

# Proeftrein met koelcontainers

Op vrijdag 3 september vertrok vanuit de Interferry-terminal te Antwerpen een trein van 20 wagens met 40 koelcontainers van 20 voet, geschikt per 2. In de containers zaten goederen van Belgische expediteurs met als bestemming Moskou.

**H**et ging om een eenmalige trein want de 40 (nieuwe) containers keren niet naar ons land terug. Zij blijven in Russisch binnenlands verkeer rijden voor het vervoer van voedingswaren over lange afstand. Het is de allereerste keer dat de Russische spoorwegen intermodaal vervoer aanwenden voor de verdeling van bederfelijke waren.

## Een project van de NMBS-groep

Transurb (dochtermaatschappij van de NMBS met een aandeel van 24,29 %) werd in 1992 door de Europese Commissie (in het raam van het Tacis programma) gelast met een project van bijstand aan de spoorwegnetten van het GOS. Doel was het verlies aan bederfelijke waren bij vervoer over lange afstand terug te dringen. Dat verlies is hoofdzakelijk een gevolg van het onderbreken van de koudestroom bij het overladen voor het eindvervoer.

Op verzoek van de Russische spoorwegen is Transurb nog een

stap verder gegaan dan de studiefase en heeft het een proeftrein op de sporen gezet die in Russisch binnenlands verkeer wordt uitgetest. Uit de studies is immers gebleken dat de intermodale techniek het meest geschikt

is om de koudestroom van eind tot eind constant te houden. Dus gingen er koelcontainers richting Moskou. Het bedrijf Edmond Depaire (voor 99,1% in NMBS-handen) nam de verzending van de bederfelijke voedingswaren tussen Antwerpen en Moskou voor zijn rekening. Een nieuw cliënteel verscheen op het toneel. Het commerciële resultaat was bevredigend: in de kalmste periode van het jaar geraakte de trein in minder dan veertien dagen goed vol.



## Het Russische verkeer: een uitdaging

Voor het Russische traject moesten de containerwagens via een kabel aangesloten worden op generatorwagens, die op zeer lange afstanden voor de elektrische voeding zorgen. Indien de containers door de eigen generatoren worden gevoed, is hun werkingsduur beperkt tot 60 uur. Naast het vervoer hebben de Russische specialisten, bijgestaan door hun Belgische confraters, ook andere aspecten zoals opslag, behandeling, fytosanitaire controle en voorcoeling goed bekeken. De verpakking is in Rusland traditioneel een zwak punt. Dus werd ook aan dat aspect bijzondere aandacht besteed.

Hetzelfde gold voor de veiligheid van de volledige verzending tot de bestemming. Het groot aantal reacties van Belgische

expediteurs getuigt van een dynamische markt die geïnteresseerd is in een spoorwegproduct dat zowel qua prijs als qua leveringstermijn concurrentieel is.

## Aangepaste logistiek

Voor de proef werden 40 nieuwe ISO-containers van 20 voet ingeschakeld, verdeeld als volgt:

- 10 autonome eenheden met ingebouwde dieselgroep, in Duitsland gemaakt door Waggonbau Dessau/Hagenuk;
- 30 eenheden waarvan 20 met autonome dieselgroep ("clip on"), gebouwd door Graaf/ Seacold (Duitsland/ Groot-Brittannië).

Tussen Antwerpen en Brest

temperatuur. De ervaring van dit spoorwegfiliaal kwam goed van pas bij de organisatie van de actie.

## Dubbele test

De trein doet dienst voor een tweevoudige test: enerzijds de test die Transurb drie maanden lang op Russisch grondgebied uitvoert. We hadden het er net over. Anderzijds de test van de spoorweggroep die hoopt dat het opzet slaagt om meer te kunnen investeren in het vervoer van bederfelijke goederen tussen Europa en het GOS.

"Ja, qua prijs zijn wij concurrentieel. Ja, qua leveringstermijn zijn

# voor Rusland

(Russische grens) reden de containers in gesloten trein en werden niet elektrisch gevoed. In Brest werden zij twee aan twee, deuren naar elkaar toe, op containerwagens van 60 voet geplaatst. Die waren uitgerust met een elektrische voedingskabel, verbonden met twee energieproducerende wagens.

Een trein van 22 wagens, brutolast 830 ton en 429 meter lang, vertrok dus voor een rondreis van meer dan 20.000 km, voor een groot gedeelte over de Transsiberische spoorweg. Het vervoer Antwerpen-Brest werd uitgevoerd door ICF-Intercontainer/Interfrigo, de vennootschap van Europese Spoorwegnetten gespecialiseerd in intermodaal verkeer en geleide

wij concurrentieel. Het bewijs ...". Dat is de essentie die B-CARGO en de andere dochtermaatschappijen uit de actie hopen te halen. Hoogstwaarschijnlijk komt er in de eerstvolgende maanden in samenwerking met de Deutsche Bundesbahn een gespecialiseerde trein tussen Berlijn en Moskou. Indien de resultaten het toelaten is het zelfs niet uitgesloten dat er op langere termijn 3 tot 4 maal per maand een gesloten trein vanuit de Benelux zal rijden. Een nieuwe markt biedt zich aan; het Belgische spoor is vastbesloten er een rol in te spelen. ■

