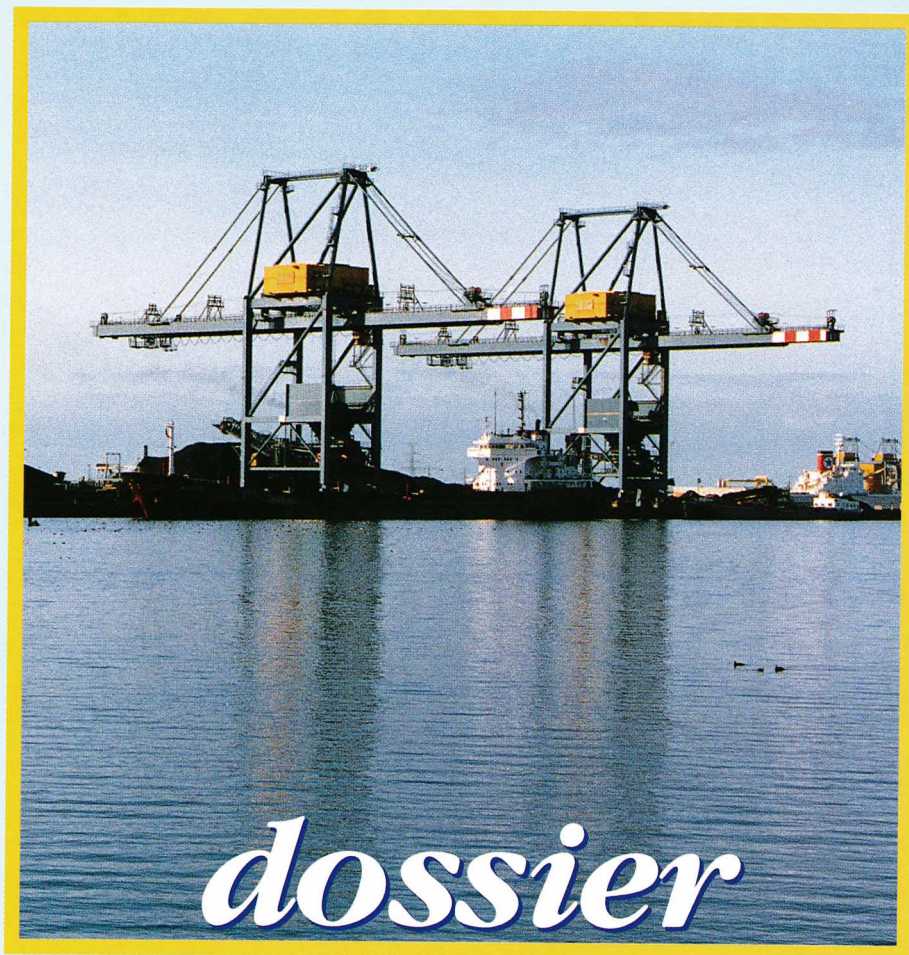




*dossier*  
**ZEEBRUGGE**

# NMBS investeert miljard in nieuwe voorhaven

Havens en spoorwegen lijken spontaan met mekaar vergroeid. Zowel statistieken als dagdagelijkse praktijk bevestigen de duurzame win-win-relatie. Dat geldt zeker ook voor Zeebrugge, zo blijkt uit een dubbelgesprek met Antoine Martens (Bestuurder-Adjunct-Directeur-Generaal NMBS) en Louis Devillers (Bestuurder-Directeur B-Cargo).

Ruim 61% van de 62,3 miljoen ton die B-Cargo vorig jaar vervoerde, werd naar en van de havenzones van Antwerpen, Gent en Zeebrugge gereden. De Scheldehaven zorgde voor 42%, de kusthaven voor 12% en Gent voor 7%. Zelfs zonder de havenindustrie genereert dit triumviraat van zeehavens een flinke 55% van het goederenverkeer op de Belgische sporen. Uitgerekend in ton-kilometer wegen de haventrafieken nog zwaarder door. Ze zijn goed voor 64% van het totaal. Met de industrie in de havenzones erbij, stijgt het peil tot 70%.

In Zeebrugge ligt het marktaandeel van het spoor opmerkelijk hoger dan in de andere havens. Antoine Martens schrijft dat fenomeen toe aan twee factoren:

"Onze belangen worden er uitstekend verzorgd door enkele met de NMBS gelieerde ondernemingen. Zo zijn er bijvoorbeeld Ferry-Boats, TRW en Sea-Ro. Bovendien bezit het spoor op zuiver technisch vlak sterke troeven in vergelijking met het vervoer over water landinwaarts."

## Onder druk

De cijfers bieden een heldere kijk op het (spoor)belang. Meer dan 45% van de containers komen toe of verlaten Zeebrugge per spoor. Dat geldt eveneens voor 41% van nieuwe wagens. Dat laatste mag beslist niet onderschat worden. In de kusthaven werden vorig jaar bijna 400.000 personenwagens verhandeld.

De opzienbarende groei van de Zeebrugse havenactiviteiten zetten de huidige spoorinfrastructuur stilaan onder druk. Tot dusver konden de installaties van

Zeebrugge-Vorming de ontwikkeling opvangen dank zij tamelijk beperkte aanpassingen. Als de aanleg van de Voorhaven-West afgerond is, dringen zich zowel een uitbreiding als een modernisering op.

"Tot dusver hebben we de uitbouw van de haven altijd gevolgd. Er tijdig bij zijn, is ook nu ons devies," verklaart Martens. Vult Louis Devillers aan: "Alleen al in de nieuwe Voorhaven-West plannen we een investering van ongeveer één miljard frank. Vanzelfsprekend zullen die werken in verschillende fasen uitgevoerd worden."

## Flanders Container Terminal

"In een eerste fase moeten wij ongeveer 110 miljoen investeren. Dat geld is nodig voor de nieuwe spoorinstallaties voor de Flanders Container Terminal, die in



**Antoine Martens**  
(Bestuurder-  
Adjunct-  
Directeur-  
Generaal NMBS):  
"NMBS stelt zich  
als objectief de  
vereiste infra-  
structuur ter  
beschikking te  
stellen op het  
nodige tijdstip."



**Louis Devillers**  
(Bestuurder-  
Directeur  
B-Cargo): "We  
hanteren dezelf-  
de parameters  
voor elke  
haven."

spoor vervoerd zullen worden. Dat komt neer op een honderdtal bedieningsritten van en naar Zeebrugge-Vorming per dag." Ook de brug die de trein over de kustweg naar de westelijke voorhaven brengt, is aan vernieuwing toe. Begin oktober 1994 zouden de werken beginnen. Er is ruimte

voor drie sporen.

Besluit Devillers: "Zoals in elke haven, houden we de ontwikkelingen nauwkeurig bij. Wij passen ons telkens aan de reële behoeften aan. Steeds weer hanteren we daarvoor dezelfde parameters. Spoor en haven horen samen." ■

de loop van 1994 operationeel wordt," preciseert Martens. Martens merkt tevens op dat er enkel sporen komen aan de achterzijde van de concessies. Legt hij uit: "De traditionele sporen op de voorkaaien hebben geen zin meer in de nieuwe opvatting van de mega-terminals voor intercontinentaal transport. De ligtijd van die enorme schepen moet zo kort mogelijk blijven. Letterlijk elke seconde telt. Rechtstreekse overslag is dan ook uitgesloten. De bestemming van de containers staat overigens niet altijd vast op het ogenblik dat ze gelost worden."

## Trafiek beslist

"Een tweede fase van de uitbreidingswerken slaat op de ro-ro-terminal aan het geplande Wielingendok. Die kosten ramen we op 105 miljoen frank," zo gaat Martens verder. "Aanvankelijk zag het er naar uit dat die fase er in 1995 zou komen. Waarschijnlijk wordt de bouw van het dok naar een latere datum verschoven."

Beklemtoont Martens nog: "De trafiek beslist. Dat geldt voor alle plaatsen. We verwachten alvast een scherpe toename op het ogenblik dat de terminals in de Voorhaven-West allemaal uitgebouwd worden. Samen zouden ze voor 2,16 miljoen multimodale verkeerseenheden per jaar kunnen zorgen. Verwacht wordt dat er daarvan ongeveer 450.000 per

Na een fenomenale groei pakt de Zeebrugse haven nieuwe uitdagingen aan. Waar liggen de opportuniteiten en de struikelblokken?

**V**olgens een voorlopige gegevensverwerking sluit de haven van Zeebrugge 1993 af op 31,5 miljoen ton zeegoederen. Pierre Kerckaert, directeur-generaal van de NV Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), maakt meteen een balans op: "Dat betekent 2 miljoen ton minder dan in het recordjaar 1992, maar nog altijd 700.000 ton meer dan in 1991." Bespeuren we een zucht van verlichting? "Tijdens de eerste negen maanden boekten we een achteruitgang van 9%. Tijdens de zomer liep de

kloof uit tot 11%. In oktober keerde het tij. Toen lag het maandcijfer zelfs 5,4% hoger dan in 1992. In oktober haalden we ei zo na 3 miljoen ton, een topmaand."

## Achter de dam

Zorgwekkend is de achteruitgang beslist niet. De haven- en transportwereld incasseert overal rake klappen als gevolg van de recessie. Niettemin blijven op één na alle branches in Zeebrugge groeien. Kerckaert somt op: "Het containervolume steeg in oktober 1993 met 2,6%. De ro-ro trafiek gaat met 9,7% vooruit. In het stukgoed tekenen we een toename van 40% op. Vloeiende bulk blijft status-quo. Het verlies komt integraal op rekening van de droge stortgoederen, meer bepaald van steenkool en ijzererts."

Guy Depauw, sinds maart 1993 ►



**Pierre Kerckaert** (Directeur-Generaal MBZ): "Zonder de vrijwel natuurlijke vergroeiing met het spoor zou de Zeebrugse haven zich nooit zo sterk hebben kunnen ontwikkelen."

algemeen secretaris van de "Association of the Port of Zeebrugge Interests" (APZI), is eveneens vol vertrouwen. De jurist die nu instaat voor de belangenbehartiging en de promotie van de havenbedrijven, ziet de evolutie in een breder kader: "In 1982 bedroeg het goederenverkeer in de haven nog minder dan 10 miljoen ton. Het voorbije decennium was Zeebrugge de snelst groeiende haven van Europa."

Tot 1965 bleef Zeebrugge een bescheiden haven van nooit meer dan 2 miljoen ton. De ontwikkeling in ro-ro-vervoer en containers, samen met de schaalvergroting van de zeeschepen, speelden in de kaart van de kusthaven. Een doorbraak kwam er met de uitbouw van de haven tussen 1974 en 1984. Achter de Pierre Vandammesluis ontspon zich een uitgestrekte achterhaven. Ondertussen werd een nieuwe buitenhaven in zee aangelegd. "De invulling ervan is nog altijd aan de gang," merkt Depauw op. "In de westelijke buitenhaven is het Wielingendok gepland, dat voorbehouden wordt voor ro-ro-verkeer. Tegen 1995 kunnen daar nieuwe lijndiensten gezocht worden. Momenteel wordt een dok afgewerkt dat gereserveerd

wordt voor intercontinentaal containerverkeer. Aan de zuidkade ervan wordt eind 1994 de Flanders Container Terminal operationeel."

## Geruchtenmolen

In de huidige slabakkende economie lijkt die frappante uitbreiding niet gespeend van commerciële risico's. Gonst het niet van de geruchten dat de Flanders Container Terminal (FCT) geen klanten vindt? Het havenbestuur zou al blij mogen zijn als Cast, die momenteel een hypermoderne terminal in de achterhaven exploiteert, naar de voorhaven wil verhuizen. Kerckaert wuift de doemscenario's weg: "We hebben een overeenkomst met Seaport Terminals van Fernand Huts voor de uitbating van de FCT. Daarnaast lopen ernstige gesprekken met Cast over een eventuele verhuizing naar de voorhaven. Niets ligt al vast. Mocht Cast naar de voorhaven trekken, moeten we een alternatief vinden voor de achterhaven. We voeren trouwens al gesprekken met potentiële kandidaten. In die buurt plannen we ook een distributiecentrum."



**Guy Depauw** (algemeen secretaris APZI): "Het voorbije decennium was Zeebrugge de snelst groeiende haven van Europa."

"Een balkon op zee," zo noemt Kerckaert FCT. "Dat wordt een snelle en dus goedkope aanlegplaats voor de containerschepen van de vierde generatie, de grote post-panamax-types. Daar liggen onze opportuniteiten: als snelhaven voor ro-ro- en containerverkeer en als loshaven voor schepen met grote diepgang. Dank zij onze centrale geografische ligging komen we ook goed uit de verf als distributiecentrum voor zowel vasteland als Groot-Brittannië."

## Natuurlijke vergroeiing

De Kanaaltunnel knaagt straks wel een flinke short-sea trafiek weg? Kerckaert schudt het hoofd: "In het slechtste geval geraken we 20 tot 30% van de begeleide vrachten op Zuid-Engeland kwijt. Dit betekent ongeveer evenveel als de jaarlijkse groei die Zeebrugge kent in de ganse ro-ro-sector. Als het dus echt tegenzit, kan in 1994 een stagnatie van deze goederenstroom verwacht worden. Twee derden van onze goederen op Groot-Brittannië gaan naar Purfleet en noordelijker. Bovendien breidt onze short sea-trafiek alsmaar uit."

"Alleen in de ontsluiting naar het hinterland toe zijn we wat kwetsbaar," geeft Kerckaert toe. Het ontbreken van een degelijke Rijnverbinding over binnenwater blijft een struikelblok. "Gelukkig hebben de Belgische spoorwegen steeds ingespeeld op onze noden. Zonder die vrijwel natuurlijke vergroeiing met het spoor zou Zeebrugge zich nooit zo sterk hebben kunnen ontwikkelen." ■

sier



Terugblik

# Spoorweg gaf naam

Frans Waeyaert, sinds september 1986 stationschef van Zeebrugge-Vorming, schreef een bijzonder boeiende en uitgebreide geschiedenis van de spoorwegen in en rond de haven van Zeebrugge. B-Cargo News kreeg het voorrecht enkele markante punten te belichten.

**D**e wel zeer intieme relatie tussen de haven en de spoorwegen blijkt al uit het prille begin. Het was immers de spoorwegmaatschappij die de naam, Zeebrugge, aanbracht. Aanvankelijk werd het kustgebied in de onmiddellijke omgeving van Brugge aangeduid als Zee-Brugge. Die geboorte vond plaats in 1895, toen het Belgisch parlement (onder de stuwende kracht van koning Leopold II) besliste om er een nieuwe zeehaven uit te bouwen. In 1904 besteedden de spoorwegen de aanleg van een rechtstreekse lijn van Brugge naar de nog prille haven uit. Op het plaatsnaambord van het nieuwe station verscheen "Zee-

brugge" voor het eerst in één woord.

De lijn, ingehuldigd op 1 mei 1906, kwam er net op tijd om het eerste traject Brussel-Hull mogelijk te maken. Een maand later voer de stoomboot "Duke of Clearance" zijn maiden trip tussen Zeebrugge en Hull. Hij deed dertien uur over de tocht. De passagiers konden meteen op de trein naar Brussel-Noord, waar aansluiting op Keulen en Basel volgde. Goed twee jaar later werd de dienst op Hull al geschrapt. Hij bleek te weinig rendabel.

Meer succes viel de treinferry te beurt. Zij lopen als een rode draad door de Zeebrugse geschiedenis. In april 1924 kwam de verbinding met Harwich op gang. De lijn werd uitgebaat door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, een zusterbedrijf van de NMBS. Een voor die tijd ultra-moderne terminal lag in het Ferrydok, dat gegraven was aan de westelijke oever van het zeekanaal. Met drie boten van de Great Eastern Train Ferries (GETF) werd de pendel ingezet. De eerste afvaart was voor Ferry Nr.3. Hij had een lading van 100 ton aan boord. Op het dek lagen

vier sporen met een totale bruikbare lengte van bijna 330 meter.

Een nieuwe ferry-terminal kwam er begin jaren vijftig in de voorhaven. Zo werd een aanzienlijke tijdswinst gerealiseerd. In 1985 kon het recordjaar beklonken worden. Ruim 544.000 ton goederen werden toen verscheept. Niettemin bleek de zwanezang al ingezet. Nieuwe eisen en transportgewoonten wierpen een doek over dit typische beeld in de Zeebrugse haven. Op 31 januari 1987 vertrok de laatste treinferry, de Speedlink Vanguard. Tussen midden februari en eind maart 1988 keerde het vertrouwde tafereel nog even terug. Door werken aan de terminal in Duinkerke week de treinferry Duinkerke-Dover uit naar de Belgische kuststad. Daarna was de zogeheten "chèvre" voorgoed verleden tijd. De ruimte werd heringericht als overslagplaats voor gecombineerd vervoer en als auto-terminal. Wie symboliek wil, hoeft echt niet ver te zoeken. De nieuwste fase in de haven-geschiedenis was ingeluid. ■

doss

CAST

# Blauwe dozen

Met vijf conbulkcranes pendelt Cast tussen thuisbasis Montreal en Europees hoofdkwartier Zeebrugge. Dit jaar behandelde de Noordatlantische reder 130.000 TEU aan de Belgische kust. Wekelijks gaat ook 2250 ton niet-containervracht mee.

Eind 1991 ruilde Cast de haven van Antwerpen voor Zeebrugge. Inmiddels doemen alweer spectaculaire berichten op. De Canadese rederij, vooral bekend van zijn blue box-containers, zou van het zuidelijk insteekdok verhuizen naar de voorhaven. Hardnekkige geruchten koppelen Cast met de volgend voorjaar voltooi- de Flanders Container Terminal.

Op dat indrukwekkende, gloed-nieuwe terrein zal de (Antwerpse) goederenbehandelaar Seaport Terminals, onderdeel van de Katoennatie van Fernand Huts, zijn containeractiviteiten ont-plooien.

Of de twee "koningskinderen" uit de Scheldestad mekaar aan de kust zullen vinden, wordt nergens formeel bevestigd. "Niets staat vast," zegt ook Erik Deconinck, Terminal Operations Manager van Cast Zeebrugge. Hij mag niet mopperen. In de achterhaven beschikt hij over een opzienbarende infrastructuur. Op de 38 hectare kunnen jaarlijks 500.000 containers behandeld worden. Aan de 600 meter lange kaaimuren kunnen tegelijkertijd twee conbulkcranes aanleggen. Drie post-panamax-kranen nemen elk 50 containers per uur voor hun rekening. Twee loopkranen, zes



Torbjörn Persson (Cast): "Snelle, vrijwel klok-vaste treinen vlakken de minder gunstige geografische ligging tegenover het achterland uit."

telescopische containerspreaders en liefst 14 straddle carriers zorgen voor de verdere afwikkeling. Alsof het om pluimgewichten gaat, plukken de straddle carriers



sier

de "blauwe dozen" van de kaai en deponeren ze keurig op de wachtende trein. "Op onze container terminal beschikken we over 1700 meter spoor, op onze koer voor conventionele vracht over nog eens 1600 meter," preciseert Torbjörn Persson, Rail Supervisor. Hij rekent uit dat ruim 35% van alle in- en uitgaande landvervoer over het spoor gaat. "Zonder het vertrouwen in een efficiënte samenwerking met de spoorwegen zouden we nooit naar Zeebrugge verhuisd zijn," poneert Persson. "Snelle, vrijwel klokvast treinen vlakken de minder gunstige geografische ligging tegenover het achterland uit. We werkten een snel systeem uit met bloktreinen naar Macon, Milaan, Bologna en Padua. Momenteel onderzoeken we aansluiting op Rail Easy en Docimel. De informatica maakt niet alleen een reeks paperassen overbodig, maar geeft ook permanent alle informatie over de goederenstroom weer."

Even zag het er naar uit dat de komst in Zeebrugge ongelukkig getimed werd. De verhuizing viel samen met de recessie en een overcapaciteit op de Noord-atlantische route. In plaats van moedeloos de armen te laten zakken, greep Cast de conjuncturele knik aan om de organisatie te herkneden. Peter Keller, de begin 1993 aangetreden Chief Executive Officer, kondigde aan dat de "lone ranger" voortaan gezelschap opzoekt. Deconinck ontwaarselt die cryptische boodschap: "Vroeger wilden we alles zelf uitvoeren, van lijn tot herstdienst, van laadkist tot deurtransport. De huidige markt leent zich daar niet meer toe. Nu moet je je toespitsen op bepaalde werkzaamheden en in de andere samenwerking zoeken met strategische partners."

Voegt Deconinck er nog aan toe: "De verantwoordelijkheid van het deur-tot-deur transport is een troef die we uiteraard wel behouden." Ook de conbulkschepen blijven. Dank zij het door Cast ontworpen conbulk-concept kunnen tegelijk containers en bulk of

conventionele vracht verscheept worden. Het design bezorgt Cast zowat de meest kosten-effectieve vaartuigen. Leggen ze straks aan in de voorhaven? ■

Combined Terminal

Operators (CTO)

# Kranige nichespeler

Als sterk gediversifieerde diepzee-stuwadoor hoeft CTO de Kanaaltunnel niet te vrezen. De recessie krijgt lik op stuk door nieuwe inspanningen en een stevig investeringsprogramma.

In 1993 behandelde CTO (Combined Terminal Operators) ongeveer één miljoen ton goederen, een puik resultaat, maar onvoldoende om de 1,2 miljoen ton uit 1992 te evenaren. Bij de 153-koppige ploeg (87 dokwerkers inkluis) heerst evenwel geen sombere stemming. De oorzaken wortelen enkel in de quasi-mondiale recessie. Bij CTO stroopt men de mouwen extra op. De

investeringen gaan verder. "In een crisisperiode mag je vooral niet bij de pakken blijven zitten," beseft algemeen directeur Marc Adriansens. "Het kan zelfs gezond zijn voor een bedrijf. Wij zien nu bijvoorbeeld duidelijk in dat we ons nog meer moeten afstemmen op onze core business. Dat betekent focussen op homogene ladingen. Het zal wel geen toeval zijn dat uitgerekend zulke vrachten de sterkte van de haven van Zeebrugge uitmaken. Wij specialiseren op niches met homogene pakketten."

Die oriëntering vindt een illustratie in het verschepen van stalen buizen. "De Franse havens hebben weliswaar een prijzenslag ontketend in de branche, maar die kunnen ze onmogelijk volhouden. Wij pakken uit met een scherpe, maar geen onmogelijke ►

## .....Kranige nichespeler

prijs. Bovendien kunnen we dank zij onze zusterbedrijven een hoog kwalitatief totaalpakket aanbieden aan de klant. Die service wordt met de dag belangrijker."

Deze zusterbedrijven heeft het nu twaalf jaar jonge CTO pas sedert 1991. Toen verkocht eigenaar Van Ommeren de stuwadoor aan CMB, die prompt de activiteiten stroomlijnde met ZSB (Zeebrugge Shipping & Bunkering Company) en de aandelen overdroeg aan haar struise havendochter Hessenatie. Alle stuwadoorstaken kwamen bij CTO, terwijl het zestig jaar kranige ZSB zich toespitst op expeditie, (lijn)-agentschap en bunkering. Tot dezelfde familie behoren ook reisbureau Zeebrugge Travel, Zeebrugge Transport en de Belgische Bunkeroliemaatschappij. Laatstgenoemde is een joint-venture met Petrofina. Ze levert brandstof aan schepen (via pijpleiding naar P&O en via lichters naar andere zeeschepen).

CTO bezet beide binnenste kaaien van het noordelijk insteekdok. Op de westoever strekt zich de polyvalente terminal uit. In het



**Marc Adriansens**  
(algemeen directeur CTO):  
"Homogene ladingen  
vormen de sterkte van  
Zeebrugge."

oosten ligt de terminal voor hout en gekoelde produkten. Adriansens groepeerde de produkten in vier divisies. Primo: bulk. Het gaat vooral om import van soda ash. Zo luidt de commerciële naam voor sodium-carbonaat, een natuurlijk mineraal uit het Amerikaanse Wyoming. Het gaat om een volkomen ongevaarlijk wit poeder, bestemd voor de glasindustrie. Begin 1993 werd een nieuwe laadinstallatie in gebruik genomen. Sindsdien laden zowel vrachtwagens als treinen het witte goedje zonder nog enig stof te doen opwaaien in een volledig geautomatiseerde infrastructuur. Momenteel vertrekt zowat een vijfde per spoor. In de loop van 1994 wordt een toename van dat aandeel tot de helft verwacht. Daarnaast is er onder meer export van mout, die voor de helft aangevoerd wordt per spoor. De rest bereikt de terminal met de lichter.

Secundo: general cargo. Hoofdbrok is bloem, die volledig per spoor aankomt. Vorig jaar werd tevens een nieuwe installatie voor suiker in gebruik genomen. Zelfs een performante opzakininstallatie ontbreekt niet, nog maar een bewijs van de uitbreiding van het takenpakket van de stuwadoors.

Tertio: forrest products. Er worden boomstammen geëxporteerd en zowel gezaagd hout als stammen geïmporteerd uit Zuidoost-Azië, Canada, Scandinavië en Rusland. Momenteel lopen onderhandelingen om boomstammen te verschepen uit West-Afrika. "Hier zit een nieuwe trafiek in voor het spoor," voorspelt Adriansens.

Quatro: groenten en fruit. CTO verwierf een reputatie met export van aardappelen en import ervan uit Cyprus. De jongste tijd werd het gamma gevoelig uitgebreid met citrusfruit. Alleen bananen ontbreken. Zo ontstaan geen burenruzies met Andrew's Fruit Wharf en BNFV, die hoofdzakelijk bananen behandelen. De kromme vrucht behoort niet tot de "core". ■



# Verre horizonten

Ooit hielp Ferry-Boats de treinen op en af de ferryschepen. Vandaag opereert zij als container-stevedoring-maatschappij. De ambities reiken echter verder.

De stevedoring-activiteiten worden uitgebreid met een waaier van aanverwante diensten. Vele van die bijkomende service wordt opgeknapt door één van de filialen of geassocieerde bedrijven. Daaronder stippen we Euratral (90% Ferry-Boats) aan, onder andere Frachtagentur voor de DB / ÖBB. Zeebrugge Container Repair (80 %) herstelt en verkoopt maritieme laadkisten. Unilog (45 %) organiseert intermodaal transport door gans Europa. Met het oog op de Kanaaltunnel worden pendeltreinen ingelegd tussen de Chunnel en de momenteel uitgebouwde, hyper-moderne "droge terminal" in Muizen (bij Mechelen). Het is slechts een bescheiden blik op het "kroostrijke gezin".

Met zo'n uitgebreide familie voelt Ferry-Boats zich uitstekend gewapend om het hoofd te bieden aan de jongste ontwikkelingen in de distributiesector. Bedrijven opteren meer en meer voor "indistributie": behalve transport of behandeling vertrouwen ze tevens tal van karweien toe aan hun "logistieke partner". Dat gaat van kwaliteitscontrole, over verpakken tot heuse assemblage en naverkoopdiensten. "De industrie heeft het steeds vaker over one-stop-shopping," beaamt



**Marc Dubois** (directeur-generaal Ferry-Boats): "De vraag dringt zich op of intermodaal transport geen publieke dienst moet zijn."

Marc Dubois, directeur-generaal van de nv Ferry-Boats. "Er zit dus maar één zaak op: je moet strategische allianties smeden. Je moet inspelen op de hele distributieketen. Een mooi voorbeeld is Auto Care Europe. Die jonge onderneming is een joint-venture tussen ons, de Antwerpse transportgroep Cobelfret en de Belgische en Britse spoorwegen. We bieden een volledige dienst aan inzake transport van nieuwe wagens, zowel via spoor, weg als maritiem. Maar ook het eventueel stockeren en klaarmaken van de auto voor hij naar de dealer vertrekt, nemen we voor onze rekening."

Op de "dreiging" van de Chunnel voor de ferry-activiteiten hoeven we Dubois niet te wijzen. Hij schuift Unilog naar voor. Glimlacht hij: "We doen er gewoon aan mee. Hoe kan je je beter indekken tegen concurrentie?"

Met de containers op het gecombineerd vervoer zit Ferry-Boats sowieso in een klimmende markt. Willen we een verkeersinfarct vermijden en het milieu beter vrijwaren, zullen minder

vrachtwagens en meer treinen moeten rijden. "Moeten we ons dan niet afvragen of intermodaal transport geen publieke dienst moet uitmaken?" denkt Dubois hardop. Hij voegt er meteen aan toe: "En ik ben geen spoorwegambtenaar. Ferry-Boats is een privé-onderneming, waarvan de NMBS weliswaar bijna 76% van de aandelen bezit." (De rest zit hoofdzakelijk bij CMB en British Rail, n.v.d.r.)

Na het belangrijke contract voor Ford-onderdelen van Dagenham via Zeebrugge naar Valencia (waarbij ook TRW ingeschakeld werd), lijkt er een nieuwe doorbraak op komst. Deze keer gaat het om containers en trailers naar Tanger in Marokko. De ambitie is niet gering. Vanuit Tanger zouden immers ook andere Noord-afrikaanse landen bediend kunnen worden. Ferry-Boats verlegt zijn grenzen. ■

doss

# Een banaan op tien

Eén banaan op elke 15 die vorig jaar in de EG verorberd werden, kwam binnen via Andrew's Fruit Wharf. In 1994 moet dat één op tien worden.



**Peter Vierstraete:** "Vlotte aanlooptijd van de haven en gesofisticeerd losprocedé spelen in ons voordeel."

Precies een jaar geleden werd de ultramoderne fruitterminal van Andrew's Fruit Wharf (AFW) ingehuldigd. De genodigden hieven het glas op een investering van 450 miljoen. Voor het moederbedrijf, bulkspecialist Sea-Invest, betekende het een eerste stap in de stukgoedsector.

Nauwelijks draaide de terminal bij het Noordelijk Insteekdok op kruissnelheid of de EG plaatste een tariefcontingent op "dollar-bananen". Voortaan mogen jaarlijks slechts 2 miljoen ton bananen uit Latijns-Amerika ingevoerd worden. Vooral Belgische havens dreigen de dupe te worden van deze maatregel. Zij verwerken hoofdzakelijk dollar-bananen. "Gelukkig werken wij onder meer met The Geest Line. Zij handelen ook in zogenaamde ACS-bananen. Dat zijn vruchten uit Afrika, de Caraïben en de Stille Oceaan-regio. De ACS-gordel ontsnapt aan de contingentering." Aan het woord is Peter Vierstraete, commercieel directeur van AFW.

The Geest Line ligt aan de oorsprong van de beslissing om naar Zeebrugge te trekken. Sea-Invest wilde in Gent investeren. Tijdens de discussie maakte The Geest Line duidelijk dat ze voor AFW zou kiezen als ze naar Zeebrugge kwamen.

"We hebben twee bijzondere voordelen," weet Vierstraete. "De grootste schepen kunnen hier vlot aanmeren. En we werken met snelle, gesofisticeerde losinfrastructuur. We kozen bewust voor een systeem waarmee we niet alleen dozen, maar even goed ganse paletten kunnen be-

handelen. Palettisering is de nieuwe trend, die nu snel terrein wint op het traditionele stouwen. Paletten bevorderen de efficiëntie. Snelheid én kwaliteit geven nu de doorslag."

Zowat 80 tot 90% van de bananen gaan naar het buitenland. Bijna een vijfde vertrekt op het spoor. De koelwagens van Intercontainer - Interfrigo worden onder meer naar Mechelen-Muizen getrokken, waar ze samengevoegd worden met wagens uit Antwerpen. Vanuit Muizen vertrekt de "bananenexpress" naar Zuid-Duitsland en Oostenrijk. Andere wagens gaan zowel zuid- als noordwaarts, van Scandinavië tot zelfs Spanje. "Een duidelijk signaal dat de reders onze havenkwaliteiten appreciëren," merkt Vierstraete terecht op.

In zijn eerste werkjaar behandelde AFW 266.000 ton. Voor 1994 raamt de manager het totaal op 380.000 ton. Er wordt tevens uitgekeken naar ander exotisch fruit en vlees, vis en garnalen uit Latijns-Amerika. In Zeebrugge krijgen de schepen "general cargo" aan boord, van staal tot auto's van aardappelen tot kunststof. Besluit Vierstraete: "In die zin mag je gewagen van een mult purpose terminal."

sier

# Internationale toer

"Vlugge aanlooptijd, flexibiliteit en een goede ligging om Zuidwest-Europa te bedienen." Zo typeert Belgian New Fruit Wharf, het grootste Belgische fruitoverslagbedrijf, het Zeebrugse visitekaartje.



**Guido Cornelis:** "In de huidige omstandigheden moeten we internationaal diversifiëren. Dat gaat niet ten koste van Belgische havens."

"Zeebrugge ruilen voor Saint-Nazaire ? We verlaten helemaal geen Belgische haven! Wel zorgen we voor geografische diversificatie. De Franse terminal komt er evenmin als antwoord op de tariefcontingentering die de EG afkondigde op dollarbananen. De onderhandelingen startten immers al vier jaar geleden. Op het ogenblik worden er niet eens bananen gelost. Dat ligt ook niet onmiddellijk in het vooruitzicht. De eerste schepen, die er midden december aanliepen, brachten citrusfruit uit Noord-Afrika." Guido Cornelis, commercieel directeur van Belgian New Fruit Wharf (BNFW), reageert op de geruchtenstroom die op gang kwam na de opening van de fruit-terminal vlakbij de Loiremonding. BNFW exploiteert er een nieuwe installatie met een capaciteit van 300.000 ton.

"De internationalisering gaat nog verder," voorspelt Cornelis, die het nog te vroeg vindt om een tip van de sluier op te lichten. De onderhandelingen lopen nog. Motiveert hij: "In de huidige omstandigheden blijkt internationalisering de enige kans om verder te groeien. We mikken daarbij op

uitbreiding, niet op verschuivingen. Toen we in 1984 de terminal in Zeebrugge openden, werd ook gefluisterd dat onze hoofdzetel in Antwerpen daaronder zou lijden. Niets bleek minder waar. In 1984 losten we 630.000 ton fruit in Antwerpen. In 1992 liep dat al op tot bijna 1,1 miljoen ton, waaronder 814.000 ton bananen. In Zeebrugge kwam er 550.000 ton aan, waaronder 421.000 ton bananen uit Columbia en Costa-Rica, maar ook uit ACP-landen als Jamaica en Belize. We lossen er dus niet enkel dollarbananen. Verder waren er 50.000 ton kiwi's uit Nieuw-Zeeland, 20.000 ton appels uit Nieuw-Zeeland en Zuid-Afrika en 60.000 ton citrusvruchten uit Marokko en Israël." Als gevolg van de algemene recessie en de EG-invoerbeperking kende de bananenoverslag een terugval van 19% in 1993.

De BNFW-terminals van Antwerpen (operationeel sinds 1938) en Zeebrugge kregen de voorbije tien jaar enorme investeringen ingepompt. In Antwerpen werd bijna 2 miljard geïnjecteerd, in Zeebrugge ongeveer 530 miljoen. De 10 hectare grote terminal bij het Noordelijk Insteekdok bezit

nu een koelhuis capaciteit van 30.000 paletten. Uiteraard is de kaai, waar drie schepen tegelijk bediend kunnen worden, uitgerust met cargoveyers, die de kartons automatisch naar de loodsen transporteren. De jongste jaren kwamen er paletbruggen bij, waarmee ingespeeld wordt op de nieuwste trend in fruitvervoer.

Cornelis beklemtoont de uitstekende relatie met Intercontainer-Interfrigo en B-Cargo. Ruim 11% van de Zeebrugse BNFW-overslag gaat mee met de "bananen-express". Ferry-Boats zorgt op zijn beurt voor bijna 4000 containers die in de voorhaven op de trein richting Antwerpen terechtkomen, waar ze ontvangen worden door BNFW. "Het aandeel van het spoor stijgt gestaag." ■

doss

# Een banaan op tien

Eén banaan op elke 15 die vorig jaar in de EG verorberd werden, kwam binnen via Andrew's Fruit Wharf. In 1994 moet dat één op tien worden.



**Peter Vierstraete:** "Vlotte aanlooptijd van de haven en gesofisticeerd losprocédé spelen in ons voordeel."

Precies een jaar geleden werd de ultramoderne fruitterminal van Andrew's Fruit Wharf (AFW) ingehuldigd. De genodigden hieven het glas op een investering van 450 miljoen. Voor het moederbedrijf, bulkspecialist Sea-Invest, betekende het een eerste stap in de stukgoedsector.

Nauwelijks draaide de terminal bij het Noordelijk Insteekdok op kruissnelheid of de EG plaatste een tariefcontingent op "dollarbananen". Voortaan mogen jaarlijks slechts 2 miljoen ton bananen uit Latijns-Amerika ingevoerd worden. Vooral Belgische havens dreigen de dupe te worden van deze maatregel. Zij verwerken hoofdzakelijk dollarbananen. "Gelukkig werken wij onder meer met The Geest Line. Zij handelen ook in zogenaamde ACS-bananen. Dat zijn vruchten uit Afrika, de Caraïben en de Stille Oceaan-regio. De ACS-gordel ontsnapt aan de contingentering." Aan het woord is Peter Vierstraete, commercieel directeur van AFW.

The Geest Line ligt aan de oorsprong van de beslissing om naar Zeebrugge te trekken. Sea-Invest wilde in Gent investeren. Tijdens de discussie maakte The Geest Line duidelijk dat ze voor AFW zou kiezen als ze naar Zeebrugge kwamen.

"We hebben twee bijzondere voordelen," weet Vierstraete. "De grootste schepen kunnen hier vlot aanmeren. En we werken met snelle, gesofisticeerde losinfrastructuur. We kozen bewust voor een systeem waarmee we niet alleen dozen, maar even goed ganse paletten kunnen be-

handelen. Palettisering is de nieuwe trend, die nu snel terrein wint op het traditionele stouwen. Paletten bevorderen de efficiëntie. Snelheid én kwaliteit geven nu de doorslag."

Zowat 80 tot 90% van de bananen gaan naar het buitenland. Bijna een vijfde vertrekt op het spoor. De koelwagens van Intercontainer - Interfrigo worden onder meer naar Mechelen-Muizen getrokken, waar ze samengevoegd worden met wagens uit Antwerpen. Vanuit Muizen vertrekt de "bananenexpress" naar Zuid-Duitsland en Oostenrijk. Andere wagens gaan zowel zuid- als noordwaarts, van Scandinavië tot zelfs Spanje. "Een duidelijk signaal dat de reders onze havenkwaliteiten appreciëren," merkt Vierstraete terecht op.

In zijn eerste werkjaar behandelde AFW 266.000 ton. Voor 1994 raamt de manager het totaal op 380.000 ton. Er wordt tevens uitgekeken naar ander exotisch fruit en vlees, vis en garnalen uit Latijns-Amerika. In Zeebrugge krijgen de schepen "general cargo" aan boord, van staal tot auto's, van aardappelen tot kunststoffen. Besluit Vierstraete: "In die zin mag je gewagen van een multi-purpose terminal." ■

sier

# Internationale toer

"Vlugge aanlooptijd, flexibiliteit en een goede ligging om Zuidwest-Europa te bedienen." Zo typeert Belgian New Fruit Wharf, het grootste Belgische fruitoverslagbedrijf, het Zeebrugse visitekaartje.



**Guido Cornelis:** "In de huidige omstandigheden moeten we internationaal diversifiëren. Dat gaat niet ten koste van Belgische havens."

**"Z**eebrugge ruilen voor Saint-Nazaire ? We verlaten helemaal geen Belgische haven! Wel zorgen we voor geografische diversificatie. De Franse terminal komt er evenmin als antwoord op de tariefcontingentering die de EG afkondigde op dollarbananen. De onderhandelingen startten immers al vier jaar geleden. Op het ogenblik worden er niet eens bananen gelost. Dat ligt ook niet onmiddellijk in het vooruitzicht. De eerste schepen, die er midden december aanliepen, brachten citrusfruit uit Noord-Afrika." Guido Cornelis, commercieel directeur van Belgian New Fruit Wharf (BNFW), reageert op de geruchtenstroom die op gang kwam na de opening van de fruit-terminal vlakbij de Loiremonding. BNFW exploiteert er een nieuwe installatie met een capaciteit van 300.000 ton.

"De internationalisering gaat nog verder," voorspelt Cornelis, die het nog te vroeg vindt om een tip van de sluier op te lichten. De onderhandelingen lopen nog. Motiveert hij: "In de huidige omstandigheden blijkt internationalisering de enige kans om verder te groeien. We mikken daarbij op

uitbreiding, niet op verschuivingen. Toen we in 1984 de terminal in Zeebrugge openden, werd ook gefluisterd dat onze hoofdzetel in Antwerpen daaronder zou lijden. Niets bleek minder waar. In 1984 losten we 630.000 ton fruit in Antwerpen. In 1992 liep dat al op tot bijna 1,1 miljoen ton, waaronder 814.000 ton bananen. In Zeebrugge kwam er 550.000 ton aan, waaronder 421.000 ton bananen uit Columbia en Costa-Rica, maar ook uit ACP-landen als Jamaica en Belize. We lossen er dus niet enkel dollarbananen. Verder waren er 50.000 ton kiwi's uit Nieuw-Zeeland, 20.000 ton appels uit Nieuw-Zeeland en Zuid-Afrika en 60.000 ton citrusvruchten uit Marokko en Israël." Als gevolg van de algemene recessie en de EG-invoerbeperking kende de bananenoverslag een terugval van 19% in 1993.

De BNFW-terminals van Antwerpen (operationeel sinds 1938) en Zeebrugge kregen de voorbije tien jaar enorme investeringen ingepompt. In Antwerpen werd bijna 2 miljard geïnjecteerd, in Zeebrugge ongeveer 530 miljoen. De 10 hectare grote terminal bij het Noordelijk Insteekdok bezit

nu een koelhuis capaciteit van 30.000 paletten. Uiteraard is de kaai, waar drie schepen tegelijk bediend kunnen worden, uitgerust met cargoveyers, die de kartons automatisch naar de loodsen transporteren. De jongste jaren kwamen er paletbruggen bij, waarmee ingespeeld wordt op de nieuwste trend in fruitvervoer.

Cornelis beklemtoont de uitstekende relatie met Intercontainer-Interfrigo en B-Cargo. Ruim 11% van de Zeebrugse BNFW-overslag gaat mee met de "bananen-express". Ferry-Boats zorgt op zijn beurt voor bijna 4000 containers die in de voorhaven op de trein richting Antwerpen terechtkomen, waar ze ontvangen worden door BNFW. "Het aandeel van het spoor stijgt gestaag." ■

doss

# Service: Cruciaal

Toen ZBM in 1984 van wal stak bij het Noordelijk Insteekdok, vertrokken er drie treinen per dag. Toen ze op 1 april 1989 verhuisde naar het ruime terrein aan het Zuidelijk Insteekdok liep het aantal volle treinen al op tot 23 per dag.

**A**fgelopen jaar sloeg de crisis in de bulkgoederen ongenadig toe. Aan- en afvoer liepen gevoelig terug. Voor het spoorwegverkeer betekende dat zelfs een halvering. Objectief bekeken blijft de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij daarmee nog altijd een uit de kluiten gewassen "spoor-

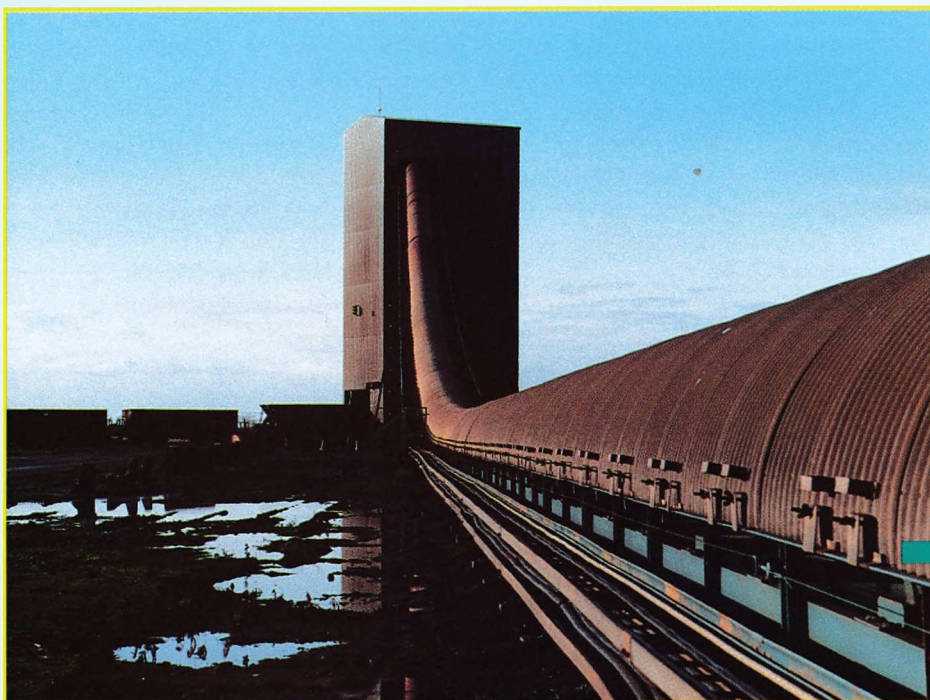
partner". Het gaat om een dagelijkse spoorvracht van meer dan 13.000 ton. ZBM behandelt vooral erts, cokes en steenkool.

"Die daling stellen we op alle bulkterminals vast," geeft Mireille Dubois, assistant commercial manager, toe. "Als behandelaar, opslagverantwoordelijke en distributeur sta je vanzelfsprekend machteloos tegenover een krimp in de economie. Vooral de zware staalindustrie is fel getroffen, en dat is nu net één van onze grootste klanten. Je kan enkel proberen om je dienstverlening te optimaliseren en te diversifiëren." Voor ZBM betekent dat op de eerste plaats kijken naar opportuniteiten. Zo werd begin 1993 begonnen met stukgoed. Op de vroegere concessie aan het Noorde-

lijk Insteekdok rees Andrew's Fruit Wharf uit de steigers, een fruitterminal die zich toespitst op bananen (zie elders in dit dossier).

Andrew's Fruit Wharf opereert net als ZBM als een autonome NV binnen Sea-Invest, de holding rond Gentenaar Philippe Van de Vyvere. De groep beheerst de overslag van stortgoederen in de Belgische zeehavens. In Gent controleert Sea-Invest onder meer de Ghent Coal Terminal, distributeur Sogatra, mineraalverpulperaar Ensagent en stortgoedbehandelaar CBM. Alleen Antwerpen ontbrak op de familiefoto. Dat veranderde in 1992 met de overname van ABT-Stocatra, de divisie bulkgoederen van Hessenatie.

Voegt Dubois er nog aan toe: "In een crisisperiode spelen de ruimtelijke mogelijkheden en de snelle bereikbaarheid voor de grootse zeeschepen in de kaart van Zeebrugge. Een korte aanlooptijd betekent immers minder liggeld en minder kosten. In Zeebrugge is een schip al op vier tot vijf uur (bij bar weer) aan de terminal. In Gent duurt het zeven tot acht uur. Voor Antwerpen moet je er nog een uur bijtellen." ZBM speelt zijn troeven uit. ■



**ZBM behandelt bulkgoederen, vooral erts, cokes en steenkool, goed voor een dagelijkse spoorvracht van meer dan 13.000 ton.**



North Sea Ferries

# Cruisen naar het noorden

Doemdenkers voorspelden de teloorgang van de traditionele ferry's. De Kanaaltunnel zou de genadeslag brengen. Bij North Sea Ferries reageert men alert, maar zonder paniek. Men speelt de eigenheid, het kwaliteitslabel en de noordelijke routes als troeven uit.

**"De** Kanaaltunnel wordt een concurrent voor de ferry's. Dat feit ontkennen, zou behalve absurd ook nefast zijn. Wij reageren met nieuwe, ruimere en snellere diensten. Door onze sterke oriëntatie op Noord-Engeland ont-

snappen we echter grotendeels aan de wedloop met de Chunnel."

Aan het woord is Michel Everaert, Freight Manager van North Sea Ferries (NSF) in Zeebrugge. De beschutting van de oude Leopold II-dam verhindert niet dat zijn stem wegwaait in de stevige noordwestbries. Op de roll on-roll off terminal manoeuvreren vrachtwagens en trailers naar de open laadruimte. Tussen al die drukte vallen de "snaffies" op, lage wagens waarop twee containers boven mekaar gestapeld worden. "Bespaart enorm plaats op het schip. Dit recente idee vormt een extra troef," meent Everaert.

De Freight Manager gidst ons de Norland op, één van de vier

eigen schepen voor passagier- en vrachtvervoer. Daarnaast bezit de onderneming nog zes vrachtschepen en doet ze een beroep op een aantal charters. Ze varen tussen Rotterdam of Zeebrugge op het "vasteland" en Hull, Ipswich of Middlesbrough in Engeland. De bakermat ligt in Rotterdam, waar op 17 december 1965 de lijn naar Hull ingehuldigd werd. Sedert 1972 is NSF ook in Zeebrugge aanwezig. Toen bleek NSF nog een joint-venture tussen zes firma's. In 1981 kwamen alle aandelen terecht bij de Britse groep P&O en de Nederlandse mega-transporteur Koninklijke Nedlloyd. Het bruggehoofd bleef in Rotterdam. Van de 1500 personeelsleden werken er 120 in België.

## Cruisen naar het noorden

.....

sier



**Michel Everaert (North Sea Ferries):** "We ontsnappen grotendeels aan de wedloop met de Kanaaltunnel door onze oriëntatie op Noord-Engeland."

Everaert loodst ons voorbij de hutten naar het voorlopig verlaten restaurant van het aange-meerde schip. In de bar repeteert een pianist. "Ook in het passagierverkeer onderscheiden we ons van de andere ferry's," vertelt Everaert. "We maken er een mini-cruise van, met slaaphut, maaltijden en animatie inbegrepen in de prijs."

Vanop het bovendek krijgen we zicht op het overladen van een trein met tankcontainers. "Dat is de lading voor ons exclusief vrachtschip naar Middlesbrough," licht Everaert ons in. "Onze vrachtschepen kunnen onbegrensd gevaarlijke goederen aan boord nemen. Op Hull nemen zij voor 80% niet-begeleide vracht mee, waarvan de helft tankcontainers. Op Middlesbrough loopt dat op tot respectievelijk 90% en driekwart. Wat niet mag verbazen: in de buurt van Middlesbrough ligt de grote industrie van het noorden. Onze vrachters nemen ook veel wijn, staal en glas mee. Dat laatste is één van de vaste ingrediënten van de Nissan-toelevering."

Cijfers verstrekt NSF slechts met mondjesmaat. Er wordt enkel

gewag gemaakt van 400.000 passagiers in Zeebrugge en een stijging van het vrachtvolume met liefst 46% op Middlesbrough en bijna 5% op Hull. De terminal aan de Leopold II-dam wordt wellicht met zes hectare uitgebreid. Ondertussen werd op de Rotterdam-route zwaar geïnvesteerd in twee superfreighters. Brengt een goede wind hun "zus-sen" straks naar Zeebrugge? ■

## Tegen

In de huidige slappe conjunctuur ziet zowat iedere vervoerder en behandelbaar zijn trafiek slinken. De TRW-terminal van Zeebrugge vormt een krachtige uitzondering op die trend.

**De** cijfers van TRW Zeebrugge imponeren. In 1990 en 1991 werden ongeveer 21.000 units behandeld. In 1992 volgde meer dan een verdubbeling tot 43.000 eenheden. In 1993 bleef het resultaat licht onder dat "recordpeil". "De plotse stijging is grotendeels te danken aan de dagelijkse bloktrein naar Silla in Spanje," licht Luc De Deyne ons in op de TRW-terminal. "Die trein brengt auto-onderdelen van Ford naar Valencia. Daarnaast hebben we een bloktrein naar Melzo in Noord-Italië. Die opdracht gaat uit van Merzario. Onze klanten zijn trouwens altijd vervoerders. Wij voeren de spoorgebonden verrichtin-



# conjuncturele wind in

gen en de terminaloperaties uit. We zijn geen door-to-door transporteur."

Naast de bloktreinen loopt er verspreid verkeer naar (in volgorde van kwantiteit) Italië, Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, Spanje en de voormalige Oostbloklanden. Vult De Deyne aan: "Naar Centraal- en Oost-Europa tekenen we een groei op. Maar de voorspelde boom blijft vooralsnog uit. Vooral het tankvervoer erheen komt op gang."

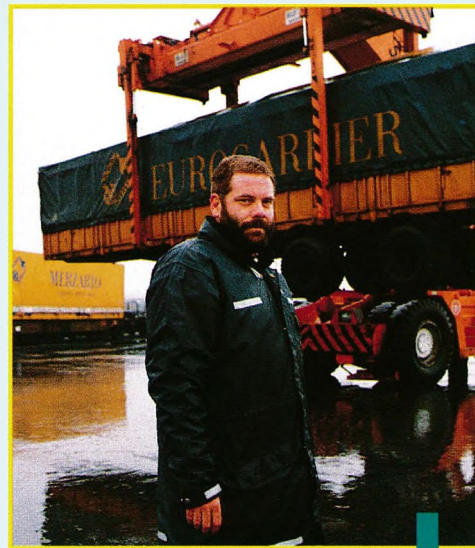
TRW is een typische ferroustagebehandelaar. Deze vorm van gecombineerd vervoer koppelt weg- en spoorverkeer. Aan- en afvoer van de terminals gebeurt met de vrachtwagen. Het deel tussen de terminals knapt de trein op. Over het algemeen zorgen wissellaadbakken of landcontainers voor 60% van de zendingen. De rest wordt evenwichtig verdeeld tussen opleggers en de combinatie trekker-trailer.

Het bedrijf werd opgericht in 1965 door 56 privé-wegvervoerders. Enkele jaren geleden trad ook de NMBS toe tot de aandeelhouders. Samen met Depaire bezitten de Belgische spoorwegen een participatie van 21,6%. Op organisatorisch vlak heeft TRW een woelig jaar achter de rug. Eind 1992 stapte TRW samen met zijn Nederlandse collega Trailstar en zijn Luxemburgse tegenhanger Combilux in de fusie-onderneming Combi-Delta. De partners bleken echter te verschillend van grootte en kostenstructuur om vruchten te kunnen plukken van het samengaan. Als synergie uitblijft, moet je een fusie ontbinden. Die logische eco-

nomische wet wilde het trio niet tarten.

Nadat de terminal in Bettembourg afgestoten werd, stapte de Luxemburgse partner al uit de formatie. In oktober 1993 besloten ook Trailstar en TRW uit elkaar te gaan. Ze blijven wel hun beloftevolle kind opvoeden: de gloednieuwe terminal van Roosendaal, die na de scheiding ondergebracht werd in de Nederlandse vennootschap Euroterminal Roosendaal BV. Beide "ouders" houden de helft van de aandelen aan. Op termijn zal de nieuwe terminal onder meer de verwachte verzadiging van Antwerpen-Schijnpoort opvangen.

Na het ontslag van voorzitter en Afgevaardigd Bestuurder Delahaye werd Antoine Martens (vice-voorzitter van TRW en tevens Bestuurder-Adjunct-Directeur-Generaal van de NMBS) tijdelijk TRW-voorzitter. Hij raadpleegde een studie die uitwees dat een terminal jaarlijks tenminste 15 tot 20.000 eenheden moet verwerken om rendabel te zijn. Martens besloot dan ook om de terminals in Châtelet bij Charleroi en in Kortrijk te sluiten. Voor Bressoux zoekt hij samenwerking met Renory. Uiteraard blijft Zeebrugge buiten schot. Daar loopt de return on investment immers voortreffelijk. Ondanks de felle conjuncturele tegenwind en de schaduw van de Chunnel blijft de vestiging aan de kust groeien. Dat zet Luc De Deyne ertoe aan om te pleiten voor een betere service in Zeebrugge. De zeehaven geniet er al het voordeel om dagelijks diverse afvaarten naar verschillende Britse havens te



**Luc De Deyne**  
(TRW Terminal Zeebrugge):  
"Ferroustage vanuit Zeebrugge groeit zo snel, dat een betere service noodzakelijk wordt."

kunnen aanbieden. Legt De Deyne uit: "De noordelijker havens zullen sowieso minder nadelen van de Chunnel ondervinden. Dat neemt niet weg dat de rederijen ernstige inspanningen leveren. Er komen meer afvaarten, grotere schepen en snellere behandelingen. Wij vragen op onze beurt van de NMBS een nog vluggere en effectievere bediening. Dit impliceert een investering zowel inzake materiële middelen (rangeerbundels, terminalspoor, rangeer locomotieven) als inzake personeel. De transittijd tussen aankomst in het station van Zeebrugge en het vertrek op de ferry moet zo minimaal mogelijk worden. Wij zijn ervan overtuigd dat alle belanghebbenden hiervoor zullen ijveren. Dat is ons beste antwoord op de Kanaaltunnel." ■

doss

# 34.000 spoorwagenladingen in 1993

Het voorbije jaar kon Sea-Ro Terminal NV de resultaten van 1991 en 1992 verbeteren. Ondanks de internationale crisis kon de stouwerij 350.000 nieuwe wagens behandelen, een stijging ten opzichte van 223.000 het vorige jaar. Dit is vooral te danken aan de Rover-trafiek van UK naar het vasteland en de behandeling van Renault wagens bestemd voor de Engelse markt, volgens algemeen directeur Vincent De Saedeleer.



**V. De Saedeleer (Sea-Ro Terminal NV):** "Een stouwer beperkt zich niet langer tot de loutere havenfunctie."

● Ook de trailer- en containerbehandeling kende een lichte groei, waardoor het totaal behandelde tonnage steeg met ongeveer 10%. De ingebruikname van het uitgebreide Britanniadok, volledig uitgerust voor snel roll on/roll off verkeer, maakt vier afvaarten per dag mogelijk naar de Thames-haven Purfleet voor de rederij Cobelfret.

Die trafiek kent nog steeds een gestage groei, het mag dus niet verbazen dat Sea-Ro overweegt een bijkomend ponton te installeren. Dit ponton (23 meter breed met een verbindingsbrug naar de kaai van 10 meter breed) maakt het eveneens mogelijk om de twee dekken op de Cobelfretschepen simultaan te lossen en te

laden. De werken slopen 130 miljoen BEF op. Het voorbije jaar investeerde Sea-Ro reeds 200 miljoen BEF (op een omzet van ongeveer 1,1 miljard BEF) voor ondermeer de uitbreiding van het Britanniadok met 9 ha. Nieuwe uitbreidingen dringen zich echter opnieuw op.

Het transport van de nieuwe Mondeo van Ford wordt via United European Car Carriers (UECC) verzorgd op de autoterminal van 6 ha, die deel uitmaakt van het Britanniadok. Met de optie op het Wielingendok blijft de kans op nieuwe aanwinsten gewaarborgd.

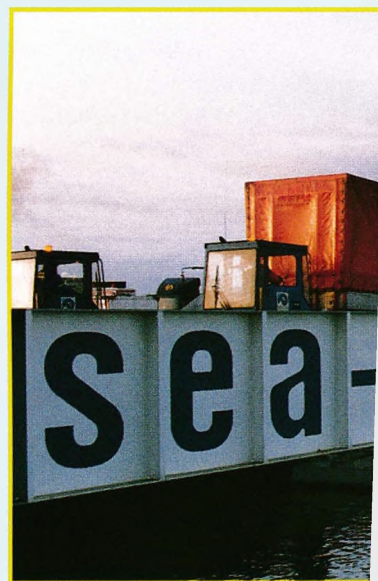
Sea-Ro heeft een goede relatie met de spoorwegen. Er bestaat overigens een verwantschap met de NMBS, onrechtstreeks via Ferry-Boats dat 25% van de aandelen bezit. De overige participaties behoren toe aan Portinvest,

Mabeco (Ahlers-NIM) en Cobelfret.

In 1993 behandelde Sea-Ro 34.000 spoorwagenladingen. Voor 1994 wordt een toename van ten minste 5% verwacht. Het spoorandeel van nieuwe personenwagens stijgt eveneens gestaag; zowat de helft van de auto's wordt via het spoor vervoerd. Shuttle-treinen naar droge terminals worden heden overwoogen, wat het spoorandeel fors zou doen toenemen.

Sea-Ro is een typische roll on/roll off stouwer. Behandelen van trailers en nieuwe wagens vormt de hoofdmoot van de dienstverlening. Toch stijgt het aantal containers in verhouding sneller.

"De taken van een stouwer beperken zich echter niet langer tot



sier

# Grondbewerkingsmachines op het spoor

de loutere havenfunctie" getuigt De Saedeleer. "Vroeger bleef het bij laden, lossen en groeperen. Nu knappen we ook andere voorbereidende werken op en halen de band met de inlandse distributie aan. We hebben geen keuze want de industrie verlangt uitdrukkelijk door-to-door ketens met een volwaardige logistieke dienst. Zopas sloten we een overeenkomst met Alcatel kabel, overigens goed voor ongeveer 10.000 ton extra op het spoor. Wij zorgen daarbij voor alle logistieke contacten. Daarmee openen we onze distributie-activiteiten in de achterhaven, vlakbij de Cast-terminal."

De trend is inderdaad dat stouwerijen volwassen medespelers worden met een impact die tot ver voorbij de kaaimuren reikt. ■

Andermaal vertrouwt New Holland in Zedelgem het transport van een nieuwe serie toe aan het spoor. Een bericht uit de polders.

Terwijl het team van B-Cargo News berichten sprokkelde in de haven van Zeebrugge, ontving het commercieel agentschap van de reienstad gunstig nieuws uit het gebied achter de Brugse polders. Machinebouwer New Holland Belgium NV in Zedelgem besliste een trafiek naar Antwerpen op het spoor te plaatsen. Het gaat om een nieuwe graaflaadcombinatie.

Van oudsher fabriceert de Zedelgemse constructeur landbouwmachines. Nu de markt voor landbouwmachines drastisch ingekrompen is, diversifiëerde de firma naar verwante sectoren, de graaflaadtractor. Aan de basis van deze grondbewerkingsmachine ligt de meteen herkenbare, robuuste Ford New Holland tractor.

De nieuwe graaflaadcombinaties sporen richting Antwerpen op vierassige platte Res-wagens, geschikt voor een snelheid van 100



In 1994 zullen ongeveer 1200 spoorwagens de nieuwe graaflaadcombinatie van New Holland Belgium van Zedelgem naar Antwerpen brengen.

kilometer per uur. In overleg met de afdeling logistiek van B-Cargo werd een speciaal vastzettingsprocédé ontworpen. De samenspraak verliep overigens snel, vlot en efficiënt. Wat niet mag verbazen: New Holland en B-Cargo zijn al lang geen onbekenden meer van mekaar. In 1994 mogen ongeveer 1200 spoorwagens verwacht worden op deze nieuwe trafiek. ■



# Complementaire combinaties

Met zeven schepen (waarvan zes eigendom) pendelt Cobelfret tussen Zeebrugge en enkele Britse havens. Een blik op een indrukwekkende Belgische "wereldburger" in de zeevaart.

**N**aar Purfleet, de zeehaven in de oksel van Londen, lopen dagelijks vier vaarten heen en weer. Naar Immingham zijn er tien wekelijkse afvaarten. Op deze ro-ro vaartuigen gaan onder meer de eigen (850) trailers mee. Het voorbije jaar vonden ook 150.000 nieuwe personenwagens een plaats aan boord. Kampt Cobelfret dan niet met de conjuncturele krampen van de automarkt? In een vleugel van het fraaie Cobelfret-hoofdkwartier in de Wilrijkse Sneeuwbeslaan krijgen we antwoord van Georges Bruers, bestuurder en algemeen directeur Cobelfret "Lijnen & Ferries": "In Engeland zien we ernstige tekens van herstel. Uiteraard staat de internationale auto-

markt onder druk, maar we konden verminderingen compenseren met nieuwe transporten. We sloten zopas nog een langdurig contract met BMW. Uit de regio München zullen jaarlijks 40.000 wagens komen, die we via Zeebrugge naar Immingham varen. Zowat 80% ervan bereikt Zeebrugge per spoor."

Aan de bakermat van deze Antwerpse groep staat het in 1939 opgerichte bedrijf Cobelfret. De historische ontwikkeling resulteerde uit een huwelijk tussen export- en maritieme activiteiten, waar de vracht een determinerende factor vormde in de prijs. Vorig jaar realiseerde het (fami-

liaal verankerde) concern een omzet van 21 miljard frank. Er zijn twee hoofdactiviteiten, chartering en de zogenaamde lijnen. Cobelfret is zowel scheepseigenaar als operator van bulkschepen (van het panamax- en post-panamax-type). Cobelfret Ferry Services nv vaart tussen Engeland en België met standplaats in Zeebrugge.

Cobelfret Car Carriers zorgt voor autotransport over de weg. In 1991 verwierf de Antwerpse groep ook een belang in Richard Lawson, de op één na grootste autovervoerder in het Verenigd Koninkrijk. Over zee worden tevens auto's vervoerd met de



**George Bruers (Cobelfret "Lijnen & Ferries"):**  
"Complementaire combinaties  
garanderen flexibiliteit en totaalservice."

sier

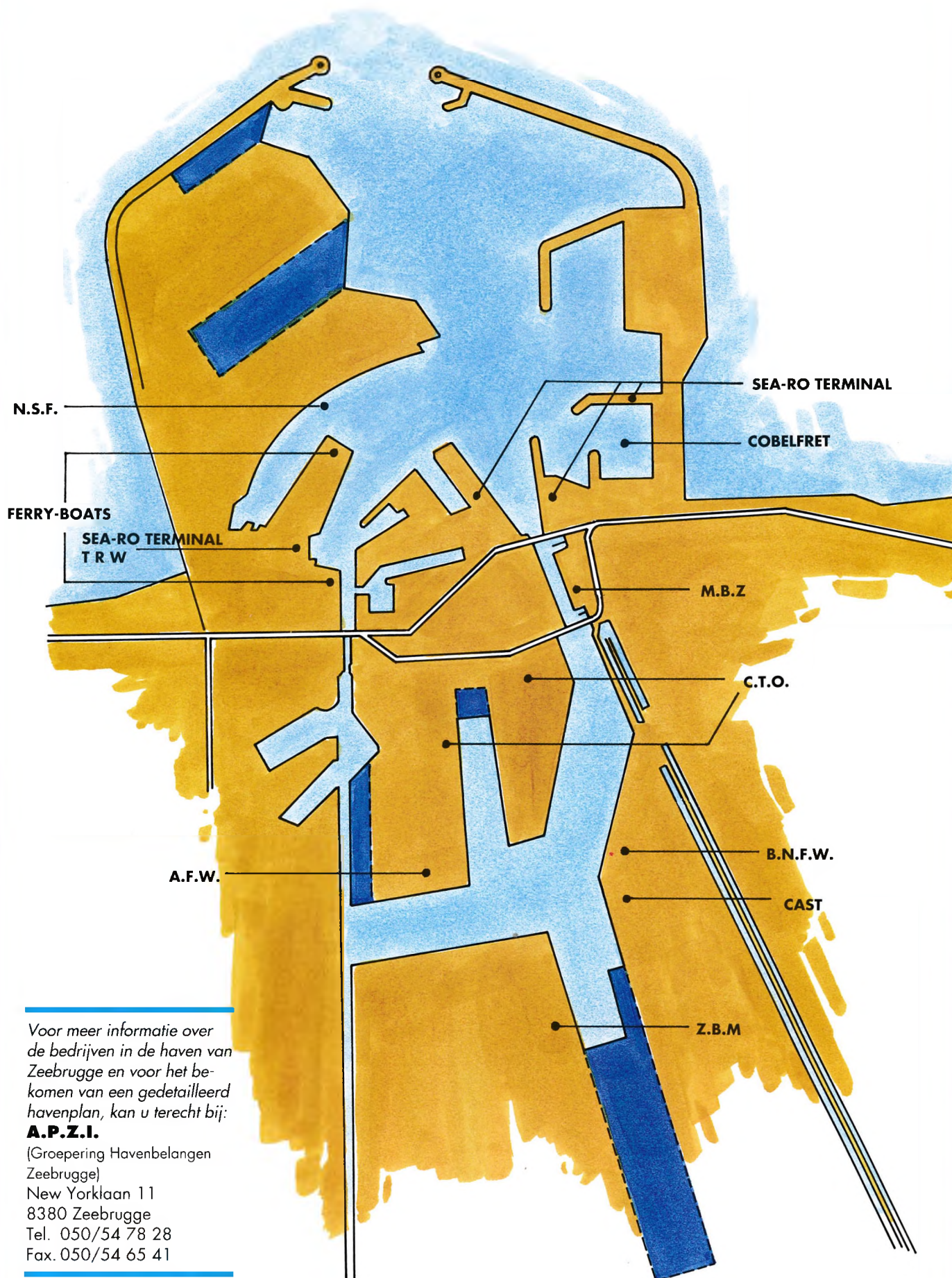


Wallenius Lines, waarvoor Cobelfret algemeen agent in België is. Op jaarbasis vervoert de Zweedse rederij ongeveer 900.000 personenwagens. Met de G&C-schepen, een samenwerking tussen het Italiaanse Grimaldi en Cobelfret, worden lijnen op West-Afrika en Zuid-Amerika uitgebaat, gespecialiseerd in het vervoer van containers en - alweer - auto's.

Terminaloperaties in onder meer het Zuidengelse Purfleet (100% eigendom en vlakbij de Dartford-tunnel onder de Thames), Zeebrugge en Antwerpen bieden nog meer aanvullende mogelijkheden. In de Antwerpse haven knappen Hessenatie en Cobelfret de operaties op van één van de grootste auto-terminals ter wereld. In 1993 passeerden er zowat

400.000 wagens. De groep baat er tevens, in joint-venture met Hessenatie, het preparatiecentrum Antwerp Car Processing Center (ACPC) uit. Partnerships zijn er ook in Zeebrugge. Zo participeert de groep voor een vierde in Sea-Ro (zie elders in dit dossier). Cobelfret bezit tevens één derde van het nog prille Auto Care Europe. Partners zijn de NMBS, Ferry-Boats en Railfreight Distribution (British Rail). ACE levert een door-to-door logistiek concept aan de autohandel. Beklemtoont Bruers: "Met ACE zullen we ook door de Kanaaltunnel rijden. Je merkt het: we verdelen onze kaarten en zorgen voor complementaire combinaties die ons in staat stellen tegemoet te komen aan de jongste eisen inzake flexibiliteit en totaalservice." ■

*doss*



Voor meer informatie over de bedrijven in de haven van Zeebrugge en voor het bekomen van een gedetailleerd havenplan, kan u terecht bij:

**A.P.Z.I.**

(Groepering Havenbelangen Zeebrugge)

New Yorklaan 11

8380 Zeebrugge

Tel. 050/54 78 28

Fax. 050/54 65 41