



schip en truck. Nu gebruikt ze de Interferry-terminal als een concentratiepunt voor haar Benelux-activiteiten."

In de bestemmingen ziet Van Dyck steeds vaker Oost-Europa opduiken. Begin april 1995 vertrok overigens de eerste vaste trein naar Moskou, de Strela (Russisch voor "pijl"). Zegt Van Dyck:

"Dat is een volledige Intercontainer-trein, waarbij we actief participeren. Hij zal elke woensdag vertrekken."

In één adem wijst de directeur op het succes in de andere richting, naar het zuiden. Dat schrijft hij voor een groot deel toe aan Qualitynet, een

multilateraal netwerk van Intercontainer. Een rangeerplaats in Metz-Sablon fungeert als knooppunt voor alle treinen uit Duitsland en de Benelux die naar het zuiden rijden en vice versa. Vanop alle terminals rijden volledige treinen naar Metz-Sablon. Daar worden ze gerangeerd naar de juiste bestemming, waar ze alweer snel en betrouwbaar in volledige treinen naartoe sporen. "Die betrouwbaarheid, het efficiënte gebruik van het materieel en de snelheid stelt ons in staat om de concurrentie vlot aan te kunnen," aldus Van Dyck. Interferry heeft de wind in de rug.

Basf

Chemiereus kiest voor spoor

De grote toename van het transportvolume per spoor bij BASF Antwerpen komt er niet toevallig. Transportmanager Willy Jacobs en de verantwoordelijke voor het rangeerbedrijf Dirk Betz belichten de achtergrond.

Straks, in mei 1995, wordt de nieuwe spoorlijn over de Noordlandbrug operationeel. In de sleuf tussen de autoweg naar Nederland wacht de spoorbedding op de eerste vracht. Willy Jacobs, expeditieverantwoordelijke bij BASF Antwerpen en Dirk Betz, verantwoordelijke voor het ran-

geerbedrijf, kijken met blijde verwachting uit naar de opening van lijn 11. Ze schetsen de voordelen: "De nieuwe lijn brengt vooral meer bedrijfszekerheid. We zijn dan niet langer afhankelijk van de Lillobrug en de diverse sluisbruggen, die wel eens voor oponthoud zorgen. Een reeks van open bruggen kan hoofdbrekens teweegbrengen voor onze interne organisatie. Via de Noordlandbrug krijgen we nu een toegang zonder obstakels. Vooral na het herstel van de Lillobrug verwachten we daarvan de vruchten te plukken. Tijdens die werken moet alle verkeer voor bedrijven op de Scheldelaan eerst nog over dit ene spoor."



D. Betz
en W. Jacobs



Spoorprimeur

Lijn 11, die eveneens van groot belang is voor een vlotte verbinding met de nieuwe containerterminal, zorgt bij BASF voor een spoorprimeur. Legt Jacobs uit: "Onze volledige treinen naar ons moederbedrijf in Ludwigshafen lopen voortaan rechtstreeks vanuit onze fabrieken. De treinen zullen hier gevormd worden, zodat we het rangeren in Antwerpen-Noord achterwege kunnen laten."

Om die operatie aan te kunnen, zijn uiteraard een volwaardige infrastructuur en expertise nodig. Het 600 hectare groot "fabrieksdorp" van BASF met zijn 44 kilometer spoor exploiteert zelf een rangeerstation dat fungeert als NMBS-sectie. "Onze interne rangeerbedrijvigheid telt circa 25 medewerkers," zegt Betz. "We bezitten drie eigen diesellocomotieven met afstandsbediening." Zo houden de "machinisten" een beter overzicht op het rangeren. "Wat de taak beduidend veiliger en efficiënter maakt," oordeelt Betz.

BASF verdient beslist de omschrijving "spoor-minded". Het bewijs? Jacobs repliceert prompt:

"Bij elke investering houden we rekening met de bereikbaarheid via het spoor. De voorbije jaren hebben we fors bijgebouwd. Daardoor werden ook onze interne sporen uitgebreid van 38 tot 44 kilometer. Dat lijkt niet echt veel, maar ons spoornet is dan ook zo aangelegd, dat we met kleine aanpassingen de nieuwe fabrieken kunnen koppelen aan de hoofdadars."

Sterkten combineren

Niet alleen de infrastructuur geeft het spoor een voorsprong. Jacobs vertrouwt ons ook de principiële transporthouding van BASF toe: "Waar het technisch en economisch verantwoord is, promoten wij het spoor en het gecombineerd vervoer weg-spoor. Transport met volledige treinen verloopt trouwens relatief snel.

Vanzelfsprekend vergeten we evenmin de milieuvriendelijkheid en het ontwijken van de congestie op de weg."

"Het probleem is dat lang niet alle klanten een spooransluiting hebben," zo gaat Jacobs verder. "Intermodaal vervoer kan dan een uitweg bieden. Het is een combinatie van de sterkten van



het spoor (hoofdverkeersassen, relatief snel en milieuvriendelijk) en van de vrachtwagen (snelle distributie). Deze vorm kent zijn grootste doorbraak in de richting van Italië, Spanje en Duitsland. Dat merken we ook bij ons. In 1990 was dit transport goed voor 63.000 ton, vorig jaar al voor 140.000 ton. Voor volgend jaar verwachten we zowat 180.000 ton."

Spectaculaire sprong

Het aandeel van het spoorvervoer zit in de lift bij BASF. In 1993 kende het transportvolume nog een flinke knauw van 622.000 naar 486.000 ton. Vorig jaar werd echter een spectaculaire sprong gemaakt naar ruim 718.000 ton. Voor dit jaar wordt een record verwacht van ten minste 825.000 ton. Voor 1996 zijn zelfs 910.000 ton haalbaar. Dat zou goed zijn voor 20.000 gerangeerde wagens, 4.000 stuks meer dan het voorbije jaar.

Die toename loopt parallel met een dubbele ontwikkeling. Enerzijds is er de aantrekkelijke markt voor basischemicaliën. Anderzijds breidde BASF Antwerpen gevoelig uit. Een signifi-

cant voorbeeld: begin vorig jaar werd een naftakraker in gebruik genomen, een sleutelinvestering die jaarlijks zorgt voor 600.000 ton etyleen en 350.000 ton propyleen, de basisstoffen bij uitstek in de lange chemische productieketting. Die dynamiek stuwde de omzet in 1994 boven de 50 miljard frank, een cijfer dat bereikt wordt door de meer dan 3.600 medewerkers in de 46 productiebedrijven en daarbijhorende laboratoria, werkplaatsen en diensten. Zo werd een gepaste stempel gezet op de dertigste verjaardag van BASF Antwerpen, de belangrijkste Europese onderneming van de BASF-groep buiten Duitsland.

