

Geen nummer, maar een naam

U verstuurt één of enkele spoorwagens, maar wil de voorwaarden van een klok-vaste "gesloten" trein? Dat kan perfect met de EurailCargo's: internationaal spoorvervoer met reservering en optimale opvolging.

Met de "gesloten" treinen (volledige treinen die in functie van één klant van afzender tot bestemming georganiseerd worden) konden de spoorwegmaatschappijen zich vlot aanpassen aan de hedendaagse marktvereisten. Het just-in-time-concept vereist immers waterdichte garanties. Zulke klok-vaste waarborgen kunnen echter ook met het "unit load"-vervoer. Daarvoor werden de EurailCargo's op de sporen gezet.

Walter De Rijck, chef van de afdeling Verkoop-lichte nijverheid bij B-Cargo, definieert deze service als volgt: "EurailCargo-verbindingen

zijn kwaliteitstreinen die de speerpunten vormen van het unit load-verkeer. Dankzij internationale samenwerking en stipte opvolging van de trafiek, kunnen we garanties geven dat de zending exact op het vooraf afgesproken tijdstip ter plaatse zal zijn. We gaan uit van het principe dag A/dag C voor de klant-klant-verbindingen. Voor zeer verre afstanden, zoals voor sommige delen van Scandinavië, geldt dag A/dag D."

Gerrit Allard, EurailCargo Product Manager bij B-Cargo, vult aan: "Binnen het goederenverkeer krijgen EurailCargo-zendingen altijd prioriteit. Dat geldt al vanaf het ogenblik dat de klant de zending aanbiedt tot ze bij de bestemming aankomt. Als je alle eigenschappen op een rij zet (zoals de stipte opvolging, klok-vaste waarborg en opmerkelijke snelheid), kom je vanzelf tot de conclusie dat het hier om een geïndividualiseerd vervoer gaat. We hebben het niet langer over een zending met een nummer, maar één met de naam van de klant." De Rijck en Allard wijzen op het opzienbarende succes van het concept, dat uiteraard in nauw overleg met het NMBS-departement Transport tot stand kwam. Reserveren is dan ook geen overbodige luxe. Vanzelfsprekend genieten

reservering voorrang bij overbezetting. Diverse klanten melden daarom al dagelijks de door hen gewenste capaciteit. Die zendingen hebben niet enkel prioriteit, ze krijgen ook een bijzondere opvolging. Hierna brengen De Rijck en Allard een beknopte voorstelling van de huidige zes EurailCargo-verbindingen.

Norlink brengt Scandinavië naast de deur

De "spoorbrug" tussen België en Scandinavië kwam tot stand Op 28 mei 1990. Toen reed de eerste EurailCargo-trein van België naar Zweden. Sedert mei 1993 rijdt de trein ook in de tegenovergestelde richting. Allicht kent u beide treinen beter als Norlink. Bekend zijn ze zeker. Dat leiden we af uit hun overweldigende succes. Sedert eind mei 1995 rijdt er zelfs een tweede dagelijkse EurailCargo-trein richting Scandinavië.

Naar Scandinavië gaan vooral staal (54%) en chemische producten (30%) mee. In de omgekeerde richting bracht de Norlink tot dusver hoofdzakelijk vrachtwagencabines, papier en hout mee. Het traject wordt afgelegd in nauwelijks 24 uur, inclusief de twee overtochten met de ferry. 's Ochtends op dag C arriveert

Walter De Rijck, chef van de afdeling Verkoop-lichte nijverheid bij B-Cargo: "EurailCargo-verbindingen zijn kwaliteitstreinen die de speerpunten vormen van het unit load-verkeer. Dankzij internationale samenwerking en stipte opvolging van de trafiek, kunnen we garanties geven dat de zending exact op het vooraf afgesproken tijdstip ter plaatse zal zijn."



EurailCargo

de Norlink al in het Zuidzweedse Helsingborg. In de omgeving van Oslo komen de wagens een dag later aan. Vanuit Helsingborg naar België duurt de rit amper 28 uur. Daarmee illustreert de Norlink andermaal de EurailCargo-snelheid. De tweede trein, die vanaf 28 mei 1995 rijdt, verbetert de vervoerduur voor bepaalde bestemmingen in zuidelijk Zweden nog.

Scaldo: Schelde-Donau over land

Sedert 28 mei 1990 weeft de Scaldo een permanent spoorkanaal tussen de regio Noordzee-Schelde-Maas enerzijds en de Donau anderzijds. Deze EurailCargo verlaat België via Montzen en spoort verder via Aachen-West en de Duits-Oostenrijkse grens in Passau. Op de vroege avond van dag B arriveert de Scaldo al in het Oostenrijkse Wels, waar de verdere aansluitingen prompt volgen. Zowat even snel gaat het in de tegenovergestelde richting. Het traject wordt in de vroege ochtend aangevangen. 's Avonds bereikt de trein al zijn eindstation Antwerpen-Noord, van waaruit de verdere verdeling in België gebeurt.

De zendingen richting Oostenrijk bestaan vooral uit grondstoffen voor de papierproductie, bananen en scheikundige stoffen. Op de terugweg gaat het in belangrijke mate om papier, staal en meststoffen. In de papiersector tussen deze regio's is het transport al zowat synoniem met de Scaldo.

Hier tekent zich nog een opvallende tendens af: steeds meer klanten vragen een Scaldo-kwaliteit voor hun zendingen

naar verder afgelegen bestemmingen (zoals Hongarije, Slovakije en Roemenië). Vorig jaar reed ongeveer 12% van het Scaldo-vervoer richting Oostenrijk door naar deze landen.

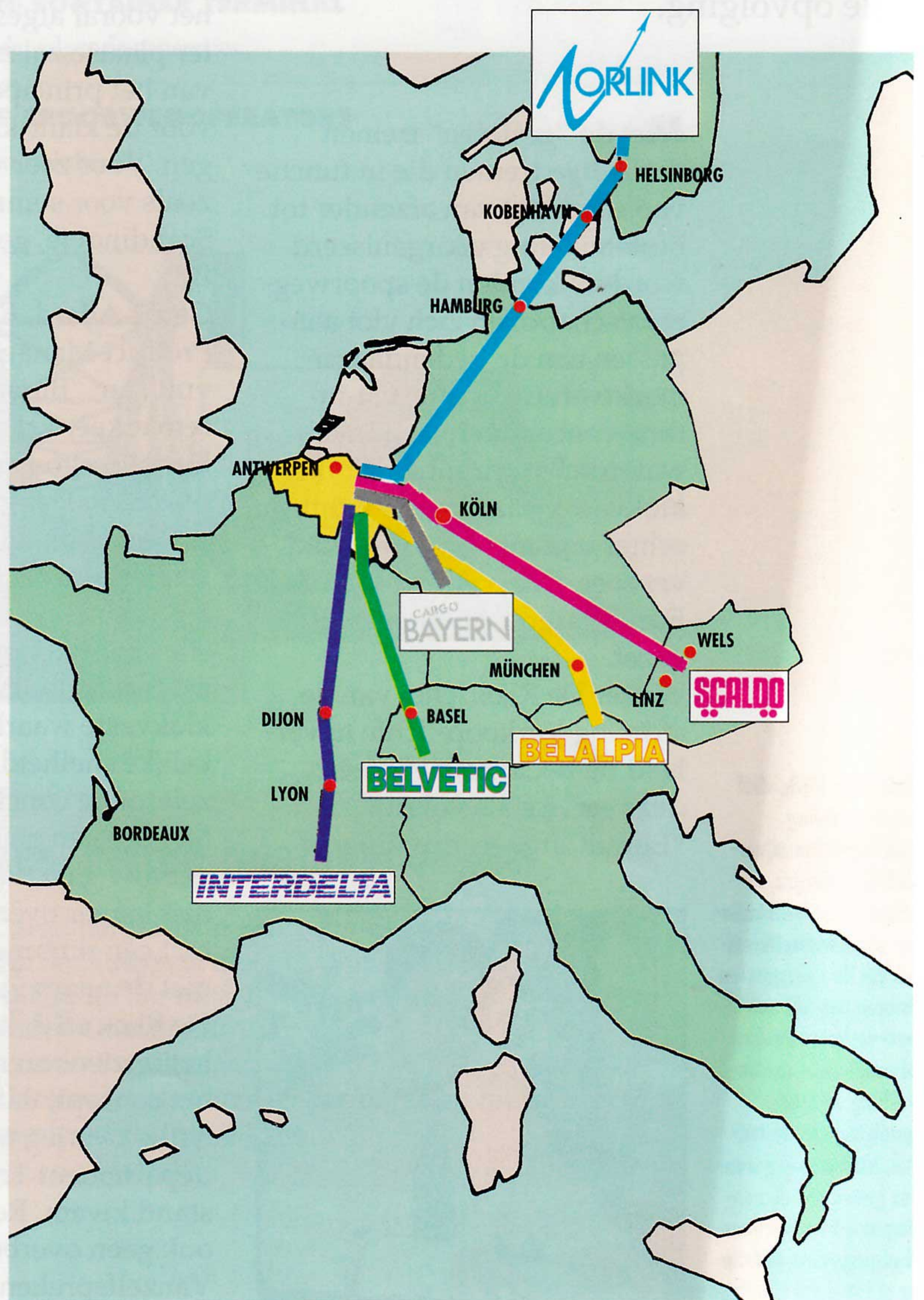
Belalpia: München en westelijk Oostenrijk

Na vier proefmaanden liep in september 1994 de Belalpia van stapel: de EurailCargo-verbinding met de regio München en westelijk Oostenrijk. Die prille leeftijd verhindert niet dat de Belalpia nu al zonder gevaar voor overdrijving een

schot in de roos genoemd mag worden. Binnenkort kan wellicht ook een rechtstreekse trein in de richting zuid-noord overwogen worden.

Momenteel transporteert de Belalpia vooral staalproducten, chemische goederen en grondstoffen voor de papierproductie. Deze zendingen gaan naar de omgeving van München of komen Oostenrijk binnen via de grenspunten Salzburg en Kufstein. Ze kunnen ook via de Brenner doorrijden naar Italië. Wie van deze dienst gebruikt maakt, heeft de garantie dat zijn zending al om 5 uur in de ochtend van dag C

EurailCargo



arriveert in Verona. Iets later, om 10 uur in de voormiddag, komt de trein aan in Bologna.

Belvetic: Zwitserse precisie

In september vorig jaar werd ook de EurailCargo-verbinding naar Zwitserland boven de doopvont gehouden: de Belvetic. Hij spoort naar Bazel en geeft daar aansluiting naar alle belangrijke Zwitserse stations.

Zijn pakket bestaat grotendeels uit auto's en staalprodukten. Samen zorgden ze voor driekwart van de Belvetic.

Cargo Bayern: Zuid-Duitsland binnen handbereik

De Cargo Bayern is een buitenbeentje in dit hoogkwaliteitsaanbod. In tegenstelling tot de overige EurailCargo-verbindingen, gaat het hier niet om één trein, maar om een aaneenschakeling van (bestaande) treinen. Nieuw daarbij is wel dat de Deutsche Bahn haar befaamde Intercargo-net opent voor het Belgische verkeer. Dat zegt veel over de uitstekende EurailCargo-reputatie, die de grenzen duidelijk overschrijdt. Intercargo is

immers een gerenommeerd Duits net van binnenlandse kwaliteitstreinen. Door de openstelling ervan krijgen de Belgische klanten een tijdwinst van liefst 24 uur.

De eerste Cargo Bayern reed op 2 juni 1991. Vier maanden later was de proeftijd beëindigd en stapelde de Cargo Bayern de successen op. Hij rijdt nu elke werkdag in de twee richtingen.

Interdelta: wijnkastelen en industrie

De Interdelta lijkt wel de pater familias van de kroostrijke EurailCargo-familie. Hij was er negen jaar geleden al, nog voor het kwaliteitslabel EurailCargo tot stand kwam. Als draaischijf op Franse bodem fungeren vandaag Dijon en Lyon. In de wijde omgeving vinden we zowel de geurige lavendelvelden, befaamde wijnkastelen als belangrijke industriezones. Vanuit deze belangrijke distributiecentra wordt ook doorgespoord naar de haven- en industriestad Marseille en naar Grenoble bij de voet van de Alpen. Er zijn ook vlotte aansluitingen naar Spanje mogelijk. Naar de zone Lyon wordt er vijf keer per week gespoord, net als naar de zone Dijon. Telkens gaat het om een dag A/dag C-service. Uit Dijon vertrekken er eveneens vijf Interdelta's per week naar België, uit Lyon vier.

Tussen de zendingen naar het zuiden treffen we onder meer cokes, fosforzuur, plaatstaal, auto's, cellulose en papier aan. Naar België brengt de Interdelta onder meer machines en heel wat chemische goederen.

Kortom, het "oudje" onder de EurailCargo's blaakt van gezondheid, dynamiek en souplesse. EurailCargo is een blijver aan de top van het internationale spoorvervoer.

