

Succes smaakt naar meer

Eurailcargo

Eurailcargo stelt het goed. Zo goed zelfs dat vanaf mei 1993 twee nieuwe diensten worden aangeboden.



iets meer dan twee jaar geleden hield B-Cargo de Norlink boven de doopvont. Deze rechtstreekse as-verbinding met Scandinavië draagt het Eurailcargo kwaliteitslabel. Vijf keer per week vertrekt een trein met maximum tonnage van 1.300 bruto ton vanuit Montzen naar Helsingborg in Zweden. Aan de staart van de trein bevindt zich bovendien een lot wagens die bestemd zijn voor de regio Noord-Duitsland. Ze worden in het station Maschen (Hamburg) afgekoppeld, getrieerd en de volgende

morgen bij de klant afgeleverd. De trein loopt goed. Helga Colpaert, marketing-verantwoordelijke voor de verbinding, bewijst het met cijfers: "We halen nu een gemiddelde bezetting van 85%." De Belgische Spoorwegen hebben bij hun Duitse collega's trouwens een aanvraag ingediend om de maximum tonnage op te trekken tot 1.500 à 1.600 ton. "De verkoopafdeling ondervond echter dat er ook vraag was naar een hoge kwaliteitstrein voor goederenvervoer in omgekeerde richting".

Vanuit het koude Noorden

Daarom werkt men sinds kort aan een Noord-Zuid-verbinding. De verschillende spoorwegbedrijven zetten de Eurailcargo-verbinding van Scandinavië naar België op poten. Ze onderzochten welke de meest gunstige en realistische dienstregeling is, hoeveel tonnage men voor de trein kan voorzien, of er soms twee locomotieven nodig zijn om die tonnage aan te kunnen, hoe de wisseling onderweg georganiseerd kan worden, ... Kortom, alle voorwaarden om een Eurailcargo-label te krijgen, dienen vervuld te zijn: betrouwbaarheid (levering op een gewaarborgd tijdstip), regelmaat (vertrek elke werkdag) en snelheid (een Dag A/Dag D-verbinding van klant tot klant). De transportcel, die zich specifiek met de dienstregeling bezighoudt, is klaar met haar opdracht. In de richting Noord-Zuid zal de Norlink om 15.24 uur in Helsingborg vertrekken op dinsdag, woensdag en donderdag. De aankomst in Kinkempois is voorzien om 18.45 uur op woensdag,



donderdag en vrijdag. "Het was een absolute vereiste dat de trein voor 20.00u. aankomt in Kinkempois om nog aansluiting te kunnen hebben op de verschillende bedieningstreinen", vertelt Eurailcargo-productmanager Gerrit Allard. De trein rijdt ook op vrijdag en zaterdag, maar volgens een andere dienstregeling. Vermits het treinverkeer stilligt op zondag, komen de treinen dan aan op maandag en dinsdag.

De Norlink-verbinding van België naar Scandinavië vervoert voor 40% staalproducten. De rest bestaat uit containers en soms papier. In omgekeerde richting verwacht de verkoopsafdeling vooral klanten uit de hout-, staal- en autosector. De trein zal maximum 1.100 ton vervoeren en ten hoogste 530 meter lang zijn. Aanvankelijk wil men

enkel spoorwagens uit Zweden naar België vervoeren. Er zullen dus geen Deense wagens meekomen en de trein stopt niet te Maschen. Met deze uitbreiding van het Eurailcargo-aanbod hoopt B-Cargo zijn marktaandeel te vergroten. "Maar de Noord-Zuid-verbinding zorgt ook voor een betere rotatie van de wagens", zegt Colpaert. "Tot nu toe werden de Eurailcargo-wagens die in Zweden aankwamen, teruggestuurd via het gewone vervoerplan en dat kon wel even duren."

Naar het warme Zuiden

Claude Hendrix introduceert de andere nieuwe Eurailcargo-verbinding die op stapel staat: van Nederland en België naar

Bordeaux, het Baskenland en het noorden van Spanje. De bekende Interdelta bedient het zuidoosten van Frankrijk, met Lyon, Marseille en Perpignan. "Dank zij de nieuwe trein bestaan er binnenkort verbindingen naar alle Zuidfranse regio's waar treinvervoer concurrentieel is", aldus Hendrix. De verbinding moet er eveneens in mei 1993 komen.

Vijf treinen per week zullen naar Bordeaux vertrekken. Voor deze tweede Eurailcargo-verbinding met Frankrijk worden de wagens verzameld in Lille. Daar vertrekt de trein om 21.18 uur, om het piek uurverkeer op de TGV-lijn naar Bordeaux te vermijden. Hij komt 's morgens om 9.34 u. aan in het rangeerstation Hourcade nabij Bordeaux. Het lot voor de regio wordt afgehaakt en de rest vertrekt richting Hendaye waar de aankomst voorzien is om 4.22 uur. Vandaar gaat het dan naar Noord-Spanje.

Momenteel lopen er nog onderhandelingen met de Spaanse spoorwegen over een oplossing voor het verschil in spoorbreedte. Voor treintransport naar Spanje bestaan er drie oplossingen: het gebruik van Transfesastellen, die over mobiele assen beschikken; het overladen van de goederen op Spaanse spoorwagens aan de grens of het overladen op vrachtwagens.

Ook dit kind heeft nog geen naam. Een rondvraag leverde 71 voorstellen op. Wij houden u op de hoogte met een geboortekaartje. ■