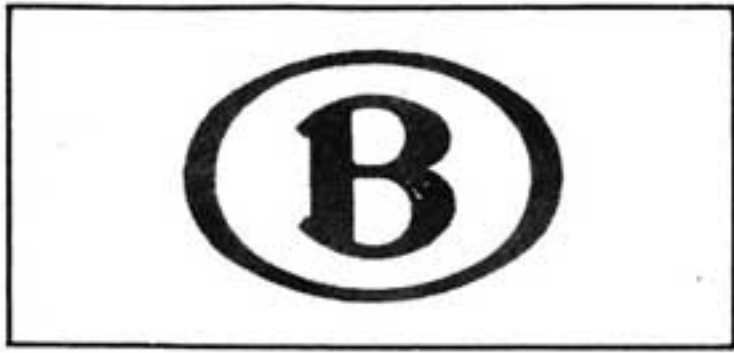
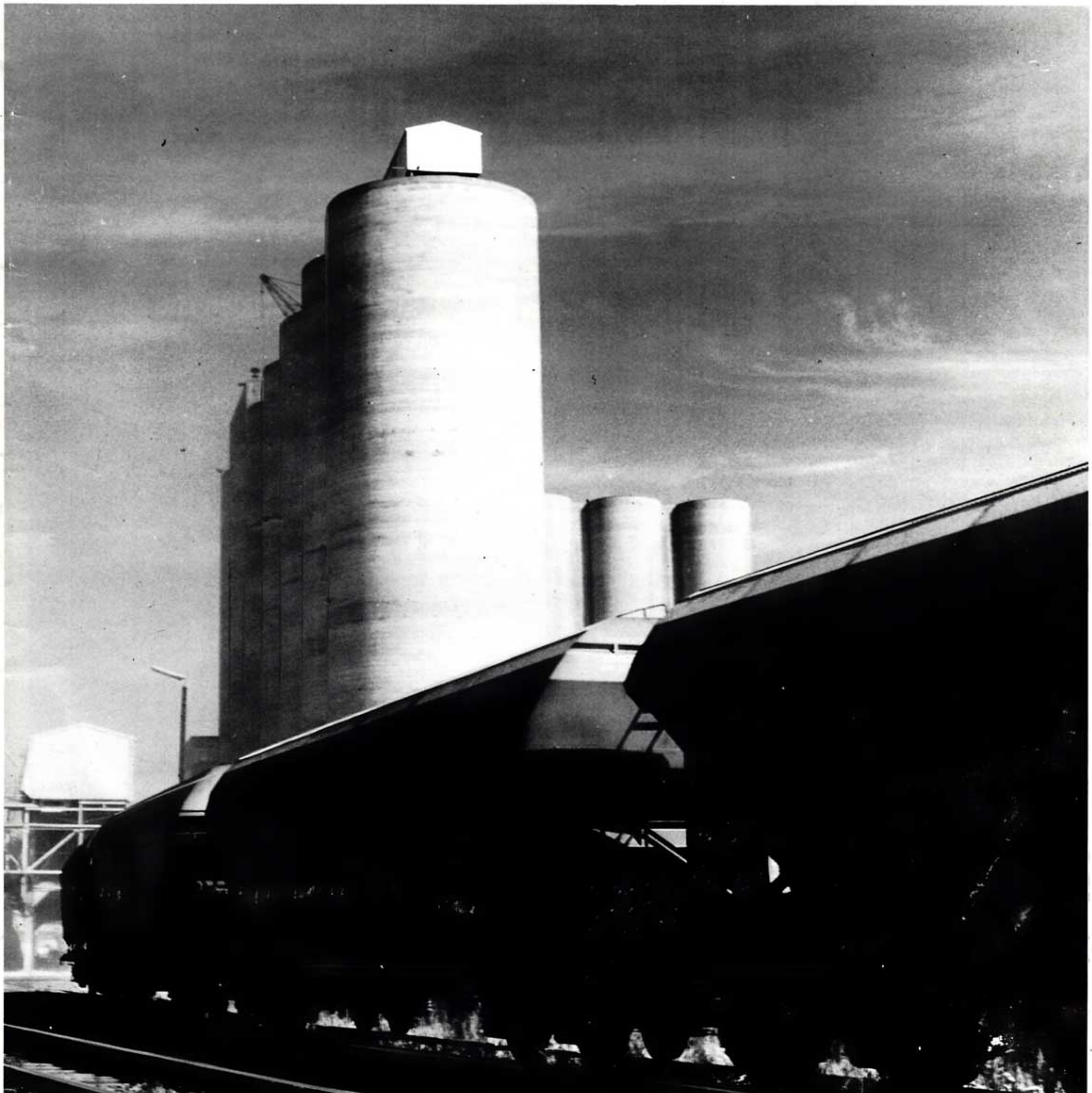


SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 4 - November 1972.





Graangewassen: een nieuwe markt voor de spoorwegen. We wijden er een dossier aan.

INHOUD



- 2 Een nieuw ontvangtsalon
- 3 Graangewassen: een nieuwe markt
- 4 Met volledige treinen
- 6 Maïspijpleiding
- 7 200 wagons per dag uit het zonnige zuiden
- 10 Het record van Lijsem
- 13 Een transformator van 300 ton!
- 14 L.I.M. - Internationale vrachtbrieven
- 17 Sneeuw en zon voor iedereen
- 18 SPOORNIEUWS heeft voor u gendeerd...

Foto's: F. Putman - Brussel
G. Delise - Brussel

Redactie: Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 - toestel 2670

Lay-out: P. Funken - Brussel.

Drukkerij: Omega n.v. - Antwerpen.

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.
Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

een nieuw ontvangtsalon

Enkele dagen geleden hebben talrijke vooraanstaande personen de officiële opening bijgewoond van het nieuwe ontvangtsalon voor internationale reizigers in het station van Brussel Zuid.

Reeds lang werd over een dergelijke ruimte gesproken waarbij nauwgezet ieder onderdeel van de gehele gang van zaken werd bekeken. Thans kunnen de reizigers in een prettige omgeving inlichtingen inwinnen, hun kaartjes bestellen en in ontvangst nemen en hun plaatsen reserveren waarbij zij door verschillende hostessen worden geholpen.

De verrichtingen nemen weinig tijd in beslag: de reiziger wendt zich aan de balie tot een van de hostessen en zet haar de bijzonderheden van de reis uiteen die hij wenst te maken. Zij geeft hem de nodige inlichtingen, neemt nota van de gewenste elementen en begint met het reserveren van de

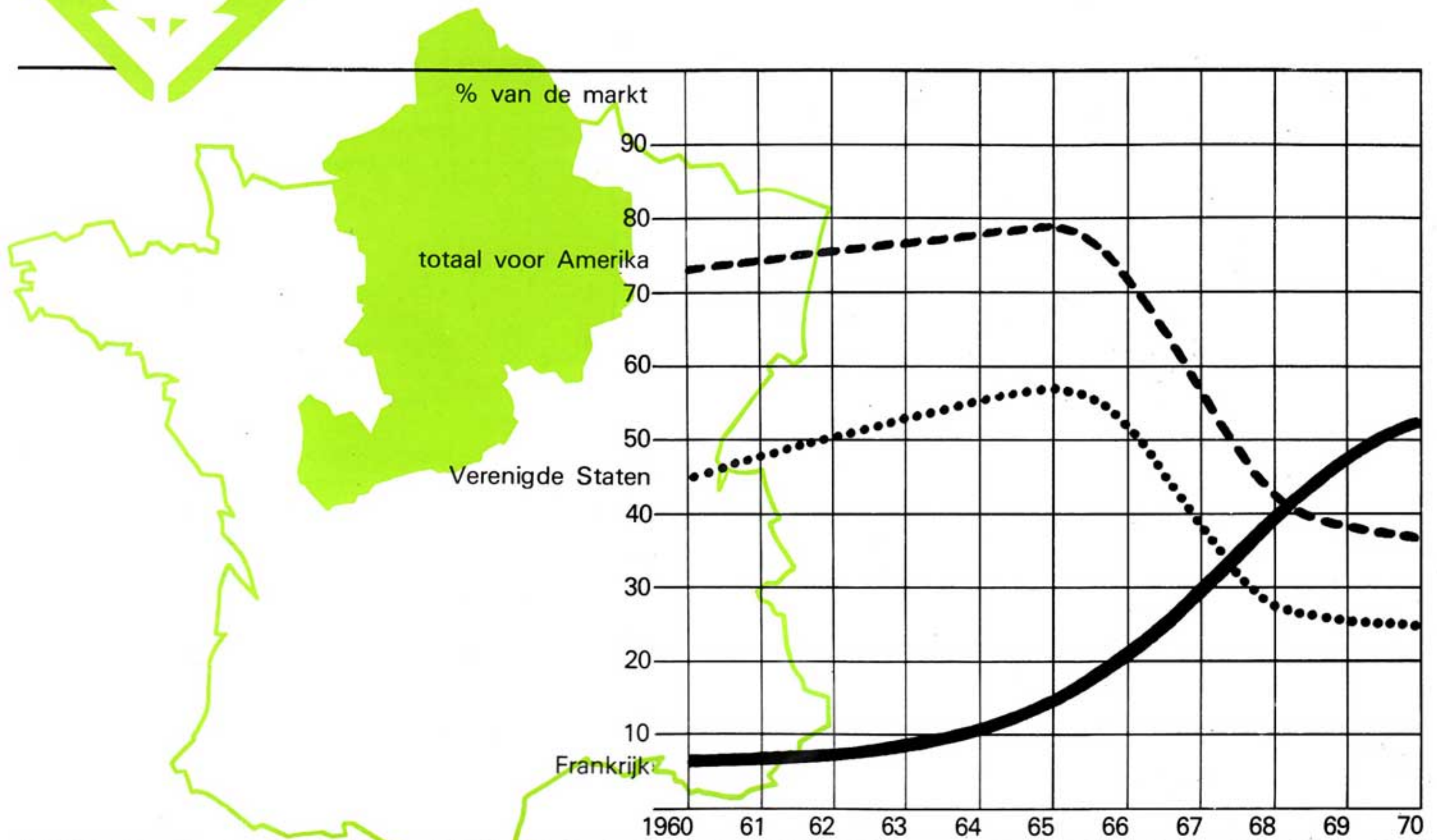
plaatsen, dank zij één van de elektronische „terminals” waarmee de balie is uitgerust. Vervolgens brengt zij via een pneumatisch systeem de gewenste gegevens over naar het uitgiftebureau dat meer naar achteren is gelegen. Enkele minuten wachten die men in één van de gerieflijke zetels van het salon kan doorbrengen... en de centrale kassa ontvangt het afgegeven kaartje om dit aan de geadresseerde te overhandigen.

De service aan de klanten wordt hiermee ontegenzeggelijk verrijkt: geen wachtende rijen meer voor de opeenvolgende loketten doch verrichtingen die in een gastvrije en ontspannen atmosfeer worden uitgevoerd... dit alles draagt ertoe bij het begin van de reis prettiger te maken.





GRAANGEWASSEN: EEN NIEUWE MARKT



De Belgische handelsbalans inzake graangewassen is chronisch deficitair. De betrokken ondernemingen wendden zich dus tot buitenlandse producenten en kopen bij hen zowat 4 miljoen ton diverse graangewassen aan (het cijfer van 1970). Onze grafiek zal bij de lezer wellicht verwondering wekken. Ze geeft een idee van het deel van de Belgische invoermarkt dat in handen is van de grote leveranciers: Frankrijk en Amerika. Men kan eruit oppakken dat er zich op de markt een grondige verschuiving heeft voorgedaan. Hierbij dient men te weten dat Frankrijk in 1960 nagenoeg 6% van de graangewassen leverde die door de Belgische ondernemingen werden aangekocht; toen hadden Canada, Argentinië en de V.S. (45% voor zich alleen) het grootste deel van de markt in handen 73,32%.

Eén juli 1967 was een gewichtig keerpunt op het gebied van de graangewassen; een nieuw reglement dat binnen de Europese Gemeenschappen werd ingevoerd, zou het tij doen keren. Aldus nam Frankrijk in 1970 de leiding van de groep der leveranciers (52,12%), terwijl de Verenigde Staten hun inbreng proportioneel met de helft zagen verminderen. In feite is het verbruik van graangewassen in België aanzienlijk toegenomen, het grootste gedeelte gaat naar de bereiding van veevoeder, één en een half miljoen ton wordt onderverdeeld in graangewassen die voor menselijk verbruik en graangewassen die voor de nijverheid bestemd zijn. Alhoewel de Verenigde Staten nog slechts 25% van de aangekochte hoeveelheden leveren, is hun deel, in absolute waarde (in tonnemaat dus), niet verminderd. De totale omvang van de invoer is immers verdubbeld.

Bij het transatlantisch verkeer, dat over de binnenwateren op Belgisch grondgebied wordt verlengd, komt er dus een ander, totaal nieuw verkeer, tussen Frankrijk en België (en via ons land naar Nederland).

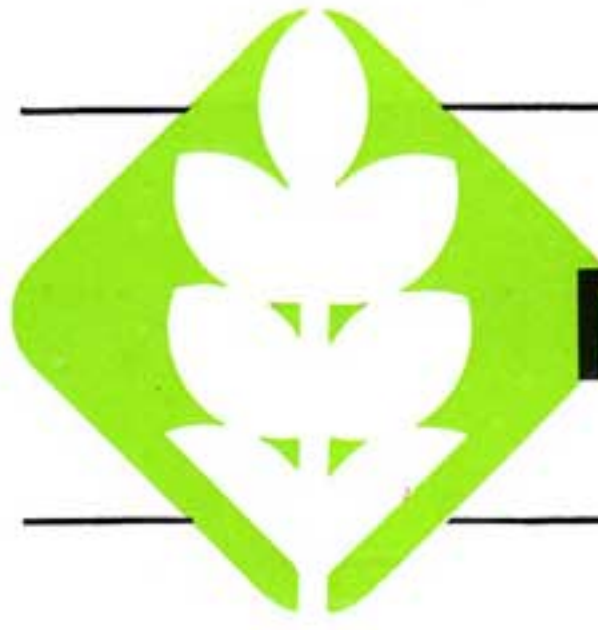
De verleiding was groot die nieuwe vervoeren toe te vertrouwen aan de waterwegen, het vervoermiddel dat bij de graanhandelaars traditioneel de voorkeur genoot. Niettemin kan het spoor thans heel wat voordelen bieden en zich met die vervoeren over land ten bate van de belanghebbenden belasten.

De Franse producenten zijn grotendeels in het noordelijk deel van het land gevestigd en de versten op enkele tientallen kilometers boven Parijs. In het vooruitzicht van een mogelijke merkelijke uitbreiding, zijn er grote landbouwcoöperatieven tot een omschakeling overgegaan en hebben bij het bouwen van hun verzendingscentra geen rekening gehouden met een of andere verbindingsweg met de binnenwateren. Op het waterwegennet is er overigens geen verkeer van aken van meer dan 250 ton mogelijk. Moet men het vervoer dan ingewikkeld maken door gebruik te maken van de weg en het water, terwijl die combinatie kostbare overslagverrichtingen meebrengt?

Eerlijk gezegd, de spoorweg komt hier naar voren als het meest geschikte middel. Hij biedt bovendien het voordeel dat zijn prijzen standvastig zijn, in tegenstelling met de binnenvaart waar de tarieven om allerlei redenen aan schommelingen onderhevig zijn.

Verscheidene Belgische ondernemingen in graangewassen vertrouwen vervoersopdrachten toe aan de spoorweg. Ze hebben een geschikt en bestendig materieel geïnstalleerd en kunnen zo de goederen in optimale omstandigheden ontvangen. In de verslagen die volgen, wordt de verscheidenheid der mogelijke oplossingen aangetoond.

Dank zij de vindingrijkheid van de technici konden de moeilijkheden worden omzeild en kon er een uitrusting gebouwd worden met een rendabiliteit die de keuze van het vervoer per spoor nog meer zal rechtvaardigen.



MET VOLLEDIGE TREINEN

Gent, zeehaven, Sifferdok.

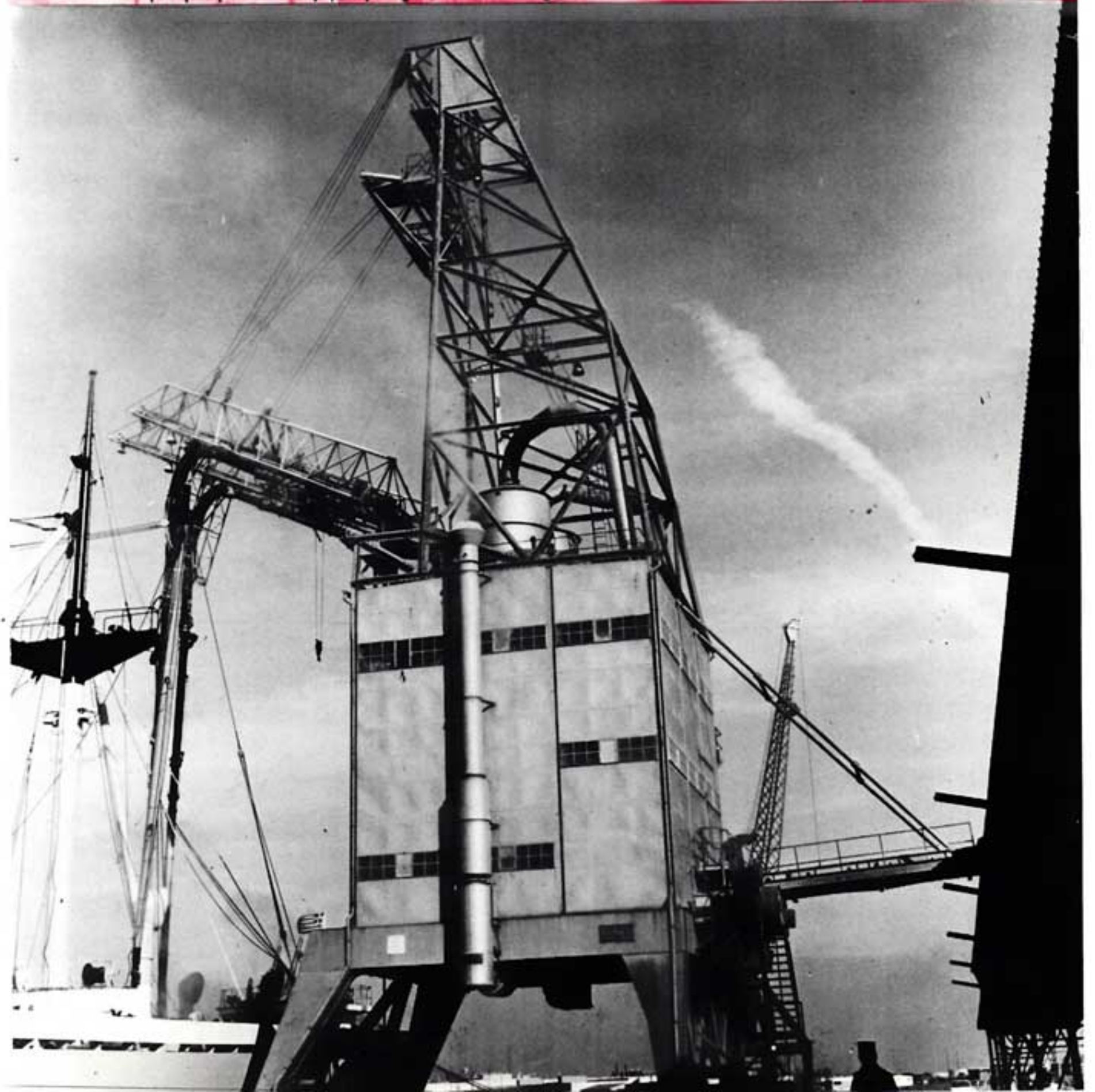
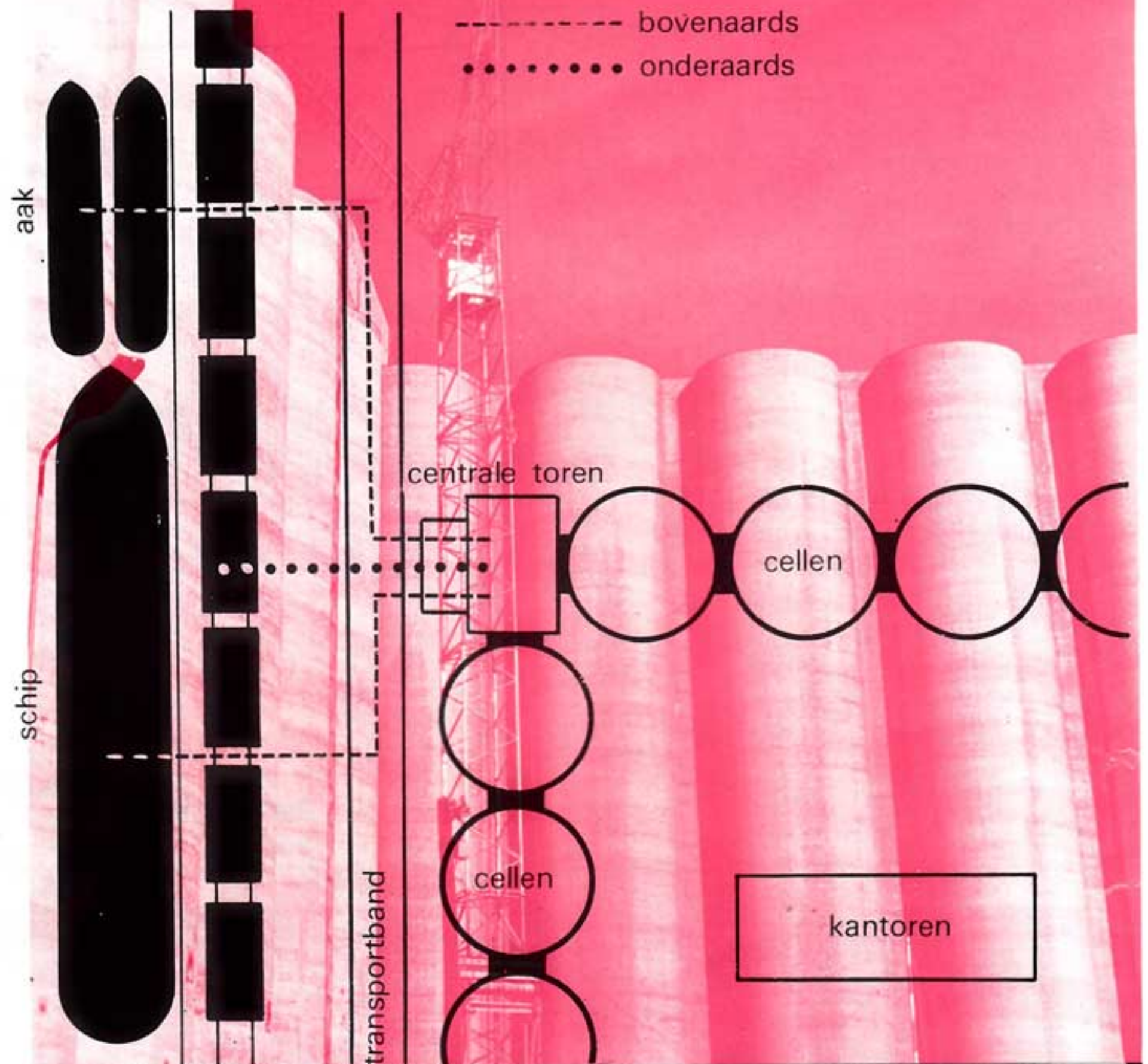
Vanaf de snelweg die naar Zelzate leidt, ziet men een eigenaardige betonnen constructie: reusachtige cilinders die recht overeind staan. Aan de voet hiervan, in een paviljoen met rondom glas, omgeven door gazons, de kantoren van de exploiterende maatschappij: Euro-Silo, een van de grootste graanopslagplaatsen in België. Bij het betreden van het paviljoen komt de bezoeker onwillekeurig onder de indruk van de reusachtige afmetingen van de silo: de verscheidene cellen met een inhoud van 1000 ton hebben een hoogte van bijna 45 meter.

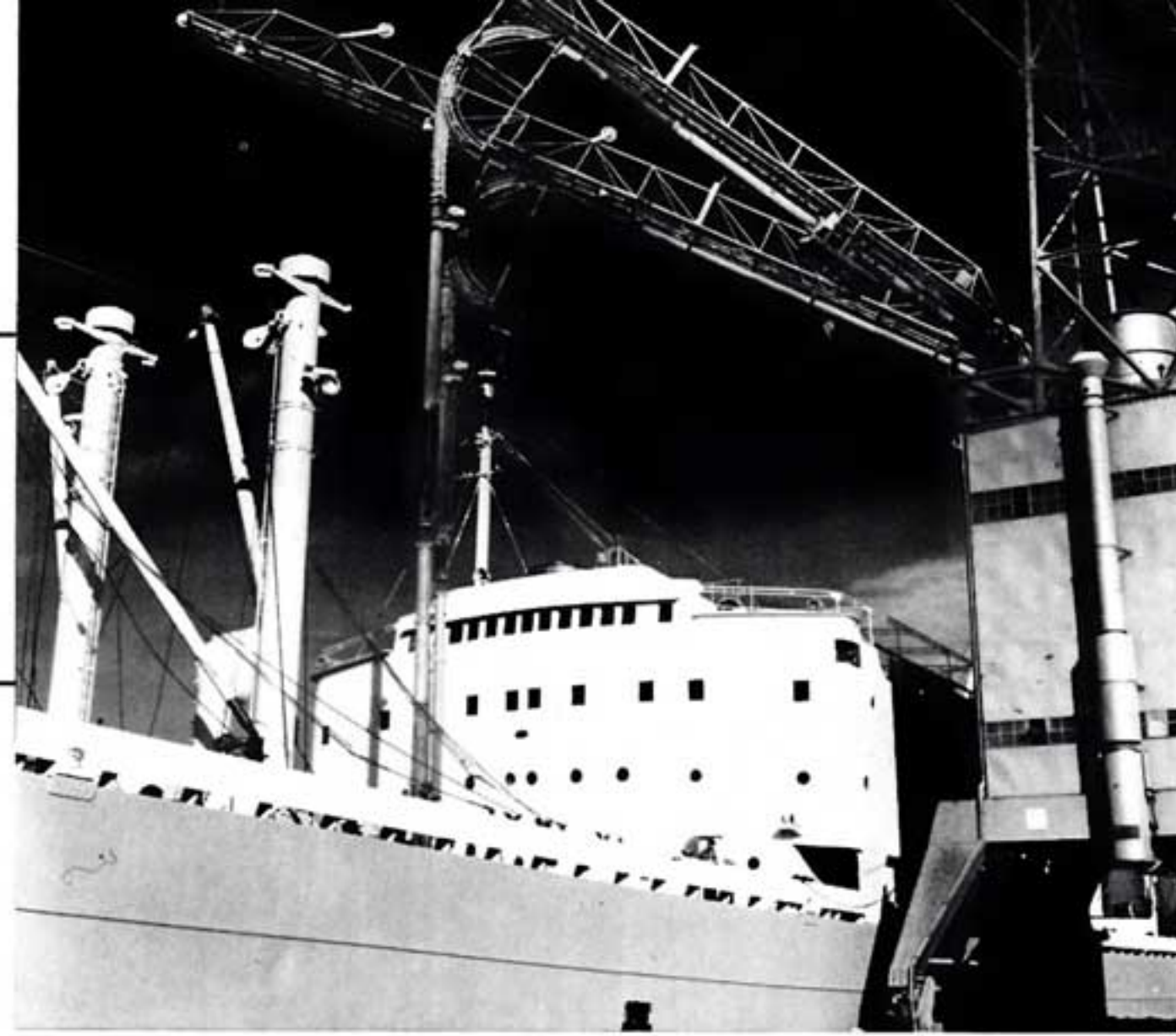
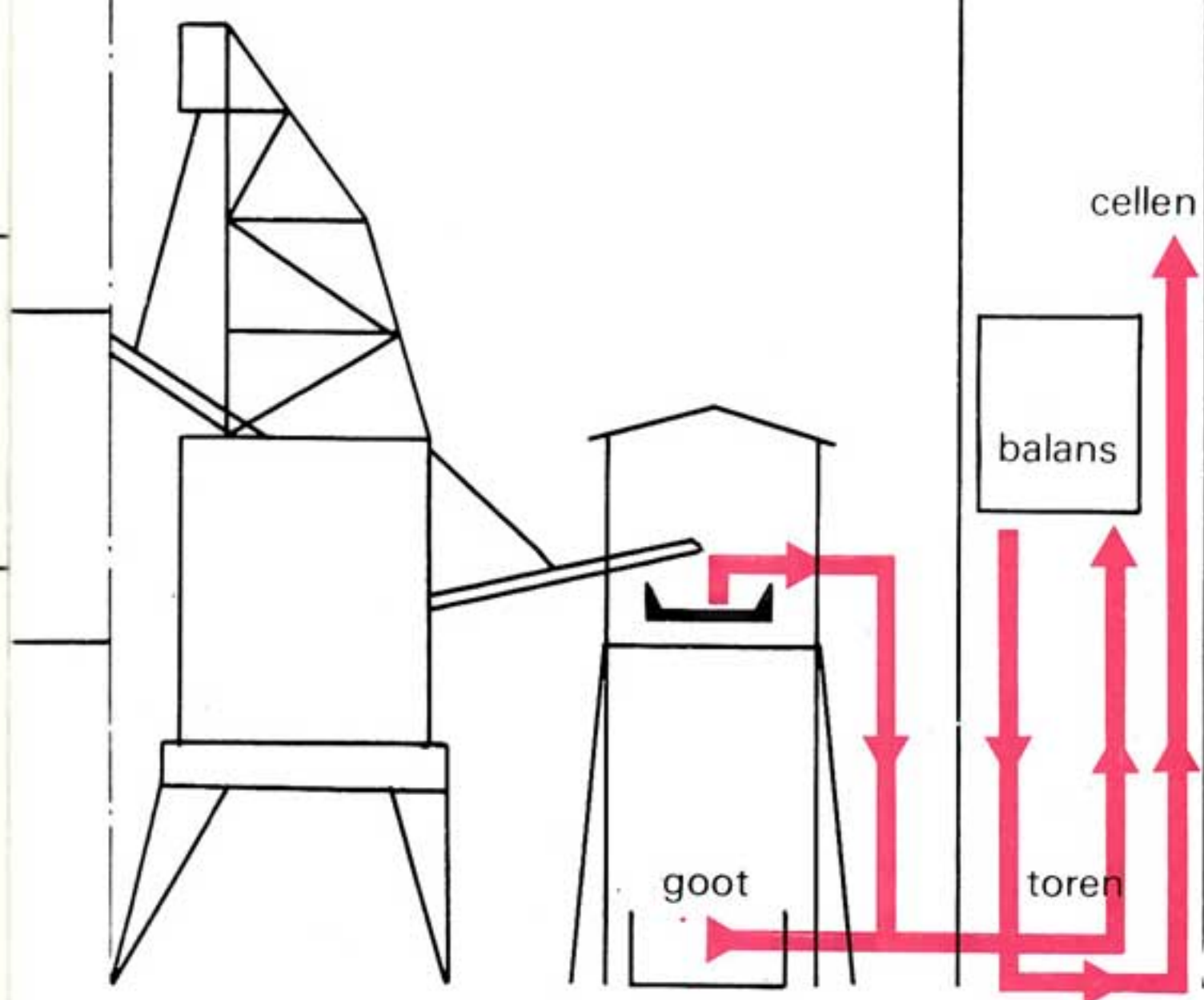
De graanschuur

De granen worden door Euro-Silo niet verwerkt. De maatschappij is eerder een ontvangst- en verdeelcentrum voor de grote hoeveelheden goederen die op verschillende manieren worden ingevoerd. Deze reusachtige silo's verslinden duizenden tonnen graan welke, afhankelijk van de vraag, worden verdeeld over aken, wagons en vrachtwagens met als bestemming de kopers. Euro-Silo treedt op als tussenpersoon voor de verdeling tussen de grote producenten en de kopers van minder grote hoeveelheden, een onmisbare schakel op de markt waar de verdeling onoplosbare problemen voor de levering zou hebben gesteld.

In deze graanschuur van internationale grootte worden maïs, koren, gerst, gierst en de hiervan afgeleide producten bewaard welke ons worden toegezonden door de beide Amerika's, Azië, Afrika en hoe langer hoe meer door Frankrijk, via schepen, aken of volledige treinen. De granen verlaten de silo en vertrekken naar de buur- en Rijnlanden, het Verenigd Koninkrijk en uiteraard alle gespecialiseerde Belgische ondernemingen.

Een twintigtal personen, zowel het met de handel belaste personeel, bedienden, controleurs als ingenieurs, houden toezicht op deze verdeling. Doch Euro-Silo doet tevens een beroep op een steeds wisselend aantal dokwerkers. Laatstgenoemden zijn niet, zoals men hen over het algemeen kent, krachtpatsers die min of meer zware lasten op hun rug sjuwen. Zij doen eerder hun werk als hulpkrachten: de waren komen de silo losgestort binnen en verlaten deze op dezelfde wijze. De dokwerkers hebben dus hun taak bij het openen van de trechters, de aansluiting van de buisleidingen en het rangeren van de wagons met behulp van de indrukwekkende motorwagen, aangekocht door de maatschappij.





In dit artikel noemen wij *silo* een uit verschillende eenheden samengesteld bouwwerk waarin de verscheidene graansoorten worden opgeslagen.

Deze eenheden noemen we de *cellen* waarin de granen worden ontvangen waarbij elk van deze cellen voor een bepaalde soort is bestemd.

Volautomatisch

Als moderne onderneming was Euro-Silo wel verplicht het meest verfijnde materiaal te gebruiken. Geen sprake van om volgens de traditionele methoden te werken: de directie onderzocht alle oplossingen volgens hun rentabiliteit waarbij hoofdzakelijk het doel werd beoogd waarvan de groei en bloei van de onderneming zou gaan afhangen, namelijk het werkritme.

Afgezien van de 23 cellen die de eerste silo vormen, werd dus een installatie met een hoog nuttig effect gebouwd en dusdanig ingericht dat de werkzaamheden op een beperkte ruimte kunnen worden uitgevoerd. De kade van het havenbekken, met haar spoorlijn en transportband met een lengte van driehonderd meter, is het toneel van alle verrichtingen, zowel voor laden als lossen.

Naast de silo verheft zich een rechthoekige toren waartegen een controlebureau werd geplaatst. Deze toren vormt het centrum van de onderneming, het centrale element dat aan iedere beweging zijn impuls geeft. De transportband die langs de kade loopt ziet er van zijn kant uit als een ruggegraat die het middelpunt van de verschillende verrichtingen vormt.

Op het ogenblik waarop dit artikel verschijnt, worden zeven nieuwe cellen in bedrijf genomen waardoor de capaciteit van de silo wordt verdubbeld en op 45.000 ton gebracht.

Volledige trein

Nemen we als voorbeeld de aankomst van een volledige trein met 1000 tot 1300 ton waren. Aan de voet van de toren rijdt de trein via de spoorlijn boven de uitdieping die voor deze gelegenheid wordt geopend. Wanneer

de tremels zijn geopend, stroomt het graan in de goot en wordt onmiddellijk door twee kettingtransportinrichtingen naar de kelders gevoerd.

Op hetzelfde ogenblik wordt misschien begonnen met het lossen van een uit Argentinië aangekomen schip waarvan de ruimen ongeveer 20.000 ton maïs bevatten. Hier worden twee pneumatische elevatoren ingeschakeld. Hun krachtige motor vormt een drukverschil waarbij de buis die de dokwerkers in de goederenmassa steken, deze maïs gaat opzuigen. Een met metaal beklede kettingtransportinrichting neemt het graan mee naar de banden die langs de kade lopen alvorens hun lading in de kelderverdieping van de toren te storten.

De op deze plaats aangekomen waren gaan thans een unieke gang van zaken volgen, ongeacht of zij uit een trein, aak of schip afkomstig zijn. Zij worden, na tot halverwege de hoogte van de toren in de emmers van een transportband te zijn gebracht, in twee balansen gestort die een lading van twee en een halve ton kunnen opnemen. Wanneer dit gewicht is bereikt, glijdt het graan in twee trechters die het naar nieuwe elevatoren brengen om tenslotte de top van de toren te bereiken en via buizen naar de verschillende cellen geleid te worden.

Een eenvoudig en snelwerkend principe daar met de huidige installatie 1000 ton per uur kan worden opgeslagen. En toch gaat aan dit alles een zorgvuldige opzet en een lange uitwerking vooraf.

In het controlebureau volgen de specialisten deze bewegingen op een verlicht overzichtspaneel waarop iedere door het graan bereikte fase kan worden gevolgd. Slechts weinig is nodig om de verrichting stop te zetten of te starten: met andere woorden, een volautomatisch systeem, de enige aanvaardbare mogelijkheid waarover Euro-Silo de beschikking had om dergelijke grote hoeveelheden te kunnen behandelen.

Train in, train out

Niet alleen het lossen van de treinen vormt geen enkel probleem doch ook het laden van

de treinen die de verdeling van de graansoorten verzorgen, gaat zonder moeilijkheden gepaard. Een van de transportbaan afgetakte arm stort het graan in de trechters van de wagons met dezelfde snelheid als bij de omgekeerde handeling. Men heeft dus slechts enkele uren nodig om het geladen treinstel naar een rangeercentrum te laten rijden van waar de trein naar zijn plaats van bestemming vertrekt.

De hoeveelheden granen die per jaar voor Euro-Silo per trein worden vervoerd, worden geschat tussen de 170.000 en 200.000 ton. Dit vertegenwoordigt slechts een gedeelte van het totale in het Sifferdok geregistreerde verkeer. Momenteel — en wij hebben dit reeds in een ander artikel gezegd — werken de graanhandelaren nog volgens de traditionele middelen. De spoorwegen bevestigen echter hoe langer hoe meer hun speciale hoedanigheden.

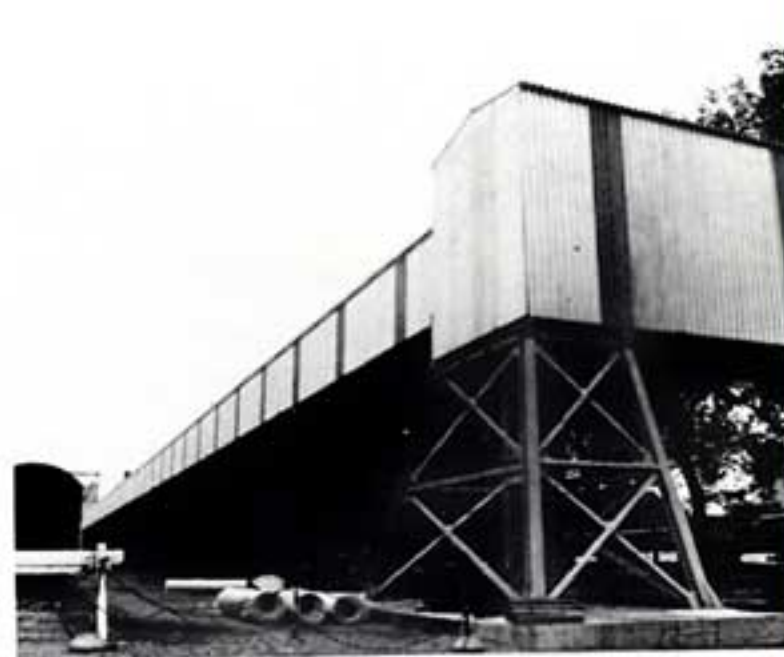
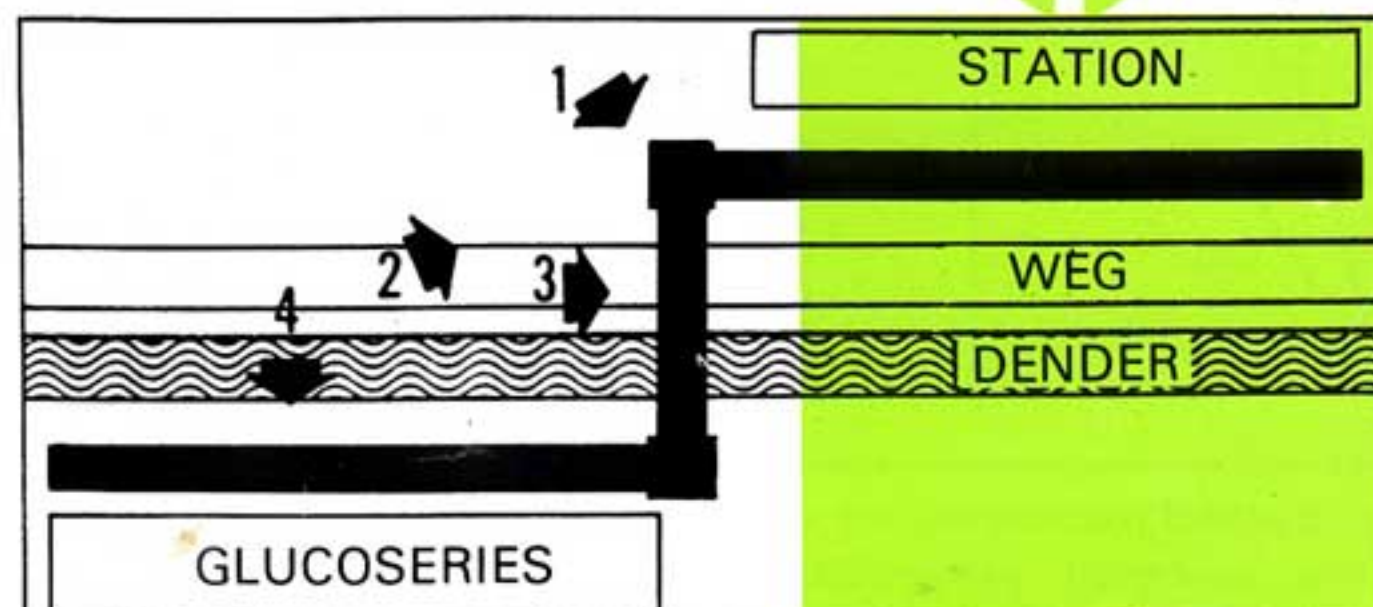
Eerst het materiaal, dat aan de eisen van de gebruikers beantwoordt. De gesloten tremelwagons van het Tds type zijn uitstekend geschikt voor het vervoer van granen waarbij deze worden beschermd tegen ongunstige weersomstandigheden terwijl snel en gemakkelijk gelost kan worden.

De organisatie van het vervoer vormt eveneens een voordeel. Een trein rijdt tenslotte onder alle weeromstandigheden en kan ladingen bereiken die dikwijls via het binnenscheepvaartnet niet door de aken kunnen worden bereikt.

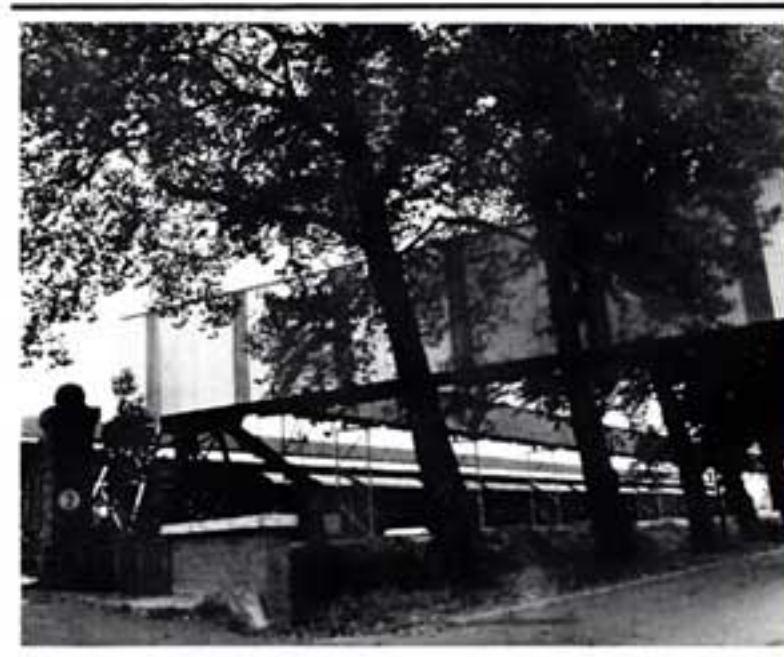
Zoals wij in onze flash over de graanmarkt reeds zeiden; producenten en ontvangers zijn niet noodzakelijkerwijze meer op een waterverbinding aangesloten. Het binnenscheepvaartnet in hun gebouwen van wagonstellen biedt, wanneer dit een investering inhoudt, het voordeel van de eenvoud: de goederen hoeven onderweg niet verschillende malen overgeladen te worden.

Hieraan kunnen we nog toevoegen dat sommige Franse producenten hun eigen wagonpark bezitten: in totaal meer dan 5.000 eenheden van 30 ton. De voortdurende stijging van dit aantal getuigt van de belangstelling die zij voor de spoorwegen aan de dag leggen en doet een nog groter verbruik veronderstellen van dit transportmiddel in het globale vervoer van de granen.

MAISPIJPLEIDING



1



2



3



4

De Glucoseries Réunies zijn niet op het Belgisch spoorweg-net aangesloten. Maar de verantwoordelijken van die onderneming hebben toch verkozen belangrijke vervoers-opdrachten aan de spoorweg toe te vertrouwen.

Er rees dus te Aalst een probleem: hoe moest men de goe-deren van het station naar de installaties van de onder-neming overbrengen?

Een spoor aansluiting was ondenkbaar: daar haar uitvoering ingewikkeld en kostbaar was, zou ze moeilijk op te lossen problemen hebben meegebracht. Men dacht een pijplei-ding... of iets dergelijks aan te leggen. Vanuit de silo die zich in het station te Aalst bevindt, vertrekt er dus een soort van vervoerband; deze kruist de weg en de Dender, en komt uit in de kuipen van de onderneming waar de goederen vóór de behandeling worden opgeslagen.

Het kan een zware investering blijken. Wanneer men echter ons artikel over de markt van de graangewassen leest, be-grijpt men het belang ervan voor een onderneming die haar grondstoffen in Frankrijk aankoopt.



Woensdagmorgen, 6 uur.

De straten zijn nog vrijwel verlaten. Hier en daar rijden er enkele auto's met hoge snelheid voorbij, ochtendarbeiders wachten op de eerste bussen. Op het goederenpark van het station Brussel-Tour en Taxis is men reeds aan het werk. Personenauto's, kleine en grote vrachtauto's rijden door de ingangspoort en stellen zich op langs de wagens die over de 14 ontvangsporen verdeeld zijn.

Er wordt gediscuteerd, er wordt met papieren van allerlei kleur gezwaaid, de zware deuren van de machinekoelwagens worden geopend en, kist per kist, worden de perziken, pruimen, kersen, pompoenen en watermeloenen uit het gebied van de Middellandse Zee gelost.

Daar rijdt er een vrachtauto van wagen naar wagen, stopt en vertrekt opnieuw; tolbeambten en deskundigen inzake fytosanitaire controle vol-

brengen er hun dagelijkse taak, nl. het nazicht van de lading. Beneden het laadperron, in een lange rij kraampjes, stallen de tussenpersonen hun goederen uit die recht uit het zonnige zuiden komen. Met een potlood noteren zij de aankoop, ramen de stock en besluiten tot nieuwe invoer.

7 uur: de drukte neemt snel toe; woensdag is namelijk een grote marktdag. Er worden rijen gevormd om de gekochte ladingen fruit en groenten te kunnen meenemen.

7 u. 30: de markt bereikt haar hoogtepunt. Zij duurt tot 10 uur, dan keert de rust terug, maar de hele dag nog komen vrachtauto's hun lading ophalen en zwermen dan over heel België uit, om appels, peren, sinaasappelen, mandarijntjes, citroenen, bloemkolen, sla, erwten, vroegrijpe aardappelen, abrikozen, druiven, aardbeien, kersen, pruimen, noten, kastanjes enz. te leveren.

200 wagons

Een flink gedeelte van deze producten die onze tuinders niet of in onvoldoende hoeveelheden leveren, bereiken ons per spoor vanuit het buitenland. In Tour en Taxis, het grootste fruitstation van België, passeren elk jaar duizenden tonnen fruit en groenten die ons door Italiaanse, Spaanse en Franse producenten worden toegezonden.

Ook andere landen dragen het hunne bij tot deze bevoorrading; soms leest men op de vervoerdocumenten de namen van Bulgaarse, Hongaarse of Griekse stations... Doch dit betreft slechts onregelmatige transporten die aanzienlijk kleiner van omvang zijn.

Gemiddeld wachten iedere dag 200 spoorwagons op de vrachtwagens van de groothandelaars. Dit getal schommelt echter volgens de jaargetijden: de winter kent een langzamer tempo dan de zomer wanneer gedurende verscheidene weken pieken van 300 wagons per dag worden geregistreerd. De periodes met grote drukte vallen samen met de oogsttijd in de warme landen: juli-augustus voor de perziken, september voor de druiven...

Men zou kunnen geloven dat het hier uitsluitend koelwagons betreft omdat we het over bederfelijke waren hebben. De „rijdende koelkasten” vormen inderdaad de meerderheid van het gebruikte materiaal. Sommige producten die echter gemakkelijker kunnen worden bewaard, maken de reis in gewone wagons. We moeten nog wel even de aandacht vestigen op zeer speciale voertuigen die het gehele jaar door worden gebruikt voor het vervoer van zuidvruchten: daar het Spaanse spoorwegnet niet dezelfde spoorbreedte heeft als onze landen, moesten wagons worden gebouwd met verwisselbare draaistellen; bij het passeren van de Spaans-Franse grens worden de wagons uitgerust met draaistellen op de standaardbreedte, een handeling die eenvoudiger en goedkoper is dan het overladen van de goederen.

Alleen prima waren

De voor dit vervoer bestemde Trans-Europ-Express Goederentreinen komen dus te Brussel aan. Alvorens de groothandelaren de producten echter in ontvangst kunnen nemen, worden hier eerst uitvoerige controles gedaan.

Eenzijds een controle door de plantenziektkundige dienst. De Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten, een instelling verbonden aan het Ministerie van Landbouw, heeft kwaliteitsnormen vastgesteld die de afzender nauwkeurig in acht dient te nemen. Druiven bijvoorbeeld moeten zodoende een suikergehalte van minstens 12% hebben; de minimum diameter van AA perziken mag niet minder dan 8 centimeter bedragen... Het betreft hier maatregelen welke in het belang van de consumenten werden getroffen, en de specialisten van de Ndalt letten er dan ook op dat deze worden nageleefd. Naast deze controle die wij de „kaliber” controle noemen, gaan dezelfde controleurs na of de producten wel goed gezond zijn. Het mag namelijk niet gebeuren dat fruit voor consumptiedoeleinden beschikbaar wordt gesteld dat er van buiten wel erg mooi uitziet doch dat, zonder dat iemand hiervoor aansprakelijk kan worden gesteld, een of andere ziekte zou hebben. De Ndalt beschikt met het oog hierop, en indien dit nodig is, over een gespecialiseerd laboratorium dat op de binnplaats zelf van het station is ingericht. Daar kunnen alle nodige analyses worden uitgevoerd; de producten die als ongeschikt voor de consumptie worden beoordeeld of die niet in overeenstemming met de wettelijke voorschriften zijn, worden daar onverbiddelijk geweigerd.

Tegelijkertijd heeft de douanecontrole plaats. Na controle van de verklaringen die bij de goederen zijn gevoegd, voeren de douaneambtenaren een controle uit waarbij de overeenstemming van de lading met de documenten wordt vastgesteld.

Tenslotte geven de douaneambtenaren pas na gunstig advies van de sanitaire diensten en indien zij van hun kant geen enkele fraude hebben ontdekt, de goederen vrij, met andere woorden, toestemming om te lossen.

Het betreft hier een moeilijke en veeleisende taak, gelet op het werktempo.

Steeds sneller

Fruit wordt uiteraard in koelwagons vervoerd. Niemand kan echter voorspellen wat hiermee in de uitstalling van de fruit-handelaar gaat gebeuren. Flink rijp, „juist goed” fruit dat door een slecht georganiseerde controle langer onderweg zou blijven, kan oneetbaar, ja zelfs onverkoopbaar worden.



Alle diensten hebben dit goed begrepen en stellen dan ook alles in het werk om de controleverrichtingen te bespoedigen en hun ploegen in de piekperiode te versterken. Zodoende verlenen zij hun steun aan de krachtsinspanningen die door de spoorwegmaatschappijen van de verschillende betrokken landen tot stand wordt gebracht.

Het grootste gedeelte van de ladingen wordt namelijk met de snelste treinen naar de plaats van bestemming gebracht, volgens het stelsel van de gegarandeerde termijn, dat wil zeggen, volgens een van tevoren opgesteld vervoersprogramma dat nauwgezet in acht wordt genomen. Fruit en groenten uit Italië (en zelfs uit Sicilië!) bereiken ons in twee dagen, uit Frankrijk en Spanje in één dag! En hierop kan gebouwd worden, zelfs wanneer de Alpenpassen 's winters gesloten zijn, de trein rijdt door. Het voordeel springt duidelijk in het oog: behoudens onvoorziene omstandigheden bij de producent, kent de bevoorrading geen onderbreking, de treinen komen binnen de vastgestelde termijnen aan.

De snelheid van de levering, de sanitaire controles, dit alles is uiteraard noodzakelijk wanneer men met zo'n belangrijke markt te maken heeft.

Koop mooi fruit!

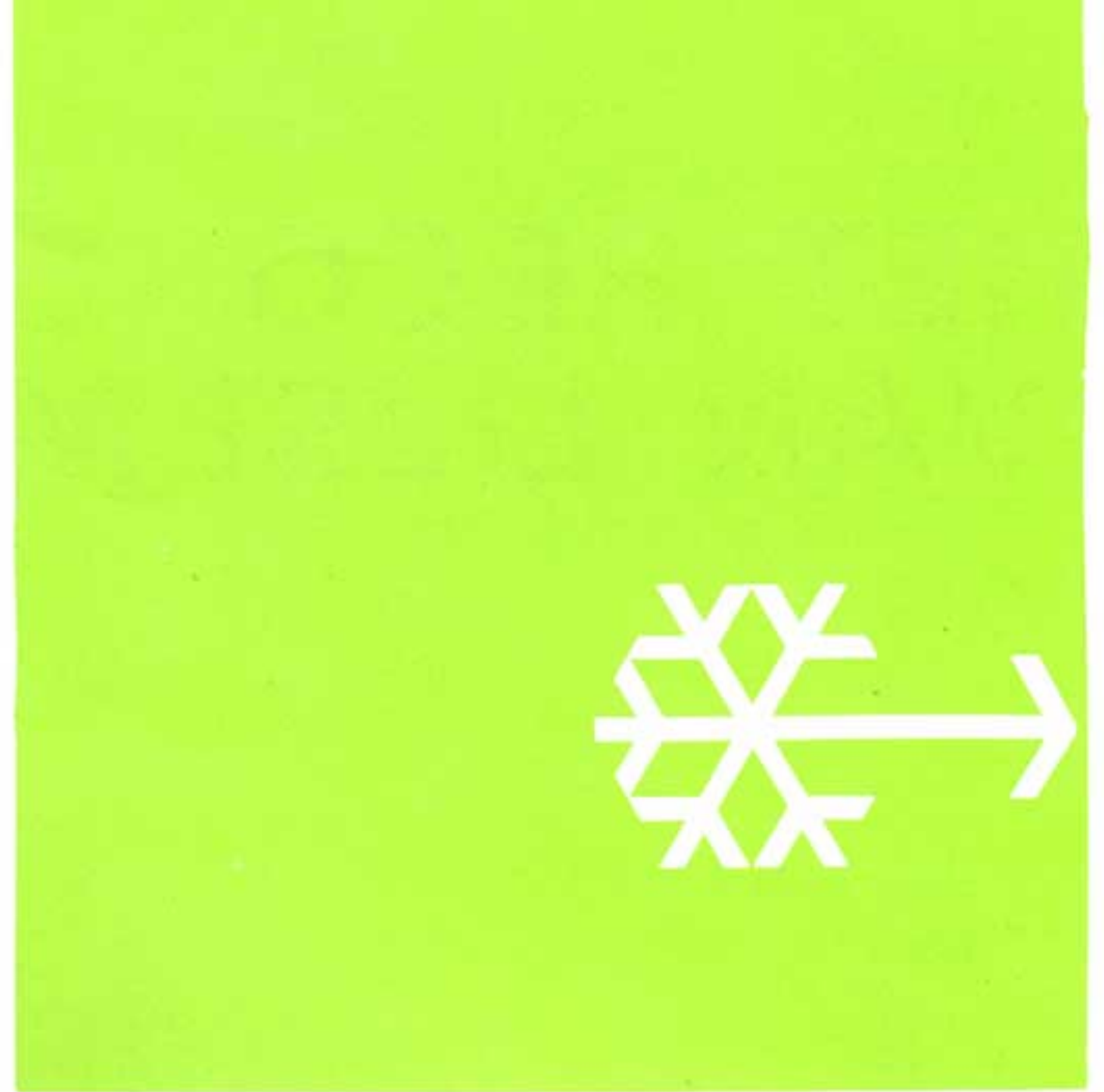
Wanneer de wagons op de binnenplaats staan gerangschikt, trekken de spoorwegen zich terug... of bijna. Ze houden nog een waakzaam oog op de 14 lijnen en zorgen voor het goede verloop van het rangeren. Daarbij wordt de tussenpersonen, groothandelaren en kopers vrije ruimte gelaten om de markt te organiseren.

Maandag, woensdag en vrijdag: grote markt. De ontvanger haalt vijf laadborden fruit en groenten uit de wagons die hij heeft gekocht en stelt deze tentoon in de stand die hij in het lager gelegen gedeelte van de binnenplaats in beslag neemt. Wanneer de transactie tot stand is gekomen, ontvangen de kopers alle nuttige aanwijzingen voor het manoeuvreren van hun vrachtauto's en het laden van de goederen. Om vijf uur ('s morgens!) worden reeds bijna 80 vrachtauto's op de binnenplaats geteld. De drukte neemt met het verstrijken van de uren toe; zelfs wanneer het tien uur heeft geslagen, kent de binnenplaats nog een zekere activiteit.

Men kan zich zonder enige moeite een idee vormen van de moeilijkheden die door dit heen en weer rijden van zware vrachtauto's worden veroorzaakt. In het belang van de gebruikers heeft de N.M.B.S. verschillende inrichtingswerken uitgevoerd waaronder de aanleg van een overweg die een rondgaand eenrichtingsverkeer vergemakkelijkt. De stands waarover wij het hierboven reeds hadden, werden gebouwd op initiatief van de Coöperatie van de Importeurs van fruit en groenten „Comarfel”; deze maatregel draagt bij tot het vergemakkelijken van de handelstransacties tussen importeurs en hun klanten. De markt die, door de omstandigheden daartoe gedwongen, zich in het station van Brussel Tour en Taxis heeft gevestigd en zich in de loop der jaren steeds verder heeft uitgebreid, werd alzo met een functionele installatie uitgerust. De tussenkomst van de spoorwegen wordt echter niet beperkt tot het vervoer; iedere dag opnieuw moet erop gelet worden dat de gebruikers eenvoudigweg de discipline eerbiedigen, zowel wat betreft het verkeer als het parkeren van de voertuigen.

Laatste schakel

We hoeven nu alleen nog maar in de heerlijke appels en sinaasappels te bijten, de pruimen te ontpitten... het werk van iedere dag waarvan de alledaagsheid het reeds tot stand gebrachte werk aan ons oog onttrekt. Men kan zich geen idee vormen van het aantal mensen, machines, papier en krachtsinspanningen die hiervoor nodig waren. Op het ogenblik waarop de fruithandelaar onze tros druiven af-



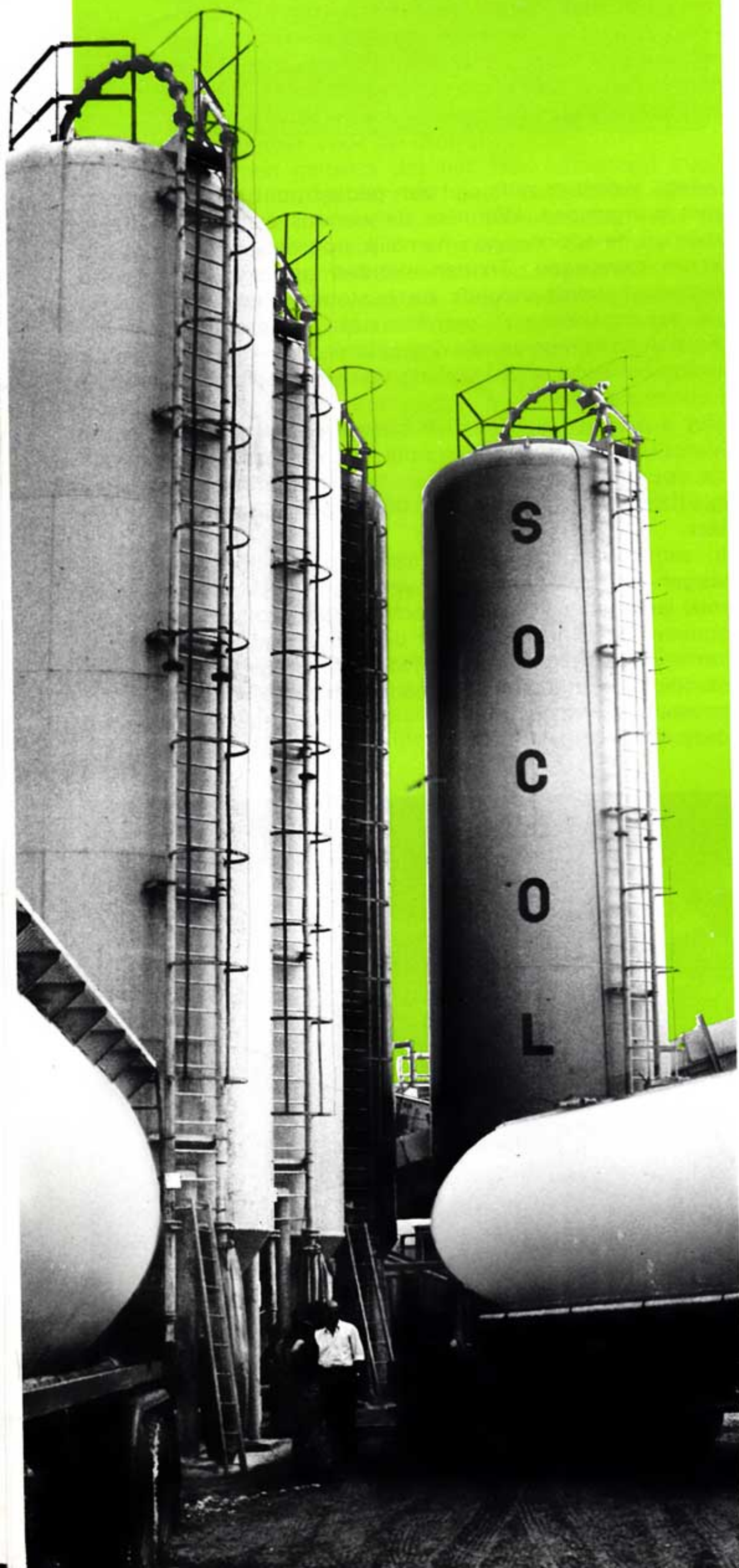
weegt, wordt er zelfs niet aan gedacht dat het proces nog niet is afgelopen. Wanneer de wagons eenmaal leeg zijn, moeten de spoorwegen namelijk nog een schakel aan de keten toevoegen. Treinen worden gevormd, het ledige materiaal wordt volgens de bestemmingen verdeeld; de „superverpakkingen” worden naar de producenten gezonden en komen enkele dagen later terug met een nieuwe lading om deze wisselwerking van vitaal belang in stand te kunnen houden.

Het is niet gemakkelijk zich hiervan rekenschap te geven! Van de lader naar de vervoerder, van de wisselwachter naar de douaneambtenaar, hebben honderden mensen de weg geëffend voor ongeveer 200.000 ton fruit en groenten per jaar.

In samenwerking met de importeurs, hebben de spoorwegen een taak ten dienste van het publiek vervuld waarmee iedereen zich gelukkig acht, zowel producent als consument. Doch tevens zijn er de douaneambtenaren en de vertegenwoordigers van de Ndalt die onder moeilijke omstandigheden trachten de goederen zo snel mogelijk vrij te geven; ook zij spelen een rol — en een zeer belangrijke — in deze lange keten.



HET RECORD VAN LIJSEM



Bij dit vervoer van steenslag naar Lijsem is alles gericht naar het record: de aanleg van een voorlopige aansluiting op het spoorwegnet, de omloop van het materieel, de hoeveelheid van de dagelijks vervoerde goederen...

Hier volgt een korte uiteenzetting van het probleem. De vennootschap Socol kreeg van de intercommunale E5 de opdracht om een 26 km lang baanvak van de autoweg Brussel-Luik aan te leggen.

Socol is een dynamische onderneming die zeker in staat is grote werken tot een goed einde te brengen. Te Lijsem waar de vennootschap haar „houten dorp“ heeft gevestigd, organiseert een administratieve staf van een dertigtal personen het werk van het werfpersonnel (400 tot 500 werklieden). Die mensen hebben acht en een halve maand tijd om hun opdracht uit te voeren: een brede, stevige weg, met vier in- en uitritten, twee parkeerterreinen en verschillende kunstwerken.

Om het gewapend beton en de nodige koolwaterstofhoudende deklaag (tarmac) te vervaardigen, heeft Socol zo wat 250.000 ton steenslag nodig. De vennootschap sluit een overeenkomst af met steengroefexploitanten te Quenast en Lessen. Die omvangrijke massa stenen moet nu nog naar Lijsem vervoerd worden, en wel zo dat het baanvak op 15 december e.k. klaar kan zijn voor het verkeer.

Welke vervoerder zou er, beter nog dan de spoorweg, in de gunstigste omstandigheden kunnen zorgen voor de omvangrijke en snelle bevoorrading van de bouwwerken? Daar de steengroeven van Quenast en Lessen op het Belgisch net zijn aangesloten, volstond het te Lijsem een voorlopig verbindingsspoor aan te leggen dat lang genoeg was voor stellen van een twintigtal wagens.

De specialisten van de spoorweg hebben alle mogelijkheden onderzocht, een vastberaden handelsbeleid gevoerd en zodoende eens te meer bewezen dat dit vervoermiddel aan de strengste eisen kan voldoen en dat zijn potentieel ontwikkeld en volledig aangewend moet worden.

Voorlopig verbindingsspoor.

Op 28 februari kwamen de deskundigen ter plaatse samen. Afgevaardigden van de vennootschap Socol en van de spoorweg onderzochten te Lijsem de gedaante van de bodem, om de vorm van de installaties ruw te schetsen. Vervolgens diende men nauwkeurige plans op te maken en aan de technische diensten de nodige richtlijnen te verstrekken. Dat alles werd snel afgehandeld: op 28 februari was er te Lijsem nog geen enkele vorm van bijzondere infrastructuur; op 27 maart, 19 werkdagen later dus, kon de eerste trein zijn lading van duizend ton op het werk aanvoeren.

Het klein stationnetje Lijsem kende vrijwel geen verkeer meer. Men koos dus een aangrenzend terrein om er het nieuwe spoor aan te leggen. Dat spoor vertrekt van de lijn Landen-Gembloux en loopt over bijna driehonderd meter voort langs een gebetonneerde sleuf waaruit heftoestellen de door zwaartekracht gestorte steenslag naar boven kunnen halen.

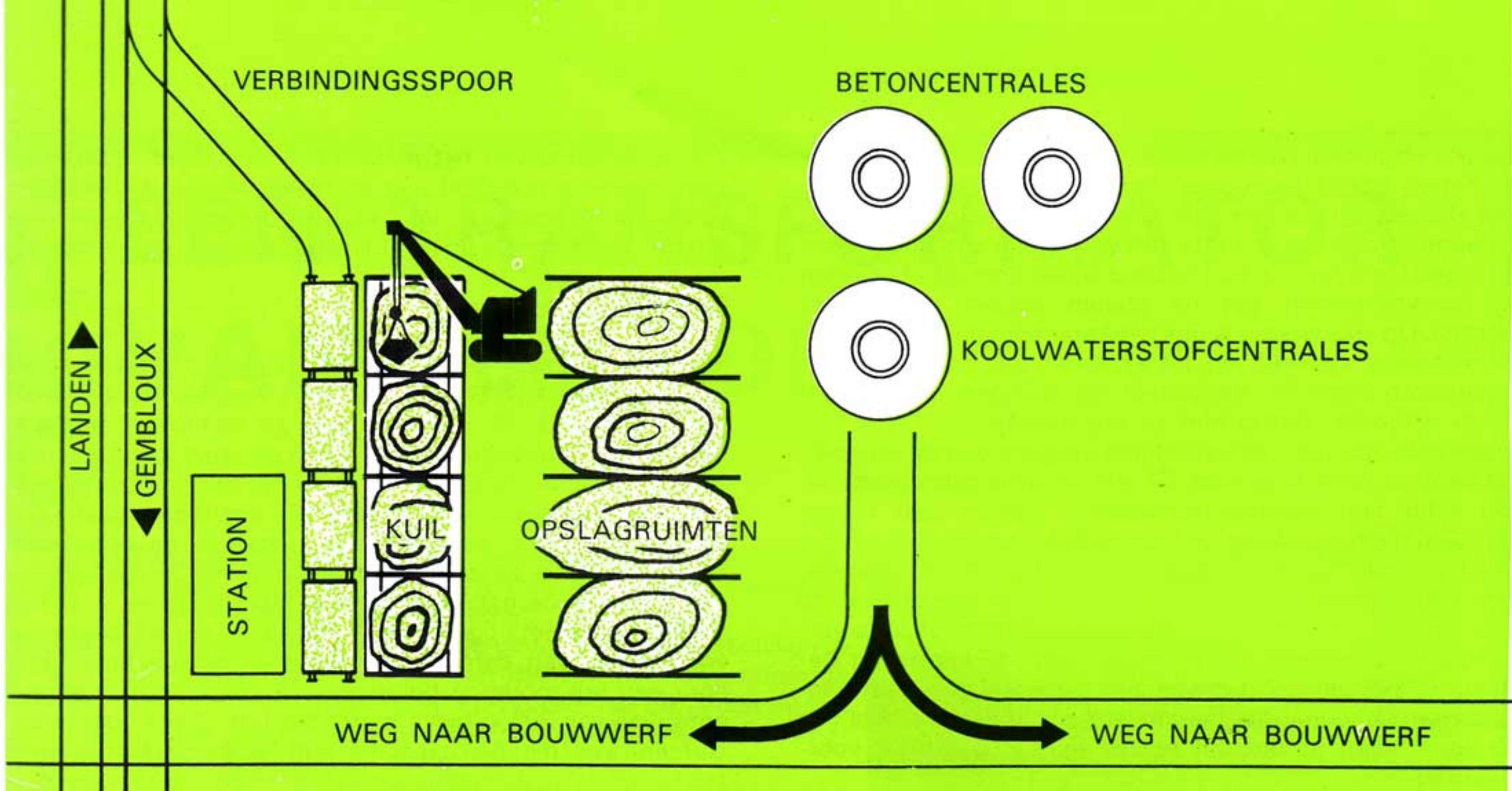
De sleuf die verscheidene meters diep is, bestaat uit verschillende afdelingen, zodat de stenen volgens hun kaliber kunnen verdeeld worden.

Aan de overzijde maken twee kranen de kuil ledig en storten de stenen uit op opslagruimten die eveneens uit afdelingen bestaan, dit is een tussenstadium vóór hun verwerking in de beton- en koolwaterstofcentrales.

Een twintigtal wagens kunnen hun lading uitstorten. Ze worden, één na één, geleidigd door gewoon de klep onderaan de tremel te openen. Telkens wordt de voorraad, in enkele minuten tijds, met meer dan 25 ton steenslag aangevuld.

Verkeersrecord.

Op 28 maart bracht de eerste trein zijn lading naar Lijsem. Hij was samengesteld uit 36 wagens, net als alle treinen die



zouden volgen; hij was de eerste van een lange reeks, waarvoor men enkele problemen had moeten oplossen.

Het allereerste probleem: de samenstelling van de treinen. U herinnert zich dat er in de kuil een lading van 20 wagens kan gelost worden; de kuil bestaat bovendien uit afdelingen om te voorkomen dat de stenen zouden gemengeld worden. Op elke wagen is dus het kenmerk van het vervoerde materiaal vermeld, en de afzender, die over een verdelingsplan beschikt, rangschikt de ladingen uiteraard in ideale volgorde. Dat is niet zo erg moeilijk.

Anderzijds zou men een veertigtal wagens aan de locomotief hebben willen koppelen. Elk stel, in twee delen gesplitst, zou aldus een maximumhoeveelheid stenen naar Lijsem vervoerd hebben... Maar de locomotief die voor dat vervoer wordt gebruikt kan ten hoogste een lading van 1500 ton slepen. Alles wel berekend, diende men, om de grenzen niet te overschrijden, het aantal wagens van elke trein tot 36 te verminderen. Ook hier stelt men het vast, de spoorweg besteedt bij het aanwenden van zijn materieel zeer veel aandacht aan de rendabiliteit ervan; zulks is in het voordeel van de klant, want hij bekomt op die manier gunstiger voorwaarden.

In de tweede plaats, diende men bij het inleggen van de treinen rekening te houden met het gewoon verkeer. Aanvankelijk kwam er elke nacht uit Quenast een trein te Lijsem aan. Nadat het personeel zich had aangepast en de vereiste handelingen had geassimileerd, reed kort daarop een tweede trein dagelijks heen en weer tussen voornoemde plaatsen. Het is bekend dat de goederentreinen vooral 's nachts rijden, en dat bijkomend verkeer bood nog geen grote moeilijkheden. In mei vormden de steengroeven van Lessen nog een trein meer per dag. En in de maand augustus werd er een vierde trein ingelegd, die te Quenast werd gevormd.

Om een vlotte omloop van de stellen te waarborgen, hebben de verantwoordelijken met een reeds druk verkeer rekening moeten houden, en hebben ze verscheidene mogelijke schema's en rijwegen in overweging moeten nemen; de laatste trein, die elke morgen om 5 u.12 uit Quenast vertrekt, moet om zo te zeggen tussen de reizigerstreinen door glijpen die op die lijn vrij talrijk zijn.

Dank zij een nauwe samenwerking tussen de bevoorradingsdiensten van de vennootschap Socol, de afzenders en de verantwoordelijken van de spoorweg, kon men ten slotte de moeilijkheden uit de weg ruimen en elke dag 4000 ton steenslag naar Lijsem vervoeren.

Hier wordt een hoge rendabiliteit bereikt. 144 wagens doen dagelijks een omloop; 20 tot 30 andere wagens worden, als veiligheidsmarge, voor dezelfde verrichtingen aangewend; 4

locomotieven geven het maximum van zichzelf; aldus kan men, rekening houdend met de twee wekelijkse rustdagen en de vakantieperiode, in 7 of 8 maanden tijds meer dan 250.000 ton steenslag in de kuil van Lijsem storten.

Een omvangrijk werk.

Men kan zich moeilijk inbeelden wat het bouwen van een autoweg betekent. De 26 kilometers weg die de vennootschap Socol op 15 december e.k. zal aangelegd hebben, vormen een omvangrijk werk: nadat de studiebureaus, met behulp van al de opmetingen die op het terrein werden verricht, voor de plans hebben gezorgd, tracht een klein leger deskundigen met een uitgebreid materieel de opgelegde termijnen thans zo oordeelkundig mogelijk te gebruiken. Het terrein in de nabijheid van het station Lijsem is er het centrum van. Het opgeslagen materiaal — per spoor aangevoerde steenslag, cement, teer, asfalt — worden behandeld door een vrij moderne betoncentrale die instaat voor een produktie van 300 kubieke meter per uur. Twee koolwaterstofcentrales, met een capaciteit van 150 en 200 ton per uur, storten elke dag in vrachtauto's verscheidene duizenden ton bekledingsmateriaal dat men over de hele lengte van de aan te leggen weg verdeelt. Ons schema geeft een idee van de verrichtingen.

Recordverkeer, normaal verkeer?

De bezoeker wordt getroffen door de omvang van de werken en de aangewende middelen. Er wordt gezegd dat ieder op zijn gebied voor het beste zorgt: Socol bouwt snel, de steengroefexploitanten volgen, de spoorweg voert een vervoerschema met versnelde omloop uit. Nochtans heeft niemand onder hen die ons dit alles hebben uitgelegd, van een record gesproken. De partners zijn bevoegd voor de opdrachten die ze uitvoeren. De spoorweg, onder andere, bewijst dat hij voor dergelijke vervoeren kan instaan. Ongetwijfeld openbaart hij zich op die manier aan hen die er niet in geloofden. Als men zijn potentieel maar wil gebruiken!

EEN TRANSFORMATOR VAN 300 TON!

Onlangs hebben de A.C.E.C. een enorme transformator gebouwd: 3-fazig, 640.000 KVA met 420.000 volt, bestemd voor een Duits chemisch bedrijf.

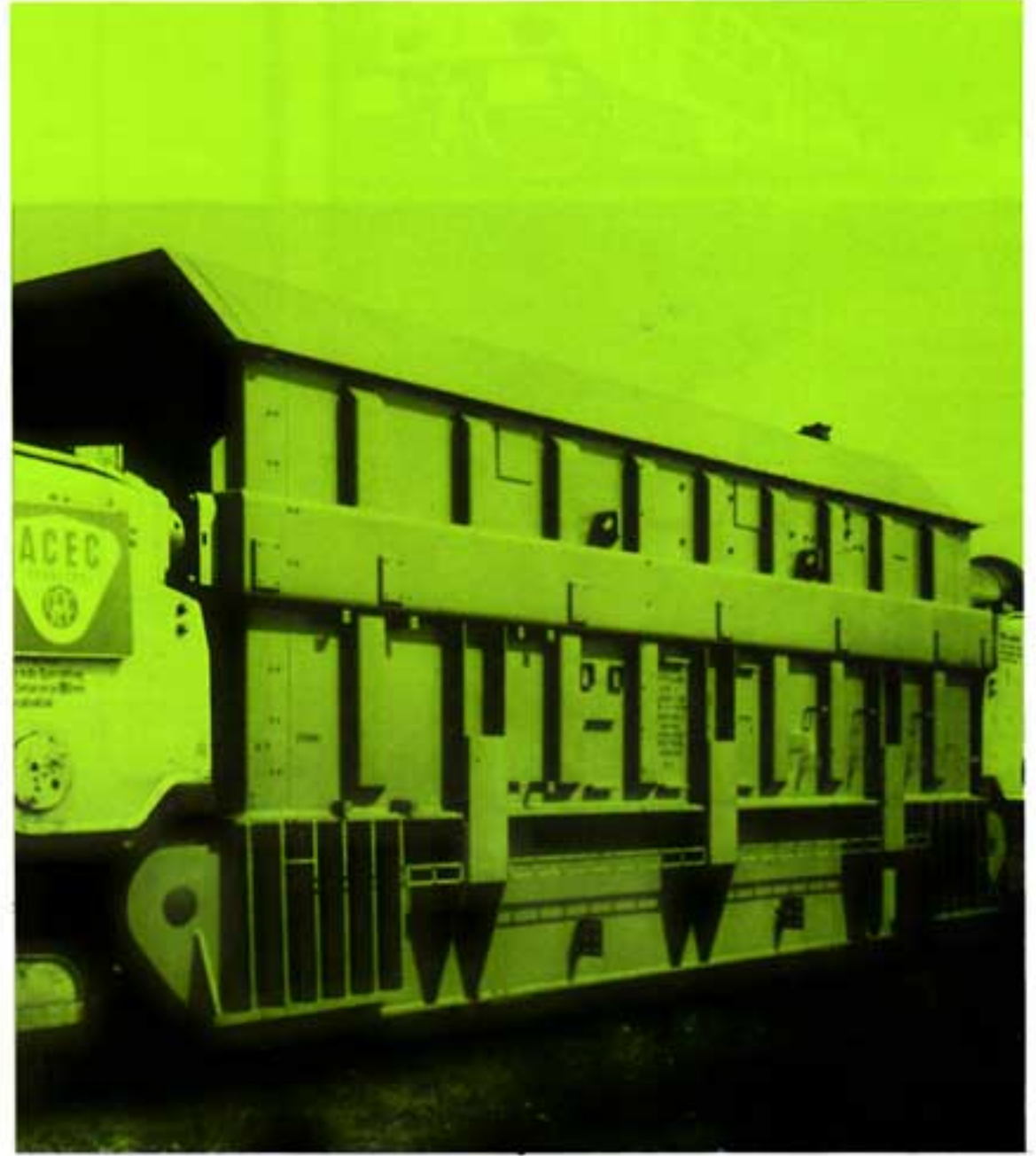
Het vervoer van een dergelijk gevaarte stelde verschillende problemen: beperking van het gewicht per as wanneer de weg zou worden gekozen; stevigheid van de kaden bij het vervoer over de binnenwateren; bepaalde afmetingen bij het vervoer per spoor...

Tenslotte lieten de verantwoordelijke personen hun keus op de trein vallen, na een en ander zorgvuldig bestudeerd te hebben.

In september verliet de transformator dus Marcinelle om naar Westerholt in Duitsland gebracht te worden. Het konvooi bestond uit het lichaam van de transformator, opgehangen op twee speciale wagons met elk 10 assen, terwijl het deksel, een onderdeel van ongeveer 30 ton, op een andere wagon werd geladen.

146 ton tarragewicht, het eigen gewicht van de transformator... een konvooi van 430 ton, met een lengte van 43 meter, verliet Marcinelle en reed door het Noorden van het land via Namen, Leuven, Diest, Mol in de richting van Hamont, met een snelheid van 40 kilometer per uur.

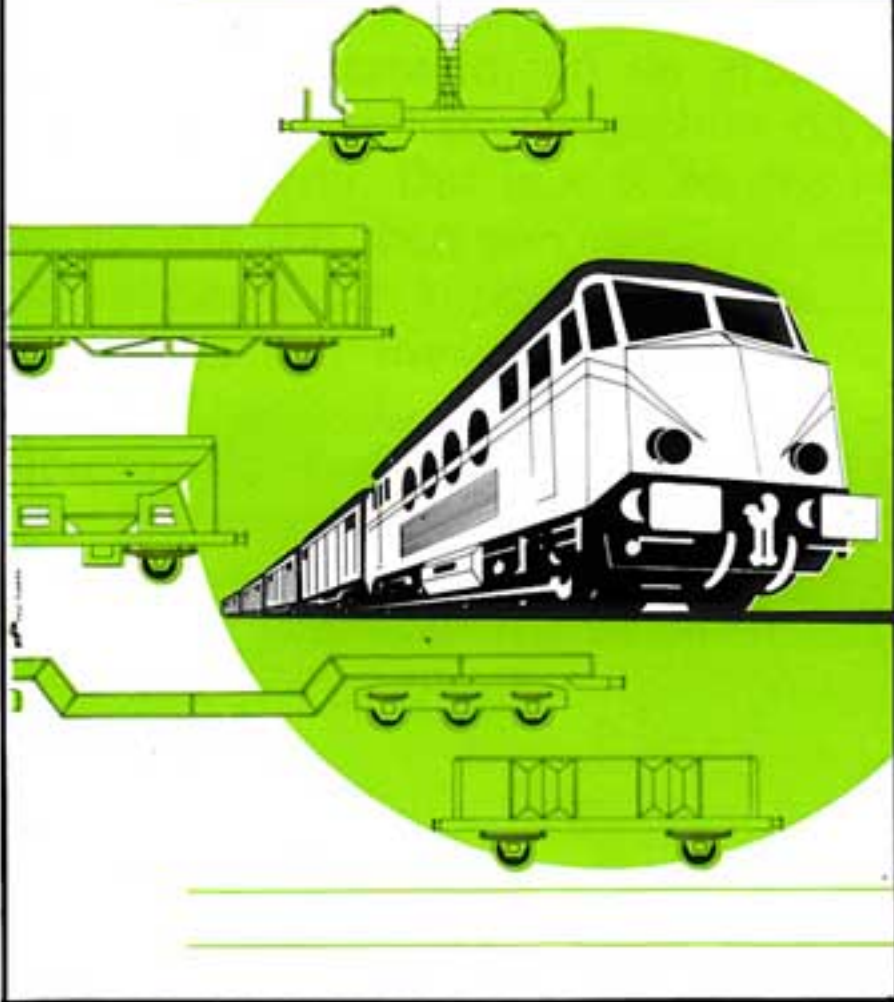
Een vervoer dat men niet licht zal vergeten!



livret-indicateur pour le service international
de marchandises par wagons complets

(B) T.E.E.M. - T.E.C. - L.I.M.

treinboek van de internationale verbindingen
voor wagenladingen



L.I.M.

**OP VERZOEK
ZONDER MEER**

Uw goederen gaan onze grenzen passeren. Eerst volgen zij een groot internationaal traject, komen in een aansluitingsstation en worden vandaar naar andere lijnen gericht om zodoende hun plaats van bestemming te bereiken.

De duur van het vervoer vormt U een hoogst belangrijke kwestie: beslissend voor uw concurrentiepositie op de markt, misschien belangrijk om een onderbreking in de voorraden te voorkomen, met andere woorden, een van de belangrijkste factoren bij de voorwaarden van het vervoer die U bestudeert.

Het raadplegen van de internationale dienstregelingen kan U helpen bij het plannen van uw werk. Dit is eenvoudig daar de Belgische spoorwegen het L.I.M. hebben uitgegeven (het Treinboek voor het internationaal verkeer van volledige wagenladingen) waarin alle verbindingen die voor ons land van belang zijn, staan opgenomen.

T.E.E.G. lijnen, lijnen voor containervervoer, rail-wegverbindingen, andere internationale verbindingen, dit alles vinden onze lezers in het L.I.M. Vraag dit aan de in uw streek gevestigde handelsvertegenwoordiger; hij zal U dit boek gratis bezorgen.



INTERNATIONALE VRACHTBRIEVEN

Hiernaast drukken wij twee bladzijden af van de nieuwe internationale vrachtbrieven die de N.M.B.S., in overeenstemming met de andere netten, van 1 januari 1973 af zal gebruiken.

Die nieuwe documenten hebben enkele wijzigingen ondergaan in vergelijking met deze welke thans worden gebruikt. Wij hebben die wijzigingen extra doen uitkomen ten behoeve van de lezers die zelf voor het drukken van hun vervoerdocumenten instaan.

Wij vestigen er hun aandacht op, dat het hier gaat om de voor- en keerzijde van elk blad; wat in het rood gedrukt is, blijft ongewijzigd.

De afzenders zullen hun voorraad oude internationale vrachtbrieven mogen opgebruiken; maar ze zullen begrijpen dat de spoorwegen met nadruk verzoeken de nieuwe modellen zo spoedig mogelijk in gebruik te nemen.

sneeuw en zon voor iedereen



ALLES INBEGREPEN.

De georganiseerde wintervakantie is iets naar de hand van Railtour en F.T.S. Frankrijk, Oostenrijk, Zwitserland, stranden van de Middellandse Zee en het Carnaval van Nice. De programma's „winter 72/73” van die twee groothandelaars in „alles inbegrepen” zijn van nu af verkrijgbaar bij de erkende reisbureaus.

SNEEUW-EXPRESS.

Misschien gaat u met vakantie zonder bemiddeling van een reisbureau. Twee nieuwe rechtstreekse treinen kunnen u interesseren.

De **SKI-EXPRESS** voert U naar Innsbruck en Bolzano. Vertrek elke vrijdag tussen 5 januari en 2 maart 1973; speciaal vertrek op 6 en 13 april. Terugreis naar België, elke zaterdag van 6 januari tot 3 maart, en op 7 en 14 april.

18.42	↓	Brussel	↑	11.32
9.15		Innsbruck		20.56
11.57	↓	Bolzano	↑	17.40

De **ALPINA-EXPRESS** heeft Sierra en Chur als bestemming. Vertrek op 20.12.72 en elke vrijdag van 29.12.72 tot 13.4.73; terugreis op 30.12.72, 2.1.73 en elke zaterdag van 6.1 tot 14.4.73.

21.35	↓	Brussel	↑	7.10
9.00		Chur		20.19
9.27	↓	Sierra	↑	19.20

Goede reis en prettige vakantie!

SPOORNIEUWS heeft voor U

DE AMERIKANEN IN EUROPA

De Amerikaanse toeristen kennen het abonnement Eurailpass goed. Het zijn kaarten die 21 dagen tot drie maanden geldig zijn, en waarmee men vrij in eerste klasse op bijna alle West-Europese netten kan reizen. De kaart is niet verkrijgbaar in de landen waar ze geldig is: ze is enkel bestemd voor de bewoners van andere continenten die Europa willen bezoeken.

Sinds een jaar kunnen nu ook studenten met de Student-Rail-pass, tegen een lagere prijs en op dezelfde manier, in tweede klasse reizen.

Die abonnementen oogsten veel bijval. De verkoop bedroeg in 1971 meer dan 150.000 kaarten en neemt geregeld toe. Negentiende ervan werd in Noord-Amerika verkocht. De Amerikanen hebben de spoorweg dus niet opgegeven, zoals sommigen wel eens beweren.

KINDEREN REIZEN TEGEN HALVE PRIJS

Kinderen van minder dan vier jaar hebben steeds kosteloos per spoor gereisd. Oudere kinderen, die ten hoogste 10 jaar oud waren, kregen een vermindering van 50%. Sinds juli jl. heeft België zijn leeftijdscategorieën aangepast: van 0 tot 4 jaar, kosteloos, zoals voorheen; van 4 tot 12 jaar, een vermindering van 50%.

Deze vermindering wordt verleend voor al de biljetten in België gekocht (station of reisagentschap) en zij geldt zowel voor het binnen- als voor het internationaal verkeer.

KOELTRANSPORT VAN CASABLANCA NAAR RUNGIS

Interfrigo nam zich enige tijd geleden voor een ononderbroken koeltransport tussen Afrika en de landen van Europa in te leggen. De eerste proeven zijn voorbij. De resultaten waren zeer bevredigend. Ze hebben alle belanghebbenden voldaan en bieden nu gunstige vooruitzichten voor de Noordafrikaanse uitvoer naar ons vasteland.

Op 7 april vertrokken uit Marokko twee koelcontainers van 20', geladen met verse groenten. Beide containers werden te Casablanca aan boord gebracht van het schip „Massalia”, en kwamen op 11 april in de namiddag te Rungis aan. De temperatuur die door de klant was geëist, werd op het hele traject in

stand gehouden, en de goederen kwamen dan ook vers en in volmaakt bewaarde staat aan.

Terzelfder tijd had er ook een andere proef plaats tussen Reggane, in Zuid-Algerië, en München, waarbij de weg, de zee en het spoor elk een deel van het werk delen.

Daar de proeven algemene voldoening schenken, kan Interfrigo een regelmatig verkeer over verscheidene duizenden kilometer in het vooruitzicht stellen.

Zoals men kan vaststellen, kennen de vervoertechnieken een snelle vooruitgang en maken zij het thans mogelijk hoe langer hoe belangrijker opdrachten uit te voeren.

POSTCOLLI: EEN NIEUWE OVEREENKOMST MET GROOT-BRITANNIE

Niet zo lang geleden was het postcolli-verkeer tussen België en Groot-Brittannië nog beperkt tot zendingen van ten hoogste 10 kg, daar het Britse postwezen geen zendingen aanvaardde.

De Belgische spoorwegen en de Continental Express Limited (C.E.L.) hebben een akkoord gesloten waarbij overeengekomen werd het verkeer nu in beide richtingen voor colli tot 20 kg te openen.

Voor de verzending gebruikt men dezelfde documenten als voorheen; op de colli en verzendingsformulieren moet men evenwel vermelden: „via C.E.L.” (voor het formulier moet die vermelding komen in het vak „naam en adres van de geadresseerde”).

Wij vestigen er de aandacht op, dat volumineuze zendingen en colli „vrij van taksen en rechten” tot dat verkeer worden toegelaten tegen betaling van een toeslag; colli met aangegeven waarde en luchtpostcolli worden echter niet aanvaard. Het remboursement zal in geen geval meer dan 11.000 frank bedragen.

Gewicht	Vrachtprijs: BF
tot 1 kg	99.—
3	122.—
5	161.—
10	230.—
15	389.—
20	495.—

Die prijzen zijn geldig bij vertrek uit om het even welke Belgische plaats naar om het even welke Engelse. Maximumafmetingen: lengte, 1,5 m; lengte plus omtrek in een andere richting, 3 m.

BESCHIKBAAR TERREIN

Men meldt ons dat er een nijverheids-complex, te Theux, te koop of te huur is.

Dat complex is, ter hoogte van de eerste verdieping, op het Belgisch spoorwegnet aangesloten. Het verbindingsspoor kan 10 tot 12 wagens ontvangen.

Het is gemakkelijk toegankelijk via de wegen en autowegen van het oostelijk deel van het land.

Gelieve u voor alle inlichtingen te wenden tot het N.M.B.S.-Handelsagentschap, Rue Xhavée, 14, 4800 Verviers, tel. 087/308.40.

DE FRANSE SPOORWEGEN DELEN ONS MEDE...

Het kan gebeuren dat een goederenzending die normaal als vrachtgoed wordt gevoerd, sneller moet geleverd worden, om een onderbreking in de voorraad te voorkomen of om een dringende bestelling uit te voeren.

De diensten van de „Représentation Générale des Chemins de fer français en Belgique” kunnen in zulk geval de nodige maatregelen treffen om het goed op de lijnen van de S.N.C.F. als snelgoed te vervoeren.

Indien u soortgelijke problemen hebt, hoeft u ze alleen maar aan de dienst „cliënteel” van de S.N.C.F. mede te delen; telefoneer dan naar Brussel, op het nummer 02/17.00.20.

Indien nodig, aarzel niet op hen een beroep te doen.

EEN BELANGRIJK FICHE

De klanten van de spoorwegen beschikken vaak over materieel van uiteenlopende aard voor het rangeren en behandelen van spoorwagens: sleepen duwtoestellen, kipwagens, rolwagens, weegtoestellen, trillers voor het lossen van tremels, ontdooiers...

De U.I.C. heeft in dat verband een fiche uitgegeven met de voorwaarden die bij de bouw en het gebruik van dat materieel moeten in acht genomen worden. Het doel van die fiche: gebeurlijke beschadigingen van wagens en alle mogelijke gevolgen daarvan, voorkomen.

De belanghebbenden kunnen die fiche bekomen wanneer zij een aanvraag richten tot de N.M.B.S., Directie van het Materieel en de Aankopen, bureau 23-3, Leuvenseweg, 17, 1000 Brussel.



1/10/72: OVEREENKOMST TUSSEN DE E.E.G. EN OOSTENRIJK

Een overeenkomst voorziet een preferentieel regime inzake invoerrechten en heffingen van gelijke werking voor bepaalde goederen herkomstig uit de E.E.G. en Oostenrijk.

Het genot van dit preferentieel regime is ondergeschikt aan het voorleggen van een certificaat inzake goederenverkeer A.OS.1, geïmplementeerd door de douane van het land van uitvoer, vooraf te onderwerpen aan het Ministerie van Economische Zaken.

Voor de postcolli waarvan de waarde 50.000 F niet overtreft, wordt gebruik gemaakt van een aangifte A.OS.2.

DE N.M.B.S. TE ROTTERDAM

Van één oktober af is de heer D'Hont belast met de functies van handelsvertegenwoordiger van de N.M.B.S. te Rotterdam.

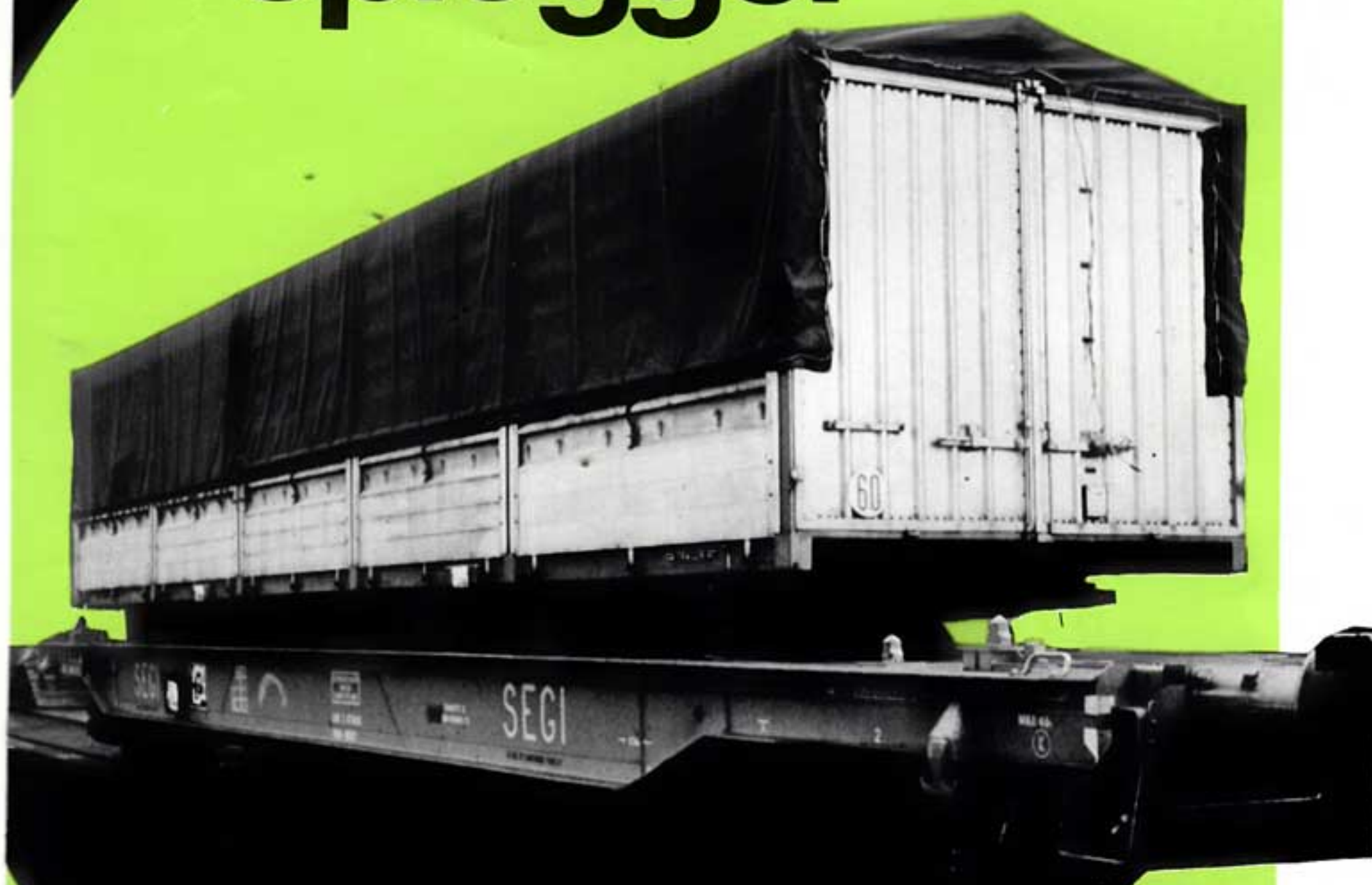
Verscheidene jaren lang heeft de heer D'Hont bij de Handelsdirectie in de afdeling „internationaal vervoer“ gewerkt. Hij heeft aldaar de beroepsopleiding ontvangen die onmisbaar is om in zijn taak als vertegenwoordiger in Nederland te slagen.

Wij wensen hem veel succes toe bij zijn werk en een rijke ontplooiing in zijn nieuwe functies.

Mr D'Hont
handelsvertegenwoordiger N.M.B.S.
's Lands werf 16
Rotterdam
Tel. 13.55.50



uw oplegger



neemt de trein!

De kangoeroewagens zijn speciaal uitgerust voor het vervoer van uw opleggers.

Zij paren de veiligheid aan de snelheid van een gecombineerd spoor- en wegvervoer.

Vrij spoor op gans de lijn, beweeglijkheid van de vrachtwagen met oplegger, besparing aan personeel op het voornaamste deel van het traject, drie troeven in uw hand!

Laadplaatsen voor Frankrijk en Italië te Brussel west, Antwerpen schijnpoort, Charleroi zuid kaai, Luik-Bressoux terminal.

Voor alle inlichtingen:

T.R.W. n.v.

Vandepereboomstraat,
1080 Brussel.
Tel.: 02/25.62.51
telex: 24.829

**deze
luchtvervuiler
verdween voorgoed
in 1966.**

