

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
SEPTEMBER

Ⓟ

3/75



150 jaar spoorweggeschiedenis verbindt deze twee foto's; een verhaal van anderhalve eeuw vooruitgang.

27 september 1825: het eerste reizigersstel „giert” met een snelheid van 25 km per uur door het landschap. Een echte waaghalzerij, een spel met de dood!

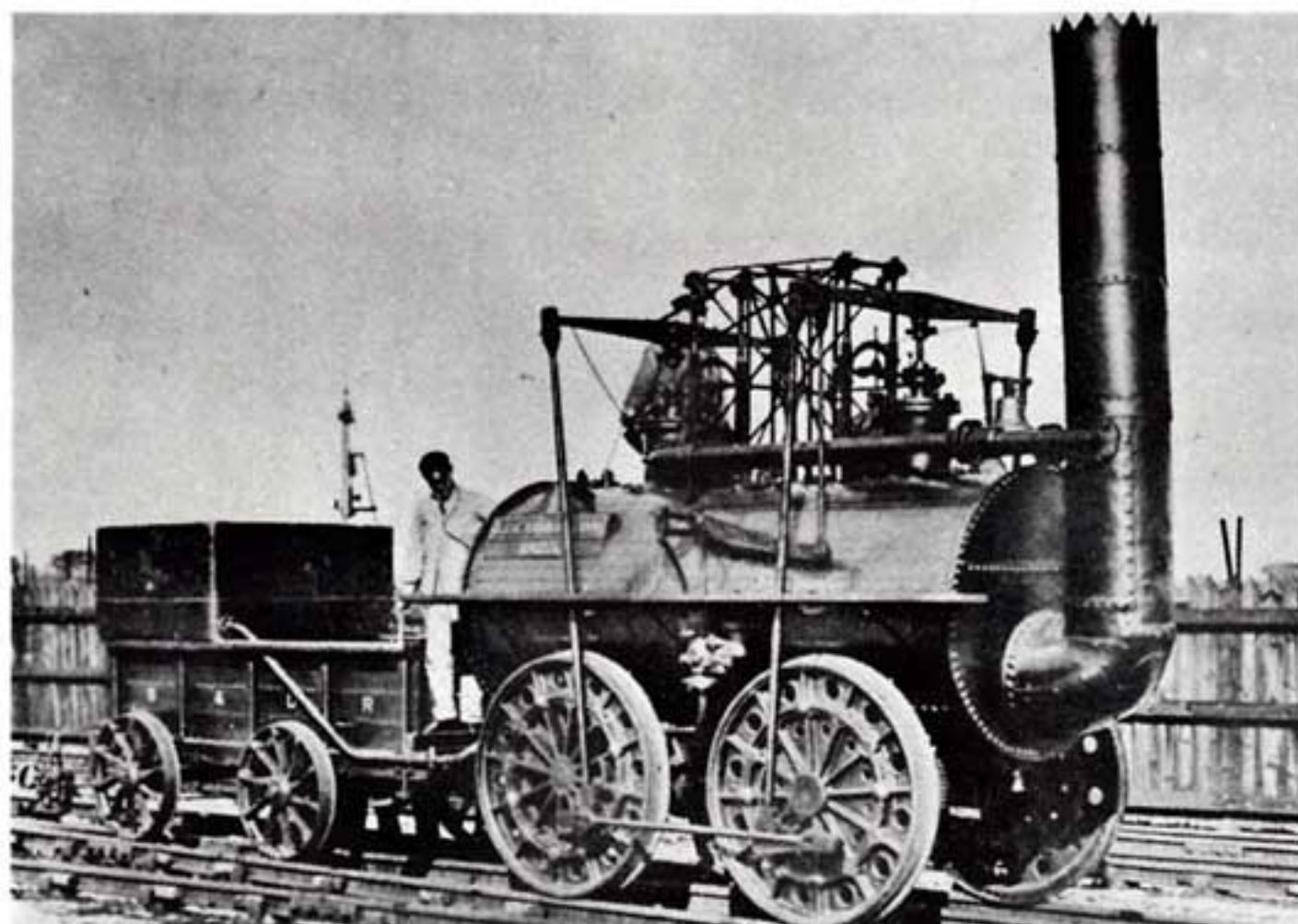
Van dan af speelde de spoorweg een beslissende rol in de versnelde economische en culturele revolutie. Het massavervoer van personen en de intensiteit van het handelsverkeer hebben inderdaad hun snelle ontwikkeling te danken aan de „hijgende stoomketel” van de Engelsman Stephenson.

Sedert 1825 hebben onze voorouders leren reizen, andere mensen en andere horizons ontdekt. Ze hebben leren om zich heen kijken en hun geest opengesteld voor het wereldgebeuren van destijds.

Dat was van onschatbaar belang. De hedendaagse reiziger vergeet dit al te licht als hij zijn treinzitje inneemt. Hij vergeet zelfs het leeuwenaandeel van de spoorweg in de gigantische industriële expansie. In feite een kolfje naar de hand van dit massatransportmiddel.

De stoom behoort tot het verleden. De elektrische aandrijving met haar talrijke voordelen, heeft in de kaart van de spoorweg gespeeld vooral nu iedereen meer en meer milieubewust wordt. De turbotreinen bereiken topsnelheden die 10 maal hoger liggen dan deze van het eerste treinstel. En men probeert steeds nieuwe tuigen die het nog sneller zullen doen.

Niettemin zijn 150 jaar is de spoorweg toch een kind van onze tijd: eerezuchtig, helemaal verstrengeld met de opbouw van de wereld rondom ons. Alle mode-woorden zijn op hem toepasselijk. Zijn onvermoeibaar dynamisme houdt de belofte in van een even merkwaardige toekomst.



INHOUD



ONDERNEMING

Socomanex te Montzen : 10-11

B-NIEUWS

1974 : recordverkeer : 3, 4, 5

X Spoorweg en leefmilieu : 6-7

Handelsdirectie : 8-9

Nieuwe gezichten : 7



CONTAINER

Nieuw consortium : 12-13



TARIEF

Stukgoedzendingen naar Frankrijk : 15

TFBW, herziening van de prijzen : 15



TOERISME

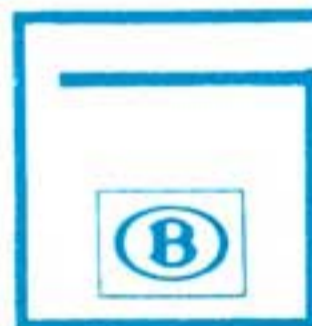
Elektronische plaatsbespreking : 14

Trein + auto : 14

SPOORWEGEN 1974

een recordjaar... zonder illusies

82 Miljoen ton, absoluut record.



Vorig jaar, omstreeks deze tijd, hadden wij het zeer bevredigend resultaat van het goederenverkeer in 1973 meegedeeld : er waren meer dan 75 miljoen ton vervoerd, wat zeer aanzienlijke stijging tegenover vroeger betekende.

Enige tijd later konden wij het cijfer 41 miljoen ton opgeven voor de eerste 6 maanden van het jaar 74. En tot besluit zeiden we dat mocht verwacht worden dat, voor het hele jaar, de kaap van 80 miljoen zou worden overschreden.

Zulks wordt wel degelijk bevestigd door de definitieve cijfers : er werden 82,092 miljoen ton goederen bij wagenlading vervoerd, wat een stijging met 8,7 % ten opzichte van het jaar tevoren betekent.

De zendingen van produkten die met de activiteit van de ijzer- en staalnijverheid verband houden (ertsen, vaste brandstoffen en metaalprodukten) hebben ertoe bijgedragen om het verkeer in 1974 op te voeren tot een zeer hoog peil, in werkelijkheid het hoogste dat de NMBS ooit heeft bereikt.

Zulks kan worden uitgelegd door een intense industriële bedrijvigheid in de loop van het eerste kwartaal, inzonderheid in de ijzer- en staalindustrie, waarvan de produktie, ondanks een gevoelige daling tijdens de laatste twee maanden, nog meer dan 5 % hoger ligt dan die van 1973. Wat het verkeer betreft dat door die nijverheidstak aan de spoorweg wordt bezorgd, stellen wij vast :





- dat de zendingen van walsprodukten naar onze havens met 11,6 % zijn toegenomen;
- dat het vervoer van vaste brandstoffen, eerst dank zij een hoogconjunctuur en daarna ingevolge de petroleumcrisis, met 20 % gestegen is;
- dat het ertsvervoer, ten slotte, met 13,2 % is toegenomen.

Die drie grote verkeerstacken zorgen samen voor 3/4 van het totaal der bij wagenladingen vervoerde goederen.

Hierbij zouden we willen opmerken dat het doorverkeer een overwegend aandeel heeft in voormelde stijgingen. Uit dat verschijnsel blijkt dat de positie van België als draaischijf van West-Europa versterkt wordt.

Naast het doorvoerverkeer heeft ook het internationaal verkeer zich in gunstige zin ontwikkeld (invoer en uitvoer), terwijl het binnenlands vervoer achteruitgaat.

Aantal reizigers (tegen verminderde prijs) lichtjes hoger

Het aantal reizigers van het dienstjaar is lichtjes toegenomen (totaal aantal enkele reizen : 237,3 miljoen). Die ontwikkeling wordt verklaard door het feit dat aan de WIGW (weduwen, invaliden, gepensioneerden en wezen) een vermindering van 50 % werd toegekend die aan de basis ligt van de stijging in de verkoop van biljetten tegen verminderde prijs.

Het internationaal verkeer, van zijn kant, neemt toe dank zij het dynamisme van de reisbureaus en het steeds maar groeiende succes van de autoslaaptreinen (+ 12 % inzake aantal reizigers).

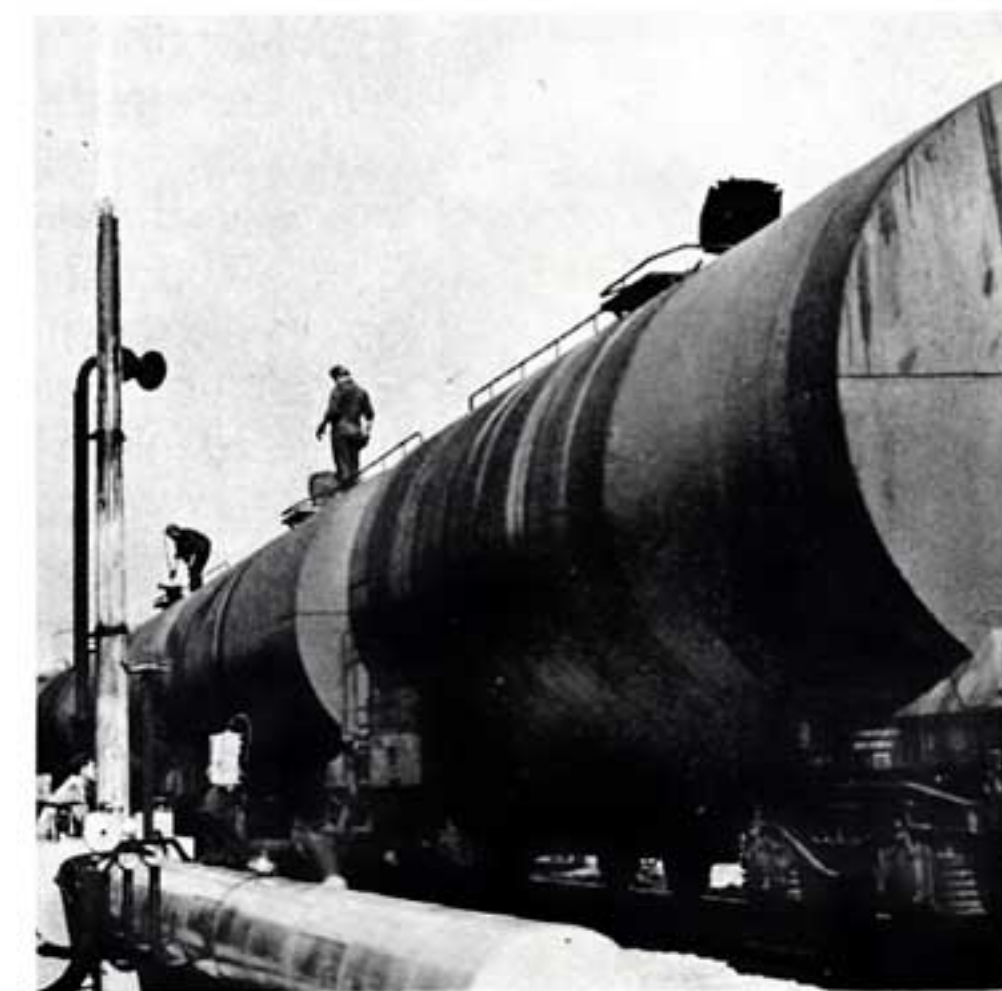
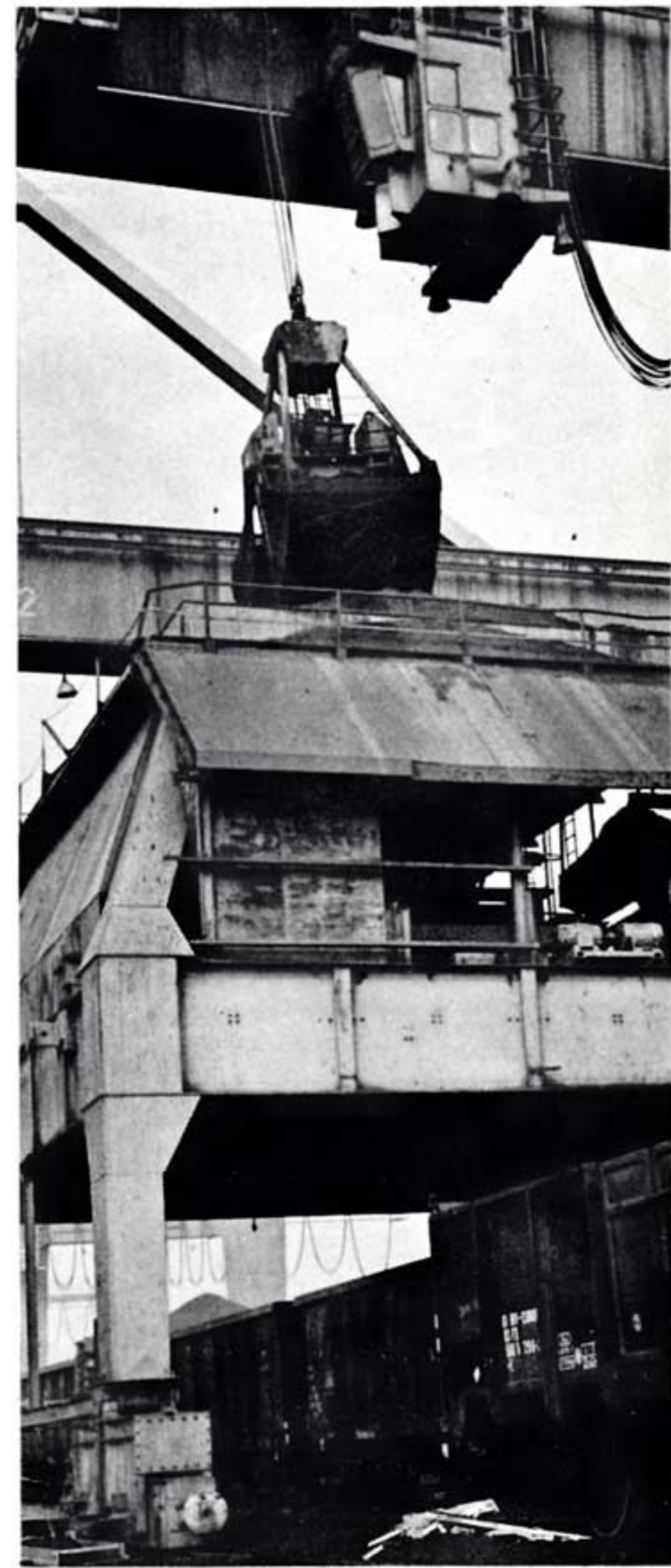
Financiële resultaten en problemen

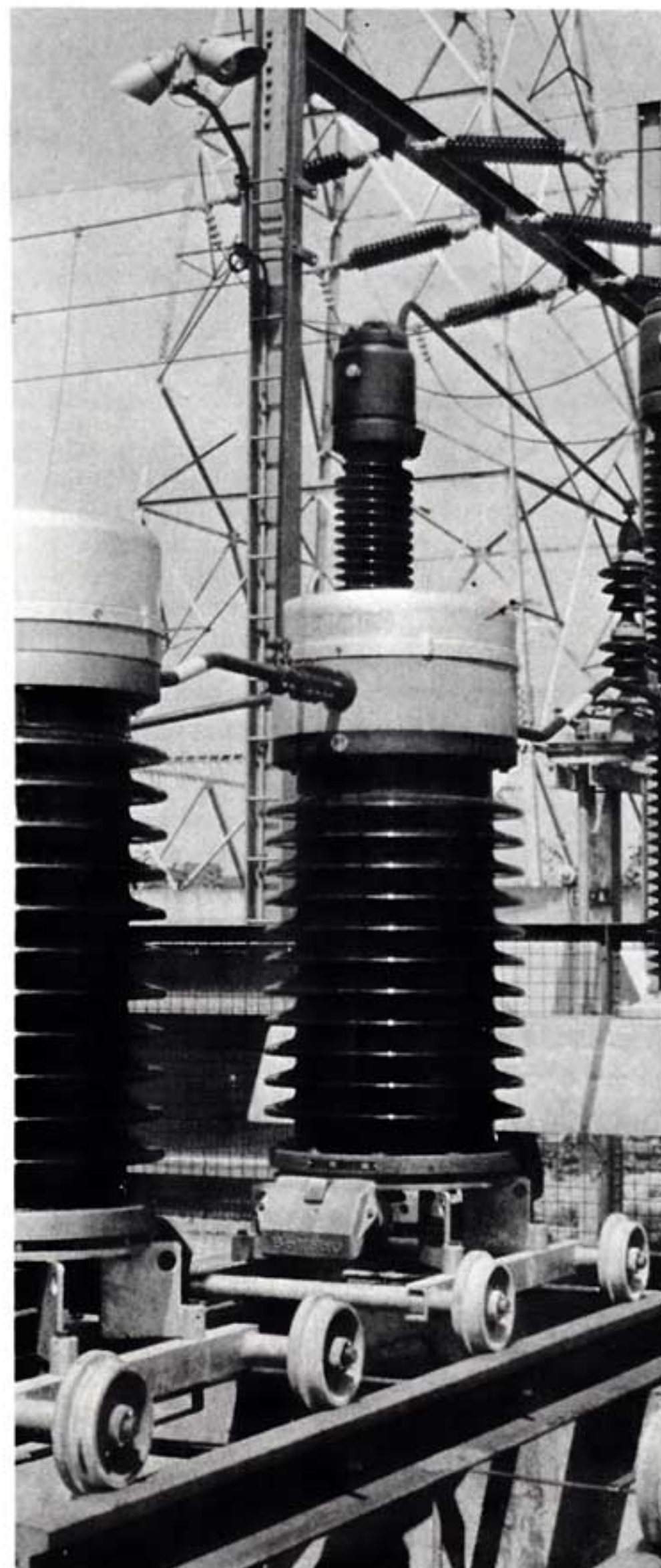
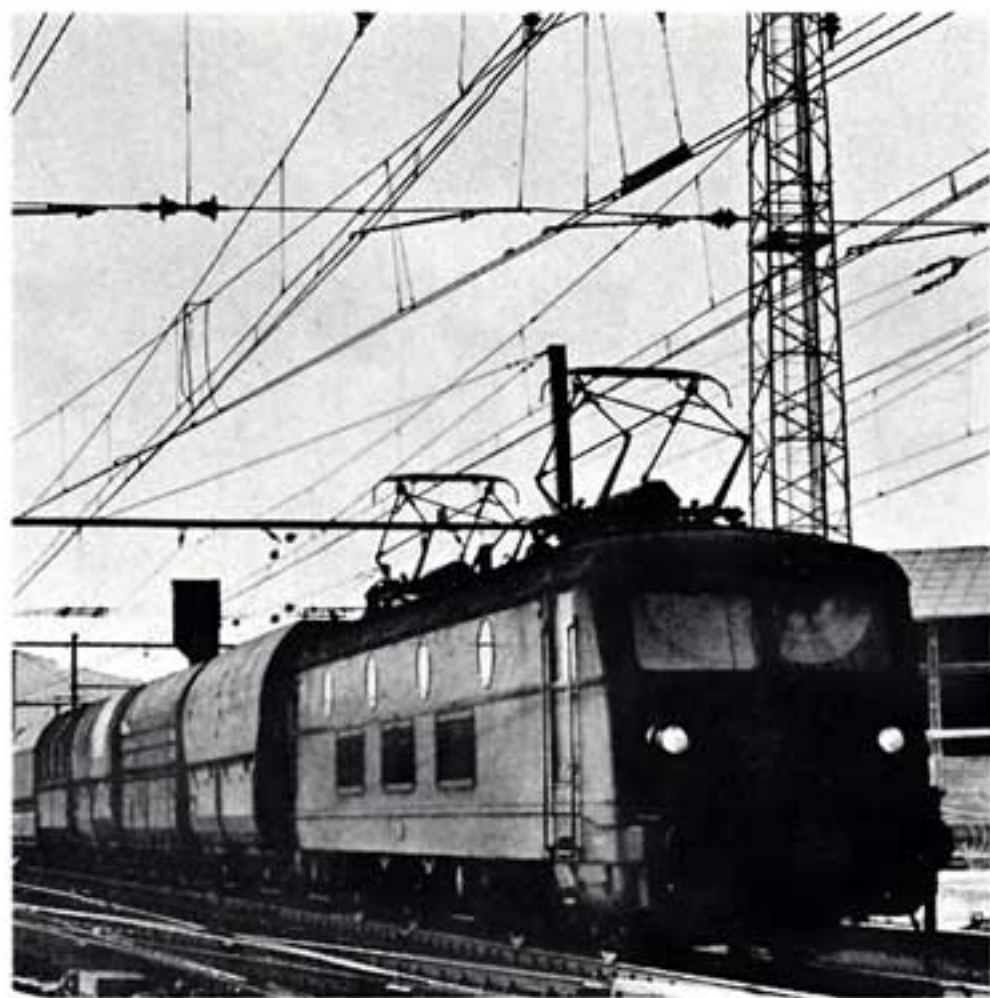
De ontvangsten uit het reizigers- en goederenverkeer bedragen 20.554 miljoen frank (+ 11,9 %).

Wanneer we daarbij de bijdragen voegen die bij toepassing van de verordeningen van de EEG door de Staat werden verleend (compensatie van de lasten van openbare dienst en van tariefverplichtingen), bereiken de inkomsten van de Maatschappij 29.982 miljoen (+ 16 %). Mocht zulks nog nodig zijn, dan herinneren wij er nogmaals aan dat slechts 18,2 % van de reizigers de volle prijs betalen.

Tegenover die ontvangsten stellen wij de netto uitgaven van het dienstjaar : zowat 30 miljard (+ 15,7 %). Het totaal van de werkelijk gedragen kosten kon tot voornoemd bedrag beperkt worden, doordat de Staat een gedeelte van de uitgaven heeft gedekt die de andere vervoerwijzen niet in dezelfde mate als de spoorweg moeten dragen (infrastructuurkosten, financiële lasten, pensioenlasten, enz.). Dank zij de „normalisatie” wordt de handicap van de spoorweg ten opzichte van de concurrerende vervoerwijzen gedeeltelijk gecompenseerd.

Dank zij het hoge peil bereikt door het verkeer en dank zij voormelde „normalisatie maatregelen”, kon het nadelig saldo van het dienstjaar tot 49 miljoen frank beperkt worden, ondanks een verhoging met 450 miljoen frank van de dotatie aan het vernieuwings- en verzekeringsfonds. Maar dat zijn niet de enige factoren die aan de basis liggen van het financieel evenwicht.





Het voormelde resultaat kon maar bereikt worden dank zij een bijzondere inspanning om de produktiviteit van het materieel en het personeel op te voeren. Aldus is het gemiddeld aantal tewerkgestelde bedienden per miljoen verkeerseenheden (reizigers-km + ton-km), dat van 3,18 in 1972 naar 3,03 in 1973 was gedaald, nog verminderd, en bedraagt 2,88 in 1974 (produktiviteitsverhoging van 5,3 % tegen 4,7 % in 1973). Over de laatste vijftien jaar is de produktiviteit met 50 % verhoogd !

In het jaarverslag aan de algemene vergadering wordt evenwel de opmerking gemaakt dat er aan dergelijke inspanning grenzen zijn, gelet op het feit dat de moderniseringsinvesteringen erg ontoereikend zijn.

Geen illusies !

Die gunstige resultaten mogen ons derhalve geen illusies doen koesteren.

Alhoewel de Maatschappij haar vernieuwingsdotatie heeft kunnen verhogen, blijft deze toch nog ruim onder de werkelijke behoeften. Gezien de ontoereikende dotaties in het verleden heeft onze exploitatie bovendien een enorme achterstand opgelopen. Laten wij er onder meer aan herinneren dat het park van het reizigersmaterieel nog 167 internationale rytuigen en 1104 rytuigen voor binnenverkeer telt die vóór de oorlog van 1940 werden gebouwd !

Hoewel het feit geen betrekking heeft op het bovenvermeld dienstjaar, kunnen wij in dat verband aanstippen dat de regering in mei 1975 aan de spoorweg toestemming heeft verleend om leningen uit te schrijven voor een bedrag van acht miljard frank — waarvan de financiële kosten ten laste vallen van de Maatschappij — om de vernieuwing te bespoedigen van het park van het rollend materieel, van de sporen en van de dwarsliggers. De belangrijke recessie die onze economie thans doormaakt, is niet vreemd aan die beslissing.

De investeringen

In werkelijkheid is de vernieuwing een onderdeel van het omvangrijker probleem der investeringen.

Wij hebben er reeds op gewezen dat de spoorweg op dit gebied een grote achterstand heeft, vergeleken bij de autowegen en de waterwegen. Tijdens de jongste vijf jaar heeft de staat de volgende bedragen geïnvesteerd :

wegen :	157 miljard
waterwegen en havens :	57 miljard
spoorwegen :	7 miljard

Ingevolge die toestand heeft de Maatschappij in 1970 reeds een tienjarenplan voorgesteld, om een aanzienlijke achterstand in te halen.

Er blijkt zich een schuchtere tendens af te tekenen om meer aandacht te besteden aan de moderniseringsbehoeften van de spoorweg : voor 1975 werden er aan de NMBS 2,5 miljard investeringskredieten toegerekend tegen 1,1 miljard in 1974.

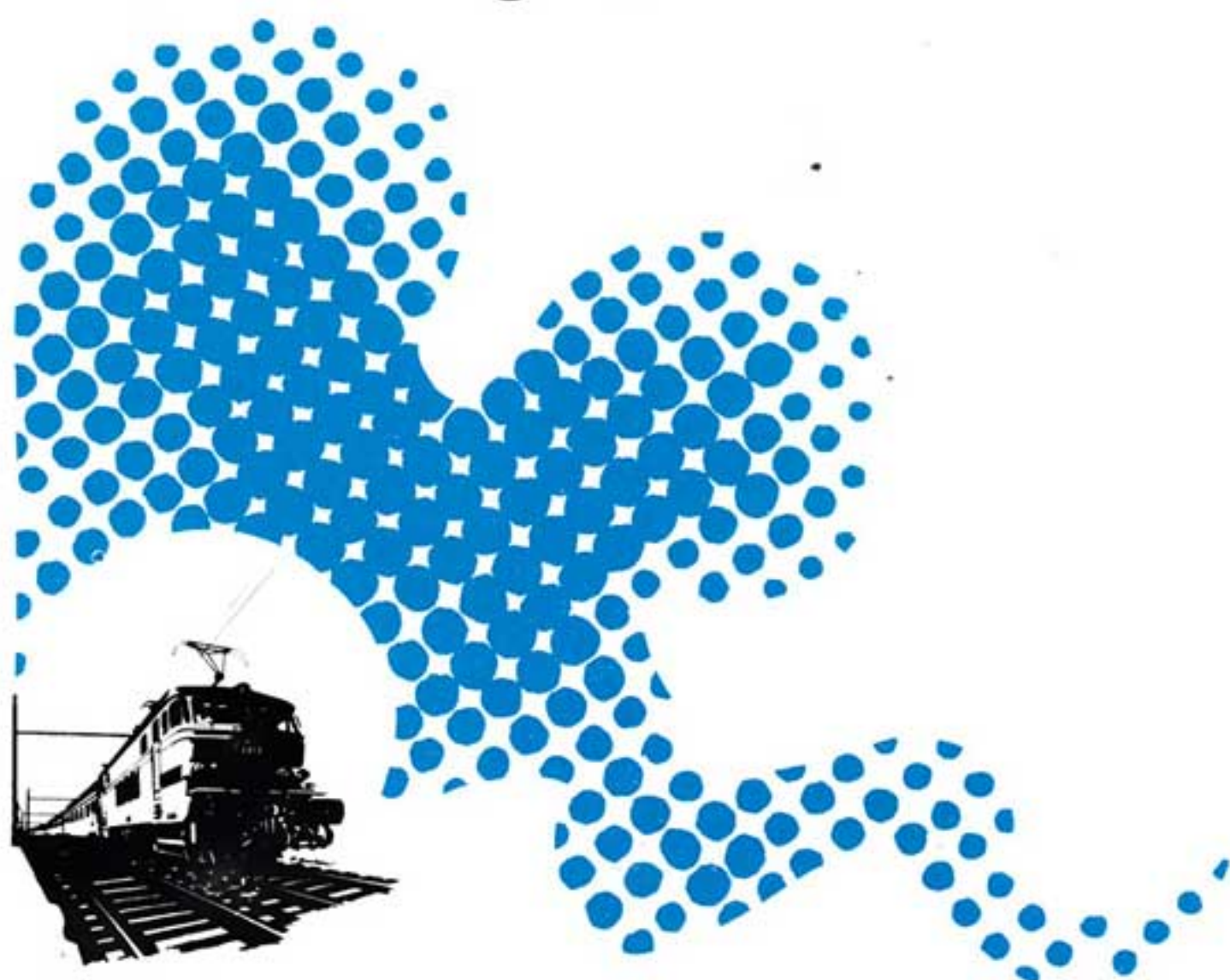
Wij hopen dat deze tendens zich in de toekomst zal handhaven. De promotie van investeringen in het openbaar vervoer is actueel.

Wij wachten met ongeduld op de bekendmaking van het Regeringsplan 1976-1980 dat met cijfers de herwaardering van de spoorweg vaste vorm moet geven.

ik verbruik minder, ik vervuul minder



de spoorwegen



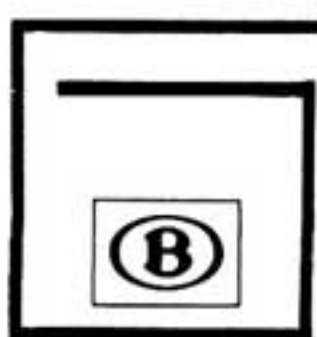
In zijn jaarverslag aan de algemene vergadering behandelt de Raad van Beheer van de NMBS de problemen die thans in verband met het leefmilieu rijzen en beschrijft de verhouding waarin de spoorweg staat tot die problemen. De vier grote categorieën van milieuhinder zijn er vermeld :

- de vervuiling van scheikundige oorsprong;
- de ontaarding van het leefmilieu door fysische verschijnselen die de mens zelf veroorzaakt (ongevallen, lawaai, hitte, enz.);
- de overdreven ruimteconsumptie ten opzichte van de collectief toelaatbare behoeftenbevrediging;
- het verbruik, in het productieproces, van onvervangbare natuurlijke hulpbronnen of, meer in het algemeen, van hulpmiddelen waarvan de aanschaffing voor de gemeenschap duur uitvalt en ze in een weinig zekerheid biedende afhankelijkheid ten opzichte van de buitenwereld plaatst.

In een vorige publikatie hebben wij reeds gezegd dat de spoorweg energie bespaart. Wij kennen dus de oplossing die de NMBS voor het vierde punt brengt.

Ook op de andere problemen vinden wij duidelijke antwoorden in de tekst van het jaarverslag. Wij citeren.

en het leefmilieu



Op het stuk van de luchtverontreiniging is de verantwoordelijkheid van de spoorweg heel gering in vergelijking met die van de wegvoertuigen. Om ze, geval per geval, juist te bepalen, zou men vanzelfsprekend een zeer groot aantal elementen in aanmerking moeten nemen, zoals snelheid, toerental van de motor, afstelling, enz...

Uit een uiteenzetting van de heer Samuel Halter, directeur-generaal van het Bestuur voor Volksgezondheid, gehouden op een universitair colloquium dat gewijd was aan de milieuproblematiek, kan men afleiden dat, bij gelijk verkeer, een diesellocomotief veertig keer „zuiverder” is dan een personenauto en vier keer „zuiverder” dan een dieselvrachtwagen.

Hoewel er nog grondige onderzoeken worden verricht om de juiste schadelijkheidsgraad van de meeste uitlaatgassen te kennen, lijdt het geen twijfel dat die schadelijkheid een reëel feit is en dat die gassen in drukke verkeerszones hinder teweegbrengen. Uiteraard kan de spoorweg geen schuld hebben aan de waterverontreiniging. Niet de spoorweg doet de temperatuur van de watermassa der bevaarbare waterwegen stijgen (waardoor de snelle vermenigvuldiging van parasitaire organismen voor de landbouw wordt bevorderd en er schadelijke gevolgen ontstaan voor de langs de waterlopen gelegen nijverheidsinstallaties), niet de spoorweg doet ze vervuilen door het lozen van olie, afvalwater of afvalstoffen, niet de spoorweg vermindert, door kanalisatie, het zelfreinigend vermogen van stromen en rivieren.

De geluidshinder teweeggebracht door het spoorwegverkeer mag men daarentegen niet minimaliseren, hoewel die voor het menselijk oor veel minder erg is dan die van het wegverkeer. Men kan stellen dat de verantwoordelijkheid van de spoorweg gering is, nl. 15 %, als men ze vergelijkt met die van de wegvoertuigen. Ondanks zeer zeldzame opzienbarende ongevallen blijft de spoorweg het veiligste vervoermiddel voor reizigers. Statistieken tonen aan dat er, per miljard reizigers-km op het spoor, 5 maal minder mensen om het leven komen dan bij de luchtvaart en 100 maal minder dan op de weg (verkeersongevallen brengen voor de economie een verlies van ongeveer 40 miljard per jaar teweeg). De openbare mening en ook de overheid in België zijn er zich ten volle van bewust dat men met de nog beschikbare ruimte zeer zorgzaam moet zijn. In het buitenland, in een land dat in dat opzicht nochtans beter bedeed is dan het onze, verklaarde een minister van verkeer dienaangaande het volgende :

„De natuurlijke ontwikkeling van de individuele vervoermiddelen leidt er toe dat de stad wordt verstikt en in de uitvoering van haar functies sterk wordt belemmerd, en vergt bovendien aanhoudende inspanningen inzake weginvesteringen die buiten verhouding staan tot onze financieringsmogelijkheden. In die omstandigheden kan het probleem van het stadsverkeer waarschijnlijk nooit worden opgelost.

Het vrij verkeer van personenwagens onderstelt dan ook, als tegenprestatie, een gemeenschappelijk vervoer met voldoende capaciteit en van bevredigende kwaliteit.”

In ons land is de kwestie nog acuter en doet ze zich ook buiten de steden voor. Als het programma voor aanleg van autowegen zal afgewerkt zijn, zal men dan niet de oppervlakte van een derde van een provincie aan ander gebruik hebben onttrokken? Een van de grote moderne voordelen van de spoorwegtechniek bestaat erin dat ze ruimte bespaart, wat de gemeenschap ten goede komt. De volgende gegevens zijn er het sprekende bewijs van. „(...) Voor het vervoer van 50.000 personen per uur in beide richtingen volstaat één ondergrondse of gelijkgrondse dubbelsporige lijn (...) met grote capaciteit, die minder dan 10 m breedte in beslag neemt; om diezelfde massa met personenauto's te vervoeren, telkens met 1,7 reizigers per voertuig en in de onderstelling dat er om de 3,5 seconden een auto de weg opgaat, zijn er in beide richtingen 30 wegen nodig waarvoor in totaal een breedte van ... 210 m vereist is”.

Nu is de spoorweginfrastructuur reeds sedert ten minste 120 jaar een deel van het landschap, en waar de capaciteit om redenen van verzadiging moest vergroot worden, volstond een beperkte uitbreiding van de ingenomen ruimte.

Commentaar bij deze tekst is overbodig behalve misschien dat de aangehaalde cijfers en de als voorbeeld geciteerde proeven overgenomen werden uit officiële studies of vorserswerk van organismen waarvan de ernst niet in twijfel kan getrokken worden. Waarvan akte.

Nieuwe gezichten...

... in onze handelsvertegenwoordiging te Parijs

Enige tijd voor de vakantie werd de heer L. Kruchten die de NMBS te Parijs vertegenwoordigde, op pensioen gesteld na een loopbaan waarin hij hoog opgeklimmen was in de hiërarchie.

De heer Kruchten was sedert 1952 in dienst in de Franse hoofdstad en in 22 jaar tijds was hij erin geslaagd om met de SNCF en met de Franse cliënteel van de Belgische spoorwegen zeer nauwe contacten te leggen.

De heer A. Dury heeft hem opgevolgd bij onze zuiderburen. Dit gebied is hem niet onbekend, aangezien hij vóór 1955 als onderbureauchef aan het agentschap te Parijs verbonden was geweest. Alvorens naar het vertrekpunt, Parijs, terug te keren, was de heer Dury achtereenvolgens NMBS-vertegenwoordiger te Londen en te Luxemburg, waar hij voorlopig nog de leiding heeft van het agentschap.

Moge hij vruchtbaar werk leveren in een functie waarin zijn reeds lange ervaring hem ongetwijfeld baat zal brengen.

Even herinneren aan zijn adres :

De heer A. Dury
Directeur de l'Office de la SNCB
Boulevard des Capucines, 21
75 Parijs II



... en bij de Handelsdirectie

Aan het hoofd van de handelsdirectie verschijnen er ook twee nieuwe gezichten. De Heren Marnef en Boonen werden inderdaad onlangs tot hoofdinspecteur bevorderd.

De heer Boonen volgt de heer De Haeck op en zal de dienst van de „goederen” leiden, terwijl de heer Marnef de heer De Smet (benoemd tot directeur der financiële diensten) aan het hoofd van de dienst „reizigers” zal vervangen.

De heer Lokker, hoofdinspecteur sedert 1972, heeft thans de leiding over de dienst „algemene zaken en stukgoed”.



M. BOONEN



M. MARNEF

En een nieuw organigram

Wij nemen deze gelegenheid te baat om op de keerzijde het nieuwe organigram van de Handelsdirectie te publiceren dat vrij grondig werd gewijzigd.



HANDELSDIRECTIE

M. LOKKER
DIENST 61
ALGEMENE ZAKEN
EN STUKGOED

AFDELING 61.1
ALGEMENE
PROBLEMEN VAN
DE DIRECTIE

M. RIGA

AFDELING 61.2
PUBLICITEIT
DOUANE - WET-
GEVING - BETWISTE
ZAKEN GOEDEREN

M. SERGIJSELS

AFDELING 61.3
STUKGOED
NMBS-COLLI

M. PEETERS

AFDELING 62.1
SPECIALE
TECHNIEKEN EN
SPOORWEG-
TRANSPORTEN
FILIALEN
STAANGELD

M. MAINIL

M. HEINEN
M. VANLAETEM

ADJUNCTEN 61.1

M. CRIEL

ADJUNCT 61.2

M. WIJNANT
M. RAES

ADJUNCTEN 61.3

M. SMOLDERS

ADJUNCT 62.1

61.11
SECRETARIAAT

M. HEINEN

61.21
PUBLICITEIT

M. LANCKMAN

61.31 (C1)
TARIEVEN
BINNENVERKEER
PROSPECTIE

62.11
BIJZONDER VER-
VOER - OVEREEN-
KOMSTEN MET OPEN-
BARE BESTUREN

M. LUCAS

61.12
ORGANISATIE

M. CHAMPLUVIER

61.22
DOUANE EN
FISCALE ZAKEN

M. MASSART

61.32 (C2)
RECHTSTREEKSE
INTERNATIONALE
TARIEVEN
TCEX - AEST

62.12
TRANSCONTAINERS
SPOOR-
WEGTECHNIEKEN

M. SMOLDERS
M. X.

61.13
INFORMATIE-
VERWERKING

M. VANLAETEM
M. DECOSTER
M. DUJEU

61.23
BETWISTE ZAKEN
GOEDEREN
(GEEN TARIEF-
KWESTIES)

M. CRIEL
M. ERAUW
M. WANGNEUR

61.33 (C3)
POSTCOLLI

62.13
P.-WAGENS EN
WAGENS MET
TEMPERATUUR-
REGELING

M. BETERMIER

61.14
HANDELSAGENT-
SCHAPPEN
ORGANISATIE
VAN DE
VERKEERSWERVING

M. DE KONINCK

61.24
VERVOER-
WETGEVING
REGLEMENTERING
EGKS-EEG
SPECIALE STUDIES

M. COMPERE

61.34 (C4)
OPZOEKINGEN
COLLI

62.14
STAANGELD

M. VANDERPOEL

61.15
INSPECTIE
M. FRIES
M. NOYNAERT
M. VAN DAMME

61.35 (C5)
FACTURERING BTW

M. DE HAECK
HANDELSDIRECTEUR

M. BOONEN
DIENST 62
GOEDERENVERKEER
PER WAGEN-
LADINGEN

M. MARNEF
DIENST 63
REIZIGERS

AFDELING 62.2
INTERNATIONAAL
VERKEER : TARI-
EVEN EN CON-
TACTEN MET DE
NETTEN
M. VANKEER

AFDELING 62.3
MARKETING EN
VERKOOP BINNEN-
VERKEER TARIEVEN
M. MORTAIGNE

AFDELING 63.1
MARKETING
M. X.

AFDELING 63.2
VERKOOP
M. GOVERS

AFDELING 63.3
AANVERWANTE
DIENSTEN
M. BUSKENS

M. MULLIE

ADJUNCT 62.2

M. CORNETTE
M. MONTANGIE

ADJUNCTEN 62.3

M. PARDON

ADJUNCT 63.1

M. LEGENDRE

ADJUNCT 63.2

M. DERRE

ADJUNCT 63.3

62.21
BENELUX
GROOT-BRITTANNIE

M. DE SITTER

62.31
SECTORBEHEER
MARKTSTUDIES
VERKEERSWERVING
M. CORNETTE
METAALPRODUKTEN
M. COUNET
VASTE-, VLOEIBARE- EN
GASVORMIGE BRAND-
STOFFEN
M. DE POOTER
CHEMISCHE PRODUKTEN
MESTSTOFFEN
M. SEGERS
LANDBOUW- EN
VOEDINGSPRODUKTEN
M. X.
GROEFPRODUKTEN,
KALK, CEMENT, GLAS,
KERAMIEK
M. X.
HOUT, PAPIER, TEXTIEL,
MACHINES, WEG-
VOERTUIGEN

63.11
BEHEER VAN DE
PRODUKTEN

M. PARDON
M. X.
M. PULINCKX

63.21
ALGEMENE
VERKOOP

M. DESWEEMER

63.31
BUFFETTEN
RESTAURATIE

M. COLLART

62.22
FRANKRIJK - ITALIE
PORTUGAL - SPANJE
ZWITSERLAND

M. TELLIER

63.12
COMMERCIEEL
ONDERZOEK

M. EVERAERT
M. X.

63.22
SPECIALE
VERKOOP

M. METENS

63.32
CONCESSIES

M. GRAUWELS

62.23
DUITSLAND (D.B.)
OOSTENRIJK - CEN-
TRAAL- EN OOST-
EUROPA - BALKAN-
LANDEN - NABIJE
OOSTEN
SCANDINAVIE
M. CUYPERS

62.32
ALGEMENE STUDIES
ALGEMENE
TARIEVEN

M. BORGHART
M. DE RIJCK

63.13
BINNENVERKEER

M. DE CORTE

63.23
TOERISME
EUROPABUS

M. de CHAFFOY

62-24
GEMEENSCHAPPE-
LIJK FRANS-
BELGISCH BUREAU

M. MULLIE
M. X.
M. DELAHAYE

62.33
COMMERCIEEL BEHEER
VAN HET SPOORWEG-
MATERIEEL GOEDEREN
VERBINDINGSSPOREN
VERHURINGEN

M. LUYCX

63.14
BETWISTE ZAKEN
(GEEN TARIEF-
KWESTIES)
DOUANE - CONTROLE

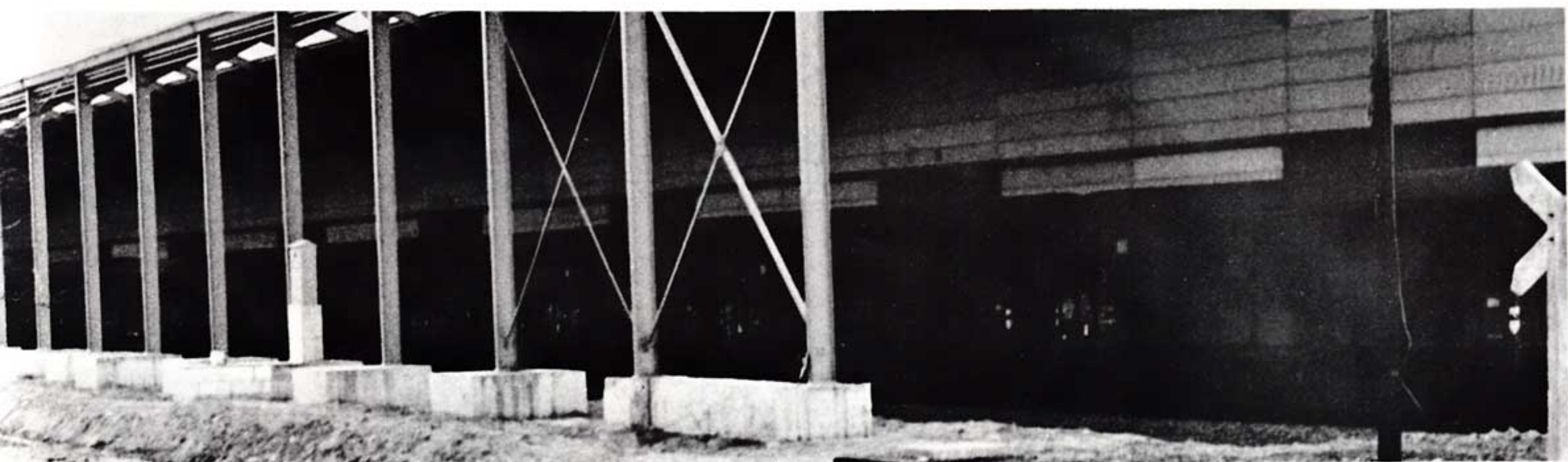
M. GHIJS

63.23
PROSPECTIE EN
ONTHAAL

M. MAGOTTEAUX
M. VOLDERS
M. X.

62.25
ADMINISTRATIEF
BUREAU VAN AF-
DELING 62.2
M. DE JONGHE

62.34
ADMINISTRATIEF
BUREAU VAN AF-
DELING 62.3
M. DE VISSCHER



aan de poort van het net:



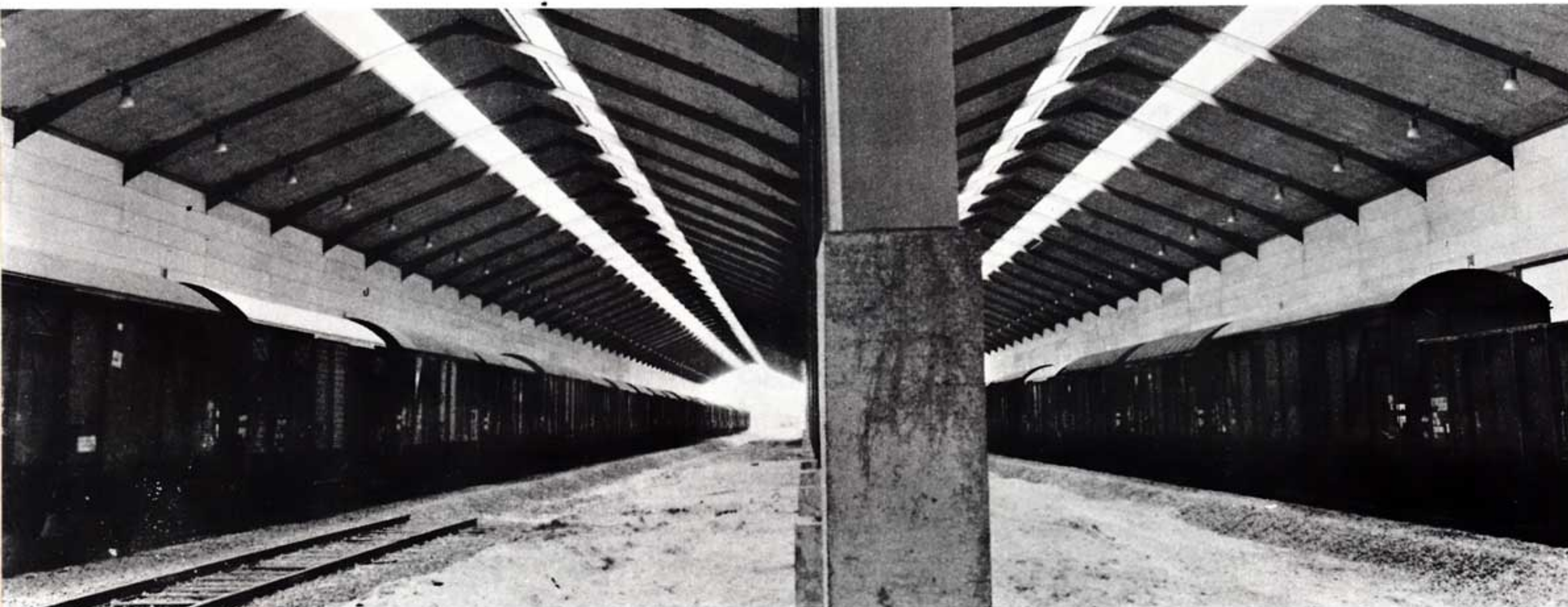
Socomanex

Op een plaats waar drie landen aan elkaar grenzen, niet ver van Herbesthal en Welkenraedt, ligt Montzen. Een goederenlijn van het Belgische net geeft er aansluiting op een lijn die door onze Duitse burens wordt geëxploiteerd. Een grens vergt formaliteiten, douane, controle en derhalve aanwezigheid van tussenpersonen aan wie door afzenders en geadresseerden gewoonlijk wordt opgedragen te zorgen voor de zendingen en formaliteiten te vervullen.

De spoorweg

Tussen Herbesthal, Welkenraedt en Aken hebben de expediteurs op die verkeersdraaischijf de plaats uitgekozen die voor de uitvoering van hun taak het best geschikt was, rekening houdend met de door de spoorweg of hun opdrachtgevers uitgestippelde verzendingsroutes.

Volgens de leiders van de betrokken bedrijven beschikken ze in de streek niet over afdoende middelen om hun activiteit verder harmonisch uit te breiden. Derhalve moesten ze de mogelijkheden daartoe



SOCOMANEX



scheppen. Ze deden een beroep op de bevoegde overheden om een groot plan te verwezenlijken: het openen van een entrepot te Herbesthal. Verscheidene van die firma's sloegen daarom de handen ineen.

Waarom Montzen ?

Wegens de sluiting van de lijn Aken-Zuid en de omleiding van al de wagens via Montzen, ingevolge wijzigingen aan de verzendingsroutes, werd van het oorspronkelijke idee afgestapt. Bovendien was men in Herbesthal niet te ruim behuisd. Waarom dan niet Montzen gekozen, om daar samen een centrum voor ontvangst, opslag en verzending met coöperatief beheer op te richten ?

Er werd een bijeenkomst belegd met de expediteurs uit de streek, de NMBS en de gemeente. Het resultaat was dat er door vijf firma's een bouwmaatschappij werd opgericht. Overeenkomsten werden gesloten met de openbare overheid, een terrein werd aangekocht en een gebouw werd opgetrokken waarop in reusachtige letters de naam van de nieuwe maatschappij prijkt: SOCOMANEX.

Laten we de details buiten beschouwing; het gebouw staat er, het is sedert 15 oktober 1974 in gebruik en de spoorweg is er aanwezig. Het entrepot (met inbegrip

van het openbaar gedeelte) heeft een U-vorm. Tussen de twee benen lopen twee sporen onder een overdekte hal langs perrons met een totale lengte van 600 m. In de toekomst kunnen er nog 2 sporen bijgelegd worden.

Coöperatieve vennootschap

Door wie worden die installaties nu gebruikt ? In de eerste plaats door de vennoten, de eigenaars: Ziegler & Co., Louis Ghemar, Mond & Co., Agence Continentale et Anglaise en Jennesco, vijf investeerders die ieder een oppervlakte hebben in beslag genomen die in verhouding staat tot hun inbreng. De douane heeft er haar intrek genomen in voorlopige kantoren. En ook de spoorweg beschikt er over een gedeelte van de bebouwde oppervlakte. In de praktijk kan die lijst gewijzigd worden. De oprichting van de coöperatieve vennootschap biedt ook andere maatschappijen de mogelijkheid om tot de huidige groep toe te treden.

Het aldus opgerichte entrepot zal in de omgeving van Montzen niet alleen staan. De Société Provinciale d'Industrialisation heeft de grenzen vastgelegd van een zone voor de vestiging van dienstverleningsbedrijven, waar nu de zowat 27 hectaren moeten aangelegd worden. Laatstgenoemde maatschappij heeft het ontstaan van

Socomanex trouwens van nabij gevolgd en heeft daarbij de rol gespeeld die voor een dergelijk organisme is weggelegd.

Stukgoedverkeer

Het verkeer omvat zowel stukgoedzendingen als wagenladingen.

Een groot deel van de zendingen bij aankomst komt uit Duitsland en Oostenrijk, maar ook uit de Oosteuropese landen: Bulgarije, Roemenië enz. Dit ruilverkeer met communistisch gezinde landen zou trouwens nog moeten toenemen, gelet op de inspanningen die de Westerse landen daartoe op handelsgebied doen. Er is bovendien ook uitvoerverkeer, dat evenwel niet zo omvangrijk is.

Socomanex heeft ook te maken met vervoer van bijzondere aard. In dat verband kunnen we de zendingen didactisch materieel voor Iran vermelden, die Louis Ghemar voor zijn rekening neemt, en ook de massale aanvoer van 8 miljoen lege flessen, waarvan Ziegler & Co., in het begin van het jaar, een gedeelte moest opslaan, om de voorraden bij de geadresseerde niet te moeten opstapelen. Dit is trouwens een vrij belangrijk aspect van de activiteit van Socomanex: de opslag. Met het oog daarop hebben de vennoten onder elkaar meer dan 21 000 m² opslagruimte verdeeld, waarvan 8 000 m² onder douanetoezicht, met de mogelijkheid tot 4 meter hoogte te stapelen.

De start

Wanneer het openbaar entrepot klaar zal zijn (op dit ogenblik „lenen” de deelnemers daartoe enige ruimte aan de gemeente), zullen de installaties in totaal 40 000 m² beslaan. Een 35 meter brede weg omheen het gebouw biedt ruimte voor het verkeer van de wegvoertuigen, die dank zij hoogteregelaars waarmee de periferische perrons zijn uitgerust, op vrachtwagenhoogte gelost en geladen kunnen worden.

De 3000 ton spoorwegzendingen die tussen 15 oktober en 31 december 1974 werden verwerkt, zijn maar een peulschil in vergelijking met de mogelijkheden die de onderneming biedt. Het gebouw was toen nog niet voltooid, vanaf de ringweg zag men nog niet veel en de gemeente wachtte met haar actieve deelneming tot de kredieten vrijkwamen. Het complex startte in ongunstige conjuncturele omstandigheden. Maar het staat er, het is enig in zijn soort, het is aan de moderne technieken en behoeften aangepast, het is ontstaan door het initiatief van een groep maatschappijen en kan gebruikt worden door andere partners. Het zijn troeven die veel beloften inhouden.





naar het Verre Oosten onder Belgische vlag

Die oranje containers met het merk FB zijn de eerste van een belangrijke partij waarvan de levering in het begin van juni te Antwerpen is begonnen.

La Brugeoise et Nivelles had er immers de spoorweg mee belast, een eerste contingent van de zowat 7 000 door de Services Franco-Belges bestelde „kisten” naar hun bestemming te voeren. Die massale bestelling kan verrassing wekken: 7 000 containers ineens ... hoed af!

Ze maakt in feite deel uit van een groot-scheeps programma dat in zeevaartkringen als een belangrijke gebeurtenis wordt aangezien.

Belgische vlag

In december van vorig jaar, na elf maanden onderhandelingen, werd de maatschappij Belgian Far Eastern Lines (bestaande uit Ahlers Lines, de Compagnie Maritime Belge et Bocimar) erkend als lid van de Far Eastern Freight Conference (zeevaart-conferentie van het Verre Oos-

ten) die het verkeer tussen Noord-Europa en de „Far East” beheert.

Het was dus de eerste maal dat een Belgische rederij erin slaagde met die verre landen een zeevaartverbinding onder onze driekleur tot stand te brengen.

De leden van de groep beschikten daartoe enkel over „traditionele” schepen, die niet in aanmerking kwamen voor het vervoer van containers. Nu blijkt de kist waarmee men thans zo goed vertrouwd is, hoe langer hoe meer het ideale vervoermiddel te zijn. Na de stichting van de Maatschappij „Services Franco-Belges” met een grote Franse rederij, de „Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis”, sloten de partners „slot exchange” akkoorden af met de CY TUNG, een Oosterse rederij. Met andere woorden, FBS beschikt nu in containerschepen over een ruimte waarin de goederen worden geladen die haar werden bezorgd.

Een groot consortium

FBS sloot heel spoedig akkoorden af met de K Line (Karwasaki), Oriental Overseas Container Line (OOCL) en Neptune Oriental Line (NOL) om een groot consortium te vormen dat onlangs onder de benaming „ACE Group” te Londen werd opgericht. Aldus werden aan vier grote groepen van rederijen nieuwe mogelijkheden geboden. In de eerste plaats zal elke groep één of meer gloednieuwe containerschepen als inbreng in een gemeenschappelijke vloot ter beschikking stellen: Services Franco-Belges drie, CY TUNG (OOCL) en NOL elk twee en K Line een achtste. Behalve het schip van K Line (1950 eenheden) kunnen ze alle ongeveer 1500 containers van 20 voet aan boord nemen.

Die gemeenschappelijke vloot vormt een belangrijk element: daar de omlooptijd van de schepen in de verbinding Europa-Verre-Oosten 60 tot 70 dagen bedraagt, moet men wel degelijk over 8 schepen beschikken om wekelijks een afvaart en een terugvaart aan te bieden, wat noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de vraag om vervoer tussen de twee werelddelen.

Toch zelfstandig

Iedereen blijft eigenaar van zijn schepen en van zijn containers. Bovendien blijven de partners op technisch vlak en op het stuk van marketing zelfstandig.

Het belang van het consortium schuilt in de verruiming van de akkoorden betreffende de verdeling van de lading onder al de leden: elke week zullen de vier rederijen over een gedeelte van het afvarend schip kunnen beschikken.

Die samenwerking zal ook leiden tot het gebruik van gemeenschappelijke „terminals” in de verschillende aanlegplaatsen. Samengevat kan men zeggen dat de leden van het consortium „ACE group” de bedoeling hebben de voordelen van de „containerisatie” volledig te baat te nemen: snelle behandeling, betere laadmogelijkheden, merkkelijk snellere aan-huisbediening, betere beveiliging van de goederen enz.

Het gemeenschappelijk gebruik van de schepen zal ze in staat stellen het afvaart-ritme te verbeteren en aldus de meeste expediteurs voldoening te schenken.

Een belangrijke reconversie

Al beperken ze de omvang van hun conventionele vloot (nu 11 schepen voor de Services Franco-Belges) ze zullen deze niet helemaal opgeven. Het komt er immers op aan de periferische havens te

bedienen — dit zijn de havens zonder containerterminal — en te zorgen voor het vervoer van goederen die wegens hun afmetingen niet in containers kunnen verzonden worden.

De ondernomen reconversie vergt grondige wijzigingen in hun werkmethode. In de eerste plaats moeten ze beschikken over het nodige materieel, schepen en containers (ook speciale eenheden). Wij hebben gezien dat ze daar druk mee bezig zijn.

Verder moeten ze, te land over een passende accommodatie beschikken, zowel in de haven voor het overladen en het opslaan, als in het binnenland, om de containerisatie te bevorderen en de verrichtingen sneller en vlotter te laten verlopen.

In België is die accommodatie voorhanden: Antwerpen heeft een terminal, opslagruimten en materieel waarmee snel kan gewerkt worden; het hinterland is evenmin benadeeld.

Tenslotte moeten ze nieuwe werkprogramma's opmaken om de verzending van de „kisten” administratief te kunnen volgen en om aan hun handelsdiensten de onmisbare energie te geven om de schepen vol te laden.

De techniek van de containerisatie kan niet worden vergeleken met die van het traditioneel vervoer. Als men bedenkt dat tussen Europa en de U.S.A. viermaal daags door een computer staten met de positie van elke container worden opgemaakt, weet men meteen dat een container een kostbaar stuk is: hij is duur, hij moet worden beschouwd als een authentiek transportvoertuig en moet daartoe beantwoorden aan alle nuttige criteria inzake stevigheid, zindelijkheid, enz...

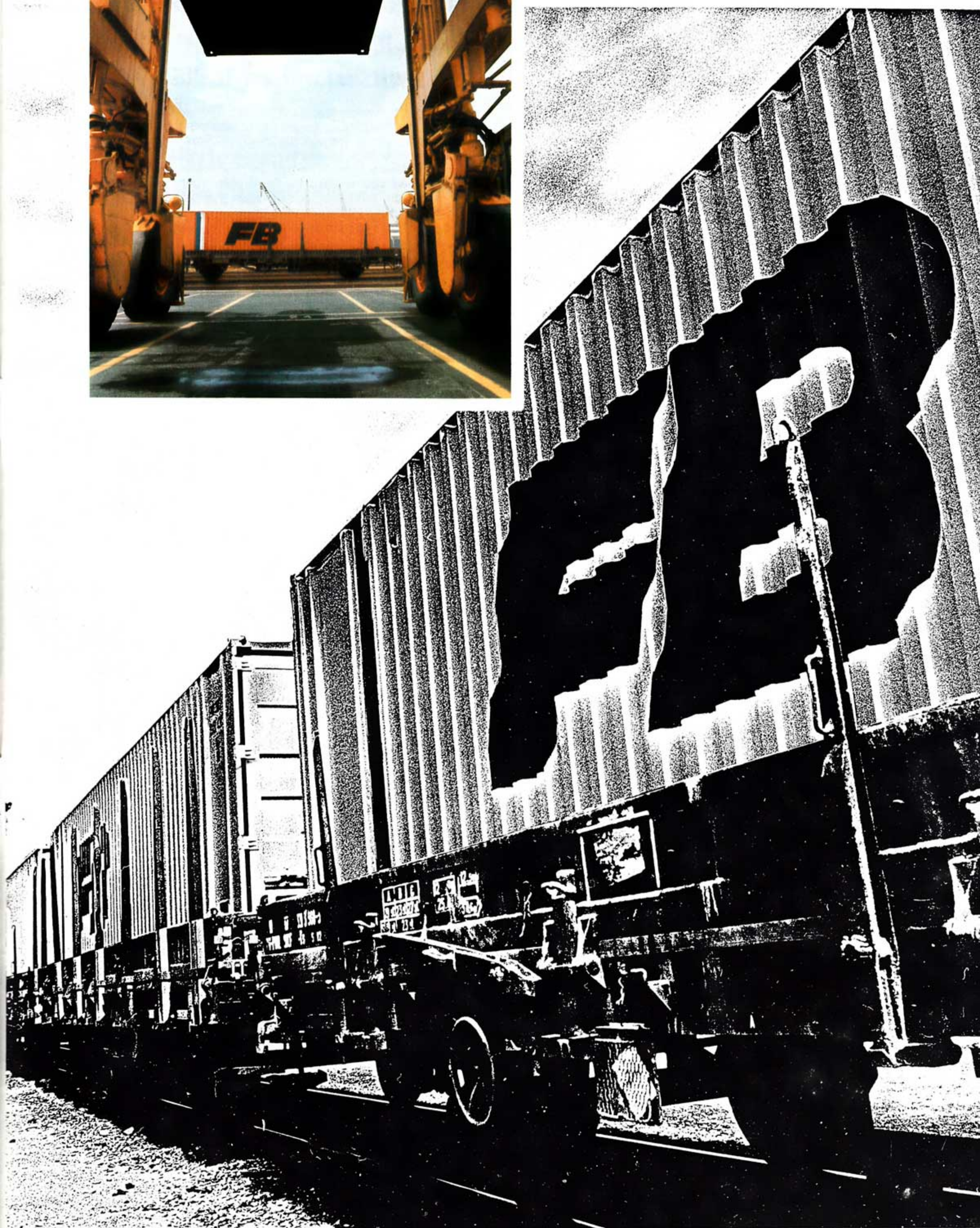
Grootse verwachtingen

Antwerpen zal zonder enige twijfel voordeel doen met de ingebruikneming van die zeevaartlijn en met de aanwezigheid van het consortium op haar kaden. Dank zij de akkoorden met CY TUNG heeft men tot dusver reeds een bevredigend verkeer kunnen noteren. De volledige uitwerking van de operatie zal echter pas in 1977 tot uiting komen, wanneer de acht nieuwe schepen in de vaart zullen zijn. Het hele land zou door die vooruitgang moeten gediend worden, door een uitbreiding van het handelsverkeer en ook van het vervoer. Bovendien zijn nog andere landen bij dat verkeer betrokken.

Voor de spoorweg, van zijn kant, schuilt daarin de belofte van meer verkeer. Hij is in staat om zijn aandeel van dat vervoer te land te verwerken. Hij biedt inderdaad mogelijkheden. In Antwerpen is de spoorweg met 800 km lijnen aanwezig op elke kade. In het hinterland noteert men op de terminals — zoals we hiervoren gezien hebben — een groeiende activiteit, waaruit blijkt dat de cliënteel tevreden is over de dienst.

De snelle verbindingen met de buurlanden door middel van gesloten treinen vormen een ander voordeel. Met de medewerking van de maatschappij Intercontainer (zie aangesloten netten) en haar Belgische afgevaardigde Interferry heeft de NMBS de exploitatie van die lijnen snel, vlot en veilig kunnen maken waardoor deze bijzonder geschikt zijn voor de organisatie van de aan- en afvoerritten.

Overigens heeft de spoorweg sedert het gebruik van de eerste kisten de evolutie van de container op de voet gevolgd en dit experiment kan vruchtbaar zijn voor al diegenen die bij het probleem betrokken zijn.





Elektronische plaatsbespreking

Uitbreiding van het net tot Zwitserland en Italië

Sedert 1971 kunnen we, dank zij het EPA-systeem (Elektronische Platzbuchung Anlage), op een zeer eenvoudige wijze onze plaatsen bespreken in treinen die door vijf verschillende netten worden samengesteld. In een vorig artikel handelend over dit onderwerp drukten we de hoop uit dat het stelsel een groter toepassingsgebied zou vinden. Dit is nu een voldongen feit: de Zwitserse en de Italiaanse spoorwegen hebben zich bij de eerste vijf gevoegd.

Hoe gaat men tewerk?

Tot dusver staan in België elf stations (Brussel-Noord en Zuid, Antwerpen-Centraal, Berchem, Hasselt, Gent-St.-Pieters, Oostende, Luik-Guillemins, Namen, Charleroi-Zuid en Bergen) en 35 reisbureau's door middel van een elektronische terminal in verbinding met het te Frankfurt gevestigde centrale EPA-geheugen.

De verrichtingen zijn zeer eenvoudig. Wanneer een reiziger een plaats aanvraagt, codeert de bediende een reserveringskaart en steekt ze in de terminal die de gegevens naar de computer doorseint. Na een tiental seconden heeft men reeds een antwoord. Is de plaats vrij, dan wordt de reserveringskaart afgegeven; is ze bezet, dan tracht men een andere oplossing te vinden en wordt de dialoog met de computer voortgezet tot de reiziger voldaan is.

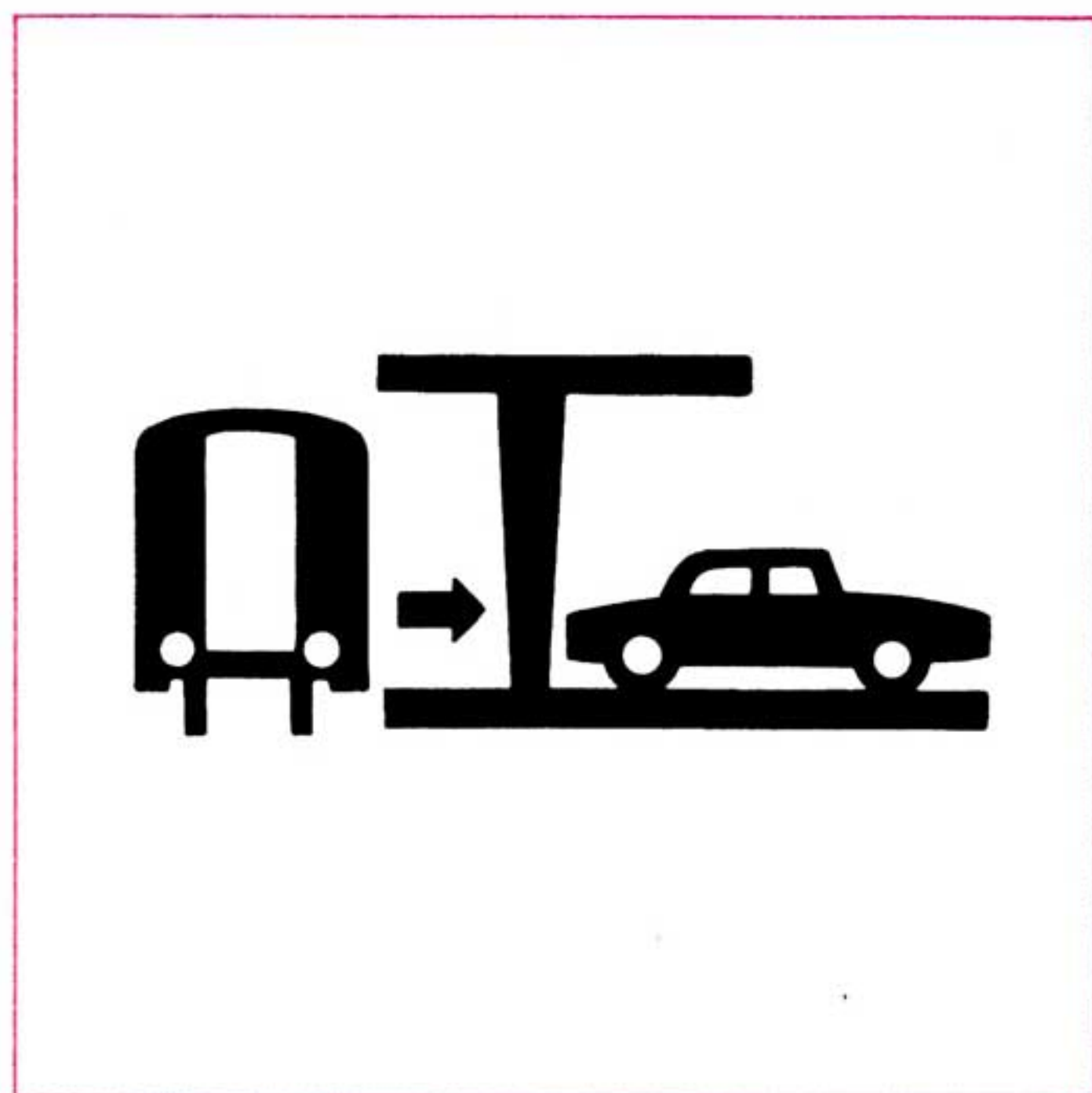
De voordelen van het EPA-systeem zijn opmerkelijk: in de eerste plaats is er een aanzienlijke tijdswinst daar briefwisseling, telefoongesprekken of telexberichten met het station dat de trein beheert overbodig zijn. De reiziger heeft meteen ook minder kosten. Dergelijke verrichtingen kunnen inderdaad duur uitvallen (denk maar aan de prijs van een telexbericht). Bovendien kan men dank zij het onmiddellijke antwoord dadelijk nieuwe voorstellen doen, wat vooral bij een nakend vertrek van groot belang is. Vergissingen tenslotte zijn met de computer praktisch uitgesloten. Alleen bij het coderen van de gegevens zijn er fouten mogelijk.

Nieuw is, dat nu ook de Zwitserse en de Italiaanse systemen met dat net verbonden zijn. Reizigers kunnen dus plaatsen reserveren in treinen die door de stations van 7 Europese netten worden samengesteld.

De operatie kostte tijd en vergde zeer zorgvuldige studies. De informatietalen van de drie onderling verbonden computers moesten immers met elkaar in overeenstemming gebracht worden. De informatici hebben deze taak met succes volbracht.

Er moet evenwel tijdelijk voorbehoud worden gemaakt met betrekking tot het Italiaanse systeem: plaatsen voor kleine groepen of bedplaatsen worden niet via de computer gereserveerd; bovendien zijn nog niet alle Italiaanse stations waar internationale treinen samengesteld worden met een terminal uitgerust. Maar nieuwe uitbreidingen en andere verbindingen worden thans bestudeerd.

In de praktijk moet U zich, om snel te reserveren, tot een loket in een van de hierboven vermelde stations of tot een reisbureau richten. Wacht echter niet te lang: de computer werkt wel snel maar hij kan toch niet verhinderen dat een trein reeds lang voor het vertrek volgeboekt is.



Trein + auto

Zakenlui — en anderen — zijn reeds lang vertrouwd met de trein. Normaal, want voor hen is de keuze niet moeilijk: de trein brengt de reiziger fit en monter op zijn bestemming.

De spoorwegen hebben zeer juist ingezien dat dit een eerste vereiste is en hebben de dienstregelingen erf het comfort daarop afgestemd.

Ze zijn nog verder gegaan: met de formule „trein + auto” bieden ze de cliënten een „compleet” vervoersysteem aan dat de voordelen van auto en trein combineert.

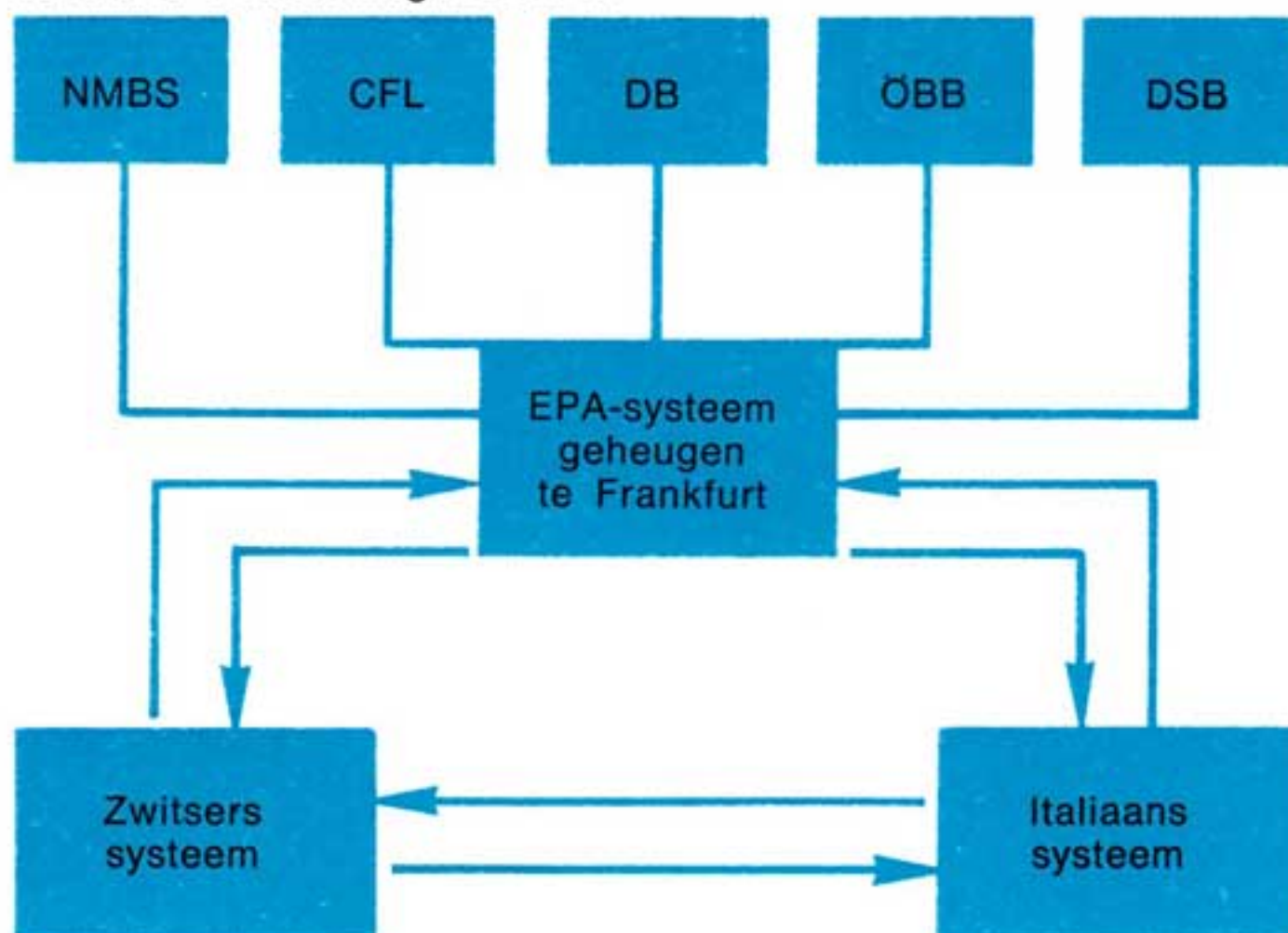
Waarom?

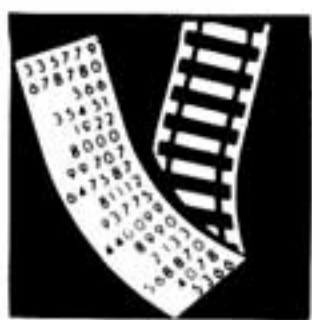
Omdat de auto voor de zakenman onmisbaar is. Hij mag niet achterop geraken op zijn tijdschema, zijn dagindeling vereist een grote bewegingsvrijheid. Bij een zakenreis is elk bezoek, elke afspraak belangrijk.

Het is bovendien zoveel gemakkelijker. De fijnproever onder je cliënten neem je met „je eigen wagen” mee uit eten. Je gaat naar je hotel terug als het je past. En tussen twee afspraken in neem je even wat ontspanning en ga je een mooi plekje bekijken. Vóór het vertrek bespreek je in het inlichtingskantoor van het station een auto. De NMBS seint het door aan AVIS. Bij de aankomst van de trein staat de auto voor je klaar.

Het spreekt vanzelf dat AVIS, de verhuurfirma, rekening heeft gehouden met al wat je kan overkomen: defect, aanrijding. In het huurcontract is vermeld wat je in dat geval te doen staat. Het bevat alle bijzonderheden nopens de gesloten verzekering, de condities die zullen uitgevoerd worden en de modaliteiten van terugbezorging van het voertuig.

De buitenlandse bezoekers — jouw bezoekers — stellen misschien veel belang in deze formule. Jij wellicht ook. Maak dus goed gebruik van wat in dit tijdschrift zit. Het geeft al de nodige praktische inlichtingen.





Een rechtstreeks Frans-Belgisch tarief Nieuwe prijzen in oktober

Sinds 1 februari II. wordt het rechtstreeks tarief tussen Frankrijk en België toegepast.

Dit tarief, en dat hebben we destijds beklemtoond, is een mijlpaal op het domein der bevrachting van de goederentransporten per spoor. Geen grenzen meer, een gestandaardiseerde indeling van de goederen (Gemeenschappelijke Nomenclatuur der Goederen), een rechtstreekse prijs uitgedrukt in de munt van beide landen, één enkele schaal aanpassing per jaar (uitgezonderd bij schommeling van de wisselkoersen met meer dan 5%)... Dat zijn voordelen die de gebruikers waarderen.

Ook het samenstellen van dergelijke tarieven in samenwerking met andere landen wordt voorbereid. U ziet, er komt schot in. In de toekomst zal dus iedereen voor de meest gebruikte verbindingen en voor de meeste goederen gemakkelijk de kostprijs van zijn transport kunnen berekenen. Deze berekeningen kan men trouwens reeds zelf maken voor het vervoer tussen Belgische en Franse stations. Met de aanduiding van de prijzen in beide munten geen wisselproblemen meer voor verzender en bestemming.

Terloops wijzen wij erop dat de tarieven van het Frans-Belgisch verkeer op 1 oktober zullen aangepast worden. De koersstijging is 10% op de bedragen in Franse frank. Op de prijzen in Belgische frank is, ingevolge de wisselkoersen, de stijging geschat op $\pm 13,5\%$.

De volgende aanpassing is voorzien voor 1 oktober 1976, tenzij een regeringsmaatregel (vb. in verband met devaluatie of revaluatie) de verhoudingen te gevoelig zou wijzigen.

Wij houden onze lezers op de hoogte.

We beschikken niet over uw volledig adres

Voortaan dient ook het nummer van uw brievenbus vermeld op al de u toegestuurde briefwisseling... althans indien u in een gebouw met meer dan vier bussen woont.

Bent u in dat geval?

Gelieve ons dan deze onontbeerlijke aanduiding te bezorgen.

Dit is heel eenvoudig. U vraagt op uw postkantoor de daartoe bestemde kaartjes, u vult er een in en stuurt het naar ons adres. Dit kaartje dient niet gefrankeerd. Dank bij voorbaat.

Uw stukgoedzendingen naar Frankrijk en verder gelegen landen

Dank zij onze brochure „Uitvoer per spoor” hebben tal van expediteurs hun stukgoedverkeer naar het buitenland uitgebreid. Met die brochure worden de formaliteiten voor de cliënteel heel wat gemakkelijker. Het was logisch dat ook aan de snelheid van de verzending iets ernstigs werd gedaan.

Sedert 5 mei 1975 is dit zo voor colli naar Frankrijk en de verder gelegen landen. Door NMBS-COLLI en SERNAM (Service National des Messageries de la SNCF) werd er een nieuwe organisatie uitgewerkt.

De zendingen worden vanuit al de aannemingscentra van de NMBS op de dag zelf dat ze verstuurd worden, in het station Brussel Thurn en Taxis verzameld.

Dat station is dagelijks door rechtstreekse treinen verbonden met acht Franse stukgoedcentra, die het hele land bedienen: Paris la Chapelle, Saint-Quentin, Lille Saint-Sauveur, Rouen R.G., Toulouse Raynal, Lyon Guillotière, Strasbourg Ville en Bâle SNCF. Vanuit laatstgenoemd station worden de zendingen doorgezonden naar Zwitserland en Italië, terwijl Lyon Guillotière voor de verzendingen naar het zuiden (Italië en Spanje) instaat.

De bij de uitvoer vereiste douaneformaliteiten die niet in het station van vertrek hebben plaatsgehad worden in Brussel Thurn en Taxis vervuld; de nieuwe organisatie schakelt immers elk oponthoud aan de grens uit.

De douaneformaliteiten bij invoer in Frankrijk worden in acht gespecialiseerde stukgoedcentra vervuld; vandaar gaan de zendingen dan naar de wegcentra die de cliënteel bedienen.

Er is ook een gelijkaardige organisatie in de andere richting: de naar België uit te voeren Franse colli worden verzameld in de stukgoedcentra die dagelijks een rechtstreekse verbinding onderhouden met onze gespecialiseerde stations Moeskroen, Erquelines, Brussel Stapelplaats en Antwerpen Stapelplaats.

Voor alle nadere inlichtingen kunnen belangstellenden zich tot NMBS-COLLI wenden.

Twee adressen onthouden:

— NMBS-COLLI, Bureau C2,
Frankrijkstraat 85, 1070 BRUSSEL
Tel.: 02/523 80 80 toestel: 2824

en voor de brochure „Uitvoer per spoor”

— NMBS Handelsdirectie, bureau 61.22
Frankrijkstraat 85, 1070 BRUSSEL

*Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande
tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en
hun latere wijzigingen.*

Verantwoordelijke uitgever:

P. SERGYSELS - BRUSSEL.

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: N.V. Erasmus, Ledeborg

Foto's:

NMBS
Compagnie Maritime Belge: 13

A close-up, low-angle photograph of a train's undercarriage and wheels on tracks. The image is dominated by the dark, metallic components of the train, including the wheels and the heavy-duty frame. The tracks are made of steel rails on a bed of gravel. The lighting is warm and directional, coming from the right, which creates strong highlights and deep shadows, emphasizing the textures of the metal and gravel. The background is slightly blurred, showing more of the train and the horizon under a clear sky.

**HET SPOOR
VOOR
ZEKER
TRANSPORT**

Europese Spoorwegen