

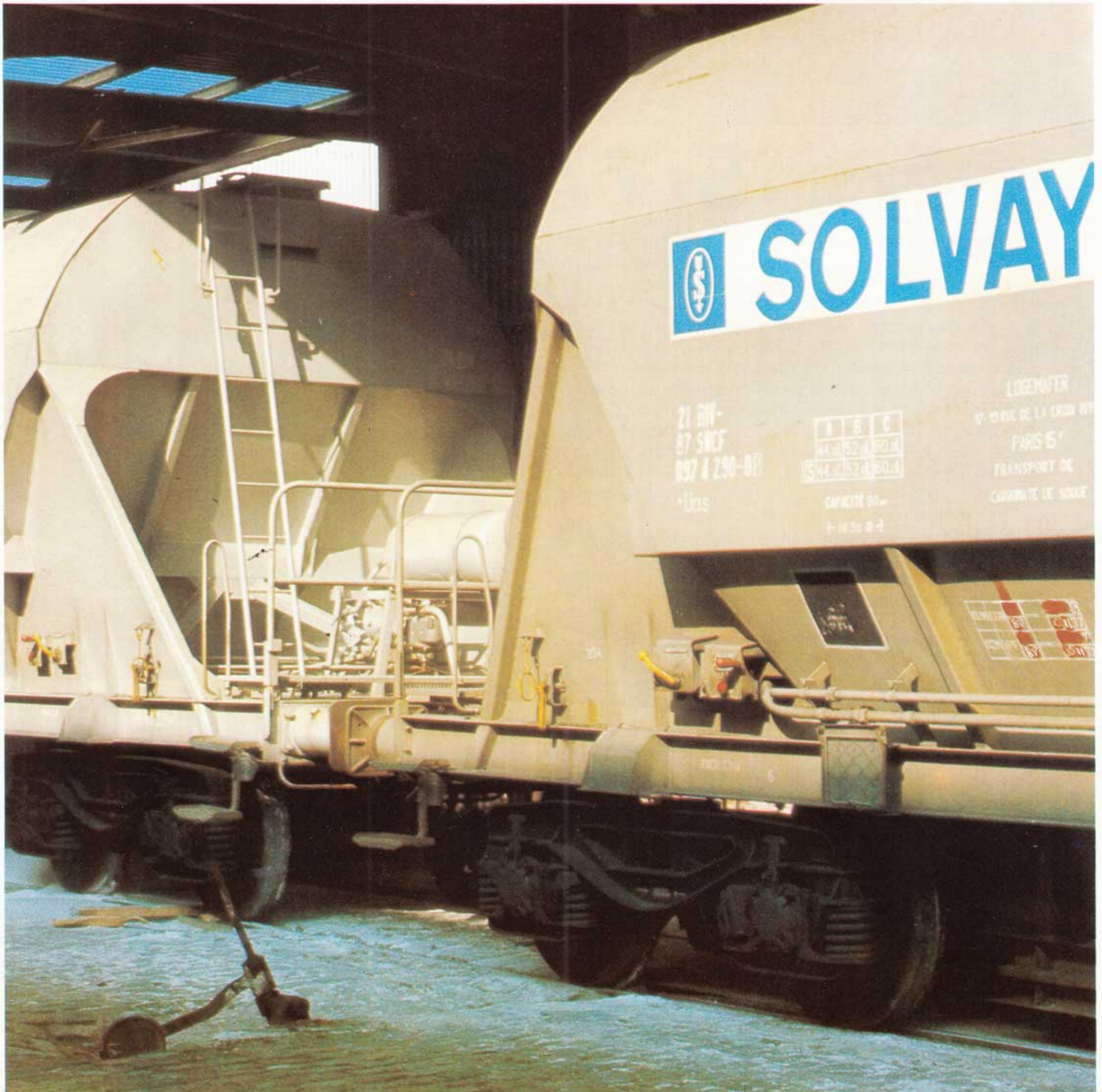
5/77 DECEMBER

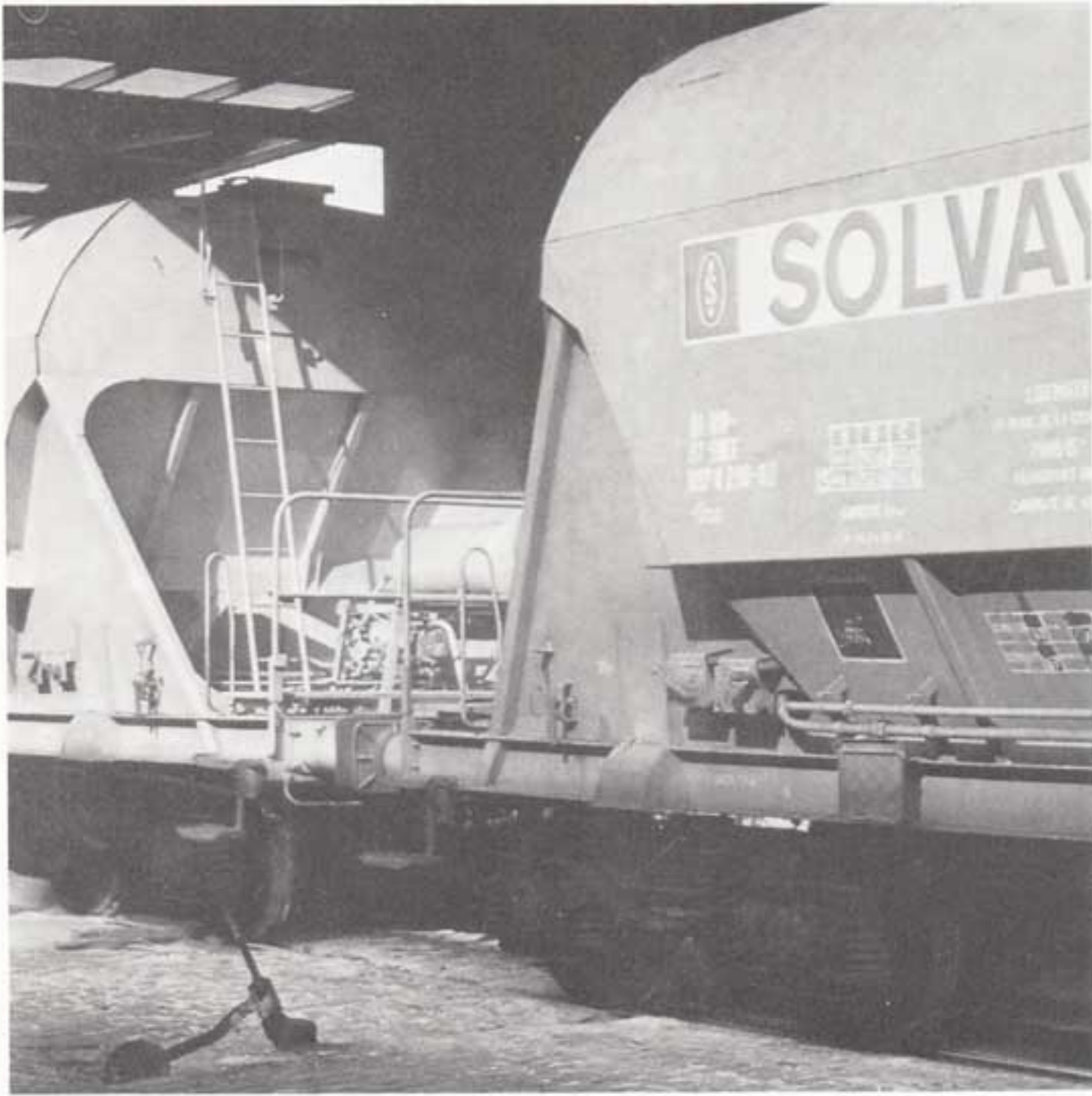
SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN





145 volledige treinen dicht natriumcarbonaat per jaar. Zie bladzijde 6 tot 8.

5/77

INHOUD



ONDERNEMING

Solvay, shipping department: 6-8
 Vervoer van Franse suikerbieten: 9-10
 Pegard, verzending naar Roemenië: 11-12



TOERISME

Trein + auto: 14



ACTUEEL

Het spoor en de waterwegen: 4-5
 Het Britse witboek: 14



TARIEF

TFBW, geen prijsverhoging: 14

SPOORNIEUWS

Hoe verplaatst u zich?

Te voet? Dat is uitstekend voor het hart.

Per fiets? Niets is geschikter om langs de plattelandswegen een zuivere-luchtkuur te gaan doen.

Per auto? Perfect voor het organiseren van goed gevulde dagtrips.

Per vliegtuig? Uitermate geschikt voor uw verre reizen.

En om naar de wintersporten te vertrekken... de trein? Inderdaad. Winterweer, treinweer!

Ook voor de trein is de weg lang, maar een gespecialiseerd bestuurder vermoeit zich in uw plaats.

De trein rijdt snel, maar in eigen bedding, zo is zijn veiligheid spreekwoordelijk.

De trein vreest geen ijzel, hij snelt door de sneeuw, en bergen zijn voor hem geen hindernis.

De trein rijdt 's nachts; een zalige droom en... je ontwaakt in vakantie.

Laat u alles regelen door een reisagentschap? Dan start uw vakantie reeds in de trein!

Winterweer, treinweer! Dat staat vast.

Wintervakantie: RAILTOUR of FTS. Probeer het eens: hun programma's lopen tot einde maart.



Wanneer ik, geachte lezer en beste klant, mij bij deze jaarwisseling, namens de N.M.B.S. tot u richt, dan is het in de eerste plaats om uiting te geven aan onze welgemeende wensen van persoonlijk geluk en voorspoed voor 1978. Ik hoop in het bijzonder dat het nieuwe jaar u het „gelukkig zijn” mag brengen waar iedereen van ons zo intens naar verlangt, maar dat wij allen steeds opnieuw moeten waarmaken.

Wij leven immers in een wereld van diepgaande en uitzonderlijke snelle evolutie waar de mens het altijd maar moeilijker heeft zichzelf in weer te vinden en hij voortdurend moet zoeken naar afdoende antwoorden op een toenemend aantal problemen.

Nog geen honderd jaar geleden — het was in 1886 — werd in een overigens uiterst mooi verzorgde en eerbiedwaardige brochure gewijd aan de vijftigste verjaring van de totstandkoming van het Belgische spoorwegwet, door een zekere Edmond CATTIEU met nadruk de vraag gesteld of wij ooit niet eens zouden gaan reizen in monsterachtige bollen afgeschoten door ontzaglijke kanonnen.

In het begin van de vijftiger jaren van deze eeuw was een dergelijk blind vertrouwen in de wetenschap, bij velen juist genoeg om onthaald te worden op hoogstens een meewarige, twijfelachtige glimlach. Sindsdien weten wij allen beter: de ruimtevaart is werkelijkheid geworden.

Ik herinner mij eveneens hoe in de jaren na de tweede wereldoorlog de Verdragen van Parijs en Rome maar hun diepe economische en sociale betekenis konden krijgen omdat de omvangrijke modernisering en de ontwikkeling van de transportsector daartoe de onmisbare ondersteuning gaven. In die context, werd trouwens de vraag gesteld of het vervoer per spoorweg nog enige toekomst had.

Sindsdien is er ook heel wat veranderd in de geesten: mede door de vele onopgeloste problemen gesteld door het individueel vervoer, is het gemeenschappelijk transport door de openbare opinie en de verantwoordelijke overheden opnieuw ontdekt geworden. De spoorwegondernemingen hebben daarop ingespeeld en zijn klaar gekomen met programma's waarvan de verwezenlijking hen in staat moet stellen de rol hen toebedeeld in het sociaal-economisch gebeuren, in de beste voorwaarden te vervullen.

Het programma van de N.M.B.S. heeft betrekking op alle facetten van de spoorweguitrusting: elektrificering van lijnen; verbeterde infrastructuur; opheffing en automatisering van overwegen; constructie van nieuwe stationsgebouwen; aanleg van parkings; aanbouw van modern materieel voor het vervoer van reizigers en goederen.

Met deze belangrijke moderniseringswerken wordt in het transport van personen de verwezenlijking beoogd van objectieven die neerkomen op een gevoelige verbetering van de dienstverlening: hogere frequentie en grotere snelheid van de treinverbindingen; nog beter comfort; bevordering van de veiligheid; meer gemak in de overstap tussen individueel en treintransport; betere bediening, ten slotte, van de grote woonkernen. Langs de weg van de revalorisatie van het openbaar gemeenschappelijk treinverkeer wil de N.M.B.S. aldus een krachtiger bijdrage leveren opdat inzake verplaatsing van personen, ook de transportsector steeds meer en meer zou kunnen beantwoorden aan de diepe verzuchting van iedere mens: beter leven.



Het verkeer van goederen wordt daarbij niet verwaarloosd. Wellicht minder opvallend, moet toch dienaangaande met nadruk gewezen worden op de voortdurende inspanning om, met gespecialiseerd vervoermaterieel en aangepaste terminale installaties, het transport van goederen per spoorweg te laten verlopen in voorwaarden van verhoogde rotatie, minder bewerkingen, uitschakeling van overladingen en meer stipte, geprogrammeerde bediening van de klant. Door de kwaliteit van haar vervoeraanbod in goederenverkeer op te trekken, wenst de N.M.B.S., niet alleen de concurrentiële positie van het vervoer per spoorweg in stand te houden, maar brengt zij tevens uitdrukking aan de bestendige zorg om haar apparatuur af te stemmen op massaal transport — functie die karakteristiek is voor het spoorwegvervoer — in ruimer internationaal verband, tegen een zo laag mogelijk gehouden kostprijs. Zij mag daarbij de overtuiging uitspreken dat dergelijk beleid volkomen in overeenstemming is met 's lands fundamenteel belang, wil zeggen een sterke economie met een zowel kwantitatieve als kwalitatieve hoge tewerkstelling.

Doch 1978 zal allicht het vierde crisisjaar worden.

En ook in het dagelijkse leven zullen wij nog onderkennen hoe onrustig en moeilijk de huidige tijden zijn, hoe brutale contestatie, geweld en zelfs terreur de vertrouwde, gevestigde waarden dreigen aan te vreten. Wie na de tweede wereldoorlog zich een nieuwe, betere wereld had ingedacht, zal zich zeker, ook nu weer eens, moeten verzoenen met de ervaring dat de mens zijn dromen niet voor werkelijkheid mag nemen.

Maar dat alles kan geen voldoende reden zijn om de toekomst niet met vertrouwen in te gaan.

De mens dient te reageren zoals het moet zijn. Het globaal sociaal-economisch gebeuren moet zich verder aanpassen. De ondernemingen en bedrijven moeten blijven getuigen van initiatief, doorzettingsvermogen en oordeelkundig beleid. In dat geheel van hernieuwde aanpak, gericht op het gelukkig zijn van allen, wil de spoorweg ter beschikking staan.

F. DE HAECK
Handelsdirecteur

DE SPOORWEG EN DE WATER- WEG



Indien we hier twee artikels af-drukken verschenen in de Lloyd Anversois tijdens de periode juli-augustus, is het niet om de Duitse spoorwegen in het zonnetje te plaatsen, maar om de aandacht te vestigen op een probleem waarover wij nog nooit (of eerder sporadisch) gesproken hebben: de concurrentie waterweg - spoorweg.

De heer Weber, Adjunct Directeur Generaal van de NMBS, kent heel goed het probleem. Hij heeft het immers grondig uitgediept toen hij nog onze Handelsdirecteur was. Nu de gelegenheid zich voordoet neemt hij het standpunt van de NMBS onder de pen.

Editoriaal

door Marcel VERNAY

Niet alleen in België wordt het gebrek aan een samenhangend vervoerbeleid betreurd. De Duitse Bondsrepubliek ondervindt dezelfde moeilijkheden. Het feit dat het Elbe-Seitenkanaal gedurende een jaar werd gesloten, is daarvan een bewijs.

Was dat kanaal noodzakelijk? Alvorens het voltooid werd, had men verwacht dat via die waterweg zowat 10 miljoen ton goederen zouden vervoerd worden. Sedert de ingebruikneming is men bij de ramingen heel wat realistischer geworden en verwacht men een verkeer dat op 3 miljoen minder wordt geraamd, althans voor de eerstvolgende jaren. Die waterweg is nu opnieuw toegankelijk, maar er ontstaan daarover heel wat betwistingen. Uit de hoek van de DB hebben sommigen laten horen dat de sluiting van het kanaal gedurende een jaar het bewijs heeft geleverd dat het

overbodig was, aangezien ook de goederen die normaal over dat kanaal zouden verwerkt zijn, door de Deutsche Bundesbahn werden vervoerd.

Dat argument kan natuurlijk gemakkelijk weerlegd worden.

Het volstaat dat men vraagt: tegen welke prijs?

Het kan niet geloofwaardig worden dat de spoorwegen een zeer grote inspanning gedaan hebben om de continuïteit van het vervoer in stand te houden dat eigenlijk voor het kanaal bestemd was. Ze zijn daarin geslaagd, inzonderheid wat het vervoer van ertsen van Hamburg naar Salzgitter betreft. Nu legt de DB er zich op toe het vervoer van bouwmaterialen te behouden door zeer lage tarieven toe te passen. Men kan zich zelfs afvragen in hoever die tarieven het aanzienlijk tekort van de DB in de hand hebben gewerkt. Uiteindelijk is het immers de Duitse belastingbetaler die het verschil moet bijpassen. Zonder het kanaal zou de gebruiker beslist niet op de spe-

ciaal verlaagde tarieven van de DB hebben kunnen rekenen. De waterweg is dus een volstrekt aanvaardbare concurrentiefactor en zulks verantwoordt dan ook de aanleg ervan.

Waar er verbindingen over de waterweg bestaan, zijn de spoorwegen genoodzaakt hun tarieven derwijze aan te passen dat ze kunnen blijven concurreren. Men legt er zich nu reeds op toe om de ophanden zijnde concurrentie van de Rijn-Main-Donauverbinding en van de gekanaliseerde Saar tegen te gaan. Dit is volkomen rechtmatig, wat niet wegneemt dat het een onlogische situatie is. Het kanaal wordt met het geld van de gemeenschap aangelegd ter uitvoering van een economisch beleid.

Precies op dat ogenblik poogt een ander openbaar organisme door verlaagde tarieven het toekomstig verkeer van die waterweg af te snoepen, waarna het er zijn beklag over doet dat die tariefmaatregelen tot een vermindering van de ontvangsten leiden. Door het verkeer aan de

waterweg te ontnemen, verhindert de DB die waterweg zijn functie in het economisch beleid van het land te vervullen.

Het resultaat is dat de gemeenschap tweemaal verliest. Aan de ene kant bestaat de kans dat de investeringen in de waterwegen niet renderen. Aan de andere kant groeit het tekort van de spoorwegen — waarvoor de DB jaarlijks een toelage ontvangt van zowat 10 miljard DM — maar steeds aan en moeten de belastingbetalers daarvoor opdraaien.

Het probleem is niet eigen aan de Duitse Bondsrepubliek. Het doet zich in alle westerse landen voor. Daardoor begint men zich vragen te stellen over bepaalde maatschappijstructuren en inzonderheid over de naast elkaar bestaande private produktiemiddelen en openbare produktiemiddelen. Als men dan de openbare produktiemiddelen wil uitbreiden, wordt het hoe langer hoe moeilijker om het probleem op te lossen.

26.7.77



tiemiddelen te rekenen, als men bedenkt dat het schippersbedrijf, om te kunnen bestaan, een enorme infrastructuur nodig heeft waarvan de investeringen en de onderhoudskosten door de gemeenschap gedragen worden, zonder dat de exploitanten de werkelijke lasten ervan voor hun rekening moeten nemen. Volgens ons is de waterweg dus op zijn minst een produktiemiddel waarvoor er zowel private als openbare middelen nodig zijn.

Wat echter erger is, is het feit dat in bepaalde passages van uw artikel een onuitgesproken gedachte schuilt die op de volgende redenering neerkomt.

De spoorweg vermindert vaak zijn tarieven, zij het uit eigenwaan, om verkeer te behouden of louter om de waterweg tegen te werken; op die manier wordt de rendabiliteit van de in het kanaal gedane investeringen zeer problematisch. Het is een onderstelling waarvan u terecht de ernst onderstreept.

In werkelijkheid lijkt het probleem mij veel complexer en ik vind het nuttig alle facetten ervan afzonderlijk te onderzoeken.

1. U zegt dat men ertoe besluit een kanaal aan te leggen ter uitvoering van een economisch beleid.

Voor zover de daarmee te bereiken oogmerken duidelijk worden aangegeven en gevaloriseerd (wat zelden voorkomt), zullen we het er beiden over eens zijn dat het sociaal-economische-oogmerken zijn die betrekking hebben op een nijverheidstak of een gewest, d.w.z. het behoud en de ontwikkeling van hun activiteit.

Zulks betekent dat de jaarlijkse sociaal-economische voordelen welke uit die activiteit voortvloeien, als men de rekening daarvan maakt, resultaten opleveren die hoger zijn dan de nieuwe jaarlijkse kosten x die het kanaal voor de gemeenschap doet ontstaan. Het spreekt vanzelf dat x de kosten van het kanaal zijn die objectief aan de functie van het kanaal als vervoerinfrastructuur worden toegewezen.

2. Wanneer men van verkeer spreekt, gaat het om het verkeer dat door de economische oogmerken wordt opgeleverd, afgezien van de keuze van het vervoermiddel. Zulks betekent dat, wanneer men stelt dat het kanaal nodig is, dit in hoofdzaak is voor een kwestie van prijs voor de klant, d.w.z. van tarief. Met andere woorden, om de economische activiteit in stand te houden of te ontwikkelen, zijn er goedkopere vervoerprijzen nodig. Door het kanaal aan te leggen, biedt de gemeenschap de mogelijkheid voor de industrieel voordeliger prijzen te stellen, omdat de gemeenschap de kosten voor het kanaal, d.w.z. een belangrijk gedeelte van de totale vervoerprijs, voor haar rekening neemt.

3. De door het kanaal veroorzaakte jaarlijkse nieuwe kosten x houden vrijwel geen verband met het verkeer op het kanaal (of variëren althans zeer weinig volgens dat verkeer). Die kosten zijn interesten, afschrijvingen, exploitatie- en onderhoudskosten. De onderhoudskosten variëren ongetwijfeld volgens het verkeer, maar aangezien dat verkeer weinig opbrengt, zou men kunnen stellen dat de totale kosten met het verkeer stijgen; we nemen niettemin aan dat ze constant zijn.

Met andere woorden, door de aanleg van het kanaal wordt een nieuwe belangrijke vaste last op de gemeenschap gelegd.

4. Wanneer al het voorgaande juist is, komt men tot het besluit dat de spoorweg in elk geval, in het belang van de gemeenschap, het verkeer moet behouden, voor zover hij zijn prijzen niet moet verlagen tot een niveau dat gelijk is aan of lager dan de rechtstreekse kosten die door dat verkeer worden veroorzaakt.

We verklaren ons nader. De spoorweg heeft maar twee mogelijkheden:

— ofwel verliest hij het verkeer en lijdt hij een nieuw verlies V ;

— ofwel behoudt hij het verkeer door een tariefverlaging waarbij de prijzen boven de rechtstreekse kosten blijven, en in dat geval verliest hij V' . Uiteraard is V' minder dan V .

Nu moet de gemeenschap voor het kanaal een vaste last X dragen. Waar ligt dan het belang ervan? In het verhogen van X met V , wanneer de spoorweg zijn verkeer verliest, of met V' , wanneer hij dat verkeer onder de voormelde voorwaarden behoudt? Volgens mij ligt het antwoord voor de hand, daar V' kleiner is dan V ; d.w.z. dat de spoorweg, in het belang van de gemeenschap, zijn verkeer moet behouden, zelfs ten koste van toegevingen inzake tarieven en voor zover die prijzen boven de rechtstreekse kosten van het verkeer blijven.

U schrijft tenslotte: „Door het verkeer aan de waterweg te ontnemen, verhindert de DB die waterweg zijn functie in het economisch beleid van het land te vervullen”. Ik kan uw redenering moeilijk volgen. De functie van het kanaal bestond er immers in, tot een niveau van vervoerprijzen te komen waardoor bepaalde economische oogmerken konden bereikt worden (en niet de vervoerders over de waterweg de kost te laten verdienen).

Welke ook de voor het verkeer gebruikte vervoerwijze is, er werden economische oogmerken bereikt en de DB heeft dit stellig niet verhinderd; integendeel, ze heeft er waarschijnlijk toe bijgedragen door tarieven aan te bieden naar de maat van zich ontwikkelende bedrijven die het kanaal hoe dan ook niet zouden gebruikt hebben. (Laten we niet

vergeten dat het vaak voorkomt dat industriële erop aansturen het kanaal te laten aanleggen, niet om er gebruik van te maken, maar wel om een verlaging van de spoorwegtarieven te bekomen).

Het is mogelijk dat niet alle gewenste economische oogmerken werden bereikt doch zulks is maar tot uiting kunnen komen in een transportvolume dat voor alle vervoermiddelen onder het verwachte volume bleef.

In die veronderstelling moet de oorzaak daarvan niet bij de onderscheiden vervoermiddelen gezocht worden. Ze schuilt veeleer in het feit dat de vooruitzichten te optimistisch waren of dat de nijverheidssector te kort is geschoten wat trouwens wellicht geheel of gedeeltelijk aan de economische crisis kan toegeschreven worden.

Wat nu de al te optimistische vooruitzichten betreft, het is een praktijk die jammer genoeg gebruikelijk is om te komen tot een constructie die niet meer ongedaan kan gemaakt worden.

Men zou zich nochtans de vraag kunnen stellen voor welk verkeer er een nieuw kanaal nodig is.

Het is duidelijk dat het in hoofdzaak verantwoord is voor belangrijke nieuwe verkeersstromen die de spoorweg technisch niet zou kunnen verwerken of waarvoor hij niet over de nodige capaciteit beschikt. In laatstgenoemde onderstelling moet door een studie worden uitgemaakt welke de minst dure investering is: het spoor of de waterweg. De aanleg van een kanaal kan ook verantwoord zijn voor de overneming van het verkeer dat de spoorweg alleen maar zou kunnen verwerken tegen prijzen die lager zijn dan de rechtstreekse kosten, en dan nog voor zover het verlies dat de gemeenschap voor dat vervoer per spoor moet dragen, hoger is dan het verlies dat ze voor hetzelfde verkeer te water voor haar rekening moet nemen.

Tenslotte kan de aanleg van een kanaal waarvan de door de gemeenschap gedragen lasten haast niet afhangen van het verwerkte verkeer, in geen geval gerechtvaardigd worden door de overdracht van verkeer van de spoorweg, zolang deze het vervoer kan doen tegen hogere prijzen dan zijn rechtstreekse kosten.

Ik ben vrij uitvoerig geweest, ofschoon over het onderwerp lang niet alles gezegd is. Ik wil alleen maar aantonen dat het probleem complexer is dan het lijkt en dat de spoorwegen, in plaats van een beleid te voeren dat op eigenbelang gericht is, in het algemeen belang handelen, wat zij als hun opdracht beschouwen.

Met de meeste hoogachting.

Ir. R. WEBER.
2.8.77

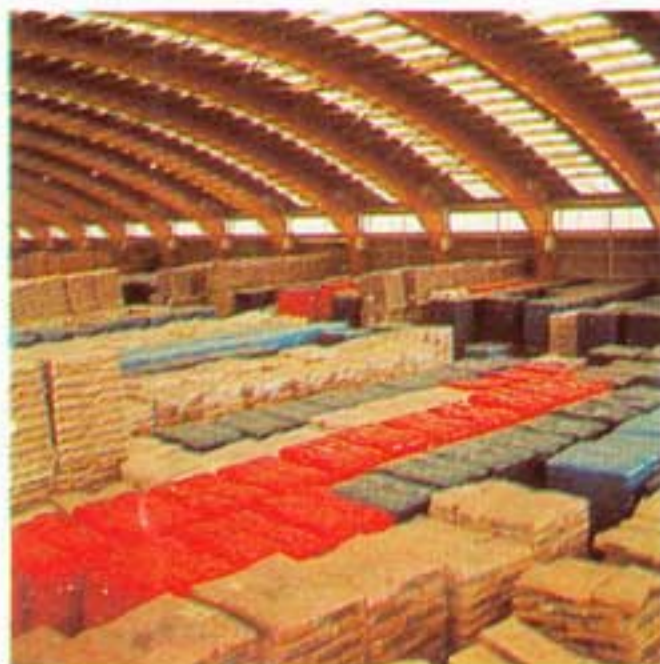
Het antwoord van de spoorwegen.

Mijnheer de Directeur en geachte heer Vernay,

Onder uw signatuur verscheen in „Lloyd Anversois” van 26 juli 1977 een zeer belangwekkend hoofdartikel met als titel „De spoorweg en de waterweg”. Ik ken u voldoende om te weten dat u niet verrast noch gekrenkt zult zijn, wanneer ik u vraag in uw blad een standpunt op te nemen dat sterk van het uwe afwijkt.

Op het einde van uw artikel maakt u gewag van de „naast elkaar bestaande private produktiemiddelen en openbare produktiemiddelen”. Uit de samenhang moet men afleiden dat de waterweg bij de private produktiemiddelen en de spoorweg bij de openbare produktiemiddelen worden gerekend.

Ik moet zeggen dat het mij weinig logisch voorkomt de waterweg (de kunstmatige waterweg, d.w.z. de kanalen) bij de private produk-



SOLVAY

In voorgaande nummers hebben wij reeds verschillende voor de Belgische chemische nijverheid georganiseerde transporten belicht. Voortgaand met dit „chemisch dossier” viel onze keuze ditmaal op de universeel gekende maatschappij Solvay.

Ontstaan in België heeft de maatschappij Solvay nu bijna overal ter wereld wortel geschoten. Meer zelfs, zij bezit filialen die haar productie diversifiëren en die vooral belangrijk zijn voor wat betreft de eindprodukten, aangezien verschillende onder hen afgewerkte produkten op de markt brengen — behangpapier bijvoorbeeld.

Concreet is de groep Solvay vertegenwoordigd in 17 landen verspreid over 3 continenten. Hij exploiteert er meer dan 80 productiecentra.

Reeds in 1885 vond de maatschappij het nodig een maritiem bureau op te richten te Antwerpen. Dit nam uitbreiding en in 1923 installeerde het zich in zijn eerste eigen depot.

In 1960 betrok het Shipping Department een ruimer depot aan kaai 347 in het vijfde havendok en al zijn activiteiten werden daarheen overgeheveld.

Uitgebreide taak

Deze activiteiten zijn in werkelijkheid heel verscheiden.

In de eerste plaats is het departement belast met de uitvoer per schip van de goederen die door de fabrieken Solvay België, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Nederland, Spanje, Italië, Oostenrijk en Portugal geproduceerd worden. Het grootste deel van de productie van de groep bestemd voor de overzeese klanten, wordt via Antwerpen verstuurd. Ook de invoer behoort tot zijn activiteiten evenals de distributie naar België en Nederland.

Tweede taak: de opslag, zowel in afwachting van de levering als ter ontlasting van de productie-eenheden (het wegnemen van de fabrieksvoorraden).

Op het derde plan is het departement belast met een informatieopdracht binnen de groep. Informatie over de transporten, hun organisatie en hun aanverwante problemen, zoals het opstellen van verzekeringscontracten.

Ook het verpakken van dicht natriumcarbonaat valt onder de bevoegdheid van het Shipping Department. Dat produkt komt aan in bulk, kan ook verpakt worden in zakken en op pallets ter verzending aangeboden.

Efficiënte installaties

Wie het vijfde havendok nadert kan ogenblikkelijk het depot herkennen. Het Solvay-kenteken werd immers duidelijk op de grootste en omvangrijkste silo aangebracht zodat men zonder moeite de 65 000 m² grote opslagoppervlakte bereikt die door de chemische produkten ingenomen is.

Natuurlijk is er niet alleen „open” ruimte. Vier loodsen bieden 20 000 m² opslagruimte voor verpakte produkten (in zakken, vaten, op pallets enz. ...).

In een stel van 14 silo's kunnen 6 600 ton dicht natriumcarbonaat die in bulk toekomen opgeslagen worden. De reeds vernoemde grote silo, met een capaciteit van 4 000 ton, vervolledigt dit stel voor de opslag van hetzelfde produkt.

Hij werd onlangs in gebruik genomen.

Transportbanden verbinden deze silo's met de kaaien. De banden — die lachend ook „krokodillen” genoemd worden — voeden twee laders waarvan de telescopische buizen elk gemiddeld 200 ton stortgoederen per uur in de ruimen van de schepen spuien. Er wordt ook in tegenovergestelde richting gewerkt. De goederen, die de grijpers uit de buik van het importerende schip pikken worden via het bandensysteem naar de top van de silo's gevoerd.

De hogervermelde machine voor het verpakken in zakken kan een kadans bereiken tot 50 ton/uur. De zakken die er uit komen worden voor verzending op pallets geplaatst.

Vermelden we nog de vier kranen met elk een vermogen van 5 ton, die met grijper of haak, schepen, lichters en ook langs de kaai geplaatste open spoorwegwagens kunnen laden of lossen.

Stortgoederen met gesloten treinen

Met twee sporen van 600 m langs weerszijden van het opslagterrein heeft de spoorweg een ruime plaats in het Shipping Department. Kant stad lost men enkel stortgoederen: steeds hetzelfde dicht natriumcarbonaat dat in de silo's wordt opgeslagen. Zelflossende tremelwagens storten hun 50 tot 60 ton in loskuilen onder het spoor. Een transportband maakt het werk af. De loskuil bevindt zich onder een luifel zodat er ook bij regen kan gelost worden (natriumcarbonaat is niet op vochtigheid gesteld).

SHIPPING DEPARTMENT





Verpakte goederen

Kant kaai loopt een spoor onder de kranen en laders door. Het ontvangt een grotere diversiteit van spoorwegmaterieel. Er kunnen stortwagens geladen worden (rechtstreekse overslag) met ingevoerde goederen. Men treft er verschillende types gesloten wagens aan met produkten verpakt in zakken, vaten, kisten enz. ... Soms worden er ook wel eens machines geladen.

De uitgebreidheid van het complex laat een snelle behandeling toe d.m.v. forklifts bestuurd door gespecialiseerde dokkers.

Natriumcarbonaat en natriumbicarbonaat, caustic soda, calciumchloride en PVC zijn de voornaamste grondstoffen die via kaai 347 transisteren. Van deze produkten bestaan er honderden variëteiten en kwaliteiten. Dat is de reden waarom sommige goederen verpakt worden vervoerd. Daarom levert deze sector het grootste deel van de activiteit op van het depot.

145 treinen

De cijfertaal. In de loop van het jaar 1976 heeft het Shipping Department Solvay 145 gesloten treinen ontvangen. Wat ongeveer 150 000 ton goederen betekent. Dat was heel wat. Sedert juni 1977 dienen daar nog een vijftigtal gesloten treinen per jaar aan toegevoegd. Er werd immers een contract afgesloten voor een jaarlijks transport van 50 000 ton dicht natriumcarbonaat tussen de Rheinberg Solvayfabriek in Duitsland en kaai 347.

Voor het Shipping Department blijft het daar echter niet bij. Het behandelt ook transporten van vloeibare produkten in bulk waarvan de bestemming niet kaai 347 is, maar reservoirs gesitueerd op diverse plaatsen in de haven. Het aandeel van de spoorweg inzake vervoer van stortgoederen van en naar de haven kan men aldus evalueren op 90 %.

Want de spoorweg — en dat werd ter plaatse bevestigd — biedt het voordeel van een regelmatige bevoorrading. Ook het lossen d.m.v. zwaartekracht is een belangrijke troef: er is hier immers minder behandeling vereist dan bij het lossen met een grijper bijvoorbeeld.

En indien er bij een productiecentrum in het hinterland een dringende noodzaak aan primaire grondstoffen wordt gemeld, kan men van een gesloten trein het nodig aantal wagens loskoppelen en ze rechtstreeks herverzenden zonder ze vooraf te moeten lossen.

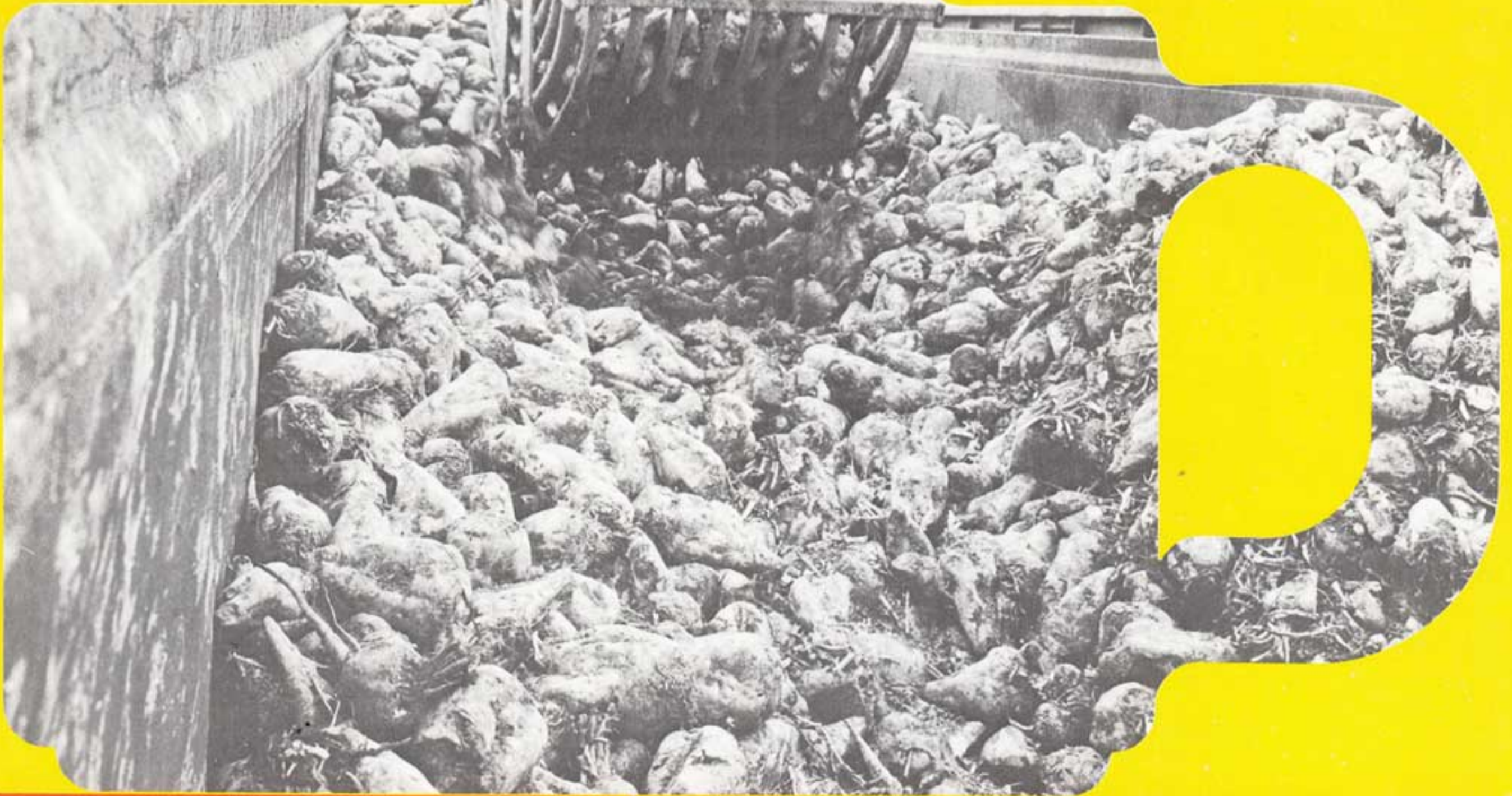
67 % voor Antwerpen

Het aandeel van het Shipping Department in het totale spoorwegvervoer van Solvay België bedraagt 40 %. Anderzijds heeft de te Antwerpen gevestigde fabriek in 1976 ongeveer 100 000 ton chloor in ketelwagens verzonden. Daardoor bereikt het spoorwegvervoer van en naar Antwerpen 67 % van het totale transport voor deze maatschappij; voor 1976 is dit 372 000 ton van allerhande produkten, vervoerd per spoor.





WIE DENKT NU AAN SUIKERBIET BIJ KOFFIE ?



Eigenaardige titel? Misschien wel, maar het is ten slotte de aanloop naar de eigenlijke uitleg.

Op het ogenblik dat we een klontje suiker in ons kopje koffie laten smelten, denken we wellicht niet aan de grauwe wortel die in de suikerfabrieken tot suiker verwerkt wordt.

We hebben het er vandaag over, omdat de spoorweg dit jaar met die suikerfabrieken een bietenseizoen heeft beleefd dat heel wat drukker was dan andere jaren. Tijdens dat vrij korte seizoen was er een piekverkeer naar stations waar het anders veel rustiger is.

Vanuit Frankrijk werden zowat 150 000 ton bieten aangevoerd naar vijf Belgische suikerfabrieken. Dat was niet het enige typische vervoercontract in het seizoen 1977. We zullen ons echter daartoe beperken in plaats van een saaie opsomming van alle verkeersstromen te geven.

Waarom worden er nu Franse suikerbieten ingevoerd, terwijl de suikerfabrieken die over 't algemeen toch in het binnenland kopen? Daar zit de E.E.G. achter. Aan elk land wordt door de Europese Gemeenschap een productiequota opgelegd. Ingevolge de

weersomstandigheden kon die quota in 1977 door België niet bereikt worden. In Frankrijk echter was er een productieoverschot. In het raam van het Verdrag van Rome, dat het vrije verkeer van de produkten tussen de Europese landen organiseert, hebben de suikerfabrieken van de grensstreek bijgevolg Franse suikerbieten gekocht die uit Champagne komen.

Gewoonlijk worden de suikerbieten over de weg van het veld naar de suikerfabriek vervoerd. Althans tijdens de jongste 20, 30 jaar. Vóór de oorlog bijvoorbeeld werd 60 %

van die bieten met wagens in de suikerfabriek van Wez-Velvain aangevoerd. Voor de directeur van dat bedrijf was de spoorweg ditmaal het geschikte vervoermiddel: de spoorweg kan werkelijk concurreren over afstanden van 250 tot 500 kilometer. Het gaat niet alleen veel sneller, maar de spoorweg biedt ook een dienstverlening die aan de wensen van de geadresseerden is aangepast.

Voor die mensen was er, om met de spoorweg te werken, enigmate een „omscholing” nodig. De goede resultaten die door de

suikerfabrieken uit de streek van Doornik in het begin van het bietenseizoen werden behaald, hebben hun soortgenoten van Frasnes, Brugelette en Veurne ertoe aangezet „het risico te lopen”.
Hoe is nu die operatie verlopen?

Doornik

De beslissing viel zeer spoedig. De vier partners bij de eerste operatie kwamen bijeen: de twee vervoerders — SNCF en NMBS — de expediteur en de voor de gelegenheid in een pool verenigde suikerfabrieken van Wez en Warcoing.

De geadresseerden uit de streek van Doornik hadden vooral interesse voor een massale aanvoer; de bieten uit Champagne zijn twee tot drie weken vroeger rijp dan de onze. Door een snelle verzending konden de fabrieken vroeger dan

produktie van die fabrieken nodig is. Dit betekent niet dat er een zelfde gewicht van het afgewerkte produkt op de markt is gekomen: het suikergehalte van die bieten bedraagt 15 tot 16 %.

Frasnes-les-Buissenal

Op grond van de goede resultaten van die eerste operatie konden soortgelijke fabrieken, die banden hebben met de Tiense groep, op hun beurt dergelijk verkeer organiseren.

Aldus werden er gesloten treinen verzonden naar de stations Frasnes-les-Buissenal, Brugelette en Veurne, die niet ver van de betrokken suikerfabrieken liggen.

In Frasnes bijvoorbeeld, waar de fabriek 4 400 ton bieten per dag verwerkt, hebben de treinen dagelijks 8 tot 900 ton aangevoerd, waarmee de door de landbouwers uit de streek afgezette ladingen

reel onvermijdelijk zwaar belast wordt en dat men de periode dat het van januari tot september ongebruikt blijft, te baat neemt om het te onderhouden, het te vernieuwen en het in gereedheid te brengen voor een nieuwe lange beurt.

De suikerfabriek van Frasnes heeft opslagruimte voor ongeveer 8 000 ton, d.i. een voorraad voor minder dan twee dagen. Een van de bedrijfsmensen vertelde waarom: te lang opgeslagen bieten verminderen van kwaliteit door verhitting.

Brugelette

Die zelfde reden werd te Brugelette aangehaald om de voordelen van de spoorweg te prijzen. Indien men een massa van 35 000 ton over de weg had aangevoerd, zou men niet alleen veel betaald hebben, maar waarschijnlijk een te grote voorraad hebben aangelegd, wat de kwaliteit van het produkt zou verminderd hebben. Met de spoorweg ontving Brugelette iedere dag 600 ton Franse bieten, waarmee de normale hoeveelheid werd aangevuld en de fabriek aldus 4 750 ton per dag kon verwerken. Met de aldus aangevoerde 30 000 ton zal de suikerfabriek van Brugelette bewezen hebben dat zij de haar door de E.E.G. toegewezen quota kon voortbrengen. Aan de andere kant hebben de Franse voortbrengers hun suikerbieten kunnen afzetten zonder dat ze, wegens overbelasting, tot in januari met de suikerproduktie moesten doorgaan.

Ook te Brugelette kwam er een „omscholing”. De fabriek is op het Belgische spoorwegnet aangesloten. Vóór 15 tot 20 jaar kwamen er geregeld stellen goederenwagens toe. Sedertdien werd het spoor volledig verdrongen door de weg, zodat de sporen en de bijhorende uitrustingen in staat van verval geraakt zijn en de rechtstreekse aanvoer per spoor uitgesloten was.

De contracten werden zeer vlot gesloten. De tijd ontbrak om herstellingswerken uit te voeren. De leiders van de suikerfabriek vonden het wel een beetje jammer. „Hoe gemakkelijk zou het geweest zijn — zegden ze ons — indien de wagens tot in onze fabriek hadden kunnen komen”. Alles is echter vlot verlopen en thans beschouwt men te Brugelette de spoorweg als een voortreffelijke partner voor het bietenseizoen.

Veurne

Wij verlaten nu Henegouwen, maar blijven in de buurt van de Frans-Belgische grens. We komen terecht in Veurne, waar er nog een suikerfabriek van de groep Tienen is die Franse suikerbieten ontvangen heeft.

Daar werden, zes dagen per week, van 6 oktober tot 30 november, 800 ton goederen per dag gelost, die via Moeskroen waren binnengekomen. Dit komt in totaal neer op 40 000 ton.

De stellen kwamen in het station

aan en vandaar werden de suikerbieten per vrachtauto ongeveer 600 meter verder gevoerd. Net als te Brugelette was ook de suikerfabriek van Veurne op het spoorwegnet aangesloten. Door de nieuwe verdeling van de akkergrond bij de overneming door de groep, was er echter heel wat veranderd. Het verbindingsspoor opnieuw in goede staat brengen was uitgesloten. Geen nood: heel de Frans-Belgische operatie verliep immers „franco fabriek”. Wat betekent dat de vervoerprijs, benevens het vervoer per spoor, ook de losverrichtingen met de kraan en de aan- en afvoer over de weg dekte.

Voldoening

In totaal zijn er dus zowat 150 000 ton bieten met de trein in België ingevoerd. De NMBS was voor die taak berekend: ze bood onmiskenbare voordelen.

De daarvoor gebruikte wagens, grote bakwagens met een gemiddelde capaciteit van 50 ton, waren bijzonder goed geschikt. Of men nu 20 of 50 ton laadt, er blijft altijd een hoeveelheid op de bodem liggen waar de grijper moeilijk bij kan. Relatief genomen, is die bodem sneller vrijgemaakt wanneer het een 50-tonner is. Te meer daar men al de overblijvende aarde kan wegwerken door de zijdeuren.

Ook de rotatie van de treinen is een voordeel. Zodra de afstand meer dan 250 kilometer bedraagt, zijn er voor het wegvervoer meer problemen. Om met een ritme van 800 ton per dag te vervoeren, zijn er meer dan 40 vrachtauto's nodig, en dan nog moeten ze een beurt in 24 uur kunnen doen. Bovendien kunnen de opleggers — die niet kunnen gekipt worden — bij het lossen in de fabrieken zelf moeilijkheden bieden.

De spoorweg zelf beschikt steeds over het nodige materieel: stellen van 16 tot 20 wagens vormen is geen probleem. De aangepaste vervoerplannen, met snelle rotatie, vergemakkelijken het transport: het ritme kan geprogrammeerd worden volgens de ontvangstmogelijkheden en het risico van een te grote aanvoer is vrijwel onbestaande.

Aanvankelijk waren de suikerfabrieken er niet al te gerust in. Men stelde er zich de NMBS nog steeds voor als een star vervoerbedrijf dat terugschrikt voor de kleine bijkomstige problemen. Nu kan de NMBS echter, bevrijd als ze is van bepaalde verplichtingen in verband met het „monopolie”, via haar mensen die zich met de commerciële aspecten en met de exploitatieproblemen bezighouden, een sterk gepersonaliseerde dienst aanbieden die voor snel, verzorgd en vlot vervoer kan instaan.

In de verschillende suikerfabrieken heeft men het vaak gehad over het wederzijds vertrouwen dat er vanaf het begin heerste. Dat is kenschetsend. Het is ook een reden te meer om met groeiend vertrouwen de toekomst tegemoet te zien.



gewoonlijk starten en kon het seizoen vóór het einde van de maand december afgesloten worden (De suikerproduktie duurt zowat 9 tot 10 weken).

Negen dagen lang kwamen in het station Doornik twee gesloten treinen per dag binnen, elk beladen met 1200 ton bieten. Als men rekent dat er ongeveer 20 % aarde bij was, werden er te Doornik in totaal ongeveer 18 000 ton bieten gelost. Men kan zich voorstellen dat dit een hele gebeurtenis was in een station waar er iedere maand 16 tot 17 000 ton wagenladingen verwerkt worden.

Voor de gelegenheid hadden de twee in pool verenigde suikerfabrieken vier kranen en een groot aantal vrachtauto's genomen om die massale ladingen met bewaarde spoed naar de fabrieken te vervoeren. De ontvangen 18 000 ton komen overeen met ongeveer 7 % van de aanvoer die er voor de

konden aangevuld worden.

In de stations werden de wagens met een kraan gelost en via een volledig automatische installatie kwam de lading van de vrachtauto's in de fabriek. De laadbak van het voertuig werd gekipt en zo in een recordtijd gelost. Over een transportband werd de lading boven naar de voorraadhoop gevoerd, nadat er eerst een monster was genomen voor het laboratorium. Tenslotte werden de bieten met een zeer krachtige waterstraal in het gewenste tempo naar de plaats van produktie gevoerd.

De fabriek is op 13 oktober gestart en ze draait zoals de andere met drie ploegen. Op het einde van december moet ze stoppen, nadat de machines zonder onderbreking gedraaid hebben gedurende een tijdspanne die overeenkomt met tien maand (gerekend op basis van 40 arbeidsuren per week). Het hoeft geen betoog dat het mate-

SPOORNIEUWS

IN 1977



ONDERNEMING

Het vervoer van stookolie neemt weer toe: 1
Het cirkus van Moskou neemt de trein: 2
Vervoer van chemische produkten: 3
Vloeibare meststoffen naar Antwerpen: 3
Belgische wagens voor Arabië: 3
Een transformator voor Ciney: 4
Vervoer van maïs naar Frankrijk: 4
Solvay, shipping department: 5
Vervoer van Franse suikerbieten: 5
Pegard, verzending naar Roemenië: 5



ACTUEEL

Het probleem van de verpakking: 1
Belgisch Instituut voor verpakking: 2
De Bosch-Express: 2
Cockerill, de uitdaging: 3
Het spoor en de waterwegen: 5
Het Brits witboek: 5



UITRUSTING

De Eds-wagen: 1
De Ts-wagen: 2
Tads-wagen voor zout: 3
Ketelwagens te huur: 4



B-NIEUWS

Adressen voor buitengewone vervoeren: 1
Handelsagentschap te Luxemburg, verhuizing: 2
De NMBS in 1976: 3
Nieuwe handelsagenten: 3
Cine-wagen: 3
Corail-wagens: 3
Twintig jaar TEE: 4
TEEM, goederenspoorwegnet: 4
Behandeling-Vervoer, nieuw adres: 4
Stroomhakkers: 4
Laadvoorschriften: 4
Tolagentschap te Turnhout: 4



TOERISME

Europabus bestaat 25 jaar: 1
Sporen naar luchthavens: 1
Klantenkaart VL 10 + 1: 1
Trein + fiets: 1
Benelux Tourrailkaart: 1
Autoslaaptrein naar Bretanje: 1
Zomervakantie: 2
Plaatsbespreking: 4
Trein + auto: 5

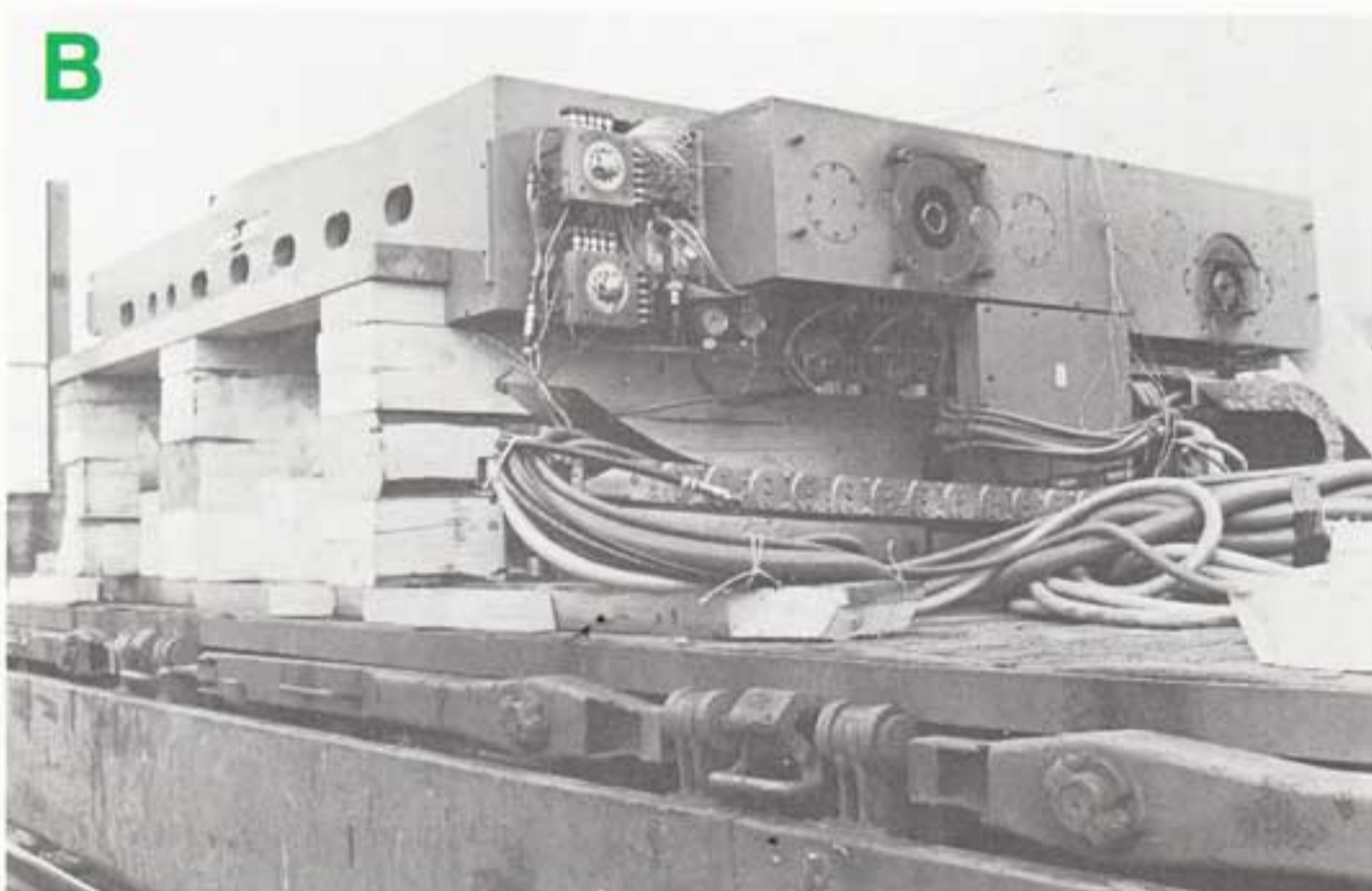
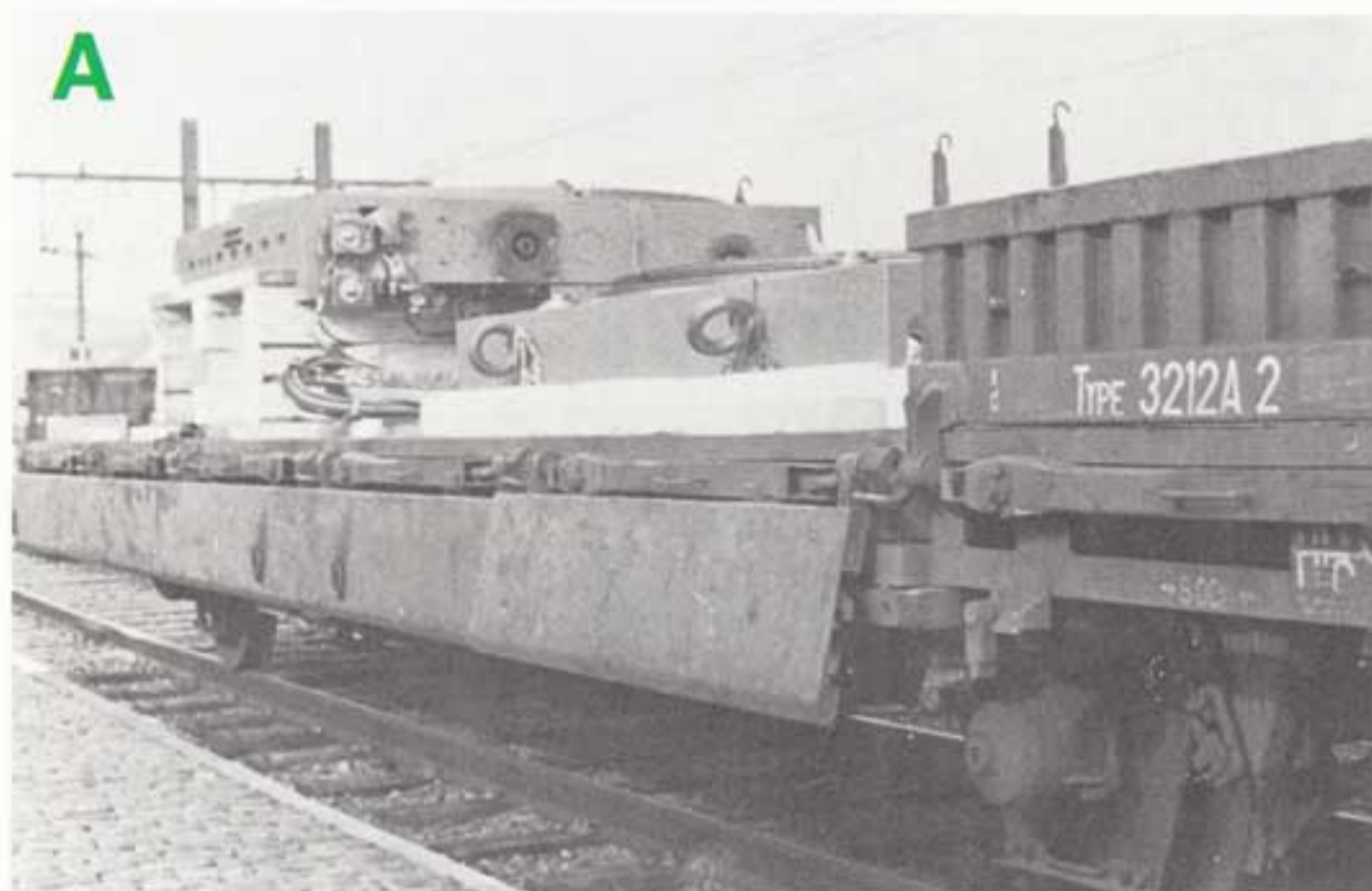
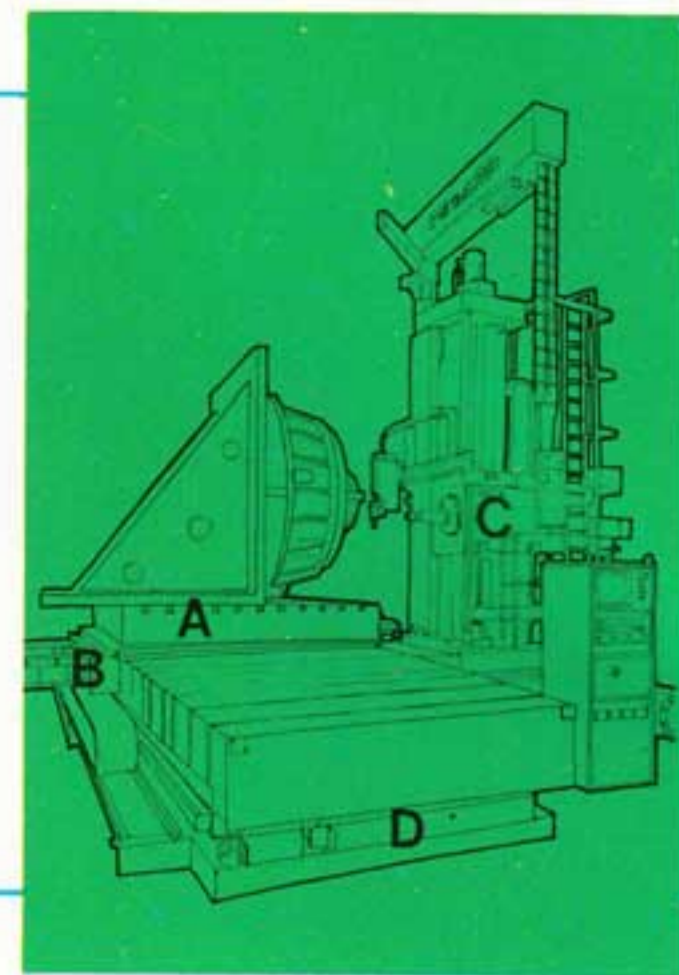


TARIEF

TFNW: 2
Twee tarieven voor ferryboatwagens: 4
TFBW; geen prijsverhoging: 5

N.B. vermelde cijfer stemt overeen met de brochure waarin het artikel is verschenen.

GEREEDSCHAPSMACHINE VOOR ROEMENIE



Op 20 oktober werd in het station Andenne een door de firma Pégard vervaardigde gereedschapsmachine geladen. Een machine van 69 ton die in 34 onderdelen over 4 platte wagens werd verdeeld. Het was niet het eerste transport van die aard: tevoren werden reeds 4 machines per trein naar Roemenië verzonden en ook andere landen kwamen al aan de beurt.

Wie is Pégard? Het is een bedrijf met zowat 300 werknemers, onder wie een grote kern van ingenieurs. Er worden uiterst nauwkeurige boor- en freesma-

chines gemaakt; voor dergelijk materieel is het trouwens de enige gespecialiseerde firma in België. Haar machines wegen van 13 tot 70 ton; 9/10 daarvan zijn voor de uitvoer bestemd. De cliënteel van Pégard wordt gevormd door fabrieken uit verschillende nijverheidstakken: luchtvaart, autonijverheid, scheeps- en spoorwegbouw, staalnijverheid, fabrieken waar pompen, compressoren, motoren worden gemaakt enz.

De produktiebasis van Pégard omvat een hele waaier van type-machines. Gewoonlijk vra-

gen de klanten evenwel om de machines zo aan te passen dat ze binnen de toegemeten ruimte van hun werkplaatsen kunnen opgesteld worden. Dat is dan de taak van de ingenieurs van het studie bureau. En zo levert de fabriek, 6 maanden tot een jaar na de bestelling (studies en fabricatie inbegrepen), telkens een machine af die enig is in haar soort.

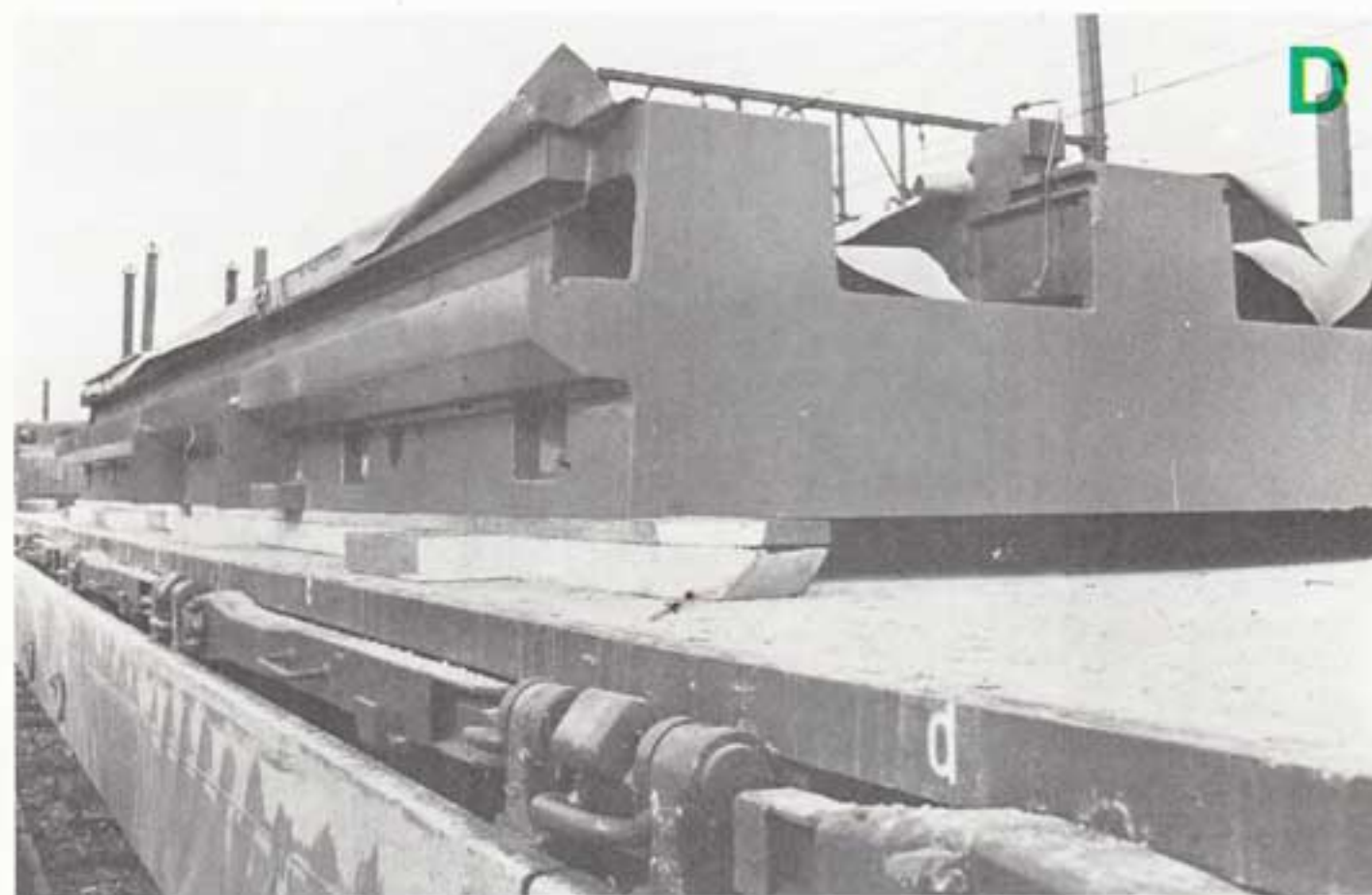
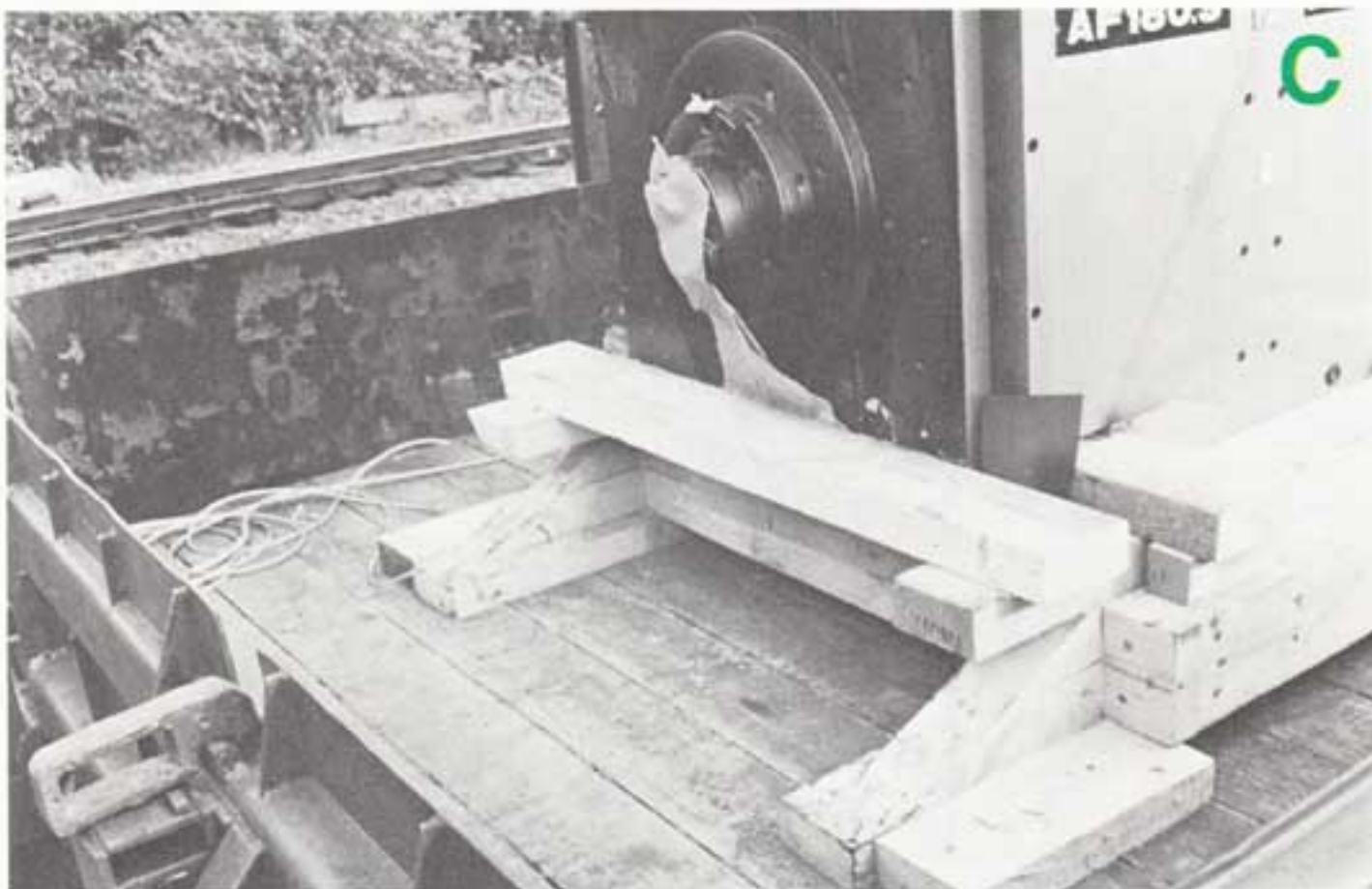
Maar keren we terug naar Andenne, die 20ste oktober. Onder een mechanische laadbrug staan 4 platte wagens. De machine werd, zoals gezegd,

in 34 stukken uiteengenomen. De voornaamste onderdelen, zoals de freeskop van 5 ton, zijn op glijstukken bevestigd. Op de wagenvloer vastgenagelde rembalken beperken de verplaatsingen. Kleinere, maar ook brozere stukken zijn in houten kisten verpakt en worden zodanig beschermd dat schokken tijdens het vervoer ze niet kunnen beschadigen. De lading wordt aangevuld met 450 liter olie in vaten voor de hydraulische werking van de machine.

Sommige met vet ingesmeerde stukken zijn in beschermend



- A. De tafel: 10,5 ton
- B. Het geraamte van de tafel: 16 ton
- C. De freeskop: 4,5 ton
- D. Het geraamte van de machine: 10 ton



papier verpakt, andere zijn in jute gewikkeld. Het geheel is overdekt met plasticfolie, terwijl over elke wagen nog eens een dekkleed komt. Al die voorzorgsmaatregelen zijn nodig, want de machine heeft geslepen leischenen. Een stoot of wat roest zouden de nauwkeurige werking van de machine in gevaar brengen. Onnodig te zeggen — het blijkt duidelijk uit de foto's — dat het laden een hele karwei was: 3 dagen voor laden en vastzetten. Hout — planken en keggen — enorme spijkers, een geschikt steunvlak om overhangende

gedeelten van de lading te schragen. De freeskop werd met zijn hijsring aan de schotten van de wagen bevestigd.

We zullen het hierbij laten: uit de fotoreportage blijkt duidelijk hoe ingewikkeld de lading is. We willen enkel nog vermelden dat een technicus van Pégard naar Roemenië meegereisd is om bij de montering van de machine toezicht te houden en, na een eerste werkingsproef, bij de keuring aanwezig te zijn. Een werk dat 3 tot 4 weken in beslag neemt. De bekroning van een belangrijke bestelling.

2

ZET ALLES STEVIG VAST

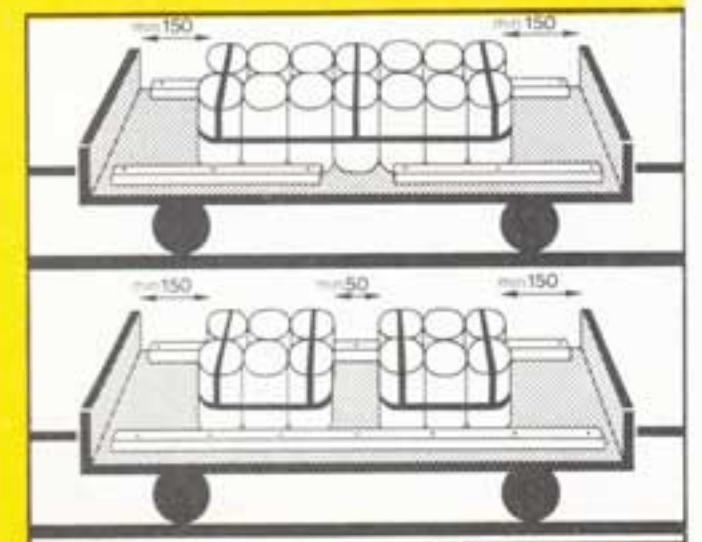
De *soepele vastzetting* is noodzakelijk als goederen en vastzetmiddelen die belastingen niet kunnen verwerken. In dat geval moet de lading kunnen bewegen en wordt het grootste gedeelte van de kinetische energie door de wrijving opgenomen en gespreid. Het verschuiven moet mogelijk zijn bij zware of breekbare eenheden, want een starre vastzetting zou daar nadelige gevolgen kunnen hebben (beschadiging van goederen, keggen en wagen).

Twee voorbeelden ter verduidelijking:

Eerste geval: om een lading vaten soepel vast te zetten kunnen we die

- ofwel tot een enkele aaneengesloten partij bijeenbinden;
 - ofwel tot verscheidene kleinere partijen bijeenbinden.
- In beide gevallen kan de lading verschuiven door de vrije ruimten van 1,50 m aan de kop van de wagen en van 0,50 m tussen de partijen.

Figuur 2

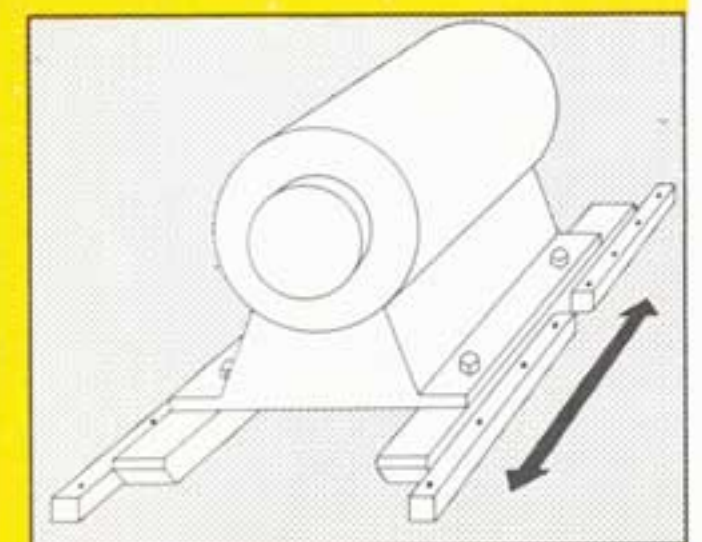


Bij elk vervoer past een wagen en voor elk goed zijn er *geschikte vastzetmiddelen*. Elke lading vormt een bijzonder geval dat zorgvuldig bestudeerd moet worden. De verpakking van de goederen vergt heel wat zorgen (bestandheid tegen schokken, tegen klimatologische veranderingen, enz.), maar ook de vastzetting moet daaraan aangepast worden.

In werkelijkheid kan het vastzetten op twee wijzen gebeuren, nl. star en soepel. De gekozen oplossing hangt af van ladingskarakteristieken en laadwijze.

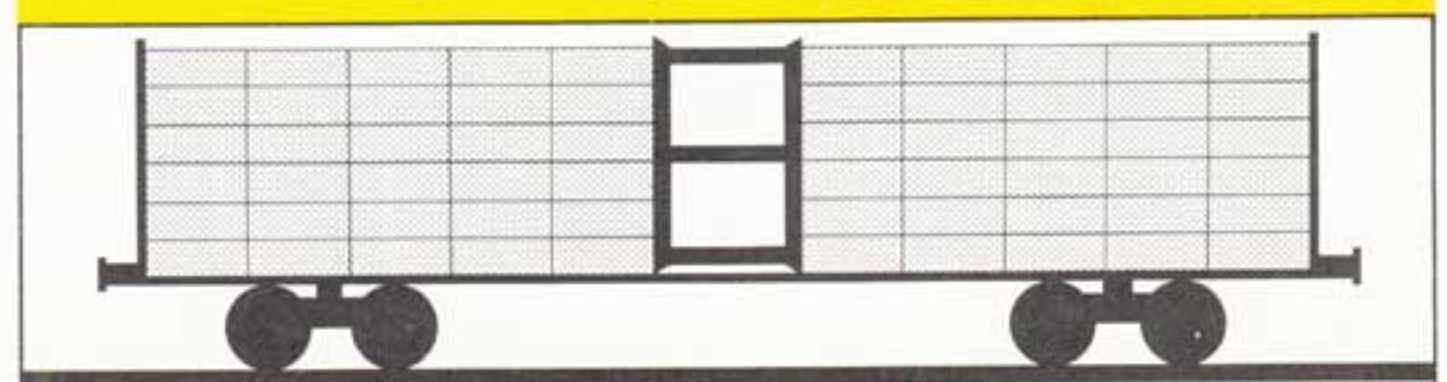
Tweede geval: om een groot, zwaar of breekbaar stuk te laden en daarbij verschuiving mogelijk te maken, worden er leibalcken in de langsrichting van de wagen vastgenageld.

Figuur 3



De *starre vastzetting* kan best worden toegepast als goederen en vastzetmiddelen bestand zijn tegen de belastingen die tijdens het vervoer kunnen optreden. Die wijze past meer in het bijzonder voor compacte, homogene ladingen, die aldus onverwrikbaar op hun plaats worden gehouden, zoals uit de figuur blijkt.

Figuur 1



Voortaan zullen we elke vorm van vastzetting uitvoeriger behandelen, ten einde de voordelen ervan te belichten, de vereiste voorzorgsmaatregelen nader te bepalen en de laders enkele goede tips te bezorgen.



HET BRITSE WITBOEK

Een belangrijk deel van het onlangs door de Britse regering gepubliceerd witboek over de vervoerspolitiek heeft betrekking op de spoorwegen.

De weerslag van dat document voor de „British Railways” kan in essentie samengevat worden in volgende woorden: „Geloof, hoop maar geen liefde”. Uit het document blijkt dat er geen sprake kan zijn van een nationaal vervoersysteem zonder spoorwegen, en dat de regering afziet van het voornemen om belangrijke spoorlijnen af te schaffen. Er werd trouwens erkend dat de spoorweg „essentieel is voor de industriële strategie” en dat vooral wegens zijn aandeel in het goedertransport. Men stipt ook aan dat een bestendige verbetering van de produktiviteit en de doeltreffendheid moet nagestreefd worden, door de subsidies te verminderen en de investeringen te verhogen, want „er is geen ander middel om de toekomst van de spoorweg te verzekeren”.

De trein is nog steeds het belangrijkste personenvervoermiddel over lange afstanden tussen de grote agglomeraties. Hij zal de dienst blijven verzekeren tussen talrijke steden van Groot-Brittannië en in de Londense voorsteden. De openbare diensten voor het reizigersvervoer zullen de substantiële hulp handhaven, niet alleen om tegemoet te komen aan de behoeften maar ook om de spoorwegexploitatie af te stemmen op de toekomst.

Voor wat het goederenvervoer betreft zal de regering de nodige maatregelen nemen om de zware vrachten „vriendelijker te maken”, door het uitwerken van een strengere wetgeving voor het wegvervoer en het aanmoedigen van de spoorweg om die soorten goederen te vervoeren waarvoor ze heel goed uitgerust zijn. Rekening houdend met de kosten en de menselijke aanpassingen zal dus een planning op lange termijn vereist zijn om die objectieven te realiseren.



TFBW: PRIJSSTABILITEIT

In het streven naar integratie op tarifair gebied ontstond op 1 februari 1975 het Frans-Belgisch Tarief voor Wagenladingen van niet EGKS-goederen (TBFW 9581). Benevens de eenvoud van structuur, had het volgende belangrijke kenmerken:

- degressiviteit van het tarief volgens de totale afstand en volgens toenemende belading der wagens;
- vaste reducties voor volledige treinen: 13 tot 24 % naargelang de last van de treinen;
- vrachtprijzen uitgedrukt in één valuta;
- stabiliteit van de vervoerprijzen voor zover de koersschommelingen tussen de B.F. en de F.F. de 5 % niet overschrijden.

Het tarief beantwoordde aan de verwachtingen van de deelnemende spoorwegnetten, want sinds begin 1977 werd het verkeer tussen Frankrijk en Zeeuws-Vlaanderen in het TFBW-tarief opgenomen, terwijl op 1.3.1977 het analoge Frans-Nederlandse tarief tot stand kwam.

Dat ook de spoorwegklanten tevreden zijn over deze evolutie inzake spoorwegtarificatie wordt bewezen door de gestadige aangroei van de vervoerde tonnages in het TFBW-tarief.

Wij zijn er dan ook van overtuigd dat deze gunstige trend zal bevestigd worden tijdens het 4e dienstjaar, dat op 1 oktober inging, temeer daar besloten werd de prijzen van het algemeen tarief op deze datum niet te verhogen. Aldus wordt de prijsstabiliteit, die in de voorbije jaren niet volledig kon gerealiseerd worden wegens de monetaire gebeurtenissen, toch bereikt.

Voor het geval toch tarief-aanpassingen nodig zouden zijn — de huidige prijzen gelden in principe tot 30.9.1978 — werd een nieuwe formule uitgewerkt om het prijsverhogend effect ervan te beperken tot de exacte economische weerslag van de opgetreden de- of revaluatie. Verdere inlichtingen kunnen steeds bekomen worden bij onze handelsagentschappen.



TREIN + AUTO: EEN EFFICIËNT DUO

U reist per trein. Dan hebt u rustig de tijd om uw dossiers nog even door te nemen, iets te gebruiken, een dutje te doen of gewoon wat te lezen.

Een paar uur later hebt u enkele honderden kilometers achter de rug, zo maar.

Wat nu om uw verspreide klanten te bezoeken in een grote agglomeratie? Een auto, natuurlijk. Ja, een huurauto!

De formule Trein + Auto bestaat in België. Daarover hadden wij het reeds. Maar onze buurlanden verlenen ook een dergelijke service.

In Duitsland

Bij onze oostelijke bureaus wordt deze formule Rail + Road genoemd. In 40 steden van de Bondsrepubliek staan wagens ter beschikking van de reizigers. Het zijn gekende types: VW Polo, Audi 100 en Mercedes 280 SE. De huurprijs varieert van 89 tot 299 DM per dag; daarin zijn begrepen een volle benzinetank bij het vertrek, de verzekering en een onbepert aantal kilometer.

Eén voorwaarde wordt gesteld: u moet een spoorwegtraject afgelegd hebben voor een minimumprijs van 15 DM (ongeveer 230 BF), uw spoorkaartje geldt als bewijs. Voor Belgische reizigers stelt dit natuurlijk geen enkel probleem.

In Duitsland kunt u een auto huren aan de stationsloketten, in de reisagentschappen, in de interRent-kantoren en in de secretariaten van de Intercity en TEE-treinen. Vanuit België is het mogelijk te reserveren via uw reisagentschap. Nog makkelijker is u rechtstreeks wenden tot een interRent-verhuurbureau (adressenlijst en telefoonnummers zijn te vinden in de Gouden Gids).

In Frankrijk

Indien u naar Frankrijk vertrekt kunt u in 204 stations over een huurauto beschikken. Er is keuze uit 22 types — alle Franse merken. In feite kan men in de meeste stations uit 15 types kiezen.

De huurprijs is als volgt samengesteld:

- een forfaitair bedrag variërend van 38 tot 144 FF;
- een prijs van 0,30 tot 0,78 FF per afgelegde kilometer;
- een verzekering en eventueel inleveringskosten in een ander station.

De kosten voor brandstof zijn te dragen door de klant.

In Frankrijk kunt u reserveren bij vier reserveringscentrales, in de verhuurstations, in de stations van steden met minstens 20.000 inwoners en in de reisagentschappen. Een tip voor de Belgen: wendt u tot de Parijse reserveringscentrale, 3, rue Bernouilli, tel. 292.02.92, telex TRANOTO 660 828.

VERBETERING

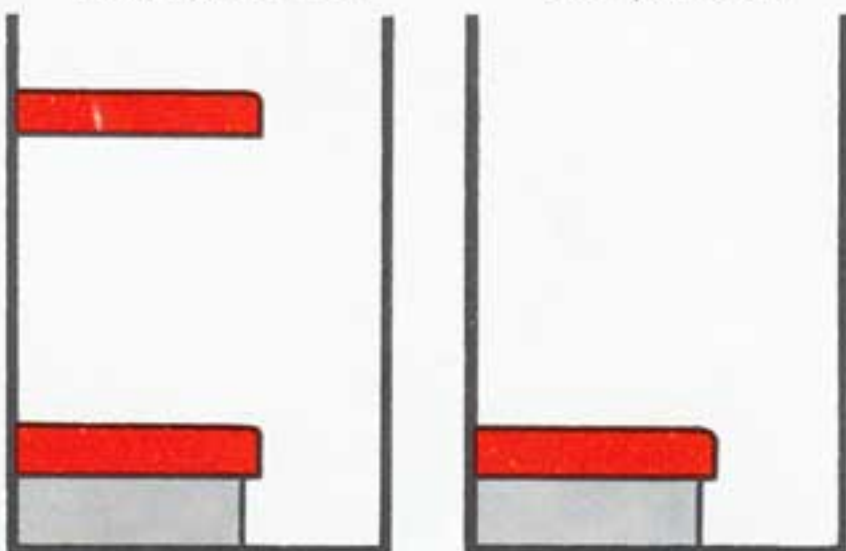
Er is een fout geslopen in de presentatie van de slaappleatsen, bladzijde 12 van ons vorig nummer. Dit had moeten worden:

T2 S-SLAAPRIJTUIG

iedere afdeling kan als:

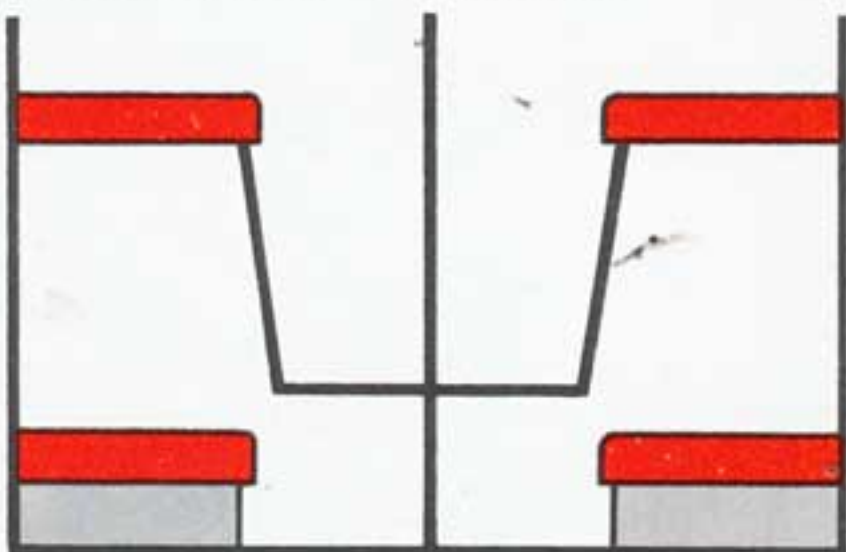
— tourist 2 twee personen

— spécial: een persoon



P-SLAAPRIJTUIG:

afdeling Spécial - een persoon.



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

Verantwoordelijke uitgever:
F. LEBOUTTE - BRUSSEL

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

Foto's
NMBS
Solvay: 6
Pégard: 12

Uw zakenreis naar Duitsland start in de trein

Een zakenreis in Duitsland?

Met de spoorweg is dat geen probleem.

Voor om het even welke richting, noord of zuid, voert een directe trein u in minder dan 3 uur naar Keulen. Daar zijn alle aansluitingen mogelijk, onder meer met de Intercitytreinen, een soort van TEE-treinen in binnenverkeer. Deze voeren u vanuit Keulen in 1 u 30 naar Dortmund, in 4 uur naar Hamburg en in 3 uur naar Hannover. In zuidelijke richting bereikt u na een reis van 2 u 20 Mannheim of Frankfurt, na 3 u 50 Stuttgart, na 4 u 50 Nurenberg en na 6 u 40 München.

Elke dag zijn er een dertigtal van die treinen te uwer beschikking. Treinen met klasse en uiterst comfortabel. En vergeet de directe TEE's niet voor sommige Duitse steden: Parsifal, Saphir, Molière, die u nog meer tijd doen winnen. De centrale voor informatie per telefoon kan uw reisplan combineren. Bel even 02/219 28 80 op, alle dagen van 6 uur tot 23 uur.

Praktischer dan u denkt, de trein.



Winterweer

... Treinweer



PAUL FUNKEN