

4/78 OKTOBER

SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN



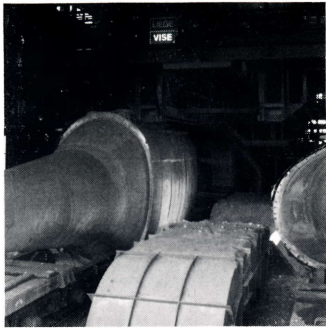


Foto omslag:
Lossen van vloeibaar gietijzer.
Zie op bladzijde 4.

INHOUD



Uitrusting

Het laadprofiel: 10, 15
Wagens voor vervoer van hout: 4
De Shis-wagen: 11-14



Onderneming

Vervoer van vloeibaar gietijzer: 4-6
Volledige treinen uit Holland: 8-9
GGT te Gent: 22

SPOORNIEUWS 4/78

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

Verantwoordelijke uitgever:
J. HEINEN - 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
Cockerill: 1, 2, 6
Putman: 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 14, 18, 19, 20, 23
Lion: 4
Moreelsguano: 8
British Rail: 17



Toerisme

Wintervakantie: 22



Container

Sealink containerlane: 16-17



B-Nieuws

Vervoer van levende dieren: 3
De BR te Brussel: 18
De CFF te Brussel: 19
De FS te Brussel: 20
Staangeld van de wagens: 22
„Niet-roken"-plaatsen: 23
Bronzen leeuw: 23 Overwegen: 21



Actueel

De FIL: 7

laat je rijden... per spoor

Men zegt wel eens dat bij nacht alle katjes grauw zijn. Als variant kan men zeggen dat in de winter alle auto's dezelfde kleur hebben. Sneeuw, mist, ijzel en rijm op de voorruit verhinderen een vlot verkeer op de wegen. Al is de automobilist bij slecht weer ongewoon voorzichtig in het verkeer, toch kan hij nog verrast worden door een mistbank, een verraderlijke ijzelplek of een verblindende sneeuwstorm!

Sommigen maken zich daarover geen zorgen; ze hebben lef en slaan er zich wel door. Voor anderen is sturen in die omstandigheden een heel probleem. Ze worden zenuwachtig en maken zich ongerust omdat ze niet opschieten. We geven toe dat ze niet te benijden zijn. Al die overwegingen hebben de N.M.B.S. geïnspireerd bij haar jongste reclamecampagne met de affiche die op de laatste bladzijde van dit tijdschrift voorkomt. De contactsleutel met het monogram van de Belgische Spoorwegen houdt een duidelijke boodschap in: laat je in de winter rijden per spoor. Wij sturen in jouw plaats, het is zoveel veiliger!

De afficheontwerper Julian Key, die reeds voor de autoslaaptreinen een treffende boodschap had ontworpen, tekende nu een beeld dat de automobilist beslist niet onverschillig zal laten: „Winter... neem de trein”.

BESCHERMING VAN LEVENDE DIEREN IN INTERNATIONAAL VERVOER

In de overtuiging dat de eisen die aan het internationaal vervoer van levende dieren gesteld zijn, het welzijn van die dieren en om tijdens het vervoer elk lijden te besparen, hebben de lidstaten van de Raad van Europa op 13 december 1968 te Parijs een overeenkomst gesloten inzake hun bescherming in internationaal vervoer.

Die overeenkomst, welke op 15 maart 1971 door België werd goedgekeurd, is op 1 juli 1974 van kracht geworden.

Op 18 juli 1977 heeft de Raad der Economische Gemeenschappen een EEG-richtlijn 77/489 uitgevaardigd betreffende de bescherming van levende dieren tijdens het internationaal vervoer, en heeft hij aan de lidstaten de verplichting opgelegd om uiterlijk op 1 augustus 1978 de vereiste wettelijke, reglementaire en administratieve voorschriften in te voeren.

De bepalingen van die twee reglementen hebben betrekking op het internationaal vervoer (per spoor, te land, te water en in de lucht) van:

- eenhoevige huisdieren en huisdieren van de volgende soorten: runderen, schapen, geiten en varkens;
- vogels en konijnen, die als huisdier worden gehouden;
- honden en katten;
- andere zoogdieren en vogels;
- koudbloedige dieren.

Wat het vervoer per spoor betreft, heeft de Internationale spoorwegunie vanaf 1 januari 1974 bindende regels uitgevaardigd voor de bescherming van levende dieren in internationaal verkeer: UIC-fiche 427 OR.

Het leek ons bijzonder nuttig van de voornaamste regels voor het vervoer per spoor een synthese te maken. De afzenders kunnen zich de UIC-fiche en de teksten van de verschillende diensten aanschaffen. Desgewenst kunnen ze zich wenden tot bureau 62-31 van de NMBS of tot het in hun streek gevestigde handelsagentschap.

Begeleidende documenten

De afzender moet de gezondheidsvoorschriften in acht nemen van de landen waar de lading passeert en de nodige documenten bezitten waaruit de gezondheid, de identiteit en de geschiktheid voor vervoer van de te verzenden dieren blijkt.

Vooraleer de dieren geladen worden, moeten ze door een officieel dierenarts van het land van herkomst onderzocht worden, d.w.z. een door de bevoegde overheid aangestelde of gevolmachtigde dierenarts.



Klaarmaken van de wagens

Men dient de nodige maatregelen te nemen om de wagens voldoende te verluchten, rekening houdend met het aantal dieren, de buitentemperatuur en de duur van de reis. Wanneer de dieren gescheiden worden vervoerd of wanneer de deuren tijdens het vervoer openblijven, moet de afzender geschikte inrichtingen aanbrengen, die enkel met touwen of met ongevaarlijke middelen mogen vastgemaakt worden. Spijkers zijn verboden. Vóór elke deur moet een voldoende hoge plank geplaatst worden om te voorkomen dat strooisel, voer of uitwerpselen onderweg op het spoor terechtkomen.



Laden

De afzender moet instaan voor al de verrichtingen, moet de nodige inrichtingen vastmaken en het strooisel, het voer, het gerei voor de verzorging en ook de bagage van de begeleiders leveren. Laatstgenoemde voorwerpen mogen geen gevaar opleveren voor het welzijn van de dieren. Elk ander goed is uitgesloten.

Verpakkingen

De verpakkingen moeten de dieren tegen slechte weersomstandigheden en grote temperatuurschommelingen beschermen. De bodem moet stevig, waterdicht

en slipvrij zijn. De verpakkingen moeten zo gemaakt zijn dat uitwerpselen, strooisel en voer de installaties niet kunnen verontreinigen.

De verluchttingsopeningen moeten met zorg aangebracht worden, zodat een dier er onmogelijk een lichaamsdeel kan doorsteken.

Kooien, kisten en dergelijke mogen zich niet ontijdig openen; ze moeten uitgerust zijn met handgrepen waarmee ze gemakkelijk hanteerbaar zijn.

Op twee evenwijdige zijden moet een etiket met het opschrift „levende dieren” gekleefd worden, eventueel aangevuld met een etiket „rechttop plaatsen” (zie figuur 1 en 2).

In voorkomend geval moeten op de kooien en kisten ook richtlijnen gekleefd worden (in de taal van de landen die de trein doorkruist) betreffende de speciale verzorging of de gevaarlijke aard van de dieren.

Begeleiding

Zendingen bij wagenlading moet begeleid worden, behalve wanneer de dieren in gesloten verpakkingen vervoerd worden, wanneer de betrokken spoorwegen zelf toezicht op het vervoer uitoefenen en zelf de noodzakelijke verzorging verlenen of indien er op vooraf bepaalde stopplaatsen iemand met dat toezicht is belast.

Het aantal begeleiders moet op de vrachtbrief vermeld zijn. Het minimum is vastgesteld op 1 per 4 wagens, het maximum op 1 per wagen.

Het station van afzending bezorgt de legitimatiebewijzen aan de begeleiders.

Dieren die van vervoer uitgesloten zijn

Voor het vervoer worden niet aangenomen: zieke en gewonde dieren, drachtige dieren die vermoedelijk tijdens het vervoer zullen jongen of dieren die 48 uur voor de afreis geworpen hebben. In voorkomend geval kan de officiële dierenarts afwijkingen toestaan. Zijn schriftelijke toestemming moet op de begeleidende documenten voorkomen.

Gevaarlijke dieren moeten vervoerd worden in stevige kooien van staal of hard hout met goed vastgemaakte tralies en met ijzerbeslag versterkte hoeken. Verder moeten de tralies met zeer dicht latwerk of met roosterwerk van stevige ijzerdraad afgedekt zijn. Op vrij kleine kooien moet de vermelding „gevaarlijk” voorkomen in de taal van de landen waar de trein doorrijdt.

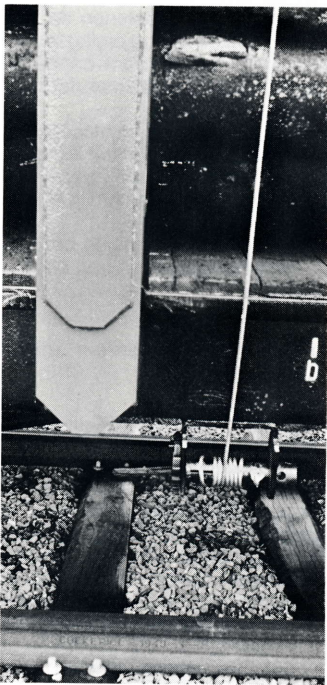


TWEE PROEF- WAGENS

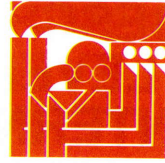
Men heeft bij wijze van proef twee wagens uitgerust met vaste en stevige rongen van twee meter hoogte. Ze kunnen gebruikt worden voor het vervoer van bomen, buizen en gelijkaardige goederen.

Het zijn platte wagens met een nuttige laadlengte van 18,50 meter en een laadvermogen van 54,5 ton. Voor het vastleggen van de lading zijn de wagens uitgerust met kabels en spaninrichtingen.

De lading bomen op de foto is afdoende beveiligd. Dank zij de vaste rongen (6 aan weerszijden) kan de lading niet zijdelings schuiven of kantelen. Op de twee



kleine foto's kan men zien hoe de lading is vastgelegd: aan de ene kant is de kabel vastgemaakt aan een haak, aan de andere kant zit hij opgerold op een spaninrichting.



DE TORPEDO'S VAN CHERTAL



Iedere dag worden er tussen Seraing en Chertal, over een afstand van 22 kilometer, verscheidene duizenden tonnen gietstaal vervoerd. Cockerill heeft in Chertal namelijk een staalfabriek, die haar grondstoffen enkel van de hoogovens van Seraing kan betrekken, omdat die het dichtstbij gelegen zijn.

Oorspronkelijk, — dit tussen haakjes voor wie het mocht interesseren —, was Chertal een Maaseilandje dat door de Romeinen met de oever werd verbonden. Tacitus vermeldt dat in zijn geschriften. De opening van een nieuwe brug in 1963, een brug van 900 ton en 90 meter lengte die in 70 dagen werd gebouwd, was het startsein voor de ontwikkeling van de ijzer- en staalindustrie van

Chertal, „de watervallen” van de Maas, zoals Chertal in de volksmond wordt genoemd.

Een rentabiliteitsberekening bracht de beheerders ertoe te opteren voor het aanvoeren van gietstaal vanuit Seraing en niet voor het bouwen van hoogovens bij de staalfabriek zelf. De spoorweg vervoert dus reeds vijftien jaar lang anderhalf miljoen ton gietstaal per jaar bij een temperatuur van 1350° C.

De NMBS was met het eerste gietstaalvervoer naar Chertal in 1963 echter niet aan haar proefstuk toe, want sinds 1955 zorgde ze reeds voor enkele transporten van die aard, maar niet van dergelijke omvang en over kortere afstand. In feite vertoont het pendelverkeer Seraing-Chertal vier grote kenmerken ten opzichte van het vroegere vervoer:

durende het eerste exploitatiejaar opdeed, kon men reeds in 1964 aan transporten over langere afstand denken, doch steeds met bestemming naar Chertal: vier transporten over afstanden van respectievelijk 110, 248, 303 en 162 kilometer. Het ging hier om proefnemingen in nauwe samenwerking tussen de geadresseerde (Cockerill), de afzender en de spoorweg, die dus instond voor het vervoer. Het laatste transport van die aard vond in april 1965 plaats. De gebruikte gietvatwagens behoren tot het eigen park van Cockerill, die er 17 heeft. De wagens zijn zo speciaal dat de drie betrokken partijen bijna twee jaar nodig hadden om het definitief model te ontwerpen: Demag, de bouwer, Cockerill, de aankoper, en de spoorweg, die er angstvallig voor waakte dat de wagens aan de eisen van het Belgisch net voldeden.

gersstation kunnen rijden indien dat mocht nodig zijn. De luchtdrukremmen ontwikkelen een vermogen van 107 ton en het wentelmechanisme wordt door een elektrische motor van 10 kW bediend.

Zo'n voertuig moet met zorg onderhouden worden en vóór ieder transport is een controlebeurt noodzakelijk.

Volgens de ingenieurs van Cockerill moet zo'n wagen 5000 maal over en weer kunnen rijden, wat op een levensduur van zowat 20 jaar komt. Het spreekt echter vanzelf dat de vuurvaste stenen regelmatig moeten vervangen worden, want de isolerende eigenschappen van dat materiaal gaan geleidelijk verloren door contact met het gietstaal.

Vooraf de isolatie is van het grootste belang, want het gietstaal moet bij een temperatuur van 1350° C

ganisatie van het verkeer een grote rol speelt. Het dossier met alle consignes is een levig geheel geworden: een vingerdik pak getikte vellen met vervoersplanningen (normaal traject en eventuele omleidingen) en, wat geen verwondering moet baren, protocollen van akkoord met de vakbondsafgevaardigden (in geval van onverwachte stakingen die het lossen zouden vertragen en daardoor gevaar voor een vroegtijdige stolling zouden opleveren). Sommigen zouden over dit laatste liever het stilzwijgen bewaard hebben. Voor ons is het echter een bewijs dat men op alle niveaus overleg moet plegen om zo'n spectaculair vervoer tot een goed einde te brengen. Iedereen draagt zijn deel van de verantwoordelijkheid voor de veiligheid en voor het naleven van de dienstregeling. Want het gaat er niet alleen om de zending zomaar



1) Er worden gietvatwagens met een sterk opgedreven warmte-isolering gebruikt, die een nuttig laadvermogen van 150 ton hebben.

2) Die niet-alledaagse transporten lopen door de bebouwde kom: de treinen rijden over een baanvak van de internationale lijn Amsterdam-Basel, dwars door een agglomeratie van een half miljoen inwoners.

3) Het is een pendeldienst met 16 ritten per dag, nl. 8 met beladen wagens en 8 met lege wagens.

4) Het is in feite een soort huis-huisvervoer: van de hoogovens naar de staalfabriek. Dank zij de ervaringen die men ge-

De 31 meter lange wagens lopen op vier vierassige draaistellen; ze kunnen niet door bogen met een straal van minder dan 150 meter en hun maximumsnelheid bedraagt 50 km/u. De gietvaten kunnen rond hun horizontale as wentelen, omdat de enige losopening zich bovenaan bevindt. De wagens hebben een eigen gewicht van 170 ton en een nuttig laadvermogen van 150 ton. Hoe komt het dat die wagens ledig toch nog zoveel wegen? Dit is te wijten aan het gewicht van de drie lagen dikke warmte-isolerende bekleding die bestaat uit 52 ton vuurvaste stenen (320 verschillende modellen) en aan het gewicht van de buitenbepantsering, die de temperatuur van de buitenwand beneden 80° C houdt, zodat de wagens door een reizi-

vervoerd worden. Indien de temperatuur van de lading onder het stolpunt zou dalen, zou de lading onherroepelijk verloren gaan ... samen met de wagen. Men zou dan opgescheept zitten met een onbruikbare massa van 320 ton. De afkoelingsgrafiek vertoont echter een asymptotische kromme: tijdens de eerste uren daalt de temperatuur van het gietstaal in het gietvat met 7 tot 8° C per uur. Als het gietstaal langer in de gietvaten blijft, bedraagt de afkoeling nog zowat 5° C per uur. In de praktijk is die temperatuurdaling dus niet zo erg, omdat de afstand in 50 minuten afgelegd wordt.

Hoewel de constructie van het voertuig op zichzelf reeds een prestatie is, mogen we toch niet uit het oog verliezen dat ook de or-

te vervoeren; het moet ook gebeuren volgens de voorschriften en binnen de gestelde tijd. De 150 ton gietstaal in elk vat vertegenwoordigen de verwerking van 500 ton erts: men is dus met een groot kapitaal op weg. Niet enkel het transport op zichzelf, maar de ganse operatie, van begin- tot eindpunt, is een hele prestatie. Mocht men dus ooit de dienstverlening van de spoorweg in de bloemetjes zetten, dan zou men zeker de betrokken diensten van Cockerill niet mogen vergeten.

3663 km tegen 1350 °C



Een gekke titel, gesproken uit het oververhit brein van een schrijver die zeer onder de indruk was bij het recent buitengewoon vervoer van gietstaal.

Elders hebt u meer kunnen lezen over het geregeld verkeer tussen Seraing en Chertal. In die tekst was er onder meer sprake van vier gietstaaltransporten over lange afstand in 1964 en 65. Daarna bleef het een tijdje stil ... tot augustus-september van dit jaar. Het begon als volgt.

Begin juli besliste de fabriek te Seraing hoogoven 6 tijdelijk stil te leggen. De staalfabriek van Chertal moest echter op volle capaciteit blijven werken. Men besloot toen het nodige gietstaal volgens een nauwkeurig plan van de hoogovens van Marchienne-au-Pont naar Chertal te voeren.

Marchienne-Chertal, 111 kilometer, op het eerste gezicht een makkelijke, maar het schoentje wringt elders: het transport moet namelijk zes weken duren.

De gedachte wint veld en binnen veertien dagen is het plan uitgewerkt. Bij Cockerill wordt de omloop van de gietvatwagens zo geregeld dat er een doeltreffende pendeldienst tot stand komt. Bij de spoorweg worden allerhande problemen omzeild: hoogtepunt van het toeristisch seizoen, waardoor er meer treinen op de te berijden lijnen lopen, problemen in verband met de rit over een in verbouwing zijnde brug enz. Alles verloopt vlot en op 1 augustus vertrekt de eerste trein met drie gietvatwagens uit Marchienne. Enkele uren later bereikt hij Chertal na een afstand van 111 kilometer te hebben afgelegd. Tot half september reden de gietvattreinen elke maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag en zaterdag. Tijdens die periode vervoerde men 13 500 ton over een afstand van 3 663 kilometer.

De betrokken partijen waren terecht verheugd. De spoorweg had bewezen dat hij snel en doeltreffend moeilijke problemen kon oplossen. Bij Cockerill was men tevreden over de spoorwegdiensten

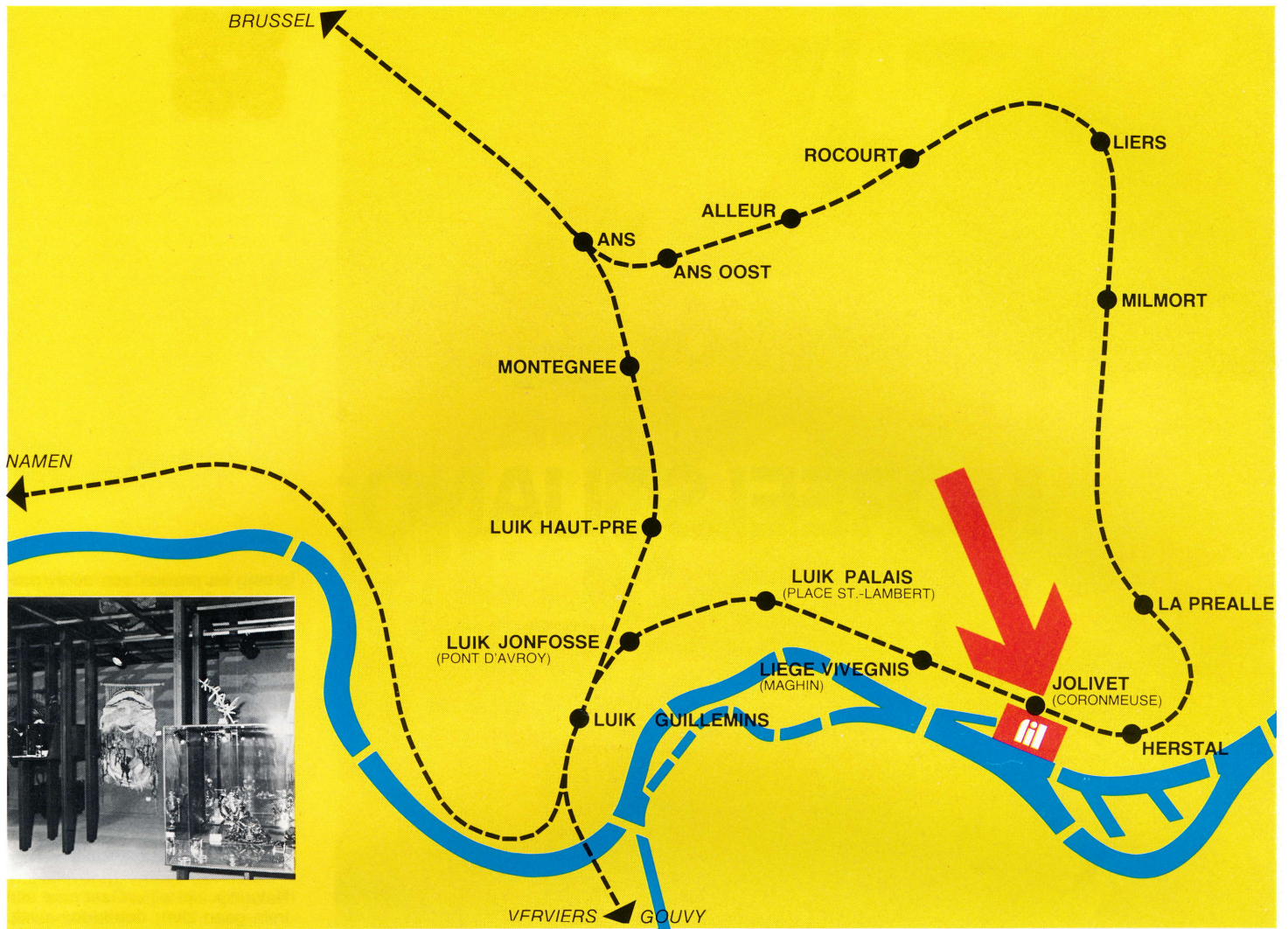
en over de behaalde resultaten: de gemiddelde temperatuurdaling schommelde tussen 50 en 100° C, zodat er nooit stollingsgevaar was. Dat gemiddelde is gemakkelijk te verklaren: De eerste gietvatwagen verliet de hoogoven om 15 uur, de twee andere volgden respectievelijk 3 en 6 uur later. De trein vertrok in de vooravond uit Marchienne en kwam te 2 u. 36 in Chertal aan. Als men daarbij nog de tijd voor het lossen rekent, bleef het gietstaal dus 9 tot 11 uur in de gietvatwagens. Indien men nu weet dat de gemiddelde temperatuurdaling 5 tot 7° C per uur bedraagt, is de rekening snel gemaakt.

Het transport tussen Marchienne en Chertal was een wereldpremière. Voor de eerste keer werd er een geregeld verkeer over lange afstand georganiseerd en, eveneens voor de eerste maal, werd het gietstaal vanuit de hoogoven rechtstreeks in de wagen gegoten (terwijl er vroeger nog een stadium tussen lag voordat het staal in de wagen terechtkwam). Het hoeft geen betoog dat alle specialisten

uit de ijzer- en staalindustrie het verloop met veel belangstelling hebben gevolgd. Het bewijs is in elk geval geleverd dat het mogelijk is geregeld gietstaal over grote afstanden te vervoeren. Uit technisch oogpunt gezien zijn ritten over 300 tot 500 kilometer helemaal niet uitgesloten.

Zou dat geen huzarenstukje zijn?





Met de metro naar ... de jaarbeurs van Luik?

Je zou het een echte metro kunnen noemen. Spoorlijn nr. 31 bedient immers Luik en voorsteden. Vanuit Guillemins loopt ze bijna parallel met de bocht van de Maas, komt tot dicht bij de Place St. Lambert, — het actieve hart van de stad —, gaat dan naar Coronmeuse en vervolgens naar Ans, via Herstal, Liers en Rocourt. Gemiddeld vertrekken er 5 treinen per uur in elke richting — tijdens de piekuren zijn er meer — zodat die lijn uitstekende vervoermogelijkheden biedt in een grote agglomeratie, waar de verkeersdichtheid soms de normale capaciteit overtreft. Net zoals de bussen van de TIL op een gedeelte van hun traject, rijdt de trein op eigen baan, wat de regelmaat waarborgt en de reizigers een grote veiligheid biedt. Die stadsspoorlijn loopt door zeer drukke wijken. Ze komt door Coronmeuse, waar aan de oever van de stroom de nieuwe hallen van de „Foire Internationale de Liège” opgetrokken zijn. Het is een fraai gebouwencomplex dat de exposanten tal van mogelijkheden biedt. Er zijn vier tentoonstellingshallen, een ontvangsthal en een hal voor de administratieve diensten, met een totale oppervlakte van

16 600 m². Bovendien is er nog een oppervlakte van 4 000 m² in open lucht.

In volle bloei

De „Foire de Liège” wordt volgend jaar dertig en is dus in volle bloei. Bij haar oprichting droeg de vereniging een andere naam. Nu heeft ze het statuut van coöperatieve vennootschap, waarin de stad Luik het meerderheidspakket der aandelen bezit. In het nieuwe complex waarin ze zich heeft gevestigd, vervult ze nu een stimulerende en bemiddelende rol voor de streek-economie en verkeert ze in de ideale positie voor de uitwisseling van economische en commerciële informatie in Wallonië. We zeiden het al: ze is in volle bloei.

Er wordt echter evenwel aandacht besteed aan alle sectoren, al zijn sommige minder belangrijk dan de industrieën die er vaak vertegenwoordigd zijn: Er is immers ook een doorlopende tentoonstelling van Waalse ambachtkunst. Je vindt er alle of toch bijna alle uitingen van ambachtelijke kunst, van geknoopte kant tot kristalwerk. Je kan

er allerhande voorwerpen kopen waarvoor je anders alleen in zeer gespecialiseerde zaken terecht kan.

Dit jaar heeft de vereniging haar nieuw complex in gebruik genomen: de inhuldiging viel samen met een handelsbeurs en een nijverheidssalon, gewijd aan de hydrotechniek van de bouw van een containerschip tot de waterzuivering.

In de herfst is er een nieuwe handelsbeurs voor de plaatselijke handelaars en wordt er tevens een Sportorama georganiseerd waarbij allerlei sportdisciplines met het gebruikte sportmaterieel betrokken zijn.

In mei laatstleden hebben 13 Luikse zustersteden er hun toeristische troeven gepresenteerd; ze zullen er wellicht in de toekomst nog terugkeren. Tussen al die belangrijke gebeurtenissen in blijft er altijd drukte heersen in de hallen: industriëlen kunnen er hun tentoonstellingen, congressen en colloquia organiseren, waarvoor ze dan één of meer hallen huren.

De hallen zijn makkelijk bereikbaar: via de E5, E9 en E41 kom je er snel. De stopplaats Jolivet van

de stadsspoorlijn ligt op een paar minuten gaans. Volgens een overeenkomst tussen de beherende vereniging en de spoorweg kunnen de bezoekers er tegen zeer voordelige prijzen met de trein heen. Bij bepaalde gelegenheden hebben de per spoor komende bezoekers er gratis toegang. Het is een vorm van samenwerking die duidelijk aantoonde welke inspanningen de economische partners doen om meer informatie te verstrekken aan een zo ruim mogelijk publiek en activiteiten te steunen gebaseerd op de levenskracht van de streek.





MOREELSGUANO:



volledige treinen uit Holland

Tussen de twee foto's in onze titel ligt een volle eeuw. De wortels van dit Gentse familiebedrijf, dat nu reeds aan zijn vierde generatie toe is, gaan nog verder in de tijd. Oude onderneming? Een huis van oude herkomst, dat wel, maar niettemin jong van geest en bij de tijd.

Sedert enkele jaren verbonden met het Nederlandse concern Unie van Kunstmestfabrieken (UKF), een kunstmestproducent op wereldniveau, heeft Moreelsguano zich aangepast aan de marktomstandigheden en de verbondenheid met het concern, zonder evenwel haar specifieke kwaliteiten te verliezen. Deze oorspronkelijkheid steunt op twee pijlers: de Gentse firma heeft een zeer grote soepelheid in haar distributiewerk en is de enige binnen de groep die guano verwerkt en verkoopt. Een akte uit 1867 verklaart dat ene heer Moreels een „societeit” heeft

opgericht „voor handel en commissiën in koloniale waren”. Reeds in 1870 importeerde men guano uit Peru en andere landen. Guano wordt nog steeds als zodanig verkocht, alsmede verwerkt in samengestelde meststoffen. In deze categorie produceert Moreelsguano echter ook vele soorten waar geen guano aan te pas komt. Deze producten vinden op grote schaal hun weg over de gehele wereld. Moreelsguano gaf, in het kader van deze reorganisatie, de voordele van de te Amsterdam gevestigde fabriek van dezelfde

groep, na precies een eeuw productie te Gent. Een kwestie van efficiency.

Wat de distributie betreft: Moreelsguano bedient landbouw, tuinbouw en particuliere sektor, zowel met eigen produkten als met van elders aangevoerde. Een nieuwe, zeer moderne uitrusting stelt haar in staat de orders die zij boekte voor diverse EEG-landen, op soepele wijze uit te voeren.

Een vlotte expeditieketen

Natuurlijk zijn wij in Gent naar een trein gaan zien; dat is ons zwak. Maar er is meer te zien dan een trein...

De fabriek ligt in het Gentse havengebied en beslaat 35.000 km², waarvan één derde in open lucht. Het is een homogeen complex, voorzien van een soort aanhangsel: langs de kade bevindt zich een „lostoren” — een overdekte losput — door een elevator en een bandenbrug over de straat verbonden met de top van de grote opslagloods. Alle losse ladingen, aangevoerd per spoor of per schip, passeren de lostoren.

Als de trein door de N.M.B.S. op de spoor aansluiting geplaatst is, worden de wagens één voor één met een eigen loc over de losput getrokken. De tremels worden geopend en de lading stroomt op een band die 150 ton per uur kan verwerken. Via elevator en bandenbrug wordt het materiaal gestort in een van de talrijke opslagvakkens in de grote loods. Van daaruit wordt het produkt met een mechanische laadschop naar de afvulinstallatie gebracht, gezeefd en los of gezakt afgevoerd. In het laatste geval gaan de zakken naar een automatische palletiseerrijsrichting, die de aangevoerde zakken omvormt tot „pakketten” van 2 ton (8 lagen van vijf zakken), voorzien van een krimphoes. Soepelheid en efficiency zijn de woorden die onmiddellijk in onze gedachten kwamen bij het zien functioneren van dit distributiecen-

trum. Wat het afleveren van gereed produkt per spoor betreft, maakt de spoorweg nog geen volledig deel uit van het afleveringspatroon. Enerzijds zijn er technische studies over de aanpassing van de spoor-aansluiting en anderzijds bestudeert de Directie Moreelsguano de mogelijkheden om de interne laadkosten maximaal te beperken.

Zekerheid en regelmaat

De continuïteit in de produktie en in het afleveren, vraagt continuïteit in de aanvoer van grondstoffen en eindprodukten.

De door UKF gehuurde trein komt voorlopig éénmaal per week aan in Gent en vertrekt nog dezelfde dag terug naar één van de vier lokaties van UKF in Nederland.

Deze garantie „Gerespekteerde planning” heeft de trein vooraan de lijst geplaatst van de gebruikelijke transportmiddelen voor de bevoorrading van de fabriek. Het spoorvervoer biedt zekerheid en regelmaat.

Zwaar transportmateriaal

De Tads-wagens die we in Gent gezien hebben behoren tot het zwaar vervoermateriaal. Op de lijnen van categorie C en tegen een snelheid van 100 km/u mogen zij tot ladingen gaan van 57,5 ton.

De vier tremels laten zonder enige problemen een gespreide lossing toe. Voor de bediening van de openingskleppen, die zeer eenvoudig is, volstaat één man.

Het dak sluit hermetisch, wat van groot belang is voor het behouden van de kwaliteit, aangezien kunstmest in het algemeen vocht aantrekkend is.

Andere wagentypes zoals de Eds, kunnen eveneens in aanmerking komen.

Laten we hopen dat deze wekelijkse trein weldra een tweelingbroertje krijgt en dat de vier UKF lokaties hun Gentse dochter regelmatig bevoorraden.



HET LAADPROFIEL



Het gaat hier om een ietwat moeilijke materie, waarin een heleboel cijfers moeten verwerkt worden. In werkelijkheid is het probleem eerder saai dan ingewikkeld. In ons schema tonen we aan welke elementen er in aanmerking komen; met behulp van een praktisch voorbeeld geven we een duidelijke illustratie.

We hebben de tekst bewust ietwat „administratief” gehouden omdat we met dat probleem enigszins in de buurt van een „buitengewoon vervoer” komen, waarbij men met millimeters rekent en waar elk woord van het reglement even belangrijk is, wat de veiligheid betreft. Laten we ons dus eenvoudigheds-

en duidelijkheidshalve bij de terminologie van het reglement houden. Het laadprofiel van elk net geeft aan, met inachtneming van de nodige veiligheidsmarge, welke de maximumafmetingen van de ladingen zijn.

De afzender moet er voor zorgen dat zijn lading steeds binnen *het kleinste laadprofiel* van de te berijden lijnen blijft. Het internationaal laadprofiel is het kleinste van ons vasteland (behalve dat op het Britse net), en is hetzelfde als het Franse laadprofiel.

Het vertrekstation kan zeggen welk laadprofiel in aanmerking moet genomen worden.

Tabel 2 Tabel 3

Als de lading in de dwarsrichting veel ruimte in beslag neemt, kan het beter zijn:

- een wagen te kiezen met een minimumradstand die met de lengte van de lading verenigbaar is;
- na te gaan of de lading niet dichter bij een as of een draaistel van de wagen kan geplaatst worden, om zo de zijdelingse verplaatsing in bogen te beperken. Bij dergelijke verschuiving in de langsricting moet men echter rekening houden met het toegelaten maximumgewicht per as of draaistel.

Halve breedten van het internationaal laadprofiel

Tabel I

Halve breedten van het internationaal laadprofiel
Hoogte boven de bovenkant van de spoorstaven

Overeenkomende halve breedte
Voor elke hoogte van het laadprofiel geeft deze tabel de overeenkomende halve breedte aan.

In verband met de zijdelingse verplaatsing in bogen, moet men een bijkomende afstand vrijhouden tussen de lading en het laadprofiel. Men moet die afstand (d) aan weerszijden van de lading in acht nemen. Die afstand kan bepaald worden met behulp van de twee volgende tabellen en hangt af van:

- de afstand (A) tussen de assen of de spullen van de draaistellen van de wagen;
- de afstand (X) tussen de beschouwde dwarsdoorsnede en de naaste as of spil van het draaistel.

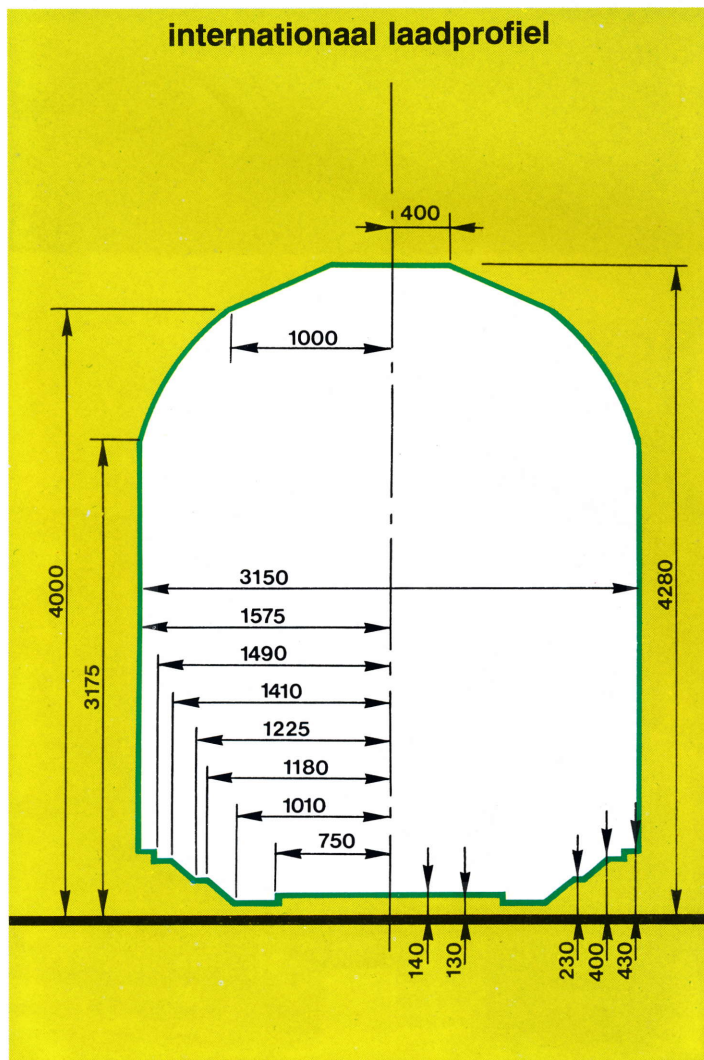
Voorbeeld

Er moet nagegaan worden of men op een platte draaistelwagen (14,86 m tussen de draaistelspinnen en 1,23 m vloerhoogte) een machine met de volgende afmetingen kan vervoeren naar Frankrijk:

- lengte 12 meter
- breedte 2,50 meter
- hoogte 2,40 meter.

Eenvoudigheidshalve nemen we aan dat het gaat om een machine met de vorm van een parallelepipedum.

Hoogte van de lading = hoogte van de vloer + hoogte van de machine:
1 230 + 2 400 = 3 630 mm.



Tabel I

Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante	Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante	Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante	Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante
Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite	Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite	Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite	Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite
Altezza dalla sommità delle rotaie mm	Semi-larghezza corrispondente mm	Altezza dalla sommità delle rotaie mm	Semi-larghezza corrispondente mm	Altezza dalla sommità delle rotaie mm	Semi-larghezza corrispondente mm	Altezza dalla sommità delle rotaie mm	Semi-larghezza corrispondente mm
		3 450	1 461	3 750	1 260	4 050	893
430	1 575	460	1 456	760	1 252	060	871
3 175		470	1 450	770	1 243	070	850
180		480	1 445	780	1 234	080	829
190		490	1 439	790	1 226	090	807
3 200	1 567	3 500	1 434	3 800	1 217	4 100	786
210	1 563	510	1 428	810	1 207	110	764
220	1 560	520	1 422	820	1 198	120	743
230	1 557	530	1 416	830	1 189	130	721
240	1 553	540	1 410	840	1 179	140	700
3 250	1 549	3 550	1 404	3 850	1 169	4 150	679
260	1 546	560	1 398	860	1 159	160	657
270	1 542	570	1 392	870	1 149	170	636
280	1 538	580	1 385	880	1 139	180	614
290	1 534	590	1 379	890	1 128	190	593
3 300	1 530	3 600	1 372	3 900	1 118	4 200	571
310	1 526	610	1 366	910	1 107	210	550
320	1 522	620	1 359	920	1 096	220	529
330	1 518	630	1 352	930	1 085	230	507
340	1 513	640	1 345	940	1 073	240	486
3 350	1 509	3 650	1 338	3 950	1 062	4 250	464
360	1 505	660	1 331	960	1 050	260	443
370	1 500	670	1 323	970	1 038	270	421
380	1 495	680	1 316	980	1 025	4 280	400
390	1 491	690	1 308	990	1 013		
3 400	1 486	3 700	1 301	4 000	1 000		
410	1 481	710	1 293	010	979		
420	1 476	720	1 285	020	957		
430	1 471	730	1 277	030	936		
440	1 466	740	1 269	040	914		
3 450	1 461	3 750	1 260	4 050	893		

Een schuifdakwagen voor het vervoer van rollen plaatstaal

Shis



Zie hier een wagen met verschuifbare dakluiken en vaste kopwanden, bestemd voor het vervoer van horizontaal geladen rollen plaatstaal, zonder bijzondere vastzetmiddelen. Het dak van die wagen bestaat uit drie luiken waarvan de breedte en de hoogte zodanig zijn berekend dat ze boven elkaar kunnen geschoven worden en er bijgevolg 2/3

van de laadlengte op om het even welke plaats vrij komt. Die wagen kan zonder moeilijkheden worden beladen omdat de verschuifbare luiken de zijwanden algeheel vrijmaken. De in deze fiche besproken Shis-wagen telt vijf vaste wiegen. Twaalf vastzetarmen met regelbare breedte kunnen elk vijftien verschillende standen innemen. Hun functie is duidelijk: elke verplaatsing van de rollen gedurende het vervoer verhinderen. Twee opmerkingen in dat verband: — op de kopwanden zijn metrische tabellen bevestigd. Ze behelzen alle nuttige gegevens voor een juiste stand van de armen. Houd dus reeds vóór het laden rekening met die tabellen; — het verdient aanbeveling die aanwijzingen te volgen en tevens te letten op de symmetrie, teneinde de wagen evenwichtig te beladen en zijdelingse overbelastingen te voorkomen.

Uit een laadschema dat aan weerszijden van de wagen tussen 2 wiegen is aangebracht, blijkt hoe de rollen plaatstaal volgens hun gewicht en hun diameter moeten worden verdeeld. Het spreekt vanzelf dat er niet alleen voor elke wieg afzonderlijk gewichtsbependingen gelden, maar dat ook het totaal gewicht van de lading op lijnen van de categorieën C3 en C4 ten hoogste 58 ton mag bedragen. Verder moet elke overbelasting van de draaistellen worden voorkomen en moet de draaisteldrukverhouding kleiner zijn dan 3. Tevens moeten de rollen eerst in de wiegen boven de draaistellen geladen en pas daarna over de overige wiegen verdeeld worden. De gegevens van deze fiche gelden enkel en alleen als aanwijzing; de gebruikers worden verzocht na te gaan of de lading voldoet aan de opschriften die op de wagen voorkomen.

SPOORNIEUWS
4/78



Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Shis-wagen te kiezen.

Is het werkelijk de aangewezen wagen voor het vervoer van uw goederen?



Is het echt de geschiktste wagen?

Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen.

De Handelsdirectie
Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2619 of 2661.

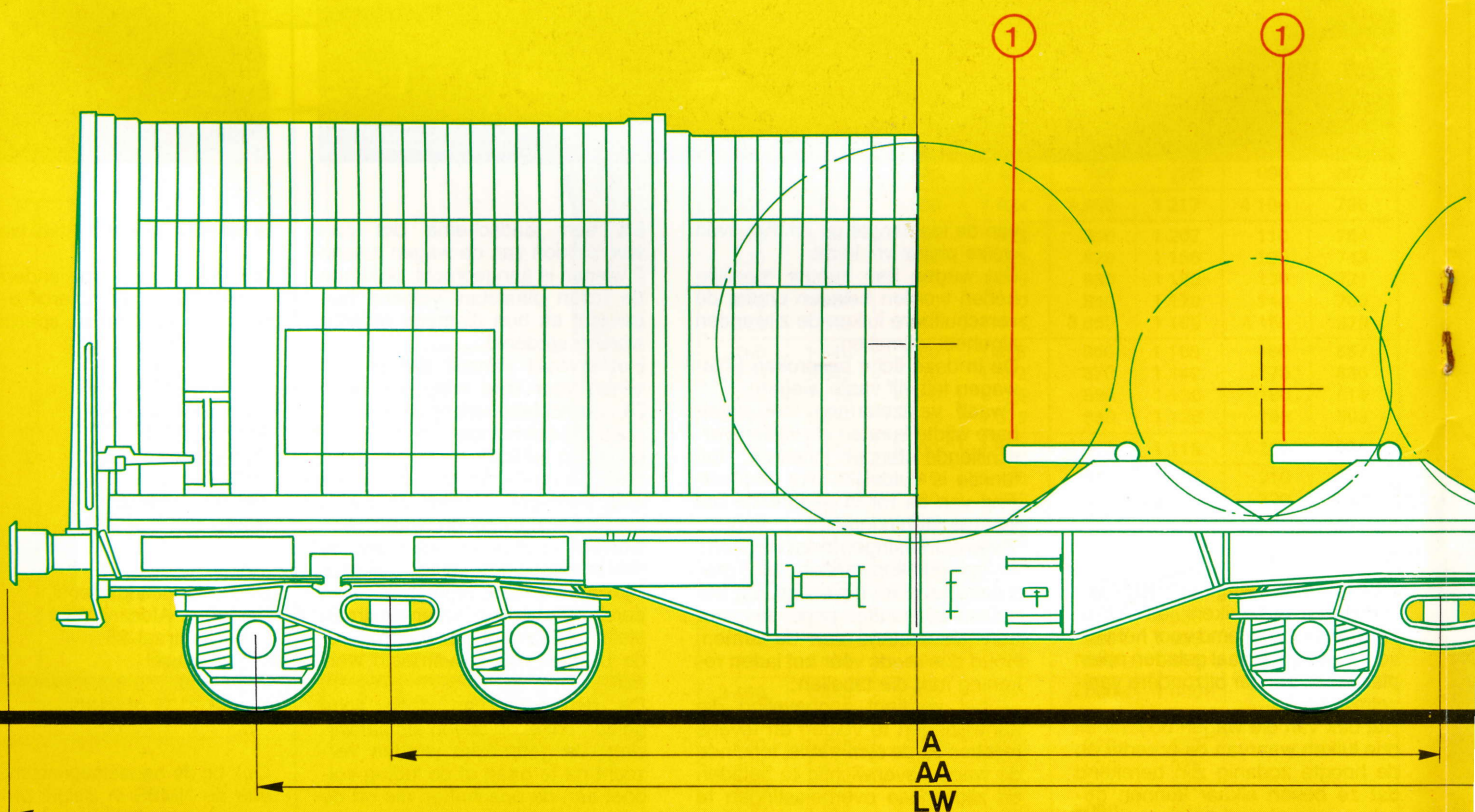
De Behandelingsdienst -
Vervoer - Afdeling 13.1
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2139 of 2135.

Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

S platte wagen met draaistellen, van speciaal type

his voor het vervoer van rollen met schuifbare dak en kop geschikt om te rijden tegen

1	Code		Shis																		
2	Type		3614 B0																		
3	Aantal		350																		
4	Nummer van de wagen	internationale code serienummer	3188 437 3 000 349																		
5	Constructiejaar		1977																		
6	Totale lengte = LW	mm	12 040																		
7	Afstand tussen draaispinnen = A	mm	7 000																		
8	Uiterste radafstand = AA	mm	8 800																		
9	Totale breedte = BW	mm	3 126																		
10	Totale hoogte = HW	mm	4 110																		
11	Aantal vaste wiegen		5																		
12	Maximum lengte van de coils	mm	2 400																		
13	Gemiddelde tarra	t	21,7																		
14	Toegelaten lasten	t	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B₁</th> <th>B₂</th> <th>C₂</th> <th>C₃C₄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>36</td> <td>38,5</td> <td>50</td> <td>55</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>36</td> <td>38,5</td> <td>50</td> <td>55</td> <td>58</td> </tr> </tbody> </table>		A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄		36	38,5	50	55	58	S	36	38,5	50	55	58
	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄																
	36	38,5	50	55	58																
S	36	38,5	50	55	58																
			120 Km/h	00																	
15	Minimum bochtstraal	m	35																		

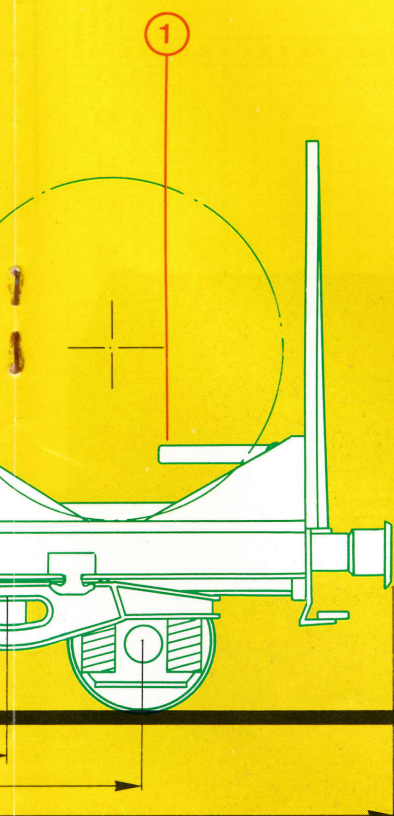
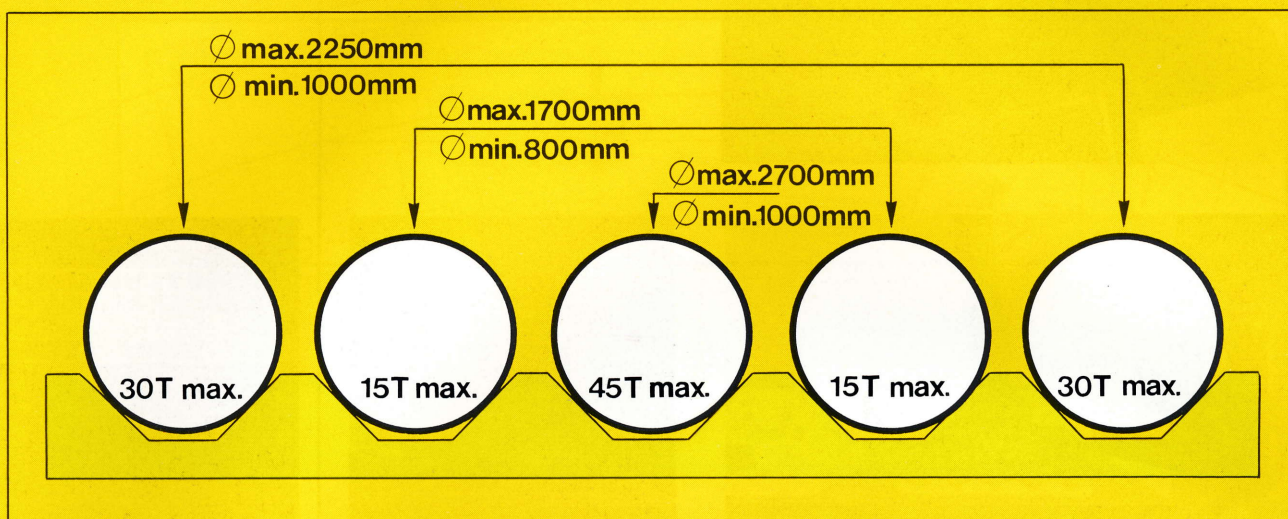


ollen plaatstaal met horizontale as
kopwanden
egen 100 km/u

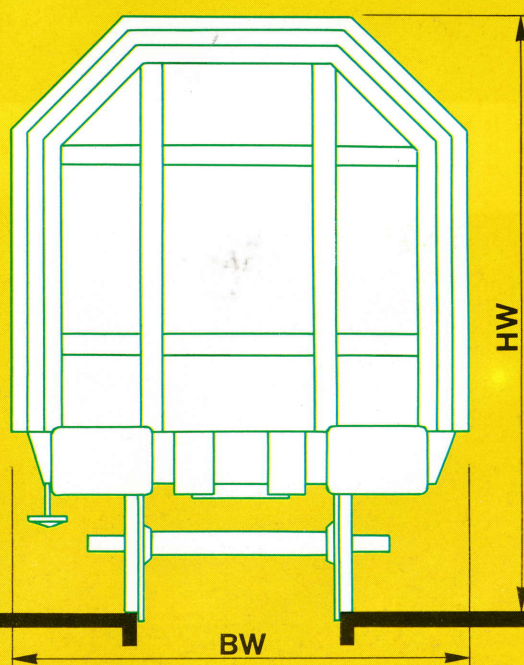
4 eerste cijfer van het serienummer
(overeenkomend met het type S)

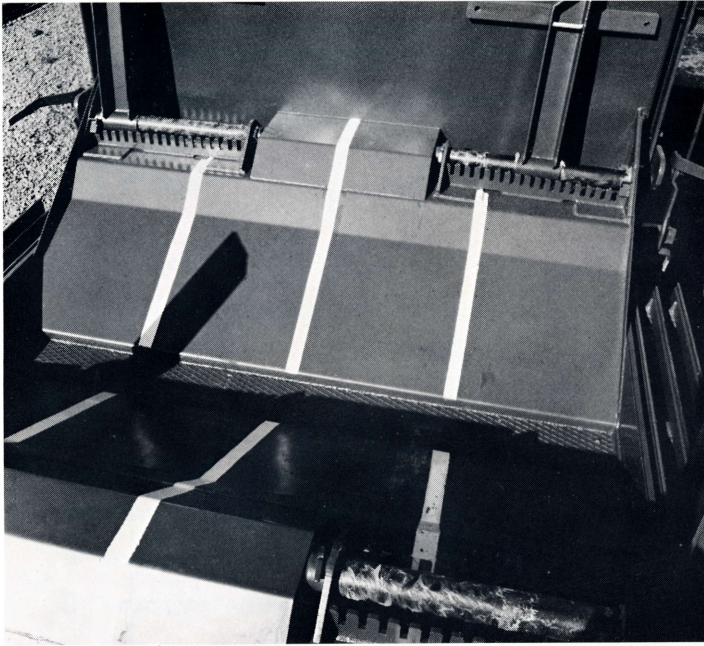


Ladingsschema

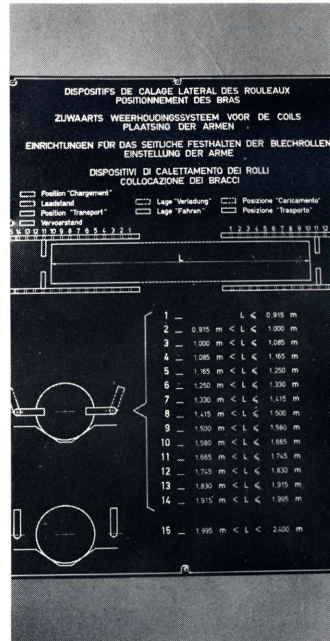
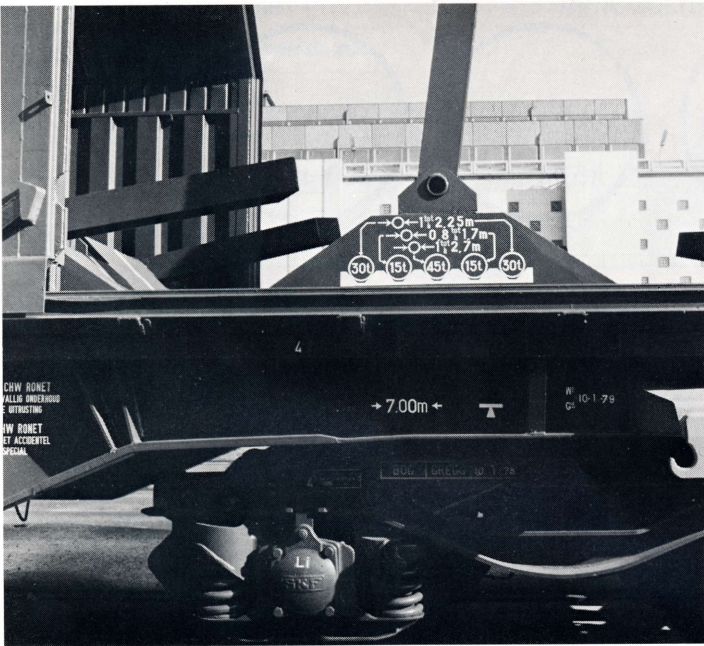


①





Een
schuifdakwagen
voor
het vervoer
van
rollen plaatstaal



Overeenkomende halve breedte (in het midden van de wagen) volgens tabel 2 omdat de lading korter is dan de afstand tussen de draaistelspillen: de lading kan daartussen geplaatst worden. Toegestane halve breedte van de lading: $1\ 352 - 90 = 1\ 262$ mm. Toegestane breedte van de lading: $1\ 262 \times 2 = 2\ 524$ mm. Daar de machine 2 500 mm breed is, is het transport dus mogelijk. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat:

1. de machine juist in het midden van de wagen moet geplaatst

zijn; als ze in de dwarsrichting meer dan 12 mm uit het midden van de lading ligt, zou de wagen met de lading immers kunnen uit de trein gezet worden;

2. de machine zijdelings tegen leibalken moet rusten, om te voorkomen dat de lading tijdens het transport zijdelings verschuift en dan moet uitgezet worden. Vastleggen volstaat dus niet.

Bij zendingen die niet over het Franse net lopen, is het niet overbodig na te gaan welk het laadpro-

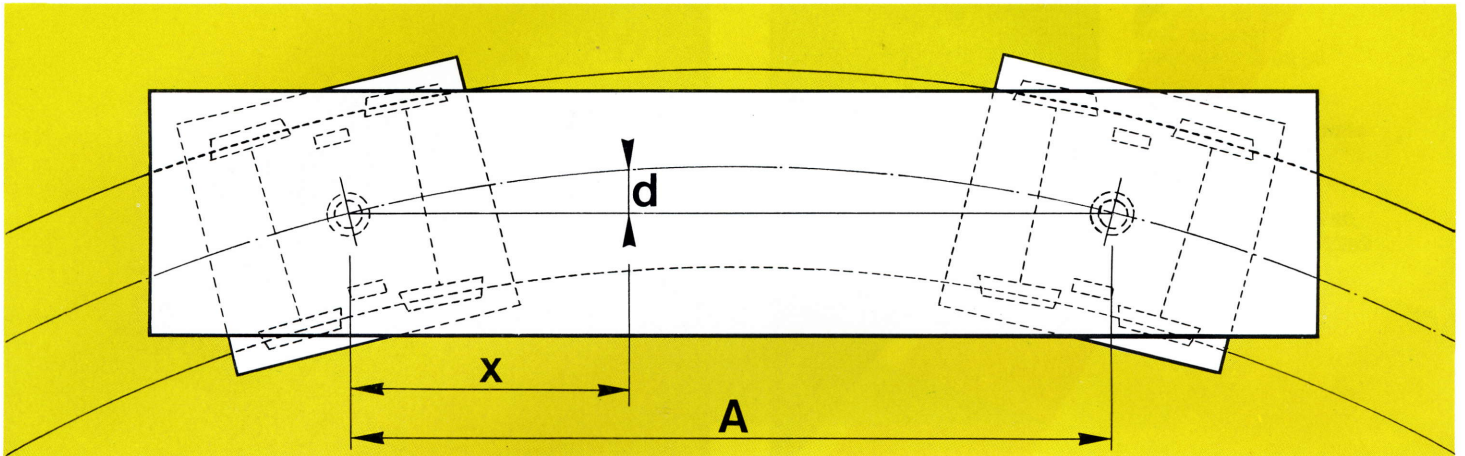
fiel van elk bereiden net is. Het laadprofiel van de meeste netten is immers hoger dan het internationaal laadprofiel.

Voor gesloten wagens zijn er geen problemen. Mocht er twijfel zijn omtrent platte of open wagens, dan kan men zich in betrekking stellen met de dienst

**"Raadgevingen aan de cliënt",
Afdeling 13-1
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
Toestel 2139/2135**

Voor zendingen waarvan de afmetingen buiten het laadprofiel van het te berijden net vallen is er een voorafgaand onderzoek nodig en kan er een toelating voor uitzonderlijk vervoer gevraagd worden bij de

**Directie van het Materieel,
Bureau 23-33
Leuvenseweg, 17-21
1000 Brussel
Tel. 02/513 18 70,
Toestel 3319/3323**



Tabel 2

Pour une distance, en m, de la section considérée à l'essieu extrême le plus rapproché (wagons à deux ou plusieurs essieux) ou au pivot le plus voisin (wagons à bogies ou à traverse pivotante)

Distance en m entre les essieux extrêmes ou entre les pivots	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
2,5	0	0	0	0																			
3	0	0	0	0																			
3,5	0	0	0	0	0	0																	
4	0	0	0	0	0	0	0																
4,5	0	0	0	0	0	0	0	0															
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0														
5,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0													
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
6,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0											
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
7,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
8	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1													
9	0	0	0	0	1	1	1	1	2	2													
10	0	0	0	1	1	2	2	2	2	3													
11	0	0	1	1	2	2	3	3	3	4	4												
12	0	0	1	2	2	3	3	4	4	5	5	5											
13	0	0	1	2	3	3	4	4	5	5	6	6	6										
14	0	0	1	2	3	4	5	6	6	7	7	7	7	8									
15	0	0	1	3	4	5	6	6	7	8	8	8	8	9	9								
16	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	9	10	10	10	10								
17	0	1	2	4	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	12	13							
18	0	1	2	4	5	7	8	9	10	11	11	12	13	13	14	15							
19	0	1	3	4	6	7	8	10	11	12	12	13	14	15	17	18							
20	0	1	3	5	6	8	9	11	12	13	14	16	17	17	19	20	20						
22	0	2	4	6	7	9	11	12	14	16	17	19	21	22	24	26	27	27					
24	0	2	4	6	8	10	12	14	16	19	21	23	25	27	30	32	34	35	35				
26	0	3	5	7	9	11	13	16	19	22	24	27	30	32	35	38	40	42	43	43			
28	0	3	5	8	10	13	16	19	22	26	28	31	34	36	41	44	47	50	51	52	52		
30	0	3	6	9	11	14	18	22	25	29	32	35	38	40	46	50	53	56	59	61	62	62	

Pour les dimensions qui ne sont pas données dans le tableau, on utilisera les valeurs supérieures les plus rapprochées.

Tabel 3

Pour une distance, en m, de la section considérée à l'essieu extrême le plus rapproché (wagons à deux ou plusieurs essieux) ou au pivot le plus voisin (wagons à bogies ou à traverse pivotante)

Distance en m entre les essieux extrêmes ou entre les pivots	0,5	1	1,5	1,75	2	2,25	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	8	9	10	11	12	13	
2,5	0	1	3	4	5																		
3	0	1	3	4	5																		
3,5	0	1	2	3	4	5	6	8															
4	0	0	2	3	4	5	6	8															
4,5	0	0	2	3	3	4	5	7															
5	0	0	2	2	3	4	5	7															
5,5	0	0	1	2	3	4	5	7															
6	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49				
6,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49				
7	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	31	40	50				
7,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	41	51				
8	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	42	52				
9	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	14	16	18	21	24	26	34	44	54				
10	0	0	2	3	3	4	5	7	9	12	14	17	19	22	24	27	36	46	56				
11	0	0	2	3	4	5	5	8	10	12	14	17	19	22	25	29	38	48	59				
12	0	0	2	3	4	5	6	8	10	13	15	17	20	23	26	30	40	51	62				
13	0	0	2	3	4	5	6	8	11	13	16	18	21	24	27	33	42	53	64				
14	0	0	2	3	4	6	7	9	11	14	16	19	22	25	29	34	45	56	67				
15	0	1	3	4	5	6	7	9	12	14	17	20	23	26	31	36	47	58	70				
16	0	1	3	4	5	6	7	10	12	15	18	21	24	28	33	38	49	61	73				
17	0	1	3	4	5	7	8	10	13	16	18	21	25	30	35	41	52	63	76				
18	0	1	3	5	6	7	8	11	13	16	19	22	26	32	37	43	54	66	79				
19	0	1	4	5	6	7	9	11	14	17	20	23	28	33	39	45	57	69	82				
20	0	1	4	5	6	8	9	12	15	18	21	24	30	35	41	47	59	72	85				
22	0	2	4	6	7	9	10	13	16	19	22	28	33	39	45	51	64	77	92				
24	0	2	5	7	8	10	11	14	17	21	25	31	37	43	49	56	69	83	98				
26	0	2	5	7	9	10	12	15	19	22	28	34	40	47	53	60	74	88	104				
28	0	3	6	8	9	11	13	16	20	25	31	37	44	50	57	64	80	94	111				
30	0	3	7	8	10	12	14	17	21	27	34	40	47	54	61	69	85	100	117				

Pour les dimensions qui ne sont pas données dans le tableau, on utilisera les valeurs supérieures les plus rapprochées.



Sealink

CONTAINERLANE

een rode loper voor containers

Tussen Zeebrugge en Harwich, de containerlijn bij uitstek, heeft Sealink voor de VIB's, de „Very Important Boxes”, een rode looper uitgerold.

Daar het vervoer van containers een gestadige vooruitgang boekt was het noodzakelijk een degelijke verbinding uit te bouwen. Nu zijn er elf afvaarten per week in elke richting (2 per werkdag), een zeer vlotte behandeling zowel aan de short-sea-terminal te Zeebrugge als aan de Harwich Parkeston Quay, en een door de British Rail of de NMBS georganiseerde goed lopende spoorwegdienst.



Die containerlijn interesseert niet enkel de Engelse expediteurs die met het vasteland zaken doen, maar ook de Belgische klanten, waar die ook gevestigd zijn: te Antwerpen, dat een goede spoorwegverbinding met de haven van Zeebrugge heeft, te Brussel,

Charleroi en Luik, waar men over uitstekende terminals beschikt, of overal elders. Verder zijn er de ondernemingen van het Europese hinterland wier zendingen naar of van Albion via ons land verstuurd worden.

Hardwich Parkeston Quay wordt beschouwd als het best uitgeruste Britse doorvoerpunt dat aan al de eisen van de klanten kan voldoen inzake behandeling, korte transit-tijden en plaatselijke kosten die aan elke situatie aangepast zijn. De technische installaties van dat Engelse doorvoerpunt worden bij de beste gerekend: moderne por-

taalkranen voor lossen en laden van schepen, gespecialiseerde portaalkranen voor spoorwegvervoer, motorvoertuigen voor plaatselijke behandeling, ruime opslagmogelijkheden, eenvoudige douaneformaliteiten, ... Dat alles om de klanten in Engeland en op het vasteland een optimale dienst te verzekeren.

Onze lezers kennen de zeehaven-installaties te Zeebrugge. Het dient gezegd dat de Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferryboats reeds meermaals heeft bewezen dat ze niet alleen het dagelijks verkeer, maar ook de onvermijdelijke pieken in het containerverkeer kan verwerken.

De schepen die elkaar op de containerlijn kruisen, zijn Freightliners, uitgerust met cellen waarin laadkisten van 20, 30 en 40 ISO-voet passen. Sealink en de B.E.M.

staan in voor de terminale behandelingsdelen. Met het doorvoerkeer belasten zich de respectieve spoorwegen of, te Zeebrugge, voor internationale trajecten te land, Interferry namens Intercontainer. Dank zij de goed lopende organisatie is er steeds een oplossing voor „huis- aan huisvervoer” mogelijk, die de afzender zowel als de geadresseerde voldoening schenkt.

Die lijn met rode loper wordt reeds voor grote verkeersstromen gebruikt, met name voor het Engels-Belgisch verkeer van Ford-containers met losse onderdelen voor de fabriek te Genk. Andere grote maatschappijen voor containervervoer hebben al vlug het belang van die verbinding met haar vlotte en doeltreffende dienst ingezien. Tot nu toe hebben reeds meer dan 1 miljoen containers die weg gekozen. Kortom, de voordelen van de container gekoppeld aan die van de organisatie Sealink vormen een waarborg voor een betrouwbaar, snel en modern vervoer.

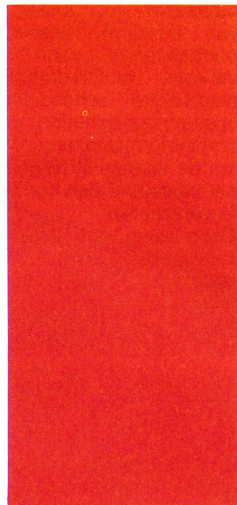
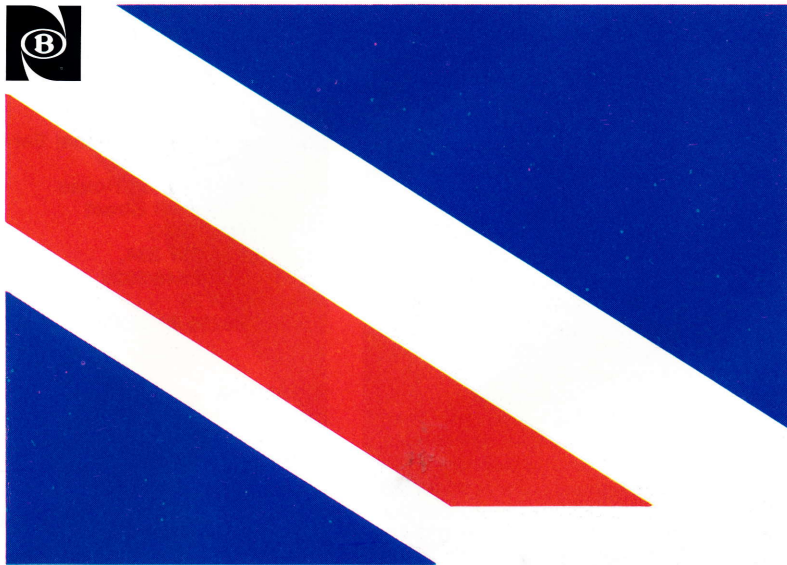
Voor nadere inlichtingen kunt u terecht op de volgende drie adressen:

**British Rail
Shipping and International Services Division HQ
Room 023, Everholt House
163-203, Everholt Street
London NW1 1BG
Telefoon 01-387 234,
toestel 2469/2548/2029
of 01-387 4776
Telex: 269295 BRSLCN G**

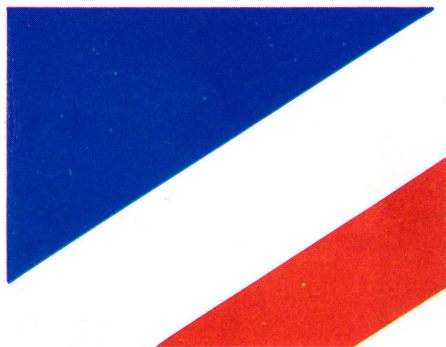
**British Rail
Rogierplein 23
1000 Brussel
Telefoon 217 09 88**

**NMBS-Handelsdirectie
Bureau 62-12
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Telefoon 02/523 80 80,
toestel 2648/2281/2282**





BRITISH RAIL: VOORUITGANG OP ALLE GEBIED



Meneer Pickering, sinds wanneer is British Rail te Brussel vertegenwoordigd?

De bakermat van de spoorweg is Groot-Brittannië. De allereerste openbare spoorweglijn werd er in 1803 geopend. Belangrijk in dat verband is de naam Stephenson, die in 1825 de eerste spoorwegmaatschappij met stoomtractie oprichtte, die een voorbeeld was voor de oprichting van spoorwegen over de hele wereld.

Net zoals bij u werden er in Groot-Brittannië heel wat private maatschappijen opgericht, totdat de Britse regering in 1948 besliste alles te nationaliseren. Sindsdien hebben wij te Brussel een kantoor. Verscheidene maatschappijen waren daar reeds vanaf 1924 in een kantoor gevestigd.

Kan men zeggen dat er tussen BR en de NMBS goede relaties bestaan?

Vast en zeker! Een van de duidelijke

bewijzen daarvan dateert van de eerste wereldoorlog, toen de Britse regering, genoodzaakt om munitie naar het front aan te voeren, schepen liet bouwen die speciaal uitgerust waren voor het rechtstreeks transport van spoorwegwagens naar het vasteland. Na de oorlog werd dat idee in 1924 verder uitgewerkt door een private maatschappij, die „veerboottreinen“ inlegde die speciaal bestemd waren voor een lijndienst tussen Harwich en Zeebrugge. De eerste twee containerschepen werden trouwens op het einde van de vijftiger jaren in dienst genomen. Sindsdien is er natuurlijk veel veranderd en de tonnage van de huidige schepen is stukken groter dan de tonnage van de voorgangers. Bovendien werden de vroegere containers, die een inhoud hadden van 10 tot 20 kubieke meter, vervangen door ISO-modellen van 20, 30 en 40 voet. Er werd ook veel vooruitgang gemaakt met de bouw van veerbootwagens met een grotere capaciteit.

Alhoewel er op wereldvlak een recessie is, beleeft men bij die transportdienst een indrukwekkende en gestadige groei, dank zij de bouw van grotere en meer gespecialiseerde wagens en containers.

En het reizigersverkeer?

Het reizigersverkeer is natuurlijk ook zeer belangrijk en is de laatste twintig of dertig jaar sterk toegenomen. De spoorwegnetten aan weerszijden van het Kanaal zijn met elkaar verbonden door Sealink, die de grootste vloot van die aard ter wereld bezit. De constructie en de ontwikkeling van schepen is de jongste jaren met reuzenschreden vooruitgegaan, zowel bij de Regie voor Maritiem Transport, bij de SNCF, bij de Stoomvaart Maatschappij Zeeland, als bij onszelf. De nu gebouwde schepen zijn steeds groter en comfortabeler en niemand had tien jaar geleden durven denken dat er nu zoveel zouden zijn. De jongste Sealink-schepen zijn nu drijvende

hotels, met gerieflijke hutten, aantrekkelijke restaurants, bars en boetiekjes, discotheken en een eigen televisieketen. De toegang tot de havens is gemakkelijk en alle moderne technische snufjes worden aangewend om de overtocht voor de passagiers nog prettiger te maken. Er is dus niets nieuws onder de zon. En we hebben er ons toe beperkt de dienst elk jaar verder te verbeteren.

Ik meen dat er ook op het vlak van de tarieven vooruitgang is geboekt...

Op dat stuk is er, zowel voor goederen als voor reizigers, een drastische verandering tot stand gekomen. We hebben het vroegere systeem, met de goederenclassificatie, gelaten voor wat het was en we hebben de laadeenheid (Unit Load) en de rechtstreekse internationale tarieven overgenomen. Onze partners die zich met het internationaal vervoer bezighouden, hebben al het mogelijke gedaan om onze klanten te helpen, om nieuwe verkeersstromen voor ons te verwerven en om met succes met andere vervoertakken te wedijveren.

U zei daarnet dat er niets nieuws is onder de zon. Die evolutie heeft niettemin veel inspanningen gevergd, zowel van de mensen die te Londen werken, als bij diegenen die werken bij buitenlandse kantoren, zoals het uwe.

Dat klopt. British Rail Brussel heeft in feite als voornaamste taak, naast de rol van helper voor reizigers, fabrikanten en reisbureaus, te zorgen voor een degelijke samenwerking met de NMBS, de Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats en de RMT, wat de exploitatie en het commercieel aspect betreft. In die relaties speelt vooral laatstgenoemd aspect, terwijl meestal alles wat met exploitatie te maken heeft, rechtstreeks op het hoogste niveau afgehandeld wordt. Reizigers en goederen genieten bij ons dezelfde rechten en we leggen er ons steeds opnieuw op toe beter te doen. Al onze medewerkers zijn er trouwens vast van overtuigd dat men nooit op z'n lauweren mag rusten, wil men het deel van het verkeer dat de spoorweg voor zijn rekening neemt, niet alleen behouden, maar zelfs verhogen. British Rail heeft in alle landen van de Gemeenschap en ook in Zwitserland kantoren zoals dit in Brussel. Die politiek levert resultaten op als men ziet dat men steeds meer op alle diensten van de BR een beroep doet. We weten dus goed wat ons te doen staat: we moeten nog hoger mikken en blijven geloven in de toekomst van de spoorwegen.

Even nog iets over de openingsuren?

Onze bureaus zijn vijf dagen per week open van 9 u. tot 17 u. 30. Men kan bij ons terecht op het Rogierplein 23, 1000 Brussel. Ons telexnummer is 23108. Ons telefoonnummer voor goederenvervoer is 02/218 74 25, voor reizigers 02/217 97 02.



DE CFF, ADOLPHE MAXLAAN



De internationale betekenis van Zwitserland in 't algemeen en de internationale rol van de Zwitserse spoorwegen in 't bijzonder zijn overal bekend.

Toen de Zwitserse bondsspoorwegen in het begin van deze eeuw te Brussel een kantoor openden, bestond de opdracht erin de reizigersdienst te ontwikkelen.

Sedert 1938 werd die taak overgenomen door de Zwitserse Nationale Dienst voor Toerisme (Koningstraat 75, 1000 Brussel), die op dat gebied als officiële vertegenwoordiger van de Zwitserse bondsspoorweg optreedt.

De omvang van het handelsverkeer met de BLEU (1,5 miljoen ton) en met de overzeese landen (2,7 miljoen ton via Antwerpen) was de voornaamste reden die in de lente van 1969 leidde tot de vestiging van een kantoor voor enkel het goederenvervoer.

De architect van ons kantoor beperkt zich niet tot België maar strekt zich ook uit tot Nederland, Luxemburg en Groot-Brittannië. De helft van onze klanten zijn echter ingeschreven (1/3 te Antwerpen, de rest verspreid over het hele land).

Hoe groot is het aandeel van het goederenverkeer in de activiteiten van de Zwitserse bondsspoorwegen?

Bij de Zwitserse bondsspoorwegen worden 2/3 van de ontvangsten opgeleverd door het vervoer van goederen. Het goederenverkeer is voor 2/3 internationaal (invoer, uitvoer en doorvoer).

Die cijfers tonen aan hoeveel belang wij hechten aan

- de samenwerking met de N.M.B.S. in 't bijzonder
- het geregeld contact met de zware industrie, de klanten, en de bevoegde instanties geconfronteerd met de transportproblemen.

Wat houdt samenwerking met de N.M.B.S. voor u in?

Onze aanwezigheid in België kan maar resultaat opleveren door een zeer nauwe samenwerking met de diensten van de N.M.B.S. En daar „vervoeren” ons beider bestaansreden is, hebben we in ver-

schillende stadia, met de Handelsdirectie, de andere directies en de handelsagentschappen gestreefd naar een bestendige en doeltreffende coördinatie om onderling informatie uit te wisselen. Het is onze bedoeling oplossingen te vinden voor de verschillende problemen die bij de gebruiker kunnen rijzen: tarief- en muntproblemen, verzendingsproblemen, technische kwesties, aan- en afvoer.

Na 9 jaar ervaring mogen we zeggen dat er een hechte samenwerking is tot stand gekomen in het belang van onze gemeenschappelijke klanten en van onze respectieve spoorwegen.

In Zwitserland bestaan private spoorwegmaatschappijen. Vertegenwoordigt u die ook?

We werken weliswaar onder de naam van „Zwitserse bondsspoorwegen” maar vertegenwoordigen uiteraard al de Zwitserse spoorwegondernemingen.

De private Zwitserse maatschappijen (73 vervoerondernemingen voor algemeen verkeer, dus geen kabelspoorwegen en transportkabelbanen) vertegenwoordigen meer dan de helft der geëxploiteerde lijnen in Zwitserland (in totaal 3 212 km op 6 138 km; het net van de bondsspoorwegen beslaat 2 926 km.

We zouden maar half werk verrichten indien we niet zouden instaan voor al die spoorwegen, waarvan sommige een belangrijke rol vervullen in het doorvoer- verkeer, met namen de BLS (Bern - Lötschberg - Simplon) voor de lijn van Thun naar Brig.

En de crisis, mijnheer ...?

Heeft ze op het vervoer tussen de BLEU en Zwitserland invloed gehad?

De crisis heeft uiteenlopende gevolgen. Het jaar 1975 viel zwak uit maar er is onmiskenbaar een vooruitgang in het vervoer per spoor tussen de BLEU, enerzijds en Zwitserland en Italië, anderzijds. In 1977 heeft het handelsverkeer tussen België en Zwitserland zich zodanig ontwikkeld dat de Belgische uitvoer met nagenoeg 400 000 ton is gestegen.

De barometer staat dus op mooi weer?

Inderdaad. En om ons gesprek optimistisch af te ronden, zou ik uw lezers er attent willen op maken dat het vervoer per spoor de handel kan bevorderen en dat we in die zin graag behulpzaam zijn. Onze diensten staan voor iedereen open. Aangezien het probleem van de klant ook het onze is, kan hij erop rekenen dat we ons uiterste best zullen doen om samen met hem de passende oplossing te vinden.

Ons adres:
Adolf Maxlaan 48/50
1000 Brussel
Tel. 02/217.57.63
Telex: 26432

een wagenlading al dan niet een verbindingsspoor heeft, of de FS één of meer wagens van een bepaald type kan ter beschikking stellen, enz.

Is er ook een versoepeling in de onderlinge betrekkingen op het vlak van de tarieven?

Ja, deze werd tot stand gebracht door het invoeren van rechtstreekse tarieven voor bepaalde produkten die het gros uitmaken van het goederenvervoer tussen beide landen; zo bestaat er een tarief voor het vervoer van produkten van de ijzer- en staalindustrie naar Italië, wat natuurlijk zeer belangrijk is voor de Belgische economie; in tegengestelde richting is er een tarief voor het vervoer van landbouwprodukten. Bovendien die twee tarieven bestaat er nog een derde, meer algemeen tarief voor transporten vanuit België en Luxemburg, via Frankrijk, naar Italië, en omgekeerd: het gaat hier om het Algemeen Europees Tarief voor het vervoer van goederen bij wagenlading. Aan de hand van die drie tarieven kunnen we vragen van de klant onmiddellijk beantwoorden. Maar we willen niet louter een prijs bepalen, we willen de klant ook zoveel mogelijk helpen, vooral bij het transport zelf. Het is zeer belangrijk dat er een technicus ter plaatse is om de klant bij moeilijke gevallen met raad en daad bij te staan.

Streeft u er ook naar, nieuw verkeer te verwerven?

Natuurlijk. Dat is een absolute noodzaak en we rekenen op de handelsagentschappen van de NMBS en van onze collega's van de SNCF en de SBB om ons daarbij te helpen.

De spoorweg neemt een derde van het goederenverkeer tussen onze beide landen voor zijn rekening: er is veel werk aan de winkel! In dat verband kan ik er op wijzen dat ons net over een voorname troef beschikt, ik zou haast zeggen een unieke mogelijkheid: we hebben een aanzienlijk aantal rolwagens waarmee we spoorwegwagens „aan huis” kunnen brengen voor het laden en het lossen, en dit tegen prijzen waartegen niemand kan concurreren. Een ander groot voordeel is het feit dat veel firma's op het net aangesloten zijn. Ik kan een paar cijfers aanhalen die wettenswaardig zijn: in Italië zijn er 1877 particuliere verbindingsspooren, waarvan een groot aantal verschillende firma's bedienen; in 516 goederenstations zijn er rolwagens ter beschikking; het totale park voor de tractie en het vervoer van wagens bestaat uit 689 trekkers en 1433 rolwagens.

Om te besluiten, wil ik al diegenen geruststellen die op onze diensten een beroep zouden willen doen: we zijn misschien niet erg talrijk, maar we staan steeds ter beschikking van onze collega's en onze klanten uit België, Nederland en Luxemburg. Men kan bij ons terecht op het **de Brouckereplein 46/4, 1000 Brussel**. Ons telefoonnummer is **02/219 09 42**.



FS: MEER GOEDEREN VERKEER

Ook de Italiaanse spoorwegen (FS) zijn in België vertegenwoordigd. Wij gingen even een praatje slaan met de heer Di Tanna, algemeen vertegenwoordiger.

Meneer Di Tanna, waarom is het zowel voor de FS als voor de NMBS voordelig dat de Italiaanse spoorwegen te Brussel vertegenwoordigd zijn?

Toen de FS elf jaar geleden de beslissing nam om te Brussel een kantoor te openen, waren tot dan toe alleen de vier buurnetten van België te Brussel vertegenwoordigd. De FS was de eerste spoorwegmaatschappij van een verder gelegen land die te Brussel een kantoor vestigde, omdat er tussen beide landen een tamelijk druk reizigers- en goederenverkeer was.

Het reizigersverkeer wordt in de hand gewerkt door de aantrekkingskracht die Italië als vakantieland op de Belgen uitoefent, maar belangrijk is ook het verkeer van de regelmatig naar hun land reizende Italiaanse gastarbeiders. Voor de oplossing van reizigersproblemen had men genoeg kunnen nemen met de vele reisbureaus die in België bestaan, onder meer ons officiële Italiaanse reisbureau, de CIT. Maar de sector van het

goederenverkeer was volledig aan zijn lot overgelaten. Het steeds toenemend verkeer van verbruiksgoederen tussen beide landen en het vooruitzicht van een grotere markt — dank zij de groeiende Europese eenwording — hebben de nauwe samenwerking tussen beide netten bespoedigd. De cijfers stellen ons in het gelijk: vroeger kwam men tot een verkeer van zeshonderdduizend ton goederen per spoor, nu neemt de spoorweg bijna een miljoen ton voor zijn rekening. Zonder te spreken van het doorvoerverkeer dat naar en van Italië spoort via België. Ik wil echter ook de voordelen onderstrepen van een rechtstreeks contact met de leidende ambtenaars van de NMBS, waardoor veel problemen onmiddellijk kunnen opgelost worden. Het is voor de klant belangrijk dat hij dadelijk kan geïnformeerd worden over de prijs en de geboden faciliteiten: zo weet hij meteen of een bepaald station een wagen tot bij de geadresseerde kan brengen, of de afzender of de geadresseerde van



WIJ AUTOMATISEREN

België heeft één van de dichtste wegen- en spoorwegnetten van Europa; het aantal overwegen is er dan ook bijzonder hoog. Daarbij komt dan nog dat het verkeer in België zeer druk is, zodat het normaal is dat wegvoertuigen vaak voor een gesloten overweg staan en dat zich veel ongevallen kunnen voordoen. De N.M.B.S. hecht veel belang aan dat probleem en spant zich in om in samenwerking met het Ministerie van Verkeerswezen, de gebruikte veiligheidsvoorzieningen verder te verbeteren.

4 categorieën

Men kan de overwegen indelen in 5 grote categorieën, waarvan er 4 alleen voor de spoorweg van belang zijn. Op onze tekening staan die vier soorten met hun uitrusting afgebeeld.

De overwegen worden bij ministerieel besluit ingedeeld. Momenteel zijn er nog 3 250, die tot de volgende categorieën behoren:

- bewaakte O.W. (1ste of 2de categorie): 8 %
- O.W. bediend door de begeleider van de trein: 8 %
- automatische O.W. met sluitbomen: 28 %
- automatische O.W. zonder sluitbomen: 25 %

Evolutie

De N.M.B.S. wil op lange termijn alle overwegen doen verdwijnen en ze vervangen door kunstwerken, hetgeen de veiligheid en de vlotheid van het wegverkeer zeker zou ten goede komen. Dit is echter een dure zaak die maar geleidelijk kan tot stand gebracht worden (in de loop van de laatste 5 jaar zijn er 450 O.W. weggevalen).

In beginsel streeft men er naar, die overwegen eerst te doen verdwijnen waar het weg- en spoorwegverkeer het drukste is, maar in de praktijk moet men ook met andere factoren rekening houden, zoals bijv. met elektrificatie en modernisering van lijnen, urbanisatiewerken, verbetering van wegen ...

Er wordt samen met de betrokken overheid naar technische oplossingen gezocht, maar dit is soms een moeilijk en langdurig proces, doordat er veel partijen bij betrokken zijn en er van plaatselijke zijde dikwijls verzet tot uiting komt.

Op de aslijnen die in de nabije toekomst zullen uitgerust worden voor snelheden van meer dan 160 km/u, zullen er geen overwegen meer voorkomen.

Op korte termijn streeft de N.M.B.S. er naar, de bestaande overwegen te automatiseren. De statistieken hebben uitgewezen

dat de gebruikte automatische installaties betrouwbaarder zijn, omdat ze een mogelijk „menselijk falen” uitschakelen. Daarenboven is de taak van wegwachter zeer on dankbaar en ze is in onze moderne maatschappij een anachronisme dat zou moeten verdwijnen. De automatisering is dan ook zowel uit het oogpunt van de veiligheid als in sociaal opzicht wenselijk.

De voorkeur van de N.M.B.S. gaat, in overleg met het Ministerie van Verkeerswezen, uit naar overwegen van de tweede categorie die uitgerust zijn met knipperlichten en halve sluitbomen. Het is namelijk algemeen erkend dat de aanwezigheid van sluitbomen de veiligheid ten goede komt. Dit blijkt duidelijk uit het feit dat er zich in 1977 aan overwegen van de derde categorie (zonder sluitbomen) tweemaal meer ongevallen hebben voorgedaan, alhoewel het verkeer daar minder druk is.

De N.M.B.S. volgt die koers al enkele jaren, want in 10 jaar tijd is het aantal overwegen van tweede categorie 2,5 maal groter geworden, terwijl het aantal geautomatiseerde overwegen maar met 65 % is toegenomen (dus een verschuiving van categorie). Op lijnen die nu geëlektrificeerd worden, zullen in beginsel nog alleen overwegen van tweede categorie behouden blijven. Men wil onverpoosd doorgaan met de plaatsing van sluitbomen.

Vooruitgang

We hebben er reeds op gewezen dat uit de statistieken blijkt dat zich merkkelijk minder ongevallen voordoen en dat de gevolgen dikwijls minder erg zijn.

Die gunstige resultaten zijn vooral te danken aan:

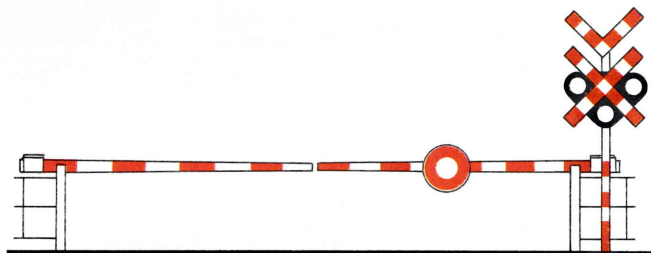
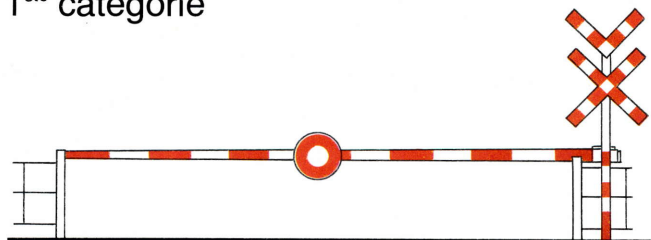
1. de geleidelijke vervanging van O.W. door kunstwerken;
2. de verhoging van de veiligheid op de weg door de versnelde automatisering van de O.W. en door het veralgemeend gebruik van O.W. met halve sluitbomen;
3. de grotere voorzichtigheid van de weggebruikers, geconditioneerd door de informatiecampaagnes en de campagnes voor veilig verkeer van het Ministerie van Verkeerswezen, en ook aan de betere kennis van de verkeerssignalisatie dank zij de invoering van een verplicht examen voor het verkrijgen van een rijbewijs.

Een en ander is voor de N.M.B.S. een aanmoediging te meer om op de ingeslagen weg voort te gaan en zelfs om meer te doen dan wat de wet voorschrijft, bewust als ze is van het sociaal belang ervan. Ze wil daarvoor gebruik maken van de modernste en betrouwbaarste technieken. We komen daar nog op terug.

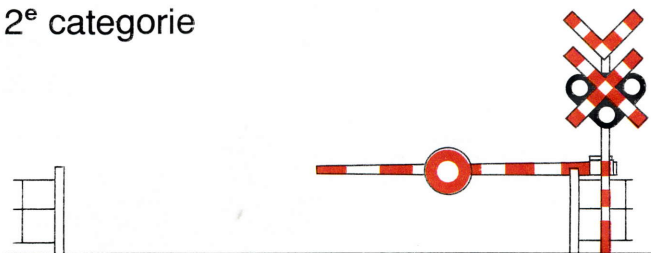
OVERWEGEN

UITRUSTINGSSCHEMA

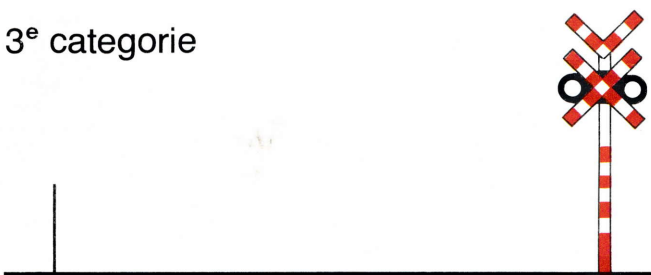
1^{ste} categorie



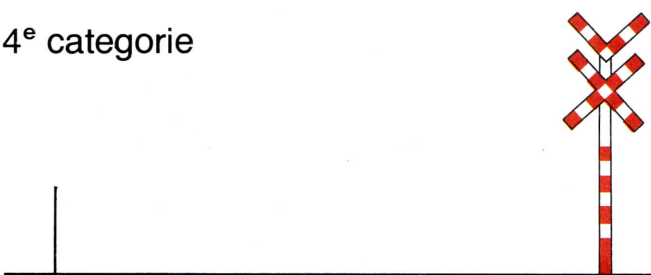
2^e categorie



3^e categorie



4^e categorie





WINTERVAKANTIE: NEEM DE TREIN!

Voor de moderne mens is de wintervakantie stilaan een tweede gewoonte geworden. Een tweede vakantie in ons jachtig leventje betekent voor velen een dankbare verpozing.

Waar kan je 's winters zoal heen?

Voornamelijk naar de bergen waar je kan skiën, sleeën of een andere sport beoefenen die enkel eigen is aan deze streek. Fervente wintersportbeoefenaars komen er dus ruimschoots aan hun trekken, maar ook liefhebbers van lange wandelingen in een prachtig landschap voelen er zich opperbest.

De wintersportoord in de bergen kan men vaak het makkelijkst per trein bereiken.

Daarom wachten de twee welbekende groot-handelaars in spoorreizen met ongeduld op het winterseizoen.

FTS spoort de vakantieganger naar Frankrijk en biedt hem een verblijf volgens de formule „alles inbegrepen”, waarbij hij op ideale manier begeleid wordt.

Met RAILTOUR trein je naar de besneeuwde hellingen van Italië, Zwitserland of Oostenrijk. Ook Railtour zendt zijn begeleiders naar de skioorden, waar ze tot uw dienst staan om de kleinste details te regelen.

Hun forfaitprijzen bevatten gewoonlijk de reis in een ligrijtuig en half pension ter plaatse. Waarom geen volledig pension? Omdat de sportieve lui het zonde vinden 's middags naar hun hotel terug te keren en aldus kostbare ontspanningsuren verliezen. Daarenboven verkiest men wel enige afwisseling in de tafelgeneugten en wil men hier en daar regionale specialiteiten proeven.

De speciale FTS en Railtour-vakantietreinen hebben een bar-dancing-rijtuig, zodat de vakantiestemming er al onmiddellijk in zit.

Maaltijden worden opgediend in de afdeling zelf. Om de tijd te verdrijven zijn er gezelschapsspellen voorhanden. Men kan er tevens frisdranken kopen.

Geen twijfel, deze oplossing is beslist ideaal: in één nacht kom je fris en monter ter bestemming. Vraag de brochures van Railtour en FTS bij je reisbureau. Je vindt daarin formules naar ieders beurs en smaak. Een goede keus is niet moeilijk.



EEN PREMIERE TE GENT

Op 27 februari 1976 had de heer Vanden Daele, de toenmalige burgemeester van Gent, het werkterrein van de Ghent Grain Terminal met enige plechtigheid geopend.

Begin september van dit jaar is men met de werkzaamheden kunnen beginnen.

Deze terminal, het zenuwcentrum van Continental-Furness en Graan Elevator Maatschappij, bevindt zich op een terrein van 25 hectaren langs het kanaal. De silo heeft een totale capaciteit van 60 000 ton, verdeeld over 61 cellen.

Met de pneumaten, die een capaciteit van 600 tot 800 ton per uur hebben, kunnen schepen, treinen, lichters en vrachtwagens geladen en gelost worden. Alles wordt door een computer bestuurd en gecontroleerd. Ook voor het spoor is er een actieve rol weggelegd. Er zijn installaties waarmee zes tot negen treinen per dag kunnen gelost worden.

Welke is nu de sociale rol van de G.G.T.?

1. De overslag en de behandeling van E.E.G.-granen en zaden die doorgaans door de Benelux, Engeland en de landen in de derde wereld worden afgenomen.

2. De import en de behandeling van granen uit Noord- en Zuid-Amerika, bestemd voor België, Noord-Frankrijk, Zuid-Nederland en West-Duitsland.

3. Een locale functie: de distributie van granen in West- en Oost-Vlaanderen.

Men kan geen betere plaats kiezen voor de vestiging van de Ghent Grain Terminal: enerzijds is Gent centraal gelegen in een Europese zone met een intensieve graanteelt en anderzijds grenst het aan een streek waar de graanoogst ver van toereikend is.

De haven van Gent bezit sterke troeven: ze is toegankelijk voor schepen tot 65 000 ton en is gemakkelijk te bereiken zowel te water, per spoor als over de weg. Daarbij komt nog dat er plannen in de maak zijn om de haven toegankelijk te maken voor schepen met nog grotere capaciteit.

Zodra het complex volop zal werken, zullen we een kijkje gaan nemen om onze lezers te vertellen hoe die superinstallatie werkt.



KOSTEN VOOR OPONTHOUD VAN HET MATERIEEL

Hoe vaak hebt u zich geërgerd bij ontvangst van een faktuur voor oponthoud van het materieel, of een staangeldfaktuur? Natuurlijk hebt u, als klant, alle baat bij de afschaffing van deze kosten. Voor de spoorwegen is dat echter niet zo eenvoudig.

Inderdaad, indien de gemiddelde omloop van een wagen bijvoorbeeld vier dagen bedraagt en de klant ook maar één dag langer het materieel behoudt, dan moeten de spoorwegen een immobilisatie van wagens dragen, die 25 % hoger is dan de voorziene. Anderzijds, wanneer u wagens aanvraagt en men kan ze niet leveren, dan protesteert u tegen de spoorwegdiensten. Bedenk dan dat het misschien te wijten is aan klanten die het materieel langer dan redelijk ophouden.

Niettegenstaande de onophoudelijke kostenstijging inzake personeel, grondstoffen en materieel, werden de vastgestelde uurbedragen sinds 1 november 1976 nog steeds niet aangepast. Daarentegen hebben de vergoedingen, die wij aan de vreemde netten verschuldigd zijn voor het vertoef van hun materieel op ons net, niet opgehouden te stijgen, zelfs in die mate, dat wat we innen niet meer gedekt wordt door wat wij zelf betalen.

Het is dus meer dan redelijk de staangeldkosten aan te passen. Wij hebben de gevolgen van deze maatregel nochtans willen verzachten voor die klanten die slechts toevallig en verder ongewild de toegestane termijnen overschrijden.

Voor degenen die het materieel langer dan redelijk behouden hebben wij een hardere aanpak voorzien.

Tegenwoordig beschikt de klant over 8 uren per dag, te rekenen vanaf 7, 9 of 14 uur, om het ter zijner beschikking gestelde materieel te laden of te lossen. Voortaan zal hij kunnen beschikken over 22 opeenvolgende uren, te beginnen op het uur dat volgt op dat van de ter beschikking stelling. Het principe van de „eerst aangewezen trein” blijft eveneens bewaard en bij herbelading van de wagen wordt die termijn verdubbeld.

De uurbedragen van het staangeld stijgen van het 25° uur af. Om de klant die met een onvoorziene moeilijkheid te kampen heeft niet direct te bestraffen, zullen de uurbedragen voortaan slechts vanaf het 73° uur verhogen, maar dan wel in sterkere mate.

Indien een klant 20 wagens en meer ontvangt of verzendt, van dezelfde afzender, respectievelijk naar dezelfde geadresseerde en deze wagens staangeld oplopen dan bekomt hij een reductie van 20 % die ambtshalve zal worden toegepast. De klanten die „globaal staangeld” genieten, en minstens 300 bewegingen per maand uitvoeren, zullen een degressieve vermindering bekomen die ambtshalve op de faktuur en per type van materieel zal worden toegepast indien het gemiddeld vertoef van het betrok-



ken wagentype de 30 uren niet overschrijdt. Deze maatregel die toch wel als vrijgevig kan worden aanzien, kan nochtans, en dat enkel in het geval van nijpend gebrek aan wagens, worden vervangen door de toepassing van boeten. Dergelijke handelswijze wordt vooraf aan onze klanten aangekondigd.

Het bergingsrecht voor goederen bestemd voor overzeese uitvoer, zal volledig als losstaand van de lostermijn worden beschouwd, wat betekent dat de wagen onder berging in elk geval een speciale lostermijn krijgt toegewezen, ongeacht of de bergingstermijn reeds is afgesloten of niet. Voortaan zal het bergingsrecht in de vrachtbrief mogen worden aangevraagd, welke ook het aantal wagens of de aard van de goederen is. Particuliere wagens die ledig of beladen vertoeven in hun depotstation lopen geen staangeld meer op.

U begrijpt dat deze mededeling slechts de hoofdlijnen van de wijzigingen schetst. De leiders van onze handelsagentschappen en hun medewerkers, alsook de stationschefs staan te uwer beschikking om u meer uitgebreid te lichten.

Bij deze uiteraard nooit populaire kostenaanpassing hebben wij toch getracht rekening te houden met de belangen van beide partijen, in de hoop dat eenieder op die wijze en in de mate van het mogelijke er zijn voordeel kom uithalen.

PRETTIG RIJDEN, ROOK VERMIJDEN

In de trein kun je 't roken laten en 't laten roken. Steeds meer reizigers zoeken een afdeling waar er niet mag gerookt worden. Wie niet rookt, gaat niet graag zitten in een afdeling waar er soms zo lustig gepaft wordt dat de medereizigers er door gehinderd worden.

Over dat onderwerp is er thans heel wat te doen: er rijzen vooral problemen bij het gemeenschappelijk vervoer, in openbare gelegenheden, ja zelfs in werkplaatsen. In Canada en in Finland werden al maatregelen genomen ten gunste van de tegenstanders van tabak. Ook de N.M.B.S. heeft plannen in die zin. Een groter gedeelte van de plaatsen in de reizigerstreinen zal ter beschikking worden gesteld van de anti's. Het bestaande materiaal wordt aangepast: de asbakken worden weggenomen in een aantal afdelingen waar voortaan het bekende symbool zal prijken; aldus zal de verhouding „half om half” worden bereikt in de rijtuigen die worden gebouwd. Het is een billijke verhouding om zo weinig mogelijk mensen te hinderen en ieders gezondheid te vrijwaren.

EEN BRONZEN LEEUW VOOR DE SPOORWEG



Het internationaal festival voor reclamefilms dat 25 jaar geleden in Venetië werd opgericht, heeft dit jaar, met de 1.660 ingezonden films en de 2.500 afgevaardigden die 40 landen uit de vijf werelddelen vertegenwoordigden, ontegensprekelijk een universeel publiek bereikt.

Het festival greep plaats te Cannes eind juni, kort na het andere festival waarvan het zich onderscheidt door de afwezigheid van starlets, schandaaltjes en het mondaine gedoe dat de fotografen naar Palm Beach doet hollen. Samenkomst, een gespecialiseerde manifestatie die voor de beroepslieden van de reclamefilm, ontwerpers en producers, een bron van ideeën en contacten vertegenwoordigt. Kortom een zeer belangrijk moment, misschien het evenement van het jaar.

Vierde het festival zijn zilveren jubileum, dan was de NMBS nog maar aan haar derde deelname toe... maar telkens met een ereplaats in de palmares. In 1964 behaalde de NMBS een bronzen leeuw met een film voor de autoslaap-treinen. Drie jaar later, met de film „En toch is hij op tijd” werd zij beloond met een gouden leeuw. Dit jaar zond de NMBS twee films in, een eerste met als thema „Ik verbruik minder, ik vervuil minder” en een tweede, zeer humoristisch getint „De vakantie start in de trein”.

Ging het leeuwedeel voor de afdeling bioskoop naar Frankrijk, met een gouden leeuw en sleepte Groot-Brittannië dezelfde trofee in de wacht voor de afdeling televisie, dan werd de NMBS toch opnieuw met een bronzen leeuw bedacht voor de eerste van haar twee voormelde films.

Op te merken valt dat de voor de competitie ingeschreven films (ongeveer 19 uur vertoning in totaal) vooraf werden geklasseerd in 17 categorieën naar gelang van het produkt of de dienst waarvoor ze werden gerealiseerd en dat telkens voor de twee afdelingen: bioskoop of televisie. Deze beide media beschikken duidelijk over een gevoelig verschillend publiek. Het ene richt zich meer tot jongere, koopkrachtige kijkers, het an-



dere bestrijkt zowat alle lagen van de bevolking en alle leeftijdsklassen.

De verstandhouding onder deze beide media is echter goed, dat bleek te Cannes wel duidelijk. Heeft de publiciteitsfilm er dan toch toe geleid deze twee tegenstanders te verzoenen?

Vermelden we tenslotte nog dat ook een andere Belgische film in de palmares is opgenomen, ditmaal voor de afdeling televisie. Dus twee geklasseerde Belgische films daar waar de helft van de deelnemende landen met lege handen huiswaarts keerden. Deze prestatie verheugt des te meer het team dat de film voor de NMBS realiseerde.

LAATSTE OGENBLIK

De positieve ontwikkeling van de containertrafiek per spoor tussen Rotterdam en Antwerpen ligt aan de basis van de indienststelling van een ultra-snelle, bijkomende trein die wekelijks de twee havens verbindt.

De Hollandse firma ASECO verzekert het vertrek van de trein om 19 u. Vijf uren later staan de containers reeds in Antwerpen ter beschikking van de CMB, klaar voor overlading op het schip. Het eerste transport gebeurde al op 4 oktober, te laat evenwel om nog verslag te kunnen uitbrengen over de inhuldigingsplechtigheid die te dier gelegenheid werd georganiseerd. Maar wij komen er vast op terug in ons volgend nummer.

Winter...neem de trein!

