

SPOORNIEUWS

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

5

80

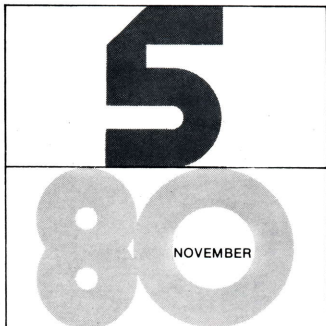
NOVEMBER

Twee-
maandelijks
tijdschrift
behalve juli
en augustus

Brussel X

G.P.P./10/209





SPOORNIEUWS

INHOUD

Omslag:
Zeebrugge, Belgische kusthaven.
Een dossier midden
in dit nummer.



Onderneming

Algeco presenteerde in september te Antwerpen gespecialiseerde ketelwagens en gesloten wagens. Een overzicht op bladzijde 3.



Zeebrugge in het daglicht:

- een algemene voorstelling door de directeur MBZ, de heer F. Traen, blz. 5;
- het spoorvervoer te Zeebrugge, blz. 6;
- uitbreidingswerken aan de haven, blz. 10;
- Zeebrugge en de containerisatie, blz. 15;
- de Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats, blz. 14 en 18;
- Harwich, partner aan de overzijde, blz. 14.



Onderneming

Edwin Cooper huurt ketelwagens voor het vervoer van haar chemische producten, vooral voor het veerbootverkeer naar Engeland. Het relaas op blz. 21.



B-Nieuws

Nieuwe aankondigingsborden te Brugge, blz. 23.
Een woordje over de havendag te Antwerpen, blz. 23.
Een NMBS-minitrip naar Arnsberg, blz. 23.

VAN DE REDACTIE

IN ONZE HANDELS- AGENTSCHAPPEN

Om de handelsactiviteiten te rationaliseren heeft de NMBS beslist een herstructurering van haar handelsagentschappen door te voeren.

Het nationaal grondgebied wordt onderverdeeld in vijf "Gewestelijke commerciële vertegenwoordigingen", gevestigd te Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik. Op uitzondering van Brussel, hebben deze gewestelijke vertegenwoordigingen "Commerciële agentschappen" onder hun beheer; Hasselt (beheerd door Antwerpen), Bergen (Charleroi), Brugge en Kortrijk (Gent), Aarlen en Namen (Luik).

Deze nieuwe structuur wordt progressief ingevoerd. De cliëntele zal in de gewestelijke vertegenwoordigingen en de agentschappen nog steeds dezelfde vertrouwde gezichten van weleer aantreffen, op twee uitzonderingen na; de voormalige handelsagentschappen van Mechelen en Verviers zijn nu afgeschaft. De heer Van De Wal, die de leiding had te Mechelen, zal nu de heer Herremans te Antwerpen bijstaan en de heer Mathieu reikt de heer Delhaise te Luik een helpende hand.

Indien u in relatie stond met Mechelen of Verviers, gelieve dan adres en telefoonnummer aan te passen. Voor het overige blijft alles zoals het was. De herstructurering beoogt enkel een betere dienstverlening aan de cliëntele. We komen er te gelegener tijd op terug.

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: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's
MBZ: 1, 5, 10, 12, 13, 17
SBA: 6, 14, 15, 16, 18, 19, 20
NMBS: 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 21
Carcoke: 8

ALGECO - VTG

ten dienste van de industrie



In mei 1976, heeft Algeco België, lid van de Duitse groep V.T.G., in Antwerpen Zuid 6 ketelwagens tentoongesteld voor het transport van gas, chemische producten of petroleumderivaten.

Nu, vier jaar later, werd deze voorstelling overgedaan, met 5 ketelwagens, 2 gesloten ferry-boatwagens en containers.

Opnieuw was Antwerpen Zuid, ideaal gelegen midden de industriële bedrijvigheid, gastheer voor de tentoonstelling.

26.000 wagens.

Samen met de verantwoordelijken van de firma ALGECO, heeft de Spoornieuws-redactie getracht een overzicht te geven van het spoorwegmaterieel dat Belgische ondernemingen kunnen afhuren.

De cijfers spreken voor zichzelf.
- Totaal wagenpark V.T.G.: 26.000 wagens.

- Voor het vervoer van gas: 3.300 wagens.

- Voor petroleumproducten: 11.000 wagens.

- Voor scheikundige producten: 11.000 wagens.

- Voor poedervormige producten: 600 wagens.

- Ferry-boatwagenpark: 425 wagens, waarvan 75 voor het vervoer van rollen plaatstaal.

- Bulkcontainerpark: 500 eenheden waaronder verschillende types.

Het is belangrijk voor de wagenverhuurder - van dergelijke gespecialiseerde wagens - de bedrijven aangepast materieel aan te bieden waarvan de technische eigenschappen een optimaal gebruik waarborgen. Als industrieel vervoerder bij uitstek, tracht de spoorweg een wagenpark samen te stellen met hoge polyvalentie.

Het materieel bestemd voor het vervoer van een beperkte categorie producten zou, logischerwijze moeten toebehoren aan de producenten. Maar voor bepaalde bedrijven houdt de aankoop van gespecialiseerde wagens een zeker risico in: de investering weegt bij het begin zwaar door en beperkt in zekere mate de bewegingsvrijheid van de ondernemer, daar hij bijna verplicht is uitsluitend bij het vervoer per spoor te blijven om zijn inbreng te kunnen afschrijven. In vele gevallen is ook de markt niet stabiel genoeg om de volledige afschrijving, die kan gespreid zijn over vijftien jaar, te verzekeren onder optimale voorwaarden.

De verhuurmaatschappijen, dank zij hun beroepskennis en hun talrijke vertakkingen in een groot aantal landen, zijn in staat het gespecialiseerde materieel beter te gebruiken. Zij hebben ook de mogelijkheid grotere bestellingen te plaatsen, waardoor betere prijzen worden bekomen, niettegenstaande de grote diversiteit van het wagenpark.

ALGECO-V.T.G. geeft per definitie steeds nauwkeurig acht op de noden en de desiderata van haar cliënteel. Daarom beantwoordt haar wagenpark wonderwel aan de marktsituatie voor om het even welk gespecialiseerd vervoer.

Indien nodig, laat V.T.G. de wagens op maat maken. Veronderstel dat een klant bijna permanent wenst gebruik te maken van 20 wagens voor het vervoer van een welbepaald product.

ALGECO-V.T.G. kan, op basis van de onderling op punt gestelde technische vereisten, 20 nieuwe wagens bestellen die in optimale omstandigheden het product kunnen vervoeren.

Dienstverlenende maatschappij.

ALGECO-V.T.G. definieert zichzelf voornamelijk als een wagenverhuurder, zelfs al kunnen ook andere diensten worden verleend aan de cliënteel. De wagens voor het vervoer van gas, scheikundige producten en petroleumproducten, die regelmatig worden gereviseerd en onderhouden, kunnen per kalenderdag worden gehuurd, net zoals het systeem van autoverhuur zonder chauffeur. De huurder mag er naar goedgevoel gebruik van maken, natuurlijk mits inachtneming van laadgrenzen en technische beperkingen. De wagen, gehuurd voor een bepaalde periode, mag op om het even welke verbinding ingezet worden, zowel nationaal of internationaal, zowel in volledige treinen of als afzonderlijke wagen.

De ferry-boatwagens van het ALGECO-V.T.G.-park worden meestal op een andere manier gebruikt: zij worden gecharterd. Het materieel wordt in dergelijk geval afgehuurd om te worden ingezet op een bepaalde verbinding, mits betaling van een forfaitaire huurprijs. Eens de wagen geladen, en ter verzending aangeboden, moet de klant zich niets meer aantrekken. Indien om één of andere reden de verzending

wordt onderbroken en dus de gebruiksduur wordt verlengd, hoeft de klant geen frank bovenop te betalen. Als het transport is afgehandeld wordt enkel de forfaitaire huurprijs verrekend, vermeerderd met de verzendings-taks geheven door de spoorwegen.

Voor de bulkcontainers is de meest toegepaste formule deze van de "verzending". ALGECO belast een gespecialiseerde afdeling van V.T.G. met het huis - aan - huis - vervoer, tegen een globale prijs waarin is begrepen, de huurprijs van de containers, de behandeling en de kosten voor de verschillende vervoerwijzen (spoor, zee, weg...). Deze formule wordt toegepast voor verzendingen naar Brazilië, Rusland, Israël, Finland... De goede aflevering van de containers wordt gevolgd vanuit Rotterdam voor de Benelux, en vanuit Duitsland voor alle overige bestemmingen.

Vooruitgang en vernieuwing.

Sinds 1976 deden de ferry-boatwagens van meer dan 100 m³ en de schuifwandwagens voor het vervoer van rollen plaatstaal op de Kanaaltrafiek hun intrede. De wiegen van deze laatste kunnen afgedekt worden met een plankenvloer, waardoor deze wagen dubbel kan gebruikt worden: rollen plaatstaal bij de heenreis en allerhande goederen bij de terugreis, of vice versa.

Ook op andere vlakken, gaat de technische evolutie verder. In dat verband kunnen we de verhoging van de toegelaten belading aannemen. De constructeurs hebben de idee laten varen om steeds lichtere wagens te maken: een te ver gaande vermindering van de tarra zou ze te kwetsbaar maken. De actuele politiek is gericht op een capaciteitstoename. In de nabije toekomst zal de toegelaten last per as van 20 op 22 ton gebracht worden - dat is nu reeds het geval op bepaalde Europese lijnen. De wagens die voor dat doel zullen worden gebouwd kunnen aldus zwaarder beladen worden.

ALGECO-V.T.G. richt zich nu vooral tot de scheikundige en de gasector. De ondernemingen in deze sector betonen een stijgende interesse voor het spoor. De grote diversiteit van de te verhuring aangeboden wagentypes is een troef die volledig ten goede komt aan de bedrijven: het sterk gespecialiseerde materieel biedt alle garanties van veiligheid en rentabiliteit.

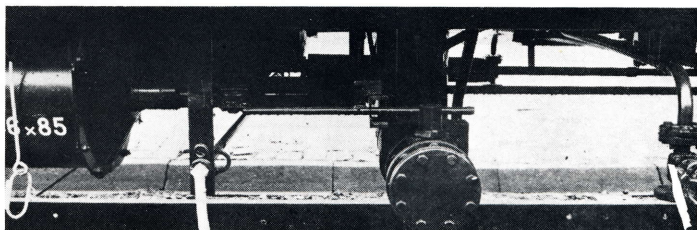
De veiligheid maakt deel uit van de constructie-objectieven. De werklieden tegen elk ongevalsrisico beveiligen is een "Conditio sine qua non", vooral bij de behandeling van gevaarlijke producten die ofwel bijtend kunnen zijn, ofwel giftige dampen kunnen verspreiden. De aangebrachte veiligheidssystemen zijn niet in het oog springend, wel elementair, doch efficiënt. Gevolg de UIC-richtlijnen, worden bij de constructie van nieuwe wagens de vitale "organen" zoveel mogelijk gegroepeerd: in- en uitgang van de stoomverwarmingsskring, bodemklep, aardverbinding, losschuif, kwartslaghefboom voor handbediening (veeleer dan met een stuurwiel),... De bedieningsmechanismen zijn aldus makkelijker bereikbaar, waardoor de behandeling eenvoudiger en sneller kan verlopen.

De klantengroep van ALGECO-V.T.G. is heterogeen: scheikundige sector, petrochemische sector, petroleumsector, verdelers, verzenders, verkoopbureau's, verdeelcentra, vemen. Iedereen is welkom. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen "grote" en "kleine" klanten. Er is wel een verschil met "toevallige" klanten.

De meeste huurcontracten worden afgesloten voor de duur van één jaar of meer. Het ter beschikkingstellen van de wagens gebeurt volgens een nauwkeurige planning, waarin het beschikbare wagenpark efficiënt is ingezet.

Wanneer nu de toevallige klant een vervoer wenst van korte duur, waarvoor snel één of meerdere welbepaalde wagens moeten gevonden worden, komen er problemen. De opdracht is moeilijk uit te voeren, daar dikwijls de hele planning wordt overhoop gehaald. ALGECO-V.T.G. stelt evenwel alles in het werk om de klant ter wille te zijn, en om haar opdracht als complementaire onderneming van de spoorwegen voor de industrie naar behoren te vervullen.

Onze lezers vinden in dit nummer ook de neerslag van ons gesprek met een bedrijf dat wagens huurt. ALGECO-V.T.G. dus bekeken vanuit de andere hoek. Een verhelderende aanvulling bij ons bovenstaand artikel.



Containers.

De V.T.G.-containers hebben alle een lengte van 20 of 30 voet. Ze zijn van het ISO-type.

Van links naar rechts op de foto: een container voor het vervoer van vloeibare ontvlambare producten, met isolatie en verwarming; een container voor het vervoer van alle gassoorten, met veiligheidsklep die al dan niet kan gebruikt worden volgens de nationale reglementeringen, en met een beproevingsdruk van 30 bar; een container voor het vervoer van giftige producten (zoals amidan) met los-



sing langs boven en verwarming. Sommige containers zijn uitgerust met elektrische opwarming (de mogelijkheid bestaat het opwarmingssysteem tijdens overtochten per schip te gebruiken).

Ketelwagen voor gas van 95 m³

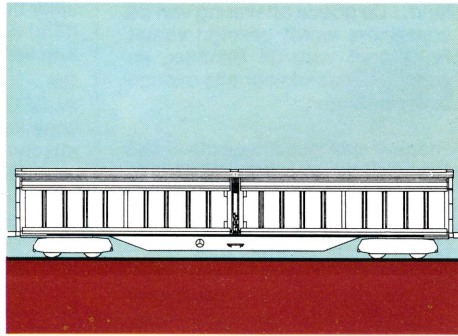
Voor het vervoer van propaan, butaan, ... Zonnewerend schild. Beproevingsdruk 26 bar. Lossing met druk of door pompen. Automatisch sluitsysteem door het bodemventiel. Minimum bochtstraal 35 m.



	A	B	C
	33,7	41,7	49,7
S	33,7	41,7	49,7

Ferry-wagen van 106 m³

Bestemd voor het vervoer van gepalleteerde ladingen met gering gewicht. Laadoppervlakte 47 m². Lengte van de laadvloer 18,798 m. Breedte van de laadvloer 2,500 m. Vrije hoogte 2,400 m. Minimum bochtstraal 35 m. Twee schuifwanden maken ongeveer de helft van de totale wagenwand vrij voor het lossen of laden.



	A	B	C
	38	46	54
S	38	46	54

Ketelwagen van 53 m³

Voor het vervoer van bijtende scheikundige producten, met soortelijk gewicht hoger dan 1,6. Lossing langs boven. Geïnclineerde ketel. Beproevingsdruk 4 bar, werkdruk 3 bar. Minimum bochtstraal 35 m.



	A	B	C
	42,2	50,2	58,2
S	42,2	50,2	58,2

Ferry-wagen voor rollen plaatstaal.

Bestemd voor het vervoer van rollen plaatstaal en uitgerust met vijf wiegen. Door een neerklapbare plankenvloer kan om het even welk goed geladen worden. Laadoppervlakte 27,5 m². Lengte van de laadvloer 13,278 m. Breedte van de laadvloer 2,130 m. Vrije hoogte 1,900 m. De drie elementen van het schuifdak maken max. 2/3 van het laadoppervlak vrij. Minimum bochtstraal 35 m. Breedte van de wiegen 2,010 m.



	A	B	C
	36,5	44,5	52,5
S	36,5	44,5	52,5

Wagen van 62 m³ voor poedervormige producten.

Voor het vervoer van zware poedervormige producten. Twee kamers uitlopend op tremels. Lossing d.m.v. samengeperste lucht. Twee vullingsopeningen per kamer. Werkdruk 2,3 bar. Minimum bochtstraal 35 m.



	A	B	C
	42,4	50,4	58,4
S	42,4	50,4	58,4

Ketelwagen van 95 m³

Voor lichte petroleumproducten - geïnclineerde ketel - het bodemventiel beveelt een luchtklep. Beproevingsdruk 1,5 bar. Minimum bochtstraal 35 m.



	A	B	C
	40,1	48,1	56,1
S	40,1	48,1	56,1

Ketelwagen van 45 m³

Voor het vervoer van diverse scheikundige producten. Rotswolisolatie van 100 mm. Stoomverwarming. Bodemlossing en lossing langs boven. Laterale schuif met kwartslag handbediening. Minimum bochtstraal 35 m.



	A	B	C
	41	53	61
S	41	53	61

ZEEBRUGGE:



**maakt
zich klaar
voor een
nieuwe eeuw**



Over de geschiedenis van de haven van Brugge-Zeebrugge is wel het een en andere voldoende bekend: dat deze nieuwe haven in 1907 plechtig door Leopold II geopend werd; dat Zeebrugge tijdens de beide wereldoorlogen grondig verwoest werd; dat de trafieken aanvankelijk niet beantwoordden aan de gestelde verwachtingen.

Minder bekend is wellicht de juiste draagwijdte van de verwachtingen die de bewindslieden van het einde van de vorige eeuw, op Zeebrugge gevestigd hadden. Het was inderdaad zeker niet hun bedoeling om van Zeebrugge een haven voor veerdiensten op Groot-Brittannië te maken. Oostende was, en blijft, de eerste Belgische haven voor de passagiersdiensten op Groot-Brittannië. Zoals duidelijk in het Belgische parlement werd verklaard tijdens de debatten over de investeringswet van de haven van Brugge-Zeebrugge in de jaren 1890, was het de bedoeling Zeebrugge op te vatten als een snelhaven op de kust; dit is: een haven waar de grootste schepen snel kunnen aanlopen. Geen omwegen moeten afgelegd, geen rivieren opgevaren. Er is tijds- en kostenbesparing. Ook voor kleine ladingen wordt de aanlegbeurt aantrekkelijk. En daarbij werd toen reeds verwezen naar Southampton, Le Havre, Bremerhaven.

Het zou echter duren tot het midden van de zestiger jaren voor deze verwachtingen werden ingelost. Eén der oorzaken ervan was ongetwijfeld dat de haven nooit echt werd afgebouwd en vooral dat ze weinig of niet werd aangepast. En dikwijls vergeet men dat gedurende driekwart eeuw aan de dimensies van de haven bijna niets werd veranderd: de oude môle en de sluis bleven onveranderd, en alleen het "Westerhoofd" betekende, bij de indienstneming in 1971, een wezen-

lijke aanpassing en verbetering voor Zeebrugges mogelijkheden. Het is trouwens op deze plaats, dat de "Ocean Containerterminal Zeebrugge" (O.C.Z.), op initiatief van de N.M.B.S., werd opgericht.

In 1965 wordt, voor de eerste maal in de geschiedenis van de haven van Zeebrugge, de kaap van de 2 miljoen ton behandelde goederen per jaar overschreden. Amper tien jaar later, in 1974, wordt een eerste record van niet minder dan 14 miljoen ton gevestigd. Een spectaculaire stijging, zonder dat echt omvangrijke werken werden uitgevoerd.

De reden daarvan dient gezocht in wat dikwijls genoemd wordt: "de tweede verkeersrevolutie". Deze technische revolutie heeft zich voorgedaan vanaf de vijftiger jaren. Twee hoofdkenmerken vinden wij terug. Een eerste: het "gigantisme": de snelle ontwikkeling naar steeds grotere schepen. Denk aan de petroleumschepen (de "Very Large Crude Oil Carriers" of VLCC's), maar ook aan de ertsschepen, de vervoerders van tal van massagoederen: kolen, granen, enz... die de enorme, ja explosieve economische groei van het grondstoffenarme Europa in de jaren '50 en vooral '60 hebben mogelijk gemaakt.

Zeebrugge ontvangt thans VLCC's (voor de raffinaderij van Texaco, in de Gentse kanaalzone), zij het met gedeeltelijke lading.

Een tweede, en voor Zeebrugge nog belangrijker kenmerk van de "tweede verkeersrevolutie", is de doorbraak van de eenheidsladingen.

Met het woord en het beeld van de "container" zijn de meeste mensen nu wel vertrouwd. Een ander bekend en alom verspreide toepassing van eenheidslading zijn de "Roll-On/Roll-off"-technie-

ken (rij-op/rij-af-schepen, horizontale behandeling, in tegenstelling tot de lift-on/lift-off-schepen, de containerschepen die vertikaal behandeld worden).

Aan deze eenheidsladingen, aan dit industrialisatieproces in het maritieme vervoer van stukgoederen, heeft Zeebrugge in feite zijn recente doorbraak als internationale haven te danken.

In 1970 nam de Regering, op voorstel van de toenmalige Minister van Openbare Werken, de heer Jos De Saeger, een eerste beslissing voor de uitbouw van Zeebrugge: een nieuwe grote zeesluis voor schepen van 125.000 ton, een nieuwe achterhaven en een nieuwe buitenhaven om de toegang tot de zeesluis mogelijk te maken. In 1976 volgde de beslissing om een aardgasterminal te vestigen in deze nieuwe buitenhaven. Op 9 augustus 1980 werd de bouw van deze nieuwe buitenhaven door een nieuwe regeringsbeslissing bevestigd, waarbij de uitbouw lengte volgens het model 1750-G werd aangenomen. Daarmee wordt Zeebrugge definitief aangepast en uitgerust voor de scheepvaart van de XXIste eeuw.

Weinigen zullen ernstig kunnen betwisten, dat ons land een goed uitgeruste haven op de kust nodig heeft, naast het internationaal maritiem centrum dat Antwerpen is en zal blijven. Het moderne scheepvaartverkeer met zijn snelle rotaties vereist een dergelijke inplanting. Welke uitrusting, welke trafieken precies bestemd zijn voor Zeebrugge is niet steeds gemakkelijk vast te leggen.

Wanneer wij het hebben over een nationale havenpolitiek, mogen wij niet vergeten

- dat wij traditioneel, en tot ons grote voordeel, een land zijn van open grenzen, van doorvoer, van vrijhandel;

- dat wij een klein land zijn, maar met een centrale ligging, midden landen met een zeer dynamische economische ontwikkeling;

- dat wij vooral een zeer korte kuststrook bezitten en dat wij bijna even dicht binnen het bereik liggen van andere, grote havens; in vele gevallen is het "hinterland" een vaag begrip geworden en de rij grote Westeuropese havens richten zich tot eenzelfde gebied;

- dat de Belgische vlag in het nationale havenverkeer slechts een klein procent vertegenwoordigt. Wanneer reders beslissen, dan worden deze beslissingen voor ons meestal in het buitenland genomen.

Onze nationale havenpolitiek moet dus als eerste doel hebben een polyvalente uitrusting aan te bieden, voor de in het binnenland gelegen zeehavens, maar ook voor de kusthavens, opdat de trafieken op de voordeligste wijze in of over ons land zouden kunnen geschieden. De professionele privé-sector maakt daarvoor de berekeningen. In een open en vrije economie kan geen nationale overheid zich daarvoor in de plaats stellen.

De N.M.B.S. heeft het fenomeen goed begrepen. Zij is actief aanwezig in iedere Belgische haven. Wij zijn haar daarvoor oprecht erkentelijk.

Fernand TRAEN
Voorzitter M.B.Z.
Havenbestuur
Brugge-Zeebrugge

Het goederenverkeer per spoor in de Zeebrugse zone situeert zich op vier vlakken: de containertrafiek, het ferry-boatverkeer met Groot-Brittannië, het gecombineerd vervoer en de transporten voor de plaatselijke industrie.

Containertrafiek

Zeebrugge is een typische containerhaven, zowel voor de kustvaart als voor de intercontinentale verbindingen. Alle containerschepen, zelfs deze van de derde generatie kunnen er veilig en snel aanleggen. De haven beschikt over twee gespecialiseerde terminals, beide uitgebaat door de Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats, waarin ook de NMBS aandeelhouder is: de Ocean Container Terminal voor intercontinentale verbindingen (OCZ) en de Short Sea Container Terminal voor verbindingen met Groot-Brittannië en

Vergeleken met andere transportmiddelen van en naar het vasteland bieden de ferry-boats enorme voordelen:

- het gebruik van aan boord rollende spoorwagens doet de inschepingskosten aanzienlijk dalen;

- de mogelijkheid lichtere en minder dure verpakkingen te gebruiken, of zelfs uit te sluiten voor bepaalde trafieken;

- daar elke behandeling tijdens het vervoer uitgesloten is - behalve douanecontrole - zijn de risico's voor averij of verlies quasi nihil, ongeacht de duur van het traject of de aard van de goederen;

- het gebruik van de treinferry met haar frequente en regelmatige afvaarten beduidt een vlugge transit.

West-Duitsland is de voornaamste tegenspeler van Groot-

tingen overwegend, naast de invoer van porseleinaarde en uitvoer van houtvezelplaten.

Ook Oostenrijk voert houtvezelplaten uit, terwijl meestal groupage-goederen worden ingevoerd.

Zink is het dominerend element in de Nederlandse export. Het Italiaanse uitvoerpakket is samengesteld uit groenten, fruit en elektrische toestellen. Zwitserland tenslotte voert hoofdzakelijk groupagegoederen en chemische producten in.

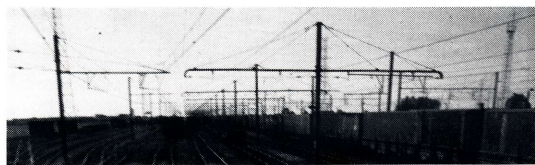
Ook de tarieven tussen Groot-Brittannië en het vasteland hebben een evolutie doorgemaakt.

In samenwerking met de Britse spoorwegen werd in 1977 een nieuw rechtstreeks goederentarief voor ferry-boatwagens ingevoerd, voor het vervoer van niet-EGKS-goederen als wagenlading

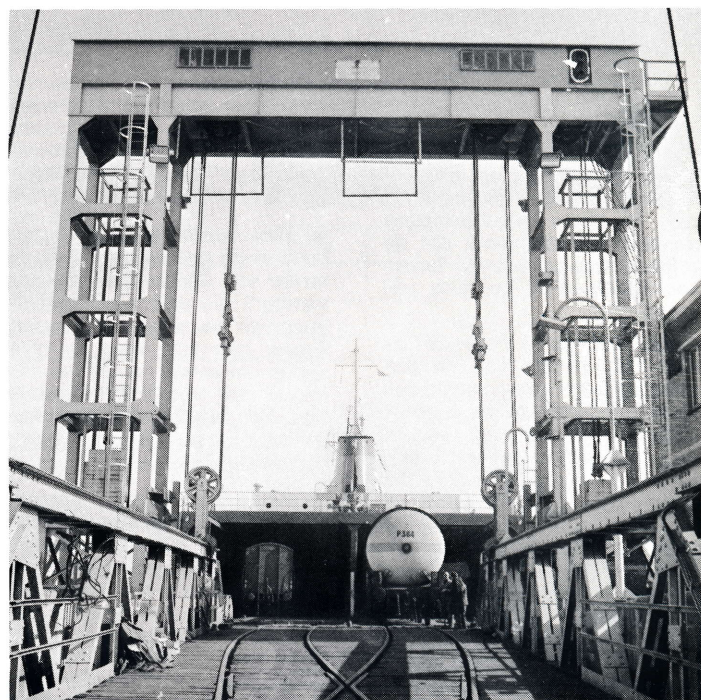
gebeurde de bevrachting tot juli 1977 per ton, en dit voor de reeksen van 10, 15, 20 en 25 ton. Sinds enkele tijd werd vastgesteld dat soortgelijke handelswijze voorbijgestreefd was. Meer en meer werd het accent gelegd op een prijs per "zending". Vanaf augustus 1977 werd voor de niet-EGKS-goederen per ferry-boatwagen vervoerd, een prijs per wagen geïntroduceerd ongeacht de aard van de goederen en het beladen gewicht.

Voor het Belgische doorvoerparcours (Montzen grens - Zeebrugge Ferry-boats en vice versa) is er een vaste vrachtprijs per wagen. Voor de DB en het BR-land- en zeeparcours wordt de prijs per kilometer bepaald. De prijzen zijn uitgedrukt in Duitse marken of Britse ponden naargelang van de richting van het verkeer.

De laatste jaren heeft de Bel-



GOEDEREN- VERKEER PER SPOOR



andere Europese landen (SCT). Beide terminals en hun specifieke trafieken worden verder in een afzonderlijke bijlage belicht.

Ferry-Boatverkeer

De Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats staat samen met de British Railways ook in voor de goederenferrydienst Zeebrugge-Harwich met rechtstreekse spoorwagens. Bescheiden gestart met 26.000 ton in 1924 steeg het verkeer met ferry-boatwagens in 1927 reeds tot 158.000 ton om, na een naoorlogse herstel- en stagnatieperiode, opnieuw sterk toe te nemen tijdens de jongste jaren. Aldus werd vorig jaar het recordcijfer van 437.000 ton bereikt, hetzij 294.000 ton bij uitvoer (17.011 wagens) en 143.000 ton bij invoer (7.253 wagens), waarbij geen rekening gehouden werd met de ledig vervoerde wagens.

Brittannië, met 202.000 ton in 1979 (waarvan 131.000 export en 71.000 ton import); België volgt op vele lengten in tweede positie met 69.000 ton (waarvan 50.000 ton export en 19.000 ton import); daarna volgen Nederland, met 42.000 ton (35.000 ton export en 7.000 ton import) en Oostenrijk, met 36.000 ton (27.000 ton export en 9.000 ton import). Italië en Zwitserland sluiten de rij met elk 27.000 ton, maar met een ver uiteenlopende verkeersstroom: éénrichtingsverkeer van Italië naar Groot-Brittannië en slechts 8.000 ton export vanuit Zwitserland.

Wat de aard van de goederen betreft voert ons land hoofdzakelijk auto-onderdelen in terwijl het vooral staal, en in mindere mate meststoffen en chemische producten uitvoert.

In de trafiek met West-Duitsland zijn staal, chemische producten en auto-onderdelen in beide rich-

tussen **Groot-Brittannië en België**. Het is een gemeenschappelijk tariefstelsel opgevat buiten elk nationaal concept om en een voorbeeld van volledige integratie tussen twee spoorwegnetten op tarifair gebied. Wat de bevrachting betreft wordt een bijzondere formule toegepast die volledig afwijkt van de gebruikelijke bevrachtingswijze in de nationale tarieven.

Inderdaad, de prijs wordt bepaald door samenstelling van een vast gedeelte en een veranderlijk gedeelte per wagen/km in functie van de totale afstand, en dit ongeacht de aard van de goederen en het beladen gewicht. De prijs wordt uitgedrukt in Belgische franken of Britse ponden naargelang van de richting van het verkeer.

In het internationale tarief **Groot-Brittannië - Duitsland (nr. 9370)**

gisch Engelse Vennootschap der Ferry Boats zich noodzakelijkerwijs aan het baanvervoer aangepast. Een vlotte ro/ro-dienst behoort nu tot het keuzepakket aangeboden tussen Zeebrugge en Harwich. Het "deur-aan-deur"-vervoer zonder vrachtonderbreking kan aldus ook voor de ondernemingen die over geen spoor-aansluiting beschikken.

Gecombineerd vervoer

Na Antwerpen, Brussel, Charleroi, Luik en Oostende beschikt Zeebrugge sinds eind maart van dit jaar over een terminal voor het gecombineerd vervoer. Deze recente vervoerstechniek, ontstaan midden de zestiger jaren heeft een fikse opgang gekend. In het licht van deze evolutie mocht een dergelijke terminal in een moderne haven in volle expansie zeker niet ontbreken. De uitbating van de terminal en de

prospectie wordt verzekerd door de NV Transport Rail Weg (TRW), die uit beroepsvervoerders is samengesteld. De terminal kent een hoopvolle start en zal ongetwijfeld een gestadige groei doormaken.

In ons volgend nummer van Spoornieuws zal een uitgebreid dossier verschijnen over het gecombineerd vervoer.

Industriële vervoeren

De transporten voor de plaatselijke industriële geschiedenis voorname-lijk voor rekening van de bedrijven **Glaverbel**, **Carcoke** en **Borlim** en voor de tijdelijke vereniging **Zeebouw - Zeezand** die rechtstreeks is betrokken bij de havenuitbouw.

Glaverbel

De glasfabriek te Zeebrugge, GLAVERBEL, werd in 1925 opge-

richt ging in september 1977, wat met gevoelige personeelsafvloeiingen gepaard ging.

De reconversie van het bedrijf van de productie van basisglas naar deze van de afgewerkte produkten - dubbele beglazing en verzilverd glas - werd doorgevoerd in een vijfjarenplan (1975-79) mits een investering van ca. 150 miljoen BF.

De omschakeling behelst de specialisatie van de zetel te Zeebrugge in de glasverzilvering en de verwerking van enkel basisglas tot dubbele beglazing ten behoeve van de thermische en akoestische isolatie. De productie van dubbele beglazing ging sinds zijn aanvang in 1975 steeds in stijgende lijn dank zij de toenemende vraag van de markt.

Evenals in de dubbele beglazing heeft de sector verzilvering belangrijke aanpassingen en verbe-

De volledige vernieuwing van de industriële uitrusting heeft toegelaten hoogwaardige kwaliteitsprodukten te fabriceren, en een tewerkstelling van meer dan 400 werknemers te bereiken.

Carcoke

De buur van Glaverbel, de NV Kookfabriek, werd in 1902 langs het kanaal Brugge-Zeebrugge gebouwd door de Rombacher Hüttenwerke.

Engelse kolen werden verwerkt tot cokes en per spoor naar de Duitse staalindustrie afgevoerd. Na de eerste wereldoorlog werd de cokesfabriek eigendom van de staalfabrieken van Rodange (M.M.R.A.) en La Chiers. Ze verwerkte in hoofdzaak ingevoerde kolen en verstuurde de cokes per spoor naar de eigen aandeelhouders of per schip naar Skandinavië.

77.000 ton ging naar Frankrijk (Berguette-Isbergues) en 6000 ton naar Duitsland.

In 1979 werd de ganse productie 330.000 ton uitgevoerd naar de Verenigde Staten, samen met 40.000 ton die per spoor uit Marly-Haren werden aangevoerd. De totale spoortrafiek viel daardoor terug tot 122.000 ton, tegen 310.000 ton in 1979.

Dit jaar is de ganse productie voor Roemenië bestemd. De kolen worden aangevoerd uit de Verenigde Staten en overgeladen in Terneuzen, Gent of Antwerpen op lichters, met bestemming Zeebrugge. De cokes vertrekken in zeeschepen naar Roemenië. Het vervoer naar de havenmuur gebeurt deels per spoor, deels per vrachtwagen. Ook nu wordt de eigen productie aangevuld met leveringen per spoor tot Zeebrugge door Marly.



richt door de Union des Verreries Mécaniques Belges (UNIVERBEL). In 1956 werd ze met een tweede oven uitgerust, waardoor de fabriek in de zestiger jaren tot volle ontplooiing kwam. De inplanting naast de bestaande cokesfabriek, CARCOKE, was geen toeval, daar voor de glasproductie onder meer cokesovengas gebruikt wordt. In de aanvoer van de nodige grondstoffen en de afvoer van het getrokken glas naar de verscheidene werelddelen via Antwerpen en Zeebrugge kaai, had het spoor een belangrijk aandeel.

De monetaire crisis in het begin van de zeventiger jaren, de protectionistische politiek van de U.S.A. (grote afnemer van het Zeebrugse glas) en de uitvinding van het revolutionaire "float procédé" in de glasindustrie, hadden voor gevolg dat de laatste Zeebrugse oven definitief

teringen gekend, teneinde de productiecapaciteit op te drijven en het productieproces aan te passen aan de technologische evolutie. Al het daartoe benodigde glas wordt per spoor aangevoerd, hoofdzakelijk vanuit het Glaverbel-zusterbedrijf te Mousiter-sur-Sambre. In 1979 kwam aldus 33.000 ton op de particuliere aansluiting toe, geladen op S-wagens die speciaal werden omgebouwd voor het vervoer van glasplaten. Het verzilverd glas wordt per vrachtwagen afgevoerd, het verzenden per trein is praktisch beperkt tot de uitvoer via de Antwerpse haven (2.700 ton per jaar).

De dubbele beglazing wordt rechtstreeks met speciaal uitgerust vervoermateriaal over de weg afgeleverd op de bouwwerf of bij de klant (residentiële of industriële nieuwbouw en verbouwing).

Zo werden in de jaren '60 ongeveer 450.000 ton Amerikaanse kolen per jaar ingevoerd en 300.000 ton cokes per jaar uitgevoerd, waarvan ongeveer 100.000 ton naar de Scandinavische landen en 200.000 ton per spoor naar Rodange en La Chiers.

Vanaf 1968 werd voor de invoer overgeschakeld op Poolse kolen. In 1976 fuseerde de cokesfabriek van Zeebrugge met de cokesfabrieken van Marly en Tretre. De nieuwe firma wordt CARCOKE genoemd (la Société Carolorégienne de cokéfaction), met als aandeelhouders Hainaut Sambre, M.M.R.A. en Usinor.

De productie van CARCOKE was aanvankelijk vooral voor het binnenland bestemd: 220.000 ton cokes in 1978, waarvan 125.000 ton voor de driehoek Charleroi en 12.000 ton voor de electriciteitscentrale van Langerbrugge;

Carcoke bezit een eigen uitgebreide spoor aansluiting en een eigen rangeer locomotief, waarmee de Ed en Eas-wagens afgehaald en gebracht worden naar het vormingsstation Zeebrugge.

In het kader van de herstructurering van de staalnijverheid is het ook voor Carcoke noodzakelijk te moderniseren. Daarom heeft het cokesbedrijf plannen om een nieuwe fabriek te bouwen in Zeebrugge naast diep water, waar schepen tot 125.000 ton kunnen aanleggen. Deze cokesfabriek zou een capaciteit hebben van 1.200.000 ton cokes per jaar. Zij zou de driehoek van Charleroi bevoorraden en een gedeelte van de productie over zee uitvoeren. Voorwaar goede vooruitzichten voor Carcoke en het spoor.

Borlim

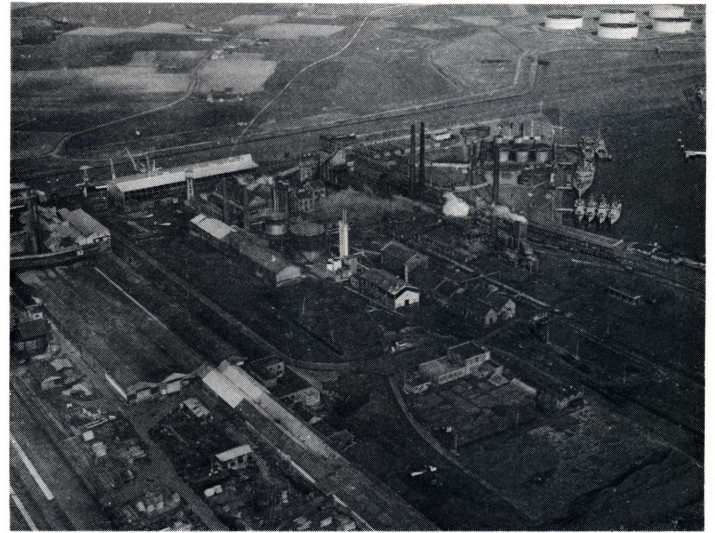
Vlak naast de aanlegkaai van de North Sea Ferries - die de dage-



lijkse overvaart verzekeren tussen Zeebrugge en Hull - rijzen de negen silo's van de NV BORLIM op. Met een hoogte van 32 meter en 11,30 m doormeter, hebben ze elk een capaciteit van 2.300 ton; gevoegd bij 15.000 ton capaciteit van de 30 kleinere cellen, kan BORLIM 35.000 ton granen, zaden en derivaten stockeren.

De firma, operationeel sinds 1965, is hoofdzakelijk een dienstverlenend bedrijf, namelijk het verhuren van cellen voor stockage waarbij de klant zelf de vervoerswijze bepaalt.

In 1979 werden zowat 100.000 ton brouwergerst en andere granen aangevoerd, overwegend per lichter uit Frankrijk en in mindere mate per coaster uit Engeland, doch ook deels per spoor; nl.





	3	5
1	4	6
2		

1. Glaverbel: glasvervoer per heugelwagens...
2. ... of per bak-heugelwagens.
3. Carcoke: luchtfoto...
4. ... cokesbatterijen.
5. Borlim: 9 silo's van 2.300 ton inhoud.
6. Zeebouw-Zeezand: lossen van stenen (1 à 6 ton).

23.000 ton uit Frankrijk. Deze per particuliere tremelwagens aangevoerde granen uit Frankrijk worden rechtstreeks in de loskuil van het bedrijf gestort en per transportband naar de silo's gebracht.

De afvoer geschiedt eveneens meestal via de waterweg, voor ongeveer de helft naar het binnenland, maar ook gedeeltelijk naar Nederland, Duitsland, Engeland en Scandinavië. Zowat 20.000 ton werd afgehaald per vrachtwagen. De NV BORLIM heeft het inzicht zich verder te specialiseren in mouttrafiek.

Zeebouw-Zeezand

Voor de uitbouw der beide havendammen, waarvan sprake in de bijdrage over de havenwerken, draagt het spoor letterlijk en figuurlijk zijn steen bij.

In totaal zullen zowat 11.500.000 ton stortsteen met een gewicht gaande van 1 tot 6000 kg, worden geleverd door de groeven van

Quenast, Lessen en Zinnik. De NMBS zorgt voor de regelmatige en onafgebroken aanvoer van steenblokken van het kaliber 1 tot 3 ton en 3 tot 6 ton. Daartoe zijn een aantal stortwagens speciaal omgebouwd en versterkt. Er wordt een ritme aangehouden van drie treinen van 1100 ton per dag. Voor de ontvangst van de drie dagelijkse treinen heeft ZEEBOUW-ZEEZAND in de werkhaven een tijdelijke spoorinfrastructuur aangelegd met vijf laterale aftakkingen, rechtstreeks aangesloten op de lijn Oostende-Knokke. Ter plaatse is ook een factagebureau en een schouwpost opgericht.

De eerste trein werd ontvangen op 26 februari 1979 en op het einde van dat jaar was reeds 330.000 ton per spoor aangevoerd. Voor 1980 wordt ongeveer 600.000 ton verwacht.

Voor de aanvoer van een eerste schijf van 570.000 ton (meestal stenen van kleiner formaat) werd gebruik gemaakt van wegtrans-

port (53%), het spoor (25%) en de binnenvaart (22%).

Voor de overige schijven (deelcontracten) is de verdeling respectievelijk 40% wegtransport, 48% spoor en 12% binnenvaart. Alle details van deze trafiek kunt u uitvoerig besproken terugvinden in het Spoornieusnummer 1/79.

Tot slot iets over de vistrafiek. Sinds jaar en dag vertrekt er vanuit Zeebrugge dagelijks (maandag tot donderdag, en vroeger ook op vrijdag) de zogenaamde "vistrein", die in de zestiger jaren 5 tot 7 wagens meevoerde.

Die trafiek is thans meer dan gehalveerd, deels doordat de vangsten een sterk dalende curve vertonen (7720 ton in 1970 naar 4230 ton in 1979), deels ook doordat een aantal vishandelaars overgeschakeld is op de organisatie van een eigen vervoersdienst, en tenslotte ook door de inmiddels gewijzigde marktsituatie, nl. de levering van gebruiks-



klare gefileerde vis in stede van ongekuiste vis, wat een vermindering van het volume van de zendingen inhoudt.

Deze kennismaking met de Zeebrugse goederenactiviteiten per spoor toont heel duidelijk aan dat het bijwijken bijzonder druk moet zijn in het station Zeebrugge, met zijn toch slechts beperkte oppervlakte en capaciteit.

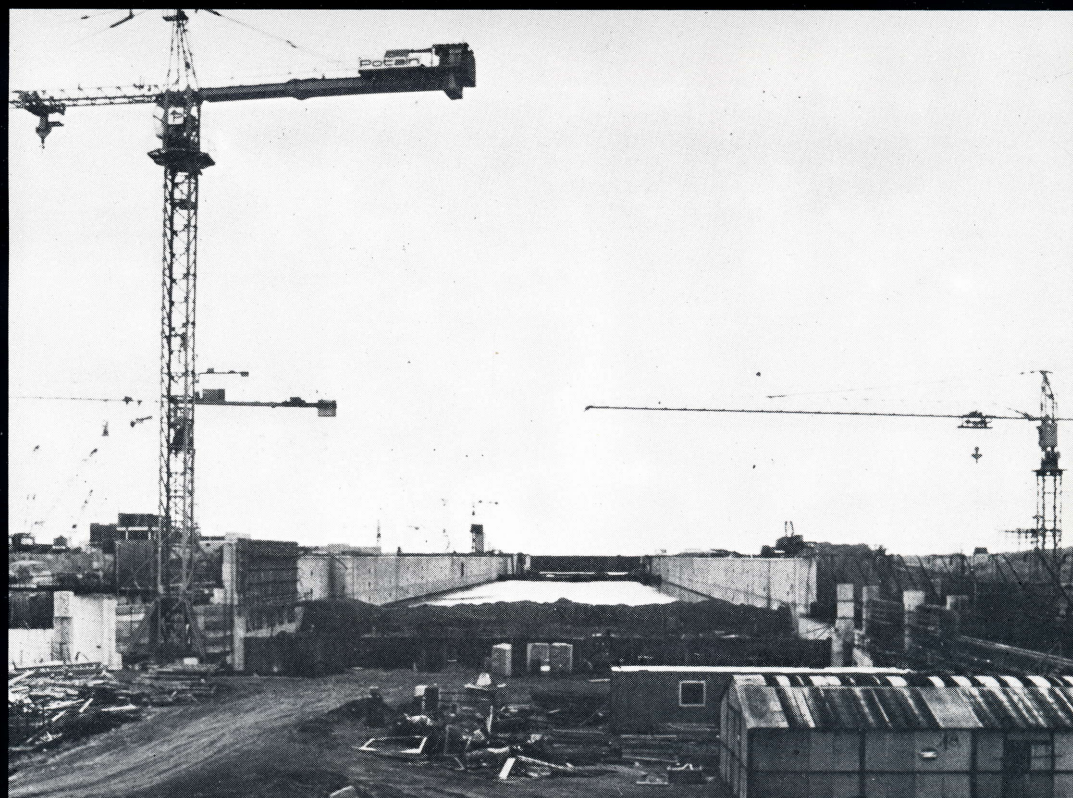
Inderdaad, vorig jaar werden bijna een kwart miljoen wagens verzonden, zonder te spreken van de zowat 80 dagelijkse reizigers-treinen die er passeren. Dank zij een degelijke organisatie en een volledige inzet van al het betrokken personeel wordt steeds een vlotte dienstuitvoering verzekerd. In het kader van de gigantische havenwerken en de voor de toekomst daaruit voortvloeiende trafiektoename, zal ook het station Zeebrugge in de komende jaren aangepast en uitgebreid worden.



DOSSIER



ZEEBRUGGE: evolutie en havenwerken



Hoe het groeide

In 1881 verklaarde koning Leopold II: "Wij moeten op onze kust ten minste één haven willen, die zoals de beste uitgerust is en die te allen tijde schepen van alle tonnage kan ontvangen. De moderne wetenschap maakt zulke constructies mogelijk".

Deze woorden indachtig werden de werken aangevangen in 1896 en beëindigd in 1907. Het "nieuwe" havencomplex bestond uit drie essentiële delen:

- een kusthaven, Zeebrugge genoemd;
- een zeeluis die toegang verschaft tot de Zeebrugse achterhaven;
- een zeekanaal, 10 km lang die de kusthaven met de Brugse binnenhaven verbindt.

De toestand van de haven van Brugge - Zeebrugge bleef tot 1950 zo goed als ongewijzigd. Met uitzondering van het herstellen van de aangerichte oorlogsschade na de twee wereldoorlogen, werden er geen uitbreidingswerken uitgevoerd. Het was dan ook niet te verwonderen dat het scheepvaartverkeer geen merkelijke vooruitgang boekte en rond de 500.000 ton (in- en uitvoer samen) per jaar bleef stagneren. Tussen beide wereldoorlogen in overschreed men in gunstige jaren uitzonderlijk 1 miljoen ton.

Tussen 1950 en 1960 werden enkele belangrijke aanpassingswerken uitgevoerd, zonder dat er van een echt programma voor een systematische uitbouw van de haven kon gesproken worden: een nieuwe terminal voor ferryboats in de voorhaven; de indijking van een deel van de westbank in de voorhaven met een eerste petroleumvestiging; een industriedok in de achterhaven. Deze inspanning werd beloond met een fikse stijging van de scheepvaarttrafik tot 1,2 miljoen ton in 1960.

Systematische uitbouw

In de periode 1960-1971 werd voor het eerst een globaal programma opgevat om de haven van Zeebrugge uit te bouwen voor grotere schepen en onder meer de haven toegankelijk te maken voor petroleumtankers van max. 50.000 d.w.t. bij springtij en doorlopend toegankelijk voor tankers van 35.000 d.w.t. Volgende werken werden in deze periode uitgevoerd:

- oostelijke afdamming van de voorhaven met een zeevaartse uitlopende lage dam, voor een betere beschutting tegen deining en stroming;
- uitbouw van het westhoofd in de voorhaven uitgerust met een moderne diepzeecontainerterminal (OCZ, Ocean Containerterminal Zeebrugge);
- baggerwerken om de toegankelijkheid te verbeteren;
- bouwen van een kaaimuur van 270 meter uitgerust als containerterminal voor transkanaaltrafik (SCT, Short Sea Containerterminal);

- oprichten van een roll on/roll off-terminal.

Deze investeringen hadden opnieuw een drastische stijging van het maritiem verkeer tot gevolg. De totale goederetrafik krom in deze periode tot boven de 10 miljoen ton.

Zeebrugge vandaag de dag - stand van werken.

De regering besloot in 1970 over te gaan tot de uitbouw van de bestaande haveninstallaties tot een polyvalente diepzeehaven. Deze beslissing werd voorafgegaan door een uitgebreide studie, bevolen door de toenmalige minister van Openbare Werken, J. De Saeger, en die tot doel had verslag uit te brengen over de mogelijkheden om in volle zee of aan de Belgische kust een nieuwe haven te bouwen voor schepen met grote tonnage.

De uitbouw kan gesitueerd worden op drie fronten:

1. de verdere modernisering en aanpassing van de bestaande haven;
2. de realisatie van een nieuwe achterhaven;
3. de bouw van een nieuwe buitenhaven.

1. modernisering en aanpassing

Ten gevolge van de werken voor de nieuwe buiten- en achterhaven moet ook de bestaande haven voldoende nieuwe faciliteiten kunnen bieden aan de steeds belangrijker wordende maritieme trafieken.

Een nieuwe slipway aan het einde van het Prins Filipdok is afgewerkt. Vissersboten en binnenschepen tot 1.000 ton kunnen nu op de helling getrokken worden (1). De bouw van een derde aanlegbrug voor carferry's (2) wordt onder druk van de steeds sneller groeiende trafieken tussen Zeebrugge en Engeland een dringende noodzaak.

Meer noordwaarts langs de havendam zal een 4e ro/ro-aanlegplaats gebouwd worden. Zij zal van het type dubbeldek zijn zodat de beide dekken van een ro/ro-schip gelijktijdig kunnen gelost of geladen worden, wat een aanzienlijke tijdswinst betekent.

Ten behoeve van de militaire vestiging te Zeebrugge zal een tweede militair dok aangelegd worden (3). Er bestaan ook plannen om de vissershaven zoniet uit te breiden dan toch te moderniseren (4).

De aanleg van een nieuwe transportzone (5) moet een oplossing bieden voor het nijpend plaatsgebrek in de bestaande voorhaven, vooral wat betreft parkeerplaatsen voor zware vrachtwagens, die de ro/ro en containerterminals aandoen.

2. de nieuwe achterhaven

De nieuwe achterhaven zal zich situeren in een zone begrensd

ten noorden door het dorp Zeebrugge (6), ten westen door het Boudewijnkanaal (7), ten oosten door het Leopold- en Schipdonkanaal (8) en ten zuiden door een nog te bouwen duwvaartkanaal. De totale oppervlakte van dat achterhavengebied bedraagt ongeveer 1300 ha. waarvan 300 ha bestemd zijn voor de nieuwe havendokken.

In de planning van de bouw van de achterhaven zijn twee delen voorzien:

- het noordelijk deel, ten noorden van het te graven verbindingdok (9) met het Boudewijnkanaal, is bestemd voor een typische portuaire functie ter aanvulling van de voorhaven. Dit noordelijk haventerrein is reeds uitgerust met een insteeddok (10) dat begin 1982 na het in gebruik nemen van de sluis, operationeel zal zijn. Op het noordelijk uiteinde van het dok zal een helling voor ro/ro schepen gebouwd worden.

- het zuidelijk deel van het achterhavengebied is voorbehouden voor de vestiging van scheepvaartgebonden bedrijven. Alle terreinen zijn langs diep water gelegen (het nog te graven noord-zuidwaarts gericht havendok (11)). Volgens de aard van de bedrijven die er zich zullen vestigen worden naderhand kaaimuren of aanlegsteigers gebouwd. Nu reeds is er een eerste vestiging in werking nl. de "peak schavinginstallatie" van de N.V. Distrigaz (12) die de piekverbruiken in het nationale aardgasnet dient te vangen. Een overslagbedrijf voor de behandeling van massagoederen zal er ook ingeplant worden. Het zal hoofdzakelijk kolen en cokes behandelen, maar ook ertsen en andere stortgoederen. Vooral de aanvoer van overzeese kolen wordt belangrijk geacht in het kader van een gewijzigde energiepolitiek.

Het achterhavengebied wordt in verbinding gebracht met de voorhaven - dus met de zee - via een nieuwe zeeluis (13). De werken aan de sluis zijn volop aan de gang en laten een voltooiingsdatum vermoeden die in de eerste helft van 1982 moet gesitueerd worden. Tegen midden 1981 zal het verbindingdok tussen het Boudewijnkanaal en de nieuwe zeeluis afgewerkt zijn.

3. de nieuwe buitenhaven

De bouw van de nieuwe buitenhaven werd in 1976 toevertrouwd aan een tijdelijke vereniging van aannemers, "Zeebouw - Zeezand". Na uitvoerige studies gericht in de best uitgeruste laboratoria en rekencentra van België, Nederland en Frankrijk werd de totale uitbouw lengte in zee loodrecht gemeten op de kust, vastgesteld op 3 km.

De globale vormgeving van de nieuwe buitenhaven bestaat uit een oostelijke (14) en een westelijke (15) dam waarbinnen een bruto havenareaal van ca. 500 ha haventerreinen en wateroppervlak zal verwezenlijkt worden.

Een eerste belangrijke fase in deze werken loopt tot einde 1981. Tegen die datum moet de bouw van de oostelijke dijk voldoende ver gevorderd zijn opdat Distrigaz zou kunnen starten met de bouw van de eigenlijke LNG terminal (16); d.w.z. de opslag tanks en de hervergassingseenheid die beide op de oostdijk zelf gebouwd worden.

Begin augustus 1980 heeft de Regering beslist de voorhaven van Zeebrugge maximaal uit te bouwen, m.a.w. het plan "1750 G" werd weerhouden. Gelijktijdig werd beslist de werken voor de bouw van de nieuwe westelijke dijk aan te vatten; de eerste fase daarvan voorziet een lengte van 1000 meter.

Uitgebreide baggerwerken zorgen ervoor dat de toegangseul naar de buitenhaven stelselmatig verdiept wordt tot 13 meter onder de laagwaterlijn.

Ten behoeve van deze dammenbouw is een werkhaven (17) met achterliggend stapelterrein aangelegd (samen 80 ha) die voor de nodige ruimte voor het varend materieel en voor de enorme hoeveelheden aan te voeren materiaal moet zorgen.

Na 1982 zal de verdere uitbouw van de buitenhaven op haar totale uitbouw lengte voltooid worden. De dammenuitbouw zal volledig afgewerkt zijn in het jaar 1985.

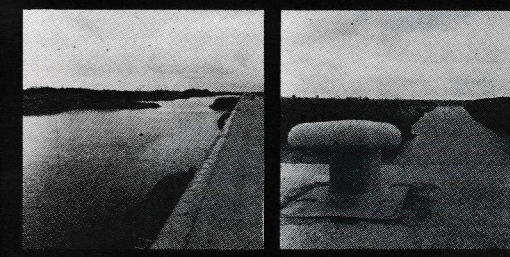
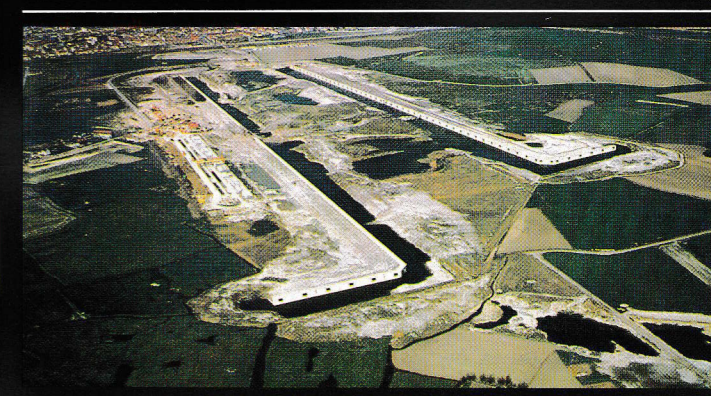
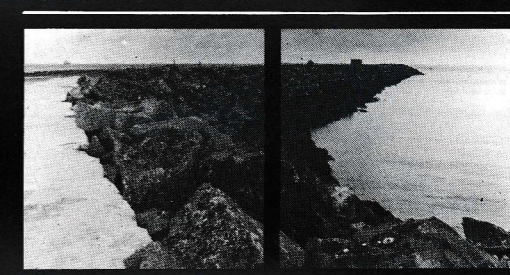
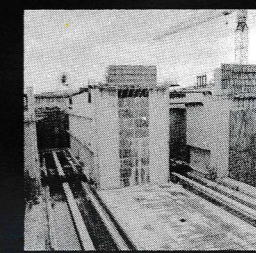
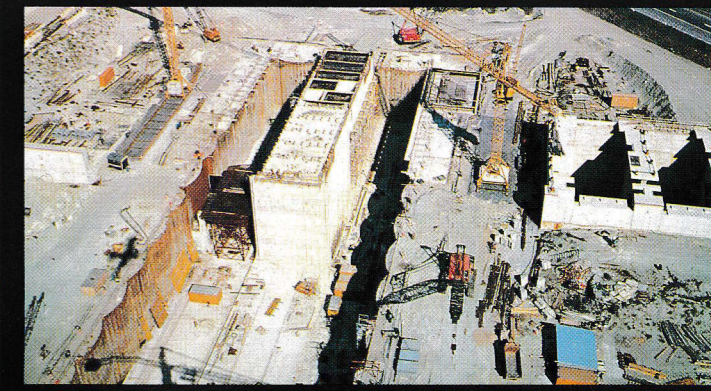
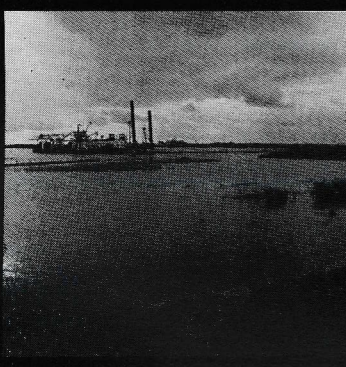
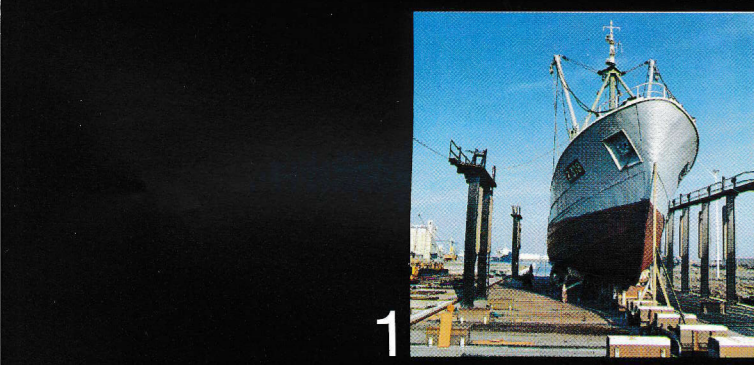
Ter hoogte van de nieuwe zeeluis zal de bestaande spoorlijn Brugge - Zeebrugge - Knokke/Heist onderbroken worden, zodat een omleiding ten zuiden van de nieuwe achterhaven moet worden aangelegd; deze werken worden thans prioritair uitgevoerd.

Ook in het nieuwe havenconcept zal ruim aandacht worden besteed aan het spoor, de industriële vervoerder bij uitstek. Naarmate de werken vorderen wordt de bestaande spoorinfrastructuur aangepast en uitgebreid.

De cijfers tussen haakjes verwijzen naar het havenplan op blz. 12 en 13.



1. Prins Filipisdok
2. Ro/Ro-terminals
3. Tweede militair dok
4. Vissershaven
5. Transportzone
6. Dorp Zeebrugge
7. Boudewijnkanaal
8. Leopold- en Schipdonkkanaal
9. Verbindingsdok
10. Insteekdok
11. Noord-Zuidwaarts havendok
12. Distrigaz
13. Zeesluis
14. Oostelijke havendam
15. Westelijke havendam
16. LNG-terminal
17. Werkhaven





SBA: geschiedenis in een notedop

De Belgische Engelse Vennootschap der Ferry-Boats werd "Opgericht in dato 16 april 1923 bij akte verleden door Mr Edouard Van Halteren, notaris te Brussel en bekendgemaakt in de bijlagen tot het Belgisch Staatsblad van 4 mei 1923, onder nr. 4963", aldus het jaarverslag van 1979.

Net zoals de spoorwegen zelf, zijn ook de treinferry's in Groot-

Britannië ontstaan. Reeds in 1850 kon men gewag maken van een eerste regelmatige overvaart met spoorwagens ten noorden van Edinburgh, over het estuarium van de Forth. Het voorbeeld kreeg eind 19e eeuw navolging in Zwitserland, Duitsland en vooral Denemarken en werd dra een populaire vervoersmethode.

Naar het einde toe van de eerste wereldoorlog organiseerde het Britse "War Office" een dergelijke dienst om oorlogsmaterieel per spoorwagen over het Kanaal te brengen. Na de oorlog besloten vooraanstaande Britse en Belgische zakenlui tot het stichten van een financiële groep "Syndicat Belgo Anglais", met het doel de toevallige treinferryverbinding met het vasteland op regelmatige wijze voort te zetten. Vele geanimeerde vergaderingen later viel de keuze op Harwich en Zeebrugge. De ferryboten werden aangekocht bij de Royal Navy en de spoorwagens door de Belgische Staat afgekocht van het Engelse leger.

Uiteindelijk werden in 1923 twee maatschappijen opgericht; op 14 maart de Britse "Great Eastern

Train Ferries Ltd" voor de uitbating van de schepen en de terminal te Harwich, en op 16 april in België de "Société Belgo Anglaise des Ferry-Boats SA" voor de uitbating van de Zeebrugse terminal.

Reeds vanaf de eerste officiële overvaart op 24 april 1924 bleek de doorgaande spoorverbinding een voltrefter van formaat. Van 26.000 ton in 1924 steeg de globale trafiek tot 158.000 ton in 1927.

De crisisperiode van de jaren dertig was voor de Britse partner noodlottig. De maatschappij werd overgekocht door de "London and North Eastern Railways" (LNER), die een aantal van de verworven aandelen afstond aan de NMBS.

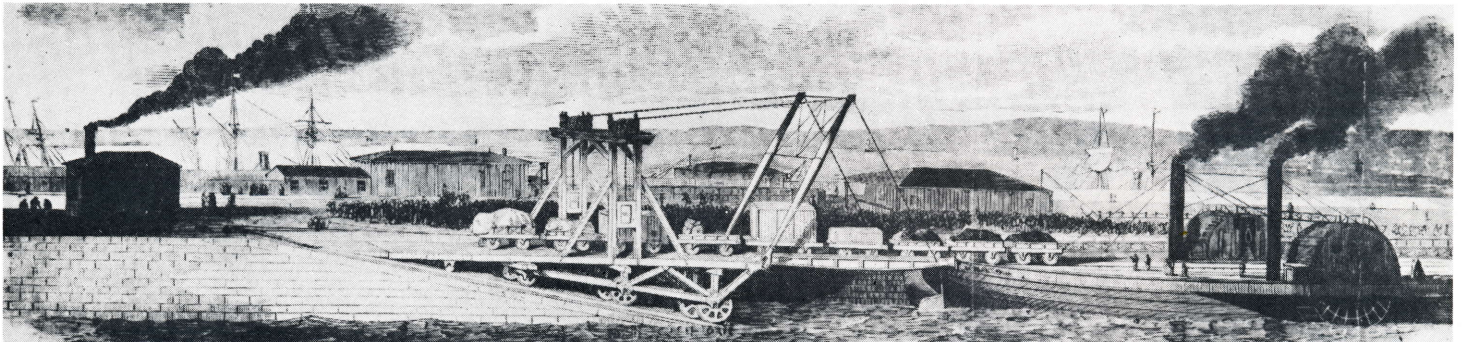
Op 1 september 1939 werd de exploitatie van de lijn door de nakende oorlogssperikelen geschorst en terug hernomen, na de bevrijding, op 17 augustus 1946.

Met het progressief in de vaart brengen van nieuwe schepen door de British Railways - plaatsvervanger van de ondertussen

ontbonden LNER - bereikte de trafiek snel het vooroorlogse peil. De huidige treinferry-terminal te Zeebrugge, ingebruik genomen in 1953, en de aanwending van beter aangepaste spoorwagens culmineerden in 1968 in een recordtrafiek: 41.090 wagens waarin 384.561 ton goederen. Deze recordcijfers zijn pas vorig jaar verbeterd: 437.275 ton zijn toen over het Kanaal gebracht.

Naast het specifieke treinferry-verkeer speelt de Belgisch Engelse Vennootschap een belangrijke rol in het containerverkeer op Zeebrugge. Het intensief en systematisch gebruik van containers in de zestiger jaren, noopte de vennootschap tot het bouwen van gespecialiseerde havenstructuren. In 1968 en 1971 werden respectievelijk de Short Sea Containerterminal en de Ocean Containerterminal in gebruik genomen.

Ook heeft deze dynamische "Engelandvaarder" zich snel weten aan te passen aan het opkomende roll on/roll off-verkeer. Sinds 1969 reeds behoort deze vervoerstechniek tot zijn keuze-pakket.



HARWICH PARTNER AAN DE OVERZIJDE

Een regelmatige scheepsverbinding voor containers en spoorwagens verbindt de haven van Zeebrugge met zijn Britse partner aan de overzijde, Harwich. Harwich kan bogen op een vrachtgeschiedenis naar Zeebrugge, die teruggrijpt tot de eerste treinferrydienst in 1924. De afvaarten gebeurden - en gebeuren nu nog - vanaf een landingshoofd in Harwich Town, maar het zwaartepunt van de haven heeft zich ontwikkeld rond Parkeston Quay, sinds de ingebruikname in 1882 steeds verder aangepast en gemoderniseerd.

De Zeebrugge-Harwich **containerdienst** gebruikt de voor dit doel in 1968 gebouwde containerterminal op Parkeston Quay. De overvaarten worden verzekerd door drie schepen met cellulair constructie, elk met een capaciteit van 200 eenheden van 20 voet: de "Sea Freightliners I en II" en de "Brathay Fisher". Er wordt één of twee keer per dag in elke richting van wal gestoken. Vorig jaar zijn aldus 84.000 containers verscheept.

De vier **treinferry'schepen** - Norfolk, Suffolk, Essex en Cambridge - hebben in 1979, 436.000 ton goederen, geladen in 24.000 spoorwagens, over het kanaal gebracht. Deze schepen kunnen het sterk toegenomen transportaanbod van de jongste jaren niet meer bijhouden. Het oudste schip, de "Suffolk" is gebouwd in 1947, het jongste, de "Cambridge" liep van stapel in 1963. Op de vier sporen met een totale lengte van 360 meter, kunnen maximaal slechts 26 spoorwagens gereden worden.

Omdat dit zeker niet meer volstaat om met een gerust gemoed

de tachtiger jaren "door te varen", is de ingebruikneming van "Jumbo Ferries" met een capaciteit van 100 wagens gepland. Een eerste Jumbo zou in 1983 in de vaart komen, een andere twee jaar later. Beide zullen aanleggen bij de gloednieuwe treinferryterminal aan het westeinde van Parkeston Quay. Gelijktijdig met de bouw van deze nieuwe terminal zal het oude landingshoofd van 1924 in Harwich Town, afgebroken worden.

In september 11. is de "Suffolk" uit de vaart genomen en vervangen door het dubbeldekschip "Speedlink Vanguard", met een capaciteit van 56 wagens en veel meer ruimte aan dek voor spoorwagens met gevaarlijke goederen.

Dagelijks zijn er twee of drie afvaarten in beide richtingen, zelfs op zondag.

Er is ook een treinferrydienst van Harwich naar Duinkerken. Deze werd onlangs versneld, van drie heen en weer overvaarten per week tot een dagelijkse oversteek, dank zij het gebruik van de "Essex".

Harwich is niet enkel de aanloophaven naar Zeebrugge met een druk spoorverkeer, maar is eveneens een welbekende passagiers- en ro/ro-haven. Op Parkeston Quay zijn alle installaties aanwezig om de veelzijdige Sealinkdiensten o.a. naar Hoek van Holland vlot te laten verlopen.

Meer informatie over de haven van Harwich kunt u vinden in het "Port Handbook 1980/81" uitgegeven door "Sealink UK Ltd", eigenaar en beheerder van de haven en uitbater van de container- en treinferrydiensten. In Groot-Britannië kunt u alle inlichtingen omtrent goederenverkeer per spoor en de containerdiensten, bekomen bij het ERTO-bureau (European Rail Traffic Office) van de Britse Spoorwegen, of in Brussel bij de Algemene Vertegenwoordiging van de BR.



ZEEBRUGGE EN DE CONTAINERISATIE



SCT

In 1965 besloten de Britse Spoorwegen een regelmatige containerverbinding in te leggen tussen Harwich en het vasteland. De Belgische Spoorwegen en de Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats werden gepolst omtrent de oprichting van een aangepaste terminal te Zeebrugge.

In overleg met het Ministerie van Openbare Werken en de directie van de haven Brugge/Zeebrugge kwam een positieve beslissing uit de bus, en de bouw van een aanlegkade in de voorhaven werd aangevangen in 1967. De N.M.B.S. en de S.B.A. van hun kant zorgden voor de bestelling van de twee portaalkranen en het aanleggen van de benodigde spoorinfrastructuur.

Op 18 maart 1968 werd de eerste Sea Freightliner gelost en de Short Sea Container Terminal werd officieel voor geopend verklaard op 28 juni van datzelfde jaar.

Uitrusting

De Short Sea Container Terminal, kortweg SCT, beslaat een oppervlakte van 4,5 ha waarin ook de kade van 270 m lang op 53 m breed begrepen is. De twee portaalkranen met een hefvermogen van 30 ton zorgen voor de rechtstreekse overslag der containers van schip op spoor of vrachtwagen en omgekeerd.

De terminal bestaat uit twee onderscheiden zones:

— aan de "zeezijde" lopen vier kaaisporen onder de portaalkranen door. De spoorwagens worden onder de portaalkranen voortbewogen door een trek- en duwwagentje, tele-geleid door de kraanman vanuit de stuurkabinen.

— aan de "landzijde" is er een ruime opslagzone, waar 700 containers kunnen opgeslagen worden en waar de nodige ruimte beschikbaar is voor het lossen en laden van vrachtwagens.

Gespecialiseerde containerschepen doen dagelijks volledige rondvaarten tussen Zeebrugge en Harwich. Zij hebben een lengte van 120 meter en kunnen elk 218 containers van 20 voet, of 148 van 30 voet of 108 van 40 voet verschepen. Aan boord worden de containers per drie gestapeld in daarvoor speciaal ontworpen cellen. Een eventueel gewichtsverschil veroorzaakt door de aan boord geladen containers, wordt gecompenseerd door een automatisch ballastdispositief. Aldus dienen geen laadplannen te worden opgemaakt en wordt de rotatie versneld. Het volledige lossen en/of laden kan zowel in Zeebrugge als in Harwich in 5 uren afgewerkt worden. Voor de oversteek zijn 7 uren voorzien.

Trafiek en verkeersstromen

De trafiek van de Short Sea Terminal handhaaft zich de laatste vijf jaren rond de 82.000 containers. Binnen deze relatieve stagnatie valt er wel een belangrijke verschuiving waar te nemen ten voordele van de invoer. Dat kan gedeeltelijk verklaard worden door het bestaan van sommige beperkende maatregelen bij de uitvoer, waarbij soms slechts een beperkt contingent laadkisten per afvaart kan toegelaten worden.

Van deze 82.000 containers werden er in 1979 84% per spoor aan en afgevoerd.

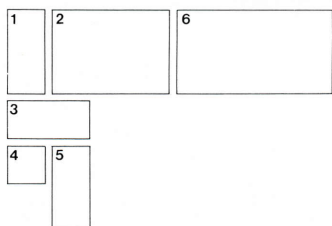
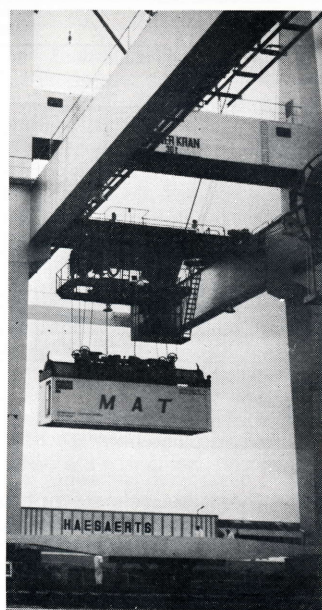
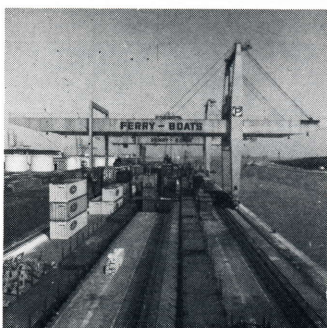
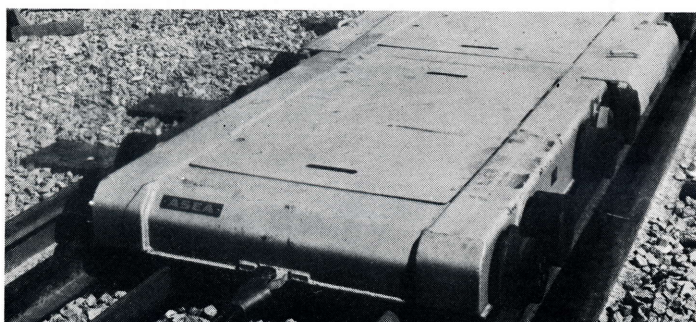
SCT trafiek per spoor 1979

Relatie	Totaal	Import uit Groot-Brittannië		Export naar Groot-Brittannië	
		Beladen	Ledig	Beladen	Ledig
Binnenverkeer:					
— FORD-trafiek	12.600	6.300	0	5.400	900
— Andere	2.800	800	700	1.200	100
Duitsland:					
— FORD-Trafiek	20.300	9.700	700	9.400	500
— Andere	2.200	1.000	200	1.000	—
Italië:	24.800	9.900	100	14.800	—
Frankrijk:	2.200	1.800	—	400	—
Spanje:	2.200	1.200	—	500	500
Zwitserland:	1.000	600	—	400	—
Andere:	1.300	400	100	600	200
Totaal:	69.400	31.700	1.800	33.700	2.200

De regelmaat van de verbinding Harwich-Zeebrugge, gekoppeld aan de vlotte service geleverd door de wederzijdse spoorwegmaatschappijen heeft verscheidene grote ondernemingen aangetrokken.

Ford heeft het beheer van haar containerpark toevertrouwd aan de SCT, waardoor het systematisch gebruik haar toeliet de investeringen te verminderen en de produktiemiddelen te rationaliseren. Tussen FORD-vestigingen in België, Duitsland en Groot-Brittannië is er een onderling en ononderbroken verkeer van auto-onderdelen per container. FORD is dan ook veruit de beste SCT-spoorwegklant, ongeveer de helft van de SCT-trafiek geschiedt voor rekening van deze autoconstructeur.

Niet te verwaarlozen is eveneens de trafiek Italië-Engeland met 25.000 containers, ons toevertrouwd door Merzario, Danzas en Mat. Het Italiaanse uitvoerpakket bevat hoofdzakelijk deegwaren, ingeblikte groenten, wijnen en in mindere mate marmer, dakpannen en elektrische toestellen. Anderzijds komen whisky, vuurvaste stenen en cement het meest voor in de spoorwegtrafiek naar Italië.



1. OCZ: 67 m draagwijdte boven de kaaien...
2. ... en 37 m boven het water.
3. OCZ/SCT: trek- en duwwagentje voor het tele-geleid voortbewegen van de spoorwagens.

4. SCT: aanlegkade, 270 m lang op 53 m breed.
5. SCT-portaalkraan: 30 ton hefvermogen.
6. Ortelius, varende onder Belgische vlag.

OCZ

Zeebrugge wil naast zijn functie als transitohaven tussen Groot-Brittannië en het vasteland eveneens een snelle containerhaven zijn voor de intercontinentale verbindingen.

Uitrusting

De Ocean Containerterminal Zeebrugge, kortweg OCZ, in 1971 gebouwd op het Westerhoofd, beschikt over alle faciliteiten om de grootste containerschepen te bedienen en de behandeling van de containers maximaal te verzorgen.

Met een kadellengte van 815 meter en een waterdiepte van 13 meter kunnen er drie grote containerschepen tegelijk worden behandeld.

Drie enorme portaalkranen op rails met een hefvermogen van 45 ton pikken de containers van het dek en uit de ruimen aan een ongelooflijk tempo. De hoofdtransversaal van deze verplaatsbare kranen meet 104 meter, waarvan 37 meter over het water reiken en 67 meter over de kade. Daar in de scheepvaart het devies "time is money" nog meer geldt dan in alle andere "business", was de eerste bekommernis de rechtstreekse overslag te verzekeren van schip op spoorwagen of vrachtwagen en omgekeerd. (De exploitatiekosten van een containerschip van de derde generatie worden gemiddeld op 35.000 F. per uur geraamd). Deze rechtstreekse behandeling vereist het overbruggen van de vier kaaisporen en de nodige ruimte onder de kranen voor de vrachtwagens. Vandaar de enorme lengte van de hoofdtransversaal en de brede doorgang onder de kranen (straddle space).

De vier kaaisporen zijn uitgerust met een systeem voor automatische afstandsbediening van de spoorwagens, dat ofwel door de kraanman vanuit zijn kabine ofwel van op de grond kan bediend worden, en laat toe de containertreinen onmiddellijk te vormen en af te voeren. De wagens rollen langzaam vooruit aan een snelheid van 0,8 m/sec.

Straddle-carriers en vorkheftrucks voor het lossen en laden van wegvoertuigen en voor de behandeling van laadkisten op de kaaiterrainen zorgen voor een snelle evacuatie. Een vlotte service aan het schip is natuurlijk de eerste vereiste, maar de snelle afvoer van de goederen naar hun bestemming is zeker even belangrijk.

Op de kaaiterrainen zelf zijn uitgebreide mogelijkheden voorzien voor het aansluiten van koel- en diepvriescontainers, om ze op de gewenste temperatuur te houden.

Trafiek en verkeersstromen

De intercontinentale containertrafik op Zeebrugge startte in juni 1971 met het aanmeren van de m/s Moreton Bay aan de OCZ van de "Australia Europe Container Service". Sindsdien is er een lange succesvolle weg afgelegd.

De vlotte bediening van schip en lading, 24 uur per dag en 365 dagen per jaar liggen aan de basis van deze spectaculaire ontwikkeling van het containerverkeer op deze terminal. In de algemene tabel "contai-



nertrafiek 1970-1979" is deze evolutie jaar na jaar weergegeven. In de periode 1971-79 groeide het aantal laadkisten gestaag aan van 9.430 tot 77.210 behandelde eenheden.

Talrijke individuele rederijen en internationale consortia hebben Zeebrugge opgenomen als aanloophaven voor hun intercontinentale diensten. Laadkisten afkomstig van of bestemd voor alle werelddelen worden in Zeebrugge gelost en geladen.

Wat de geografische spreiding van de vaargebieden betreft kan volgende onderverdeling gemaakt worden, met aanduiding van hun respectief belang:

1979	% t.o.v. 1978	% t.o.v. het totaal transatlantisch verkeer
Australië/Nieuw Zeeland	+ 20%	24,2%
Noord Amerika		
- Westkust	+ 21,4%	11,2%
- Caraïbisch gebied	+ 18,5%	7,3%
Afrika		
- Westkust	+ 85,2%	10,2%
- Zuid Afrika*	+ 7,8%	44,3%
Diverse	- 82,8%	2,8%

* Verwijzen wij daaromtrent naar ons nummer Spoornieuws 1/78 waarin de nieuwe containerverbinding Zuid Afrika-Zeebrugge werd besproken.

Het verkeer van en naar Australië/Nieuw Zeeland werd gunstig beïnvloed door de positieve resultaten behaald door de Belgische rederij "Antwerp Bulk Carriers" die, buiten conferentieverband, een tricontinentale dienst verzekert (Europa - Australië/Nieuw Zeeland - Midden Amerika) met een aantal schepen die zowel containers als stortgoederen kunnen vervoeren. De vier afzonderlijke rederijen of consortia die dit vaargebied bedienen en in Zeebrugge aanleggen zorgen voor ongeveer 1/4 van het containerverkeer op de OCZ-terminal.

De grootste procentuele vooruitgang (85,2%) werd verwezenlijkt door de vier rederijen van en naar de westkust van Afrika.

De conferentielijnen van en naar Zuid Afrika zijn, met 44,3% niet alleen de belangrijkste klanten van de OCZ geworden, maar Zeebrugge is meteen ook, qua belangrijkheid, de eerste aanloophaven geworden voor het SAECs-consortium (South African Europe Container Service).

Na een voorafgaande grondige studie, had de SAECs-organisatie Le Havre, Southampton, Zeebrugge, Rotterdam, Bremerhaven en Hamburg als Noordeuropese aanleghavens aangewezen.

Om de verbinding te verzekeren werden negen nieuwe containerschepen van de "derde generatie" gebouwd. (Capaciteit 2450 containers van 20 voet). Eén schip van de vloot vaart onder Belgische vlag, de "Ortelius".

De spoortrafiek van de OCZ heeft de jongste vijf jaar eveneens een spectaculaire vooruitgang geboekt. Van 1975 tot 1979 bedroeg de stijging ongeveer 145%. In absolute cijfers werden aldus in 1979 39.900 containers per spoor verzonden, tegen 16.400 in 1975.

De containers worden hoofdzakelijk toevertrouwd aan de N.M.B.S. door de scheepsagenten van de onderscheiden rederijen en de expediteurs, eventueel ook via Interferry- of Intercontainer.

Verkeersstromen van de per spoor verzonden containers

1979	Totaal (ledige inbegrepen)	Invoer uit overzeese landen	Uitvoer naar overzeese landen
Binnenverkeer	25.600	7.400	13.000
Aangrenzende landen (Nederland, Frankrijk, Duitsland)	9.400	1.550	2.500
Italië	2.900	550	2.200
Zwitserland	1.500	1.150	250
Andere	600	300	300
Totaal	40.000	10.950	18.250

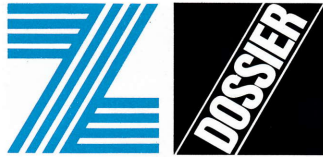
Het binnenverkeer is praktisch uitsluitend beperkt tot een trafiek tussen de havens van Zeebrugge en Antwerpen.

De per spoor ingevoerde containers vertonen een grote verscheidenheid qua inhoud:

- uit Noord Afrika (Pacific Coast): bevroren zalm, krabben, elektrische toestellen.
- uit Australië en Nieuw Zeeland: wol, diepvriesvlees, huiden, fruit.
- uit Zuid Afrika: vers en ingeblikt fruit, asbest, tabak, sierplanten, edelhout.

Containertrafiek Zeebrugge 1970-1979

	aantal schepen	aantal containers	SCT short-sea	OCZ deep-sea
1970	483	70.672	70.672	
1971	472	74.660	65.230	9.430
1972	709	99.899	79.988	19.911
1973	611	97.078	79.623	17.455
1974	660	120.507	82.104	38.403
1975	717	116.698	84.933	31.765
1976	605	112.202	79.994	32.208
1977	743	137.966	83.133	54.833
1978	825	159.939	82.928	77.011
1979	691	160.665	83.455	77.210



DE SBA VANDAAG EN MORGEN



Om er meer over te vernemen heeft Spornieuws de heer Dubois ontmoet, handelsdirecteur van de vennootschap. Een vraaggesprek omtrent de actuele stand van zaken.

De Belgische Engelse Vennootschap der Ferry-Boats (S.B.A.) is een naamloze vennootschap waarin de Belgische spoorwegen voor 63% aandeelhouder zijn. De Britse spoorwegen, traditiegetrouw, en de C.M.B. (Compagnie Maritime Belge), een nieuwe partner, verdelen onder hun beiden bijna alle overige aandelen, op uitzondering van



een klein percentage dat nog in particuliere handen is.

Spoornieuws: Welk belang heeft de C.M.B. in een dergelijke participatie, daar alle schepen Britse eigendom zijn?

S.B.A.: Het dient te worden gezegd dat de S.B.A., sinds zijn oprichting, van koers is veranderd.

Tot 1971 waren haar inspanningen vooral gericht op de Kanaaltrafiek, via een treinferry- en een containerdienst. Maar in 1971 werd een nieuwe afdeling opgericht: de Ocean Container Terminal (O.C.Z.), voor de behandeling van alle niet Britse containertrafiek.

Vanaf het ogenblik van afsluiten van het contract in 1977, voor de trafiek op Zuid-Afrika, heeft de C.M.B. - die steeds de Zeebrugse belangen als aanlegplaats had verdedigd - besloten deel te nemen in onze vennootschap, met alle financiële verplichtingen vandien.

De "O.C.Z.-investering" werd dus gedeeld door de N.M.B.S. en de C.M.B., de S.B.A. belast met de uitbating van de terminal buiten beschouwing gelaten.

Spoornieuws: Wat is de eigenlijke taak van de Vennootschap?

S.B.A.: Het is een dubbele taak. Eerst en vooral technisch. Wij zijn uitbaters, belast met het beheer en de uitbating van de installaties te Zeebrugge, en dat zowel voor onze eigen installaties, als voor de installaties die we affhuren van de N.M.B.S. en de C.M.B. Wij zorgen voor elke "scheepsbehandeling": laden, lossen, eventuele consignatie, verzending of herverzending per spoor... Daarin zijn ook begrepen de douaneformaliteiten, de goederenopslag, het sorteren, het aanbrengen van etiketten m.a.w. elke taak die een uitbater van een terminal in om het even welke haven dient te volbrengen.

Naast deze technische taak is er ook een handelstaak voor rekening van de Britse Spoorwegen en de spoorwegen op het vasteland. Wij hebben een net van agentschappen opgebouwd dat, in samenwerking met de spoorwegnetten op het vasteland, de doordeweekse handelsopdrachten uitvoert.

Omwille van historische en geografische motieven, bevindt onze algemene directie zich te Brussel, net zoals de directies van de Belgische

spoorwegen. De directeur-generaal is er gehuisvest met zijn assistenten, een technische afdeling, de boekhouding en een handelsafdeling die het prospectiewerk verricht en de buitenlandse agentschappen controleert.

Spoornieuws: Heeft de S.B.A. participaties in andere ondernemingen?

S.B.A.: Ja, laatstleden, hebben wij een participatie genomen van één derde in "SEARO". Het is een onderneming voor het laden en lossen van ro/ro-schepen, met als basisidee het behandelen van transoceanische schepen, of toch zeker schepen van een zekere tonnemaat die de verbindingen in de Noordzee verzekeren, zoals bv. naar Zweden.

Het feit dat deze ro/ro-mogelijkheid zeker niet mocht ontbreken op de O.C.Z.-terminal, omdat vele grote schepen nu gebouwd zijn voor beide technieken, is de reden waarom wij deze participatie hebben genomen. De portaalkranen zorgen voor de verticale behandeling en gelijktijdig wordt een ander deel van de goederen horizontaal behandeld. De Searo-ponton is derwijze gebouwd dat de schepen een maximum aan behandelingsfaciliteiten wordt geboden.

Wij hebben ook een meerderheids-participatie verworven in een nieuwe, dit jaar opgerichte, maatschappij die zich zal onledig houden met de herstelling van containers: Zeebrugge Container Repare.

Spoornieuws: Welke types van wagens worden in het trein-ferry-verkeer gebruikt en welke goederen worden erin vervoerd?

S.B.A.: In theorie kunnen we bijna alle soorten goederen vervoeren, zelfs zonder uitsluiting van de gevaarlijke goederen daar er plaats is voorzien op het dek van de schepen.

In praktijk, vertrekkende van de fruitrafieken van het begin, waarvoor Interfrigo-wagens of Transfesa-wagens (voor Spanje) werden gebouwd, zijn we meer en meer geëvolueerd naar een algemeen goederenvervoer, hetzij op platte wagens, hetzij in gesloten wagens maar met een beperkte lengte en breedte. En dat is het probleem van het Britse laadprofiel: de spoorwijdte op het Britse net is kleiner dan bij ons, de wagens zijn daarvoor ook minder breed. Onlangs is ook een specialisatie opgetreden in de transporten voor volumineuze goederen en massagoederen, met wagens van grote capaciteit. Het volume werd bijna verdubbeld, onder meer door het inschakelen van particuliere wagens. Deze wagens zijn heel interessant voor de cliënteel en geven het treinferryverkeer een nieuwe impuls. Dank zij hun aanwending komen bepaalde transporten terug naar de veerboot: volumineuze goederen, grote bestellingen van goederen in het algemeen, staal. Voor het staal voldoet het gewone platte mate-

riël, maar wanneer het gaat over rollen plaatstaal moeten gespecialiseerde wagens ingezet worden. Sommige netten en ook V.T.G. hebben er zo gebouwd. Er wordt een grote trafiek verwacht vanuit België en Duitsland naar Groot-Brittannië.

Er zal ook wat trafiek zijn in omgekeerde richting voor rekening van de autoindustrie, voor dewelke de trein-ferry bepaalde faciliteiten biedt door het gebruik van V.T.G.-wagens.

Spoornieuws: V.T.G. heeft ook een wagen gebouwd voor het vervoer van rollen plaatstaal, waarin de wiegen kunnen afgedekt worden met een plankenvloer.

S.B.A.: Jawel, het is een prachtige wagen, ik heb hem gezien. Het enige probleem is een lading vinden voor de terugreis. Het moet gezegd worden dat bijna 100% van de wagens met een volle lading het Kanaal oversteken, terwijl er in omgekeerde richting slechts 40 à 50% beladen is. We moeten zeker een inspanning leveren om dit te vermijden: het is een nieuwe ervaring met een nieuwe wagen. Er verloopt een zekere tijd alvorens het nieuwe materieel is ingeburgerd en de klanten bereid zijn het te gebruiken, te meer daar we het laatste decennium met een invasie van Britse wegvoertuigen opgescheept zitten.

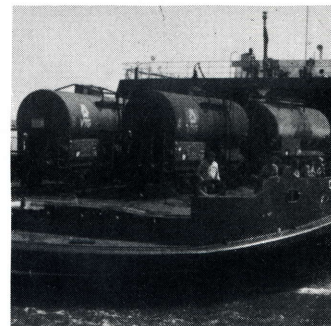
Maar met de nieuwe wagens, met de grote jumbo-schepen en met onze twee nieuwe terminals, in Engeland en Zeebrugge, moeten we bekwaam zijn onze trafiek op te drijven van 500.000 ton tot 1.500.000 ton tijdens de komende vijf jaar.

Spoornieuws: Bestaat er een concurrentie tussen Zeebrugge en de nabijgelegen havens?

S.B.A.: Er bestaat een complementariteit tussen Zeebrugge en Duinkerken, die respectievelijk op Harwich en Dover werken. Het is mogelijk dat we voor bepaalde bestemmingen zoals Zuid-Duitsland, Oostenrijk of Noord-Zwitserland concurrenten zijn, maar dat is een tariefkwestie tussen de verschillende spoorwegnetten. Maar we zijn veel eerder complementair. Duinkerken werkt veel op Spanje, Frankrijk en in mindere mate op Italië. De rest van Europa is ons werkgebied. Er bestaat natuurlijk een zekere concurrentievorm met de havens van Vlissingen, Calais, Boulogne en Oostende die ro/ro-faciliteiten bieden. Het is geen rechtstreekse concurrentie operationeel beschouwd, maar een handelsconcurrentie.

Spoornieuws: Hoe situeert de S.B.A. zich ten opzichte van de spoorwegnetten?

S.B.A.: Wij zijn agenten van de Britse spoorwegen. Dat komt doordat ze aandeelhouder zijn in onze vennootschap en omdat wij een goed omschreven taak te vervullen hebben. Deze taak vervullen we in onderlinge samenwerking met onze



agentschappen in de verschillende landen: Keulen, Wenen, Milaan. We werken er samen met de respectieve spoorwegen. Ons handelspersoneel kan de agenten van de nationale spoorwegnetten makkelijk een helpende hand reiken voor het oplossen van concrete problemen.

Wij hebben van hunnentwege trouwens een zekere overdracht van macht gekregen, de tarieven worden in onderling overleg vastgelegd, en er is een belangrijke informatieuitwisseling.

Wij zijn geen spoorwegmensen maar wij werken net zoals spoorwegmensen.

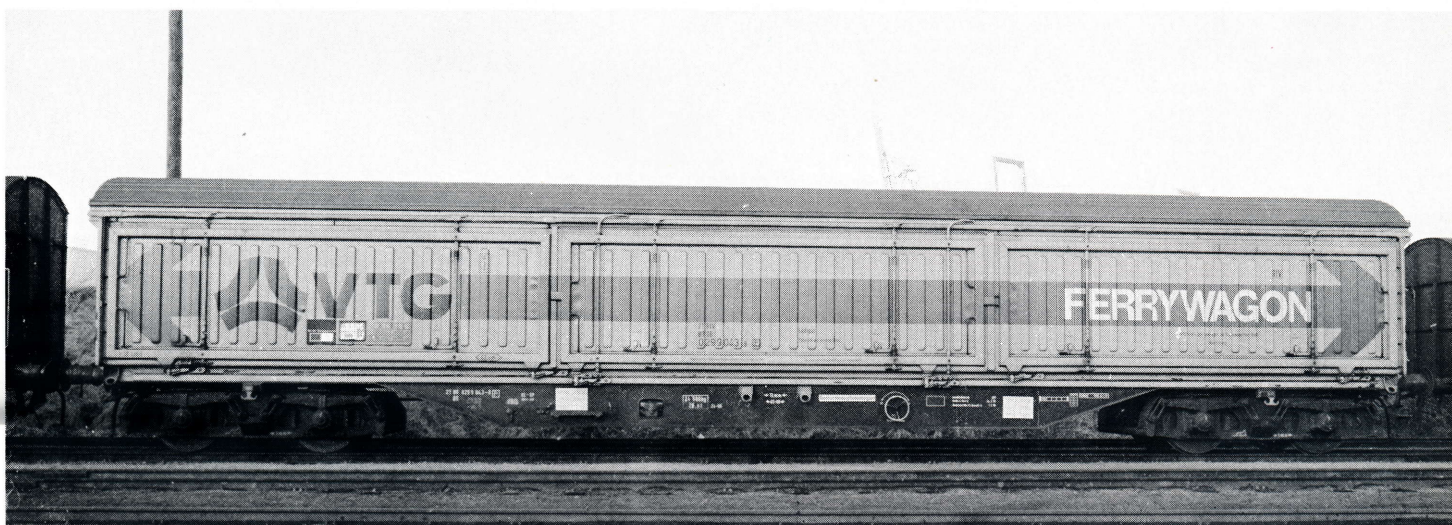
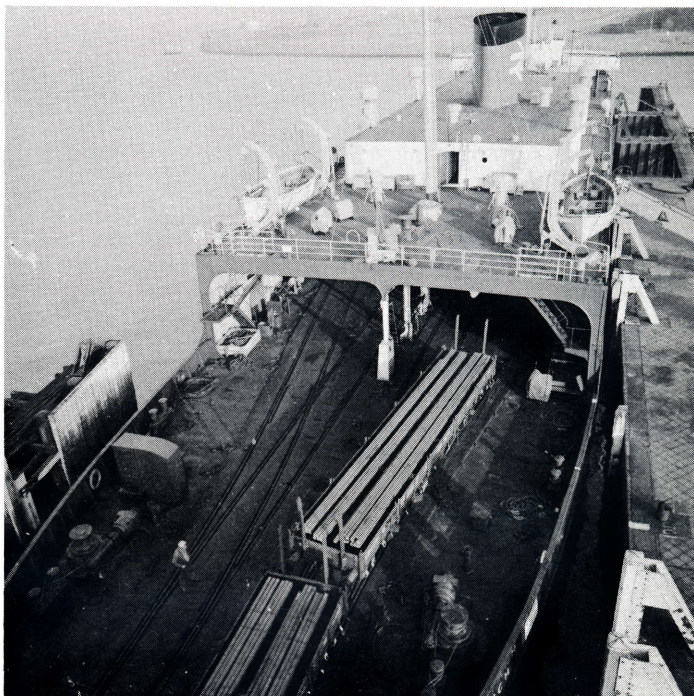
Spoornieuws: Hoe situeert de S.B.A. zich ten opzichte van de cliëntele?

S.B.A.: Op het operationele vlak, komt de klant naar ons toe telkens het een behandeling betreft die te Zeebrugge doorgaat. Op het handelsvlak hebben wij, ik heb het reeds gezegd, een persoonlijke prospectie.

Daar wij zijn trafiek op een persoonlijke manier behandelen, heeft de klant de neiging zich ook tot ons te wenden voor zijn specifieke transportproblemen. Wij zijn aldus een tussenpersoon voor de klanten; wij spreken in naam van de spoorwegen, en ik ben er van overtuigd dat een kleine enquête aan het licht zou brengen dat wij geïdentificeerd worden met de spoorweg.

Spoornieuws: Indien men ooit de veelbesproken kanaaltunnel zou bouwen, zou de trein-ferry dan in gevaar komen?

S.B.A.: Neen. Eerst en vooral zou de beslissing voor de uitvoering van het project nog moeten vallen, en dat zal nog wel een tijdje duren. Stel dat de tunnel binnen 10 jaar een feit is. Bepaalde studies hebben uitgezeten dat eventueel van ons verworven transportaandeel in 85/86, 30% onmiddellijk zou kunnen verloren gaan. Natuurlijk zouden we dan onze inspanningen opdrijven om het verloren aandeel terug te winnen. Maar het is bijna zeker dat er enorme problemen zouden ontstaan indien we de trein-ferry zouden afschaffen bij de opening van de tunnel. Ik ben in ieder geval optimist.





**EDWIN
COOPER:**



KLANT VAN HET SPOOR EN VAN DE VERHUUR- DERS

Edwin Cooper is een afdeling van de maatschappij Ethyl. Samen delen ze de maatschappelijke zetel te Brussel aan de Louisaan, vlakbij het Ter Kamerenbos.

Sinds begin april, bezit ze te Feluy, een fabriek waar additieven voor smeermiddelen worden geproduceerd, asvrije dispergerende additieven, anti-oxydatie en anti-slijtage additieven, corrosie inhibitoren, kortweg, scheikundige producten.

Deze fabriek te Feluy levert aan verscheidene markten in Europa, Afrika en het Midden-Oosten. Meer dan 90% van de huidige productie wordt uitgevoerd, maar in het vooruitzicht van een produktietoename rekent zij op een nog grotere afzet in het buitenland. Van de jaarlijkse productie van 50.000 ton, gaan er

nu 7.000 naar Groot-Brittannië, 6.000 naar Duitsland en Oostenrijk, 3.000 naar de Oostbloklanden en de rest naar Italië, Frankrijk, het Midden-Oosten en Afrika. In België blijft slechts 5% van de productie.

De fabriek is terdege uitgerust om de omgeving niet te schaden, haar personeelsbestand bedraagt 80 eenheden en zijn beschikt over spoor aansluiting waarop 4 wagens gelijktijdig kunnen behandeld worden; drie elementen om efficiënt te kunnen produceren. Er bestaan reeds uitbreidingsplannen: in 1983, zal een nieuwe fabriek in werking worden gesteld. Er zullen orthogeaalkyleerde producten vervaardigd worden, d.w.z. basisstoffen voor de aanmaak van producten voor de landbouw en voor de polyurethaan-industrie.

Edwin Cooper beschikt bovendien te Antwerpen over een terminal met een capaciteit van 8.500 m³ waar ze grondstoffen ontvangt en opslaat. Deze grondstoffen, en deze die rechtstreeks te Feluy toekomen, worden volgens welbepaalde formules gemengd om afgewerkte producten te bekomen die beantwoorden aan de individuele vraag van elke klant. Een modern uitgerust labo analyseert en controleert de opgelegde normen.

Het soortelijk gewicht van de producten, schommelend rond 1, bepaalt de keuze van de transportmiddelen. Deze keuze hangt ook af van de te leveren hoeveelheid en de af te leggen afstand. Edwin Cooper wendt alle transportwijzen aan. Het spoor heeft een belangrijk transportaandeel voor de uitvoer van



gehuurd om goed uit de start-blokken te komen. Vandaag de dag zijn er reeds 40. Op te merken dat deze wagens enkel gebruikt worden door Edwin Cooper. Ethyl van zijn kant, huurt er zelf meer dan 150.

- *Onder uw wagens, zijn er 16 die uitsluitend worden ingezet op de Engelse trafiek.*

- Het zijn 16 geïsoleerde twee-assige wagens, met een capaciteit van 30 m³ en een maximaal laadvermogen van 27,5 ton. Wij zullen in de toekomst overschakelen op vierassige wagens met 58 ton laadvermogen en 65 m³ inhoud. Dat zal binnen 2 of 3 jaar gebeuren. Wij hebben deze kleine wagens genomen omdat - zoals ik reeds zegde - we snel van start wilden gaan met de veerboottrafiek en deze wagens toevallig beschikbaar waren. Het spreekt voor zichzelf dat de grote capaciteit interessanter is, te meer omdat het toepasselijk tarief België - Groot Brittannië nummer 56000, voordeliger uitvalt voor grote wagens. De verhuurmaatschappijen hebben dat goed begrepen. En aangezien ze zich toch nieuwe wagens moeten aanschaffen om het stijgende treinferryverkeer de baas te kunnen, kopen ze wagens met grotere capaciteit of laten zij kleinere wagens ombouwen, wat niet zo makkelijk is. Een zaak is klaar: indien wij onze verkoop in Groot-Brittannië opdrijven, krijgen wij last om de nodige wagens te vinden. Het bestaande materieel is permanent in gebruik. Terloops wens ik te vermelden dat de Engelse reglementering de laadgrens van de vrachtwagens beperkt tot 18 ton. U begrijpt dus dat het spoor onbetwistbaar rendabeler is op deze verbinding, te meer daar we in de toekomst naar een capaciteit van 60 ton per eenheid streven.

- *Mijnheer Masscho, waarom koopt u zelf geen eigen wagens aan?*

Indien het gaat over grote uitvoerhoeveelheden, wat bij ons het geval is, moet de levensduur van het materieel in acht genomen worden, en in functie daarvan de rentabiliteit en de afschrijvingskost. Gezien onze markt evenwel nogal wisselvallig is, hebben wij vooralsnog niet de bedoeling ons eigen rollend materieel te bezitten. De kosten van investering, verzekering, onderhoud, herstelling... dat alles weegt in den beginne zwaar door op het budget. De verhuurmaatschappijen die gespecialiseerd zijn, zijn beter geplaatst dan wij om deze problemen op te lossen. Zij volgen hun wagens, houden rekening met de evolutie van de produkten en kunnen zelfs, indien werkelijk nodig, wagens laten bouwen die aangepast zijn aan een specifieke vraag van de klant. Dat is veel interessanter, want wij staan steeds bloot aan trafiekwijzigingen. Rekening houdend met de evolutie van onze

rentabiliteit, zullen we binnen enkele jaren misschien eigen wagens aankopen. Maar in ieder geval zullen wij dan een gemengde formule toepassen, deels eigen wagens, deels gehuurde wagens. Ook de ouderdom van de wagen beïnvloedt de huurprijs, omdat de verhuurders rekening houden met de afschrijvingen. U begrijpt dat ook daarin voor ons een voordeel steekt.

De 40 wagens zijn permanent in gebruik. Zij worden gevolgd door de transportafdeling van Edwin Cooper, om ze zo efficiënt mogelijk te benutten. Ze zijn bijna nooit geïmmobiliseerd. Binnenin dienen ze zelden of nooit gereinigd om de goede reden dat Edwin Cooper ze een bijzondere specialisatie heeft gegeven: ze zijn onderverdeeld in kleine reeksen die steeds dezelfde produkten vervoeren. Edwin Cooper richt zich, zoals gezegd, ook tot de andere vervoerwijzen. Globaal beschouwd wordt ongeveer 70% van de produkten per keteltransport ter bestemming gebracht. De rest wordt vervoerd op "conventionele wijze", in vaten. Daarin heeft het spoor geen aandeel. Marc Masscho verduidelijkt.

- Het wegvervoer is heel soepel en heel snel. Zelfs tegen hogere transportprijs kan het soms nog interessanter zijn. De vrachtwagen brengt bijna alle produkten voor de binnenlandse markt ter plaatse. Gezien de betrekkelijk korte afstand tussen onze terminal te Antwerpen en de vestiging te Feluy, achten wij de vervoersduur per spoor alsnog te lang. Het huis-aan-huis-vervoer per vrachtwagen gaat sneller. Om over te schakelen op het spoor moet voor ons de vervoersduur ingekort. Wij onderhandelen daarover trouwens met de handelsdirectie van de NMBS. Eens dat verwezenlijkt, zijn wij bereid een deel op de trein te zetten. Vergeet niet dat de trein op het traject Antwerpen - Feluy door twee vormingsstations moet. Indien met volledige treinen kon gewerkt worden, zou de zaak heel anders liggen. Jammer genoeg zijn de aangeboden hoeveelheden daarvoor nog niet toereikend.

- *Denkt u de technische evolutie op de voet te volgen en meer en meer "gesofistikeerde" wagens te huren?*

- Wij zijn ons bewust van de technische vooruitgang. Onze wagens, natuurlijk rekening houdend met het produkt, zijn uitgerust met de nu geldende systemen. Dat wil niet beduiden dat wij zo maar klakkeloos elke nieuwigheid aannemen. Zo, bijvoorbeeld, zouden wij wagens kunnen huren uitgerust met een dubbel opwarmingssysteem met stoom en elektrisch. Dergelijke wagens bestaan. Ik zie ons echter geen wagens huren met enkel elektrische opwarming, stoom is voor ons betrouwbaarder. De wagens die wij afhuren zijn perfect aangepast aan onze produkten en

aan onze terminale installaties te Antwerpen en Feluy. Het is dat wat telt voor ons.

Edwin Cooper huurt wagens bij verschillende maatschappijen en gebruikt ze net alsof het haar eigendom was. Het feit dat de grote verhuurders over 25 à 30.000 wagens beschikken betekent een voordeel. Het is evident dat de omschakeling van ferry-boatwagens van 27,5 naar 58 ton, serieuze financiële problemen zou stellen in het geval van een eigen wagenpark. Het is eveneens duidelijk - wij hebben het reeds vermeld in het Algeco-artikel - dat het occasioneel huren van wagens, bij Edwin Cooper "spot hire" genoemd, voordelig is, zelfs al is dat moeilijker uitvoerbaar. Met gehuurde wagens behoudt een bedrijf een grote flexibiliteit. Dank zij contracten op lange termijn is men niet afhankelijk van de wisselvallige beschikbaarheid van netwagens die slechts in beperkt aantal bestaan. Het gebruik van particuliere wagens betekent een ristorno op de transportprijzen. In de onderhandelingen met de verhuurmaatschappijen kunnen bepaalde technische eisen gesteld worden, waarop de spoorweg moeilijk zou kunnen ingaan daar hij een te ruim en te verscheiden cliënteel voldoende moet schenken. Oordeel zelf: het NMBS-wagenpark bestaat uit 40.000 eenheden bestemd voor om het even welk massavervoer; de verhuurmaatschappijen beschikken over een bijna even groot aantal gespecialiseerde wagens enkel voor het vervoer van gas en chemische produkten. Commentaar overbodig.

massagoederen over lange afstand. De tarieven voorgesteld door de NMBS, het gebruik van particuliere wagens en het feit dat zowel de fabriek te Feluy, de terminal te Antwerpen alsmede een groot aantal buitenlandse klanten over een eigen spoor aansluiting beschikken, maken van het spoor de aangewezen vervoerder voor de Edwin Cooper-produkten.

Edwin Cooper's "distribution manager" Marc Masscho, een man met grote transportervaring, heeft ons het hoe en het waarom van hun transportpolitiek uit de doeken gedaan. Men kan hem er moeilijk van verdenken een of ander transportmiddel voor te trekken. Voor hem telt alleen de service, het rendement, de zuinigheid.

- Wij huren ketelwagens die gebouwd zijn uit gewoon staal of roestvrij staal. Sommige van deze wagens hebben een externe thermische isolatie die het warmteverlies tijdens het vervoer moet beperken. Ze zijn uitgerust met spiralen voor de opwarming van het produkt tot 60° à 80° C. Wij hebben ons wagenpark aangepast aan ons exportvolume. Sommige wagens zijn gehuurd voor één jaar, andere voor twee jaar. Het komt ook voor dat wij, soms dringend wagens moeten huren voor een korte periode van 1 tot 3 maand, om gelegenheidscontracten te kunnen uitvoeren, onder meer met Oostbloklanden. De wagenverhuurders doen dan al wat mogelijk is om ons ter wille te zijn, en ons de wagens onder "Spot-hire"-regime ter beschikking te stellen. Daar de ketel voor sommige van onze additieven zowat de verpakking daartelt en wij de bezoedeling van deze produkten moeten vermijden is een doorgedreven "cleaning" een absolute noodzaak. Een gespecialiseerde firma belast zich met deze reiniging die soms 4 à 5 dagen in beslag kan nemen, wat wel relatief lang is.

- *Hoe groot is uw wagenpark?*

- Onze fabriek is operationeel sinds april van dit jaar. Wij hebben aanstonds 23 wagens



BETER INGELICHTE REIZIGERS

Het informeren der reizigers in de stations is en blijft nog een hoofdbekommernis van de NMBS. Een degelijk en goed georganiseerd systeem voor reizigersvervoer verliest een behoorlijk deel van zijn efficiëntie indien niet alles afgestemd is op een praktisch gebruik.

Sinds geruime tijd zijn talrijke stations op het Belgische net uitgerust, hetzij in de lokettenzaal, hetzij op de perrons zelf, met aankondigingsborden waarop de spoorreizigers de uren van het vertrek der treinen kunnen vinden. Maar telkens als er om één of andere reden een trein vertraging oploopt, zijn zij volledig aangewezen op het omroepsysteem van het station voor nadere inlichtingen. De verstrooide reizigers, of deze die de mededeling niet horen wegens het lawaai van een voorbijrijdende trein worden hierdoor veelal in de war gebracht of maken zich ongerust.

De huidige inspanningen ter verbetering van deze toestand luiden een nieuw tijdperk in op het vlak van de reizigersinformatie. De stations Bergen en Sint-Niklaas werden reeds uitgerust met zeer efficiënte elektronische aankondigingsborden die gemakkelijk te bedienen zijn. Zopas werd nog een stap verder gezet te Brugge, waar op de perrons gelijkaardige panelen werden geplaatst die bovendien ook "bijkomende" informatie kunnen geven.

Zo kan men onder de eindbestemming tevens de lijst der voorziene stopplaatsen (of de stations waar niet wordt gestopt, bij omnibustreinen bijvoorbeeld) laten verschijnen, evenals mededelingen betreffende de rijtuigen die gereserveerd zijn voor groepen, de voorziene splitsingen der treinstellen onderweg, vermoedelijke vertragingen, enz...

De mogelijkheden van dit nieuwe systeem zijn praktisch onbegrensd. Zo bestaat reeds een pro-

ject om op elk perron elektronisch de lijst der aansluitingen te laten verschijnen bij de aankomst van een trein.

In de lokettenzaal - steeds te Brugge - verstrekt een groot elektronisch bord alle informatie over de eerste twintig treinen bij vertrek uit het station. Van zodra een vertraging aangekondigd is, gaat een rood lampje flitsen op de overeenstemmende lijn.

Dit alles functioneert automatisch. Een ordinator beveelt de bewegingen. Zijn geheugen bestaat uit een klein magnetisch schijfje waarop alle bewegingen in het station zijn geregistreerd. Menselijke tussenkomst is niet meer nodig om de normale mededelingen naar de borden over te brengen, zolang het geen onvoorziene elementen zijn zoals o.m. vertragingen, plaatsreserveringen, enz. Dan komt het personeel van het seinhuis tussenbeide. Hiertoe beschikt het over twee klavieren waarmee bijzondere gegevens op de borden kunnen aangebracht worden.

Het schijfje is enigszins schrand. Het weet welke treinen het niet moet aankondigen op een zaterdag, welke andere alleen maar op zondag mogen aangegeven worden...

Het heeft alle dienstregelingen met hun bijzonderheden in het geheugen. Bij iedere wijziging van de dienstregelingen (minimum éénmaal per jaar) wordt het vervangen door een nieuw schijfje met aangepast programma.

Deze apparatuur werd gemonoteerd door MBLE, vertegenwoordiger voor België van de Italiaanse firma die het systeem uitwerkte en fabriceerde. MBLE heeft, samen met de verantwoordelijken voor de seininrichting, lange tijd de gebreken van de aanwijzingsborden te Bergen en te Sint-Niklaas bestudeerd om hieraan te kunnen verhelpen vooraleer het systeem uit te breiden.

Eind 1981 zal Dendermonde over hetzelfde materieel als dat van Brugge beschikken. Terzelfertijd zullen in Namen, Charleroi en Luik Palais nieuwe borden worden geïnstalleerd maar vooralsnog zonder de bijkomende panelen. Tussen 1983 en 1985 zullen de drie grote Brusselse stations worden uitgerust, gevolgd door Antwerpen, Berchem, Denderleeuw, Aalst, Kortrijk, enz.

Zo zal stap voor stap het ganse net bij deze modernisering betrokken worden.



HAVENDAG TE ANTWERPEN

Op 25 september II. hebben de Antwerpse havenautoriteiten en de Groepering der havenbelangen van Antwerpen (ASSIPORT) een persdag georganiseerd gewijd aan de verbindingen tussen de metropool en zijn hinterland. De heren Demoen, directeur generaal bij het Ministerie van Openbare Werken, De Wolf, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen en De Haeck, handelsdirecteur bij de NMBS hebben elk op hun beurt het gehoor toegesproken met als onderwerp de binnenscheepvaart, het wegvervoer en het spoorvervoer. Dat alles gestueerd binnen het algemeen thema: de Antwerpse haven.

Ter dier gelegenheid hebben wij onthouden dat de Minister van verkeer voor het ogenblik een project ter studie heeft genomen voor de bevordering van het Rail/weg-vervoer.

Een investering van een half miljard moet toelaten de bestaande terminale installaties technisch te verbeteren en te vermenigvuldigen, en 200 nieuwe wagens aan te kopen die het reeds bestaande TRW-wagenpark van 100 wagens komen vervoegen. Dit transportsegment wordt, net zoals in onze buurlanden, goed onthaald door de Belgische autoriteiten. Ter intentie van onze lezers en van alle geïnteresseerden vermelden wij dat ons volgend Spoor-nieuwsnummer gewijd zal zijn aan deze transporttechniek, die, in de huidige omstandigheden, uitstekende diensten moet kunnen bewijzen aan de wegvervoerders en aan de hele gemeenschap.

Gedurende het klassieke "vragenuurtje" konden de aanwezige journalisten de drie sprekers op de korrel nemen.

De heer De Haeck, ondervraagd omtrent de eenvormigheid van tarieven tussen Antwerpen en Zeebrugge, heeft het feit benadrukt dat voor de NMBS - die intens aanwezig is in elke nationale haven - slechts één element belangrijk is: deze een helpende

hand reiken in hun concurrentiestrijd met de nabijliggende havens in de buurlanden. In een klein land zoals het onze, moeten wij onze nationale economie dienen door alle beschikbare middelen en alle beschikbare uitrustingen aan te wenden, om trafieken te verwerven die ook door onze burens worden geviseerd.

De heer De Haeck heeft het nogmaals onderstreept, dat de investeringsplannen van de NMBS belangrijke werken voorzien om de ontwikkeling van de Antwerpse haven op beide oevers op de voet te kunnen volgen.



MINITRIP NAAR ARNSBERG

Een nieuwe minitrip in het programma van de NMBS: 4 dagen naar Arnsberg, in Sauerland.

Arnsberg is een riant stadje, gezellig opgeborgen tussen de meanders van de Ruhr, aan de rand van een woud dat als natuurreservaat wordt beschermd (wildpark).

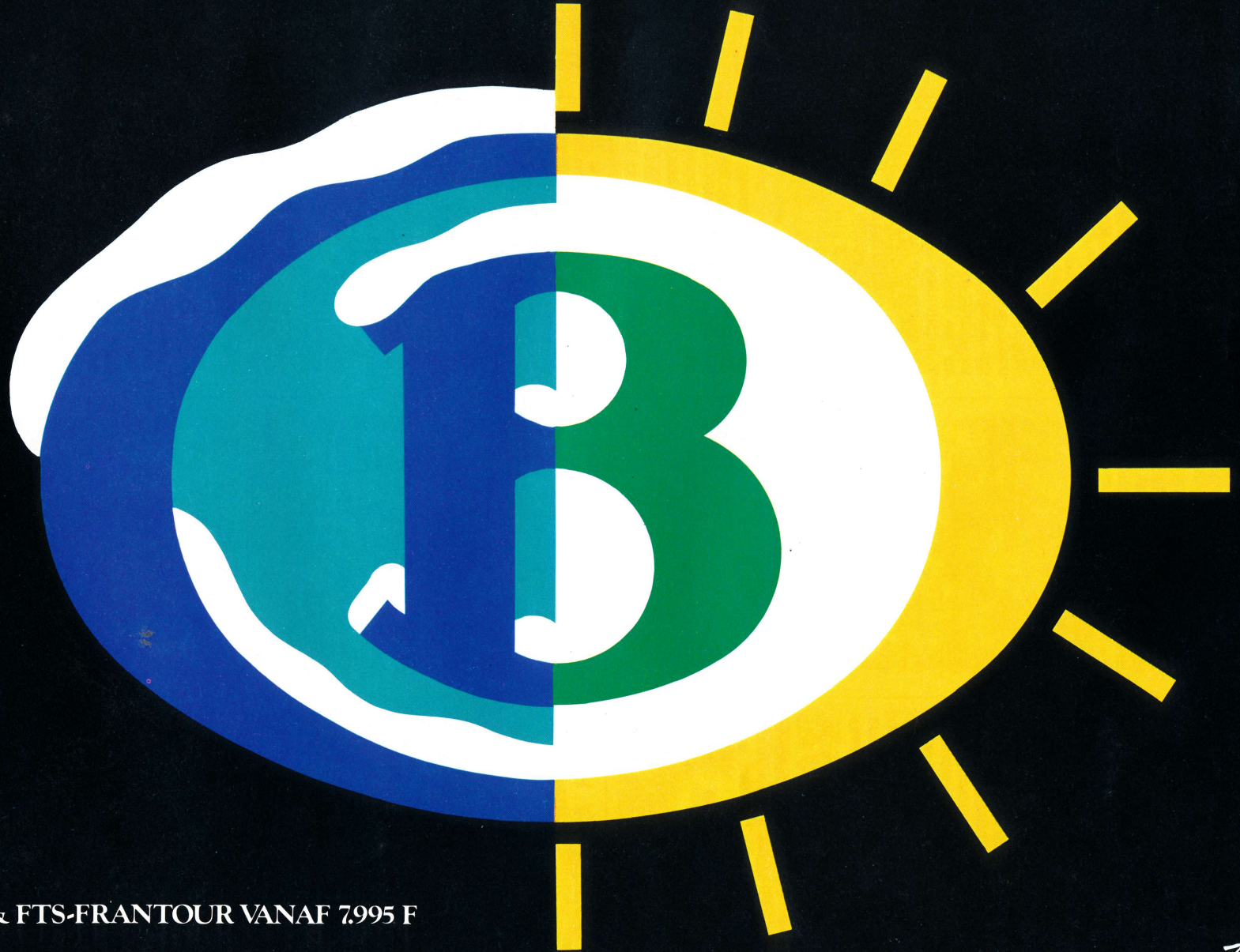
Het oude stadsgedeelte dateert uit de achtste eeuw.

Geschiedenisliefhebbers zullen zeker niet nalaten de burcht- en omwallingsruïnes te bezichtigen. Aanbidders van de open lucht en de sport komen er eveneens aan hun trekken. Een waaier van mogelijkheden wordt hen aangeboden: prachtige natuurwandelingen door de wouden en langs de meren van Sorpe-Stausee en Möhnsee, deltaplaning, zeilen, zwemmogelijkheden (in de twee stadswembaden en 's zomers in de meren), fietsuitstappen (fietsverhuur), hengelen,... dit alles in een mooie omgeving.

Volgens de gekozen hotelklasse bieden wij u er voor 2.865, 3.245 en 3.710 frank vier dagen verblijf in halfpension, treinreis heen en terug inbegrepen.

Inschrijvingen dienen te gebeuren ten laatste vijftien dagen voor de afreis. En er is een ruime keuze aan afreisdata: iedere dag en dit tot en met 31 maart.

Treinvakantie...



REIZEN RAILTOUR & FTS-FRANTOUR VANAF 7.995 F

Tarlan Key