

SPOORNIEUWS

(B)

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

281

15 MAART

Twee-
maandelijks
tijdschrift
behalve juli
en augustus

Brussel X

G.P.P./10/209



2

15 MAART

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:
RMT: blz. 13
NMBS
SGM: blz. 4

Sneeuwlandschap in het oosten van het land, gekoesterd in een winterzon. Een druk op de knop. Het resultaat: een poëtisch licht-drukmaal.

INHOUD



ONDERNEMING

Steenkool voor de elektriciteitscentrales:

- SGM heeft zich goed uitgerust om 40 volledige steenkooltreinen per dag te laden. Blz. 3
- De AKB bedienen de centrales van Mol en Auvelais. Blz. 6.



UITRUSTING

- De AKB: enkele technische gegevens. Blz. 9.



TOERISME

- Oostende-Dover: snelle overstreek per jetfoil vanaf 31 mei. Blz. 13.
- NMBS-Minitrips naar Firenze en naar Oostenrijk. Blz. 18.
- Uitzonderlijke reis naar Rodez. Blz. 18.



TARIEF

- Het tarief 8450 voor Scandinavië. Blz. 18.
- AEST: nieuwigheid voor het Groot-Hertogdom. Blz. 18.



B-NIEUWS

- Opendeurdag tussen Antwerpen en Leuven. Blz. 15.
- Het Bedrijfswagensalon, een nabeschouwing. Blz. 14.
- De NMBS aanwezig op de Rotterdamse Freight Show '81. Blz. 18.



VAN DE REDACTIE

Het hogedrukgebied dat onze activiteit sinds drie jaar bepaalt is bruusk afgezwakt op het einde van de vakantie '80. Het werd gevolgd door polaire luchtstromingen vanuit het noorden vergezeld van hevige wind, regen en hagelbuien. De daling van de temperatuur was bijna algemeen: de trafiekthermometer had een dalende neiging van september tot december.

Niettegenstaande deze verslechtering genoten enkele sectoren van een zacht microklimaat waar paraplu en wollen kleding overbodig waren. Gelukkig dus dat de zon nog scheen door het wolkendek zodat het weer globaal gezien zeker niet slechter was dan vorig jaar.

Net zoals elke weervoorspeller leven we op hoop. Toch zijn er bedreigingen door lagedrukgebieden voor bepaalde streken. Maar de laatste waarnemingen onthullen reeds de tekens van de nakende lente.

Een nieuwe lente... een nieuw geluid. Wij hopen het en wensen het voor alle ondernemingen, want als ze niet uit het gure weer weggeraken wordt het ook voor ons moeilijk. Wij zijn immers sterk afhankelijk van hun activiteit.

Dus, voor iedereen, op zoek naar de zon!



SGM: 14.400 VOLLEDIGE TREINEN PER JAAR

Pro memorie...

In onze vorige uitgave zijn we gestart met een "vervolgverhaal" dat verschijnt in alle nummers van deze jaargang. Het onderwerp: de steenkoolbevoorrading van de elektriciteitscentrales. Situeren we nog even het probleem.

De aankoop van alle brandstoffen noodzakelijk om de Belgische elektriciteitsproductie draaiende te houden is toevertrouwd aan de Pool der Caloriën. De Pool beperkt zich niet enkel tot de bestellingen, maar organiseert ook de distributie naargelang van de behoeften, de uitrusting en het rendement van de diverse productie-eenheden verspreid over het gehele land. Zodoende wordt de

Pool de enige klant van de vervoerders die gehouden zijn de meest efficiënte aanvoer te verzekeren tegen de meest voordelige voorwaarden.

Sedert enkele tijd, gevolg de nieuwe energieperikelen, is de Pool een groot steenkoolafnemer geworden. Gezien het ontoereikende produktiecijfer van onze nationale steenkoolmijnen en de kostprijs per gedolven ton is het noodzakelijk een enorme overzeese aanvoer te organiseren om de kolenhonger van de centrales te stillen.

Antwerpen

De haven van Antwerpen past zich traditioneel voortdurend aan aan de vereisten van zijn cliëntele

en aan de nieuwe behoeften die het gevolg zijn van de economische evolutie. De aanzienlijke bedragen die de laatste jaren zijn geïnvesteerd in moderne en snelle overslag- en opslaginrichtingen maken van Antwerpen de belangrijkste kolenaanvoerhaven van het land. Gemiddeld wordt ongeveer 70% van de aangevoerde steenkool in de Antwerpse haven gelost, Gent neemt 20% voor zijn rekening en Zeebrugge de overige 10%.

De "Société Générale des Minerais", Kanaaldok 508 tot 514 in de Antwerpse haven, voert voor rekening van de Pool het grootste gedeelte van de aankoopcontracten uit. Zij is bij machte, dank zij een recent investeringsprogramma ten belope van 750 miljoen frank, de geplande 7 miljoen ton aanvoer probleemloos te behandelen.

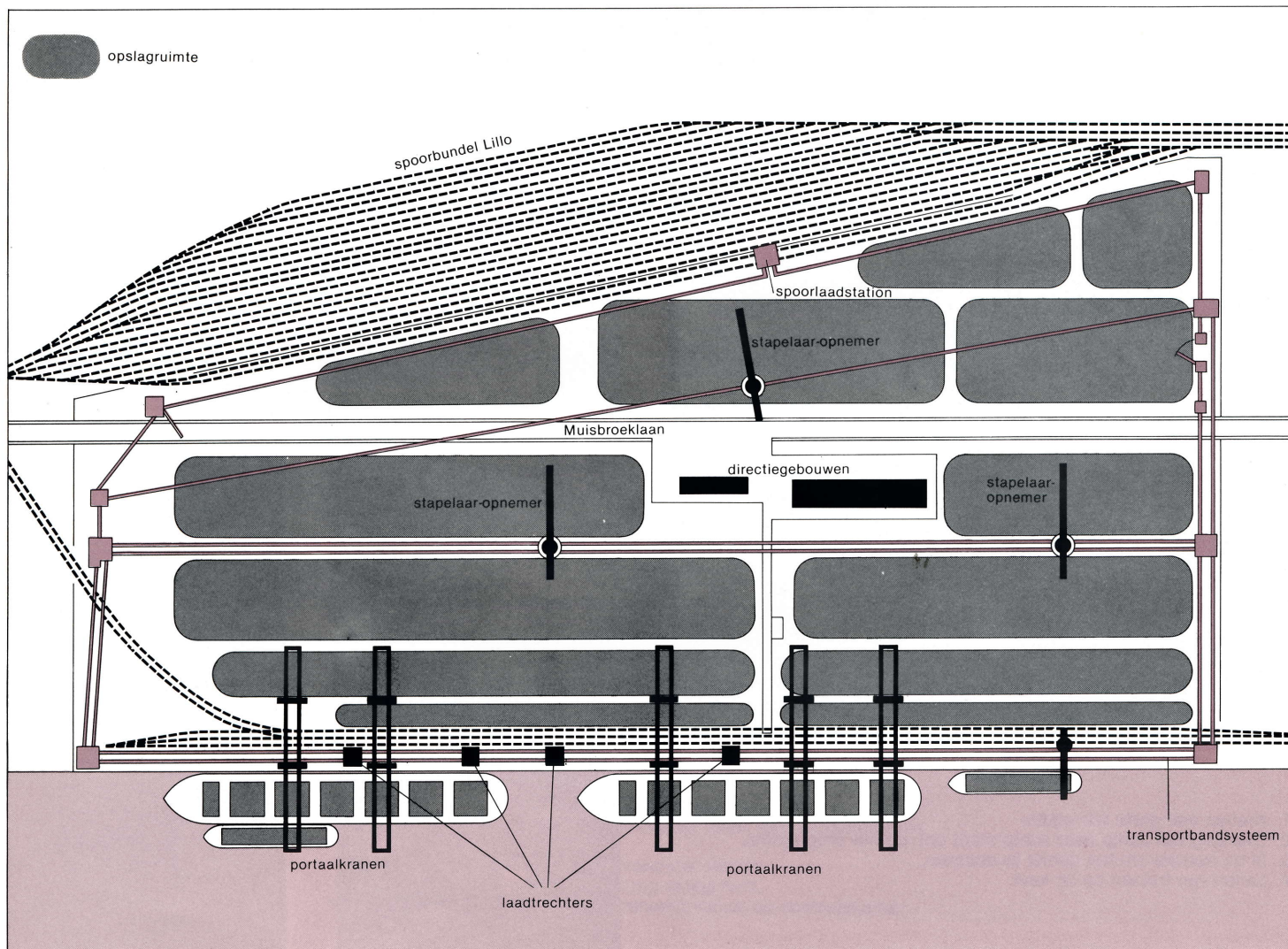
Spoornieuws begaf zich naar deze steenkoolbron om te vernemen hoe het reilt en zeilt bij SGM

en welke voordelen zij de cliëntele aanbiedt. Laat ons, vooraleer in detail te treden, eerst even kijken hoe de maatschappij ontstaan is.

Van zinkerts tot steenkool

De SGM-vestiging te Antwerpen is in 1971 opgericht ten gevolge van een beslissing van de groep SGM die eigenlijk een commerciële firma is, gevestigd te Brussel, en die zich hoofdzakelijk onledig hield met non-ferro-ertsen. Voor haar eigen behoeften wilde ze een losplaats te Antwerpen zodanig dat ze de fabrieken Metalurgie Hoboken, Prayon en Vieille Montagne kon bevoorraden. De import van zink- en loodertsen die ook verder werden doorgevoerd naar onze buurlanden, is dan progressief uitgegroeid. Dat was 1971, toen waren er nog maar twee kranen.

In 1973 kwamen er granen en veevoerders bij, hoofdzakelijk voor kleine Belgische fabrieken. In 1974 werden kolen voor het eerst



intensief gelost gevolg de energiecrisis. Van toen af ging het steeds maar in stijgende lijn met de ingebruikname van een derde en een vierde kraan. De trafieken verdeelden zich als volgt: 30% steenkool, 30% non-ferro en 30% granen en veevoeders.

Eind der zeventiger jaren werd het investeringsprogramma voor een werkelijk massale aanvoer aangevat. De Pool der Calorieën zocht namelijk een behandelingsmaatschappij die bij machte was de enorme invoercontracten uit te voeren. Het diende bij voorkeur een dynamische firma te zijn, bereid een serieuze inspanning te leveren om dergelijk "avontuur" aan te gaan. SGM nam de handschoen op!

Misschien zullen er in de toekomst nog andere kandidaten (concurrenten) komen opdagen, de steenkoolaanvoer is immers nog ver van verzadigd.

Ommeker

In het kader van de globale activiteiten is het aandeel van de steenkool gestegen van absoluut niks in 1971 via 1 miljoen ton in 1973 tot 8 miljoen ton in 1980, zijnde ongeveer 70% van de totale activiteit. De hoofdbrok van die 8 miljoen ton is bestemd voor de electriciteitscentrales. Daarnaast is er ook nog de nationale staalindustrie die kolen invoert. Een gedeelte wordt terug uitgevoerd naar Groot-Brittannië en onze buurlanden.

Deze stijging betekent geenszins een vermindering van de aanvoer van andere stortgoederen. SGM wenst "multi-purpose" ingesteld te zijn.

De kranen zijn polyvalent, de grijpers maken het verschil uit. Het volume ervan wordt aangepast aan het soort goed en het soort schip, zodat er een snelle overschakeling mogelijk is van bijvoorbeeld licht graan naar zwaar looderts en van een klein naar een groot scheepsruim. Door de grote reikwijdte van de kranen kan er zowel langs de waterzijde als langs de landzijde rechtstreeks overgeslagen worden.

De opslagterreinen zijn nu voldoende groot om een eventuele plotse trafiekstijging op te vangen. Gezien de bestaande contracten met de Pool is het opslagareaal evenwel bijna maximaal door de kolen ingenomen. De opslagcapaciteit is per definitie natuurlijk beperkt, maar door het grote rendement van de installatie en van het materieel kan er steeds nog iets bij. Trouwens de fikse toename van het steenkoolverkeer kon probleemloos verwerkt worden en dat bewijst toch het absorptievermogen van SGM. Noteer daarbij dat deze piekaanvoer zich op hetzelfde ogenblik voordeed als de realisatie van het investeringsprogramma wat oppervlakteproblemen creëerde ten gevolge van de werken.

Dat programma omvatte: de uitbreiding van het opslagareaal tot een capaciteit van 1,5 miljoen

ton, de ontdubbeling van het volledig transportbandensysteem tot 2 x 2000 meter, de bouw van een vijfde kraan operationeel voor april van dit jaar en de installatie van een volautomatisch laadstation voor treinen met een laadcapaciteit van 40 tot 50.000 ton steenkool per 24 uur.

Grote activiteit

Zoals gezegd is de opslagruimte bijna volledig voorbehouden voor de steenkool, dat is duidelijk het dominerend stortgoed op dok B1. In januari, tijdens ons bezoek, was er ongeveer één miljoen ton opgehoopt. Maar ook de aankoppolitiek van de Pool zit er voor iets tussen. Er wordt aanhoudend gekocht - in overeenstemming met de voorgehouden filosofie en de EEG-richtlijnen - om een voldoende reserve aan te leggen. Voegen we er aan toe dat de relatieve prijsstabiliteit wordt aangegrepen om zoveel mogelijk te stockeren en dat de SGM-spoorterminaal nog niet op volle toeren draait.

De opslagcapaciteit is nu veel groter dan voorheen door een meer rationele opslag tot een hoogte van 20 meter. Vroeger was deze hoogte beperkt tot 12 meter.

Een deel wordt vanuit Antwerpen per lichter ter bestemming gebracht, een deel via de weg en het grootste deel per trein. Deze verdeling valt voordelig uit voor het spoor dank zij het reuzecon-

tract van de Pool. Vroeger was het aandeel van de trein heel wat kleiner. Het dient te worden gezegd dat de trein de ideale eigenschappen bezit voor dergelijk vervoer en dat zowel voor het laden, voor de globale kost van het vervoer en voor het lossen in de fabrieken of de electriciteitscentrales: massa vervoerder, mogelijkheid tot ver doorgevoerde automatisering, ter beschikking stellen van een modern en een omvangrijk wagenpark, behandelingsfaciliteiten, voordelige prijzen bij een regelmatig en een belangrijk vervoer. En wat zeker niet te onderschatten is, Antwerpen wordt wel eens DE spoorweghaven van het land genoemd!

Dagelijks 40 treinen

Zoals u kunt merken op ons schema bevindt het grootste gedeelte van de voorraad zich in de nabijheid van de sporen die de laadterminal omsluiten. De rest, die zich aan de andere kant van de weg bevindt, kan door een over heel het terrein verspreid transportbandensysteem, eveneens makkelijk aangebracht worden. De laadtoren is derwijze gebouwd dat alle transportbanden er in samenkomen om de steenkool onafgebroken in de laadtremels te storten.

Twee laadcabines uitgerust met elk een computerterminal, een videoscherm en tal van andere technische snufjes, bevinden zich boven de twee parallelspo-



1

1. Kranen met grote reikwijdte.
2. Overslag van schip naar schip staat ook op het programma.
3. In de tremels om het debiet te doseren.
4. Laden van treinen op de kaai.



2



3



4

ren die onder de tremels door lopen. Eén enkele man kan de hele laadoperatie uitvoeren zonder enige andere tussenkomst van wie dan ook.

De wagenstellen worden getrokken door robotlocomotieven. Deze locotracors kunnen natuurlijk manueel bestuurd worden vanuit de stuurpost, maar ook tegeleid door de man in de laadcabine. De elektronica zorgt voor waardevolle informatie aangaande rendement en veiligheid: de robots zijn uitgerust met radarzoeklichten die reageren op elk obstakel dat zich op het spoor bevindt en de laadzone wordt onder controle gehouden door fotoelectrische cellen die de juiste positie van elke wagen bepalen. Men kan bijna gewagen dat de ordinator meer doet dan de mens; binnenkort zal hij zelfs bij machte zijn om via het videoscherm de nummers van elke wagen te registreren, zodat er bijna geen misverstanden meer kunnen optreden met zijn "collega" bij de NMBS.

De spoorweg stelt de wagens ter beschikking op het aansluitspoor van SGM. Het laden van 22 wagens van 56 ton neemt 40 tot 60 minuten in beslag - tijdens ons bezoek was dat juist geteld 42 minuten. Maar laat u niet misleiden, de tonnages dienen in feite nog eens verdubbeld te worden, daar er binnen deze tijdspanne twee treinen ineens onder de tremels doorrijden. Dat alles zijn natuurlijk gemiddelde tijden; er moet ook rekening gehouden worden

met het ophalen van de ledige stellen en het terugbrengen van de volle, de manoeuvreertijden van de drie locotracors, hier en daar een onderbreking...

Globaal kunnen er in 24 uur 40 volledige treinen geladen worden. Dat is 14.400 per jaar! Geen pure theorie, maar werkelijkheid: de nu reeds bereikte kadans laat vermoeden dat het nog sneller kan.

De kolen worden automatisch afgewogen in de tremels bij uitstorting. De afwijking bedraagt voor een volledige trein slechts 500 kg, wat minder is dan 0,5 per duizend. Ook het laden van de in dit nummer besproken afneembare kipbare bakken stelt geen problemen: de automatisatie is veelzijdig.

Nog beter

Er wordt dag en nacht en week-end doorgewerkt. Indien er 40 treinen dagelijks behandeld worden, indien elke trein geschat wordt op 1200 ton, dan kan het jaarlijks rendement bepaald worden op: $40 \times 1200 \times 365 =$ meer dan 17 miljoen ton. Van een laadinstallatie gesproken!

Een SGM-verantwoordelijke stelde het als volgt: "Bij de ingebruikname van onze installatie zijn er enkele problemen geweest, eigen aan de "inrijperiode" die heel kort was. Voor de NMBS scheen er geen probleem te zijn om de geplande kadans te volgen. Wij hebben de grootste aanpassing

doorgemaakt, maar het was wel even wennen voor beide partijen. Dergelijke omvangrijke installatie moet zijn kinderziekten doormaken. Nu is ze goed geroederd en indien iedereen zijn beloften houdt dan zal het rendement uitstekend zijn."

Het dok waar SGM is gevestigd, kan met zijn diepgang van 54 voet enorme bulkschepen ontvangen. Door de Belgische rederijen zijn ook een reeks bulkcarriers besteld op Belgische werf met een draagvermogen van meer dan 150.000 dwt, die in volbeladen toestand 110.000 ton steenkool kunnen laden en dan een diepgang hebben van 48 voet. Tot daar geen problemen. Maar bij het in- en uitvaren is de Schelde het knelpunt met zijn 45 voet diepgang. Daarom wordt er van Antwerpse zijde met nadruk op aangedrongen opdat de beschikbaarheid zo spoedig mogelijk zou opgevoerd worden, zodat schepen met 48 voet diepgang in 1982 in twee getijden en in 1985 in één tijd zouden kunnen in- of uitvaren. Nu moeten sommige schepen in de Pas van Terneuzen gedeeltelijk gelost worden om verder de Schelde te kunnen opvaren - (dat hebben we in ons vorig nummer reeds uitgelegd). Een tijd- en kostenrovende bezigheid. Ook SGM is sterk geïnteresseerd. Naarmate er minder diepgang is worden er schepen en dus vracht gemist... en iedere ton aangevoerde steenkool bij is eveneens voor het spoor belangrijk.

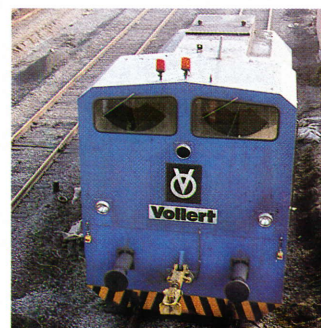
Indien de hele operatie te herdoen was, dan zou SGM het zeker op identieke wijze aanpakken. Op enkele details na die de ervaring hebben bijgebracht. En ook de spoorweg zou opnieuw geen ogenblik aarzelen.



5



8



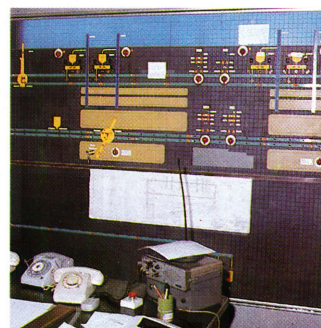
9



6



7



10

5. De stapelaar-opnemer regeert het kolenpark.
6. Eindbestemming van de steenkool: de toren van het laadstation.
7. Zelflossers of AKB.
8. De transportband na een reis rond het terrein.
9. Ook de robot zorgt voor een hoog rendement.
10. Het hele terrein elektronisch beheerd vanuit de controlekamer.

DE AKB: GEMENGDE FORMULE VOOR HET VERVOER VAN MASSAGOEDEREN

Een nieuwe vorm van samenwerking tussen de electriciteitsproducenten, de wegvervoerders en de NMBS.



1



2



3

Vooraleer definitief te kiezen voor het spoor bij de steenkoolbevoorrading van de electriciteitscentrales, is het zeker nuttig deze eerst te rangschikken op basis van de uitrusting en het verbruik. Zo kunnen we vier grote categorieën onderscheiden:

1. de op het spoorwegnet aangesloten centrales met een groot dagelijks verbruik;
2. deze die op het spoorwegnet aangesloten zijn, met een gering verbruik;
3. de centrales die niet aangesloten zijn, maar waar de mogelijkheid bestaat om ze aan te sluiten;
4. de niet-aangesloten centrales die nooit kunnen aangesloten worden.

In het eerste geval, geen twijfel mogelijk: de bouw van een loskuil voor zelflossers (bv Fals-wagens) kan niettegenstaande de soms zware investering, snel en onder goede voorwaarden afgeschreven worden. In het derde geval, indien de centrale een niet te stillen kolenhonger heeft, kan ze zeker meteen aangesloten worden op het net en daarbij een loskuil bouwen.

In het tweede geval integendeel, en ook bij het vierde als de centrale een matig verbruiker is, zou de investering voor de noodzakelijke uitrusting te zwaar doorwegen ten opzichte van het rendement dat men er ooit kan uithalen.

Indien het spoor deze centrales tot haar cliënteel wenst te rekenen voor de bevoorrading, dan dient er een alternatieve oplossing voorgesteld te worden.

Welnu, deze oplossing is op zekere dag daadwerkelijk uit de NMBS-ideëenbus gekomen. De idee sloeg dadelijk aan, en na te zijn onderzocht in een technico-commerciële studiegroep werd ze heel vlug ontvankelijk verklaard tot voldoening van alle geïnteresseerden.

Het ei van Columbus was eenvoudigweg een gemengd trans-

port, trein-vrachtwagen in "drie-eenheid" gerealiseerd door de NMBS, door een behandelaar en door een wegvervoerder. De formule wordt nu toegepast voor de steenkoolbevoorrading van de electriciteitscentrales te Mol en Auvélais.

Samengevat komt het hier op neer. De behandelaar laadt Afneembare Kipbare Bakken - verder AKB genoemd - op spoorwagens. Dat zijn open bakken met ISO-afmetingen voorzien van een klapeur aan één der uiteinden.

Deze AKB worden volgestort met 25 ton steenkool door de lader, voor het ogenblik SGM, en een volledige trein spoort naar het dichtst bij de centrales gelegen station. Daar hijst de behandelaar de AKB over op vrachtwagens (een chassis van een korte oplegger uitgerust met een piston voor het kippen) die ze naar de centrales brengen waar de steenkool op de aangewezen plaats worden gekipt. Terug in het station worden de lege AKB weer op de spoorwagens geplaatst en de rotatie kan beginnen.

De bakken zijn gekozen in functie van het te vervoeren goed. Zij zijn voorhanden op de markt en moesten dus niet speciaal ontworpen en vervaardigd worden. De maatschappij Edmond Depaïre, filiaal van de NMBS, die de rol krijgt toebedeeld van behandelaar in deze drie-eenheid, heeft er zich 200 aangeschaft.

Ze zijn ingezet in twee groepen van 40 eenheden voor iedere centrale (spoorrotatie van 48 uur) met telkens 20 eenheden in reserve.

Een volledige trein bestaat inderdaad uit 20 platte wagens met draaistellen en een laadgrens van 56 ton. Met de tarra van de bakken erbij, 2,5 ton, kunnen er twee eenheden per wagen geladen worden elk met 25 ton steenkool, wat eveneens een ideale vracht beduidt voor het terminale wegtransport.



De reeds eerder genoemde studiegroep onderzocht voor beide stations de behandelingsmogelijkheden en de noodzakelijk uit te voeren aanpassingen om zonder risico's en zonder hinder voor de andere gebruikers te kunnen werken. Eind januari was het voorziene terrein te Auvelais nog in "volle aanpassing" en de AKB werden tijdelijk op de NMBS-terminal te Chatelineau overgeslagen tot 13 februari.

De maatschappij Depaire heeft voor de behandeling van de AKB twee mobiele Belotti-kranen aangekocht, uitgerust met een behandelingskader die de bakken grijpt net zoals bij containers.

Het werkschema is werkelijk opgesteld met zin voor besparing. Zelfs al zijn het mobiele kranen, men moet er geen misbruik van maken. De kraan laadt eerst vier vrachtwagens die hun eerste cyclus beginnen en plaatst zich dan voor de vierde lege plaats. Als de eerste vrachtwagen terug komt wordt de lege bak op deze vierde plaats gezet en men laadt een volle bak (de vijfde) op de vrachtwagen. Aldus rijdt de Belotti, progressief heel het stel af zonder nutteloze manoeuvres uit te voeren. Enkel één manoeuvre is nodig om de laatste drie AKB op het eind van de dag opnieuw vooraan de trein te plaatsen. Met 5 kilometer op de teller van de vrachtwagen per enkel traject, met de wachttijden inbegrepen voor het kippen in de centrale, neemt het lossen van de volledige trein van 1.000 ton 8 uur in beslag.

Het aantal aangekochte AKB overtreft misschien de huidige behoeften. Het basisschema voorziet in een treinrotatie van 48 uur. In werkelijkheid, dank zij het goede rendement van de SGM-terminal en de dienstregelingen uitgewerkt door de NMBS, is de rotatie reeds teruggeschroefd tot 24 uur voor een volledige trein. Lossen overdag, 's avonds vertrek naar Antwerpen, laden 's nachts, aanbieden van het bela-

den stel 's ochtens. De nog niet ingezette AKB staan in de wachtkamer; niet voor lang trouwens over verscheidene andere trafieken wordt nu onderhandeld. Eerlang gaan die ook van start.

Alles draait vlot. De wegvervoerders die voorheen de totaliteit van de bevoorrading verzekerden hebben de treintrafiek nu niet aan hun neus zien voorbijrijden.

Door het gebruik van de Belotti-kranen in de stations Mol en Auvelais, kunnen deze nu als kleine behandelingscentra beschouwd worden waar misschien nog andere AKB-trafiek of zelfs containertrafiek kan bijkomen. Het bestaan van dergelijk systeem en de positieve resultaten kunnen het spoor misschien leiden naar tot nu toe onbereikbare trafieken, waarbij de samenwerking met de weg nieuwe perspectieven opent. Maar men moet zich geen illusies maken: de formule zal nooit gekozen worden indien de totale kost hoger ligt dan de kost bij een ander systeem. Maar als de spoorweg zonder beperking al zijn eigenschappen en al zijn mogelijkheden kan inzetten op dergelijk regelmatig vervoer dan is hij zeker even voordelig als de andere vervoerswijzen, misschien zelfs beterkoop.

Er is een les te trekken uit wat wij gezien hebben: als de specialisatie van het spoorwagemateriaal geen afdoend antwoord kan geven op de specifieke vraag van de onderneming, dan kunnen dynamisme en verbeelding een gepaste tegenzet zijn om een trafiek te verwerven - zelfs tijdelijk - en die dan toch past in het spoorwegconcept. Een dergelijke gemengde formule, ontwikkeld voor de elektriciteitscentrales, zou tien jaar geleden waarschijnlijk geen kans gehad hebben. De actuele toenadering tussen spoor en weg, eveneens geconcretiseerd in andere gemengde formules, heeft gewis de geboorte van de AKB-trafiek in de hand gewerkt. En men kan ook met zekerheid zeggen dat dit niet de laatste verrassing is: de creativiteit en de vindingrijkheid liggen nu eenmaal niet aan banden.

foto 1-2
De kraan grijpt de AKB...
foto 3
... heft hem op...
foto 4
... rijdt terug...
foto 5
... en zet hem neer op de vrachtwagen.
foto 6
Bij de "terugreis" werkt men net andersom.



4



5



6

7



AUVELAIS: 800 TON PER DAG

De centrale van Auvelais, die behoort tot de UNERG-groep, is één van de twee centrales die bevoorrad worden met steenkool door AKB.

De geschiedenis van de centrale gaat terug tot begin van deze eeuw. Zij is ontstaan uit de elektriciteitscentrale van de steenkoolmijn te Velaine-sur-Sambre, die in 1907 een turbo-alternator installeerde als eerste in het land. De centrale die men vandaag de dag ziet langsheen de Samber, op het grondgebied van de gefusioneerde gemeente Sambreville, is gebouwd in 1914 toen de exploitatiemaatschappij besloot op eigen houtje elektriciteit te produceren en de mijn verliet.

Nu zijn er drie produktiegroepen: twee van 25 MegaWatt, gebouwd in 1939 en 1948, die voor noodgevallen in reserve gehouden worden en dus niet meer draaien, en een groep van 62 MW die nog

steeds kan beschouwd worden als één der beste en één der meest rendabele van België, niet-tegenstaande hij reeds 23 jaar draait.

Aanvankelijk draaiden alle groepen op steenkool. In 1972/73 schakelden ze over op gas, en in 1974 had men opnieuw het klassieke scenario: gevolg de energieperikelen terug naar de steenkool. Deze terugkeer was heel eenvoudig doordat de stoomketels polyvalent zijn. In minder dan een halve dag kan men op een andere brandstof draaien.

Wat nu de steenkool zelf betreft. De centrale heeft vorig jaar 168.000 ton verbruikt in 47 weken - de overige 5 weken zijn gespendeerd aan het onderhoud - wat 600 ton per dag betekent. Gedurende de weekends werkt de centrale "op stock"; het opslagareaal kan ongeveer 50.000 ton opnemen. In het kader van het lopende programma is er een aanvoer van 800 ton per dag, wat voldoende is om het weekend te overbruggen.

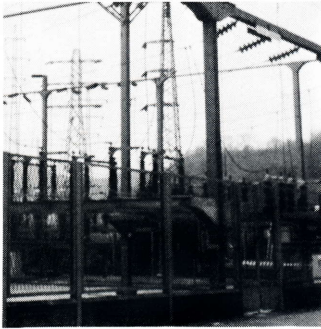
De AKB, gelost sinds november vorig jaar op de terminal te Châtelaineau (de goederenkoer te Auvelais was pas midden februari klaar), worden door een wegvoerder per vrachtwagen ter bestemming gebracht. Hij kipt de steenkolen in een tremel, van daaruit gaan ze via een transportband naar de maalmolens om tenslotte in de ovens te belanden.

Theoretisch heeft het dagelijks verbruik zijn maximum bereikt daar de 62 MW-groep permanent op maximaal vermogen draait. Indien men de centrale evenwel



De vrachtwagen van de firma Mathieux stort zijn lading in de tre-

mel te Auvelais.



zou vragen de produktie te verhogen dan stelt dat geen enkel probleem: de goed onderhouden groepen van 25 MW worden opgestart en de kolenaanvoer kan elk ogenblik opgevoerd worden dank zij het soepele AKB-systeem.

Vermelden we nog dat slechts 4 personen de centrale draaiende kunnen houden, 4 personen per

tijdspanne van 8 uren. In feite, rekening houdend met het directiepersoneel, het onderhoudspersoneel, de werklieden en de laboranten bedraagt het effectief van de centrale 99 eenheden.

MOL: STEENKOOLCENTRALE IN DE KEMPEN



Als je "Mol" opgeeft als denkelement dan zal je bijna onveranderd als antwoord te horen krijgen: kerncentrale, atoomcentrale, atoomcentrum of iets dergelijks. Wat echter minder gekend is, is dat er in de schaduw van de grote atoombroer ook een traditionele elektriciteitscentrale werkt en leeft.

zie vervolg bladzijde 15

De steenkool wordt in de centrale te Mol per AKB geleverd door de camions van de firma Bielen.



Afneembare kipbare bakken voor gemengde transporten.



SPOORNIEUWS

2/81



De gemengde steenkooltransporten voor de niet op het spoor aangesloten elektriciteitscentrales vereisen de inzet van 4 verschillende types van materieel die goed aangepast dienen te zijn aan de technische voorwaarden van het vervoer:

1. platte wagens met draaistellen, Smms, type 3514 C7, met een ideale lengte om twee bakken van 20 voet te vervoeren;
2. kipbare bakken uit 2mm-staalplaat, bovenaan versterkt met een overlangse staaf om de vervorming van de laterale wanden te vermijden onder de druk van 25 ton stortgoed. Dergelijke vervorming zou problemen kunnen scheppen voor het laadprofiel. De bakken zijn op de hoeken voorzien van hechtingspunten - net zoals bij containers -, voor de vastzetting op het wegvoertuig en voor de behandeling door een conventionele spreader. De klapdeur aan het uiteinde draait op twee kleine assen aan de bovenzijde gemonteerd; onderaan is zij uitgerust met een dubbele vastzetting die kan losgemaakt worden door een onafhankelijke staaftand; 3. korte opleggers uitgerust met een piston voor het kippen, met een aanhechtingsysteem op het

einde van het chassis op draaiende as en met een beschermingsbord om het terechtkomen van kolen onder de achterwielen te vermijden;

4. een mobiele kraan met telescopische arm waarop een spreader is aangebracht speciaal voor dit vervoer. De kraan kan ook met de haak werken met een "piggyback"-kader met grijparmen voor andere types van transport. Het gekozen werktuig is van Italiaanse makelij, maar er bestaan natuurlijk soortgelijke werktuigen op de Belgische markt van diverse herkomst.

De schema's en metrieke kenmerken opgenomen in deze steekkaart zijn enkel vermeld ter inlichting.

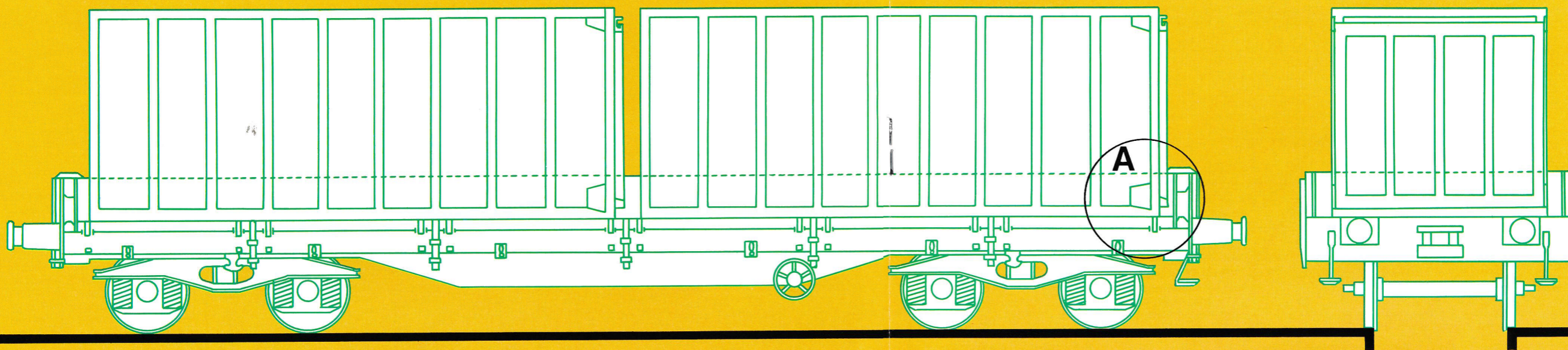
De Smms-wagens behoren tot het NMBS-wagenpark. De afneembare kipbare bakken en de kranen zijn het bezit van de maatschappij Edmond Depaire. De wegvervoerders, die instaan voor de terminale trajecten, hebben zich de opleggers aangeschaft. Allerhande commerciële inlichtingen kunnen bekomen worden bij de NMBS

**Handelsdirectie,
Bureau 62.31, sectie 66
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80 toestel 2629**

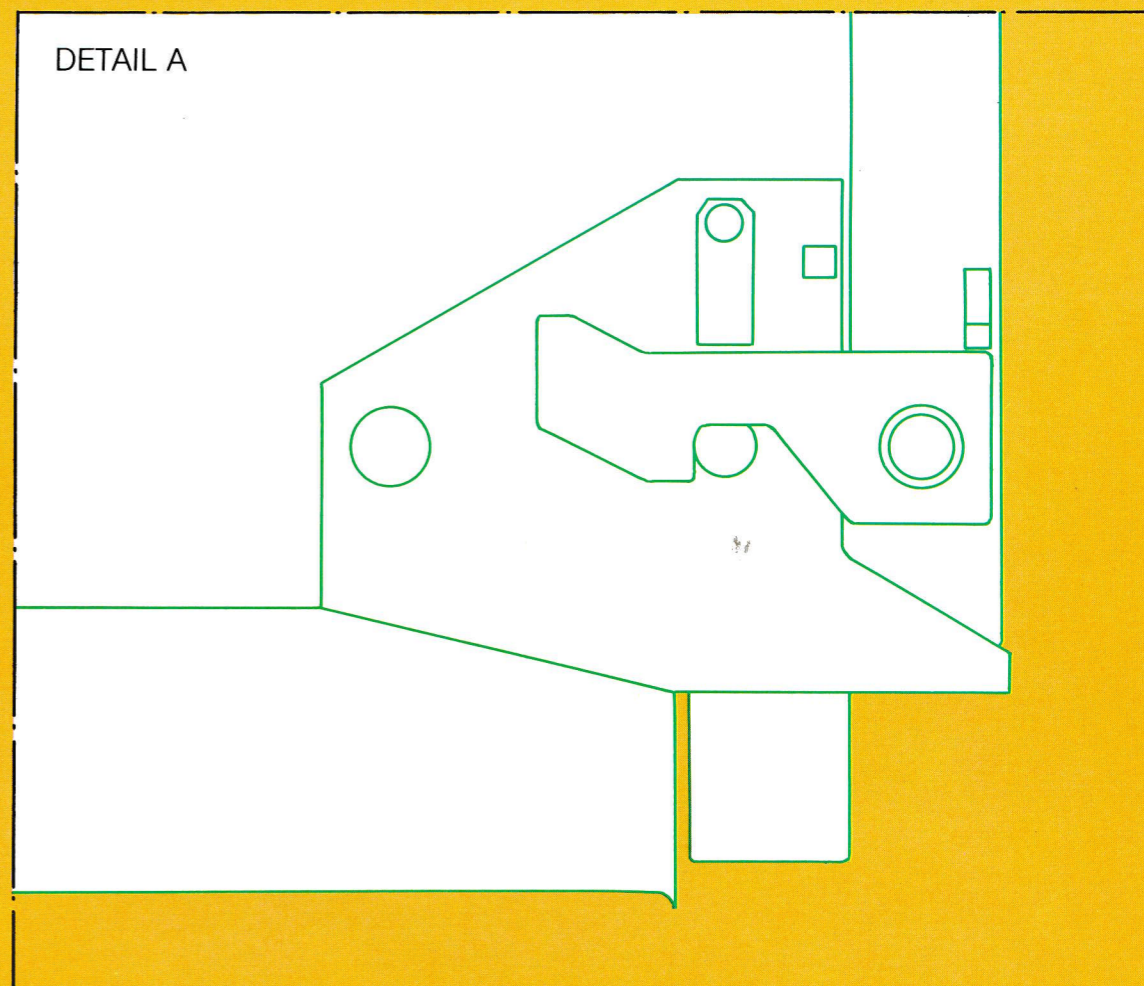
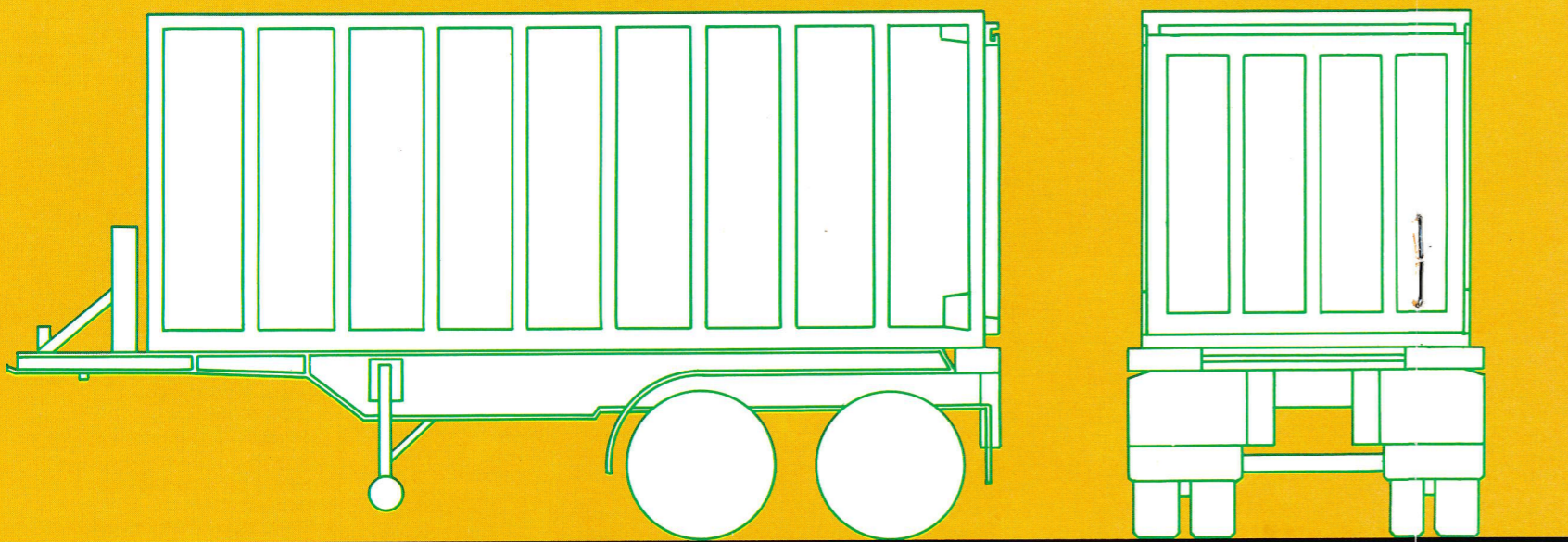
Voor technische problemen
**NMBS-Directie Exploitatie
Bureau 13.11
Tel. 02/523.80.80, toestel 2143**

**N.V. Edmond Depaire
Mijnheer François Desmet
Havenlaan 94
1020 Brussel
Tel. 02/426.98.20**

**Afneembare kipbare
bakken voor gemengde transporten.**

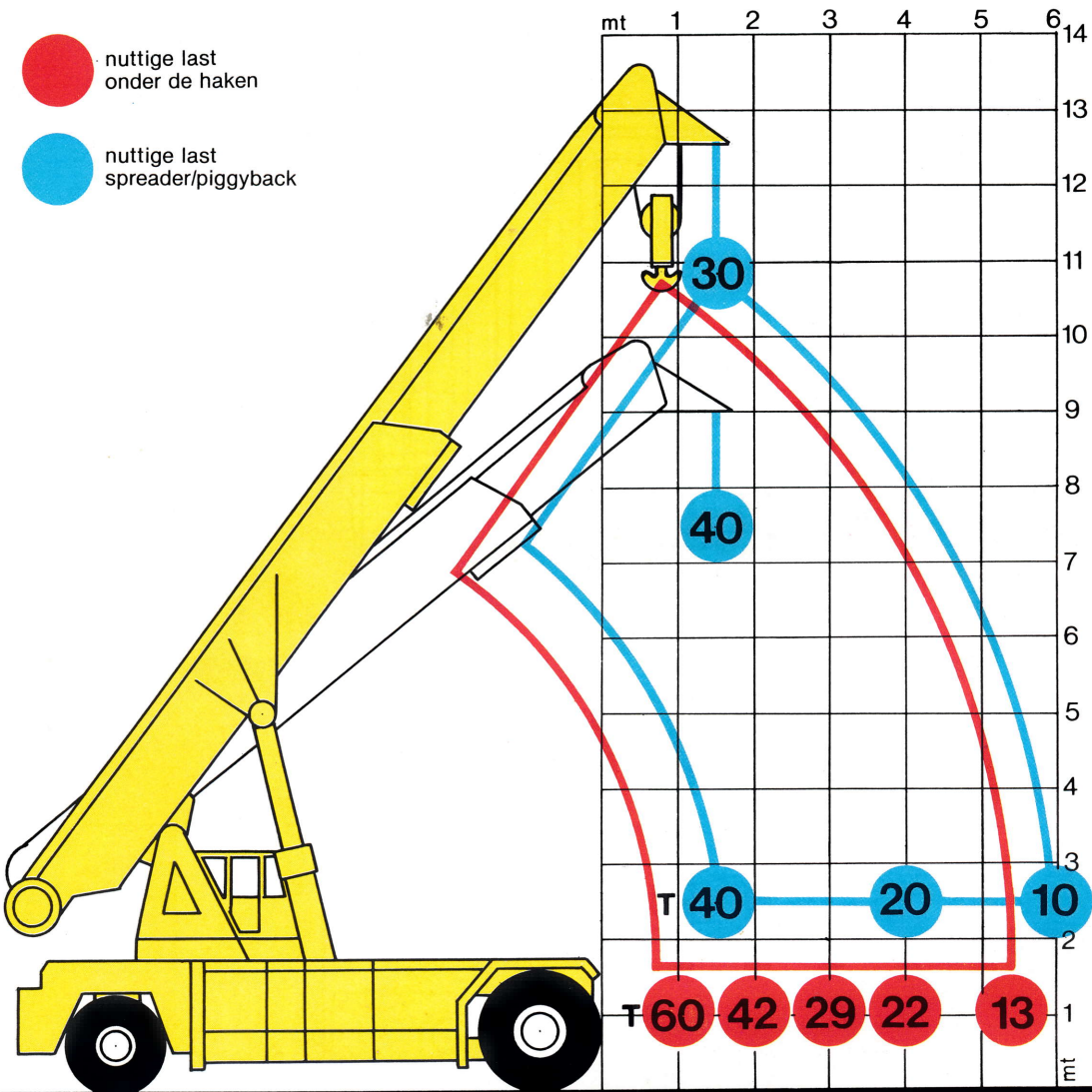


AKB
Lengte over alles: 6.058 mm
Breedte over alles: 2.438 mm
Hoogte over alles: 2.438 mm
Binnenkant bak:
 lengte: 5.780 mm
 breedte: 2.318 mm
 hoogte: 2.257 mm
Inhoud: 30,5 m³
Hoogte deur: 2.066 mm
Breedte deur: 2.272 mm





-  nuttige last onder de haken
-  nuttige last spreader/piggyback





SNELLE OVERSTEEK OOSTENDE-DOVER PER JETFOIL

Time is money! Voor de zakenman een heilig principe. Maar ook voor de toerist kan tijd belangrijk zijn. Dover of Londen is voor hem nog steeds een traditionele kleine uitstap, waarbij per definitie niet met de tijd dient gewoekerd. Hij wil zo snel mogelijk ter plaatse zijn en de reis wordt vaak beschouwd als een noodzakelijk kwaad.

Voor die gehaaste klant pakt de Regie voor Maritiem Transport uit met een nieuwe snelle Kanaal-dienst tussen Oostende en Dover per vleugeldraagboot vanaf 31

mei van dit jaar. Twee maand later wordt de "vloot" uitgebreid met een tweede jetfoil. 316 passagiers zullen telkens in een recordtijd van 1 uur en 40 minuten over het Kanaal gestuwd worden. Dat betekent voor de gehaaste reiziger een niet te versmaden tijdwinst van ongeveer twee uur ten opzichte van de oversteek met de traditionele boten.

Rechtstreekse aansluitende treinen trekken de verbinding door tot Brussel/Keulen en Roosendaal enerzijds en Londen ander-

zijds. Zodoende zullen Brussel en Londen over land en water nog slechts 5.30 u. van elkaar verwijderd zijn. Tijdens het zomerseizoen zijn er dagelijks tot zes heen- en weervaarten gepland, minstens drie voor de rest van het jaar. Zowel te Oostende als te Dover zijn in de treinstations zelf aangepaste terminals voorzien om een comfortabele, soepele en vooral snelle aansluiting trein-jetfoil-trein te realiseren.

De gangbare tarieven voor de traditionele veerboten zijn ook hier van toepassing. Een toeslag van

350 F per passagier en per oversteek dient bovenop te worden betaald; men kan gerust gewagen van een snelheidstoeslag. De kinderen van 1 tot 4 jaar betalen enkel de snelheidstoeslag. De beperkte capaciteit van de vleugeldraagboot, 316 passagiers - wat toch niet onaardig is - noopt tot een verplichte plaatsbespreking om toch zeker narigheid te vermijden.

Met deze jetfoil-sneldienst komt het vasteland opnieuw een stukje dichterbij het Britse flegma... of is het net andersom?

Enkele kenmerken van de toch wel indrukwekkende jetfoil:

kruissnelheid: 42 à 45 knopen (= 78 à 83 km/u)

gewicht: 115 ton

lengte: 27,4 m

breedte: 9,1 m

krachtbron: 2 gasturbines van elk 3700 PK die elk twee waterstralen aandrijven





ANTWERPEN - LIER - AARSCHOT - LEUVEN ONDER STROOM



In de modernisering van het Belgisch spoorwegnet neemt de electrificatie een belangrijke plaats in. De energieproblematiek is zeker de meest stimulerende faktor bij deze ontwikkeling, maar ook het milieuvriendelijke karakter en bedrijfseconomische factoren zoals bijvoorbeeld kortere rittijden en een soepele exploitatie pleiten voor de electrificatie.

Het onder stroom brengen van de lijn Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven is opnieuw een stap in de goede richting. Het is een schakel in de groeiende geëlectriceerde Vlaamse dwarslijn die vanuit Kortrijk over Gent, Antwerpen, Lier, Aarschot, en Hasselt naar Tongeren loopt en aan haar uiteinden aansluit met Luik en Rijsel. Met het onder draad brengen van het traject Aarschot - Hasselt - nog dit jaar voorzien - zal de dwarslijn een feit zijn.

Door de electrificatie van het stuk Antwerpen - Leuven is het nu mogelijk de reisduur van de treinen tussen de noordelijke en de oostelijke industriegebieden van het land aanzienlijk in te korten. Het is ontegensprekelijk een nieuwe impuls voor de streek. Het plaatsen van zwaardere spoorstaven tussen de haven en de industrie is er een ander voorbeeld van. De toekomstperspec-

tieven zijn optimistisch, want als de andere electrificaties, voorzien in de vijftienjarenplannen 1976-1980 en 1981-1985, zullen uitgevoerd zijn, verhoogt de capaciteit van de betrokken spoorlijnen aanzienlijk.

Het is evident dat niet alleen de infrastructuur van de lijn grondig diende gewijzigd, ook de betrokken stationsinstellingen kwamen aan de beurt. Zo werden er in de stations Lier, Heist-op-den-Berg, Aarschot en Leuven tal van aanpassingen uitgevoerd gaande van een herinrichting van de sporen tot het bouwen van een nieuw elektronisch seinhuis. Door het verhogen van de snelheid en het opvoeren van de frequentie van het treinverkeer dienden onvermijdelijk ook de overwegen te worden aangepast. De belangrijkste overwegen werden of worden afgeschaft, de overblijvende werden met nieuwe veiligheidsinstallaties uitgerust.

Op 14 januari 11. werd de lijn officieel electrisch ingereden door de heer Spitaels, Minister van Verkeerswezen, die te dier gelegenheid nogmaals het driedubbel voordeel van de electrificatie aanhaalde:

"Ten eerste brengt ze een gepast antwoord op het probleem van de invoer van olieproducten... Een tweede voordeel, waaraan de

publieke opinie meer en meer belang hecht, is het verminderen van de luchtverontreiniging... Een derde voordeel van de electrificatie bestaat hierin dat ze de gelegenheid biedt om de gehele infrastructuur van het spoor te moderniseren, met het oog op een hogere snelheid en een grotere frequentie...

Vele tekens wijzen in de richting van een kentering in de publieke opinie, ten gunste van het openbaar vervoer en ondermeer van het spoor. Elke verbetering die we ten gunste van de spoorreizigers kunnen tot stand brengen komt dus bijzonder gelegen, want ze zal er toe bijdragen dat deze onverhoopte kentering werkelijk vaste vorm krijgt".



Aansluitend heeft de NMBS op zondag 18 januari II. een open-deuractie georganiseerd waaraan ook de steden Antwerpen, Lier, Aarschot en Leuven hebben meegewerkt. Reizigers konden op de nieuw geëlectriceerde lijn een speciaal gratis reisbiljet bekomen dat bovendien gratis toegang verschafte tot tal van musea in voornoemde steden, en ook een aanzienlijke korting toe-kende bij een bezoek aan de Zoo en de Zimmertoren.

De toeloop mocht gerust over-rompelend genoemd worden. Meer dan 50.000 reizigers - dat beduidt 100.000 enkele treinreizen - hebben gebruik gemaakt van het NMBS-aanbod, zodat de 18 treinen in elke richting die 's zondags de dienst verzekerden ontoereikend waren, hoewel hun capaciteit vervierdubbeld werd. Al na het vertrek van de trein van 9.19 u uit Leuven dienden extra-treinen ingelegd om de massa op te vangen.

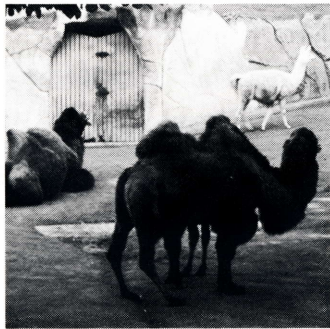
Gedurende de hele dag reden 45 extra-treinen en nog moesten vele reizigers genoegen nemen met een staanplaats. Toch bleken allen opgetogen over het gebaar van de NMBS, zodat het ongetwijfeld een uitstekende pro-motie is geweest.

De vier steden waren even enthousiast over de resultaten. De Zoo die dezelfde ingangsprijzen toestond als voor de formule "Een mooie dag te..." telde onge-veer 3.000 bezoekers meer dan het 100-tal van een gewone win-terzondag. De Zimmertoren reikte bijna 1.000 ingangskarten uit,

normaal is dat in deze periode een tiental en het museum voor Heemkunde en Folklore te Aar-schot kreeg 400 bezoekers. In Leuven tenslotte waar o.a. het stadhuis gratis toegankelijk was, was de opkomst zo massaal dat de 4000 folders die beschikbaar waren op minder dan geen tijd waren rondgedeeld.

Het intense treinverkeer had ook een gunstige weerslag op de horecasector. De verkoop in de stationsbuffetten van Antwerpen Centraal bijvoorbeeld lag 80% tot 90% hoger dan normaal en sommige gelegenheden in de omgeving moesten hun deuren voortijdig sluiten bij gebrek aan eten en drank. Dat was ook zo in Leuven. Aarschot en Lier noteer-den eveneens een flinke ver-bruikstijging.

De conclusie: de opendeuractie was een voltreffer van formaat!



Nieuwe seinpost in Heist-op-den-Berg

Nieuw tractie-onderstation in Heist-op-den-Berg



MOL: STEENKOOI- CENTRALE IN DE KEMPEN

voortzetting van blz. 8



Reeds sinds november vorig jaar spoort er dagelijks een AKB-trein vanuit Antwerpen naar het station Mol, behalve op zaterdag en zondag. De 1000 ton steenkool in 40 bakken van elk 25 ton - worden door een wegvervoerder naar het kolenpark van de centrale gebracht. De kolen voor het dagelijks verbruik worden op een transportband gestort via een lostrechter, en rechtstreeks naar de kolenbunkers getransporteerd. Men moet slechts opslaan voor de tijdstippen dat er geen aanvoer is, bijvoorbeeld voor de weekends. Het beheer van het kolenpark wordt hierdoor veel overzichtelijker. De opslagcapaciteit bedraagt 100.000 ton waarvan één vierde als roterende werkstock is te beschouwen. De overige 75.000 ton zijn van strategisch belang.

Om de vervuiling van de openbare weg tegen te gaan is er een automatische wasinstallatie gebouwd. Na lossing rijden de vrachtwagens erdoor tegen lage snelheid en worden met krachtige waterstralen afgespoten vooraleer ze een nieuwe lading ophalen.

Een elektrische centrale, die zowel letterlijk als figuurlijk nogal geïsoleerd staat in haar omgeving, is geen arbeidsintensief bedrijf. Toch schommelt het personeel-effectief te Mol rond de 210 werknemers, voornamelijk gerecrueteerd in eigen streek.

Met haar actuele uitrusting rangschikt de EBES-centrale zich evenwel nog steeds gunstig in het Belgische machinepark van vandaag.

De EBES-centrale van Mol produceert reeds meer dan een halve eeuw electriciteit. Om de centrale te kunnen bouwen werden de gronden door de "Société d'Electricité de la Campine" in 1926 aangekocht van niemand minder dan Koning Albert. In 1956 werd de "Société" samen met verscheidene andere electriciteits-vennootschappen verenigd onder de gemeenschappelijke noemer EBES.

Mol, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de Limburgse mijnstreek, is traditioneel een steenkoolcentrale. De twee eenheden van 130 MegaWatt verbruiken nagenoeg voor 100% steenkool als brandstof, waardoor de jaarlijkse consumptie op ongeveer 750 à 800.000 ton wordt geraamd. Ze zijn beide polyvalent uitgerust, wat betekent dat ze, indien noodzakelijk, met verschillende brandstoffen kunnen worden gestookt. Er is ook nog een gasturbine van 30 MegaWatt die gevoed wordt met extra-zware fuel.

De grote steenkoolhonger van de 130 MW-eenheden vereist een regelmatige en onafgebroken aanvoer. Op dat gebied is Mol een buitenbeentje. Alle steenkool wordt per vrachtwagen aangevoerd: 150 à 200 camions per dag. Aangezien onze nationale steenkoolproductie geen gelijke tred houdt met de behoeften, diende men ook een aanvoer uit Antwerpen te organiseren van ingevoerde steenkool. Een gemengd transport trein-vrachtwagen met AKB bleek daarvoor de meest rationele oplossing te zijn. Voor de centrale, die niet op het spoorwegnet is aangesloten, bleef alles zodoende onveranderd.

In de nieuwjaarsmaand was de maatschappij TRW aanwezig in de Heizelpaleizen op het Bedrijfs-wagensalon. Men kon het bestempelen als een logische aanwezigheid, daar haar cliënteel uitsluitend is samengesteld uit wegvervoerders, een beroeps-categorie die uiteraard een bijzondere interesse heeft voor dit salon.

Te dier gelegenheid heeft Spoor-nieuws een dossier van 16 bladzijden gepubliceerd, gewijd aan het rail/route-vervoer in België en de buurlanden. Onze lezers konden er alles over vernemen in nummer 6/80. TRW heeft een groot aantal van deze dossiers aan de man gebracht op het salon.

In dat kader organiseerden TRW en de NMBS-handelsdirectie op 19 januari een persdag voor de gespecialiseerde journalisten. Het horizontale en verticale laden van wegvoertuigen werd in de behandelingscentra Brussel West en Brussel T.T. gedemonstreerd. Aansluitend hielden de verantwoordelijken van beide maatschappijen een persconferentie, waarbij alle aspecten van deze nog weinig gekende vervoers-techniek hoewel in volle expansie, aan bod kwamen.

Voor de heer De Haeck, NMBS-handelsdirecteur, kan de activiteit van de Belgische vervoerder "zich slechts situeren in het kader van een transportpolitiek gevoerd in functie van de Europese dimensie". De heer De Vos, voorzitter TRW, vervolgt aldus: "Tot op heden zijn enkel de lange afstanden van of naar België bediend voor niet-begeleide voertuigen. Dat heeft voor gevolg dat de wegvervoerder aan het eind van elk treintraject over een adequate terminale organisatie moet beschikken, wat soms moeilijk realiseerbaar is voor een kleine onderneming. Daarom onderzoeken wij nu de mogelijkheid om begeleide voertuigen over kortere afstand te vervoeren, tussen 500 en 800 kilometer, door middel van gespecialiseerde spoorwagens.

Men spreekt in dat geval over "Rollende Autoweg". De tractor plus de oplegger, of het wegvoertuig in één geheel, worden op de spoorwagen geplaatst en rijden er ter bestemming eenvoudig af om het goed te leveren."

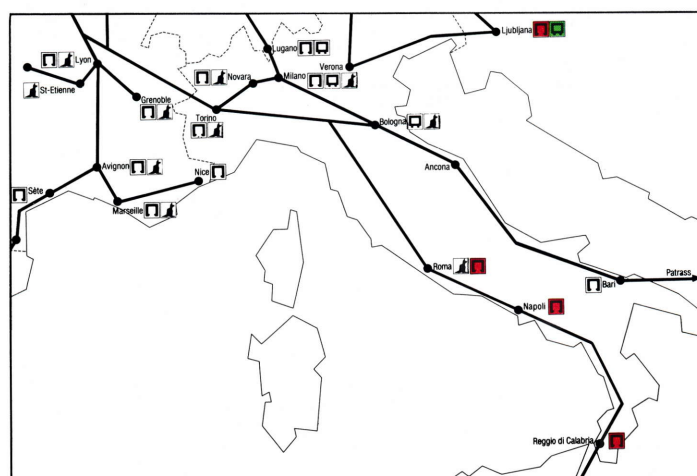
Bij deze werkwijze vergezelt de chauffeur het wegvoertuig in een ligrijtuig dat vooraan of achteraan de trein gekoppeld is. Deze formule, reeds operationeel in Duitsland, beantwoordt uitstekend aan de behoeften van kleine ondernemingen die niettegenstaande alles, toch grootschalig willen werken in de best mogelijke voorwaarden qua veiligheid, sociale reglementering en natuurlijk prijs!

Indien, zoals de Heer De Haeck het stelde, "Het gebruik van het gecombineerde rail/route-vervoer nog slechts afhankelijk is van tastbare en economische elementen zoals snelheid en regel-

RAIL/ROUTE-VERVOER IN DE KIJKER



Ons speciaal dossier "rail/route-vervoer" levensgroot op de Heisel.



De heren Boonen (NMBS) en De Vos (TRW) tijdens een BRT-radio-debat in de Heizelpaleizen.



maat, de uiteindelijke kost van het vervoer rekening houdend met het geheel van de lasten en de verhouding kwaliteit/prijs," dan is het onloochenbaar dat in vele gevallen deze formule werkelijk voordelen biedt en dat het nuttig zou zijn in het belang van de hele gemeenschap, om ze toegankelijk te maken voor degenen die er tot op heden van verstoken waren en dat enkel om logistieke redenen.

Voor zover, en dat is vanzelfsprekend, dat deze een werkelijke interesse manifesteren. Dat is het wat de verantwoordelijken van TRW, de NMBS, en de administratie van vervoer bij het Ministerie van Verkeer trachten uit te vinden door middel van een enquête, net zoals onze noorderburen enkele tijd geleden hebben gedaan.

De resultaten van de enquête zullen de evolutie van deze techniek bepalen, of toch wel een gedeelte van deze evolutie. Want het is een materie die nog voortdurend aanpassingen en verbeteringen ondergaat. Sinds het speciaal dossier van de pers kwam, eind 1980, zijn er al enkele nieuwigheden opgetekend. Dat betekent nu niet dat ons dossier reeds voortgestreefd is: het moet enkel aangevuld worden. Er is bijvoorbeeld een deel van de Europese rail/route-kaart dat dient te worden aangepast: de Italiaanse maatschappij Cemat, op de valreep nog in een dossier opgenomen in de lijst van Europese partners, heeft in de laars verschillende behandelingscentra geopend waar we toen nog geen weet van hadden. Deze uitbreiding is dus wel heel belangrijk. Wij spreken opzettelijk niet over de kleine aanpassingen of verbeteringen, zoals bijvoorbeeld de kenmerken van een behandelingswerktuig in een nog te openen centrum die niet meer overeenkomen met hetgeen eerder gepubliceerd is. Dat zou ons te ver leiden. We zullen het er wel over hebben als deze terminal in gebruik wordt genomen.

Onze lezers mogen op twee oren slapen: ze werden niet misleid en wees gerust, over rail/route-vervoer zijn wij nog niet uitgepraat.

Toch nog wel een precisering. In 1980 heeft TRW ongeveer 18.000 voertuigen behandeld met een totale vracht van ongeveer 500.000 ton. In de komende drie jaar zou het volume moeten kunnen verdubbelen. De toename voor 1980 is misschien minder groot dan voorzien, maar toch is er vooruitgang en dat is positief. Zeker in een periode van economische regressie.

**Morgenvroeg...
duiken in de
Middellandse Zee?**



TEN
Trans
Euro
Nacht

ADVANCE BELUX 5677 B2

ogen dicht en u bent er

Aankomen op een verre bestemming, zonder dat je het gevoel hebt lang gereisd te hebben, dat is een heel bijzondere sensatie, die alleen TEN slaaprijtuigen u bieden. Comfortabel geïnstalleerd in een afdeling alleen, met twee of met drie, laat de slaap nooit lang op zich wachten. En terwijl u nieuwe krachten opdoet voert uw slaaprijtuig u

naar uw bestemming. Eenmaal ontwaakt maakt u, zoals thuis, uw toilet en geniet u van een lekker ontbijt. Tegen die tijd hebt u zowat duizend kilometer afgelegd!

Informeer eens bij de inlichtingskantoren van de grote stations of uw reisagentschap naar deze intelligente manier om, al reizend, tijd te winnen!

TEN een intelligente manier om reizend tijd te winnen.



TEN **Trans
Euro
Nacht**



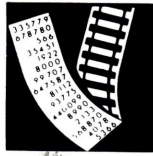
FREIGHT SHOW EUROPA '81

Van 7 tot en met 10 april aanstaande wordt in de Ahoy Hallen te Rotterdam de "Freight Show Europa '81" gehouden. Deze jaarlijkse Rotterdamse haventoonstelling draait ditmaal rond het thema "Een toekomst met Rotterdam" en richt zich speciaal tot éénieder die betrokken is bij de havenbedrijvigheid: vervoerders, reders, expediteurs, verladers, ...

Rotterdam is een ideale plaats voor dergelijke manifestatie door haar positie als wereldhaven en vanwege haar centrale ligging in het internationale netwerk van transportverbindingen met de belangrijke industriegebieden van de Benelux, Duitsland en Noord-Frankrijk.

Op voorstel van de Nederlandse spoorwegen zal ook de NMBS - die trouwens een officiële vertegenwoordiging heeft te Rotterdam - aanwezig zijn op de Freight Show in een gezamenlijke stand met de NS, DB, SNCF en INTERCONTAINER onder de gemeenschappelijke noemer "Internationaal Railvervoer". Wat de NMBS betreft zal de aandacht speciaal gevestigd worden op de trafieken van en naar Nederland, zoals voor zout en kunstmest. Ook het veerbootverkeer via Zeebrugge en het rail/route-vervoer zal onder de schijnwerpers gebracht worden.

Geïnteresseerden kunnen schriftelijk of telefonisch gratis ingangskaarten aanvragen bij onze handelsvertegenwoordiger ter plaatse, de heer D'Hont NMBS-Handelsagentschap Delftsestraat, 9c 3013 AB Rotterdam Telefoon: 13 55 50



NIEUW TARIEF

Nieuw tarief tussen België en Nederland enerzijds en Denemarken, Zweden en Noorwegen anderzijds.

Op 1.4.1981 wordt het tarief 8450 van kracht voor het vervoer van goederen bij wagenladingen tussen deze landen.

Het tarief voorziet wagenprijzen onafhankelijk van de aard en van het gewicht der geladen goederen. Het is ambtshalve van toepassing voor alle EGKS- en niet-EGKS-goederen behalve indien andere tarieven in de vrachtbrief aangevraagd worden.

De vrachtprijzen zijn in Belgische frank uitgedrukt voor het verkeer met België en in Nederlandse gulden voor het verkeer met Nederland.

De Belgische, Nederlandse, Deense, Zweedse en Noorse stations werden in zones gegroepeerd.

De vervoerprijzen voor zendingen bestemd voor Zweden en Noorwegen zijn dezelfde voor de reizen via Puttgarden/Helsingborg en Oebisfelde/Trelleborg.

Iedere vrachtzone bevat slechts één prijs.

De prijs verschilt naargelang van:

- het wagentype dat ter beschikking wordt gesteld;
- de relatie;
- de zone waarin het verzendingsstation en het bestemmingsstation gesitueerd zijn.

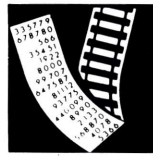
Voor de twee-assige wagens van het type U en Z en voor wagens met meer dan 2 assen worden de basisprijzen met een coëfficiënt verhoogd.

De kosten voor het vervullen van de douaneformaliteiten zijn in de tariefprijzen begrepen.

In het tarief zijn ook prijsstabellen opgenomen voor de particuliere wagens en voor de ledige terugrit ervan.

Alle inlichtingen betreffende dit tarief kunnen verkregen worden vanaf 15.3.1981 bij de Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen en Commerciële Agentenschappen.

Alle inlichtingen betreffende dit tarief kunnen verkregen worden vanaf 15.3.1981 bij de Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen en Commerciële Agentenschappen.



COLLI NAAR LUXEMBURG

Nieuwe kapittel België-Luxemburg van het Algemeen Europees Stukgoed Tarief (A.E.S.T.).

Het 13e vervolg op voornoemd tarief, van toepassing sinds 1.2.1981, wijzigt grondig de structuur van het Belgisch-Luxemburgs tarief.

De nieuwe barema's, die van eind tot eind zijn opgesteld in functie van vier Belgische stukgoedzones, hebben thans prijsschalen die evenzeer door hun niveau als door hun degressiviteit, beter dan in het verleden aan uw vervoersbehoeften beantwoorden.

Alle bijkomende inlichtingen, alsook een afzonderlijke uitgave van de nieuwe vervoersprijzen, kunnen bekomen worden bij onze commerciële vertegenwoordigingen en agentschappen.

Mocht uw verkeer met het Groot-Hertogdom het rechtvaardigen, dan staan zij eveneens te uwer beschikking om met u particuliere modaliteiten te onderzoeken.

Het volledige tarief, dat eveneens de kapittels voor het vervoer naar Frankrijk en Duitsland bevat kan bekomen worden tegen betaling van 435 F. op de P.R. 000-0001010-40 van de N.M.B.S.-Financiële Directie te 1060 Brussel.

U gelieve op de keerzijde van uw stortingsbulletin de vermelding "Algemeen Europees Stukgoed Tarief (bureau 61-12)", uw B.T.W.-nummer en uw eventueel klantnummer van de N.M.B.S. aan te brengen. De prijs van 435 F. dekt eveneens de ambtshalve levering van de vervolgen.



NIEUWE MINITRIP NAAR OOSTENRIJK

De Niebelungenstadt: dat is de bijnaam van Pöchlarn, een klein stadje van amper 3.800 inwoners, neergeplant halfweg tussen Wenen en Linz, op de rechteroever van de wereldberoemde Donau.

En precies daar gaat de nieuwe 5-daagse minitrip heen, die reeds aanvangt te Wenen. Vanuit Pöchlarn kunnen de reizigers deelnemen aan aangename en mooie excursies: een bezoek aan de prachtige Benedictijnerabdij van Melk, een tocht door de wijngaarden van Krems, een uitstap naar Spitz, Duernstein ... boottochten op de Donau.

Het hotel dat door de NMBS met zorg werd uitgekozen biedt een rijkelijke keuken, overgoten met pittige streekwijnen. Rechtover het station gelegen bevindt het zich amper op 300 meter van de "mooie blauwe stroom".

De deelnemers aan de minitrip kunnen vanaf 31 maart tot 30 oktober, iedere avond afreizen, behalve op de vooravond van bepaalde feestdagen. Zij verblijven eerst een dag te Wenen en daarna 4 dagen te Pöchlarn. Gedurende het verblijf worden ze gelogeed in hotels van standaardklasse en allen beschikken ze over een kamer met bad of douche. In Pöchlarn kunnen ze het verblijf nog met 1 tot 4 dagen verlengen (het treinbiljet is 10 dagen geldig). Alle inschrijvingen moeten gebeuren ten laatste 15 dagen voor de afreis.

De prijs is vastgesteld op 6.870 F. per persoon. Hierin zit vervat: de treinreis met trein naar keuze, 2e klas, het verblijf met ontbijt te Wenen en half-pension te Pöchlarn, de nodige overbrenging naar het hotel (te Wenen) en een bonboekje dat recht geeft op tal van voordelen.



4 DAGEN TE FIRENZE

Stad der schoonheid, kunst en muziek.

Het programma omvat:

1e dag: vertrek met de nachttrein via Luxemburg, Bazel en Milaan.
2e dag: aankomst 's morgens in het station van Firenze. Er is mogelijkheid tot overbrenging naar het hotel per taxi (betaling vooraf te regelen) of met de 'hotelbus' (betaling te regelen met hotel) - verblijf.*

3e en 4e dag: ontbijt - vrij verblijf*
5e dag: ontbijt - terugkeer met trein naar keuze via Milaan, Bazel en Luxemburg.

(* ontbijt en diner bij formule C en D).

Het hotel La Residenza ligt op ongeveer 10 minuten gaan van het station en op 300 meter van de boorden van de Arno. De keuken staat hoog gekwalificeerd en serveert typisch Toscaans. Verder beschikt het hotel over een lift, bar, TV-zaal en terrastuin.

Uitstapmogelijkheden.

In het hotel wordt u een uitgebreide documentatie over de stad en de streek overhandigd. Enkele excursiemogelijkheden zijn:

- geleid bezoek aan de stad te voet of per autocar;
- bezoek van Fiesole (met stads-transport);
- uitstappen naar Pisa, Sienna, San Gimignano;
- bezoek aan de mooie en alomgekende musea, kerkelijke monumenten, parken en tuinen.

Feestperioden:

1 mei tot 30 juni: muzikale festiviteiten

juli-augustus: "Zomer te Firenze" met muzikale, artistieke, culturele en folkloristische festiviteiten.

7 september: fakkelfeest (Rificolone)

19 september - 11 oktober: internationale antiekexpositie.

Prijzen

Formule A: verblijf en ontbijt (kamer zonder bad): 4.990 F.

Formule B: verblijf met ontbijt (kamer met bad): 5.395 F.
Formule C: half pension (kamer zonder bad): 6.500 F.
Formule D: half pension (kamer met bad): 6.900 F.

Toeslag voor de reis heen/terug in 1e klas: 1.610 F.

Er is ook mogelijkheid tot verlenging van het verblijf.

Van 31 maart tot 31 oktober '81 is er iedere dag afreis mogelijk. De inschrijvingen dienen minstens 15 dagen vooraf te gebeuren, in een station of een door de NMBS erkend reisbureau.



SPECIALE TREIN

Speciale trein naar Rodez (Aveyron) - Gorges du Tarn en de abdij van Conques.

Deze jaarlijkse excursie met speciale trein gaat door van 27 mei tot 1 juni 1981.

Programma:

Woensdag 27 mei:

Vertrek van de speciale trein met barriertuig uit Brussel-Zuid rond 19.30 uur. Facultatieve ligplaatsen bij de heen- en terugreis mits voorafgaande bestelling.

Donderdag 28 mei:

Nachtreis via Parijs-Brive. De barwagen blijft de ganse nacht toegankelijk. Aankomst te Rodez rond 8 uur - kamerverdeling. Ontbijt. Vrij verblijf. Middagmaal. 's Namiddags, geleid bezoek aan de stad. Avondmaal. Overnachting.

Vrijdag 29 mei:

Ontbijt. Rondrit per autocar via Pont de Salars - Gorges de la Jonte - Meyrueis - Ste Enimie (middagmaal) - Gorges du Tarn - Severac - Laissac - Rodez - Avondmaal - overnachting.

Zaterdag 30 mei:

Ontbijt. Vrij verblijf in de voormiddag - middagmaal. 's Namiddags rondrit per autocar via Espalion - de vallei van de Lot - Estaing - Entraygues - Grand Vabre - Abdij van Conques - Marcillac - Rodez - Avondmaal - Overnachting.

Zondag 31 mei:

Ontbijt. Rondrit per autocar naar het kasteel du Bosc en Sauverterre - Rodez - galamiddagmaal opgeluisterd door een folkloristische groep. Rond 17.30 u. vertrek per trein - lunchpakket + ontbijt in de trein.

Maandag 1 juni:

Aankomst te Brussel Zuid rond 6.30 u.

Prijs: Bij vertrek vanuit elk Belgisch station: omvattend de spoorreis tot Rodez H/T, alle eetmalen vanaf het ontbijt op donderdag t/m het lunchpakket op zondag en de excursies voorzien in het programma. Overnachting in hotels ** en ***

Formule A: kamers zonder bad: 7.285 F.

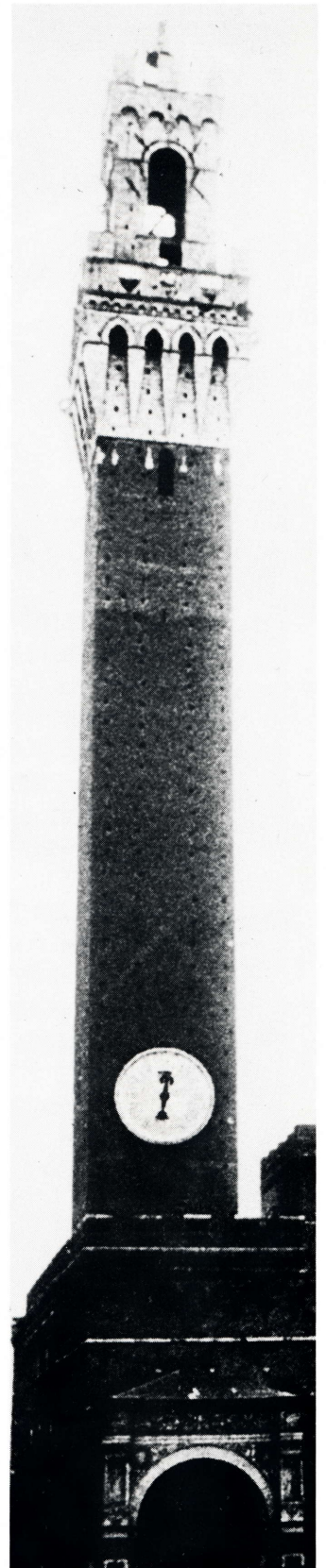
Formule B: kamers met douche of bad: 7.870 F.

Formule C: kamers met douche of bad + WC: 8.355 F.

Toeslag voor enkele kamer in categorie B en C: 30 FF per nacht.

Toeslag voor eventuele ligplaats bij de heen- en terugreis: 500 F.

Inschrijving: in alle stations en reisbureaus tot uiterlijk 11 mei te 10 uur.



een wagen voor elk vervoer!

Pauli Funken

Om de produktiviteit te verhogen en de relatieve kosten voor het vervoer te drukken moet de vervoerder over aangepast materieel kunnen beschikken, waarvan de technische eigenschappen een optimaal gebruik waarborgen.

Daarom zorgt de NMBS sedert talrijke jaren voor verscheidenheid in haar wagenpark. Zij houdt niet alleen rekening met de noodzaak om te vervoeren, maar wil ook GOED vervoeren.



uw transportgarantie



Ts

roldakwagen met platte bodem
geschikt voor vervoer van
volumineuze goederen,
machines, gietstukken...



Gbs

gewone gesloten twee-assige wagen
voor allerlei goederen die
slechte weersomstandigheden
vrezen

Richt u tot onze specialisten:

Commerciële problemen:

NMBS
Afdeling 62.3
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. : 02/523.80.80
toestel 2619 of 2661

Technische problemen:

NMBS
Afdeling 13.1
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. : 02/523.80.80
toestel 2139 of 2135