

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

381

15 mei

Maandelijks
tijdschrift
behalve
1°, 4°, 7°, 8°
en 10° maand.

Brussel X

G.P.P./10/209



3

15 mei

INHOUD



ONDERNEMING

- CEI: 100.000 ton zonnige waren per trein: p. 3-5.
- Electricische centrales Schelle en Rodenhuize: p. 6-7.



UITRUSTING

- Terminale installaties, steekkaart 1: p. 8-12.



B-NIEUWS

- NMBS-COLLI en Brucargo: p. 13-15.
- Nieuwe internationale vrachtbrief: p. 16-18.
- De NMBS op het Vakantiesalon: p. 19.
- M. Lauber vertegenwoordigt de CFF te Brussel: p. 19.



CONTAINER

- Intercontainer in 1980: p. 19.



TOERISME

- Jetfoil Oostende-Dover: p. 16.
- B-Tourrail: p. 19.



ACTUEEL

- Gebruik van weervast staal: p. 19.

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
A. De Pauw: p. 2
NMBS



EDITORIAAL

Het industriecomplex is zeer groot... eigenlijk een reus. We hadden een gesprek met de verantwoordelijke van een belangrijke afdeling die vrij onafhankelijk staat ten aanzien van het hoofdoel van de onderneming.

Een vriendelijk man die de tijdschriften doorbladert die wij hem hebben gegeven:

Plots houdt hij op: "Dat is de oplossing! Als ik dat twee maanden vroeger had ontdekt, was mijn probleem opgelost".

Een kwartier later ontdekken wij - hij ook - in verband met een ander aspect van het vervoer dat het spoor niet in het optimaal belang van de maatschappij wordt gebruikt.

Terug op kantoor maken wij een samenvatting van het onderhoud en komen tot enkele bittere vaststellingen. Onze gesprekspartner is een nieuwkomer en volgt in zijn departement het spoor van zijn voorganger, de routine van de dienst doet de rest.

Bij de spoorweg was hij onbekend: die "vervoerexploitant" ging schuil achter een hogergeplaatst ambtenaar die contracten ondertekent.

Door zijn dynamisme werd onze gesprekspartner ertoe aangezet te kiezen voor... de weg die de indruk wekt een moderner vervoerwijze te zijn. Na enige informatie, wordt hij met de zuivere werkelijkheid geconfronteerd: het spoor is ook een zeer interessant vervoermiddel.

En zo gaat het. Het toeval brengt vooroordelen, ontmoetingen en noodoplossingen met zich. Het toeval leidt ook tot aangename ervaringen en tot ontgoochelingen. Doch nu iedereen cijfert, zou thans het toeval moeten uitgeschakeld worden. Vroeger, al werden er dan risico's genomen, werd de gemakkelijkste oplossing gekozen. Heden ten dage keert men integendeel terug tot de voordeligste oplossing zonder daarom meer te wagen.

Zo komt de spoorweg opnieuw op zijn vroegere plaats die men hem in de vette jaren had ontnomen. Hij was dus wel degelijk voordelig. Bewijs uit het ongerijmde? Dat moest toch bewezen worden.

CEL: 100000 ton

zon

per trein



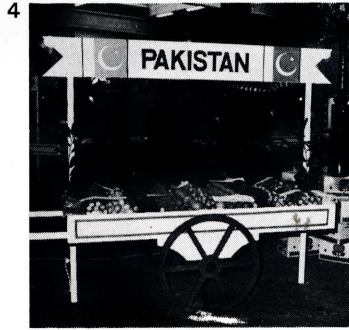
kenjare de voorbeeldige kinderen bedacht met hoogstens een paar stuks. Een uitzonderlijke gebeurtenis, een echt festijn, vooral voor Jan met de pet die zich deze luxe slechts af en toe kon veroorloven. Vandaag de dag wordt praktisch elke maaltijd met een even kleurrijke als gevarieerde fruitschaal afgerond. Behalve de klassieke citrusvruchten, druiven, ananas, perziken, abrikozen, bananen, e.a. zijn nu ook regelmatig kiwi's, mango's en nog zo veel meer exotisch lekkers beschikbaar.

De bijna dagelijkse aanschaf op de markt, bij de kruidenier of in het grootwarenhuis geschiedt zo goed als onbewust, automatisch... te vanzelfsprekend mischien. Men denkt eenvoudigweg niet meer aan de diverse schakels van de organisatie die dat bewerkstelligt: producenten, vervoerders, invoerders, groothandelaars...

De Brusselse invoerders opereren sinds 5 januari van dit jaar vanuit een gloednieuw centrum, ingeplant aan de rand van de Brusselse agglomeratie. Daar kan onder optimale voorwaarden gewerkt worden aan een expansie die voorheen door de te enge behuizing enigszins afgeremd was.

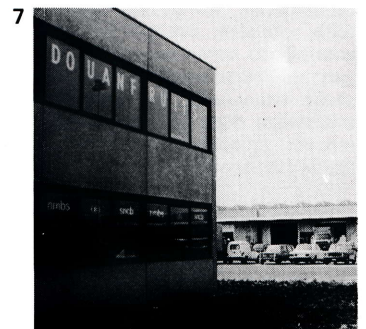
De Brusselse markt van groenten, fruit en primeurs was destijds gevestigd in de hallen, langsheen de leperlaan en de Diksmuidelaan. Een deel van de invoer werd ook behandeld in het station Thurn en Taxis waar onder meer de spoorwagens toekwamen vanuit het Middellandse-Zee-bekken. De invoerders beschikten er over enkele kramen en een summiere infrastructuur om hun activiteit uit te oefenen. Maar dat alles was te bekrompen en de situatie werd uiteindelijk onhoudbaar. Met een steeds drukken wordend verkeer in de nabijheid van het stadscentrum en met een weinig praktisch en in elk opzicht voorbijgestreefd

Sinaasappelen, citroenen, mandarijntjes, bananen... de zuiderzon op onze tafel. Wie kan of wil het dagelijkse fruit nog missen? 30 à 40 jaar terug lagen de kaarten enigszins anders. Zuidervruchten waren het quasi monopolie van de goede Sint die tel-



1 tot 6: Officiële inhuldiging op 4 april.

7: De NMBS beschikt over een eigen kantoor in het administratief gebouw.



apparaat, stooten de invoerders steeds weer op talrijke technische problemen zodat ze onmogelijk de logische en voor de hand liggende expansie aan hun activiteit konden geven.

In 1977 stichtten enkelen onder hen de coöperatieve maatschappij "Centrum Europa Invoer". Ze waren er inderdaad in geslaagd de overheid te sensibiliseren voor hun problemen zodanig dat de Stad en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van Brussel aanvaardden om voor 50% deel te nemen in hun maatschappij. De andere helft was in handen van privé-aandeelhouders t.t.z. de invoerders zelf.

De stad Brussel was eigenares van een geschikt terrein naast de groothandelsmarkt, gelegen Fabriekskaal, richting Vilvoorde.

Het werd ter beschikking gesteld van het Centrum Europa Invoer dat nu een echt centrum kon bouwen: ruim, modern en functioneel ontworpen. De werken namen een aanvang in 1979 en waren eind 1980 voltooid. Sinds 5 januari laatstleden is het centrum operationeel.

Het is een ruime opslag- en verkoopshall met een totale oppervlakte van meer dan 20.000 m², onderverdeeld in 64 "opslageenheden" gaande van 250 tot 350 m². Iedere coöperator bezet één of meerdere eenheden, afhankelijk van de bedrijfsgrootte en de daaruit voortvloeiende behoeften. Daarbij hoort ook een centrale verkoopsgalerij waarop alle opslageenheden uitgeven, en waarin ook snackbars, een restaurant, bankfilialen, e.d. gelegen zijn. Het administratief gebouw herbergt de douanediensten, de NDALTP, de kantoren van de door de invoerders gemandateerde douaneagenten en de vertegenwoordigers van buitenlandse firma's.

De spoorweg heeft snel het belang van het hem voorgestelde project begrepen. Met gesloten wagens en met koelwagens is hij bij machte om goed te vervoeren: de gepalleteerde ladingen lenen zich ideaal voor de behandeling; in frigowagens is de goede bewaring van delicate eetwaren verzekerd. De vervoersorganisatie, gebaseerd op korte en gewaarborgde leveringstermijnen, is derwijze goed lopend dat er - dixit de invoerders zelf - nu nog moeilijk iets kan aan verbeterd worden. Vertragingen zijn uitzonderlijk, en indien ze zich toch voordoen zijn het gevallen waarbij de verantwoordelijkheid van de vervoerder buiten kijf staat. Trouwens, voor welke vervoerswijze men ook moge opteren, vertragingen zijn nooit definitief te bannen.

De spoorwagens worden telkens heel vroeg in de ochtend aangeboden op het CEI-aansluitspoor. De bekwame spoed van de inspecteurs van de douane en van de keuringsdienst van de Natio-

nale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten laat toe de goederen snel te lossen. Indien u het zelf wil meemaken moet u heel vroeg uit de veren; bij het openen van de kantoorduren is alles bijna afgelopen.

In ieder geval wordt het spoor vandaag de dag goed geholpen door de nieuwe werkvoorwaarden. De installaties zijn nu veel efficiënter dan deze van vroeger. Het lossen van de wagens wordt niet meer afgeremd door plaatsgebrek bij het lossen en in de opslagplaatsen. Ook het te Thurn en Taxis nogal vaak voorkomende in vertoef staan van gedeeltelijk geloste wagens of het opnieuw beijzen van koelwagens in afwachting van hun lossing, behoren gelukkig tot het verleden. Nu kunnen de invoerders hun klanten een nog verser produkt aanbieden, wat een stimulans is om vertrouwen te schenken aan het spoor.

De vooruitzichten qua spoortrafiek voor het eerste exploitatiejaar schommelen rond de 100.000 ton. Dat is niet niks. De groenten- en fruittrafiek is sterk seizoengebonden; de actiefste periode situeert zich tussen 1 mei en 30 september. Concludeer daar nu niet uit dat er ook periodes zijn van inactiviteit: de producenten hebben op elk tijdstip van het jaar wat te verzenden, ook per schip zoals reeds eerder aangehaald.



1 en 5: Lossen van een Transfesa-trein.

2: Invoer per vrachtwagen.

3-4-6: Aangepaste koelinstallaties.

7: 64 opslageenheden voor 40 invoerders.





4



5

HALLÉS MOTTE	DE RIDDER
AMENGUAL	W. JONCKHEERE
COOL	VAN DE CASTEELE
MOEREMANS	
MAISON B. K.	
PAUWELS	
BELTRAN	VAN LIER
CARTON FRERES	
A. GOOSSENS	PINOFRUITS
A. V. M. FRUITS	FRUITS-MONDE
CENTRAL FRUIT	D'HAESE
GUIDO	SERVICE FRUITS
FYFFES SPIERS	J. FERRARI
DE ROECK	BELLANCA
RINGOOT	VAN DAMME
VAN ASSCHE	PARMIN
AMOROSO	
BRUTYN	N. FERRARI
DEDECKER	DELSEM
MAEBE	VEDOFRUIT
MAYOL	ZEGHERS
TEUGHELS	ANZELLIOTTI
VAN DOORSLAER	



6

Een spoorwegstation met 10 sporen vervolledigt het complex; er kunnen 200 wagens ontvangen worden. Er werden geen loskaaien gebouwd omdat de huidige behandelingswerktuigen alle wagens probleemloos kunnen lossen vanop de grond. Het baanstation beschikt over dedouaneringskaaien waar 35 vrachtwagens tegelijkertijd kunnen stationeren. Bovendien heeft het centrum nog ruime parkings voorbehouden voor de handelaars en de klanten: 250 vrachtwagens en 300 personenwagens kunnen er terecht.

Het CEI is officieel geopend op 4 april, ongeveer anderhalf jaar na de aanvang der werken. Alles is nog niet volledig afgewerkt; op het spoorwegstation, dat nog niet over al zijn sporen beschikt, wordt nog duchtig gewerkt.

De produkten, aangevoerd per spoor en via de weg komen hoofdzakelijk uit Frankrijk, Spanje en Italië. Naast dit leidend trio is er ook invoer vanuit Nederland, Duitsland, Hongarije, Groot-Brittannië en overzeese gebieden, zoals Californië, die ons via Antwerpen bevoorraden. Globaal wordt ongeveer één derde van de produkten over het water ingevoerd om daarna meestal per vrachtwagen het eindtraject af te leggen.

Het transportaandeel van het spoor in primeurs en fruit bedraagt één derde. Voorheen was dat aandeel weliswaar ietwat groter. Maar de beperktheid van de installaties in Thurn en Taxis enerzijds (enkel 500 à 600 m²), en een fikse groei van de markt anderzijds, heeft de laatste jaren het succes van de vrachtwagen in de hand gewerkt. Een terugkeer naar de trein in het CEI-complex behoort tot de mogelijkheden. Een beheerder van de coöperatieve maatschappij stelde het tijdens ons bezoek als volgt: "Ik denk dat de prijzen van de spoorweg concurrentieel zijn en dat we zullen teruggrijpen naar de trein... Wij wensen een nauwe samenwerking met het spoor omdat het in ons beider belang is. Wij zijn met elkaar gehuwd!".

Dit jaar is de markt wel wat onzeker. Griekenland, Italië, Spanje en Frankrijk hebben meer vorst gehad dan normaal. Teveel fruit is op de bomen gebleven. De verwachtingen van de invoerders zijn dus moeilijk te preciseren.

In elk geval hopen zij, dank zij het nieuwe ruime complex, het vertrouwen terug te winnen van sommige klanten die ze hadden verloren ten voordele van de markten te Luik en Rijsel als gevolg van de vroegere enge behuizing. Beter uitgerust, zijn ze vastbesloten een grotere commerciële agressiviteit aan de dag te leggen. Ze willen niet enkel de Belgische klanten beter dienen, maar ook de Nederlandse, Luxemburgse en Noord-Franse kopers met wie ze sinds lang reeds zaken doen.

Deze nieuwe aanpak kan in den beginne de daling door de slechte klimatologische omstandigheden compenseren, zonder gewag te maken van de positieve effecten voor de toekomstige aangroei. Wat ook niet uit het oog mag verloren worden is, dat voor een potentieel van 300.000 ton per jaar, de invoerders 1.200 personen aan het werk zetten. De toeneming van de invoer kan dus ook een gunstige weerslag hebben op de tewerkstelling; zeker een pluspunt.

De transporttechniek evolueert eveneens voortdurend. De vrachtwagens worden steeds meer gespecialiseerd en "gesofistikeerd". Het spoorwegmaterieel kent ook een evolutie die onna-

volgbaar is voor de weg, nl. het gestaag opvoeren van de lading per transporteenheid. Tijdens de maand februari heeft de maatschappij Transfesa, die de spoorwegtrafiek voor voedingsmiddelen met Spanje coördineert, een zogenaamde gesloten mammoetwagenaar naar het invoercentrum verstuurd, met een nuttige last van 50 ton! De vrachtwagen biedt ontegensprekelijk bepaalde voordelen o.m. de soepelheid bij het gebruik. Om die reden is het aandeel van de trein, beschouwd in de economische crisiscontext, de laatste jaren afgebrokkeld.

Maar aldus onze woordvoerder van het CEI, wanneer de vrije concurrentie speelt, zoekt men te reageren. Men vindt nieuwe oplossingen, er komen verbeteringen. Zo kwam Tranfesa met zijn mammoetwagenaar voor de dag. De zijwanden gaan helemaal open wat een versnelling van het laad- en losritme in de hand werkt.

In één keer 50 ton invoeren van hetzelfde produkt is natuurlijk niet zo gemakkelijk. Alleen grote invoerders kunnen dat en die vind je zo niet bij bosjes.

In elk geval indien men bij de technische voordelen nog een lagere prijs per ton kan aanbieden, dan deze die bij de traditionele 28-tons-wagens wordt toegepast, dan heeft de spoorweg een sterke troef in handen die hij zeker moet uitspelen.

Een conculsie kan moeilijk na 3 à 4 maanden activiteit gemaakt worden. Enkel een eenvoudige vaststelling: de invoerders kijken met heel wat meer vertrouwen de toekomst tegemoet sinds ze hun intrek hebben genomen in het moderne Centrum Europa Invoer waar de "hoofdstad van Europa" behoefte aan had.

De spoorweg heeft ook hier niets onverlet gelaten om de technische voorwaarden te scheppen tot nieuwe commerciële ontplooiing. Hij bewijst eens te meer zijn aanpassingsvermogen aan de markt- en trafikwijzigingen en de wil om deel te nemen aan de activiteiten van sterk gediversifieerde sectoren.

7

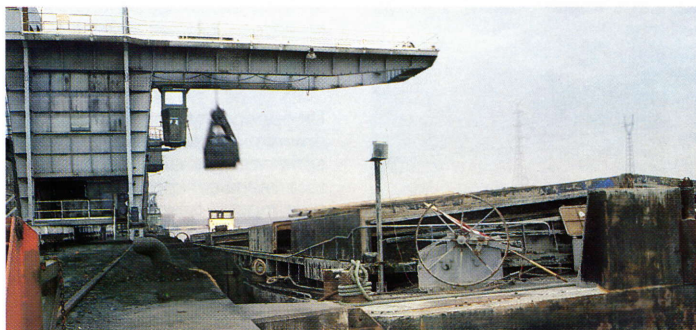
ELECTRISCHE CENTRALES



SCHELLE: Steenkool per vrachtwagen, schip en trein



1



2



3

De EBES-centrale van Schelle, gesitueerd aan de samenvloeiing van Rupel en Schelde, bevat tussen de industriezones van Antwerpen en Brussel is samen met de centrale van Mol (zie ons nummer 2/81) zonder meer de belangrijkste steenkoolcentrale van het land. Door de gunstige verkeers-economische ligging is ze qua steenkoolbevoorrading een buitenbeentje; de drie traditionele vervoersmiddelen, vrachtwagen, schip en trein, zorgen gezamenlijk voor de nodige aanvoer, en dat is toch wel opmerkelijk.

De nabijheid van de Antwerpse haven beïnvloedt de aanwending van ingevoerde steenkool, ongeveer 3/4 van het totale verbruik. Het overige vierde komt uit eigen bodem.

En dat er steenkool wordt geslikt is een feit; eventjes 764.000 ton in 1978, wat een absolute piek was in Schelle en in België. Vorig jaar werd er 752.000 ton verbruikt.

Dergelijke kolenhonger veronderstelt een massale en onafgebroken aanvoer. Ongeveer 35% van het totale steenkoolpakket komt per lichter of duwbak via de Schelde. Er is een loskade met aangepaste losinstallatie en transportbandsysteem.

De helft wordt aangevoerd per trein via een industriële spoorlijn die van het station Niel tot in de centrale loopt. Dagelijks -behalve tijdens de weekends- worden er twee treinen van 1.000 ton aangeboden op het aansluitingsspoor. De zelflossende spoorwagens storten hun vracht uit in de loskuil. Zowel de lichters, de duwbakken als de spoorwagens worden te Antwerpen bij SGM geladen. Bij het lossen van trein of schip in de centrale zelf, zijn er twee mogelijkheden: via het transportbandsysteem naar het opslagareaal of rechtstreeks naar de kolenbunkers (totale capaciteit van het opslagareaal: 240.000 ton).

De per vrachtwagen aangevoerde steenkool uit de mijn van Zolder ($\pm 15\%$) geschiedt door dezelfde transportonderneming die de EBES-centrale te Mol bevoorraadt. De vrachtwagens kippen rechtstreeks op het kolenpark. Om deze enorme steenkoolberg te "consumeren" beschikt Schelle over een efficiënt machinepark.

De centrale is eigenlijk in drie opeenvolgende stadia tot stand gekomen. Een eerste stadium was de bouw van de zogenoemde Centrale 1 van 160 MW aangevat in 1928. Deze draaide tot 1957 op steenkool en werd vanaf 1957 geleidelijk geschikt gemaakt voor het verbruik van zware stookolie. De centrale werd een laatste maal opgestart in 1975 en het jaar daarop gedeeltelijk afgebouwd en gedeeltelijk in bewaring gesteld.

De tweede fase was de oprichting van Centrale 2, waarvoor de economische heropleving na de tweede wereldoorlog verantwoordelijk was. In een nieuwe machinaal installeerde men in 1950 twee eenheden van 50 MW die tot het einde der vijftiger jaren omzeggens uitsluitend op steenkool draaiden. Maar de steenkool werd, geleidelijk aan duurder in aankoop dan stookolie zodat het aandeel ervan in de elektriciteitsproductie stelselmatig daalde. Daaruit ontstond een technische moeilijke periode met een bijna heroïsche strijd tegen de ketelproblemen, het verstoken van goedkopere maar minderwaardige Schieferkolen van de mijnterrils en de aanwending van superzware stookolie. Wanneer dan later besloten werd die ketels voor volledige oliestook aan te passen waren de ombouwwerken in 1973 amper klaar of de oliecrisis stond voor de deur. Nog hetzelfde jaar dan maar opnieuw terug naar de kolenstook. Centrale 2 draait nu nog steeds op steenkool.

Het derde ontwikkelingsstadium is de ingebruikneming van Centrale 3 met twee eenheden van 125 MW die zowel afzonderlijk als gelijktijdig met kolen, gas en stookolie kunnen produceren. Beide groepen draaien nagenoeg gans het jaar op hun maximum capaciteit en streven voorlopig naar 100% kolenstook.

De electriciteitsproducerende sector past zich dus duidelijk dynamisch aan aan de eigentijdse noden en omstandigheden zowel qua machinepark als qua brandstofbevoorrading. Voor de centrale van Schelle werken vrachtwagen, schip en trein onvoorwaardelijk samen. Dat mag wel eens onderstreept worden.

EBES - RODENHUIZE

geïntegreerde centrale in de gentse industriezone

Om in de groeiende electriciteits-behoefte te kunnen voorzien alsmede in het kader van de uitbreiding van de industriezone langs de oostkant van het kanaal Gent-Terneuzen, werd in 1961 Rodenhuize uitgekoren als vestigingsplaats voor een nieuwe electriciteitscentrale.

Bij deze keuze hield men rekening met de nabijheid van andere bedrijven die niet alleen afnemers van elektrische energie zouden zijn, maar tegelijkertijd leveranciers van brandstoffen voor de centrale zelf. Dit betekende een betere valorisatie van de bijprodukten voor de omgevende bedrijven. In omgekeerde richting speelden de eventuele stoomleveringen aan deze bedrijven ook een belangrijke rol.

De vooruitzichten werden verwezenlijkt. De centrale betreft thans een deel van de nodige brandstoffen via pijpleidingen bij Sidmar en Texaco en levert stoom aan Texaco, zodat men kan gewagen van een technisch geïntegreerd bedrijf langs het kanaal Gent-Terneuzen.

De eerste eenheid van de centrale, een groep van 130 MW, werd in 1964 in bedrijf genomen. Deze groep die uitgerust is met een ketel voor gelijktijdige verbranding van steenkool en zware stookolie, werd bijna steeds gevoed met steenkool.

De tweede eenheid van 130 MW, in gebruik genomen in 1965, werd speciaal ontworpen voor een gemengde verbranding van zware olie-hoogovengas. Tegelijkertijd werd een pijpleiding met een diameter van 3 meter voor de levering van hoogovengas aangelegd tussen Sidmar en EBES-Rodenhuize.

In 1968 werd een derde groep van 130 MW opgestart eveneens voor ambivalente verbranding.

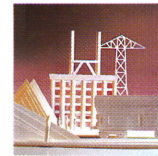
In 1974 vervulde een vierde eenheid van 300 MW het machinepark. Bij de bouw van deze groep hield men rekening met de toenmalige te verwachten uitbreiding van Sidmar om de daaraan gekoppelde hogere produktie van hoogovengas te kunnen verbruiken. Samen met de bouw van deze vierde groep werd een rechtstreekse fuelleiding gelegd tussen Rodenhuize en Texaco.

Een groep van 130 MW draait dus uitsluitend op steenkool. De

enige aanvoermogelijkheid van deze steenkool is de trein. De centrale is aangesloten op de spoorlijn die de expresweg ten oosten van het kanaal Gent-Terneuzen volgt. De kolenleveringen gebeuren naar rato van twee treinen van 1.000 ton per dag. Het jaarlijkse gebruik wordt geraamd op 370.000 ton. Er is telkens één trein afkomstig uit Antwerpen (geladen bij SGM) en één trein uit de Gentse haven zelf (geladen bij CBM).

EBES-Rodenhuize heeft een losstation met loskuil. Extractievijzen halen de kolen uit de losrechtlers en een reeks transportbanden vervoeren de kolen naar het kolenpark of rechtstreeks naar de kolenbunkers. Het kolenpark heeft een capaciteit van 150.000 ton.

Alhoewel de elektrische centrale zeer grote hoeveelheden energie produceert tracht men onderling zoveel mogelijk energieverliezen te voorkomen; Rodenhuize levert stoom aan Texaco en krijgt hoogovengas van Sidmar. Een electriciteitscentrale geïntegreerd in een industrieel geheel. Toch wel opmerkelijk!



4



5



6

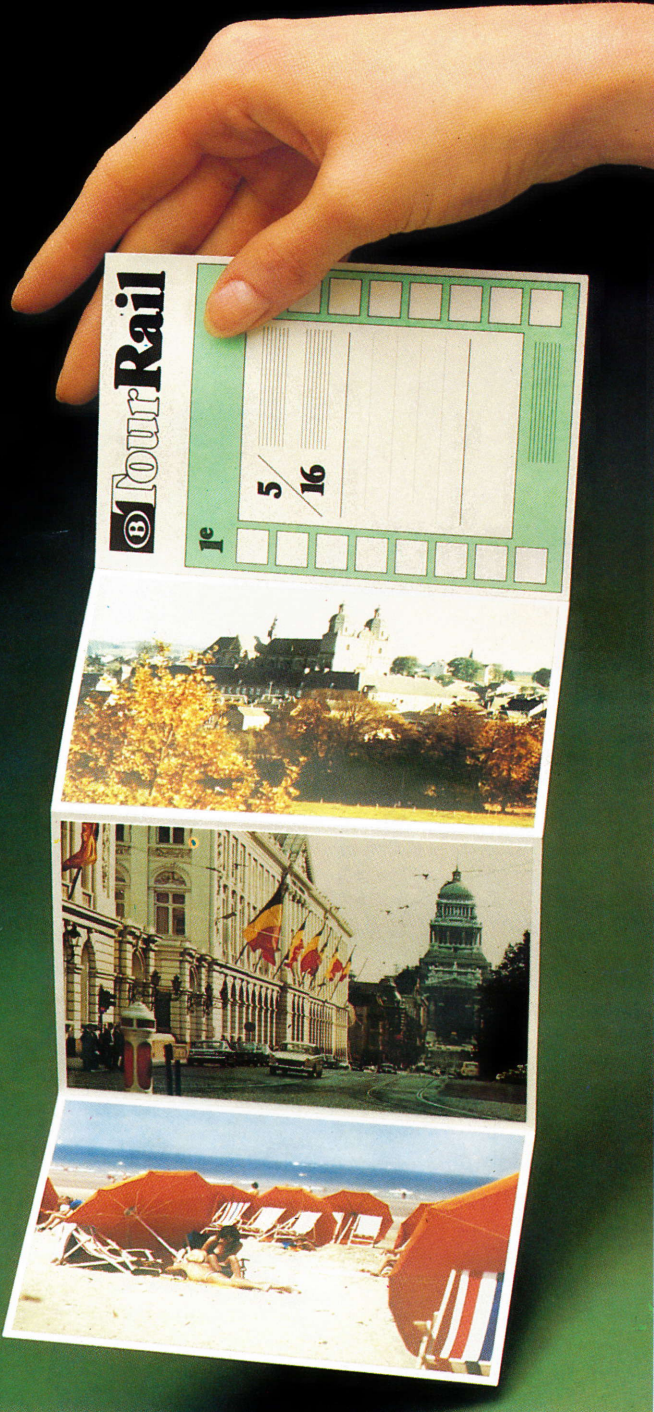


7

1 tot 3: De drie vervoerswijzen werken hand in hand te Schelle.
4: Zelflossers te Rodenhuize.
5 en 7: Centrale nummer 3.
6: Naar het opslagareaal.

het toeristisch
abonnement voor
trips in eigen land

® Tour Rail



Vanaf 175 F per dag

*Nieuwe reeks
technische
steekkaarten*



TERMINALE INSTALLATIES



deze die tot op heden zijn verschenen is in voorbereiding.

De "Terminale installaties" komen dus het gelid vervoegen. Het beoogde doel is informatie te verstrekken over de specifieke aspecten en het aangewende materieel van de spoorweginstallaties - in ruime zin - binnen de bedrijven. De eerste steekkaart van deze reeks heeft als onderwerp de "particuliere aansluiting". Verder zijn reeds gepland in deze reeks: de loskuil, rangeervoertuigen (locotactors, locopulsors...), specifieke terminale werktuigen (transportbanden o.a.), weegbruggen, hefwerktuigen.

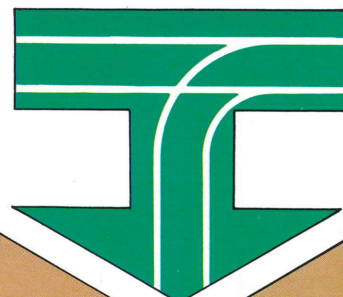
Het te behandelen onderwerp is telkens veelomvattend, en indien we werkelijk op de gespecialiseerde toer zouden willen gaan, kunnen we toch nooit volledig zijn. Daarom moet de klant of geïnteresseerde lezer nu niet meteen hopen er een pasklare oplossing in te vinden voor zijn eigen problemen. Er kan geen volledige inventaris gegeven worden van alle mogelijke werktuigen, voertuigen of systemen die op de markt zijn. Spoornieuws wil wel wenken, aanwijzingen, ideeën en adressen geven die kunnen helpen bij de oplossing van een specifiek probleem. Wij willen als het ware de eerste steen leggen.

De NMBS-diensten die rechtstreeks in contact staan met de klanten hebben oog en oor voor alle mogelijke problemen. Een oplossing toegepast in een bepaald bedrijf kan ook de oplossing zijn voor een aanverwant probleem in een ander bedrijf. Spoornieuws kan hierin een bemiddelende rol spelen.

Voor deze nieuwe reeks steekkaarten, los te maken uit elk nummer, zal binnenkort een aangepaste kaft worden ontworpen die men kan bevragen bij de redactie of bij onze handelsvertegenwoordigingen. Onze lezers zullen bij het verschijnen van de kaft ingelicht worden.

In dit nummer gaan we van start met een nieuwe reeks steekkaarten handelend over "Terminale installaties". Dat beduidt nu niet dat de vertrouwde wagensteekkaarten hebben afgedaan. Integendeel. Telkens er op wagengebied nieuws valt te rapen zal Spoornieuws erbij zijn. De wagensteekkaarten zullen regelmatig aangevuld worden en actueel blijven, een "remake" van

DE PARTICULIERE SPOORAANSLUITING



De particuliere spoor aansluiting vormt de schakel tussen het bedrijf en het spoorwegnet. Ze bestaat in principe uit twee delen:

- een eerste deel gesitueerd op het spoorwegdomein dat de verbindingswissel omvat;
- het tweede deel dat op het bedrijfsterrein zelf is gelegen bestaande uit de eigen spoorinfrastructuur.



Voordelen

De aansluiting biedt voor een bedrijf met een intensief of regelmatig spoorverkeer enorme voordelen:

- het is een rechtstreekse toegang tot het nationale en dus Europese spoorwegnet;
- het laden en lossen van het roland materieel, dat meer en meer aangepast is aan de aard van de te vervoeren grondstoffen of goederen, kan binnen het bedrijf zelf rationeel georganiseerd worden;
- het is de ideale oplossing voor het van langsom meer toegepaste huis-aan-huis-vervoer waarbij een volledige trein wordt geladen "ten huize" van de verzender zonder dat de wagens worden losgekoppeld van de NMBS-locomotief. Hetzelfde konvooi wordt onder dezelfde voorwaarden gelost bij de bestemming, d.w.z. dat de wagens door deze locomotief over de loskuil of langs de loskade worden getrokken;
- de lading ondergaat geen enkele behandeling gedurende het transport wat een aanzienlijke besparing betekent van tijd en kosten, minder beschadigingsrisico's en mogelijkheid tot besparing van verpakkingskosten.

A - Parallelle aansluiting

B - Haakse aansluiting

- 1 - Hoofdspoor
- 2 - Wissel aansluitspoor
- 3 - Stuitklamp
- 4 - Veiligheidsspoor
- 5 - Loskuil voor stortgoederen
- 6 - Opslagareaal
- 7 - Pompinstallatie voor lossing ketelwagens
- 8 - Rangeerspooren
- 9 - Automatische weegbrug
- 10 - Overweg
- 11 - Openbare weg
- 12 - Eigen weg

A

B

Voorafgaande studie

Iedere spooraansluiting (of spooruitbreiding binnen het bedrijf zelf) heeft haar eigen specifieke problemen en maakt gratis het voorwerp uit van een grondige studie door de plaatselijke afgevaardigden van de directie Exploitatie, de directie Baan en van de handelsvertegenwoordiging, dat in onderling overleg met de bedrijfsleiding zelf. Deze studie heeft betrekking op:

- de bedrijfseconomische opportuniteit van de aansluiting;
- de exploitatie- en bedieningsvoorwaarden;
- de technische aspecten van de aansluiting zoals bochtstraal, keuze van de wissels, helling van het terrein...

Technische en financiële aspecten

De eerste 18 meter verbindingspoor, de verbindingswissel en de nodige beveiligingsapparatuur worden geleverd en geplaatst door de NMBS. De klant betaalt het arbeidsloon voor de plaatsing en een bescheiden jaarlijkse vergoeding voor het gebruik van het materieel. Het onderhoud van het door de spoorweg geleverde materieel gebeurt kosteloos door de NMBS zelf.

De voorbereiding van de spoorbedding, de levering en het plaatsen van de sporen en de wissels binnen het bedrijf zelf (behoudens de eerste 18 meter) vallen ten laste van de aangeslotene. De bochtsporen moeten een minimum bochtstraal hebben van 180 meter. Indien dat werkelijk onmogelijk blijkt kan in zekere mate van deze stelregel afgeweken worden.

De aangeslotene heeft er alle belang bij een zo groot mogelijke bochtstraal te voorzien om:

- het ontsporingrisico te beperken;

- minder sleet op de sporen te hebben;
 - de bedieningstijd niet nodeloos te vermeerderen.
- Bij een bochtstraal van minder dan 150 meter moet men de koppeling tussen de wagens losdraaien (verlengen) om zonder moeilijkheden door de bocht te komen, wat tijdverlies betekent. Alle constructies en installaties in de nabijheid van de sporen moeten derwijze zijn opgetrokken rekening houdend met het profiel



van de wagens en het tractiematerieel. De NMBS kan particuliere aannemers van spoorwegwerken aanbevelen en houdt toezicht op deze werken. Op aanvraag kan de NMBS gratis het spoortracé uittekenen. Ze staat steeds ter beschikking voor het verstrekken van inlichtingen, ook na de aansluiting.

1: Hoofdwissel, ingang van de aansluiting.

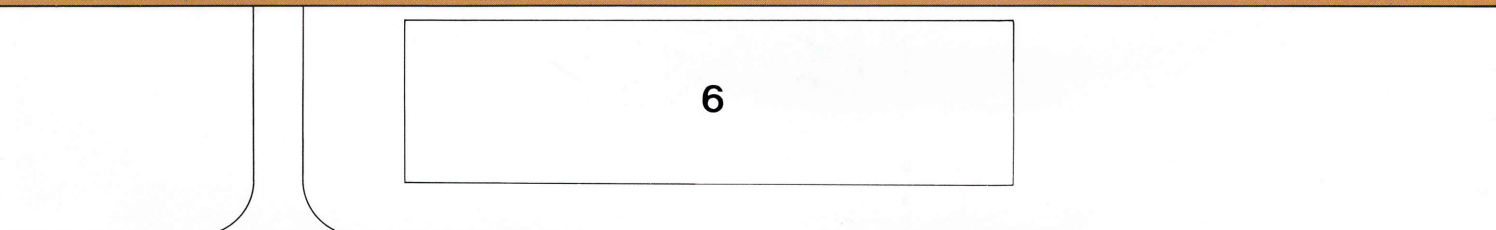
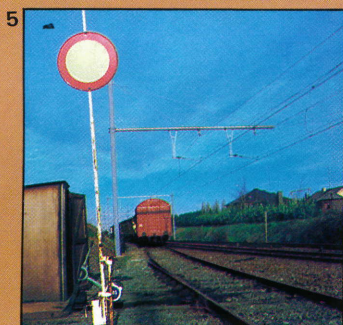
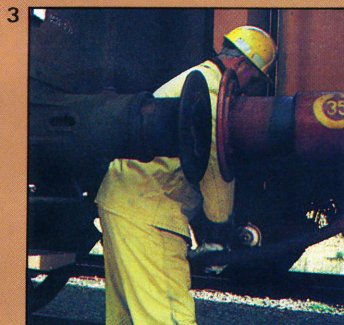
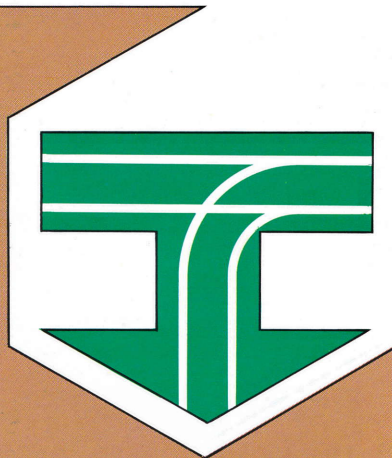
2: De eerste 18 meter spoor gelegd door de NMBS.

3: Ter beschikking stellen van de wagens op het aansluitspoor.

4-5: Rangeermanoeuvres bij de ingang van de aansluiting.

6: Parallelle aansluiting op de spoorlijn.

DE PARTICULIERE SPOORAANSLUITING



DE PARTICULIERE SPOORAANSLUITING



1



1: Stuitklamp, beter gekend als "hond", geplaatst aan de ingang van het aansluitspoor, om het onvoorziën in- en uitrijden van wagens op het hoofdspoor te beletten.

2: Remschoen, gebruikt bij het rangeren.



2

Waar u te wenden?

- **op lokaal vlak**
 - de Eerste Ingenieur Directie Baan van de groep (Antwerpen, Brussel, Gent of Hasselt) op wiens gebied het bedrijf gelegen is.
- **op nationaal vlak**
 - Directie Baan, dienst 36
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2361 (zaken in het Nederlands), toestel 2362 (zaken in het Frans).
 - de klant kan ook terecht bij de dienst "Raadgeving aan de cliëntele inzake goederen" van de Directie Exploitatie, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel.
Tel. 02/523 80 80, toestel 2143.
Deze dienst zal de mogelijkheid tot aansluiting onderzoeken in functie van het terrein, de exploitatie, het aantal en het type te laten of te lossen wagens, de tractie binnen het bedrijf.



BRUCARGO NMBS

in het nieuwe vrachtcomplex
van de nationale luchthaven.

B

De NMBS beschikt er momenteel over een volledig ingerichte dienst voor stukgoedverkeer.

- Internationale postcolli vliegtuig "aankomst".
- Internationale postcolli vliegtuig "vertrek".
- Aanneming van alle stukgoezendingen (ijlgoed, expres, postcolli) zowel in binnenverkeer als in internationaal verkeer.
- Aflevering van zendingen geadresseerd "Brucargo kantoorliggend".
- In- en uitklaring (douaneformaliteiten) voor voornoemde zendingen.



1

- 1: Administratief gebouw.
- 2: De weg goed aangeduid.
- 3: De NMBS-opslagplaats.



2



3



4

NMBS BRUCARGO

WAAR

- In het administratief gebouw BRUCARGO te Zaventem, tweede verdieping, bureaus 7203 tot 7216, telefoon 02/218.60.50

toestellen 4333 (invoer).
4272 (uitvoer)

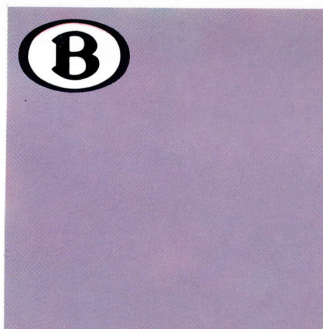
Administratieve verrichtingen vooral in verband met internationale postcolli.

- In het magazijn, met B gemerkt naast het administratief gebouw. Aanneming en bevrachting van de zendingen evenals de betaling van de transportkosten. Voor de cliëntele met een lopende rekening bij de NMBS worden deze kosten door middel van de gebruikelijke tiendaagse faktuur aangerekend.

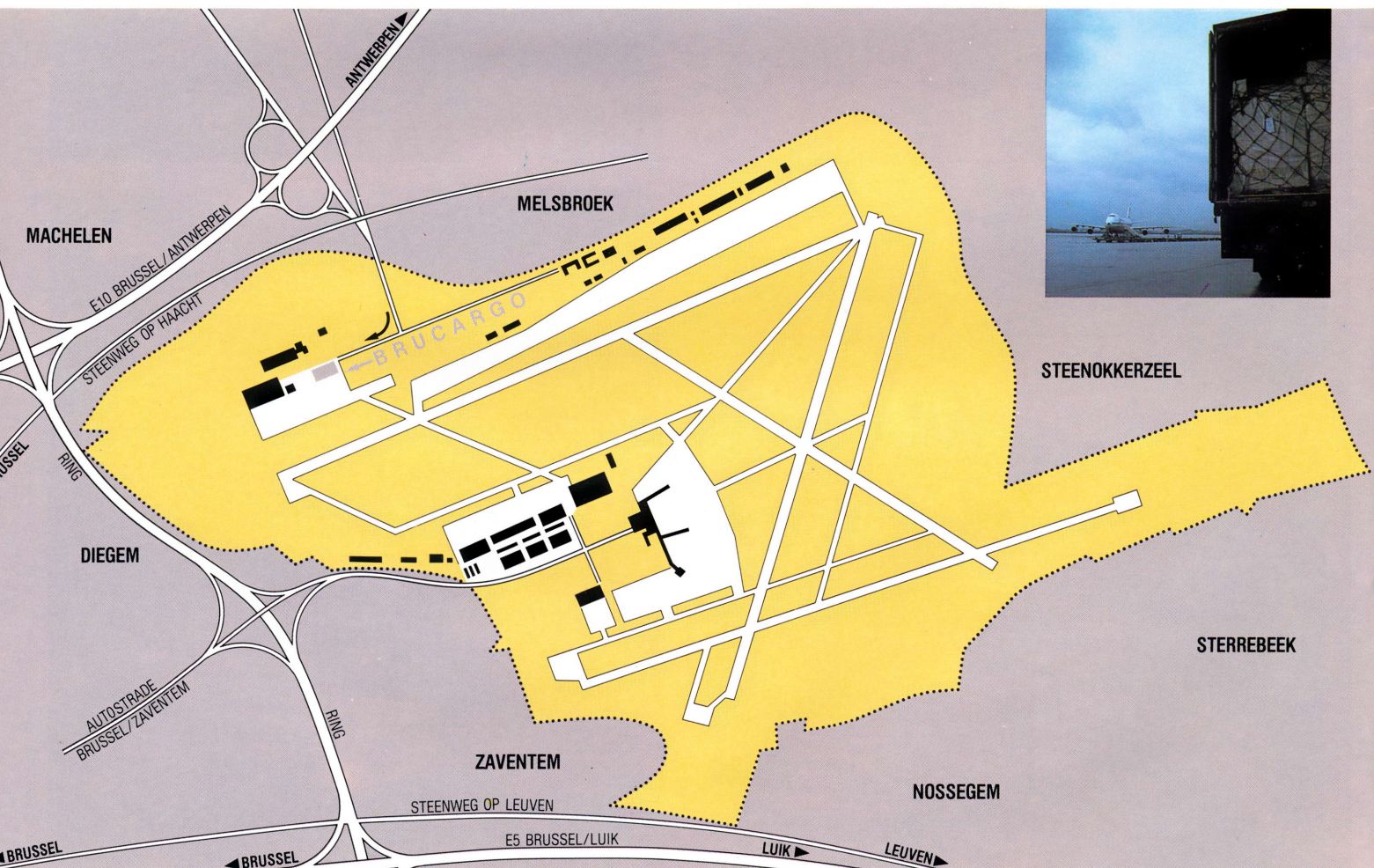
De meest aangewezen toegangsweg tot het BRUCARGO-complex is de E10 (Brussel-Antwerpen) die u bereikt via de grote ring rond Brussel. Het volstaat de bewegwijzering te volgen.

OPENINGSUREN

Van maandag tot vrijdag, tussen 8 uur en 16 uur 30.



De NMBS-opslagplaats, 3 poorten in de gemeenschappelijke hall.



NMBS-COLLI OP BRUCARGO



Na de berichtgeving in de pers is nagenoeg iedereen op de hoogte over de installatie van de luchtvrachtdienst in een volledig nieuw complex op de nationale luchthaven van Zaventem. Dit complex dat BRUCARGO gedoopt werd, herbergt diverse vervoermaatschappijen.

De NMBS, de grootste vervoeronderneming van het land, kon hierbij niet afzijdig blijven. Het is duidelijk dat zij een belangrijke rol te spelen heeft bij het aan- en afvoeren van vrachten die per vliegtuig worden getransporteerd.

In de gemeenschappelijke zone van Brucargo waar de diverse administratieve formaliteiten worden vervuld, werd dan ook een "NMBS-COLLI"-dienst ondergebracht, die zich van deze taken kan kwijten. De bedoeling is een polyvalente dienst voor-

handen te hebben in de nabijheid van de internationale luchthaven.

De dienst omvat het overgavekantoor voor internationale postcolli - vliegtuig bij vertrek en aankomst, dat volledig naar Zaventem werd overgeheveld, een douaneagentschap, een afleveringsdienst voor zendingen verstuurd als "Brucargo kantoorliggend". Natuurlijk kan deze dienst eveneens stukgoezendingen behandelen in binnenverkeer, die in Zaventem afgegeven of verstuurd worden.

Het douaneagentschap is bevoegd voor de in- en uitklaring van internationale postcolli, de vertolting van zendingen vervoerd per spoor voor of na het luchttransport of die met een "transit" document moeten worden doorverzonden en tenslotte de vertolting bij uitvoer van "spoorzendingen" en internationale postcolli die ter plaatse aangenomen worden voor expeditie naar het buitenland.

Het aanvaarden en afleveren van colli gebeurt in het magazijn naast het administratief bureau. Het is eveneens daar dat de transportkosten door de klant dienen betaald, behalve wanneer deze beschikt over een lopende rekening. In dat geval worden de bevrachtingskosten overgedragen op zijn gebruikelijke tiendaagse faktuur. De nieuwe dienst zal worden opgenomen in het deel V van de goederentarieven onder de benaming BRUCARGO, met Brussel als bevrachtingspunt.

De praktische inlichtingen (waar, wanneer, hoe) vindt u terug op de twee voorgaande pagina's. U kan ze gemakkelijk uit dit tijdschrift losmaken zodat u ze bestendig bij de hand kunt hebben.



Nieuwe dagtreinverbindingen BELGIË - ZWITSERLAND

nu 3 moderne sneltreinen
's morgens, 's middags, 's namiddags
in beide richtingen



- Modern Corail- en Eurofimmaterieel
- 1^e en 2^e klas zonder toeslag.
- Restauratierijtuig en/of minibar in elke trein.



Groot-Brittannië
2 uur sneller

Jetfoiltoeslag slechts 350F
*per traject op het normale trein-boat-trein tarief

trein **JETFOIL** trein

NAAR GROOT-BRITTANNIË PER JETFOIL: 2 UUR SNELLER



JETFOILDIENT OOSTENDE-DOVER-LONDEN Van 31 mei 1981 tot 22 mei 1982

Herkomst	Treinnummer	Oostende		Dover (Western docks)		Londen Victoria
		A	V	A	V	A
Antwerpen Brussel	1756 805	7.58	6.50 (a) 8.40 (c)	7.30 (a) 9.20 (c-d)	8.04 (a) 9.50 (c-d)	9.40 (a-b) 11.17 (c-d-e)
Bazel Tauern Express Salzburg Roosendaal Keulen (V. 7.05)	298 218 1218 1759 (h) 320	9.04 9.29 9.41 10.58 11.14	11.50 (f)	12.30 (d-f)	13.04 (d-f)	14.36 (d-f-g)
Keulen (Saphir) (V. 9.06) Roosendaal Villach Aken (zomer)/Brussel (winter)	IC 148/428 1761 1212 810	12.43 12.58 13.03 13.14	13.50 (c)	14.30 (c-d)	15.04 (c-d)	16.36 (c-d-i)
Wenen-Oostende Express Keulen (V. 11.12) Roosendaal Brussel	224 312 1764 813	13.55 15.14 15.58 16.14	16.40 (j)	17.20 (j)	18.04 (j)	19.36 (j-k)
Roosendaal Keulen (V 15.08)	1767 (h) 322	18.58 19.18	19.45 (c)	20.25 (c-d)	21.04 (c-d)	22.36 (c-d-l)

In ons vorige nummer hebben we het reeds aangekondigd; vanaf 31 mei 1981 organiseert de RMT een supersnelle oversteek Oostende - Dover per jetfoil in amper 1 uur en 40 minuten.

De jetfoil of draagvleugelboot is een snel en geruisloos vervoermiddel dat een 20-tal jaar geleden ontworpen is door de vliegtuigbouwer "Boeing Marine Systems". Sedertdien heeft het voertuig - vaartuig - een gestage evolutie doorgemaakt gebaseerd op de technologie van het straalvliegtuig. De jetfoil kan beschouwd worden als een combinatie van vliegtuig en schip. Hij heeft onder de waterlijn computergestuurde stalen draagvleugels die verbonden zijn met de aluminium romp. De voorstuwing gebeurt door twee gasturbines van elk 3700 PK die twee waterstralen aandrijven.

De jetfoil geeft aansluiting op rechtstreekse treinen te Oostende en in Dover. Hieronder de dienstregeling voor de oversteek naar Groot-Brittannië.

a elke dag van 31 juli tot 31 augustus

b de zondag, A: 9.48

c niet op 25 december 1981

d 1 uur later van 27 september tot 24 oktober 1981

e op zondag tijdens de zomerperiode,

A: 11.36

op zaterdag tijdens de winterperiode,

A: 11.36

op zondag tijdens de winterperiode,

A: 12.36

f elke dag van 31 juli 1981 tot 15 januari 1982

(behalve op 25 december 1981) en vanaf 1 maart 1982.

g op zondag tijdens de zomerperiode,

A: 14.48

op zaterdag tijdens de winterperiode,

A: 14.48

op zondag tijdens de winterperiode,

A: 15.48

h niet op 25 december 1981, op 1 januari en 12 april 1982 tussen Roosendaal en Antwerpen

i op zondag tijdens de zomerperiode,

A: 16.48

op zaterdag tijdens de winterperiode,

A: 16.48

op zondag tijdens de winterperiode,

A: 17.48

j elke dag van 31 juli tot 21 september 1981.

k op zondag, A: 19.48

l op zondag tijdens de zomerperiode,

A: 22.48

op zaterdag tijdens de winterperiode,

A: 22.48

op zondag tijdens de winterperiode,

A: 23.48

NIEUWE INTERNATIONALE VRACHTBRIEF



De spoorwegnetten hebben in onderling overleg besloten om op 1 september e.k. de internationale vrachtbrief een nieuw uitzicht te geven. Wat belangrijk is: er wordt niet geraakt aan de in te vullen gegevens, enkel de blad-schikking wordt aangepast.

Bij het ter perse gaan hebben wij in extremis een model van deze nieuwe vrachtbrief op de kop kunnen tikken. Wij wilden de publicatie ervan niet onthouden aan onze lezers die zelf hun transportdocumenten laten drukken.

Toch wel enkele bemerkingsen:

1. de Belgische vrachtbrief is

nog niet van de pers, vandaar de reproductie van een drietalige Zwitserse versie: Frans, Duits en Italiaans;

2. deze drietalige versie wordt bijlage Ia van het PIM (internationale vrachtvoorschriften);

3. dit model is afgedrukt ten titel van inlichting en met de bedoeling de aandacht van onze lezers te vestigen op de te voorziene wijzigingen.

Bijkomende inlichtingen zullen u graag worden verstrekt van de Handelsdirectie van de NMBS, Bureau 61-33, sectie 65

Frankrijkstraat, 85

1070 BRUSSEL

Tel. 523 80 80, toestel 2694

Het gebruik van deze nieuwe internationale vrachtbrief wordt van toepassing na 31 augustus. Er wordt evenwel een overgangperiode toegestaan ten einde de afzenders toe te laten de voorraad oude documenten op te gebruiken. Deze periode verloopt uiterlijk op 1 maart 1982. Vanaf deze datum mogen enkel nog de nieuwe documenten de zending begeleiden.

CIM Timbre de contrôle Kontrollstempel Bollo di controllo Petite vitesse - Frachtgut - Piccola velocità Transport international par chemins de fer Internationale Eisenbahn- beförderung Trasporto internazionale per ferrovia		Lettre de voiture Frachtbrief Lettera di vettura										43 Autorisation de chargement - Verladebewilligung Autorizzazione di carico No												
10 Expéditeur (nom, adresse) - Absender (Name, Adresse) - Mittente (nome, indirizzo) 11										12 Déclaration - Erklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 8, 12, 15, etc.) 13 Référence expéditeur - Absender-Referenz - Riferimento mittente No					14 Destinataire (nom, adresse, pays) - Empfänger (Name, Adresse, Land) - Destinatario (nome, indirizzo, paese) 15					16 Agres-Conteneurs - Lademittel-Container - Attrezzi-Casse mobili 17 Catégorie - 17 Marque et No - 16 Art - Specie - 17 Merkmal und Nr. - Sigla e no				
21 Informations pour le destinataire Vermerke für den Empfänger Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 §11)										18 Engins échangeables - Austauschgeräte - Attrezzi scambiabili 19 Wagens - Wagen - Carri No 20 Tare - Espegewicht - Tara kg 21					22 Prescription d'affranchissement - Frankaturvorschrift - Indicazione d'affrancazione (voir note-vedi Art. 17 §2) <input type="checkbox"/> 1. Franco de port - Franko Fracht - Franco di porto - - jusqu'à - bis - fino a - <input type="checkbox"/> 2. Franco de tous frais - Franko aller Kosten - Franco di tutte le spese <input type="checkbox"/> 3. Franco pour (somme déterminée) - Franko für (bestimmter Betrag) - Franco per (somma determinata)									
23 Tarifs et itinéraires demandés Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti										24 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria 25					26 Itinéraires - Leitungswege - Itinerari 27									
27 Wagon complet Wagenladung Carro completo 1 <input type="checkbox"/> Detail Stückgut Piccole partite 2 <input type="checkbox"/> 28 Chargé par: - Verladen durch: - Caricato da: Expéditeur Absender 1 <input type="checkbox"/> Mittente Chemin de fer Eisenbahn 2 <input type="checkbox"/> Ferrovia 29 Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung Interesse alla ricezione Membre Währung 51 <input type="checkbox"/> Valuta										25 Marques (le cas échéant) / Nombre / Nature de l'emballage / Désignation de la marchandise - Zeichen (gegebenenfalls) / Anzahl / Art der Verpackung / Bezeichnung des Gutes - Marche (se del caso) / Quantità / Genere dell'imballaggio / Designazione della merce 26 Poids - Gewicht - Peso kg 27					28 Merchandises Waren - Merce									
32 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura										30 Débours - Barvorschuss - Spese anticipate Monnaie Währung 52 <input type="checkbox"/> Valuta 31 Remboursement - Nachnahme - Assegno Monnaie Währung 53 <input type="checkbox"/> Valuta					32 Cours 33 Kurs 34									
1 Port de la gare expéditrice - Fracht vom Versandbahnhof - Porto della stazione mittente - pour - bis - a		54		55 Tarif appliqué 56		57		58		59 Prix par unité 60		60 Poids tassé kg 61		61 Franco - Franko 62		62 Di - Überw. - Ass. 63								
63 Code Cifre		64 km Monnaie Währung Valuta 70		65 Frais Gebühren Spese 71		66 Cours 72		67		68		69 Cours 73		74		74								
2 Port - Fracht - Porto - de - von - da pour - bis - a		54		55 Ammontare tariffi 56		57		58		59 Frachtsatz 60		60 Frachtfl. Gewicht kg 61		61 Franco - Franko 62		62 Di - Überw. - Ass. 63								
63 Code Cifre		64 km Monnaie Währung Valuta 70		65 Frais Gebühren Spese 71		66 Cours 72		67		68		69 Cours 73		74		74								
3 Port - Fracht - Porto - de - von - da pour - bis - a		54		55 Tariffi applicati 56		57		58		59 Prezzo per unità 60		60 Pesi tassati kg 61		61 Franco - Franko 62		62 Di - Überw. - Ass. 63								
63 Code Cifre		64 km Monnaie Währung Valuta 70		65 Frais Gebühren Spese 71		66 Cours 72		67		68		69 Cours 73		74		74								
76 Avis d'encasement Nachnahmebegleichschein Avviso d'incasso assegno No		Voir au verso Rückseite beschriften Vedi a tergo		76 Bulletin d'affranchissement Frankaturrechnung Bollettino d'affrancazione oui - ja - sì <input type="checkbox"/>		77		77		Montant général Gesamtbetrag Importo generale ou A reporter oder Zu übertragen o Da riportare		78		78		78								
79 Timbre à date de la gare expéditrice - Tagesstempel des Versandbahnhofes - Bollo a data della stazione mittente		80 Timbre à date de la gare destinataire - Tagesstempel des Bestimmungsbahnhofes - Bollo a data della stazione destinataria		81 Timbre de pesage - Wiegestempel Bollo di pesatura		82		82		82		82		82		82								
82 Pays - Land - Paese Gare - Bahnhof - Stazione No		83		83		83		83		83		83		83		83								
84 Date d'expédition (jour-mois) Versanddatum (Tag-Monat) Data di spedizione (giorno-mese)		85		85		85		85		85		85		85		85								
86		86		86		86		86		86		86		86		86								

ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEFORIGINAL
 ORIGINALE DELLA LETTERA DI VETTURA

1

Désignation des monnaies et numéros de code - Währungsbezeichnungen und Code-Nummern - Indicazione della valute e cifre

DA (DZD) 92 Dinar algérien Algerischer Dinar Dinaro algerino	Esc (PTE) 94 Escudo portugais Portugiesischer Escudo Scudo portugese	Fr S (CHF) 85 Franc suisse Schweizer Franken Franco svizzero	Leva (BGL) 52 Leva bulgare Bulgarische Lew Leva bulgara	Oes (ATS) 81 Schilling autrichien Österreichischer Schilling Sellino austriaco
DH (MAD) 93 Dirham marocain Marokkanischer Dirham Dirham marocchino	FF (FRF) 87 Franc français Französischer Franken Franco francese	Ft (HUF) 55 Forint hongrois Ungarischer Forint Florino ungherese	Lit (ITL) 83 Lire italienne Italienische Lire Lira italiana	Pta (ESP) 71 Peseta espagnole Spanische Peseta Peseta spagnola
Din (YUD) 72 Dinar yougoslave Jugoslawischer Dinar Dinaro Jugoslavo	Fl (NLG) 84 Florin néerlandais Holländischer Gulden Florino olandese	ID (IQD) 99 Dinar iraquien Irakischer Dinar Dinaro iracheno	L. Lib. (LBP) 98 Livre libanaise Libanesisches Pfund Lira libanese	Rbl (SUR) 20 Rouble soviétique Sowjetischer Rubel Rublo sovietico
D Kr (DKK) 86 Couronne danoise Dänische Krone Corona danese	FM (FIM) 10 Mark finlandais Finnische Mark Marco finlandese	Ir. £ (IEP) 80 Livre irlandaise Irisches Pfund Lira irlandese	L.Syr. (SYP) 97 Livre syrienne Syrisches Pfund Lira siriana	Rl (IRR) 96 Rial iranien Iranischer Rial Rial iranico
DM (DEM) 80 Mark allemand Deutsche Mark Marco tedesco	Fr B (BEF) 98 Franc belge Belgischer Franken Franco belga	Kcs (CSK) 54 Couronne tchécoslovaque Tschechoslowakische Krone Corona cecoslovacca	Ltg (TRL) 76 Livre turque Türkisches Pfund Lira turca	S Kr (SEK) 74 Couronne suédoise Schwedische Krone Corona svedese
Dr (GRD) 73 Drachme grecque Griechische Drachme Dracma greca	Fr lux (LUF) 82 Franc luxembourgeois Luxemburgischer Franken Franco lussemburghese	£ (GBP) 70 Livre anglaise Englisches Pfund Sterlina inglese	M (DDM) 50 Mark de la République démocratique allemande Mark der Deutschen Demokratischen Republik Marco della Repubblica democratica tedesca	Zl (PLZ) 51 Zloty polonais Polnischer Zloty Zloty polacco
Dt (TND) 91 Dinar tunisien Tunesischer Dinar Dinaro tunisino	Fr or (OFL) 01 Franc or Goldfranken Franco oro	Lei (ROL) 53 Lei roumain Rumänische Lei Leu romeno	N Kr (NOK) 76 Couronne norvégienne Norwegische Krone Corona norvegese	\$ (USD) 02 Dollar USA USA-Dollar Dollaro USA

Sections de taxation (suite) Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung) Sezioni di tassazione (continuazione)				Montant - Betrag - Tassa perçu au départ bei der Abfertigung erhoben pagata alla partenza		FRANCO-FRANCO Monnaie du tarif Tarifwährung Valuta di tariffa		PORT DU ÜBERWEISUNG - PORTO ASSEGNATO Monnaie d'encaissement Erhebungswährung Valuta d'incasso											
4	Port - Fracht - Porto - de - von - da	54	55 Tarif appliqué	56	57	58	59 Prix par unité	60 Poids taxé kg	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cours		
	pour - bis - a																		
53	Code	54 km	55	56	57	58	59	60 Cours	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cours		
	Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	71	72	73	74												
5	Port - Fracht - Porto - de - von - da	54	55 Tarif appliqué	56	57	58	59 Frachttarif	60 Frachtgewicht kg	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cours		
	pour - bis - a																		
53	Code	54 km	55	56	57	58	59	60 Kurs	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cours		
	Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	71	72	73	74												
6	Port - Fracht - Porto - de - von - da	54	55 Tarif applicato	56	57	58	59 Prezzo per unità	60 Peso tassato kg	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cambio		
	pour - bis - a																		
53	Code	54 km	55	56	57	58	59	60 Cambio	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cambio		
	Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	71	72	73	74												
7	Port - Fracht - Porto - de - von - da	54	55 Tarif appliqué	56	57	58	59 Prix par unité	60 Poids taxé kg	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cours		
	pour - bis - a																		
53	Code	54 km	55	56	57	58	59	60 Cours	61	62	63	64	65	66	67	68	69 Cours		
	Cifre	Monnaie Währung Valuta	70	71	72	73	74												
8	Indications de service - Dienstliche Vermerke - Indicazioni di servizio							85	Report du recto Übertrag von Vorderseite Riporto del retto		86			87	Report des feuilles supplémentaires Übertrag von Ergänzungsblättern Riporto dei fogli supplementari		88		
	Somme payée par l'expéditeur Frankatur des Absenders Somma pagata dal mittente							89			90			91	Montant général Gesamtbetrag Importo generale		92		
	Partie du port payé Devon verwendete Frankatur Quota del porto pagato							93			94			95	Reliquat Restbetrag Differenza		96		
	Reliquat disponible Restbetrag Differenza							93			94			95	Somme à percevoir du destinataire Vom Empfänger zu erhebender Betrag Somma da pagare dal destinatario		97		



INTER RAIL OP HET VAKANTIESALON.

Naar jaarlijkse gewoonte was de NMBS opnieuw present met een stand op het Vakantiesalon in maart laatstleden. Het Salon stond dit jaar in het teken van het jeugdtoerisme en de NMBS liet dan ook niet na haar Inter Rail-formule in de kijker te brengen. Een formule die de kans biedt aan alle jongelui beneden de 26 jaar, voor de prijs van 6.260 F een maand vrij te sporen in 20 Europese landen en Marokko.



B-TOURRAIL

"B" dat betekent duidelijk België. De "Rail" of het spoor is onafscheidelijk verbonden met de trein. "Tour" is het reis-element. Het is zo klaar als een klontje, als we de drie elementen combineren bekomen we een voordelige reisformule per trein in ons eigen landje: B-Tourrail (lees beeturrail). Het is wel opletten geblazen om niet te verwarren met de bestaande formules voor het buitenland: Benelux Tourrail, Railtour, Inter Rail, enz.

B-Tourrail is een toeristisch abonnement. Je kunt het vrij gebruiken op alle NMBS-lijnen zonder kilometerbeperking. Volgens de gekozen formule stap je bin-

nen in om het even welk station, je neemt om het even welke trein en je spoort naar om het even welke bestemming.

B-Tourrail biedt de keuze uit twee formules: een geldigheidsduur van 5 of 8 dagen: met B-Tourrail 8/16 kunt u gedurende 8 dagen vrij sporen binnen en periode van 16 opeenvolgende dagen, met de 5/16 formule is de "vrije" periode beperkt tot 5 dagen.

De 16-daagse periode, geldend voor beide formules, laat je eventueel toe om tijdens 3 opeenvolgende weekends een uitstap te plannen.

In de prijzen vastgesteld op 1.1.1981 zijn de eventuele supplementen voor het gebruik van bepaalde sneltreinen (zoals TEE) niet begrepen.

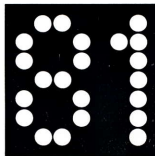
	2e klasse	1e klasse
B-Tourrail 8/16		
volwassene	1.390 F	2.090 F
junior	1.050 F	1.570 F
kind	700 F	1.050 F

	2e klasse	1e klasse
B-Tourrail 5/16		
volwassene	1.050 F	1.580 F
junior	790 F	1.190 F
kind	530 F	790 F

Het begrip "kind" omvat de leeftijden van 6 tot 11 jaar; het begrip "junior" de leeftijden van 12 tot 25 jaar.

B-Tourrail is te koop van 4 april tot 30 september 1981 en tijdens de Kerstvakantie (van 15 tot 31 december).

Alle stations verkopen het abonnement zonder formaliteiten.



AANBEVELINGEN VOOR HET GEBRUIK VAN WEERVAST STAAL IN DE BOUW

Het Belgisch-Luxemburgs Staalvoorlichtingscentrum (CBLIA) publiceert een tweetalige brochure (Frans-Nederlands) over "Weervast staal - aanbevelingen voor het gebruik in de bouwsector". Deze brochure legt er de nadruk op dat weervast staal volgens specifieke gebruiksregels moet aangepakt worden. Alhoewel reeds heel vroeg richtlijnen werden gedefinieerd voor de opvatting van de bouw en de uitvoering van het materiaal werden ze soms niet nauw genoeg opgevolgd. De oorzaken van wanorde en beschadiging werden systematisch geanalyseerd. Zo was men in staat een reeks informatie te bevestigen of aan te vullen en voorzorgsmaatregelen vast te leggen, die de weg naar een korrekt gebruik van dit materiaal openen.

Om de vaststellingen van de pratici en van de voorgestelde gebruiksregels te bekrachtigen, geeft de brochure vooraf enkele grondbeginselen over het gedrag van weervast staal onder atmosferische corrosie. Experimentele gegevens werden op dit gebied door het Centrum voor Research in Metallurgie samengebracht door onderzoek in Belgische en Westeuropese proefstations.

Met deze brochure wordt beoogd bij te dragen tot een objectieve informatie voor een betere kennis van deze staalvormen en voor de beheersing van de problemen door hun gebruik gesteld.

Om nadere inlichtingen, zich wenden tot het Belgisch-Luxemburgs Staalvoorlichtingscentrum, Montoyerstraat, 47 te 1040 Brussel (tel. 513 38 20, ext. 356). De brochure is verkrijgbaar bij CBLIA, Montoyerstraat, 47 te 1040 Brussel. Kostentbijdrage: Fr. 150 + 6% BTW. P.C.R. nr. 000-0034017-67.



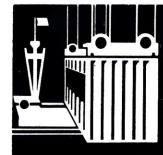
DE HEER LAUBER VERTEGENWOORDIGT DE ZWITSERSE SPOORWEGEN TE BRUSSEL

Tot 28 februari II. vertegenwoordigde de heer Léon Cugny de Zwitserse spoorwegen (CFF) bij de Belgische goederenklieñtele. Op 1 maart werd hij teruggeroepen naar Bazel om er de leiding waar te nemen van de dienst verkoopspromotie bij de maatschappij Interfrigo. In de 12 jaar die hij in ons midden verbleef slaagde de heer Cugny erin lonende en vruchtbare contacten af te sluiten met Belgische expediteurs die steeds een goede herinnering aan deze sympathieke figuur zullen bewaren.

De heer GEORGES LAUBER die sinds 1977 adjunct was bij de Zwitserse vertegenwoordiging neemt nu het roer in handen.

Zijn loopbaan bij de CFF heeft hem kris-kras door Europa gebracht: het goederenstation te Zürich, de handelsvertegenwoordigingen te Parijs, te Milaan en nu te Brussel. Maar de heer Lauber heeft ook te Bern gewerkt bij de handelsdirectie van de CFF. Daar zorgde hij voor de betrekkingen met de private spoorwegondernemingen in zijn land en had hij eveneens de kans zich te bekwalen in de internationale trafieken. Hij heeft trouwens deelgenomen aan het opmaken van verschillende internationale tarieven. Zijn ervaring inzake exploitatieproblemen en commerciële vraagstukken staat borg voor een deskundige leiding van de CFF-

vertegenwoordiging te Brussel en voor een bekwame opvang van de Belgische klanten die handelen met Zwitserland.



INTERCONTAINER IN 1980

In 1980 heeft Intercontainer voor het eerst de kaap van 800.000 TEU-eenheden overschreden: juist geteld 811.560 eenheden van 20' werden verspoord.

Spijts de economische recessie lag het geboekte resultaat in 1980 6,6% hoger dan in het recordjaar 1979. De haventrafiek behoudt de eerste plaats qua transportvolume met 60,2% van het totale marktaandeel. In deze sector is een trafiekstijging genoteerd van 3,9%, het volume liep op tot 488.892 TEU. Het grootste stijgingspercentage, 14,9%, komt op rekening van het continentale vervoer: 254.538 TEU, of 31,4% van de totale trafiek.

Indien we de driemaandelijke Intercontainerstatistieken van 1980 onder de loep nemen stellen we duidelijk vast dat de evolutie beïnvloed wordt door de terugloop op de voornaamste transportmarkten, maritieme en continentale. Het feit dat de ontwikkeling van het maritiem verkeer vanaf het tweede trimester 1980 terugliep terwijl de continentale trafiek steeds toenam tot de herfst is eveneens kenmerkend. In de maritieme sector is het verkeer van beladen containers toegenomen met 9,7%, terwijl het vervoer van ledige in dezelfde sector gedaald is met 8,5%. In de continentale sector is er een gelijkaardige evolutie, zowel bij de beladen als bij de ledige containers.

Voor deze continentale sector waren de bereikte resultaten in de volgende landen duidelijk beter dan het gemiddelde: Oostenrijk (+30), Spanje (+27), Zweden (+24), Oost-Duitsland (+24), Zwitserland (+18), Frankrijk (+15), Nederland (+13) en Joegoslavië (+10).

Treinvakantie bij hoog en laag



Reizen RAILTOUR & FTS-FRANTOUR

