

SPOORNIEUWS

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

7

81

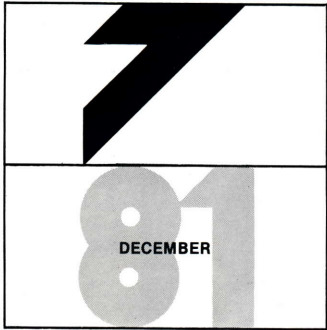
DECEMBER

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

Brussel X

G.P.P./10/209





INHOUD



CONTAINER

- Railtrans, tiende verjaardag: 3-6
- Belgische spoorwegterminals en wagens: 7-8



UITRUSTING

- Behandelingstoestellen en -voertuigen: 9-14



ACTUEEL

- Oscar en Grote Prijzen van de verpakking: 15-16
- De hit-parade van de energie: 19
- Heropleving van het staal: 19



ONDERNEMING

- De steenkool blijft oprukken: 8



B-NIEUWS

- Publiker: 17-18
- British Rail: 19



TARIEF

- Een rechtstreeks tarief België-Duitsland: 8



TOERISME

- Autoslaaptrein: de rustige snelweg: 19
- Restauratie in de TEE's: 18

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande taritaire 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
Railtrans: 4-5
ASEA: 10-13
Cockerill: 11
Ateliers de Jambes: 14
Publiker: 17-18
G. Lambert & Cie: 14
NMBS
Tekeningen ASEA: 12-13.

Als het ogenblik daar is om eindejaarswensen aan te bieden, is ook het uur gekomen om de balans op te maken van het voorbije jaar en terzelfder tijd een inventaris van de verwachtingen die wij in het nieuwe stellen.

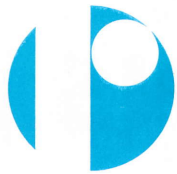
Zelden zal een balans zo ontgoochelend zijn geweest als deze van 1981. Elke dag hebben de media ons met massa's onrustwekkende en teleurstellende berichten overstelpt. Voor mijn Maatschappij, voor de ondernemingen, voor de actieve bevolking en voor de ganse gemeenschap was de toestand vrij somber.

Mij komt het voor dat de balans 1981 nog pijnlijker is aangevoeld geworden door de conjunctie van twee verschijnselen die zo algemeen waren, dat men van werkelijke maatschappijverschijnselen kan spreken: enerzijds een zekere berusting ten aanzien van de economische crisis en anderzijds de steriele twisten bedoeld om de verantwoordelijkheid voor en de gevolgen van die crisis op andermans rug te schuiven. Hoeveel energie is niet verspild om deze houding tot elke prijs te verschonen?

Mijn wensen voor 1982 zijn dan ook dat wij allen doelbewust de dialoog zouden aanwenden, genoeg verbeelding aan de dag leggen om tegemoet te komen aan andermans noden - in economisch vakjargon zou men spreken van marktstudie - en de vrijheid zowel als de noodzakelijkheid verbonden aan onze verantwoordelijkheden, volkomen zouden beleven.

Voor het welzijn van éénieder, van de ondernemingen, van het geheel van de actieve bevolking en van alle medeburgers, durf ik hopen dat 1982 het jaar zal zijn van de morele heropstanding die, in weerwil van de druk van de economische crisis, moet bijdragen om de maatschappijcrisis te overwinnen en hechte samenwerking in de plaats te stellen van confrontatie.

F. DE HAECK,
Handelsdirecteur.



RAILTRANS n.v.

In de huidige tijd wordt op economisch vlak meer de nadruk gelegd op rationalisatie. Dit is beslist ook waar voor de vervoers-economie, wil ze in een land als België, dat een draaischijf is van internationale handel en vervoer, haar taak ten volle kunnen vervullen.

Bij de start van de georganiseerde containertransporten was het derhalve logisch dat vanuit de haven- en vervoerssector aandacht werd besteed aan de organisatie van een samenwerking die nodig

was om het transport van containers over geheel Europa, inzonderheid per spoor, rationeel te organiseren.

Samenwerking betekent immers grotere volumes en bijgevolg ook betere vervoersvoorwaarden. In deze geest werd in 1971 de N.V. Railtrans opgericht ten behoeve van alle bedrijven uit de Belgische vervoerssector die belangstelling voor het containervervoer per spoor hadden. De nadruk werd vooral gelegd op intense samenwerking en volledige neutraliteit. De formule kende van meet af aan succes, vermits met een 50-tal firma's kon gestart worden. Sindsdien is het aantal participanten stelselmatig aangegroeid, zodat reeds de toetreding van het honderdste bedrijf kon gemeld worden.

De organisatie is daarbij uitgegroeid tot een eersterangsoverdrachtgever van Intercontainer, de internationale vennootschap waarvan 23 Europese spoorwegmaatschappijen deel uitmaken.

Ik mag dan ook stellen dat Railtrans door zijn specifieke opdracht een begrip is geworden in de Belgische vervoerssector.

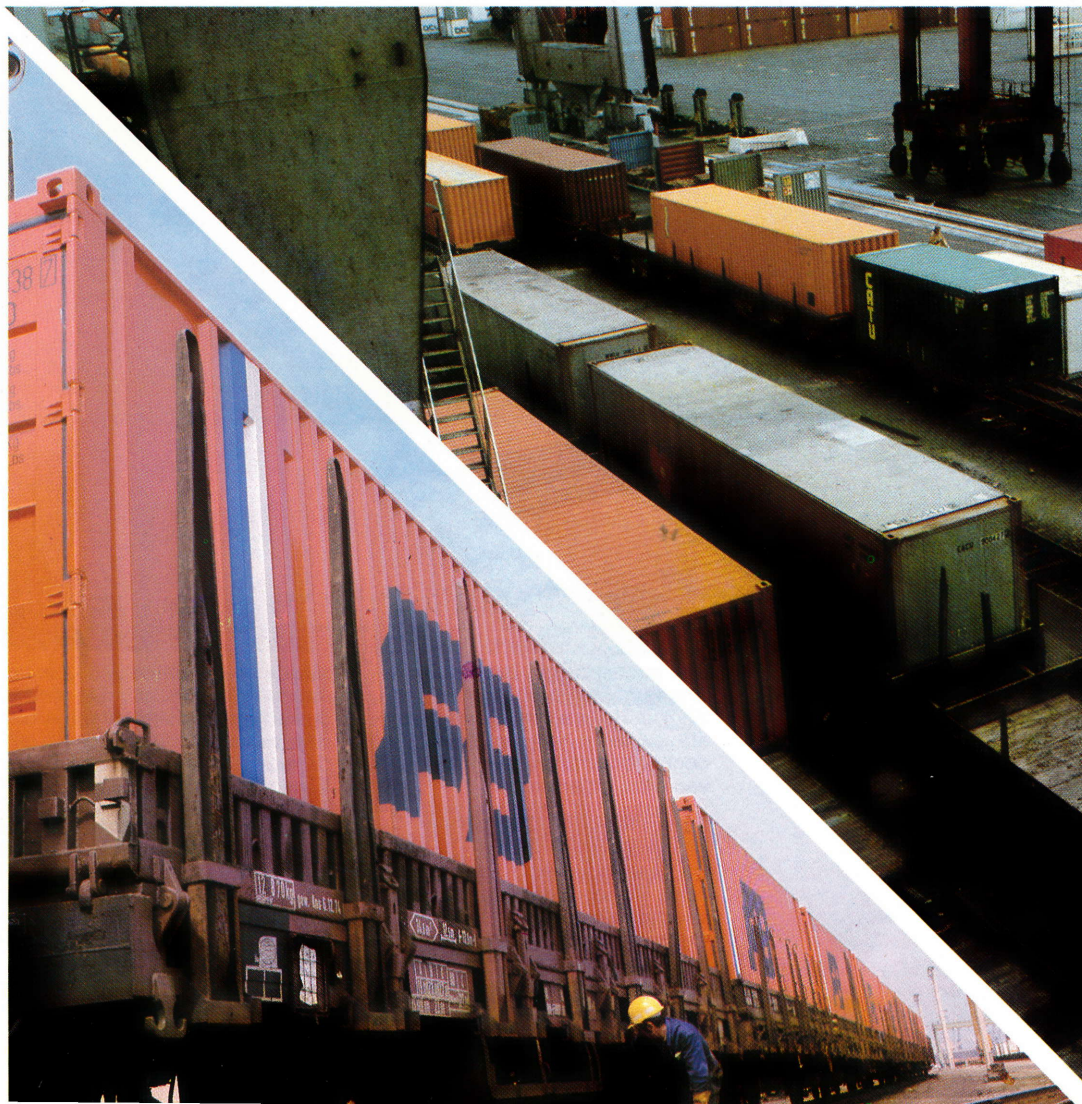
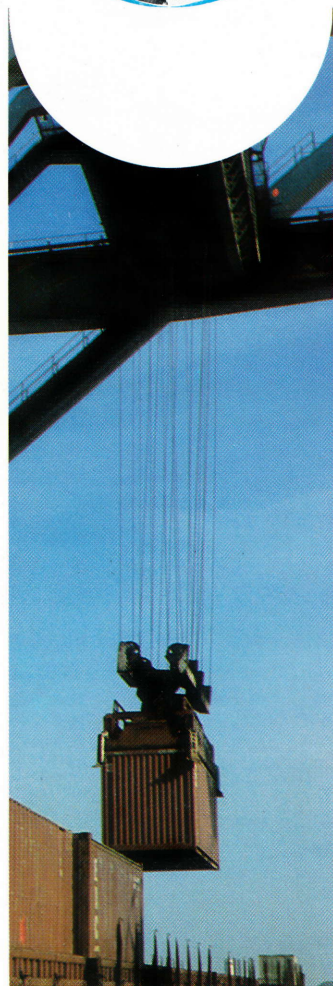
We mogen ons echter niet blind staren op de reeds bereikte resultaten. Verdere uitbouw is noodzakelijk.

Daarbij moet vooral aandacht besteed worden aan de specifieke verlangens van de verschillende aangesloten leden: expediteurs, rederijen, non-vessel operators, baanvervoerders, enz.

De snel evoluerende technologische ontwikkeling in de vervoerssector zal zich ongetwijfeld ook in de tachtiger jaren verder doorzetten. Deze evolutie dient op de voet gevolgd.

Als dienstverlenende instelling die in nauwe samenwerking met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bestendig bijdraagt tot de verbetering van de vervoersvoorwaarden, zorgt Railtrans ervoor dat handel en nijverheid worden gediend. Het is derhalve van het grootste belang dat deze sectoren worden ingelicht over de door Railtrans geboden mogelijkheden.

*A. DE LAET
Voorzitter van
de Raad van Beheer
N.V. Railtrans*





RAILTRANS n.v.

Op 1 januari viert Railtrans zijn 10de verjaardag. Om wat meer te vernemen over deze maatschappij gingen wij haar directeur, Mr. De Roep, opzoeken en praatte met hem over heden en verleden maar ook over de toekomst.

Wat was het doel bij de oprichting?

Bij haar oprichting op 1 januari 1972 heeft de N.V. Railtrans de optie genomen om iedereen die zich in wezen met containervervoer bezig houdt (expediteurs, rederijen, transporteurs, lijnagenten e.d...) te groeperen, om met dat samengevoegde potentieel bij de spoorweginstanties bepaalde commerciële voordelen te verkrijgen ten gunste van de Belgische vervoersector.

Railtrans is een Naamloze Venootschap. Enkel de aangesloten leden zijn aandeelhouder. Zij hebben recht op één aandeel.

Er waren 51 stichtende leden, nu zijn we met het dubbele aantal, 102. Zij die zich achteraf bij onze organisatie aansloten, deden dit omdat ze inzagen dat Railtrans effectief iets te bieden had.

Wij zijn gevestigd te Antwerpen, op de Interferry-terminal, maar werken nationaal. De meerderheid van onze leden bevindt zich inderdaad in de metropool, maar

spoorwegen bepaalde voordelen konden bekomen worden die voor onze havens interessant waren. Wij stelden daar tegenover de samenbundeling der krachten, grote containerhoeveelheden bij elkaar brengen om regelmatig volledige treinen te kunnen vormen. Dat was het opzet.

De idee vond onmiddellijk weerklank bij de NMBS die hierin een mogelijkheid zag om dat enorme potentieel via een tussenpersoon, Railtrans, in handen te krijgen.

Is de taak van Railtrans goed omlijnd?

Jawel. Wat de spoorwegexploitatie betreft, komt onze organisatie niet tussenbeide. De tractie is in handen van de spoorwegmaatschappijen. Dat is duidelijk. Voor het vormen van containertreinen gaan wij te rade bij de spoorwegen of bij de specialist terzake, de N.V. Intercontainer die hier is vertegenwoordigd door INTERFERRY. Met Interferry hebben wij uitstekende relaties die wij nog

ner, wat impliceert dat we klant zijn van Interferry.

We situeren ons bij de 3 à 4 belangrijkste Intercontainer-klanten en daar zijn wij toch fier op. Een juiste plaatsbepaling is moeilijk, wij staan dicht bij de top.

Europees beschouwd hebben we een omzet van 6 à 7% van de totale omzet van Intercontainer. Dat is niet niks. In dat internationale steekt ± 15% trafiek die België niet aandoet. Dit is verkeer dat over buitenlandse netten loopt, bv. Rotterdam-Milaan of München-Livorno. Dat komt omdat sommige leden ook trafiek ontwikkelen met vrachten afkomstig van schepen die aanmeren in vreemde havens en toch van onze diensten willen gebruik maken. De NMBS heeft hier dus niet direct baat bij, maar het is een niet te verwaarlozen cijfer in onze internationale activiteit. 85% van de internationale trafieken vertrekt uit of komt aan in België.

Daarnaast is er ook een belang-



ook in Zeebrugge, Brussel, Luik, Charleroi en Athus zijn we actief. Wij kunnen stellen dat het grootste gedeelte van de Belgische containerverladers deel uitmaakt van onze organisatie.

Waar lag de rechtstreekse aanleiding voor de oprichting?

Dat was in zekere zin een noodzaak. Er heerste een al te grote versnippering onder de expediteurs en de oprichters (allemaal uit de privé-sector n.b.) stelden toen vast dat ten opzichte van de

steeds verder uitbreiden. Zonder Interferry kunnen wij niet verder op technisch vlak, dat wil ik onderstrepen. Samen leggen wij ondermeer regelmatige volledige treinen in van en naar Italië.

Daarbij speelt de commerciële taak van Railtrans een belangrijke rol. Vooral op tarifair vlak hebben wij iets te bieden.

Hoe is de verhouding Intercontainer/Interferry - Railtrans?

Railtrans is klant van Intercontai-

rijk binnenvoer van 5 à 600.000 voet per jaar, hoofdzakelijk tussen Zeebrugge en Antwerpen maar ook naar de terminals hier te lande verspreid.

Daarom verklaarde u dat Railtrans iets te bieden heeft op tarifair vlak?

Juiste tarieven en concrete voorbeelden kunnen we in het kader van dit interview natuurlijk niet op tafel gooien! Algemeen bieden we zeer goede prijzen in de belangrijkste Europese relaties

10 JAAR CONTAINERS PER SPOOR

ons basierend op de aangeboden hoeveelheid en onze "pro-spoor" ingesteldheid; dat geldt uiteraard enkel voor onze leden. Onze naam is Rail-trans.

Wij hebben uitstekende relaties met de NMBS, die dikwijls adviserend optreedt voor ons.

De vervoerder gaat steeds de verschillende vervoerwijzen onderling afwegen; het spoor, de baan, de waterweg, de feeder... en zal voor de meest economische, de goedkoopste of de snelste manier opteren. Dat is zijn zaak. In die concurrentiestrijd speelt Rail-trans een rechtstreekse rol waarbij meer komt kijken dan enkel een prijs naar voren schuiven. Wij hebben ook de know-how wat het spoorverkeer betreft, en deze preciese kennis kan de keuze van de verlader beïnvloeden.

Een aantal grote vervoersondernemingen - en dat was reeds vastgesteld bij onze oprichting - ervaren de contacten met de spoorweg niet zo nauw en intens. De relaties zijn meestal niet per-

soonlijk genoeg en zichzelf kennen de details van de tarifiering niet voldoende. Het is niet altijd gemakkelijk om zelf een exacte tariefberekening te maken. Dege-nen die er mee vertrouwd zijn, vind je niet bij bosjes.

Op dat vlak hebben wij een belangrijke taak te vervullen: de vervoerders tariefbewust maken wat het spoor betreft. Niet om hen te verplichten zo maar naar het

Wij hebben de containertrafiek tussen Zeebrugge en Antwerpen mede gestimuleerd evenals deze tussen de Belgische en Nederlandse havens. Op Zweden zijn er nu regelmatige treinen en Rail-trans bewerkt eveneens Spanje met bemoedigende resultaten. Dat alles hebben wij ontwikkeld op basis van de reeds geciteerde wagenprijzen. Ik onderstreef dat. Intercontainer streeft naar het



spoor te grijpen - dat kan je trouwens niet - maar om hen te doen inzien dat zij er werkelijk voordeel kunnen uithalen. Het transportmilieu wil een juiste prijs kennen. Wat wij mede uitgebouwd hebben met een bewuste tariefpolitiek - want Railtrans kan dat niet alleen - is bijvoorbeeld het containerverkeer op Italië. Vanuit Antwerpen en Bressoux hebben wij op basis van **wagenprijzen** regelmatige trafieken ontwikkeld op Noord-Italië, die in 1980 ongeveer 300.000 voet opleverden.

verkopen van containerprijzen. Railtrans tracht evenwel zoveel mogelijk de wagenprijzen te bedingen.

Bepaalde instanties in Europese spoorwegmiddens zweren bij de prijzen per containereenheid. Daartegenover stelt Railtrans het succes van zijn formule. Geef ons een wagen, wij dragen het risico van de volledige capaciteitsbenutting. Want als de spoorweg en Intercontainer dat risico moeten incalculeren dan bouwen ze



RAILTRANS n.v.

een veiligheidsmarge in en worden hun prijzen minder competitief. Daarom breek ik hier op basis van de loutere vaststelling een lans om wagenprijzen toe te passen voor al het containervervoer.

Railtrans huldigt een neutraliteitspolitiek?

Onze neutraliteit is de belangrijkste pion op het schaakbord. Wanneer wij onderhandelen over bepaalde trafieken zijn die gegevens vertrouwelijk. De neutraliteit versterkt onze geloofwaardigheid, het is de hoeksteen van Railtrans. Indien wij op dat punt zouden falen dan heeft Railtrans afgedaan. In dat verband wens ik aan te halen dat gelijkaardige initiatieven in Rotterdam en Hamburg over de neutraliteit gestruikelde zijn. Favoritisme is taboe! Vergeet niet dat alle vrachtbetalingen van de leden bij ons gecentraliseerd worden. Railtrans doet de afrekening met de spoorwegen of met Intercontainer en recupereert dan bij de leden.

Heeft Railtrans (het spoor) voor de container een kans t.o.v. de baan?

Zeker en vast. Het spoor staat het sterkst voor lange afstanden. In de kortere relaties kan door toepassing van wagenprijzen ook concurrentieel worden gewerkt.

De trafiek op Italië die wij hebben verworven geschiedde voorheen via de weg. Het volstaat niet om alleen een prijs op tafel te gooien. De vervoerder moet ook een pro-spoor-ingesteldheid aankweken. En dat is niet zo gemakkelijk. Iemand die vastgeankerd zit aan de weg naar het spoor brengen, vraagt tijd.

Eerlijkheidshalve wil ik er aan toevoegen dat we er nog niet toe gekomen zijn Duitsland succesvol te bewerken. De in spoorwagemilieu goed gekende "Hamburger Abkommen" van 1968/69 is de te nemen hindernis. Die overeenkomst bepaalt dat er pariteit bestaat tussen de Beneluxhavens op elke bestemming in Duitsland. Daar is commercieel bijna niks aan te doen. Dat betekent dat verlader X voor het vervoer van 1 container dezelfde prijs krijgt aangeboden als firma Y die een hele trein volzet. Deze prijzen zijn daarbij niet concurrentieel t.o.v. het baanvervoer. De DB kan dus makkelijk een eigen protectionistische tariefpolitiek aanhouden op zijn havens. Wij in België hebben het nadeel van de "Kleine Strecke".

Daarbij een vaststelling. Het aandeel van het spoor in het maritiem containervervoer bedraagt grosso modo 40%. Het gedeelte daarentegen dat in de Benelux-

havens op kaai gehesen wordt naar of van West-Duitsland bereikt amper 5%.

Daar gaat dus duidelijk iets fout. Toegegeven, het verkeer op de autowegen naar onze grote buur verloopt zeer vlot, maar dat verklaart niet alles. Een mogelijk alternatief is de terminal in Athus waarin Railtrans participeert en die wordt beschouwd als een vooruitgeschoven post van onze nationale havens.

De evolutie gaat er heel vlug, de terminal kent een groeiend succes.

Is de Belgische terminalinfrastructuur adequaat?

In België beheren vier verschillende instanties railterminals: de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats, Interferry, de particuliere sector en de N.M.B.S. Het impact van de NMBS op alle terminals is vrij groot. Een afstemming op elkaar zou zeker geen kwaad kunnen.

De bereidheid is m.i. aanwezig, de realisatie laat op zich wachten. Geografisch is de spreiding in België heel goed, iedere regio is bediend.

Hoe ziet Railtrans de toekomst?

Wij bestaan 10 jaar, de cijfers spreken klare taal omtrent onze resultaten. Railtrans mag daarbij niet blijven stilstaan. Er zou een nog nauwere samenwerking moeten komen met de verladers, wij dienen nog meer te luisteren naar hun noden. Dat zou moeten resulteren in de vorming van meer regelmatige treinen.

Ook met andere gecombineerde systemen van vervoer zal in de toekomst moeten samengewerkt worden. De container is van mari-

tieme oorsprong, Rail/Route is een typisch landvervoer. De twee systemen evolueren nu naast elkaar. Er zijn limietgevallen die noch bij het ene noch bij het andere systeem in te delen zijn. Hier moet gestreefd worden naar onderling overleg. Concurrentie in België is zeker uit den boze. Onderlinge afspraken op dat vlak voorkomen dat er stokken in de (spoorweg)wielen worden gestoken. Voor de container zelf - dus ook voor Railtrans - is de evolutie nog niet ten einde. Worldwide beschouwd stellen we vast dat pas tegen 1984/85 alle landen door containerschepen zullen worden aangelopen. Er zijn nog steeds derde wereldlanden die er van verstoten zijn.

Technologisch gezien breidt het containerpark bestendig uit: tankcontainers, flats, boxen met versterkte bodem... Of de container nog essentiële wijzigingen zal ondergaan blijft een open vraag. Er kan een nieuwe internationale eenheid bijkomen, maar dat zal toch niet voor morgen zijn, gezien de gehele infrastructuur op scheepvaartgebied gebaseerd is op een universele standaardnorm, de ISO-norm. Die norm is niet optimaal voor de Europese verlader, die liever met 2,50 m breed werkt omwille van de palettisering.

De DB heeft een zogenaamde binnencontainer op de markt gebracht met dergelijke breedte en er is eveneens een evolutie te verwachten van de laadbak naar die 2,50 m voor gepalettiseerde continentale trafieken.

Laat ons hopen dat we qua norm geen wildgroei tegemoet gaan op het continentaal verkeer. Heel recent is in Straatsburg de normalisatie van de laadbak besproken

en daar bleek dat de SNCF en de DB geen algehele overeenstemming konden bereiken.

Wat moet de Belgische verlader dan doen? In wat dient hij te investeren? Hij wordt geconfronteerd met diverse afmetingen. Hij wil een standaardnorm. Een algehele normalisatie is evenwel twijfelachtig. Wat echter niet weg te cijferen is zijn de miljoenen ISO-containers die over heel de wereld verspreid zijn. ISO blijft een vaste waarde.

Railtrans houdt zich ook bezig met conventioneel vervoer?

Wij zijn er in 1976/77 mee begonnen en de resultaten waren behoorlijk. De zaak is moeilijker van aanpak: gevarieerd goederenaanbod, bilateraal negociëren, er is geen bemiddelende organisatie zoals Intercontainer, ingewikkelde tarifiering, inzet van divers materieel e.d...

Wij hebben nu evenwel een zestal jaar ervaring in deze materie en die laat ons toe aan onze leden uitstekende diensten te bewijzen. Wij blijven echter het accent leggen op het vervoer van de container per spoor ten bate van onze leden.

... en (n.v.d.r.) van de spoorwegen!

EVOLUTIE VAN DE RAILTRANS CONTAINERTRAFIEKEN

Internationaal verkeer

Jaar	Uitgedrukt in aantal voet	Aantal eenheden
1972	282.830	9.970
1973	329.330	12.044
1974	524.390	18.719
1975	353.290	13.094
1976	613.470	22.116
1977	834.200	29.813
1978	1.005.430	35.041
1979	1.046.320	38.822
1980	1.023.740	38.318

Binnenverkeer

Jaar	Aantal wagens	Aantal voet
1976	4.391	219.550
1977	6.182	309.100
1978	9.566	478.300
1979	10.389	519.460
1980	11.628	581.400



DE BELGISCHE CONTAINERTERMINALS

Gelijklopend met de ontwikkeling van de container werden de voor behandeling noodzakelijke terminals gebouwd. Dat gebeurde natuurlijk eerst op de "cruciale"

punten Antwerpen en Zeebrugge. Daarna kwamen de industriële en commerciële centra in het hinterland aan de beurt.

ZEEBRUGGE

Zeebrugge beschikt over twee terminals geëxploiteerd door de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats.

De Shortsea Container Terminal (SCT), geopend in 1968, heeft twee portaalkranen, hefvermogen 30 ton, voor de overslag van trein op schip of omgekeerd, van de containers die dagelijks op de lijn Zeebrugge-Harwich vervoerd worden.

De Ocean Containerterminal Zeebrugge (OCZ) werkt op de intercontinentale trafiek sinds 1971. Drie portaalkranen, hefvermogen 45 ton, behandelen containerschepen afkomstig uit alle werelddelen.

BELGISCH-ENGELSE VENNOOTSCHAP DER FERRY-BOATS, n.v.

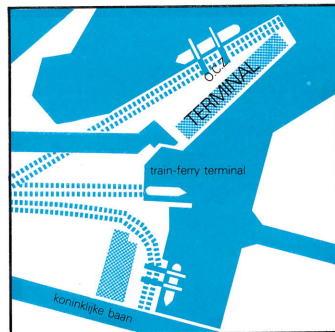
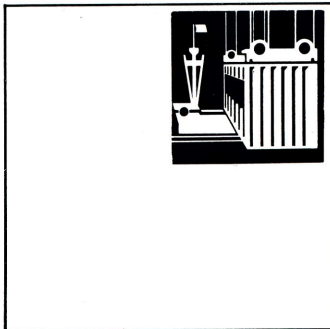
(maatschappelijke zetel)
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel. (02) 524 01 08 - Telex 23 584

OCEAN CONTAINER TERMINAL (OCZ)

New Yorklaan
8380 Zeebrugge
Tel. (050) 54 52 71 - Telex 19 277

SHORTSEA CONTAINER TERMINAL (SCT)

Loodswezenstraat
8380 Zeebrugge
Tel. (050) 54 52 11 - Telex 19 110

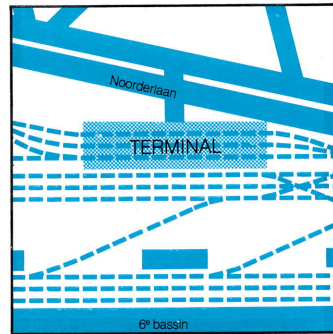


ANTWERPEN

Interferry, vertegenwoordiger in België van Intercontainer, exploiteert deze spoorwegterminal waar de eerste portaalkraan in 1968 in dienst genomen werd. Sindsdien is de terminal uitgebouwd tot één der best uitgeruste en snelst werkende van het Europese vasteland.

INTERFERRY n.v.

Zomerweg, 26
2030 Antwerpen
Tel. (031) 41 69 50 (centrale),
42 16 91 (directie),
42 16 92 (handeldienst)
Telex 32 529 en 33 613.

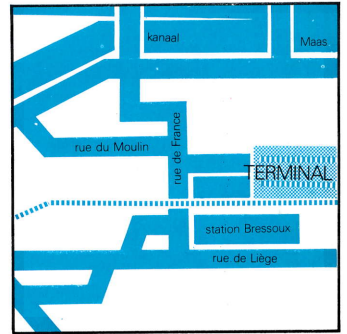


LUIK

De Luikse terminal, in 1972 in het station Bressoux in dienst genomen en beheerd door de NMBS, was de eerste in het Belgisch achterland. Hij zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen de Waalse industrie en de aanvoerhavens. De portaalkraan is met grippers uitgerust en kan dus rail-routevervoer behandelen.

GARE DE BRESSOUX

4000 Luik
Tel. (041) 52 01 30
Toestel 1185 (stationschef),
1450 (factagechef terminal)
Telex terminal 94 185.

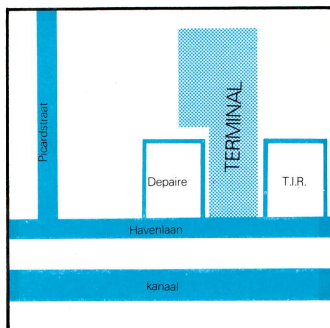


BRUSSEL

In 1976 werd het station Thurn en Taxis bedacht met een moderne behandelingsinstallatie voor containers en opleggers. Deze NMBS-terminal is ingeplant in het haven- en douanegebied, draaischijf van het nationaal en internationaal goederenverkeer.

STATION THURN EN TAXIS

Havenlaan 108
1020 Brussel
Tel. (02) 218 60 50
Toestel 1700 - 1701 (stationschef)
Telex 91 165.

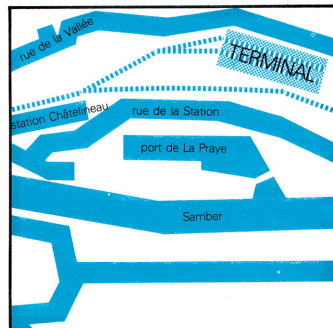


CHARLEROI

De NMBS ging op de ingeslagen weg verder en in 1975 werd een terminal uitgerust in het station Châtelineau. Ook hier is de portaalkraan omnivalent: containers en opleggers tot 35 ton kunnen er behandeld worden.

GARE DE CHATELÉNEAU - CHATELET

6070 Châtelineau
Tel. (071) 36 40 10
Toestel 6100 (stationschef),
6103 (bureauchef Châtelineau)
Telex:
aankomst factage 97 296 en 97 189,
vertrek factage 97 297 en 97 127.

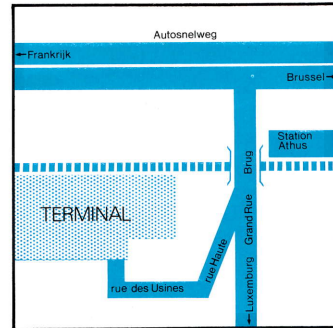


ATHUS

In 1980 werd een particuliere inlandterminal geopend te Athus. Die terminal kan beschouwd worden als een vooruitgeschoven post van onze nationale havens. Een mobiele Belottikraan kan makkelijk 200 containers per dag behandelen.

INLAND TERMINAL ATHUS

Rue des Usines 61
6790 Athus
Tel. (063) 37 62 96 of 37 62 97 of
37 62 98
Telex 42 319.

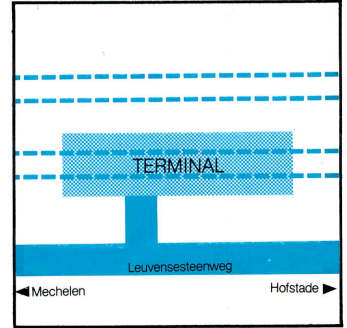


MUIZEN

Een andere privé-terminal is gesitueerd te Muizen. Hij wordt uitgerust door de maatschappij Welltransport-Ambrogio die wekelijks 4 à 5 volledige treinen behandelt voor Italië en eenzelfde aantal reourtrentreinen ontvangt. Met twee mobiele portaalkranen en 800 meter dubbel spoor is de maximale capaciteit nog niet bereikt.

n.v. WELLTRANSPORT

Leuvensesteenweg 99
2960 Muizen Mechelen
Tel. (015) 41 08 11 - Telex 25 841.





GESPECIALISEERDE WAGENS

Containers kunnen in principe op om het even welke platte wagen met zijschotten vervoerd worden. De spoorwegmaatschappijen hebben toch gespecialiseerde wagens laten bouwen, al dan niet uitgerust met schokdempers, die voorbehouden zijn voor het containervervoer maar die ook ingezet kunnen worden voor andere vervoeren.

De NMBS beschikt over twee

types: de Rggs en de Sgjs, beide uitgerust met laterale neerklapbare schotten die verdere vastzetting overbodig maken.

Aan elke kant van de wagens kunnen met acht neerklapbare rongen de lading beveiligen die boven de schotten uitsteekt.

De Sgjs heeft aan ieder uiteinde twee schokdempers die het verschuiven van de containers over de vloer beperken.

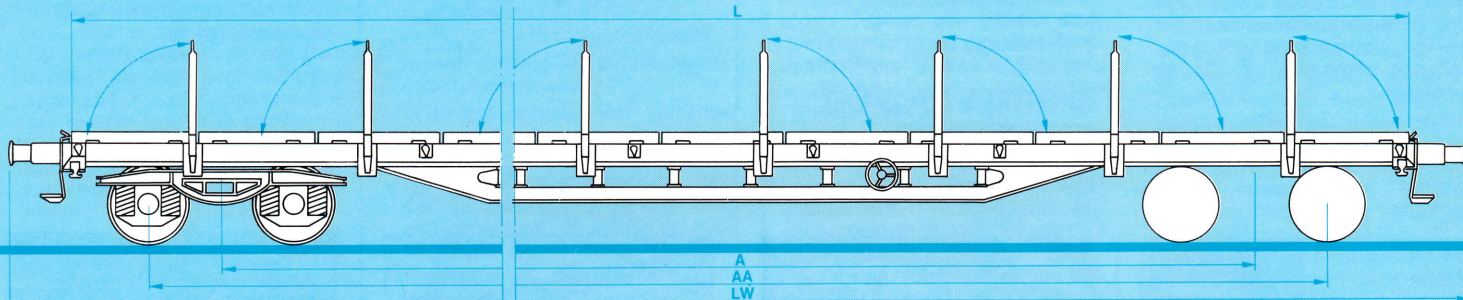
Enkele technische gegevens

Rggs
Nuttige lengte 18,440 m
Tarra 25 t.
Toegelaten lasten

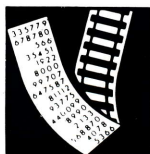
	A	B	C
	39	47	55
S	39	47	55

Sgjs
18,530 m
24 t.

	A	B	C
	40	48	56
S	40	48	56



KORTWEG



EEN RECHTSTREEKS TARIEF BELGIË - DUITSLAND

De internationale rechtstreekse tarieven, opgemaakt tussen buurnetten, hebben reeds hun deegelijkheid bewezen. De belangrijkste eigenschap - of één van de belangrijkste - is de aanpassing van het spoorwegaanbod aan de karakteristieken van de transportmarkt tussen twee landen. De spoorwegen blijven niet stilstaan bij hetgeen tot op heden reeds bereikt werd. De onderhandelingen worden onverdroten voortgezet om andere rechtstreekse tarieven op te maken.

Dat resulteerde onlangs in een akkoord tussen de Duitse en Belgische spoorwegen voor een rechtstreeks tariefstelsel vanaf 1 januari 1982.

Het spoorverkeer van niet-EGKS-goederen tussen beide landen bedraagt ongeveer 2,5 miljoen ton per jaar voor een potentieel dat op het tienvoudige wordt geraamd. Het grootste deel van de transporten spoort tegen bijzondere overeenkomsten. Het spoor kan hier dus nog één en ander verwezenlijken indien de Belgische en Duitse expediteurs aangesproken worden met een eenvoudig tariefstelsel en een concurrentieel prijsniveau. Het tarief stelt aantrekkelijker prijzen voor dan de loutere optelling van de respectievelijke binnentarieven. De prijstabellen geven rechtstreeks de vervoerprijs per ton voor het verkeer van eind tot eind.

De toepassing is verplicht voor het vervoer van alle niet-EGKS-goederen bij wagenlading via de grenspunten Montzen, Hergenrath en Raeren, tussen ieder Belgisch station en ieder station van de D.B.

Er zijn vier goederenklassen.

De bevrachting is functie van de totale afgelegde afstand, de aard van het goed (de vier klassen), de belading van de wagen (met inachtneming van een minimumgewicht dat verrekend wordt wanneer de lading het niet overschrijft) en het snelheidsregime.

Er is een prijsvermeerdering voor het vervoer van goederen met wagens op draaistellen en met kortgekoppelde wagens. Omgekeerd is er voor de particuliere wagens

een reductie en de ledige rit wordt bevracht op basis van een vaste prijs plus een veranderlijke kilometerprijs.

De vrachtprijzen en bijkomende vergoedingen worden in Duitse Mark en Belgische Frank uitgedrukt. Prijswijzigingen worden in principe slechts éénmaal per jaar doorgevoerd, bij voorkeur telkens op 1 januari. Het tarief voorziet ook nog in een prijsbarema voor de douaneformaliteiten verricht door de spoorwegen.

Het nieuw rechtstreeks tarief betekent een nieuwe kilometerpaal langsheen de spoorweg die meer en meer internationaal werkt, een spoorweg die aldus een betere positie inneemt in de transportmarkt.



DE STEENKOOL BLIJFT OPRUKKEN

In de loop van de eerste acht maanden van 1981 had de NMBS voor de elektrische centrales zowat 1.605.007 ton steenkool verspoord. In september zijn er zo'n 220.000 ton bijgekomen en 210.000 ton in oktober, dit ondanks diverse stilstanden van de productiegroepen voor nazicht en onderhoud.

Het totaal van de 10 maanden overschrijdt de 2 miljoen met 35.000 ton. De stijging, vergeleken met dezelfde periode van vorig jaar, bedraagt ongeveer 35%. Die resultaten zouden nog moeten verbeteren aangezien een groep van 125 MW in de centrale van Ruijn, die voorheen op lichte stookolie draaide, nu volledig op steenkool is overgeschakeld.

Sinds begin december zijn er drie volledige treinen per dag vereist om de groepen van die centrale (die samen 250 MW leveren) met steenkool te voeden.

BEHANDELINGSTOESTELLEN - BEHANDELINGSVOERTUIGEN



Ondernemingen die aangesloten zijn op het spoorwagennet en die zelf over een eigen spoorinfrastructuur beschikken ondervinden soms tractieproblemen. Hoe kan men een wagen of een stel - aangeboden op het aansluitingspoor door de NMBS - economisch en snel verplaatsen binnen de onderneming?

Een belangrijke vraag?

Bepaalde ondernemingen maken zich weinig zorgen om de kost te berekenen - zelfs niet benaderend - van de interne wagenbehandeling. Het resultaat van der-

gelijke politiek leidt dikwijls tot een grote verspilling door het inzetten van onaangepaste behandelingstoestellen of -voertuigen. De keuze van het toestel of voertuig is afhankelijk van plaatselijke factoren: de omvang van het interne spoorwagennet, het wagentype, de aard van de goederen, de frequentie van aan- of afvoer, technische imperatieven...

Bedenk dat er bijvoorbeeld 45 PK vereist is om een stel van 200 ton te verplaatsen over korte afstand tegen 20 km/h. Welnu, 10 PK volstaan om het stel te verplaatsen

tegen de snelheid van 5 km/h; dat is meestal voldoende op industriële spoorwagennetten rekening houdend met de korte afstanden.

Deze terminale steekkaart wil een overzicht geven - misschien is ze niet volledig - van de meest gebruikte behandelingstoestellen en -voertuigen op de Belgische markt.

DE LOCOPULSEUR

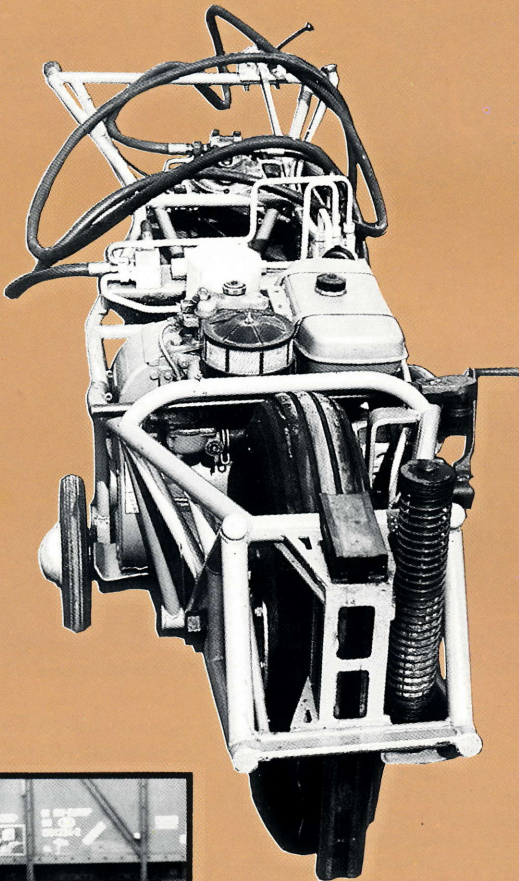
Dit toestel (Locopulseur PULSO), dat aangedreven wordt door een ontploffingsmotor van 12 PK, heeft een aandrijfwiel met geprofileerde rubberbekleding dat op de spoorstaafkop loopt.

Het ontwikkelt gelijktijdig de duwkracht op de wagen en de adhesie die op het spoor uitgeoefend wordt. Deze adhesie wordt verkregen doordat het gewicht van de wagen via de kopbalk gedeeltelijk wordt overgenomen door op de aangrijparmen een naar beneden gerichte kracht uit te oefenen. Aldus kan het 1.000 maal zijn eigen gewicht voortduwen.

De locopulseur is zeer handelbaar, gemakkelijk te bedienen en kan op elk terrein ingezet worden. Het is eveneens een geldig alternatief om een ander behandelingstoestel of -voertuig bij te staan of te vervangen (bv. bij herstelling).

Technische kenmerken

- snelheid: 2 tot 6 km per uur
- verbruik: 2 liter benzine of gas-oil per uur
- capaciteit: 160 - 200 ton op recht en horizontaal spoor.



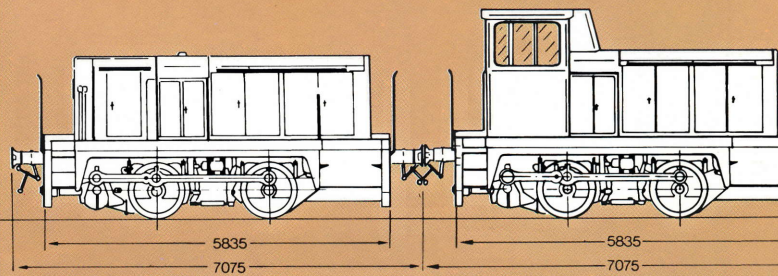
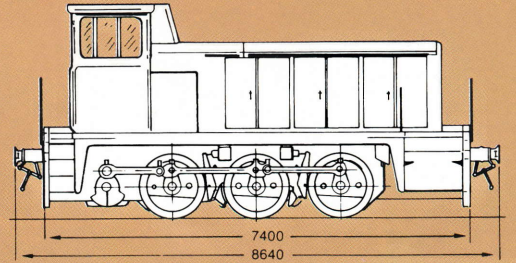
LOCOTRACTORS

Om behandelingen efficiënt aan te pakken op grote industriële spoorinfrastructuren waar menigvuldige bewegingen van zware lasten over relatief grote afstanden verricht worden, is de locotractor uitermate geschikt (Cockerill, ASEA, Vollert).

De locotractor wordt doorgaans aangedreven door een dieselmotor met overbrenging die mechanisch, electrisch of hydraulisch kan zijn.

Hij beantwoordt meestal aan volgende algemene kenmerken:

- grote trekkracht en permanent laag snelheidsregime;
- eenvoudige besturing (die ook telegeleid kan zijn);
- lage exploitatie- en onderhoudskosten;
- kleine radstand;
- mogelijkheid tot telegeleide besturing.



De n.v. Cockerill, brengt een gamma op de markt met hydraulische overbrenging en met een trekkracht van 225 tot 750 PK, met twee, drie of vier assen.

Het belang van de hydraulische overbrenging is bij de Cockerill-locotracors duidelijk: zij bepaalt autonoom, zonder tussenkomst van de bestuurder, de beste verhouding tussen de rotatiesnelheid van de motor en de snelheid van de wielen onafhankelijk van de kracht die de motor dient te leveren.

De overbrenging via stangen beperkt heel sterk het slippen van de wielen bij het optrekken en zorgt voor een maximale tractiekracht bij lage behandelingsnelheid.

De afstand tussen de wielstellen werd derwijze berekend dat de locotracors probleemloos doorheen een korte bochtstraal sporen.

Er is een electropneumatisch veiligheidssysteem ingebouwd om elk vals of voortijdig manoeuvre van de overbrengingsorganen uit te sluiten.



Locotractor (0-6-0) met 3 assen Cockerill.

Kracht van de motor: 185 à 368 kW (250 à 500 PK).

Last per as: 11 à 25 ton.

Minimum bochtstraal: 35 m.

Minimum aan te houden snelheid: 4,5 à 7 km/h.

Maximum snelheid: 30 km/h (60 km/h in optie).



Tractie-eenheid met 4 assen Cockerill (0-4-0/0-4-0).

Locotractor gekoppeld aan een gemotoriseerde tender.

Kracht van de motor: 368 à 735 kW (500 à 1.000 PK).

Last per as: 12 à 25 ton.

Minimum bochtstraal: 25 à 40 m.

Minimum aan te houden snelheid: 4,5 à 7 km/h.

Maximum snelheid: 30 km/h (60 km/h in optie).



Telegeleide locotractor Vollert.

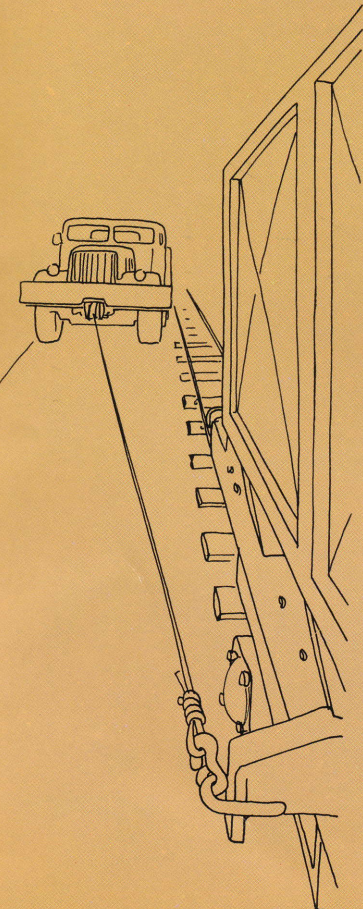
DE WEGTRACTOR OF VRACHTWAGEN MET KABEL

Dit systeem is heel eenvoudig. In de meeste gevallen beschikt ieder bedrijf over een wegtractor of vrachtwagen, een kabel volstaat om de wagens te verplaatsen.

Indien het voertuig in de as van het spoor rijdt, dient het voorzien te zijn van een kopbalk en trekhaak zoals op de spoorwagen. Als het voertuig naast het spoor rijdt, wordt de kabel aan de zijhaak van de wagen bevestigd. Het aantal te verslepen wagens is dan beperkt tot 6 twee-assige of 3 bogiewagens.

Het aanwenden van een eigen wegvoertuig is erg aantrekkelijk, men hoeft niet te investeren in gespecialiseerd tractiematerieel. Toch dient men rekening te houden met enkele beperkingen:

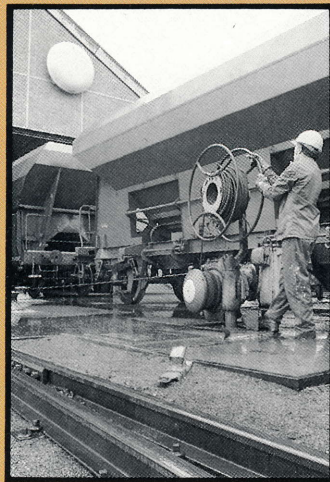
- bij het bruusk aanzetten kan de kabel doorbreken;
- moeilijk afremmen van de wagens;
- het terrein langs het spoor moet verhard zijn;
- beperkte tractiecapaciteit.



DE ELEKTRISCHE KAAPSTAND

Dit toestel bestaat uit een elektrisch aangedreven trommel waar een kabel is rondgedraaid. Een uiteinde van de kabel wordt bevestigd aan de trek- of zijhaak van de wagen; het andere uiteinde wordt door de operator gespannen gehouden. Wanneer met de zijhaak gewerkt wordt, is het aantal gelijktijdig te verslepen wagens beperkt tot 6 twee-assige wagens of 3 bogiewagens.

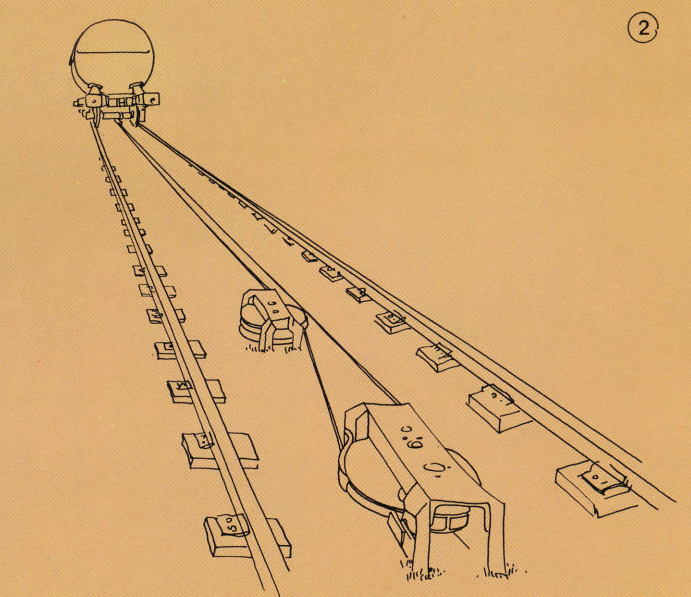
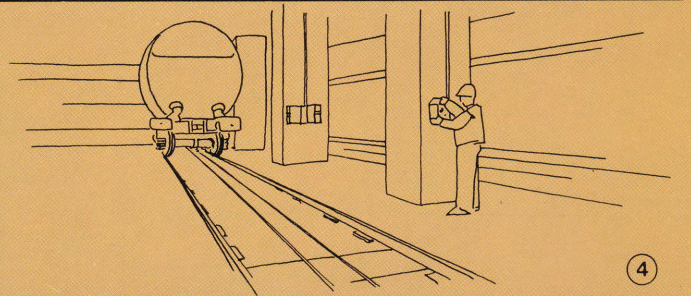
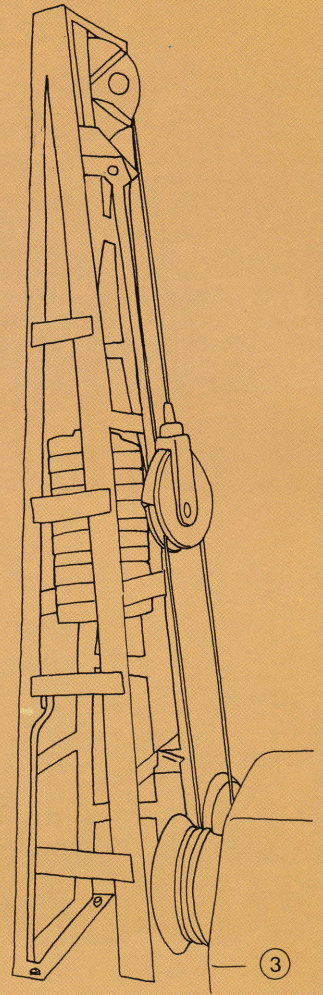
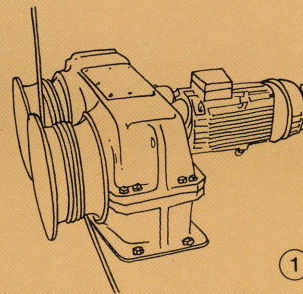
De elektrische kaapstand wordt aangewend voor heel korte wagenverplaatsingen.

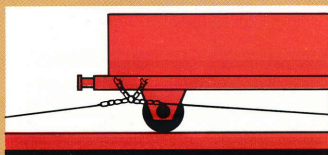


SLEEP- INRICHTINGEN

De SLEEPFUNCTIE, zowel bij half-automatische als bij automatische inrichting, wordt uitgeoefend door combinatie van vier elementen:

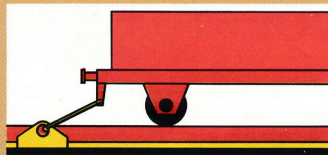
- een **elektrische kaapstand** met kabel zonder uiteinde en remsysteem (1);
- **omkeerschijven** aan het uiteinde van het af te leggen traject en bij elk keerpunt van de kabel (2);
- een **druksysteem** met tegengewicht dat aangrijpt tussen de draaischijven van de kaapstand om de aanhechting van de kabel op de schijven te vergroten (3);
- één of meerdere **telebestuurde posten** die vanop afstand permanent controle uitoefenen op het slepen (4).





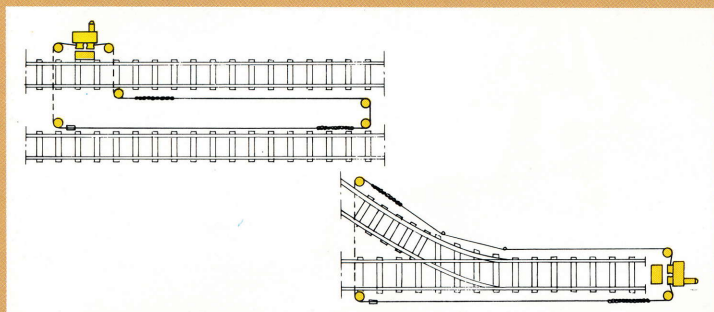
Half-automatische inrichting met laterale ketting.

De uiteinden van de sleepkabel zijn verbonden met een ketting die langsheen het spoor wordt getrokken. De dubbele vasthechtingsketting dient manueel aan de zijhaak van de wagen vastgehecht te worden. Het aanhechten en losmaken kan door één enkele persoon gebeuren.

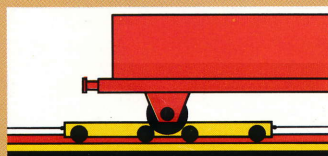


Half-automatische inrichting met lateraal wagentje.

De uiteinden van de sleepkabel zijn verbonden aan een smal wagentje dat naast het spoor in een afgedekte geul loopt. Aan het wagentje is een telescopische stang of een kabel vastgemaakt die manueel aan de wagen bevestigd wordt. Dergelijke afgedekte sleepinrichting wordt meestal om veiligheidsredenen aangewend binnen ateliers en hangaars.



Bij het lateraal slepen via de zijhaak van de wagens is het gelijktijdig verplaatsen beperkt tot 6 twee-assige wagens of 3 bogie-wagens.



Automatische inrichting met centraal wagentje.

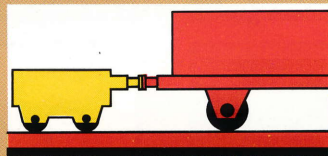
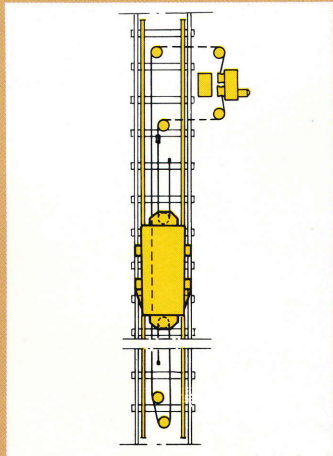
De beweging van de kabel zonder einde wordt overgebracht door een plat sleepwagentje voorzien van uitschuifbare assen waartussen een koppel wielen van de wagen gevat wordt. Het wagentje loopt op een hulpspoor tussen de hoofdsporen.

Alle operaties (vasthechten, losmaken, bewegen) worden vanop afstand bediend.

Dit systeem kan geïntegreerd worden in een volledig geautomatiseerd proces, het is uitermate geschikt voor het plaatsen van

wagens onder portaalkranen, laadtrechters en boven losbunkers of op weegbruggen.

Een dergelijke inrichting wordt gebruikt te Zeebrugge op de Ocean Containerterminal en op de Short Sea Containerterminal. De trekkracht op de kabel bedraagt er meerdere ton en is ruimschoots voldoende om, zelfs met sterke tegenwind, een stel van 12 met containers beladen wagens aan een snelheid van 0,4 m/sec voort te bewegen. Nauwkeurige plaatsing op een paar centimeter na in een minimum van tijd is mogelijk. De afstandsbediening geschiedt er door de kraandrijver vanuit de stuurhut.

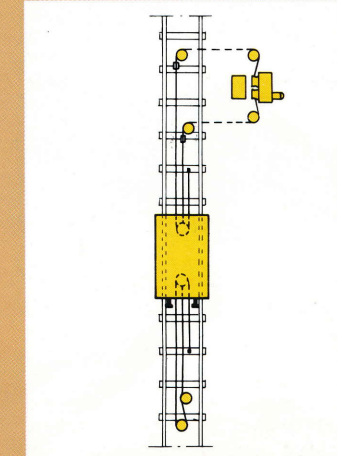
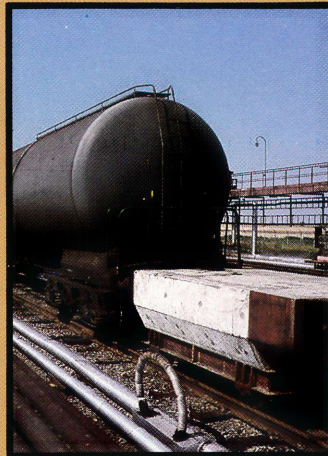


Automatische of half-automatische inrichting met centraal ballastvoertuig.

De kabel wordt vastgemaakt aan een twee-assig ballastvoertuig dat op het hoofdspoor loopt. Het kan automatisch of half-automatisch bediend worden.

Het ballastvoertuig kan de zwaarste treinen stoten en wordt steeds aangewend op een dood spoor.

Half-automatische en automatische sleepinrichtingen worden op de Belgische markt gebracht door o.a. de firma's ASEA - HIL-LAIRET, POHLIG en VOLLERT.



BEHANDELINGSVOERTUIGEN SPOOR - WEG

De behandelingsvoertuigen spoor - weg kunnen zowel op het spoor als op de weg rijden, dat spreekt voor zichzelf. De overgang van weg naar spoor of omgekeerd gebeurt in enkele seconden en wordt aanzienlijk vergemakkelijkt indien een bevoering tussen en naast het spoor is aangebracht op de overgangspunten.

Sommige voertuigen verhogen hun adhesie door een gedeelte

van het gewicht van de aangegrepen wagen over te nemen (Trackmobile, Unimog, MB-Trac), andere verzekeren hun adhesie door hun eigen gewicht (Unimog, MB-Trac).

Het koppelmecanisme van de Trackmobile wordt bediend door de voerder vanuit de stuurhut. Twee stalen armen glijden onder de kopbalk van de wagen.

De gedeeltelijke overname van het gewicht van de wagen gebeurt door een hydraulisch optil-

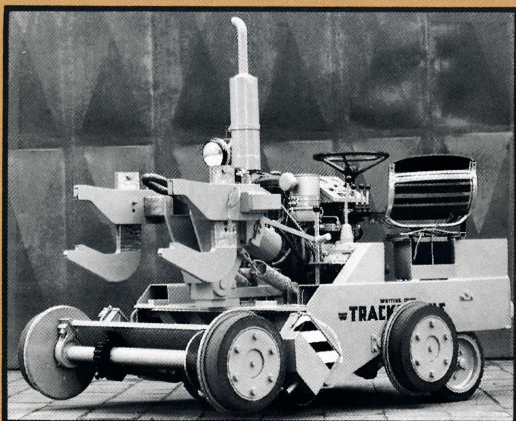
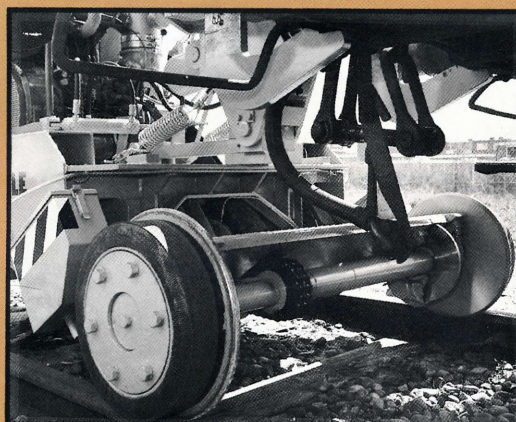
len van de wagenkast. Alle bewegingen worden hydraulisch bevoelen. De voerder hoeft zijn stuurhut nooit te verlaten wat een volledige veiligheid waarborgt.

Het voertuig is uitgerust met 8 wielen, 4 voor het spoor en 4 voor de weg.



11 TMC: tot 8 km/h op het spoor.

Grijparmen 1 TMC.



1 TMC: de kleinste uit de serie Trackmobile (2.600 kg), duwt tot 250 ton.

95 TMC: de grote broer uit de reeks Trackmobile, duwt en trekt tot 5.000 ton.



Onze deskundigen

Tractieproblemen op het particuliere spoorwegnet kunnen opgelost worden in samenspraak met

Directie Exploitatie NMBS

E 13.11

Tel. 02/523 80 80

Toestel 2143.

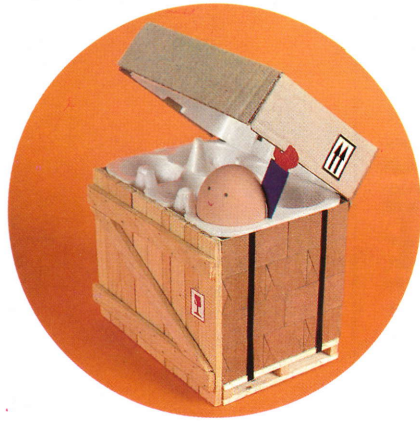


De Unimog.

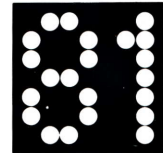
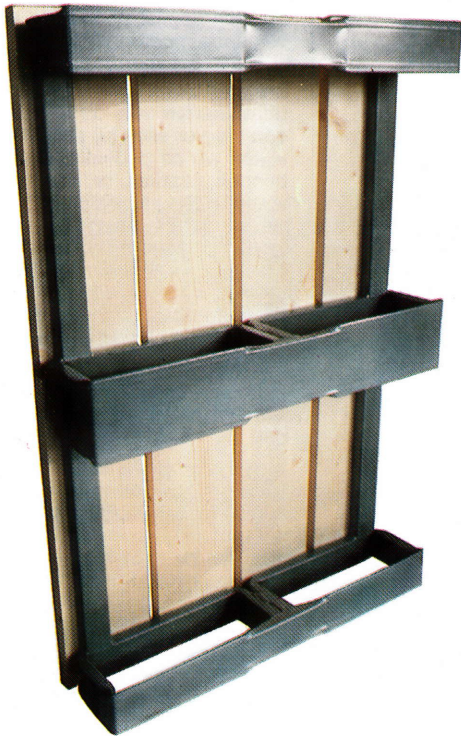
De "Unimog" en de MB-Trac zijn wegtractoren uitgerust met geariculeerde geleide wieljes die de voertuigen op het spoor houden. Beide voertuigen zijn polyvalent en kunnen ook voor andere doeleinden gebruikt worden. Een bijkomende luchtdrukuitrusting om de gesleepte wagens te remmen kan toegevoegd worden; in dat geval kunnen er meer wagens gesleept worden. De MB-Trac is geschikt voor ondernemingen met beperkte wagenbewegingen. De Unimog is krachtiger en is eventueel een geldig alternatief voor de locotractor.



De MB-Trac.



OSCAR EN GROTE PRIJZEN VAN DE VERPAKKING 1981



Dinsdag 24 november, Heizelpaleis 4. Opening van het Propacksalon waar tot zaterdag 28 november allerhande verpakkingsproblemen aan de orde van de dag waren.

Om 17 uur ontvingen het Belgisch Verpakkingsinstituut en de autoriteiten van de Internationale Jaarbeurs van Brussel de genodigden om het salon te bezoeken en om de "Oscar" en de grote prijzen van de verpakking 1981 voor te stellen. Ook het Ministerie van Economische Zaken is nauw bij dat initiatief betrokken. Tijdens de openingsplechtigheid stelde het B.V.I. aan de pers de tweede uitgave van zijn Verpakkingscatalogus voor.

Laat ons dit alles even van nabij bekijken.

"Oscar van de Verpakking 1981"

Deze "Oscar" werd toegekend aan de "Milpac"-zak van de N.V. DUMO PLASTICS uit Roeselare.

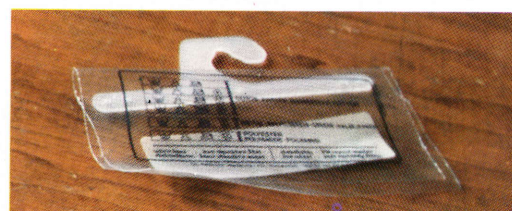
Het betreft een ventielzak van dubbelgevouwen polyethyleenfolie met 107 micrometer dikte en die voorzien is van zijvouwen en perforaties. Het ventiel is bijzonder goed dicht wanneer de zak plat ligt. De lassen zijn bijzonder goed uitgevoerd en het luchtventilatiesysteem is ingenieus ontworpen en sluit goed af na vulling.

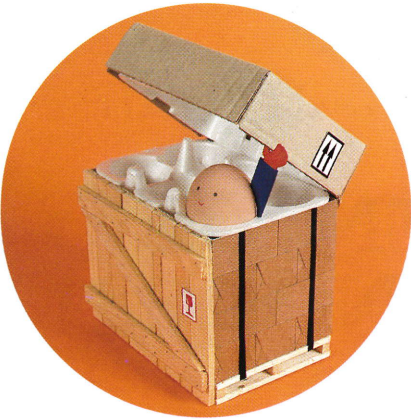
De zak voldoet aan de strenge vereisten voor het baan-, spoorweg-, zee- en luchtvervoer van gevaarlijke goederen in zakken van kunststoffolie.

"Grote Prijs van de Verpakking 1981". In de groep A - Transportverpakkingen.

Deze prijs werd toegekend aan de drum (pail) van 10 à 30 liter van de N.V. TMT uit Gent.

De acht meter hoog stapelbare drum heeft overal een plaatdikte van 0,6 mm en heeft een elektrisch gelaste langsaanad. De bodem is gefelst en stapelbaar. De romp is glad met twee versterkingsrillen.





In het gefelst deksel met beweegbaar handvat bevindt zich een opening voor het aanbrengen van een verzegelde sluiting (Flex-spout).

De drum kan geleverd worden met de binnenwand ruw of met gewone of speciale bekleding naargelang het te vervoeren produkt.

De drum mag aangewend worden voor het vervoer van gevaarlijke goederen van de klassen 3 en 8 van het ADR-RID waarvan de dichtheid 1,20 niet overschrijdt, en van goederen van de gevaarsgroepen II en III van de VN en van de IMCO waarvan de dichtheid kleiner is dan 1,20.

"Grote Prijs van de Verpakking 1981" in de groep B - Distributieverpakkingen.

De prijs werd toegekend aan de "perfogrip" van de N.V. MINI-GRIP uit Brussel.

De perfogrip bestaat uit een haak van 167 mm lengte en 2,5 mm dikte. Die haak bevat een staafje van 13 mm hoogte. Op dat staafje is een vel polypropyleen, veranderlijke grootte, van 75 microns dikte gelast. Het staafje is voorzien van 5 doorboringen waarin nylonraden ingesloten worden om het of de artikel(s) aan de "perfogrip" op te hangen. Dit nieuwe ophangstelsel kan door de fabricant machinaal of met de hand geplaatst worden.

Het is praktisch, efficiënt en economisch. Door zijn stevigheid en kleine omvang laat het toe plaats te winnen in de rekken. De lijn van de haak is eenvoudig, goed doordacht en vergemakkelijkt de ophanging van de artikelen.

Het betreft een innovatie die pas op de markt wordt gebracht.

"Grote Prijs van de Verpakking 1981" in de groep C - Verpakkingsmateriaal en toebehoren.

Deze grote prijs wordt verleend aan het gemengd metalen-houten laadbord dat door de N.V. MANEMPAL uit Drogenbos werd voorgesteld.

Deze gemengde pallet (ijzer/hout) met één laaddek is van het vierwags type. De nominale afmetingen zijn 900 x 600 x 147 mm.

Het laaddek bestaat uit vier of vijf planken van 22 mm dikte. Die planken hebben als afmetingen:

900 x 140 x 22 mm (vier planken) of 900 x 111 x 22 mm (vijf planken). Het laaddek is op de onderbouw bevestigd door vastnageling met behulp van gedraaide stalen stiften van 38 mm lengte. Het spijkerbeeld bevat 3 stiften per bevestigingspunt.

De onderbouw bevat 3 geprofileerde stalen liggers in rechthoekige buisvorm van 50 x 20 x 1,5 mm (90 x 20 x 1,5 mm voor de middenste ligger). Die drie liggers zijn onderling verbonden door vier U-vormige dwarsverbindingen en de samenvoeging is gelast.

Dit laadbord mag gebruikt worden voor een nominale lading, al dan niet verdeeld, van 2.500 kgf (± 25.000 N).

"Vermelding van de Minister van Economische Zaken"

Deze vermelding werd toegekend aan de N.V. DEKKER PACKAGING uit Deurne voor het perfectioneren van een wikkelmachine waardoor besparingen van energie en grondstoffen worden verwezenlijkt. De rekfoliemachine werd ontwikkeld voor pakken van grote afmetingen (vb. 2.550 x 615 x 500 mm). Het gebruikte procédé zorgt dat de verpakkingsfolie een gelijkmatige spanning over de ganse lengte behoudt om opblazen te voorkomen. Het rekken biedt de mogelijkheid een dunner folie te gebruiken. Bovendien valt de krimptunnel volledig weg in dit procédé.

Verpakkingscatalogus

Ter gelegenheid van deze zevende internationale verpakkingsbeurs lanceerde het B.V.I. de tweede druk van zijn VERPAKKINGSCATALOGUS. Integraal herzien en aangevuld is deze uitgave een volledig geactualiseerd naslagwerk van de Belgische verpakkingsindustrie.

De samenstellers hebben erover gewaakt dat deze catalogus zo overzichtelijk en handig mogelijk blijft. Daarom werd de indrukwekkende inventaris van gegevens verwerkt in drie registers: een produktregister, een merkenregister en een firmaregister.

Het produktregister vermeldt elke firma in zijn hoedanigheid van producent of leverancier van meer dan 300 verpakkingsprodukten en -diensten, die in de catalogus uitgesplitst zijn in 4

sektoren:

- Verpakkingen;
- Hulpmiddelen voor verpakking;
- Verpakkingsmachines;
- Loonverpakking.

Het merkenregister omvat meer dan 1.000 merknamen met hun land van herkomst en hun verdeelers in België.

Het firmaregister tenslotte vermeldt benevens adres, telefoon, telex, e.a. ook aanvullende technische en commerciële informatie.

Door met deze catalogus de basisinformatie inzake verpakking te centraliseren hoopt het B.V.I. op zijn manier bij te dragen tot de bevordering van een economisch belangrijke nijverheidstak, wiens jaarlijkse productie geëvalueerd wordt op meer dan 100 miljard Belgische frank.

België alleen verbruikt jaarlijks voor een waarde van circa 40 miljard Belgische frank aan verpakking.

Op sociaal gebied levert deze industriegroep bovendien om en bij de 60.000 werkplaatsen.

Voor alle ondernemingen is deze catalogus een aktueel, veelzijdig en onmisbaar naslagwerk.

Van nu af aan kan men de catalogus bestellen aan de speciale introductieprijs van 1.350 BF exclusief B.T.W. (na 30 november geldt de normale verkoopprijs van 1.850 BF).

Voor bijkomende inlichtingen wende men zich tot:
BELGISCH VERPAKKINGSINSTITUUT (B.V.I.)
Picardstraat, 15 - 1020 BRUSSEL
Tel.: 02/427.25.83/93,
Telex: 62 514 ibebvi b.



Vaak moeten we even wachten voor onze trein er aankomt, omdat we te vroeg zijn of omdat we de trein gemist hebben en op de volgende moeten wachten.

Meestal slenteren we dan door het station en kijken we naar de uitstalramen van de winkels of gaan we er even bij zitten en bekijken we de publiciteit... De publiciteit, jazerker, de reiziger kan er moeilijk aan voorbij. Overal trekken affiches, verlichte uitstal-kasten of andere vormen van publiciteit zijn aandacht. Mensen die hun job kennen hebben er het ideale plekje voor uitgezocht.

Met een goed opgezette publiciteit kan je in één jaar evenveel keer een persoon bereiken als er reizen per spoor gemaakt worden, nl. 170 miljoen.

In de drie grote Brusselse stations krijgen we op die manier 300.000 maal per dag de kans om het publiek aan te spreken. Indien we de zaak nog verder uitdiepen, merken we dat de publiciteit in de stations meer invloed heeft op pendelaars dan de publiciteit die op om het even welke andere plaats is aangebracht, omdat ze er steeds weer mee geconfronteerd worden.

En vergeten we toch ook niet de reclaimedragers in de stations die naar buitenuit gericht zijn en waarmee je heel wat voorbijgangers en automobilisten kan bereiken.

Een brede waaier van formaten

Er bestaat een erg grote verscheidenheid van wat men "spoorweg-media" noemt. Iedere adverteerder zal dus gemakkelijk de voor hem meest geschikte combinatie vinden. Binnen die grote verscheidenheid van reclaimedragers genieten de affiches van 0,6 tot 20 m² zeker de grootste bijval.

- De standaardaffiche wordt vooral in de stations gebruikt. Er bestaan meer dan 12.000 kaders voor affiches van 62 bij 100 cm. Die worden op de drukst bezochte plaatsen op gezichtshoogte aangebracht. De adverteerders huren er 910, 1370 of 1840 naargelang het netwerk dat ze kiezen, tenzij er wordt uitgekeken naar een selectie die voor hun specifiek geval beter aangepast is.

- De affiches van 2 m² kunnen worden vergeleken met deze die we in de metro en in de schuil-



RECLAMEMEDIA OP HET SPOOR TER BESCHIKKING VAN DE ADVERTEERDERS



plaatsen aan bushaltes vinden. Ze worden onder drie verschillende vormen aan de man gebracht: op een gewoon bord (zo zijn er 119 in de 42 belangrijkste stations), op verlichte kaders (zo zijn er 30 in de 22 belangrijkste stations) of onder de vorm van vinylen zelfklevers die op aluminiumplaten worden aangebracht (daarvan kan je er in de 3 grote Brusselse stations 86 vinden).

- Affiches van 4 m² zijn over het hele land in alle steden en gemeenten met meer dan 5.000 inwoners verspreid. Je ziet ze ook bij de inritten van grootwarenhuizen. Zij passen in een veel ruimer netwerk dat "super self" wordt genoemd. Zij kunnen afzonderlijk, in massa of volgens een welbepaalde selectie worden gehoord.

- De borden van 20 m² tenslotte zijn eveneens in de omgeving van de grote verdeelcentra en aan de in- en uitritten van autosnelwegen opgesteld. Zij zijn vaak een laatste wenk voor huisvrouwen die boodschappen doen. Die borden passen eveneens in een ruimer net.

- Ook de borden op viaducten kunnen als affiches worden bestempeld. Zij zijn 10 tot 15 m lang en 1 m hoog en worden boven het midden van de weg, op een hoogte van 4,5 m geplaatst zodat de automobilist ze goed kan zien. Het gaat hier eigenlijk niet om affiches maar om borden die met verf en uitgesneden letters zijn vervaardigd.

Een brede waaier van media

Wij kunnen duidelijk stellen dat er wat de spoorwegaffiches betreft een grote verscheidenheid van formaten bestaat, maar niet alleen van formaten, ook van reclamemateriaal. Oordeelt u zelf maar.

- Verlichte uitstalkasten kunnen op de drukst bezochte plaatsen worden aangebracht. De afmetingen, de plaatsing, de keuze van de stations en het aantal kasten worden door de adverteerders bepaald en voor elk geval afzonderlijk besproken.

- De deurramen bij de ingang en bij de uitgang, de hokjes van de kaartjesknippers, de glazen windschermen op de perrons zijn vaak heel geschikt om zelfklevers van een kleiner formaat op aan te brengen. De reclameboodschap wordt dan op grote schaal doorgegeven.



- Zelfklevers van nog een ander formaat worden op de treden en op de zijwanden van roltrappen gekleefd. Op die manier kunnen op 31 roltrappen zowat 1.000 zelfklevers worden aangebracht.

- In de grote stations wachten de verlichte uitstalramen op een talentvol etaleur die zijn waren kan aanprijzen en de klant de winkel als het ware kan binnenlokken.

- In de stations wordt ook nog aan andere vormen van promotie gedaan. Een of meerdere auto's kunnen in één of meerdere stations, met of zonder vertegenwoordiger van de invoerder of van de concessiehouder worden ten toon gesteld; ook andere voorwerpen met grotere afmetingen worden op dezelfde manier en onder uitstekende voorwaarden

gepromoveerd. Soms treffen we er een informatiestand aan met mensen die rechtstreeks in contact kunnen treden met het publiek.

Vaak delen onthaalbedienden in het station zelf, op de perrons of in de treinen vouwblaadjes of monsters van producten uit.

- Zelfs de treinen doen dienst als reclametrager: wanneer de zelfklever op de zijwanden is aange-

bracht, reist de merknaam op die manier het hele land door; ook de beglaasde kaders aan het uiteinde van de rijtuigafdelingen of de reclamekartons aan de bagage rekken lenen zich daartoe. Deze laatste hebben zelfs het voordeel dat ze recto-verso kunnen worden gebruikt.

Publifer

Je ziet het! Reclamemedia genoeg. Er bestaan trouwens nog andere mogelijkheden die met vertegenwoordigers van het bestuur van Publifer kunnen worden besproken.

Publifer is een naamloze vennootschap die in april e.k. zijn vijftigjarig bestaan viert. Je kan



wel zeggen vijftig jaar samenwerking met de spoorweg, vijftig jaar overleg binnen de IFER-federatie, vijftig jaar overleg met gelijkwaardige maatschappijen in aanliggende landen, vijftig jaar participatie in de A.E.A., een vereniging waarin de grote specialisten van het vak zijn samengebracht.

Publifer is de concessiehouder voor de publiciteit op alle terreinen en in alle gebouwen van de N.M.B.S. Een tiental personen staan in contact met een zeer verscheiden cliënteel en voeren de plaatselijke, gewestelijke of nationale campagnes of ze nu van korte duur zijn of over langere periodes gespreid. Dit team kan samen met de betrokken adverteerders en in functie van de beschikbare middelen en van het gestelde doel naar de beste formule zoeken. Het volstaat met dit team contact op te nemen op volgend adres:

**Roger Vandendriesschelaan, 23
1150 Brussel
Telefoon: 02/771 01 63.**



KORTWEG



OM U BETER TE DIENEN... IN DE TEE

Met het oog op de renovatie van de restauratiemogelijkheden in de TEE-treinen Parijs-Brussel-Amsterdam bespraken enige tijd geleden vertegenwoordigers van de Franse, Nederlandse en Belgische spoorwegen de verwezenlijking van enkele essentiële vernieuwingen die bij het in voege treden der internationale winterdienstregelingen van kracht werden. De samenstelling der rijtuigen van de TEE's nrs. 85 en 88 van en naar Parijs werd zo gewijzigd dat tijdens het traject Brussel-Amsterdam en terug, het restauratierijtuig werd vervangen door een uiterst gezellig en modern barrijtuig van een nieuw type, waarin naast de traditionele verfrissingen ook warme en koude hapjes worden geserveerd. Op het traject Brussel-Parijs blijft net als voorheen een bar- en restauratierijtuig lopen. Verder werd in de TEE's 81 en 82 het oude bar-type eveneens vervangen door een «Mistral»-bar.

Treinreizigers die veelvuldig de TEE naar Parijs nemen, weten blijkbaar vooraf of ze al dan niet in de trein wensen te dineren en zullen dusdanig wel of niet reserveren in het restauratierijtuig. Tot voor de vernieuwingen konden de twijfelaars van het laatste ogenblik dus zonder reservatie niet terecht in het restaurant. Aan deze service werd gesleuteld. Gevolg, een bijkomend restauratierijtuig werd ingeschakeld.

Tegelijkertijd werd het restauratieaanbod over een ander boeg goegoid. De vroegere, vooraf samengestelde menu's werden vervangen door een gevarieerde spijkskaart die de cliënteel toelaat «à la carte» te eten. De nieuwe spijkskaart bevat eveneens een aanbevolen menu. Meteen dient het zeer benadrukt dat er gestreefd wordt naar originaliteit en kwaliteit in de maaltijden, waarbij seizoenproducten worden gebruikt. Zo kan de reiziger er van op aan dat tijdens het najaar meermaals een jachtschotel op het menu zal prijken. De daaruit voortvloeiende prijsvariëaties blijven echter beperkt.

Het is de bedoeling met deze nieuwe aanpak tegemoet te komen aan de wensen van de TEE-klieñtele en het dienstenpakket aan te passen aan het kwaliteitsniveau, eigen aan de Trans Europ Express.

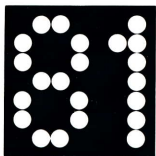


HEROPLEVING VAN HET STAAL

De Belgische ruwstaalproductie vertoont een opwaartse trend bij het naderen van de eindejaarsfeesten. In oktober 1981 werd in totaal 1.039.000 ton ruwstaal geproduceerd, dit is een stijging van 21% vergeleken met 1980. De achteruitgang, dit jaar genoteerd na 10 maanden, bedraagt 5,5%, maar de totale productie zal ongeveer dezelfde zijn als die van 1980, ondanks het feit dat het 1e semester een achteruitgang van meer dan 15% vertoonde.

Globaal bekeken is de Belgische productie goed gesitueerd vergeleken met onze Europese partners.

Voor de eerste negen maanden van het jaar kenden alleen Nederland (2,5%) en het Verenigd Koninkrijk (36,7%) een stijging vergeleken met 1980. Duitsland kent ongeveer dezelfde achteruitgang als wij. De overige landen hebben met een veel sterkere achteruitgang te kampen (tot 22%).



DE HIT-PARADE VAN DE ENERGIE

In het globale energieverbruik van het land zijn de elektrische centrales niet de enige die steenkool verbruiken. De NMBS bevoorradt ook geheel of gedeeltelijk andere firma's.

Ter informatie geven wij een tabel van het globaal energieverbruik van ons land tijdens het eerste semester van 1981.

	1980	1981	Index
- Steenkool	5,6	5,3	95
- Petroleum	12,0	10,2	85
- Aardgas	4,9	4,8	98
- Kernenergie	1,4	1,4	100
- Andere	—	0,1	—
TOTAAL	23,9	21,8	91

Dit alles is uitgedrukt in ton/petroleum-equivalent. Er is een daling waar te nemen die te wijten is aan een zwakke conjunctuur. Noteer dat de petroleumproducten het gemiddelde sterk beïnvloeden. Behoudens de kernenergie, die in de loop van 1 jaar geen structuurverandering heeft ondergaan, staan de andere primaire energiebronnen er beter voor dan het zwarte goud.



HET ADRESBOEKJE

Enige tijd geleden hebben wij de adresverandering van de Algemene Vertegenwoordiging van de British Railways te Brussel gemeld. Wegens plaatsgebrek hadden wij slechts één telefoonnummer opgenomen, dat van de dienst goederen. De andere nummers kunnen ook nuttig zijn voor onze lezers. Hierna volgt de volledige lijst:

British Rail-Sealink
Bergstraat 52, bus 1
1000 Brussel

Telefoon:
02/511 69 65 Reisbureau & inlichtingen

02/511 66 85 Lijn voor agent-schappen

02/511 71 17 Dienst goederen

02/511 68 03 Administratie

Telex 23 108 GBRIL B.



AUTOSLAAPTREIN: DE RUSTIGE SNELWEG

De autoslaaptreinen lopen vol. Sinds jaren kennen ze een ongehoord succes. Vele automobilisten hebben er duidelijk de voorkeur aan gegeven om "slappend" te rijden. Dat klinkt misschien paradoxaal maar met de autoslaaptrein kan dat. Op die manier genieten zij van hun vakantie van bij het aanbreken van de eerste dag. Zij gaan fris en monter achter het stuur van hun wagen. Ze hebben ook wel 's nachts gereden maar... per trein.

Aan deze formule zullen tijdens het seizoen '82 tal van verbeteringen worden aangebracht.

Een aantal bestemmingen - de meest gevraagde - zullen tijdens het toeristisch seizoen dagelijks bediend worden; terwijl dit voor de andere zal opgedreven worden tot vier maal per week. Dit alles kan dank zij een uitgekende combinatie der dienstregelingen en het optimaal gebruik van de elkaar zeer goed aanvullende Belgische autoslaaptreinstations, Brussel-Schaarbeek en Luik-Bressoux. En misschien is het voor velen de beste oplossing om van Schaarbeek te vertrekken en



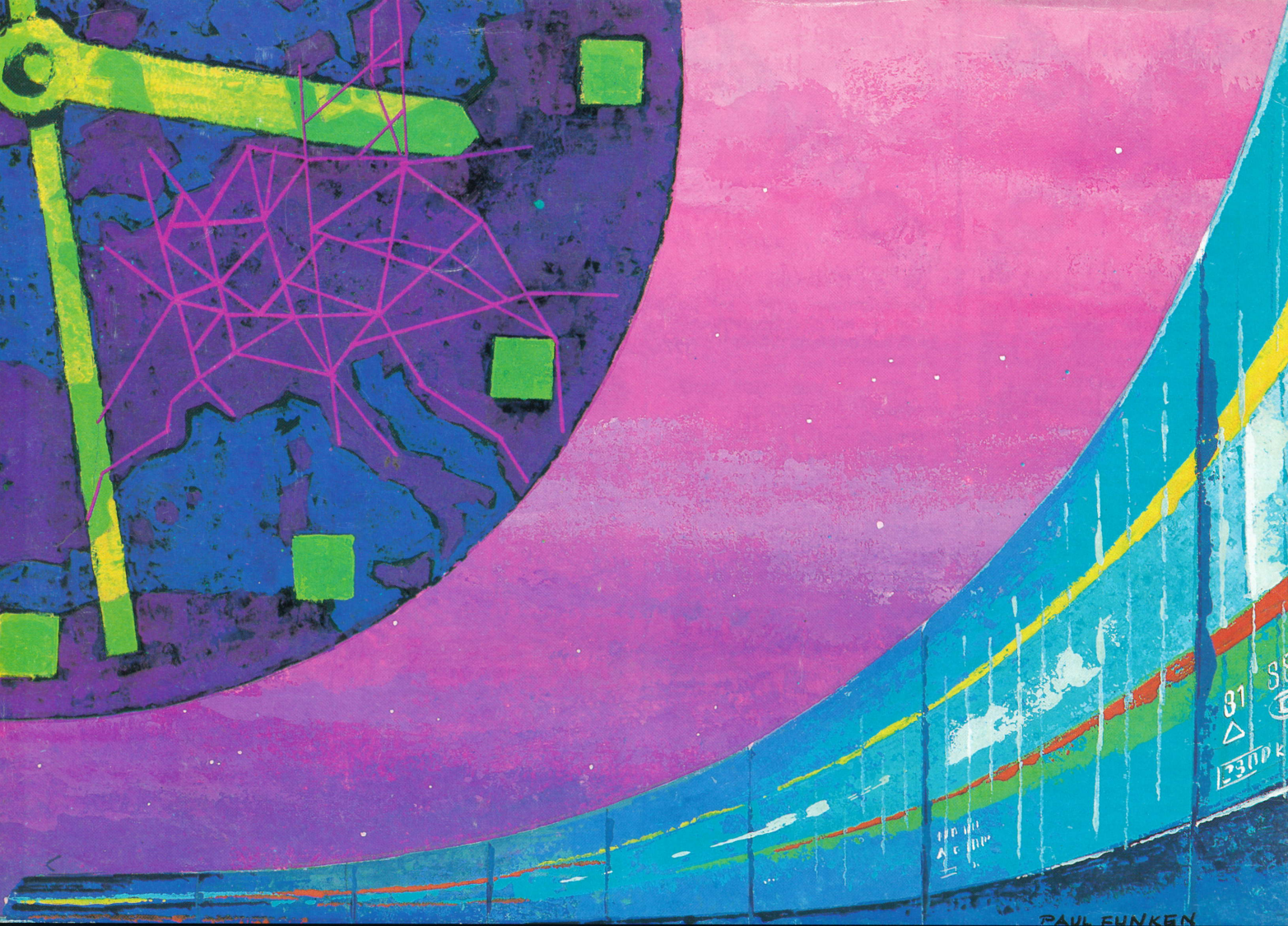
via Bressoux terug te keren, te meer daar de prijzen dezelfde zijn voor beide stations.

Verleden jaar werd voor het eerst het genuanceerd tarief ingevoerd. Op de witte dagen (laten we voor een keer wit als een kleur beschouwen) rijden de autoslaaptreinen tegen normaal tarief. Op de blauwe dagen valt de reis iets goedkoper uit. En op de GROENE dagen, gekend voor hun lagere bezetting, krijgen de autoslaaptreingebruikers een nog grotere reductie. Door de heen- en terugreis op de groene dagen - er zijn er 25 tussen eind juni en eind augustus - te maken kan een gezin van vier personen een besparing doen van om en bij de 7.000 frank op een normaal reisbedrag van 25.000 frank!

Tenslotte rest er als derde nieuwigheid in '82 de toevoeging van de autoslaaptrein naar Brive-la-Gaillarde die voor de Belgische toeristen de poorten naar de Dordognestreek opent.

Een succesformule moet evolueren om tegemoet te komen aan de wensen van een steeds breder wordende klieñtele. De drie nieuwigheden voor het seizoen '82 zullen zeer duidelijk uiteengezet worden in de programmabrochure die in januari verschijnt. Deze zal ter beschikking liggen in de informatiekantoren der voornaamste stations. U vindt er zeker de nachtreis naar uw gading in.





problemen met
dringende goederen?

TEEM

**-treinen vervoeren
ze snel, veilig
en regelmatig
naar alle uithoeken
van Europa
tegen de normaal
geldende tarieven.**

■
- beperkt oponthoud aan de grenzen

■
- meer dan 135 verbindingen in gans Europa

■
rechtstreekse verbindingen bij vertrek uit
Antwerpen, Gent, Montzen, Schaarbeek
en Zeebrugge.

TEEM

een efficiënt goederenspoorwegnet!

BELGISCHE SPOORWEGEN



Vraag inlichtingen bij
onze Gewestelijke Commerciële
Vertegenwoordiging van uw streek.