

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

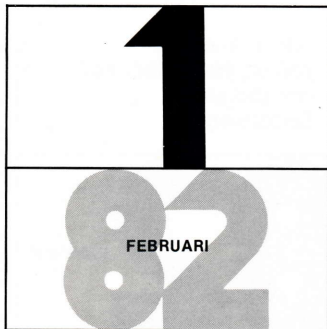
182 FEBRUARI

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

Brussel X

G.P.P./10/209





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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - 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:
Ghent Grain Terminal: 2 - 3 - 4 - 5 - 7
Herman Graphics: 15
NMBS: 1 - 4 - 6 - 8 - 12 - 15

INHOUD



ONDERNEMING

- De graanmarkt: 3
- Ghent Grain Terminal: 5
- De elektrische centrale van Verbrande Brug: 8
- De FIMOP-relance-trein: 9



TOERISME

- Bergen-Doornik, 3.000 volt: 10
- De getrouwheidskaart slaaprijtuigen: 11
- Minitrips en "mooie dagen": 13
- Twee maatregelen voor de reizigers: 12



TARIEF

- Nieuwe tarifiering voor het ertsenvervoer: 14



CONTAINER

- Intercontainer, 3 trimesters van 81: 14



B-NIEUWS

- Nieuw restaurant te Brussel-Noord: 12



ACTUEEL

- Julian Key, kwaliteitsaffiches: 15

VAN DE REDAKTIE

Graan, in de ruimste betekenis van het woord, neemt de belangrijkste plaats in in het voedselpatroon van de hedendaagse mens.

Denk maar even waarvoor graan niet allemaal wordt gebruikt in olieslagerijen, olieraffinaderijen, bakkerijen, veevoederfabrieken, brouwerijen, distilleerderijen. Maar ook in de textielsector, de papiernijverheid, de kleurstoffnijverheid en de farmaceutische nijverheid worden granen aangewend.

Ongeveer 10.000 jaar voor Christus kwam de primitieve mens tot de ontdekking dat graan gebakken, geplet of gekookt een voedzame spijs was. Toch zouden we moeten wachten tot de Egyptenaren tussen 7.000 en 3.500 v. Ch. het graan op grotere schaal cultiveerden. Zij waren het die voor het eerst brood bakten zoals we dat nu nog doen. Door het gebruik van een primitieve ploeg werden de oogsten steeds groter en konden zij bijgevolg voorraden aanleggen voor eventuele magere jaren.

Behoudens de Romeinse bijdrage, het gebruik van waterkracht bij het malen, en het ontstaan van windmolens in andere streken duurde het tot eind 18e eeuw voor weer enige vooruitgang werd geboekt met een door stoom aangedreven molen, natuurlijk een Engelse uitvinding.

Van toen af ging de evolutie heel snel; ijzeren en stalen ploegen, mechanische maaimachines, schaalvergroting van de graanproductie, de traktor, de dors- en oogstmachines, landbouwcoöperatieven, graan-op- en overslagbedrijven, landbouwscholen, laboratoria...

Graan is nu de belangrijkste voedselbron op onze blauwe planeet.





GRAAN- TRAFIEK DOOR- GELICHT



De vervoerde hoeveelheid "verdertienvoudigen" op 11 jaar, dat is geen alledaags feit. Dat gelukte de NMBS voor haar vervoer van granen. Van 162.000 ton in 1970 steeg het volume tot 2.094.000 ton in 1980. Vorig jaar waren de resultaten iets minder gunstig hoewel de kaap van 2 miljoen ton toch werd overschreden.

De groei van het graanvervoer verliep evenwel niet volgens een regelmatig stijgende curve. Zo vertoonden de jaren 75 en 76 een flinke terugloop, maar dat was toen ook zo voor alle andere sectoren. Tussen 76 en 77 noteerde men meer dan een verdubbeling en tussen 77 en 80 steeg de vervoerde hoeveelheid met 60%.



Te Gent hebben de graanbehandelaars Eurosilo en Ghent Grain Terminal de theorie in praktijk omgezet. Ze beschikken nu elk over een volledige laad- en losinstallatie. Eurosilo, die enkele jaren terug reeds aan bod kwam in Spoornieuws, kan dagelijks 10 volledige treinen behandelen. G.G.T. laadt 6 treinen en lost 7 à 8 treinen in één etmaal.

Om nu op een rationele en economische manier met volledige treinen te kunnen werken dienden ook de bestemmingen de moderniseringstrend te volgen. De bijzondersten onder hen deden dat.

De standardisering en het samentaan van wagens en infrastructuur hebben sterk bijgedragen om de overslagkosten te beperken, wat het spoor in een voordelige concurrentiepositie bracht.

De verkeersstromen

In **binnenverkeer** kan Gent beschouwd worden als de draaischijf van de nationale graanhandel. Eurosilo en Ghent Grain Terminal zijn de grootste behandelaars. Zij ontvangen de uitheemse granen en laden ze op vrachtwagens, lichter of trein, die ze naar de verbruikers voeren in ons land en ook daarbuiten.

De maatschappij GR AMYLUM, gevestigd te Aalst, is één van de grote afnemers. Zij ontvangt dagelijks een volledige graantrein vanuit de Gentse haven. Maar ook vanuit Antwerpen en Frankrijk komen treinen naar Aalst. Haar aanvoer van graan geschiedt bijna voor 100% per spoor.

Ook de Belgische Boerenbond is een trouwe treinklant. Het BB-centrum te Merksem ontvangt graantreinen vanuit Frankrijk en Nederland. De omvang van het verkeer situeert zich boven de 100.000 ton.

U hebt het gemerkt dat wij geen louter binnenlandse klanten hebben, zij bezorgen ons ook internationaal verkeer.

Het **internationale verkeer** concentreert zich voor het overgrote deel op de as Frankrijk-België. Behalve de ladingen voor de BB en Amylum zijn er vrachten voor Eurosilo, G.G.T., Smeg, Somga en Vandemoortele (deze laatste voert een gedeelte van zijn zonnebloempitten in per trein).

Het verkeer met Nederland is pas sinds 1979 goed op gang gekomen. Het knelpunt ligt te Rotterdam waar het spoor een kans maakt om de maritieme aanvoer te verlenen als de schepen aanleggen, maar... vaak wordt het graan op de stroom overgeladen in lichters, zodat ook de binnenscheepvaart met een ruim aandeel gaat lopen.

VAMO Mills Gent, operationeel sinds 1980, voert gedeeltelijk per spoor soja-afval uit.

Het verkeer met Frankrijk verloopt met "ups and downs". Deze fluctuaties zijn te wijten aan het al dan niet slagen van de oogsten. De belangrijkste Franse klant van de Gentse behandelaars heeft bijvoorbeeld in 1980 heel veel graan van eigen bodem verwerkt; de Franse oogst was uitstekend en de prijzen waren schappelijk.

Het **transitverkeer** geschiedt voornamelijk op de as Frankrijk-Nederland en volgt grosso modo de tendens van onze import uit Frankrijk.

De actuele problemen

De productie van veevoeders ondervindt nu de weerslag van de economische crisis. De producenten zijn geneigd om de granen te vervangen door derivaten, o.a. tapioca, die beterkoop zijn. Die trend zal zich verder doorzetten. Het gebruik van vervangingsproducten is nadelig voor de invoer vanuit Frankrijk. De daling van het graanverkeer vindt dus niet haar oorsprong in het overschakelen naar andere vervoermiddelen maar in een beperking van de aangekochte hoeveelheden.

De derivaten komen van overzee via Rotterdam en daar zijn wij weer met de hierboven aangehaalde problemen geconfronteerd.

Een tweede probleem is de spoorweginfrastructuur in de bedrijven zelf. Een potentiële klant kan slechts definitief verworven worden als hij doeltreffend is uitgerust om treinen te ontvangen. Een aansluitingspoor aanleggen, een loskuil bouwen, behandelingsvoertuigen aankopen, dat betekent een serieuze investering die men niet zomaar in een handomdraai kan afschrijven.

Enkele bedrijven hebben het toch aangedurfd. De Brouwerij Artois bouwde in Leuven een losinstallatie waar jaarlijks 30 à 50.000 ton brouwergerst zullen gelost worden. Ook de mouterij Dreyfus uit Herent zal de installatie gebruiken voor een aanvoer van 20 à 25.000 ton.

Andere bedrijven nog bestuderen de mogelijkheid om een losinstallatie te bouwen. Het belangrijkste aspect is natuurlijk de te verwachten aanvoer.

Het is evident dat de spoorweg, door de spectaculaire verkeersuitbreiding, een kostbare ervaring heeft opgedaan en in staat is heel interessante voorwaarden aan te bieden. De samenwerking met technisch en commercieel gerichte maatschappijen die als makelaar optreden, is niet vreemd aan deze gunstige ontwikkeling. De NMBS is vast van plan op de ingeslagen weg verder te gaan, om haar marktaandeel te vergroten en de dienstverlening nog te verbeteren.

De groeifactoren

De stijging vertoont verschillende kenmerken naargelang men het verkeer nationaal of internationaal beschouwd. Toch zijn er raakpunten.

De spoorwegen hadden geen **aangepast materieel** voor het graanvervoer. En het is nu eenmaal onmogelijk een graantransport te verkopen zonder de garantie erbij dat de delicate goederen afdoend beschermd worden in goed aangepaste wagens.

In 1973 werd de maatschappij CITA (Compagnie internationale de transports agricoles) opgericht. CITA stelde de spoorweg en de graanhandelaars het gebruik voor van 291 speciale wagens uitsluitend voorbehouden voor het graanvervoer. Met dit materieel als gegeven werd een gezamenlijke commerciële actie op touw gezet. Het resultaat was een werkelijk spectaculaire stijging van het transport in binnenverkeer.

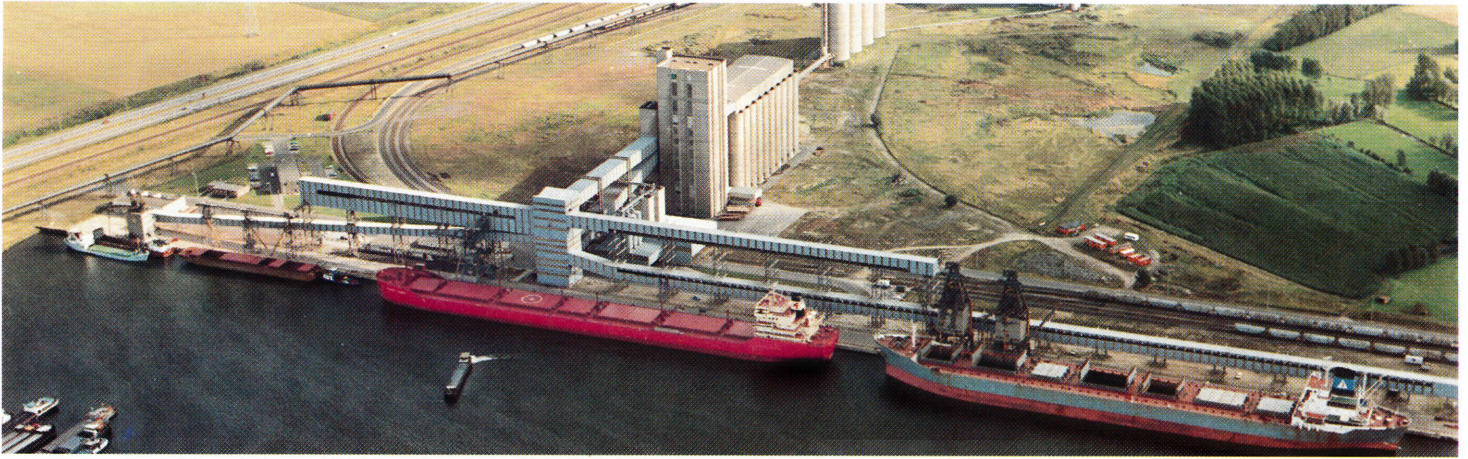
Op internationaal vlak werd het graanvervoer met Frankrijk (bestemming België en Nederland) op gelijkaardige manier gestimuleerd door de wagenpool Transcéréales en de maatschappijen die als tussenpersoon optreden, zoals TMF, STIV, SGS enz.

Stellen we wel duidelijk dat CITA geen wagenverhuurder is maar wel een volwaardig transportbedrijf dat zijn klanten een volledige dienstverlening aanbiedt. De tussenkomst van de spoorweg beperkt zich tot het ter beschikking stellen van de infrastructuur en het leveren van de tractie - zonder natuurlijk de gezamenlijke commerciële opzet te vergeten.

De **overslag** stelde ook enkele problemen. De arbeidsintensieve vrachten van de binnenschepen en de hoge laadkosten van spoorwagens in de havens van Gent en Antwerpen waren een handicap voor het spoor.

Beter op de markt afgestemde prijzen voorstellen was natuurlijk een middel. Maar nog beter was een moderne uitrusting bouwen voor het laden en lossen van volledige graantreinen.

Jaar	Binnenverkeer in ton	Internationaal verkeer in ton	Totaal in ton
1970	7.000	155.000	162.000
1971	5.000	221.000	226.000
1972	2.000	524.000	526.000
1973	6.000	803.000	809.000
1974	56.000	1.107.000	1.163.000
1975	117.000	365.000	482.000
1976	239.000	343.000	582.000
1977	380.000	922.000	1.302.000
1978	340.000	1.279.000	1.619.000
1979	434.000	1.618.000	2.052.000
1980	467.000	1.627.000	2.094.000
1981			
(9 maanden)	344.000	1.164.000	1.508.000



Gent, graanhaven

In de sterk groeiende Gentse havenzone is een graanoverslagbedrijf ingeplant dat een belangrijke schakel vormt in de Europese graanhandel, ja zelfs in de wereldgraanhandel. De naam? Ghent Grain Terminal. Zeggen we onmiddellijk daarbij dat Gent nog een dergelijk bedrijf achter de hand heeft in de havenzone, met name Eurosilos. Men kan aldus gewagen van de Gentse graandraaischijf van Europa. Toch wel serieuze adelbrieven voor een haven die in het Europese concert geen al te hoge noten blaast.

Vandaag schenken we aandacht aan het jongste van de twee bedrijven, G.G.T. ofte Ghent Grain Terminal - Eurosilos komt in een volgend nummer aan de bak.

Nu kan de lezer toch de bedenking maken. Twee graansilos in één haven op een "steenworp" van elkaar, is dat niet van het goede teveel?

Laten we onmiddellijk alle speculaties de kop indrukken door te zeggen dat GGT Eurosilos niet als concurrent beschouwt.

Eurosilos is meer gericht op de invoer van grondstoffen voor de veevoederindustrie, GGT daarentegen is een publieke silo waarvan de activiteiten niet gebonden zijn aan de aandeelhouders en die voor iedereen werkt. Zij vullen dus elkaar aan. Dezelfde doelstelling is aanwezig; behandelen van granen, derivaten en bijpro-



GHENT GRAIN TERMINAL

dukten, maar de gerichtheid is verschillend.

GGT doet niet aan voorraadbeheer. De inhoud van de silo rooteert minimaal 13 maal per jaar met een capaciteitsbenutting van meer dan 85%.

Beide silo's behandelen samen jaarlijks ongeveer 6 miljoen ton, zowat ca. 25% van de totale omzet van de Gentse haven betek!

GGT is nu ongeveer 3,5 jaar actief, de eerste plannen voor de oprichting dateren van 1973. De moedermaatschappij is Continental Grain Company - één van de grootste graanhuizen ter wereld - die samen met de vooral in de scheepvaart actieve Nederlandse groep, Furness, 75% van de aandelen in handen heeft. De derde die een vinger in de aandelenpap heeft, een vinger van 25%, is de Rotterdamse Graan Elevatoren Maatschappij die qua lossing van zeeschepen in Rotterdam een jaarlijkse omzet van 20 miljoen ton realiseert.

De bouw van de terminal duurde 2,5 jaar. Met slechts 6 maand achterstand op het bouwschema (o.a. te wijten aan verzakkingen van de kademuur) startten de activiteiten in september 1978.

Waarom Gent?

De haven van Gent werd als vestigingsplaats uitgekozen na een uitgebreide studie waarbij men tot de vaststelling kwam dat:

- de Belgische samengestelde veevoederindustrie, goed voor



een jaarproductie van om en bij de 5 miljoen ton, zich voor 70% situeert rond Gent.

- Gent voor de zetmeelindustrie (maïsverwerkende industrie) als centraal aanvoerpunt van Amerikaanse maïs kan beschouwd worden voor de verbruikers in eigen land (Amylum), in Noord-Frankrijk en in Nederland.

- de olieverwerkende industrie bereid was op het GGT-terrein een fabriek op te richten, VAMO, waardoor een rechtstreekse lijn werd getrokken tussen aanvoer en verwerking van sojabonen.

Infrastructuur

G.G.T. beschikt over 35 ha concessiegrond; 8 ha zijn momenteel

in gebruik en 8 ha zijn afgestaan aan VAMO; dat maakt dat er nog ongeveer 20 ha overblijft voor uitbreiding.

En die uitbreiding is voorzien. Als alles volgens plan verloopt wordt G.G.T. de grootste havensilo in Europa!

De bestaande silo heeft een capaciteit van 63.000 ton, samengesteld uit 40 cellen van 1.400 ton en 21 cellen van 300 ton. Die worden rechtstreeks vanuit de schepen gevuld door middel van twee mobiele graanzuigers, die elk werken aan een ritme van 700 ton per uur. Als het lossen vlot verloopt kan een graanschip per dag 17 à 18.000 ton in lichters afleveren (14 uur per dag, 6 dagen per

week). Het lossen van binnenschepen en coasters gebeurt met een vaste pneumatische losmachine met een capaciteit van 400 ton graan per uur.

Voor het laden van schepen zijn er twee laadposten: een mobiele post, verrijdbaar op de kade over een afstand van 220 meter met een capaciteit van 800 ton per uur en een vaste post voor de binnenschepen en de coasters die eveneens 800 ton per uur aankan. Er is een afzonderlijke laad- en losinstallatie voor het vervoer dat watergebonden is.

G.G.T. beschikt voor het lossen van treinen en vrachtwagens over drie loskuilen. De loscapaciteiten bedragen per etmaal voor treinen





ongeveer 10.000 ton en voor vrachtwagens ongeveer 1.500 ton. Het laden van treinen geschiedt in een geautomatiseerd laadstation a rato van 420 ton per uur.

Het land- en watergebonden transport hindert dus elkaar niet en dat is een belangrijke factor om vlot en economisch te kunnen werken. Dat moet ook omdat er geen vast aan- en afvoerpatroon is. Het G.G.T.-vervoer is gebaseerd op pieken, alles hangt af van de omstandigheden: de seizoenen, het weer, de internationale politieke toestand... Het wereldgebeuren beïnvloedt in sterke mate en onmiddellijk de activiteiten. Indien G.G.T. op een constant niveau zou kunnen werken dan zou de investering slechts half zoveel hebben gekost. Nu schommelt deze rond de 2 miljard BF, spoorbundels en kade inbegrepen. Toch wel astronomische cijfers. En dan spreken we nog niet van de VAMO-fabriek die ook op G.G.T.-terrein is opgericht!

Pro-spoor ingesteld

Aan- en afvoer is dus zeer onregelmatig zowel in hoeveelheid als in tijd; dat weerspiegelt zich ook duidelijk in de cijfers van het vervoer van granen per trein:

in 1980	
lossen	61.000 ton
laden	320.000 ton
in 1981 (10 maand)	
lossen	63.000 ton
laden	63.000 ton

Deze cijfers zijn niet spectaculair, het weze toegegeven. Maar toch

is G.G.T. een "treindenkend" bedrijf. Het kan in optimale omstandigheden per dag 7 tot 8 treinen lossen en 6 treinen laden, en dat is niet niks. Doch G.G.T. heeft geen enkele invloed op de manier waarop de klanten hun producten wensen te vervoeren. De klant is en blijft koning. Wel tracht men het treinvervoer te stimuleren - omdat het economisch werken is - door bepaalde voordelen toe te kennen. Treinen worden automatisch gelost; twee man volstaan om de operatie te volgen. Dus pro-trein!

Onze gesprekspartner had zelfs lof voor de inzet van de NMBS. Wij citeren: "We moeten de NMBS danken voor het snel aanleggen van de enorme spoorbundels. De rangeermogelijkheden zijn nu onbeperkt. Het spoor Gent-Zeehaven verdient een pluim voor de puike organisatie. Wij hebben nog nooit problemen gehad. Het loopt perfect".

Een ander bewijs van die spoor-ingesteldheid is het feit dat één grote cel in de silo ongeveer 1.400 ton graan kan bevatten. Dat komt overeen met één trein. De granen worden bij het verlaten van de cel gewogen en gedoseerd door een computergestuurde weeginstallatie. Daarna wordt elke spoorwagen nog eens afzonderlijk gewogen om de laadgrens toch zeker niet te overschrijden.

Nu werkt men aan een exportprogramma voor Tanzania. Er zullen 7 treinen gelost worden (8.000 ton) en 12 lichters (4.000 ton), "dus duidelijk een betere rentabiliteitsverhouding voor de trein die daarenboven ook meer zekerheid

verschafft" voegt onze G.G.T.-zepsman er aan toe.

Behandelaar van wereldformaat

G.G.T. verricht zijn taak als behandelaar voor heel de wereld. Er is **invoer** van Amerikaanse tarwe voor Belgische maalderijen. Maïs voor de veevoeder- en zetmeelindustrie. Sojabonen eveneens uit Amerika voor VAMO-fabrieken te Gent en Merksem. Er is Canada's lijnzaad voor VAMO-Izegem. Voor de nationale samengestelde veevoederindustrie wordt bijvoorbeeld maniok ingevoerd uit China, tarweafval uit Nigeria en soja-meel uit Brazilië. Ook EEG-tarwe wordt via G.G.T. ter bestemming gebracht.

Voor de uitvoer is Gent heel goed gesitueerd om het enorme produktiegebied van Noord-Frankrijk te bedienen. Gerst en tarwe worden onder de vorm van bulk- en zakgoed naar verschillende regio's verstuurd. Aangevoerde gerst wordt naar Saoedie-Arabië uitgevoerd. Franse tarwe gaat naar Polen enz...

Er is een grote verscheidenheid zowel qua invoer als qua uitvoer. De G.G.T.-activiteiten ondervinden niet direct hinder van de beperking van de sluis van Terneuzen. Schepen tot 75.000 DWT, volledig beladen, kunnen versast worden. Met dergelijke tonne-maat is de aanvoer vanuit Noord en Zuid-Amerika en China geen probleem.

Indonesische maniokscheperen van 125.000 ton zullen dus nooit in Gent komen, die stevenen naar Rotterdam. Graanscheperen zijn

niet uitgebouwd in de breedte - dat is wel het geval voor tank-schepen - en dat is juist het knelpunt voor Terneuzen. Ook de uitvoer lijdt daar niet erg onder want EEG-granen gaan meestal naar landen die zich qua infrastructuur ver beneden onze mogelijkheden situeren.

Ghent Grain Terminal beweert van zichzelf dat het momenteel het meest moderne bedrijf van Europa is. Op wereldschaal zou er maar één silo zijn in Japan die op gebied van automatisatie en beveiliging verder staat.

Alle activiteiten bij G.G.T. worden door vier computers geprogrammeerd. De operations computer, die eens per dag wordt gevoed met de dagelijkse planning, geeft



zijn instructies door aan het hart van G.G.T., de Scale computer opgesteld in de hoofdstoren. Deze computer plant de dagelijkse bezigheden, bedient de zuigers, de laadposten, het laden en lossen van schip, trein of vrachtwagen. Telkens de Scale computer een bevel heeft uitgevoerd gaat dat via de Operations computer naar een administratieve computer die zorgt voor boekhouding, facturatie, statistieken en dies meer. En alsof dat alles nog niet gesofisticeerd genoeg is, waakt een vierde computer over het werk van zijn drie collega's om te zien of zij op de meest economische en meest rendabele wijze hun taak uitvoeren.

De beveiliging in het bedrijf is maximaal. Iedereen weet dat stofexplosies in silo's vaker voorkomen.

De oorzaak is nog niet achterhaald. Indien zuurstof en graanstof zich in een juiste verhouding en bij een juiste temperatuur vermengen dan ontstaat er binnen een fractie van een seconde een kleine verbranding... en daarna een kettingreactie. Daarom strenge veiligheidsmaatregelen: niet roken, vonken vermijden, om de 2 à 3 meter een stofafzuiger.

Ceres, de Romeinse godin die heerst over alle plantengroei mag op twee oren slapen: haar rijk is op verre-na niet ten einde. Ghent Grain Terminal, een jonge graanbehandelaar toch reeds van wereldformaat, zal haar wel een helpende hand reiken. En mocht G.G.T. de voorziene uitbreiding realiseren, dan zal ook het spoor wel een graantje meer meepikken.



Steenkool- bevoorrading van de elektrische centrales: Verbrande Brug



De Intercom-centrale "Verbrande Brug", gebouwd op het grondgebied van de gemeenten Vilvoorde en Grimbergen langs het Kanaal van Willebroek, werd begin 1960 in bedrijf gesteld.

Verbrande Brug heeft zich altijd aangepast aan de marktprijs van de brandstoffen. De groepen I en II, beide goed voor 120 MegaWatt, draaiden in een eerste fase op steenkool. Een derde groep van 120 MegaWatt kwam het steenkoolmachinepark vervolgen in 1966. Zoals het voor vele centrales het geval was, betekenden de zeventiger jaren ook voor Verbrande Brug de start van een vermeende langdurende stookolieperiode. De groepen I en II werden prompt getransformeerd en de infrastructuur voor de kolenaanvoer afgebouwd (transportbandennet, maalmolens...). Groep III bleef op steenkool draaien, maar met mogelijkheid tot snelle omschakeling.

In 1973 - herinner de autoloze zondagen - werd de koers willens nillens opnieuw gewijzigd. De oliecrisis noopte tot revalorisatie van het "zwarte goud". De hele infrastructuur voor de steenkoolaanvoer van groep II werd progressief herbouwd. Sinds eind 1980 draait deze groep opnieuw op steenkool. Groep III wordt geheel gevoed met steenkool sinds 1978 maar behoudt zijn polyvalentie.

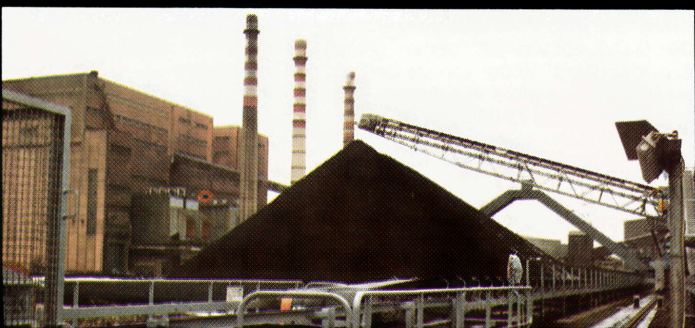
Groep I zal waarschijnlijk niet meer omgeschakeld worden. Hij draait momenteel voor de helft op cokesgas en voor de helft op stookolie. Het cokesgas is afkomstig van de nabijgelegen cokesbedrijven Marly en Forges de Clabbeq en kan dus probleemloos en goedkoop aangevoerd worden. Een halve groep om-

schakelen op steenkool is in dat opzicht economisch niet verantwoord.

Omwille van de inplanting langs het Kanaal van Willebroek was het evident dat de aanvoer van de brandstoffen in de eerste fase per binnenschip geschiedde. Dat was zo in de zestiger jaren. Een binnenschip lossen bleek evenwel een arbeidsintensieve bezigheid en bovendien werd het debiet van de transportbanden te klein om twee groepen onafgebroken met steenkool te voeden. Vandaag de dag geschiedt de steenkoolaanvoer per trein. Iedere werkdag ontvangt de centrale twee treinen van 1.200 ton, wat ongeveer overeenstemt met het dagelijks verbruik. Op aanvraag zijn er op bepaalde dagen drie treinen om een beperkte voorraad aan te leggen (maximum 60.000 ton). Die voorraad wordt aangewend om de weekends te overbruggen of om het hoofd te kunnen bieden aan onvoorziene aanvoermoeilijkheden.

De treinen worden van het station Haren Noord naar de centrale gesleept door een CFI-locomotor (Chemins de Fer Industriels). Eén trein van 22 Falswagens wordt op anderhalf uur gelost. De loskuil met grote capaciteit en het modern transportbandennet staan borg voor een snelle en efficiënte evacuatie naar de ketels of naar het opslagareaal.

Verbrande Brug draait vandaag de dag voor 2/3 op steenkool, 1/6 op cokesgas en 1/6 op stookolie. De installatie om stookolietreinen te ontvangen en snel te lossen wordt bijna niet meer gebruikt. Ze zal evenwel niet afgebouwd worden... men kan immers nooit weten!



DE FIMOP TREIN VAN DE RELANCE



De industrie moet innoveren om te overleven. Reconversie brengt nieuwe technologieën voort die op hun beurt nieuw uitrustingsmaterieel noodzakelijk maken.

De hydraulica en de industriële pneumatica hebben hun plaats in het automatiseringsproces van moderne produkties die zich ontwikkelen in het voordeel van de produktiviteit en die de werknemer ontlasten van onmenselijke arbeid.

De nieuwe technologieën moeten kenbaar gemaakt worden en het dynamisme van de ondernemingen moet gestimuleerd worden. Wie zou dat beter en met voldoende impact kunnen doen dan een beroepsfederatie?

De FIMOP, Belgische federatie van ontwerpers, fabrikanten en verdelers van hydraulisch en pneumatisch transmissiematerieel, heeft beslist de rol van catalysator van de relance te spelen. De FIMOP werd in 1968 gesticht en groepeerde 30 leden die initiatieven in gemeenschap brengen om de markt te exploreren en om de gebruikers op de hoogte te houden van de constante evolutie. Een belangrijke actie werd op touw gezet voor het tweede deel van februari en de "FIMOP-trein van de relance" gedoopt.

De trein van ongeveer 180 m lengte bestond uit een wagen "onthaal - secretariaat - informatica", vier trexpowagens verdeeld in vijf afdelingen, twee pakwagens voor het technisch hulpmaterieel en de documentatie en tenslotte een restauratierijtuig uit de dertiger jaren.

Produkten die 20 FIMOP-leden op de Belgische markt gelanceerd hebben of die ze binnenkort zullen introduceren, werden erin voorgesteld. In 10 dagen tijd, twee dagen voor elke grote Belgische agglomeratie, hoopten de organisatoren van 15 tot 26 februari de technische kaderleden van de Belgische industrie te ontvangen. Zij konden er de zowat 150 tentoongestelde produkten bekijken, waarvan een tiental in première voor Europa gepresenteerd werden.

Een voorsmaakje uit de lijst van de tentoongestelde produkten:

PARKER HANNIFIN presenteert een "uiterst betrouwbare" koppeling voor stalen buizen. Die koppeling kan geleverd worden in messing, staal of inox. Ze werd vervaardigd met een bout, een mof en met veel vindingrijkheid.

JOUCOMATIC kwam op de propen met een nieuw anti-vervuilend pneumatisch systeem. Het vrijwaart mensen en toestellen in de nabijheid van de installatie van het kleinste druppeltje schadelijke olie.

TECHNOFLUID was er met de avant-première van een nieuw modulair systeem voor de behandeling van perslucht "Olympian 10". Pas in mei e.k. komt het op de markt.

NUMATICS REGULATION MEASURE (USA) pronkte met een verdeler met inoxschuiven. Duizend slagen per minuut of meer, zwakke stuurdruk en 200 miljoen bewegingen zonder onderhoud!

DANFOS commercialiseerde de Direction Load Sensing, een energiebesparend toestel van OSPB, bestemd voor transportwerktuigen, voor de bouwsector en voor landbouwmachines.

In België verdeelt DOEDIJNS een tweeweg "cartouche" klep met ingebouwd veiligheidsventiel. Fluid Controls vervaardigt dit materieel in de V.S.

WABCO WESTINGHOUSE toonde de treinbezoekers een electroverdeler voor pneumatica, zonder smering, bestand tegen chemische stoffen en klein van afmetingen. Een Belgische realisatie.

In België vervaardigt SOBELMOTOR een hydraulische centrale van 100 tot 1.000 bars die gebouwd kan worden in functie van de specifieke behoeften van de gebruiker. Maatwerk en engineering inbegrepen.

OLAER BENELUX bracht de gebruikers van maximale hydraulische vermogens een nieuwe accumulator van 1200 bars van Frans fabrikaat. Deze accumulators zijn leverbaar voor volumes van enkele cm³ tot 5 liter.

SPERRY VICKERS ontdekte in Zwitserland een elektronische sequentiegever, 20 ingangs- en 20 uitgangsstappen in een klein kastje, automatisch of met afstandsbediening. Het neusje van de zalm inzake automatisering van werktuigmachines.

Noteer dat België de eerste begunstigde is van de overdracht van de distributieactiviteiten van de wereldomspannende groep Sperry Vickers. De nieuwe "Onafhankelijke Belgische" levert de hele hydraulica van Sperry Vickers (U.S.A.) SPE Spare Parts Europe.

BICEPS-BREVINI stelde twee produkten voor: een verdragingsdrijfwerk met planeetwielen en toebehoren en een nieuwe snelle hydraulische motor met ingebouwde rem.

FAB FLUID AUTOMATION BELGIUM presenteerde een rotatiebedieningscilinder die tussen de 75 en 1.200 Nm bij 100 bar ontwikkelt. De elementen daarvan zijn uiterst zorgvuldig afgewerkt, sterk en betrouwbaar.

MECA PNEUMATICS heeft een monobloc compressor voor de medische sector, de voedingssector en de petrochemische industrie. Die compressor produceert olievrrije lucht.

BOSCH INDUSTRIE stelde een proportionele klep 300 L/min. voor, met zitting of met schuif ng 6 tot ng 25. Alle bedieningselectronica wordt door dezelfde ontwerper bezorgd.

FN HYDROMANN stelde een elektronisch bedieningssysteem tentoon dat met glasvezels werkt. De kabel transporteert 720 in- en uitgangsignalen, 90 analoge systemen of een combinatie van beide.

EMAC opteerde voor een regelschuif om het vermogen en de snelheid van robots op de proefbank of als bedieningseenheid goed te kunnen doseren. De reactietijd is zeer kort, daaruit een beloftevolle energiebesparing.

In België verdeelt LA DYNAMIQUE APPLIQUEE een "micro"-electro-schuif, 3-Wegs, 0,7 watt

voor 10 bar bij een doorgang van 1,2 mm. Dit alles in minder dan 4 cm! Zij is multicombineerbaar en wordt gevoed met 12 tot 220 volt.

ATLAS COPCO commercialiseerde een cilinder met "geïntegreerde detectie", compact en compleet, dubbel effect. De cilinder heeft een regelbare slageindempeur en is voorzien van een detectie voor contactloze stand.

Sleutelklare hydraulica werd gebracht door HYDROBEL, doorzacht, ontworpen en geproduceerd door een Belgische onderneming. Het materiaal wordt gelanceerd en geïnstalleerd door de producent. Belgisch ingenieurschap dat ook instaat voor wijzigingen aan bestaande systemen.

Al deze elementen komen voort uit persdocumenten die door FIMOP verdeeld werden vóór het vertrek van de trein. De sfeer in de trein en alle belangrijke zaken die wij nu over het hoofd gezien hebben, zullen wij in een volgende uitgave behandelen.

Reisweg van de trein:
Brussel: 15 en 16 februari
Gent: 17 en 18 februari
Antwerpen: 19-22 februari
Charleroi: 23-24 februari
Luik: 25 en 26 februari.



3000 VOLT TUSSEN BERGEN EN MOESKROEN



Sinds 10 januari is het mogelijk zonder overstappen van Luik naar Moeskroen te sporen. Op die dag immers werd lijn 78 Bergen-Doornik-Moeskroen onder spanning gezet.

De lijn werd in 1841 aangelegd. In die tijd liep ze van St.-Ghislain tot Basècles-Carrières. Ze was voor industrieel verkeer bedoeld. In 1861 kreeg ze een vertakking naar Leuze, Oudenaarde en Gent. In 1867 werd de lijn in Henegouwen doorgetrokken tot Péruwelz en in 1870 tot Doornik.

In 1879 opende Leopold II, op dezelfde plaats waar zich het huidige station bevindt, het nieuwe station van Doornik, een monumentaal gebouw met een indrukwekkende glazen overkapping en dat voor slechts één enkel spoor.

Gedurende lange tijd lag lijn 78 in de onmiddellijke nabijheid van de eerste (en enige) industriële lijn met elektrische tractie. Die lijn was 6 km lang en verbond de steenkoolmijn van Hensies en het station Bernissart. De bovenleiding, die meer op een tramdraad leek, werd gevoed met gelijkstroom van 550 Volt. Op de lijn reden hoofdzakelijk kolenwagens en rijtuigen voor het vervoer van het personeel van de steenkoolmijn.

Te Bernissart was er tussen 1880 en 1890 trouwens nog een zeer uitzonderlijk voorval: de losse delen van het skelet van de iguanodont, die in de streek werd ontdekt, werden er op een platte wagen geladen.

Sedert de aanleg van lijn 78 bleef haar infrastructuur nagenoeg ongewijzigd. De maximumsnelheid bedroeg er 90 km/uur. De elektrificatie van de lijn was een gelegenheid bij uitstek om het geheel uit te rusten voor snelheden van 140 km/uur en, op bepaalde baanvakken, na de voltooiing van de werken zelfs van 160 km/uur.

Enkele cijfers geven een duidelijker beeld van de omvang van het werk. Bij de vernieuwing van het spoor heeft men per kilometer 1.666 dwarsliggers en langgelaaste spoorstaven gelegd. Er werden 120 kilometer elektrische contactdraad afgerold, samen zowat 450.000 kilo koper voor de bovenleiding, en ongeveer 2.500 bovenleidingspalen geplaatst.

Te Doornik en te Blaton werden elektrische gelijkrichteronderstations gebouwd en te St.-Ghislain, Maubray en Moeskroen schakelstations.

Antoing heeft een volledig nieuw station gekregen. Het oude gebouw dat in 1914 werd voltooid, beantwoordde niet meer aan de exploitatievereisten en bepaalde boogstralen van het spoor moesten worden vergroot om er tegen hogere snelheden te kunnen rijden. Het vroegere station werd dus opgeofferd; het nieuwe station waarin de exploitatiediensten en de diensten voor elektriciteit en seininrichting zijn ondergebracht, past volledig in het kader van de kleine stad. Er werd ook een plan uitgewerkt om de

omgeving aan te passen en voor de gebruikers van het openbaar vervoer een goede onthaalstructuur op te zetten: een parking voor 50 auto's, overdekte fietsen- en bromfietsenstalling. Blokpost 42 (evenals het station en blokpost 41) moest verdwijnen. Die blokpost zal echter blijven voortbestaan omdat hij erg origineel is en volledig uit hout vervaardigd. Hij krijgt een plaats in het Spoorwegmuseum waar men een beeld wil ophangen van de spoorweg, zoals die vroeger was.

Doornik, waar lijn 78 en lijn 94 uit de richting Brussel, elkaar kruisen, heeft op dit ogenblik reeds 5 geëlektrificeerde sporen en een elektrisch onderstation. De Vendéens brug, een mooi en spectaculair produkt van burgerlijke bouwkunde, wordt door een nieuw kunstwerk met vier rijstroken vervangen.

De wijk achter het station, die tot in Kain en Mourcourt doorloopt, zal in enige mate voordeel halen uit de elektrificatie. De wijkbewoners zullen hun auto op de parking, die 170 parkeerplaatsen telt en aan de Boulevard Eisenhower ligt, kunnen zetten en via de onderdoorgang voor voetgangers die de Boulevard Eisenhower en het Crombezeplein verbindt, het perron kunnen bereiken.

Te Moeskroen is de tweede fase van de elektrificatie ingetreden. In januari 81 werd de verbinding Moeskroen-Kortrijk geëlektrificeerd. Omwille van de verbinding met Bergen en van de derde fase, die in mei e.k. wordt ingeleid en de weg naar de Franse grens opent, zal Moeskroen een station worden waar men van 3.000 op 25.000 Volt kan overschakelen. Die spanningen worden respectievelijk op het Belgische en op het Franse net toegepast. We voegen hier nog aan toe dat Moeskroen op dit ogenblik over 10 geëlektrificeerde perronsporen beschikt en vroeger slechts over 4.

De elektrificatie van lijn 78, het laatste belangrijke baanvak van de Waalse as, zal de dienstontgezeglijk verbeteren. De voordelen zullen pas later duidelijk tot uiting komen omdat er nog verscheidene werken niet voltooid zijn.

Dit laat niet weg dat men elk uur te Moeskroen een semi-directe trein Moeskroen-Bergen en omgekeerd kan nemen. Daar wordt om het uur een omnibustrein St.-Ghislain-Doornik en Doornik-Moeskroen, telkens in beide richtingen aan toegevoegd.

Tijdens de piekuren komen daar nog eens pendeltreinen bij waarvan er drie een bijkomende halte maken. Tussen Doornik en Moeskroen wordt de geëlektrificeerde dienst gewoonweg toegevoegd aan de bestaande dieseldienst Brussel-Moeskroen, die ongewijzigd blijft.

De personaliteiten die op 19 januari op de officiële opening aanwezig waren, hebben niet nagelaten de voordelen van die elektrifi-

catie voor het voetlicht te brengen.

De heer Van Spitael, burgemeester van de stad Doornik, gaf in zijn toespraak uiting van de gemengde gevoelens van zijn stadsgenoten:

"Wij waarderen des te meer elke blijk van welwillendheid vanwege de Staat met het oog op de ontsluiting van onze streek, zoals vandaag de elektrificatie van de lijn Moeskroen-Doornik-Bergen, ter gelegenheid waarvan we hier nu verenigd zijn."

...
"Verder wil ik er nog aan herinneren met hoeveel verwachting wij ernaar uitzien dat het lot van de spoorwegverbinding Doornik-Brussel eveneens zo vlug mogelijk geregeld wordt, het lot van deze al te beruchte lijn 94, die aan de werknemers al zoveel uren gekost heeft en al zoveel inkt en speeksel heeft doen vloeien, want de moeilijkheden om de hoofdstad snel te bereiken zijn zeer talrijk en worden nog verscherpt door de flessehals van Halle."

De heer Herman De Croo, Minister van Verkeerswezen, die in die hoedanigheid zijn eerste uitstap maakte, belichtte verscheidene facetten van het probleem. Hij zei o.a. dat de elektrificatiewerken in het vijfjarenplan, het derde in zijn soort, zijn opgenomen. Dit vijfjarenplan loopt van 80 tot 85. Na lijn 78 zullen dus ook nog andere lijnen worden geëlektrificeerd.

De spoorweg is aan een groot-scheepse reorganisatie bezig. Het doel hiervan is: tegen het jaar 2000 van de spoorweg HET openbaar vervoermiddel bij uitstek maken.

De spoorweg is immers essentieel voor het vlotte verloop van het verkeer, voor het vervoer van arbeiders; hij staat ten dienste van het volk; omwille van zijn goederenvervoer speelt hij ook op economisch vlak een toonaangevende rol. Goederenvervoer is immers erg belangrijk voor een land dat meer dan de helft van zijn produktie uitvoert.

De regering zet, wat de spoorweg betreft, het beleid van haar voorgangers verder. De nieuwe structuur, de verbindingen tussen de grote centra, aangevuld met interregionale verbindingen; voor de verdeling op kleine schaal, de verbindingen die vanuit de regionale centra in alle richtingen uitzwermen naar de woonsteden van een dichtbevolkt land... om dit allemaal te verwezenlijken, moeten wij inspanningen leveren die op dat vlak niet kunnen vergeleken worden met die van onze buurlanden, waarvan het spoorwegnet veel minder dicht is.

De nieuwe minister heeft aan de inwoners van Doornik beloofd dat de investeringsinspanningen zullen worden verder gezet. Dit is zeker een goede zaak!



de elfde keer op onze kosten

De spoorweg stelt de trouw van zijn cliënteel aan de slaaprijtuigen erg op prijs, zodanig zelfs dat hij aan de reiziger die binnen een tijdsruimte van 12 maanden 10 reizen per slaaprijtuig maakt, een elfde gratis aanbiedt. Wat moet je daarvoor doen?

Het volstaat aan de begeleider van het slaaprijtuig een kaart te vragen, bij elke reis (een heen- en terugreis telt voor twee) een regel van die kaart te laten invullen en ze in te leveren wanneer ze volledig is. Op dat ogenblik krijg je van de spoorweg een reis gratis in de rijtuigklasse (single, double, tourist of T2) waarin je doorgaans hebt gereisd. Let wel: het geschenk betreft alleen de slaaprijtuigtogslag; het spoorbiljet moet je dus wel degelijk zelf betalen.

Zowel een onderneming als private personen kunnen van dit voordeel genieten. De kaart wordt in naam van de onderneming afgeleverd; alle namen van personen die de kaart voor hun verplaatsingen mogen gebruiken, zijn er op vermeld. Een onderneming kan verscheidene kaarten in omloop hebben. Zo kunnen meerdere medewerkers die op hetzelfde ogenblik reizen van die formule genieten. Indien men verscheidene onvolledige kaarten heeft en op alle kaarten samen 10 reizen, ook dan moet men de elfde keer de toeslag niet betalen.

Alleen de reizen waarvoor de slaaprijtuigtogslag volledig werd betaald, komen in aanmerking.

De toeslagen tegen verminderde prijs tellen dus niet mee. De reis waarvoor een globale prijs biljet + toeslag werd gemaakt (zoals voor het zuiden van Frankrijk bijvoorbeeld) is geldig.

De formule wordt ook op het Duitse, Oostenrijkse, Belgische, Deense, Franse, Italiaanse, Luxemburgse, Nederlandse en Zwitserse net toegepast; daarbuiten is de formule geldig voor slaaprijtuigen die tot Stockholm en Lisabon gaan. De kaart blijft vanaf de datum van de eerste reis één jaar geldig. Om de elfde reis, dus die waarvoor je geen toeslag moet betalen, te maken, krijg je 6 maanden de tijd. Die zes maanden gaan in op de datum waarop de kaart volledig was ingevuld. Om niemand te benadelen houdt de spoorweg geen rekening met de afstand. Zo kan je dus in ruil voor 10 reizen België-Milaan een langere elfde reis, België-Rome bijvoorbeeld, gratis krijgen.

Ook de term "onderneming" wordt erg ruim genomen: de reglementering spreekt over "firma's", maatschappijen, verenigingen, bonden en administraties van om het even welke aard. Zo eenvoudig is dat! De begeleiders van slaaprijtuigen zullen aan de reizigers alle nodige inlichtingen over die getrouwheidspremie geven. Ook de kantoren voor plaatsbespreking kunnen alle nodige uitleg verstrekken. Dus tienmaal reizen en de elfde keer bent u onze gast!

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG



LEKKER ETEN TE BRUSSEL NOORD

Dat mensen in Brussel-Noord hun dorst kunnen lessen of hun honger stillen is niets nieuws. Voortaan kan dat ook nog maar dan in een ander kader.

Het stationsbuffet-restaurant, net onder het Spoorwegmuseum, heeft zijn deuren gesloten en het hele team heeft zijn intrek een eindje verderop in het Verkeerscentrum-Noord genomen.

Het Noordstation kadert nu in een veel ruimer geheel dat ook parkings, metro- en autobusstations, handelskantoren en een handelscomplex omvat. Het restaurant en de taverne van de N.M.B.S. hebben een plaatsje gekregen tussen de boetiekjes, een vooraanstaande plaats weliswaar in de ruime gang die op de lokettenzaal van het station uitgaat.

Zijn naam, Edelweiss, op gezichtshoogte in groene neonletters opgezet, valt onmiddellijk op.

Er zijn twee ingangen: één aan de kant van het station en één recht over het postgebouw aan de kant van de esplanade.

De inrichting ligt volledig in de lijn van deze tijd en men heeft ook getracht het de gebruikers zo comfortabel mogelijk te maken. Voor de beglaasde wanden, samen zowat 65 meter, hangen gordijnen met grote mazen; er ligt een lichtkleurige houten parketvloer; de houten stoelen zijn met een wollen stof bekleed en vormen een mooie schakering van groene tinten; het plafond is uit bronskleurig aluminium en de lampen die in metalen kubussen verscholen zitten, stralen een zacht licht uit; de zaal is versierd met droge takken in veelkleurige bakken die met het geheel harmoniëren; de tafels zijn bedekt met een kurkeiken motief en ook barkrukken ontbreken niet; de muren zijn met een beigekleurige stof behangen.

Het gedeelte taverne biedt plaats voor 85 klanten die er allerhande dranken, belegde broodjes en koude schotels kunnen gebruiken. Het restaurant is uitgerust voor 90 couverts maar met tussenschotten van gestructureerd glas kan men enkele tafeltjes voor een groep of voor een banket bv. afzonderen. De derde ruimte is volledig afgezonderd en bestemd voor vergaderingen; je kan er ook eten.

Alles wordt er in een heel moderne, volledig uitgeruste keuken

klaargemaakt; de chef en zijn ploeg bereiden er alles... en met alles bedoel ik werkelijk alles, tot zelfs de vlees- en bakkerswaren.

De uitbater van het restaurant heeft van de overbrenging gebruik gemaakt om enkele aangepaste nieuwigheden in te voeren: op de tafel komt er alleen nog tafellinnen, dus gedaan met het papier. Misschien een onbeduidend detail, denkt u, maar toch zo sfeerscheppend.

De lijst van gerechten is duidelijk omvangrijker geworden. De keuze wordt er misschien niet makkelijker op maar geeft het geen heerlijk gevoel te kunnen twijfelen tussen: "Krachtige Kreeftensoep met gevogelte"; "Rivierpaling zoals in de Camargue" en "Verse zalm met bieslook en groene citroen"; "Gewelde eieren met perssaus", "Eendvleugel met groene peper", "Parelhoen Girole en grillotte paddestoelen"; en verder nog "Lamsnoot, soubise puree" of "Tournedos Monégasque"; "Wild konijn met Kriek" of "Kwabaalreepjes met groene peper"; "Kreeft Armoricaïne" of "Geflambeerde forel met Pastis en venkelsaus"; dit alles kan dan worden afgerond met "Pannekoek Comédie française", "Poire Belle Hélène" of "Lentegriil". Culinaire poëzie, een genot voor het oor en hopelijk binnenkort ook voor de smaakpapillen.

De menu's blijven behouden. Het menu van de dag is steeds aangepast aan het seizoen. Het menu van 's zondags is wat verfijnder, dan heeft men immers wat meer tijd. In elk geval kan men er op rekenen dat alles zeer goed wordt verzorgd. Het is alom bekend dat het restaurant Brussel-Noord steeds kwaliteit op tafel brengt. Met hun nieuwe keukenuitzet zijn onze keukenpieten zeker van plan in die richting verder te werken. Edelweiss is en blijft een restaurant met standing waar je tegen redelijke prijzen lekker kan eten.

Voegen we hier nog aan toe dat de volledige constructie modern is opgevat: de lokalen zijn uitgerust met sprinklers, hebben allerhande voorzieningen waaronder een W.C. voor gehandicapten en een telefoon voor het publiek, achteraan in de taverne.

Het restaurant is geïntegreerd in het Verkeerscentrum-Noord; weliswaar zullen overdekte loopbruggen dit laatste met het Rogiercentrum en met de gebouwen van het World Trade Centrum verbinden. De Edelweiss ligt op het kruispunt van die verschillende wegen. Het handelscomplex zal

pas vanaf de maand juni tot leven komen; vanaf dat ogenblik wordt het het ontmoetingsoord voor spoorwegreizigers, van werknemers in de buurt en ook van voorbijgangers.

Het restaurant kan er een unieke faam opbouwen, mede door zijn kwaliteit. Het wordt beslist een aangenaam en druk bezocht trefpunt.



TWEE NIEUWE MAATREGELLEN VOOR HET REIZIGERSVERKEER

Onze trouwe reizigers zullen reeds gemerkt hebben dat de controle van de vervoerbewijzen bij de ingang van het station sedert 1 januari jl. volledig is afgeschaft. De pers heeft er naar aanleiding van een informatievergadering in de gebouwen van de N.M.B.S. ook over gesproken.

Om de trein te nemen is het nu dus niet meer nodig een kaartje te laten knippen of een abonnement uit te halen. De bedoeling is de reizigers ter wille te zijn maar de maatregel kan voor weinig welvoeglijke reizigers die van de toestand misbruik trachten te maken, zware gevolgen hebben.

De controle in de treinen zal immers worden versterkt en de reglementering inzake ongeregelde heden aangepast. Het treinpersoneel dat niet alleen de controle van de vervoerbewijzen moet doen, maar ook nog met heel wat andere taken belast is, wordt versterkt. Zowat 120 rondreizende controlebedienden, in groepjes van vier verdeeld, zullen de nodige controles uitvoeren. Zij dragen een kenteken met een zwarte B op goudgestreepte achtergrond.

De maatregel moet wel in een juist daglicht worden geplaatst: het ligt niet in onze bedoeling de zowat 550.000 reizigers, die elke dag de trein nemen, lastig te vallen, maar wel de echte zwartrijders te ontmoedigen. Het treinvervoer is zoals elke andere soort van vervoer een vorm van openbare dienstverlening en elke reiziger moet dus betalen voor wat hij krijgt.

Wat moet men nu doen om in



orde te zijn en geen moeilijkheden te krijgen met wachters en hoofdwachters? Dat is heel eenvoudig: de reiziger met een geldig vervoerbewijs is in orde. Nochtans is het ook dan niet onmogelijk in een vervelende situatie verzeild te raken.

Je komt op het laatste nippertje in het station aan en wil je trein niet missen; je loopt onmiddellijk naar het perron en stapt in; of je hebt op een maandagmorgen een ander pak aangetrokken en staat op het perron zonder abonnement. Wat moet je doen?

Je verwittigt voor je instapt het treinpersoneel; in de trein betaal je de treinreis en een maakloon van 50 frank want je bezorgt immers bijkomend werk. De reiziger die voor het instappen het treinpersoneel niet verwittigt en bij de controle niet in orde bevonden wordt, moet 600 frank toeslag betalen. Dat is duidelijk geld verloren! Zorg er dus voor dat het je niet overkomt.

Het spreekt vanzelf dat reizigers die in één van de 344 stations waar geen biljetten worden afgeleverd, instappen, geen 50 frank maakloon moeten betalen. Hetzelfde geldt voor reizigers met een tweede klasse vervoerbewijs die in eerste klasse reizen; zij betalen alleen het verschil. In beide gevallen moeten zij vooraleer in te stappen het treinpersoneel verwittigen.

Er zijn natuurlijk ook uitzonderingen. Op vrijdagavond b.v. nemen heel wat mensen de trein. Het is mogelijk dat er dan aan het loket een lange rij staat aan te schuiven. Een reiziger moet zijn trein halen en heeft geen tijd meer om zo lang aan te schuiven en een biljet te kopen. Het is duidelijk dat wie in dergelijke situaties te goeder trouw handelt, niet wordt beboet. De N.M.B.S. zal die gevallen onderzoeken en de nodige maatregelen treffen. Het behoort de reiziger zijn geval klaar en duidelijk uiteen te zetten, dat werkt het onderzoek in de hand.

We herhalen het nogmaals: de maatregel is positief bedoeld en dus zeker niet om de mensen lastig te vallen; wel willen wij zwartrijders ontmoedigen.

De tweede maatregel betreft het reizigersonthaal in de belangrijkste stations van het land.

Weldra zal een bijzondere groep van onthaalbedienden worden gevormd. Zij zullen personen die moeilijkheden ondervinden om zich te oriënteren, om zich in het station te verplaatsen, helpen; zij zullen aan de reiziger alle nodige inlichtingen omtrent de reis b.v. omtrent de plaats waar hij zal

aankomen, verstrekken; zij moeten er ook op letten dat alles netjes blijft en af en toe zelfs een groep, die met de trein reist, van eind tot eind vergezellen. Dit lijstje van taken is trouwens niet beperkend. Een vijftigtal bedienden zal nieuwkomers in de geheimen van de stations inwijden en aan wie reeds goed wegwijs is, indien nodig, bijkomende inlichtingen geven.

Er bestaan in de stations wel informatiekantoren, maar hun opdracht is niet zo ruim. Het is de bedoeling dat de nieuwe onthaalbedienden zelf naar de cliënteel toegaan. Dit is immers een essentieel element van een goede onthaalstructuur.

Het was niet moeilijk de controle bij de ingang af te schaffen maar de integratie van 170 nieuwe bedienden zal wel wat meer tijd vergen. Met de aanwerving is men reeds begonnen. Daarna zullen de laureaten van de proeven worden opgeleid en aangesteld. De N.M.B.S. stelt alles in het werk om de hele zaak binnen de kortst mogelijke tijd, en liefst tegen het begin van de zomer, in orde te brengen. Dat zou goed uitkomen want in die periode nemen heel wat "toevallige" klanten de trein om met vakantie te gaan. Zij zullen een goed onthaal zeker op prijs stellen.

We hopen dat dit de band tussen klant en spoor zal verstevigen.



MINITRIPS EN "EEN MOOIE DAG TE..."

Belgen maken graag eens een minitrip of vinden het prettig om ergens te lande "een mooie dag" door te brengen, daarover bestaat geen twijfel. Het succes van die twee N.M.B.S.-reisformules is in 81 dan ook fors gestegen.

Een minitrip maken betekent voor de Belgen binnen onze grenzen of in een omliggend land een paar dagen, meestal een weekend en dan liefst een verlengd weekend, vakantie nemen.

De minitrip doet het uitstekend. Verleden jaar werden meer dan 25.000 zo'n reizen verkocht. Am-

sterdam kent zonder enige twijfel de grootste bijval. Wat trekt onze landgenoten toch aan in die hoofdstad die zo verschillend is van alle andere? De Chinese restaurantjes of de rijkelijk gevulde musea... een opiniepeiling zou hierop een antwoord kunnen geven. In elk geval worden onze Noorderburen druk door ons bezocht. Ook Londen kende de vorige jaren een aanzienlijk succes, waarschijnlijk omwille van de interessante shoppingmogelijkheden; vermits de Londense prijzen nu ongeveer hetzelfde peil hebben bereikt als de prijzen op het vasteland, laten de reizigers die verbinding wat links liggen zonder ze evenwel volledig af te schrijven.

De overige bestemmingen nemen ongeveer een gelijk deel van de koek voor hun rekening. Een bestemming naar ieders gading dus!

Vanaf 1 april 82 komt er een nieuwe bestemming bij, ditmaal een reis naar de zon, naar Lugano, voor sommigen het Rio de Janeiro van Europa. De overige programma's blijven behouden en worden in sommige gevallen zelfs verruimd. Vroeger kon je alleen tijdens het weekend naar Berlijn en München vertrekken, nu kan je dat elke dag van de week.

"Een mooie dag te...", voor bepaalde mensen kan dit bedrog lijken. Het weer is in ons landje immers vaker grauw en grijs dan mooi. Maar met "mooi" doelen we niet speciaal op het weer dan wel op het plezier dat men aan zo'n dagexcursie in ons land kan beleven, op de vreugde die men voelt bij het ontdekken van een culturele rijkdom. Zelfs zich gewoonweg op zijn eigen manier ontspannen, kan een heerlijk gevoel geven.

Vorig jaar werden 131.000 biljetten "een mooie dag te..." verkocht. Daarvan gingen er 90.000 naar Antwerpen en zijn zoo. Die zoo is werkelijk de uitschieter aangezien de tweede gerangschikte Walibi, bij Waver, 13.900 spoorreizigers op bezoek kreeg, wat ook niet niks is.

"Een mooie dag te..." betekent een treinticket tegen een voordelige prijs, plus een toegangsticket voor een welbepaalde attractie, alweer tegen een voordelige prijs, en alsof dat nog niet genoeg was, dit alles nog eens afgerond tot een aantrekkelijke forfaitaire prijs.

Het biljet is een volledige dag geldig zodat je voor of na de attractie nog enkele bezienswaardigheden in die stad kan bezoe-

ken. Op dat vlak is Antwerpen wel bevoordeeld: de zoo, vlak naast het Centraal station, dat zelf in het centrum van de stad ligt. Nagenoeg iedereen wil er het maximum uithalen, wat natuurlijk erg logisch is.



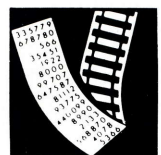
ANTWERPEN EN DE ERTSAANVOER: GUNSTIGE KENTERING

In ons nummer 5/81 hebben we in de rubriek "Kortweg" onze Belgische havens in een ongunstig daglicht geplaatst met de bewering dat ze voor de ertsaanvoer niet concurrentieel genoeg zijn.

De reactie van de Antwerpse havenautoriteiten liet terecht niet op zich wachten.

Onze bewering was gebaseerd op een vergelijking van de maritieme bevrachtingen in juni. Sinds dat tijdstip hebben twee elementen de ertsbevoorrading gunstig beïnvloed: de beschikbaarheid van schepen van 80.000 tot 100.000 ton, en het aanmeren te Antwerpen van ertsschepen van 100.000 ton.

Het verschil in bevrachting per ton dat 6,5 \$ bedroeg tussen de grote en kleine tonnemaat werd teruggeschroefd tot ongeveer 2 \$. Een uitstekende zaak voor de Scheldehaven en voor de nationale siderurgie.



NIEUWE TARIFERING VOOR HET VERVOER VAN ERTSEN

Sedert 1955 bleef de structuur van de tarieven voor het vervoer van ijzererts ongewijzigd. De markt is in die tijd echter wel geëvolueerd.

In 1980 heeft de N.M.B.S. iets meer dan 14 miljoen ton ijzererts vervoerd; 9,5 miljoen daarvan

werd via de Belgische havens ingevoerd. De concurrentie bleef echter niet bij de pakken neerzitten: ze opereerde vanuit de havens in de omliggende landen, ze lanceerde een project voor een pijpleiding voor ertsen en de waterweg stelde heel wat in het werk om bepaalde verbindingen aanzienlijk te verbeteren.

De gebruikers hebben misschien ook verschillen ontdekt in de prijzen die in het spoorwegverkeer per ton-kilometer werden toegepast. Dit was eerder aan exploitatienoodwendigheden dan aan commerciële wil te wijten.

Het grootste gedeelte van het ertsvervoer gebeurt natuurlijk met gesloten treinen. De programmering speelt op dat vlak een heel belangrijke rol. Men stelt echter vast dat in 1980 slechts 70% van de programma's werden gevolgd met als resultaat: heel wat losse ritten voor de locomotieven en een onregelmatige afwikkeling van het verkeer.

De wagens bestemd voor het vervoer van ertsen, zoals de P-wagens, zijn eigendom van de fabrieken. Dat wagenpark is verouderd en heterogeen. Een aantal wagens mogen zelfs buiten onze grenzen niet meer rijden. Dit werd door de buurnetten beslist omdat ze van oordeel zijn dat die wagens niet meer aangepast zijn aan het moderne verkeer. Hoe wil je dan in Rotterdam ijzer ophalen?

De spoorweg bekleedt, wat het vervoer van ijzererts betreft, een concurrentiepositie. Dat is onbetwistbaar. Omwille van de redenen die wij net hebben aangehaald, wordt haar toonaangevende positie nochtans meer en meer bedreigd.

Om beter rekening te kunnen houden met de schommelingen op het vlak van de bevoorrading en met de aan de gang zijnde herstructurering van de ijzerindustrie, om de verschillende tarieven te kunnen aftoppen, kortom om zich beter te kunnen aanpassen aan de markt, heeft de Handelsdirectie van de N.M.B.S. nieuwe tarieven voor ijzererts en een nieuw barema uitgewerkt. Dit barema wordt vanaf 1 februari op het vervoer, dat door een overeenkomst op lange termijn wordt geregeld, toegepast en aan het internationaal E.G.K.S.-tarief nr. 9001 toegevoegd.

Bij het opmaken van de nieuwe tarieven werd voornamelijk met drie factoren rekening gehouden. De nieuwe tarieven zijn op **gesloten treinen** gericht.

In de praktijk worden er **ristorno's**

uitgekeerd die in evenredigheid zijn met de lading van de trein. Die kan van 800 tot 1500 ton gaan.

Ze werken het **geprogrammeerd verkeer** in de hand.

Elke maand leveren de geadresseerden aan de N.M.B.S. een vervoerprogramma voor de 30 of 31 (soms ook 28 of 29) volgende dagen af. Op basis daarvan worden de grafieken opgesteld en het tractiematerieel, en bijgevolg ook het tractiepersoneel, verdeeld. Daarna komt het er alleen nog op aan dat de geadresseerden zich aan hun programma houden. Indien ze dat ook doen, krijgen ze een **premie voor regelmatigheid**. Telkens wanneer een trein wordt afgeschaft, wordt de premie verminderd.

De tarieven zijn berekend op vervoer met **modern en gestandaardiseerd materieel**. Er is een **ristorno** voorzien dat afhangt van de staat en het bouwjaar van de gebruikte wagens. De toepassing van die maatregel op wagens met 4 afzonderlijke assen wordt over twee jaar gespreid om oplossingen voor de vervanging van het materieel te kunnen onderzoeken.

Hier moet worden aan toegevoegd dat de prijzen slechts eenmaal per jaar zullen worden aangepast. De jaarlijkse herzieningen zijn afhankelijk van de verhogingen van objectieve parameters die representatief zijn voor de kostprijsverhogingen.

Na alle vernieuwingen op internationaal vlak, zoals de invoering, voor een paar jaar, van directe tarieven om de positie van de spoorweg op de verschillende markten te verbeteren, zal de inspanning om de tarieven te vernieuwen nu vooral het buitenlands verkeer (voor het grootste gedeelte althans) ten goede komen.

Het nieuwe tarief werd aan de Groepering van Hoogovenbedrijven, die zijn steun toezegde, voorgesteld.

De N.M.B.S. stelt op het vlak van de exploitatie alles in het werk om haar verplichtingen na te komen: naast het nieuwe tarief werden er ook maatregelen vastgesteld om de dienst exploitatie van het nodige materieel te voorzien zodat de commerciële beloften kunnen worden waar gemaakt.

De cliënteel die bij die vernieuwing betrokken is, is beperkt. Dat wel! Maar een ommekeer van die omvang in tariefaanlegenheden, opent perspectieven voor wat in andere gebieden kan worden ondernomen.



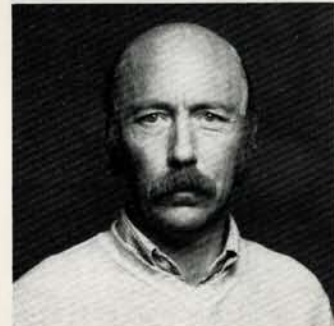
JULIAN KEY: KWALITEITSAFFICHES.

Ben je attent? Dan heb je ze vaker gezien langs onze hoofdwegen. Neen, ga het niet te ver zoeken. "Ze" is onze nieuwe 40 m²-baanaffiche, waarvan u het centrale gedeelte op de laatste kaftbladzijde vindt. Sinds 1 januari geeft ze onze traditionele 20 m²-affiches een steuntje. Je treft ze soms eenzaam - maar niet verlaten - aan in de nabijheid van een station; als onderdeel van ons nieuw affichage-net.

De eerste 40 m²-actie van de NMBS heeft als onderwerp de autoslaaptrein. Een dankbaar produkt voor Julian Key, één van de grootste Belgische, laat staan Europese, grafici. Het is niet de eerste keer dat Julian zich over een spoorwegprodukt buigt en ook het autoslaaptreinthema was voor hem geen onbekende meer. De affiche die hij ontwierp lijkt eenvoudig, bijna kinderlijk eenvoudig, en dat is steeds zo bij elke affiche die de handtekening van deze grootmeester draagt, zelfs als de opdracht niet zo eenvoudig is. Want bij de beschrijving van het produkt, de argumenten en de bedoeling, kwam nog dat hij een 20 m²-affiche moest ontwerpen die links en rechts verlengd kon worden om een dubbel formaat te bereiken. Dus toch niet zo eenvoudig. Julian Key moest hier blij geven van vindingrijkheid: hij moest aan de gordel hetzelfde evenwicht schenken als aan de gesp alleen. Diezelfde Julian Key maakt zopas het voorwerp uit van een rijk geïllustreerd kijkboek dat rond de jaarwende verscheen en waarin de beste affiches uit zijn carrière zijn gereproduceerd. Een vruchtbare carrière, zoals blijkt.

Het reclameadviesbureau Vanypeco was gedurende 27 jaar zijn werkgever. In 1974 nam hij zijn vrijheid terug als zelfstandige om eind der zeventiger jaren een pact te sluiten met de heren De Hollander en De Cort. Het trio vond op 1 januari 1982 een nieuwe partner, het reclamebureau Trema. Julian Key leerde het reclamevak in de harde leerschool van

de praktijk. De vijf jaar avonds die hij volgde aan het St.-Lucasinstituut vanaf 1948, verschaften slechts de elementaire technische basis aan deze publiciteitsbeginning, die zich meer aange trokken voelde tot de schilderkunst.



Maar het was zo dat zijn baas, baron Van Ypersele de Strihou, een uitstekende faam genoot als verkoper van affiches. Hij had voor de Benelux de exclusiviteit verworven voor de grote buitenlandse namen: Donald Brun, Savignac, Villemot, Paul Collin... In de studio zag de jonge leergierige Julien Keymolten de werktekeningen passeren, de gerealiseerde affiches, en dat trok hem meer en meer aan.

Na zijn legerdienst, in 1952, begon hij zo maar affiches te ontwerpen om zich te oefenen. In 1954 liet hij zijn talent opmerken in een wedstrijd ingericht door het reclamebureau Rossel. Prompt besloot zijn werkgever hem een kans te geven. En jawel, het was raak. In de jaren 57-58 kwam de jonge graficus volop tot ontplooiing: perscampagnes, folders, brochures en vooral een gestadige opmars in het beperkte kringetje van grote affiche-ontwerpers. Begaafd met een sterke zin voor synthese, een goede smaak in kleurencompositie en vaardig met collages en kaligrammen verwierf hij beetje bij beetje een internationale ervaring.

Dikwijls stelt men zich de afficheontwerper voor als een eenzaat, gebogen over een tekentafel in een onpersoonlijke stille studio. En dat is het juist niet voor Julian Key.

— Ik heb behoefte aan een zekere stemming. (...) Het is zowat als tuinieren in een gemeenschappelijke serre, waaraan een uiterste zorg wordt besteed. Niettegenstaande dat zoek ik alleen de ideeën. Maar daarna komen de twijfels, en dan is het team rondom mij toch wel noodzakelijk. Ik toon wat ik heb ontworpen, en

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG

alle reacties van mijn medewerkers zijn voor mij belangrijk. Ik zie dan vlug heel klaar, alsof er mistlampen aangestoken werden. Als ik twijfels heb, is dit omdat ik verblind ben. De tijd die men in één ontwerp steekt is ondefinieerbaar. Men gaat slapen met het probleem, men ontwaakt ermee. Het is niet zozeer achter de tekenafel dat men DE idee vindt. Bracque, de beroemde kubist, heeft het heel goed verwoord: "soms moet je het schilderij naar de muur keren, en het komt vanzelf in orde".

Het gevaar van de roem is dat je om het even wat aan de man kan brengen. Daarom is het goed dat de medewerkers zijn creaties kritisch beoordelen: nee Julien dat is minder; dat is geen Julian Key. Kwestie van stijl? Neen. Hij verklaart zich nader:

— Het is vooral een kwestie van kwaliteit van het concept, meer dan een stijlkwestie. Ik heb namelijk geen stijl. Enkel een synthesesstijl. Wanneer men mijn affiches bekijkt gebeurt dat meestal in twee fasen: eerst valt ze op omwille van de kwaliteit, daarna vat men de idee, iets later. Daarom vind ik het soms spijtig dat de affiches zo snel verdwijnen. In de stad is het net zoals op een voetbalterrein: er valt veel te beleven en de situatie wisselt om de haverklap. Vooraleer de mensen de affiche hebben opgemerkt zijn ze er bijna voorbij, ofwel is ze overplakt met sluikreklame, ofwel is ze beschadigd door het slechte weer. Daarom doet het boek mij enorm veel plezier: men kan de affiches in zich opnemen, ze beter begrijpen.

En het artistieke in de reclame... — Mijn droom is schilderijen maken. Kwaliteitsaffiches, net zoals schilderijen in de straten.

En de straat is dan een kunstgalerie, toegankelijk voor éénieder. Ik heb reeds gezegd dat ik een affiche verkies in de straat boven een schilderij in een galerie, vooral omdat ik beantwoord aan alle aanvragen, aan alle imperatieven, met een artistiek penseel. Dikwijls vraag ik mij af waarom reclame vulgair, uitdagend of dom moet zijn? Reclame kan evengoed elegant en mooi zijn. Ik ben tegen laag-bij-de-grondse boodschappen op de borden. Indien de reclame meer verzorgd werd, zou ze ook minder kritiek krijgen van mensen zoals de ecologen bijvoorbeeld.

Julian, zoon en broer van spoorwegmannen, heeft dus reeds meerdere keren zijn talent ten dienste van de NMBS gesteld. Weliswaar enkel voor de opvallende baanaffiches. Hijzelf had graag volledige campagnes uitgewerkt samen met een copywriter. Want hij is van nature uit een reclameman. Bij Vanypeco bracht hij het in 1960 tot Art Di-

rector, een functie die hij nu nog steeds bekleedt maar in een ander team. Zijn persoonlijkheid als affiche-ontwerper heeft hij verworven tussen twee reclamecampagnes in die zijn naamtekening niet dragen. Zijn beroep als informaat via het beeld zit hem diep in het bloed. Hij zegt van zichzelf dat het binnen in zijn hoofd steeds borrelt. Zijn talent komt tot uiting in zijn eindproduct. Mondaine geplogenheden interesseren hem niet. Indien je Julian Key ontmoet, kan je mits wat aandacht een gevoelig man ontdekken, kalm en bescheiden, toch bewust van zijn kwaliteiten maar zeker niet bereid om op zijn lauweren te rusten. Je zal een man ontdekken die heel snel de indruk verwekt dat zijn brein altijd "tekent".

Het verschenen album "Julian Key" is mooi, even mooi als de affiches die zijn lange carrière reeds sieren. De randteksten zijn van de hand van Pierre Baudson, die de kunst van het affiche-teke-



nen beschrijft, van Baron van Ypersele en René De Cort die de mens typeren en van Philippe Minguet, die zijn advies geeft. De uitgeverij Lannoo uit Tielt zorgde voor een onberispelijke weergave van het oeuvre van deze grootmeester, die zijn stempel heeft gedrukt op de reclame van zijn tijd door zijn artistieke kwaliteit, maar ook door zijn uitzonderlijke expressiekracht die hij reeds meer dan 20 jaar aanhoudt.



INTERCONTAINER: RESULTATEN VAN DE EERSTE DRIE TRIMESTERS VAN 1981

INTERCONTAINER heeft evenals vele van zijn concurrenten op de vervoermarkt de terugslag onderzocht van een zwakke conjunctuur die niet alleen de Europese landen maar ook de Verenigde Staten treft.

De resultaten van de eerste drie trimesters van 1981 tonen aan dat INTERCONTAINER, dank zij de bijzondere inspanningen die het heeft geleverd, de schade heeft kunnen beperken. Omwille van de recente ontwikkelingen wordt tegen het einde van het jaar geen plotselinge ommekeer verwacht.

In de sector maritiem transport bedraagt het totale verkeersvolume 360.671 TEU d.i. een teruggang van 3% vergeleken met dezelfde periode van vorig jaar. Het verkeersvolume van continentaal vervoer in Europa bedraagt 186.791 TEU wat een teruggang van 1,5% betekent.

Voor het verkeer met Groot-Brittannië heeft INTERCONTAINER zijn marktpositie slechts gedeeltelijk kunnen handhaven. In de sector verkeer met het Verre Oosten en het Midden-Oosten via de Sovjetunie daarentegen is het volume in gunstige zin geëvolueerd: het bedraagt nu 20.259 TEU, d.i. een stijging van 26,5% vergeleken met dezelfde periode van vorig jaar.

Kort samengevat betekent dit dus dat met 599.793 TEU's, het verkeer globaal gezien lichtjes is gedaald (-2,2%) vergeleken met vorig jaar.

Ondanks de huidige conjunctuur is INTERCONTAINER vastbesloten nog meer inspanningen te doen om het containervervoer in Europa uit te breiden. Het vervoer per container is nog steeds een voordelige en rationele vervoertechniek zowel voor overzees goederenvervoer als voor goederenvervoer te land.

de rustige snelweg **B**

