

ⓑ

Informatieblad  
van de Handelsdirectie  
der Belgische  
Spoorwegen

# SPOORNIEUWS

# 282

APRIL

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

Brussel X

G.P.P./10/209

21 RIV  
88 ⓑ  
097 0516-1

21 88 097 0516-1

PAUL FUNKEN



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

Verantwoordelijke uitgever:  
F. Leboutte - Brussel

Redactie:  
Frankrijkstraat, 85  
1070 Brussel  
Tel. 02/523.80.80, toestel 22184  
Lay-out: P. Funken, Brussel  
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's  
Michel Lambert: 2  
Eurosil: 3-4-5  
N.M.B.S.: 6-8-9-10-11-12-13-14-15

## INHOUD



### ONDERNEMING

- Eurosil, kwaliteit en efficiëntie: 3-5



### ACTUEEL

- De FIMOP-trein van de relance: 6
- 1981 bij onze buurnetten: 7



### CONTAINER

- Het decennium van Railtrans: 13-15
- De vijf miljoenste container: 13-15
- Intercontainer in Turkije: 13-15



### B-NIEUWS

- 60 nieuwe locomotieven: 10-11
- Vergaderen met de N.M.B.S.: 12
- Nieuwe vertegenwoordiger te Hasselt: 13-15
- Douanedocumenten: 13-15
- "Effeningsmachines" van Belgische makelij: 13-15
- Blauw bulletin voor het stukgoed: 13-15



### TOERISME

- Minitrip naar Rosas: 13-15

## VAN DE REDAKTIE

*De elektriciteitscentrales hebben de spoorweg in 1981 een vervoer bezorgd van 3.468.000 ton grondstoffen voor de energieproductie. Daarin had de steenkool het grootste aandeel met 2.560.000 ton tegen 908.000 ton zware stookolie.*

*Het aandeel dat de NMBS kan verwerven in het grondstoffenverkeer voor de elektriciteitscentrales beliep 45% voor de steenkool en 30% voor de stookolie.*

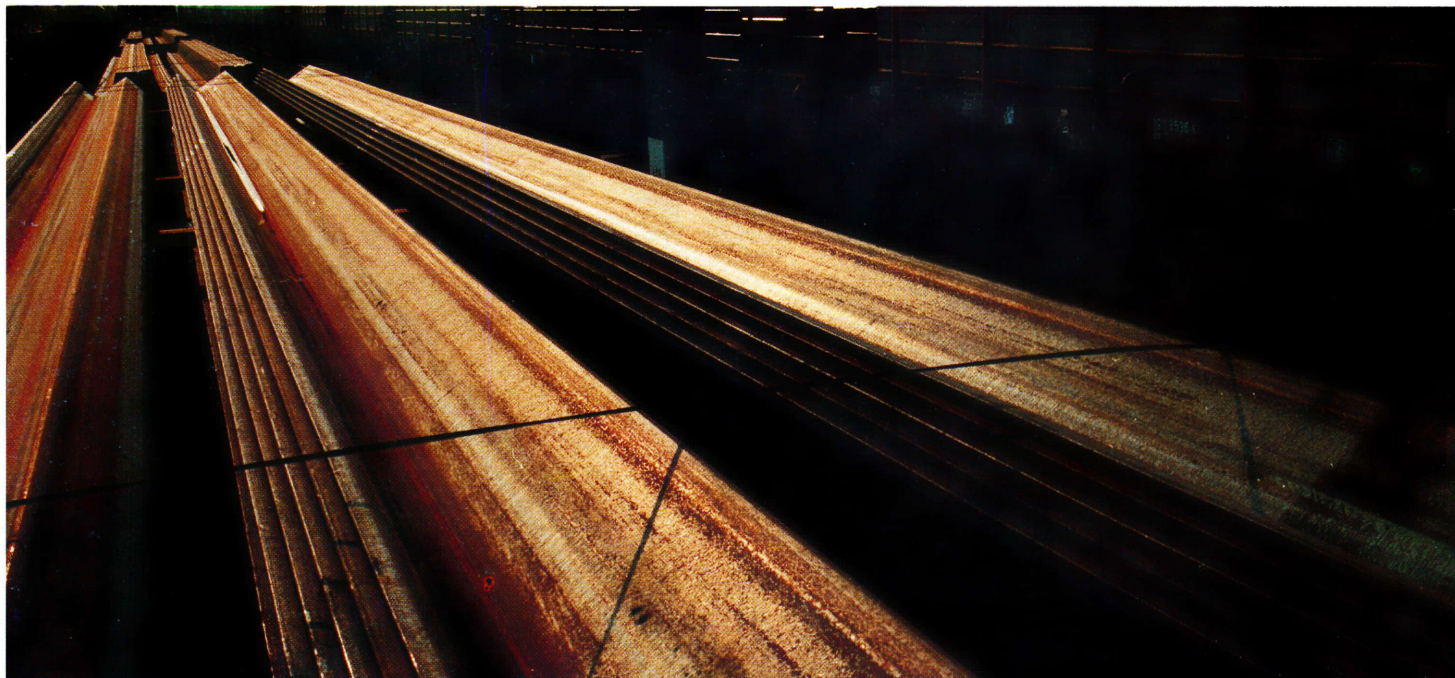
*Het introduceren van originele transportmethodes, zoals de afneembare kippbare bakken (AKB), en de realisatie van bevoorradingsprogramma's met volledige treinen - die zeker en met regelmaat pendelen - zijn niet vreemd aan deze resultaten. Voor 1982 verwacht men trouwens nog een stijging.*

*Het aandeel van de fuel in het verbruik van de centrales daalt zienderogen. De Pool der Calorieën ziet aldus zijn inspanningen om tot een beter evenwicht van de Belgische energiebalans te komen, beloond.*

*Uitgedrukt in productiecijfers heeft de steenkool vorig jaar voor het eerst de leiding genomen van de energiebronnen; de petroleumproducten worden net op de meet geklopt. Deze twee koplopers worden op de voet gevolgd door de atoomenergie die een gestadige vooruitgang boekt: vandaag de dag leveren de atoomcentrales één kwart van de in het land geproduceerde elektriciteit.*

*Niemand zal verrast zijn te horen dat de evolutie nog ver van voltooid is. De energiesituatie wijzigt zich voortdurend. Aan het huidige ritme moet de atoomenergie binnen afzienbare tijd definitief op het voorplan treden. De stookolie zal ongetwijfeld nog minder aangewend worden (men spreekt opnieuw van ketels om te schakelen in de centrales).*

*De steenkool, momenteel nog stabiel als energiebron, blijft een vraagteken: zal de prijs zich blijven handhaven op een even interessant niveau? De toekomst - die misschien wel heel nabij is - zal het uitwijzen.*



Aan het schepen Siffendok zie je de imposante betonnen cilinders oprijzen van de N.V. EUROSILLO, een begrip in de Gentse haven. Eurosilo is een onafhankelijke graansilo die wordt beheerd door de firma Vanden Avenne uit Izegem, de International Corn Company en Tradax, beide uit Antwerpen. Deze drie beheerders, zelf actief in de graansector, zijn er in korte tijd in geslaagd het op één na grootste graanop- en overslagbedrijf van Europa uit te bouwen.

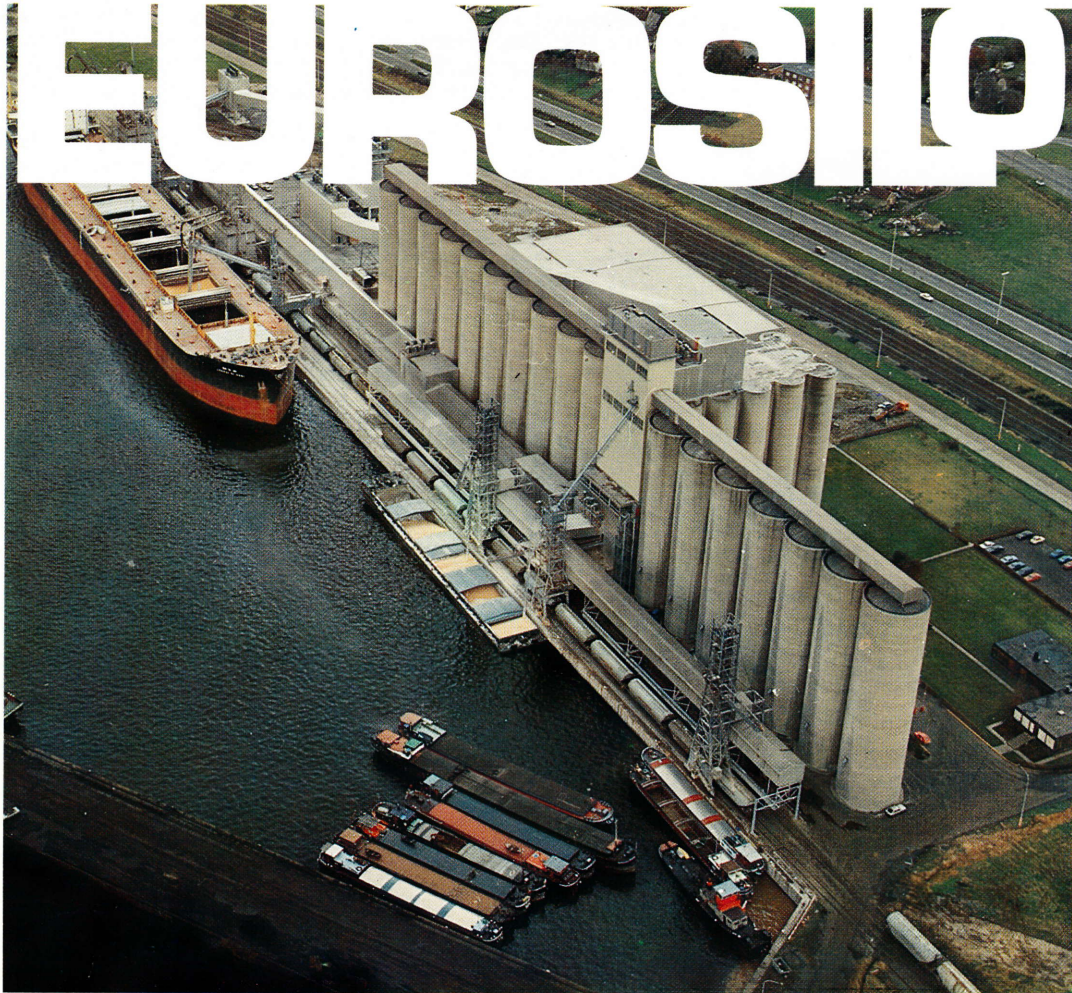
Dertien jaar geleden, in december 1968, startte Eurosilo met een opslagcapaciteit van 18.000 ton, twee losapparaten die 500 ton per uur via galerijen naar de silo's

klassieke vraag die ook GGT voorgeschoteld kreeg (zie ons vorig nummer). Eurosilo reageert als volgt: "We zijn concurrenten omdat we door andere belangengroepen beheerd worden. Het is echter een vriendelijke concurrentie in een geest van gezond verstand. Schepen die wij niet ogenblikkelijk kunnen lossen kunnen naar GGT doorgestuurd worden en het tegengestelde is ook waar. GGT kan wel ter plaatse opzakken, wij niet. Anders is er m.i. geen essentieel verschil."

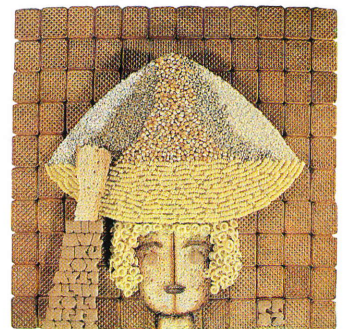
Eurosilo kan men bestempelen als een invoerend overslagbedrijf. De uitvoer is minder geaccentueerd. Vooral maïs, sojabonen, sojaschroten uit de Verenig-

en vlug, de voordelen zijn legio. Voor ons mag alles best per spoor, zowel laden als lossen, het is een publiek geheim dat wij ten nadele van Rotterdam klanten verkrijgen omdat wij zo efficiënt treinen behandelen. Rotterdam moet eerst overslaan van zeeschip op lichter, van lichter op kaai en dan pas gaat het in de trein. De grootste Belgische treinklant is de Aalsterse firma AMYLUM die ongeveer één volledige trein per dag ontvangt geladen door Eurosilo."

Voor het lossen van graanschepen beschikt Eurosilo over twee schroeflosapparaten "Siwertell". Eurosilo was het eerste bedrijf ter wereld dat na een grondige stu-



## KWALITEIT EN EFFICIENTIE



brachten en twee kleine laadapparaten. Stap na stap breidde de graanbehandelaar uit. Nu, anno 1982, bedraagt de silo-opslagruimte maar liefst 126.000 ton en beschikt men over een moderne, doch vooral efficiënte laad- en losapparatuur, bijna enig in zijn genre.

De centrale ligging van de Gentse haven in het veevoederproductiegebied van Noord-Frankrijk, Nederland, West- en Oost-Vlaanderen was het hoofdmotief om zich, net zoals gebuur Ghent Grain Terminal trouwens, in de Arteveldestede te vestigen.

Eurosilo en Ghent Grain Terminal op een steenworp van elkaar, is dat niet van het goede teveel? De

de Staten en Canada en maniok (= tapioca) uit China en Thailand worden geïmporteerd naar België en daarna overgeslagen met bestemming Nederland, Noord-Frankrijk maar ook voor Duitsland en Groot-Brittannië. Ongeveer 30% van alle inkomende goederen gaat in silo.

Eurosilo laadt en lost zowel vrachtwagens, lichters als treinen. Op de keuze van de vervoerswijze heeft het geen vat; de klant bepaalt die autonoom en die is o.m. afhankelijk van geografische factoren en technische imperatieven. Doch gaat de voorkeur van Eurosilo naar de trein. Onze gesprekspartner stelde het als volgt: "De trein is makkelijk

die afzag van het gebruik van de klassieke pneumatische zuiglosapparatuur. De Siwertell, oorspronkelijk gebruikt in de cementindustrie, werkt heel wat sneller (700 ton per uur), verbruikt de helft minder energie en breekt bovendien zeer weinig graankorrels. Dat laatste is heel belangrijk voor de klant; graankorrels breken staat gelijk aan kwaliteitsverlies. De ganse installatie is gericht op het kwaliteitsbehoud van de granen. Daardoor heeft Eurosilo een niet onaardige rijsttrafiek kunnen verwerven, en dat is nieuw voor Gent. In januari werd een eerste schip met consumptierijst gelost voor rekening van Masterfoods. De rijst wordt via

lichters naar de fabriek te Olen gebracht (langsheen het Albertkanaal). Een toekomstige aanvoer per trein is wel denkbaar. De studie voor een particuliere aansluiting wordt overwogen.

Het behandelen van delicate graansoorten zoals rijst en malt is nu een bijkomende troef.

Om dezelfde reden heeft men ook het gebruik van bakjeselatoren in de silo's terzijde gelaten. De gelegenheid om over te schakelen op een transportbandensysteem deed zich voor toen het bedrijf in 1979 slachtoffer werd van een graanstofexplosie. De bakjeselatoren werden aangegeven als mogelijke oorzaak van het onheil. Eurosilo opteerde resoluut voor de veiligheid en heeft, enkel om de granen boven de silo's te brengen, een enorm transportbandennet gebouwd. Enorm, omdat de helling van de banden voor het graantransport slechts 12 à 15 graden mag bedragen. Uit Japan en Australië, ja zelfs uit de Verenigde Staten komt men kijken naar Eurosilo. Het concept als ontvangsilos schijnt uniek te zijn.

Eurosilo is in de lengte uitgebouwd langsheen de kade omwille van milieuoverwegingen. De betoncellen vormen aldus een scherm dat stofontwikkeling tegenhoudt bij ongunstige wind naar de woonkernen toe. Thailandse maniokschepen zijn de grote boosdoeners. Ecologen hebben daaromtrent reeds hun ongenoegen laten blijken. Doch bedenk dat maniok (of tapioca), dat eenzelfde voedingswaarde heeft als maïs maar beterkoop is, noodzakelijk is voor de EEG. Zuivere Europese maïs als basis voor de veevoederindustrie is onbetaalbaar. Het zuidwesten van Frankrijk voert zelf maniok in en laat gedeeltelijk de maïs van eigen bodem terzijde! Maniokschepen zijn daarenboven ook heel arbeidsintensief en dat staat gelijk aan werkgelegenheid voor de haven. Bij het lossen van dergelijk schip worden 20 à 25 havenarbeiders per ploeg ingezet; een maïsschip houdt slechts 15 man per ploeg aan het werk.

Deze maniok en andere derivaten worden opgeslagen in een vlaksilo. De poedervormige derivaten klonteren makkelijk aan elkaar. In verticale cellen kan er daardoor brugvorming optreden. De "brug" moet dan manueel losgewrikt worden en door de energie van de massa die ineens naar beneden stort kan het beton barsten. In de vlaksilo, met een capaciteit van 40.000 ton kan de bulldozer gebruikt worden om de derivaten los te maken.

Eurosilo is geen doorgedreven geautomatiseerd bedrijf. Het is gekant tegen de programmatie via computer van de behandelingsactiviteiten. De MENS staat er nog centraal, dat is positief; de beslissing en het initiatief liggen bij hemzelf. Vanuit de centrale controlekamer drukt hij op de

knop. Eurosilo zegt van zichzelf "een doorgedreven gemechaniseerd bedrijf te zijn".

Een kijkje achter de coulissen kon ons inderdaad overtuigen. In de controlekamer ziet men in één oogopslag of alles O.K. is. Ook alle wegingen worden hier geregistreerd, en dat is opnieuw een punt waar de concurrentie het nakijken krijgt. Elke laadtoeren is uitgerust met een weegtransportband wat een snelle laadverrichting impliceert. Een trein van 1.300 ton wordt in een recordtempo geladen. Hij rijdt onder de laadtoeren door, de weegband doseert één wagenlading (= 60 ton), stopt automatisch en stort

vrachtwagen rijdt eronder en is in een minimum van tijd geladen. Deze laadverrichting vergt geen energie, en dat is belangrijk. Om de efficiency van de installatie nog op te drijven beschikt Eurosilo over brekers om de tapioca te comprimeren. De stuwingsfactor wordt aldus tot +40% opgevoerd, wat door de klant gewaardeerd wordt. De capaciteit van lichters, wagens en camions wordt gevoelig verhoogd (natuurlijk mits inachtneming van de laadgrens).

In iets meer dan een decennium heeft Eurosilo een volledige metamorfose ondergaan. Trouwe Spoornieuwslezers herinneren



de massa in de wagen, ... de volgende.

Dagelijks kan Eurosilo 10 à 12 treinen laden en/of lossen op de twee parallelsporen die onder de laadtoeren door lopen. Elk spoor heeft bovendien vier loskuilen zodat terzelfdertijd op één spoor kan geladen worden en op het andere gelost. De treininstallatie kan ook gebruikt worden voor het laden en lossen van vrachtwagens mocht dat nodig blijken. De verticale cellen hebben immers de mogelijkheid om driekwart van hun inhoud via zwaarte-kracht in vrachtwagens te laden. Op kwarthoogte situeert zich een "sidedrawoff" (zijuitgang), de

zich misschien nog de reportage over Eurosilo gepubliceerd in nummer 4/72. Eurosilo wil niet op zijn lauweren rusten. Er wordt hard gewerkt aan de voltooiing van het nieuw insteekdok voor lichters en coasters, waardoor de behandelingstijd nog zal teruggeschroefd worden. En ergens binnenskamers zijn er nog uitbreidingsplannen... maar dat potje wordt nog gedekt gehouden.

Bedenk dat Eurosilo van juli 1980 tot juni 1981, dus in één werkjaar, ± 2,5 miljoen ton graan behandelde. Wie doet beter?

1. autoweg Gent-Zelzate.
2. weeginstallatie voor de geloste granen (5 wegers).
3. gebouw waarin zich de batterijen van brekers bevinden om de tapioca te comprimeren.



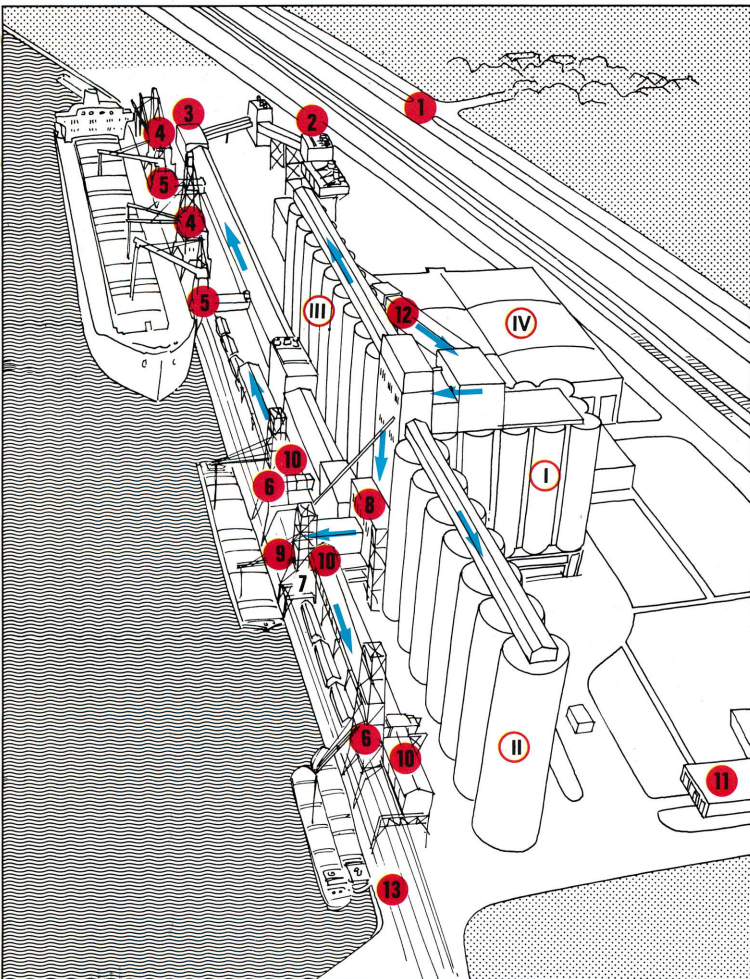
4. 2 pneumatische zuigers om granen te lossen.



5. 2 Siwertell-schroeflosapparaten om granen te lossen.



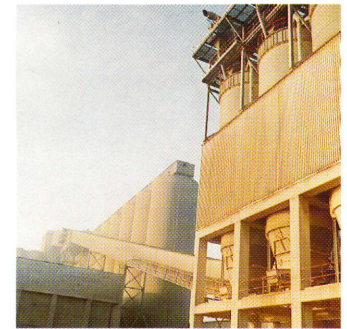
6. 2 mobiele laadtorens voor lichters en coasters.



I. 1<sup>o</sup> bouwphase 1968:  
5 cellen van 750 ton  
8 cellen van 850 ton.

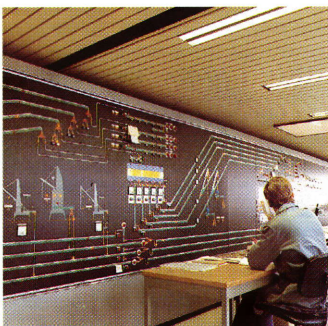
II. 2<sup>o</sup> bouwphase 1972:  
7 cellen van 4.000 ton.

III. 3<sup>o</sup> bouwphase 1976:  
10 cellen van 4.500 ton.

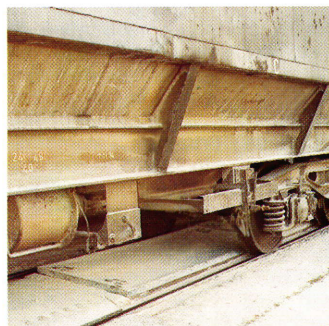


IV. 4<sup>o</sup> bouwphase 1979: vlaksilo met 4 afdelingen, totale capaciteit: 40.000 ton voor opslag van derivaten + transportbandensysteem.

7. 1 vaste laadtoren voor lichters en coasters.
8. controlekamer.



9. 4 loskullen, 2 op elk spoor.

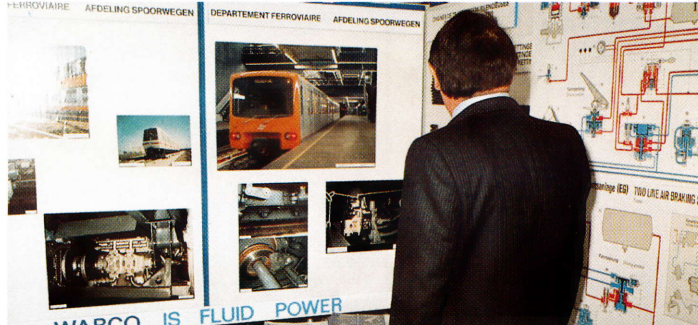
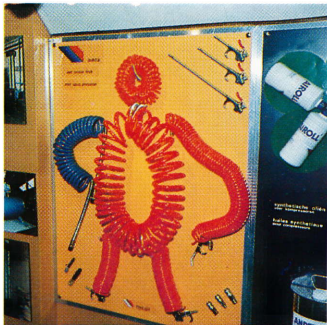


10. 4 laadpunten voor treinen, 2 op elk spoor.



11. administratiegebouw.
12. nieuw gebouwd transportbandensysteem om de granen boven de silo's te brengen.
13. 450 m kadelenkte.

# DE "RELANCE" IN WOORD EN BEELD



Brussel Zuid, 15 februari. In het kantoor van de eerste stationschef omringen een aantal personaliteiten uit de wereld van de industrie en de spoorweg mevrouw GOOR, staatssecretaris voor Brusselse streekeconomie. Die dag werd immers de "FIMOP-trein van de relance" ingewijd.

De heer Pouplier, voorzitter, en de heer Van den Hove, lid van de FIMOP, legden kort maar met veel overtuiging en enthousiasme uit welke de aanleiding voor die "relance"-actie was.

Daarna kwam de heer Maskens aan de beurt. Hij behoort tot diegenen die dag na dag de plannen voor de actie hebben uitgedacht en uitgewerkt.

"Wij meenden", zei de heer Maskens "dat wij voor het ophangen van een beeld van de door ons vertegenwoordigde technieken in volle evolutie, een beroep moesten doen op een ongewoon informatiemedium. Met de medewerking van de N.M.B.S. hebben wij de grootste reizende professionele tentoonstelling opgezet die

in België ooit heeft plaatsgevonden".

Inderdaad, door in vier spoorwegrijtuigen 20 exposanten onder te brengen, heeft de FIMOP een klein oleo-pneumatisch "salon" opgebouwd dat in tegenstelling tot de traditionele manifestaties zelf naar het publiek komt. De heer Maskens vervolgde:

"Deze nieuwe manier om gebruik te maken van de spoorweg past verder volkomen in onze huidige economische context op wereldschaal, waarin onze bedrijven tegelijkertijd verantwoordelijke en slachtoffer zijn. Door de verbetering van het openbaar vervoer en het optimaal gebruik van de bestaande en nog te bouwen installaties in dit land, zal onze maatschappij kunnen besparen op de energie, waarvan wij alle besparingen ten spijt, eigenlijk meer verbranden dan ons toekomt. (...) De kans is groot dat vele andere beroepssectoren niet liever willen dan ook gebruik te kunnen maken van de mogelijkheden die onze overheidsdiensten hen te

bieden hebben, zoals de N.M.B.S. haar materieel en kennis ten dienste gesteld heeft van ons initiatief. Indien de politieke, financiële, syndicale en andere verantwoordelijken in dit land zouden samenwerken om initiatieven die werkgelegenheid creëren, te vergemakkelijken en aan te moedigen en indien deze samenwerking even doeltreffend zou zijn als onze samenwerking met de N.M.B.S., dan zou de crisis hier bij ons geen lang leven meer beschoren zijn".

Na de toespraak hebben wij de trein doorlopen. Het gesuis van de decompressie van de lucht riep vage herinneringen op aan de stoomlocomotieven. In de pakwagens draaide de compressor. Door de luchtdruk werden zowat overal in de trein zuigers aangedreven die gedurende tien dagen onophoudelijk in werking bleven volgens opeenvolgende cyclussen, wat aan de bezoekers een duidelijke idee gaf van de kwaliteit van het materieel.

We moeten echter wel toegeven dat we nu niet bepaald specialisten in de pneumatiek zijn; onze aandacht ging bijgevolg meer naar de manier waarop de exposanten hun produkten voorstelden.

Het aantal bezoekers aan een tentoonstelling is altijd al een goede maatstaf geweest om het belang ervan te bepalen en honderd negentig gespecialiseerde technici per dag mag dus zeker wel een waar succes genoemd worden.

Het belang van het reclamemedium is dus duidelijk. Vele ondernemingen aarzelen om hun technici, die anders wel geïnteresseerd zijn, naar een gespecialiseerde beurs in België of in het buitenland te sturen omdat het te veel tijd in beslag neemt. Om de FIMOP-trein van de "relance" te bezoeken moet je slechts een halve dag uittrekken en in die halve dag kan je nader kennis maken met bijna alle nieuwigheden die op dat vlak op de Belgische markt te vinden zijn.



# 1981 BIJ ONZE BUURNETTEN

De "jaarverslagen 1981" van de verschillende spoorwegnetten zullen binnenkort verschijnen. Op basis van de voorlopige gegevens die we konden verzamelen leek het ons interessant even te peilen hoe onze burens, DB, NS, CFL en SNCF het er grosso modo van af gebracht hebben.

Het valt op dat elk net bijna identieke resultaten heeft geboekt: een daling in het goederenvervoer en een stijging in het reizigersverkeer dat dan toch de verliezen van de goederensector niet kon compenseren. Uitzondering daarop maakt de Deutsche Bundesbahn in die zin dat tegenover

de teruggang van het goederenvervoer een forse stijging staat van het aantal treinreizigers met meer dan 10%.

Een uitschieter in het internationaal spoorweggebeuren was het in gebruik nemen van de Franse TGV-treinen. Nieuwe investeringen, zowel voor het materieel als

voor de spoorinfrastructuur zelf om het reizigersverkeer aantrekkelijker en het goederenvervoer efficiënter te maken, is nu het algemeen leidmotief.

Een uitgebreide bijdrage over de resultaten van de NMBS zal gepubliceerd worden na verschijnen van ons jaarverslag 1981.



Frankrijk bevindt zich in een negatief economisch klimaat en maakt aldus geen uitzondering op de algemeen geldende Europese regel. Er zijn Meer dan 2 miljoen werklozen (+25% t.o.v. 1980) geteld eind 1981, algemene prijsstijgingen, stijgende energieprijzen, een gewijzigde politieke situatie die niet direct vertrouwen inspireert...

De SNCF tracht in dat vijandig klimaat tegen het tij op te roeien. In 1979 kon het boekjaar nog afgesloten worden met een batig saldo. In 1980 keek men reeds op tegen een negatieve eindbalans en de trend van de rode cijfers zette zich vorig jaar door. De aanzienlijke terugloop van het goederenverkeer kon niet gecompenseerd worden door een lichte winst in het reizigersverkeer.

Het GOEDERENVERKEER noteerde de eerste tien maanden van 1981 een achteruitgang in vervoerde tonnage van 11,7% t.o.v. de vergelijkbare periode in 1980: ertsen -34,1%, ijzer- en staalprodukten -8,2%, bouwmaterialen en groefprodukten -18,8%, minerale oliën -12,8%, vaste brandstoffen -12,5%. Daarentegen was er een stijging van het graanvervoer met 10,8%, en naar de jaarwende toe was er een lichte algemene heropleving waar te nemen.

SERNAM, de stukgoeddienst van de SNCF, kon voor zijn tienjarig bestaan eervolle resultaten voorleggen: de teruggang van de vervoerde hoeveelheid beliep slechts 3%.

Het REIZIGERSVERKEER kon het in 1981 wel waar maken. DE gebeurtenis was natuurlijk de indienstneming van de supersnelle TGV-trein. Van Parijs naar Lyon sporen in 2.40 uur is een prestatie die gewaardeerd wordt. Alle verwachtingen werden overtroffen: reeds op 4 december 1981 begroette men de miljoenste TGV-reiziger. Een cijfer dat slechts voor het najaar 1983 was geprognosticeerd.

Het inschakelen van een nieuwe comfortabele toeristische trein "Azur 2000", een verbeterde versie van de Talgo (Parijs-Madrid), het moderniseren van de grote stations, het heropenen van de gesloten lijn Le Havre - Fécamp



Klein maar dapper en volledig meeëvoluerend met de staalindustrie die het Groothertogdom schraagt, zo zou je de CFL kunnen typeren. De staalsector heeft vandaag de dag met een zware inzinking te kampen. Dat beïnvloedt sterk het CFL-goederenvervoer: -12% t.o.v. 1980.

Daar tegenover staat een lichte stijging van het reizigersverkeer met 2%.

Alhoewel het goederentransport qua volume en frequentie duidelijk de overhand heeft is het reizigersverkeer op nationaal vlak toch zeker niet te verwaarlozen. De hoofdstad Luxemburg heeft een belangrijke sociaal-economische functie en er is een relatief druk pendelverkeer. Met de elektrificatie van de regionale lijnen naar Luxemburg reikt men de pendelaars duidelijk een helpende hand. Alle lijnen in het zuiden zijn nu onder draad. De komende jaren wordt het noorden volledig "onder spanning gezet". Deze elektrificatie komt ook duidelijk het internationaal verkeer ten goede.

en vele dienstregelingsverbeteringen leidden tot een stijging van het aantal reizigers met ongeveer 2%, en een toename van het aantal reizigers-km met 3%.



De crisis grijpt ook Duitsland naar de strot, maar de economie biedt er taaie weerstand. Het economisch peil handhaaft zich in vergelijking met de andere EEG-landen op een nog steeds benijdenswaardig niveau. Maar toch zit de negatieve trend er al in.

Dat vertaalt zich in een dalend goederenverkeer bij de Duitse spoorwegen met 5% in vergelijking met 1980 (DB-wegvervoer inbegrepen). In 1981 werden 316,5 miljoen ton goederen vervoerd, tegen 332,8 miljoen ton in 1980. Het stukgoed (3,1 miljoen ton in 1981) en de wagenladingen (298,5 miljoen ton) daalden elk met 5%.

Voor het Huckepackverkeer was 1981 een schitterend jaar. Dank zij de indienstneming van 200 speciale wagens "Rollende Landstrasse" en enkele nieuwe verbindingen, werden 322.000 vervoeren geregistreerd. In vergelijking met 1980 betekent dit een toename van zo maar eventjes 13,4%.

Meer dan merkwaardig was het aantal reizigers dat op het Duitse net spoorde, 1.760 miljoen. Dat betekent een algemene toename van 10,3%. Het cijfer wordt evenwel gerelativeerd als men erbij vermeldt dat er in reizigers-kilometer uitgedrukt, 2,4% meer werd geboekt.

Net zoals onze andere buurnetten willen ook de Duitse spoorwegen het personen- en goederenverkeer nog wezenlijk verbeteren. Daartoe wordt onder andere een programma uitgevoerd dat voorziet in de aanleg van nieuwe lijnen en in de uitbouw van bestaande lijnen. Zo werd vorig jaar grote vooruitgang geboekt bij de aanleg van de nieuwe spoorlijn tussen Hannover en Würzburg.



De gunstige trend in het REIZIGERSVERKEER houdt aan. Sinds 1978 registreert men jaarlijks een stijging van het aantal reizigers, deze toename was voor 1981 evenwel minder uitgesproken.

De NS willen gelijke tred houden met de vraag naar personenvervoer en investeren in rollend materieel en in de verbetering van de spoorinfrastructuur:

- er werd begonnen aan de bouw van de Rotterdamse Wilhelms-tunnel op de belangrijke lijn naar België en Frankrijk;
- de Schiphollijn, een rechtstreekse verbinding naar de luchthaven vanuit Amsterdam C.S., is klaar tot Amsterdam Zuid. De voltooiing is voorzien voor 1986;
- 58 nieuwe "Elokk"-locomotieven (5700 PK, 180 km/h) werden in Frankrijk besteld en zullen progressief in dienst genomen worden;
- eind 1982 zullen 19 éénledige en 31 tweeledige dieselhdraulische motorstellen geleverd zijn die zullen ingezet worden op de niet geëlektrificeerde lijnen in de noordelijke provincies.

Het GOEDERENVERKEER kende het eerste semester 1981 een teruggang van 9% t.o.v. de vergelijkbare periode in 1980. De tweede jaarhelft maakte veel goed, zodat het totale jaartransportvolume slechts met 3% daalde.

Het containerverkeer, dat eveneens licht terugliep, kon sinds begin vorig jaar rekenen op een nieuwe portaalkraan te Rotterdam. Nieuwe containeroverslagstations zijn gepland te Leeuwarden en Sittard.

Slechter verging het de Nederlandse railroute-maatschappij Trailstar die haar verkeer met 17% zag verminderen. Het invoeren van een "Rollende Landstrasse" begin dit jaar zou een gunstige invloed moeten uitoeven voor de toekomst.

# OVERZICHT VAN 6 JAAR HANDELSINFORMATIE



## ONDERNEMING

Hainaut-Sambre: 1/76  
 Holiday on Ice: 2/76  
 Tubemeuse: 3/76 - 3/80  
 Indésit België: 3/76  
 Colgate - Palmolive: 3/76  
 Massavervoer: 4/76  
 Laders van ertsen: 4/76  
 Vervoer van gietijzer: 4/76 - 4/78  
 Buitengewoon vervoer: 4/76 - 1/77 - 4/77 - 2/79  
 Vervoer van dieren: 2/77 - 4/78  
 Tessenderlo Chemie: 3/77  
 Vervoer van meststoffen: 3/77  
 Gregg wagens voor het buitenland: 3/77 - 3/79  
 Solvay: 5/77  
 Vervoer van suikerbieten naar de suikerraffinaderijen: 5/77  
 Pégard: 5/77  
 Thy Marcinelle en Monceau: 1/78  
 Great Lakes Carbon Ghent: 1/78  
 De haven van Antwerpen: 2/78  
 Vervoer van glas: 3/78  
 Moreelsguano: 4/78  
 Carcoke: 5/78  
 De gieterijen Magotteaux: 5/78  
 EMGO: 5/78  
 Stenen voor Zeebrugge: 1/79  
 ARBED: 2/79  
 Ford Genk: 4/79  
 De driehoek Charleroi: 4/79  
 Carlam: 4/79  
 De cokesfabriek TMP: 4/79  
 Bayer Owens Corning: 1/80  
 BN, Metaal- en spoorwegcontracties: 1/80  
 Kraft: 3/80  
 3 Suisses: 4/80  
 De haven van Zeebrugge: 5/80  
 Edwin Cooper: 5/80  
 Spoorweg en energie: 1/81  
 De Pool der Calorieën: 1/81  
 SGM, kolenlader: 2/81  
 Elektrische centrales:  
 - Ruien: 1/81  
 - Mol: 2/81  
 - Auvelais: 2/81  
 - Schelle: 3/81  
 - Rodenhuyse: 3/81  
 - Amercoeur: 6/81  
 CEI: 3/81  
 Ryan Europe: 4/81  
 ACEC: 4/81  
 De vstrein: 4/81  
 Het dossier Luik: 6/81  
 Phenix Works: 6/81  
 Valfil: 6/81  
 Cockerill Sambre: 6/81  
 Rail-route vervoer, TRW: 2/78 - 6/80 - 2/81



## ACTUEEL

De spoorweg en de Europese Gemeenschap: 1/76 - 3/80  
 Parijs-Brussel, de trein en het vliegtuig: 1/76  
 Verpakking, IBE: 1/77 - 2/77 - 5/81 - 7/81  
 Expositietreinen: 4/76 - 2/77 - 1/78 - 2/78 - 2/79 - 3/79 - 1/80  
 Cockerill, de uitdaging: 3/77  
 Het spoor en de waterweg: 5/77  
 TGV: 3/80  
 Brussel, het vrachtcentrum: 4/81  
 De informatie, zuurstof voor de onderneming: 6/81



## B-NIEUWS

De spoorweg, klant van de Belgische industrie: 2/76 - 5/78  
 Verslagen in verband met de activiteit:  
 - 1975: 3/76  
 - 1976: 3/77  
 - 1978: 2/79  
 - 1979: 2/80  
 - 1980: 4/81  
 TEEM: 4/77  
 Het laden:  
 - de keggen: 4/77  
 - het vastzetten: 5/77  
 - de starre vastzetting: 1/78  
 - de soepele vastzetting: 3/78  
 - ladingsvoorschriften: 5/78  
 - het laden op paletten: 5/78  
 - het laden van containers: 3/79  
 - voorbeelden van ladingen: 5/76 - 1/79  
 Overwegen: 2/78 - 3/78 - 4/78  
 Rapiège: 3/78 - 5/78 - 2/79  
 Kosten voor oponthoud van het materieel: 4/78  
 SBA Ferry-Boats: 5/78 - 5/80  
 De recuperatie van materialen: 1/79  
 De vernieuwingstrein: 1/79  
 Expreszendingen aan huis: 1/80  
 Het N.M.B.S.-organigram: 2/80  
 Speciale treinen: 2/80 - 2/81 - 5/81  
 Interfrigo: 4/80  
 De vermogengelijkrichters: 1/81  
 Vervoer naar het Mezzogiorno: 1/81  
 N.M.B.S.-colli naar Brucargo: 3/81  
 Publiifer: 7/81



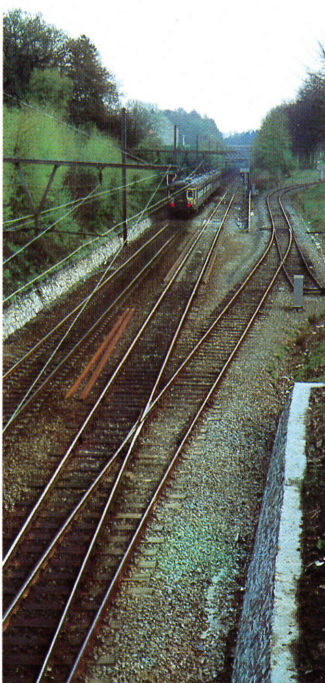
## UITRUSTING

Het wagenpark van de N.M.B.S.: 2/76  
 VTG-wagens - ALGECO: 4/76 - 5/80  
 De locopulseur: 5/76  
 CAIB-wagens: 4/77  
 Het laadprofiel: 4/78  
 Kleine containers: 2/79  
 Spoorremmen: 1/80  
 TRW-wagens: 2/80  
 EUROP-wagens: 2/80  
 Wagensteekkaarten:  
 - Hbis wagen: 2/76  
 - Gbs wagen: 3/76  
 - Tads wagen: 5/76  
 - Eds wagen: 1/77  
 - Ts wagen: 2/77  
 - Tads wagen: 3/77  
 - Tds wagen: 1/78  
 - Ks wagen: 2/78  
 - Tahs wagen: 3/78  
 - Shis wagen: 4/78  
 - Tfis wagen: 5/78  
 - Eo wagen: 1/79  
 - Shs wagen: 2/79  
 - Fbd wagen: 3/79  
 - Sap wagen: 1/80  
 - Lps wagen: 2/80  
 - Ss wagen: 3/80  
 - Rbps wagen: 4/80  
 - BBA wagen: 2/81  
 De nummering der wagens: 4/80  
 De private aansluiting: 3/81  
 Loskuilen: 4/81  
 Rangeertoestellen en rangeervoertuigen: 7/81

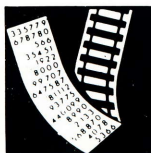


## CONTAINER

Containerterminal Brussel: 5/76  
 3e portaalkraan in de terminal te Antwerpen: 5/76  
 South African Europe Container Services: 1/78  
 Intercontainer: 1/78 - 2/79  
 Sealink: 4/78  
 ERTO: 1/80  
 Containerisering te Zeebrugge: 5/80  
 Zeebrugge-Harwich: 5/80  
 Terminal te Athus: 4/81  
 Terminal te Muizen: 5/81  
 10 jaar OCZ: 6/81  
 Railtrans: 7/81  
 De Belgische terminals: 7/81







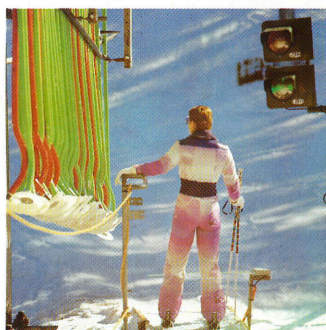
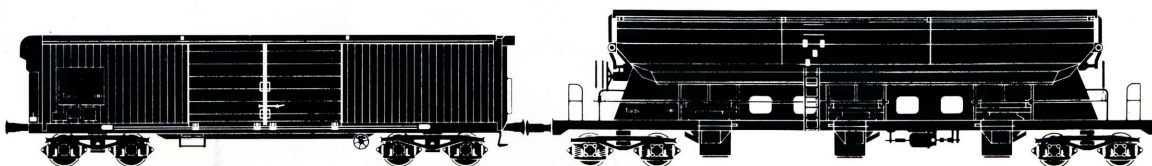
## TARIEF - DIENSTREGELING

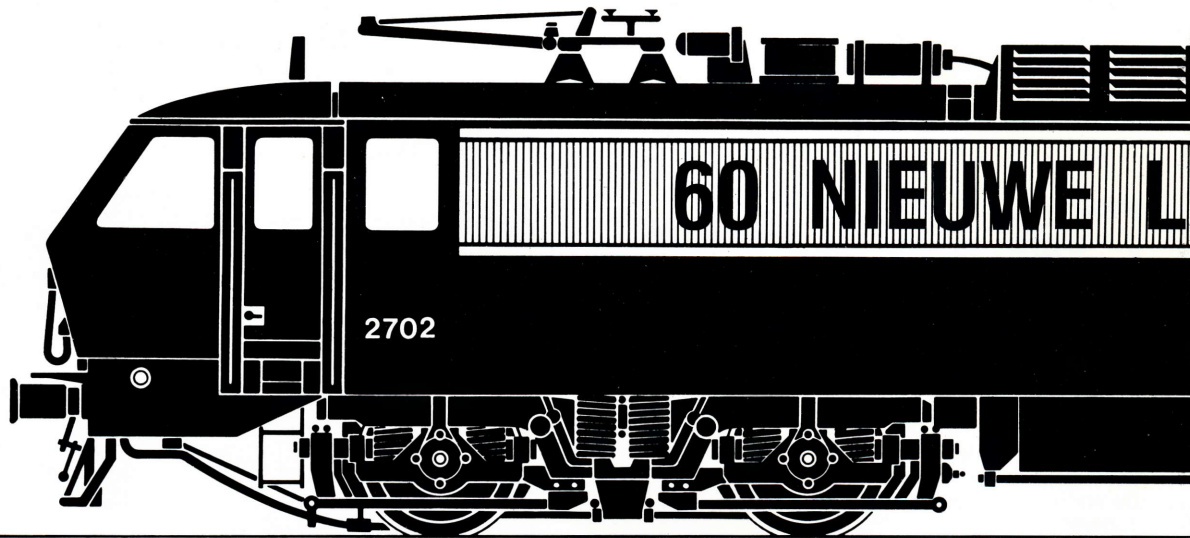
Belgisch-Scandinavisch tarief nr. 9151: 2/76  
De vrachtbrief: 4/76 - 3/81  
Tarieven in UIC-frank: 4/76  
TFNW: 2/77  
Ferry-boat-tarieven: 4/77  
TFBW n° 9581: 2/78  
Voor Italië nrs 9581 en 9490: 3/79  
Tarief voor Basel, nr. 9506: 4/79  
Dossier met tarieven voor directe internationale verbindingen: 6/80  
Tarief 8450: 2/81  
20 jaar TEEM: 5/81  
Tarief voor de directe verbinding België-Duitsland: 7/81



## TOERISME

De VL-klantenkaart: 1/77 - 2/77  
TEE: 4/77  
Plaatsbespreking: 4/77  
Trein + auto: 5/77  
Autoslaaptreinen: 1/78  
Eurofima-rijtuigen: 3/78  
Nieuwe stations en elektrificatie: 2/79 - 3/80 - 2/81 - 6/81  
Toeristische zomertreinen: 2/79  
M 4 rijtuigen: 4/79  
Jetfoil: 2/81 - 3/81  
"Librévasion" met de trein: 5/81





### Reeks 27

Het tractiepark zal versterkt worden met 60 nieuwe elektrische eenheden. De eerste exemplaren zijn reeds geleverd. Gemiddeld zal één locomotief om de zeven à acht werkdagen de constructieateliers verlaten. Het gaat om locomotieven van het type 27 met een bijna identiek uiterlijk als het wel gekende type 20, ze zijn evenwel wat minder krachtig.

Deze locomotieven die een vermogen opwekken van 4.150 kW kunnen zowel goederen- als reizigerstreinen slepen; men noemt ze "gemengd". Zware expressstreinen samengesteld uit 13 internationale rijtuigen - wat een last betekent van 600 ton - kunnen met een type 27 aan de kop het landschap doorkruisen tegen 140 km/h. Tegen lagere snelheid kunnen ze ook volledige goederentreinen slepen tot 2000 ton bruto, met uitzondering van de lijnen naar Luxemburg waar er te steile hellingen zijn; de maximale last is er beperkt tot 800 ton. Vermelden we nog dat reizigerstreinen met een locomotief type 27, daar waar mogelijk, eventueel een top van 160 km/h kunnen bereiken.

De 85 ton wegende locomotief wordt aangedreven door vier tractiemotoren en is uitgerust met een stroomregelaar met thyristoren. Deze stroomregelaar heeft reeds lang de aanloopweerstand verdrongen. De NMBS heeft hem voor de eerste maal aangewend in 1969 en monteert ze sinds 1972 stelselmatig op alle elektrische tractiemotoren. In 1975 werd die stroomregelaar voor de eerste maal geïnstalleerd op een locomotief met zeer groot vermogen, met name de reeks 20 van 7000 pk. De reeks 27 is technisch gezien de rechtstreekse opvolger van deze reeks 20.

De stroomregelaar vergemakkelijkt de constructie van gemengde locomotieven daar hoge snelheid kan gecombineerd worden met grote trekkracht. De locomotief laat zich vlot besturen wat meer comfort biedt aan de reizigers, aangezien de vroegere door

de aanloopweerstand veroorzaakte schokken achterwege blijven en de adhesie tussen wiel en spoorstaaf merkbaar wordt verhoogd. Nog interessanter is de energiebesparing die erdoor gerealiseerd wordt, en daar is men vandaag de dag attent op.

De locomotieven zijn uitgerust met twee remsystemen. Het ene, pneumatisch, remt rechtstreeks op de wielen; het andere, elektrisch, is een regelbare weerstandsrem of motorrem. Elektronische circuits combineren beide systemen zodat een constante remkracht geleverd wordt. Verder

een noningraat, bestemd om de kinetische energie op te vangen bij werkelijk zware schokken. De constructeur heeft dus bijzondere aandacht besteed aan de "mens op de machine". Dat ligt in de lijn van het huidige streven naar goede werkvoorwaarden voor de werknemer... en dat draagt ook bij tot een grotere veiligheid voor de reiziger.

### 4.500.000 werkuren

De nieuwe locomotief type 27 is de gezamenlijke realisatie van twee welbekende Belgische on-

De inspanningen om het Belgische net optimaal te elektrificeren scheppen nieuwe behoeften aan rollend materieel. Telkens een traject onder draad is gebracht verwacht de plaatselijke bevolking een bijkomende inspanning van de NMBS; ze wenst dat de frequentie der treinen opgevoerd wordt, door de elektrificatie moet dit zomaar kunnen. Op deze wijze is het volume van het aanbod in 10 jaar tijd, in treinkilometer uitgedrukt, met één derde toegenomen. Zonder twijfel heeft de indienstneming van nieuwe motorstellen dit objectief reeds gedeeltelijk gerealiseerd. Maar ook gesleepte rijtuigen zoals de moderne M4-reeks doen hun duit in het zakje.

"Gesleepte" rijtuigen, het woord zegt het zelf, hebben een tractiemiddel nodig, de locomotief. Ook het goederenverkeer heeft net zoals het reizigersverkeer een locomotief nodig, wel met dat verschil dat ALLE spoorwagens gesleept worden. Er zijn krachtige locomotieven nodig om de zware lasten te slepen tegen relatief hoge snelheden, dus om een vlotte dienstregeling te verzekeren.

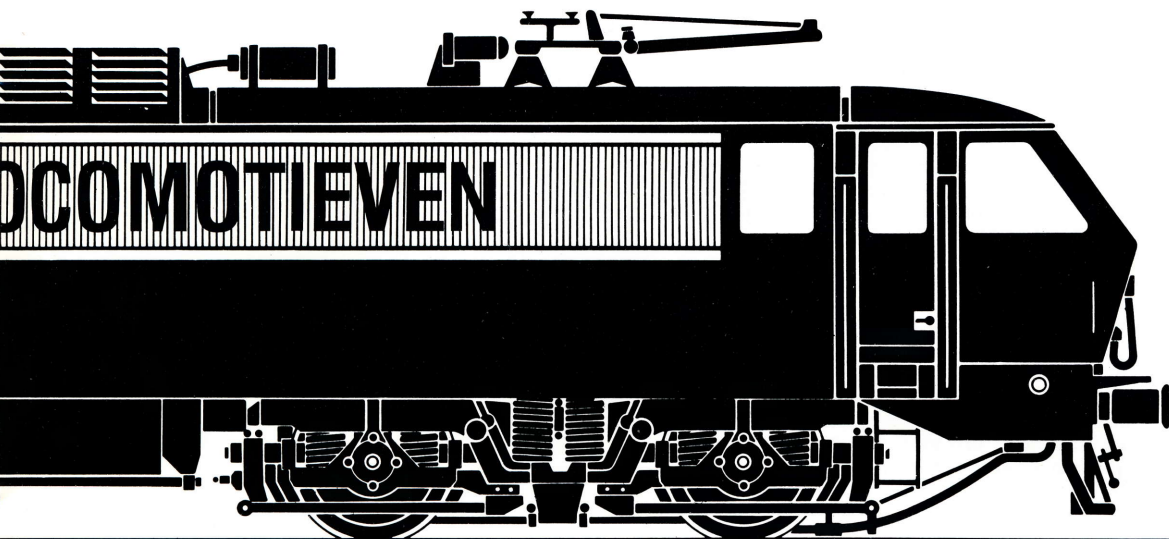


is er ook een anti-sliprem ingebouwd. Men kan dus gerust gewagen van een optimale aanwending van de remkracht.

De stuurpost werd ontworpen volgens ergonomische beginselen. Hij is uitgerust met een dubbele voorruit van hardglas met ingebouwde verwarming. De bestuurder heeft er een panoramisch uitzicht. In de neus van de locomotief werd ook een versterking aangebracht die bij een aanrijding de schokken beter opvangt. Deze bescherming wordt nog aangevuld door een nieuw veiligheidsstoel in de vorm van

dernemingen: BN en ACEC. Deze vruchtbare samenwerking dateert niet van vandaag. ACEC heeft voor de NMBS de technologie van de thyristorstroomhakers ontwikkeld en heeft de ervaring en de resultaten van de opzoeken als springplank gebruikt voor de introductie op een internationale markt.

Als de 60 bestelde locomotieven zullen geleverd zijn eind 1983, zullen de werknemers van beide constructieateliers hiervoor samen 4.500.000 werkuren gepresteerd hebben. De samenwerking met een trouwe klant zoals de



NMBS geeft beide ondernemingen de kans om het ontwikkelde materieel - dus dat van de NMBS of ander gelijkaardig materieel - met succes aan te bieden op de internationale markt. De locomotief type 27 is niet de enige bestelling die nu voor de NMBS op de band staat. De productie van M4-rijtuigen duurt onverminderd voort en de tweeledige elektrische motorstellen AM 80 van de nieuwe generatie zullen binnenkort ook op het net verschijnen.





De N.M.B.S. stelt een nieuwe formule voor die ook trein + symposium zou kunnen genoemd worden. De formule richt zich tot alle Belgische ondernemingen, verenigingen en groeperingen die onder goede voorwaarden mensen uit alle hoeken van ons land willen samenbrengen.

Wat heeft de formule te bieden? Ze bestaat uit een forfaitair aanbod van verscheidene diensten die de organisatoren moeten toelaten zich algeheel aan de vergadering zelf te wijden. Het aanbod omvat vaste elementen die in alle gevallen van toepassing blijven en flexibele elementen die in voorafgaand overleg met de klant kunnen worden aangepast.

In het restaurant van één der drie grote Brusselse stations, Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid wordt een zaal ter beschikking gesteld. Die zalen zijn gescheiden van de restaurants zodat

de organisatoren er zeker kunnen van zijn dat hun vergadering niet wordt gestoord. De deelnemers aan de vergadering krijgen een 1e klasse vervoerbewijs dat op de dag van de vergadering geldig is voor een reis heen en terug vanuit om het even welk Belgisch station naar Brussel. Het is misschien nuttig hieraan toe te voegen dat de deelnemers met dit biljet niet buiten onze grenzen kunnen sporen.

De combinatie van die twee vaste elementen biedt reeds enkele voordelen: geen verplaatsingskosten, geen verloren tijd om een parkeerplaats te vinden of om zich van het station naar de vergaderzaal te begeven; wanneer de deelnemer in het station "voet aan wal" zet, is hij immers reeds ter plaatse.

De flexibele gegevens hebben betrekking op de restauratie, want naast voormelde prestaties zorgt de N.M.B.S. ook daarvoor. Er zijn twee koffiepauzes voorzien op een ogenblik dat door de organisatoren zelf wordt bepaald en een volledige maaltijd die men in de vergaderzaal zelf of aan tafels die in het restaurant werden voorbehouden, kan gebruiken.



## VERGADEREN MET DE NMBS



Dit vraagt misschien om wat meer uitleg. De N.M.B.S. biedt het geheel aan tegen een globale prijs. Om tot de globale kostprijs te komen, vermenigvuldigt men die globale prijs met het aantal deelnemers. De minimumprijs per deelnemer bedraagt echter 950 frank; als flexibele elementen zijn daar inbegrepen: een maaltijd bestaande uit een voorgerecht of soep, een dagschotel, een nagerecht en drank (één consumptie).

Dit is echter slechts een basisprijs en elke organisator kan voor een verschillende prestatie een andere prijs krijgen. Het is immers ook mogelijk uitgebreider te eten of de dag met een tweede maaltijd af te sluiten. De gevarieerde en welgevulde spijskaart van de drie restaurants kan hier zeker inspirerend werken. Zo kan elke vergadering heel verschillend zijn en het persoonlijk etiket van haar organisator dragen. Het volstaat met ons te komen praten en zijn desiderata te bepalen om vast te stellen dat de voorgestelde prijs en de verleende diensten de formule "Trein + symposium" werkelijk heel interessant maken.

Er is nochtans één beperking. In principe zal de formule alleen bestemd zijn voor groepen met minimum 20 en maximum 40, 50 of 60 deelnemers, naargelang het station waar de vergadering zal plaatsvinden. Die beperkingen worden opgelegd om aan onze klanten een maximum aan comfort te kunnen bieden.

Meer inlichtingen kunt u bekomen bij de N.M.B.S.-handelsvertegenwoordiger in uw streek. Hij zal in samenspraak met de verantwoordelijke van het restaurant de beste formule voor uw vergadering uitwerken. Indien u er meer wil over weten, bel hem dan gerust op!

Aarlen: 063/21 11 15  
Antwerpen: 031/33 02 68  
Bergen: 065/33 59 79  
Brugge: 050/33 69 97  
Brussel: 02/219 00 40  
Charleroi: 071/43 01 73  
Gent: 091/22 71 00  
Hasselt: 011/22 32 65  
Kortrijk: 056/22 00 49  
Luik: 041/23 63 13  
Namen: 081/22 30 84



## HET DECENNIUM VAN RAILTRANS

De naamloze vennootschap Railtrans, u voorgesteld in ons nummer 7/81, vierde op 16 februari II. met luister haar tiende verjaardag in de salons van het Osterieth-huis te Antwerpen. Dat was een enige gelegenheid om in een prestigieus kader van oude en moderne schilderijen, alle geïnteresseerden te verzamelen: de leden van de vennootschap, de klanten, de partners, personaliteiten uit economische kringen, de pers.

De heren De Laet, voorzitter van Railtrans, Fléchon, directeur-generaal van Intercontainer en de heer De Haeck, handelsdirecteur van de NMBS richtten elk op hun beurt het woord tot de meer dan 200 genodigden. Alle drie onderstreepden ze de kwaliteit van de aangeknoopte betrekkingen tussen de onderscheiden partners, in het belang van de cliënteel. Maar éénieder gaf er ook het persoonlijke tintje aan eigen aan zijn specifieke activiteit.

De heer De Laet verwees naar de mogelijke ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in de tachtiger jaren. Railtrans is vast besloten de evolutie van dichtbij te volgen:

- Dit doel zal maar kunnen worden bereikt, voor zover het vertrouwen van de aangesloten in Railtrans blijft bestaan, het principe van de strikte neutraliteit moet daarvoor een waarborg zijn, en voor zover het opbouwend overleg met de verschillende spoorweginstanties NMBS, Intercontainer en hun vertegenwoordiger in België Interferry, blijft wat het altijd is geweest. Ik twijfel aan geen van beide.

De heer Fléchon, spreker in naam van Intercontainer, drukte zijn voldoening uit over het feit dat Railtrans zijn belangrijkste Belgische klant is:

- Intercontainer heeft het voordeel dat Railtrans een team van bijzonder bewaakende mensen bezit die zowel de problemen van de

spoorwegpartners als die van de aangesloten leden begrijpt. Dat leidt tot een vruchtbare samenwerking in vertrouwen.

De heer De Haeck schetste de historiek van de spoorwegcontainerisatie. Hij had het over de geleverde inspanningen, de bereikte resultaten en kwam tot het besluit dat het noodzakelijk is de klant een globaal transportpakket aan te bieden, waarin begrepen zijn de terminale operaties en de bijkomende dienstverlening. Hij verwoordde het als volgt:

- Hierin heeft vooral de N.V. Railtrans een groot aandeel en heeft haar optreden een determinerende weerslag. Gesteld mag worden dat de afwikkeling van de containertrafiek de veruitwending is van de samenbundeling en de samenwerking van alle krachten. De resultaten zijn dan ook niet uitgebleven. Het spoorwegvervoer van containers in Antwerpen steeg van 65.463 eenheden in 1972 tot 173.890 eenheden in 1981.

Railtrans is goed gestart voor een nieuw decennium. Met de pers werd uitvoerig gepraat over alle vormen van gecombineerd vervoer, over de evolutie van de technieken, over de toekomst die én onzeker én beloftevol is! We zullen zeker niet nalaten de evolutie te volgen van deze dynamische partner.



## INTERCONTAINER VERVOERDE ZIJN 5 MILJOENSTE CONTAINER

In 1967 werd Intercontainer door 11 spoorwegmaatschappijen opgericht met als taak het management van de marketingactiviteiten van alle internationale containertransporten per spoor.

In mei 1968 werd het transport van de eerste container uitgevoerd en 5 1/2 jaar later - in november 1973 - werd het eerste miljoen bereikt. De volgende miljoenen kwamen steeds sneller. In totaal was er 14 jaar nodig om de 5 miljoengrens te bereiken.

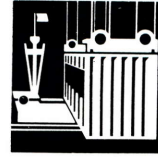
Thans zijn nagenoeg alle Europese spoorwegmaatschappijen lid van de Intercontainer-organisatie (met uitzondering van Albanië en de USSR). Het transportvolume bedraagt momenteel gemiddeld 52.000 containers per maand.

In de 5 miljoenste container bevonden zich op pallets 25.000 kg molybdeen, bestemd voor de staalfabriek "Vereinigde Edilstahlwerke" in Oostenrijk. Intercontainer vervoerde deze container op 3 februari over 1234 km in opdracht van het expeditiebedrijf Montan van Rotterdam naar Kapfenberg. Per vrachtwagen ging het in Rotterdam naar de terminal Rotterdam Noord en vervolgens per trein naar de spooraan- sluiting van de fabriek in Oostenrijk.

Van de container kan als bijzonderheid worden verteld dat het een "landcontainer" betreft die iets breder is dan de ISO-genormde maritieme container en die met 244 cm binnenbreedte optimaal is afgestemd op het vervoer van gepalletiseerde goederen. Niettegenstaande hij breder is, is hij toch uitgerust met ISO-hoeken en kan als dusdanig ook behandeld worden met de traditionele heftoestellen.

Als gevolg van de actuele recessie in de internationale handel is de 5 miljoengrens een aantal weken later bereikt dan oorspronkelijk gepland. Het jaar 1981 werd met 783.761 TEU door Intercontainer afgesloten met een lichte teruggang (3,4%) t.o.v. 1980.

Voor 1982 wordt geen verdere daling verwacht. De commerciële activiteiten zijn met name gericht op de verdere uitbouw van het landcontainerverkeer. Intercontainer is vast besloten om in 1982 tegen de conjunctuur op te boksen.



## VERKEER MET TURKIJE

Te Ankarra werd een samenwerkingsakkoord gesloten tussen Intercontainer en de Algemene Directie van de Turkse spoorwegen. Het akkoord heeft uitwerking vanaf 1 januari 1982. Het regelt tussen de twee maatschappijen de samenwerking op het vlak van het internationaal containerverkeer uit en naar vier TCDD-stations. Het akkoord kwam tot stand naar aanleiding van afspraken die in de lente van 1981 werden gemaakt.

Het was de bedoeling het containervervoer uit Centraal-Europa naar Ankarra van eind tot eind te laten verlopen met het IC-verzendingbulletin d.w.z. zonder het vervoer naar de Bulgaars-Turkse grens terug te zenden, wat tot op heden gebruikelijk was.

In het raam van het samenwerkingsakkoord dat uit die afspraken is ontstaan, werden naast Ankarra nog drie andere stations nl. Alsancak (Izmir), Istanboel-Sirkeci en Mercin als plaatselijke vertegenwoordigers van Intercontainer aangeduid.

Na een aangepaste opleiding zal het plaatselijk TCDD-personeel de Intercontainer zendingen kunnen versturen en ontvangen.

Intercontainer voegt daar echter aan toe dat de zendingen naar en uit die vier stations van het TCDD-net voorlopig alleen "op de wagen" zullen kunnen verzonden en ontvangen worden aangezien de TCDD nog niet over het nodige behandelingsmaterieel beschikt. De klant behoudt vanzelfsprekend het recht om zelf het overladen en andere bijkomende prestaties zoals levering of afhaling van de containers aan huis te organiseren. Een andere beperking bestaat erin dat de laadgrenzen van de containers en van de wagens die ze vervoeren 18 ton per as niet mogen overschrijden omdat de laadbeperkingen die op het doorvoertraject tussen Nis en Dimitrovgrad/Dragoman in Joe-

# KORTWEG

goslavië worden opgelegd, blijven bestaan. Zwaarder geladen zendingen kunnen echter via Roemenië (Ruse) gaan waar de toegelaten grenzen per as hoger liggen.

Ondanks die beperkingen meent Intercontainer dat dit samenwerkingsakkoord met de Turkse spoorwegen een gunstige invloed zal hebben op de ontwikkeling van het containerverkeer op de directe spoorwegverbindingen tussen Europa en Turkije.



## ONROERENDE GOEDEREN VAN DE N.M.B.S.

Ingevolge de herinrichting en herverdeling van beschikbare spoorwegterreinen in verscheidene stations van de Brusselse agglomeratie, zijn enkele interessante terreinen en gebouwen vrijgekomen.

Deze spoorwegterreinen kunnen op min of meer korte termijn ter beschikking worden gesteld.

Mogelijke geïnteresseerden voor het in gebruik nemen van deze dicht bij het spoor gelegen terreinen, gebouwen, opslagplaatsen enz. kunnen zich wenden tot de:

**NMBS Directie Baan,  
Frankrijkstraat 85  
1070 BRUSSEL  
Tel. (02) 523.80.80 of 523.62.40  
Toestel nrs. 2365 of 22888**

Men kan zich ook wenden tot de Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging der NMBS te Brussel, Ad. Maxlaan 142, 1000 Brussel. Tel. (02) 219.00.40.

# KORTWEG



## NIEUWE HANDELS-AGENT TE HASSELT



Op 1 februari II. ging de heer Musiek op welverdiende rust.

Zijn taak, handelsagent te Hasselt, werd overgenomen door de heer Jozef Cuypers.

De heer Cuypers heeft 40 jaar geleden de spoorweggelederen verhoogd als leerjongen-bankwerker te Leuven (het was oorlog!). Zeer snel werd hij aangesteld als bediende te Hasselt. Van 1949 tot 1957 was hij tewerkgesteld bij de directie van het Materieel vooraleer een "tussenlanding" te maken in de stations Brussel Thurn en Taxis en Leuven.

Daarna belandt hij bij de directie van het Personeel en in 1972 beheert hij bij de Handelsdirectie eerst het nationaal goederenverkeer, nadien het internationaal goederenverkeer.

De heer Cuypers heeft alle spoorwegwaters doorzwommen en kan dus bogen op een rijke ervaring. Hij is een commercieel ingesteld man en zal in die hoedanigheid zeker goede diensten bewijzen aan de cliëntele.

Wij wensen de heer Musiek een goede gezondheid en zijn opvolger wensen wij een vruchtbare Limburgse carrière toe.

# KORTWEG

Nieuw voor het stuk-goedvervoer:

## HET BLAUWE VERZENDINGS-BULLETIN MET BEVESTIGING VAN AFLEVERING VAN DE ZENDING.

Vrij vaak wordt door bepaalde afzenders de officiële bevestiging van aflevering van de zendingen gevraagd. Soms zagen ze zich er toe genoopt door een betwisting vanwege hun geadresseerde of door een terughoudendheid en zelfs een weigering van deze laatste, de aankoopfactuur te vereffenen, zo de aflevering niet kon bewezen worden.

In alle gevallen werden hierdoor onkosten en moeilijkheden berekend, zowel aan de spoorweg als aan de betrokken afzenders, daar deze aanvragen steeds aanleiding gaven tot het maken van fotocopieën van de op te zoeken documenten, die door de geadresseerde voor ontlasting afgetekend werden.

De bevestiging, ambtshalve, van de aflevering van hun zendingen werd voor onze contractanten mogelijk gemaakt, door het gebruik van het nieuwe verzendingsbulletin C 726, in blauwe druk.

Dit formulier heeft dezelfde tekstschikking als het verzendingsbulletin C 725, dat in het rood gedrukt is en speciaal ontworpen voor de contractanten, die het trouwens bekomen met opdruk

# KORTWEG

van de naam van de afzender, aard van de goederen, klantennummer en contractcode.

Het blauwe document C 726 is samengesteld uit 6 bladen (in plaats van 5); het bevat namelijk een bijkomend blad 2 bis, copie van het verzendingsbulletin.

De handtekening voor ontlasting, door de geadresseerde gegeven op het blad 2 (verzendingsbulletin), verschijnt in doordruk op blad 2 bis. Na de aflevering wordt dit blad 2 bis onmiddellijk per post naar de afzender gestuurd.

Het gebruik van het document C 726 geeft aanleiding tot het aanrekenen van een bijkomende forfaitaire toeslag per zending, vastgesteld in de contractuele voorwaarden van de afzender.

Die toeslag wordt niet door de stations in rekening gebracht, maar wordt automatisch door de centrale computer toegepast.

Een speciale voorgedrukte code dient daartoe op de gebruikte documenten vermeld. Die documenten kunnen dan ook alleen door de tussenkomst van NMBS-COLL I aan de klanten worden bezorgd. Omwille van de vereiste overdrukken zijn ze overigens voorbehouden aan contractanten, sommigen van hen gebruiken ze reeds regelmatig.

# KORTWEG



## INVULLEN VAN DE AANGIFTEN TEN UITVOER

De Administratie der Douane en Accijnzen heeft per 1 januari een nieuw geïntegreerd Tarief van Invoerrecht gepubliceerd, waarbij het statistieknummer uitgebreid wordt tot 9 cijfers, gevolgd door een letter.

Dit nieuw statistieknummer is in het door voornoemde administratie gepubliceerde Tarief voor Invoerrecht vermeld in de kolom "code".

Vanaf 1 april dient deze code verplicht vermeld te worden op alle douanedocumenten, dus ook op de aangiften ten uitvoer EX 61, EX 63, EX 68, EX 69.

Ten einde alle moeilijkheden en eventuele vertragingen bij de uitvoer te vermijden verzoeken we dan ook ons geacht cliënteel voortaan bij het opstellen van de uitvoeraangiften rekening te willen houden met deze douanevoorschriften en steeds de nieuwe code te vermelden in de velden voorzien voor het statistieknummer.

# KORTWEG



## "EFFENINGSMACHINES" VOOR BALLAST IN BELGIE GEBOUWD VOOR DE NMBS

Een Luikse onderneming heeft net 16 "effeningsmachines" voor ballast geleverd aan de NMBS. Het zijn sterk geautomatiseerde machines die worden aangewend om ballast te profileren ter voltooiing van vernieuwings- of onderhoudswerken aan de sporen. Deze geperfectioneerde werktuigen zijn ontworpen door de Zwitserse maatschappij "Matisa", die gespecialiseerd is in de fabricatie van toestellen voor spoorwerken.

In het lastenboek had de NMBS gestipuleerd dat de machines zoveel mogelijk in eigen land dienden te worden vervaardigd. Matisa, die plannen en specificaties had opgesteld, ging akkoord om de productie toe te vertrouwen aan een Luikse onderneming. Doch later bleek deze verbintenis niet te kunnen nakomen omwille van financiële moeilijkheden.

Op dat ogenblik waren de onderstellen van de effeningsmachines reeds gebouwd, waren driekwart van de bevoorradings gereali-

# KORTWEG

seerd en was de eerste machine klaar om geleverd te worden. Deze inspanningen kon men toch zo maar niet terzijde schuiven?

Met de bemiddeling van de plaatselijke openbare overheid werd een andere Luikse firma bereid gevonden om de bestelling af te kopen. De S.A. Collin et Cie, geleid door jonge en dynamische kaders en gebaseerd op een lange familiale ervaring, nam in maart 1981 het werk over. De bestelling werd voltooid in de voor de gelegenheid gehuurde ex-Ateliers des Tubes de la Meuse.

Met deze operatie konden 50 hooggeschoolde werknemers hun werk behouden. De vennootschap nam zodoende ook een nieuwe start. Zij specialiseert zich nu onder meer in onderaanneming van volumineuze en zware stukken en in de fabricatie van mechanische ensembles met hoge toegevoegde waarde.

De NMBS geeft dank zij dergelijke belangrijke bestellingen een determinerende steun aan diverse sectoren van de nationale industrie.

# KORTWEG



## NIEUWE MINITRIP: 5 DAGEN ROSAS

Rosas aan de Costa Brava is de nieuwe bestemming van een minitrip die elke dag van 31 maart tot en met 30 juni 1982 (laatste dag van het verblijf) en van 31 augustus tot en met 31 oktober (laatste dag van het verblijf) wordt georganiseerd. Het verblijf van 5 dagen, waarvan 4 in volledig pension, kan met 1 tot 3 dagen worden verlengd.

Het volledig pension in een kamer met bad, stortbad en W.C. van het hotel Marian Platja, vlak bij de zee gelegen, kost 6.805 fr., reis inbegrepen.

Daar kunnen volgende toeslagen bijkomen: een heen- en terugreis in eerste klasse in plaats van in tweede kost 1.995 frank meer, voor een éénpersoonskamer moet je 300 pesetas bijpassen en indien je je vakantie wil verlengen kost je dat in april, mei en oktober 1.275 pesetas per dag en in juni en september 1.525 pesetas.

Het programma ziet er als volgt uit:

- eerste dag: vertrek met een trein naar keuze via Quévy, Parijs, Port Bou of via Luxemburg, Port Bou;
- tweede dag: aankomst te Figueras in de loop van de voormiddag en daarna met de taxi (te betalen aan de taxichauffeur) naar Rosas ( $\pm$  20 km);
- van de derde tot de vijfde dag: vrij verblijf in volledig pension;
- zesde dag: ontbijt, met de taxi naar Figueras (te betalen aan de taxichauffeur), terugreis met trein naar keuze via dezelfde reisweg als de heenreis.

In het hotel ligt toeristische documentatie te uwer beschikking; u kan verschillende uitstappen maken o.a. naar Figueras, Gerona en Barcelona en langs de Costa Brava.

De plaatsen moeten uiterlijk 8 dagen voor het vertrek worden besproken.





**FRANTOUR**

BRETAGNE  
PROVENCE  
TIROL  
COSTA BRAVA  
RIMINI  
CRANS-MONTANA  
LUGDUNUM  
PETIBONUM  
LUTETIA  
ETC...



**railtour**



VAKANTIETREINEN  
VEEL LEUKER!

