

SPOORNIEUWS

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

482

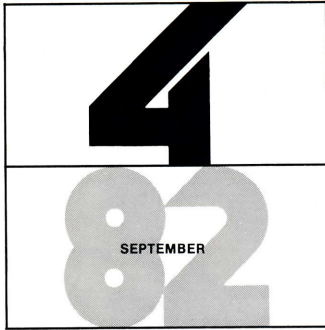
SEPTEMBER

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

Brussel X

G.P.P./10/209





INHOUD



CONTAINER

- Interferry, 10 jaar beheer Antwerpse terminal: 3-7
- Intercontainer in 1981: 17



ONDERNEMING

- La Cellulose des Ardennes: 8-9
- Philips, de distributie: 11-13
- De spoorweg in de K.S.-productie: 13-15
- Granen voor de Belgische Boerenbond: 17



B-NIEUWS

- Twee houten wagens voor Antwerpen: 16
- Elektrificaties: 18-20
- Het motorstel Break: 18-20
- BIV, nieuwe voorzitter: 17
- Inlichtingskantoren goederen: 21
- Douaneformaliteiten "ten huize": 21
- Spoorwegreklame: 21



UITRUSTING

- De Ss-wagen: 10

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

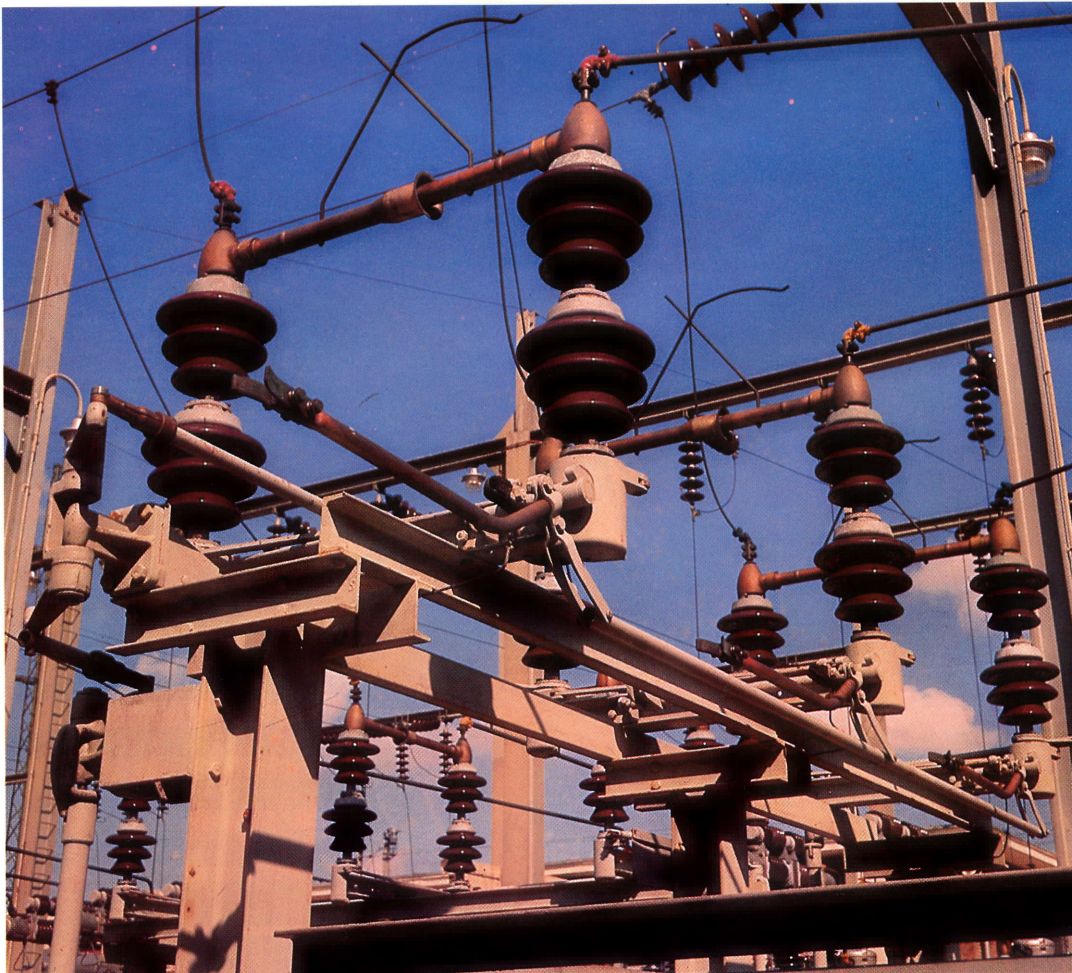
Lid **fppb**

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: F. Putman: 2 - NMBS

EDITORIAAL



Het Belgische spoorwegnet kan onder de vorm van een oog worden uitgetekend waarvan de pupil Brussel en de wimpers de twee grote assen, een Vlaamse en een Waalse, voorstellen. Zoals een plan dat sectie per sectie werd uitgevoerd het voorzag, zijn die twee assen op dit ogenblik volledig geëlektrificeerd. In januari werd in het oosten van het land het laatste baanvak Bergen-Moeskroen onder spanning gezet. Op 23 mei reed er voor het eerst een elektrische trein van Hasselt naar Luik via Wezet.

De volledige omtrek van het oog is thans geëlektrificeerd. Alleen de rechtstreekse verbinding Charleroi-Bergen, die wel reeds geëlektrificeerd is maar voorlopig nog wordt omgeleid, moet nu dus nog worden voltooid. Wanneer dat gebeurt, wordt de laatste gerstekorrel weggenomen en krijgt het oog zijn definitieve vorm.

Het hoeft nog nauwelijks te worden benadrukt hoe sinds de tweede wereldoorlog en dan vooral met ingang van de zestiger jaren, het vervoerwezen aan een snelle en diepgaande evolutie toe is waarvan het eindpunt overigens nog niet werd bereikt.

Deze evolutie heeft in grote mate de vele wijzigingen in de samenleving van deze eeuw niet alleen mogelijk gemaakt, maar zelfs ten gronde bepaald. Het is evident dat wij de veranderingen opgetreden in onze levensgewoonten zoals de verkorte arbeidsduur en de vlucht uit de woongelegenheden in de stadscentra, de aangroei van de teritaire sector, de verhoging van het algemeen welvaartspeil, het ontsluiten van nieuwe gewesten en het ontstaan van nieuwe nijverheden, als essentiële aspecten van het huidige maatschappelijk structuurbeeld ervaren omdat zij op een expansieve en modern uitgeruste transportsector rusten. Zij stellen trouwens aan de vervoersector steeds maar nieuwe eisen die zich kristalliseren in een aantal tendensen welke als volgt kunnen worden gekarakteriseerd:

- er is vooreerst de tendens naar voortdurende verhoging van de omvang, van het volume van het vervoer, thans allicht minder dan in een recent verleden, maar waarvan toch nog niet kan beweerd dat zij definitief tot stilstand is gekomen;
- ten tweede, het vervoer overschrijdt meer en meer de nationale grenzen en het internationaal aspect komt, in steeds meer determinerende mate, onze aandacht opeisen;
- ten derde, wordt daarbij vastgesteld dat zich een niet te stuiten streven naar concentratie en automatisatie in het verkeer voordoet, waardoor de gebruiker, de industrieel of de handelaar, zich hoe langer hoe minder tot een opeenvolging van schakels in de vervoerketting dient te wenden, maar zich richt tot grote eenheden die van begin- tot eindpunt, over de grenzen heen, voor het vervoer instaan.

Welnu, het mag ongetwijfeld worden gesteld dat de container, als specifieke, zeg maar nog vrij nieuwe vervoertechniek, volkomen beantwoordt aan de eisen die in deze drie tendensen beslo-

ten liggen. De uitermate snelle opkomst midden de zestiger jaren en de daaropvolgende succesvolle ontwikkeling van het maritiem containerverkeer is daar trouwens een sprekend bewijs voor.

De NMBS - het mag gezegd - heeft doelbewust, van meet af aan, onverminderd geijverd om het spoorwegvervoer in de containercontext in de schrijven en aldus het land, zijn havens, zijn nijverheid en handel, een nieuwe vervoerorganisatie te geven waardig van de draaischijf van het internationaal transport die België is.

Zij heeft daarbij niet gearzeld resoluut af te stappen van de klassieke spoorwegbeleidsvormen, om te opteren voor nieuwe beheerformules met een ruimere en meer soepele werking.

Zo is de NMBS één van de eersten geweest om de oprichting van een Europese spoorwegvennootschap voor grensoverschrijdend containervervoer voor de staan en heeft zij de voldoening gekend die inspanning bekrondt te zien met de stichting op 5 december 1967 van INTERCONTAINER, een samenwerkende vennootschap naar Belgisch recht, die nu 24 spoorwegnetten in Europa als vennoten telt.

Op het binnenlandse vlak, was reeds op 3 oktober 1966 de naamloze vennootschap INTERFERRY

gesticht geworden. De activiteit van deze vennootschap, waarvan de NMBS, eigenaar van 67 % van het kapitaal, de voornaamste aandeelhouder is, werd vrij vlug op het transcontainervervoer afgestemd.

Zij vertegenwoordigt de s.v. Intercontainer in ons land en in opdracht van de NMBS, exploiteert zij ook sinds begin 1972 de spoorweg-containerterminal in de Antwerpse haven aan het Churchilldok.

Tien jaar vooruitgang en ontwikkeling hebben er toe geleid dat op deze terminal nu jaarlijks tot 70.000 containers worden behandeld. Bij de activiteit van Interferry als vertegenwoordiger van Intercontainer, zijn anderzijds een aantal containers gemoeid dat 150.000 reeds ruim overtreft.

De evolutie in het vervoerwezen heeft, hebben wij al gezegd, nog geen eindpunt bereikt. Dat staat zeker onomstootbaar vast voor het gecombineerd vervoer, voor het containervervoer. Wij hebben de overtuiging dat, in die gedachtengang en mede dank zij de voorbeeldige samenwerking tussen de NMBS en de n.v. Interferry de perspectieven als gunstig mogen worden beschouwd.

F. DE HAECK
Handelsdirecteur van de NMBS
Beheerder van n.v. Interferry





INTERFERRY

De N.V. Interferry, dochtermaatschappij van de N.M.B.S., werd op 3 oktober 1966 opgericht en neemt de vertegenwoordiging van Intercontainer en Interfrigo in België waar.

Sedert 1972, dus reeds een decennium, heeft de N.M.B.S. het beheer en de exploitatie van haar terminal te Antwerpen toevertrouwd aan deze vennootschap. Reden voor Spoornieuws om met haar directeur de heer J. SCHEURMANS genoeglijk te praten over Interferry en de container.



Interferry is vertegenwoordiger van Intercontainer in België. Wat betekent dat?

Wij zijn de vertegenwoordiger in België van Intercontainer en Interfrigo. Dat houdt een bepaalde faciliteit in voor de klant. Vóór het bestaan van Intercontainer moest de klant onderlegd zijn in de tarieven van de diverse landen en er telkens het beste tarief uit-pikken. Met Intercontainer hebben de spoorwegnetten één enkele gesprekspartner gecreëerd die een globale prijs kan geven van vertrekpunt tot eindpunt. Daar de hoofdzetel gevestigd is te Bazel werd bij elk net een vertegenwoordiger aangeduid, hetzij een N.V. zoals Interferry voor België, CNC voor Frankrijk, Transfracht voor Duitsland, hetzij de netten zelf zoals Luxemburg en Nederland bijvoorbeeld. De N.M.B.S. heeft geopteerd voor een N.V. omdat men zo dynamisch mogelijk moet kunnen optreden t.o.v. de klant daar de container vooral een snel transportmiddel is. Op een vraag van de klant moet binnen de kortst mogelijke tijd en met de best mogelijke service geantwoord worden. Dus niet enkel op tarifair gebied brengt Intercontainer verbetering, ook op exploitatiegebied is er een belangrijke taak te vervullen.

Wat kan Interferry bieden op tarifair gebied?

Grote klanten onderhandelen rechtstreeks met Intercontainer om de beste prijs af te dingen. Interferry is, indien men zich tot ons richt, onderhandelaar tussen de klant en Intercontainer.

De officiële prijs, vastgelegd in tarief 9145, is gepubliceerd en kan door éénieder worden geraadpleegd. Uiteraard houdt elk vervoer in dat de prijs bepaald wordt naargelang van de afstand, de hoeveelheid en de getrouwheid van de klant. Afwijkingen van het tarief kunnen toegestaan worden door Intercontainer zelf.

Hoe is de exploitatie van de terminal georganiseerd?

Bij de overname van de exploitatie van de N.M.B.S. hebben we als eerste idee vooropgezet dat we steeds moeten kunnen doorwerken, zelfs bij verkeersstoring of ongeval. Het moet ook zo snel mogelijk gaan, want een vrachtwagen die bij ons laadt of lost kost de klant geld, en tertio willen we een optimale service bieden. Dat alles houdt in dat we zoveel mogelijk administratieve rompslomp trachten uit te sluiten via de inzet van moderne communi-

catiemiddelen. Onze facturatie is nog niet aan de informatica toe, de studie is aan de gang.

Wij willen gecoördineerd werken en richten ons tot het computer-net dat de spoorwegen op punt stellen, het Hermes-net. De gegevens die wij als eerste kennen - wagnummer, containernummer, tarra, bruto, bestemming, afzender... - worden nadien door de spoorwegen overgenomen. Daarom zijn wij de mening toegedaan dat wij een identiek systeem moeten aanschaffen om bij beiden een rationele administratie te kunnen creëren. Het heeft geen zin een ander type van computer in te schakelen, vandaar ons temporiseren. Wij willen het juiste systeem op het juiste ogenblik en wij hopen samen met Intercontainer, Interfrigo en met de spoorwegen informatie uit te wisselen voor het beheer en het volgen van de wagens. Dat gebeurt nu telefonisch.

Praktisch beschikken we nu over drie portaalkranen, vier straddle carriers en een respectabel aantal meters spoor. De opslagoppervlakte werd sinds 1970 meer dan verdubbeld.

Waarom komt de klant bij Interferry, hoewel de terminal niet aan kaai gelegen is?

Onze terminal is rechtstreeks verbonden met de NMBS-rangeerbundel Angola waar we zonder de minste hinder diverse keren per dag wagens kunnen wegemen of aanvoeren. Vooral daarom komt men naar Interferry. Een tweede reden is dat wij van op onze terminal zoveel mogelijk loten klaarmaken voor volledige treinen ten einde het rangeerwerk van de NMBS maximaal te verminderen. Dat houdt in dat onze aannemingstijd tot de uiterste limiet gezet wordt. Tot 2 uur voor het vertrek van een trein kunnen wij containers laden en dat is belangrijk.

De klant heeft enkel interesse voor **zijn** container om het even met welke wagen het vervoer gebeurt. Om deze reden lossen wij onmiddellijk de container nadat hij door de N.M.B.S. werd aangeboden, ja zelfs zonder toelating te vragen aan de klant. Interferry zorgt voor een tegenprestatie; wij vragen geen staangeld daar wij ons het recht hebben toegeëigend de container te lossen. Dat is Interferry-service die gewaardeerd wordt. Voor de klant is het altijd moeilijk staangeld door te berekenen aan een derde.

Een vrachtwagen mag in principe niet langer dan tien minuten op onze terminal vertoeven. We stellen vast dat vooral 's namiddags veel containers afgehaald wor-





den omdat chauffeurs die 's voormiddags een grote reis afgehaspeld hebben dan nog 2 of 3 ritjes naar hier doen om hun dag rond te maken. Hoe sneller de rotatie, hoe interessanter om met ons te werken.

Welke zijn de belangrijkste Interferry-verkeerstromen?

Wij hebben een klassiek havenverkeer met Rotterdam en een lonend verkeer naar Duitsland en Frankrijk. Wegens economische omstandigheden is ons verkeer naar Italië afgenomen, doch dat hopen wij te kunnen heropbouwen in betere tijden. Het Italiaanse containerpakket wordt sterk beïnvloed door het "evenwicht": de richting Noord-Zuid is veel beter bezet dan de richting Zuid-Noord. Het gevolg is dat ofwel ledige containers moeten teruggebracht worden, ofwel dat ze ginder moeten gestockeerd worden wat trouwens onmogelijk is. De eventueel voordelige prijs Noord-Zuid wordt teniet gedaan door het ledige "retour-effect".

De toekomst is m.i. een deur-deur-containerdienst, vooral voor het continentaal vervoer dat moeilijker van de grond komt dan het zeevervoer. Samen met de expediteur moeten wij het vervoerprobleem van de klant oplossen en dit onder de beste (en goedkoopste) voorwaarden van deur tot deur: ophalen ten huize, vervoerdocumenten opmaken, aanvraag van de wagen,... alles tot en met de aflevering aan huis. Dus zekerheid, snelheid en regelmaat van het verkeer.

De laatste jaren is ons verkeer naar Scandinavië sterk toegenomen. Er is een ideaal geprogrammeerde aanvoer van bier vanuit Kopenhagen, dat van onze terminal rechtstreeks naar de brouwerij gaat in tankcontainers. Ze komen 's morgens toe, 's namiddags zijn ze bij de klant, en 's avonds of uiterlijk de volgende dag sporen ze terug naar Denemarken. De kringloop is perfect, toch zoeken we de ledige retourrit te vermijden. We hopen eerst-

daags tot een driehoekstrafiek te komen en de tankcontainers in Frankrijk te vullen met wijn, bestemming Scandinavië. Natuurlijk worden ze hier eerst grondig gereinigd. Scandinavië is het exportgebied van de onmiddellijke toekomst.

En het Interfrigo-verkeer?

Interferry is ook de vertegenwoordiger van Interfrigo, die het vervoer onder geleide temperatuur beheert.

De aankomstgoederen met Interfrigo-wagens komen vooral uit Zuid-Frankrijk en Italië met groenten en fruit, bestemming CEI te Schaarbeek. Sporadisch worden enkele wagens afgeleid naar Luik en Antwerpen.

De Interfrigo-wagens worden door ons gevolgd en in de mate van het mogelijke herbenutigd. De Belgische uitvoercentra zijn Antwerpen en in het witloofseizoen, Brussel.

Vanuit de metropool sturen wij sinds vorig jaar bijna tweemaal per week een volledige bananentrein naar Zwitserland. Dat verkeer loopt heel vlot: vertrek om 16 uur, 's morgens om 6.30 uur aan de Zwitserse grens. Er zijn vier wagentreinen in de trein naargelang van de bestemming. Alle grensverrichtingen worden in 30 minuten afgehandeld.

Het Interfrigo-verkeer vanuit België volgt sinds vorig jaar een stijgende curve. We trachten de producten te diversifiëren en de klanten te sensibiliseren omtrent de mogelijkheden van het Interfrigo-materieel. Een voorbeeld uit de realiteit: in volle zomer wordt in Italië een wagen geladen met groenten, bestemming Groot-Brittannië. Er gaat 400 kg ijs in het koelsysteem om de temperatuur op peil te houden. Na lossing ter bestemming en na vijf dagen onbenut te zijn geweest komt hij te Zeebrugge toe. En

daar blijkt er nog 300 kg ijs in te zitten. Dat behoeft geen commentaar!

Interfrigo houdt het daar niet bij. Een nieuwe wagen staat "op stapel" en een nieuw isolatiesysteem wordt uitgetest. (zie Spoornieuws nr. 3/82 n.v.d.r.). Voor bepaalde producten, zoals bananen wordt zelfs een elektrisch verwarmingssysteem overwogen dat afwijkt van het klassieke systeem met kacheltjes. Bananen moeten in de winter boven een kritische temperatuur vervoerd worden. Vorige winter konden we een veertiental treinen met appelen versturen naar Teheran. Deze werden vanaf de Turkse grens begeleid, en de appelen kwamen in uitstekende staat ter plekke niettegenstaande er bepaalde exploitatieproblemen waren.

Er is nog een groot potentieel te Antwerpen en Gent dat zich tot Interfrigo zou kunnen wenden. Daar mikken wij nu op.





INTERFERRY

Terug naar de container. Ondervindt Interferry geen terughoudendheid bij de ondernemer voor gecontaineriseerd continentaal vervoer?

De klant is inderdaad nog niet honderd procent overtuigd van het containervervoer op het vasteland. Er moet nog veel bijgeschaafd worden. Voorzichtigheid is evenwel geboden daar de container niet de enige gecombineerde vervoertechniek is; er is ook nog het rail/route-vervoer waarmee we moeten samenwerken. De container is geschikt voor alle transportmiddelen: zeeschip, trein, vrachtwagen en binnenschip. En dat kan niet gezegd worden van de andere gecombineerde vervoertechnieken.

We hebben af te rekenen met vooroordelen van de klant. Hij denkt o.m. dat de container voor continentaal vervoer niet kan en mag afwijken van de ISO-normen. Dat is een fabeltje. Hij kan, mag en moet aangepast worden om te voldoen aan de vraag van de klant. Nemen we als voorbeeld de typische DB-container met zijn grotere breedte voor een rationele lading met palletten.

Als iedereen nu gaat aanpassen volgens eigen behoeften, vreest u dan geen wildgroei?

Je voelt het zo aan dat er op internationaal gebied iets beweegt. Wat lengte aangaat werkt men hoofdzakelijk met 20 en 40 voet. De 35 voet verdwijnt langzaam, de 30 voet wordt bijna enkel gebruikt in Groot-Brittannië. Ook de

hoogte evolueert; eerst 8 voet, dan 8,5 en nu zelfs 9. Die hoogte wordt op een "natuurlijke" wijze beperkt door het in acht te nemen laadprofiel van de spoorwegen. Momenteel komen er meer en meer containertypes op de markt: open top, halve hoogte, tankcontainers, flats, containers met zijdeuren,... het evolueert snel.

Wij kunnen het zo soepel mogelijk maken binnen bepaalde grenzen van gewicht, lengte, hoogte en breedte. De container komt dus naar de klant en als hij hem nu accepteert dan zitten we op het goede spoor. Wel moet hij zich realiseren dat bepaalde producten niet containeriseerbaar zijn.

Wie is klant bij Interferry?

Onze grootste klant is Railtrans, die vele Belgische expediteurs groepeerd, vooral voor verkeer bij vertrek uit België. Daarnaast heb je de rederijen die de containers via de havens van Antwerpen en Zeebrugge in het land brengen en bovendien zorgen tal van zelfstandige ondernemingen voor heel wat containervervoer.

Interferry doet aan klantenprospectie. Potentiële klanten en bestaande klanten worden regelmatig bezocht. Wij gaan naar hen toe, dat is een vorm van Public Relations.

Op sommige vragen over vervoer kunnen wij spijtig genoeg niet ingaan omdat het éénrichtingsverkeer is of omdat de aanvrager zelf over geen containers beschikt. Interferry kan er geen verhuren en dan stellen we hem in verbinding met een verhuurder. Als de klant dan verneemt welke rompslomp dat inhoudt, trekt hij zich terug! Daarom pleit ik nogmaals voor die complete service van deur tot deur, eventueel met inbegrip van de verhuur. Wij mogen de gebruiken van onze business niet schenden, wij mogen niet optreden als concurrent voor verhuurfirma's. Maar als de klant het uitdrukkelijk vraagt moeten wij het m.i. kunnen doen. Het is een bijkomende service. De klant is vrij en is koning... zeker bij Interferry.

Hoe ziet u de toekomst?

De actuele wereldcrisis heeft als gevolg dat het verkeer tussen Canada/Verenigde Staten en Europa vermindert omwille van de hoge dollarkoers. Iedereen sleutelt aan de crisis en ik dacht dat het een economische wetmatigheid is dat er binnen afzienbare tijd een heropleving komt. Niet enkel deze vaststelling stemt ons hoop-



vol maar ook het feit dat de derde wereldlanden ernstig werk maken van de containerisering. Midden-Amerika komt los, Zuid-Afrika, Australië en Nieuw-Zeeland zijn ontsloten. Afrika heeft een grote achterstand qua haveninfrastructuur, maar de scheepvaart past zich aan en tracht met beperkte middelen de container op te vangen. Jaarlijks volgen Aziaten in België cursussen over het containervervoer. Dus positieve berichten.

Op plaatselijk vlak is er de havenuitbreiding in het Delwaidedok. Er komt daar een nieuw containerlaadpunt verwijderd van het klassieke Churchilldok. Dat bewijst toch de toekomstgerichtheid van de Antwerpse haven. Interferry zal deze zaak van dichtbij volgen. Ook de Zeebrugse havenwerken zullen een gunstige invloed uitoefenen op het containerverkeer. Op onze terminal is de maximale uitbreiding verwezenlijkt; drie portaalkranen en vier straddles zijn ruimschoots voldoende om het aanbod aan te kunnen. Wij spitsen onze aandacht op het nieuwe Delwaidedok.

Hoe is de verhouding met de spoorweg?

Interferry heeft uiteraard een zeer goede samenwerking met de N.M.B.S. Vergeten we niet dat al ons personeel spoormannen zijn. Dat werkt een soepele relatie in de hand, we begrijpen elkaars problemen. Problemen zijn er om opgelost te worden, daarom hebben we regelmatig contactvergaderingen met de N.M.B.S.-handelsdirectie en met de directie exploitatie.

Wij dringen steeds aan op een snel vervoer. Algemeen gaat alles goed, maar bepaalde relaties zijn zwak. Vooral op het Italiaanse net zijn er moeilijkheden, maar zij roeien met de riemen die ze hebben.

Wij hebben ook typische spoorwegproblemen die buitenstaanders niet onmiddellijk (willen) begrijpen. Bijvoorbeeld een trein

naar Duitsland met een contingent containers geladen op onze terminal en een contingent geladen op de kaaien. Het kaai-contingent moet eerst naar de rangeerbundel Angola gebracht worden en daar gerangschikt. Als een klant nu vaststelt dat Interferry 2 uur voor het vertrek van de trein nog containers aanneemt, dan eist hij dat zoets op de kaai ook moet kunnen. Doch er zijn factoren die dat verhinderen: het al dan niet beschikbaar zijn van een locomotief, de identificatie van de container neemt tijd in beslag e.d. Sommige elementen worden niet in acht genomen, de klant is zich niet bewust van de lengte van de spoorinfrastructuur in de haven die overeenstemt met de afstand Antwerpen-Berlijn! Interferry zelf sluit vele misverstanden uit, juist omdat we met spoorwegpersoneel werken. Als spoorweglui kunnen wij beter dan wie ook oordelen welk wagentype bij welke container past. Een wagen bestemd voor een particuliere spoor aansluiting wordt meestal aan een loskade gebracht, dus is een wagen met een vloer aangewezen om de goederen met een vorkheftruck te kunnen lossen.

Dat is een belangrijk aspect.



STEEKKAART VAN DE N.V. INTERFERRY

- Oppericht op 6 oktober 1966
- Exploitatie van de NMBS-containerterminal sinds 1.1.1972
- opslagruimte:
 - binnen kraanbereik: 8.160 m²
 - parkeerruimte: 8.000 m²
- 2 spoorbundels met elk 4 sporen
 - de eerste spoorbundel wordt overbrugd door twee portaalkranen met respectievelijk een hefvermogen van 35 en 30 ton
 - de tweede spoorbundel is uitgerust met een portaalkraan met 35 ton hefvermogen
- er zijn 4 straddle carriers voor de behandeling van de containers
- voor de bestelling en afhaling ten huize beschikt Interferry over 6 opleggers voor 20'-containers.

N.V. INTERFERRY

Zomerweg, 26
2030 Antwerpen
Tel. 03/541 69 50 - 542 16 92
Telex: 32.529

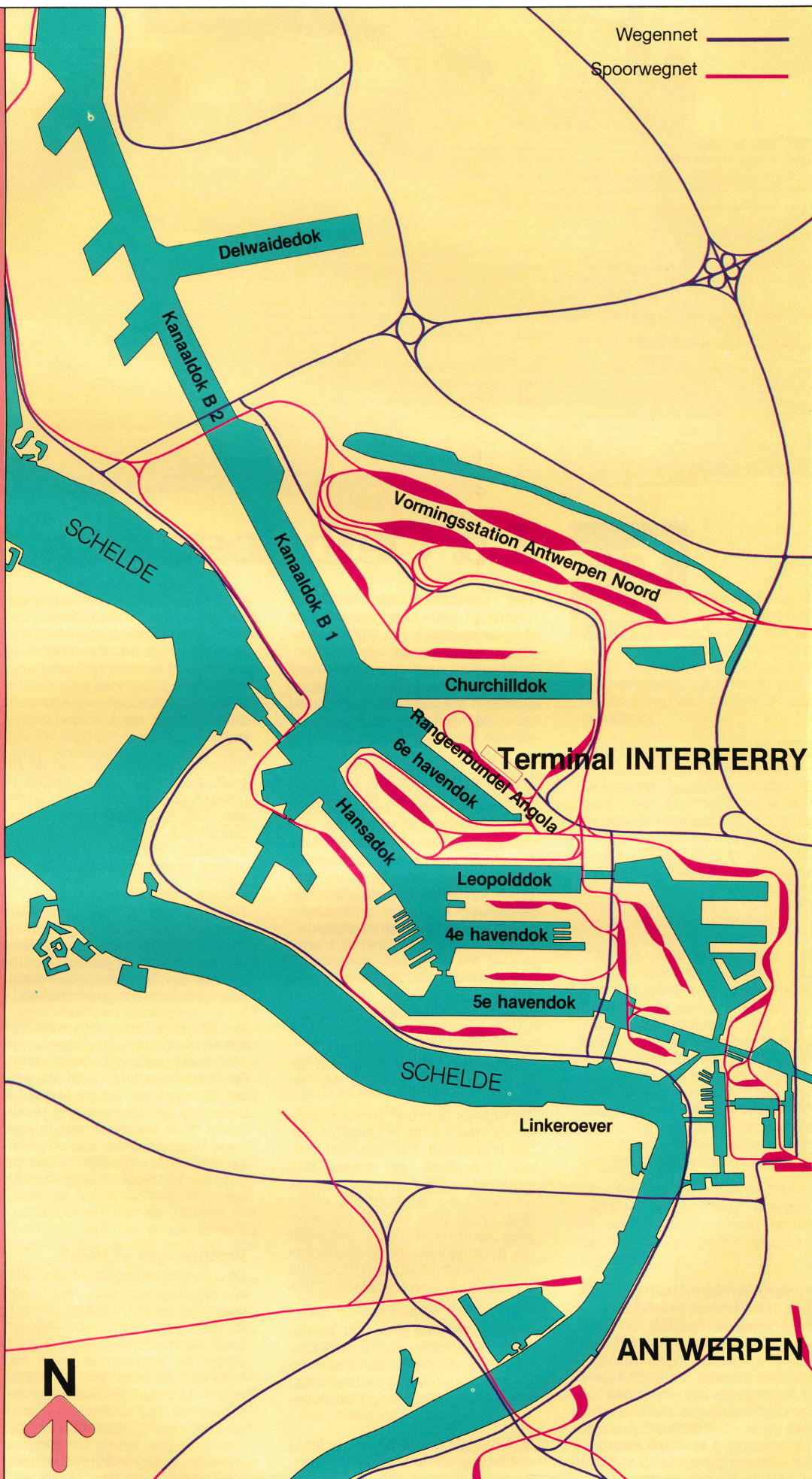
HET CONTAINERVERVOER PER SPOOR IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

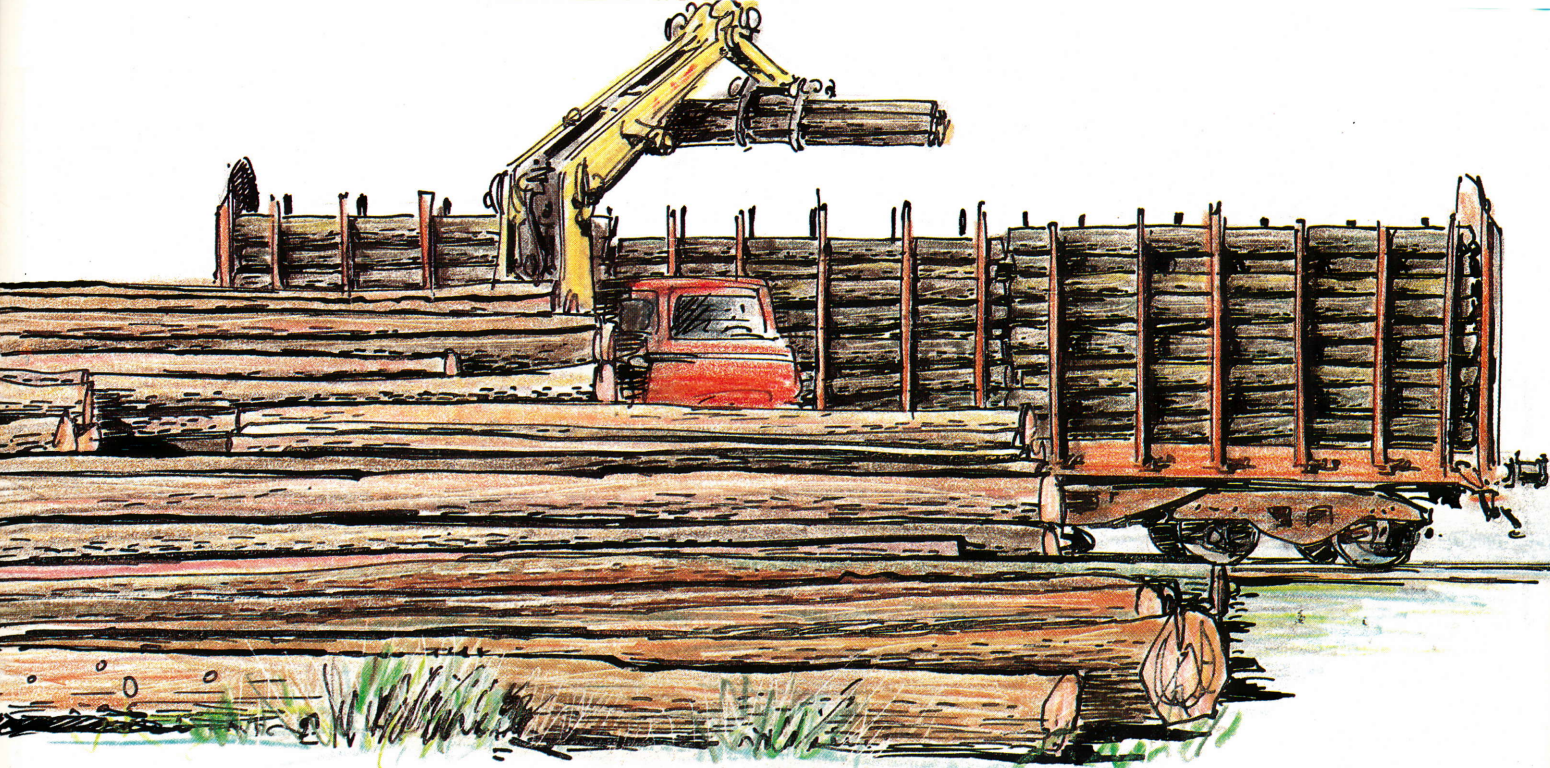
Aantal verzonden containers

Jaar	(B)-terminal	Kaaien	Totaal
1976	30.477	30.021	60.498
1977	30.129	30.078	60.207
1978	33.249	37.584	70.833
1979	37.895	45.779	83.674
1980	41.655	50.549	92.204

Aantal ontvangen containers

Jaar	(B)-terminal	Kaaien	Totaal
1976	14.671	41.863	56.534
1977	17.640	49.790	67.430
1978	18.724	60.731	79.455
1979	25.435	59.862	85.297
1980	29.110	62.445	91.555





La Cellulose des Ardennes:

Het aanmaken van cellulose startte in 1964 heel gezapig met één produktielijn. In 1971 was er reeds een tweede lijn operationeel en de produktie werd meer dan verdubbeld dank zij aangebrachte verbeteringen gepaard aan de opgedreven capaciteit van de hele fabriek.

Het doel van ons bezoek was niet het fabricatieprocédé of de installatie zelf onder de loep te nemen.

De aanvoer van de grondstof en de afvoer van de cellulose waren voor ons belangrijk; dus het transportprobleem waarin de spoorweg naast de andere vervoerders een rol kan spelen.

De aanvoer: hout

De trein zorgt voor de aanvoer van fuel en chemische produkten naar Harnoncourt en speelt een rol in de houtbevoorrading.

Een verantwoordelijke van dit departement verduidelijkte één en ander.

De fabriek verbruikt vooral nevenprodukten van de houtvesterij zoals brandhout. De zagerijen leveren houtafval of ontschorste stamdelen die niet meer kunnen verzaagd worden voor fijn werk.

Een groot deel van de houtaanvoer komt recht uit het bos waar de houthakkers met geperfectioneerde werktuigen hun produktie de laatste decennia gevoelig hebben opgedreven.

Vroeger leverde men het brandhout in stukken van 1 meter, vandaag de dag worden stammen met een diameter van maximaal 50 centimeter gezaagd op 2 meter.

10 à 15 jaar geleden vervoerde de spoorweg de stammen in stortwagens die met behulp van een

kraan op de spoor aansluiting gelost werden. Thans heeft het geen zin meer stortwagens of wagens met kleine afmetingen te gebruiken: de weinig voordelige bevrachting bij dergelijk materieel zou de spoorweg alle kansen voor het houtvervoer ontnemen.

Voor de bevoorrading van de fabriek dacht men nooit verder te moeten zoeken dan in een straal van 150 à 250 kilometer, maar brandhout wordt schaarser en schaarser. Er heeft zich een particuliere markt ontwikkeld die floreert.

Terzelfdertijd zijn de behoeften van de fabriek sterk toegenomen. Vandaar dat men het hout dat beantwoordt aan de produktiecriteria van La Cellulose des Ardennes verder moest gaan zoeken.

In 1980 was men zelfs verplicht eucalyptus aan te kopen, de houtmarkt was erg gespannen. De marktsaturatie dreef de prijzen derwijze de hoogte in dat La Cellulose om de toestand te sarneren hout invoerde wat in normale tijden duurder zou uitgevallen zijn, maar tijdelijk onder de prijs van het hout uit eigen streek lag.

Vrachtwagen of trein?

De bevoorradsingsbronnen zijn wisselvallig en dat heeft een weerslag op het transportbeleid. Binnen een straal van 250 km biedt de vrachtwagen zeker voordelen: de wegvoerder laadt het hout aan de rand van het bos en doet deur-aan-deur-vervoer; hij aanvaardt het tariefniveau voorgesteld door de fabriek want zijn niet betaalde ledige retourrit zal zijn winstmarge niet buitensporig aanvreten.

Eens boven de 250 km-grens stijgt de prijs van het wegvervoer, de ledige rit begint door te wegen.

Hier wordt de spoorweg een geldig alternatief als hij zijn aanbod kan aanpassen aan de verlangens van de klant. M.a.w. aangepast materieel ter beschikking stellen derwijze dat de voordeligste tarieven kunnen toegepast worden.

Daarvoor zijn grote wagens nodig met hoog laadvermogen en die geschikt zijn voor het horizontaal vervoer van de 2 meter lange stammen. De SNCF bezit een dergelijke wagen, genummerd R57, van 18,5 m lengte, met een laadvermogen van 54,5 ton en uitgerust met laterale rongen die maar één meter van elkaar verwijderd zijn.

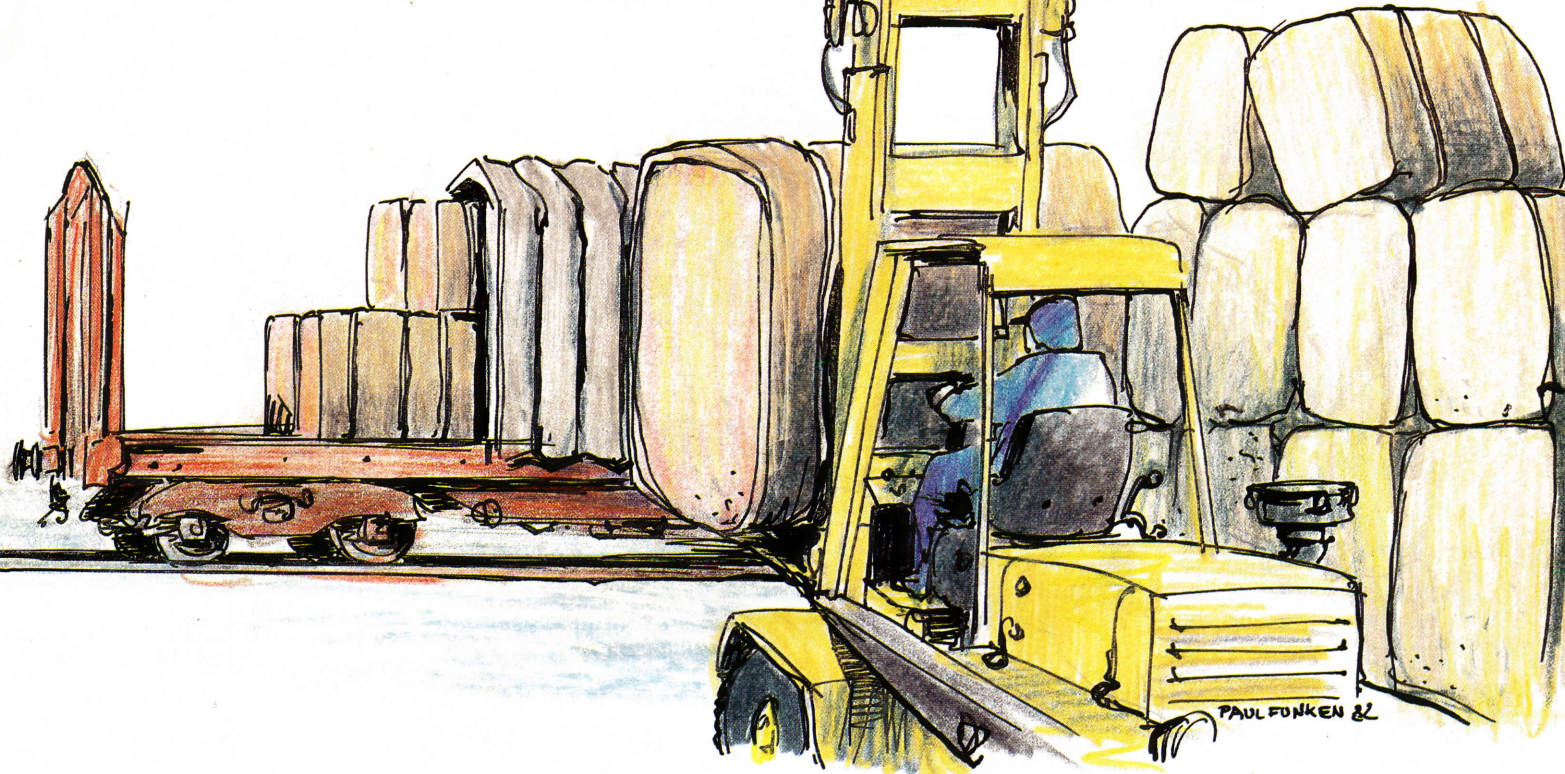
De beschikbaarheid van dergelijk materieel, de voordelige bevrachting voor 50 ton en de aanpassing van de rotatie aan de klimatologische omstandigheden (die het werk in het bos bepalen) kunnen in zekere mate de aankoopstrategie van de cellulosefabriek beïnvloeden.

Hier heeft het spoor zijn troeven. Het is competitief op lange afstand; in de winter als slechte weersomstandigheden het werk verhinderen heeft het een stapje voor, en onder tariefhoogpunt is het voordelig als de wagens aangepast zijn aan de aard van de goederen, zelfs indien men rekening houdt met een bijkomend vervoer van het bos naar het station en met de laadverrichting aldaar.

Wisselvallig

De resultaten van de laatste jaren geven een idee van de samenwerking met het spoor voor de hout-

Papierdeeg noemt men ook cellulose. Het hoofdbestanddeel van deze materie bestaat uit hout, wat verklaart waarom cellulosefabrieken steeds ingeplant zijn in bosrijke streken. Zo is de fabriek "La Cellulose des Ardennes", de belangrijkste producent van deeg met korte vezel in het Europa der 10, gevestigd te Harnoncourt in het uiterste punt van Zuid-België vlakbij de Franse grens.



Mutatie van het spoor

bevoorrading van La Cellulose des Ardennes.

	Totale aanvoer	Aandeel spoor
1979	680.000 t	6.800 t
1980	735.000 t	80.850 t
1981	710.000 t	56.800 t

Voor 1982 voorziet men een verkeer van 80 à 90.000 ton per spoor.

Een analyse van de verkeer-schommelingen leert ons dat bij een dalende vraag het aanbod in een kleine straal omheen de fabriek goed is, maar dat is dan nadelig voor het spoorvervoer. Dat was zo in de jaren 76 tot 78: met de moeilijk te lossen kleine stortwagens kon de spoorweg bijna geen enkel verkeer verwerven.

In 1979-80 was er de plotse crisis en La Cellulose des Ardennes koopt, zoals gezegd uitzonderlijk eucalyptus aan in Portugal. Op dat ogenblik kon het spoor goede diensten bewijzen en het verkeer nam toe. Terzelfdertijd verschijnt de R57-wagen op het toneel die nieuwe perspectieven opent. Er is onmiddellijk resultaat, het verkeer neemt toe (ook de prognoses worden optimistischer).

Het vervoer van hout is heel specifiek. Het spoor zou er opnieuw het initieel aandeel van 15% moeten kunnen in verwerven. Dat zou zeker niet mis zijn, als men weet dat er te Harnoncourt jaarlijks 700.000 ton aangevoerd wordt.

De afvoer: cellulose in balen

Het spoorandeel bij de afvoer is groter dan bij de aanvoer. De omstandigheden zijn verschillend. Bij de actuele productiecapaciteit van ongeveer 200.000 ton per jaar verstuurt La Cellulose tegen een gemiddelde van 22 werkda-

gen per maand, dagelijks 30 ladingen van 25 ton. (Wij nemen 25 ton als referentiegewicht omdat het overeenkomt met de gemiddelde lading van een spoorwagen of een grote vrachtwagen). Eén kwart van de productie is bestemd voor eigen land en wordt via de weg vervoerd, de rest is export. Frankrijk, Nederland, West-Duitsland en Zwitserland zijn de grote afnemers. Het aandeel van de trein in het internationaal verkeer, dat de helft bedroeg midden der zeventiger jaren, is nu gevoelig afgenomen.

	Totale produktie	Aandeel spoor
1979	189.000	44.000
1980	175.000	40.500
1981	181.000	22.000

Hoe kunnen we dat verklaren? De kopers van cellulose willen geen voorraad aanleggen, om de kosten te drukken en om de nogal wisselvallige markt op de voet te kunnen volgen. Daardoor is het vormen van volledige treinen uitgesloten; een levering van 500 ton behoort reeds tot de uitzonderingen.

Daarbij komt nog dat er slechts één Belgische klant van La Cellulose op het spoorwegnet is aangesloten en dat de fabriek het principe van de snelle levering huldigt. Een snelle levering - de dag na de bestelling - die in het gedrang komt met afzonderlijke wagens rekening houdend met een bijkomende los- en laadverrichting bij aankomst in de meeste gevallen.

Op internationaal vlak bepaalt de koper bijna altijd de transportwijze. De Nederlandse groep KNP bijvoorbeeld organiseert zelf haar eigen vervoer om ledige ritten te vermijden: dat doet het afvoercijfer via de weg sterk stijgen.

Optimaal gebruik van de laadgrens

Net zoals bij de aanvoer stelt zich hier ook het capaciteitsprobleem van de wagen. De ideale afvoerwagen is de Franse R20 van het type "débach vite". Hij heeft een groot laadvermogen, een geschikte vrije hoogte voor de cellulosebalen en een praktisch beschermingssysteem voor de goederen: het dekkleed glijdt over een metalen frame wat veel sneller gaat dan het opspannen en vastspijeren van het dekkleed bij een stortwagen.

En een gesloten wagen? Ja en neen; de vrije hoogte is bij lading onvoldoende om hetzelfde rendement te bekomen en de vorkheftrucks van de fabriek zijn te hoog om binnen te rijden.

Een programma opstellen gebaseerd op het wagentype R20 is niet makkelijk: om goed te zijn zou men over een eigen wagenpark moeten beschikken maar deze investering is niet gerechtvaardigd gelet op de hoeveelheden die zonder overslag van eind tot eind kunnen afgevoerd worden.

Een oplossing werd gevonden voor de lange-afstand-export, nl. de container. Containers geladen te Harnoncourt worden naar de terminal van Athus gebracht vanwaar ze per trein naar de havens sporen. Het ei van Columbus voor de overzeese verzendingen maar niet voor het continentaal vervoer. Want evenals de gesloten wagen biedt de container geen optimaal gebruik van de laadgrens voor een zo licht produkt zoals cellulose.

Het is wel nuttig aan te halen dat voor het internationaal verkeer zowel bij aan- of afvoer de

N.M.B.S. sterk afhankelijk is van de buurnetten qua beschikbaarheid van hun wagens en qua tarifaire politiek. Het hout komt vooral uit Frankrijk en de wagens die het vervoeren zijn Frans; dus is de houding van de SNCF sterk bepalend.

Voor de afvoer naar Frankrijk, Zwitserland en Duitsland zijn de Belgische trajecten eerder beperkt; ook hier hebben de buurnetten de bevrachting in handen. In de 22.000 ton vervoerd per spoor in 1981 zitten ongeveer één derde Nederlandse bestellingen en dat betekent heel wat rekening houdend met de toegepaste Hollandse vervoerspolitiek.

"We zouden graag meer per spoor vervoeren", zeggen onze gesprekspartners verantwoordelijk voor de aan- en afvoer. Het was er hen duidelijk niet om te doen zich te verontschuldigen voor de huidige transportsituatie. Zij waren oprecht en erkenden dat het wegvervoer niet altijd voldoende schenkt: de onvermijdelijke programmatie van het vervoer is er niet noodzakelijk makkelijker dan met het spoor.

Ons besluit: De papiersector muetteert en de spoorweg, eveneens in volle evolutie, heeft er alle belang bij om in het kielzog te blijven.

Eén technische verbetering kan leiden tot een succesvolle commerciële aktie voor een bepaald verkeer.

De particuliere spoor aansluiting, die tot dit technisch domein behoort, is één van de delicate punten van het probleem. Maar niets zegt dat er geen andere succesvolle oplossingen uit de bus kunnen komen.

Een uitgebreid park van platte wagens

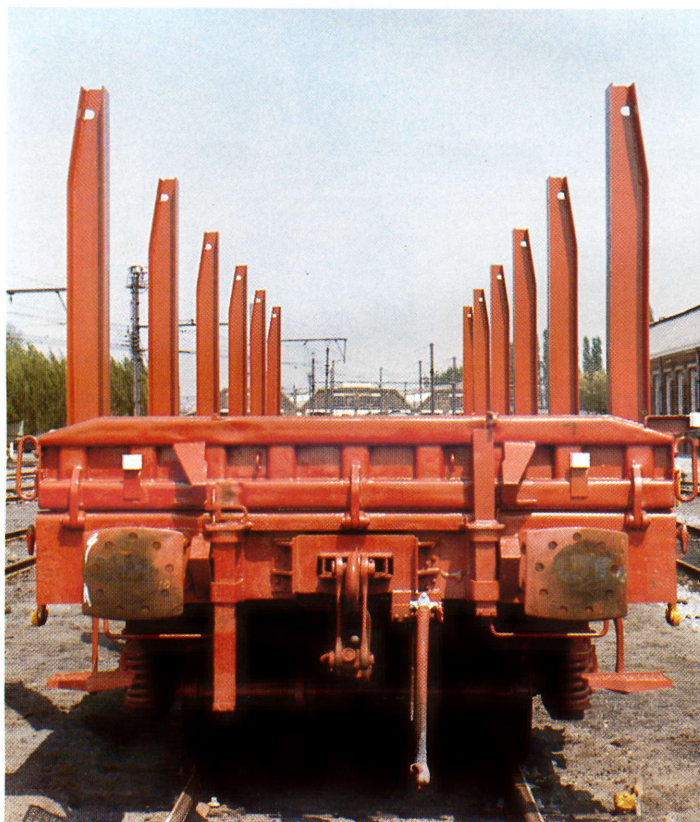


In het nummer 3 van 1980 publiceerden wij een technische steekkaart van de Ss-wagen. De Ss is een platte wagen met versterkte rongen die uiterst geschikt is voor het vervoer van boomstammen.

Vroeger beschikte de NMBS slechts over 10 wagens van dat type. Ondertussen ging het bouwen van deze wagens verder - het ging eerder om een verbouwing van bestaande wagens zodat er nu een park van 100 Ss-wagens beschikbaar is.

Wij herinneren eraan dat het hier om platte, zeer lange wagens (18,50 meter) gaat.

Stevige rongen van twee meter hoog zetten de lading aan de zijkanten vast zodat het laadvermogen optimaal kan worden benut.

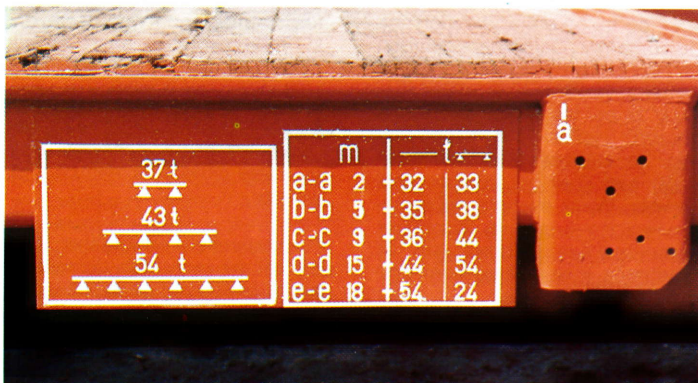


Bij elk stel van twee rongen hoort een bindkabel met doeltreffend spanmechanisme. Dankzij een dergelijke uitrusting voorkomen men het gebruik van niet te recupereren bindmateriaal, daalt het arbeidsloon en is de veiligheid van het vervoer gewaarborgd.

Bij elk paar rongen horen tevens vaste leibalken; zij hijsen de lading boven het peil van de wagenvloer zodat de ladingen met hijstouwen kunnen worden geladen en gelost. Op die leibalken zijn houten dwarsbalken bevestigd zodat de verschuiving van de ladingen tijdens het vervoer miniem is.

Die wagens hebben een laadvermogen van 43 of 54 ton al naargelang de goederen 10 of 16 meter lang zijn.

Voor alle metrische gegevens in verband met dit type van wagen verwijzen wij onze lezers naar onze technische steekkaart van 1980.



PHILIPS, TREIN EN COMPUTER TEN DIENSTE VAN DE COLLI



Philips, een begrip voor iedereen. Het embleem tref je overal aan: op lampen, broodroosters, stofzuigers, wasmachines, radio's, televisietoestellen... noem maar op! Philips is zeker aanwezig in elk huisgezin. Als specialist van de verlichting, de huishoudapparaten, de audio en visuele toestellen, de kantoorinformatica, elektronische bouwelementen, medische systemen, wetenschappelijke en professionele systemen... met een bijna onbepaalde gamma producten, heeft deze internationale groep een meer dan gevestigde faam verworven. In België zijn er drie afdelingen, opgesplitst volgens de functie: de productie, de commercialisering van de artikelen voor het groot publiek en de commercialisering van de professionele artikelen.

Het hart van Philips België klopt in een Brussels gebouw op het de Brouckèreplein, waar Jan Publiek in een prachtige showroom de meest recente producten kan bekijken. Maar een onderneming met een dergelijke penetratiekracht heeft ook een centrum waar vraag en aanbod elkaar ontmoeten. Dit zenuwknoppunt bevindt zich te Evere, op een steenworp van de Brusselse grote ring, tussen de oude weg naar Luik en de aanloop van de E5-autoweg. Daar zijn voor de distributie ongeveer 20.000 artikelen gestockeerd die zowat overal in Europa of zelfs daarbuiten geproduceerd worden.

Het distributiecentrum te Evere bedient zowel groot- als kleinhandelaars. De detailhandel heeft de mogelijkheid zich te bevoorraden bij de grossist of bij Philips zelf. De verzendingen die dus vanuit Evere gebeuren zijn qua volume en aantal heel verscheiden. De groothandelaars kopen regelmatig grote hoeveelheden die per vrachtwagen besteld worden. De wegvervoerders die met deze taak belast worden zorgen voor een huis-aan-huis-vervoer zonder tussenbehandeling.

Goede verdeling

Voor de kleine hoeveelheden zou eventueel ook de vrachtwagen kunnen ingeschakeld worden. Het nadeel: drie, misschien vier klanten kunnen per dag bediend



worden, de capaciteit van de vrachtwagen wordt niet maximaal benut, de prijs kan een obstakel zijn. Drie belangrijke elementen, te meer daar Philips detailhandelaars bedient verspreid over het gehele land, van Oostende tot Aarlen. Het is zeker geen klusje om dat allemaal per vrachtwagen te doen; en daar treedt de NMBS op het voorplan met NMBS-COLLI, de stukgoed-dienst van de Belgische spoorwegen die veel lof krijgt toegezwaaid van onze gesprekspartner bij Philips:

- De spoorweg is goed georganiseerd voor kleine hoeveelheden. Vrachtwagens van Thurn en Taxis komen bij ons de colli opladen die daarna via een enig distributienet verdeeld worden. De

NMBS is op dat punt heel concurrentieel want het kleinste dorpje wordt in een minimum van tijd bediend. Als ik dat aspect aanhaal bij mijn collega's van de buurlanden dan stel ik vast dat ik van een privilege geniet: de vervoersduur varieert bij ons van 24 tot 48 uur, wat heel wat sneller is dan bij onze burens.

- Hoe ligt bij jullie de verhouding vrachtwagen/trein?

- De trein is ideaal voor kleine hoeveelheden, zoals bijvoorbeeld een diepvries, twee TV's, drie radio's en vier bandopnemers. Als we daarentegen voor één klant een volledige vrachtwagen kunnen laden dan opteren we daarvoor. De NMBS moet in dergelijk geval bij ons komen laden, overladen in Thurn en Taxis, terug

overladen in het bestemmingsstation en uiteindelijk lossen bij de klant. Per vrachtwagen sparen we twee overladingen uit en we doen geen onnodige kosten. Kleine hoeveelheden via de weg versturen is ondenkbaar: we zouden ons van stukgoeddienst naar stukgoeddienst moeten richten, want er bestaat geen organisatie vergelijkbaar met die van de spoorwegen en dat zou trouwens te duur kosten. Voor de kleine hoeveelheden zijn wij - en ik herhaal het - in België dank zij de NMBS de Europese snelheidskampioenen.

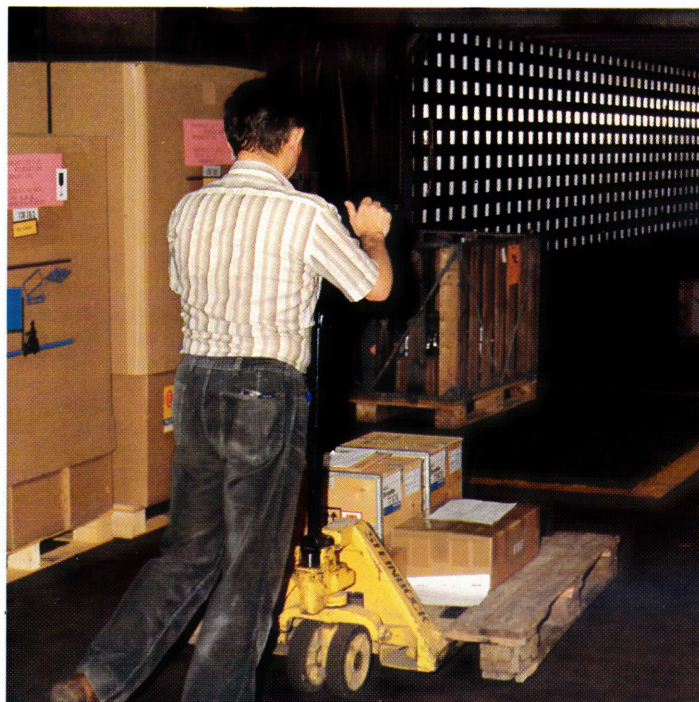
- Is dat niet te danken aan de kleine oppervlakte van ons land?

- Misschien, maar in vergelijking met bijvoorbeeld Nederland, dat ongeveer dezelfde oppervlakte heeft als België komt het ons voor dat de NMBS betere dienst levert. Ik denk dat het een kwestie van organisatie is. De Belgische organisatie is een voorbeeld. Als er bij ons om 16 uur een zending klaar is, dan komt de vrachtwagen van NMBS-COLLI en normaliter ontvangt de klant de goederen 's anderendaags in de ochtend. Wij vragen niets meer, de klant ook niet.

Overal aanwezig

Men kan zich terecht afvragen of de spoorweg ook een vinger in de pap heeft bij de bevoorrading van het centrum te Evere. Dat is inderdaad zo. Niettegenstaande er geen spoor aansluiting is, ontvangt het centrum volledige wagenladingen.

- Het spijt ons dat we geen spoor aansluiting hebben. Maar daarover hoeft niet geredetwist te worden. Bekijk even het stadsplan van Brussel en u zult het begrijpen. De diverse aangesloten Philipsfabrieken zenden ons goederen per volledige wagenlading die gelost worden te Schaarbeek. Momenteel ontvangen we twee wagens per dag. De inhoud wordt met vier NMBS-COLLI-vrachtwagens naar Evere gebracht. De ideale oplossing is natuurlijk het distributiecentrum verhuizen naar een terrein dicht bij het spoor. Voor grote hoeveelheden loont het de moeite. Grote stukken zoals een diepvries, een koel-



kast of een fornuis bevatten veel lucht: ze wegen niet zwaar per kubieke meter. Bij nieuwe vestigingen moet men steeds aan het spoor denken. Want als de energieprijzen schrikwekkend blijven stijgen dan zal de trein op lange afstanden nog heel wat voordeliger blijken te zijn. Ik voeg er aan toe dat we dank zij een akkoord met de NMBS een oplossing hebben bereikt voor rechtstreekse levering bij bepaalde grote klanten. Een prachtige oplossing. Volledige wagenladingen worden hen opgestuurd door de productiecentra zonder dat wij er bij te pas komen. De wagens worden meestal verteld te Schaarbeek, vandaar sporen ze naar het dichtst bijgelegen station, en daar komt de klant zelf lossen. Er is één klant die de wagens op een eigen spoor aansluiting ontvangt.

We keren terug naar Evere en naar de distributie.

- Hoe is het werk georganiseerd?

- Onze voorraad en onze verkoop worden beheerd door een computer die steeds "real time" opereert. het commerciële centrum, op het de Brouckèreplein, ontvangt telefonische bestellingen van klanten of van onze vertegenwoordigers. Een raadpleging van het geheugen laat ons toe onmiddellijk te zien of de levering snel kan uitgevoerd worden. Wanneer de klant inhaakt weet hij reeds dat de goederen binnen de 24 of 48 uur zullen besteld zijn. De drukte van onze computer maakt een intern document op en een etiket. Vijf minuten later

kan de bestelling in Evere klaar gemaakt worden en door de NMBS opgehaald. Een exact voorbeeld. Een klant telefoneert om 15 uur; indien de goederen beschikbaar zijn en indien er niet teveel werk is op dat ogenblik dan beloven we hem de goederen voor 's anderendaags. 15 uur is natuurlijk de uiterste grens. Wij geven formeel ons woord aan degenen die voor de middag bellen, maar zelfs ook voor een eenvoudige

bestelling vóór 15 uur hebben we dat reeds gedaan.

- Welke hoeveelheid wordt dagelijks behandeld te Evere?

- Er is een gemiddelde van 800 bestellingen voor 800 adressen. Dat betekent 80 ton goederen of 180.000 stukken. Dat zijn zeker geen 180.000 colli, daar bepaalde artikels in standaard aantallen zijn verpakt.

- 800 zendingen! Dat is een hoop administratief werk?

- De computer werkt voor ons. Van zodra het commercieel centrum de bestelling bevestigt, drukt onze terminal te Evere een intern document voor de uitvoering. Indien het vervoer aan de NMBS wordt toevertrouwd dan is er eveneens een etiket bij om op de zending te kleven. Dat is alles. Alle gegevens worden geprint naarmate we de bestellingen uitvoeren. Wanneer de dagtaak ten einde is, om 17 uur, geeft de computer ons een magnetische syntheseband die wij vóór 19 uur bezorgen aan de dienst informatica van de NMBS. Deze informatiedrager wordt 's nachts verwerkt en de terminals van de wegcentra drukken de leveringsdocumenten af voor de chauffeurs. Er wordt dus geen enkel vervoersdocument opgemaakt bij ons en geen enkel document vergezelt de colli. Het werk is vereenvoudigd en we hebben de beste controlemiddelen.

- Is het een absoluut betrouwbare procedure?

- Zeker en vast. Bij ons kan er slechts één moeilijkheid optreden: een defect van de computer waardoor de magnetische syntheseband niet tijdig bij de NMBS komt. De bestelling van de zendingen zal dan met een etmaal vertraagd zijn. Bepaalde klanten

in agglomeraties met twee bedieningsronden zouden toch nog kunnen bediend worden 's namiddags als de band 's morgens doorgespoeld wordt. Het nadeel schuilt in werkelijkheid in het overbrengen van de band van het de Brouckèreplein naar het Zuidstation; daar verliezen wij nog tijd. Het ideaal zou een interconnectie per telefoonlijn zijn; indien dit kan worden gerealiseerd dan verbetert de situatie nog.

Snelheid, zekerheid

Philips is niet de enige onderneming die volgens deze procedure handelt. Andere NMBS-COLLI-klanten passen dezelfde werkwijze toe: ze programmeren een magnetische band die de organisatie van het verzendingswerk regelt, en ze bezorgen die aan de NMBS. Wat uniek is in het Philips-geval is het gelijktijdig werken: de colli vertrekken, en ze zijn reeds in het station of misschien al geladen in de wagens terwijl Philips nog de magnetische band klaar maakt, de synthese van het dagelijkse werk, het resultaat van een ogenblikkelijke reactie op de vraag van de klant.

Bij de aanvang was het niet zo evident dat deze procedure goede resultaten zou opleveren. De Philips-informaticaspecialisten hadden een aanloopperiode nodig, deze van de NMBS hadden het werk reeds onder de knie. Daarom werd de procedure slechts op een deel van de zendingen toegepast van 1 mei tot 30 juni. Eens het systeem geroeerd was het maar een klusje om het toe te passen op de totaliteit van de spoorwegzendingen.

De NMBS van haar kant drukt met de informatiedrager de leveringsdocumenten af, stelt de tarifiering vast, stort aan haar klant



de door de chauffeurs geïnde sommen terug en synthetiseert dat alles op een nieuwe magnetische informatiedrager die de door de wet verplichte factuur vergezelt. Deze band vergemakelijkt aanzienlijk het administratieve beheer bij Philips.

Het vervoer is aldus perfect geïntegreerd in het verkoopproces waarin het de rol van ultieme schakel vertolkt.

Het aangewend informatiesysteem

Philips behoort nu tot de groep van NMBS-COLLI-contractanten die per computer werken. Dat zijn Concordia Mail, 3 Suisses, l'Oréal, Svansson, Gonther, AEG, Mothercare en la Redoute. Bekende ondernemingen zoals Yves Rocher, Unigro, Neckerman Postorders, 3 M en Bakker zullen binnen afzienbare tijd ook de computer inschakelen.

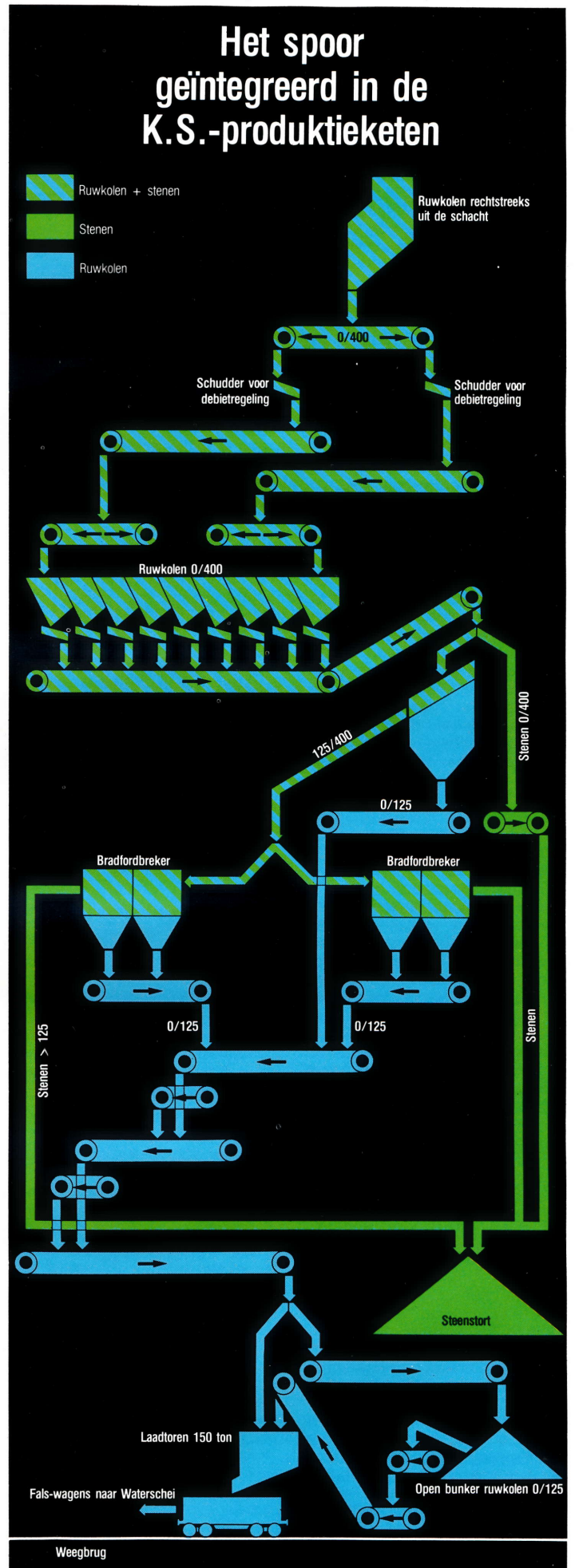
De vooruitgang is belangrijk voor deze klanten maar die is dat ook voor de spoorweg zelf. Want de contractanten zorgen voor ongeveer 80% van de binnenlandse NMBS-COLLI-activiteit, en indien de administratieve taak tot een minimum kan herleid worden, dan betekent dat ook een serieuze rationalisatie. De aanwending van de informatica bij begin en eind van de transportketen creëert als het ware een "tweede spoor" - in tegenstelling tot het enkel spoor, voorheen gezamenlijk gevolgd door de colli en de documenten - dat de noodzakelijke controle en het volgen van de zendingen binnen het NMBS-COLLI-raderwerk opmerkelijk verbetert.

Er is één schaduwzijde voor de NMBS; de diversiteit van het aangewend informaticasysteem bemoeilijkt dikwijls het werk. In het reken centrum moet men over een gevarieerd aantal decoderingstoestellen beschikken om de boodschap op de informatiedrager van de klant te ontcijferen. Misschien zullen de specialisten op zekere dag een "computeresperanto" uitvinden dat heel wat werk zal sparen!

De algemene procedure werd derwijze bestudeerd dat het informaticaschema soepel is en kan aangepast worden voor elke gebruiker. Zij voorziet dat de NMBS voor bepaalde situaties aan de klant precieze bijkomende gegevens kan verstrekken die het beheer aanzienlijk optimaliseren. De facturatie van de prestaties wordt nooit betwist; alle elementen werden immers door de klant zelf geïntroduceerd via zijn magnetische band.

En niet te vergeten, de administratieve rompslomp werd bijna gebannen. Dat hoort zo in een tijdperk waar de machine bijna onfeilbaar is geworden.

De distributiestructuur is uitstekend; als het beheer volgt en als de tarifiering beantwoordt aan de verwachtingen van de klanten dan moeten we enkel wachten op de vruchten te plukken van deze adequate organisatie.



Steenkool, een energiebron die terug in de belangstelling staat. De redenen zijn door iedereen gekend. Maar heel wat minder mensen weten hoe de steenkool als "afgewerkt produkt" wordt gewonnen. Tussen het ophalen uit de ondergrond en het leveren bij de verbruiker gebeurt nog heel wat. De opgegraven materie ondergaat letterlijk nog een productieproces: het wassen. Daarom hebben de N.V. Kempense Steenkoolmijnen (KS) de trein in hun productieproces ingeschakeld. Alles wat gedolven wordt in de mijn te Winterslag wordt per spoor naar de wasserij te Waterschei gebracht. Dat levert de NMBS een jaarlijks verkeer op van ongeveer 750.000 ton. Het is een mooi voorbeeld van spoorwegintegratie in de industrie en daarom verdient dit specifiek verkeer even onze aandacht.

Het spoor, geïntegreerd in



Ruwkolen uit Winterslag

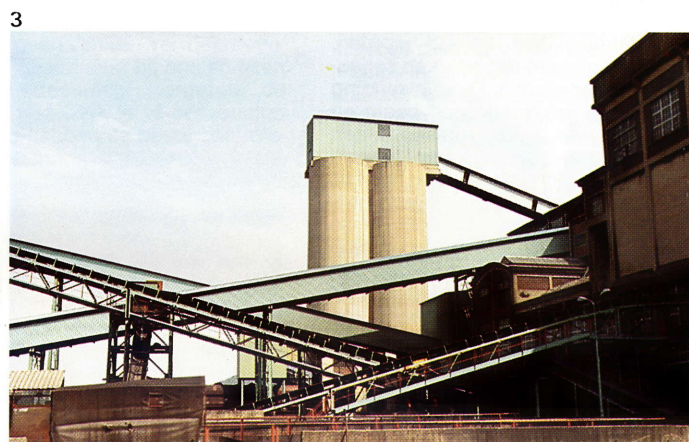
We starten onze steenkooltrip te Winterslag. De opgegraven materie noemt men "ruwkolen", een mengsel van steenkool, stenen en mix (gemengde stukken samengesteld uit steenkool en stenen). De ruwkolen uit de schacht worden in een bunker gestort van waaruit ze a rato van 1.200 ton per uur over een zeef gaan om deze met een granulometrie van 0/125 mm en 125/400 mm te scheiden. Via een transportband gaan de 125/400 mm naar een roterende breker - Bradfordbreker - die de ruwkolen terugbrengt tot 0/125. De stenen die in de breker niet breken en groter zijn dan 0/125 worden langs de achterzijde naar het steenstort gevoerd. Daarna wordt alles, gereduceerd tot 0/125 mm, naar de laadtoren van 150 ton capaciteit gevoerd; het vertrekpunt van de reis naar de wasserij te Waterschei. Indien men om één of andere reden de trein niet onmiddellijk kan laden, gaan de 0/125 naar de "open bunker", de opslagplaats in open lucht. Het hernemen van de ruwkolen gebeurt met een laadschop en via het transportbandensysteem komen ze op het geschikte ogenblik in de laadtoren terecht.



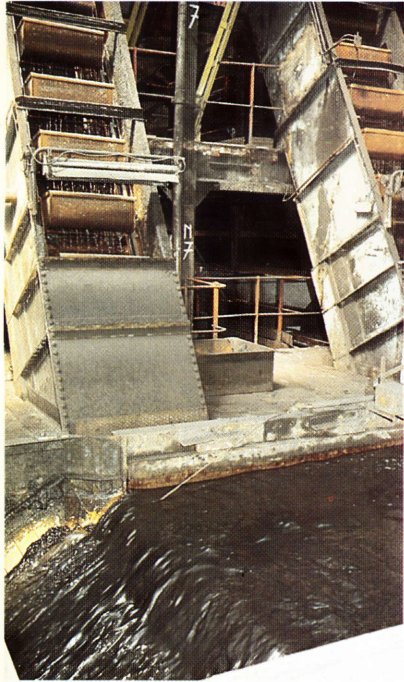
Integratie van het spoor

De mijn van Winterslag had vroeger ook zijn eigen wasserij, maar deze werd in juli vorig jaar ontmanteld omdat het ondergrondse rendement gevoelig daalde. De meest economische oplossing bleek het organiseren van een transport per spoor naar de wasserij te Waterschei; de trein is immers de massavervoerder bij uitstek. Om de afstand van 6 km tussen Winterslag en Waterschei te overbruggen zijn er steeds twee treinstellen in rotatie. Het aantal reizen is afhankelijk van de ondergrondse productie; gewoonlijk zijn er dagelijks minimaal 5 treinen en maximaal 7. Ieder stel bestaat uit 26 Fals-wagens, goed voor totaal 1.500 ton. Indien er uitzonderlijk weinig wordt bovengehaald past men de hoeveelheid aan per stel, met

1. KS Winterslag, jaarlijks 750.000 ton naar de wasserij te Waterschei
2. Een ledig stel onder de laadtoren, klaar om een lading te ontvangen
3. De wasserij te Waterschei: een opmerkelijk transportbandennet voor de aanvoer van ruwkolen en de afvoer van steenkool, mix en stenen
4. De loskuil te Waterschei, aankomstpunt van de ruwkolen uit Winterslag



de KS-produktieketen



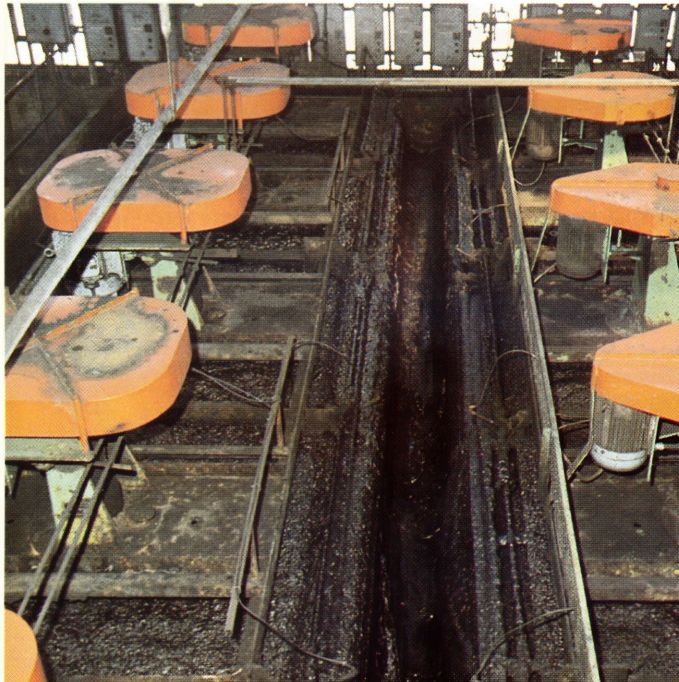
5 dien verstande dat er toch minimaal 1.000 ton wordt geladen. Er is dus een grote laadflexibiliteit. De wagens worden geladen aan 1.200 ton per uur en al rijdend gewogen door een automatische weegbrug. Dat betekent dat het

stel op anderhalf uur vertrekkenklaar is; twee gekoppelde KS-locomotieven - een grote en een kleine - slepen het dan naar Winterslag-station.

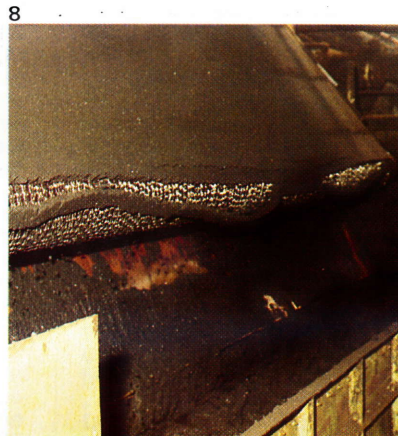
Slechts 10 minuten later is de trein met aan kop een NMBS-loc



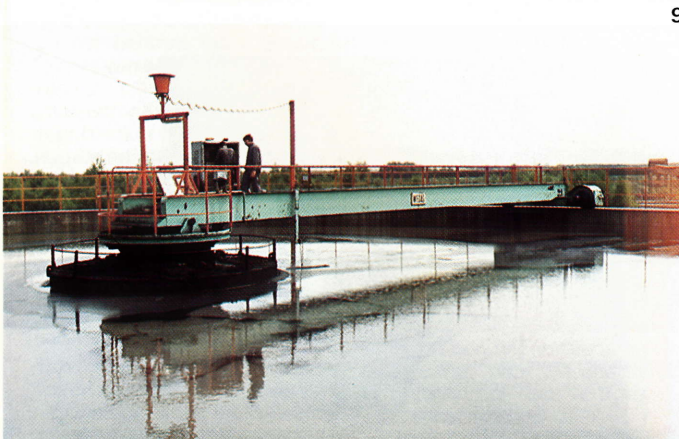
6



7



8



9

5. Wassen van 0/125 ruwkolen. De stenen worden onderaan door het baggersysteem verwijderd
6. Een transportband brengt de gewassen steenkool naar de laadtoeren van KS-Waterschei, de andere band brengt stenen naar het steenstort.
7. Flotatiecel voor het winnen van fijnkolen.
8. Via een rollend tapijt worden de fijnkolen naar buiten gebracht.
9. Het spoelwater van de wasserij wordt gerecupereerd en gezuiverd in een bekken. Een gigantische arm waaraan een schoep bevestigd is houdt het water in beweging om de bezinking te activeren.

in het station van Waterschei. Daar krijgen we een bijna identiek scenario, zij het in tegengestelde zin: NMBS-locomotief ontkoppeld, KS-loc van Waterschei aangekoppeld, slepen naar de wasserij en lossen van de wagens over de loskuil.

Tijdens de voorbije winter waren er bij hevige vorst, vanaf -7°C , lossingsproblemen met de Fals. In elke wagon bleef er 12 à 15 ton aan de wanden samengepakt. Dit euvel werd opgelost door te Winterslag bij lading de wanden manueel te besproeien met fuel. Na enige dagen bleef er niets meer kleven. De besproeiing werd kort daarna gemechaniseerd; een druk op de knop in de laadtoeren volstaat om een egale fuellaag op de wanden aan te brengen.

Wassen in Waterschei

De 0/125 uit Winterslag wordt na lossing samen met de ruwkolen uit de mijn van Waterschei gewassen, 20.000 ton per dag. De ruwkolen gaan over een trilsysteem die ze indeelt in drie categorieën: 0/1, 1/10 en 10/125. De 1/10 en 10/125 worden met veel water in een wasbak gebracht, waarna lucht wordt geïnjecteerd met variabel debiet om een op- en neergaande beweging te creëren. Door deze voortdurende beweging komen de zwaarste stenen onderaan te liggen, de mix die iets lichter is er bovenop en daarop vormt zich een laag zuivere steenkool. De stenen vallen onderaan door openingen in de bodem van de wasbak en worden middels een baggersysteem en transportbanden naar het steenstort gevoerd. Daarna wordt de mix - die gebruikt wordt in elektriciteitscentrales - gerecupereerd zodat enkel nog de steenkool en het water overblijven. Beide componenten kunnen dan makkelijk van elkaar gescheiden worden.

De 0/1 fijnkolen - dat is bijna koolstof - worden in flotatiecellen gewassen. Men injecteert lucht en een additief in de cellen. Alzo worden luchtballen gevormd waaraan het koolstof zich vasthecht. De ballen, die stevig werden gemaakt door toevoeging van het additief, stijgen samen met stofdeeltjes naar de oppervlakte en vloeien over naar een reservoir waar ze gebroken worden. De aldus bekomen brij gaat in een filter en via een rollend tapijt worden de fijnkolen naar buiten gebracht, daarna gedroogd en vermengd met de gewassen kolen 1/10 en gebroken korrelkolen.

De eindproducten van de wasserij worden voor een groot deel per spoor afgevoerd naar cokes- en staalproducenten en de elektriciteitscentrales in eigen land. De NMBS maakt bij de n.v. Kempense Steenkolenmijnen dus een goede beurt, als essentiële schakel in het productieproces en als terminaal vervoerder.



TWEE NMBS-GOEDERENWAGENS VOOR HET NATIONAAL SCHEEPVAARTMUSEUM TE ANTWERPEN

Op 14 juni 11. schonk de NMBS bij monde van de heer Flachet, haar Directeur Generaal, twee houten goederenwagens gebouwd in 1908 - een open platte wagen en een gesloten wagen - aan het Nationaal Scheepvaart museum.

"Dat is een contradictie", kan je misschien denken. "Spoorwegwagens schenken aan een scheepvaartmuseum?"

We verklaren ons nader. Tussen de ontwikkeling van de Antwerpse haven en van het Belgisch spoorwagennet bleef een parallelisme bestaan van bij het rijden van de eerste trein op het Europese vasteland tot heden. De spoorwegen volgden getrouw de hele evolutie en expansie van de Antwerpse haven.

Die samenwerking van haven en spoorweg komt in de eerste plaats tot uiting in een groot uitgebouwd spoorweginfrastructuur. Elk van de ongeveer 250 kaaien van de metropoolhaven is voorzien van sporen, zodat elke aanlegplaats van zeeschepen rechtstreeks is aangesloten op het spoorwagennet. Voor de vlotte doorstroming van de aankomende en vertrekkende goederenwagens, bouwde de NMBS in het havengebied een groot sporencomplex, het vormingsstation Antwerpen Noord. Het strekt zich uit over 315 ha met zes sporenbundels waarvan de totale lengte 130 km bedraagt. Die spoorweginfrastructuur volgt de nieuwste ontwikkelingen van het goederenvervoer op de voet. Daarom werd de Antwerpse haven uitge-

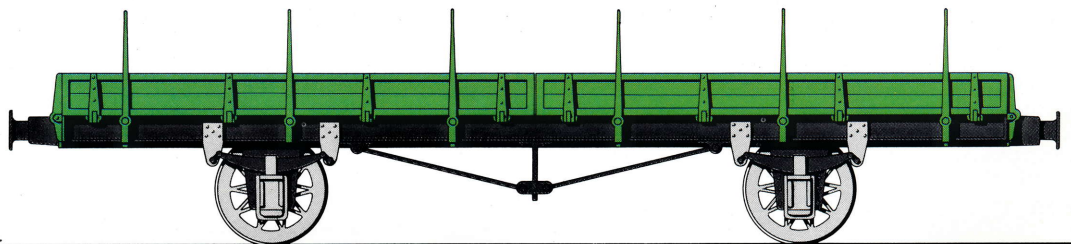
rust met een containerterminal en met een recente terminal voor het rail/route-vervoer.

Een tweede aspect van de soepele manier waarop de spoorwegen de ontwikkeling in het goederenvervoer volgen, bestaat in de modernisering van het wagenpark. Voor 1940 had de NMBS slechts enkele types van goederenwagens in dienst, nu is dat cijfer opgelopen tot een vijftigtal zodat de verzender steeds meer gespecialiseerde wagens ter beschikking heeft. "Een wagen voor elk vervoer" is een realiteit. Welke afstand er op dat gebied is afgelegd blijkt uit de vergelijking van de moderne goederenwagens die vandaag de dag over de sporen rollen met de twee wagens die de NMBS aan het museum schonk.

Door een beslissing van het stadsbestuur werd een deel van de Scheldekaaien ingericht als Nationaal Scheepvaartmuseum. Daar zullen de twee goederenwagens - en de heer Flachet vervolgt - "die tientallen jaren goede diensten hebben bewezen aan het goederenvervoer per spoor, een rustplaats vinden in een uitzonderlijk kader waarvoor zij als het ware voorbestemd lijken. De NMBS is gelukkig dat zij door deze schenking de verzameling van het museum kan aanvullen en op die manier bijdragen tot het bewaren van de waardevolle getuigen uit het recente verleden. Moge zij in deze verzameling een waardige getuige blijven van de nauwe band die er bestaat tussen de haven en de spoorwegen."

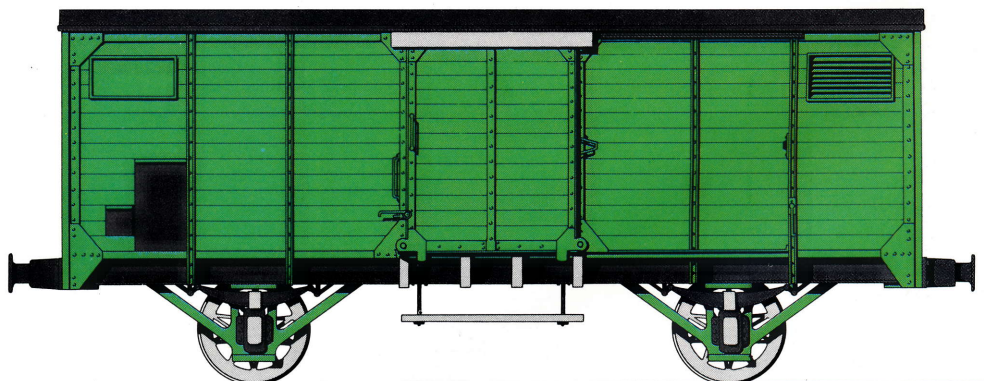
PLATTE WAGEN nr 72.285

Bouwjaar	1908
Aantal assen	2
Laadgewicht	15.000 kg
Tarra	7.550 kg
Nuttige lengte	9.000 mm
Lengte tussen buffers	10.150 mm
Breedte	2.500 mm
Radstand	5.000 mm
Deuren	4 zijvallen 2 kopvallen



GESLOTEN WAGEN nr 274.685

Bouwjaar	1908
Aantal assen	2
Laadgewicht	16.000 kg
Tarra	8.700 kg
Nuttige lengte	7.930 mm
Lengte tussen buffers	9.150 mm
Breedte	2.730 mm
Radstand	4.500 mm
Aard van de kast	hout (friezen)
Deuren	2 zijdeuren





INTERCONTAINER IN 1981

Wanneer men zich door het algemene pessimisme, dat in 1981 de internationale economische pers overschaduwde, liet leiden, was het niet moeilijk om overmand te worden door de indruk dat alle onderdelen van het dagelijks leven, de handel en het vervoer door de recessie verlamd waren. Intercontainer is een grote uitzondering op die regel. Door haar gestadige groei gedurende de 13 jaar die aan de recessie voorafgingen, is zij een onderneming geworden met erg verscheiden activiteiten.

Dankzij de samenwerking met 23 spoorwegmaatschappijen, die er lid van zijn, en door haar streven naar een grote diversifiëring van haar activiteitssectoren is Intercontainer er grotendeels in geslaagd alle nodige maatregelen te treffen om de teruggang van haar verkeer tegen te gaan en het verlies aan verkeer op verzwakte markten te compenseren door onmiddellijk in te haken op nieuwe mogelijkheden die werden geboden. Die acties hebben nochtans heel wat van onze krachten gevergd en zoals de zaken er voor 1982 thans voorstaan, wijst niets er op dat we een onmiddellijk herstel mogen verhoppen.

In elk geval zijn we erg tevreden dat we de doelstellingen die we voor 1981 hadden vooropgesteld, hebben bereikt. Die doelstellingen waren weliswaar gebaseerd op het behoud maar getuigden tevens van een "zich bewust zijn" van de eigen mogelijkheden. Het internationaal gecombineerd vervoer biedt in een periode van economische agitatie de mogelijkheid nieuwe afzetgebieden aan te doen om bepaalde kosten weg te drukken die op lusteloze markten winst in verlies ombuigen en om de vraag vooraf beter te kunnen bepalen. Wij hebben dergelijke tendenzen waargenomen en er voordeel uit gehaald.

Terwijl een aantal traditionele verkeerstromen in afwachting van betere tijden op het economisch toneel, ter plaatse bleven

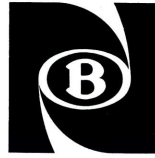
trappelen, hebben wij een aantal nieuwe verkeerstromen kunnen ontwikkelen waarvan sommige nochtans werden voorafgegaan door lange planningwerken tussen de cliënteel, de spoorweg en andere organismen. Van het totale verkeer, dat voor het verslagjaar ongeveer 784.000 TEU beliep, ging 467.000 TEU via de verbindingen uit en naar de havens en tussen de havens onderling, 251.000 TEU in Europees continentaal verkeer, 41.000 TEU in rechtstreeks verkeer naar en uit Groot-Brittannië en de Ierse Republiek en 24.000 TEU liep op de Transsiberische verbindingen en de verbindingen met het Midden-Oosten via de Sovjetrussische grenzen. We stellen vast dat het zakencijfer voor het verslagjaar een positieve tendens vertoont. Overigens hebben er zich bij Intercontainer in de loop van het jaar erg interessante dingen voorgedaan.

De nieuwe containertreinen naar Griekenland (die Thessaloniki en Athene bedienen) vanuit de Bondsrepubliek Duitsland, hebben een steeds stijgend aantal ton vervoerd.

Nieuwe trafieken met ISO- en niet-ISO-containers naar Skandinavië en Spanje kwamen tot stand. In Nederland werd het kantoor Holland Rail Container geopend en werd een pool voor de levering van containers voor het verkeer tussen Nederland, de Bondsrepubliek Duitsland, Oostenrijk en Denemarken gevormd. Meerdere projecten zijn van stapel om de havens beter te bedienen. Zij lopen in samenwerking met de verschillende zeevaartlijnen en slaan ook op verkeer over land tussen Noord- en Midden-Europa. Op de Transsiberische verbinding werd vooral aan de kwaliteit van de service gewerkt o.a. door het inleggen van een groot aantal regelmatige gesloten treinen naar en van de Sovjetrussische grens. In 1981 werd meer melk dan ooit tevoren met gesloten bulkcontainertreinen (verkeer bij vertrek uit de Bondsrepubliek Duitsland met bestemming Italië) vervoerd en heeft het overzees containerverkeer tussen de havens van Noord-Europa en Oostenrijk een hoge vlucht genomen.

Niettegenstaande een ongunstig klimaat, waarvan de nefaste invloed op bepaalde van onze activiteiten onweerlegbaar is, zijn wij nochtans optimist gebleven en hebben wij nu reeds nieuwe projecten klaar die ons toelaten de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien.

(mededeling)



VOORZITTERS- WISSELING BIJ HET B.V.I.

Tijdens de vergadering van 10 mei 1982 heeft de Raad van Beheer van het Belgisch Verpakkingeninstituut zijn nieuwe voorzitter verkozen: de heer M. STUYCK, Ere-Directeur-Generaal bij het Ministerie van Landbouw en Lid van de Raad van Beheer van de Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwproducten.

Zijn voorganger, de heer J. MARTIAL, Cargo Regulation Manager bij SABENA, werd in 1973 lid van de Raad van Beheer van het B.V.I. Twee jaar later, in 1975, werd hij tot voorzitter van het Belgisch Verpakkingeninstituut verkozen. Tevens is hij bestuurslid van de European Packaging Federation.

Na meer dan een dubbele ambts-termijn past het dan ook hem te danken voor de wijze waarop hij het B.V.I. heeft geleid.

De heer M. STUYCK is sinds 1973 lid van de Raad van Beheer van het Belgisch Verpakkingeninstituut. De leden van het Instituut mogen een groot vertrouwen in hem stellen. Onder zijn leiding mag het B.V.I. zeker zijn van zijn toekomst.



GRAAN UIT ROTTERDAM VOOR DE B.B.

B.B. staat voor Belgische Boerenbond en sinds 1979 ontvangt deze organisatie in haar vestiging te Merksem overzeese granen die rechtstreeks worden overgeslagen in spoorwagens in de Rotterdamse haven. Vanop de particuliere aansluitingen van de Graan Elevatoren Maatschappij (G.E.M.) te Rotterdam Europoort of Rotterdam Botlek verstuurt de gespecialiseerde maatschappij CITA regelmatig volledige graan-treinen bestemming Merksem.

In 1979 was dat 156.000 ton; in 1980, 102.000 ton en vorig jaar nog 68.000 ton. Deze spectaculaire daling is te wijten aan het feit dat de Belgische Boerenbond, net zoals vele andere veevoederproducenten, meer en meer tapioca verwerkt in plaats van de dure zuivere granen zoals maïs (zie Spoornieuws nrs 1 en 2/82). Tapioca wordt nu rechtstreeks ingevoerd via de haven van Gent.

Dit Nederlands-Belgisch verkeer kadert in de internationale graanverkeerstromen. Tapioca, overgeslagen te Gent, wordt gedeeltelijk naar Merksem gevoerd per spoor; deze substitutiepolitiek zou het binnenlands graanvervoer kunnen ten goede komen.

Dat is een voorbeeld van een evolutie die zich voordoet in het internationaal graanverkeer; dat uitvoerig werd besproken in de aangehaalde vorige nummers.



De voltooiing van de as

Hasselt en Luik worden thans door twee verschillende spoorlijnen verbonden. De reizigers gaan via lijn 34 terwijl de goederen een kleine omweg via Wezet maken en dan naar Bressoux en de grote vorming van Kinkempois afzakken.

Sedert 23 mei gebeurt dit allemaal met elektrische tractie.

Nu de volledige verbinding met de haven van Antwerpen en tevens met de andere Belgische havens via Hasselt met elektrische tractie is uitgerust, zullen de voordelen hiervan heel vlug duidelijk worden. Het bijleggen van een tweede spoor over een baanvak van 16 kilometer zou de afvloeiing van het verkeer moeten vergemakkelijken en versnellen en, dankzij een verbeterde infrastructuur, moet ook verkeer tegen hogere snelheden mogelijk



worden. Al deze moderniseringswerken samen zouden voor het goederenverkeer op die as nieuwe perspectieven moeten openen. Als technisch detail voegen wij hier aan toe dat voor de vernieuwing en ontduubeling van het spoor langgelaste spoorstaven van een verschillend gewicht werden gebruikt nl. van 50 kilogram per meter in de richting Luik-Antwerpen en van 60 kilogram per meter in de andere richting. De zwaarste spoorstaven zullen ook het zwaarste vervoer moeten dragen: hoofdzakelijk ertsen en brandstoffen. Het verkeer in de andere richting bestaat immers hoofdzakelijk uit lege stellingen die aan het einde van de omloop zijn.

De N.M.B.S. laat de elektrificatiewerken gepaard gaan met andere infrastructuurwerken zoals de verbetering van bepaalde bochtstralen, de afschaffing van negen overwegen, de bouw van een nieuw station te Wezet, de aanleg te Hasselt van een viaduct van 630 meter over de gemeentelijke en nationale wegen, verhoging van de veiligheid aan be-

paalde overwegen, aanpassing van de seininrichting, voornamelijk door automatisering enz.

De heer Bertels, kabinetchef van de Minister van Verkeerswezen verklaarde tijdens de verkenningstocht op 17 mei in het bijzijn van de pers: "Geven de Belgen zich vandaag de dag wel rekenschap van de inspanningen die werden gedaan? Zullen diegenen die het openbaar vervoer in de jaren van hoogconjunctuur hebben laten varen, er nu naar terugrijpen?"

De trein moet een nieuwe kans krijgen. Ik ben van mening dat de spoorweg de uitdaging aankan".

De heer Flachet, directeur-generaal van de N.M.B.S., legde van zijn kant de nadruk op het goederenverkeer:

"... Anderzijds wordt een nieuwe elektrische verbinding tot stand gebracht voor het verkeer van goederentreinen tussen het Luikse nijverheidsgebied en de haven van Antwerpen. Lijn 36 van Brussel naar Luik die hoofdzakelijk voor reizigersverkeer bestemd is, zal op deze manier ontlast worden en een beter evenwicht tussen de onderscheiden vervoerstromen zal mogelijk gemaakt worden.

Het publiek is doorgaans minder gevoelig voor de problemen in verband met het goederenvervoer. Daarom zou ik de nadruk willen leggen op het grote belang van de spoorwegsector waarvan we ons hier aan de rand bevinden. Het grensstation Montzen is namelijk één van de belangrijkste van het land. De elektrificatie van de spoorverbinding met Montzen die als een grote draaischijf geldt, is voorzien voor 1984. Zo zullen de exploitatievoorwaarden van de spoorverbindingen tussen Antwerpen en Montzen enerzijds, Montzen en Kinkempois anderzijds, aanzienlijk verbeterd worden".

Tot slot van zijn toespraak voegde de heer Flachet hier nog aan toe: "Stap voor stap wordt aldus de geplande fundamentele modernisering van het Belgische spoorweginet verwezenlijkt. Dit betekent dat zijn bestuur blij gegeven heeft van hoop en vertrouwen in zijn toekomst.

Een toekomst waarvan we weten dat hij gedomineerd zal worden door een scherpe energiekrisis en een streven om betere levensvoorwaarden tot stand te brengen. De spoorweg is waarschijnlijk het enige vervoermiddel dat aan deze eisen het best tegemoet kan komen".

Met de 130 kilometer spoorlijn die in 1982 (rekening houdend met de as Bergen-Moeskroen in januari) worden geëlektrificeerd, bedraagt de totale lengte van het Belgische geëlektrificeerde spoorweginet thans 1.760 kilometer, wat ongeveer de helft van de totale lengte van het net vertegenwoordigt.



Denderleeuw-Zottegem onder draad

Op zaterdag 22 mei waren menige nationale en lokale autoriteiten en spoorwegprominenten op post om het geëlektrificeerde baanvak van lijn 89 Denderleeuw-Zottegem in te rijden. Zowel in de tussenstations waar de trein halt hield om de plaatselijke genodigden te laten instappen als te Zottegem bleek dat ook talrijke streekbewoners waren opgekomen om 'hun' eerste elektrische trein te zien rijden.

De belangstelling voor deze gebeurtenis kan meteen als maatstaf voor het belang ervan worden beschouwd. Er bestaat immers reeds van bij het begin een nauwe verbondenheid tussen deze streek en de spoorweg. De bewoners van de Denderstreek leven rond en door hun stations. Gemeenten zoals Denderleeuw, Burs, Zottegem die vroeger wei-

over een 'onvoltooide symfonie' en sprak de hoop uit dat de elektrificatiewerken op het baanvak Zottegem - Oudenaarde - Kortrijk ook zo vlug mogelijk zouden worden uitgevoerd.

De Minister van Verkeerswezen, de heer Herman De Croo, stelde de burgemeester op dit punt gerust. De investeringen voor de elektrificatie van het baanvak Denderleeuw-Zottegem zouden immers helemaal geen zin hebben indien de inspanning niet tot Kortrijk wordt verdergezet.

Aangezien de verbinding Brussel-Kortrijk over Denderleeuw en Zottegem dus nog maar gedeeltelijk is afgewerkt, kan geen dienst over de hele lijn verzekerd worden met elektrische stellingen of elektrische locomotieven. Voorlopig wordt alleen de stoptreindienst tussen Denderleeuw en Zottegem met elektrische motorstellen gereden. Om het uur wordt de



nig belangrijke woonkernen waren, groeiden dankzij de spoorweg uit tot belangrijke agglomeraties in een streek die van alle tewerkstelling verstoken is.

Net daarom zijn goede spoorwegverbindingen naar de grote tewerkstellingscentra Brussel en Gent levensnoodzakelijk en kan alleen op die manier de streek gevrijwaard worden voor landelijke ontvolking die andere streken met weinig tewerkstellingsmogelijkheden en een minder doeltreffend openbaar vervoer zo hard treft. Het is bijgevolg ook erg logisch dat de gemeenten uit deze streek en hun inwoners niet ongevoelig zijn gebleven voor de modernisering van hun lijn.

De elektrificatie van het baanvak Denderleeuw-Zottegem (in totaal werden 20,2 km dubbelspoor, 2,6 km bijspoor en 12 km bundelspoor geëlektrificeerd) moet echter worden beschouwd als de uitvoering van een eerste fase van een veel ruimer plan dat de elektrificatie van lijn 89 Brussel-Kortrijk beoogt. De burgemeester van Zottegem, de heer Van De Meulebroucke, had het in dit opzicht

dienst in de twee richtingen verzekerd. Die stoptreinen volgen op de rechtstreekse treinen in de richting Zottegem maar gaan deze in de richting Denderleeuw vooraf zodat de reizigers in Denderleeuw een snelle overstap hebben naar Brussel.

De rechtstreekse treinen die Brussel met Kortrijk verbinden, blijven voorlopig gesleept met diesellocomotieven in afwachting van de elektrificatie van het baanvak Zottegem-Kortrijk. Toch worden tijdens de piekuren de pendeltreinen die tussen Zottegem en Brussel in de twee richtingen rijden met die stations als vertrek- of eindstation door elektrische locomotieven getrokken, wat de mogelijkheid biedt modern en comfortabeler materieel in te zetten.

Naar aanleiding van de elektrificatie van het baanvak Denderleeuw-Zottegem werden heel wat stationsinstellingen vernieuwd. Te Denderleeuw werden een nieuwe parking en een nieuwe onderdoorgang aangelegd, te Welle wordt het bochttracé verbeterd om in de toekomst hogere



snelheden toe te laten, te Burst komt er een nieuwe onderdoorgang en worden een nieuw stationsgebouw, een sectioneerpost en nieuwe dienstgebouwen opgetrokken, te Leeuwergem worden twee bruggen afgebroken en vervangen door één waarvan de bouw in uitvoering is en te Zottegem tenslotte is een nieuw dienstgebouw waar ook de seinpost zal in ondergebracht worden reeds voltooid en werd de onderdoorgang doorgetrokken tot op het stationsplein. Men verwacht dat het nieuwe stationsgebouw in de lente van 1983 zal klaar zijn. Verder moet er voor een sneller en veiliger verkeer ook nog werk gemaakt worden van de afschaffing van enkele overwegen.

Minister De Croo verzekerde dat met de voorbereiding van de werken en de studie van de problemen voor de elektrificatie van het baanvak Zottegem-Kortrijk begonnen was.

Denderleeuw ligt op het knooppunt van belangrijke pendellijnen die vanuit Brussel naar Kortrijk,



Nieuwe elektrische motorstellen "reeks 80"

Op 19 mei II. werd een punt gezet achter een periode van langdurige research, aanpassingen, wijzigingen en allerlei testen. Het resultaat was een nieuw tweeledig elektrisch motorstel, een markante innovatie.

Sommigen onder u hadden het bordeaux-kleurige treinstel waarschijnlijk reeds opgemerkt tijdens één van die testritten. Nu behoort de "break" - zoals die ook wordt genoemd omdat met een traditioneel constructiepatroon wordt gebroken - tot de dagelijkse realiteit van de spoorreiziger.

De Heer De Croo, Minister van Verkeerswezen, genoot de eer het eerste stel eigenhandig in te rijden op het traject Brussel-Zuid - Eigenbrakel. De gelegenheidspassagiers hoefden evenwel

king gebracht; de bijkomende remkracht wordt door de pneumatische rem geleverd d.m.v. een stel schijf- en blokkenremmen die op de 16 assen van het motorstel zijn gemonteerd. De remuitrusting omvat verder nog hand-schroefremmen die vanuit elke stuurpost kunnen worden bediend en er is een inrichting die wielblokkering bij het remmen moet voorkomen.

Integrale automatische koppeling

Een andere nieuwigheid bij de motorstellen van de reeks 80 is de koppeling: zowel de mechanische koppeling als de koppeling van de pneumatische leidingen en van de elektrische bedienings- en meldraden gebeuren volkomen automatisch.

Het automatisch vast- en loskoppelen levert heel wat tijdswinst op, en biedt het voordeel dat ze lasti-

ge handenarbeid overbodig maakt, vooral dan bij sneeuw en guur weer.

Ophanging

De ophanging is van primordiaal belang voor het comfort.

De Break is uitgerust met draaistellen van het type Wegmann WTR met dubbele ophanging: de primaire bestaat uit twee veerelementen van ge vulcaniseerd rubber en de secundaire uit pneumatische veren aangevuld met stalen veiligheidsschroefveren.

Bovendien is er een mechanische anti-waggelinrichting en verticale en horizontale schokdempers.

Stuurpost

Aan elk uiteinde is er een technisch perfect uitgeruste stuurpost die een uitstekend uitzicht biedt. Hij is beschermd door een schild dat eventuele schokken



Aalst en Geraardsbergen lopen of omgekeerd.

Heel wat pendelaars komen dus ook in Denderleeuw terecht. Tot voor kort worstelden velen onder hen met acute parkeerproblemen. Met de auto naar het station rijden en daar de trein nemen is een erg praktische oplossing op voorwaarde natuurlijk dat je je auto in de onmiddellijke omgeving van het station kan achterlaten.

Sedert eind mei is dat allemaal mogelijk. Denderleeuw heeft thans een ruime parking die via een onderdoorgang voor voetgangers met het andere eind van het station in verbinding staat. Van in die gang heeft men toegang tot de perrons.

Dankzij die parking wordt de omgeving van het station ontruimd zodat het verkeer er vlotter verloopt. Voor diegenen die de spoorweg hadden verlaten kan deze nieuwe infrastructuur misschien een ideale aansporing zijn om opnieuw voor het spoor te kiezen.

niets te vrezen want de "leerlingbestuurder" werd deskundig begeleid.

De eerste stellen werden ingezet op de as Luxemburg - Brussel - Gent - Knokke/Blankenberge. Ze halen een hogere snelheid (160 km/u), hebben een groter optrekvermogen maar bieden bovenal heel wat meer comfort.

De Heer Flachet, Directeur Generaal van de NMBS, noemde de break "een merkwaardige etappe inzake conceptie van elektrische motorstellen".

Laat ons even de kwaliteiten op een rijtje zetten.

Tractie en remming

Het motorstel heeft 4 tractiemotoren met een totaal vermogen van 1.250 kW. Ze zijn twee per twee in de draaistellen van één van beide rijtuigen ingebouwd.

Het remsysteem - het belangrijkste onderdeel van de veiligheid - wordt elektrisch gestuurd. In de eerste plaats wordt de elektrodynamische recuperatierem in wer-





Nieuw zijn ook de handvatten met ingebouwde klee-haken boven op de rugleuningen van de zetels in tweede klas en het nieuwe profiel van het plafond.

In het teken van vernieuwing staan verder nog de nieuwe lichte kleuren die het interieur een jonge, gezellige sfeer verlenen.

Verwarming en ventilatie

Voor verwarming en ventilatie is de klassiek geworden methode van de M4-rijtuigen toegepast: de lucht wordt onderaan de ramen naar binnen geblazen en ter hoogte van de vloer weggezogen. Deze methode is makkelijk om uit te voeren en zorgt bij warm weer toch voor een uitstekende kunstmatige ventilatie.

De temperatuur van de lucht in elke afdeling wordt gemeten door twee voelers achter de aanzuig-roosters. De buitentemperatuur

met de motorstellen die met een weerstandssturing waren uitgerust.

Met de breaks ontstaat nog een bijkomende energiebesparing van nagenoeg 20% en tevens een betere rijprestatie.

Ten opzichte van de treinstellen met weerstandssturing bedraagt de besparing 30% wat zeker niet verwaarloosbaar is".

Deze motorstellen worden gebouwd in samenwerking met de N.V. Spoorwegmaterieel en Metaalconstructie (BN) en met ACEC. Dat is belangrijk voor de nationale nijverheid nu heel wat economische sectoren moeilijkheden ondervinden. Met de uitvoering van de bestelling van 140 motorrijtuigen zijn ongeveer 7.720.000 arbeidsuren gemoeid, zonder de uren te rekenen die in onderaanneming gepresteerd worden. En dat is toch een pluspunt!



moet opvangen. De stuurpost beslaat de hele breedte van het voertuig waardoor de doorgang tussen twee motorstellen wegvallt. Hij werd volgens ergonomische regels gebouwd, wat een optimale besturing waarborgt.

Toegang

Een opstapje met drie vaste treden leidt naar het balkon van de eerste klas. De drie balkons van de tweede klas bereik je langs een opstapje met twee vaste treden en een beweegbare onderste trede. De balkondeuren hebben robuuste vleugels van het zwenkzwaai-type.

Het openen geschiedt zowel binnenin als buitenuit met een drukknop.

Veiligheidshalve gaan de deuren heel traag open en dicht en gaat elke deur automatisch terug open als de vleugels bij het dichtgaan op een hindernis van meer dan 60 mm stoten.

Als alle deuren tegelijk gesloten worden, gaat er een geluidsein

en begint de beweging maar drie seconden later. Het sluitsein duurt tot de deuren vergrendeld zijn.

Streven naar comfort

Het motorstel van reeks 80 is bestudeerd in samenwerking met het "industrial design planning office". Heel wat succesrijke nieuwigheden van de M4-rijtuigen zijn overgenomen, nl. het type van de deuren, de ramen met tochtloze ventilatie en warmtewerende ruiten, de zetels en sierpanelen van de eerste klas en de in de lengte lopende bagageruimtes met ingebouwde verlichting. De zitbanken zijn het resultaat van een verregaande ergonomische studie.

Doordat de totale lengte van het motorstel meer dan vier meter vergroot is (50,80 m in plaats van 46,60 m voor het vroegere materieel), staan de zetels in tweede klas van as tot as 1,74 m in plaats van 1,60 m van elkaar, waardoor het comfort merkkelijk verbeterd is.

van haar kant wordt door een buitenluchtvoeler gemeten, die de ventilators met hoge snelheid laat draaien als de temperatuur buiten lager dan 12° C en binnen hoger dan 26° C wordt.

Energiebesparing

Een passus uit de toespraak van de Heer Flachet spreekt daaromtrent boekdelen:

"Het belang van de thyristorsturing moet dus benadrukt worden in deze tijd die ons met zo grote energieproblemen confronteert. Want buiten een opvallende besturingssoepelheid kenmerkt ze zich eveneens door belangrijke energiebesparingen bij het aanzetten.

Indien we uitgaan van de structuur van ons net, waarop de stilstanden dicht op elkaar volgen, dan stellen we vast, dat zelfs voor halfdoorgaande treinen die met thyristortreinstellen van de vorige reeksen gereden worden, een energiebesparing van 12% verwezenlijkt wordt in vergelijking

KORTWEG



DOUANE-FORMALITEITEN "TEN HUIZE"

Reeds sedert 1977 verleent de Belgische douane aan bepaalde ondernemingen de mogelijkheid om goederen douanetechnisch "ten huize" te behandelen. Zodoende moeten die goederen niet meer langs een douanekantoor van vertrek of bestemming passeren, en wordt onderweg alle oponthoud om douaneredenen alsmede lossen en laden, uitpakken en wederverpakken voorkomen.

Deze machtiging wordt gegeven aan in het land gevestigde ondernemingen die regelmatig goederen verzenden of ontvangen, en die een administratie voeren aan de hand waarvan de douaneautoriteiten de goederenbewegingen kunnen controleren.

Firma's die per week gemiddeld twee volledige ladingen verzenden en/of ontvangen komen in aanmerking; zij die alleen detailzendingen hebben zijn uitgesloten.

Ter gelegenheid van het vervullen van douaneformaliteiten voor volledige ladingen kunnen evenwel ook formaliteiten worden vervuld voor detailzendingen.

De firma's mogen aan de Administratie der Douane en Accijnzen vragen om als "toegelaten afzender" en/of "toegelaten geadresseerde" aanvaard te worden voor elk van de vervoerwijzen (spoor, weg, water) samen of afzonderlijk.

Normalerwijze wordt dergelijke toelating enkel uitgereikt aan ondernemingen met een spooraan-sluiting.

Toch kan in sommige gevallen een firma die niet ver van een station met goederenkoer gelegen is, en op die koer geregeld wagens ontvangt, vragen om dit station als uitbreiding van haar instellingen te aanvaarden. Dat wordt onder bepaalde voorwaarden door de douane aangenomen.

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG



INLICHTINGSKANTOREN GOEDEREN

Bovendien mogen bepaalde firma's die slechts volledige ladingen over de weg of over het water ontvangen, eveneens een toelating vragen om de voor hen bestemde en per spoor vervoerde colli, in hun instellingen te behandelen.

Ook containers komen in aanmerking mits het vóór- of nansport over de weg onder verantwoordelijkheid van de N.M.B.S. geschiedt.

De toepassing van dit douaneregime biedt zeer interessante voordelen:

- afschaffen van oponthoud onderweg; dus tijdswinst, snellere rotatie per P-wagen, niet meer lossen en laden, uitpakken en wederinpakken, enz...
- bij vervoer per spoor een zeer snelle vaststelling van de uitvoer en bijgevolg snelle recuperatie van de B.T.W. en een vermindering van de onderwegkosten.

200 spoorwegklanten genieten reeds van deze regeling, maar toch zou nog een groot aantal van onze klanten ze met succes kunnen toepassen.

Eventuele belangstellenden kunnen inlichtingen verkrijgen bij onze Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen of Commerciële Agentschappen ter plaatse, of ook bij de Handelsdirectie, Bureau 61-22, sectie 65, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel.

De Administratie der Douane en Accijnzen, Hertogstraat 59, 1000 Brussel, zal bij elke schriftelijke aanvraag eveneens de nodige informatie en documentatie doorgeven.

Vóór de herstructurering van de commerciële agentschappen waren er 2 inlichtingskantoren goederen. Het ene was afhankelijk van het agentschap Brussel, het andere van Antwerpen.

Met de herstructurering werd bij elk van de 5 Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen zo'n kantoor ingericht.

De activiteiten van zo'n kantoor staan in verband met de goedertarifiering in binnen- en internationaal verkeer zowel voor stukgoedzendingen als voor volledige wagenladingen.

Het inlichtingskantoor goederen beantwoordt alle vragen die schriftelijk, mondeling of via de telex door de Belgische en buitenlandse cliënteel en door de diensten van de N.M.B.S. en haar filialen binnen het werkingsgebied van de Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen worden gesteld.

Om die taak tot een goed einde te brengen, beschikt het kantoor over een volledige verzameling tarieven die zorgvuldig worden bijgehouden.

Adressen:

Antwerpen:
Roosevelt Building,
Anneessensstraat, 1-5
2000 Antwerpen
Tel.: 03/233 23 17 of 233 23 25

Brussel:
B.D.B.H.
Em. Jacquainlaan
1000 Brussel
Tel.: 02/219 44 50,
toestelnummer 278/279

Gent:
Koningin Maria Hendrikaplein, 2
9000 Gent
Tel.: 091/21 99 58

Luik:
Bd. de la Sauvenière, 87
4000 Luik
Tel.: 041/23 17 13,
toestelnummer 1419

Charleroi:
Quai de la gare du sud, 1
6000 Charleroi
Tel.: 071/43 01 73 of 43 17 93,
toestelnummer 2365

Hier moet worden aan toegevoegd dat de inlichtingskantoren goederen bij de Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen te Gent, Luik en Charleroi pas vanaf september-oktober 1982 operationeel zullen zijn.



SPOORWEGREKLAME AAN DE EER

Ieder jaar wordt er te Cannes - alhoewel het uitzonderlijk ook reeds te Venetië plaatsvond - een festival van de reclamefilm georganiseerd. Deze manifestatie is een uitstekende gelegenheid voor de reclamemensen om van gedachten te wisselen, maar het is vooral een middel om de hedendaagse reclamespot te beoordelen op wereldniveau.

In de maand juni van dit jaar noteerde men 1.934 inzendingen uit 40 landen verspreid over de 5 continenten. De projectietijd varieerde van 5 tot 240 seconden, wat totaal 33 kilometer film betekende of de afstand tussen Brussel Centraal en Leuven. Alle inzendingen waren reeds op nationaal vlak geselecteerd zodat enkel het beste van het beste in het festivalpaleis werd geprojecteerd.

In het verleden heeft de NMBS reeds drie onderscheidingen weggekaapt op het festival, een Gouden Leeuw en twee Bronzen. Dit jaar was het de beurt aan onze Duitse collega's om op het erepodium plaats te nemen. Een spot van 40 seconden met als thema de veiligheid en getiteld "Loko" werd met een Zilveren Leeuw beloond. Onze gelukwensen voor dit succes!

Het AKB-systeem: spitsvondig vervoer

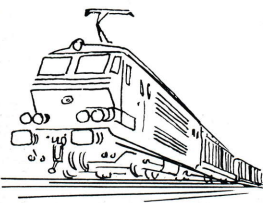
Het is een snel en modern vervoersysteem dat ontstaan is uit een samenwerking tussen het spoor en de weg.

Voor het huis-huis-vervoer van stortgoederen per spoor was een aangepaste terminale installatie onontbeerlijk; met de AKB is dat niet meer zo.

De AKB, Afneembare Kipbare Bakken, kunnen in rotatie gebruikt worden tussen een laadterminal en een bedrijf volgens een eenvoudig schema:

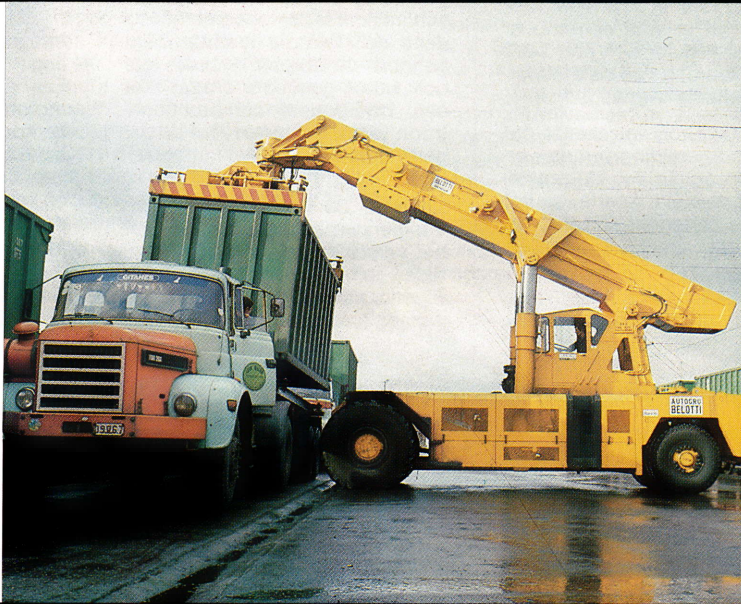
1

De NMBS brengt de geladen AKB naar het dichtst bij het bedrijf gelegen geschikt station.



2

Daar hijst een mobiele kraan of een portaalkraan de AKB op een vrachtwagen.



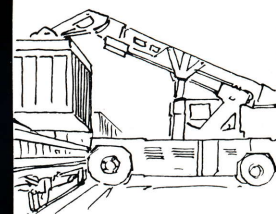
3

Een wegvervoerder zorgt voor het eindtraject. De AKB wordt gekipt in het bedrijf.



4

De ledige AKB gaan terug naar het station en sporen naar de laadterminal.



Deze efficiënte techniek kan aangewend worden voor het vervoer van bijna alle stortgoederen in diverse industriële sectoren.

Bent u geïnteresseerd?
Vraag inlichtingen bij de NMBS
Handelsdirectie 62-3
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80
Toestel 2629 of 2676
of bij de plaatselijke Commerciële
Vertegenwoordiging van de NMBS

uw vervoerder

F. DE HAECK
HANDELSDIRECTEUR

C. LOKKER
DIENST 61
ALGEMENE DIENSTEN
EN STUKGOED

R. BOONEN
DIENST 62
GOEDERENVERKEER
PER WAGEN-
LADINGEN

E. MARNEF
DIENST 63
REIZIGERSVERKEER

AFDELING 61.1
ALGEMENE
ZAKEN

J. RIGA

61.11
SECRETARIAAT

G. DE WALSCHE

61.12
ORGANISATIE

X...

61.13
INFORMATIE-
VERWERKING

F. PETTIAU
B. WITZ
J. VERBESTEL

61.14
HANDELSAGENT-
SCHAPPEN
ORGANISATIE
VAN DE
VERKEERSWERVING
INSPECTIE

L. FRIES

AFDELING 61.2
PUBLICITEIT
DOUANE - BETWISTE
ZAKEN GOEDEREN
(BEHALVE TARIEF-
KWESTIES) -
VERVOERWETGEVING
F. LEBOUTTE

61.21
PUBLICITEIT

A. LANCKMAN

61.22
DOUANE EN
FISCALE ZAKEN

R. MASSART

61.23
BETWISTE ZAKEN
GOEDEREN
(BEHALVE TARIEF-
KWESTIES)

L. VAN DEN BLEEKEN
H. ERAUW
L. BIERIN

61.24
VERVOER-
WETGEVING -
REGLEMENTERING
EGKS-EEG -
JURIDISCHE STUDIES

J. COMPERE

AFDELING 61.3
STUKGOED
NMBS-COLLI

R. PEETERS

M. WIJNANT
G. LAURENT

ADJUNCTEN 61.3

61.31 (C1)
TARIEVEN IN
BINNENVERKEER
EN PROSPECTIE
FACTURERING BTW

61.32 (C2)
TARIEVEN IN
INTERNATIONAAL
VERKEER
TCEx-AEST

61.33 (C3)
POSTCOLLI

61.34 (C4)
OPZOEKINGEN
COLLI

AFDELING 62.1
SPECIALE VERVOERS-
TECHNIEKEN EN
BIJZONDER
VERVOER -
FILIALEN
STAANGELD
R. SCHMITZ

F. SMOLDERS

ADJUNCT 62.1

62.11
BIJZONDER VER-
VOER - OVEREEN-
KOMSTEN MET OPEN-
BARE BESTUREN

A. ROBERT

62.12
TRANSCONTAINERS
SPOOR/
WEGTECHNIEKEN

F. SMOLDERS
R. BORGHART

62.13
P-WAGENS EN
WAGENS MET
TEMPERATUUR-
REGELING

B. HUBERTS

62.14
STAANGELD

CH. CHIERS

AFDELING 62.2
INTERNATIONAAL
VERKEER -
CONTACTEN MET
DE ANDERE NETTEN

L. MULLIE

F. DE POOTER

ADJUNCT 62.2

62.21
BENELUX
GROOT-BRITTANNIË

R. DEPRez

62.22
NIET-EGKS-
PRODUKTEN
FRANKRIJK - ITALIË -
PORTUGAL - SPANJE -
ZWITSERLAND

M. TELLIER

62.23
NIET-EGKS-
PRODUKTEN
DUITSLAND (D.B.)
OOSTENRIJK - CEN-
TRAAL- EN OOST-
EUROPA - BALKAN-
LANDEN - NABIJE
OOSTEN-SCANDINAVIË

F. GOVAERT

62-24
GEMEENSCHAPPE-
LIJK FRANS-
BELGISCH BUREAU

X...
J. DELAHAYE

62.25
ADMINISTRATIEF
BUREAU VAN DE
AFDELING 62.2

M. DE JONGHE

AFDELING 62.3
MARKETING EN VER-
KOOP - TARIEVEN
IN BINNENVERKEER
CONTACTEN MET DE
CLIËNTEEL

G. MORTAIGNIE

X...
TECHNISCHE
PROBLEMEN

ADJUNCTEN 62.3

62.31
VERVOERSWERVING
PRODUKTBEHEER
GOEDEREN ALGEMEEN

N. CRIJNS
Groefprodukten,
cement, glas,
keramiek, kalk
W. DE RIJCK
Scheikundige produkten
meststoffen

L. SEGERS
Landbouw- en
voedingsprodukten
D. VERBELEN
Hout, papier, textiel,
machines,
wegvoertuigen

62.32
ALGEMENE STUDIES
ALGEMENE
TARIEVEN

J. VANGRAMBESEN
A. JOURQUIN

62.33
COMMERCIEEL
BELEID VAN DE
SPOORWEGUITRUS-
TING VOOR HET
GOEDERENVERVOER -
VERHURINGEN

R. LUYCX

62.34
ADMINISTRATIEF
BUREAU VAN DE
AFDELING 62.3

F. DE VISSCHER

AFDELING 63.1
MARKETING
TARIEVEN IN
BINNENVERKEER

P. VANKEER

W. DECOSTER

ADJUNCT 63.1

63.11
PRODUKTBEHEER

W. DECOSTER
M. VERSLYPE
J. MINETTE
M. VERSPEELT

63.12
COMMERCIEEL
ONDERZOEK

D. DESNYDER
J. DARCIS

63.13
BINNENVERKEER

A. MAES

63.14
CONTROLE
BETWISTE ZAKEN
REIZIGERS (BEHALVE
TARIEFKWESTIES)

J. HERMAN

AFDELING 63.2
VERKOOP

J. CORNETTE

R. LEGENDRE

ADJUNCT 63.2

63.21
ALGEMENE
VERKOOP
IN INTERNATIONAAL
VERKEER

R. PULINCKX

63.22
SPECIALE
VERKOOP

P. METENS

63.23
TOERISME

G.
VAN DEN DRIESSCHE

AFDELING 63.3
AANVERWANTE
DIENSTEN

L. PARDON

A. DERRE

ADJUNCT 63.3

63.31
RESTAURATIE

F. COLLART
M. HANNON

63.32
CONCESSIES
EN DIVERSE
KLANTENDIENSTEN

G. VAN DAMME

63.33
VERKOOPSPROMOTIE
ONTHAAL EN
INFORMATIE VAN
DE CLIËNTEEL

R. MAGOTTEAUX
X...