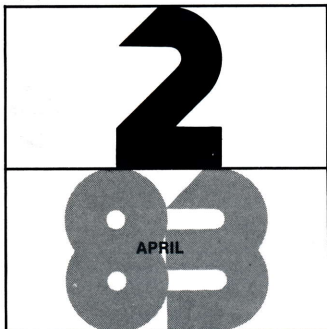


SPOORNIEUWS

	Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen
283	APRIL
Maandelijks tijdschrift behalve 1°, 4°, 7°, 8° en 10° maand.	Brussel X
	G.P.P./10/209





INHOUD



B-NIEUWS

- Wagenladingen in '82: 3
- Intercity: 13
- Nieuwe commerciële vertegenwoordigers: 14
- Beschikbare spoorwegterreinen: 15



ONDERNEMING

- Huisbrandkolen - Gustave Maes en Jules Jacques: 4



ACTUEEL

- De Gentse haven en de NMBS: 8
- Oscar en Grote Prijzen van de verpakking: 10
- Het Transto-salon: 12



RAIL/ROUTE-VERVOER

- Breda-Mannheim: 14



TOERISME

- Zakenreizen naar Frankrijk: 15

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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

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

Foto's
Uyttersprot: 2
Biermans: 10
BVI: 10-11
M. Leys: 13
Jules Jacques: 4 à 7
NMBS.

ACTUEEL

Het eerste trimester van een nieuw jaar is traditioneel de periode waarin bilan wordt opgemaakt van het vorig jaar. Zo kon je regelmatig in de gespecialiseerde pers lezen dat de havens van Gent, Antwerpen en Oostende nieuwe rekords vestigden en dat Zeebrugge geconfronteerd werd met een achteruitgang.

Antwerpen scoorde in 1982 5,4% meer t.o.v. 1981. De magische kaap van de 80 miljoen ton werd met 4 miljoen ton overschreden en dat voor het eerst sinds 1970, het jaar na de ingebruikneming van de Rotterdam - Antwerpen pijpleiding.

Rooskleurige cijfers ook voor de Oostendse handelshaven die, al zij het op een bescheiden maar niet onbelangrijk niveau, met 1,9 miljoen ton, 20% meer goederen behandelde. De uitvoer evolueerde zeer gunstig (+ 96%) en daarvoor was vooral het ro/ro-verkeer verantwoordelijk.

Zeebrugge deed het minder goed. Het zeegoederenverkeer zou er gedaald zijn met ongeveer 5%, wat vooral te wijten is aan een verminderde invoer van petroleumproducten (sluiting Texaco Gent). De jaaromzet 1982 schommelt rond de 12 miljoen ton.

Gent deed het eveneens schitterend en klom van 19,3 miljoen ton naar 22,9 miljoen ton vorig jaar, een toename met 18%.

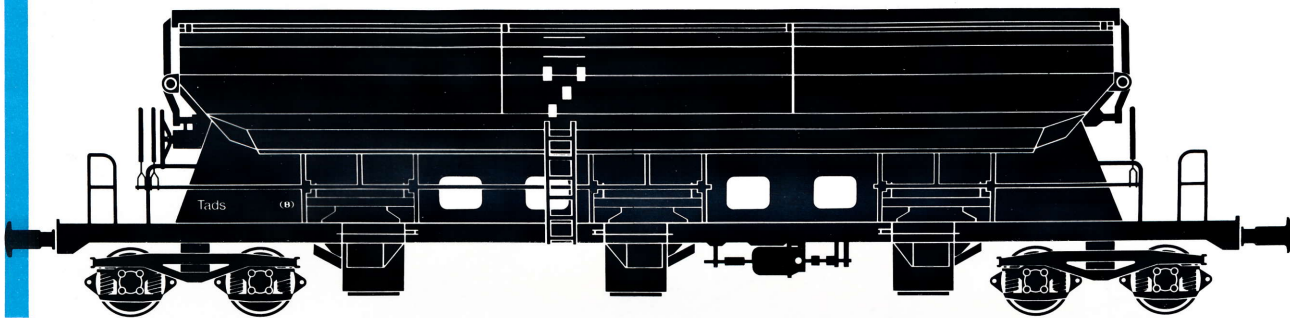
Het kan dus niet ontkend worden dat onze havens het in de huidige economische context beslist niet onaardig deden en dat verdient wel een pluim. Voor Spoornieuws was dit interessant gegeven aanleiding om de Gentse situatie even van naderbij te bekijken om te zien hoe de NMBS door haar aanwezigheid in de haven een actieve bijdrage levert tot het Gentse succes.

Zeebrugge kwam eerder in Spoornieuws uitvoerig in de belangstelling en nog voor dit jaar plannen we een dossier Antwerpen. Gent in dit nummer dus even aan de eer.





WAGENLADINGEN IN 1982: DE PRIJS VOOR DE CRISIS



1982 was een mager jaar voor het NMBS-goederenverkeer per volledige wagenlading: de vervoerde hoeveelheid daalde met ongeveer 10%. Deze daling uit zich in bijna alle sectoren.

Iedereen wist dat het een moeilijk jaar zou zijn, en de spoorweg die sterk afhankelijk is van de zware industrie (die ongeveer 70% van zijn activiteit uitmaakt) verwachtte zeker een achteruitgang. De klap komt in deze sector inderdaad zwaar aan, want de daling van het verkeer bereikt er bijna de drievierde van de globale terugval.

De beperkte staalproductie van de siderurgie leidde tot een kleiner verbruik van erts en brandstoffen: het vervoer van erts en brandstoffen: het vervoer van erts en brandstoffen daalt op alle bestaande assen (één vijfde minder) en de aanvoer van cokes moet het stellen met 30% minder. Zo ook daalde het onderling verkeer van vloeibaar staal tussen de staalfabrieken met 23% ten opzichte van 1981.

De sector van de vaste brandstoffen (waartoe de cokes behoren) heeft beter weerstand geboden dan de erts en de metaalproducten dank zij de invoer van overzeese steenkool voor de elektriciteitscentrales en de cokesfabrieken. Deze invoer gaat nog steeds in stijgende lijn.

In de sector bouwmaterialen situeert de teruggang zich op het niveau van het globale gemiddelde. Deze teruggang is meer uitge-

sproken voor de groefproducten. De chemische sector biedt ook minder producten aan, maar het vervoer geschiedt over langere afstand. De minerale oliën (petroleum) verminderen qua volume in dezelfde mate als de vaste brandstoffen, maar ze worden vervoerd over langere afstand zodanig dat de daling in verkeersseenheden uitgedrukt (ton/kilometer) bijna ongewijzigd is.

Het slechte conjuncturele klimaat beïnvloedde ook het containerverkeer, vooral dan het transitverkeer vanuit Frankrijk en Duitsland via de Belgische havens. Het vervoer van wegvoertuigen in het kader van het gecombineerd rail/route-vervoer gaat daarentegen verder in stijgende lijn; maar dat volstaat geenszins om de negatieve cijfers van de containers te compenseren.

Enkel in de sector van de landbouw- en voedingsproducten stelt men een positieve evolutie vast. Na een sterke toename tijdens het eerste trimester stabiliseerde het verkeer zich op een hoog niveau. In het algemeen boekt het transportvolume een twaalftal punten winst ten opzichte van 1981. De invoer van Franse granen, de uitvoer van suiker via Antwerpen en het maïsvervoer (vooral in transit Frankrijk/Nederland) evolueren in gunstige zin en hebben de daling van het aardappelen- en groentevervoer meer dan gecomp-

seerd. Met een absolute toename van meer dan 450.000 ton verkeert deze sector in goede gezondheid.

Om de situatie in de landbouwsector te illustreren geven we hierna enkele cijfers van de biëncampagne, een seizoengebonden verkeer dat sinds enkele jaren steeds in stijgende lijn gaat. De 102.000 ton van 1978 evolueerde via 117.000, 112.000 en 160.000 ton naar 180.000 ton in 1982.

De inspanningen van de NMBS en van de klanten zelf resulteerde in deze vooruitgang van 60% opgetekend in twee jaar: oordeelkundige investeringen hebben de verzendcapaciteit te Poperinge opgevoerd waardoor het station aldaar in 1982 ongeveer 142.000 ton verstuurde.

De nieuwe daling van het verkeer is de prijs voor de economische crisis. De Waalse en Luxemburgse staalindustrie doen het niet goed en de spoorweg draagt daar de gevolgen van. Maar de crisis maakt geen onderscheid en treft alle sectoren, zodat de verantwoordelijkheid voor het zwakke spoorverkeer een gedeelde verantwoordelijkheid is. Toch moeten we opmerken dat - met uitzondering van de groefproducten - de grote traditionele sectoren in onze statistieken slechts geleidelijk "stroomafwaarts" gaan.

Het is waarschijnlijk (bijna zeker) dat de inspanningen tot diversificatie en de levendige samenwerking met de ondernemingen in alle sectoren de vervoerschade bij de NMBS hebben beperkt. In bepaalde sectoren is er zelfs een toename van het marktaandeel, en in de meeste andere sectoren is dat aandeel proportioneel gezien ook niet kleiner geworden dan voorheen.

De geleidelijke herstructurering van het goederenverkeer per volledige wagenlading, die momenteel op stapel staat, zou de basis moeten betekenen voor een herstel in de komende jaren. Met meer efficiënte middelen en een beter beheer van het wagenpark, zal de spoorweg de expediteurs een nog betere dienstverlening kunnen aanbieden, wat een belangrijke troef is.

1983 zal ongetwijfeld ook geen optimistische resultaten opleveren voor de zware industrie, in de andere sectoren hoopt de spoorweg echter op een billijke compensatie voor zijn inspanningen.

HUISBRANDKOLEN OOSTERSE STEENKOOL EN VERBEELDING



Steenkool als energiebron geniet nog steeds de voorkeur van vele gezinnen. Voor een aantal handelaars blijkt dat een goede zaak. Zo heeft de vennootschap Gustave Maes uit Lokeren vorig jaar bijna 300.000 ton "stookkolen" aan de man gebracht.

Gustave Maes is in werkelijkheid een stevig gestructureerde groep. De filialen Mekol, Jules Jacques, Mabra, Regout en Chibel ontwikkelen een complementaire commerciële activiteit met als finaal doel: de commercialisering van de steenkool, zowel huisbrand- als industriekolen.

Spoornieuws heeft de "moedermaatschappij" en het filiaal Jules Jacques bezocht, om via enkele dominerende elementen, een profiel van deze dynamische ondernemingen te tekenen die met de spoorweg als partner de evolutie in hun sector hebben gekenmerkt.

N.V. GUSTAVE MAES

Oosterse steenkool



1. Oosterse steenkool te Gent
- 2-3. Gecontroleerd lossen
4. Promotie voor huisbrandkolen

De vennootschap heeft een aparte stichtingsgeschiedenis die teruggaat tot 1851, het geboortjaar van Gustave Maes. Hij was één der gelukkigen die het niet iets verder bracht dan de lagere school en werd op 15-jarige leeftijd tewerkgesteld bij de dienst aankopen van de stad Lokeren. Daar kwam hij aldaar tot de bevinding dat er een merkbaar verschil bestond tussen de prijs van een volle spoorwagen steenkolen voor de stadsdienst en de

prijs die bij hem thuis werd betaald voor het opslaan van de winterprovisie. Uitgaande van dat gegeven overhaalde hij burens en familieleden om de voorraad gezamenlijk aan te kopen. Toen hij nauwelijks 17 jaar was bestelde hij een eerste spoorwagen met 10 ton halfvette "tout-venant" uit Mariemont: prijs 16 frank per ton. Het stadsbestuur was na zekere tijd de mening toegedaan dat zijn handelsactiviteiten, alhoewel buiten de normale diensturen, onver-

enigbaar waren met zijn stadsfunctie. Het was kiezen of delen, en Gust - zoals ze hem wel zeker in de wandeling zullen genoemd hebben - koos voor de kolen. Een gelukkige keuze want 25 jaar later had hij al 50 medewerkers in dienst. Vandaag de dag is zijn levenswerk uitgegroeid tot een stevige vennootschap met een aantal dochterondernemingen.

De N.V. G. Maes die vroeger uitsluitend huisbrandkolen verhandelde is nu ook actief in de indus-

triële sector. De activiteiten zijn evenredig verdeeld over de twee sectoren, 250 à 300.000 ton per sector, toch in absolute waarde uitgedrukt halen de huisbrandkolen de bovenhand.

Huisbrandkolen

De huisbrandkolen zijn enkel bestemd voor de kleine verbruiker (en er zijn er meer dan we denken!). Tot in de zeventiger jaren was er een gestadige achteruitgang vast te stellen op deze markt. De laatste drie jaar buigt de dalende curve duidelijk af en neigt naar een lichte vooruitgang of toch minstens naar een gelijk verbruik.

Kleine hoeveelheden van de "stookkolen" komen uit eigen land en uit Groot-Brittannië, het grootste deel is echter van Duitse oorsprong. Bijna drievierde van de Duitse import spoort voor rekening van de N.V. G. Maes in volledige treinen naar Belgische verdeelstations zoals Merelbeke en Schaarbeek. Daar worden de treinen opgesplitst en herverstuurd naar diverse goederenkoe-

China dateren uit de zestiger jaren. In 1963 resulteerde dat in een eerste schip met huisbrandkolen van goede kwaliteit maar met zachte structuur. Dat bracht bij het lossen veel breuk, dus verliezen, met zich mee. Op onze uitdrukkelijke aanvraag werd dan een tweede schip gestuurd, zelfde kwaliteit maar met hardere structuur. Dat heeft China dan te letterlijk opgenomen en te harde kolen verscheept die opnieuw niet beantwoordden aan onze behoeften.

De ervaring is de beste leerschool, en sinds dit feit hebben we met persoonlijke contacten en met ellenlange gesprekken de weg geëffend voor een vlotte samenwerking. China heeft in 1982 zijn steenkoolproductie opgedreven tot 643 miljoen ton. Er zijn enorme reserves van alle kwaliteiten maar het rendement is ondermaats omwille van de ontbrekende aangepaste infrastructuur".

Recent heeft de Lokerense groot-handelaar samen met de Chinese

doet het met 12/22 en 20/30. De Chinese steenkolen in Gent gelost door C.B.M. worden in de dochtermaatschappij Mekol aan het Noorddok gewassen en gezeefd. Alles onder de 35 mm blijft in eigen land, de grote kalibers gaan per spoor naar Frankrijk. In Rouen gebeurt net het omgekeerde.

Industriekolen

Vanuit China is er (nog) geen invoer van industriekolen. De schepen zijn te klein om op rendabele basis voor de industrie te kunnen leveren. Een deel der industriekolen (nl. cokes) wordt aangekocht bij Belgische cokesfabrieken of wordt ingevoerd uit Duitsland, Nederland of Groot-Brittannië. Deze cokes gaan rechtstreeks naar de klant zonder tussenbehandeling. De klant beslist over de transportwijze in functie van zijn installaties verduidelijkt onze gesprekspartner.

"Veel van onze afnemers zijn gesitueerd aan een waterweg, zijn ook handelaar en dus geen eind-

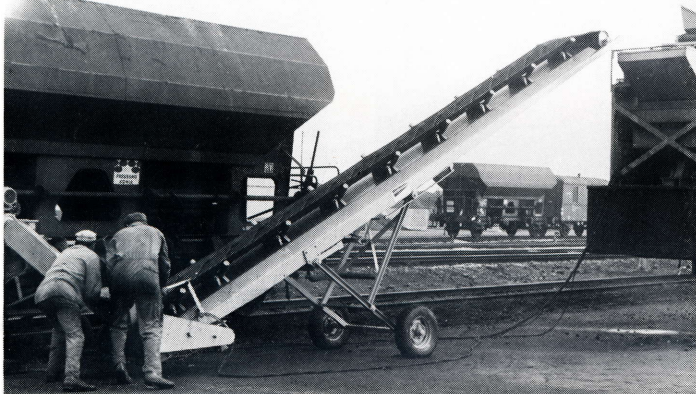
ideale partner. Een trein van 1000 ton kan makkelijk in eenheden van 25 ton verdeeld worden. Dat komt overeen met één spoorwagon wat een geschikte eenheid is voor de kleinhandelaar. En wat ook wel eens mag vermeld worden is dat de spoortarieven heel interessant zijn.

De NMBS levert op dat gebied spanningen die wij waarderen. Wij werken met de drie traditionele vervoerwijzen: het binnenschip heeft de bovenhand in onze industriële sector, de trein domineert in de huisbrandsector en de vrachtwagen rijdt vooral op korte afstanden en met kleinere hoeveelheden".

De toekomst

De N.V. G. Maes ziet de toekomst rooskleurig tegemoet. De steenkool, die volgens de algemene opinie in 1980 uit de markt zou zijn verdwenen, is nog altijd aanwezig. Er zijn nu automatische steenkoolketels voor centrale verwarming die praktisch en proper werken.

2



3

ren waar klanten of vertegenwoordigers komen lossen. Sommigen lossen volledige treinen, maar meestal ontbeert de kolenkleinhandelaar de ruimte of infrastructuur om 1.000 à 1.200 ton ineens te ontvangen.

Er is ook een invoer uit China die nu vlot begint te draaien en interessant blijkt te zijn voor de spoorweg. We laten daaromtrent even onze gesprekspartner aan het woord:

"De handelsbetrekkingen met

autoriteiten een invoervenootschap opgericht, Chibel. Dat maakt de zaken interessant en zeker.

De schepen van kleine tonnemaat (25.000 ton) meren aan te Gent of Rouen en dan ontstaat er een onderling kolenvoer per spoor. Het lijkt paradoxaal, doch het is logisch.

De Belgische en Franse "stookkolenmarkten" zijn complementair. Frankrijk brandt vooral grote kalibers, 30/50 en 50/80. België



4

verbruiker. Zij beschikken over overslag en stockagemogelijkheid en verkiesen daarom het binnenschip. Wijzelf opteren in de mate van het mogelijke voor de trein.

Zo sturen wij regelmatig volledige stellen cokes naar Duitsland en naar de Belgische chemische industrie.

Voor de huisbrandsector kunnen wij de transportwijze wel beïnvloeden. De spoorweg is daar de

Het vervolgverhaal van de energie is nog niet aan zijn laatste aflevering toe. Niemand kan logischerwijs voorspellen hoe de prijzen zullen evolueren en wat de toekomst in petto houdt.

Maar de groep Maes heeft reeds bewezen zich soepel te kunnen aanpassen aan een wijzigende marktsituatie. Een belangrijke troef die deze groothandelaar nog vele diensten kan bewijzen, en onrechtstreeks ook de spoorweg ten goede komt.

JULES JACQUES: dynamisme en verbeelding

De brandstoffenmaatschappij Jules Jacques werd opgericht in 1961 als filiaal van de groep Maes. Het doel: vooral de Waalse steenkoolmarkt bewerken en de uitvoer naar Frankrijk ontwikkelen. Dank zij het "vrijheidsprincipe" dat toegepast wordt binnen de groep evolueerde deze dochtermaatschappij op een specifieke wijze. De werkwijze van Jules Jacques kan met één woord getypeerd worden: verbeelding.

In het begin werkte Jules Jacques op een traditionele manier. Als klant van de Duitse steenkoolmijn Sophia Jacoba, ontving hij zijn vrachten in afzonderlijke spoorwagens. Na enige tijd stapte hij af van dat aanvoerschema en voerde volledige treinen in: de prijs was voordeliger en het concurrentievermogen op de Waalse markt nam gevoelig toe. Nog niemand had op dergelijke manier huisbrandkolen aangevoerd, het was ook nieuw voor de spoorwegen. Heel snel was een regelmatig verkeer tussen Sophia Jacoba en België een feit

Gilly

Een nieuwe maatschappij moet natuurlijk een vestigingsplaats hebben.

De steenkoolmijnen in de streek van Charleroi verdwenen één na één en dat was de gelegenheid voor de invoerder van huisbrandkolen om de vrijkomende ruimte in de markt op te vullen. Jules Jacques verwierf daar een terrein, goed gesitueerd ten opzichte van de spoorweg, en dat daarboven voldeed voor de ontvangst van volledige treinen. Hij sloot een akkoord met de NMBS voor het gebruik van het station Gilly Sart-Allet, dat na de sluiting van drie omliggende mijnen buiten dienst was gesteld. De eerste volledige stellen kwamen toe in 1971 en momenteel behandelt dit verdeelcentrum ongeveer 30.000 ton steenkool per jaar.

Het station is sinds de "overname" door Jules Jacques ingrijpend veranderd. Er werd 35 miljoen geïnvesteerd om het uitzicht te vernieuwen, om een dienstge-

5



6



7

dank zij een aantrekkelijke dienstverlening en gematigde prijzen. Het systeem kreeg navolging bij andere invoerders.

De volledige treinen sporen vanuit Duitsland naar Schaarbeek of Gilly, waar Jules Jacques een deel lost en een aantal wagens herverzend om de bestellingen uit te voeren. Bij onmiddellijke verzending voorkomt men een tussenbehandeling van de steenkool wat leidt tot tijdswinst en kwaliteitsbehoud.



bouw op te richten, om het opslagareaal uit te rusten met steenkoolboxen... Er werd een laad- en trierinstallatie ingericht, een tremel werd gebouwd waar de spoorwagens onderdoor rijden om hun "rantsoen" te ontvangen.

Het laatste snuffje voor dit verdeelcentrum is de ingebruikneming van een opzakeenheid voor de distributie op grote schaal van kleine hoeveelheden. Deze eenheid vult de huisbrandkolen in

plastieken zakken van 50, 25 of 10 kilo a rato van 75 ton per uur. Indien het nodig mocht blijken kan men met deze kadans, in twee tijden, rechtstreeks vanuit de wagens de inhoud van een volledige trein opzakken in één dag.

De zakken bestemd voor de onmiddellijke omgeving worden per vrachtwagen afgevoerd; de andere worden op paletten per 700 kg in Hbis of Tbis-wagens verstuurd naar Maffle (waar Jules Jacques nog een ander centrum exploiteert) of naar de klanten die spoorwagens kunnen ontvangen. Deze activiteit is nog maar in een beginstadium, maar zou zich op korte tijd snel kunnen ontwikkelen indien de groep Maes de uitvoerprojecten naar Nederland (Rotterdam in het bijzonder) en Frankrijk zou kunnen realiseren. Uitbreiding in het station Gilly Sart-Allet behoort tot de mogelijkheden; momenteel nemen de vier sporen van 400 meter en het opslagareaal slechts twee hectaren in beslag, er blijven aldus nog drie hectaren beschikbaar.

te Rouen te lossen en daaruit groeide een logisch spoorverkeer. De procedure te Rouen is - in tegengestelde richting - dezelfde als deze die we voor Gent beschreven hebben.

Vandaag de dag bestudeert Jules Jacques samen met de NMBS de realisatie van een regelmatig verkeer tussen Straatsburg en België (de Borinage) met goede rendabiliteit. Dit verkeer zou bij de heenreis fijnkolen naar Straatsburg brengen en bij de terugreis eierkolen invoeren. Dat is een ideale formule omdat er geen lelijke trajecten zijn.

Wij hebben het nog maar enkel gehad over de "zwarte" activiteiten van Jules Jacques. Voor de "witte" activiteit (daar waar niet één kilo steenkool verhandeld wordt) heeft men een beheersysteem uitgewerkt met grote efficiency door de computer maximaal aan te wenden. Jules Jacques is bijvoorbeeld de enige Europese groothandelaar die een rechtstreekse "informatielijn"

Jules Jacques droomt momenteel van een rechtstreekse informatielijn met de NMBS. Dergelijke lijn zou een heleboel administratieve taken uitschakelen, op uitzondering natuurlijk van de faktuur, een verplicht boekhoudkundig document.

Dit streven naar volledige integratie van de informatica is een kenmerkend beeld voor het dynamische bedrijf waar de verbeelding aan de orde van de dag is.

Voegen we daar aan toe dat Jules Jacques zich niet enkel beperkt tot kopen en verkopen van steenkolen; hij staat ook in voor een promotieactie die zijn handel ondersteunt: de studie en vertegenwoordiging voor CV-ketels met steenkool.

Hij verschijnt regelmatig op jaarbeurzen en tentoonstellingen waar hij de huisbrandkolen aanprijst.

Jules Jacques onderhoudt met de NMBS goede en vruchtbare relaties. Ongeveer 98% van zijn verkeer wordt per spoor vervoerd: 70

à 90 volledige treinen per jaar, bestellingen met afzonderlijke wagens, nieuwe projecten... Een vlotte samenwerking tussen twee partners die door wederzijdse stimulering hun sector voortdurend doen evolueren.

8



9



Voor 98% per spoor

"Verbeelding", dat hebben we in de titel aangehaald, en niet zonder reden, want deze verbeelding, leidde tot een invoer van oosterse steenkolen. Wanneer het duidelijk werd dat Mekol, de kolenwasserij van de groep, alle ingevoerde Chinese steenkolen niet kon absorberen kwam Jules Jacques, die binnen de groep belast was met de Franse relaties, met een idee op de proppen.

Hij stelde voor bepaalde schepen

heeft met de producent. Wanneer Sophia Jacoba een volledige trein vormt, ontvangt de Brusselse terminal van Jules Jacques zelfs voor de trein zich in beweging heeft gezet, de samenstelling, de nummers van de wagens, de kwaliteitsgegevens en het vervoerde gewicht.

Onmiddellijk daarna print de drukeenheid de verzendingsberichten voor de klanten, de transportdocumenten voor de verzending per spoor en de facturen.

10



11

5. Chinees schip in Rouen
6-8-9. Gilly-Sart-Allet
7. De "witte" activiteit, de informatica
10 - 12. Snel en rationeel opzakken

12

ledere zeehaven en de logisch daarbij horende industriezone, is slechts leefbaar in functie van verschillende veranderlijke factoren. Twee van de meest belangrijke factoren zijn het bestaan van een hinterland en een aange-

paste verkeersinfrastructuur. Afgaand op het schitterend resultaat dat de Gentse haven heeft geboekt in 1982 kan men redelijk aannemen dat zowel het hinterland als de aangepaste verkeersinfrastructuur aanwezig zijn. Het

hinterland wordt gevormd door de industriebekkens van West-Duitsland, van het Groot Hertogdom Luxemburg, van het zuiden van België en van Noord-Frankrijk. Om de bijna 23 miljoen ton goederen die in 1982 in de haven

behandeld werden op efficiënte wijze aan of af te voeren kan Gent rekenen op een aansluitend waterwegennet, op een modern autowegennet (Gent ligt op een knooppunt van Europawegen) en vooral op een degelijke spoorweginfrastructuur.

De Gentse haven en de N.M.B.S.: samen uitkijken naar de toekomst

Een vleugje spoorweghistoriek

In 1840, 13 jaar na de opening van het kanaal Gent-Terneuzen, werd een rechtstreekse verbinding voor goederenverkeer aangelegd tussen het Gentse Zuidstation (daterend van 1837) en het Groot Stapelhuis aan het Handelsdok. Dus amper 5 jaar na de inhuldiging van de eerste spoorlijn op het vasteland tussen Brussel en Mechelen was een goederenspoor voor de Gentse haven een feit.

Deze verbinding met het hinterland werd in 1881 afgeschaft en vervangen door een traject langs het Oosterringspoor. Een eerste rangeerstation voor de haven was ondertussen, in 1874, ingericht. In 1913 werden verscheidene grote spoorwerken ontworpen en uitgevoerd, waaronder het vormingsstation Gent-Zeehaven.

Door de jaren heen hield de groei van de spoorinstellingen gelijke tred met de uitbreiding van de haven. De kaaien werden stelselmatig voorzien van kaaisporen voor het overslaan van goederen op spoorwegen. Bovendien werd elke havenafdeling met een sporencomplex uitgerust voor de verdere behandeling van beladen en ledige wagens.

De actuele situatie

Vandaag de dag staat het vormingsstation Gent-Zeehaven nog steeds centraal in de bediening van de haven. De benaming "Gent-Zeehaven" dekt in feite de fusie van Gent-Zeehaven en Gent-Oost. Het aldus tot stand gekomen hoofdstation (administratieve entiteit) beheert de

spoorwegcomplexen in de haven en in het industriegebied ten Noorden van Gent, de stations Gent-Oost en Gent-Stapelplaats en een aantal kleinere reizigersstations in de onmiddellijke nabijheid.

Gent-Zeehaven onderscheidt zich vooral door de uitgestrektheid van zijn instellingen, de veelzijdigheid van zijn activiteiten (wagengeladen, stukgoed, internationaal goederenverkeer, reizigersverkeer,...) en door zijn moderne installaties met all-relais seinhuis en computerzaal. Met een ontvangbundel van 14 sporen, een trieerbundel van 32 sporen, een omloopspoor van 700 meter en een rangeerdoodspoor van 720 meter met een heuvel van 3,30 meter hoogte, bezit het station voldoende troeven om het enorme spooraanbod van de haven aan te kunnen.

Het volledig havengebied van Gent omvat verscheidene spoorinstellingen die onafhankelijk van elkaar gescheiden zijn en een bepaalde sector van de haven bedienen. Zo zijn er bijvoorbeeld het Groot Dok, Darsen, Sifferdok en het Rodenhuizedok. De kaaien van deze dokken zijn voorzien van 2 of 3 kaaisporen voor de rechtstreekse overslag van goederen van of naar schip. Momenteel is er in de haven zelf ongeveer 200 km spoorinfrastructuur in gebruik.

Het spoorverkeer

De rekordcijfers die de haven vorig jaar geboekt heeft krijgen dus nog meer dimensie als men rekening houdt met het aanhoudend slechte economische klimaat, en met de verminderde afvoer van

petroleumproducten na de sluiting van de Texacoraffinaderij. Deze afbouw werd onmiddellijk gecompenseerd door een belangrijk nieuw verkeer van diepgekoelde en geconcentreerde vruchtensappen die bij de vestiging van de N.V. Citrus Coolstore gelost worden.

Een andere pleister - zij het op lange termijn - op de Texacowonde is het investeringsproject van de N.V. Ghent Coal Company, waaraan de Vlaamse regering onlangs haar goedkeuring heeft gehecht, voor het bouwen van een kolenterminal aan het zeekanaal. Ghent Coal mikt in de eerste instantie op de nationale markt, maar indien het waar is dat Gent later in de hoedanigheid van 'hoofdterminal' ook als distributiecentrum zou gaan fungeren voor West-Europa, dan liggen de kaarten - ook voor de NMBS - goed.

Het hoeft geen betoog dat deze positieve klanken een dito invloed uitoefenen op de directe en indirecte tewerkstelling in de havenzone en op de verkeersbewegingen. De NMBS hoopte na de inzinking van 1981 op een gunstige kentering en de cijfers van 1982 overtroffen de verwachtingen (zie tabel "Evolutie van het spoorverkeer in de haven per sector").

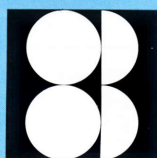
Opvallend is de toename genoet in de graansector. Met Ghent Grain Terminal en Eurosilo beschikt Gent immers over twee topbedrijven die het predikaat van Westeuropese graanschuur tenvolle wettigen. Voor de NMBS zijn het meer dan goede klanten. Beide bedrijven zijn spoordenkend en zijn onder meer uitgebouwd in functie van een vlot

spoorverkeer.

De steenkoolaanvoer zit sinds 1978 definitief in de lift. Van 90.000 ton tot 780.000 ton opklommen in een tijdspanne van 5 jaar is zeker geen alledaags feit. De reden van deze "kolenexplosie" is overal gekend; petroleum wordt momenteel in de electriciteitscentrales op grote schaal vervangen door het zwarte goud. De metaalproducten handhaven zich op het peil van 1981, wat bemoeiend is, terwijl de typische "crisisproducten" zoals ertsen, cokes, petroleumcokes, schroot en cementklinkers het logischerwijs minder goed doen.

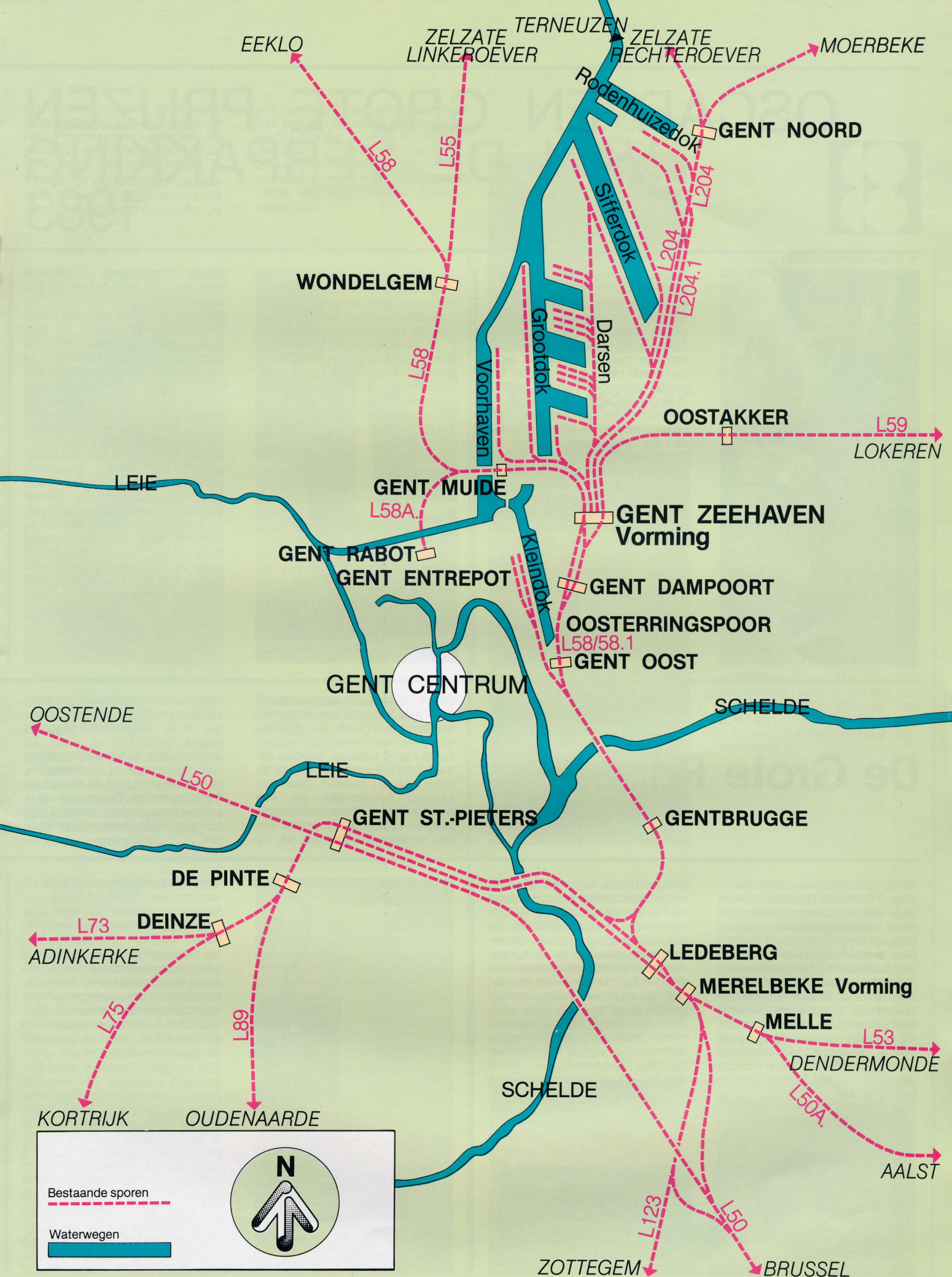
De toekomst van de Gentse haven - en daaraan gekoppeld de plaatselijke toekomst van de NMBS - biedt zich dan ook bepaald rooskleurig aan in de sombere tijd die we vandaag de dag beleven. Was Gent trouwens niet de enige Westeuropese haven die steile vooruitgang boekte? Volgens het veelbesproken rapport van de Gentse Professor Anselin, dat sommigen als het "sprookje van Gent" beschouwen, kunnen de verdere ontwikkeling van het havengebied en de continuïteit van de huidige activiteiten slechts gewaarborgd worden indien de maritieme toegangsweg verbeterd wordt.

De aangewezen middelen voor die verbetering zijn de bouw van een nieuwe grotere zeeluis te Terneuzen (125.000 ton) en de verruiming van het kanaal Gent-Terneuzen. Tijd brengt raad. De toekomst zal het uitwijzen, vandaar dat de Gentse zeehaven - maar ook de NMBS - met spanning uitkijken naar die veelbelovende toekomst.

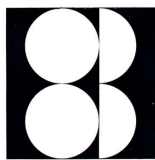


Evolutie van het spoorverkeer in de haven van Gent per sector (aantal ton)

	1978	1979	1980	1981	1982
ertsen	2.297.005	2.952.251	2.926.244	2.493.693	2.184.605
steenkool	90.263	144.353	380.166	637.346	786.806
cokes	56.631	328.739	64.871	6.459	—
petroleumcokes	321.244	608.258	749.068	348.372	257.322
schroot	25.478	4.588	14.395	3.040	—
metaalproducten	332.264	429.196	410.287	329.671	338.933
cementklinkers	95.925	149.397	41.789	81.701	22.718
granen	937.070	1.054.208	830.701	885.478	1.305.020



OSCAR EN GROTE PRIJZEN VAN DE VERPAKKING 1983



Groep "distributieverpakkingen": ABC PLASTIC voor een draaghoes voor kledingsstukken. De hoes kan tot een draagzak worden omgevormd en is bestemd voor kledingsstukken. Zij kan ook hangend gebruikt worden in een kleerkast of wagen. De gratis meegegeven hoes vervult in de eerste plaats een transportfunctie maar kan achteraf een beschermende rol blijven uitoefenen als opberghoes. De voorkant van de hoes is van doorschijnende kunststof en is voorzien van een ritssluiting; de achterkant is ondoorschijnend. Aan de boven- en onderkant bevindt zich een handvat dat bij het samenvouwen het handvat van de draagtas vormt.



Groep "prototypes": CATALA voor een kist voor vervoer en teraardebestelling. De kist van golfkarton met houtnerfbedrukking bestaat uit een trapeziumvormige halve kist die de bodem uitmaakt; het deksel is van dezelfde vorm. Beide zijn verbonden met een inlegplaat die over de bodem en de volledige opstaande wand, de binnenzijde vormt. Deze drie delen zijn rotatief gestanst. De kist is voorzien van vier handvatten. De sluiting geschiedt door middel van een zelfklevende kunststofband over de gehele omtrek en heeft dezelfde houtnerfbedrukking als de kist. Zij is bestemd voor de uitvoer, onder meer naar derdewereldlanden waar ze, volgens de producent, heel nuttig kan blijken bij epidemieën of rampen.

De Grote Prijzen

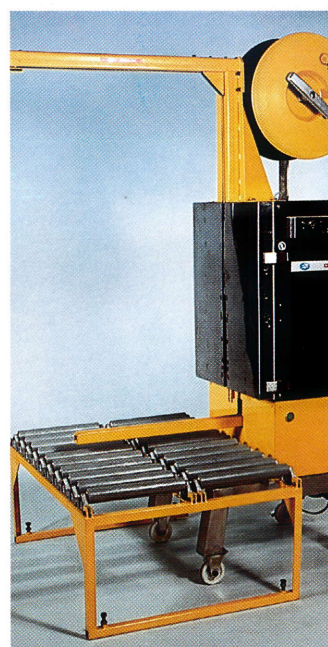
Groep "distributieverpakkingen": VAN GENECHTEN-BIERMANS voor een kartonnen presentendoos voor mignonetten (chocolade). Deze verpakking is een doos met automatische bodem waarin een uitgestanst gedeelte de doos indeelt in drie schuin oplopende, van elkaar gescheiden presenteeruimten. Het deksel is zodanig opgevat dat de volledige pre-

senteerruimte vrijkomt bij opening. Voor verkoop is de doos met cellofaan omwikkeld. Het verpakte product wordt op een aangename manier gepresenteerd zowel in de verkoopsals in de consumptieruimte. Het BVI vestigt de aandacht op het feit dat deze verpakking exportgericht is.



Groep "distributieverpakkingen": GB-INNO-BM voor een doorschijnende verpakking in dubbele voorgevormde kunststofplaten. Twee halve schalen, worden samen rond het product met een inlichtingskaart verpakt. Deze verpakking functioneert als een zelfstandige meeneemverpakking en is daarom voorzien van een ingebouwd handvat of, in-

dien kleiner in volume of gewicht, van een perforatie die het ophangen in de winkelruimte mogelijk maakt. De realisatie van die verpakking stelt de koper in staat onmiddellijk het product met de nodige informatie te zien. De verpakking is anti-diefstal gericht wegens zijn omvang voor duurdere producten.

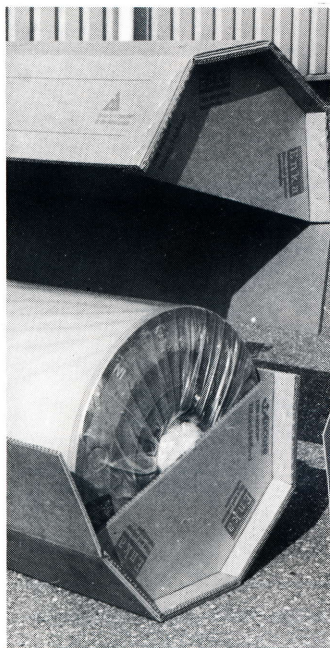


Groep "verpakkingsmachines en -apparaten": CERCLEUROOP. Voor een halfautomatische omsnoeringsmachine met automatische sluiting. Vertrekkend van een bestaande omsnoeringsmachine heeft de firma Cercleurop een halfautomatische omsnoeringsmachine voor laadborden gebouwd door uitsluitend gebruik te maken van de laseenheid en het gewijzigd bandwerpmechanisme. Een uittrekbare bajonet werd toegevoegd waardoor het mogelijk wordt de omsnoeringsband onder de palet door te passeren aan de bediener. Zodra de band in de gewijzigde kop van het apparaat wordt gestoken, wordt hij rond de gepalleteerde lading geslagen langs een bandleidingskanaal. Het aantrekken en het thermisch lassen geschiedt automatisch. Eén man kan het toestel bedienen en het toestel kan op verschillende plaatsen worden gebruikt.

Op 10 februari heeft het Verpakingsinstituut in haar stand op het Propacksalon officieel de Oscar en de Grote Prijzen van de verpakking 1983 overhandigd.

Van de 20 ingeschreven deelnemers hebben er 15 de technische conformiteitsproef overleefd. De

jury heeft op 26 januari de laureaten van de wedstrijd bekendgemaakt (zonder afbreuk te willen doen aan de hoedanigheden van de niet gelauwerde verpakkingen) en heeft ook de Prijs van de Minister van Economische Zaken toegekend.



Grote Prijs van Buitenlandse Inzending: REEDPACK BELGIUM. Voor octakuipen voor tricotbomen (achthoekige dozen van dubbel-dubbel golfkarton als exportverpakking van breïgarens).

De verpakking wordt plano geleverd en iedere halve verpakking heeft één uitstekende klep die na assemblage de andere helft overlappend afdicht. Door het inbrengen van de zijstukken ontstaat aan weerszijden een stootrand van 45 mm.

De tricotboom wordt in de onderste schaal ingebracht waarna de bovenste helft erop wordt geplaatst.

De twee zijkanten worden bijkomend versterkt door het aanbrengen van een achthoekige zijplaat van vlakkarton. Het geheel wordt omsnoerd met drie polyamidebanden op beide uiteinden en in het midden. Hergebruik is mogelijk.

Groep "Materialen": FARDEM voor een krimphoes met afgeschuinde hoeken.

De hoes is dusdanig geconstrueerd dat de extrusierichting in horizontale zin loopt met twee lassen in hoogtezin en waarbij, door een constructie met afgeschuinde hoeken, op de gehele oppervlakte slechts één laag materiaal is aangebracht.

Deze verpakking was opmerkelijk omwille van de besparing aan grondstof en energie bij de fabricage.

De Prijs van de Minister van Economische Zaken: JEMACO.

Voor een zak in hogedichtheidspolyethyleen voor de verpakking van vleeswaren.

De zak wordt individueel gemaakt vertrekkend van een geblazen huls die gelast en op maat gesneden wordt. De extra brede lasnaad van 4 mm vervult de bodemfunctie van de zak.

Hoewel een verminderde wanddikte werd toegepast, blijft de

normale mechanische sterkte behouden, zelfs bij lage temperaturen.

De tests wezen uit dat de zak vervaardigd is uit technisch hoogstaand materiaal dat voor geringe dikte een zeer goede mechanische weerstand biedt.



De Oscar



De Oscar 1983 werd toegekend in de groep "Transportverpakkingen" aan J.v.N. (NIAB) voor het versterkte laadbord "Jean van Nes".

Dit laadbord bestaat uit een houten bovendeck dat steunt op een basis van versterkt hout (de drie zolen zijn onderling verbonden met dwarsliggers). Het bovendeck bestaat uit planken waarvan de hoekplank en de centrale plank breder zijn dan de andere. Deze planken en de zolen zijn gemonteerd door middel van negen synthetische blokken waarin niet alleen de negen vasthechtingsbouten liggen maar eveneens de versterkingselementen in de vorm van gebogen metalen buizen.

Deze buizen versterken het bovendeck in lengtezin van de palet en de dwarsliggers in breedtezin. De planken zijn vastgenageld in de metalen versterkingselementen.

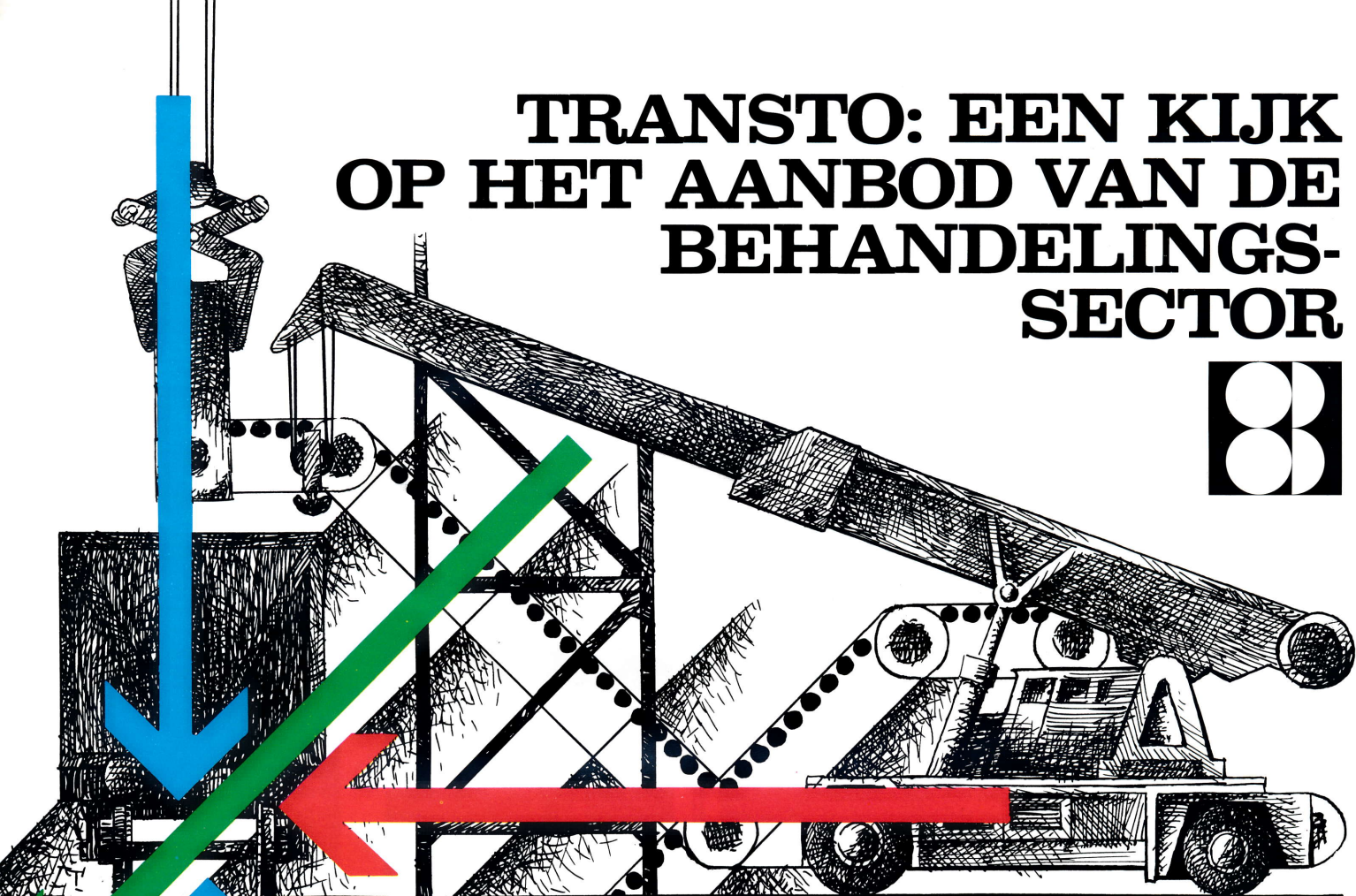
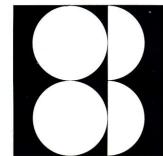
Het laadbord heeft met succes de proeven van de voorlopige richtlijnen van de technische commissie TC 51 van de ISO met succes doorstaan. Het mag worden gebruikt voor al dan niet verdeelde nominale ladingen van 2.750 kgfr (of ± 27.000 N) wat wellicht nog niet het uiterste draagvermogen is.

De laureaten hebben in hun stands op het Propack-salon natuurlijk de gelauwerde produkten voorgesteld. Bijna iedereen - want het is waarschijnlijk dat GB het stadium van zijn eigen behoeften niet overschrijdt - heeft nu een belangrijke troef in handen voor de verkoop van zijn produkt. Men beweert zelfs dat de winnaar van de Oscar, die sinds enige tijd mank lopende onderhandelingen voerde, bijna onmiddellijk een belangrijk contract kon binnenrijven na de bekendmaking door de jury. Deze anecdoten bevestigen hetgeen we reeds in een vorig nummer schreven: de ernst van het Belgisch Verpakingsinstituut wordt erkend op alle niveaus. En deze tweejaarlijkse wedstrijd, die een middel is voor de Belgische technici uit die sector om zich te bevestigen, heeft ook een promoverende rol waarvan het effect vroeg of laat merkbaar is op de internationale markt.

In dit verband dringt zich toch een opmerking op. Sommigen vinden het ongepast - om niet te zeggen schandelijk - dat de deelnemers inschrijvingsgeld moeten betalen. Dat is de zaken in een verkeerd daglicht plaatsen. De laboratoriumtests waaraan het BVI de verpakkingen onderwerpt kosten dikwijls veel geld. De resultaten hebben de waarde van een grondige expertise, en die zijn eveneens heel kostelijk. In dat opzicht is het duidelijk dat het inschrijvingsgeld veeleer moet beschouwd worden als een bescheiden investering die snel afgeschreven zal zijn dank zij het publicitaire impact van de wedstrijd.

Voor de niet-laureaten is de investering minder productief, maar zal men daarom zijn kans niet wagen?

TRANSTO: EEN KIJK OP HET AANBOD VAN DE BEHANDELINGS-SECTOR



Gelijktijdig liepen op de Heizel de Transto- en de Propackbeurs. Dat is eigenlijk niet zo vreemd; er bestaan immers - wat men er ook moge van zeggen - nauwe banden tussen de behandeling en de verpakking. We zijn er even langs gelopen om een duidelijk overzicht te krijgen van alles wat met behandeling te maken heeft en om ons een concreet idee te vormen van de mogelijkheden van die sector.

De behandeling is een erg belangrijke schakel van de productieketting. Zo belangrijk zelfs dat een gebrekkige behandeling op het einde van die ketting het werk kan stopzetten. De productiesector is trouwens niet de enige sector die nadeel ondervindt van de zwakheden van de behandeling. Ook de commerciële sector kan er onder lijden in die mate dat de dienstverlening niet meer overeenstemt met de gedane beloften.

De behandelingssector heeft een grote evolutie doorgemaakt: de uitrustingen en de toestellen worden meer en meer gesofisticeerd; de numerieke besturing heeft qua spectaculaire vooruitgang de robotten in de kijker gebracht; de evolutie is bovendien van die aard dat mag verwacht worden dat tal van kleine problemen van vandaag weldra zullen opgelost zijn.

De behandelingsmarkt vertegenwoordigt in België 1 tot 1,5‰ (u leest wel goed pro mille) van het B.N.P. Die markt is evenwel ook sterk geëvolueerd. Op een paar uitzonderingen na zijn de Belgen

geen producenten van materieel meer: de overgrote meerderheid verkoopt buitenlandse producten. Vindt u maar eens een echte fabrikant van stapelaars in ons land!

Daarmee bedoelen wij helemaal niet dat de ingevoerde producten van middelmatige kwaliteit zijn. Doch we mogen er toch wel even aan herinneren dat België destijds befaamd was voor zijn technologie en voor de kwaliteit van zijn fabrikaten. Belgische ondernemingen uit verscheidene sectoren die uitvindingen doen en producten fabriceren schitteren ook nu nog op internationale markten.

Doch laat ons evenwel niet chauvinist zijn en toegeven dat de huidige situatie niet erg vleiend is!

Een voorbeeld. Om het contract met de USSR te kunnen uitvoeren, moest Tubemeuse nieuwe produktielijnen bouwen. Sietam Belux, een Belgische dochtermaatschappij van een dynamische Franse groep kreeg samen met een andere constructeur de opdracht toegewezen. De produktielijn voor moffen is reeds een tijdje in werking en de lijn voor buizen is klaar om van start te gaan. De Belgische buizen die in het oosten zullen worden gemonteerd, hebben aldus hun bestaan een beetje te danken aan de technologie van een buurland.

U zult misschien zeggen: "Het belangrijkste is dat die lijnen werken". Natuurlijk, maar indien u er zo over denkt, wees dan niet verbaasd als u in de opslagplaatsen meer en meer heftrucks van het-

zelfde merk als enkele zeer goed bekende Japanse auto's zult zien rijden. Wij hebben het terrein braak laten liggen; het pad lag dus open voor anderen.

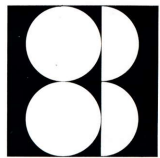
Hoe dan ook, vanuit een zuiver spoorwegstandpunt bekeken, ontgoochelde die Transto-beurs wel wat. Dit kan misschien verklaard worden door het feit dat de technieken voor het laden van wagens in zijn geheel nogal omvangrijk zijn: voor vervoer in massa zijn immers grote middelen nodig. Daar zou kunnen aan toegevoegd worden dat de producenten of invoerders er niet geneigd toe schijnen om de verzendingsfase - het vervoer - als een natuurlijk en noodzakelijk verlengstuk van de productie te beschouwen. Op Transto kregen we bijvoorbeeld niet te zien welke specifieke aanpassingen de behandelingssector voorstelt voor het laden van gestapelde, eventueel gepalettiseerde, zendingen in gesloten wagens met vloer (evenmin als in vrachtwagens trouwens).

Het enige wat men ons echter voorstelt zijn paletten en stapelaars. We hopen dat de idee meer en meer ingang zal vinden en dat er vindingrijke ingenieurs zullen komen om het probleem aan te pakken. Indien enkele goedkope maar goed uitgewerkte toestellen ter beschikking zouden worden gesteld, zouden sommige expediteurs waarschijnlijk meer oog krijgen voor het spoor omdat dan ook beter aan hun behoeften kan worden voldaan. Wij wachten met ongeduld op die ingenieurs.

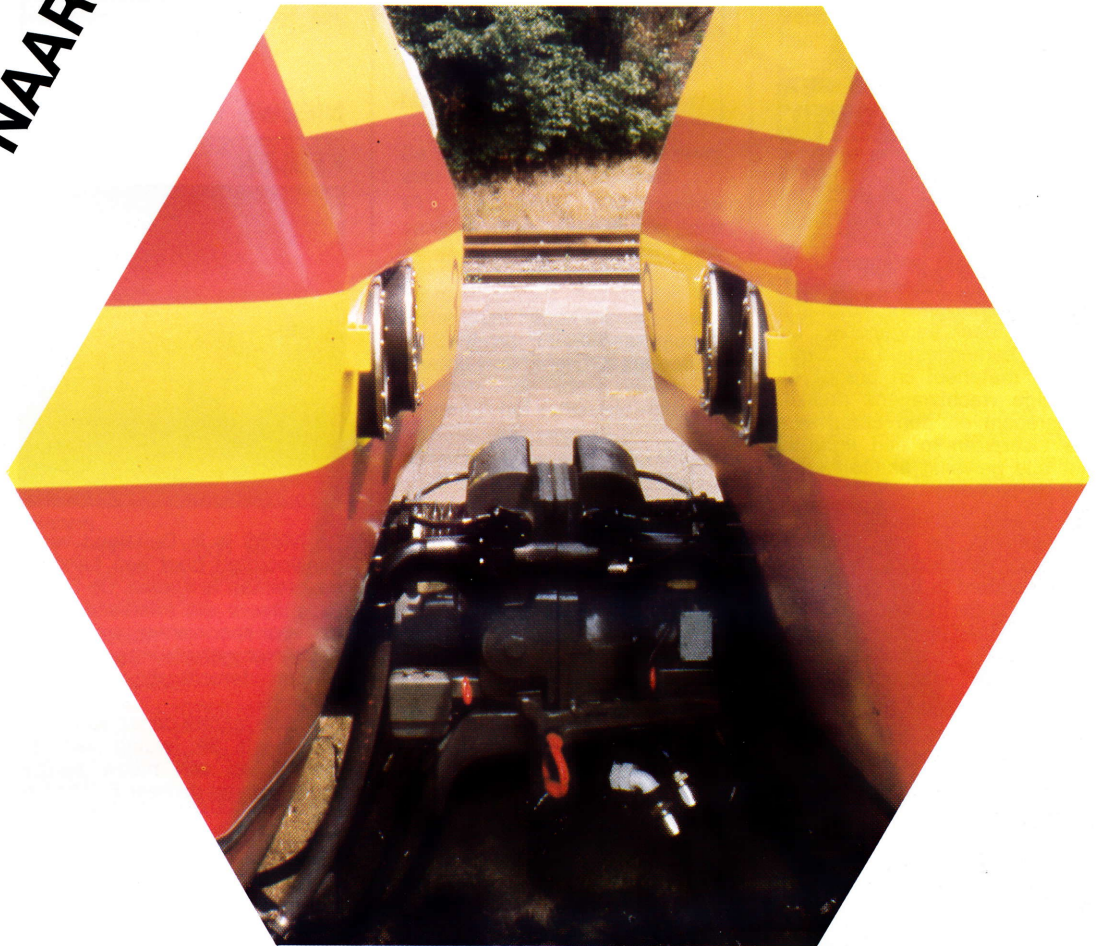
De NMBS wil haar reizigers beter dienen. De Maatschappij heeft daarom een volledig hernieuwd aanbod op papier gezet dat beantwoordt aan de noden van onze moderne tijd. Het vervoer per spoor krijgt een nieuwe dimensie toegemeten.

De snelle economische expansie, logisch gevolg van de tweede wereldoorlog, heeft sterk onze koopkracht beïnvloed en aldus onze leefgewoonten en ons koopgedrag indringend gewijzigd. Het levensritme werd opgevoerd, de energie kostte slechts een prikje en het wegennet breidde steeds maar uit, de auto voerde het hoge woord... ten nadele van de trein. En dat niettegenstaande het aantal reizigersstellen gevoelig was toegenomen.

De versnelde elektrificatie van het spoorwagennet in het laatste decennium en de vernieuwing



INTERCITY: STREVEN NAAR VOORUITGANG



van het rollend materieel zijn evidente elementen van vooruitgang. Nu de NMBS over moderne aangepaste middelen beschikt, heeft ze beslist het globale vervoerplan te herzien en de gebruikers een schema aan te bieden dat aan de behoeften beantwoordt: snelle treinen, frequente bediening, gekadanceerde diensten, een graad van comfort onze moderne tijd waardig. Eens dit schema een feit zullen de reizigers als het ware over een metrolijn beschikken met nationale dimensies, maar met regionale en lokale aftakkingen dank zij een nauwere samenwerking met andere vervoermiddelen, zoals het wegvervoer van de NMVB.

Dit schema kreeg een gepast klinkende benaming: Intercity, naar de gelijknamige toptreinen. De vernieuwing zal zich echter niet enkel tot deze bovenlaag beperken: het aanbod bevat vijf groepen van treinen die beantwoorden aan de specifieke behoeften.

De Intercity-treinen - IC - zijn stellen met een hoge commerciële snelheid die tussen de grote steden rijden met een beperkt aantal haltes. De Interregionale treinen - IR - met een iets lagere commerciële snelheid, verbinden minder belangrijke steden en hebben meer haltes. De stoptreinen zorgen voor een vlot streekvervoer volgens een reeds wel bekend schema. Bij deze drie groepen komen nog de dagelijkse pendeltreinen, de toeristische treinen en seizoentreinen.

Om dit schema te realiseren zal de NMBS de steden en gemeenten indelen in drie groepen, zo homogeen mogelijk, zodanig dat ze overeenstemmen met de treingroepen IC, IR en stoptrein. Voor

de indeling zal men zich baseren op socio-economische gegevens en op een diepgaande studie van de transportbehoeften die eruit voortvloeien. Daarna kunnen de dienstregelingen opgesteld worden rekening houdend met opnieuw drie principes. De dienstregelingen moeten gekadanceerd zijn: in iedere treingroep is er om het uur en in elke richting een vertrek voorzien; toch zonder dat men afwijkt van deze gekadanceerde dienstregeling, zal de frequentie in de praktijk zeker hoger liggen op gemeenschappelijke trajecten bediend door treinen met verschillende oorsprong, bestemming en dienstregeling. Het schema stemt aldus overeen met

De nieuwe organisatie zal de cliënteel ongetwijfeld nog beter dienen. De spoorweg zal evenwel nog aantrekkelijker worden dank zij de steun van een aantal geprogrammeerde aanverwante verbeteringen. De identificatie van de IC-stellen en IC-perrons vergemakkelijkt in de toekomst zeker de kanalisatie van de reizigers; het spoorboekje wordt makkelijker leesbaar en begrijpelijker waardoor het samenpassen van twee treinlijnen in een handomdraai gebeurt; de IC-diensten - de toptreinen - worden verzekerd met het meest recente rollend materieel van de NMBS; comfortabel, gesonoriseerd, rijdend tegen hoge snelheid. De integra-

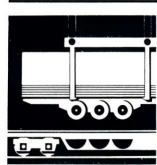
de specifieke eisen van deze lijnen en van de bediende agglomeraties. Daarbij komt dat men zal voorzien in een speling voor de stoptijden in de stations zoals men met zekerheid kan stellen dat het verkeer regelmatig zal worden. Dat is een pluspunt voor de reiziger. Tweede principe: de minimalisatie van de wachttijden; om de totaal tijd per traject te drukken wil de NMBS de aansluiting versnellen tussen treinen van eenzelfde groep en treinen van verschillende groepen. Tenslotte moet het schema in het belang van de internationale verbindingen, verenigbaar zijn met vergelijkbare schema's toegepast door de Duitse en Nederlandse spoorwegen.

tie van het spoorvervoer in het aggregaat van het openbaar vervoer zal het nieuwe aanbod nog interessanter maken, dat is positief.

Zo betekenen de technische systematisatie en een juist antwoord op de geuite behoeften ongetwijfeld voor het spoor een nieuwe springplank naar zijn 150-jarig bestaan. Vergelijkbare schema's reeds bijna een jaar bij onze twee buurnetten en in Zwitserland van toepassing, geven meer dan voldoende, zowel op het gebied van frequentie als op het gebied van productiviteit. Het is een bemoedigende vaststelling voor de lancering van het Intercity-net in eigen land.

KORTWEG

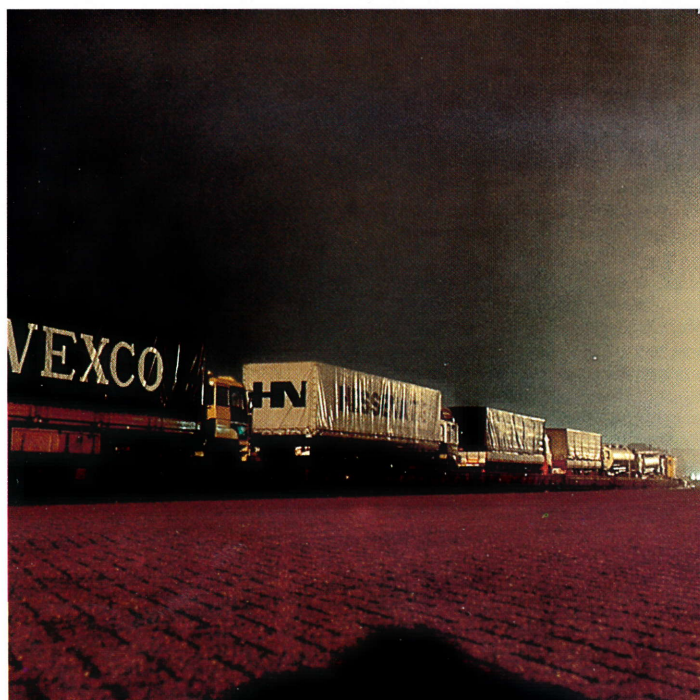
KORTWEG



BREDA-MANNHEIM PER "ROLLENDE AUTOWEG"

Op 25 januari vertrok de eerste "rollende autoweg" uit Breda om bij het ochtendgloren Mannheim te bereiken. Deze nieuwe transportmogelijkheid, ontstaan uit de samenwerking tussen Trailstar, TRW en Kombiverkehr, wordt drie maal per week aangeboden. De trein is samengesteld uit Duits rollend materieel en brengt de volledige vrachtwagens (trekker inbegrepen) en hun chauffeurs (die meereizen in een ligrijtuig met alle gewenst sanitair comfort) ter bestemming.

Het is een formule uit de rail/route-gamma die erg praktisch blijkt voor vervoerders die zonder correspondent in het buitenland werken. Op die manier kunnen zij de rendabiliteit van hun wegvoertuig gevoelig verbeteren en terzelfdertijd de reglementering van de rijtijden in acht nemen.



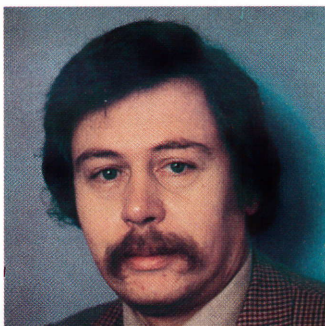
KORTWEG

KORTWEG



NIEUWS UIT

KEULEN



De NMBS is in Duitsland vertegenwoordigd door een handelsagentschap te Keulen. De Duitse expediteurs die interesse vertonen voor spoorvervoer met België kunnen er met alle vragen en problemen terecht bij bekwame mensen.

Sinds de laatste dagen van vorig jaar heeft de leiding van dit agentschap een nieuw aanzicht: dat van de heer E. Van der Stockt.

De heer Van der Stockt trad in 1963 in dienst bij de NMBS en werd vier jaar later onderstationschef te Brussel Zuid. Na 8 jaar trouwe dienst in het station en na 3 jaar Algemene Directie, vertrok hij naar Keulen om er de toenmalige handelsagent, de heer Devillers, bij te staan.

Nu volgt hij deze laatste op, en het is zeker dat de 3 jaar ervaring ter plaatse een belangrijke troef zijn om succesvol zijn nieuwe functie waar te nemen.

TE AARLEN

De handelsbetrekkingen tussen de N.M.B.S. en haar Ardens cliënteel werden sedert 1964 verzorgd door André Chabotteaux, een ervaren man die erin geslaagd was aan zijn beroepscontacten een vriendschappelijk tintje te geven, wat door zijn gesprekspartners ten zeerste werd op prijs gesteld.



De heer Chabotteaux is sedert 1 februari op rust. Zijn opvolger ging meteen aan de slag. Het gaat hier om Guy VANDENHOOF, spoorman sedert 1958, die door tal van bevorderingen de kans gegrepen heeft om de verschillende facetten van de N.M.B.S. goed te leren kennen. Na in alle diensten van het station Marloie zijn steentje te hebben bijgedragen, nam hij gedurende tien jaar het beheer van het centrum voor wegvervoer en van de goederendienst van hetzelfde station waar. Daarna werkte hij op de Directie Exploitatie en in de Centrale Werkplaats te Salzinnes. Vandaar ging hij recht naar Aarlen.

Die 'veelzijdige' ervaring is een troef voor de heer Vandenhooft in zijn nieuwe functie, wat uiteindelijk de klanten bij het oplossen van hun problemen ten goede zal komen.

TE BERGEN

Voor alle spoorwegklanten tussen Moeskroen en La Louvière was Fernand Larbalestrie een welbekende: hij was sedert 1966 "hun" commercieel vertegenwoordiger. Zij zullen in elk geval een zeer goede herinnering hebben aan een minzaam en bedachtzaam man, die bij moeilijke onderhandelingen de spanning met een vleugje welgeplaatste humor wist te snijden.



De heer Larbalestrie, die op 1 februari op rust ging, stond zijn plaats af aan François PETTIAU, een inwoner van Bergen. Nadat hij zijn beroepsloopbaan in de private sector was begonnen, kwam deze man in 1975 bij de N.M.B.S. De heer Pettiau werd dadelijk op de handelsdirectie, waar hij zich met informatica bezighield, aangesteld. In 1976 werd hij als versterking voor enkele maanden naar de dienst "public relations" van de Algemene Directie, die het toen zeer druk had met de viering van vijftig jaar N.M.B.S., overgeheveld. Dankzij het feit dat hij de spoorweg van de zijde van de informatica leerde kennen, is de heer Pettiau erg goed vertrouwd met de cliënteel en zijn behoeften. Dat is een onmiskenbaar voordeel voor de Henegouwers, van wie hij de nieuwe gesprekspartner is.



BESCHIKBARE SPOORWEGTERREINEN

De NMBS beschikt over een aantal interessante terreinen die tegen diverse voorwaarden kunnen gehuurd of gekocht worden. Hierna een lijst afgesloten op 1 maart 1983.

Groep Gent

Te bevragen tel. 091/22 57 21 - toestel 281

Oppervlakte + 10.000 m²: Oostaker - geen spooraansluiting (eventueel verkoop); Melle - geen spooraansluiting (eventueel verkoop).

Van 2.000 tot 3.000 m²: Lochristi - ontvangst spoorwagens mogelijk; Beervelde - geen spooraansluiting (eventueel verkoop); Lokeren - ontvangst spoorwagens mogelijk.

± 1.800 m²: Waarschoot - geen spooraansluiting.

Groep Hasselt

Te bevragen tel. 011/22 11 01 - toestel 158

Oppervlakte 22 ha: Genk-Zuid - mogelijkheid voor spooraansluiting - verkoop mogelijk.

10 ha: Waterschei - mogelijkheid voor spooraansluiting - in gewestplan opgenomen voor ambachtelijke bedrijven.

Groep Bergen

Te bevragen tel. 065/33 41 71 - toestel 2535

Oppervlakte + 10.000 m²: Lessines-Carrières, St-Ghislain, Obourg, La Louvière, Mouscron.

Van 5.000 tot 10.000 m²: Antoing, Frameries, Nimy, La Louvière, Bracquegnies, Manage, Chercq.

Van 2.000 tot 5.000 m²: Haine St. Pierre, Mouscron, Antoing, Ath.

Groep Luik

Te bevragen tel. 041/52 01 30 - toestel 345

Oppervlakte + 10.000 m²: Warsage, Herbesthal, Raeren, Bresoux, Visé, St. Vith.

Van 5.000 tot 10.000 m²: Battier, Milmort.

Van 2.000 tot 5.000 m²: Liers, Visé, Trois-Ponts, Hamoir.

1.500 m²: Wandre.

Groep Namen

Te bevragen tel. 081/22 37 01 - toestel 2538/2539

Oppervlakte + 10.000 m²: Latour, Arlon, Bertin, Franière, Lamorteau, St. Vincent, Ronet, Sclaigneaux.

Van 5.000 tot 10.000 m²: Izel, Heer-Agimont, Florenville, Ruette.

Van 2.000 tot 5.000 m²: Carlsbourg, Sibret, Meise devant Virton, Limerlei, Graide, Morhet, Franière, Signeuln, Halanz, Rhisnes, Marloie.

—2.000 m²: Franière, Moustier, Lustin, Gembloux, Flawinne.



ZAKENREIZEN NAAR FRANKRIJK

De FTS-logistiek, een waarborg voor rust en onbezorgdheid.

FTS heeft een erg aantrekkelijk aanbod voor zakenlui die naar Parijs of Straatsburg willen reizen. Het is niet alleen aantrekkelijk maar ook erg verscheiden. Als vertrekpunt neemt men de gewone formules "Parijs naar keuze". Daarna werkt men het aanbod bij tot men voor iedere reiziger afzonderlijk het schoentje vindt dat hem het best past.

Straatsburg is een "Europese" stad zoals Brussel.

FTS heeft er voor u drie hotels uitgekozen: "Le Pax", een tweesterrenhotel, "Le Monopole Metropole" en "Le Hannong", twee driesterrenhotels. Alle voorbehouden kamers zijn uitgerust met bad en private W.C. In het forfaitaire basisaanbod zijn de heenen en de terugreis in tweede klasse en één overnachting in een hotel + ontbijt begrepen. De prijs, alles inclusief, loopt van 2.920 tot 3.550 frank. Daar kan nog wat bij komen indien men b.v. in eerste klasse wil reizen of het verblijf wil verlengen (tot maximum twee maanden).

Een voorbeeld: verblijf in het hotel Monopole Metropole, vertrek maandagmorgen, terugkeer vrijdagavond, reis in eerste klasse, prijs: 7.230 frank.

De mogelijkheden voor een verblijf in Parijs zijn eigenlijk onbeperkt: van 1 tot 60 dagen, reis in tweede klasse, in eerste of met de TEE, het verblijf in traditionele hotels met 2, 3 of 4 sterren of in de La Tour-hotels (eigendom van de Franse dienst voor Toerisme) waar ook viersterren-luxehotels bij zijn en dan natuurlijk nog de studioformule.

FTS stelt een basisprijs voor waar de heen- en terugreis, met vertrek vanuit om het even welk Belgisch station, het verblijf en het ontbijt inbegrepen zijn. Daarna kan de volledige reis verder uitgebouwd worden in verhouding tot het budget dat ter beschikking staat. De reiziger heeft de vrije keuze en er wordt met elk

van zijn wensen rekening gehouden.

Het komt er voor FTS op aan een gamma aan te bieden met voor elk wat wils en er voor te zorgen dat de reiziger daarvoor niet te diep in zijn portemonnee moet kijken.

Voor wie wat ontspanning zoekt heeft FTS drie voorstellen: "Uitstappen", "Culinair Parijs" (o.a. in "La Tour d'Argent", het meest befaamde Parijse restaurant) en zelfs "Spektakel", alles tegen gunstige prijzen.

In de globale prijs voor de TEE-formule zijn begrepen: het ontbijt bij de heenreis en bij de terugreis (vertrek uit Parijs omstreeks 20u.30) een avondmaaltijd bestaande uit een voorgerecht, een hoofdschotel, een kaasschotel en een nagerecht: het ideaal om een zware werkdag aangenaam af te sluiten.

Naast de verblijven in hotel, is er ook de formule studio's-Montmartre. Die bevinden zich aan de voet van de Montmartre-heuvel. Ze zijn erg comfortabel met bad of douche, kleurentelevisie, telefoon, ingericht keukentje. Ze maken deel uit van de Hotelresidentie Charles Dullin.

De reiziger wordt niet aan zijn lot overgelaten omdat hij voor een "uur"-formule kiest. Zonder bijkomende kosten wordt hem een reeks van diensten aangeboden zoals onthaal 24 uur op 24 voor inlichtingen en boodschappen, wissel, traiteur, secretariaat, zelfbedieningswasserij, strijken en stomerij, dagelijks onderhoud van de studio behalve op zon- en feestdagen.

Zo'n optrekje is een echte buitenkans!

En dat is nog niet alles! Samen met zijn reisdocumenten ontvangt de reiziger een kaart op naam, een soort van creditkaart waarmee hij in restaurants, wanneer hij een auto huurt, enz... talrijke kortingen kan krijgen. Heeft de reiziger problemen, dan kan hij zich altijd in verbinding stellen met de FTS-hostessen die in het station Paris-Nord hun intrek hebben genomen.

Een volledig overzicht van de prijzen geven, is hier duidelijk onmogelijk: voor ieder geval is er immers een apart aanbod. Wendt u tot uw reisagentschap, leg daar uw probleem voor en vraag om de FTS-oplossingen toe te passen. Eens de documenten op zak, moet u alleen nog tijdig in het station zijn om de trein te halen en van uw zakenreis een succes te maken. FTS doet de rest!

voordeliger [®]B



B-TOURRAIL • WEEKENDBILJETTEN • BEDRIJFSABONNEMENT...