

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

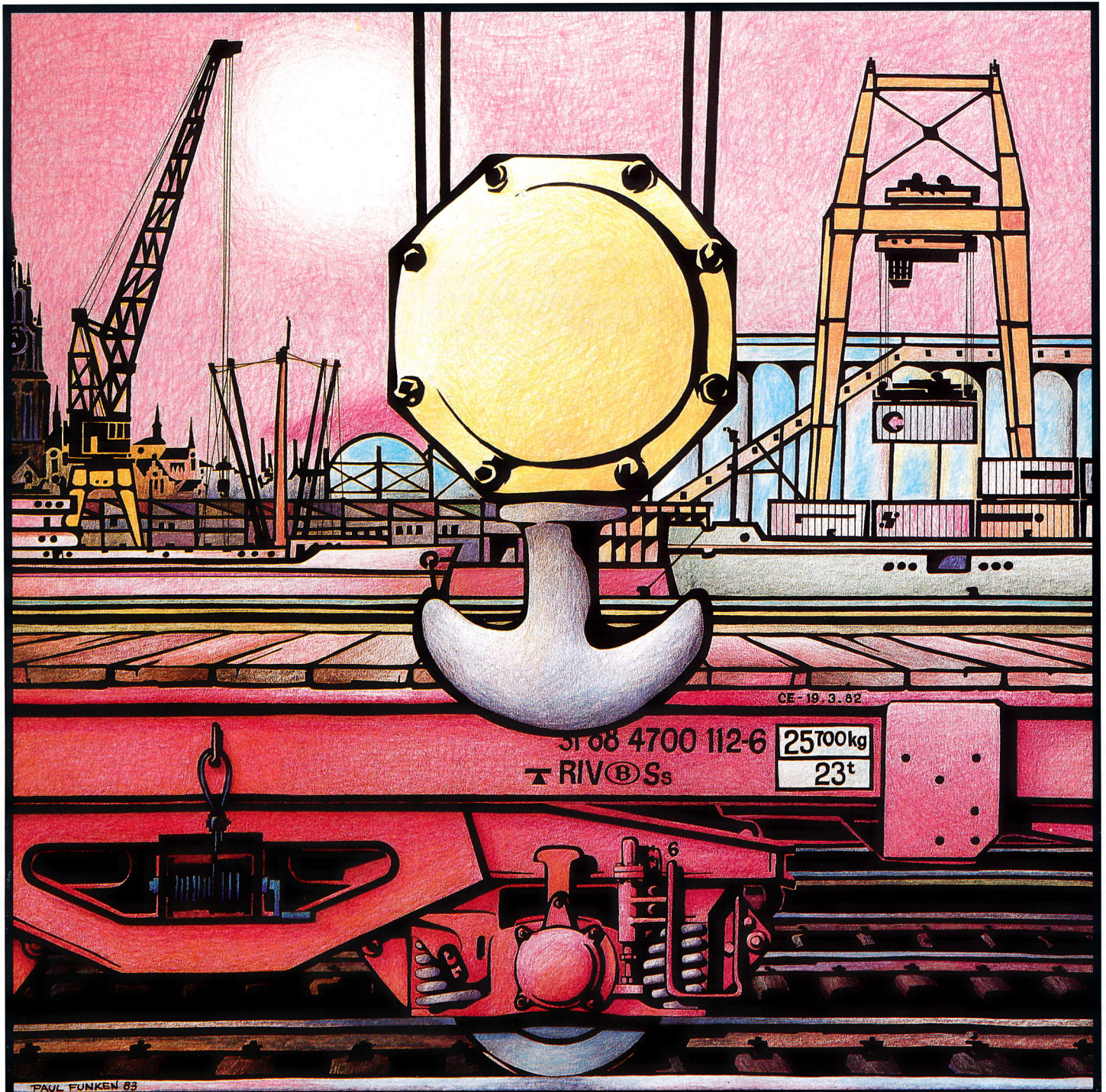
383

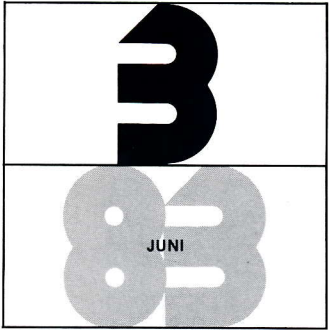
JUNI

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

Brussel X

G.P.P./10/209





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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

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

Foto's
Chiers: 2
Haven van Antwerpen: 8
Intercontainer: 24
Interfrigo: 25
NMBS

INHOUD



ACTUEEL

- 1982 bij onze buurnetten: 3
- De Diners Club in de Orient Express: 4



CONTAINER

- Intercontainer in 1982: 24



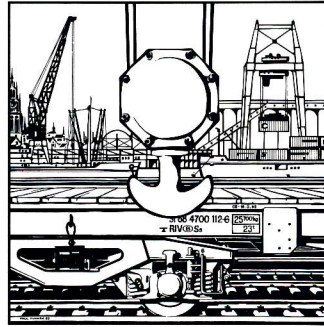
B-NIEUWS

- Twee werken van het BVI over verpakking: 24
- Interfrigo:
 - verkeer in 1982: 25
 - wagens met een grote capaciteit: 25
 - de tariefovereenkomst 9997: 25
- Beschikbare terreinen: 26
- Stukgoed België-Frankrijk: 26



TOERISME

- Tuinbouw-minitrip te München: 26
- Speciale prijzen: 27



DOSSIER ANTWERPEN

- Mr. Huyghebaert, Schepen van de haven: 8
- De haven, dienstverlener: 9
- De spoorweg te Antwerpen: 13
- Containers: 17
- De mening van onze buurnetten: 19
- Who's who: 21

EDITORIAAL

"Een haven is geen doel op zichzelf. Het is een dienstverlenend bedrijf voor de nijverheid uit het achterland". Dat is een veelbetekend citaat uit een toespraak van de heer J. Huyghebaert, schepen van de Antwerpse haven.

Naar aanleiding van de vijfde internationale havententoonstelling, waar de NMBS samen met vijf andere spoorwegnetten en met de maatschappij INTERCONTAINER aan deelnam, wijdt Spoornieuws - met de geciteerde zinsnede op de achtergrond - een dossier aan de Antwerpse haven. De haven, beschouwd als eenheid is inderdaad een dienstverlenende onderneming voor de "achterliggende" bedrijven. Maar om deze functie, deze taak naar behoren te vervullen moet er een vlotte samenwerking aanwezig zijn met de vervoersector, dus met de weg, de waterweg en het spoor. Deze samenwerking is van vitaal belang, want alle inspanningen die geleverd worden om de kostprijs te drukken en de efficiency te verbeteren van het transport tussen de haven en het achterland, verhogen dan ook in de eerste plaats de concurrentiekracht van de bedrijven en onrechtstreeks ook deze van de haven.

In dit nummer vindt u een autopisie van deze dienstverlenende eenheid, wordt aangetoond hoe de NMBS zich concreet aan de dynamische zijde schaaft van onze wereldhavens via een ontwikkelingsplan voor de spoorinfrastructuur, maken we een schets van het marktaandeel dat de spoorweg verdedigt en tracht uit te bouwen in de metropool, besteden we aandacht aan het belangrijke containersaspect en vergeten we ook niet even stil te staan bij de betekenis van de Antwerpse haven voor de Europese spoorwegpartners.

In een volgend nummer wordt dat marktaandeel van de spoorweg onder de loep genomen en worden enkele specifieke groeiverkeren en basisverkeren nader toegelicht.



1982 BIJ ONZE BUURNETTEN

In een vorig nummer hebben we beknopt de resultaten van de NMBS toegelicht. Nu maakten we ook op basis van gegevens (sommige nog voorlopig) die we konden verzamelen bilan op van de resultaten van onze buurnetten CFL, DB, NS en SNCF.

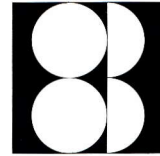
Als we de tabel van de verkeersresultaten 82/81 overlopen (waarbij ter vergelijking ook de resultaten van de NMBS zijn vermeld), stellen we vast dat wat het goederenverkeer betreft alle netten "solidair" zijn: iedereen zit in de rode cijfers!

De grootste oorzaak van deze achteruitgang is de aanhouden-

de economische crisis en de daaraan gekoppelde sterk teruglopende ijzer- en staalproductie die voor alle netten (de NMBS inclusief) een zware adering betekent.

Voor het reizigersverkeer zijn de netten minder solidair. Opvallend

zijn de gunstige cijfers van de SNCF en in mindere mate van de NS. Getoetst aan het bilan '82 van de NMBS, gebiedt de realiteit ons te erkennen dat wij qua aantal vervoerde reizigers minder gunstige cijfers kunnen voorleggen.



Verkeersresultaten 82/81 (op basis van voorlopige gegevens)

	CFL	DB	NS	SNCF	NMBS
Goederen					
• tonnage	-8 %	-8,9%	-15 %	-6,4%	-10,4%
• ton/km	-5,5%	-7,9%	-11,6%	-4,7%	-9,8%
Reizigers					
• aantal	-1,5%	-0,8%	st. quo	+2 %	-2,6%
• reizigers/km	-4,2%	-5 %	+2,9%	+2,1%	-2,9%



CFL

Het meest opmerkelijke feit bij het kleinste Europese spoorweg-net was de officiële ingebruikneming van het nieuwe centrale rangeerstation Bettembourg-Dudelange in oktober 1982. Om het moderniseringsprogramma volledig af te werken rest nu enkel nog de electrificatie van het traject Luxemburg-Gouvy, een onmisbare schakel voor een snelle verbinding met Luik.

Bettembourg-Dudelange ligt op het snijpunt van de beide hoofdasen van het CFL-net die het land in noord-zuid en west-oost richting doorkruisen. Het station is met de modernste technische snufjes bedacht. De sporen die aansluiten op de rangeerheuvel zijn uitgerust met twee elektronisch gestuurde remsystemen die gecombineerd werken. Zo doende wordt de afloopsnelheid van de wagens steeds tot 0,5 à 1,5 meter per seconde beperkt. Het plaatsen van remschoenen is overbodig en de risico's van goederenbeschadiging zijn sterk afgenomen.

De verkeersresultaten voor 1982 waren minder goed ten opzichte van 1981. Het goederenverkeer, dat conjunctuurgebonden is, daalde qua vervoerde tonnage met 8% en met 5,5% qua ton/kilometer. Het aantal reizigers daalde met 1,5%. Om besparingen te realiseren werd het treinaanbod in binnenverkeer tijdens de weekends beperkt.



NS

De NS hebben inspanningen geleverd om de verkeerszwakke periodes in het reizigersverkeer beter te "bevolken". Zo werd o.a. het aanbod van toeristische biljetten verruimd en werd een nieuwe verminderingskaart ingevoerd.

De sinds 1978 aanhoudende stijging van het reizigersverkeer hield tot midden 1982 aan, daarna was er een stagnering die op de rug van de economische recessie geschoven wordt. De inkomsten stegen met 8,4% en het aantal reizigers/kilometer met 2,9%. De NS gaan er van uit dat de geplande tariefverhogingen gekoppeld aan de aanhoudend zwakke economie voor 1983 zullen leiden naar een lichte achteruitgang.

Het goederenverkeer werd in 1982 zwaar getroffen. Het globale transportvolume daalde van 21 naar 18 miljoen ton (-15%). Met het nieuwe produktiemodel voor wagenladingverkeer, dat van start gaat in mei 1983, hoopt men betere resultaten te boeken.

Het containerverkeer heeft het eveneens moeilijk. Internationaal was er zware concurrentiedruk van de binnenscheepvaart, maar in binnenverkeer registreerde men een lichte toename van maritieme containers. Holland Rail Container (HRC), de jongste dochtermaatschappij van de NS, beschikt nu over drie eigen en twee private terminals voor containerbehandeling.

Trailstar, de Nederlandse railroute-maatschappij, kon merkbaar betere resultaten voorleggen dan in 1981. De daling met 17% t.o.v. 1980 kon goed gemaakt worden, zodat het cijfer van 1980 met 10.000 vervoerde eenheden opnieuw werd bereikt.

Nederland is een volk van brugbouwers en dat uitte zich vorig jaar in een nieuwe spoorwegbrug over de IJssel bij Deventer (lijn Utrecht-Hengelo) en vernieuwingswerken aan spoorwegbruggen over de Lek (lijn Utrecht's Hertogenbosch) en de Waal (lijn Nijmegen-Arnhem).

De laatste van 226 in Duitsland bestelde IC-rijtuigen kwamen het rijtuigpark vervoegen.



DB

De Duitse economie, die doorgaat voor de sterkste van de Europese Gemeenschap, heeft het vorig jaar ook bijzonder moeilijk gehad en maakt aldus geen uitzondering op de algemene regel. De ongunstige economische situatie heeft de resultaten van de Deutsche Bundesbahn sterk beïnvloed. Zowel het reizigers- als het goederenverkeer werden geconfronteerd met een achteruitgang.

Het aantal reizigers dat voor de trein opteerde daalde met slechts 0,8%; in reizigers/km uitgedrukt was de daling, met 5%, echter meer uitgesproken.

Het goederentransport kreeg zware klappen te incasseren, vooral door een zwakke ijzer- en staalproductie (het steeds weerkerend Europese refreintje). Iedere niet geproduceerde ton staal betekent tevens dat de overeenstemmende hoeveelheden erts, kolen en cokes niet aangevoerd worden. Met 275 miljoen ton vervoerde de Deutsche Bundesbahn 8,9% minder dan in 1981; in ton/kilometer uitgedrukt noteerde men een daling van 7,9%.

In 1982 speelde de DB een vooraanstaande rol als werkverschaffer voor de bouwnijverheid. In het kader van een technisch uitrustingsprogramma werden meerdere werken aanbesteed. Momenteel zijn ongeveer 140 bouwondernemingen - waaronder vele KMO's - betrokken bij de aanleg van nieuwe spoorvakken. Nieuwe spoorlijnen tussen Hannover en Würzburg en tussen Mannheim en Stuttgart zijn in volle uitvoering. Aanvullend is er een programma om in de nabije toekomst enige andere spoorvakken uit te bouwen.

Beide programma's zijn essentiële elementen om de reizigers een nog betere dienstverlening aan te bieden en om het spoor stap voor stap aan te passen aan de noden van een moderne exploitatie.

DE DINERS CLUB IN DE ORIENT EXPRESS



SNCF

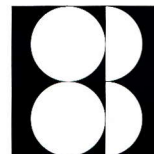
De Franse spoorwegen kunnen terugblikken op een succesvol reizigersjaar. De inkomsten werden t.o.v. 1981 met niet minder dan 20% verbeterd. Dit cijfer contrasteert sterk met de evolutie in andere landen. Het aantal reizigers nam toe met ongeveer 2% en in reizigers/kilometer uitgedrukt noteerde men 2,1% meer. Dit succes is te danken aan een verkeerspolitiek gestoeld op drie actiepunten:

- Verbetering en specialisatie van het treinaanbod. De TGV bijt hier natuurlijk de spits af met een onverwachte bezettingsgraad van 65%. Nieuwe toeristische treinen werden ingelegd (Aubrac, Cévenol, Alpazur). 300 nieuwe Corail-rijtuigen (waaronder 2e klasse met afdelingen) vervoegden het rijtuigpark.
- De opvang van de reizigers werd in de stations aanzienlijk verbeterd: onthaalbedienden, vernieuwde stations, meer verhuurstations voor fietsen en auto's, samenwerking met de hotelsector.
- Klantenwerving door een actieve tariefpolitiek: studentenabonnement voor de TGV, familietarieven, jeugdkaarten, weekabonnementen.

Bij dit alles komt nog het electrificatieprogramma (Rijsel - Belgische grens en Narbonne - Port Bou) en de plannen om een TGV-Atlantiek op het spoor te zetten met een vertakking naar Bordeaux en naar Rennes.

Het SNCF-goederenverkeer deed het minder goed omwille van het overall opduikende crisisspook. De resultaten waren negatief: -6,4% qua vervoerde hoeveelheid en -4,7% uitgedrukt in ton/kilometer. Sterk teruglopend waren o.a. de sectoren bouwmaterialen, meststoffen, vaste brandstoffen. In het eerste semester 1982 noteerde men een toename in het vervoer van mijnbouwproducten, dat in het tweede semester stagneerde. Hoopvol was het feit dat de SNCF in 1982 haar marktaandeel wist te behouden. Naar analogie van de Duitse "IC-Kurierdienst" werd een dienst "Express-TGV" in het leven geroepen voor dringende colli.





Diners Club Benelux vierde zijn vijftienvijftigjarig bestaan in november 1982. De initiatiefnemers wilden dit feit zeker niet ongemerkt laten voorbijgaan. Het zou iets uitzonderlijks worden, een unieke reis... een minitrip naar Venetië, maar niet zomaar een doorde weekse minitrip!

Een loper in plastic

Diners Club Benelux opereert onder de "voogdij" van Diners Club International; vandaag de dag zijn er 127.000 leden en bijna 11.500 aangesloten handelszaken.

Het bewijs van lidmaatschap van deze organisatie is erg discreet: een kleine stevige plastic kaart van identiek formaat als alle creditkaarten. Discreet, maar efficiënt: het is een perfecte loper passend op de deuren van 550.000 handelszaken in 160 landen (China en Rusland inbegrepen) waar een gelijkaardige organisatie bestaat.

Deze kaart is niet enkel een middel om eens per maand gezamenlijk alle restaurantrekeningen te betalen. Men kan er ook mee terecht in andere handelszaken en ze biedt een waaier aan voordelen: te kort aan cash? 1.000 US dollar krijg je in een handomdraai in 160 landen, diverse verzekeringen, geschenk-Cheques, taxi-cheques, vrijstelling van waarborg bij huur van een voertuig of bij opname in een kliniek, de bestelling (en de levering) van bloemen per telefoon, enz.

Al deze voordelen krijg je enkel bij de aangesloten Diners Club-handelszaken en nergens anders. Anderzijds dient het aangestipt te worden dat de kaart eigenlijk geen creditkaart is. Het is eerder een "geloofsbrief", een vertrouwensmerk waardoor de betaling wordt uitgesteld.

Voor bedrijfsleiders en voor personen met een vrij beroep is de kaart een uitstekend hulpmiddel om bepaalde professionele uitgaven te vereffenen: een maandelijks uittreksel geeft een overzicht van deze uitgaven (waardoor onkostennota's en voorschotten overbodig worden) en het is bovendien een fiscaal bewijsstuk.

Diners Club heeft ook een "bedrijfskaart" in het leven geroepen die door alle kaderleden van het bedrijf kan gebruikt worden.

Deze formule vertegenwoordigt een belangrijk potentieel in de ontwikkeling van de Club: verwacht wordt dat het omzetcijfer in 1983 zal verdubbelen. Volgens de ramingen van een verantwoordelijke van Diners International

zou de zakenwereld vorig jaar ongeveer 300 miljard dollar vertegenwoordigings- en reiskosten gemaakt hebben, en jaarlijks zou dit volume met 10% toenemen!

De Diners Club aanvaardt geen lidmaatschap zonder de nodige waarborgen van achtbaarheid en solvabiliteit. Deze voorwaarde beschermt de standing van de kaart en van de Club. Misbruik maken van de verleende diensten zou het imago schaden. Bedenk dat er in een tijdspanne van 25 jaar nooit meer dan 0,5% van het zakencijfer als "afval" werd geregistreerd. Deze waarborg is een belangrijk element voor de aangesloten handelszaken die als tegenprestatie voor het toegekende disconto op de aankopen via de kaart, een zekerheid van betaling aangeboden krijgen en een toevloed van klanten: het is voor hen als het ware een verzekering tegen handelsrisico's.

Stijl én oude stempel

Laten we nu even uitwiden over de Orient Express. Velen zijn geroepen, weinigen zijn uitverkoren om met deze luxetrein te reizen. Geen reis naar Ankara, dat is te ver. Maar naar de Dogenstad met de Venise Simplon Orient Express, VSOE, die zijn tweede exploitatiejaar aanvat. Drie maal per week spoort deze "privétrein" heen en terug tussen Londen en Venetië. Op het vasteland spoort hij van Boulogne naar Parijs, dan via de Rhône-vallei (op Zwitsers grondgebied) door de Simplon om Italië te bereiken. Spijtig evenwel voor de Belgische spoorwegfanatici houdt VSOE geen halt in eigen land: de bakermat van de "Wagons-Lits" zou deze hulde aan G. Nagelmackers zeker naar waarde weten te schatten. Niettegenstaande dat hebben toch reeds een aantal langdenoten, individueel of in groep, de reis meegemaakt.

En omdat de Diners Club van prestigieuze, uitzonderlijke zaken houdt werd de Orient Express naar Brussel gehaald. Jawel, een speciale reis van Brussel naar Venetië voor de Diners Club!

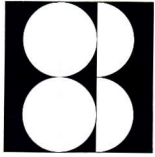
Op 15 maart was de grote hall te Brussel Zuid versierd met de wapens van de Club: een eerste groep gegadigden bood zich aan voor een retourreis naar Venetië van 48 uur; heen per trein, terug per vliegtuig en een nacht ter plaatse. Een tweede groep vatte de reis aan in omgekeerde richting. Voor iets minder dan 200 reizigers telde de trein 18 rijtuigen, zeker een mooie lengte!

Om 17.30 u stipt rijdt de VSOE het station binnen. Enkele ogenblikken later nemen de eerste reizigers plaats in de trein, heel gelukkig een nieuwe wereld te ontdekken, verbaasd over de stijl, over de omgeving waarin ze een unieke nacht zullen doorbrengen. De fotoestellen komen te voorschijn... dergelijk lichtdrukmaal mag zeker niet in het familiealbum ontbreken.

Om 18.30 u zet de trein zich in beweging. Er is een toeloop naar de

bar, je voelt de unieke sfeer zo aan. Het restaurant start met een eerste dienst om 20.15 u. De avond wordt afgesloten in de "rokers-bar" met stemmige pianomuziek op achtergrond "live" geproduceerd door de VSOE-pianist van dienst. 's Anderendaags bij het ontwaken ontbijt aan bed, vrije tijd... en vanaf 10 u is het restaurant terug open voor de brunch. Een reis zonder verveling dus, waar de smaakpapillen op de proef gesteld worden.





Alles tiptop in orde

Spoornieuws was er niet bij, maar de redactie heeft twee dagen later - bij de terugkeer van de tweede groep - een reiziger in de kraag kunnen vatten die bereid was zijn indrukken weer te geven. Het relaas.

"Het was opperbest. Het was zo aan te voelen dat de reizigers mensen waren die een heel jaar lang hard werken en die zichzelf trakteren op 48 uren unieke ontspanning, omdat ze er de zin toe hebben en ook de middelen. Het was DE gelegenheid om de Orient Express te nemen. In die geest zijn we vertrokken.

"Er was geen enkel moment van verveling. Wel waren er af en toe enkele "verkeersopstoppingen", 's avonds bijvoorbeeld, tussen twee diensten in van het restaurant, op het moment dat zij die van de bar komen degenen ontmoeten die een digestiefje willen nuttigen. Er was wat gestommel in de "accordeon" tussen twee rijtuigen. Maar dat alles werd met veel goede luim ontward.

"Het kader van het restaurant is formidabel. En de tafel...! Ik had nooit gedacht dat dergelijke culinaire kunst tot de mogelijkheid behoorde in een trein. De keuken moet qua uitrusting toch beperkt zijn. Maar oprecht, alles was perfect, op ideale temperatuur, zelfs

de champagne. De VSOE kan zeker wedijveren met de beste restaurants, en ik kan er over oordelen.

"De dienst was perfect. Alles verliep heel vlot, stijlvol maar zonder franjes. Het personeel was zonder twijfel zorgvuldig geselecteerd. Dat kon je zo zien. En ik herhaal het dat ik mij geen minuut heb verveeld. Het programma was goed gevuld.

Ikzelf kan geen enkele negatieve opmerking formuleren. Er was slechts één persoon, een wereldreiziger in de echte betekenis van het woord, die het nodig vond om op te merken dat er in de Orient Express geen kaviaar op tafel kwam. En indien hij kaviaar zou

gekregen hebben dan zou hij waarschijnlijk "foie gras" gevraagd hebben!".

Privé initiatief, standingvolle reis tegen een werkelijk interessante prijs. Een reis waaraan een blijvende herinnering kleeft. De VSOE zal niet zo gauw meer halt houden te Brussel.

Misschien best zo, want over dingen die frequent voorkomen wordt bijna niet gesproken. Belgen die de onvergetelijke reis willen meemaken kunnen steeds opstappen in Boulogne of Parijs, want wordt er niet gezegd, dat je toch eenmaal in je leven die reis moet doen!





ANTWERPEN



DE HAVEN VAN ANTWERPEN EN HET SPOORVERKEER

reikte het goederenverkeer in de haven van Antwerpen een record-tonnemaat van 84 miljoen ton. In datzelfde jaar vervoerde het spoor van en naar de haven ca. 20 miljoen ton. Dit betekent dat het spoorwegvervoer een vierde van de goederenoverslag in de haven van Antwerpen aan- en afvoert. Niet enkel is het spoor belangrijk voor de haven, maar de haven is ook belangrijk voor het spoor.

In 1982 heeft de N.M.B.S. ca. 62,4 miljoen ton goederen vervoerd. 20 miljoen ton spoorwegverkeer in de haven van Antwerpen betekenen dus ongeveer een derde van het goederenverkeer van de N.M.B.S. De bloei van de haven bepaalt de groei van het spoor en het omgekeerde is eveneens waar.

Het is dan ook begrijpelijk dat in het verleden de N.M.B.S. en de haven van Antwerpen steeds getracht hebben samen te werken om de spoorweginfrastructuur aan te passen aan de eisen van het snel groeiende en voortdurend veranderende verkeer. Het past hier dat ik de dank van het havenbestuur zou tot uiting brengen voor de inspanningen van de N.M.B.S. om tijdig de indrukwekkende spoorweginstallaties in de nabijheid van het Delwaidedok alsmede op de Linkerschelde-oever te verwezenlijken. Er blijft vanzelfsprekend nog heel wat te doen. Op diverse kaaien moeten de sporen gemoderniseerd worden. De verbinding tussen het Delwaidedok en het Vormingsstation moet geëlektrificeerd worden en de spoorwegverbinding omheen Zandvliet-Berendrecht moet tot stand gebracht worden ten einde de bedrijfszekerheid van de industriële bedrijven die gelegen zijn tussen het Kanaaldok en de Schelde, te verzekeren.

Onze aandacht gaat vooral naar de reeds al te lang uitgebleven modernisatie van het vormingsstation Antwerpen-Noord en naar de plannen die op dit ogenblik worden uitgewerkt voor de bouw van de Liefkenshoektunnel die meteen ook een spoorwegverbinding zou moeten omvatten, dit laatste ten einde een optimale spoorwegaansluiting van het nieuwe havengebied op de Linkerscheldedoever te waarborgen.



Dat er op tarifair vlak ook wel enkele wensen bestaan te Antwerpen zal niemand verwonderen. Naar ons gevoelen moeten de tarieven der spoorwegmaatschappijen in het Europees kader zodanig zijn dat de geografische positie van de haven een normale repercussie heeft op de tarieven. Dit betekent dat de tarieven moeten in verband staan met de afstanden ongeacht het feit of hierbij internationale grenzen overschreden worden of niet. Een groeiende Europese eenheidsmarkt en een steeds betere samenwerking van de Europese spoorwegmaatschappijen op transportvlak kunnen in dit verband ongetwijfeld een gunstige uitwerking hebben.

Ik hoop dat de havententoonstelling te Antwerpen en de aanwezigheid van diverse Europese spoorwegmaatschappijen alhier tot deze onderlinge verstandhouding tussen de spoorwegmaatschappijen en de haven van Antwerpen zal kunnen bijdragen.

J. HUYGHEBAERT
Scheper voor de haven
van Antwerpen

In ons editoriaal hebben we het reeds benadrukt, de Antwerpse haven is een dienstverlenende eenheid.

Door onderlinge samenwerking, door complementariteit en jawel ook door... concurrentie van de diverse elementen waaruit die eenheid is samengesteld, is zij uitgegroeid tot een vitaal werkinstrument voor de nationale en internationale economie. De metro-poolhaven is voor de NMBS een "klant" (sensu lato) van formaat en dat blijkt ook uit het voorwoord van de Schepen van de haven. In dat opzicht is het meer dan logisch dat we in een spoorwegtijdschrift enkele bladzijden vrijmaken om deze klant, deze eenheid voor te stellen.

• Waaruit bestaat die dienstverlenende eenheid?

Het havenbeheer maakt deel uit van het bestuur van de stad Antwerpen, die eigenares is van het complex van dokken en haventerreinen en die bovendien een deel van de haventoeustring bezit en zelf exploiteert. De haveninrichtingen zijn op het grondgebied van de stad gevestigd en telkens wanneer de havenuitbouw dit nodig maakte werden de grenzen van het grondgebied van de stad in overeenstemming met de projecten van uitbouw verlegd. Het dagelijks bestuur van de haven berust bij de "Scheper voor de haven" en onder leiding van de Directeur-Generaal van het havenbedrijf worden de activiteiten gecoördineerd van ongeveer 3.300 medewerkers, belast met het onderhoud, de modernisering en de uitbreiding van de haveninfrastructuur en met het exploiteren van de stedelijke havenuitruiting zoals sluisen, kranen, graanzuigers en magazijnen.

De centrale overheid is bij de havenactiviteiten betrokken via een aantal lokale diensten die afhangen van diverse Ministeries. Citeren we bijvoorbeeld Verkeerswezen (loodswezen, zeevaartinspectie, waterschoutsambt, meteorologische dienst...), Openbare Werken (vanzelfsprekend), Financien (douane), Volksgezondheid (gezondheidsdienst der haven).

Onder deze noemer kan ook de NMBS ondergebracht worden. Er is reeds veel geschreven en gesproken over "Antwerpen, spoorweghaven", en zeker niet ten onrechte. Daarbij moeten we de objectieve bedenking voegen dat dit predikaat wat aan kracht heeft verloren door de snelle evolutie van de transportmiddelen in het algemeen. Toch is het onweerlegbaar dat de spoorinfrastructuur in geen enkele haven ter wereld zo nauw is geïntegreerd als te Antwerpen. De NMBS heeft stap na stap de uitbreiding van de haven gevolgd, en dat doet ze nog steeds vandaag de dag. Dat blijkt overduidelijk uit het verder in dit nummer opgenomen overzicht van de meest recente spoorwerken en de projecten die op korte

Zeehavens zijn van nature uit gericht op de zee. De aandacht van een havenbeheerder gaat dan ook vanzelfsprekend in de eerste plaats uit naar de verbetering van de maritieme toegangsweg. Terzake werden in Antwerpen zeer bemoedigende resultaten bereikt vermits in de loop van de laatste jaren de maximum diepgang bij opvaart met ca. 4' kon verhoogd worden. Schepen met een diepgang van 48' of meer worden herhaaldelijk genoteerd. In de loop van 1982 liepen 138 schepen van meer dan 100.000 dwt de haven van Antwerpen aan. Hierdoor is Antwerpen op dit ogenblik de Belgische haven waar schepen met de grootste diepgang kunnen aanmeren. De bedoeling ligt voor om dank zij geïntensiverde baggerwerken op de Westerschelde en het Scheur eertlang Antwerpen bereikbaar te maken in één tij bij elke stand van het tij voor schepen met een diepgang van 48' en in twee tijen voor schepen met een diepgang van 50'.

Dit alles mag ons echter niet doen vergeten dat de concurrentiepositie van een zeehaven vooral bepaald wordt door haar geografische ligging tegenover het uitgebreid industrieel achterland. In feite betekent dit dat de ontwikkeling van een haven vooral bepaald wordt door de kwaliteit van haar achterwaartse verbindingen.

Hierbij vervullen de spoorwegen een belangrijke rol. Overal ter wereld wordt de haven van Antwerpen als een typische spoorweghaven gekenmerkt. In 1982 be-

DE ANTWERPSE HAVEN, DIENSTVERLENENDE EENHEID



en lange termijn in het vooruitzicht worden gesteld. Meer dan 800 km spoor in het havencomplex is een troef die zonder schroom op tafel kan gelegd worden.

Een derde element, en misschien wel het belangrijkste, is de inbreng van het **bedrijfsleven**, dat een directe en actieve rol in het havengebeuren speelt. De dienstverlening geschiedt volgens de principes van de vrije marktconcomie die een gezonde concurrentie tussen de havenbedrijven onderling in de hand werkt en tot aantrekkelijke voorwaarden voor de havengebruikers leidt. De rol van het bedrijfsleven is vooral sedert de vijftiger jaren enorm toegenomen nadat de stedelijke overheden om budgettaire en tactische redenen beslist hadden het merendeel van de nieuwe ligplaatsen zonder superstructuur aan de ondernemingen in vergunning te geven, en de vergunninghouders voor de toerusting te laten zorgen. Het systeem werkt kostenbesparend voor de overheid en moedigt investeringen aan van de private sector die commerciële en technische know-how maximaal inzet om de geïnvesteerde kapitalen te laten renderen. Als gevolg hiervan zijn grote geïntegreerde eenheden ontstaan die uitgestrekte terminals in de haven hebben geïnstalleerd waar diverse spijstechnologieën voor de behandeling en opslag van goederen worden toegepast, afgestemd op de specifieke eisen van gespecialiseerde verkeer.

Uit dit samenspel van stedelijke overheid, centrale overheid en bedrijfsleven ontstaat een snelle,

concurrentiële haven met een opmerkelijke commerciële flexibiliteit en een hoge productiviteit.

• Wat heeft de Antwerpse haven te bieden qua dienstverlening?

De essentiële kenmerken: snel, concurrentieel, commercieel flexibel en produktief worden in de hand gewerkt door een veelheid aan factoren die elk geheel of ten dele op deze kenmerken inwerken.

De privé-sector past de **reglementen en gebruiken** met grote soepelheid toe. Zij worden aangepast aan de evolutie van de technische en organisatorische omstandigheden. Dit aanpassingsvermogen laat tevens toe snel en efficiënt rekening te houden met bijzondere wensen van havengebruikers. Wat de rederscliënteel betreft is de reglementering van de privé-sector in eerste instantie gericht op het garanderen van een snelle omloop van het zeeschip en op een gunstige en duidelijke afbakening van verantwoordelijkheden. In dit opzicht streeft men ook naar een maximale vereenvoudiging van de onvermijdelijke documenten.

De Antwerpse haven voert een **realistische tarievenpolitiek**. Slechts éénmaal per jaar wordt een tariefaanpassing doorgevoerd die de jongste jaren merkbaar onder het inflatiepeil is gebleven. Daarbij komt dat de Belgische frank aan concurrentiekracht heeft gewonnen door een herschikking van de muntpariteiten en dat een aantal officiële haventarieven aanzienlijk verlaagd werden. Concreet betekent dit

dat Antwerpen t.o.v. het buitenlandse cliënteel een stuk goedkoper is geworden.

Binnen het raam van de bestaande arbeidsreglementering werkt men "round the clock" het hele jaar door. Die **continuïteit** is hoofdzakelijk op de reder afgestemd om de omloopsnelheid van de, meestal zeer drukke zeeschepen, te verhogen. De meerkosten die een reder voor extra-werk betaalt zijn het resultaat van weldoordachte beslissingen waarbij meerkost afgewogen wordt tegen tijdswinst.

Dank zij deze volstreekte continuïteit wordt de tijd van laden of lossen, dus het onproductieve verblijf van het schip in Antwerpen, tot het strikte minimum beperkt, m.a.w. de **productiviteit** gaat de hoogte in. Vergelijkende studies over rendementen in de West-europese havens op het vlak van de goederenbehandeling wijzen Antwerpen aan als de meest productieve haven. En deze factor is dikwijls van doorslaggevende aard bij de havengebruikers om de keuze te bepalen. Produktiviteit op hoog niveau en continuïteit zijn in een haven slechts realiseerbaar indien er **een gunstig sociaal klimaat** aanwezig is. In Antwerpen is dit duidelijk aanwezig want, enkele korte werkonderbrekingen buiten beschouwing gelaten, deed er zich geen dokkersstaking voor sinds 27 jaar.

• De haveninfrastructuur

Spreeken over de dienstverlening in de haven is zinloos zonder te spreken over het werkinstrument, waarop die dienstverlening betrekking heeft: de haveninfra-

structuur zelf.

De Scheldehaven leeft, zij evolueert, en met rasse schreden. Belangrijke verbeteringen werden aangebracht inzake diepgang, veiligheid en behandeling van zeeschepen. In de haven zelf werd als blikvanger het nieuwe Delwaidedok in gebruik genomen, bouwt men aan de enorme Berendrechtshuis en vatte men de ontsluiting van het Linkeroevergebied aan. Een overzicht van de markantste werken en projecten met bijzondere aandacht voor het Delwaidedok.

★ Delwaidedok

Dit dok, bestemd voor grote en diepliggende schepen, genoemd naar de vroegere Schepen van de haven Leo Delwaide, werd in hoofdzaak gebouwd voor de behandeling van al dan niet gecontaineriseerde stukgoederen en niet hinderlijke stortgoederen. Bij de uitbouw en het in bedrijf stellen van het Churchilldok, en meer bepaald van de voor containerverkeer bestemde zuidkaaien van dit dok, was spoedig gebleken dat zelfs een terreindiepte van 350 m onvoldoende was om de uitgebreide opslagzones voor de containers te kunnen onderbrengen. Vandaar dat nieuwe containermogelijkheden werden gecreëerd. In een afzonderlijke bijdrage wordt dit containeraspect vanuit spoorwagstandpunt belicht.

Het nieuwe Delwaidedok heeft een lengte op de aslijn van 2.235 meter en een breedte van 350 m aan de ingang en 300 meter aan het einde. Het heeft een theoretische waterdiepte van 16,75 meter. Het geheel van de werken

voor de aanleg van het dok werd opgesplitst in vier afzonderlijke fasen, teneinde de begroting van de staat, die de werken voor 100% subsidieerde, slechts gespreid te belasten. De eerste drie fasen omvatten alle bouwwerken en het grootste gedeelte van de wegenwerken, de 4e fase de baggerwerken. De grootste werken werden aangevat op 4 juli 1975 en op 25 november 1982 werd het dok door Koning Boudewijn officieel opengesteld, wat niet betekent dat het pas toen operationeel werd. Reeds in oktober 1981 meerde het eerste zeeschip in het dok aan!

Het loont de moeite enkele astronomische cijfers te vermelden, waarvan je toch wel even met de ogen knippert:

- raming van de totale kostprijs: bijna 1,3 miljard frank;
- totaal ongeveer 2.800.000 m³ droog-grondverzet;
- ongeveer 710.000 m³ massief beton werd gegoten;
- 4.425 ton stalen damplanken werden gebruikt;
- 12.000.000 m³ grondspegie werd uit het dok zelf gebaggerd;
- 18.000.000 m³ spacie was nodig voor de hydraulische ophoging van de kaaivlakten rond het dok.

Het volledige terrein rondom het dok werd nog voor de infrastructuur was afgewerkt in concessie gegeven aan 5 overslagbedrijven en terminal operators, die elk op hun concessie voor een volledige goederenbehandelingsuitrusting instaan.

Op de in concessie gegeven terreinen worden gespecialiseerde terminals opgericht door de bedrijven die in een eerste fase ongeveer 5,5 miljard frank investeren naast de 3,1 miljard frank die van overheidswege voor infrastructuur en spooraansluitingen worden of werden besteed. Dat mag wel eens benadrukt worden. De Noordzijde van het Delwaidedok wordt ingenomen door Stocatra (massagoedterminal), Allied Stevedores en Seaport Terminals (stukgoedterminals); de Zuidzijde is voorbehouden aan Hessenatie en Noord Natie (eveneens stukgoedterminals).

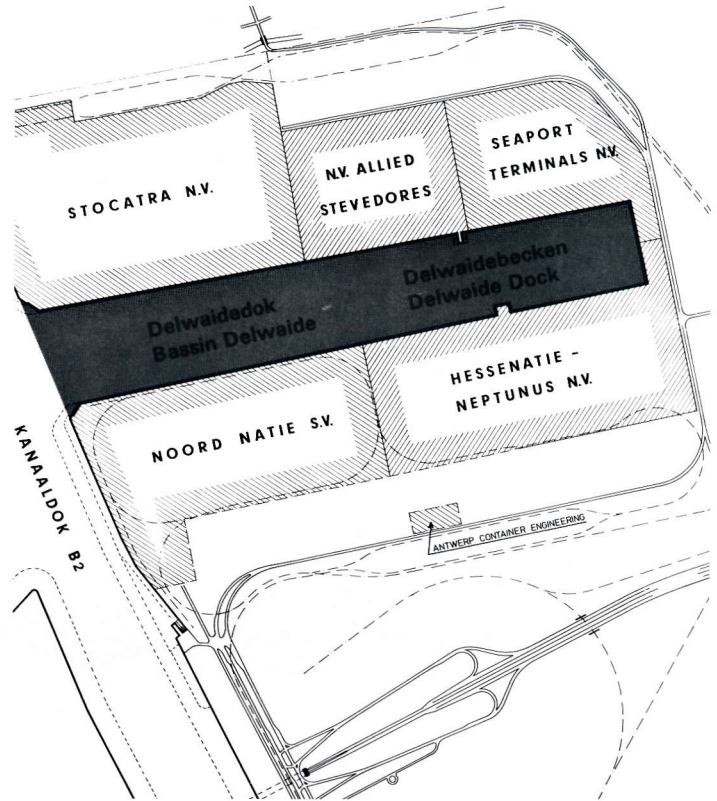
Stocatra nam de beslissing om een terminal te bouwen langs het dok op macro-economische gronden. Zeeschepen met een laadvermogen van 120.000 tot 130.000 ton blijken thans de optimale vervoerders te zijn van overzeese ijzererts en kolen, en die kunnen in het Delwaidedok aanmeren. Deze mogelijkheid gekoppeld aan een hoog losritme schroeven het concurrentievermogen van de haven op. Bij het ontwerpen van de nieuwe terminal ging men uit van het principe dat het oponthoud van de grote schepen aan de kade tot een minimum moest worden beperkt. Daarvoor worden volgens het nieuwe concept de bulkgoederen via twee portaalkranen op transportbanden gestort, die ze naar het opslagareaal brengen. De loscapaciteit per portaalkraan

en per uur bedraagt 2.650 ton voor erts en 2.000 ton voor kolen. Vanop het opslagareaal worden spoorwagens via molentrechtters met een capaciteit van 1.800 ton/uur geladen. In een eerste fase wordt slechts de helft van de 1000 meter beschikbare kaailengte aan het Delwaidedok uitgerust voor het lossen van zeeschepen; ook het opslagareaal wordt maar voor 2/5 benut. Aanvankelijk zal de nieuwe terminal 11 miljoen ton erts en steenkool per jaar behandelen, wat, gevoegd bij de 15 miljoen ton die Stocatra momenteel jaarlijks aankan, de totale capaciteit van het bedrijf opvoert tot 26 miljoen ton per jaar.

Allied Stevedores legt op de nieuwe terminal vooral de nadruk op de behandeling van divers stukgoed, ijzer en staal, buizen, auto's en containers. De overslag gebeurt door middel van drie mobiele laadkranen van 40 ton en een mobiele kraan van 25 ton aangevuld met twee spoorkranen van 35 ton hefvermogen. De voorkade is voorzien van drie treinsporen voor rechtstreekse overslag en een tweede groep van drie sporen is aangelegd midden het terrein. Het behandelen van de lading geschiedt door middel van een uitgebreid park van modern stouwerijmaterieel, verder zijn er magazijnen, een luifel voor laad- en losoperaties, een elektronische weegbrug, kantoorruimte...

Seaport Terminals mikt aan het Delwaidedok vooral op de behandeling van bosbouwprodukten, containers en op Ro/Ro-verkeer. Voor het Ro/Ro-verkeer beschikt men op de dwarskaai over een lengte van 150 m voor het aanleggen van Ro/Ro-schepen. Drie loodsen van elk 6.000 m² worden op het terrein gebouwd als opslagruimte voor houtprodukten en voor het stufen en strippen van containers. In een eerste stadium van de uitbouw zal één portaalkraan van 50 ton beschikbaar zijn. Het kraanpark zal dan progressief aangevuld worden met kranen die van het Churchill-dok overgebracht worden en met nieuwe kranen. Een bundel van drie spoorlijnen is voorzien om de goederen aan en af te voeren.

Hessenatie heeft de nieuwe terminal vooral ingericht voor de overslag en opslag van containers en personenauto's. Dit gebeurde voornamelijk omdat de bestaande containerterminal aan het Churchill-dok overbelast is. In het midden van de terminal komt voor de kaaimuur een vaste Ro/Ro-steiger met een onbeperkt draagvermogen, en aan de oostzijde biedt de dwarskaai die over een lengte van 60 m in helling is afgewerkt, eveneens de gelegenheid om Ro/Ro-schepen te ontvangen. Hessenatie investeert op de terminal in een kraanpark, straddle carriers, magazijnen en



kantoorruimte. Achter de opslagruimte komt een bundel met vier sporen.

Noord Natie investeert op de nieuwe terminal voor de behandeling van containers, general cargo, Ro/Ro en zware eenheden. Met zes conventionele kranen en drie specifieke containerkranen is de polyvalentie gewaarborgd. Onder het 15 meter brede basisstel van deze kranen zijn over een afstand van 500 m. drie sporen aangelegd. Op 500 meter afstand van de kaai legt de NMBS een twintig meter breed vormingsstation aan met vier sporen die rechtstreeks zijn verbonden met de voorkaaisporen. Ruime magazijnen, centraal gelegen kantoren, aansluitingsmogelijkheden voor koel- en diepvriescontainers, vorkliften, straddle carriers... kortom de volledige uitrusting is voorhanden om zowel volledig gecontaineriseerde, gecombineerde, conventionele en Ro/Ro-schepen te ontvangen.

Uit dit beperkte overzicht blijkt duidelijk dat het Delwaidedok overwegend een functie heeft als stukgoeddok, containers vind je er bij de vleet. De activiteit rondom het dok draait nog niet op volle toeren, wat begrijpelijk is daar nog niet alle infrastructuur volledig is afgewerkt. Stocatra zou je de vreemde eend in de stukgoedbij kunnen noemen.

★ Berendrechtssluis

Ingevolge de toename en de wijziging in samenstelling van het scheepsaanbod voor de haven is het noodzakelijk het sluisenbestand, dat de toegang verzekert

tot de haven op de rechteroever van de Schelde, uit te breiden. De noodzakelijkheid van de ontduubing van het sluisencomplex is gebaseerd op een prognosestudie uitgewerkt door de stad Antwerpen waarbij de totale te versassen scheepstonnemaat werd vastgesteld voor 1985 en 1990. Daar de huidige sluisen momenteel op hun maximale capaciteit worden benut is het duidelijk dat de verwachte toename van het maritiem verkeer niet kan opgevangen worden door de bestaande zeesluisen.

Schepen met een diepgang van 40 voet of meer zijn op dit ogenblik aangewezen op de Zandvlietssluis, omdat ze wegens hun afmetingen, enkel door deze sluis kunnen geschut worden. En dank zij de verbetering van de bevaarbaarheid van de Schelde en haar monding wordt de diepgang en breedte van de schepen alsnog groter. Dit impliceert dat de Zandvlietssluis in stijgende mate overbelast wordt. De eindconclusie van de studie was dat de noodzaak om tegen 1986 de Berendrechtssluis - de grootste zeesluis ter wereld nota bene - in dienst te nemen economisch inderdaad vaststaat.

★ Havenuitbouw Linkeroever

De uitbreiding van de haven op de Linkeroever is de natuurlijke voortzetting van deze op de Rechteroever. De uitbouw is nog niet definitief bepaald en kan nog steeds aan de vereiste terreindekking worden aangepast. De insteekdokken hebben een vormgeving aangepast aan de activiteit van het dok. Deze die zullen afgestemd worden op de



overslag van vloeibare producten, worden uitgerust met een oever in taludvorm die ter hoogte van de waterlijn versterkt wordt met een oeververdediging. De dokken voor de overslag van stukgoederen en droge massa-goederen worden gebouwd met diepgefundeerde kaaimuren. De grondspecie die uit de dokken wordt gebaggerd wordt aangewend om de begrenzende terreinen op te hogen, die naderhand een bestemming krijgen als industrieterrein.

★ Ro/Ro-terminal voor uitzonderlijke lasten

Niet zelden worden heden ten dage transformatoren van verscheidene honderden ton, onderdelen van kerncentrales of ondeelbare metaalconstructies van zeer grote omvang over lange afstand te water vervoerd. Daarbij stelt zich het probleem van de overslag van zeeschip in binnenschip of omgekeerd. Het behandelen van deze lasten wordt aanzienlijk vergemakkelijkt wanneer ze horizontaal met Ro/Ro-techniek kunnen verplaatst worden. Aan de oostzijde van het Kanaaldok B2, in de omgeving van het Delwaidedok, werd dergelijke polyvalente Ro/Ro-terminal gerealiseerd.

• Verkeersresultaten haven 1982

Al deze havenuitbouwwerken beïnvloeden reeds geheel of ten dele de verkeersresultaten van de Antwerpse haven in gunstige zin. Dat blijkt uit de omzetcijfers van de haven in 1982: een historisch

rekord werd geboekt met 84,2 miljoen ton behandelde goederen. Maar niet enkel de uitbreidingsinspanningen zijn verantwoordelijk voor dit succes. Ook de componenten die haven als dienstverlenende eenheid samenstellen zorgen voor een wisselwerking tussen oorzaken en gevolgen: goede arbeidskrachten en een rationele arbeidsorganisatie werken de inzet van moderne uitrusting in de hand en de som van deze factoren leidt tot hogere produktiviteit en betere plaatsvoorwaarden wat meer schepen en goederen aantrekt. Op hun beurt creëren deze verkeren een stimulans en een mogelijkheid om grootschalige investeringen in mensen en techniek door te voeren.

Het niveau van 80 miljoen ton werd tot dusver driemaal bereikt nl. in 1970, 1979 en in 1980. Over de goede en slechte jaren heen vertoont het goederenverkeer in de haven een stijgende tendens. Het groeiritme bedraagt gedurende de laatste decennia gemiddeld 3,57% per jaar.

Met een globale vooruitgang van 5,4% ten opzichte van 1981 boekte Antwerpen in tegenstelling met de meeste andere Noordzeehavens een opmerkelijk succes: het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen noteerde voor Duinkerken (-12%), Le Havre (-20%), Bremen (+0,8%), Hamburg (Status quo), Rotterdam (-0,4%), Amsterdam (+6%), Gent (+18%), Zeebrugge (-5%).

De sector **stortgoederen** heeft een aandeel van 53,9 miljoen ton in het globale cijfer.

Petroleum en derivaten scoorde met 21,2 miljoen ton het hoogste cijfer van het jongste decennium, wat 2,3 miljoen ton meer bedraagt dan in 1981.

Het verkeer van **kolen** bereikte eveneens een piek met 7,4 miljoen ton die, op een paar honderd ton na, uit aanvoer van overzee bestond.

Granen in bulk daalde lichtjes onder het peil van 1981 met 6,7 miljoen ton en het **ertsvervoer** zakte onder druk van de recessie in de staalnijverheid terug tot 10,3 miljoen ton.

Het **stukgoedverkeer** handhaafde zich met meer dan 30 miljoen ton op een hoog peil, dit niettegenstaande het feit dat de belangrijkste goederensoort uit het stukgoedpakket, de ijzer- en staalproducten, zware klappen kreeg. In 1982 werd slechts 8,5 miljoen ton **ijzer- en staalfabrikaten** behandeld. De verscheepte tonnemaat is aanzienlijk afgenomen, maar de ingevoerde tonnemaat is opmerkelijk gestegen: 2,2 miljoen ton van het ijzer- en staalverkeer werd gelost.

Tussen de goederencategorieën die in tonnemaat aanzienlijk zijn toegenomen, staat het **zakgoed** op de voorgrond.

Suiker en meel staan voorop met 1,6 miljoen ton, gevolgd door de **graangewassen** die in 1982 bijna 1,4 miljoen ton scoorden.

Verder heeft Antwerpen als aanvoerhaven en als distributiecentrum voor **vers fruit** aanzienlijk aan belang gewonnen; insiders spreken zelfs van DE Europese

fruithaven. Vorig jaar werden 750.000 ton vers fruit gelost.

De meest gesofisticeerde overzeese transportmethoden kennen eveneens een opmerkelijke ontwikkeling. Het **containerverkeer** wordt voor 1982 geraamd op 850.000 TEU en 7,3 miljoen ton lading, wat de hoogste cijfers zijn die ooit werden bereikt. Ook het **Ro/Ro-verkeer** zette zijn ontwikkeling verder en boekte een record met 1,7 miljoen ton. Daarin waren meer dan 310.000 auto's begrepen.

Algemeen werd vastgesteld dat een schaalvergroting van de scheepvaart op Antwerpen zich blijft doorzetten. De aangroei (+36%) van het aantal zeer grote zeeschepen van 100.000 ton of meer is daarbij tekenend. In 1982 meerden gemiddeld 3 dergelijke schepen per week in de haven aan, hetgeen de positieve gevolgen van de verbeteringswerken aan de maritieme toegangsweg illustreert.

• Verkeersvooruitzichten

Het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen (SEA) heeft een onderzoek verricht naar de toekomstkansen van de voornaamste Antwerpse maritieme goederenverkeren tot 1985. Een interessante op de transportrealiteit gebaseerde kijk in de toekomst die ook voor de NMBS belangrijke gegevens bevat. Het is immers een feit dat het Antwerpse havenverkeer een aandeel van 1/3 uitmaakt in het totale verkeer van de NMBS. Indien het havenverkeer gunstige vooruitzichten heeft en de spoorweg via een actieve commerciële politiek zijn marktaandeel kan bestendigen of verhogen dan zien de zaken er bepaald rooskleurig uit.

De internationale conjunctuur blijft onzeker evolueren. Van fundamenteel herstel is voornamelijk geen sprake. In het beste geval kunnen de diverse Westeuropese landen een lichte stijging van economische indicatoren in het vooruitzicht stellen. Het is bekend dat de vervoervraag in het algemeen, en ook de havenschakel daarin, een afgeleide vraag is, die nauw in verband staat met de economische werkelijkheid. Dit dubbel gegeven houdt in dat cijfermatige uitspraken over de toekomst van het havenverkeer door onzekerheden bepaald worden.

De verwachting voor het Antwerpse maritieme verkeer in 1985 kan als meest waarschijnlijk cijfer op 86,3 miljoen ton bepaald worden, aldus het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen (SEA). Bij betere conjuncturele omstandigheden kan de 90 miljoen ton in zicht komen of zelfs overschreden worden.

De ijzer- en staalproducten zijn voor Antwerpen heel belangrijk. De Scheldehaven alleen behan-

delt 45 à 50% van het totale in- en uitgaand ijzer- en staalpakket van alle Noordzeehavens van Le Havre tot Hamburg. Deze dominerende positie maakt de haven veel gevoeliger voor conjunctu-
rele en structurele ontwikkelingen. Een verzwakking van de Europese in- en uitvoer zal in de eerste plaats de grootste staalhavens treffen.

Voor de toekomst moet rekening gehouden worden met een politiek van gecontroleerde staalimporten uit derde landen. Het importniveau in de E.G. uit deze landen is tevens gekoppeld aan de evolutie van het interne staalverbruik of van de E.G.-staaluitvoer. Voor de toekomstige lossingen zet het SEA een breed interval van 2 tot 3,5 miljoen ton voorop, met dien verstande dat de onderste grens op dit ogenblik de grootste waarschijnlijkheid, bezit.

Voor de lading van ijzer en staal in de haven staat de beperking van de productiecapaciteit centraal. Vooral de weerslag van de productiebeperking van de Waalse staalindustrie is voor Antwerpen belangrijk. Ook de andere staalveranciers kampen met dit probleem. Men stelt een uitgaande staallading van 7 à 8 miljoen ton in het vooruitzicht in 1985.

De vermindering van de staalproductie heeft ook gevolgen, voor de aanvoer van grondstoffen voor deze industrietak. Als typevoorbeeld kan in dat verband de aanvoer van **ijzererts** genoemd worden die in dezelfde mate fluctueert als de ijzer- en staalproductie zelf.

De toekomst van de **petroleumproducten** is sterk gebonden aan het aandeel van de aardolie in het Belgisch primair energieverbruik. Dat zal volgens de experts verminderen tot 43,3% in 1985 (51,5% in 1979). Het verkeer voor 1985 schat het SEA op: 3,5 à 4 miljoen ton aanvoer ruwe petroleum, 4,4 à 5 miljoen ton aanvoer van petroleumderivaten en 5,1 à 6 miljoen ton afvoer van distillatieproducten. De terugval van de petroleum luidde de heropleving van de **steenkolen** in (dat werd in Spoornieuws reeds uitvoerig besproken).

Niet alleen de maritieme invoer van steenkolen maar ook de doorvoer moet zich te Antwerpen gunstig kunnen ontwikkelen.

Voor 1985 wordt een loscijfer van 8,5 à 9 miljoen ton voorop gesteld.

Voor tal van produktgroepen in het havenverkeer is het E.G.-**landbouwbeleid** een hoeksteen. Door de sterk stijgende zelfvoorzieningsgraad van de E.G. landen zal in de komende periode de klemtoon nog nadrukkelijker op de EG-export en dus ook op de maritieme export komen te liggen. Het uitgaand **graanverkeer** mag zonder meer als de groei-

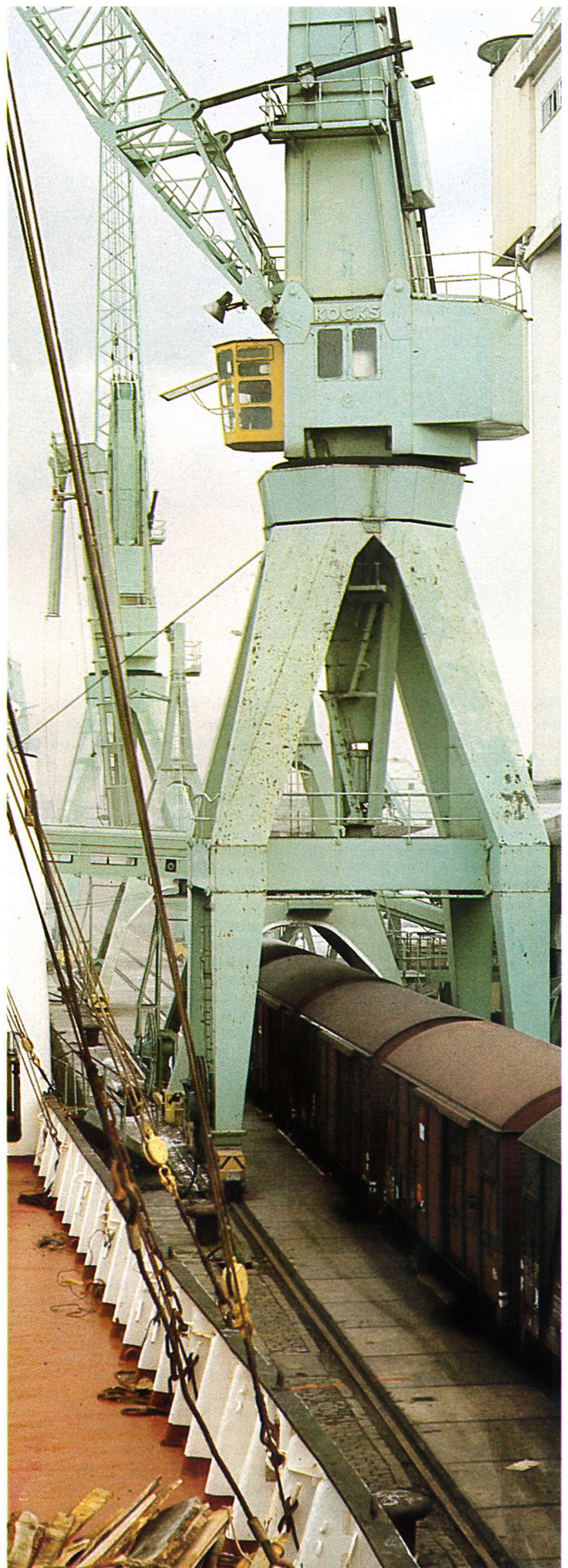
markt van de toekomst beschouwd worden. Ook suikerladingen zijn in Antwerpen een sterke activiteit geworden. In globo zou de maritieme overslag van diverse landbouwproducten in 1985 een stijging van 10 à 23% te zien kunnen geven in vergelijking met het niveau van 1979. De **scheikundige producten** (meststoffen inbegrepen) die in 1979 ongeveer 13% van het totaal Antwerps zeeverkeer vertegenwoordigen worden voor 1985 geraamd tussen 5,3 en 6,3 miljoen ton.

Bosbouwproducten zijn één van de voornaamste Antwerpse losverkeren. Hout, cellulose en onbewerkt papier en karton zullen verder groeien. Voor cellulose en onbewerkt papier samen wijzen de vooruitberekeningen op een expansie van het verkeer die tot 25% boven het huidige niveau zou kunnen uitstijgen.

De grote plaatselijke concentratie van de autonijverheid, de gespecialiseerde behandelingsinstallatie en het in gebruik komen van de grote "pure car truck carriers" stimuleerden de Antwerpse distributiefunctie voor **motorvoertuigen**. In een verondersteld goederenaanbod in 1985 voor alle Noordzeehavens van Le Havre tot Hamburg van 1,5 miljoen ton moet Antwerpen lossingen van 350.000 tot 425.000 ton aankunnen.

Niet alleen wereldwijde ontwikkelingstendenzen determineren het havenverkeer, maar evenzeer regionale en plaatselijke toestanden. De vestiging van een bepaalde industrietak in de directe invloedssfeer van de haven of de oprichting van een gespecialiseerde terminal voor een of andere produktgroep kunnen ook een wezenlijke invloed uitoefenen op de ontwikkeling van het havenverkeer. Bij de beoordeling van de groeikansen van bepaalde verkeren werd door het SEA indirect rekening gehouden met vraagstukken als toegankelijkheid, containerisatie, concurrentieverhoudingen, arbeidsprestatie, relatieve kostprijzen, infra- en superstructuurkosten, hinterlandverbindingen...

Al deze elementen zijn evenzeer van belang voor het succes van de haven, een complexe eenheid, die zoals mocht blijken uit het voorgaande, van levensbelang is voor onze economie maar die ook een internationale hoeksteen is.



HET SPOORVERKEER IN DE HAVEN: EEN OVERZICHT



Het "goederenaanbod" in de haven kan in de ruime betekenis van het woord in twee categorieën opgesplitst worden. Er is het traditionele goederenaanbod (lossen of laden van zeeschepen met goederen bestemd voor of afkomstig van het hinterland) en het goederenaanbod van en voor de industriële vestigingen in het havengebied.

De maritieme en industriële functies van de haven steunen onder meer op een uitgebreide en geïntegreerde transport-infrastructuur. Binnen het samenspel van de verschillende transportwijzen heeft de NMBS een marktaandeel verworven van één vierde van het totale goederenaanbod in de haven. Anderzijds is het ook goed om weten dat de Scheldehaven voor één derde van het totale NMBS-verkeer zorgt. Er is dus een belangrijke wisselwerking. De haven en de NMBS werken voor elkaar en door elkaar. Daarom volgt de NMBS de evolutie van de haven op de voet en wil zij zeker een goede dienstverlening aanbieden.

Het aandeel van het spoorverkeer in de haven ten opzichte van het totale spoorwegverkeer is de laatste drie jaar lichtjes gestegen, niettegenstaande het goederenverkeer van de NMBS in dezelfde periode met zware problemen kampte. Onderstaande tabel verduidelijkt dat.

Cijfers in 1000 ton					
	Haven-verkeer	Industrieel verkeer	Haven + industrie	Totaal NMBS	Aandeel haven
1980	20.529	2.842	23.371	70.950	32,9%
1981	20.682	2.584	23.266	69.633	33,4%
1982	18.623	2.686	21.309	62.401	34,1%

De samenstelling van het transportpakket van het zuiver havenverkeer in 1982 was als volgt:

rale des Minerais, waar dagelijks volledige treinen gevormd worden.

	Afvoer uit de haven (ton)	Aanvoer naar de haven (ton)	Totaal (ton)	%
landbouw- en voedingsprodukten	138.097	917.078	1.055.175	5,7
Vaste brandstoffen	3.368.995	1.917	3.370.912	18,1
Ertsen	7.217.961	4.641	7.222.602	38,8
Metaalprodukten	290.589	2.978.852	3.269.441	17,6
Bouwmaterialen	2.134	208.110	210.244	1,1
Steengroef- produkten	50.780	71.878	122.658	0,6
Textielwaren	7.785	3.484	11.269	0,1
Scheikundige produkten	58.457	453.355	511.812	2,7
Minerale oliën in rechtstreekse overslag zeeschip-spoor	753.412	13.269	766.681	4,1
Allerlei (waaronder containers)	1.200.217	882.725	2.082.942	11,2
TOTAAL	13.088.427	5.535.309	18.623.736	100

Uit deze tabel blijkt dat het spoorverkeer van en naar de haven voor drie-vierde bestaat uit ertsen, kolen en staalprodukten, die samen in 1982 een tonnage bereikten van bijna 14 miljoen ton.

Ertsen en steenkolen worden gelost bij twee overslagbedrijven, Stocatra en Société Génée-

De **staalprodukten** worden per spoor naar de verschillende kaaien gebracht al naar gelang van de ligplaats van het zeeschip dat de goederen naar de overzeese bestemming zal brengen.

Het **ertsvervoer** per spoor bij vertrek uit de haven daalde van 1980 tot 1982 van 9,4 miljoen ton naar 7,2 miljoen ton. Bijna 80% van het totale invoerpakket is bestemd voor de Belgische markt. De overige 20% wordt doorgevoerd naar Luxemburg, Frankrijk en Nederland. De teruggang van het ertsvervoer verloopt parallel

SPOORWERKEN IN DE ANTWERPSE HAVEN

De haven evolueert onophoudelijk. De spoorweg neemt actief deel aan deze evolutie: als belangrijk partner voor een vlotte dienstverlening in de haven moet de spoorweg de steeds wijzigende behoeften op de voet volgen. Het werktuig, de spoorinfrastructuur, moet aangepast zijn aan deze behoeften en volledig geïntegreerd zijn in het havenconcept: de vlotheid van de verbindingen met het hinterland is bepalend voor de ontwikkelingskansen van de haven. De spoorinfrastructuurwerken van de NMBS zijn daarom belangrijk om de wisselwerking tussen de haven en de vervoerders te optimaliseren. Een concreet overzicht van die werken.

Recentelijk uitgevoerde werken

- Spooruitbreidingswerken ter hoogte van de kaaien 506/508 van de oostkant van het kanaaldok B1 teneinde de capaciteit voor de maritieme overslag van steenkool te vergroten in het kader van de reconversie van de elektriciteitscentrales op steenkool. (1)
- Aanleg van een geëlektrificeerd 3de spoor tussen het vormingsstation Antwerpen-Noord en Antwerpen D.S. (2)
- Aanleg van een achterkaaubundel voor de haven. (3)
- Aanleg van de verkeerssporen naar de zuidkant van het Delwaidedok en aanleg van de nodige spoorinfrastructuren op de voor-kaaien en de achterkaaien. (4)

Werken in uitvoering

- Uitbreiding van de spoorbundel op de zuidkant van het Delwaidedok. (5)
- Aanleg van de verkeerssporen tussen de zuidkant en de noordkant van het Delwaidedok alsook de aanleg van de nodige spoorinfrastructuren op de noordzijde van het Delwaidedok. (6)
- Ontdubbeling van de omloopsporen over de Van Cauwelaert- en Boudewijnsluizen. (7)
- Aanpassing van spoorinstellingen in verband met evoluties van behandelings- en vervoerstechnieken (vernieuwen van walkra-

nen, spooraanvoer van bulkgoederen, behandeling van containers op klassieke stukgoed-kaaien) op R.O. (8)

- Spoorbereikbaarheid en -infrastructuur van verladere in de havenzone op L.O. (eerste insteedok en oostelijke oever 4e dok). (9)

Geplande werken in onmiddellijke toekomst

- Aanleg van de verkeerssporen tussen de noordkant van het Delwaidedok en de B-bundels van Antwerpen-Noord. (10)
- Inrichting van een weg-spoorterminal te Schijnpoort. (11)
- Omlegging en ontdubbeling van de omloopsporen over de Zandvliet- en Berendrechtssluis. (12)

Geplande werken: in verdere toekomst of in verdere optie gesteld

- Uitbreiding van de spoorinfrastructuur op de L.O. in overeenstemming met de uitbreidingen en de vestigingen van bedrijven in de haven- en nijverheidszone van Linker- en Rechter Schelde-oever. (13)
- Aanleg van ontdubbeld geëlektrificeerd hoofdspoor ten Noorden van de Bundels "B" te Antwerpen-Noord-Vorming. (14)
- Spoorremmen en automatisatie van de trierbundels C2 en B2 te Antwerpen-Noord-Vorming. (15)

Te nemen beslissingen inzake verwezenlijkingen

- In verband met het tot stand komen van een verbinding L.O. - R.O. dient beslist of een gelijktijdige verwezenlijking van spoor- en wegverbinding in het gedeelte onder de Schelde dient voorzien. (16)
- De bereikbaarheid van de noordelijke nijverheidszone per spoor is afhankelijk van de bediening van de Lillo-brug. Een langdurige buitendienststelling vereist een omleidingsspoor, welke tegelijk met het doortrekken van de Havenweg zou dienen verwezenlijkt. (17)



HAVEN VAN ANTWERPEN

----- Spoorwegnet



met de wereldwijde crisis die de staalindustrie treft. Een uitzondering daarop is het vervoer per spoor van zinkerts naar Nederland dat met 20% is gestegen t.o.v. 1981 en vorig jaar 371.000 ton bereikte.

De staalcrisis heeft natuurlijk ook negatieve invloed op het aanbod van **metaalproducten** in de haven, dat daalde van 3,69 miljoen ton in 1981 tot 2,95 miljoen ton in 1982. Frankrijk blijft met 1,2 miljoen ton de grootste aanvoerder van metaalproducten in de haven. Onze nationale industrie vervoerde vorig jaar 1 miljoen ton per spoor naar de haven.

Het **steenkolvoerkeer** kende de laatste jaren een enorme expansie. De redenen zijn genoeg gekend. Van 1980 tot 1982 verdubbelde de NMBS haar verkeer tot bijna 3,2 miljoen ton. Slechts 200.000 ton was bestemd voor Luxemburg, 3 miljoen ton werd verbruikt in eigen land.

De vierde belangrijkste component van het goederenpakket is de rubriek "allerlei", waarin het **containerverkeer** begrepen is. De evolutie van dat verkeer per spoor in de haven is regressief en is vooral toe te schrijven aan het afnemend verkeer tussen Rotterdam en Antwerpen in het kader van het tarief voor het vervoer van "kapiteinsgoederen" tussen Belgische en Nederlandse zeehavens. Dat zijn goederen die volgens het connossement bijvoorbeeld moeten toekomen te Antwerpen, maar in de haven van Rotterdam worden gelost van waar zij per spoor naar de metro-pool worden gevoerd.

Aantal containers

	Bij vertrek	Bij aankomst	Totaal
1980	92.204	91.555	183.759
1981	88.426	85.456	173.882
1982	81.193	76.871	158.064

Over de containerproblematiek in de haven vindt u verder in dit nummer een uitgebreide bijdrage.

Het goederenpakket van de rubriek **landbouwproducten en voedingswaren** omvat een groot gamma producten die onmogelijk allemaal kunnen gedetailleerd worden. De belangrijkste voor de NMBS zijn suiker bij aankomst en bananen bij vertrek.

Suiker is een groeiverkeer, voor een groot gedeelte te danken aan de installatie van twee nieuwe gespecialiseerde overslagterminals die bijzonder goed uitgerust zijn voor het opzakken van de in bulk aangevoerde suiker. Het verkeer steeg van 1980 tot 1982 met 36%.

Suiker voor de uitvoer over zee (in ton)

	1980	1981	1982
Uit België	274.158	299.610	380.735
Uit Frankrijk	156.929	272.027	268.042
Uit Duitsland	5.363	9.422	101
TOTAAL	436.450	581.059	648.878

Het spoorverkeer van ingevoerde bananen verdubbelde zich bijna op een tijdspanne van één jaar en bereikte in 1982 de kaap van 60.000 ton. Insiders noemen Antwerpen de fruithaven van Europa, en in dit kader heeft dit verkeer toch wel zijn betekenis. De stijging is vooral opmerkelijk voor de

Zwitserse verbindingen: van 5.300 ton in 1980 tot 32.800 ton in 1982. Vooral de gewaardeerde dienstverlening van de moderne fruitterminal Belgian New Fruit Wharf speelt daarin een grote rol. Een belangrijk deel van het Rotterdamse bananenverkeer werd door toedoen van deze terminal naar Antwerpen overgeheveld.

Voor de rubriek **minerale oliën** moet een onderscheid gemaakt worden tussen de petroleumproducten die rechtstreeks van over zee ingevoerd worden en zonder bewerking hun eindbestemming bereiken en deze die vanuit de petroleumraffinaderijen gevestigd in de haven, naar het buitenland worden verstuurd.

De rechtstreekse doorvoer die de

energiepakket.

We kunnen dit overzicht besluiten met even te wijzen op het "**industriële verkeer**" in de haven dat de laatste jaren betrekkelijk stabiel is gebleken en gemiddeld 2,7 miljoen ton per jaar bereikte.

De belangrijkste componenten van dit industrieel verkeer zijn, petroleumproducten bij vertrek uit de raffinaderijen, kunstmeststoffen en allerhande scheikundige producten van diverse chemische bedrijven in de haven, auto-onderdelen voor de assemblage in de twee fabrieken van General Motors Continental en de afgewerkte auto's van deze automobielreus.

In grote trekken volgt het spoorverkeer dus de tendensen van de haven, enkele uitzonderingen niet te na gesproken zoals bijvoorbeeld de containers. Daaruit blijkt nogmaals de verbondenheid van het spoor met de haven. In dit licht zijn de eerder geciteerde prognoses van het SEA voor de NMBS waardevolle gegevens.

In een volgende uitgave van Spoornieuws zullen we enkele groeiverkeren en/of basisverkeren belichten. Wij denken hierbij aan het fruitverkeer, het erts- en steenkoolverkeer en het verkeer van auto-onderdelen en afgewerkte wagens.

belangrijkste is heeft voornamelijk Zwitserland als bestemming en kende volgende evolutie:

1980: 624.000 ton

1981: 973.000 ton

1982: 746.100 ton

De recente daling is te wijten aan het overal kleiner wordend aandeel van petroleum in het globale



Antwerpen bevestigt meer en meer haar roeping als containerhaven. Van 1980 tot 1981 steeg het verkeersvolume, uitgedrukt in TEU, met nagenoeg 10%. Extrapolatie in de loop van de negen eerste maanden van '82 zorgde voor een nieuwe groei van om en bij de 7%.

Tot voor kort was dit verkeer rond het Churchilldok gevestigd. Ondertussen is de toestand echter sterk geëvolueerd. Noord Natie, Hessenatie, Allied Stevedores en Seaport hebben hun nieuwste vestigingen aan het Delwaidedok op containervervoer gericht, zonder zich daartoe echter te beperken. In het Leopold-dok heeft de firma Gylsen een nieuwe terminal met hoog rendement en met een grote capaciteit in werking gesteld. De groei is nog niet aan zijn hoogtepunt toe. Het werktuig is in staat om nog veel meer verkeer op te sloppen.

Het containerverkeer te Antwerpen kan het best omschreven worden aan de hand van zijn produktiviteit. De havenautoriteiten hebben een minimum-drempel vastgesteld: 25 containers per kraan en per uur. Indien men onder die normen zou blijven, zouden de installaties in de huidige omstandigheden geen goede voorwaarden tot ontwikkeling bieden.

In feite brengt een vergelijkende studie, uitgevoerd door een Deense rederij, een hogere produktiviteit aan het licht. Bij volledig rendement zou men tot een globaal gemiddelde van 31 containers per kraan en per uur kunnen komen. Dezelfde studie geeft voor Rotterdam een gemiddelde van 21 containers. Alleen de Japanse

haven Kobe doet met 32 containers beter dan Antwerpen. Een ander element dat door de beroepsmensen uit de maritieme sector zeker zal gewaardeerd worden is dat de containerschepen maximum 8 uur aan kaai blijven. Zo wordt Antwerpen één van de meest produktieve en snelste containerhavens ter wereld.

Tot in 1980 ging een aanzienlijk gedeelte, ongeveer een derde om precies te zijn, naar de spoorweg. Die werkte hetzij aan kaai, hetzij voor 35 tot 38% in zijn terminal, die centraal gelegen is op de gronden tussen het zesde dok en het Churchill-dok.

In de praktijk is het erg moeilijk om een juist idee te geven van het relatief spoorwegaandeel en van de evolutie in het continentaal verkeer, dat het maritiem vervoer voorafgaat of verlengt. Daarbij moet zowel worden rekening gehouden met de containers in zuiver maritiem doorvoer, die aan kaai gelost worden en wachten op overbrenging naar een andere haven, als met de containers die rechtstreeks aan kaai gelost of geladen worden.

Nochtans moeten wij de afgelopen twee jaar een daling van het spoorwegverkeer vaststellen en er een uitleg voor zoeken (zie algemeen overzicht van het spoorwegverkeer in de haven). Er dient op gewezen dat tijdens het dienstjaar 1982 het binnenverkeer en het verkeer van en naar Zwitserland stabiel bleven. De grootste verliezen kwamen uit het verkeer met Frankrijk, Italië en Nederland. De redenen daarvoor zijn verschillend. Wat Italië betreft heeft die forse terugval

een conjuncturele oorzaak: de zwakte van de lire heeft de Italiaanse industriële er vermoedelijk toe gedreven de invoer te beperken. Die veronderstelling wordt gestaafd door het feit dat het verkeer in de richting Italië-België zich handhaafde. Het verkeer met Nederland en dan vooral de verkeersstroom Antwerpen-Rotterdam werd getroffen door een snelle opgang van het containervervoer in de binnenscheepvaart. Op speciaal daartoe uitgeruste schepen worden containers vervoerd tegen prijzen die zowel voor de weg als voor het spoor een enorme uitdaging zijn. Wat tenslotte het verkeer met Frankrijk betreft, is het niet uitgesloten dat onder meer regeringsmaatregelen de Franse expeditieuren hebben toe aangezet om via hun nationale havens uit te voeren. Dit verklaart dan de daling van het containerverkeer tussen Frankrijk en Antwerpen.

Dankzij het feit dat het maritiem containerverkeer rond het Churchill-dok geconcentreerd was, kon men de Angola-bundel, die dichtbij de spoorwegterminal gelegen was als convergentiepunt gebruiken voor de verspreiding van gesloten treinen, die uit het achterland toekwamen en voor de vorming van nieuwe stellen, die voor het achterland bestemd zijn.

Vandaag de dag komt een gedeelte van het verkeer, dat in expansie is, uit het Delwaide-dok, dat tamelijk ver van de bundel ligt. Indien het spoorwegverkeer parallel met het havenverkeer zou evolueren, zou dit tot gevolg hebben dat de behoeften hoger komen te liggen dan de capaciteit



van de bundel. Men mag ook niet vergeten dat de "industriële" containers uit het havengebied ook via dat kwetsbare punt moeten en dat de vestiging van nieuwe ondernemingen in het noordelijk gebied en op de linkeroever voor een stijging van dat verkeer kunnen zorgen.

De N.M.B.S. heeft bijgevolg een beter convergentiepunt gezocht waar snelle en goedkopere gesloten treinen kunnen gevormd worden door de wagens, die van zowat overal gekomen zijn, te hergroeperen. De N.M.B.S. vond dat punt in de achterkaaibundel van de vorming Antwerpen-Noord. De voordelen liggen voor de hand: het containerverkeer wordt volledig gescheiden van het algemeen verkeer, wat een waarborg is voor een omloopsnelheid die verenigbaar is met de "containerfilosofie". Antwerpen-Noord ligt op het verplichte traject tussen het Delwaide-dok en de Angola-bundel; de verkeersstroom, die uit de drie dokken (Churchill, Leopold en Delwaide) komt, kan er samenvloeien zonder dat steriele transfeerten de exploitatie bijkomend belasten en het vervoer vertragen.

Momenteel is die achterkaaibundel nog steeds niet operationeel: éénmaal de wissels zullen geëlektrificeerd zijn, zal hij het geheel van het verkeer kunnen opvangen. De commerciële diensten van de N.M.B.S. hebben de vaste wil om die modernisering zo vlug mogelijk door te voeren om een rationeel antwoord te kunnen geven op de problemen, die de verspreiding van de behandelingscentra vandaag de dag met zich meebrengt. Alleen finan-

ciële problemen - waar heden ten dage tal van ondernemingen mee te kampen hebben - kunnen die verwezenlijking nog vertragen. Dat zou wel jammer zijn want de spoorweg is in de haven altijd al een werktuig van kwaliteit geweest. Op het ogenblik waarop een nieuwe tendens, die zich jaar na jaar bevestigt, wordt vastgesteld, moet de spoorweg, zoals hij dat gewoonlijk doet, reageren op de noodwendigheden van het economisch leven, dat constant evolueert.

Over het algemeen slaan de spoorwegnetten de handen in elkaar om met een aanbod voor containervervoer voor de dag te komen dat voldoet aan de vraag. De N.M.B.S. die in de continentale ketting eerste of laatste schakel is, heeft zowaar nog een belangrijker rol in die zin dat zij de eindtrajecten en de bediening van de haven voor haar rekening neemt. Hierdoor speelt zij, in de hoedanigheid van tussenpersoon, een eersterangsrol in de internationale Europese handel (zie verklaringen van de vertegenwoordigers van de vijf buurnetten).

De N.M.B.S.-terminal, die door Interferry wordt beheerd, gaat in de huidige omstandigheden eerder lijken op wat men een "inland terminal" noemt. Het is ondenkbaar dat de spoorweg in de Metropool niet over een terminal aan kaai zou beschikken, waar het mogelijk is om rechtstreeks van het schip op de spoorwagens over te laden en omgekeerd. De organisatie van het werk in de haven zelf geeft de indruk dat de spoorweg op afstand, op het "continentaal" terrein, moet blijven al

bevindt dat zich op enkele tientallen meters van de kaaien. Dit gezegd zijnde, kan men zich de vraag stellen of de N.M.B.S. niet aan elk dok, waar verscheidene maritieme bedrijven containerschepen of gemengde schepen laden en lossen, zou moeten aanwezig zijn.

In elk geval liggen het Churchill- en het Leopold-dok dicht genoeg bij de huidige terminal opdat deze al het verkeer uit die twee dokken zou kunnen verwerken.

Het Delwaide-dok is echter te ver verwijderd. Aangezien het voorbij de vorming van Antwerpen-Noord en voorbij de achterkaaibundel, waar het verkeer moet geconcentreerd worden, ligt, zou de vestiging van een nieuwe spoorwegterminal aan de rand van het dok moeten in overweging genomen worden. Die terminal zou belast worden met het vervoer dat de ondernemingen, die daar gevestigd zijn, aan de spoorweg toevertrouwen. Bij de N.M.B.S. wordt daar op het hoogste niveau ernstig over gedacht. Het is best mogelijk dat de financiële eisen voor de modernisering van het bundel van Antwerpen-Noord van aard zijn om de praktische verwezenlijking van dit project te beïnvloeden. In elk geval ziet de N.M.B.S. in dit initiatief een middel om een commercieel beleid te voeren dat er zal toe bijdragen om de continentale uitgangswegen van de haven te bedienen en om haar aandeel in het verkeer te behouden - of zelfs te verhogen. De N.M.B.S. heeft met betrekking tot dat verkeer steeds blij gegeven van bekwaamheid en dynamisme, berekend op die sector.

Hoe dan ook, de Belgische Spoorwegen, die momenteel geconfronteerd worden met een mutatie op de Antwerpse markt (verspreiding van de behandelingscentra, doorbraak van de gespecialiseerde binnenscheepvaart, de zekerheid van een aanhoudende groei van het maritiem verkeer), hebben de vaste wil om alle middelen, technieken en tarieven aan te wenden om hun rol van bondgenoot van de haven te blijven vervullen. Daartoe moeten zij zorgen voor een aanbod van snel vervoer en, eventueel in samenwerking met Intercontainer, voor huis-huis dienstverlening. Dit komt zowel de expediteurs als de bestemmingen ten goede. Verder moet, samen met al diegenen die er voordeel kunnen bij hebben, gezocht worden naar nieuwe vervoerformules voor producten, die tot nog toe op een andere manier werden vervoerd.

5e INTERNATIONALE HAVENTENTONSTELLING

Van maandag 13 tot en met zondag 19 juni 1983 werd in de Stadsfeestzaal, te Antwerpen de 5e Internationale Havententoonstelling georganiseerd. Deze expo werd op het getouw gezet ter gelegenheid van het 8e Internationaal Havencongres waaraan deskundigen van meer dan 50 verschillende nationaliteiten deelnamen.

In een dergelijk internationaal geïntercommuniceerd havengezelschap zou de NMBS zeker niet afwezig zijn, te meer daar de Scheldehaven toch doorgaat als een typische "spoorweghaven" en dat de spoorwegen in deze vervoerstractiepool een groot marktaandeel te verdedigen hebben. Antwerpen is voor het West-Europese hinterland een niet weg te denken schakel in de transportketen, zowel voor de aan- of afvoer van goederen. In deze Europese context, en in de geest van een internationale spoorweg, had de

NMBS een aantal Europese spoorwegnetten en de maatschappij Intercontainer uitgenodigd om via een gezamenlijke deelneming de spoorwegargumenten in de Antwerpse haven kracht bij te zetten. Het resultaat: een stand van 90 m² waarin verenigd waren: de Franse, Duitse, Italiaanse, Zwitserse, Nederlandse en Belgische spoorwegen en Intercontainer.

Spoornieuws dacht dat het interessant was om even te peilen naar de belangrijkheid van de Antwerpse haven voor deze deelnemers en naar de motivatie die achter hun deelneming schuilde. Daartoe brachten wij een bezoek aan de vertegenwoordigers in België van deze spoorwegmaatschappijen en van Intercontainer. Uit de diverse reacties menen we algemeen te kunnen afleiden dat een Europese spoorwegsolidariteit wel degelijk aanwezig is en dat de spoorwegen de concurren-

tiestrijd tussen de Europese havens wel onderkennen maar zich in de debatten niet wensen te mengen. Antwerpen wordt objectief aanvaard als een belangrijke Europese transportdraaischijf waar de spoorwegen veel verkeer kunnen meepikken. Spoornieuws laat hierna alle vertegenwoordigers zelf even aan het woord.



J. SCHUERMANS (Interferry, vertegenwoordiger van Intercontainer in België)

... 55% van het Belgisch Intercontainerverkeer gaat via Antwerpen.

"De activiteiten van Intercontainer, filiaal van de Europese spoorwegen, spreiden zich uit over 24 Europese landen. Onze fundamentele doelstelling is de ontwikkeling van het vervoer van grote containers per spoor.

Wij opereren op twee belangrijke markten, de Europese markt en de intercontinentale markt.

Op de Europese markt ontwikkelen wij de containerisatie vooral door het aanbieden van een gepersonaliseerde "deur-tot-deur" distributietechniek.

Op de intercontinentale markt heeft Intercontainer als schakel voor het overzeese verkeer tot taak het continentaal containertransport per spoor te verkopen op de Europese verbindingen. Werken op die markt betekent per definitie aanwezig zijn in de Europese havens.

In België is Intercontainer sinds 1966 vertegenwoordigd door de NV Interferry, dochtermaatschappij van de NMBS, die de contacten met de klanten ter plaatse onderhoudt, die de gevraagde diensten organiseert en die bovendien de NMBS-containerterminal in de Antwerpse haven beheert. Interferry werkt dus in de onmiddellijke nabijheid van

een groot containerpotentieel, waardoor onze evolutie parallel verliep met de gunstige evolutie van de containerisatie in de grote Belgische havens.

België is op containergebied zeker geen meelopertje. Indien we het globale verkeersvolume in aanmerking nemen, dan situeert België zich op een bevoorrechte plaats voor het internationaal containervervoer per spoor. Zo werden vorig jaar bijna 158.000 TEU-eenheden tussen België en andere Europese landen vervoerd. Dat betekent een derde plaats op de Intercontainer-ledenranglijst na West-Duitsland en Italië.

Het maritiem verkeer neemt 52% van het containervervoer voor zijn rekening; de helft daarvan in onderling verkeer tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam.

Het belangrijkste continentale verkeer situeert zich op de assen België - Italië (in beide richtingen) en België - Scandinavië waar het gecontaineriseerd spoorvervoer van auto-onderdelen en chemische producten in ketelcontainers in stijgende lijn gaat.

55% van het internationaal Intercontainerverkeer met België komt of gaat via Antwerpen. In dit opzicht is het meer dan logisch dat wij aanwezig zijn op de 5e Internationale havententoonstelling, waaraan wij trouwens veel belang hechten."



D.P. LUCAS (NS)

... het spoor, schakel tussen u en de havens.

"Iedereen weet dat de Nederlandse en de Belgische havens elkaar beconcurreren hebben, waarbij met name Rotterdam bij de grote massatransporten en Antwerpen bij het stukgoed dominante posities hebben verworven. In deze competitie - het woord mag gebruikt worden - spelen de vervoersmiddelen een grote rol. Het marktaandeel dat binnenschip, vrachtwagen en trein bemachtigd hebben is eveneens het resultaat van een harde onderlinge strijd.

Spreken we over het goederenvervoer per spoor tussen België en Nederland, dan gaat het over een niet onaanzienlijke stroom goederen en een veelheid aan producten. Vorig jaar bedroeg het goederenvervoer van België naar Nederland 1,8 miljoen ton, in tegengestelde richting ging er 1,3 miljoen ton over de grens. Helaas een teruggang tegenover 1981, toen in elke richting 2 miljoen ton vervoerd werd. De economische recessie is hier de hoofdschuldige. Het globale containervervoer was in 1982 ook zwakker, niettemin groeide het tussen Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam/Amsterdam in enkele jaren uit tot de belangrijkste Europese containerstroom per trein. Ik citeer enkele cijfers over 1982: België-Nederland bijna 30.000 containers,

in omgekeerde richting meer dan 27.000 containers.

Zonder meer kan ik stellen dat de uitstekende commerciële samenwerking tussen de NMBS en de NS en de gezamenlijke initiatieven van beide spoorwegen geleid hebben tot een groot aantal moderne landentarieven. Deze betreffen zowel het onderlinge verkeer tussen beide landen als transitverkeer van en naar een groot aantal Westeuropese landen.

Dat er tussen Antwerpen en Rotterdam een voortdurende en soms ook concurrerende samenwerking bestaat blijkt onder meer uit het verschuiven van sommige vervoerstromen. Zo zijn tegen het eind van de zeventiger jaren enkele ertsvervoeren van Antwerpen naar Rotterdam verlegd. Zowel bij aanvoer via Rotterdam als bij aanvoer via Antwerpen vervullen de spoorwegen een belangrijke rol. Het devies "Het spoor, schakel tussen u en de havens", blijft bij dit alles zijn geldigheid houden met wisselende kansen voor Antwerpen en voor de Nederlandse havens. In dat opzicht hebben de Nederlandse spoorwegen grote interesse voor het havengebeuren in de metropool. Afgezien van de nauwe betrokkenheid bij de overige spoorwegen is de aanwezigheid van NS op de havententoonstelling een vanzelfsprekendheid."



J. AUDOUARD (SNCF)

... geen havenfavoritisme.

"... Antwerpen is een haven die voor het Noord-Oosten en het Noorden van Frankrijk ongeveer 3 miljoen ton goederen via het spoor ontvangt of verstuurt; voor- al produkten van de Franse metaalnijverheid bij uitvoer en een grote verscheidenheid aan produkten bij invoer. Dit verkeer bleef de laatste jaren wat ter plaatse trappelen zonder evenwel evidente tekens te vertonen van een nakende verzwakking.

Er is concurrentie tussen Antwerpen en de nabijgelegen Atlantische havens, maar de SNCF kiest geen partij. De keuze van de haven geschiedt trouwens door onze klanten in functie van een aantal specifieke criteria. De spoorwegnetten stellen zich enkel tot doel het vervoer van of naar de haven te verrichten tegen een gunstige prijs in functie van de concurrentie met de andere transportmiddelen en van hun dienstverlening op de betrokken bestemming.

Persoonlijk ben ik voorstander van een evolutie naar een commissieloon-systeem. Transportbemiddelaars vervullen in een haven een belangrijke functie, en telkenmale hun tussenkomst bijkomend vervoer oplevert voor het spoor zou een logisch commissieloon kunnen toegekend worden. Ik meen te weten dat het probleem tussen de SNCF en de NMBS voor het Frans-Belgisch verkeer ter studie is. En ik hoop dat onze directies tot een overeenkomst komen want het is een essentieel element dat zeker verkeer kan opleveren.

Ik kan niet oordelen over het feit of Antwerpen voor Frankrijk een vitale, onontbeerlijke haven is, want het is een realiteit dat alles wat via Antwerpen transiteert ook via andere havens kan. Ik kan wel stellen dat de Scheldehaven voor de verladers een niet te verwaarlozen verkeersattractiepool is waar de SNCF in samenwerking met de NMBS moet ijveren om ons marktaandeel te bewaren, ja zelfs te verhogen.

De Internationale Havententoonstelling is belangrijk, omdat wij daar aanwezig willen zijn waar vervoerspotentieel is en omdat wij in een geest van internationale samenwerking zeker niet willen en niet mogen afwezig zijn."



K. GAERTNER (DB)

... solidariteit tussen de netten staat bovenaan!

"... Vanuit spoorweggoepunt is Antwerpen belangrijk voor Duitsland. Bijna alle soorten goederen zonder onderscheid worden via Antwerpen in- of uitgevoerd. Meer dan de helft van het totale grensoverschrijdend verkeer bestaat uit chemische produkten en produkten van de ijzer- en staalindustrie. De grootste verkeersstroom van en naar de haven komt uit het Rijn- en Ruhrgebied maar ook naar Zuid-Duitsland (Beieren en Baden-Württemberg) is er een belangrijke verkeersstroom.

Het kan natuurlijk niet ontkend worden dat er op internationaal vlak een concurrentiestrijd woedt tussen de havens. Dat heeft zijn weerslag op het spoorverkeer, dat tussen Antwerpen en Duitsland niet in dezelfde mate evolueerde als het vergelijkbare verkeer tussen de Duitse zeehavens en hun hinterland. Toch handhaafden de overzeese transporten zich op een redelijk hoog peil. Misschien klinkt dat tegenstrijdig in de huidige economische context, maar het is vooral de devaluatie van de Belgische frank die de export naar Duitsland sterk heeft ondersteund. En dat is de hoofdreden voor die stabilisering. Bij de DB is er nu een meer pragmatische aanpak. Ik ben de mening toegedaan dat de spoorweg op het internationale vlak alle havens zonder onderscheid moet bedienen. Elke Noordzeehaven heeft zijn juiste betekenis en een "Europese" spoorweg mag zich niet inlaten in die logische concurrentiestrijd die trouwens ook een stimulans voor steeds betere prestaties betekent.

Zo heeft de Deutsche Bundesbahn zeker haar steentje bijgedragen voor de ontwikkeling van het Antwerpse containerverkeer. De samenwerking tussen de NMBS en de DB is zeer goed. Wij moeten op deze basis verder werken, en dat wil de DB zeker met betrekking tot Antwerpen. Daarom ook nemen wij deel aan de havententoonstelling. Wij geloven in een Europese solidariteit tussen de netten en die staat bovenaan. Het is eveneens een uitstekende gelegenheid om onze klanten en degenen die specifieke belangstelling betonen voor spoorvervoer van of naar Duitsland te ontvangen in hun eigen Antwerps milieu."



G. LAUBER (CFF/SBB)

... Antwerpen, belangrijke aanvoerhaven voor Zwitserland.

"Zwitserland is een staat die niet grenst aan een zee en die bijgevolg ogenschijnlijk geen "maritieme" transportmogelijkheden heeft. Toch niets is minder waar. De Rijnhaven van Bazel is een vitiaal "maritiem" vervoersknooppunt en dat vergeten veel mensen. Op Europees vlak zijn de voornaamste havens voor Zwitserland: Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Marseille en Sète. In dit kransje slaat Bazel zeker geen onaardig figuur. De samenwerking met de Middellandse Zeehavens is ontstaan tijdens de tweede Wereldoorlog, toen Frankrijk ons een helpende hand reikte voor de levensnoodzakelijke bevoorrading. In andere havens konden we toen niet terecht omwille van het om zich heen grijpende oorlogsgeweld.

Antwerpen is voor de Zwitserse spoorwegen één van de belangrijkste aanvoerhavens. Zo werd er in 1981 bijna 1,6 miljoen ton diverse goederen via de Scheldehaven per spoor ingevoerd. De uitvoer via Antwerpen stelt het met iets meer dan 100.000 ton, (zijnde 6,5% van het globale verkeer) en heeft vooral betrekking op scheikundige produkten, machines en apparaten. Deze onevenwichtige situatie is te wijten aan het feit dat primo, de Zwitserse economie over geen eigen grondstofvoorraad beschikt waardoor een overzeese aanvoer noodzakelijk is dat secundo, de uitvoer van afgewerkte produkten overheersend bestemd is voor de Europese markt.

In het transitverkeer naar Zwitserland hebben de massagoederen met 1,1 miljoen ton de bovenhand. Petroleumprodukten, steenkolen en ertsen maken deel uit van dit pakket. Algemeen stellen we vast dat het overwicht van het binnenschip momenteel aan het afbrokkelen is ten voordele van de vrachtwagen en de trein. Zo konden de spoorwegen hun aandeel in de petroleumaanvoer in 1982 opdrijven tot ongeveer 1 miljoen ton.

De groeiende belangrijkheid van de Antwerpse haven voor het verkeer met Zwitserland en voor het transitverkeer naar Italië via Zwitserland vereist in de haven de aanwezigheid van de spoorwegen in het algemeen en van de Zwitserse spoorwegmaatschappij in het bijzonder. Vandaar onze deelneming in Europees verband aan de havententoonstelling."



D. DI TANNA (FS)

Antwerpen en de Europese spoorwegen, onontbeerlijke schakels voor de Italiaanse economie.

"Toen de FS elf jaar geleden de beslissing nam om te Brussel een kantoor te openen, waren tot dan toe alleen de vier buurmetten van België te Brussel vertegenwoordigd. Wij waren dus het eerste spoorwegnet van een niet aangrenzend land dat alhier een vertegenwoordiging vestigde. En dat was een noodzaak, daar er zich tussen beide landen een druk reizigers- en goederenverkeer ontwikkelde.

Natuurlijk zat Antwerpen daar voor veel tussen en vandaag de dag bestaat er een belangrijke verkeersstroom tussen de metropool en Italië, vooral dan Noord-Italië. Dat concretiseert zich onder meer in twee rechtstreekse TEEM-verbindingen vanuit Antwerpen naar Italië (vooral voor aanvoer van groenten) en vier TEEM-verbindingen in omgekeerde richting via Schaarbeek. Ook de TEC-treinen voor het gecombineerd vervoer sporen rechtstreeks tussen beide landen. Antwerpen is voor Italië een niet te verwaarlozen containerhaven. Opmerkelijk is wel dat het containerverkeer in de noord-zuid-richting veel beter bezet is dan in de retourrichting. Dat is inderdaad een zwak punt (deels te wijten aan economische omstandigheden), en de FS spant zich daadwerkelijk in om dat retourverkeer herop te bouwen.

Beschouwd vanuit het standpunt van de Italiaanse spoorwegen worden Antwerpen, Rotterdam en Hamburg op gelijke voet behandeld. Deze drie havens betekenen trouwens evenveel voor de Italiaanse economie. Italië is als het ware geografisch geïsoleerd midden een Middellandse Zee met beperkte toegangsmogelijkheden. Alle schepen komende van het noordelijk halfrond leggen meestal in de drie voornoemde havens aan en via spoor of weg komen de goederen vlugger in Italië terecht. Ook in tegengestelde richting is de transportwijze identiek voor de uitvoer van overzeese goederen. Schepen komende van het zuidelijk halfrond meren via het Suezkanaal rechtstreeks aan in de Italiaanse havens.

De Europese spoorwegen betekenen dus samen met deze drie grote havens een onontbeerlijke aan- en afvoerschakel voor de Italiaanse economie. In die context neemt de FS dan ook deel aan de havententoonstelling te Antwerpen, trefplaats voor het Europese transportaanbod en de dito transportvraag."

Wij danken in het bijzonder de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen die ons alle nodige documentatie heeft bezorgd

voor het samenstellen van de artikels in dit dossier omtrent de haveninfrastructuur en havenactiviteiten.

NUTTIGE ADRESSEN VOOR MEER INFORMATIE

Groepering der Havenbelangen van Antwerpen

Secretariaat:

Brouwersvliet 33, bus 5
2000 Antwerpen
Tel. 03/231 44 73

Antwerps Havenbedrijf

Algemene Directie van het Havenbedrijf

• Afdeling Beheer en Exploitatie

Stadhuis
2000 Antwerpen
Tel. 03/231 16 90

• Afdeling Studie en Prospectie

Kolveniersstraat 19
2000 Antwerpen
Tel. 03/231 17 72

Havenkapiteinsdienst

Bouwersvliet 6
2000 Antwerpen
Tel. 03/231 06 80

Technische Dienst van het Havenbedrijf

Kaai 63
2030 Antwerpen
Tel. 03/231 09 20

Financiële Dienst van het Havenbedrijf

Brouwersvliet 6
2000 Antwerpen
Tel. 03/231 06 80

NMBS - diensten

Gewestelijke commerciële vertegenwoordiging

M. Herremans

Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
2000 Antwerpen
Tel. 03/233 02 68
Tel. inlichtingen goederen: 03/233 23 17

Groepsdirectie voor het Gewest Antwerpen

Koningin Astridplein 27
2000 Antwerpen
Tel. 03/231 76 90

M. Baekelandt, groepschef, toestel 300 of 370

M. Gijzels, hoofd dienst exploitatie, toestel 310

Directiedienst te Brussel waar alle vragen van technische aard kunnen gesteld worden:

Behandelingsdienst vervoer

Putterij 25
1000 Brussel
Tel. 02/523 80 80, toestel 2619 of 2661

Aanverwante of samenwerkende diensten uit de privé-sector

N.V. Interferry

(vertegenwoordiger Intercontainer en Interfrigo)

M. Schuermans, directeur

Zomerweg 26
2030 Antwerpen
Tel. 03/541 69 50 en 542 16 92

N.V. Railtrans

M. De Roep, directeur

Zomerweg 26
2030 Antwerpen
Tel. 03/542 03 10

Intercontainer

Algemene directie
Margarethenstrasse 38
CH - 4008 Basel
Tel. 061/22 25 25

Vreemde spoorwegen

CFF - SBB - Zwitserland

M. Lauber, algemeen vertegenwoordiger

Ad. Maxlaan 48-50
1000 Brussel
Tel. 02/217 57 63

DB - Duitsland

M. Gaertner, algemeen vertegenwoordiger

Luxemburgstraat 23, bus 1
1040 Brussel
Tel. 02/512 53 39

NS - Nederland

M. Lucas, algemeen vertegenwoordiger

Keizerinlaan 66, bus 1
1000 Brussel
Tel. 02/512 83 45

SNCF - Frankrijk

M. Audouard, algemeen vertegenwoordiger

Ad. Maxlaan 25
1000 Brussel
Tel. 02/217 00 20

FS - Italië

M. Di Tanna, algemeen vertegenwoordiger

de Brouckèreplein 46, Bus 4
1000 Brussel
Tel. 02/219 09 42





ANTWERPEN



voor
Belgische bedrijven
ingeschreven
in het handelsregister

op maat

het bedrijfsabonnement

is een netabonnement geldig

- in alle treinen op het Belgisch grondgebied
- elke dag binnen de geldigheidsperiode, zaterdagen, zondagen en feestdagen inbegrepen

is een abonnement op naam van het bedrijf en dus kan het gebruikt worden door ieder personeelslid, van directeur-generaal tot boodschapper voor dringende zaken

het bedrijfsabonnement wordt uitgereikt

- na aanvraag op een formulier, tenminste 8 dagen voor de aanvang van de geldigheidsperiode
- voor een periode van 1, 3 of 12 maand, die aanvangt de 1e of 16e van de maand

kost

- voor 1 maand 4.760 F in 2e klasse (4.890 met IC-toeslag), 7.140 F in 1e klasse (7.270 met TEE-toeslag)
- voor 3 maanden 13.900 F in 2e klasse (14.290 met IC), 20.850 F in 1e klasse (21.240 met TEE)
- voor 12 maanden 51.480 F in 2e klasse (53.040 met IC), 77.220 F in 1e klasse (78.780 met TEE)



vraag inlichtingen
in een groot station of
bij onze commerciële
vertegenwoordiging in uw streek





INTERCONTAINER IN 1982

De statistieken van het laatste trimester van 1982 wijzen op een lichte relance van het Intercontainerverkeer.

Algemeen beschouwd werd het jaar '82 nochtans getekend door een verscherping van de economische recessie en noteerde men een verkeersvolume van 718.526 TEU tegen 783.755 TEU in 1981, wat een terugloop van ongeveer 8% betekent.

Wanneer we de statistieken per sector gaan bekijken, stellen wij belangrijke verschillen vast.

De resultaten van het continentaal verkeer zijn bevredigend. Met 245.167 TEU bereikten zij nagenoeg het peil van het voorgaande jaar (251.277). Tendensen tot stijging van het verkeer werden vastgesteld in het verkeer tussen België en Zweden en tussen Italië en Zuid-Oost-Frankrijk. Intercontainer heeft zijn overheersende rol in het vervoer van verse melk in ketelwagens vanuit de Bondsrepubliek Duitsland en vanuit Frankrijk met bestemming Italië verstevigd: de groeivoet, uitgedrukt in ton, bedraagt 15% bij vertrek uit de BRD en 60% bij vertrek uit Italië, wat het volume respectievelijk op 571.803 en 29.113 ton bracht. De ontwikkeling van

het verkeer per dagelijkse trein tussen Oost- en Centraal-Europa enerzijds en Griekenland anderzijds, is ook zeer bemoedigend.

In de maritieme sector daarentegen is het vervoersvolume, 424.813 TEU, tegenover 1981 met gemiddeld 9% gedaald. Dat cijfer werd sterk beïnvloed door een daling van het verkeer van lege containers. Het aandeel van het maritiem verkeer in het globale vervoersvolume van Intercontainer is lichtjes gedaald. Het daalde van 59,6% in '81 tot 59,1% in '82. Het aandeel van continentaal verkeer daarentegen steeg van 32,1 tot 34,1%.

De verslechterde conjunctuur heeft vooral een weerslag gehad op de evolutie van het verkeer naar Groot-Brittannië. Er worden ook tamelijk belangrijke dalingen vastgesteld op de Transsiberische route naar het Verre Oosten. In die laatste sector zijn er ook een paar positieve elementen waar te nemen waaronder de stijgende tendens van het verkeer van wagenladingen naar China.



TWEE INITIATIEVEN VAN HET BVI OMTRENT VERPAKKING

Handboek van de verpakking

Het handboek van de verpakking van het BVI is aan zijn vierde jaargang toe.

Na een inleiding van 29 bladzijden in verband met de verschillende eenheden, de mechanische problemen, de normen en de documenten, behandelt dit handboek achtereenvolgens:

- de houten verpakkingen
- papier
- golfkarton
- vlak karton
- metalen verpakkingen
- glazen verpakkingen
- kunststofverpakkingen
- kunststofoliën
- laminaten
- verzendingsverpakkingen
- kleefbanden
- omsnoeringsmaterialen
- etiketten
- buffermateriaal
- droogmiddelen
- de verpakkingmachines
- de verpakking van gevaarlijke goederen
- corrosie.

Elk hoofdstuk is opgebouwd volgens een standaardmodel en is voor een deel gewijd aan de basismaterialen, voor een deel aan de eigenschappen en normen en bestaat voor het overige deel en naargelang het geval, uit berekeningselementen, resultaten van proeven en reglementsbepalingen.

Jaar na jaar voegt het BVI aan het basisdocument (440 bladzijden in twee delen) addenda en bijlagen toe, die het resultaat zijn van een steeds vollediger en rijker ervaring.

Dit handboek, dat 5.100 frank + 6% B.T.W. (samen 5.406 frank) kost, is onmisbaar voor wie verpakkingproblemen heeft, hetzij bij de aanvang van de productie, hetzij op het einde ervan, dus op het ogenblik van het vervoer en de verdeling.

Nadere inlichtingen kunnen op het Instituut worden bekomen.

Studiecycli en -dagen

Het Belgisch Verpakkingsinstituut organiseert **studiecycli** van 4 dagen gewijd aan de grondstoffen voor de verpakking. Zo kan men op donderdag 22 en 29 september en 6 en 13 oktober een cyclus in het Nederlands volgen waarin de kunststofverpakkingen worden behandeld. Op donderdag 17 en 24 november en 1 en 8 december is er een cyclus in het Frans over vlak karton.

Op de **studiedagen** wordt eerder getracht een vlug en beperkt overzicht van de problemen te geven. Wij vermelden:

- op dinsdag 27 september: aansprakelijkheid bij de toepassing van de EAN-code;
- op dinsdag 25 oktober: industriële verpakking;
- op donderdag 3 november: organisatie voor kwaliteitscontrole van verpakking;
- op dinsdag 24 november: huidige stand van de nationale en EEG-wetgeving i.v.m. verpakking;
- van dinsdag 13 tot donderdag 15 december: exportpromotie voor ontwikkelingslanden.

Nadere inlichtingen kunnen op het Instituut worden bekomen.

Belgisch Verpakkingsinstituut,
Picardstraat 15
1020 BRUSSEL
Telefoon 02/427.25.83/93.



KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG



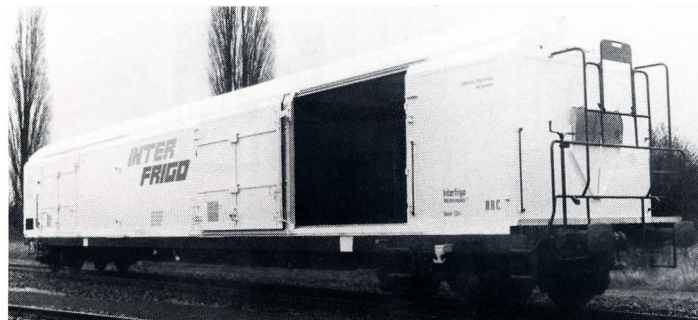
INTERFRIGO IN 1982

In 1982 werden op het domein dat meer bepaald Interfrigo, de maatschappij voor spoorwegvervoer onder geleide temperatuur, interesseert enkele algemene kenmerken waargenomen, die het verkeer kunnen beïnvloeden. Een daling van de koopkracht in de landen die het werkterrein van Interfrigo uitmaken, overvloedige nationale fruitoogsten, invoerbeperkingen in bepaalde landen, hebben zich op het vlak van de commerciële betrekkingen vertaald in een daling van het verbruik en van de invoer. De overcapaciteit van de vervoermiddelen heeft de concurrentie tussen de weg en het spoor nog verscherpt. Globaal gezien volgen de resultaten, die Interfrigo in 1982 boekte, een dalende tendens. Het globale verkeer uitgedrukt in ton-kilometer, daalde met 10,8%; het totaal vervoerde volume (in ton) daalde met 9,4%; voor het aantal zendingen noteerde men een daling van 11,4%. Het gemiddelde traject van de ladingen bedroeg 1.378 kilometer, wat een teruggang met 1,6% betekent. Het enige positieve element, dat op het vlak van de globale resultaten te noteren viel, was de gemiddelde lading van de wagens, die van 13,95 op 14,24 ton kwam, wat een stijging met 2,1% betekent.

Bij nader onderzoek stelt men vast dat, wat het aantal zendingen betreft, het verkeer van wagens met geringe capaciteit met 19,6% daalde terwijl het verkeer met wagens met grote tot zeer grote capaciteit met slechts 4% daalde.

Vermelden wij ook nog dat van de maanden juni tot oktober het verkeer naar het Nabije Oosten stil lag. Dit heeft zijn weerslag gehad op de globale resultaten. Het verkeer tussen de landen van de Middellandse Zee enerzijds en Centraal- en Noord-Europa anderzijds ging sterk achteruit.

Indien wij het verkeer in grote exploitatiecategorïën indelen, stellen wij vast dat in de sector verhuur op lange termijn een stijging van 9,3% werd opgetekend. De



vervoerstromen, die voor die sector erg belangrijk zijn, zijn het vervoer van Bulgaarse wijn naar de U.R.S.S. en drie verkeersstromen naar België, nl. het vervoer van fruit en groenten naar Zwitserland, het vervoer van witloof naar dat land en dat van bananen uit Antwerpen naar Zwitserland, Oostenrijk en Italië. Hoofdzakelijk onder invloed van het vervoer van bananen steeg het volume van de verzendingen bij vertrek uit België sterk, nl. met 44,6%.

Wanneer wij de waaier van deelnemende landen in beschouwing nemen, stellen wij vast dat België zeer goed gelegen is. Het is dan ook bij ons dat het Intercontainerverkeer in de meest gunstige zin is geëvolueerd, aangezien het geheel van de bewegingen bij vertrek en bij aankomst met 13,4% is gestegen. We worden op de voet gevolgd door Zweden, waar het verkeer met 11,8% is gestegen. Het Zwitsers verkeer volgt ook een positieve tendens. In de andere landen was er een terugval: in de BRD met 22,6%, in Nederland met 19,8%, in Frankrijk met 13,9%, in Oostenrijk met 13% en in Italië met 5%.

Het jaar 1983 zal hoofdzakelijk door twee belangrijke elementen gekenmerkt worden: de omvorming van een gedeelte machinekoelwagens met zeer grote capaciteit om een vrije deurhoogte van 2,20 m te krijgen, wat in het raam van de palettisering van de ladingen zeker een voordeel is; het commercieel voordeel ervan wordt aan de hand van drie prototypes van die wagens met grote capaciteit reeds uitgetest.

Interfrigo zal zijn commercieel beleid in verscheidene West-Europese landen uitbreiden; die tendens zal ook in andere landen worden doorgevoerd om het belang van het spoorwegvervoer onder geleide temperatuur en de concurrentiekracht van die internationale maatschappij ten overstaan van het wegvervoer te verbeteren.



INTERFRIGO UITBREIDING VAN DE TARIEFOVEREENKOMST 9997

De afgevaardigden van de netten, die tot de tariefovereenkomst 9997 zijn toegetreden, ontmoeten elkaar in de maand maart op hun jaarlijkse vergadering, die plaatsvond in de zetel van Interfrigo te Basel.

Een belangrijk punt op de agenda was het verzoek tot toetreding tot de spoorwegovereenkomst van de Poolse Staat (PKP). De afgevaardigden op de vergadering, die onder het voorzitterschap van de SBB (beherend net) stond, keurden dit verzoek tot toetreding met algemeenschap van stemmen goed.

De toetreding van de PKP tot de tariefovereenkomst 9997 maakt het voor Interfrigo mogelijk vanaf 1 juli 1983 zijn prijzen voor vervoer onder het regime van geleide temperatuur in koel- en machinekoelwagens op een eenvoudige en gunstige tarifaire basis te berekenen. Het betreft hier het vervoer uitgevoerd in het raam van zijn aanbod "volledige service".



INTERFRIGO GUNSTIGER NUTTIGE LAST VOOR WAGENS MET EEN GROTE CAPACITEIT

Interfrigo lanceerde in de werkplaatsen van vier Europese constructeurs een omvormingsprogramma voor 600 machinekoelwagens met grote inhoud. Die gaan schuil onder de codeletters: lbbehs.

l = machinekoelwagen met thermische isolatie

bb = met onafhankelijke assen - met zeer grote nuttige oppervlakte (meer dan 27 m²)

e = met elektrische luchtcirculatie

h = met thermische isolatie klasse IR

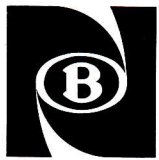
p = zonder verhoogde plankenvloer

s = aangepast voor snelheden van 100 km/uur.

Op die wagens met twee assen worden de ophangingsveren met acht schijven, vervangen door veren met negen schijven. De toegelaten last per as wordt daardoor verhoogd: hij gaat van 18 ton over op 20 ton voor het vervoer onder regime S (snelle treinen). Die werken, waarvan de kostprijs 600.000 Zwitserse frank bedraagt, zullen eind '83 beëindigd zijn.

De maximum last per wagon werd dus met 4 ton opgevoerd, wat de kwaliteit van die wagens, die geschikt zijn voor palettisering, verhoogt. Die wagens worden door de cliënteel meer en meer gevraagd.

Interfrigo gebruikt zowat 6.000 wagens met een nuttige oppervlakte van 27 m², die de maatschappij in eigendom heeft of die tot het wagenpark van de aangesloten netten behoren. Bovendien beschikt zij voor het internationaal verkeer onder geleide temperatuur over 15.000 wagens met een lager nuttig volume.



BESCHIKBARE INDUSTRIETERREINEN

Groep Brussel

± 10.000 m² te Brussel Thurn en Taxis

7.500 m² te Brussel Klein-Eiland
5.000 tot 7.500 m² te Brussel Klein-Eiland, Schaarbeek Josaphat, Mechelen en Baulers

2.500 tot 5.000 m² te Brussel Klein-Eiland en Brussel-West

1.000 tot 2.500 m² te Brussel Klein-Eiland en Etterbeek.

Voor nadere inlichtingen: tel. 02/218.60.50, toestelnummer 5342

Groep Charleroi

± 20.000 m² te Marcinelle, Mont-sur-Marchienne, Berzé en Tamines

17.000 m² te Bouffioulx

± 10.000 m² te Couillet, Jamioulx en Mariembourg

7.500 tot 10.000 m² te Châtelaineau en Bouffioulx

5.000 tot 7.500 m² te Tamines, Jemeppe-sur-Sambre, Bouffioulx, Hemptinne, Virelles en Thuin

2.500 tot 5.000 m² te St-Aubin, Thuin, Thuillies, Boussu en Fagne, Lompret en Solre-sur-Sambre

1.000 tot 2.500 m² te Erquelinnes, La Buisserie, Landelies, Mont-sur-Marchienne en Ham-sur-Heure

Voor nadere inlichtingen: tel. 071/36.40.10, toestelnummer 2633

In de meeste gevallen kunnen die terreinen worden aangesloten op het net.



STUKGOED NIEUW TARIEF BELGIE-FRANKRIJK

NMBS-COLLI en SERNAM (Service National des Messageries van de SNCF) hebben een nieuw rechtstreeks tarief voor stukgoedzendingen tussen België en Frankrijk uitgewerkt. Het vangt sinds de 1ste december 1982 het hoofdstuk 1 van de AEST.

Dit tarief bevat prijzen van eind tot eind, levering aan huis inbegrepen, alsook prijzen toepasselijk tot de Belgisch-Franse of de Frans-Luxemburgse grens (voor de zendingen bestemd voor Oost-Frankrijk).

De vrachtprijzen vertonen een vernieuwde structuur en worden berekend op basis van de postcodenummers van de plaatsen van verzending en van uitreiking.

Alle inlichtingen kunnen gevraagd worden in de belangrijke stations, in de inlichtingskantoren en in de gewestelijke vertegenwoordigingen en handelsagentschappen.

Het tarief kan bekomen worden op bureau 61.12 (verkoop van tarieven - tel. 02/523.80.80, toestel 2688) door storting van 100 fr. (BTW inbegrepen) op P.R. nr. 000-0001010-40 van de NMBS, Financiële Directie, 1060 Brussel. Gelieve op de keerzijde van uw stortingsbulletin "Stukgoedtarief België-Frankrijk nr. 8567" en desgevallend uw BTW-nummer en klantnummer bij de NMBS te vermelden.

In de prijs van 100 fr. is de automatische uitreiking van de bijlagen, die zullen uitgegeven worden, begrepen.



EEN "TUINBOUW" MINITRIP

Voor tuinliefhebbers zal het deze zomer bepaald de moeite lonen om even naar de Beierse hoofdstad München te sporen. Want van 28 april tot 9 oktober is München het decor voor een internationale tuinbouwtentoonstelling, IGA '83 genoemd.

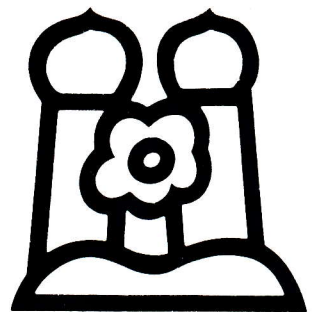
In een reuzegrote tuin van 72 hectaren, met heuvels, valleien en meren hebben specialisten uit 20 landen een unieke sfeer geschapen met geurige en kleurige bloemen. Ook Azië stelt zijn tuinbouwcreaties tentoon; China, Nepal en Thailand zorgen voor de geheimzinnige Oosterse tint.

De tentoonstelling draait niet enkel rond de 100.000 bloeiende bloemen: parallel zijn er diverse artistieke manifestaties (folklore, theater, muziek, ballet), ludieke happenings (recreatiemogelijkheid, barbecue) en is er ruimschoots mogelijkheid om de innerlijke mens te bekoren (restaurant, brouwerij, herberg, distilleerderij).

Gedurende periodes van 4 tot 8 dagen stellen de deelnemende landen een nationale of een thematische tentoonstelling voor. Dat om de eigen specifieke mogelijkheden op tuinbouwgebied aan te tonen. China doet dat bijvoorbeeld van 13 tot 20 augustus, België van 19 tot 22 augustus, en van 15 tot 18 september is er een Ikebana-tentoonstelling. Het park is alle dagen te bezichtigen van 9 tot 22 uur. Maar aandacht: na 19 uur gaan de toegangsdeuren dicht! De inkomprijs bedraagt 9 DM of 7 DM indien je behoort tot een groep van minstens 25 personen. Het Nationaal Duits Toerismebureau (Luxemburgstraat 23, Brussel 1040, telefoon 02/512.77.44/66) kan je gedetailleerde inlichtingen verschaffen over deze uitzonderlijke manifestatie.

Hoe kan je er naar toe?

De NMBS heeft een driedaagse minitrip naar München die alle dagen wordt georganiseerd op twee kleine uitzonderingen na (3 tot 13 juni en eind september



voor de bierfeesten). Zoals altijd bevat het aanbod drie formules, overeenkomend met drie verschillende hotelklassen. In de prijzen, die variëren van 5.160 F tot 6.660 F, zijn begrepen: de heen- en terugreis per trein, het verblijf met ontbijt, excursiemogelijkheden en diverse verminderingen. Je beschikt over drie vrije dagen zodat het mogelijk is de sfeervolle tuinbouwtentoonstelling tot in de kleinste hoekjes te bezoeken.

In september kost deze minitrip, met identiek programma, iets duurder, maar dan is er ook een toegangsticket bij voor de Münchense bierfeesten. Maar waarom beide niet combineren? Te meer daar het mogelijk is om de reis met 1 tot 4 dagen te verlengen en aldus van het Duitse bier te proeven om daarna rustig te verpozen in een sprookjespark.



BRITSE SPOORWEGEN: TRIPLE TICKET

De Britse Spoorwegen bieden nu een volledig nieuw promotioneel ticket aan, nl. het TRIPLE TICKET. Dat laat u toe 3 excursies te verwezenlijken (te kiezen tussen 27 mogelijkheden) in een periode van 1 maand. Het wordt tegen een spotprijs aangeboden. Dus mag u deze kans niet laten voorbijgaan!

Wenst u meer inlichtingen? Britse Spoorwegen
52, Bergstraat, bus 1
1000 Brussel
Tel. 02/511.69.65

KORTWEG

KORTWEG



SPECIALE PRIJZEN

Op 1 mei 1983 voerde de N.M.B.S. op de rechtstreekse verbindingen naar Zuid- en Oost-Frankrijk, de Costa Brava, Zuid-Duitsland, Oostenrijk en op de Freccia del Sole, de nieuwe vakantietrein naar Italië, een nieuw systeem van prijsvorming in. Het gaat onder de benaming "speciale prijzen". Dit systeem is eenvoudiger dan het vorige omdat alle supplementen en kortingen rechtstreeks in de prijs begrepen zijn. "Speciale prijzen" vallen ook goedkoper uit dan de normale internationale tarieven. Bovendien wordt voor alle bestemmingen in Frankrijk en aan de Costa Brava vanaf de derde persoon, die tot eenzelfde gezelschap behoort, een belangrijke korting ingerekend.

De "speciale prijzen" zijn rechtstreekse prijzen van eind tot eind, d.w.z. van het Belgische station van vertrek tot een station van een streek van bestemming in het buitenland. Wel moet men een rechtstreekse nachttrein bij vertrek uit België nemen, doch de prijs varieert niet naargelang de gebruikte trein of de afgelegde reisweg. Bovendien zijn de speciale prijzen niet beperkt tot het traject per rechtstreekse nachttrein. Zij zijn eveneens geldig op de aansluitingen die worden genomen, hetzij om per trein tot aan het instapstation van de nachttrein te geraken, hetzij om de eindbestemming te bereiken. De bedoeling van laatstgenoemde regel is de notie "eindbestemming" te versoepelen, waardoor de mogelijkheden van de klanten worden vermenigvuldigd.

De Belgische stations, van waaruit de reis vertrekt, zijn verdeeld in twee of drie zones, naargelang het land van bestemming. De buitenlandse stations van bestemming zijn eveneens gegroepeerd in zones of "lijnsecties", vaak afgebakend in functie van economische of toeristische streken.

De "speciale prijzen" zijn prijzen heen en terug. Het zijn ook forfaitprijzen, in die zin dat er benevens het vervoer per trein van

eind tot eind, ook de bed- of ligplaats en het ontbijt in de trein inbegrepen is.

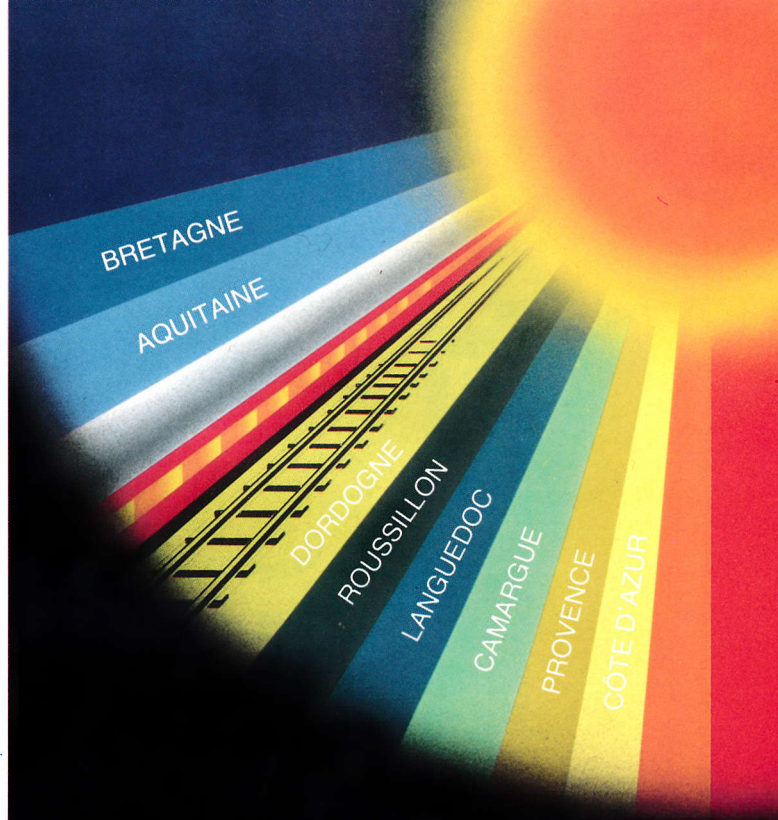
Er bestaan "speciale prijzen" voor reizen in T3, T2, "Double", "Single" en "Special".

De "Speciale prijzen" zijn erop gericht de Belgische toerist zo veel mogelijk vrijheid te geven. Niet alleen laten ze het gebruik toe van een waaier van treinen volgens een reisweg naar keuze; ze maken het de reiziger ook mogelijk om b.v. bij de terugreis een andere trein te nemen dan bij de heenreis, uit een ander station of een andere zone te vertrekken op voorwaarde dat een trein genomen wordt, die tot dezelfde groep van bestemmingslanden behoort en om naar een ander station of zone van bestemming in België te reizen en voor een ander type van nachtcomfort te kiezen.

Om van dit nieuwe aanbod te kunnen genieten, moeten de plaatsen in de rechtstreekse nachttrein en de "speciale prijzen" terzelfdertijd aangevraagd worden.

De plaatsen in de nachttreinen en de speciale prijzen vormen dus een geheel.

Voor de bestelling van de reizen tegen speciale prijzen en de desbetreffende plaatsbespreking kan de reiziger zich wenden tot een reisbureau of een belangrijk N.M.B.S.-station.



RECHTSTREEKS NAAR DE FRANSE ZUIDERZON

Komende zomer beschikt u over 29 nachttreinen per week voor de vakantieverbindingen tussen België en de Franse toeristische streken. Directe treinen. Zonder overstappen in Parijs!

Er werden ook nieuwe speciale tarieven uitgewerkt voor volwassenen en kinderen onder de 12 jaar. Inbegrepen zijn de treinreis, de lig- of bedplaats en het ontbijt aan boord.

Senioren, houders van een Rail Europ Senior-kaart (verkoop vanaf mei), kunnen tijdens bepaalde perioden 50% prijsvermindering krijgen.

De prijzen zijn niet meer vastgelegd per bestemmingsstation maar per toeristische streek: Provence, Azurenkust, Languedoc, Roussillon, Pyreneeën, Aquitaine, Dordogne en omliggende gebieden, Bretagne.

Gaat u een andere richting uit, dan brengen rechtstreekse nachttreinen u ook naar Italië, Oostenrijk, Zwitserland en Joegoslavië. Aan u de keuze. Prettige vakantie!

Reserveringen in de stations en de erkende reisbureaus.



Engeland 2 uur sneller

Ⓟ TREIN + JETFOIL 



PAUL FUNKEN