

SPOORNIEUWS

(B)

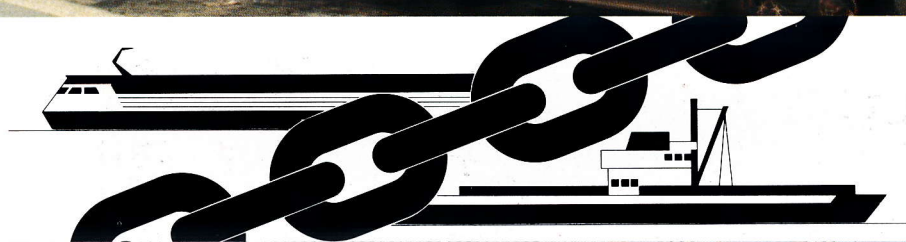
Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

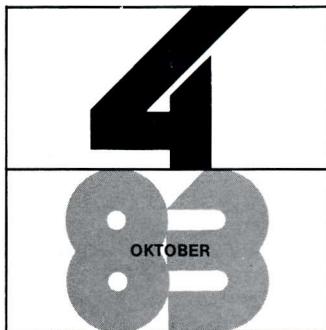
483 OKTOBER

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

Brussel X

G.P.P./10/209





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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

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

Foto's

BN: 1 - 5
Fleischman: 2
GM: 3
CAIB: 16
NMBS: 1 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 9 - 10 - 11 - 14

INHOUD



ONDERNEMING

- General Motors Continental: 3
- De trams van Manilla: 5
- BNFV: 6



RAIL-ROUTE VERVOER

- Open deur te Brussel: 8



UITRUSTING

- Radioverbinding met de treinen: 9



ACTUEEL

- Twee rijdende expo's: 10



B-NIEUWS

- Het ferry-boat verkeer: 12
- In onze handelsagentschappen: 14



TOERISME

- De "cruise" van de honderdjarige: 13
- Kerstmis en nieuwjaar te Salzburg: 15



TARIEF

- De Italiaanse ceramiek ten bate: 14
- Gevaarlijke goederen: 15

EDITORIAAL

In Spoornieuws nummer 3 van de maand juni, publiceerden we een dossier "Antwerpen". Een synthese op 16 bladzijden, als het ware in vogelvlucht opgenomen en neergeschreven. Toen hebben wij ook aan onze lezers beloofd om in een volgend nummer enkele ondernemingen onder de loep te nemen die in het havengebied goede klant zijn bij de NMBS. Een belofte die nu ingelost wordt. Spoornieuws werd ontvangen door de grootste Belgische rederij, door een auto-constructeur die in de haven twee assemblagefabrieken heeft ingeplant en door een fruitbehandelaar die een snelle terminal uitbaat. Drie totaal verschillende ondernemingen, drie verschillende wijzen van samenwerking met het spoor maar éénzelfde doelstelling: zowel bij CMB, bij GM als bij BNFV mikken klant en vervoerder op een efficiënt internationaal transport, een terrein waar de spoorweg een belangrijke rol speelt.

In onderhavig nummer publiceren we het verhaal van GM en BNFV, in het volgend nummer komt CMB aan bod.

Ons bezoek aan de haven zal daar niet eindigen. Andere ondernemingen, andere sectoren ontwikkelen samen met de NMBS specifieke transportvormen gebaseerd op de typische kenmerken van deze massavervoerder. Een overzicht van alle NMBS-klanten in de haven kan het dienstenpakket dat door de spoorwegen wordt aangeboden beter definiëren. Dat zou ons in een dergelijke wereldhaven te ver leiden. Toch zal Spoornieuws in de toekomst nog enkele ondernemingen bezoeken die het spoor belangrijke verkeren aanbieden en die de diensten van de NMBS naar waarde weten te schatten.





Antwerpen heeft zich een faam opgebouwd in de wereld van de auto-industrie. Al meer dan 57 jaar werkt in de metropool het bedrijf dat vroeger "de Chevrolet" werd genoemd, maar nu Opels maakt: General Motors Continental N.V.

Het is een dochteronderneming van General Motors Corporation in Detroit, de grootste automobiel-constructeur ter wereld, die jaarlijks tussen de 7 en de 10 miljoen auto's en bedrijfsvoertuigen produceert en een omzetcijfer realiseert van meer dan 2000 miljard Belgische frank. GM fabriceert in Amerika de merken Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac en GMC. In Duitsland behoren de Opel-fabrieken en in Groot-Brittannië de Vauxhall/Bedford-fabrieken tot het concern. Verder heeft GM productie-eenheden in alle werelddelen.

De Antwerpse vestiging werd opgericht in 1924. Zij beschikt thans over twee moderne assemblagefabrieken in het havengebied. De huidige fabriek I startte de productie in 1953, fabriek II in 1967. Samen hebben ze een jaarlijkse productiecapaciteit van 400.000 auto's. In 1982 werden er 360.000 gebouwd. De laatste jaren heeft GM aanzienlijk geïnvesteerd om de uitrusting te moderniseren en nieuwe industriële activiteiten te ontwikkelen. Zo kwam er een nieuwe verfspuitinstallatie, een motorenassemblagehall, een carosseriebodembodemfabriek en een radiatorfabriek. Voor 1984 is er nog een investeringsprogramma voorzien dat zal besteed worden aan automatische apparatuur, met inbegrip van een aantal robots.

Jaarlijks 360.000 personenwagens produceren (waarvan meer dan 90% voor de uitvoer) vereist een

GENERAL MOTORS CONTINENTAL:

vervoerder moet garanties bieden



1. Dagelijks vijf ingaande en vijf uitgaande treinen.



gesmeerd lopende transportorganisatie zowel voor de aanvoer van grondstoffen en onderdelen als voor de afvoer van het eindproduct: de auto. Spoornieuws ging even aankloppen bij deze grote NMBS-klant om te vernemen hoe het vervoer per spoor er georganiseerd is.

De aanvoer

De vervoerder, in de ruime betekenis van het woord, heeft een grote verantwoordelijkheid voor de aanvoer van grondstoffen en onderdelen. GM werkt met heel minieme voorraden. De productielijnen worden rechtstreeks bevoorradt want voorraden aanhouden kost enorm veel geld. Deze transportverantwoordelijkheid wordt gedeeld door de traditionele vervoerders: de vrachtwagen, de trein en in mindere mate door het zeeschip en het vliegtuig.

Het grootste gedeelte van de benodigde materialen en grondstoffen wordt aangevoerd uit Duitsland. Uit Australië, Brazilië, Japan en de Verenigde Staten komen versnellingsbakken en motoren, en in eigen land worden onderdelen aangekocht bij diverse leveranciers.

Dagelijks ontvangt GM-Antwerpen drie volledige treinen uit Bochum, één uit Rüsselsheim en één uit Kaiserslautern. Bij dat contingent voegen zich losse wagens afkomstig van verschillende leveranciers uit Duitsland. In de spoorwagens steken alle mogelijke onderdelen om het eindproduct, de Opel, te Antwerpen te assembleren. GM heeft een spoor aansluiting, twee locotransporteurs, sporen in iedere assemblagehall en een rangeerbundel. Deze spoorinfrastructuur wordt bediend in een drieploegenstelsel door eigen perso-

neelsleden. Gedurende de ochtend- en de namiddagploeg zijn er twee NMBS-mensen aanwezig - een mini-factagedienst als het ware - om de in- en uitbewegingen van de spoorwagens te controleren. De binnenkomende treinen - die derwijze zijn samengesteld dat de rangeringen tot een minimum zijn beperkt - worden ter plaatse gesplitst en naar de assemblagehall gebracht, waar ze met vorkheftrucks worden gelost om de produktielijnen rechtstreeks te bevoorraden.

De aanvoer per trein kan gerust als vitaal bestempeld worden voor het "draaien" van de fabrieken. In 1982 ontving GM 1.147 volledige treinen, goed voor 22.714 wagens met een totale vervoerde hoeveelheid van bijna 350.000 ton (85.000 ton voor fabriek I en 264.000 ton voor fabriek II). Een interessant gegeven daarbij is dat de trein 75% van het totale aangevoerde gewicht voor fabriek II voor zijn rekening neemt (23% vrachtwagen, 2% schip/vliegtuig). De NMBS bezet dus wel degelijk een sleutelpositie. Zij tracht deze functie naar behoren te vervullen... en afgaande op de verklaringen van onze gesprekspartners ter plaatse lukt zij daar aardig in. "... De aanvoer per spoor loopt op wietjes. In de metropool kunnen we rekenen op de volledige inzet van het spoorwegpersoneel. Zo bijvoorbeeld twee jaar geleden,

De afvoer

Dagelijks gaan de vijf binnenkomende treinen ook weer buiten, enkel het aantal wagens kan verschillen. De bestemmingen zijn Bochum, Rüsselsheim en Kaiserslautern. Wat steekt er in? In Antwerpen geproduceerde onderstellen voor Rüsselsheim, motoren in doorvoer uit Brazilië en Australië voor Bochum en Rüsselsheim, ledige verpakkingen en afgekeurd materiaal als retourvracht voor de drie Duitse vestigingen. De afvoer per spoor is een belangrijk element in de goede werking van fabriek II. De buitengaande zendingen per spoor vertegenwoordigen 90% in aantal en 94% in gewicht (135.000 ton).

Met het aangevoerde materiaal worden auto's geassembleerd en deze moeten op één of andere manier de uiteindelijke gegadigde bereiken. Maandelijks wordt een planning opgemaakt voor het transport van de auto's in de daaropvolgende maand. Die planning wordt doorgestuurd naar de spoorwagenvoerders en naar de NMBS om de nodige schikkingen te kunnen treffen en om de wagens tijdig aan te bieden. Vorig jaar verstuurde GM vanuit Antwerpen 63.581 auto's (goed voor 54.000 ton) geladen op 5.612 spoorwagens naar Frankrijk, Italië, Zwitserland, Spanje en Portugal.

Voor dit jaar schat men meer dan

Afvoer van Opels per spoor in 1982 vanuit Antwerpen

bestemming	spoorwagens	auto's	netto gewicht (ton)
Frankrijk	2.037	23.423	19.909
Italië	2.835	32.559	27.675
Zwitserland	647	6.939	5.898
Spanje	83	830	830
Portugal	10	100	94
Totaal	5.612	63.851	54.406

toen uitzonderlijke weersomstandigheden 's winters het spoorverkeer ontwrichtten, was er een permanente contactlijn met de NMBS om de treinen op de voet te volgen. Bijna in elke trein zaten materialen die we binnen enkele uren nodig hadden. Men zou het weliswaar een bewust commercieel risico kunnen noemen, maar als de vervoerder - in casu de NMBS - geen garanties biedt dan kan er van dat bewust risico geen sprake zijn. Als onze afdeling "produktie en materiaalcontrole" bepaalde goederen dringend nodig heeft, dan vragen wij aan de havendispatching om deze spoorwagen(s) bij voorkeur te behandelen. En dat wordt dan ook daadwerkelijk gedaan."

Nieuw is de aanvoer uit Spanje van Opels' jongste telg, de Corsa. 8.000 Corsa's zullen dit jaar vanuit Zaragoza naar Mechelen Nekkerspoel worden vervoerd. Vijf dagen volstaan om deze "reus in zakformaat" ter bestemming te brengen, en dat is niet onaardig.

Ook niet te vergeten is een belangrijk aanvoerverkeer van verwisselstukken per spoor. 49% van de totale aanvoer van deze stukken komt via de spoorweg. Antwerpen exporteert ze naar 87 landen.

50.000 auto's op de trein te zetten. Een achteruitgang ten opzichte van 1982 te wijten aan de teruggeschoefde produktie voor de Italiaanse markt (prognose 18.652 auto's voor 1983). In Italië, Frankrijk en Zwitserland sporen de treinen naar distributiecentra van waar ze via de weg naar de dealers worden gebracht.

Vorig jaar had het spoor een aandeel van 18% in de afvoer van het afgewerkte produkt, 64% bereikte de bestemming via de weg en 18% werd verscheept. Deze verdeling onder de vervoermiddelen is sterk afhankelijk van de situering van de bestemming. Het grootste gedeelte van de Antwerpse produktie (40%) is bestemd voor Duitsland en gaat - omwille van de relatief korte afstand - uitsluitend via de weg. Deze transporten zijn in één plan gestructureerd en bereiken via de weg het snelst en op de meest voordelige wijze de dealers. Het spoor is daarentegen het aangewezen transportmiddel wanneer een verdeelcentrum is ingeschakeld en op de langere afstanden. Dit jaar zal het aandeel van het spoor met 2% dalen. De automarkt verloopt momenteel vrij gunstig in de ons omringende landen en dat is spijtig genoeg het domein van het wegvervoer. Ook de overzeese



uitvoer naar Groot-Brittannië evolueert gunstig, en de belangrijkste afnemer Italië, die zijn wagens per spoor laat vervoeren, doet het zoals aangehaald minder goed.

Toch mogen we ons niet blind staren op deze valse noot. De automobielsector in het algemeen is een goede klant voor de NMBS die in 1982 zowel qua vervoerde auto's als qua vervoer van losse stukken gevoelig is vooruitgegaan. General Motors Continental helpt daarbij goed mee in opwaartse richting. Het is een trouwe klant in de Antwerpse haven die al onze aandacht verdient, omdat de NMBS deels verantwoordelijk is voor een vlotte aanvoer en dus ook onrechtstreeks de produktie kan beïnvloeden. Een taak die niet lichtzinnig wordt opgenomen!

2. Twee GM-locotracors voor het rangeren van de stellen.
3. Lossen van de spoorwagens in de assemblagehall.
4. Meer dan 50.000 auto's op de trein voor 1983.



BN-TRAMS OP DE TREIN



De klassieke tram doet het nog steeds. Niettegenstaande de autobus, de taxi en het privé-vervoer sterke "concurrenten" zijn, is hij nog niet uit het typische stadsbeeld verbannen. Meer zelfs. De tramrijtuigen werden aangepast aan de noden van een moderne tijd en hebben zich meer dan ooit opgewerkt tot een efficiënte vorm van eigentijds stedelijk vervoer.

De tram is "in", rijdt in eigen spoorbedding, ondergronds of bovengronds, en doet het uitstekend in de wereldsteden. Getuige daarvan het tramnet dat vandaag de dag wordt uitgebouwd in de miljoenenhoofdstad Manilla... waarop Belgische trams zullen rijden, gebouwd door BN, Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies. De Belgische tram is een technologisch hoogwaardig produkt dat kan wedijveren met het beste in de wereld en overall gewaardeerd wordt, tot in Rio de Janeiro!

Maar waarom toch die lovende woorden over een tram in een spoorwegtijdschrift? Eenvoudigweg omdat de tram beroep doet op

"grote broer" de trein om naar Manilla te geraken. 64 geleide "Light Rail Vehicles" worden progressief bij BN te Brugge op spoorwagens geladen en naar de Ocean Container Terminal te Zeebrugge gebracht, waar ze worden overgeslagen op het schip voor een lange zeereis naar de Filipijnen. Een niet onaardig en toch wel spectaculair vervoer voor de NMBS als je bedenkt dat ieder driedelig tramrijtuig 41 ton weegt.

Het transport geschiedt met gehuurde platte wagons van de Deutsche Bundesbahn, waarop BN een speciaal ontworpen bovenbouw met rails heeft gemonteerd. De tram wordt met een kabel en via een hellend spoorvlak op de spoorwagens getrokken. Enkel het eerste lid van het tramrijtuig wordt stevig vastgeankerd; de rest blijft gewoon los op de sporen staan zodat de geleidingen vrij kunnen bewegen en beschadiging of breuk zo goed als uitgesloten is.

Met een gewone goederentrein sporen de trams één voor één als "uitzonderlijke eenheid" naar Zeebrugge: maximum snelheid beperkt tot 60 km/u; de vracht moet binnen het laadprofiel van de spoorwagen blijven en met een totale hoogte vanop het spoor van 4,68 m is een aarding vereist.

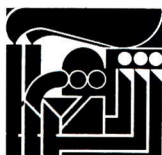
Op de OCZ wordt de tram met een portaalkraan in het schip gehesen. Voor de behandeling met een speciaal kader heeft BN in de constructieateliers vooraan en achteraan een hef balk gemonteerd; vier vaste balken worden op de terminal zelf in het midden van het rijtuig aangebracht.

De eerste tram werd verstuurd op 4 oktober 1982. Spoornieuws was aanwezig bij de laadverrichtingen van exemplaar nummer 3. Het transportplan loopt tot januari 1984.

Een tram op de trein is geen zeldzaamheid. Op identieke platte spoorwagens spoort ook een contingent van 100 BN-tramrijtuigen naar Den Haag voor rekening van de Haagse Trammaatschappij (HTM). 27 HTM's wachten nog ongeduldig op hun spectaculair spoorreisje.

De trammaatschappij uit Marseille stuurde ook drie trams per trein naar BN voor modernisering. Deze rijtuigen werden trouwens een twintigtal jaar geleden door de Brugse constructeur gebouwd. Nadat deze drie een ander kleedje kregen aangepast maken ze de retourreis ook per trein samen met drie nagelnieuwe collega's.

Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies zendt zijn trams uit per trein... of anders uitgedrukt, hoe grote broer kleine broer een helpende hand reikt.





BNFW, BELGIAN NEW FRUIT WHARF

... LEEGMAKEN EN VULLEN!

Zeeschepen leegmaken, spoorwagens vullen, vrachtwagens vullen, koelmagazijnen vullen, koelmagazijnen leegmaken, opnieuw spoorwagens vullen... en vrachtwagens... een nieuw schip meer aan... het moet gelost worden, de spoorwagens staan klaar... en zo maar de klok rond, het hele jaar door. Leegmaken en vullen, zo zou je in twee woorden de activiteiten van Belgian New Fruit Wharf kunnen omschrijven.

Het lijkt op een vat der Danaïden, een bodemloos vat, dat gevuld wordt met fruit en nooit kan geleegd worden. Doch er is een wezenlijk verschil, daar waar de Danaïden gedoemd waren tot een uitzichtloos bestaan, weet BNFW deksels goed waar het naartoe wil met de behandeling van fruit in de Antwerpse haven. Als je jaarlijks 650.000 ton overzees fruit behandelt en op piekdagen 350 à 400 arbeiders per shift tewerkstelt, dan moet je beschikken over een stevige organisatie en moderne uitgebreide installaties. En dat is het geval bij BNFW, want aan het Albertdok heeft de fruitbehandelaar 600 m kaailengte voor het ontvangen van zeeschepen en op het aansluitend terrein een aantal loodsen, koelhuizen en diepvrieszalen met alles erop en eraan voor de overslag en opslag van bananen, citrusvruchten, appels, peren, druiven, ananas en dies meer.

BNFW is gesticht in 1938 door de fruitinvoerders L. Van Parijs, Koninckx & Spiers die over eigen schepen beschikten en het fruit naar de metropool brachten. De eerste dertig jaar behandelde BNFW enkel het fruit van zijn stichters. Doch de laatste 15 jaar - en dat noemt BNFW de tweede fase - breidden de activiteiten zich ge-

weldig uit en ontving men schepen van diverse herkomst voor diverse invoerders, waardoor de behandelde tonnemaat gevoelig toenam. De plannen om nog modernere installaties te bouwen die de snelle behandeling van de dure schepen mogelijk maakten - en als dusdanig de omlooptijd terugschroefden - waren samen met de goede dienstverlening ook van doorslaggevende aard voor het aantrekken van het bananenverkeer van United Brands uit Rotterdam. 250.000 ton bananen verhuisden in één ruk naar de Scheldehaven, die de voorkeur genoot op Zeebrugge en Bremerhaven. De noodzaak om die bananen te behandelen versnelde nog de realisatie van die uitbreidingsplannen. Nu krijgt Antwerpen het etiket "fruihaven van Europa" opgekleeft en daar is BNFW voor het grootste deel verantwoordelijk voor.

Alle overzees fruit zonder exclusieven wordt er behandeld. De banaan is met ongeveer 450.000 ton per jaar de beste klant omdat ze niet seizoengebonden is en het hele jaar door werk verschaft. Citrusvruchten, appels, peren, ananas... zorgen voor de seizoensgebonden activiteit. Exotische vruchten zoals kiwi's en papaya's worden nog niet in massale hoeveelheden aangevoerd om er schepen mee te kunnen bevrachten. Het zijn misschien de vruchten van de toekomst, van het jaar 2000.

Bananen worden vooral ingevoerd uit Centraal-Amerika. Ze worden vlottend verkocht, verhandeld terwijl het schip vaart, en de invoerder of de uiteindelijke bestemmeling bepaalt hoe hij ze wil versturen of ontvangen: per spoor of via de weg.



1

Vorig jaar laadde BNFW 60.000 ton bananen in spoorwagens waarvan 32.000 ton met bestemming Zwitserland. Dat verkeer loopt steeds met Interfrigo-wagens, op uitzondering van de periode april/mei/juni wanneer gewone gesloten wagens worden gebruikt omdat koelen of verwarmen dan niet nodig is. Men laadt ongeveer 1000 kartons van 20 kilo per wagen.

Slechts 60.000 ton op een totaal van 450.000 ton of slechts 13%, kan je vragen? Nuance, niet "slechts 13%" maar "toch 13%". Het spoorverkeer van bananen was eind der zeventiger jaren bijna tot nul herleid en heeft zich op drie jaar tijd volledig hersteld en is zelfs toegenomen. De 60.000 ton die in 1982 werden verspoerd zijn hoofdzakelijk te danken - het weze toegegeven - aan de United Brands-bananen. 40.000 ton zijn vaste contracten per volledige trein, 10.000 à 20.000 ton zijn wisselende verkeren.

tot de Oostduitse grens waren nu eenmaal voordeliger.

Ook het geïsoleerd wagenladingverkeer (1 à 3 wagens per bestemming) verdween omwille van de evolutie van het vrachtwagenpark en de snelheid van het wegvervoer op korte afstand. Uiteraard is de spoorweg op die korte afstand benadeeld en dat is vandaag de dag nog steeds geldig. De spoorweg moet zich aanpassen. Vanuit dit oogpunt beschouwd is het wel even interessant de mening weer te geven van onze gesprekspartner bij BNFW, te meer daar deze fruitbehandelaar als de belangrijkste kan beschouwd worden in de Scheldehaven.

"De expansie van het fruitverkeer per spoor vanaf onze terminal ligt in handen van de spoorweg zelf en in het bijzonder van de maatschappij Interfrigo. Scheepvaartmaatschappijen, verzenders, ontvangers en behandelaars gaan meer

Bananen bij invoer over zee vertrekkend uit Antwerpen per spoor (in ton)

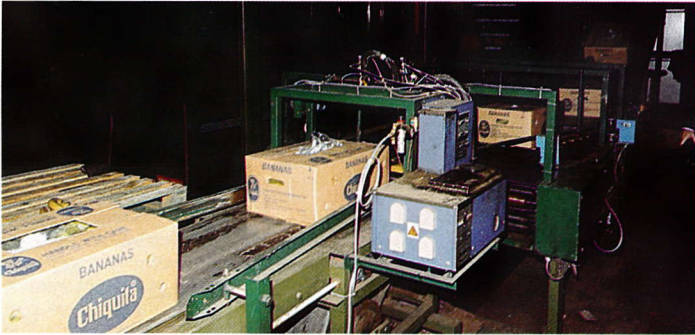
naar	1980	1981	1982
België	360	—	200
Duitsland	3.746	5.360	5.939
Oostenrijk	4.012	3.441	8.188
Italië	1.759	2.343	8.566
Zwitserland	5.373	20.947	32.868
Frankrijk	1.344	427	2.704
Nederland	—	1.731	1.695
Totaal	16.594	34.249	60.160

Vóór 1980 vertrok er vanop de BNFW-terminal een belangrijk regelmatig spoorverkeer naar Tjechoslowakije. Omwille van de concurrentie van de Noordduitse havens ging dat verkeer teloor. De spoorartieven vanaf deze havens

en meer over naar palettisatie. In de koelwagens die nu ter beschikking staan, kunnen gepalettiseerde ladingen niet binnengereden worden met vorkheftrucks; de deuren en het profiel van de wagens zijn een obstakel.



2



3



4

Ook de geleide temperatuur is soms een probleem. Bananen - en vruchten in het algemeen - zijn heel bederfelijk. Wij zijn als behandelaar perfect uitgerust om de goederen in uitstekende staat te bewaren... dus verlangen wij dat ook van de vervoerders. Het spoor moet evolueren naar meer controleerbare temperaturen. Niet zomaar "hoger" of "lager", maar 1° meer of 1° minder.

Indien de palettisatie en een juiste temperatuur werkelijkheid worden dan komt de spoorweg op gelijke hoogte met de concurrentie, wat automatisch tot meer verkeer zal leiden.

Ook wil ik hier aanstippen dat in de zomer de beijing van Interfrigo-koelwagens door de klant zelf, niet in het voordeel van het spoor uitdraait want bij de concurrentie (de weg n.v.d.r.) wordt het koelmiddel geleverd. Voor BNFW is dat geen onoverkomelijke hindernis want via de fruitactiviteit is uit noodzaak een heuse ijsfabriek gegroeid. In zover dat de ijshandel voor de hele haven bij ons geconcentreerd is.

Aan deze zwakke punten valt m.i. te sleutelen want wat in Scandinavië kan, moet ook bij ons mogelijk zijn. In Zweden rijdt momenteel een bananen-express samengesteld uit 14 kleurrijke beschilderde Chiquita-koelwagens voor gepalettiseerde ladingen en met exact regelbare temperatuur.

Toch wil ik onderstrepen dat wij graag werken met het spoor. Als behandelaar verkiezen wij de trein omdat we dan niet afhankelijk zijn van de willekeur van de vervoerder. Per spoor kunnen we geprogrammeerd werken, schema's worden gerespecteerd en men geeft ons ruimschoots de tijd om te laden. Dat is niet steeds het geval met

vrachtwagens. Het spoor biedt meer zekerheid. Het spoor levert meer voordelen op voor de behandelaar dan het wegvervoer. Onze voorkeur gaat uit naar de trein, maar de behandelaar wikt en de klant beschikt!"

Tot daar toch wel een opmerkelijk betoog van de verantwoordelijke van BNFW. De spoorweg en in het bijzonder Interfrigo zijn zich wel degelijk bewust van de problemen van het fruitvervoer. Wij verhehlen het trouwens niet.

Als tegenzet rijden de eerste prototypes van de "koelwagen van de toekomst" reeds proef. Deze wagen is geschikt voor gepalettiseerde ladingen en de capaciteit ligt opmerkelijk hoger dan voorheen, waardoor de klant ook kan genieten van het voordeliger tariefniveau van 25 ton voor gepalettiseerde zendingen. In die wagen werd een nieuw koelings- en verwarmingssysteem ingebouwd dat een exacte temperatuurstelling toelaat. In de nabije toekomst zal men overgaan tot de produktie.

Een stap die op tijd komt want BNFW rust ook niet op zijn lauweren. De fruitbehandelaar zit in een snelle spiraal en draait naar de top toe. De limieten van de bestaande capaciteit zijn nog niet bereikt en daarenboven investeert men in de modernste lossingstechnieken. Een toename van de behandelde tonnaam ligt in de lijn der verwachtingen. 60.000 ton vandaag de dag per spoor, misschien veel meer morgen dank zij aangepast materieel. De slagzin van de spoorweg "Een wagen voor elk vervoer" blijft een realiteit.

BNFW operationeel te Zeebrugge in 1984?

BNFW heeft in de Zeebrugse haven concessie genomen op een terrein van 7 ha voor het uitbouwen van een koelterminal met alles erop en eraan. Deze concessie vangt aan op 1 januari 1984.

Waarom mikt BNFW nu ook op Zeebrugge?

Enerzijds is er de volledige capaciteitsbezetting te Antwerpen, anderzijds zocht men naar nieuwe strategische punten voor de voorraad van diverse markten. BNFW onderstreept dat men tracht verkeren aan te trekken die normaal nooit via de Metropool zouden gaan en die dus complementair zijn aan de bestaande invoer.

Ook de Zeebrugse terminal zal geheel in het teken staan van een snelle behandeling en dito distributie. De exploitatie zal gebeuren aan dezelfde voorwaarden en tarieven als deze die te Antwerpen worden toegepast.

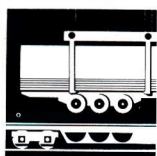
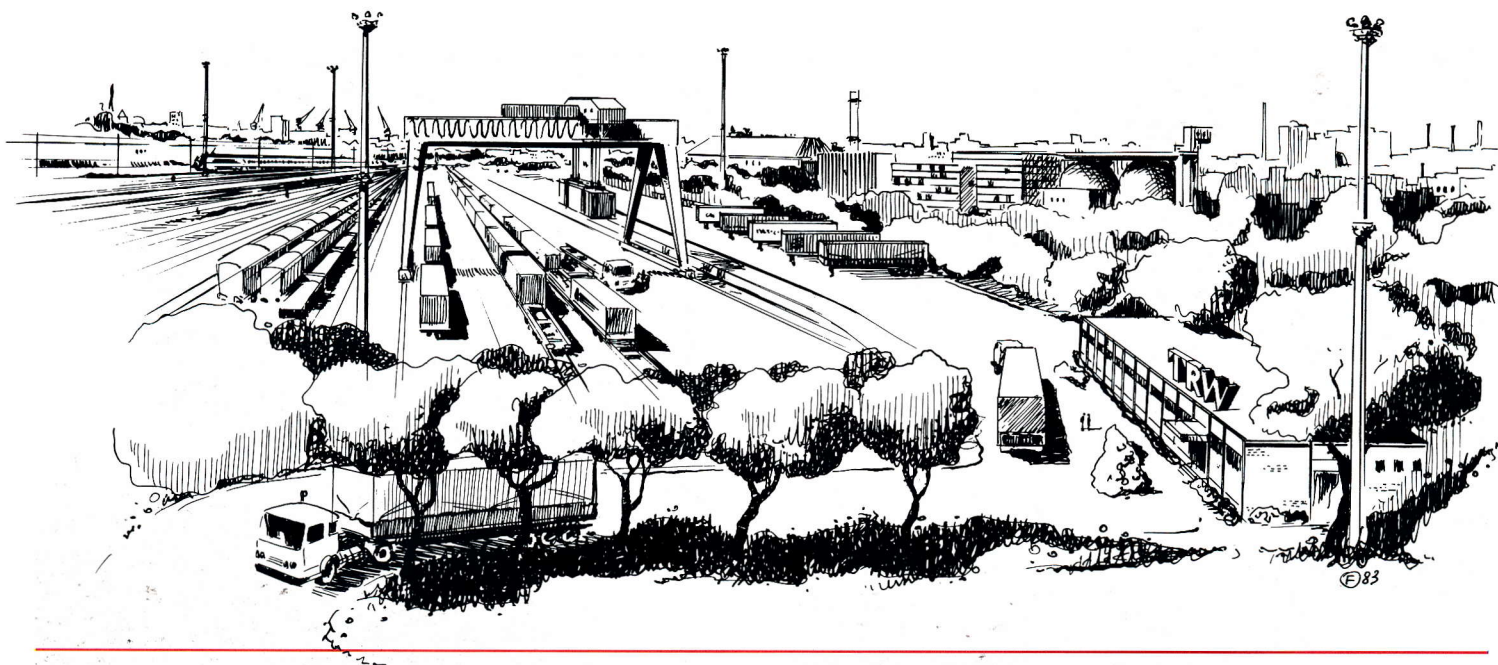
Dit alles belet niet dat BNFW ook op de Antwerpse terminal blijft investeren: een bedrag van 85 miljoen frank werd uitgetrokken voor 1983.

1. De cargoveyors kunnen per uur 3.000 kartons van 20 kilo bananen uit het schip halen.

2. Rechtstreekse "bananenband" uit de romp van het schip.

3. Automatische trieer- en stapelinstallatie, verlengstuk van de aanvoerlijn uit het schip.

4. Interfrigo, steeds van de partij bij fruitvervoer.



OPENDEUR VOOR HET RAIL/ROUTE-VERVOER

voor het rail/route-verkeer.

De terminal te Thurn en Taxis heeft een verkeer in stijgende lijn, terwijl deze te Brussel-West een zekere daling te verwerken krijgt. Deze tendens kan worden verklaard door de beschikbare uitrusting. De horizontale techniek, met hellend vlak en tractor, toegepast voor "kangoeroe"-voertuigen in het Weststation, verliest steeds meer terrein. De wegvervoerders kiezen vandaag de dag voertuigen aangepast aan een verticale behandeling. Op Europees vlak biedt deze techniek veel meer mogelijk-

heden en heeft daarenboven een groter laadvermogen.

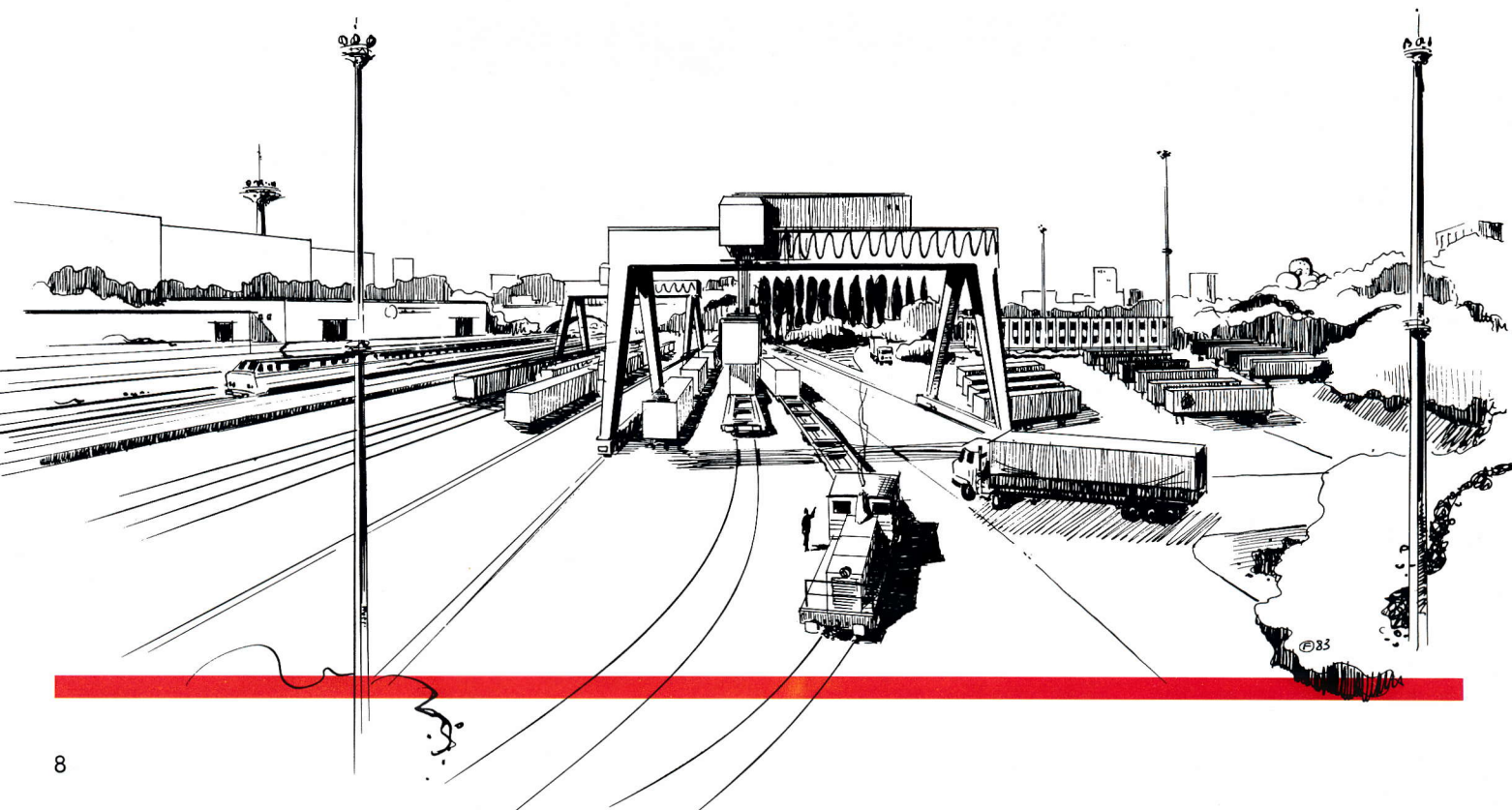
Ook de spoorwegtechniek volgt dezelfde trend. Novatrans, de organisator van het rail/route-vervoer in Frankrijk, heeft een aantal van zijn kangoeroe-wagens omgebouwd voor verticale behandeling. De kangoeroe-techniek, uitgebracht door de Fransen zelf, is vroeg of laat voorbestemd om van het toneel te verdwijnen... en dat waarschijnlijk wanneer de huidige generatie wegvoertuigen afgeschreven zal zijn.

Het gecombineerde rail/route-ver-

voer ondergaat een permanente evolutie. Vandaag de dag is het zelfs één van de zeldzame transportvormen die in opgang zijn. Het was dus meer dan verantwoord dat TRW tijdens de opendeurdagen aan het publiek zijn nieuwe vestigingsprojecten voorstelde. Te Antwerpen-Schijnpoort zijn de werken reeds aangevat en Schaarbeek-Josaphat moet in een nabije toekomst de twee bestaande Brusselse terminals in één verenigen.

Onze illustraties geven een "artist's impression" van deze nieuwe vestigingen.

Op 20 september en op 1 oktober II. heeft TRW de deuren van zijn Brusselse terminal in het station Thurn en Taxis opengegooid voor de klanten en de autoriteiten. Een deel van het terrein werd ingenomen door negen types van nieuw materieel als bewijs van de technische evolutie en van het streven naar steeds betere voorwaarden



radioverbindingen met de treinen: een spoorwegnieuwigheid

Radioverbindingen met treinen: een nieuw begrip, een systeem van radioverbindingen, dat de N.M.B.S. in samenwerking met Bell heeft uitgewerkt... en verder een goede manier om actief deel te nemen aan het Wereldjaar voor (tele)communicatie.

Zo kunnen de stuurposten van de elektrische voertuigen - locomotieven en motorstellen - van de lijn Antwerpen-Charleroi rechtstreeks in contact treden met de diensten 'te land', meer bepaald met de dispatching van de lijn of lijnsectie waarop ze rijden.

De uitrusting bestaat uit drie types van materieel:

- in de grondstations: een zender-ontvanger, die volledig gecomputeriseerd is en met in elke dispatching een bedieningstafel;
- in de stuurposten: dezelfde gecomputeriseerde zender-ontvanger en in elke stuurpost (aan elk uiteinde van het voertuig) een bedieningsdoos;
- in de grondstations zijn er ook relais-antennes, die gemiddeld om de tien kilometer zijn aangebracht.

Deze verbindingen zijn duplexverbindingen; de bestuurder beschikt over een telefoontoestel en de stuurpost is voorzien van een luidspreker zodat een efficiënte tussenkomst van de dispatcher op elk ogenblik mogelijk is.

De verbindingen kunnen alleen tussen de trein en de dispatching en vice versa worden tot stand gebracht. Alleen de dispatcher kan voor een algemeen gevaarsbericht met alle treinen tegelijkertijd in contact treden. Dit verschilt dus duidelijk van het systeem dat door de tram- en bus- of taximaatschappijen wordt gebruikt aangezien de bestuurders daar alle verbindingen kunnen horen, die op een bepaalde frequentie worden verstuurd. De actieradius waarin het N.M.B.S.-systeem moet functioneren is trouwens veel groter dan die van het stadsnet.

Het systeem van radioverbindingen biedt oneindig veel voordelen al is dit voor het grote publiek niet zo meteen duidelijk.

Eerst en vooral verbreekt het de eenzaamheid van de bestuurder. Dat is niet niks voor al diegenen die op een winternacht een goederenstel besturen en met allerlei moeilijkheden, te wijten aan slecht weer, kunnen te kampen hebben.

Het systeem komt zeker ook de veiligheid en de regelmatigheid van het verkeer ten goede, in die zin dat het het mogelijk maakt om stante pede elke vertraging, elk defect, elke incident dat de vervoerplannen kan wijzigen, te melden. Is er een spoor versperd, dan weet men het onmiddellijk en kan er binnen de kortste tijd een ploeg tussenkomen opdat het verkeer ver-

der in goede omstandigheden zou kunnen verlopen. Is er een machinaal defect, dan kunnen onmiddellijk de nodige maatregelen worden genomen. De dispatcher kan dankzij een telefonische verbinding de bestuurder in contact brengen met een technicus, zodat de bestuurder eventueel zelf de herstelling kan uitvoeren, van op afstand begeleid door de technicus. Is er een reiziger ziek of gekwetst: een eenvoudige oproep en in het volgende station staat een ziekenwagen paraat.

Die vooruitgang kadert uitstekend in de reorganisatieplannen van de N.M.B.S., die een grotere regelmatigheid en bijgevolg een betere dienstverlening tot gevolg kunnen hebben.

De N.M.B.S. heeft dit systeem samen met Bell uitgewerkt. Bell kwam op een strategisch ogenblik op de markt met een nieuwe technologie, die meer vooruitstrevend en interessanter was dan die van de concurrentie. In de elektronica staat het als een paal boven water dat bepaalde vorsingswerken aan een onderneming één of twee jaar voorsprong kunnen geven op alle andere; die onderneming verwerft aldus een ontegenzeggelijke superioriteit. Bell haalt vandaag de dag voordeel uit die situatie aangezien zij het systeem dat voor de N.M.B.S. werd uitgewerkt ook aan de Luxemburgse spoorwegen heeft kunnen verkopen en eveneens voor de uitrusting van het Spaanse net een deel van de markt in de wacht heeft gesleept.

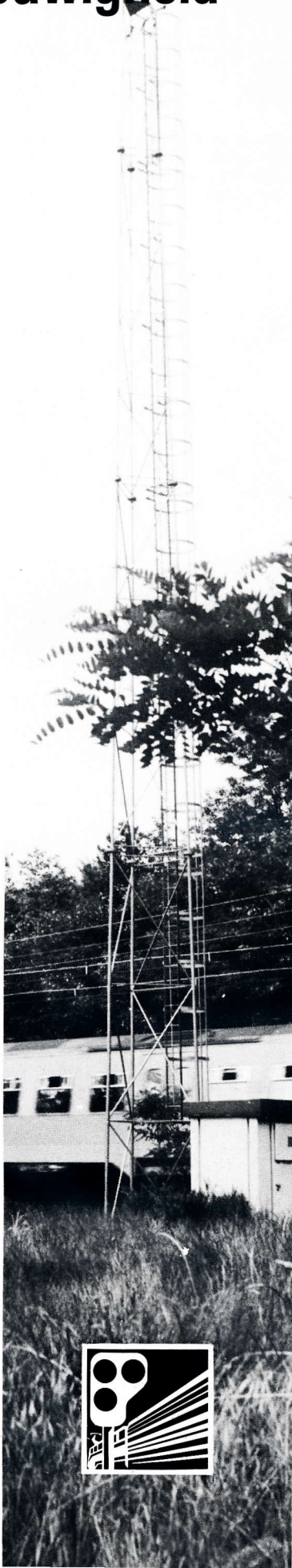
Het systeem berust op asverbindingen. De golven mogen zich niet buiten de spoorwegonderneming verspreiden. Daarom heeft men zijn heil gezocht in relais-stations, die gemiddeld om de tien kilometer zijn opgesteld en bestaan uit een antenne van gepaste hoogte en een decoder; die stations zijn onderling en met de dispatchings verbonden door een kabel, die een verbinding van zeer goede kwaliteit

oplevert. De keuze van de vestigingsplaatsen en het zoeken naar de optimale hoogte van de antenne gebeurde bij middel van een labo-wagen, uitgerust met computers en een bestelwagen met telescopische mast, die een grondstation moest voorstellen. Uit het protocol van opmetingen, die in elke uitgekozen zone om de 3 centimeter werden verricht, heeft de computer telkens de ideale combinatie gehaald. Het grote probleem was de zeer verscheiden situaties waarin de berichten moesten verstuurd worden: de omgeving van spoorweglijnen is nu niet bepaald eenvormig: de voorwaarden zijn verschillend naargelang het om een verhoogde berm of een bedding, een open of een bosrijk landschap, een rechte lijn of een bocht gaat.

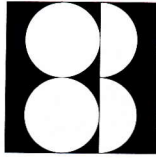
De moeilijkste zone was de Noord-Zuidverbinding, waar de trillingen van de treinen, storingen en andere geluiden, die door de bovenleidingen worden veroorzaakt, de verbeelding van de technici sterk op de proef hebben gesteld. Uiteindelijk bleken kleine helicoïdale antennes de meeste voldoening te schenken.

Voegen wij daar nog aan toe dat door een eenvoudige druk op de knop van de bedieningsdoos, codeberichten kunnen worden doorgestuurd. Zo worden een tiental standaardberichten ingevoerd in de microprocessoren; het verzenden van de code leidt de uitwisseling van informatie en van de noodzakelijke reacties in.

Momenteel beschikt alleen de lijn Antwerpen-Charleroi over een dergelijke uitrusting. Op de lijn Oostende-Brussel-Luik-Welkenraedt zijn de werken aan de gang en de overige elektrische lijnen zullen om beurten volgen zodanig dat in 1986 zowat 2.000 kilometer van het net zal uitgerust zijn voor radioverbindingen met de grondinstallaties. Op dat ogenblik zal er tussen de grondposten evenveel meters kabel gelegd zijn, zullen er 200 antennes opgesteld zijn en zullen duizend tractievoertuigen zo'n mobiele uitrusting aan boord hebben.



Een paradijs voor doe-het-zelvers



Een paradijs voor doe-het-zelvers in vijf Belgische stations en in Luxemburg. Een reizend paradijs dan nog wel, want Black en Decker heeft zijn expotrein vanaf 21 augustus doen halt houden te Antwerpen, Gent, Charleroi, Luik en Schaarbeek met een uitschieter naar de hoofdstad van het Groot-Hertogdom.

Black en Decker... de wereld van de knutselaar: met boor- en schuurmachines, cirkelzagen, lintzagen en kettingzagen, maal machines voor compost, mini-stofzuigers, enz...

"Doe-het-zelf" is makkelijk met aangepast gereedschap, mits de nodige accessoires en met de wetenschap dat je in je buurt wel een handelaar vindt waar je steeds terecht kan. Vrijtijdsbesteding is vandaag de dag veel meer dan reizen, sporten, lezen of televisie kijken: men knutselt, herstelt, men vervaardigt meubelen, knapt het huis op... De brico-centra kenden een snelle groei, groot of klein, maar meestal met gesofisticeerde gereedschappen die de vaardige knutselaar een professionele dimensie aanmeten.

Black en Decker staat op de eerste rij voor het "materiele" aspect van het knutselen. Sinds vele jaren on-

derscheidt het blauwe gereedschap zich van de concurrentie en verwekt met deze typische kleur een reflex bij de potentiële koper. Black & Decker produceert voor het "grote publiek" en is als het ware een pionier voor de sector. Het zal dan ook niet verbazen dat

men heeft gezocht naar een vergelijkbaar medium om de volledige gamma werktuigen tentoon te stellen. Een expotrein was een passend middel waarin naast de traditionele voorstelling van de werktuigen ook gedemonstreerd werd hoe er mee om te gaan.

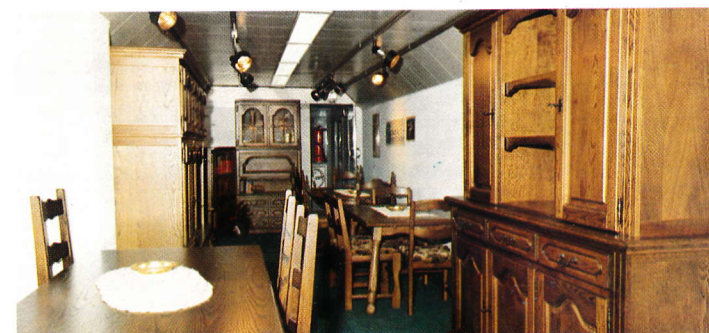


RIJDENDE EXPO'S

Febelhout naar West-Frankrijk

Vanaf 5 september zat de Belgische houtverwerkende nijverheid op het goede spoor. Febelhout, de nationale federatie, kwam de West-Franse meubelhandelaars tegemoet met een expotrein: te Rouen, Caen, Cherbourg, Rennes, St-Brieuc, Brest, Quimper, Nantes,

La Rochelle, Bordeaux, Angoulême en Poitiers. De Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel steunde volledig dit origineel en dynamisch initiatief. In deze trein bood Febelhout de potentiële klanten Belgische culinaire specialiteiten aan. Een goede ontvangst



breekt zeer dikwijls het ijs!

Waarom enkel West-Frankrijk? Omdat de Belgische fabrikanten reeds goed geïntroduceerd zijn in het centrum en in het Oosten. Blijft het Westen dat beschouwd vanuit commercieel oogpunt toch wel interessant is.

Het is reeds de tweede beroepsfederatie (na de Fimop waarover wij het reeds hadden in een vorig nummer) die beroep doet op de trein als institutioneel reclamemedium. Het is een voorbeeld dat ongetwijfeld navolging zal vinden, omdat het een medium is dat zich uitstekend leent om naar het grote publiek of naar de professionele doelgroepen toe te komen.

Het inrichten van een expotrein die buiten onze grenzen spoort, is trouwens een troef voor de uitvoerders die aldus, tegen interessante voorwaarden, contacten kunnen leggen met de tastbare bewijzen naast zich.

Aan een ritme van twee steden per dag legde men een niet onaanzienlijk aantal kilometer af. 10 september was de einddatum van de reis en dan begon een welverdiend recuperatieweekend voor het personeel van de trein. Een pluim voor deze federatie die in een sombere crisistijd een strijd lust tentoon spreidt die de Belgische industrie typeert.



Origineel medium

Reeds een 12-tal jaren biedt de NMBS dit origineel reclamemedium aan. En het is misschien paradoxaal maar het succes van de formule neemt toe naarmate de specialisten terzake vaststellen dat de traditionele reclamemediën meer en meer met een inzinking te kampen hebben. Wij maken geen overhaastige conclusies.

Wij stellen enkel vast dat het medium praktisch is om welomlijnde doelgroepen ter plaatse te bereiken. Het is een complementair medium, dat door zijn originaliteit en exclusiviteit het publiek en... de exposant aanspreekt.

Voor inlichtingen kan je steeds terecht op het telefoonnummer 02/523.80.80 - toestel 2641.

en naar engeland

trein op de boot

Type	9450.80	9297.81	9299.80	Hbafis 1	Hbafis 2	Tfis (1)	Ketel (2)
Eigenaar	VTG	VTG	VTG	CAIB	CAIB	NMBS	CAIB
Dienst	P	P	P	P	P	Net	P
Totale lengte mm	14.540	18.900	20.060	21.700	21.700	14.020	15.440
Nuttige lengte mm	13.278	17.638	18.798	19.854	20.438	12.376	13.100
Nuttige breedte mm	2.130	2.470	2.500	2.430	2.430	2.216	Ø2.300
Capaciteit m ³	—	97	106	113	116	61,2	52
Laadopeningen							
aantal	2 × 3	2 × 3	2 × 2	2 × 3	2 × 2	2 × 2	1 mangat
breedte	8.800	5.800	9.229	6.550	10.069	5.660	Ø600
hoogte	1.900	1.850	2.400	2.200	2.400	2.035	—
Bochtstraal m	35	35	35	35	35	75	—
Tarra t	27,5	25	26	26,5	27,2	14,5	21,5
Laadvermogen t	A B C	A B C	A B C	A B C	A B C	A B C	A B C
	36,5 44,5 52,5	39 47 55	38 46 54	37,5 45,5 53,5	36,8 44,8 52,8	17,5 21,5 25,5	42,5 50,5 58,5
	S 36,5 44,5 52,5 S	S 39 47 55 S	S 38 46 54 S	S 37,5 45,5 53,5 S	S 36,8 44,8 52,8 S	S 17,5 21,5 25,5 S	S 42,5 50,5 58,5 S

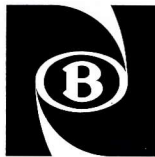
(1) Met rollend dak

(2) Proefdruk: 5,9 bar - werkdruk: ≤3,9 bar -

ketel met warmteisolering - verwarmingssysteem - wagen
voor het vervoer van diverse scheikundige producten



DE "CRUISE" VAN DE HONDERDJARIGE



Het vervoer van goederen naar de Britse Eilanden kan zeer gemakkelijk van eind tot eind gebeuren. Van eind tot eind betekent zonder dat de goederen voor de oversteek worden overgeladen. De Belgische en Duitse Spoorwegen hebben een formule voor vervoer per ferry-boat uitgewerkt.

Met welke middelen gebeurt dit vervoer?

Twee schepen

Voor het verkeer tussen Zeebrugge en Harwich worden twee schepen gebruikt: de Speedlink Vanguard en de Cambridge Ferry. Die vertrekken elk dagelijks twee keer vanuit België en twee keer vanuit Engeland. De Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats, een dochtermaatschappij van de spoorweg, is belast met het laden van de wagons op de schepen.

Aangepaste wagons

De N.M.B.S. en twee verhuurmaatschappijen stellen wagons, die in het Engels laadprofiel passen, ter beschikking van de expediteurs. Dit profiel is iets kleiner dan dat op het vasteland.

Het geheel omvat één type van netwagons, in 50 exemplaren, en meerdere types van P-wagons, waarvan Algeco (voor VTG) en CAIB ons de metrische gegevens hebben medegedeeld.

Voegen wij daar nog aan toe dat de VTG-wagen voor het vervoer van rollen plaatstaal polyvalent is: dankzij de opklapbare wielen kan men, indien de noodzaak zich voordoet, in de één of de andere (of in beide) richtingen van de reis over een platte vloer beschikken. Die bijzonderheid maakt de wagen uiterst geschikt voor de eventuele uitwisseling van afgewerkte producten en grondstoffen tussen fabrieken.

Snelle aansluitingen

De spoorwegmaatschappijen aan weerszijden van de zee stellen voor om tussen alle streken van Groot-Brittannië en Europa voor snelle aansluitingen te zorgen.

In Zeebrugge b.v. staan de wagons aan de start van het internationale Trans Europ Express-goederennet (TEEM), dat een vervoer tegen hoge snelheid en zonder lange haltes aan de grenspunten waarborgt.

Rechtstreekse tarieven

De spoorwegen passen op het gecombineerd vervoer met ferry-boat directe tarieven toe. Het tarief nr. 5.600 biedt tussen België-Engeland een prijs van eind tot eind aan, waar een forfait voor de oversteek, met inbegrip van de kosten voor het overladen van de wagons en een som, die in verhouding staat tot de afstanden die aan de ene en de andere kant van de zee moeten worden afgelegd, in verrekend zijn.

Gelijkaardige tarieven worden ook op het verkeer tussen Groot-Brittannië en Nederland (9635), Duitsland (9370) en Oostenrijk (9494) toegepast.

Inlichtingen

Alle inlichtingen in verband met dat verkeer kunnen bij één van de volgende maatschappijen bekomen worden:

N.M.B.S. - Handelsdirectie

Bureau 62.21
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80
toestel 2687 of 22294

Algeco

Koningsstraat 172
1000 Brussel
Tel. 02/218 15 24

CAIB

De Meeus Plantsoen 18
1040 Brussel
Tel. 02/513 86 16

De "cruise" van de honderdjarige begon in een bijna honderdvijftigjarige! Nogal ingewikkeld dat... Een woordje meer uitleg is hier zeker niet overbodig.

Met de honderdjarige bedoelen wij 'La Libre Belgique', één van de oudste Belgische dagbladen. Sedert enkele jaren organiseert de redactie reizen 'alles inbegrepen', op maat gemaakt voor haar goede lezerscliënteel, dat het verlangen koestert om met hun geliefde journalisten een ontdekking te doen, die buiten het alledaagse ligt. De eerste in de rij was een cruise op de pakketboot Mermoz. Daarna kwamen: een autocarbezoek aan de bronnen van de Belgische dynastie, een speciale trein op Hemelvaartdag naar Florence, een vlucht met een Jumbo-jet naar de V.S.

Dit jaar werd het schip opnieuw te water gelaten. Alle woordspelingen op een stokje. Dit jaar stelde het dagblad aan zijn lezers voor een cruise te maken op de Middellandse Zee, aan boord van de pakketboot Azur; de voorgenomen reisweg was Toulon, Malta, Italië, Griekenland en terug.

Van de 700 ingeschrevenen verkozen sommigen via het luchtruim of de weg naar de plaats van afvaart te reizen; 522 anderen verkozen een dagje in de trein door te brengen - en dat is dan de bijna honderdvijftigjarige waarover wij het hadden.

Eerste klasse journalistiek veronderstelt ook een eerste klasse trein. De S.N.C.F. en de N.M.B.S. hadden bijgevolg hun TEE-materieel samengebracht om op 5 juli een stel van 409 meter, locomotief niet inbegrepen, te vormen.

Het was op alle vlakken een zeer bijzondere TEE. Bijzonder omdat de 1.272 kilometer tussen Brussel en Toulon, niet ingeschreven zijn

op het gewone Trans Europ Express-programma. Bijzonder ook omdat de Wagons-Lits naast een massa materieel ook een ploeg van 31 mensen hadden ingeladen. Deze laatsten kregen de opdracht er voor te zorgen dat de reizigers een dubbele gastronomische herinnering zouden meedragen: één aan een stevig landelijk ontbijt op Belgisch grondgebied en één aan een uitgelezen diner, opgediend doorheen de Bourgogne en de Rhône-vallei.

Een reis van elf uur en dan nog overdag (de meesten verkiezen 's nachts te reizen in slaaprijtuigen) kan lang duren. Doch met de Trans Europ Express en met aangepaste animatie loonde de reis de moeite. De sfeer was bovendien zeer ontspannen. De grote bagagestukken waren reeds aan de vooravond van het vertrek verzonden.

Op 5 juli om 7 uur heerste er in het station Brussel-Zuid de drukte van de grote dagen: 522 'Librévadés' waren present.

Om 7u30 zette de speciale TEE, begeleid door een Railtour-delegatie koers richting 'Zuiden'. Na enkele technische haltes te Quévy (verandering van locomotief) en Bobigny (bijtanken van water) kwam de TEE om 18u40 aan te Toulon. Dit betekent dat de reis werd afgelegd tegen een reële gemiddelde snelheid van 119 km/uur.

Een vergelijking met de TGV was onmogelijk maar dankzij het comfort, de goede tafel en de uitstekende stemming, vond niemand daar erg in.

Voor de terugreis op 16 juli werd hetzelfde stramien gevolgd. Ditmaal was de trein nog langer aangezien de bagage niet meer was vooruitgestuurd maar samen met de eigenaars reed.

De grote vedette van de reis was natuurlijk het schip. Het spoor speelde slechts tweede viool doch het was een tweede viool die er mocht zijn. De honderdjarigen, die nog helder van geest en wel te pas waren, zullen ongetwijfeld ook aan hun terugreis een goede herinnering hebben.



DRIE NIEUWE HANDELSAGENTEN

Eind augustus-begin september is er heel wat veranderd in de commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS: in drie kantoren werd de leidende functie overgenomen door een "nieuwe" handelsagent.

Wenen

De heer Jozef Cuypers heeft zijn intrek genomen in de NMBS-vertegenwoordiging van de Oostenrijkse hoofdstad waar ook de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats gevestigd is. De heer Cuypers heeft zijn eerste sporen als handelsagent verdiend in het commercieel agentschap te Hasselt, dat hij sinds 1 februari 1982 leidde. Hij heeft dus een goed idee van de taak die hij in Wenen zal uitvoeren. Zijn ervaring gaat echter veel verder terug. Gedurende meerdere jaren was hij werkzaam bij de Handelsdirectie waar

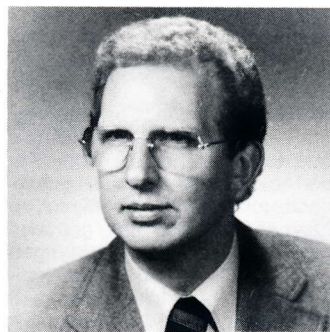


hij de tarieven en de verkeren beheerde tussen België en de streek waar hij nu is tewerkgesteld: Oostenrijk, de Balkanlanden, Oost-Europa, het Nabije Oosten... Niemand twijfelt eraan dat deze kennis van specifieke situaties en problemen een belangrijke troef is bij de uitoefening van zijn nieuwe functie.

Bazel

In Bazel werd de heer Schoos, die op rust werd gesteld, opgevolgd door de heer Schwanen. Geboren

in 1944 in de nabijheid van het "drielandpunt" en in de onmiddellijke omgeving van één der grootste NMBS-rangeerstations - Montzen - kon de heer Schwanen



op 14-jarige leeftijd niet weerstaan aan de "roep" van het spoor. Vandaag de dag vertegenwoordigt hij als junior van de handelsagenten de Maatschappij in Zwitserland. Zijn ervaring heeft hij geput uit de alledaagse praktijk in het station Montzen, uit de beroepsopleiding van de maatschappij zelf en bij de Directie.

In 1968 behoorde hij tot het personeel van onze vertegenwoordiging te Keulen waar hij in 1973 de functie bekleedde van "adjunct-handelsagent". In 1978 werd hij benoemd tot hoofd van de vertegenwoordiging in West-Duitsland van de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats. In 1981/82 cumuleerde hij de functies van hoofd van de NMBS-vertegenwoordiging en van de "SBA"-vertegen-



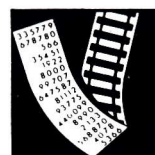
woordiging. De NMBS kon voor Bazel zeker geen beter opgeleid vertegenwoordiger aanwijzen.

Kortrijk

De heer Debergh geniet momenteel ook van een welverdiende rust. Het commercieel agentschap te Kortrijk verwelkomde reeds op 16 augustus een nieuwe handelsagent, de heer Vanackere. Hij is 47 jaar en lid van de grote spoorwegfamilie sinds 1956.

De heer Vanackere was achtereenvolgens tewerkgesteld in het station Brussel-Zuid, bij de directie Electriciteit en Seininrichting en bij de directie Exploitatie. In 1972 werd hij benoemd tot inspecteur, en hield zich gedurende 9 jaar onledig met het beheer van het goederenmaterieel voor een groot gebied, waarbij ook de omschrijving van het commercieel agentschap Kortrijk behoorde. Dat is zeker een pluspunt voor de vertegenwoordiger van de NMBS in het Kortrijkse.

Spoornieuws wenst deze drie handelsagenten een vruchtbare loopbaan in hun respectieve ambtsgebieden.



DE ITALIAANSE CERAMIEK TEN BATE

Het vervoer per spoor van ceramiektegels kan erg voordelig zijn. De betrokken spoorwegnetten hebben pas een akkoord afgesloten om aan de Belgische invoerders van Italiaanse ceramiektegels uitzonderlijke voorwaarden aan te bieden.

1. Zij geven een korting van 15% op het Italiaanse tarief vanaf het Italiaanse station van aansluiting tot Chiasso.

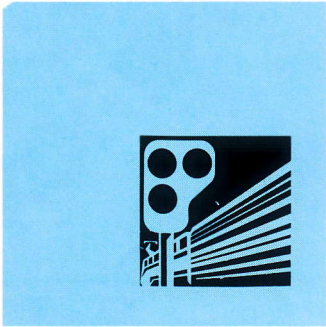
2. De prijzen van het tarief nummer 9507 voor het traject tussen Chiasso en het Belgisch station, dat zich het dichtst bij de firma, waarvoor de goederen zijn bestemd, bevindt, worden globaal gezien met 30% naar beneden gehaald.

3. De commerciële vertegenwoordigingen van de N.M.B.S. zijn ertoe gemachtigd om met de geadresseerden te onderhandelen over het te factureren bedrag voor het overladen bij aankomst.

4. Dankzij een overeenkomst met de maatschappij Castelletti kunnen aan de invoerders voor een vast bedrag van 350 frank per ton, volgende diensten worden aangeboden:

- opladen in het productiecentrum en vervoer naar het dichtstbijzijnde station;
- overladen van de goederen van de wegvoertuigen op de wagens;
- vervullen van de douaneformaliteiten; uitklaring voor uitvoer;
- keuze van het beste wagentype met inachtneming van de tonneermaat;
- onderzoeken welke de beste manier is om de lading op paletten te laden om beschadiging achteraf te voorkomen;
- bescherming van de wagenwanden door een polystyreenbekleding;
- de geadresseerde inlichten over de datum en het uur van aankomst van de wagen.

Voor alle bijkomende inlichtingen kunnen de invoerders contact opnemen met het handelsagentschap van de N.M.B.S. van hun streek, of met de Handelsdirectie Bureau 62.22 Frankrijkstraat 85 1070 Brussel
Tel.: 02/523.80.80, toestelnummer 22274, de heer C. Hendrix.



GASVERVOER WORDT VERGEMAKKELIJKT!

Het vervoer per spoor van vloeibare stoffen vergt een zo sterk gespecialiseerd materieel dat de spoorwegnetten besloten hebben dat materieel niet toe te voegen aan hun wagenpark.

Het gespecialiseerd materieel is dus eigendom van de productiefirma of van één van de internationale verhuurmaatschappijen, die het op een veel grotere markt veel gemakkelijker kunnen afschrijven.

Gewoontegetrouw moet de afzender voor het vervoer van vloeibare stoffen:

- één of meerdere wagens huren voor een welbepaalde periode. Deze toestand kan nagenoeg vergeleken worden met een toestand van 'eigendom' d.w.z. de gebruiker kan de wagens aanwenden zoals het hem het best past;
- aan het net voor elke reis afzonderlijk een vervoerprijs vragen.

De verhuurformule is zowel voor de gebruiker als voor het net een zeer goede oplossing.

In bepaalde gevallen, wanneer het om occasionele verzendingen of om verzendingen met lage frequentie gaat, wijzen de afzenders de formule af, uit vrees niet voldoende voordeel te halen uit de huur van de wagens.

Nieuw, praktisch, voordelig

Vanaf deze zomer werd het vervoer van butaan- en propaangas merkbaar vergemakkelijkt.

U bestelt spoorwegvervoer. De gepaste wagen wordt voor die **welbepaalde** reis te uwer beschikking gesteld. Er wordt u voor het geheel een globale prijs voorgelegd.

De N.M.B.S. en de CAIB hebben een pool-overeenkomst gesloten, volgens dewelke de verhuurder de wagens levert en het net het vervoer tegen een charterprijs.

Het is dus niet meer noodzakelijk een wagen af te huren, die misschien het grootste gedeelte van de tijd ongebruikt zou blijven. De afzender bevindt zich voortaan in het klassieke geval van een zending per netwag.

De zaak is belangrijk voor al diegenen die een reële continue rotatie van het te huren materieel niet aankunnen of die slechts met occasionele zendingen te maken hebben.



Inhoud: 110 m³
Tarra: 33 ton
Maximum laadvermogen: 47 ton
Proefdruk: 26 bar
Totale lengte: 17.900 mm



Wenst u daarover meer inlichtingen - bv. een welbepaalde prijs-offerte -, dan kunt u zich zowel tot de N.M.B.S. als tot CAIB richten op de volgende adressen:

N.M.B.S. - Handelsdirectie
Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestelnummer 22189,
de heer De Brouwere.

CAIB
Ankerui, 26, bus 6
2000 Antwerpen
Tel. 03/233 97 20