

(B)

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

5

83

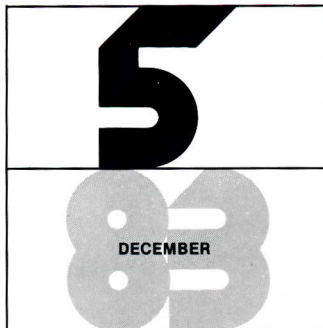
DECEMBER

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

Brussel X

G.P.P./10/209





EDITORIAAL

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:
CMB: 3, 4, 5, 6
Demeyer: 12
NMBS: 1, 3, 7, 11, 13, 15

INHOUD



ONDERNEMING

CMB, een grote rederij partner van het spoor: 3 - 6



COLLI

Red Star Europe: 13 - 14



TARIEF - DIENSTREGELING

Inter Delta: 8 - 10



TOERISME

NMBS-Minitrips: 15



B-NIEUWS

Bezoek aan Antwerpen: 7
GCT operationeel: 8
Het bewijs is geleverd: 11
Het CIT in plenaire vergadering: 12
Een ongewoon vervoer: 15



ACTUEEL

Het circus van Moskou neemt de trein: 15

1984 zal voor de NMBS het jaar van de "nieuwe aanpak" zijn.

Op 3 juni zal mijn maatschappij de reizigers een nieuw verkeersplan aanbieden, gebaseerd op een systematisatie van het verkeer en op een nauwe samenwerking met onze partner-wegvervoerder, de NMVB.

Gedurende het hele jaar zullen we de reorganisatie voortzetten van het goederenvervoer per afzonderlijke wagenlading en van het vervoer van stukgoederen. U weet het, wij vorderen op dit gebied, stap voor stap, streek na streek, en de herstructurering zal voor het gehele Belgische net een feit zijn bij de aanvang van het jaar 1985.

Deze wijzigingen, of ze nu ophefmakend zijn of nagenoeg geen deining veroorzaken, zijn eerst en vooral ingegeven door een dwingende noodzaak tot bezuinigen. Zij stoelen echter ook op de wil om een vervoersapparaat uit te werken dat beter aangepast is aan de eisen van de tijd. Zij streven ernaar om de spoorweg een beter aanpassingsvermogen te verschaffen om marktverschuivingen vlot op te vangen in het belang van de gemeenschap.

Spoornieuws is het ideaal medium om u de nieuwe aanpak voor te stellen. Wij zullen het dan ook maximaal aanwenden om u zo uitvoerig en zo volledig mogelijk in te lichten, zonder daarbij onze inspanningen op internationaal vlak te vergeten. Onze publicaties, die u volgend jaar zal ontvangen, zullen de weerspiegeling zijn van de hoop die de NMBS koestert bij het bepalen van deze nieuwe koers.

Mijn wensen gaan naar u, naar uw activiteiten en naar uw gezin. In het bijzonder wens ik dat wij in 1984 binnen een structuur die beter beantwoordt aan de behoeften, nieuwe mogelijkheden vinden tot vruchtbare samenwerking, nieuwe toekomstperspectieven ontdekken, en in elk geval werkvoorwaarden scheppen die voor de vervoerder en voor al zijn klanten batig zijn.

F. DE HAECK
Handelsdirecteur

CMB: WERK- VERSCHAFFER VOOR HET SPOOR



1

"De vennootschap heeft tot doel alle verrichtingen in verband met het vervoer per zee en de scheepsrederij, namelijk het inleggen en de exploitatie van scheepvaartlijnen. Bijkomstig kan zij onder meer kaaien, pieren, loodsen of andere installaties aanleggen die ertoe kunnen bijdragen de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel te vergemakkelijken en uit te breiden, de lading en de lossing, het opslaan, het in- en uitklaren, het verzenden en het doorzenden van goederen verzekeren, alle nodige onroerende goederen en materieel verwerven... Zij doet alle commerciële, financiële of industriële verrichtingen die van aard zijn de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel te begunstigen, en namelijk alle verrichtingen in verband met het vervoer van welke aard ook: in de lucht, te water en te land."

Tot daar een uittreksel uit de officiële omschrijving van het maatschappelijk doel van CMB België-

sche Scheepvaartmaatschappij. En dat de toonaangevende Belgische rederij dit maatschappelijk doel naar de letter realiseert blijkt uit de diverse activiteiten die de CMB-groep vandaag de dag controleert.

Onderhand kan de lezer zich terecht - afvragen waarom Spoornieuws een artikel wijdt aan een scheepvaartmaatschappij, die in de ruime betekenis van het woord toch wel een concurrent zou kunnen zijn van het spoor. Doch uit hetgeen volgt zal duidelijk naar voor komen dat CMB onrechtstreeks bindingen heeft met de NMBS en onder meer één van de grootste aanbieders is van containers voor spoorvervoer.

Een blik op de CMB-groep

CMB controleert een Belgische privé-groep van internationale dimensie, waarvan de basisactiviteit gericht is op alle vormen van zeevervoer, terwijl dochterondernemingen een ruim gamma diensten

aanbieden die aansluiten op deze functie of er een onmiddellijke aanvulling van zijn. Door de integratie van deze structuur kan CMB aan de verladers overal ter wereld een passende oplossing bieden voor de steeds complexer wordende transportproblemen die elke internationale handelsoperatie stelt.

Voor het overzeese vervoer van **stukgoederen** onder om het even welke vorm - containers, paletten, bundels of conventioneel verpakt - baten CMB en haar dochterondernemingen een netwerk van een vijftiental scheepvaartlijnen uit welke, naargelang van de specifieke behoeften, geïntegreerd zijn in deur-tot-deur-diensten die de gehele wereld bestrijken. Op alle door CMB geëxploiteerde lijnen varen containerschepen of moderne polyvalente eenheden die meestal in internationale consortia ingeschakeld zijn. De Compagnie beschikt ook over een containerpark van meer dan 25.000 eenheden van uiteenlopende types. Het beheer er-





van is toevertrouwd aan het "Container Operations Center" waar gesofisticeerde apparatuur de mens bijstaat in zijn taak.

Het zeevervoer van **stortgoederen** was een eerste vorm van diversifiëring. Samen met haar dochterondernemingen baat CMB een vloot uit die ontworpen is voor het vervoer van homogene ladingen. Meerdere schepen nemen op grond van vervoercontracten sinds 1963 deel aan de regelmatige bevoorrading van de Belgisch-Luxemburgse staalindustrie in ertsen en steenkool.

Via de dochteronderneming BOCI-MAR opereert CMB op de vrije vrachtenmarkt waar het grootste deel van alle maritiem vervoer van stortgoederen zijn beslag vindt. De Compagnie bezit een meerderheids participatie in de Belgische rederij METHANIA, die een methaanker uitbaat met een laadvermogen van 131.000 m³ en ingezet is voor het vervoer van Algerijns aardgas voor de nationale markt. CMB heeft ook een belang bij de rederij EXMAR, waarvan de vloot gespecialiseerd is in het vervoer van gas, koelladingen en stortgoederen.

In haar functie van **dienstverlenende onderneming** vervult de CMB-groep een aantal op elkaar aansluitende deeltaken die functioneel afgestemd zijn op alle sectoren van de economie.

CMB mengt zich rechtstreeks in de havenactiviteiten via STEVEDORING COMPANY GYLSEN, die in de Antwerpse haven terminals uitbaat aan het Leopolddok, Churchilldok, Amerikadok en het 6e Havendok. Zij beslaan samen meer dan 100 hektaren, gelegen langsheen kaaien voor schepen met grote diepgang, en bieden alle faciliteiten voor het behandelen, de opslag en de distributie van stukgoederen. In 1982 behandelden alle terminals samen meer dan 5 miljoen ton goederen.

De maatschappij is ook betrokken bij de uitbating van de stortgoederen-terminal die voor STOCATRA werd gebouwd aan het Delwaikedok.

Op het vlak van de **expeditie** heeft CMB een stevige structuur opgebouwd. AMI voert reeds meer dan 60 jaar expeditie-opdrachten uit, vooral dan van en naar landen in Centraal-Afrika. De vennootschap verzorgt de volledige organisatie en de uitvoering van het vervoer en stelt aan de klant een geïntegreerde dienst voor. Zo heeft AMI bijvoorbeeld een "doorkonnoissement" uitgewerkt waarbij alle formaliteiten in verband met het transport en de overslag van goederen vanaf de verzender tot bij de bestemming doeltreffend en in één ruk worden afgehandeld.

De AMI-organisatie bestaat uit een veertigtal vestigingen verspreid over elf landen en stelt meer dan 2.000 personen tewerk. In Afrika neemt ze deel aan belangrijke uitrustingsprogramma's, die erop gericht zijn de havens en de voornaamste aansluitingen voor spoor- en wegvervoer te voorzien van

groepgefaciliteiten en van materiaal voor het behandelen van containers. In de sector luchtvracht heeft AMI AIR FREIGHT een eigen exploitatie-net opgebouwd.

Tal van **aanverwante activiteiten** vervolledigen tenslotte het dienstenpakket van de CMB-groep.

CSI is de belangrijkste onderneming voor het herstellen van containers in de haven van Antwerpen. MERCANTILE-BELIARD is gespecialiseerd in scheepsherstelling. De Unie van Redding- en Sloopdienst (URS) is bedrijvig in de Belgische havens en op volle zee. Dit bedrijf verleent ook bijstand bij de uitrusting van off-shore petroleum-installaties.

De verzekeringsmaatschappijen NAVIGA en BOREAS opereren op de nationale en internationale markt voor de verzekering van schepen en hun lading. Als specialist in het ontwerpen en uitvoeren van computersystemen heeft het Centrum voor Generale Informatieverwerking CIG ALFA een reeks welbepaalde toepassingen ontwikkeld op transportgebied.

Uit het voorafgaande komt dus duidelijk tot uiting dat CMB naar de letter "alle verrichtingen in verband met het vervoer per zee en de scheepsrederij" tracht uit te bouwen. Hoe is dit alles nu gegroeid?

Een vleugje onvermijdelijke historiek

De maatschappij werd opgericht in 1895 onder de benaming "Compagnie Belge Maritime du Congo" met als doel de uitbating van een stoombootdienst (passagiers- en goederenvervoer) onder Belgische vlag tussen Antwerpen en de Westkust van Afrika, en meer bepaald Kongo.

In 1930 slopste zij de rederij Lloyd Royal Belge op. Na deze fusie, die een eerste stap was in de richting van een geleidelijke uitbreiding van de activiteiten van CMB, veranderde de benaming in Compagnie Maritime Belge; deze naam droeg zij tot in 1975 toen de verkorte benaming CMB officieel werd aangenomen. Na het werelddebacle van de veertiger jaren werd de heropbouw van de vloot gekoppeld aan een uitbreiding van haar net van regelmatige lijnen en aan de inrichting van aangepaste haveninstallaties te Antwerpen.

De onafhankelijkheid van Kongo in 1960, die het einde van het tijdperk der "ville-boats" inluidde, zette de maatschappij ertoe aan nieuwe actieggebieden te zoeken. De opslorping in 1961 van UFIMAR was de definitieve start van de uitbouw van een gediversifieerde maritieme groep: de portefeuille van Ufimar bevatte inderdaad belangrijke participaties in ondernemingen met ondermeer activiteiten in de sectoren sloopvaart- en reddingsoperaties, scheepsherstelling en maritieme verzekeringen.

In 1963 start CMB met het vervoer van stortgoederen door middel van grote bulk carriers en in 1966 worden de eerste gestandaardiseerde containers ingezet op de verbinding

ding met de Verenigde Staten. Tegelijkertijd wordt de waaier van de door haar lijnschepen aangelopen bestemmingen steeds verder uitgebreid: Zuid-Afrika (1969), Atlantische Kust van Europa (1970), het Verre Oosten en de Westkust van Zuid-Amerika (1975), het noordelijk deel van de westkust van Afrika (1976), Noord-Afrika (1978) en het Indisch subcontinent (1981).

Zo groeide de Compagnie uit tot de "toonaangevende" Belgische rederij. Een predikaat dat zeker niet overdreven is.

CMB en de NMBS

De vraag werd reeds eerder gesteld. Waarom CMB uitvoerig belichten in Spoomnieuws? Wel, de uitbreiding van de containertechniek tot al haar regelmatige lijnen vanaf 1966 zette CMB ertoe aan toe te treden tot machtige internationale consortia, haar vloot uit te rusten met schepen die aan nieuwe produktiviteitscriteria tegemoet komen, haar haveninstallaties aan te passen en uit te bouwen, deel te nemen aan voor haar nieuwe activiteiten zoals containerherstelling en haar dienstengamma af te stellen op de eisen van de nieuwe techniek, met name in de sectoren expeditie en informatica. Wie zich nu op dergelijke schaal onledig houdt met containers komt onvermijdelijk terecht bij het spoor. "In 1982 hebben al onze scheepvaartlijnen meer dan 260.000 containers verscheept. Op de 250 jaarlijkse werkdagen betekent dit meer dan 1.000 containers per dag. Het is evident dat de grote middelen moeten ingezet worden om dergelijke aantallen aan te brengen of te evacueren. Rechtstreekse overslag van of op spoorwagens is het aangewezen middel. Op nationaal en internationaal vlak is de NMBS een belangrijke schakel in onze transportketting." Tot daar een citaat uit een gesprek met een CMB-verantwoordelijke.

Het grootste "gebruik" van de spoorwegen voor CMB situeert zich op de verbindingen Antwerpen-Zeebrugge en Antwerpen-Rotterdam en vice versa. Tussen Zeebrugge en Antwerpen sporen regelmatig treinen met 100 tot 150 containers. Dit verkeer vindt zijn oorsprong in de Zuid-Afrikalijn in het kader van het SAECs-consortium. Die SAECs-containerschepen van de derde generatie lopen Antwerpen niet aan. Het terminaal vervoer tussen beide havens geschiedt per trein. Een identiek transport komt ook uit Rotterdam maar dan in het kader van een ander consortium.

Het volledige containerpakket dat door CMB via Antwerpen wordt in- of uitgevoerd wordt behandeld op de eigen Gylsen-terminals. Het vervoer van de CMB-containers per spoor geschiedt door bemiddeling van Railtrans, een N.V. die iedereen die zich in wezen met containervervoer bezighoudt groepeerd, en die met dat samengevoegde containerpotentieel bij de spoorwegen - dus bij Intercontainer - bepaalde commerciële voordelen tracht af te dwingen.

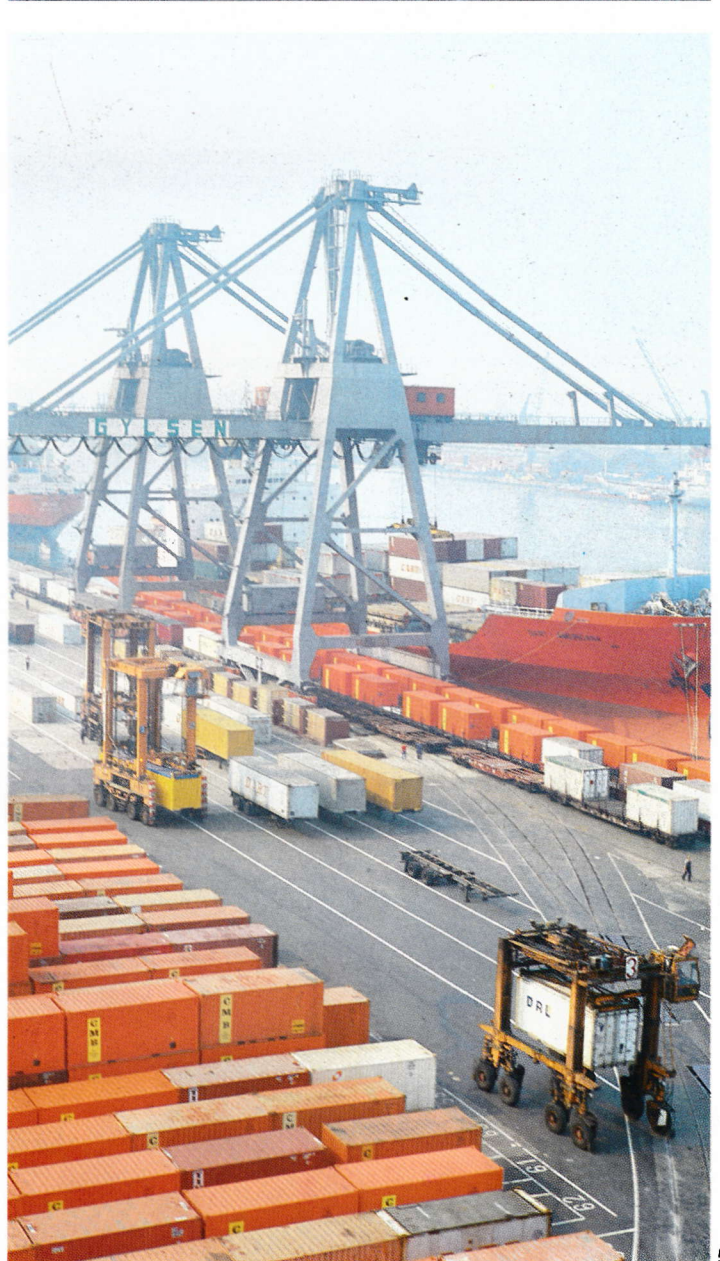
Alle CMB-containerbewegingen worden beheerd door het container Operations Center. Het COC werd gecreëerd in 1975 op het moment dat CMB zich op grote schaal in de containerisatie heeft gooid. Vanaf dat jaar kwamen er om de haverklap nieuwe scheepsverbindingen bij en werd een centrale containerafdeling opgericht die voor alle lijnen werkt.

Ongeveer 60.000 geïdentificeerde containers zijn ingeprint in het geheugen van de computers. 25.000 ervan zijn eigendom van CMB, de andere behoren aan de partners van de consortia. Iedere container betekent een kostelijke investering, daarom wordt hij van dichtbij gevolgd door het COC: onderhoud, herstelling, vernieuwing, vervoer, opslag, cost control, eventueel schadeclaims... werkelijk alles wordt in de gaten gehouden. Op de kaaien zijn er afdelingen die onder regie van het COC buiten de operationele taak ook de feitelijke expeditie van de containers verzorgen en alle documenten opmaken, en dat zowel voor de containers van de eigen CMB-lijnen als voor die van de partners in de consortia (b.v. FBS, CMZ, AMI) 60.000 laadkisten voor 15 CMB-lijnen en eventueel aangesloten rederijen betekent een massa werk. Van daar de logische centralisatie in het computergestuurde COC.

Dagelijks heeft het COC rechtstreekse contacten met de NMBS voor het bestellen van spoorwagens. De stevedore laadt volgens de CMB-instructies op de spoorwagens en van dan af is het COC permanent in verbinding met de mensen van bundel Angola, Antwerpen Noord of Interferry om zeker te zijn van de goede gang van zaken.

CMB heeft niet enkel via de containerbindingen met het spoor. Eerder hebben we reeds vermeld dat de maatschappij ook betrokken is bij de exploitatie van de STOCATRA-stortgoederen-terminal aan het Delwaidedok... net zoals de NMBS. CMB heeft een participatie van 40% in STOCATRA, de NMBS doet het meer bescheiden met 10%. Miljoenen tonnen erts worden door Stocatra jaarlijks behandeld; en daar krijgt de NMBS, de massavervoerder bij uitstek, een grote brok van.

Ook te Zeebrugge ontmoet de rederij de spoorwegen... en daar duikt weer de container op als schakel tussen beiden. De NMBS en CMB zijn samen participant in de Ocean Container Terminal (OCZ) die wordt beheerd door de spoorwegen gecontroleerde Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats. Vanaf het ogenblik van afsluiten van een contract in 1977 voor regelmatig containerverkeer op Zuid-Afrika (SAECs), besloot CMB deel te nemen in de OCZ-investering. De grootte van de deelneming staat gelijk met de waarde van een portaalkraan. Deze samenwerking resulteerde rechtstreeks in het drukke containerverkeer per spoor tussen Zeebrugge en Antwerpen.



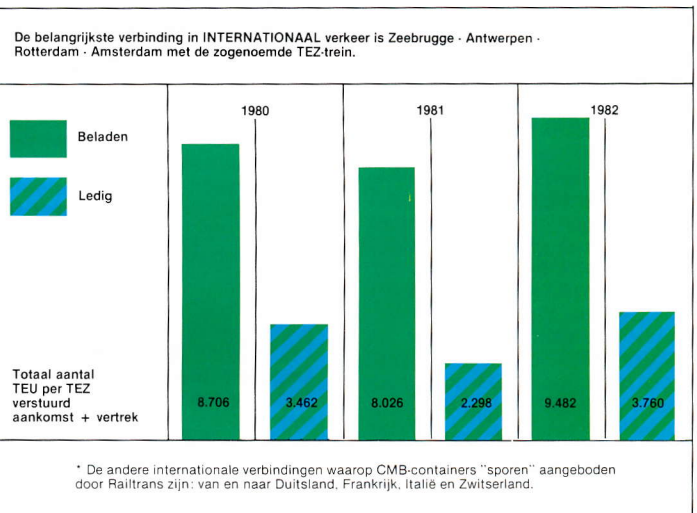
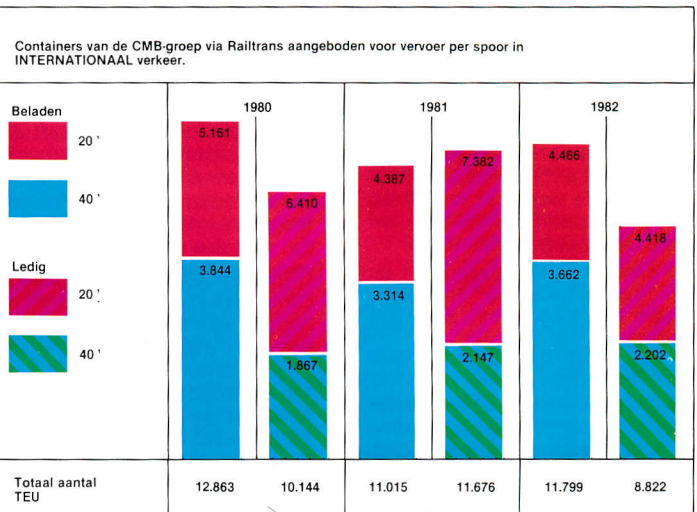
Het hoeft dus geen betoog dat CMB een stevige groep is die, voor de nationale economie in het algemeen en voor de NMBS in het bijzonder, een belangrijke werkverschaffer is. Rechtstreeks houdt CMB over gans de wereld 4.200 mensen aan de slag, onrechtstreeks... dat is niet te evalueren. Bedenk maar even hoeveel personen er betrokken kunnen zijn bij het vervoer van eind tot eind van één container. En dan gewagen we nog niet van een containerschip van de derde generatie met bijna 2.500 laadkisten aan boord of van een bulk carrier met 100.000 ton erts.

Met CMB wappert een Belgische vlag van formaat op alle wereldzeeën, dat staat vast, en daar "vaart" ook de NMBS wel mee.

Vloot van de CMB-groep

Eind september 1983 telde de vloot van CMB en haar geassocieerde rederij 41 eenheden, in volle eigendom of in medeëigendom, met een totaal laadvermogen van circa 1,9 miljoen ton.

- 12 containerschepen (totale capaciteit 19.052 TEU)
- 7 multi-purpose lijnvrachtschepen
 - 1 pakketboot
 - 4 frigoschepen
 - 10 bulk carriers
 - 3 obo carriers (oil-bulk-ore)
 - 1 petroleumtanker
 - 1 methaanschep
 - 1 ethyleentanker
 - 1 LPG-tanker.



CMB

Investeringen voor de jaren 1981-84 door CMB en haar geconsolideerde dochtermaatschappijen (in miljoen frank).

Company	Investment (million frank)	Still to be realized as of 1 May 1983
CMB	7.600	3.400
CMB (ex BOCIMAR)	6.000	—
Methania	1.000	—
Gylsen	500	90
Stocatra	1.800	—
URS	1.000	30
Arment	—	—
Deppe	1.100	—
TOTAAL	19.000	3.520

CMB verwezenlijkte tijdens het boekjaar 1982 een zakcijfer van 25 miljard frank.

1. De CMB-rederijvlag.

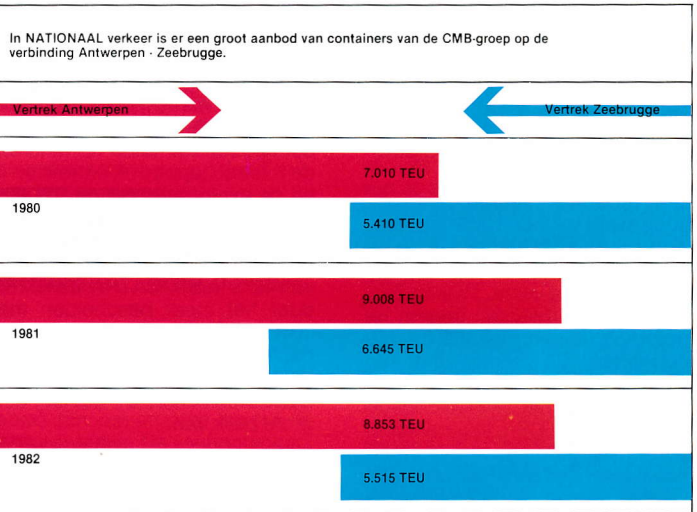
2. Eén van de nieuwste aanwinsten in de vloot van Unie van Redding en Sleepdienst, de "BEVEREN", met een vermogen van 3.000 PK.

3. De n.v. STOCATRA heeft begin 1983 haar nieuwste terminal aan het Delwaiedok te Antwerpen in gebruik genomen. Deze installaties beslaan een oppervlakte van 80 ha en hebben een jaarlijkse overslagcapaciteit van 12 miljoen ton.

4. De containerterminal te Matabi, waar de schepen van CMB's express-dienst op West-Afrika aanleggen.

5. Rechtstreekse overslag van containers op spoor aan de terminal van Stevedoring Company Gylsen aan het Churchilldok in de Antwerpse haven.

6. Het containerschip "MERCATOR" met een capaciteit van 2.080 containers van 20', ingelegd op de Verre Oosten-lijn.





BEZOEK AAN DE ANTWERPSE HAVEN

Een initiatief van de NMBS!



sistijd beschouwd worden als een poging om het spoorvervoer te rationaliseren, om het vlotter te maken en om de klant een beter inzicht te verschaffen in de spoorinfrastructuur in de haven. Het studiebezoek werd georganiseerd door de NMBS zelf in samenwerking met Assiport, de groepering der havenbelangen van Antwerpen, die het belang van dergelijke industriële "zending" naar waarde weet te schatten. Assiport zorgde voor de werklunch en voor een deskundige begeleiding in de haven. De genodigden waren immers rechtstreeks verantwoordelijk voor een deel van de havenbedrijvigheid.

De Franse en Luxemburgse spoorwegmaatschappijen waren onmiddellijk overtuigd van het belang van het studiebezoek en verleenden prompt gratis vervoer op hun net, zoals de NMBS trouwens. Het is een goed voorbeeld van internationale samenwerking tussen de spoorwegen. Spreken over een strict nationale spoorweg heeft voor het bedrijfsleven geen zin. Daar is men enkel maar gebaat met een internationale dimensie, waar landsgrenzen geen obstakels zijn. Dat was trouwens de onder-

toon van vele gesprekken tijdens die dag.

In de welkomstrede van de vertegenwoordiger van Assiport stak men het niet onder stoelen of banken dat de economische crisis nog steeds zwaar drukt op het verkeersvolume in de haven. Dus ook de aan- en afvoer per spoor deelt in de negatieve trend. Daarom stellen de Antwerpse haven en de NMBS - o.m. door dit studiebezoek - alles in het werk om de industrieel belangrijke streek van Elzas-Lotharingen, Saar en Luxemburg een vlotte dienstverlening aan te bieden. Deze streek die 250 à 350 km van de Metropool verwijderd is, is uiteraard verbonden met de haven via het spoor.

Deze troef wordt dan ook optimaal uitgespeeld door de "spoorweghaven bij uitstek". De haven huldigt een soepele commerciële politiek. Bij ieder probleem behoort een oplossing "op maat" tot de mogelijkheden en daar werkt de NMBS voor 100% aan mee. Op de studiedag werden dus alle partijen samengebracht die belang hebben bij een vlot spoorvervoer. Uit deze internationale samenspraak resulteerde een betere verstandhouding en een beter begrip voor elkaars

problemen en mogelijkheden. Een positief bilan dus. Want waarom zou een onderneming uit de Elzas waar time ook money is, vier kaderleden voor twee dagen naar Antwerpen sturen als er geen concreet resultaat te verwachten is? Iemand die met de transportafdeling van een staalbedrijf vergroeid is stelde het als volgt: "Reeds jaren verstuur ik bijna dagelijks treinen naar Antwerpen, maar ik had nooit de kans om de haven te bezoeken. Het is net zoals iemand waarmee je steeds telefoneert, doch die je nooit gezien hebt. Na verloop van tijd voel je de behoefte om ook het gezicht aan de andere kant te zien. En eens je je correspondent persoonlijk kent loopt alles veel vlotter. En dat is nu juist één van de meest positieve aspecten van dit studiebezoek. De dagelijkse contacten worden gepersonaliseerd, je ziet nu waar je zendingen terechtkomen, wie ze behandelt, en wat er uiteindelijk mee gebeurt. Dat is verrijkend!"

Toegegeven, daar hadden wij echt niet aan gedacht. Een goed punt over gans de lijn dus voor dit studiebezoek, dat nogmaals de internationale roeping van het spoor onderstreepte.

Op initiatief van de heer Everaert, onze handeligant te Luxemburg, werden op 23 november II. een aantal kaderleden van bedrijven uit Elzas-Lotharingen, Luxemburg en het Saargebied uitgenodigd door de NMBS voor een studiebezoek aan de Antwerpse haven.

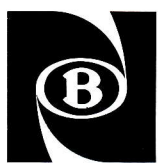
Achttien bedrijven - goede klanten van het spoor nota bene - uit de metaalverwerkende sector, de ijzer- en staalindustrie en de scheikundige sector reageerden positief en stuurden 36 vertegenwoordigers naar de Metropool. Vooral kaderleden met een functie in het transportdepartement werden afgevaardigd om geconfronteerd te worden met de dagelijkse spoorrealiteit van een wereldhaven. Ook vertegenwoordigers van de Franse en Luxemburgse spoorwegen en van diverse Antwerpse expeditiebedrijven waren aanwezig, zodat een homogene groep werd gevormd waarbinnen alle eventuele transportproblemen konden opgevangen worden.

Het initiatief verdient al onze aandacht. Het moet in de huidige cri-



KORTWEG

KORTWEG



GHENT COAL TERMINAL OPERATIONEEL

In een vorig nummer heeft Spoornieuws reeds aangehaald dat de nieuwe vestiging "Ghent Coal Terminal" in de Gentse haven ook voor de NMBS een goede zaak zou kunnen zijn. Ghent Coal Terminal mikt in de eerste instantie op de nationale markt maar zal ook fungeren als distributiecentrum voor West-Europa. Het spoor, de massavervoerder bij uitstek, kan zeker een ideale partner zijn voor een regelmatige bevoorrading van de Westeuropese markt in steenkool. Welnu, sinds september is de terminal in een operationeel stadium beland en werd de NMBS ingeschakeld in de transportketting. De proefladingen vonden plaats begin oktober en een eerste volledige trein van 1.200 ton verliet GCT eind oktober.

Door de strategische ligging, biedt Ghent Coal Terminal de ondernemingen uit de steenkoolsector een ideale toegangspoort tot de Europese markt. De terminal is uitgerust met de modernste apparatuur voor het mengen, zeven en opzaken van steenkool. GCT werd ontworpen met een duidelijke kijk op de toekomst. De eerste werkingsfase, waarvoor in het hart van de Gentse haven zowat 13,5 ha wordt gebruikt, omvat de uitrusting met een capaciteit van bijna 2,5 miljoen ton per jaar. Voor uitbreiding wordt daarnaast nog 18 ha in reserve gehouden.

Voor deze vestiging van een verkoopbasis in Europa had GCT de keuze uit een aantal mogelijke kandidaathavens. Gent had als troeven:

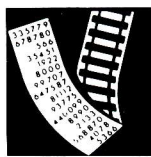
- de aanwezigheid van een uitstekend uitgebouwd nationaal en internationaal spoorwegennet, wat voor stortgoederen van primordiaal belang is;
- de strategische ligging aan de noordelijke ingang van het uitgebreide netwerk kanalen en waterwegen in België, Nederland, Duitsland en Noord-Frankrijk;
- de ligging op de E5-autoweg die Londen met Joegoslavië verbindt

en die een uitstekende toegangsweg vormt tot de meer afgelegen landen van Europa die moeilijk via het waterwegennet te bereiken zijn.

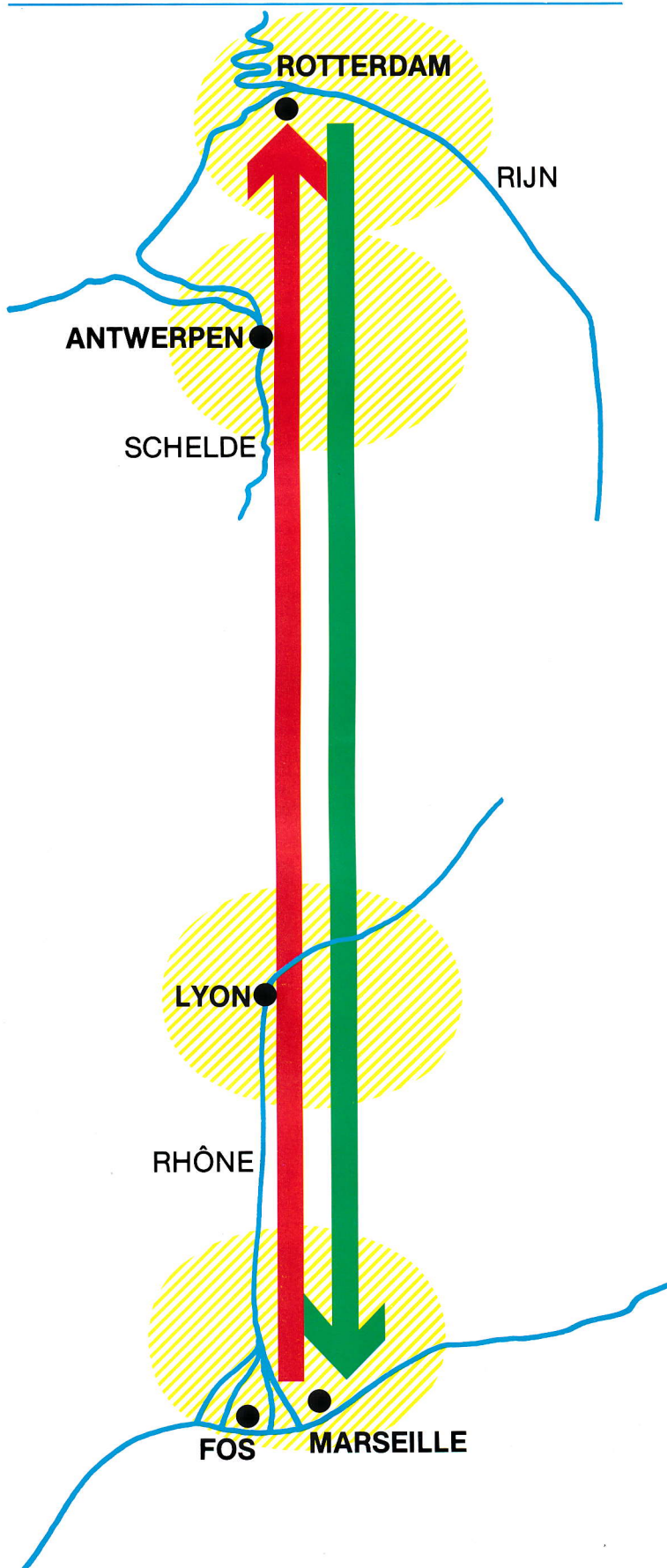
Voor de optimale begincapaciteit baseerde GCT zich op de gekende en verwachte vraag naar steenkool van de beoogde industriële afnemers, meer bepaald de plaatselijke electriciteitsproducenten en de cementindustrie van de Benelux, Noord-Frankrijk en Zwitserland.

Er is een opslagruimte van 285.000 ton. De maximum verwerkingscapaciteit van de eerste fase van de terminal bedraagt 2,5 miljoen ton, met inbegrip van de geraamde 700.000 ton overslag. De opzakkingsinstallatie kan per week 96.000 zakken van 10 kilogram of 32.000 zakken van 50 kilogram afleveren. Uitbreiding op de 18 extra ha levert voor 800.000 ton bijkomende opslagruimte en een aanzienlijke verhoging van de verwerkingscapaciteit op. Deze cijfers hebben alleen betrekking op de capaciteit van de eerste fase van het bouwprogramma van de terminal.

Het hoofdoel van de Ghent Coal Terminal is op een zo doeltreffend mogelijke manier en tegen een zo redelijk mogelijke prijs diensten te verlenen. De gestroomlijnde en doeltreffende werkmethode zullen zowel de leveranciers, de afnemers en de ...vervoerders van steenkool ten goede komen.



INTER DELTA,



nieuwe rechtstreekse goederentrein

Op 24 januari, vroeg in de morgen zal er te Rotterdam een goederentrein vertrekken.

Ogenscheinlijk is dat niks speciaal, maar in werkelijkheid is het een belangrijke stap voor de internationale commercialisatie van het spoorwegprodukt. De naam van de trein: INTER DELTA. Hij biedt nieuwe mogelijkheden aan de bedrijven die vrachten verzenden per afzonderlijke wagenlading en die dus niet kunnen genieten van de voordelen "gesloten trein".

Inter Delta beantwoordt aan een behoefte om een verbinding te creëren tussen de eenheid Schelde-Rijn in de nabijheid van de Noordzee, en de eenheid midden-Zuid-Frankrijk waar de Rhône een "spoor" trekt en daarna een delta vormt.

Er zijn belangrijke verkeersstromen voor scheikundige producten tussen beide streken. Uit een gemeenschappelijke marktstudie van de NS, de SNCF en de NMBS werd een potentieel gedistilleerd en gedefinieerd waar de spoorweg een interessant deel zou kunnen van verwerven. De verzenders verwachten een snelle vervoerstijd voor een belangrijk aantal bestemmingen die geografisch geconcentreerd zijn. Snel betekent hier minder dan een week.

In de traditionele structuur van het internationaal verkeer met afzonderlijke wagenladingen, is niet steeds een bevredigende oplossing voorhanden. De rotatietijd tussen Nederland en Zuid-Frankrijk overschrijdt dikwijls de gangbare norm, die zodoende de spoorweg alle kansen ontnemt om zich in de transportketting in te schakelen.

Een dergelijke "dienstverlening" ontmoedigt vooral de ondernemingen die werken met een gehuurd wagenpark: de verhouding rendement/huurprijs is te zwak om van een concurrentieel spoorwegprodukt te kunnen gewagen.

De spoorwegen trachten dit euvel weg te werken middels een strategie die niet enkel inspanningen op tarifair gebied inhoudt.

Ze hebben een formule uitgedokterd die de beschikbare technische mogelijkheden maximaal benut en die alzo drie voordelen biedt:

- een snelle rotatie;
- een betrouwbare leveringstermijn;
- een totale regelmaat.

Deze nieuwe formule, INTER DELTA genoemd, werd in het leven geroepen om te beantwoorden aan de behoeften van de scheikundige nijverheid. Maar het is evident dat ook andere industriële sectoren van de voordelen kunnen genieten. Trouwens dank zij hun inbreng zal

het verkeer zich ontwikkelen, en zal de formule betere troeven kunnen voorleggen ten bate van de klanten.

Deze formule INTER DELTA stellen wij hier voor.

Een nieuw aanbod van Noordzee tot Middellandse zee Van Rijn tot Rhône, tussen delta's voor afzonderlijke wagenladingen.

Twee industriële zones

De noordelijke Delta bevat twee concentratiepunten voor het verkeer: Rotterdam Kijfhoek en Antwerpen Schijnpoort; de zuidelijke Delta heeft er ook twee: Lyon Guillotière en Marseille-Fos.

De reisweg van de trein loopt via Aulnoy en Dijon-Perrigny.

Twee manieren om snel te werken

De drie betrokken spoorwegnetten stellen een leveringstermijn "dag A/dag C" voor. Een heen- en terugreis van vijf tot zes werkdagen behoort tot de mogelijkheden indien de laad- en losverrichtingen aan een behoorlijk tempo verlopen.

De formule is gebaseerd op de principes van de Trans Europ Express Marchandises-treinen, rijdt onder S-regime (100 km/u) en heeft geen oponthoud aan de grenzen, wat de commerciële snelheid ten goede komt. Doch in tegenstelling met de TEEM-treinen worden ALLE goederen aangenomen met uitzondering van E.G.K.S.-goederen, bederfbare voedingsstoffen en ladingen, die aan een fitosanitaire controle zijn onderworpen.

Twee voordelen van de regelmaat

De trein rijdt vijf maal per week in beide richtingen. De formule INTER DELTA biedt aan afzonderlijke wagenladingen de voordelen van een gesloten trein. De mogelijke versnippering van massale zendingen vergemakkelijkt de laad- en losverrichtingen op beperkte spooransluitingen.

Gekoppeld aan de snelheid, houdt de regelmaat een onbetwistbaar voordeel in voor de gebruikers van gehuurde P-wagens: het verkeer kan rationeel georganiseerd worden met een kleiner wagenpark en tegen een huurprijs die aldus rendabel wordt.

Twee redenen om vertrouwen te hebben

Inter Delta is een betrouwbare formule. De precieze dienstregeling en de vastgestelde imperatieven voor de concentratie- en deconcentratiepunten zijn goede waar-

borgen voor een perfecte uitvoering.

De vervoerprijs is berekend op basis van de rechtstreekse tarieven (het Frans-Belgisch voor verzenders van bij ons). Contractuele voorwaarden kunnen per geval besproken worden, om het even welk goederenvolume voor spoorvervoer wordt aangeboden.

De vertrouwensrelatie is bilateraal, de spoorwegen verwachten van de verzenders dat zij hun beste zorg zouden besteden aan de opmaak en de tijdige overhandiging van alle nodige douane- en transportdocumenten.

Een grote klantengroep

Inter Delta neemt zonder beperkingen alle goederen op die onder normale voorwaarden geladen zijn met bestemming Midden-Zuid-Frankrijk, en alle goederen die aangeboden worden voor de retourreis (met uitzondering van voormelde uitzonderingen).

Een groter aantal stations kan aan beide zijden bediend worden, middels een eventuele verlenging van de leveringstermijn "dag A/dag C" met 24 à 48 uren voor het terminale traject. Die verlenging werd bij het afsluiten van het contract overeengekomen.

Voor het vormen van de trein moet een tijd van 3 uur in acht genomen worden. Iedere verzender die goederen wenst te versturen met Inter Delta kan voor inlichtingen omtrent de limiettijd voor het aanbieden van zijn wagens, terecht in de vertrekstations.

Meer informatie

Meer informatie kan verkregen worden bij de bediende stations. Ook de commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS in uw streek of de Handelsdirectie zelf kan u alle inlichtingen verstrekken.

Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging NMBS
Roosevelt Building,
Amneessensstraat 1-5
2018 Antwerpen
Tel. 03/233 23 17 en 233 23 25

Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging NMBS
Koningin Maria Hendrikaplein 2
9000 Gent
Tel. 091/21 99 58

Commercieel Agentschap NMBS
Statieplein 4
3500 Hasselt
Tel. 011/22 32 65

Handelsdirectie NMBS
Bureau 62.31, sectie 66
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80 - toestel 2639

Bij de vertegenwoordigingen van de NS en SNCF te Brussel kunnen eveneens inlichtingen bekomen worden.

Bediende stations bij vertrek uit België

Sluiskil - vertrek 12.20 - bij de terugreis, aankomst 11.20 dag D

Temeuzen, Sas van Gent - vertrek 15.00 - bij de terugreis, aankomst 7.32 dag D

Gent Zeehaven - vertrek in de namiddag - bij de terugreis bestelling tijdens de eerste bediening van dag D

Olen - vertrek 19.26 - bij de terugreis, aankomst 7.55 dag D

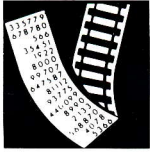
Herentals - vertrek 19.34 - bij de terugreis, aankomst 4.14 dag D

Lijn 207 - bediening in de voormiddag zowel bij vertrek als bij aankomst.

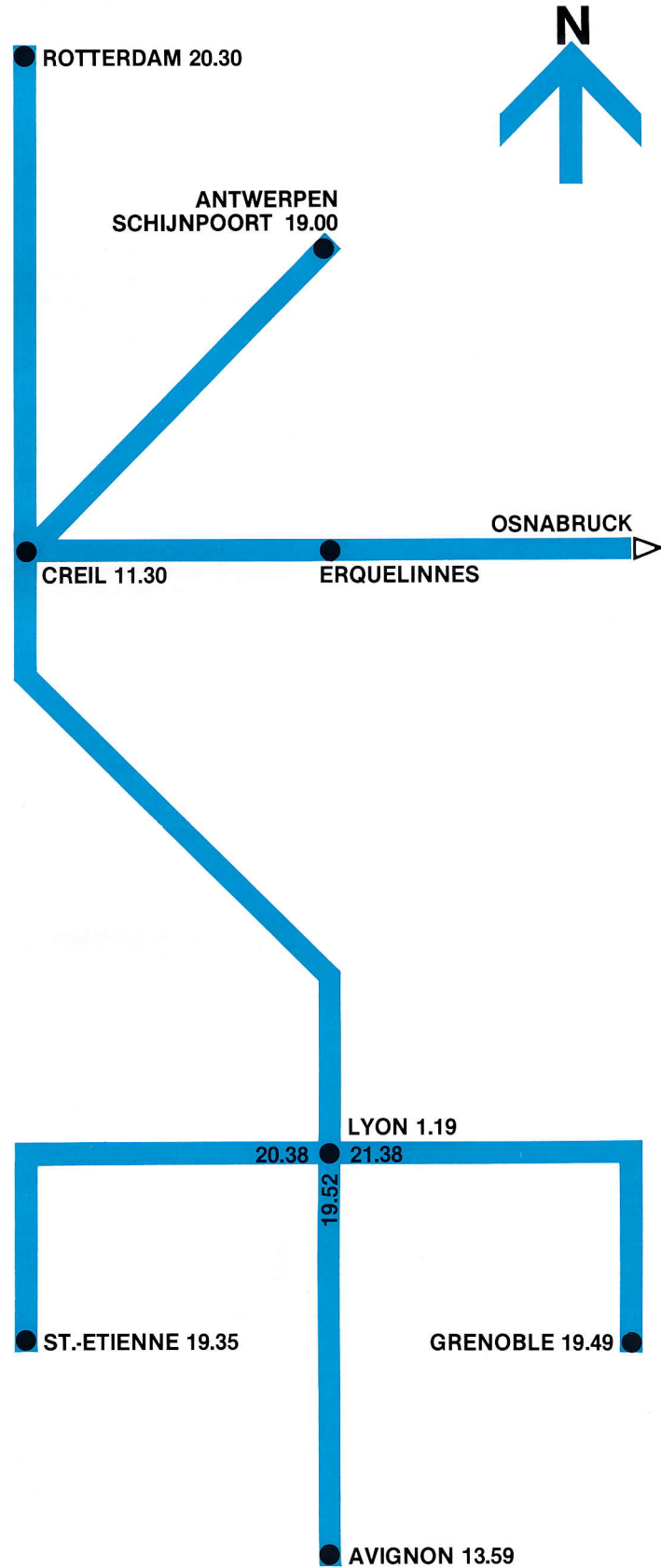
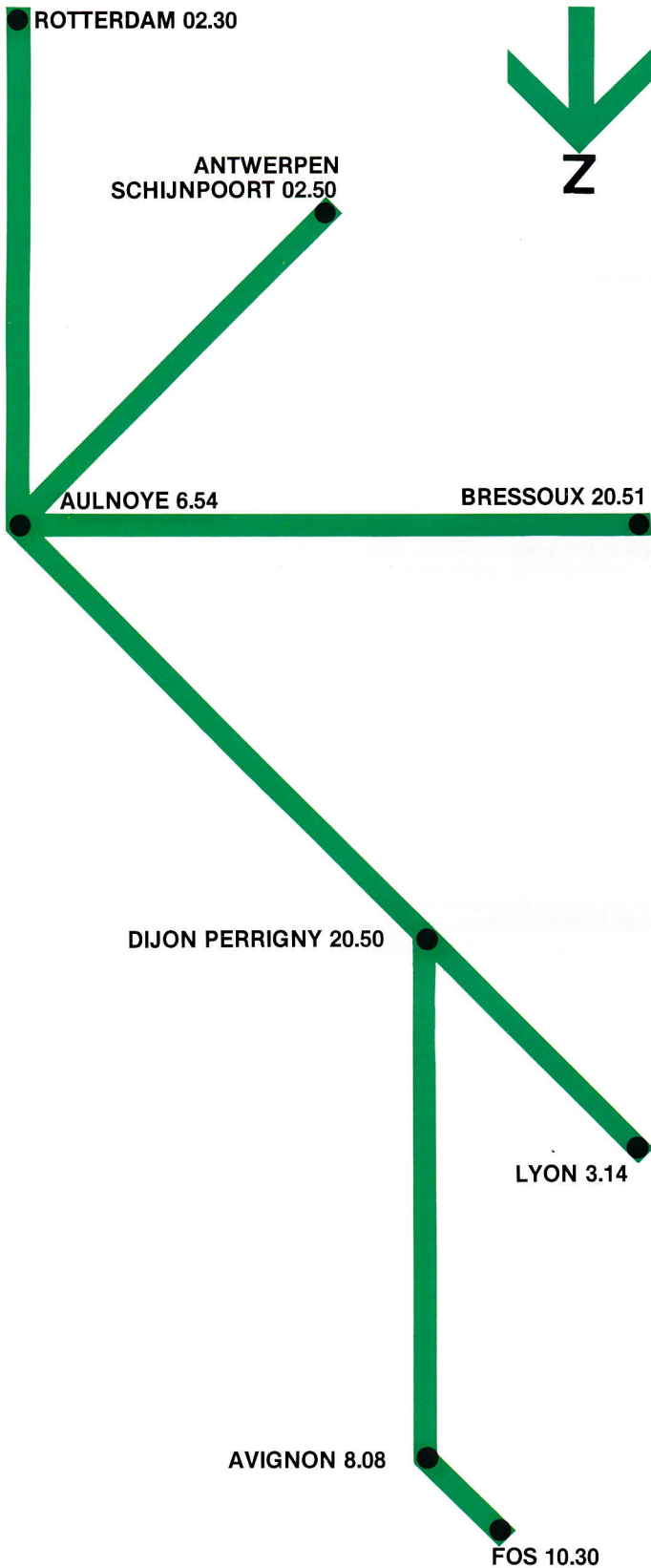
Antwerpen - vertrek in de namiddag - bij de terugreis, bestelling tijdens de eerste bediening van dag D.

Twee belangrijke opmerkingen:
• andere vertrekpunten bij de heen- of terugreis kunnen bij deze lijst gevoegd worden op vraag van de verzenders.

• de bestelling via de INTER DELTA-trein geschiedt op uitdrukkelijke aanvraag van de klant; uw vertrekstation kan u inlichten omtrent de manier waarop uw vraag moet geformuleerd zijn.



INTER DELTA





Eind oktober heeft de N.M.B.S. samen met haar dochtermaatschappij Edmond Depaire een losproef gedaan van geconcentreerd zink, dat in een speciale container met de gecombineerde rail-route-techniek werd vervoerd.

Wanneer dit materiaal met een metalen oppervlak in contact komt, vormt het agglomeraten, die aan de wanden blijven kleven en bij het lossen menselijke arbeid vergen, die ontzettend duur uitvalt. Met een gecombineerde techniek en aangepast materieel kan de spoorweg die moeilijkheden ontwijken, dat heeft hij aan de ondernemingen, die potentiële klanten zijn, willen bewijzen.

Hij heeft dan ook niet gearzeld om een proef te doen, die de belangstellenden met heel wat aandacht hebben gevolgd. Op die dag werd het bewijs geleverd dat de technische oplossing, die werd bedacht, algehele voldoening schenkt.

Het materieel

Een container, bedekt met een dichte etyleenlaag, is voor dat soort van vervoer geschikt. Drie problemen worden zo opgelost:

- de binnenbekleding neemt het zinkconcentraat niet op. Bij het lossen bleef geen enkel deeltje van het goed aan de "verpakking" kleven. De geadresseerde wordt zo van een dure veegbeurt met de hand ontlast;

- een container bekleden blijkt minder duur te zijn dan een spoorwagen, welke ook zijn vorm moge zijn, te bekleden. De moderne spoorwagens blijkt, rekening houdend met het hoge soortelijk gewicht van het goed en de te vervoeren hoeveelheden, te groot te zijn;

- de container is uiterst geschikt voor een rationeel gecombineerd vervoer. Het grootste gedeelte van de weg wordt afgelegd met het spoor, het eindtraject met vrachtwagens met kipbaar onderstel. Dankzij de techniek van het gecombineerd vervoer moet de geadresseerde noch op eigen terrein, noch in het eindstation (voor het overladen van de spoorwagen op de vrachtwagen, indien het vervoer niet intermodaal gebeurt) de noodzakelijke spoorweginvestering doen.

De gecombineerde techniek

De behandelaars van non-ferrometalen in de Belgische havens zijn goed uitgerust om wagenstellen te laden. Zij kunnen dus vlieg treinen vormen, die samengesteld zijn uit platte geladen wagens met open containers.

Zij werken volgens een programma of op uitdrukkelijke aanvraag en, in dit laatste geval, voor zover het nodige materieel ter beschikking is. De spoorweg heeft voor het ver-

het bewijs
is geleverd



voer van goederen met gesloten treinen belangrijke troeven in de hand. Het werk gebeurt snel, binnen een gewaarborgde termijn en de goederenkoeren zijn goed uitgerust voor de behandelingen die moeten worden uitgevoerd.

Zijn dochtermaatschappij, Edmond Depaire, beschikt over doeltreffend overladersmaterieel en kan met de huurders van aangepaste containers en met de plaatselijke wegvervoerders interessante samenwerkingsakkoorden afsluiten.

De combinatie van uitgeteste technieken en gespecialiseerde middelen leidt tot oplossingen, die volledig aan de behoeften van de ondernemingen zijn aangepast.

Een globaal aanbod

De N.M.B.S. en haar dochtermaatschappij bieden de industriële een globaal aanbod aan, waar inbegrepen is:

- het spoorwegvervoer naar het dichtstbijzijnde goederenstation van geladen containers, die werden opgehaald in de haventerminal voor erts of in een gespecialiseerde terminal, waar een containerlading met maritiem vervoer was toegekomen;

- het overladen van de geladen container op een vrachtwagen met kipbaar onderstel en omgekeerd, bij de terugkeer van de vrachtwagen met de lege container;

- het verkeer van het lege spoorwagstel naar de eerste laadplaats of naar elke andere bestemming;

- de waarborg dat de goederen volgens een periodisch programmatieplan, dat tussen de partners is overeengekomen, zullen geleverd worden;

- het ter beschikking stellen van de nodige speciale containers.

Het bewijs is geleverd

De proef, die eind oktober in de Kempen werd gedaan, verliep als volgt:

- bij SGM Antwerpen werd een container, die van de Britse maatschappij Seacontainer werd gehuurd, geladen;

- vervoer van de container per spoor tot in het station van Mol;

- het overladen op een vrachtwagen van de firma Bielen, eindvervoer via de weg tot aan de opslagplaats van Vieille Montagne.

Het lossen van de goederen verliep probleemloos.

De geledigde container was binnenin volledig schoon, wat meteen bewees dat deze formule wel eens de ideale oplossing zou kunnen zijn.

Het is duidelijk dat andere materialen, die dezelfde risico-eigenschappen hebben als zinkconcentraat, in de combinatie van gespecialiseerd vervoer hun gading kunnen vinden.

Wie er meer wil over weten en wie zijn specifiek probleem nader wil laten onderzoeken, kan contact opnemen met de N.M.B.S., de heer Debrauwere, tel. 02/523.80.80, toestelnummer 22189, of met de N.V. Depaire, de heer François Desmet, tel. 02/426.98.20.

HET CIT IN PLENAIRE VERGADERING



Het "Comité International des Transports par Chemin de fer", kortweg CIT, hield van 6 tot 11 oktober in België haar 66e plenaire vergadering.

Het Comité omvat alle spoorwegnetten van de lidstaten die de Conventies van Bern onderschreven hebben: de Internationale Conventie betreffende het goederenvervoer per spoor (CIM), de Internationale Conventie betreffende het reizigersvervoer en het vervoer van bagage per spoor (CIV) en de Bijgevoegde Conventie bij de CIV met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de spoorwegen voor slachtoffers van spoorwegongevallen.

De lidstaten van het CIT organiseren elk om beurt de internationale plenaire vergadering. In België werd ze voor het laatst georganiseerd te Brugge in 1954. Nu had de NMBS Luik uitgekozen als gaststad voor de deelnemers.

Deze 66e vergadering was heel belangrijk: de reglementaire teksten nodig voor de toepassing van de nieuwe conventies van Bern, zoals die werden vastgesteld in 1980 en die normaal van toepassing moeten zijn vanaf 1 januari 1985, moesten goedgekeurd worden. Deze nieuwe conventies bevatten wijzigingen die het internationaal

spoorvervoer trachten te bevrijden van een zwaar juk, nasleep van een ver verleden toen de spoorweg nog een monopoliepositie had.

Het Comité houdt zich vooral onledig met het internationaal transportrecht. Gesticht in 1902, groepeerde het vandaag de dag 300 transportondernemingen uit landen waar de Conventies van Bern toepasselijk zijn. Eén van de essentiële taken is het creëren van "Dispositions Complémentaires Uniformes" voor de toepassing van de CIM en de CIV.

Het Comité vertegenwoordigt de spoorwegen en verdedigt hun belangen, enerzijds bij de herzieningsconferenties samengeroepen door het Centraal Bureau voor Internationale Transporten per spoorweg, en anderzijds bij alle andere vergaderingen waar problemen met betrekking tot het internationaal transportrecht op de dagorde staan.

Om een beter idee te krijgen van het CIT en van de conventies, geven we hierbij enkele cijfers die betrekking hebben op eind 1979.

De lengte van de lijnen waarop de CIM (goederen) van toepassing is bedroeg toen 268.661 kilometer, waarvan 252.377 kilometer spoorweg (de rest waren autowegen en waterwegen). De lengte van de "CIV-lijnen" (reizigers en bagage) bedroeg 231.014 kilometer, waarvan 209.142 kilometer spoorweg.

Maar welke rol spelen tenslotte deze conventies?

De CIM regelt het internationaal goederenvervoer per spoor op basis van één enkel vervoerscontract,

met één enkel transportdocument, de internationale CIM-vrachtbrief. Het CIM-regime is ook van toepassing op de multimodale transporten die naast de spoorweg ook bepaalde autowegen en waterwegen gebruiken om hun bestemming te bereiken.

Het CIM-vervoerscontract bevat uniforme imperatieve vervoersvoorwaarden betreffende de verantwoordelijkheid van de vervoerder in het bijzonder.

De spoorwegnetten, en eventueel andere transportondernemingen, die ingeschakeld worden voor de uitvoering van een internationaal vervoerscontract treden op als een eenheid en zorgen, in principe, op solidaire basis voor de goede uitvoering van het contract.

De duplicata van de CIM-vrachtbrief spelen een belangrijke rol in de internationale handel, onder meer voor het documentair krediet, door het feit dat het recht van de verzender om over de goederen te beschikken tijdens het vervoer zelf afhankelijk is van het vertoon van deze duplicata. Vanaf het ogenblik dat de verzender dit document aan de bestemming of aan zijn bank heeft overhandigd, mogen de essentiële voorwaarden van het vervoerscontract niet meer door de verzender gewijzigd worden.

De CIM wordt vervolledigd door meerdere bijlagen. Wij citeren de belangrijkste:

- het Internationaal Reglement betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID);
- het Internationaal Reglement betreffende het vervoer van particuliere wagens (RIP);

- het Internationaal Reglement betreffende het vervoer van containers (RICO);
- het Internationaal Reglement betreffende het vervoer van expressegoed (RIEX).

Door de CIV-conventie kunnen in internationaal verkeer rechtstreekse reisbiljetten afgeleverd worden, van eind tot eind, voor reizigers en bagage. Het vervoerscontract vermeldt uniforme voorwaarden voor bepaalde essentiële punten; zo onder meer voor de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de spoorwegen voor het vervoer van bagage.

De andere voorwaarden van het vervoerscontract voor reizigers en bagage zijn in het algemeen afgebakend door de internationale tarieven die opgemaakt worden door de spoorwegen of door het nationaal recht.

Bijgevoegde Conventie bij de CIV bevat eenvormige regels voor de essentiële zaken met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de spoorweg bij dood of verwonding van reizigers. Dit regime wordt, in internationaal verkeer tussen de lidstaten, in de plaats gesteld van de grote variëteit aan nationale reglementeringen. Maar, in tegenstelling tot de CIM en de CIV, treden de spoorwegen hier niet gezamenlijk op. Volgens deze Bijgevoegde Conventie is enkel dan het spoorwegnet verantwoordelijk als het voorval (schadegeval) zich op haar net voordoet.



NIEUW

Red Star Europe

Uw zendingen voor Londen, met een maximaal gewicht van 50 kilo, kunnen voortaan opgestuurd worden met de expressformule Red Star Europe. Een nieuwe dienst bij vertrek uit Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal, die in de toekomst evenwel kan uitgebreid worden tot andere grote agglomeraties.

Welke zendingen?

Colli met een maximaal gewicht van 50 kg, binnen de afmetingen 90 x 40 x 40 centimeter.

Welke leveringstijd?

De zendingen afgegeven te Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid vóór 18 uur, zijn beschikbaar (kantoorliggend) te Londen Victoria 's anderendaags om 11 uur. City Link kan ze ten huize bestellen vanaf 13 uur in zone A en vanaf 14 uur in zone B. Opgelet: geen aan-huis-bestelling op zaterdag!

Welke prijs?

Voor iedere gewichtscategorie stelt Red Star Europe drie prijzen voor.



De express voor Londen in 24 uren

Gewicht	Londen Victoria	Aan huis besteld in Londen	Aan huis besteld in de agglomeratie Zone B
		Zone A	Zone B
2,5 kg	1.000	1.200	1.416
5 kg	2.021	2.222	2.437
10 kg	2.144	2.344	2.560
15 kg	2.194	2.434	2.650
20 kg	2.324	2.564	2.780
30 kg	2.672	2.992	3.208
40 kg	3.065	3.385	3.601
50 kg	3.428	3.748	3.964

Deze prijzen zijn echt concurrentieel.

Indien de vervoersduur niet gerespecteerd wordt en de fout ligt bij de Britse Spoorwegen of bij de NMBS, dan verbinden zij er zich toe om op vraag van de verzender het verschil tussen de Red Star Europe-prijs en de prijs van een gewone expresszending terug te betalen.

Welke formaliteiten?

De douaneformaliteiten gebeuren te Oostende en te Londen. De zending moet vergezeld zijn van een verzendingsbulletin C 711 en van een formulier Ex 61. Deze zijn verkrijgbaar in de vertrekstations.

Daarbij moet nog gevoegd worden: drie exemplaren van de faktuur (of drie exemplaren van een verzendingsnota indien het een niet-commerciële zending is) en alle specifieke documenten door de douane geëist.

Aandacht:

- de faktuur moet het BTW-nummer van de bestemming vermelden;
- het telefoonnummer van de bestemming moet vermeld worden.

Indien deze vermeldingen niet correct zijn kan Red Star de vervoersduur niet waarborgen!

Welke waarde?

De waarde van de zendingen, vervoerskosten en douanekosten ingebegrepen, mag 200 Pond Sterling niet overschrijden (eind november ongeveer 16.000 BF). Boven deze waarde worden de douaneformaliteiten ingewikkelder waardoor de leveringstijd in het gedrang komt.

Welke verpakkingen?

Elke verpakking die binnen de gestelde normen blijft wordt door Red Star Europe aangenomen. Voor zendingen van minder dan 2,5 kilo stelt Red Star gratis twee types verpakkingen ter beschikking van de klant:

- een Star pack, een doos van stevig karton, formaat A 4 of A 3 (zie foto);

- een Jiffy Bag, een versterkte omslag, eveneens beschikbaar in A 4 of A 3.

Welke goederen?

Voor kleine zendingen denkt men aan zakenpapieren, software, boeken, foto's, dia's, kleine mechanische onderdelen enz... Verder zijn er enkele beperkingen zoals: vuurwapens, munitie, levende dieren, goud, zilver, edelstenen, bankbiljetten, pels, tabak en sigaretten, alcoholische dranken...





Red Star Europe

Waar inlichtingen?

De volledige lijst van de beperkingen en alle andere nuttige informatie omtrend Red Star Europe kunnen bekomen worden bij:

- de heer **BERTEAU**
Brussel-Zuid goederen
Frankrijkstraat 18, 1070 Brussel
Tel. 02/218 60 50, toestel 5292
- de heer **OERLEMANS**
Antwerpen-Centraal goederen
Pelikaanstraat 47,
2018 Antwerpen
Tel. 03/232 76 76 of 231 76 90,
toestel 1285
- **NMBS-COLLI**, bureau C2
Tel. 02/523 80 80,
toestel 22191 en 22156.

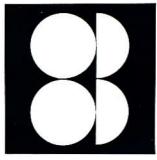


KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG



LAATSTE VOORSTELLING CIRCUS VAN MOSKOU: GOEDERENKOER GENT ST.-PIETERS!

Iedereen had het wel ergens gehoord of gelezen, of had het zelf gezien. Het beroemde Circus van Moskou toerde rond in onze contereinen en besloot zijn succesrijke toernee in de Arteveldestede.

Gent, eindpunt van de show, beginpunt van de terugreis naar Moskou, want "the show must go on". Zo'n verhuis van een circus is stellig geen lachertje. Dieren, ontelbare kostumes, trapezes, ladders, kisten en noem maar op, alles moest op maandag 31 oktober geladen worden te Gent St.-Pieters, en op zondagavond was er nog een voorstelling in het Gentse sportpaleis! Nachtwerk dus.

Het vervoer naar de goederenkoer van het station geschiedde per vrachtwagen door de firma Ganser Spedition. Daar "stonden 's morgens in de vroege alle wagentjes netjes op een rij": vijf Gbs-wagens voor de dieren en drie Hbis-wagens voor de circusbagage.

Het overladen van de bagage verliep vlot; loodzware kisten met onbegrijpelijke Russische lettertekens waren voor de vorkheftrucks hoegenaamd geen probleem. Toen het de beurt was aan de dieren waren er meer toeschouwers dan werkwilligen. Een stier, ezels, paarden, honden, kamelen en beren... de echte vedetten van het circus kregen netjes een slaapstede in een heuse "Gbs-slaapwagen". Het was vanzelfsprekend dat de dieren niet zonder voorzorgen in de wagens werden gestouwd. Eerst en vooral was er een grondige

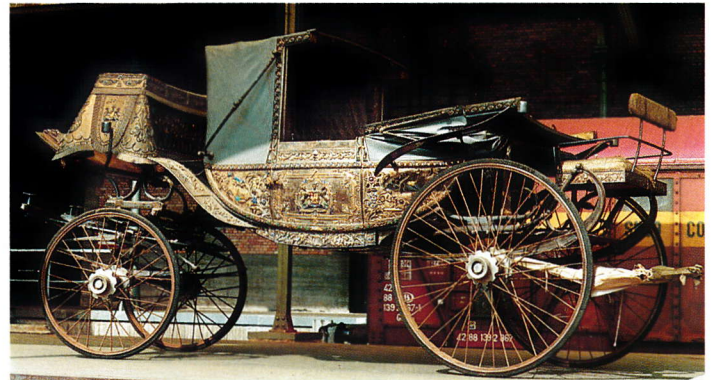
schoonmaakbeurt waarna het "interieur" werd ontsmet en ingedeeld in boxen. Er werden kachels in geplaatst om de terugreis naar het koude Rusland, die minstens twaalf dagen duurde, zo comfortabel mogelijk te maken. Elf verzorgers en een veearts stonden in voor de begeleiding van de vierpotige artiesten. Zij reisden letterlijk samen met hen. Misschien wel een onconventionele manier van reizen, maar noodzakelijk voor de goede afloop van het vervoer.

Kwestie van op alles voorbereid te zijn werd een voedselvoorraad voor mens en dier voor drie weken aan boord genomen: 235 broden, fruit, wortelen, kolen, geplette haver, hooi... De treinreis werd aan de Russische grens drie dagen onderbroken voor het overladen van de vracht in de Russische wagens met breedspoor. Drie dagen, omdat er in Brest-Litovsk geen vorkheftrucks beschikbaar waren en de handen maar uit de mouwen moesten gestoken worden. Een schril contrast met de laadverrichtingen te Gent die maar iets meer dan een halve dag duurden, dank zij de vlotte samenwerking tussen de wegvervoerder en de NMBS.

De verantwoordelijken van het Circus waren unaniem tevreden over de geboden dienstverlening en zullen in de toekomst voor hun verre verplaatsingen zeker nog beroep doen op het spoor. De 72 circusartiesten zelf vertrokken op 1 november vanuit Oostende in drie slaaprijtuigen naar Moskou. Naar de mening van de beren of kamelen hebben we niet kunnen vragen; onmiddellijk na een voorstelling staan zij de pers immers niet te woord. Een houding die we kunnen begrijpen. Om 18 uur gingen alle deuren dicht en "akke akke tsjoek tsjoek, weg waren zij...". Tot weerziens Circus van Moskou!



UITZONDERLIJK VERVOER



Een praalkoets, die de trein neemt, is een opmerkelijke gebeurtenis. Het is zelfs een delicate onderneming, die de beste zorgen verdient. Deze koets, die in september in Brussel-Thurn en Taxis op de trein werd gezet, was voor om en bij de 80 miljoen frank verzekerd. Onze fotograaf heeft de kans niet laten voorbijgaan en een eerder uitzonderlijk plaatje geschoten.



MINITRIPS-NMBS 1983-1984: BROCHURES VANAF HEDEN TE VERKRIJGEN IN DE STATIONS

Met het verschijnen van de nieuwe brochure MINITRIPS-NMBS is meteen het startsein gegeven voor de winterreizen per trein. Ook dit jaar wordt, traditie getrouw, een nog bredere waaier aan bestemmingen aangeboden, zowel in binnen- als in buitenland.

De MINITRIP-NMBS geeft de mogelijkheid tot algehele ontspanning in enkele dagen. Het gaat om een korte forfaitreis voor de duur van een week-end of van enkele dagen.

Een soepele reisformule: de MINITRIP-NMBS is een kant-en-klaar formule die ontlast van voorbereiding en de organisatie van de reis. De klant heeft in volle vrijheid de

keuze over het comfort in de trein en de categorie van hotel, de duur van zijn verblijf en van zijn toeristisch programma!

Voor het aanstaande winterseizoen heeft de NMBS het aantal van haar toeristische bestemmingen nog verrijkt:

IN BELGIE: De Panne en Wirtzfeld (mogelijkheid tot wintersport).

IN FRANKRIJK: Lyon (met gebruik van de inmiddels bekende SNCF-TGV treinen), Nice en Monaco.

IN GROOT-BRITANNIE: niet minder dan zes nieuwigheden behorend tot de "GOLDEN RAIL HOLIDAYS": Edinburg, Oxford, Cambridge, Canterbury, Chester, York.

IN ZWITSERLAND: Engelberg (bekend ski-oord) en Fribourg.

Een bijzondere organisatie van de minitrip naar Salzburg geeft tijdens de eindejaarsfeesten de mogelijkheid in deze Oostenrijkse stad een rijk folkloristische en cultureel gebeuren bij te wonen.

De brochure MINITRIPS-NMBS is beschikbaar in alle NMBS-stations.





spoor de sneeuw op

RAILTOUR & FTS-FRANTOUR REIZEN
Inlichtingen in de reisbureaus