

(B)

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

384

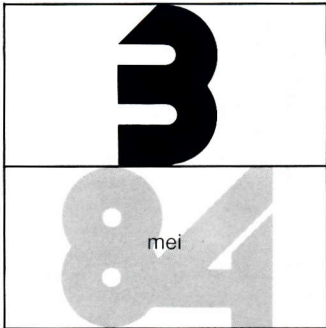
mei

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

Brussel X

G.P.P./10/209





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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

Redactie:
Ravensteinstraat 36 bus 7
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40, toestel 22135
Lay out: P. Funken - Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's:
Demeyere: 2
Uyttersprot: 7
BASF: 16
FTS: 18
NMBS

INHOUD



ONDERNEMING

LAR, nieuw transportcentrum: 3-5



CONTAINER

Intercontainerverkeer 1983: 16
TECE voor Griekenland: 16
Intercontainer-afgevaardigde in Scandinavië: 16



B-NIEUWS

Uitzonderlijk vervoer: 6
Het jaar 1983 bij de NMBS: 7
"La Fristouille": 7
In ons handelsagentschap te Hasselt: 8
Nieuwe seinpost te Charleroi-Sud: 14-15
Ports & Transport: 16
Bij de Interfrigo-handelsdirectie: 16
Bij de vertegenwoordiging van de NS: 18
Bij de vertegenwoordiging van de BR: 19
Rangeerloos te koop: 19



TOERISME

Minitrip naar Salzburg: 17
Vakantie alles inbegrepen: 17-18
Autoslaaptrein '84: 18



COLLI

Tarief 8566 Belgie - Groot-Brittannië: 9-12



ACTUEEL

Vormingsdagen voor verpakking: 6

EDITORIAAL

U vernam het reeds in ons vorig nummer: de N.M.B.S heeft het startschot gegeven voor haar informatiecampagne over het nieuwe aanbod in reizigersverkeer, IC/IR, dat vanaf 3 juni in werking treedt.

Half april verscheen het spoorboekje. Elkeen weet dus - of zal eerstdaags vernemen - hoe hij, nu de zomer voor de deur staat, zijn verplaatsingen kan organiseren.

Ook voor de goederensector is er een volledig nieuw verkeersplan, dat zowel een verbetering van de rentabiliteit als van de kwaliteit van de dienst beoogt. De goederensector heeft de reorganisatie progressief aangevat en schiet goed op.

Elke "groep" van het Belgische spoorwegnet werd onder een technische en economische loep gelegd. Dit leidde tot een reorga-

nisatieplan met centrumstations, gewone stations en, voor welbepaald vervoer, contractuele bediening, hetzij in een station, hetzij op een private aansluiting.

Alle studies zijn beëindigd. De nieuwe structuren zijn klaar, behalve dan in de groepen Brussel en Bergen (de laatst bestudeerde), waar het nieuwe plan in de beginfase is getreden.

In een volgend nummer geven wij u alle details van deze actie. Op die manier krijgen de afzenders van afzonderlijke wagens een kort overzicht van de spoorwegactiviteit in België.





Transportcentrum LAR: internationale draaischijf in Zuid-West-Vlaanderen

Op 1 februari 1984 om 9 u. werden de eerste transportverrichtingen uitgevoerd in het nieuwe transportcentrum LAR - letterwoord gevormd door de beginletters van de vroegere gemeenten Lauwe, Aalbeke, Rekkem, nu horend bij Menen (Lauwe en Rekkem) en bij Kortrijk (Aalbeke).

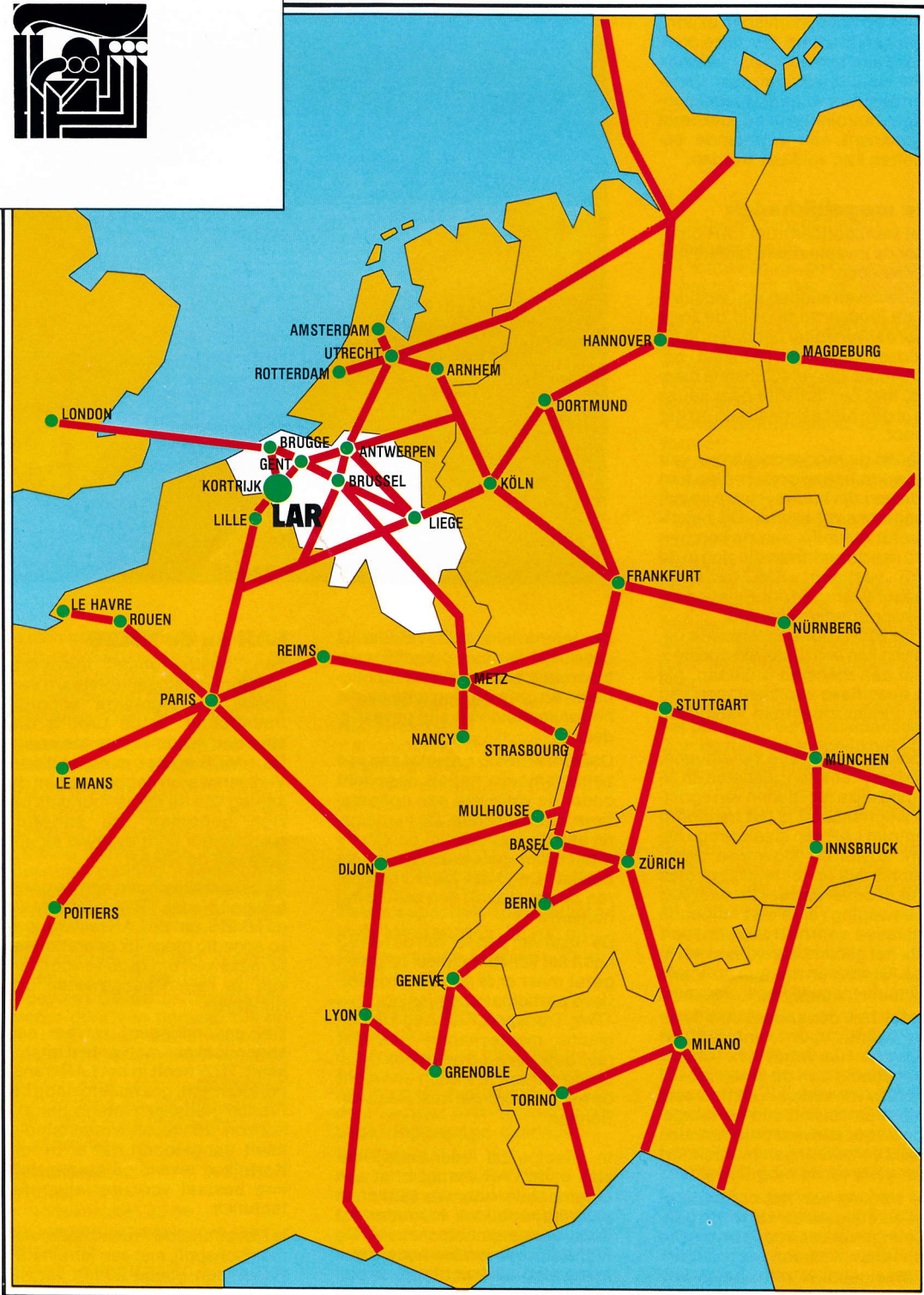
Een bescheiden start voor het progressief in opbouw zijnde transportcentrum dat nochtans steile ambities koestert. Het hoe, het waarom en de toekomstperspectieven werden uitvoerig uit de doeken gedaan op een persconferentie, georganiseerd eind januari in het Brusselse Internationaal Perscentrum (het welgekende IPC). Het Internationaal Transportcentrum LAR aanwezig in het Internationaal Perscentrum... de dimensies werden dus gerespecteerd.

De doelstelling

De idee om in Zuid-West-Vlaanderen een transportcentrum op te richten dateert uit de zeventiger jaren en stoelt op volgende ontwikkelingstendenzen:

- op nationaal vlak werd het vervoersbeleid gericht op rationalisatie en concentratie;
- de NMBS dacht aan de oprichting van een terminal voor gecombineerd vervoer in het Kortrijkse;
- het entrepot en het tolkantoor aan de rand van de Kortrijkse binnenstad was aan saturatie toe en de autoverkeersdrukte werd te groot;
- de wens tot optimalisatie van de gerealiseerde en geprogrameerde autowegen;
- de exportgerichtheid van de Kortrijkse regio.

Inspelend op deze tendenzen heeft de intercommunale Leiedal, het LAR-complex - een totaal nieuw produkt voor de streek - geconcipeerd en tot realisatie gebracht in samenwerking met de transportsector en de betrokken



openbare besturen (privé transportbedrijven, de NMBS, douanediensten, gemeentebesturen, het Vlaamse Gewest...).

Maximale troeven puren uit een vlotte wisselwerking tussen het wegvervoer en het spoorvervoer en het nastreven van een strategische ligging nabij de grens waren de bepalende elementen voor de keuze van de inplantingsplaats: op circa 2 km van het Franse grondgebied, op het snijpunt van en aanleunend bij de internationale autoweg E3 en de internationale spoorlijn Antwerpen - Rijsel - Parijs.

Binnen het kader van het nationaal en het internationaal transportgebeuren mikt LAR dus duidelijk op het dynamische exportgericht hinterland. Om deze doelgroep aan te trekken opteert men voor de uitbouw van een transportcentrum volgens soepel concept, waarbinnen in de toekomst permanent aan wijzigende behoeften kan voldaan worden.

De mogelijkheden

Het transportcentrum LAR biedt voor de investeerders talrijke mogelijkheden.

De bedrijven kunnen zich vestigen in de *loodsenzone* of in de *zone voor aanverwante bedrijven*. In de loodsenzone zijn percelen beschikbaar van verschillende dieptes, met een breedte naar keuze en al dan niet aangesloten op het spoor.

Binnen de randvoorwaarden van beperkte bouwvoorschriften kan iedereen zijn bouwsysteem en zijn aannemer vrij kiezen. Dit beantwoordt duidelijk aan de kenmerken van de bedrijven die zich in de LAR vestigen: KMO-bedrijven naast filialen van (inter)nationale transportondernemingen.

In de zone voor aanverwante bedrijven kan een grote verscheidenheid aan diensten ontstaan, die de specifieke voorzieningen van het transportcentrum vervolledigen.

Door de combinatie van douane, loodsen, kantoren, diensten en alle mogelijke faciliteiten van spoor- en wegtransport is het transportcentrum LAR een ideale droge haven. Zowel op algemeen reglementair als op technisch gebied is er in de vervoersector heel wat in beweging: er is een stijgende interesse van het wegtransport voor het gecombineerd vervoer. In de LAR worden daarom optimale rail/route-mogelijkheden voorzien.

Naast het douanegebouw is er een zone voor kantoren en diensten. Hier wordt in het bijzonder gedacht aan de groepsgewijze bouw van verticale kantoor-eenheden. Een bijkomend kantoorgebouw voor aanverwante functies (zoals verzekeringen bv.) behoort eveneens tot de mogelijkheden.

De werking van het café-terras in het eerste gebouw zal mede aanduidingen geven voor de typische behoeften waaraan het definitieve onthaalgebouw zal moeten voldoen.



De intercommunale Leiedal is overtuigd dat een dergelijk centrum maar behoorlijk kan functioneren en ontwikkelen mits sterke betrokkenheid van alle gevestigden.

Daarom wordt van meetaf aan een beheersmaatschappij opgericht onder de vorm van een coöperatieve vennootschap. De participatie van de stad Mene en van de Intercommunale Leiedal is reeds beslist. De GOM-West-Vlaanderen zal binnenkort een beslissing nemen.

De Raad van Beheer van de NMBS heeft het licht principieel op groen gezet maar er is nog geen definitieve participatiebeslissing. TRW, Transport Rail Weg (de Belgische maatschappij voor het rail/route-vervoer) heeft ook de intentie om toe te treden en wacht op het ja-woord van haar Raad van Beheer.

In principe zal ieder bedrijf dat zich in de LAR vestigt of er een langlopende huurovereenkomst sluit, automatisch toetreden tot deze beheersmaatschappij. De statuten voorzien ten andere een ruime zeggingskracht voor de particuliere sector.

LAR en de NMBS

Een "internationaal" transportcentrum impliceert uiteraard een goede geïntegreerde spoorinfrastructuur. In de LAR is die structuur in ruime mate aanwezig. De NMBS en het ministerie van Verkeerswezen hebben samen de aanleg van de sporenbundels op zich genomen. De spoorinfrastructuur blijft evenwel eigendom van de NMBS.

De besprekingen zijn aan de gang tussen Leiedal, TRW, Interferry en de NMBS, om de LAR-railterminal zo spoedig mogelijk operationeel te maken en om deze te voorzien van de meest aangewezen uitrustingen.

Het gecombineerd vervoer per spoor doet het momenteel uitstekend. TRW heeft in het LAR-transportcentrum, gesitueerd nabij de Franse grens, een internationale horizon. Een recente marktstudie heeft aangetoond dat er in het Kortrijkse levendige belangstelling bestaat voor de rail/route-techniek.

Is Novatrans, de Franse rail/route-maatschappij, met een terminal in Rijsel (een goede 20 km verwijderd van LAR n.b.) geen gevaar,

geen hypotheek voor de toekomst van LAR? Deze vraag kan terecht gesteld worden.

Het antwoord van de NMBS en van TRW is duidelijk: als er op internationaal vlak niet harmonieus, niet hand in hand gewerkt wordt dan kan de concurrentieslag voor alle partijen ruineuze gevolgen hebben. Zowel op praktisch als op tarifair gebied moet samengewerkt worden. De bereidheid tussen TRW en NOVATRANS, tussen de NMBS en de SNCF is aanwezig. Het gecombineerd vervoer is voor België, de transportdraaischijf van Europa, een internationale zaak.

Dit internationaal aspect concreetiseerde zich in de oprichting van INTERUNIT, een Europese coöperatie, die alle maatschappijen voor gecombineerd vervoer en alle deelnemende Europese spoorwegnetten groepeerde.

Wat is er in LAR reeds gerealiseerd?

- In het staatsblad van 11 januari 1984 verscheen de ministeriële beslissing tot oprichting van het LAR-douanekantoor als een volwaardig binnenlands kantoor. Een volledige douane-eenheid in

de vereiste, zij het voorlopige, kantoorruimten en een entrepotgebouw zijn vandaag de dag operationeel.

- Zes douane-agentschappen en/of expeditiebedrijven startten hun activiteiten in de ter beschikking gestelde kantooreenheden.

- Een onthaalgebouw omvattende een cafétaria en sanitaire voorzieningen opende zijn deuren.

- De bouwwerken zijn gestart van de definitieve douanekantoren en entrepot, gebouwd door het stadsbestuur van Mene. Dit gebouw omvat 1200 m² dienstruimte voor de douane, 200 m² voor de NMBS en een openbaar entrepot van 2500 m².

- Twee bedrijven starten binnenkort de bouw van loodsen met bijhorende kantooruimten.

- In de loodsenzone hebben 5 bedrijven optie genomen op 35.000 m² grond.

- In de zone voor aanverwante bedrijven startten de bouwwerken voor het technische servicecentrum (10.000 m²) en hebben 6 bedrijven optie genomen op 45.000 m² grond.

reiken vanaf de afrit nr. 1 van de autoweg E3 (laatste afrit voor de grens) en via rijksweg nr. 746. Momenteel zijn praktisch alle infrastructuurwerken beëindigd.

Het schema verduidelijkt de organisatie van het transportcentrum.

Via de hoofdtoegang (op de kruising met rijksweg nr. 746 worden driekleurige verkeerslichten geplaatst) bereikt men een grote openbare parking waarop uitteven, het douanegebouw en de geplande kantoren en onthaalgebouw.

De voorlopige diensten, kantoren en entrepot zijn op deze parking ingeplant. De loodsenzone is ontsloten door een ringweg die tevens de rail-terminal en de bijhorende parkeerterreinen ontsluit.

Tussen deze centrale parking en kantoorzone en de rijksweg nr. 746 ligt de zone voor aanverwante bedrijven.

Oppervlakte:
• totaal: 53 ha
• loodsenzone: 33 ha
• zone voor aanverwante bedrijven: 18 ha
• zone voor diensten en verzorging: 2 ha

Openbare wegen:

- hoofdtoegangsweg: 520 m
- bedieningswegen: 1.680 m

Publieke parkings: 5 ha

Rail-terminal:

- sporenbundels: 3.640 m
- parking: 6.000 m²
- dubbel aansluitingsspoor met loskade: 450 m

Douane-entrepot:

- kantoren: 1.200 m²
- magazijn: 2.500 m²
- parking: 5.000 m²

Totale capaciteit opslagruimten in de loodsenzone: 80.000 m².

Diepte van de loodsen: 30 m - 50 m - 60 m - 70 m.

De functies

Wegcentrum

Als wegcentrum biedt het transportcentrum alle verhandelingsmogelijkheden voor het goederenvervoer over de weg: groepage, degroepage, overladen.

Rail-terminal

Alle nodige akkomodaties zijn aanwezig voor container en rail/route-vervoer, waardoor alle mogelijkheden van gecombineerd vervoer openstaan. Terzelfder tijd is voorzien in spooraftakkingen, die de opslagloodsen en het



douanecentrum bedienen.

Douanecentrum

Dit vormt één van de belangrijkste schakels van het geïntegreerd transportcentrum.

De verschillende douanefuncties in het centrum zijn:

- inkleding van goederen;
- douaneformaliteiten bij goederengroepering voor export;
- douaneformaliteiten voor TIR-vervoer;
- opslag voor beperkte duur van goederen in bijzondere douanemagazijnen;
- opslag van goederen in openbaar entrepot.

Opslagzone

Een belangrijk deel van het totale goederenvolume, dat in het transportcentrum zal verhandeld worden, zal er gedurende min of meer lange tijd opgeslagen worden.

De nodige ruimte is voorzien tot het oprichten van opslagloodsen. Ook bestaat de mogelijkheid tot opslag in deze private loodsen onder douanetoezicht.

Centrum voor vervoersadministratie

Ruimte wordt geboden voor kantoren voor de douane, de N.M.B.S., de expeditiebedrijven en douane-agenten.

Verzorgingscentrum

Deze functie is dubbel: enerzijds worden de nodige voorzieningen aangebracht voor de vrachtrijders, die voor min of meer lange tijd in het project zullen moeten verblijven.

Hierbij wordt gedacht aan restaurant, motel, PTT, winkels voor elementaire behoeften (kranten, tabak, eetwaren...), bank enz. Deze diensten worden samengebracht in het Onthaalcentrum.

Anderzijds zullen ook voor het roland materieel bepaalde voorzieningen worden getroffen: garage voor onderhoud en herstelling, brandstofbevoorrading, wisselstukken.



VORMINGSDAGEN VOOR VERPAKKING

Het succes van de voorbije jaren van de cycli en studiedagen voor verpakking, is een aanmoediging en een stimulans voor het BVI om verder te gaan op de ingeslagen weg.

Voor 1984 zijn er drie vormen van opleiding voorzien:

- specialisatie verpakkingscycli;
- studiedagen voor specifieke materies;
- deelneming van het BVI aan opleidingscycli georganiseerd door andere instellingen.

Wat de eerste opleidingsvorm betreft, is er behoudens een uitbreiding geen enkele wijziging aangebracht, noch aan de vorm, noch aan de formule. Zoals vorig jaar zullen deskundigen van buiten het Instituut en technici niet-behorend tot het Instituut aan het

woord komen. Aldus ontmoeten praktisch en labo elkaar op het technisch en wetenschappelijk vlak.

De studiedagen zijn enigszins gewijzigd. Omdat de organisatie van een studiedag met een te algemeen thema het nadeel heeft een te breed publiek aan te trekken, is het BVI overgestapt naar meer specifieke en punctuele thema's. De studiedagen handelen nu over verpakkingstechnologie, aanwending van materialen en het te verpakken produkt zelf.

In het derde luik van de vormingsdagen zal het Instituut zijn diensten aanbieden aan diverse landelijke initiatieven. Voornamelijk de idee "verpakking is ook een exportprodukt" en "beter verpakken om beter te exporteren" staat

centraal in de geplande tussenkomsten.

Op het programma van de cycli en studiedagen staan concreet volgende thema's: kunststoffen, verpakking van diepvriesprodukten, buffermaterialen, de normalisatie van huisvuilzakken, zeewaardige verpakkingen met bestemming ontwikkelingslanden, verpakking van melk en afgeleide produkten, groeppageverpakking.

Voor bijkomende inlichtingen kunnen zich wenden tot het Belgisch Verpakkingsinstituut v.z.w.

*Picardstraat 15 - 1020 Brussel
Tel. 02/427 25 83 of 427 25 93.
De heer Machiels beantwoordt alle vragen.*



SPEKTAKEL OP DE SPOREN

Een foto, die elke commentaar overbodig maakt. Dit gigantische stuk spoorde van Ludwigshafen naar Antwerpen D.S. en werd daarna op een private aansluiting gelost.

Deze spectaculaire verzending, die vanzelfsprekend onder het label "buitengewoon vervoer" reisde, bereikte B.A.S.F.-Antwerpen op 20 februari.



DE N.M.B.S. IN 83



1983 was voor de N.M.B.S. geen echt goed doch ook geen echt slecht jaar. Bleef het reizigersverkeer dalen, dan zette het goederenverkeer zijn stijgende trend voort, terwijl de resultaten voor het stukgoed nogal verscheiden waren.

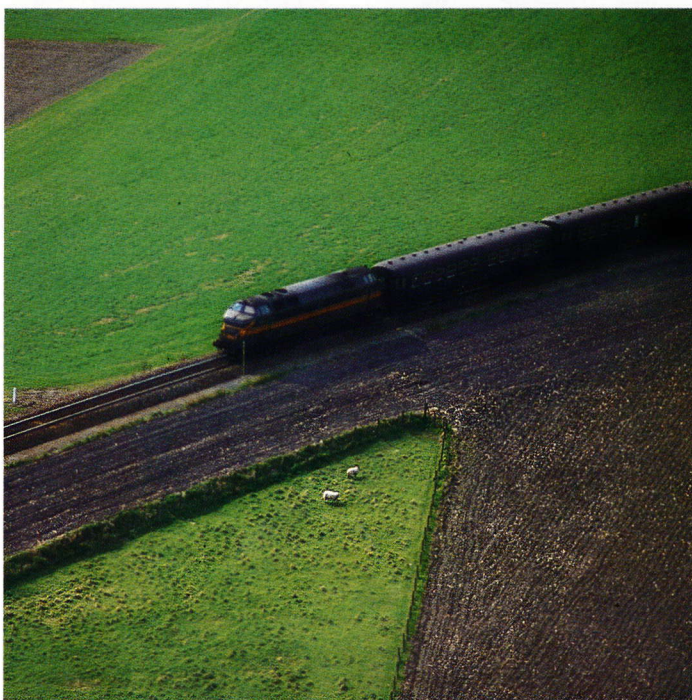
Minder reizigers

Tijdens het eerste semester kreeg vooral het reizigersverkeer het hard te verduren. Gelukkig stak het mooie zomerweer een handje toe om de situatie recht te zetten. De toeristische formules kenden een ongehoord succes, wat niemand zal verbazen. De zwaar getroffen gezinsbudgetten maakten voor velen lange en verre reizen onmogelijk. Korte uitstapjes binnen de grenzen waren vaak een psychologische compensatie. Vermelden wij ook dat het aandeel van de biljetten aan het gewone tarief (dus volle prijs) terugviel van 13,2 op 12,8% van het totale verkeer. Dit betekent dat slechts één klant op acht aan de voorwaarden, die de rentabiliteit van de onderneming zouden waarborgen, reist. De aanslepende economische crisis heeft ook een weerslag op de categorie van reizigers met abonnementen: voor de sociale abonnementen was er, naargelang van de geldigheidsduur, een teruggang van 7,4 en 9%. Die teruggang kon door de stijging in de categorie der gewone abonnementen met beperkte reisweg niet worden gecompenseerd.

Stijgende trend bij de goederen

De N.M.B.S.-goederensector is zoals iedereen weet zeer sterk afhankelijk van de zware industrie. In 1983 was die, niettegenstaande een daling van het vervoer van steenkool, cokes en ertsen, goed voor 72% van de totale tonne- maat.

De stabilisering is dus te danken aan het feit dat enerzijds de half-fabrikaten uit de staalindustrie, het schroot en de rollen staalplaat, goed stand hielden en anderzijds dat een aantal vervoerstromen naar industriesectoren, waar de marketing-men volgehouden inspanningen leverden, duidelijk zijn toegenomen. De belangrijkste stijgingen noteren wij bij het vervoer van granen, scheikundige producten, meststoffen en olieproducten.



Het verkeer in	1982	1983	verschil (%)
Goederen			
Volume (in miljoen ton)	62,401	63,305	+ 1,45
In miljard ton-kilometer	6,788	6,869	+ 1,19
Reizigers			
Aantal (in miljoenen)	162,579	155,518	- 4,3
In miljard reizigers-kilometer	6,878	6,631	- 3,6
Stukgoed			
Aantal colli (in miljoenen)	14,569	14,424	- 0,9
Gewicht (duizend ton)	318,481	280,244	- 12,01

Gaan wij het verkeer volgens een ander criterium indelen, dan merken wij dat zowel het binnenverkeer als het internationaal verkeer goed stand houden: wij noteren er een stijging van respectievelijk 3,4 en 4%. Het verkeer uit de overzeese uitvoer bleef nagenoeg ongewijzigd doch de vervoerstromen uit de overzeese invoer daalden met ongeveer 8% (en zij vertegenwoordigen zowat één zesde van het totale verkeer). De categorie "allerlei" vervoer nam ook toe. In die sector neemt het containervervoer ongeveer drie vierde van het totale verkeer voor zijn rekening. Na enkele jaren van teruggang evolueren die vervoerstromen opnieuw in de goede richting: in 1983 was er een stijging met 11,4%. Ook het rail-route-verkeer behoort tot die categorie: er was een vooruitgang van 14,4% tegenover het jaar voordien.

Minder zware colli

Het aantal colli bleef nagenoeg hetzelfde nl. om en bij de 14,5 miljoen doch de geboekte tonnemaat daalde duidelijk. Voor dit fenomeen bestaan er twee verklaringen. De "zware" colli, zoals de zware huishoudtoestellen, worden onder invloed van de vooruitgang minder zwaar: de producenten maken hun producten voortdurend lichter. De postorderbedrijven daarentegen leveren een groeiend aandeel van het verkeer: hun zendingen, groot in aantal doch licht in gewicht bestaan meestal uit textielwaren.

Algemeen beschouwd stelt het binnenverkeer het beter dan het internationaal verkeer; het aantal zendingen van klanten, met wie een contract is afgesloten, lag hoger dan in 1982. Het gewicht van die zendingen daarentegen daalde duidelijk. Ook het aantal zendingen, die op basis van de speciale tarieven werden verstuurd, steeg. De tonnemaat bereikte hier echter hetzelfde peil als in 1982 (een uitzondering, die de regel bevestigt).

85 in het verschiep

Voor 84 kunnen wij reeds vermelden dat in de eerste weken voor het goederenvervoer een stijging werd genoteerd. Het reizigersverkeer zal in juni de herstructureeringsbocht moeten nemen. Voor 85: wait and see!

La fristouille



De lijn wordt verder doorgetrokken. De traditionele ietwat stereotiepe stationsbuffetten met strakke ober in even strakke witte obersjas, met wit servetje over de arm geslagen, moeten de plaats ruimen. Hetzelfde verschijnsel vinden wij in de grote winkelcentra terug, waar overal snack-, quick- en express-eethuisjes uit de grond worden gestampt met een moderne architectuur en dito mobilaair, groene planten, leuke spots. Iedereen kan er terecht voor een vlot aangebrachte en betaalbare maaltijd.

Ook de N.M.B.S. is die weg ingeslagen: een eerste voorbeeld was te Brussel in het Communicatiecentrum-Noord de 'Edelweiss', die al duidelijk uit een ander hout gesneden was. Te Bergen, naast Brussel-Noord, -Centraal, -Zuid, Charleroi, Namen en Luik-Guillemins, één van de zeven stations, waar de buffetten in regie worden uitgbaat, gaat men nu nog een stap verder.

Kom je van op het perron de grote inkomhall binnengelopen, dan vind je de vertrouwde stationsingrediënten terug: lokettenrij, krantenkiosk, buffet en, van recentere datum, het snoepjeskraam. Sprankelend nieuw, rechts in de hoek, duikt echter "LA FRISTOUILLE" Bar-Snack-Glaces op. Rechts van de toegangsdeur nodigt een kok je uit voor een bezoekje en stelt meteen zijn dagschotel voor.

Eenmaal binnen overvalt je een prettige moderne sfeer, die schril afsteekt tegen grote broer: "het stationsbuffet". Je neemt plaats

op één van de zowat veertig moderne en toch zeer comfortabele bruin-lederen barkrukjes, die zich langs de zijwanden en in het centrum rond een vijfhoekige, in lichtkleurige baksteen gemetselde toog, spreiden. Aan de binnenkant daarvan een dienstloopgang voor twee tot drie personen en in het midden van de vijfhoekige toog een nieuwe vijfhoek met "mini-kitchen". Echter wel een volledig ultra-modern uitgeruste mini-kitchen met microgolf-oven, convectie-oven, frituurstel, bakplaten, espresso-toestel... Koelkasten en bergruimte voor moderne kopjes, borden, bestek, keu-



kengerief zijn netjes ingewerkt aan de binnenzijde van de toog. Alles is hier modern: wandspiegels, houtverwerking, baksteen, groene planten, leuke verlichting met spots ingewerkt in de toog.

Het gamma frisdranken, warme dranken, snacks, ijsjes, tot zelfs volledige maaltijden met voorgerecht, soep, hoofdschotel, dessert, dat de kaart ons voorstelt, is indrukwekkend.

In de moderniseringscampagne van de verkooppunten in de stations luidt "LA FRISTOUILLE" een nieuw tijdperk in. Wie in deze tijd tussen twee treinen in wat wil eten, stelt drie eisen: hij moet snel en toch degelijk kunnen eten en bovendien aan een redelijke prijs.

Dat kan nu eenmaal niet in de traditionele stationsbuffetten. In "LA FRISTOUILLE" is alles echter daarop gericht. Voor Bergen, dat op de IC-verbindingen I (Valenciennes - Saint-Ghislain - Schaarbeek) en J (Moeskroen - Herstal) ligt, kadert het bovendien perfect in het IC-IR-ruimte: vlotte treindiens, vlotte restauratie.

De heer Ottevaere, gerant, die aldus een familietraditie verder zet, zorgt er voor een warm onthaal.

Binnen afzienbare tijd krijgt "LA FRISTOUILLE" er een grote broer bij. Inderdaad te Charleroi komt er een identiek en zelfs grootser opgezet initiatief. Een self-service-ruimte met barkrukjes, volgens een gelijkaardig ontwerp als in "LA FRISTOUILLE", zal er plaats bieden aan 40 mensen en in een aanliggende ruimte met bediening kunnen 60 mensen, die wat meer tijd hebben en wat meer willen spenderen, hun keuze maken. Alles zal er in een zeer moderne stijl en in frisse, heldere kleuren worden uitgevoerd.

Voor Namen zijn de besprekingen voor een soortgelijk initiatief van de grond en men zoekt ook voor Luik naar mogelijkheden om een zelfde richting in te slaan.

HANDELS-AGENTSCHAP HASSELT



Sinds het vertrek van de heer Cuypers naar Wenen, zat het Handelsagentschap Hasselt op een nieuw handelsvertegenwoordiger te wachten. Op 6 februari mocht het die verwelkomen. Het betreft de heer DENIS VAN CRAEN, die die



dag zijn nieuwe functie opnam.

De heer Van Craen, een prille vijftiger deed zijn eerste spoorwegstappen in 1950. Langzaam maar zeker beklom hij de hiërarchische ladder en deed daarbij heel wat werketzels aan. Voor hij op de directie van het Materieel in de dienst voor de controle en het onderhoud van de rijtuigen terecht kwam, werkte hij op verschillende posten in de stations Aarschot, Brussel-Noord en Leuven, in het locomotiefdepot en in de werkplaats M te Leuven. Als onderbureauchef leidde hij het wegcentrum van Brussel-Klein-Eiland en ook een dienst van vervoer bij wagenladingen. Tot 3 februari jl. was hij bureauchef, opnieuw te Leuven.

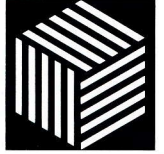
Zijn spoorwegervaring, die, zoals u zelf heeft kunnen oordelen, zeer verscheiden is, stelt hij voortaan ten dienste van de Limburgse N.M.B.S.-cliënteel voor reizigersverkeer of voor goederenverkeer onder al zijn vormen.

Vermelden wij nog even dat u de heer Van Craen kunt bereiken op het volgende adres:

N.M.B.S.-handelsagentschap
Statieplein 4
3500 Hasselt
Tel. 011/22 32 65

Het vervoer van colli tussen België en de Britse Eilanden is onderworpen aan het tarief nummer 8566, dat in samenwerking tussen de N.M.B.S. en International Carriers tot stand kwam. De voorwaarden zijn vergelijkbaar met deze van het CIM en zijn voordeliger dan die van het wegvervoer.

Het is een eenvoudig, praktisch tarief, aan quasi directe prijzen, voor huis-aan-huis levering.



UW COLLI VOOR DE BRITSE EILANDEN

8566:





8566 : UW COLLI VOOR DE BRITSE EILANDEN

Uw colli

Zijn tot het tarief toegelaten: alle goederen die door de CIM (Internationaal Verdrag betreffende het goederenverkeer per spoorweg) worden aanvaard, op enkele uitzonderingen na zoals bederfelijke waren, levende dieren, lijken en as van lijken, dagbladen, springstoffen...

OPGELET! Zendingen waarvan de lengte 5,4 meter of het eenheidsgewicht 1.000 kg overschrijdt, worden niet voor vervoer aanvaard.

Indien de zending in verhouding tot haar volume te licht uitvalt, wordt de vervoerprijs ambtshalve berekend op basis van 2,5 kg per 10 dm³, wat voordeliger is dan het wegvervoer.

Uw bevrachtingszone van vertrek

Zij bevindt zich in één van de vier Belgische zones, die op de kaart goed te onderscheiden zijn. Welke zone dat voor u wordt, wordt door de eerste twee cijfers van het postnummer van uw gemeente bepaald.

OPGELET! In de vervoerprijs is in elk geval de ophaling van uw colli (colli) aan huis inbegrepen.

Uw bevrachtingszone van bestemming

Net zoals België zijn ook de Britse Eilanden ingedeeld in zones. Er zijn 6 zones, die elk uit een aantal graafschappen bestaan. Noord-Ierland en Eire vormen één geheel. Alleen Belfast en Dublin vallen daarbuiten.

OPGELET! In de vervoerprijs is de levering van de colli aan huis inbegrepen, met uitzondering van de colli voor London Lift, die "kantoorliggend" blijven.

Uw prijs

Die is op basis van de tarieftabellen, het gewicht van de zending en de bevrachtingszones van vertrek en van bestemming gemakkelijk te berekenen. Het maritiem vervoer is in de prijs begrepen. Herhalen wij nogmaals dat de ophaling aan huis (in elk geval) en de levering ten huize van de geadresseerde (in de meeste gevallen) in de prijs verrekend zijn.

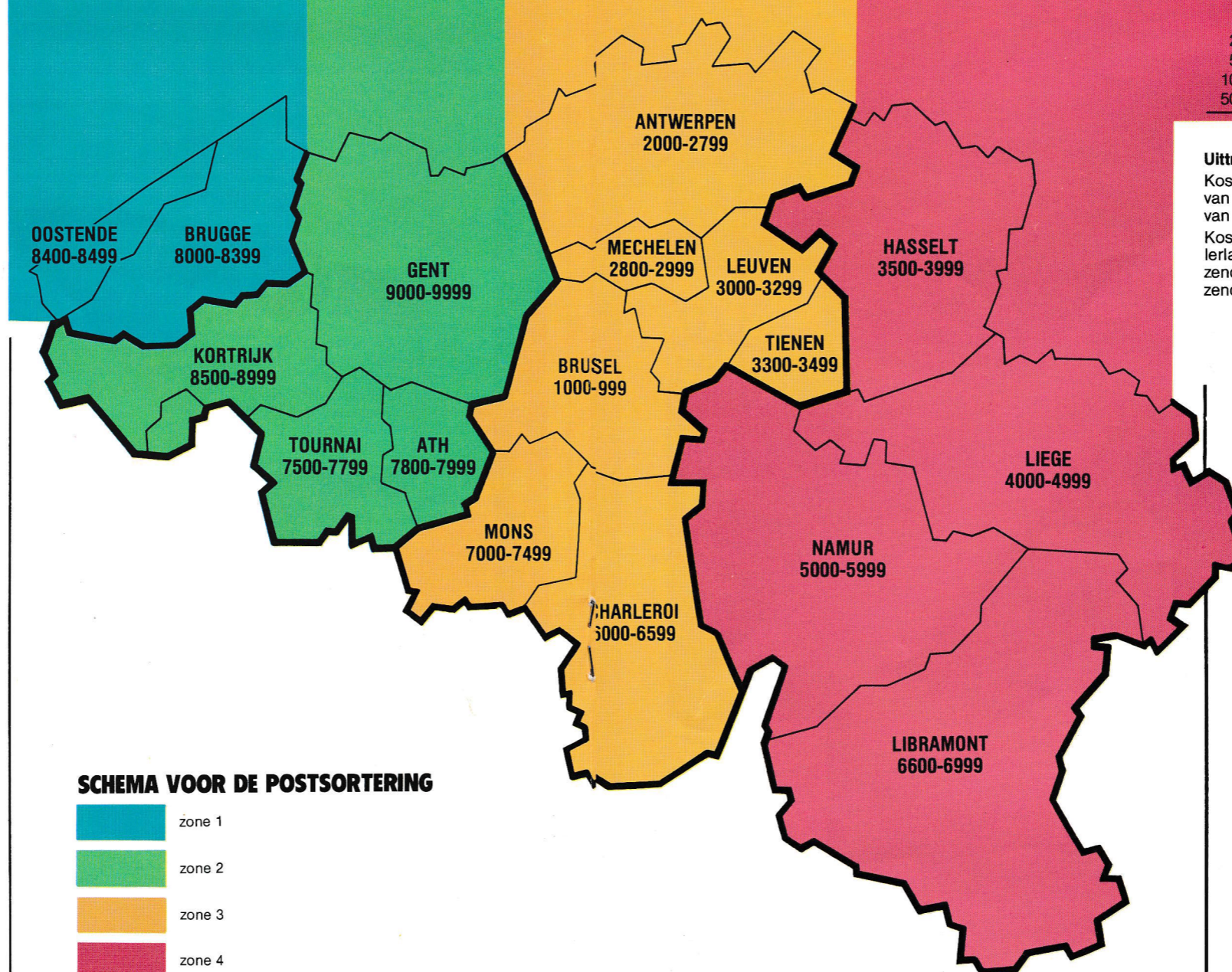
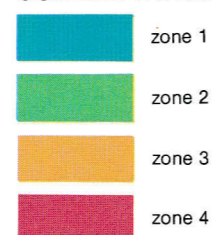
De kosten kunt u op vijf verschillende manieren betalen:

- **franco vracht tot bestemming:** u betaalt alleen de vervoerkosten;
- **franco vracht tot bestemming, met inbegrip van de kosten voor douaneformaliteiten:** u betaalt alle vervoerkosten en alle kosten voor in- en uitklaring;
- **franco vracht tot Oostende:** u betaalt alleen de vervoerkosten op Belgisch grondgebied; de geadresseerde betaalt de rest;
- **franco vracht London-Lift:** u betaalt alle vervoerkosten; de geadresseerde haalt het (de) kantoorliggende collo (colli) af en betaalt de inklaringskosten;
- **niet franco:** de geadresseerde betaalt alle kosten.

Aan de prijzen, die in de tabellen zone per zone vermeld zijn, moeten volgens de gekozen betalingsmethode, de kosten voor de douaneformaliteiten en eventueel andere onkosten, waarvoor u zelf zal geopteerd hebben, worden toegevoegd.

OPGELET! De goederen kunnen door de N.M.B.S. aan zeer voordelige prijzen worden uitgeklaard.

SCHEMA VOOR DE POSTSORTERING



Uittreksel uit de prijstabellen van tarief 8566 België - Britse Eilanden

Bevracht gewicht	BELGISCHE ZONE 1										
	Franco Oostende	naar London Lift kantoorliggend	naar Britse zone						Noord-Ierland en Eire		
			1	2	3	4	5	6	Belfast	Andere Dublin plaatsen	
25	261	939	1393	1409	1425	1441	1457	1473	2009	2041	
50	309	1025	1549	1597	1645	1693	1741	1789	2285	2381	
100	429	1245	1905	2017	2129	2241	2353	2465	2881	3105	
500	1111	3323	4843	5347	5851	6275	6859	7363	7347	8275	

BELGISCHE ZONE 2											
25	308	986	1440	1456	1472	1488	1504	1520	2056	2088	
50	362	1078	1602	1650	1698	1746	1794	1842	2338	2434	
100	497	1313	1973	2085	2197	2309	2421	2533	2949	3173	
500	1261	3473	4993	5497	6001	6425	7009	7513	7487	8425	

BELGISCHE ZONE 3											
25	355	1033	1487	1503	1519	1535	1551	1567	2103	2135	
50	415	1131	1655	1703	1751	1799	1847	1895	2391	2487	
100	565	1381	2041	2153	2265	2377	2489	2601	3017	3241	
500	1411	3623	5143	5647	6151	6575	7159	7663	7647	8575	

BELGISCHE ZONE 4											
25	402	1080	1534	1550	1566	1582	1598	1614	2150	2182	
50	468	1184	1708	1756	1804	1852	1900	1948	2444	2540	
100	633	1449	2109	2221	2333	2445	2557	2669	3085	3309	
500	1561	3773	5293	5797	6301	6725	7309	7813	7797	8725	

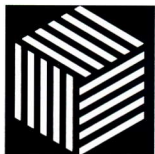
Uittreksel uit het tarief van bijkosten

Kosten voor douaneformaliteiten bij vertrek uit België, per zending van 20 tot 100 kg: 180
 van 200 tot 500 kg: 290

Kosten voor douaneformaliteiten bij aankomst in Groot-Brittannië of Ierland:
 zendingen naar Groot-Brittannië, per zending: 1400
 zendingen naar Noord-Ierland of Eire: 2000

BRITSE ZONES

- | | |
|---|---|
| 1 Londen | 4 Cheshire
Derby
Devon
Gwent
Humberside
Lancashire
Lincoln
Merseyside
Mid Glamorgan
Manchester
Nottingham
Shropshire
Somerset
South Glamorgan
South Yorkshire
Stafford
West Glamorgan
West Yorkshire |
| 2 Bedford
Berkshire
Buckingham
East Sussex
Essex
Hampshire
Hereford & Worcester
Hertford
Kent
Middlesex
Oxford
Surrey
West Sussex | 5 Cleveland
Clwyd
Cornwall
Cumbria
Durham
Dyfed
Gwynedd
Northumberland
North Yorkshire
Powys
Tyne & Wear |
| 3 Avon
Cambridge
Dorset
Gloucester
Leicester
Norfolk
Northampton
Suffolk
Warwick
West Midlands
Wiltshire | 6 Schotland |



8566:

UW COLLI VOOR DE BRITSE EILANDEN

Formaliteiten

Wat moet u doen opdat alles goed zou verlopen?

U belt het N.M.B.S.-wegcentrum, dat uw gemeente bedient. U vult een vrachtbrief van het type CIM C 410 in en voegt er een douaneformulier voor uitvoer en drie facturen (met het B.T.W.-nummer van de geadresseerde) of drie verzendingsnota's bij.

Op de vrachtbrief dienen duidelijk te worden vermeld:

- het telefoonnummer van de geadresseerde (in vakje 14);
- het Britse graafschap waarin het station zich bevindt (in vakje 24).

Nadere inlichtingen

Wenst u nadere inlichtingen, dan kunt u zich tot de commerciële N.M.B.S.-vertegenwoordiging van uw streek wenden, die al het mogelijke zal doen om u in te lichten.

U kan tevens telefonisch contact opnemen met de heer Bernaerts op N.M.B.S.-COLLI, telefoon: 02/523.62.40, toestelnummer 22156.



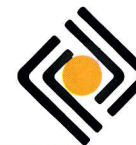
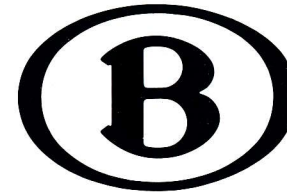
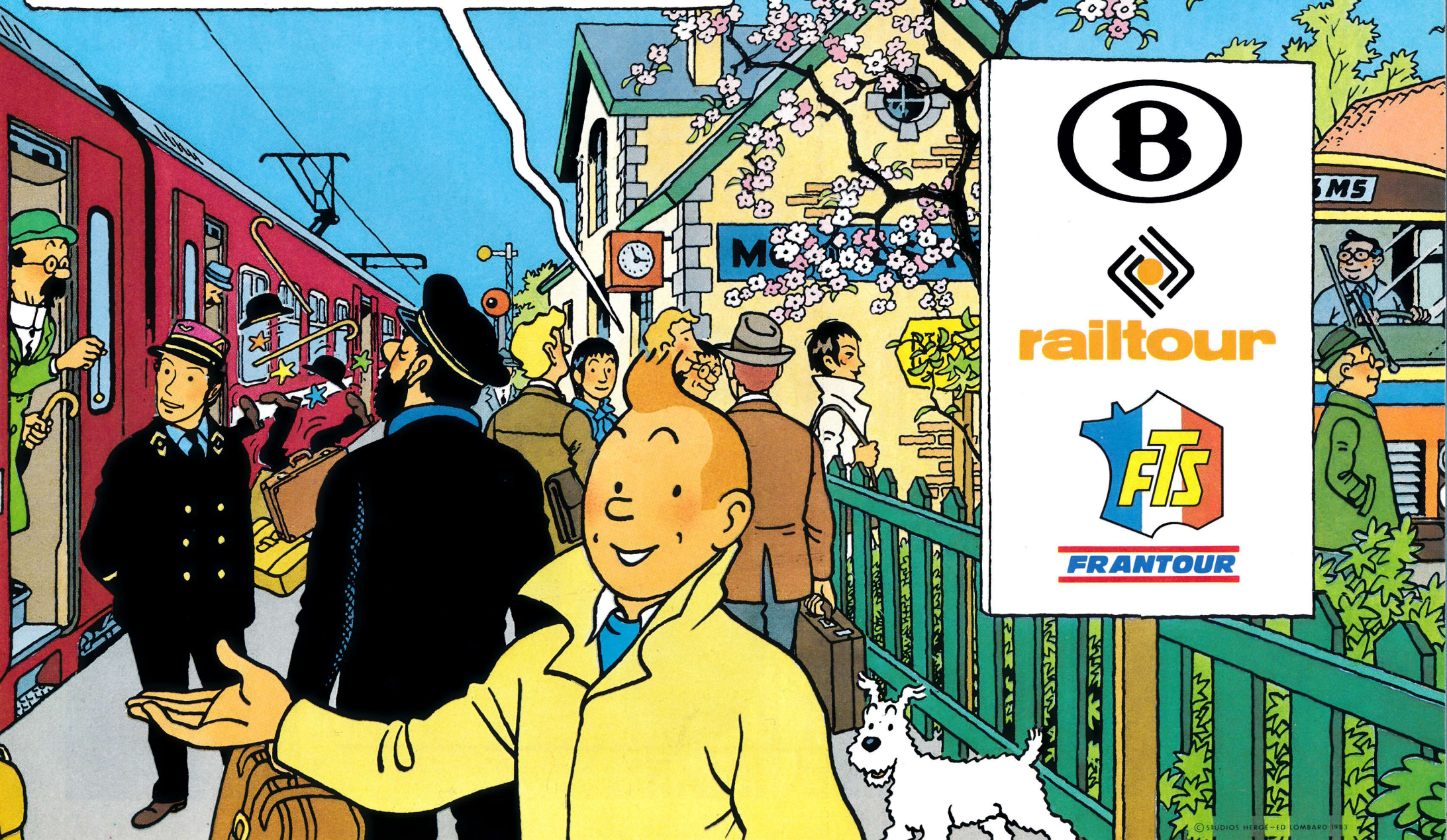
Ook
dit kleine pakje
vervoeren wij
voor jou!

BELGISCHE
SPOORWEGEN

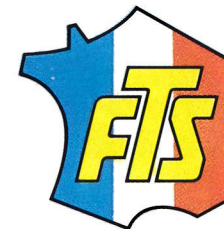


De allesvervoerder.

*Treinvakantie,
een reuze keuze!*



railtour



FRANTOUR

CHARLEROI-SUD: EEN NIEUWE SEINPOST



Na de sluiting van de steenkoolmijnen heeft de economische activiteit zich in de streek van Charleroi gepolariseerd rond een industriële structuur gebaseerd op de siderurgie. Een ingrijpende mutatie voor de industriële, commerciële en residentiële sectoren.

De industriële entiteiten zochten hun heil in de groepering; de wegenstructuur en het openbaar vervoer werden grondig gewijzigd, vooral dan in de onmiddellijke omgeving van het station Charleroi-Sud (de ring voor het wegverkeer, metro, autobusstation...).

De spoorweg was gehouden om zijn reizigersverkeer te integreren in het globale patroon van het openbaar vervoer om de reizigers een betere dienstverlening aan te bieden. Hierbij werden het goederenvervoer en de algemene infrastructuur zeker niet vergeten.

Een belangrijk station

In 1974 werd door de NMBS, in samenwerking met de economische instanties en de plaatselijke autoriteiten, een directieplan uitgewerkt om het reizigers- en goederenverkeer in de streek beter te kunnen absorberen.

Enkele actuele cijfers tonen duidelijk het belang aan van het verkeer via het spoorwegknooppunt Charleroi-Sud: dagelijks 375 reizigerstreinen, 195 goederentreinen en 225 diverse plaatselijke trajecten, totaal 795 treinen of trajecten.

Dit toch wel aanzienlijke verkeer werd gecontroleerd door verschillende seinposten verspreid in het station Charleroi-Sud zelf en de perifere zone:

- blok 19 te Marcinelle, electromechanische seinpost operationeel sinds 1946;
- blok 20 te Charleroi-Sud (kant Brussel), electromechanische seinpost, operationeel sinds 1947;
- blok 5 R te Charleroi-Sud (kant Namen), elektrische relaisseinpost, in dienst gesteld in 1956;
- post S II te Charleroi-Sud (kant Charleroi-Ouest), een oude mechanische seinpost met een "al-relais" complement;
- blok 2 te Charleroi-Ouest, oude mechanische seinpost, gebouwd vóór 1940.

Deze 5 seinposten zorgden voor het functioneren van 150 wissels en meer dan 140 seinen. Het was duidelijk dat de hergroepering van de bedieningen van alle wissels en seinen in één enkele technisch geperfectioneerde post, het beheer van het toch wel complex verkeer gevoelig zou verbeteren.

De nieuwe seinpost

Het directieplan voorzag in de constructie van nieuwe gebouwen voor de bediening en de controle van de bewegingen, waarin ook zouden ondergebracht worden de diensten exploitatie, elektriciteit en seinrichting, materieel en aankopen.

Dit gebouw in avant-garde-stijl heeft een ruime uitkijk op het station en omvat het nieuwe blok 20 dat bij volledige afwerking een ac-

tieterrein van meer dan 8,5 kilometer zal omvatten in oost-west-richting.

Deze seinpost zal op dat tijdstip de bediening van de installaties bevelen die voorheen afhankelijk waren van blokken 2, 19 en 55. Ook de tegeleide bediening zal mogelijk zijn van de installaties van Sambre, Charleroi-Sud-Quai, Montignies-Formation en van de diverse zones die momenteel afhangen van de seinposten van Monceau en Châtelet.

De mogelijkheden van dit nieuwe blok zijn enorm; 240 elektrische wissels worden bediend die 1.900 verschillende bewegingen mogelijk maken, beschermd door meer dan 200 lichtseinen.

Al-Relais

De nieuwe seinpost van Charleroi-Sud is ingericht in de toren die reeds enkele jaren een vertrouwd beeld is in het spoorwegland van Charleroi. Oppericht op het vroegere terrein van het laterale station is de seinpost van het type "al-relais". Dat betekent dat de interne structuur enkel functioneert door middel van elektrische circuits en relais waarmee alle beveiligingsfuncties worden verzekerd. Terloops stippen wij aan dat in de oude elektromechanische seinposten, de beveiligingsfunctie verzekerd werd door het "beveiligingsbord" via een mechanische immobilisatie van de bedieningshendels van de seinen en trajecten.

De bedieningspost bevindt zich op de hoogste verdieping - de zesde - van de toren. Hij heeft een panoramische vorm waardoor er een onbelemmerd uitzicht is op het station. In normale omstandigheden zullen acht mensen de seinpost bedienen: vier seingevers met elk een bord dat de seinrichting van het station of de onderseinposten bedient en vier bedieners van de exploitatie die via hun borden in verbinding kunnen treden met andere bedieners of met andere elektronische apparatuur om aldus nuttige informatie in te winnen omtrent de regelmaat van de treinen.

Voor deze acht bedieners bevindt zich het optisch controlebord - O.K.B. genoemd - met polygonale vorm. De oppervlakte ervan beslaat meer dan 11 m², wat de duidelijkheid van de te volgen bewegingen zeker ten goede komt. Het O.K.B. stelt op schematische wijze de volledige installaties voor die door de seinpost worden bediend: wissels, voorziene reïswegen, seinen, spoorstroomkringen, die de aanwezigheid van treinen op het spoor aanduiden, spoorstaafcontacten voor het onveilig vallen van een sein, toelatingen uitwisseld met andere seinposten...

In de toekomst zal het O.K.B. ook uitgerust worden met automatische meldingsvensters voor treinen. Via de code in het venster kan men de trein identificeren en lokaliseren binnen de actieradius van de seinpost. Door dit tech-

nisch snuffje (dat ook voorzien wordt in de nieuwe seinpost te Brussel-Zuid) vermijdt men ellenslange telefoongesprekken om treinen te lokaliseren die een seinpost naderen.

De drie verdiepingen onder de bedieningspost zijn voorbehouden voor de "relaiszalen". Het zijn werkelijk zenuwknoppunten voor de bediening van de seininrichtingen. Deze relais zijn van een recente generatie: technologisch hoogwaardig zijn zij van het "uitneembaar" type. Dat vergemakkelijkt het onderhoudswerk en aldus vermijdt men risico's en fouten bij een eventuele herbedrading.

De uitrusting van het frame, waaraan de relais zijn vastgehecht, en de bedrading werden uitgevoerd volgens richtlijnen van de NMBS. Voor de realisatie van het frame heeft een computer alle bedradingfiches van de relais onder de vorm van listings uitgetikt.

In de zaal op de tweede verdieping wordt het onderstation ingericht, een onmisbare eenheid voor de goede werking, die bovendien de nodige spanning produceert voor de seininrichtingen en de spoorbediening:

- 150 volt gelijkstroom voor de bediening van de wissels;
- 40 volt gelijkstroom voor de voeding van de relais en voor de noodvoeding van het O.K.B.;
- 110 volt wisselstroom voor de voeding van de seinen en de spoorstroomkringen;
- 48 volt wisselstroom voor de normale voeding van het O.K.B.

Alle nodige schikkingen zijn genomen om permanent in de elektrische voeding van de installaties te voorzien.

Informatie aan de reizigers

Op de eerste verdieping en op het gelijkvloers van de toren bevindt zich de apparatuur voor de telecommunicatie en een kleine computer, die de aanwijsborden der treinen, in de hall van het station en op de perrons beveelt.

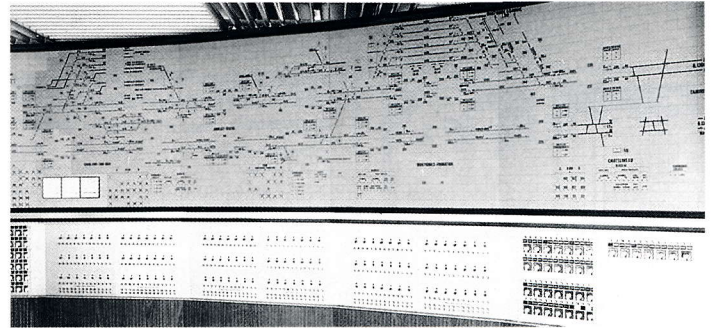
Dit systeem, telepancartage genoemd, wordt toegepast sinds 1980. Het wordt vervolledigd door een geluidsinstallatie voor de informatie aan de reizigers. Daarbij komen nog "interfone" uitrustingen en radioverbindingen voor dienstmededelingen.

Wanneer de centrale seinpost van Charleroi-Sud volledig operationeel zal zijn, dan zal er een belangrijke stap gezet zijn voor de optimale aanwending van het spoorwegaapparaat in de agglomeratie. Zo zal binnenkort ook de computer zijn intrede doen in dit geheel. De computer die bij de NMBS veelvuldig wordt gebruikt voor informatieverwerking (dienstregelingen, vertragingen, spoorveranderingen...) en die ook wordt ingezet voor het beheer en de regeling van het verkeer.

Andere verwezenlijkingen

Naast de bouw van deze nieuwe seinpost waren in het directieplan nog andere realisaties voorzien, zoals o.a.:

- de herstructurering van het station Charleroi-Sud om tot een vlotte kanalisatie van de reizigers te komen. Elf kaaisporen zijn voorzien en de onderdoorgang werd verlengd tot aan de "rue de la Vilette" met rechtstreekse aansluiting op de voetgangerstunnel naar het stadscentrum;



- de overbrenging van dienstinstallaties naar Châtelet (rangering van rijtuigen en onderhoud);
- de constructie van een gebouw in de nabijheid van de "pont de la Vilette" voor de dienst der bovenleidingen en in de nabijheid van de Saint-Rochbrug een gebouw voor de directie Baan waarin o.m. de onderhoudsdiensten en de schrijnwerkerij zullen gehuisvest zijn;
- de herinrichting van het station Châtelet, waar het reizigersgebouw derwijze werd gerestaureerd dat er een beter onthaal voor de reizigers mogelijk is;
- de herstructurering van de hoofdsporen van het traject Charleroi-Sud - Châtelet (lijn 130), waar vier sporen zijn gelegd, waarvan twee voorbehouden voor het goederenverkeer;
- het klaarmaken van een rangeerbundel te Charleroi-Sud-Quai langsheen de goederenas tussen de grote vormingsstations Monceau en Châtelet;
- de uitbreiding van de goederenrangeersporen te Charleroi-Sud-Quai, Montignies en Châtelet (Carlam).

De herstructurering van de hoofdsporen tussen Charleroi en Châtelet ging gepaard met grote werken. De Champeau-brug over de Sambre te Couillet werd ontdebeld, terwijl de constructie van een onderdoorgang te Couillet toeliet twee kunstwerken te vervangen.

De halte te Couillet werd opgeknapt en deze te Couillet-Montignies afgeschaft. De ontdebeldingsporen werden geëlektrificeerd en de seininrichting vergde de indienstneming van twee nieuwe "al-relais" posten - te Couillet-Montignies en te Charleroi-Sud - in vervanging van vier bestaande seinposten.

De herinrichting van de stationsporen van Charleroi-Sud kant Brussel is bijna voltooid. Bijna twee jaar werd er aan gewerkt door het personeel van de baan en de seininrichting. De werken werden in verschillende schijven uit-

gevoerd om storingen in het reizigersverkeer tot een minimum te beperken.

Wat nog moet gedaan worden...

Bepaalde objectieven van het directieplan moeten nog gerealiseerd worden. Zo onder meer:

- de rechtstreekse toegang tot de lijn Ottignies-Charleroi in het station Charleroi-Sud, ten einde de reizigers komende van het noorden van de agglomeratie naar het knooppunt van het openbaar vervoer te brengen;
- de herstructurering van de sporen van het station Charleroi-Sud kant Namen, alsook de vernieuwing en de verbreding van de Saint-Rochbrug;
- de modernisering en de elektrificatie van de industriële lijn die Charleroi-Ouest met Monceau verbindt alsook de inrichting van een verdeelbundel te Dampremy;
- de herstructurering van een verdeelbundel te Marcinelle om tot een vlot verkeer te komen voor de bediening van Thy-Monceau-Marcinelle en de Fabrique de Fer.



CONTAINER

INTERCONTAINER NIEUW ABSOLUUT RECORD VOOR HET VERKEER TE LAND

Uit de resultaten voor het jaar 1983 blijkt dat de containers van de samenwerkende maatschappij Intercontainer een globaal verkeersvolume van 760.685 TEU behaalden. De stijgende tendens, die reeds in het laatste trimester van 1982 werd genoteerd, zette zich dus door. Vergeleken met de resultaten van 1982, bedraagt de stijging zowat 6% in TEU en 9% in TEU-km. Het verkeer van geladen containers nam vergeleken met het jaar voordien zelfs met 11% in TEU en 13% in TEU-km toe. Terzelfdertijd kon het aantal bewegingen van lege containers met 4,5% worden ingekrompen. Uit de verdeling van het verkeer per sector blijkt dat het verkeersvolume in alle maatschappelijke activiteitssectoren positief evolueerde.

In maritiem verkeer, de belangrijkste sector, vervoerde Intercontainer in totaal 444.441 TEU of 12% meer beladen TEU dan in 1982. Wanneer wij de berekening maken in beladen TEU-km bedroeg de stijging zelfs 20%. Die evolutie is o.a. te verklaren door een gevoelige toename van het verkeer tussen Italië enerzijds en de Belgische en Nederlandse havens anderzijds, door een duidelijk herstel van de uitvoer naar de Verenigde Staten en van het verkeer met Canada, wat tot een stijging van het verkeer op de verbindingen tussen de Bondsrepubliek Duitsland en Frankrijk enerzijds en voormelde havens anderzijds heeft geleid.

Ook het verkeer van geladen wagens te land steeg gevoelig nl. met 9% in TEU en 7% in TEU-km. Het totale volume van 264.741 TEU (beladen en leeg) ligt ongeveer 8% hoger dan de resultaten van het jaar voordien.

Tot de verbindingen met drukverkeer behoren o.a. de verbindingen Italië-België en Frankrijk-Italië, waarop er een geregeld verkeer bij

wagenladingen is. Gaan wij even de evolutie van het verkeer na vanaf de stichting van de maatschappij, dan stellen wij vast dat Intercontainer in de sector verkeer te land een absoluut record heeft gevestigd, dat de resultaten van 1980 nog met 4% verbetert.

Wat tenslotte het Transsiberisch verkeer betreft, sloeg de teruggang van 1982 om in een relance, die vertaald wordt in een stijgingspercentage van zowat 33% TEU. Die gunstige ontwikkeling dient te worden toegeschreven aan een consequent beleid dat gebaseerd is op een vervoersysteem met gesloten treinen en op de behandeling van belangrijke vervoerstromen, ook naar de Chinese Volksrepubliek.

Hieruit kunnen wij besluiten dat de cijfers, die Intercontainer voor 1983 had vooropgesteld en opwaarts herzien waren, bereikt werden en dat die resultaten zelfs hoger liggen dan voorzien in het budget. Zo kan Intercontainer ook het lopende dienstjaar met enig optimisme tegemoet zien.

TECE VAN EN NAAR GRIEKENLAND

Sedert 14 januari zorgt Intercontainer voor twee afritten per dag met de Trans-Europ-Container-Express (TECE) voor het vervoer van containers en laadkisten naar Griekenland. Geregeld komen treinen uit België, Frankrijk, Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland naar Neu-Ulm afgezakt, waar zij aansluiting geven met de TECE, die aldaar wordt gevormd.

De trein, die er in Salzburg nog een stel bijrijgt, gaat door tot Thessaloniki, waar de containers en laadkisten, hetzij bij wegvervoer rechtstreeks aan de geadresseerden worden geleverd - voor zover de bestemmingszone binnen een redelijke afstand van die terminal ligt - hetzij per spoor naar Volos en Athene (Aghii Anargyri) worden gestuurd.

In de andere richting rijdt de TECE eenmaal per week en vertrekt uit Thessaloniki. De wagens uit Volos en Athene worden in de Thessaloniki-terminal aan de TECE gekoppeld. Vanuit München wordt de TECE via snelle spoorwegverbindingen naar de terminals van de landen, die door dit verkeer worden bediend, gebracht.

Naargelang van de terminal van verzending of bestemming bedraagt de vervoertermijn tussen de vijf en de zes dagen.

Naast het overladen van de containers en laadkisten en hun vervoer over de weg, houdt het Intercontainer-aanbod ook de terbeschikkingstelling van containers van 20 en 40 voet in.

Een meer gedetailleerde informatiebrochure kunt u op eenvoudige aanvraag rechtstreeks bij Intercontainer te Basel of bij haar nationale vertegenwoordigingen bekomen. Voor België dient u zich te wenden tot Interferry, Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen.

INTERCONTAINER: EEN AFGEVAARDIGDE VOOR DE SKANDINAVISCHES LANDEN.

Sedert 1 januari van dit jaar zetelt er een Intercontainer-afgevaardigde voor de landen van het Noorden. De heer Yngve Andersson, die sedert 1973 aan de handelsdienst van de Zweedse Spoorwegen verbonden was, was vóór zijn aanstelling hoofdzakelijk met het Inter-Skandinavisch gecombineerd vervoer belast. Zijn nieuwe functie van Intercontainer-afgevaardigde laat hem toe in dezelfde richting verder te werken. Zijn activiteiten zullen voornamelijk op het vervoer van containers en laadkisten gericht zijn.

Het kantoor van de heer Andersson is te Stockholm gevestigd. Na de heren Kyriakos in Griekenland en Pioli in Italië, die voor drie jaar werden aangesteld, heeft Intercontainer nu naast de maatschappijen, die haar in verscheidene landen vertegenwoordigen, drie buitenlandse afgevaardigden.



HANDELSDIRECTIE INTERFRIGO

INTERFRIGO (de Internationale Maatschappij voor Spoorwegvervoer bij koelwagens) is overgegaan tot de reorganisatie van haar handelsdirectie. Er werden inderdaad drie belangrijke activiteitsafdelingen in het leven geroepen. Zij hebben tot doel de marktstudies vlugger af te handelen en men wil op die manier ook mogelijkheden

scheppen om sneller en soepeler aan de wensen van de internationale spoorwegcliënteel voor vervoer bij koelwagens tegemoet te kunnen komen.

De afdeling "Promotie en verkoop" wordt geleid door de heer Michel Baeriswyl, die de heer Cugny vervangt. Deze laatste heren zijn functies bij de Zwitserse Spoorwegen. De heer Rudolf Zechner komt aan het hoofd van de afdeling "Marketing en Tarieven". De heer Henning Nygaard, Handelsdirecteur, staat voorlopig in voor de nieuwe afdeling "Ontwikkeling van het diensten- en reclame-aanbod".



PORTS AND TRANSPORT

Van 4 tot en met 7 juni 1984 wordt in de Ahoy hallen te Rotterdam de vakbeurs "Ports and Transport" gehouden. Deze haventoonstelling die een verbreding is van de jaarlijkse Freight Show Europe draait rond het thema "Havens als dynamisch kruispunt van internationaal transport". Zij richt zich speciaal tot éénieder die betrokken is bij het havengebeuren: vervoerders, reders, expediteurs, verladers...

Indien een haven zich als dynamisch kruispunt van internationaal transport wil opstellen, dan moet zij kunnen bogen op een goede spoorinfrastructuur en een voorbeeldige samenwerking met de internationale spoorweg. De spoorwegmaatschappijen zijn dus logischerwijs present en bieden zich in blok aan onder de noemer "internationaal railvervoer". NS, de gastheer, DB, SNCF, CFF, NMBS, Holland Rail Container, Interfrigo en Intercontainer reiken elkaar de hand.

Geïnteresseerden kunnen voor meer inlichtingen terecht bij onze handelsvertegenwoordiger ter plaatse: de heer D'Hont NMBS - Handelsagent Delftsestraat, 9c 3013 AB Rotterdam Tel. 010/13 55 50

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG



EENMALIGE MINITRIP NAAR SALZBURG



Het is een traditie dat het Toerismebureau van de NMBS, ieder jaar in de mei maand een speciale éénmalige minitrip organiseert, met wisselende bestemming.

Dit jaar, dus voor 1984, viel de keuze op Salzburg en de Salzkammergut. Een speciale trein vertrekt op 30 mei en komt terug op 3 juni. Hierbij vindt u het volledige programma van deze vijfdaagse uitstap.

Programma

Woensdag 30 mei: vertrek uit Brussel-Zuid omstreeks 20 uur, stilstanden te Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Leuven, Landen, Luik-Guillemains en Verviers-Central.

Donderdag 31 mei: aankomst te Salzburg omstreeks 8 uur. Ontbijt in het stationsrestaurant, stadsrondrit met bezoek aan het Schloss Hellbrunn, betrekken der kamers, middagmaal, vrije namiddag, avondmaal, vrije avond (facultatief concert), overnachting.



Vrijdag 1 juni: ontbijt, ééndaagse uitstap in Salzkammergut: Sankt Gilgen, boottocht op het Wolfgangmeer, bezoek aan Sankt Wolfgang, middagmaal in restaurant "Am Weisses Rössl", terug naar Salzburg via Bad Ischl, Attersee, Mondsee. Avondmaal, vrije avond, overnachting.

Zaterdag 2 juni: ontbijt, vrije voor-

Formule A: kamers zonder bad, hotels**	11.580 F
Formule B: kamers met bad/douche en WC, hotels***	12.420 F
Formule C: kamers met bad/douche en WC, hotels****	13.590 F
Formule D: zoals formule A met culturele avond	12.390 F
Formule E: zoals formule B met culturele avond	13.230 F
Formule F: zoals formule C met culturele avond	14.400 F

middag, middagmaal, uitstap naar Berchtesgaden, terug naar Salzburg via Bad Reichenhall. Folkloristische avond met avondmaal in restaurant "Stiegelkeller", overnachting.

Zondag 3 juni: ontbijt, vertrek van de speciale trein omstreeks 8 uur, middagmaal (warme schotel), aankomst te Brussel-Zuid omstreeks 20 uur (stilstanden zoals bij de heenreis).

Samenstelling van de trein

Net zoals vorige jaren zal de trein samengesteld zijn uit rijklijnen met ligplaatsen bij de heenreis,

zitplaatsen bij de terugreis plus het bar-dancingrijtuig.

Minibar: een nieuwigheid die zeker vele reizigers zal interesseren. Dranken, sandwiches en lichte warme maaltijden zijn bij de Minibar van de CIWLT verkrijgbaar.

Bar-dancingrijtuig: gratis toegang, prijs van de consumpties vanaf 30 F.

Culturele avond: het programma is nog niet vastgesteld. Waarschijnlijk zal het een concert zijn in het Residentieel Paleis of in het Paleis Mirabell (stadskledij).

Inschrijvingen: in alle stations en reisagenschappen tot en met 14 mei om 10 uur. Plaatsnummers en naam van het hotel zullen medegedeeld worden na deze datum. Documentatie wordt overhandigd in de trein.

Prijzen

Deze prijzen bevatten:

- de treinreis heen en terug in 2e klas vanuit elk Belgisch station tot Salzburg;
- de reservatie van de ligplaatsen bij de heenreis;
- de reservatie van de zitplaatsen bij de terugreis;
- de overbrenging van de bagage bij aankomst te Salzburg;
- alle maaltijden voorzien in het programma, drank niet inbegrepen;
- verblijf in een comfortabel hotel;
- drie door professionele gidsen begeleide excursies;
- een culturele avond (formules D, E, F);
- een folkloristische avond;
- gratis toegang tot het bar-dancingrijtuig.



DROMEN VAN VAKANTIE... WORDT WERKELIJKHEID MET RAILTOUR EN FTS.

De zomer is in aantocht. Het Westeuropese "luilekker-vakantieland" is binnen bereik per trein. Treinreis plus verblijf, dus alles inbegrepen, want het is inderdaad gemakkelijker om rustig op twee oren te slapen van stond af aan. De eerste vakantie-ogenblikken zijn even belangrijk; vandaar een ontspannen en zorgeloze vakantie... per trein.

"Zoek de zon", voor degenen die ons wisselvallig en vochtig klimaat willen ontvluchten.

"In het brandend zand", voor de liefhebbers van een getaande huid.

"Trek de bergen in", om onze monotone en dikwijls grijze horizon even te vergeten.

"Pluk de dag", weg met de dagelijkse sleur, de wijde natuur in op zoek naar... ja naar vakantie!

"Voor elk wat wils"; vakantie alleen, met z'n tweetjes, met het gezin, in groepsverband... aangepast aan elk budget en georganiseerd naar ieders smaak.

De markt van de forfaitreizen per trein wordt gedeeld door Railtour, Belgisch touroperator en partner van de NMBS, en France Tourisme Service, filiaal van de Franse spoorwegen, dat logischerwijs het Franse pakket (en Corsica) voor haar rekening neemt. Railtour brengt zijn klanten naar Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië en Spanje.

Beide reisfabrikanten hebben hotels met uitstekend comfort. Railtour heeft van een groot aantal hoteliers bekomen dat de kinderen die de kamer van de ouders delen, ter plaatse voor volledig pension een voordeelprijs betalen. FTS heeft in het land van de verfijnde keuken gastronomische pleisterplaatsen uitgekozen, zich daarvoor basierend op lokale specialiteiten of op de rijke traditie van het land der fijnproevers.

Railtour en FTS bieden de klant een professionele begeleiding door geschoolde hostessen. Zo maar een bijkomende dienstverlening, in de prijs begrepen. In hun



speciale kleurrijke vakantie-treinen is steeds een bar-discorijtuig, waar op de tonen van de leukste vakantiehits een passend "vertreksignaal" wordt gegeven. FTS kan je auto meenemen op de trein; er zijn twee interessante formules naar keus.

Bij aankomst zorgen beide tour-operators voor de overbrenging van het station naar de verblijfplaatsen - en dat is ook zo bij de terugreis - zodanig dat de reiziger slecht één bekommernis heeft: zijn trein niet missen. Ter plaatse wordt voor animatie en excursies gezorgd; het ontdekken van een typisch steegje in een pittoresk dorp, het bijwonen van een folkloristische manifestatie... Bij je terugkeer ben je dan alvast een toeristische ervaring rijker.



DE AUTOSLAAPTREIN: NOG BETER IN 1984!

De autoslaaptrein blijft nog steeds een zeer aantrekkelijke formule voor wie niet graag kilometers- en urenlang boven het stuur van zijn auto zit uit te staren. Ver reizen zonder zich echt moe te maken, zonder verkeersrisico's te nemen, zonder van de auto te veel te vergen want eens ter plaatse moet hij paraat zijn voor de uitstapjes... ja het is mogelijk, dankzij de autoslaaptrein.

Jaar na jaar wordt dit aanbod bijgewerkt om steeds beter op de "vakantiemarkt" in te spelen. 1984 heeft alvast nog wat nieuws voor u in petto.

Bordeaux

De autoslaaptreinverbinding Schaarbeek-Bordeaux is gloed-

nieuw. Zij kreeg een gastronomisch tintje en is beslist een aanwinst voor de reeds bestaande waslijst van Franse vakantiebestemmingen. Deze "train des grands crus" brengt u van eind juni tot 1 september naar Aquitanië en de Charentes. Vertrek: heen op zaterdagavond, terug op zondagavond. U komt terecht in een streek waar het toerisme nog in volle ontwikkeling is, waar bijgevolg redelijke prijzen nog schering en inslag zijn, met nieuw aangelegde okergele stranden, een paradijs voor fijnproevers.

Meer afritten

Voortaan wordt Brive-la-Gaillarde tijdens de maanden juni en september ook op vrijdag bediend. Om niet te veel klanten te moeten teleurstellen werd voor Avignon, de draaischijf voor tal van vakantiebestemmingen, dat het hele jaar door een enorm succes kent, het aanbod verhoogd in functie van de vraag. Voor juni werd het aantal afritten van 3 op 4 en voor september van 2 op 3 gebracht. Deze treinen vertrekken telkens op vrijdag vanuit Bressoux.

Genueanceerde prijzen alom

Voortaan komen er op alle TAC-verbindingen, ook naar Brig, Milaan, Salzburg, Villach en Ljubljana, genuanceerde prijzen. Die worden aan de datum van vertrek gekoppeld. Op de kalender vind je blauwe, groene en witte dagen. Op de witte dagen past de N.M.B.S. het gewone tarief toe. De blauwe betekenen een korting van 1.500 tot 2.500 frank volgens de bestemming. Op de groene dagen (groen: kleur van de hoop) doen wij nog beter: een korting van 2.100 tot 10.500 frank. Een voorbeeld! Vertrekt u voor een reis heen en terug naar Avignon op de groene dagen, dan bespaart u in totaal 8.000 frank.

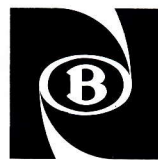
Een afdeling, alleen voor u

Voortaan kunt u, indien u daar uitdrukkelijk om verzoekt, ook een volledige afdeling ligplaatsen bespreken. Daarvoor moet u wel met z'n vieren (vier gezinsleden of vier vrienden) zijn en samen reizen. Het spreekt ook vanzelf dat voor dit enorme voordeel een kleine opleg wordt gevraagd. Die wordt berekend op basis van de prijs voor de reis van een kind (zonder ligplaats supplement). Vanaf dit jaar wordt aan de reizigers in de trein ook een gratis drankje (waarde ongeveer 40 frank) aangeboden. Verder is in de prijs het ontbijt bestaande uit twee filterkoffies (die de gewone kopjes vervangen), fruitsap, kaas en een koekje begrepen.

Op de Franse verbindingen is het retourbiljet (of het biljet voor een volgende reis) vanaf 1984 zes maanden geldig in plaats van twee.

Een brochure

De N.M.B.S. publiceert een brochure met alle nuttige TAC-gegevens. Deze liggen in de inlichtingenkantoren van de stations te uwer beschikking. U vindt er voor elke bestemming de verbindingen, de dienstregeling, de nettoprijzen voor auto, bestuurder en medereizigers, volwassenen en kinderen. In die nettoprijzen zijn het traject, de lig- of slaappleaats en het ontbijt inbegrepen. Tenslotte vindt u er een blauw en groen gekleurde kalender, die u aangeeft op welke dag u moet vertrekken om goedkoper te reizen. Ziezo. Gemakkelijk en voordelig. Neem inlichtingen en vraag het programma.



DE NS-VERTEGENWOORDIGING

De heer LUCAS, Directeur van de Algemene Vertegenwoordiging der Nederlands Spoorwegen heeft zijn aanspraak op de openstelling laten gelden. In 1972 reeds kwam hij naar Brussel en hij geeft grif toe dat hij aan zijn verblijf in België, zowel privé als in de uitoefening van zijn beroepsbezigheden, heel wat genoeg heeft beleefd.

Doorheen zijn werk kon hij in belangrijke mate bijdragen tot het



tot stand komen van twee rechtstreekse internationale tarieven, het ene met Frankrijk, het andere met België. Dit was voor hem een grote voldoening. Dankzij deze tarieven konden de spoorwegnetten op het einde van de jaren '70 hef-

tig weerstand bieden tegen de conjuncturele crisis. De heer Lucas, die ook de spoorwegbelangen in Zeeuws-Vlaanderen verdedigde, ging er niet zonder reden prat op dat hij er een interessant vervoer van E.G.K.S.-goederen heeft kunnen verwerven. Hij denkt ook tevreden terug aan het ontstaan van een zeer belangrijke vervoerstroam van zout tussen zijn land en onze Limburgse provincie en van granen tussen Nederland en Frankrijk. Deze laatste vervoerstroam, die voor België doorvoerverkeer betekent, ontwikkelde zich sedert 1972 en vertegenwoordigt thans een vervoervolume van een half miljoen ton per jaar.

Vergeten wij ook het reizigersverkeer niet, waarvoor de heer Lucas met zijn hele ploeg promotiecampagnes heeft gevoerd, die zijn veldoening nog aanscherpen.

Een succesvolle loopbaan, waarvan meer dan 12 jaar in België, hebben van hem een welgekende spoorweg-"personality" gemaakt. Iedereen die hem heeft ontmoet, zal hem zijn algehele sympathie blijven toedragen.

Vanaf 1 mei staat er dus een nieuwe naam op het naamplaatje, nl. die van de heer A.K. SWIJGMAN. Een naam trouwens, die in het Belgisch, Luxemburgs en Frans milieu vertrouwd in de oren klinkt. De nieuwe directeur van de Algemene Vertegenwoordiging was immers reeds vijf jaar aan het werk in de kantoren, waarvan hij thans de teugels in eigen handen heeft genomen. Gedurende één van die vijf jaar was hij de eerste adjunct van de heer Lucas.



De heer Swijgman komt uit Rotterdam, waar hij de directeur van de N.S.-vertegenwoordiging ter zijde stond.

Dat hij de handelsproblemen door en door kent, lijdt dus geen enkele twijfel. Zijn ervaring zal de samenwerking met de N.M.B.S. en met de vertegenwoordigers van de andere netten op het vlak van het reizigers- en goederenverkeer zeker ten goede komen.

Wij wensen de heer Lucas het allerbeste en heten de heer Swijgman van harte welkom.



DE BR-VERTEGENWOORDIGING



De heer PICKERING, Algemeen Vertegenwoordiger van de Britse Spoorwegen voor België en Luxemburg bereikte de leeftijdsgrens voor de oppensioenstelling en zette dus de grote stap naar de algehele vrijheid. Daar ging echter een succesvolle 35-jarige loopbaan aan vooraf.

Inderdaad, in 1949 reeds vervoegde de heer Pickering de Britse Spoorweggrangen. Zijn eerste stappen zette hij in het Reizigersbureau te Brussel. Daarna vertoefde hij geruime tijd op de afdeling "Goederen" en stond vervolgens de opeenvolgende algemene vertegenwoordigers ter zijde tot hij zelf die functie kreeg toegewezen. De heer Pickering droeg in belangrijke mate bij tot de verbetering van de Belgisch-Britse betrekkingen en werd daarvoor onlangs door Hare Koninklijke Hoogheid, de Koningin van Engeland, tot de orde van het "British Empire" verheven, wat wel de grootste eer was, die men hem kon bewijzen. De heer Pickering, eenieder vriend en door eenieder hooggeacht zal bij zijn talrijke vrienden heel wat goede herinneringen nalaten.

De heer Pickering wordt opgevolgd door de heer John MEARA, een veertigjarige Marketing-man. Alle inspanningen, die de heer



Meara tijdens zijn loopbaan in de vervoerssector heeft geleverd, waren op Marketing gericht. Hij was achtereenvolgens in dienst bij British Rail en bij de National Freight Corporation.

Als Conférencier maakte hij gedurende drie jaar deel uit van het College van de BR-Raad van Beheer. Hier stond hij in voor de opleiding van managers voor de vervoerssector. Vooraleer hij British Rail Europe kwam versterken, deed hij nog heel wat ervaring op bij de Freightliners Limited, het BR-filiaal belast met het containerverkeer.



RANGEERLOCS TE KOOP

In de loop van dit jaar zal de Deutsche Bundesbahn overgaan tot de

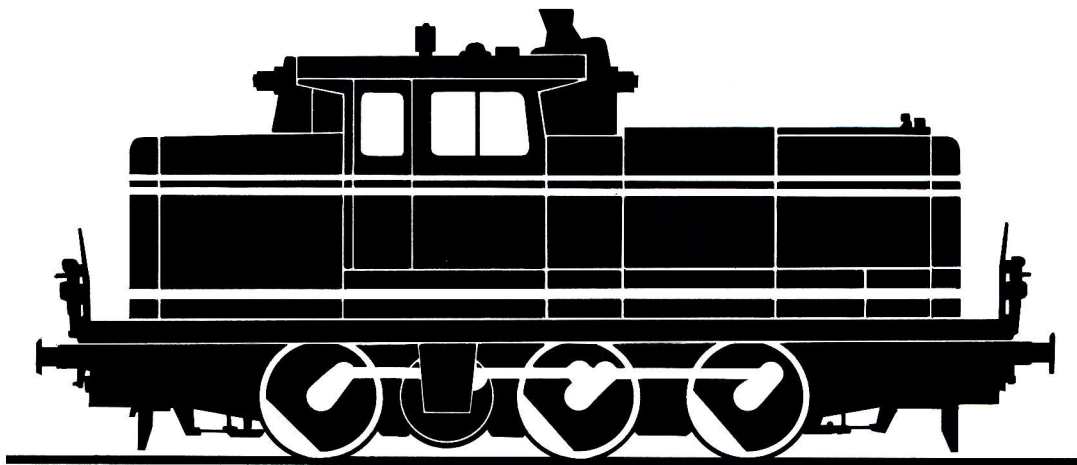
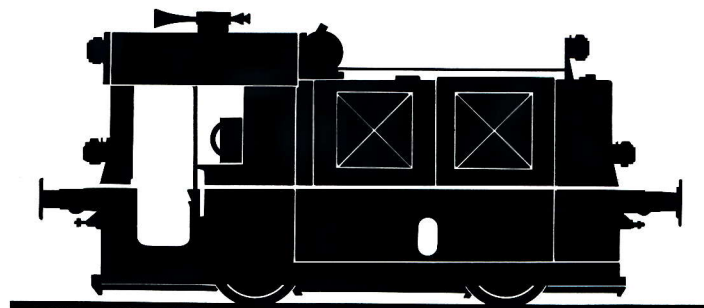
verkoop van rangeerlocomotieven. Twee verschillende types worden aangeboden.

De Algemene Vertegenwoordiging van de Deutsche Bundesbahn in België kan bijkomende technische inlichtingen verschaffen en kan eveneens mededelen waar en wanneer deze rangeerlocs zullen verkocht worden.

Bel of schrijf naar:
Deutsche Bundesbahn
Luxemburgstraat, 23
1040 Brussel
Tel. 02/512 53 39

Kleine diesellocc Köf II

Lengte over alles	6.392/6.450 mm
Grootste breedte	3.050 mm
Vermogen	128 PK
Max. snelheid in rangeerstand	30 km/u
Max. snelheid in volle loop	45 km/u
Kleinste berijdbare bochtstraal	R = 50 m
Totaal gewicht bedrijfsklaar	17 ton
Brandstofvoorraad	110/200 l diesel



Reeks 260/261 - diesel-hydraulisch

Lengte over alles	10.450 mm
Grootste breedte	3.100 mm
Vermogen	650 PK
Max. snelheid in rangeerstand	30 km/u
Max. snelheid in volle loop	60 km/u
Kleinste berijdbare bochtstraal	R = 100 m
Totaal gewicht bedrijfsklaar	48,3 - 54,0 ton
Brandstofvoorraad	1.500 l diesel



Ook dit kleine pakje vervoeren wij voor jou!



De trein, krachtig en sterk. Voor de haven, voor onze industrie. Ketelwagens, gesloten wagens, stortwagens, silowagens, platte wagens, diesellocs, elektrische locs... Kolen, cokes, staal, granen, ertsen, containers,... en het kleine pakje. Kan dat ook met de imposante goederentrein?

Jazeker, want de NMBS brengt jaarlijks 15 miljoen zendingen colli ter bestemming... dat is niet niks!

De trein is het belangrijkste element in het stukgoedverkeer georganiseerd door NMBS-COLLI. 950 bestelwagens doorkruisen dagelijks het land voor afhaling en bestelling ten huize van colli. Uitstekende dienstverlening en snelheid zijn de uitgangspunten van de NMBS-COLLI-stukgoeddienst.

Je kan op twee oren slapen. Het kleine pakje wordt dagelijks binnen de 24 uren afgeleverd in 760 steden en gemeenten. En heb je regelmatig een "klein-pakjesvervoerprobleem", dan kan NMBS-COLLI een globaal contract aanbieden dat nog interessantere voordelen inhoudt.

Wist je dat niet? Bel ons even.

Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58

Brussel: 02/219 00 40

BELGISCHE
SPOORWEGEN



De allesvervoerder.