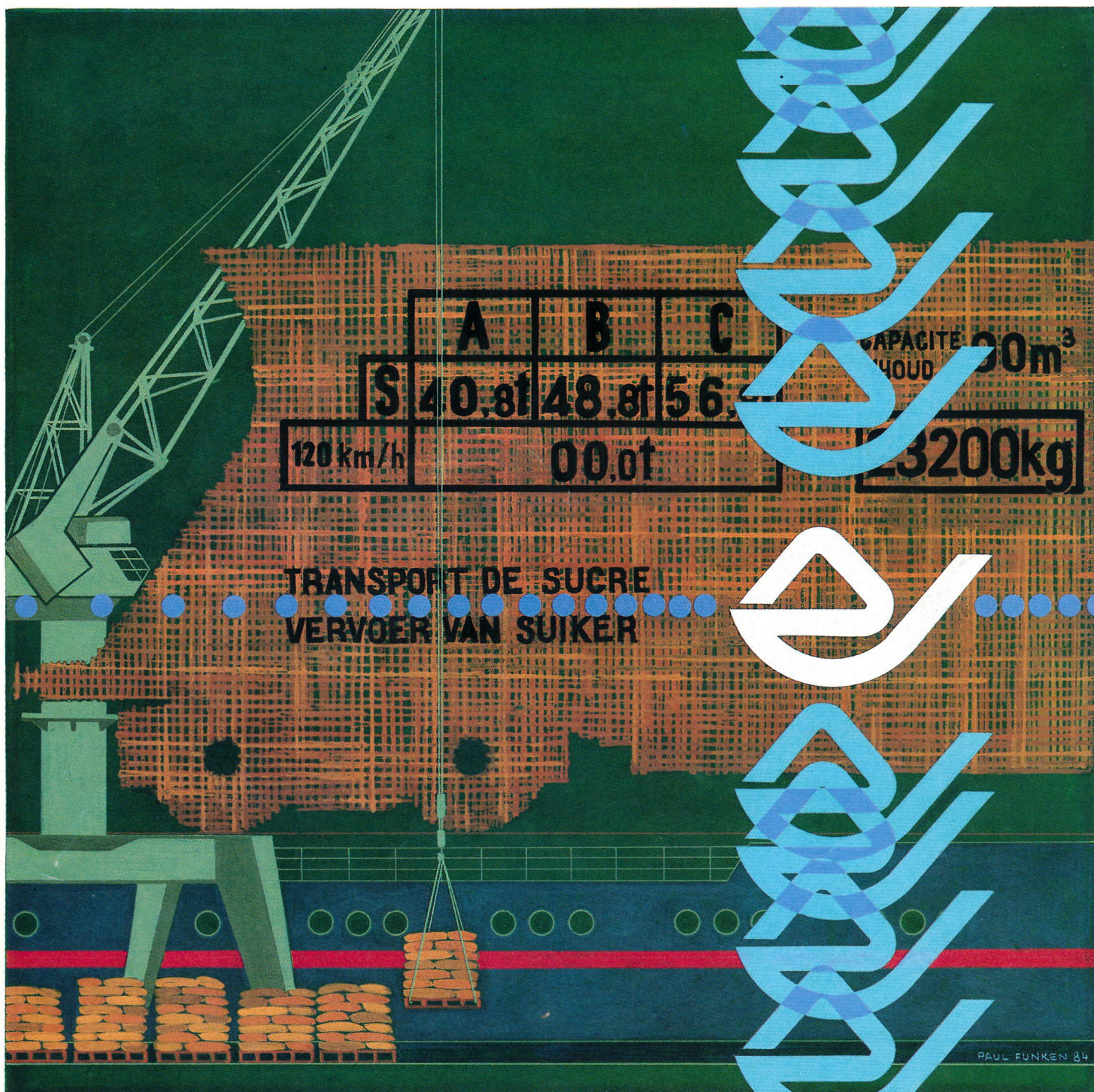
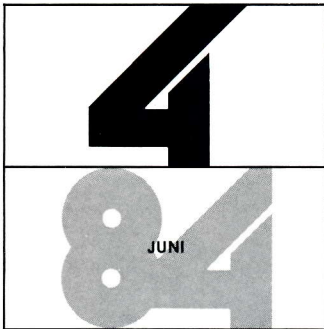


# SPOORNIEUWS

<b>(B)</b>	Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen
<b>484</b>	JUNI
Maandlijks 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 22184  
Lay out: P. Funken - Brussel  
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's:  
A. Depauw: 2 - Guido Coolens: 3  
Evapo: 10 - NMBS - Manufert: 4

## INHOUD



### ONDERNEMING

Suiker te Antwerpen: 3-7  
Het zand van Sibelco: 10



### B NIEUWS

Affichage: 8-9  
Het nieuwe spoorboekje: 11  
Overwegen: 13



### ACTUEEL

Evapo-Express: 10  
Design tram-bus: 14  
De vrouw van het jaar: 15



### TOERISME

Brussel-Parijs, nieuw: 11  
De gezinskaart: 12  
Kredietkaarten bij de NMBS: 12



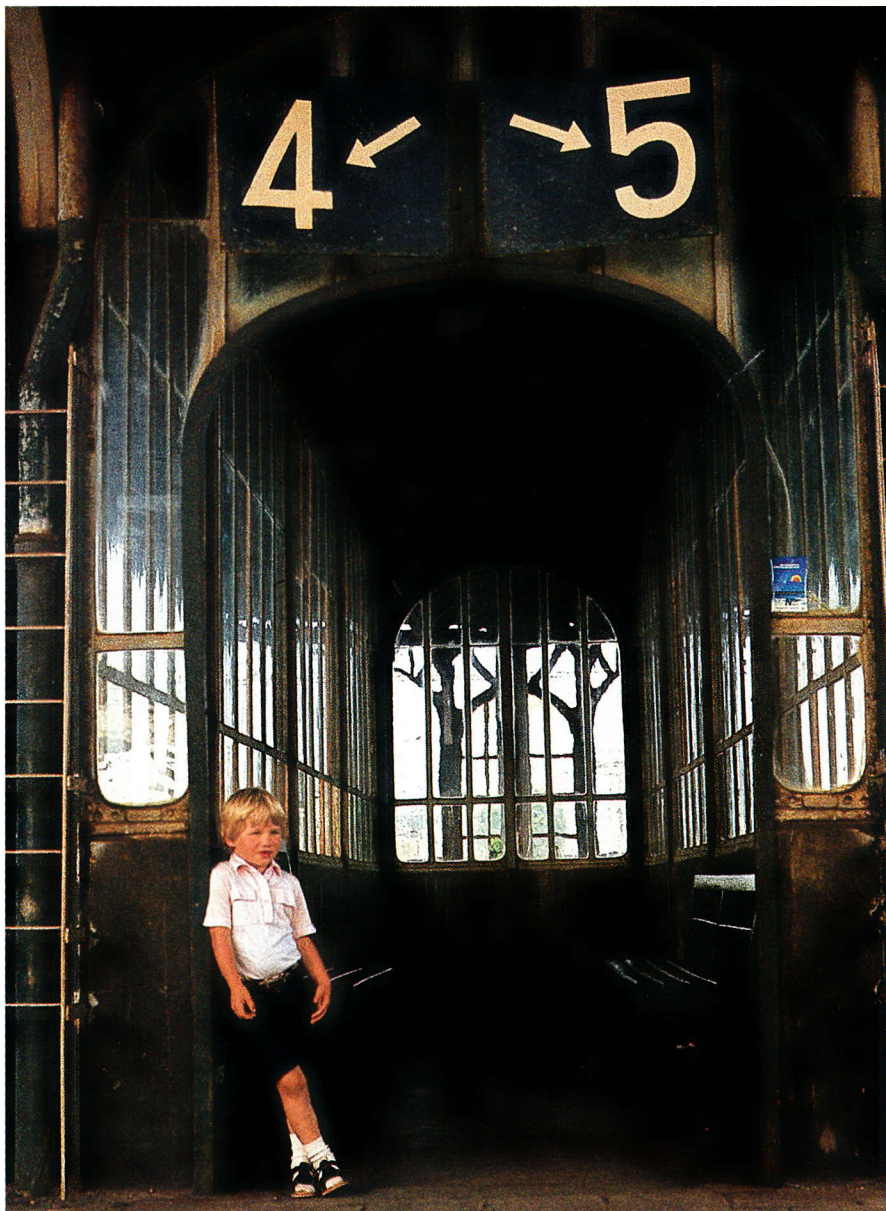
### RAIL/ROUTE-VERVOER

Multimodaal transport: 14  
De spoorweg en de weg: 14



### CONTAINER

Intercontainer boekt vooruitgang: 15



## EDITORIAAL

*Je kan het duidelijk merken aan de illustratie op de omslag. Er steekt een "gesuikerd" verhaal in onderhavig nummer van Spoornieuws.*

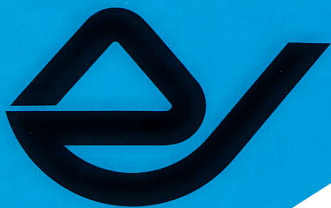
*Een zoet relaas zonder wrange nasmaak, want suiker is één van de groeiverkeren van het ogenblik.*

*De wijze waarop wij deze industriële sector benaderen kan ongewoon overkomen. Het is inderdaad niet alledaags het alfabet bij "z" te beginnen om te eindigen bij de letter "a". Het omgekeerde is logischer!*

*Het was ons evenwel niet om de originaliteit te doen. Het spoorwegaandeel in het suikerverkeer bestaat voor een groot procent uit internationale vervoeren en deze nemen nog steeds toe. Met Antwerpen - het eindpunt van nationale en internationale suikertransporten - als vertrekbasis roeien we binnenkort de stroom op om de bron te bereiken, de Belgische suikerproducent.*

*Tegen die tijd staan we aan de vooravond van de suikercampagne 84/85 en het lijkt ons interessant om achter de schermen te kijken hoe de spoorweg actief aan deze campagne meewerkt. Sommige producenten ontvangen de vitale bietenvoorraad per spoor, anderen "nemen" pas de trein aan het einde van het productieproces voor het transport van de geraffineerde suiker. De gunstige evolutie in deze industriële sector en de binding die er is met de NMBS verdient zeker wel twee artikels in ons tijdschrift. Twee "zoethoudertjes" die met volledige treinen aangevoerd worden.*

# SUIKERAANDELEN VAN DE NMBS NOTEREN HOOG TE ANTWERPEN



Het klassieke klontje suiker in de koffie, de afgewogen portie kristalsuiker in de aardbeienconfituur, een juiste dosering poedersuiker in de appeltaart... het leven zonder suiker? Gewoon ondenkbaar!

Alhoewel er vandaag de dag bepaalde industriële zoetstoffen bestaan in vervanging van de gewone riet- of bietsuiker, blijven suikerriet en suikerbiet de smaakmakers op de wereldmarkt. In de campagne 1981-82 werd in de wereld ongeveer 100 miljoen ton suiker geproduceerd; in gebieden met tropisch of subtropisch klimaat uit suikerriet en in de streken met een meer gematigd klimaat uit suikerbieten. Tijdens dezelfde campagne 1981-82 werd 30 miljoen ton suiker - dus 30% van de wereldproductie - internationaal verhandeld.

De grootste werelduitvoerder is Cuba met 6,7 miljoen ton (cijfers 1981-82). De EG komt op de tweede plaats met een uitvoer van ongeveer 5 miljoen ton.

Meer dan 1 miljoen ton, of meer dan 20% van de EG-uitvoer, bereikt via Antwerpen de overzeese bestemming. De aanvoer naar de Antwerpse haven gebeurt voor ongeveer 60% per spoor.

Noteren we nog dat de EG op wereldvlak de belangrijkste suikerproducerende entiteit is (ongeveer 13 miljoen ton) en dan heb je een overzicht van de opstelling der pionnen op het suikerschaakbord.

spoorwagens naar de metropool gebracht. Sinds augustus 1982 is de Tiense suikerraffinaderij, omwille van een opzak- en stockageprobleem gedeeltelijk afgestapt van het vervoer in zakken. Vanuit haar vestigingen in Brugellette, Genappe en Grimde wordt nu ook suiker in bulk met CITA-wagens naar Antwerpen gestuurd, waar het in afwachting van overlading op schepen wordt opgeslagen bij gespecialiseerde firma's zoals Noord Natie, Belgian Bunkering en Manufert.

## De partners van het spoor

Antwerpen heeft met Noord Natie, Belgian Bunkering en Manufert drie topbedrijven in huis voor de opslag en de behandeling van geraffineerde suiker. Mede dank zij hun investeringsinspanningen steeg het suikerverkeer in de metropool van 230.000 ton in 1976 tot meer dan 1 miljoen ton vorig jaar.

Deze spectaculaire toename weerspiegelde zich dan ook duidelijk in de verkeerscijfers van de NMBS.

Spoornieuws dacht dat het toch wel interessant was om zich ter plekke, bij deze drie "suikerpartners" van het spoor, te vergewissen van de efficiënte behandelingstechnieken en om er even te peilen naar de toekomstperspectieven.

In een volgend nummer, als de bietencampagne op volle toeren draait, kijken we misschien even achter de schermen bij de suikerproducenten.

In *internationaal verkeer* wordt vooral suiker aangevoerd in bulk vanuit Frankrijk (1980: 154.000 ton, 1981: 286.000 ton, 1982: 283.000 ton, 1983: 341.000 ton).

	NMBS-SUIKERVERKEER (in ton)			Verscheept suiker te Antwerpen
	Binnenverkeer	Internationaal	Totaal	
1980	335.548	164.906	500.454	804.461
1981	326.323	311.522	637.845	890.505
1982	393.291	287.971	681.262	1.042.918
1983	234.172	352.491	586.663	+ 1 milj. ton

## Het suikerverkeer per spoor

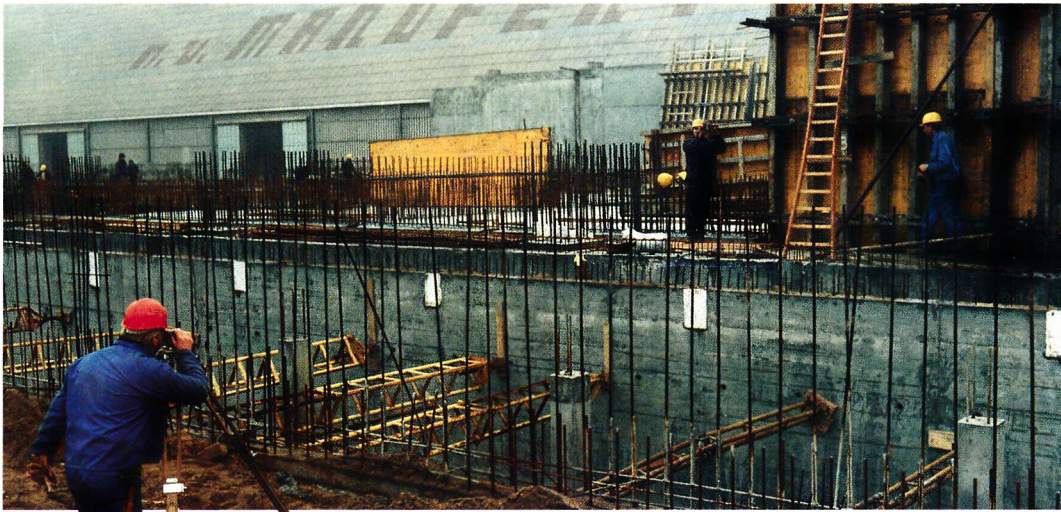
We mogen aannemen dat bijna alle suiker die voor het vervoer per spoor wordt aangeboden, bestemd is voor uitvoer via de Antwerpse haven.

De grootste klant van de NMBS in *binnenverkeer* is de Tiense raffinaderij. Vóór 1982 werd alle Tienese suiker als zakgoed in gesloten

Dank zij de degelijke installaties in de Antwerpse haven voor de opslag en de behandeling van de geraffineerde suiker, zijn de commerciële acties van de NMBS in samenwerking met Promotrans (CITA-wagens) en met SHGT succesrijk afgerond. Dat resulteerde in de aanzienlijke stijging van het internationaal spoorverkeer sinds 1980.

# MANUFERT: Nieuwe suikerpartner voor

## de NMBS



1

Manufert is gesticht in 1974 in onderlinge samenwerking tussen Manuport, een oude Antwerpse natie gespecialiseerd in overslag, en Chemifert, dochtermaatschappij van de meststoffenreus Unifert.

De Manufertterminal, opgericht voor de overslag van diverse massagoederen - dus multi-purpose - behandelde in een eerste fase meststoffen, daarna granen en derivaten. Het is een "soepele" terminal die onmiddellijk kan inspelen op de actuele tendenzen van de wereldmarkt. Momenteel is er een groot aanbod van suiker voor export uit de EG,... dus wordt het suiker.

Naast de twee bestaande opslagruimten wordt nu een derde gebouwd, een vlaksilo, voor de opslag in bulk van 100.000 ton geraffineerde suiker klaar voor de export, dus "klaar voor het kopje".

Manufert voorziet jaarlijks 3 à 4 rotaties van de voorraad, waardoor een jaaromzet van ongeveer 300.000 ton tot de mogelijkheden behoort. De vlaksilo heeft vijf afdelingen - om verschillende soorten afkomstig van verschillende klanten uit elkaar te houden - waarin de suiker op ideale temperatuur en vochtigheidsgraad wordt gestockeerd. Bij aankomst van een schip wordt onmiddellijk de nodige hoeveelheid opgezakt en geladen.

Dergelijke werkwijze zal voor België uniek zijn; op Europees vlak is er één concurrent die hetzelfde kan, namelijk in Duinkerken. Opslag in bulk betekent grotere capaciteit en gekoppeld aan een aangepaste opzakinstallatie zal Manufert over een "werktuig" be-

schikken dat op wereldniveau kan concurreren. Dit werktuig stelt Manufert ter beschikking van de klant.

De afstand tussen de producent en de behandelaar in de haven wordt overbrugd door de spoorweg, de voervoeder die probleemloos en snel enorme massa's ter bestemming brengt. Manufert zal een belangrijke suikerpartner worden voor het spoor. "Zal worden", want de nieuwe installaties (loskuil, vlaksilo en opzaktoeren) zijn nog niet operationeel. Er wordt hard gewerkt om de campagne van september '84 te halen. Concreet betekent dit dat de terminal bedrijfsklaar moet zijn eind juni, om in september op kruissnelheid te draaien.

Alle suiker zal per spoor worden aangevoerd in stortwagens. Manufert rekt op twee treinen van 1200 ton per shift. De kleine losput die wordt gebouwd voor vrachtwagens is het onontbeerlijke alternatief voor de noodgevallen. Het lossen van de treinen, het automatisch wegen en de evacuatie naar de vlaksilo zal a rato van 500 ton per uur geschieden. Als een schip aanmeert dan wordt eveneens 500 ton per uur uit de silo "getapt" (via gaten in de vloer om de 2,5 m) en door onderliggende transportbanden naar de opzakeenheid gebracht. Vandaar uit vertrekken drie "laadlijnen" naar het schip. 2.400 ton zal per shift opgezakt en geladen worden.

"De toekomst van het suikerver-

voer is rooskleurig", aldus een Manufert-woordvoerder. "Antwerpen behandelt momenteel meer dan 1 miljoen ton en daar hopen wij een interessant pakket aan toe te voegen. Onze investering van 650 miljoen is trouwens gebaseerd op een serieuze marktstudie die deze investering verantwoordt. Te Antwerpen zijn er nu inderdaad drie suikerterminals, maar een gezonde concurrentieverhouding bevordert de innovatiekracht en de groei van een bedrijf... en dat komt ook onrechtstreeks de haven en de NMBS ten goede. Door deze nieuwe investeringen kunnen we bijkomende verkeren aantrekken.

Manufert is een nieuwe partner voor het spoor. Met onze nationale spoorwegmaatschappij werken wij in de beste verstandhouding voor de aanleg van het aansluitspoor vanaf bundel Lillo. Wij zien onze toekomst en onze samenwerking met het volste vertrouwen tegemoet".

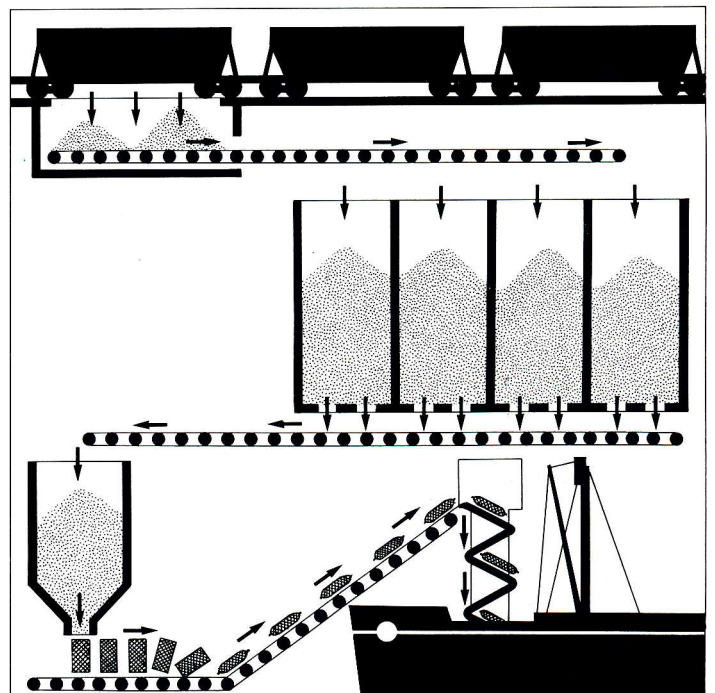
1, 2 & 3: Er wordt druk gewerkt om de nieuwe suikerterminal klaar te krijgen vóór de campagne van september.



2



3



**Vlotte opslag  
in zakken**

Belgian Bunkering startte de activiteiten in de dertiger jaren met het bunkeren van steenkolen uit schepen. Na de oorlog kwamen daar stouwerijactiviteiten bij, de kolenafdeling Vloeberghe en de oprichting van enkele Russische firma's zoals Ferchimex, Allied Stevedores en Scaldia Volga. In 1982 werd de suikerterminal operationeel.

De voornaamste activiteit van Belgian Bunkering blijft de kolenbehandeling, suiker komt op de tweede plaats en de stouwerij op de derde.

90% van alle geraffineerde suiker, die Belgian Bunkering behandelt, wordt in bulk aangevoerd per spoor vanuit de Belgische raffinaderijen, maar er is ook aanvoer uit

Frankrijk en Duitsland. De resterende 10% komt per vrachtwagen vanuit plaatsen die per trein moeilijk bereikbaar zijn.

Tijdens de bietencampagne zijn er steeds twee stellen zelflossers - CITA en Simotra-wagens - in rotatie. Per shift wordt één stel gelost en opgezakt (20 à 22 wagens van 58 ton). De ganse behandelingsoperatie - van het lossen tot het opslaan of tot het laden van het schip - geschiedt in één ruk: de spoorwagens storten hun inhoud in de loskuil - via transportbanden gaat de suiker naar 4 opzaksilo's, elk 300 ton inhoud - automatisch afgewogen - opzakinstallatie - naar de loodsen of naar de "tobogans" om het schip te laden. 10% van alle per trein aangevoer-

de suiker komt rechtstreeks in zakken.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld Manufert, wordt de suiker bij Belgian Bunkering in zakken gestockeerd. De maximale opslagcapaciteit bedraagt 120.000 ton en deze voorraad roteert ongeveer 4 maal per jaar. Een klein reken-sommetje toont dus aan dat er ongeveer 500.000 ton per jaar wordt behandeld, wat dus momenteel de helft van de Antwerpse suikermarkt betekent.

Net zoals de andere Antwerpse suikerbehandelaars ziet Belgian Bunkering nog een mooie toekomst voor ons zoethoudertje. Wij citeren: "In Antwerpen zijn er twee grote gevestigde suikerterminals en is er één in opbouw. Wij denken dat dit zeker niet van het goede teveel is, want aldus kunnen we onze toekomst, en deze van de haven, en deze van de NMBS voor het suikerverkeer veilig stellen. Gezonde concurrentie moet er zijn, want dat doet ieder bedrijf evolueren.

Momenteel is het aanbod groot genoeg. Wij draaien op maximale capaciteit en Frankrijk en Duitsland doen meer en meer een beroep op Antwerpen voor de suikerexport. Het is een positieve zaak

en Manufert zal o.i. voor nieuwe aanvoer zorgen. Blijft het totale Antwerpse aanbod echter stabiel of krimpt de markt plots in, dan gebiedt de realiteit ons te zeggen dat er problemen kunnen rijzen.

Logischerwijs moeten ook wij nog uitbreiden want onze capaciteit is, zoals gezegd, maximaal benut. Wij trachten vooral flexibel in te spelen op de actuele markttendenzen. Mocht de suikerbehandeling niet meer renderen dan kunnen wij probleemloos overschakelen op andere massavoedingsproducten zoals bijvoorbeeld granen en derivaten... en dan is de spoorweg natuurlijk ook van de partij".

1. Opzakken volgens de regels van de kunst.

2. Opslag met losse zakken bij Belgian Bunkering.

3. De suiker wordt in het scheepsruim geladen met een "tobogan".



1

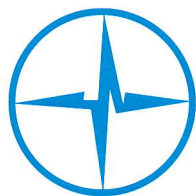


3



2

# NOORD NATIE: Gepalettiseerde opslag



1



2



3

Noord Natie is een oude natie, haar oorsprong gaat terug tot in de Middeleeuwen. Zo heeft Noord Natie nu nog altijd eigen reglementen die verschillen van de andere naties.

De activiteiten zijn verspreid over 4,5 km kaaien in de Antwerpse haven en zijn velerlei: containers, conventionele ladingen, fruit (diepvries- en koelinstallaties), tankopslag, massale behandeling van voedingsproducten (koffie, suiker, cacao, melkpoeder...). Suiker is een belangrijke post in het produktassortiment van Noord Natie. Jaarlijks wordt 500.000 ton uitgevoerd afkomstig uit Belgische raffinaderijen, maar ook uit Frankrijk, Duitsland en Nederland. De helft, dus 250.000 ton, komt per trein naar de terminal; de andere helft wordt verdeeld tussen vrachtwagen en lichter.

Noord Natie was reeds voor 1940 actief in de suikerbehandeling en -vervoer. De eerste bulkterminal voor suiker werd in april 1981 gebouwd op kaai 314. Een jaar later werd een dito terminal op kaai 416 gepland en deze was in juni 1983 operationeel. Omwille van de snelle expansie van het Antwerps suikerverkeer werden de spoor-aansluitingen vorig jaar aangepast. De lengte van de sporen en het aantal werden opgevoerd om het tijdelijk wachten van de spoorwagens bij grote aanvoer te vergemakkelijken.

33% van alle aanvoer per trein gaat rechtstreeks aan boord via het klassieke los- en laadpatroon: spoorwagen, loskuil, transportband, wegen, opzakken, transportband, tobogan, schip.

Opmerkelijk bij Noord Natie is de halfautomatische losinstallatie voor in zakken aangevoerde suiker. De "spoorwagelossers" gaan in zigzagvorm in de deuropening en twee arbeiders begeleiden de zakken - dus niet optillen! Deze installatie is overdekt zodat in en weer en wind kan gewerkt

worden.

De zakken worden via transportbanden naar automatische stapelmachines gebracht, die ze netjes schikken op paletten. Vorkheftrucks rijden in razend tempo op en af voor de gepalettiseerde opslag in de loodsen. En dat is het eigen tintje van Noord Natie. Ook de suiker, die los per spoor wordt aangevoerd en die niet onmiddellijk aan boord gaat, belandt opgepakt op paletten in de loodsen.

Over de samenwerking met het spoor is men bij Noord Natie tevreden. Wij citeren: "De samenwerking is uitstekend. Ook de spoorwagenvverhuurders zoals CAIB, werken positief mee. Deze maatschappijen hebben trouwens bepaalde Franse verkeren naar Antwerpen afgeleid. Onze vlotte organisatie die wij hier hebben uitgebouwd stoelt gedeeltelijk op de medewerking van de NMBS en van deze verhuurders. Veel "vrachtwagensuiker" uit Frankrijk is nu "treinsuiker" geworden. De regelmaat van aanvoer en onze programmatie zijn perfect afgestemd, de spoorwagenvolgen voorbeeldig het schema.

De toekomst zit goed voor de suiker. Toch moeten we rekening houden met de EG-politiek terzake die sterk bepalend is voor onze activiteiten (de EG bepaalt o.a. de produktiequota's). Noord Natie

is dan ook flexibel ingesteld om bij ontijd over te schakelen op andere massavoedingswaren.

De eerste Franse suikerhaven, Duinkerken, is een ernstige concurrent voor Antwerpen. Daar is de capaciteit momenteel maximaal benut. Frankrijk heeft in 1982 bijvoorbeeld 700.000 ton meer suiker geproduceerd, en dat kon Duinkerken niet meer aan zodat men ook een beetje uit noodzaak naar Antwerpen kwam. Zonder schroom mag ook gesteld worden dat Antwerpen heel wat service biedt.

Momenteel zijn er in de metropool drie grote suikerbehandelaars en dat is o.i. een pluspunt. De nieuwe Manufertterminal is een verrijking en dat bewijst tevens dat er hier nog ruimte is voor nieuwe initiatieven. Wij zien het als een complementaire vorm van concurrentie. Het privé-initiatief is trouwens één der pijlers van een gezonde haven... en als de NMBS dan nog vlot meewerkt - wat zij trouwens doet - dan is Antwerpen zeker sterk in de markt".

1-3. Gepalettiseerde opslag en behandeling bij Noord Natie.  
2. CITA-wagens één voor één over de loskuil.  
3. Suiker op paletten wordt op conventionele manier in het schip geladen.



4

## Tot slot



Ons bezoek aan de suikerbehandelaars heeft ons stellig geleerd dat er nog toekomst is voor het suikerverkeer... per spoor. Niet enkel de jaarlijks toenemende hoeveelheid is daarvoor een indicator maar ook de verwezenlijkte en de geplande nieuwe investeringen zijn serieuze tekens aan de wand. Noch Belgian Bunkering, noch Noord Natie - de gevestigde suikerbehandelaars - zien de komst van Manufert als een bedreiging. Het is een winstpunt voor de haven en voor de NMBS. Manufert zelf heeft trouwens de intentie nieuwe bronnen aan te boren. Qua behandelingswijze van de suiker (opzakken, lossen, laden van schepen...) zijn er geen essentiële verschillen. Het kenmerkend onderscheid tussen de drie grote



behandelaars situeert zich op het vlak van de opslag: Manufert stockeert suiker in bulk, Belgian Bunkering stapelt de zakken netjes op elkaar, Noord Natie doet het met gepalettiseerde ladingen. Drie opslagsystemen, elk met eigen voordelen... en misschien ook wel nadelen. Eén zaak staat echter als een paal boven het Antwerpse wa-

ter... ze werken alle drie even vlot en even efficiënt en de samenwerking met de NMBS is voorbeeldig, ten bate van de suikerproducent, van de haven en van onze nationale economie.



## Goed om weten

De suikerrietcultuur levert per hectare gemiddeld ongeveer 55.000 kg riet op. Dit suikerriet heeft een gemiddeld rendement van 10%, zodat per hectare ongeveer 5.500 kg suiker wordt voortgebracht.

De suikeropbrengst uit de bietencultuur ligt iets lager. Het rendement van de suikerbiet schommelt weliswaar rond een gemiddelde van 14 à 15%, maar per hectare wordt slechts 30.000 kg bieten geteelt. De gemiddelde suikeropbrengst per hectare bedraagt dus ongeveer 4.350 kg.

Men dient echter voor ogen te

houden dat het hier gemiddelde waarden op wereldvlak betreft. De gegevens kunnen ten gevolge van talrijke factoren (o.a. weersomstandigheden, aard van de bodem) sterk verschillen van land tot land.

In België bijvoorbeeld werd in de campagne 1982-83 per hectare ongeveer 63 ton suikerbieten en 8,3 ton suiker voortgebracht.

(Overgenomen uit Hinterland, Antwerps haventijdschrift)

*Suiker wordt opgezakt in juten zakken van 50 kg met een plastieken binnenbekleding die beschermt tegen vochtigheid.*



## Het suikermerk



Het suikermerk werd in 1970 gecreëerd als het symbool van suiker (saccharose) in zijn zuivere vorm of verwerkt in gesuikerde producten, zonder vermenging met andere natuurlijke of kunstmatige zoetmakers.

Het suikermerk, dat onder meer gebruikt wordt op verpakkingen, op productie-, research- en opslaginstallaties en op transportvoertuigen is de exclusieve eigendom van de Sugarmark Holding Company Ltd. (Londen).

De gebruikers van het suikermerk zijn gegroepeerd in de internationale vereniging van het Suikermerk, met zetel te Parijs. Deze ver-

eniging is verantwoordelijk voor het administratief beheer en de promotie van het merk. Einde 1981 werd het suikermerk gebruikt door organisaties en firma's in België, Brazilië, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland, Nederland, Portugal, Spanje, Zuid-Afrika en Zweden.

(Overgenomen uit Hinterland, Antwerps haventijdschrift)



## "HET UUR VAN DE NIEUWE SPOORWEG IS GESLAGEN"

Korte tijd geleden ontving onze redactie een brief van een studente, die in een tamelijk belangrijk werk een beeld van onze onderneming wil ophangen. Zij vroeg ons haar alle documentatie toe te sturen, die de NMBS heeft uitgegeven om haar nieuwe aanbod, dat vanaf 3 juni van start ging, bij het grote publiek bekendheid te geven.

Het beeld is inderdaad de kern van elke communicatie en meer bepaald van de commerciële communicatie.

Op het ogenblik dat zij haar nieuwe IC/IR-dienst aankondigde, besloot de NMBS hem onder één en hetzelfde beeld naar voren te brengen. Onze lezers ontvingen

dat beeld aan huis nl. op de kaft van het speciale nummer, dat wij in maart publiceerden. Hetzelfde motorstel van het type break verschijnt in hetzelfde decor op de kaft van het spoorboekje en op de mappen, die werden gebruikt om de documentatie aan de pers en op de openbare vergaderingen door te spelen.

Allerhande brochures - waaronder in de eerste plaats de dienstreguleringbrochures - hebben een soortgelijke kaft, sommige in dezelfde levendige kleuren, andere kregen een vereenvoudigde vorm.

In de stations brengen zes affiches van standaardformaat hetzelfde beeld. De teksten zijn ver-

schillend en spelen elk op een andere belangrijke karakteristiek van het systeem in.

Indien u na 1 mei de stad bent ingereeden heeft u op welbepaalde wegen en in de omgeving van bepaalde stations vast en zeker wel de 20 m<sup>2</sup> affiches gezien. Die het nieuwe IC/IR-aanbod aankondigen.

Er zijn er zelfs nog grotere van 40 m<sup>2</sup>, die op spoorwegterrein en zelfs in de stad, daar waar de mogelijkheid voorhanden was, zijn opgesteld.

De creatie van Paul Funken, die de layout van ons tijdschrift in handen heeft - en, wat de grafiek betreft, ook de vernieuwer van het

spoorboekje is - wordt op die manier op alle formaten en volgens verschillende oplagen vermenigvuldigd.

Zoals de gebroeders Lumière van de trein, die in het station La Ciotat toekwam, de eerste succesfilm uit de filmgeschiedenis maakten, zo is het motorstel break nummer 303 de vedette in de gouaches van Paul Funken en op de affiche. Zoals elke herfst de nieuwe beaujolais wordt aangekondigd, zo kondigt de break-bovendien in een sterk gelijkende kleur - de "nieuwe spoorweg" aan.





## MOET ER NOG ZAND ZIJN?

Deze volkse uitdrukking stamt - indien onze informatie juist is - uit de goeie ouwe tijd, toen men in de huiskamer nog fijn wit zand strooide op de vloer om het zaakje "proper" te houden. Regelmatig werd het opgeveegd en vervangen, vanwaar de klassieke vraag van de sjofele man die met het krikkemikkerig zandkarretje door de volksbuurten hobbelde: "Moet er nog zand zijn?".

Deze nostalgische tijd is voor goed voorbij, maar nu is er inderdaag nog steeds veel zand nodig voor massale verwerking in bepaalde industriële sectoren.

In België is de zandontginning

vooral gesitueerd in het Limburgse: Mol, Maasmechelen en Lommel. De jaarlijkse nationale productie bedraagt ongeveer 2 miljoen ton industrieel bruikbaar zand. Onlangs heeft de N.V. SCR-SIBELCO (die ook vestigingen heeft in Zwitserland, Frankrijk, Spanje, Portugal en de Verenigde Staten) een nieuw ontginningsterrein geopend te Lommel Maatheid, waarbij ook de NMBS tot over de oren in het zand komt te zitten. Want eens de werkzaamheden op kruissnelheid zijn, wordt 5500 ton zand per week uit de Sibelcogroeve gehaald, waarvan 70% per spoor zal vervoerd worden naar de Glaceries St.-Roch te Auvelais.

In samenwerking met de NV Depaire werd een vlot transportschema in elkaar gepast met Afneembare Kipbare Bakken (AKB), een recente techniek die reeds zijn deugdelijkheid heeft bewezen voor o.a. het vervoer van steenkolen naar de electriciteitscentrales. Reeds in mei/juni zullen wekelijks drie treinen van 1.150 ton naar Auvelais sporen, waar de AKB's door het wegvervoer worden overgenomen en naar de glasfabriek worden gereden.

Spoornieuws zal te gelegener tijd bij Sibelco-Lommel even aankloppen om een betere kijk te hebben op het productieproces en de aansluitende transportactiviteiten.

Een identiek vervoer naar Glaverbel te Auvelais wacht op de definitieve uitvoering en enkele projecten voor zanduitvoer per spoor naar Duitsland en naar de Antwerpse haven zijn ter studie.

Voor de NMBS mag er dus nog zand zijn.



## EVAPO-EXPRESS: IJSKOUDE PROMOTIE PER TREIN

Eind maart hebben de "verhuurders van temperaturen onder het nulpunt" een informatiecampagne per trein gelanceerd. EVAPO, Belgische firma die in groepsverband werkt met de Nederlandse maatschappij Noord-Brabant, heeft van 27 tot 30 maart haar ijskoude produkten voorgesteld te Gent, Antwerpen, Luik en Brussel. Van 10 tot 21 uur kon je mits een uitnodiging terecht in de EVAPO-EXPRESS.

De EVAPO-EXPRESS stelde nieuwe produkten tentoon:

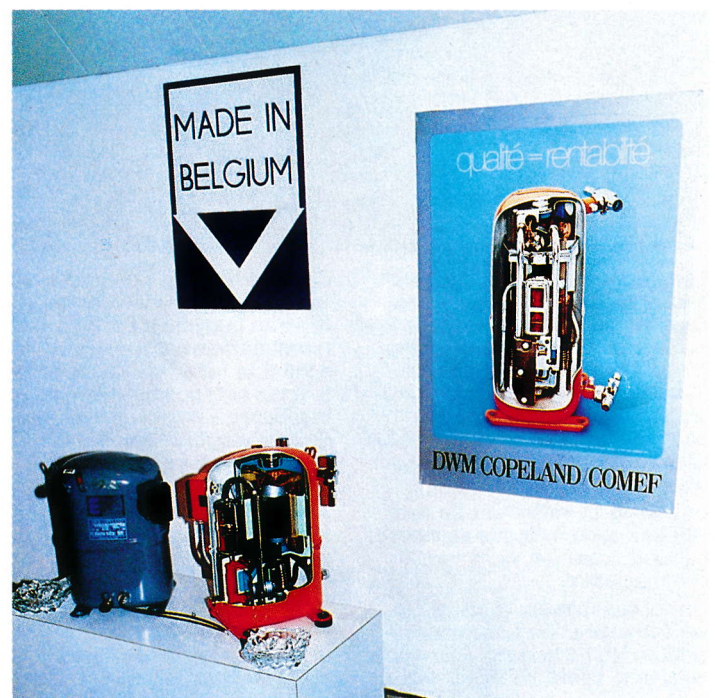
- de DISCUS van DWM Copeland. Een nieuwe reeks semi-hermetische koelcompressoren die twee essentiële voordelen inhouden: energiebesparing tot 15% en een toename van de koelcapaciteit met 25%.
- de hermetische compressoren van DWM Copeland. Een totaal nieuw gamma, made in Belgium.
- een elektronisch systeem Fanal-Westinghouse voor de regeling van koelinstallaties en installaties voor air-conditioning.

De activiteiten van de groep Noord-Brabant/Evapo beperken zich niet tot de drie voornoemde types van apparaten. Men vindt het gediversifieerde produktengamma in de voedingssector (meer bepaald voor de uitrusting van koelwagens), in de landbouwsector (afkoeling en rechtstreekse opslag van verse melk, opslag van fruit, groenten en bloemen...), in de industriële sector (drogen van hout,...) en in de medische

sector (bewaring van bloedplasma en geneesmiddelen...).

Dat de keuze op het medium "trein" viel is eenvoudig te verklaren. De firma komt de reële en potentiële klanten tegemoet. Aldus is men zeker van een grotere toeloop dan bijvoorbeeld op een salon of een beurs. De klanten werden streek per streek uitgenodigd waardoor het bezoek beter kon gespreid worden. Iedere klant werd volgens de regels van de kunst ontvangen en uitvoerig ingelicht... wat op een salon of een beurs zeker niet altijd mogelijk is. Vergeten we daarbij niet dat het verkoopspersoneel een psychologische stap voor heeft: de klant verplaatst zich speciaal voor de gelegenheid, de motivering is er, dus is er misschien ook een goede kans op verkoop.

Evapo is nog een firmanaam die aan de lijst van de gebruikers van expotreinen wordt toegevoegd. Een lijst die met de dag langer wordt, maar toch niet zo snel als men zou denken: sommige firma's worden "habitués" en bespreken hun expotrein lang op voorhand.





## BRUSSEL-PARIJS: RATIONELER EN SNELLER

Sinds 3 juni is de treindienst tussen Brussel en Parijs gevoelig gewijzigd. Men kan zelfs gewagen van een grondige reorganisatie met als doel het beantwoorden aan de noden van de spoorwegklieñteel.

Om de tot stand gekomen vernieuwingen beter tot uiting te laten komen zetten wij even de vroegere situatie uiteen:

- zes TEE-treinen in beide richtingen (toegankelijk met een biljet 1e klas en TEE-toeslag);
- twee Inter City treinen in elke richting. Het betrof gewone treinen met toeslag, wiens rol het voornamelijk was de andere dag-treinen tijdens piekuren te ontlasten;
- de gewone treinen.

Het nieuwe aanbod biedt evenwel een heel andere aanblik:

- twee TEE-treinen in beide richtingen. Hun gebruiksvaardigheden blijven onveranderd. De samenstelling der stellen werd versterkt; voortaan worden ze gevormd uit de meest recente rjtuigen uit het TEE-wagenpark en bieden een verhoogd comfortpeil. De eerste TEE verlaat Brussel-Zuid om 7u10 en glijdt Paris-Nord binnen om 9u43, dus nog vóór 10 uur zoals zo-

vele gebruikers het wensten. De TEE voor de terugreis vertrekt in Paris-Nord om 17u14 om Brussel-Zuid te bereiken om 20u08.

• de Inter City-treinen. Treinen met een hoog comfortniveau die het merendeel der afgeschafte TEE's vervangen. Ze bestaan uit het oude TEE-materieel waarvan bepaalde rjtuigen werden omgebouwd in 2e klas. Deze treinen zijn toegankelijk tegen betaling van een Inter City-toeslag op de prijs van het internationaal biljet. De toeslag ligt wel een stuk lager dan het TEE-supplement. In eerste klas vindt de reiziger alle luxe van de TEE-dienst. De tweede klas rjtuigen bieden een zeer geavanceerd esthetisch interieur en comfortpeil. Ze werden terug "aangekleed" met een elegantie, de grote couturiers waardig.

• de gewone treinen, voor welke noch reservatie noch toeslag nodig is. Ze worden gevormd met Corail- en/of Eurofimamaterieel waarvan de kwaliteit onweerlegbaar bewezen is.

De nieuwe dienst, aldus opgevat, biedt naast andere verbeteringen een verhoogd aanbod in tweede klas, waardoor men tegemoet komt aan een meer en meer voel-

baar tekort. Hij biedt verder een beter over de dag gespreide dienstregeling; toch kan niet zozeer gesproken worden van een klokvaste dienstregeling, maar het ritme is zeker harmonieuzer geworden. Er werd tenslotte ook gedacht aan vlottere aansluitingen te Parijs, met de pijlsnelle TGV. Verder dient nog aangestipt dat de reisduur voor sommige trei-



	TEE (1)			(2)	IC (1)(2)		(2)	IC	TEE (2)	IC (2)(3)				
Brussel Zuid	7.10	8.04	10.10	10.41	11.49	14.07	14.10	16.08	17.14	18.38	19.12	20.41	0.45	
Paris Nord	9.43	10.50	13.00	13.30	14.15	16.55	17.15	18.56	19.44	21.13	22.06	23.15	6.25	
	TEE (1)		(2)		IC (1)(2)	IC		TEE (2)	IC (2)(3)					
Paris Nord	7.10	7.48	10.12	10.23	11.35	13.30	14.38	16.43	17.41	18.40	19.57	23.15		
Brussel Zuid	9.37	10.48	13.04	13.16	14.04	16.20	17.36	19.33	20.08	21.08	22.45	5.29		

(1) niet op zondag; (2) rijdt niet op bepaalde data; (3) niet op zaterdag.

nen tot 15 minuten werd ingekort. Ten titel van inlichting geeft onderhavige tabel een zeer beknopte samenvatting der dienstregelingen, geldig vanaf 3 juni 1984, onder voorbehoud van eventueel mogelijke wijzigingen.



## TREINWIJS DANK ZIJ HET SPOORBOEKJE

Sedert 3 juni rijden de treinen in binnenverkeer volgens een nieuw verkeersplan, dat IC/IR werd gedoopt. Er is alvast heel wat veranderd. De dienstregeling is nieuw, de regelmaat van de treinen is verbeterd, het materieel is beter verdeeld... Het nieuwe systeem zal nog wel de kinderziekten moeten doormaken doch het zal daarvan in een recordtempo herstellen en op korte termijn zijn efficiëntie verhogen.

Een nieuw systeem... nieuwe informatie. Daarbij denken wij in de eerste plaats aan het spoorboekje. De NMBS heeft dit grondig herwerkt en er voor de reiziger een hulpmiddel van gemaakt dat praktischer en nuttiger is dan ooit tevoren.

Aan de binnenzijde van de kaft zitten vooraan en achteraan twee drieluiken. Wanneer de lezer ze uitplooiert kunnen ze hem helpen bij het naslaan van de dienstregelingstabellen. Hij vindt er de rijkalender, de verklaring van de tekens, die in de dienstregelingstabellen worden gebruikt, een kaart met de snelle IC- en IR-verbindingen en een volledige netkaart met de nummers van de dienstregelingstabellen, die op een rooster

is afgedrukt, zodat men de stations makkelijk terugvindt.

De binnenbladzijden - 700 in aantal - zijn in drie hoofdstukken ingedeeld. Die zijn dank zij de verschillende kleuren op de snede van het boekje gemakkelijk te onderscheiden.

Het eerste hoofdstuk is de wegwijzer, de gebruiksaanwijzing van het spoorboekje. Het maakt de reiziger wegwijs in de dienstregeling, de verschillende soorten van biljetten en abonnementen en de NMBS-toeristenformules. Het geeft ook een volledige lijst van de Belgische stations met ernaast, onder de vorm van pictogrammen, de stationsvoorzieningen (parkeergelegenheid, busaansluitingen, bagage, restauratie, enz.).

Het tweede hoofdstuk is de grootste renovatie. Het werd "1001 verbindingen van stad tot stad" genoemd en geeft een uitgebreid overzicht van tal van verbindingen tussen de belangrijkste stations. Het zijn vlotte, geregelde verbindingen, die éénmaal per uur, met maximum twee treinen en met een hoge commerciële snelheid gereden worden. Het is trouwens op basis van die gegevens dat de computer de beste verbindingen

tussen 66 stations en tal van andere steden in dit land, heeft uitgezocht. In elke tabel wordt de eerste en de laatste trein van de dag en het reisschema dat tussen die treinen, op elke uur van de dag, wordt gevolgd, vermeld. Wie met een doorgaande trein niet ter bestemming is, leest er ook het eventuele overstapstation, de overstaptijd en de volledige rijtijd van eind tot eind. Wat men in dit tweede hoofdstuk niet vindt, zijn b.v. de verbindingen waarop slechts om de twee uur een trein rijdt of de treinen waarvan de dienstregeling niet het hele jaar door dezelfde blijft. Komt een station niet in die tabellen voor of vindt de reiziger er op een welbepaald tijdstip geen enkele trein, dan kan hij naar het volgende hoofdstuk doorbladeren, waar die "ontbrekende" gegevens opgenomen zijn.

Het derde hoofdstuk bevat inderdaad de volledige dienstregeling van alle treinen in binnenverkeer (eventueel in internationaal verkeer indien zij buiten onze grenzen doorgaan). Ook hier is de vorm nieuw. De nummering van de tabellen werd volledig gewijzigd. Ze verdeelt het net in regio's (IR, Interregio is echt niet uit de lucht

gegrepen) en elke regio kreeg een nummer begrepen tussen 11 en 79. Voor het gemak gelden voor eenzelfde streek opeenvolgende tabelnummers: voor het noordoosten van het land moet de reiziger de tabellen 11 tot 18 nemen, voor het zuidoosten 31 tot 41, voor het zuidwesten 51 tot 58 en voor het noordwesten 71 tot 79. Dank zij die indeling kan je in één en dezelfde tabel voor de treinen de overstapmogelijkheden binnen eenzelfde streek en naar de belangrijkste steden vinden.

Qua duidelijkheid sluit het nieuwe spoorboekje volledig bij het nieuwe vervoeraanbod aan. Het meldt zich dan ook als eerste hulpmiddel aan om in dit aanbod wegwijs te raken. Het is te koop in de stations (aan de loketten en krantenkiosken), in de postkantoren en bij uw postbode. Het kost 180 frank. In een postkantoor kan je aan dezelfde prijs een abonnement nemen. Dan krijg je het thuis toegestuurd en ontvang je bovendien nog twee afzonderlijke uitgaven (zomer en winter) met de internationale treinen en eventuele bijvoegsels, die in de loop van het jaar zouden verschijnen.



## DE GEZINSKAART: DE SPOORWEG ZET ZICH IN VOOR HET GEZIN

U reist graag! Uw reisdoel is de ZON! U wil er zeker van zijn dat die tijdens de weinige vakantiedagen die u in een jaar heeft, van de partij is.

Een goede raad: neem de trein. De trein is praktisch, zeker en staat borg voor een rustige reis. Bovendien kunt u dit jaar aan zeer voordelige voorwaarden reizen. Hoe? Een kleine, zeer eenvoudige en bovendien kosteloze formaliteit en... klaar is kees.

U gaat met uw trouwboekje en een pasfoto van alle leden van uw gezin naar een stationsloket waar u dan een GEZINSKAART wordt afgeleverd.

Gedurende vijf jaar kunt u met uw gezin en uw gezinskaart voordelig sporen in Frankrijk. Hoe zit de vork in de steel?

De eerste reiziger van het gezin, dat de trein neemt, betaalt volle prijs. Alle anderen genieten een korting van 50%. Kinderen tussen 4 en 12 jaar betalen slechts de helft van die 50% of 25% van de volle prijs.

Met de gezinskaart kunnen de ouders ook alleen het spoor op. Hetzelfde geldt voor de kinderen. Het is dus helemaal niet noodzakelijk dat het gezin voltallig is. Reist u echter met twee dan wordt de korting van vrijdagmiddag tot zaterdagmiddag en van zondag-

middag tot maandagmiddag niet toegestaan. Vanaf een reisgroep van drie personen wordt de korting altijd doorverrekend.

Dezelfde voordelen worden toegekend indien u in Frankrijk biljetten voor binnenverkeer, b.v. voor een onvoorzien uitstap, koopt. Voor treinreizen naar Zwitserland, Italië, Spanje, Portugal of Marokko wordt de korting ook op de trajecten op het Belgische, Luxemburgse en Franse net toegepast.

De GEZINSKAART geeft u geen enkel recht op kortingen bij de aankoop van biljetten in Belgisch binnenverkeer. Om van de korting te genieten moet u dus de grens overschrijden. Op vertoon van de

GEZINSKAART worden voor een enkele reis dezelfde voordelen als voor de retourbiljetten in de autoslaaptreinen naar Frankrijk toegekend.

Een ander detail: uw gehuwde kinderen kunnen ook op uw gezinskaart worden ingeschreven, hun echtgenoten niet. Aangezien zij echter ook een gezin vormen kunnen zij een eigen GEZINSKAART bekomen.

U heeft het zelf gemerkt! Wanneer men de moed wil opbrengen om aan de tarieven wat te sleutelen, wordt de treinreis ook echt voordelig!



## KREDIET AAN HET LOKET: BIJ DE N.M.B.S. KAN HET

Betalen zonder geld! De boutade wordt ernst wanneer daar één élément wordt aan toegevoegd: je hoeft geen baar geld of een cheque bij je te hebben, een krediet-kaart echter wel! Het betaalde bedrag vind je later op je tussentijdse uittreksels terug.

Heel praktisch! Tal van kaderleden uit ondernemingen en beoefenaars van zelfstandige beroepen kennen het reeds een tijdje en vinden het ook een makkelijke manier om de algemene onkosten, die aftrekbaar zijn, te berekenen.

Vanaf 3 juni kan je ook in 34 N.M.B.S.-verkooppunten met de krediet-kaart internationale spoorwegbiljetten kopen.

Een kleine verduidelijking is hier zeker niet misplaatst! Deze betalingswijze kan alleen voor de aankoop van internationale biljetten worden aangewend. De biljetten voor vervoer in binnenverkeer moeten op de traditionele wijze worden betaald. Het spreekt vanzelf dat de verschillende bedragen, die voor plaatsbespreking in een gewone trein of in een trein met verplichte toeslag, en voor de huur van lig- of slaappleatsen worden gevind, begrepen zijn in wat wij "biljetten" noemen. Kortom, het volledige bedrag van uw treinreis kan met de krediet-kaart worden vereffend. Deze maatregel is in het bijzonder zeer interessant voor de autoslaaptreinclienteel, die over het algemeen grotere bedragen moeten betalen.

Het gebruik van de krediet-kaart is wel beperkt tot 34 verkooppunten

in 23 Belgische stations: Schaarbeek, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord en -Leopoldswijk, Bressoux, Luik-Guillemins, Verviers-Centraal, Namen, Charleroi-Zuid, Bergen, Doornik, Aarlen, La Louvière, Oostende, Brugge, Gent, Kortrijk, Antwerpen-Centraal, Berchem, Hasselt, Leuven en aan het N.M.B.S.-loket van de Nationale Luchthaven te Zaventem.

In bepaalde stations is er meer dan één verkooppunt, wat de discrepantie tussen voormelde cijfers 34 en 23 verklaart.

Hoe weet u of uw krediet-kaart wel zal aanvaard worden? Heel eenvoudig. U gaat op zoek naar het kleine bord, dat wij hier afdrucken. Aan een verkooppunt, waar dit bordje uithangt, kunt u met uw "krediet-kaart" altijd terecht.

Bovendien kunt u met de vier krediet-kaarten, die zijn toegelaten, ook in de buffetten-restaurants van Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, Bergen, Charleroi, Namen en Luik-Guillemins en in de TEE-Club te Brussel-Zuid betalen. Het zijn dus alle gelegenheden, die door de N.M.B.S. zelf in regie worden uitgebaat.

Voor de Belgische Spoorwegen is het toelaten van die moderne betalingsmiddelen een bijkomende vorm van dienstverlening aan de cliënteel, die dit zeker zal weten op prijs te stellen. Ook is het een stap vooruit in de actualisering van de spoorwegdienstverlening. Die actualisering verloopt langzaam maar zeker en meet onze N.M.B.S. een eigentijdse structuur aan.



# OVERWEGEN: DE REGELS VAN DE VREDELIEVENDHEID

1984: jaar van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid.

Een logische vraag die u zich zal stellen: wat heeft de spoorweg daarmee te maken? De trein rijdt immers in een eigen bedding, die voor alle verkeer verboden is en waar uiterst stricte en efficiënte veiligheidsnormen gelden.

Het gebeurt nochtans geregeld dat weggebruikers de spoorbedding bij "overwegen" moeten kruisen. Zij zijn dan gehouden de zeer nauwkeurige regels van het verkeersreglement te eerbiedigen. Indien zij die regels overtreden en een botsing veroorzaken zullen zij niet alleen de eventuele zware gevolgen daarvan moeten dragen maar zullen zij de spoorweg bovendien moeten schadeloosstelling betalen. Door de schade die aan de sporen, de seininrichting, het rollend materieel is aangebracht, moeten herstellingswerken worden uitgevoerd. Soms moet het tractievoertuig, indien het op een wezenlijk punt is geraakt, en samen daarmee het hele stel worden weggesleept. Ook voor de vertraging, die het treinverkeer heeft opgelopen, moet schadevergoeding worden betaald. De verzekeraar zal bovendien ook wel een woordje te zeggen hebben. Wat zal er met de bonus-malus en het vernielde voertuig gebeuren? Let wel dat wij het hier dan nog maar alleen over de "materiele" gevolgen hebben waarvan de gebruikers over het algemeen slecht op de hoogte zijn.

Wij mogen niet vergeten dat ook hier automatisch de wet van de sterkste geldt. Een trein is een enorme massa, die aan een bepaalde snelheid wordt voortbewogen. Een locomotief en tien rijtuigen vormen samen een geheel van zowat 500 ton en hebben aan een topsnelheid van 120 km/uur minimum 800 meter nodig om te stoppen. We komen hier dus tot een verhouding van 500 tegen 1 en de fysicawetten laten geen enkele twijfel bestaan over de gevolgen van de schok.

## Het produkt van het verkeer

Het Belgische spoorwegnet telt vandaag de dag 2.915 overwegen (afgekort o.w.). Die zijn in vier categorieën ingedeeld (zie omliggende tekst). Basis voor de classificatie is het "produkt van het verkeer" of de vermenigvuldiging van het aantal weggebruikers met het aantal spoorwegkonvoelen in een welbepaalde periode op die welbepaalde plaats (de administratie voor het wegverkeer berekent op gelijkwaardige wijze het nut van een reeks van verkeerslichten).

Naarmate het produkt van het verkeer groter wordt stijgt ook het "risico" en kan men de beveiligings-

middelen aanpassen aan de omvang van het "risico".

Aangezien het weg- en spoorwegverkeer voortdurend evolueren, wordt ook de classificatie van een welbepaalde overweg geregeld herberekend. Op basis van het nieuwe produkt van verkeer zal eventueel tot een herclassificatie en tot een aanpassing van de veiligheidsuitrusting worden overgegaan.

Ter wille van het streven naar een steeds hogere snelheid tracht de spoorweg, voor zover de beschikbare kredieten het toelaten, en in het raam van grote infrastructuurwerken (bv. bij de elektrificatie van een lijn), de o.w. door kunstwerken te vervangen. Ter verduidelijking voegen wij hier aan toe dat de TGV zijn maximumsnelheid van om en bij de 300 km/uur alleen op een volledig vrij spoor, zonder één enkele overweg, kan halen.

## Het verkeersreglement en voorzichtigheid

Het verkeersreglement geeft twee zeer eenvoudige en toch dwingende richtlijnen.

1. Zodra de lichten aan een o.w. op rood springen, moeten alle wegvoertuigen, die de spoorlijn kruisen, *stoppen*.
2. Zijn er geen lichten (zoals aan de o.w. van 4e categorie) of zijn ze uitzonderlijk allemaal gedoofd, dan dient de weggebruiker wanneer hij de o.w. nadert, *dubbel voorzichtig* zijn.

Sommige gebruikers aarzelen niet de o.w. over te rijden wanneer de rode lichten knipperen en duwen zelfs hun gaspedaal wat dieper in opdat de slagbomen bij het neerkomen hun voertuig niet zouden raken. Een zware overtreding nochtans! De rode lichten aan de o.w. hebben, zelfs indien zij om beurten gaan branden, dezelfde betekenis als de vaste rode verkeerslichten op de weg. Door het rode licht rijden van zodra de trein voorbij is, is ook een inbreuk op het verkeersreglement en men neemt een groot risico: er kan nl. een andere trein uit de andere richting aankomen.

Bovendien wordt gewoonte een tweede natuur. Wanneer men een duizendtal keer dezelfde overweg is overgereden, meent men de dienstregeling van de treinen te kennen en slaat men de goede raad van het verkeersreglement "wees dubbel zo voorzichtig" in de wind. Op die manier legt men zijn lot volledig in handen van het toeval.

Een speciale trein of treinvertraging en er komt een trein aan de o.w. op een ogenblik waarop het spoor gewoonlijk volledig vrij is. Het verkeersreglement eerbiedigen alleen volstaat echter niet. Daarnaast zijn voorzichtigheid en

voortdurende aandacht geboden. De meeste ongevallen zijn aan een tekort daarvan te wijten. In die gevallen is de weggebruiker volledig en hij alleen aansprakelijk.

## Het onvoorspelbare

De spoorweg heeft vanzelfsprekend tal van "preventieve" maatregelen genomen. De automatische aankondiging van de trein stelt het seinrichtingssysteem van de geautomatiseerde o.w. in werking. In de meeste gevallen treedt er bij een elektriciteitsonderbreking, die de automatische beveiliging uitschakelt, een alternatief procedé in werking. Het doorrijzen van de trein valt dicht indien het automatisme van de o.w. niet heeft gewerkt. Bovendien, bepaalde zeer drukke overwegen worden nog steeds door een spoorwegbediende "bewaakt". En zo zouden we verder kunnen gaan.

Daarnaast is het echter het "onvoorspelbare" waartegen zelfs de beste beveiligingsystemen niets vermogen. Voor een treinbestuurder kan het "onvoorspelbare" bv. een stilstaand wegvoertuig op het spoor zijn, de onvoorzichtigheid van een gehaaste automobilist, de roekeloosheid van een "tweewieler" die zich door de chicane van de slagbomen kronkelt, de landbouwer die de mobiliteit van zijn materieel overschat en met zijn span het spoor oprijdt terwijl de tractor niet vlug genoeg is om het spoor onmiddellijk vrij te maken...

Wie een idee heeft van de vereiste remafstand weet dat in vele gevallen de bestuurder met de beste wil der wereld de botsing niet kan vermijden.

## Coëxistentie en wederzijds respect

Pessimisme zult u zeggen, realisme zeggen wij. Nochtans stellen wij vast dat niettegenstaande de groei van het wegverkeer en de verhoogde snelheid van de treinen het aantal ongevallen aan de o.w. en het aantal slachtoffers (doden en gekwetsten) dalen, wat in elk geval hoopgevend is. Zij dalen bovendien vlugger dan het aantal o.w. op het net. De vervolmaking van de beveiligingsystemen is daar zeker niet vreemd aan. Misschien hebben de weggebruikers een grotere verantwoordelijkheidszin gekregen.

Een ding is zeker en dient duidelijk gezegd. De treinbestuurder, die in een ongeval betrokken is waarbij slachtoffers met lichamelijke schade vallen krijgt, zelfs indien hij in geen enkel geval aansprakelijk is, een harde klap. Het blijft voor de rest van zijn leven een verschrikkelijke herinnering. Voor de getroffen families is dat zeker maar een magere troost.

Het is wel het bewijs dat het samenkomen van twee vervoerwijken geen spel is waarin de wet van de jungle geldt, doch een vorm van naast elkaar bestaan met aandacht en respect voor de andere.

In 1983 noteerden wij aan de 2.915 bestaande overwegen 76 botsingen waarbij 25 doden en 16 zwaargewonden vielen.

In de afgelopen 10 jaar:

- daalde het totale aantal o.w. met 16%;
- verminderde het aantal ongevallen met de helft;
- vielen er ongeveer 32% minder dodelijke slachtoffers.

Een uitzondering op die regel was 1978 met slechts 13 dodelijke slachtoffers. Die opmerkelijke teruggang is mogelijk een gevolg van de intensieve informatiecampagne, die dat jaar werd gevoerd. Sedertdien werd het aantal dodelijke slachtoffers elk jaar op gemiddeld 25 gehandhaafd;

- werd één vierde van de o.w. in een andere categorie ondergebracht (8/10 gingen, door een toename van het verkeer, naar een hogere categorie);
- werd één overweg op tien gemoderniseerd.

Paradoxaal genoeg vallen de meeste slachtoffers met lichamelijke schade aan de o.w., die van slagbomen zijn voorzien.

## Classificatie van de o.w. volgens hun veiligheidsuitrusting.

### Categorie 1

Het witte licht voor de vrije doorgang wordt vervangen door een bel en twee rode lichten; volledige slagbomen die de weg versperren.

### Categorie 2

Het witte licht voor de vrije doorgang wordt vervangen door een bel en twee rode lichten; gedeeltelijke slagbomen die elk van de twee rijstroken in de rijrichting afsluiten. De gedeeltelijke slagbomen vormen een chicane. Men kan er alleen aan voorbij door de rijstrook voor de tegenovergestelde richting te gebruiken.

### Categorie 3

Het witte licht voor de vrije doorgang wordt vervangen door een bel en twee rode lichten. Geen slagbomen.

### Categorie 4

Geen bel, geen lichten en geen slagbomen.

Wel wordt de kruising van weg en spoorlijn altijd door een Sint-Andrieskruis aangekondigd. De bel gaat wel slechts een tiental seconden doch de rode lichten knipperen zolang het verboden blijft de spoorlijn over te rijden.



## DESIGN AAN DE TRAM- EN BUSHALTE

"Design" is een concept dat langzamerhand ingang vindt bij de openbare diensten. Sommige zijn er al jarenlang mee vertrouwd. Zij ontwikkelen een imago dat gebaseerd is op coherentie, duidelijke informatie, onthaal en begeleiding van de reiziger. Andere hebben reeds enkele aarzende stappen in de goede richting gezet. Zij baseerden zich daarvoor op de bevindingen en de ervaring van hun private medewerkers zonder eigenlijk zelf ooit de beslissende stap te zetten en het concept op hun globale activiteiten toe te passen. De overtuiging was duidelijk niet aanwezig en misschien ook de middelen niet. Vandaag de dag is alles anders; men is zich bewust van de noodzaak van een methodische aanpak door specialisten terzake.

Het Brusselse Design Center toonde in mei-juni een eerste voorbeeld, resultaat van een studie gerealiseerd door drie designers voor het geheel van het openbaar wegvervoer, buurtspoorwegen en interstedelijk vervoer. Herman Lampaert, Michel Olyff en Jacques Tilman hebben hun schepende krachten gebundeld op aanvraag van de dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer. Het doel, de tram- en bushaltes een uniform imago verschaffen, een eigen karakter overeenstemmend met de basisidee van de design: mooi, duidelijk informatief en subtiel geïntegreerd in het stedelijk milieu.

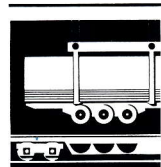
De vrucht van hun werk zal uiteraard niet als een paddestoel uit de grond rijzen. De buslijnen van Brussel naar Londerzeel en naar Waver zullen het eerst in een "designkleedje" gestoken worden.

De drie specialisten hebben een modulair materieel voorgesteld dat praktisch is, een hoge weerstand heeft en dat zich leent voor diverse toepassingen. De plans en de schema's van de lijnen werden herdacht, alsook de haltes, de

aansluitingspunten en de dienstregelingen, om de begrijpbaarheid en de leesbaarheid te verbeteren (voor de gezichtsgestoorden werd zelfs brailleschrift aangebracht).

De dominerende gele kleur werd gekozen ter wille van internationale integratie. Deze kleur wordt immers reeds gebruikt in Nederland en Duitsland. De rood-witte schijf met de inscriptie "bus" of "tram" en het nummer of de letter die de lijn aanduidt is het gemeenschappelijke herkenningspunt voor alle haltes, welke ook de exploiterende maatschappij is. Het geheel kan eventueel verlicht worden, er kan een zitbank zijn of bijkomende infopanelen, enz.

Volgens de verantwoordelijken van het Design Center zelf, moet het project in de loop van juni 1984 concrete vormen aannemen. Deze maand is trouwens een mijlpaal in de geschiedenis van het openbaar vervoer, want ook de NMBS heeft toen haar reizigersverkeer geherstructureerd. De bekendmaking geschiedde evenwel in een eigen "design-stijl" kenmerkend voor de Belgische spoorwegen. Enkele voorbeelden waren te zien in deze tentoonstelling "tram-bus".



## HET MULTIMODAAL VERVOER BOEKT VOORUITGANG

Het **containerverkeer** dat op het einde van de jaren '70 in stijgende lijn ging, stabiliseerde zich plots in 1981. De resultaten voor 1982 waren zelfs ontgoochelend: een globaal verlies van 9% dat hoofdzakelijk te Antwerpen en Zeebrugge werd genoteerd aangezien de overige terminals, ondanks alles, hun scores verbeterden.

In 1983 werd het vertrouwen opgevijseld: de curve vertoont opnieuw een stijgende tendens. Met een sprong van ongeveer 11%, overstijgt het totale aantal containers, die door de spoorweg werden vervoerd, de kaap van 1981. De stij-

ging is algemeen. De activiteitstoename bedroeg 10,75% te Antwerpen, 6% te Zeebrugge, 5,2% te Bressoux, 3,34% te Muizen en 117,84% te Athus.

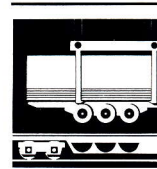
Hierbij moet nochtans het één en ander worden opgemerkt.

Antwerpen verbeterde zijn score, doch uit de statistieken blijkt dat het spoorwegaandeel in het geheel van het havenverkeer daalde. Het verkeer van kapiteinsgoederen met Rotterdam daalde in de afgelopen jaren geleidelijk. De concurrentie van het wegvervoer en van de binnenscheepvaart neemt meer en meer toe. Het spoorwegverkeer op zichzelf nam wel toe dankzij het binnenverkeer en het verkeer met Frankrijk. Italië en de B.R.D. Voegen wij daaraan toe dat éénzelfde container (die van een schip op de kade en daarna weer van de kade op een schip werd gezet) tweemaal in de havenstatistieken kan opgenomen zijn en de opwaartse curve daardoor meer uitgesproken is. Die containers komen bovendien ook niet voor in de statistieken van de twee andere concurrerende vervoerwijzen.

Zeebrugge haalde voordeel uit een sterk herstel van het verkeer met Italië en van het binnenverkeer. Nochtans daalde ook hier het spoorwegaandeel. Die teruggang wordt toegeschreven aan een toename van het verkeer over zeer korte afstanden, waarin de spoorweg geen enkele rol speelt.

Voor het **gecombineerd rail/routevervoer** zet de opwaartse trend zich verder door. Voorzichtigheid is hier voor dit jaar nochtans geboden omdat het verkeer momenteel per spoorwagen en niet per wegvoertuig wordt berekend. Het gebruik van lange spoorwagens en van een grotere verscheidenheid aan laadkisten maakt het thans mogelijk twee wegvoertuigen per spoorwagen te laden.

Het vervoer via Duitsland naar Oostenrijk, Zwitserland en Italië steeg spectaculair nl. van 586 naar 2.764 spoorwagens in één jaar. Het verkeer van en naar Italië en Frankrijk boekte ook een aanzienlijke vooruitgang: + 15,9%. Het verkeer naar Spanje is gedaald doch een betere structuur en een nieuw beleid brengen daar sedert begin '84 verandering in.



## SPOOR EN WEG: "AANVULLENDE" CONCURRENTIE

Hoe is de stand van zaken tussen het spoor en de weg? De verstandhouding is goed. Natuurlijk spreekt men aan beide kanten nog steeds van concurrentie. De ene vindt dat de andere bevoordeeld is. Dat verbaast niemand.

Toch is de wederzijdse kritiek afgezwakt onder impuls van de complementariteit van beide vervoerwijzen. Tenslotte is het beter elkaar aan te vullen dan elkaar te bekampen.

De heer Schippers, een Luiks wegvervoerder, sprak onlangs ook in die zin in naam van het FDFCFE. In het kader van de electorale Europese campagne gaf hij een toelichting op de transportpolitiek van de Gemeenschap der X.

De twee vervoerwijzen zijn verschillend van aard. Elkeen biedt volgens de eigen karakteristieken, onbetwistbare voordelen voor welbepaalde transporten. De totaal verschillende aard kan evenwel complementair uitgespeeld worden. Bij koppeling van de respectieve voordelen (grote capaciteit van het spoor en flexibiliteit van de weg) kunnen voor sommige vervoeren interessante voorwaarden voorgesteld worden.

De laatste twee decennia werden meerdere multimodale technieken ontwikkeld daar waar een samenwerking noodzakelijk was. Containers, laadkisten of opleggers, voor elk type vervoer werd een gemeenschappelijke oplossing uitgedokterd.

Correlatief en complementair; het spoor en de weg hebben voor het internationaal vervoer elk hun eigen problemen. Dat is de mening van de heer Schippers.

De wegvervoerders kampen vaak met hevige concurrentie van hun buitenlandse confraters. Een concurrentie die in de hand wordt gewerkt door verschillende reglementeringen, andere sociale lasten enz. Vandaar dat zij actie

voeren om de autoriteiten van de verschillende landen ertoe te bewegen uniforme transportvoorwaarden uit te werken. De spoorweg heeft op het internationale vlak een stap voor. De netten hebben immers rechtstreekse bilaterale tarieven aangenomen voor het goederenverkeer. Toch vindt de "kleine" NMBS voor haar commerciële politiek niet altijd gehoor bij de "grote" buurnetten. Daarenboven is de NMBS meer dan de andere netten aangewezen op internationaal verkeer en sommige protectionistische maatregelen beslist door de voogdij-overheden zijn juist niet bevorderlijk voor de ontwikkeling van dat verkeer.

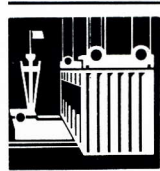
De wegvervoerders beseffen dat zij - net zoals alle andere ondernemingen - hun materieel moeten specialiseren om tot een betere rendabiliteitsverhouding te komen. Zij moeten zich inschakelen in verkeersstromen naar bepaalde landen waar men technisch reeds op een hoger niveau staat. Eenzelfde behoefte manifesteert zich ook bij de spoorwegen. Zij werken samen met de verhuurmaatschappijen die een groot gespecialiseerd wagenpark ter beschikking stellen om te kunnen beantwoorden aan een meer en meer gespecialiseerde vraag.

Komen we even terug op de complementariteit van de twee vervoerwijzen. "Het is onlogisch" verklaart de heer Schippers "om een wegvoertuig van Brussel naar Athene te laten rijden, als je het wegvoertuig (of een container) op een spoorwagen kunt laden". Het gecombineerd vervoer heeft naast de zuivere economische voordelen ook een oplossing voor bepaalde sociale problemen eigen aan het wegvervoer: zoals bijvoorbeeld de beperking van de rijtijd of de dikwijls moeilijke familiale situatie.

De gecombineerde vervoerteknik is inderdaad minder toegankelijk voor de kleine wegvervoerder die niet overal in het buitenland over correspondenten beschikt. De heer Schippers ziet de oprichting van belangengroepen als mogelijke oplossing voor deze handicap: een gemeenschappelijke correspondent handelt in naam van alle leden van de groepering, net zoals hij dat zou doen voor een grote internationaal gestructureerde onderneming.

De evolutie verloopt traag (maar zeker), want meer nog dan de handelspraktijk is het de basismentaliteit die moet evolueren. En dat is

een delicate materie. Ongetwijfeld zal het bewustwordingsproces binnenkort versnellen, omdat het begrip "concurrentie" ruimer wordt geïnterpreteerd en omdat de spoorweg via de organisatie van gecombineerde terminale vervoeren (voor steenkool en zand onder meer) met aangepast multimodaal materieel bewezen heeft te willen werken op een "open" manier.



## INTERCONTAINER

### Sterke toename van het verkeer

Intercontainer kon een forse stijging optekenen van het verkeer voor het eerste trimester van het jaar. In vergelijking met de bescheiden evolutie in de eerste drie maanden van 1983, noteerde men bij een totaal verkeer van 208.592 TEU (167,7 miljoen TEU-km) een toename van 13% (18%). De tendens die zich aftekende op het einde van het werkjaar 1983 zet zich dus door, maar dan veel sterker dan verwacht.

In de traditioneel sterkste sector van de maatschappij, het verkeer met de zeehavens, werden 119.282 TEU (80,1 miljoen TEU-km) vervoerd. Dat betekent een stijging van 11% (17%) ten opzichte van de vergelijkbare periode in 1983. Het continentaal verkeer scoorde 77.006 TEU (71,1 miljoen TEU-km), een toename met 17% (20%).

In de zwakste sector, het transsiberisch verkeer, bedraagt de stijging respectievelijk 18% in TEU en 37% in TEU-km.

Intercontainer dankt deze goede trimestriële resultaten aan de algemene heropleving van de conjunctuur en aan de aanpassing van het dienstengamma aan de wisselende marktomstandigheden. Rekening houdend met deze evolutie en met de rooskleurige vooruitzichten, kan Intercontainer het verkeersvolume op 800.000 TEU begroten voor het jaar 1984.



## EEN PRACHTIGE BLOEM...



... in een groot station... Brussel-Zuid, 27 april. De "vrouw van het jaar" bracht veel volk op de been. Ze kwam uit Parijs, nonchalant, modieuze reistas op de rug, glimlach op de lippen. Een kleine ruiker als teken van welkom, veel fotografen, televisie, vrienden... het gebeurde op het perron.



## Een treinstel van 1.200 ton spoorde zopas dit bedrijf binnen.

22 stortwagens met onontbeerlijke grondstoffen om het productieproces draaiende te houden, werden zonet door de NMBS "ten huize" geleverd op het aansluitspoor.

Het is duidelijk. De trein is vandaag de dag veel meer dan louter een vervoermiddel; hij is dikwijls het aanzetstuk of het verlengstuk van de produktieketting. Regelmaat in de aan- of afvoer van grondstoffen en produkten is voor onze nationale industrie van vitaal belang. En dan is de NMBS de geknipte transportmaatschappij. Daar kan je op rekenen!

Maar de NMBS heeft niet enkel oog voor massale goederentransporten. Ook de afzonderlijke wagenlading is voor haar belangrijk. De aan gang zijnde herstructurering van het wagenladingverkeer heeft nieuwe perspectieven in petto. Het wordt sneller, rationeler, afgestemd op de behoeften van de klant om een zo hoog mogelijke efficiency te bereiken.

**Wil je er meer over vernemen? Bel ons even.**  
Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58 -  
Brussel: 02/219 00 40

BELGISCHE  
SPOORWEGEN



**De allesvervoerder.**