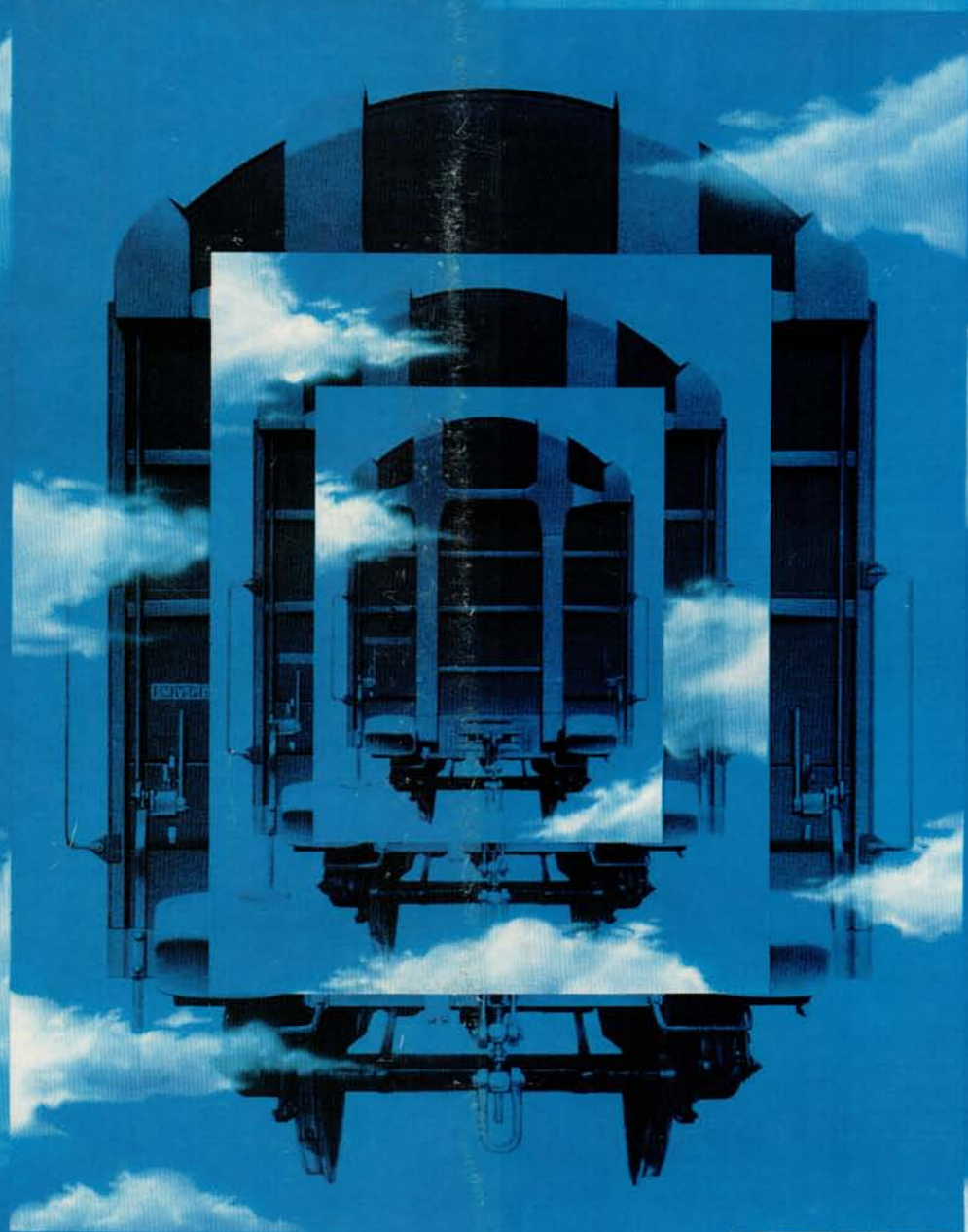


SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN

ⓑ

285



Brussel X
G.P.P./10/209

Maandlijks tijdschrift
behalve 1^o, 4^o, 7^o, 8^o
en 10^o maand.

2

85

JUNI

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

Verantwoordelijke uitgever:
M. Placke - Brussel

Redactie:
Ravensteinstraat 36 bus 7
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40, toestel 3684
Lay out: P. Funken - Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid **ppb**

Foto's
Wedstrijd NMBS: 3-4-5-6-7-8
NMBS: 10-14

INHOUD



B-NIEUWS

Het verkeer in het eerste trimester: 3
Een fotowedstrijd: 4
Het Belgisch Verpakkingsinstituut: 12
Onze vertegenwoordiger in Italië: 14



ACTUEEL

20 jaar TRW: 7
Nog een expotrein: 14



ONDERNEMING

Spoor en weg in het EIC: 10



TARIEF - DIENSTREGELING

België - Chiasso, rechtstreekse goederen: 15
9 dispatchings voor een betere dienstverlening: 15



RAP, nieuwe expresdienst trein/vliegtuig: 11



Een wedstrijd voor een verjaardag

1. De "goederen-spoorweg" telt meer jaren dan de "reizigers-spoorweg", toch vieren zij samen 150 jaar spoorwegen in België.
2. De fotografie zag ongeveer op hetzelfde ogenblik het levenslicht als de spoorweg.
3. Voor een aantal spoor mannen is fotografie een hobby. Zij kijken met een aparte blik naar een wereld die voor hen dagelijkse realiteit is.

U neemt deze drie ingrediënten, goed menen, u denkt eraan dat ons tijdschrift vooral over goederenvervoer handelt, u voegt er nog een vleugje verbeelding aan toe... en mischien komt bij u ook de idee op dat Spoor-nieuws die spoorwegfotografen zou kunnen confronteren in een wedstrijd met als thema "Spoorweg en goederen".

Wij kwamen in elk geval op de idee en geloof ons... het werd een meevaller. Een niet-publitaire kijk op het goederenvervoer met klasse en met doorzicht.

Op de bladzijden 3 tot 6 drukken wij de be-kroonde foto's af (categorieën zwart/wit en kleur). De twee eerste prijzen werden door de jury met eenparigheid van stemmen toe-gekend.



In een vorig nummer gaven wij reeds enkele interessante details over het spoorwegverkeer in 1984. Wij hebben de industriesectoren gerangschikt in orde van belang. Uit een andere rangschikking haalden wij de tien sectoren waar de grootste stijgingen werden gencoteerd.

Tijdens het eerste trimester van 1985 kende de N.M.B.S. heel wat wel en wee. De weersomstandigheden hebben tot tweemaal toe de activiteit afgeremd. Doch het verlies dat toen werd gemaakt werd gecompenseerd door de goede resultaten die daarop volgden, zodat

de resultaten van het eerste trimester globaal gezien beter waren dan die van het eerste trimester van 1984. Aangezien er in die periode al een stijging was vergeleken met dezelfde periode in 1983, kunnen wij daaruit afleiden dat de stijgende trend aanhoudt.

Bekijken wij even de gecumuleerde resultaten van de eerste drie maanden van naderbij. Zij zijn positief zowel wat de tonnemaat als de ton-kilometers betreft.

	Resultaten	85/84
In ton	17.758.465	+ 1,1%
In tkm	2.008.025.717	+ 2,6%

De tien belangrijkste marktseg-

N.M.B.S.-Goederen: in stijgende lijn

menten in dalende volgorde waren:

- steenkool
- non-ferrometalen
- afgewerkte metaalproducten
- halffabrikaten van de staalnijverheid
- cokes
- transcontainers
- schroot
- lichte petroleumproducten
- vloeibaar gietijzer
- vaste meststoffen

Op enkele details na kan de lijst vergeleken worden met deze die wij voordien reeds publiceerden voor het volledige jaar 1984.

Deze tien segmenten vertegen-

woordigen 75,5% van de totale vervoerde tonnemaat tijdens het eerste trimester van 1985.

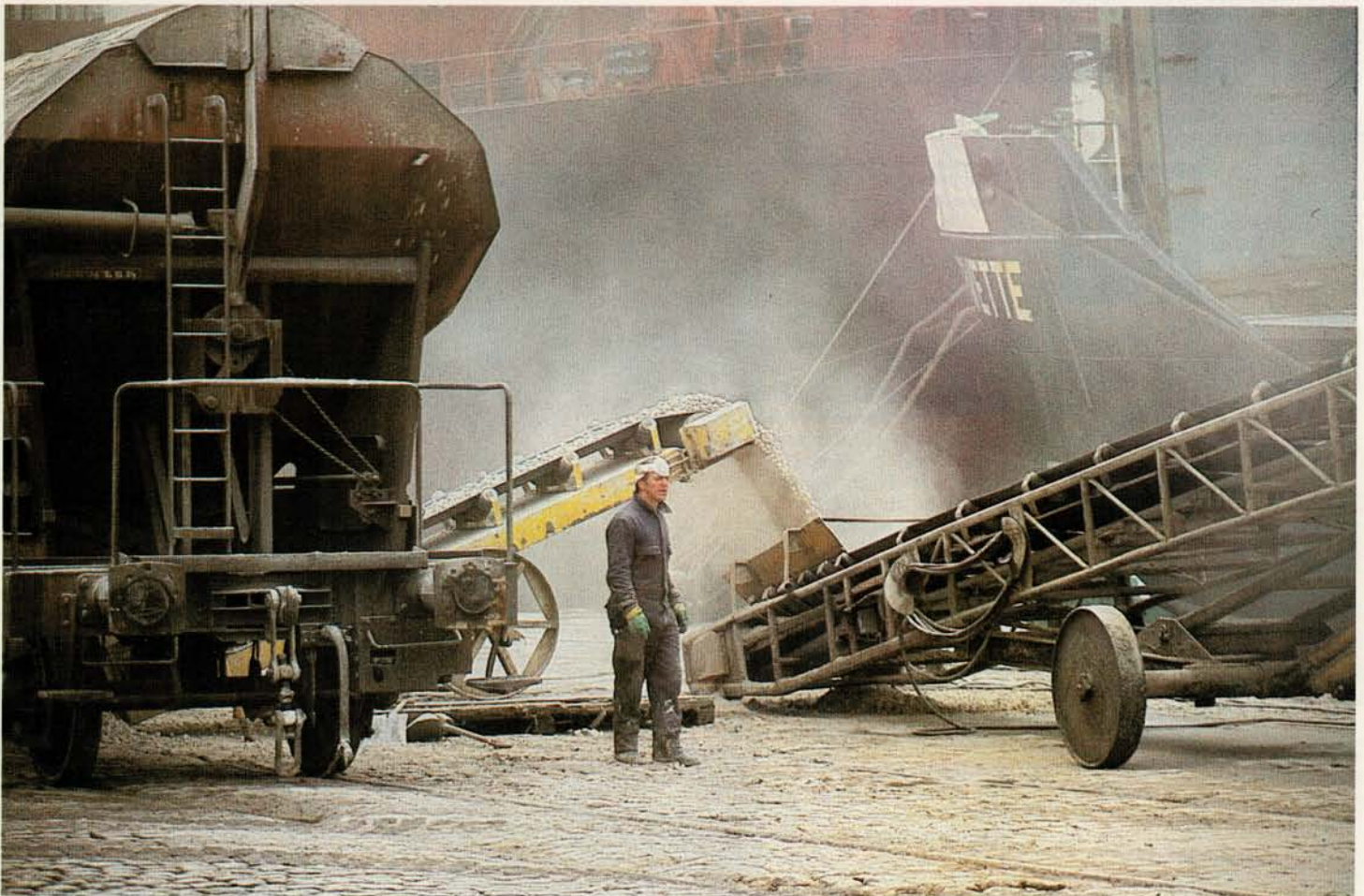
Volgende sectoren vertonen een stijgende trend:

- vloeibare meststoffen
- oliehoudende zaden
- gas
- mout
- suiker
- hout.

Hier komen seizoenverschijnselen duidelijk tot uiting. Mag men veronderstellen dat de rangschikking na twee trimesters er helemaal anders zal uitzien.



Fotowedstrijd -
4de prijs "kleur" - R. Uyttersprot



KORTWEG

in stijgende lijn
KAMDE KAART
De 2de prijs z/w - Vereyken

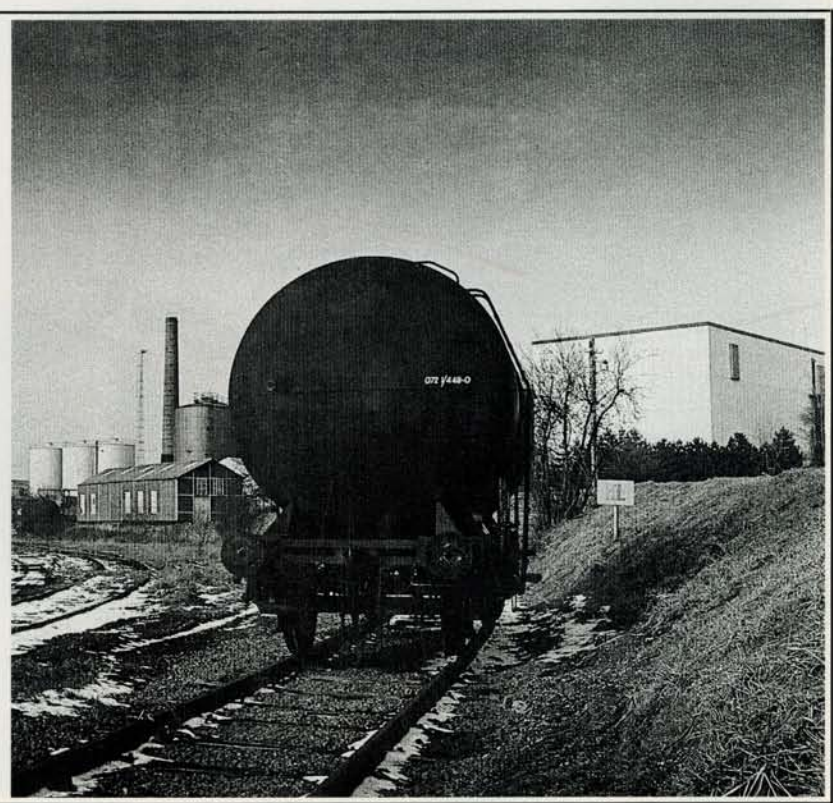


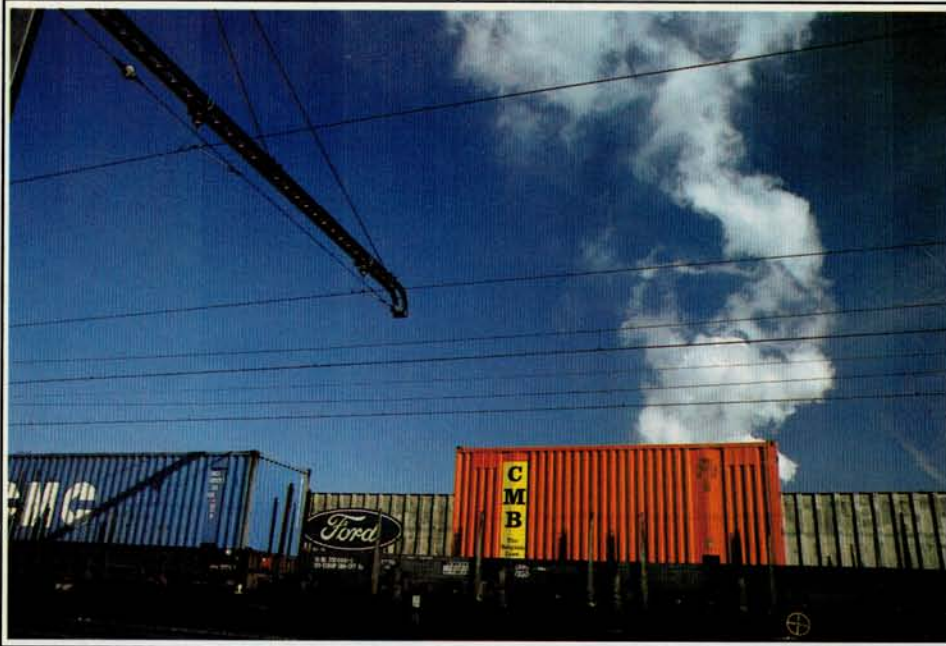
5de prijs "kleur" - H. Degraeve

Fotowedstrijd "Spoorweg en goederen"



3de prijs z/w - Vereyken





1ste prijs "kleur" - G. Vandamme

2de prijs "kleur" - Van der Elst



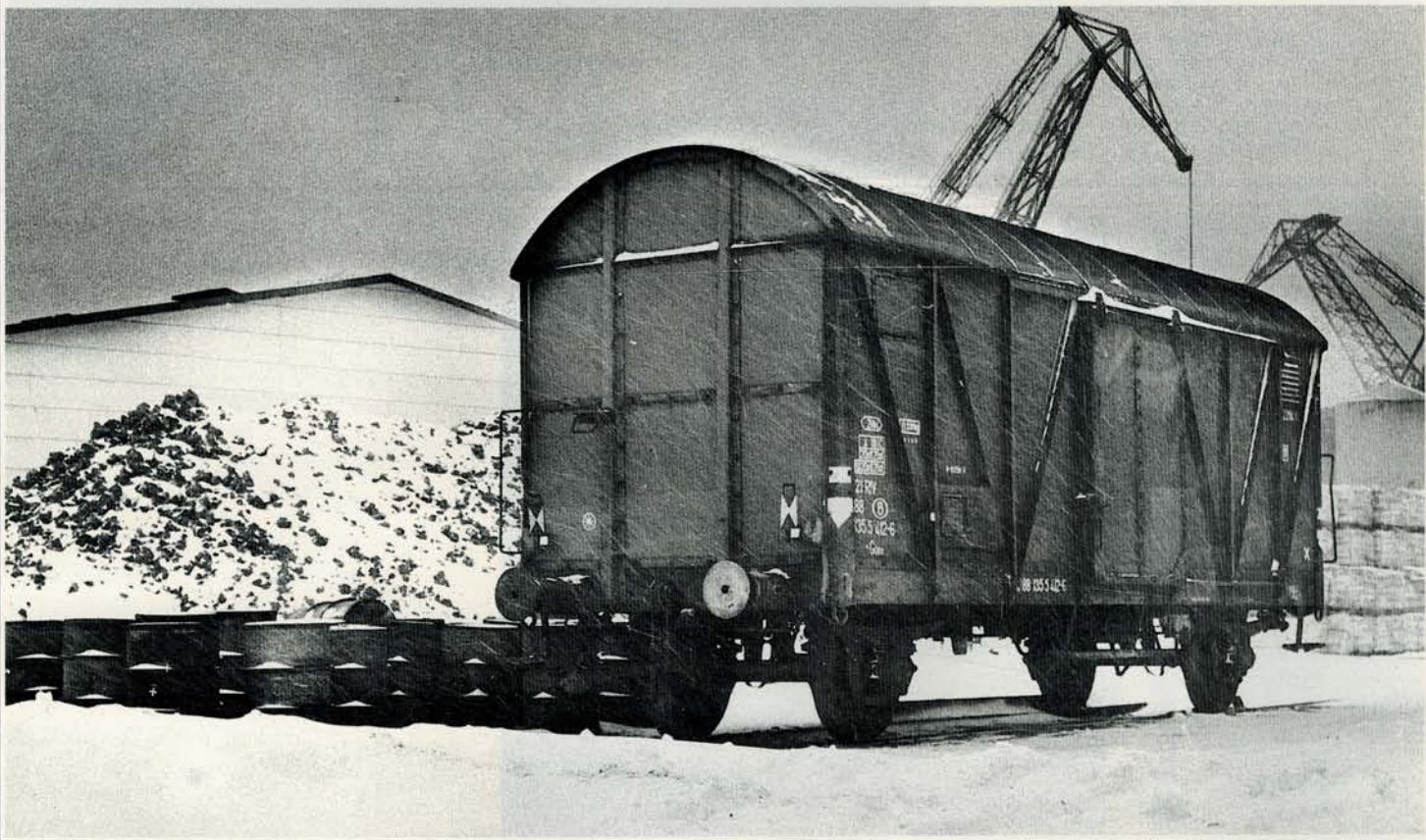
3de prijs "kleur" - R. Uyttersprot

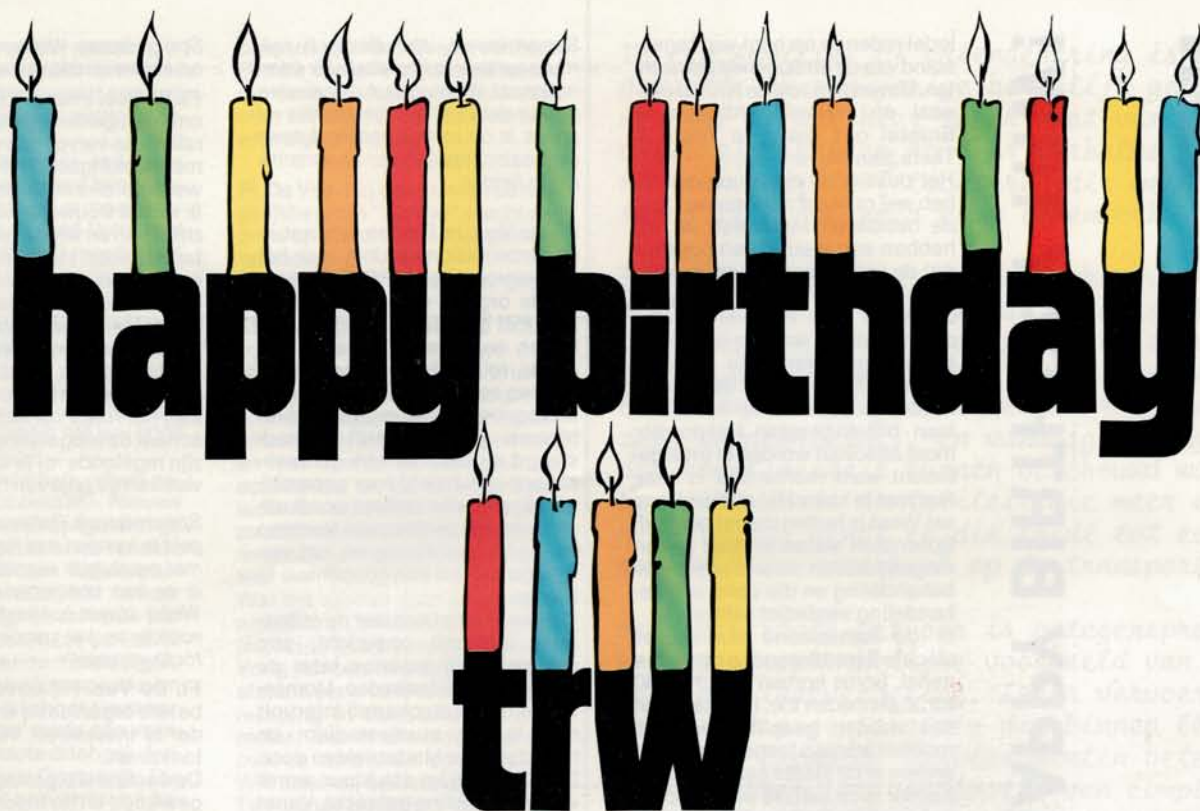




Fotowedstrijd - 2de prijs z/w - F. Vervae

Fotowedstrijd - 1ste prijs z/w - Renard





happy birthday

trw

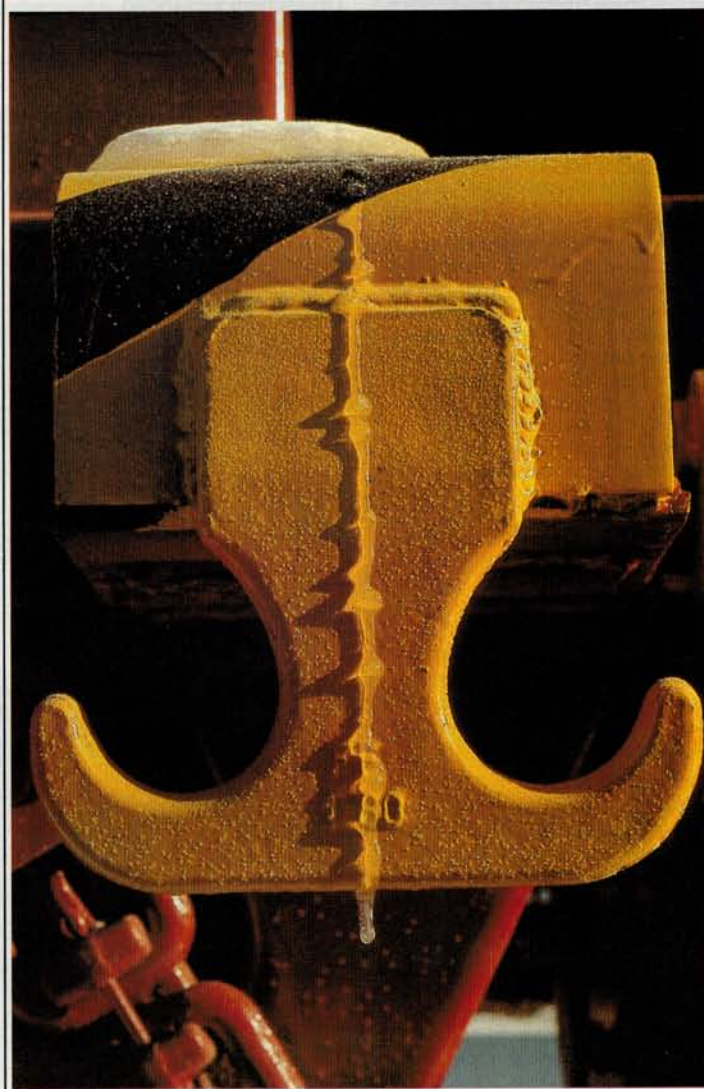
Fotowedstrijd - vermelding van de jury - J. Delplan



Februari 1965: Transport Rail-Weg, afgekort TRW ziet het daglicht. Een dienstverlenende maatschappij, met het wettelijk statuut van een "naamloze vennootschap", die eerder in de geest van een coöperatie werkt.

Eigenaars: 52 beroepstransporteurs over de weg die gesteund worden door hun federaties, de UPTRI en de FNBTR. Geen van beide federaties bezit aandelen doch de statuten kennen hen twee zetels in de raad van Beheer toe. Dezelfde rechten werden achteraf toegekend aan de N.M.B.S die nochtans ook geen kapitaal aandelen in TRW heeft.

Vestiging: kantoren en een eerste behandelingsterminal in het station Brussel-West. Andere terminals te Bressoux, Châtelineau-Châtelet, het Brusselse havengebied, Antwerpen, Zeebrugge, Oostende, Athus, Kortrijk-LAR, Gent. Een belangrijk net dus



van punten van vertrek en van aankomst dat goed past in het algemene TRW-beleid: de techniek bij de gebruikers brengen.

Evolutie van TRW: kende een snelle, nagenoeg constante ontwikkeling in de mate zelfs dat de kaap van 30.000 vervoerde eenheden (of een gemiddelde van 600 per week) in 1984 werd overschreden.

Wij wilden meer weten over het heden en de toekomst van deze maatschappij. Met dat doel voor ogen had Spoor-nieuws een gesprek met Fl. De Vos, voorzitter van de Belgische vereniging voor Rail-Route vervoer (niet uit hoofde van zijn vervoermaatschappij maar in in de hoedanigheid van statutair vertegenwoordiger van de UPTRI).

Het gesprek begon over een onderwerp dat tot tegenstrijdigheden kan leiden: de betrekkelijke nabijheid van de terminals o.a. te Zeebrugge en Oostende maar ook in de grenszones van de Gaume en van het Kortrijkse.



HAPPY BIRTHDAY TRW!

lerlei redenen op heel wat tegenstand van de omliggende gemeenten. Bovendien zou de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen te Brussel ons graag te Thurn & Taxis zien blijven.

Het dossier zit dus muurvast. Ik heb wel contact opgenomen met de betrokken instanties en wij hebben een nieuw plan opgevat dat de zaken moet doen vooruitgaan.

Josaphat zou het verkeersleidingscentrum worden en de behandelingsterminal te Brussel Thurn & Taxis zou in de Picardstraat - en niet meer op de Havenlaan - blijven bestaan. Het dossier moet absoluut worden in orde gebracht want momenteel is onze terminal te klein. Het station Brussel-West is buiten dienst gesteld. Bovendien waren er daar alleen mogelijkheden voor horizontale behandeling en die vorm van behandeling verdwijnt stilaan.

In de kanaalzone kunnen er slechts 9 tot 10 wagens op de terminal. Soms komen er echter 30 tot 36 eenheden toe. Het stel moet dus worden gesplitst, wagens moeten worden losgekoppeld en andere in de plaats gezet... Op die manier is de laatste wagen soms pas rond de middag ter beschikking al is hij reeds sinds 6 uur in het station.

De oplegger die op dat ogenblik gelost wordt moet nog uitgeklaard worden. In zo'n geval kan er nog slechts dezelfde dag geleverd worden indien de leveringsplaats zich in de onmiddellijke omgeving bevindt.

Spoornieuws. Over welke uitrusting beschikt uw maatschappij?

Fl. De Vos. Wij beschikken over 125 wagens, 100 andere zijn besteld. Wij hebben ook drie mobiele kranen. Ze werken in de centra waar er geen spoorwegmaterieel is, zoniet waren dergelijke investeringen niet nodig geweest.

Wij hebben ook nog enkele laadkisten gekocht die wij ter beschikking van de wegvervoerders stellen om verkeerstersten te doen vooraleer zij zich zelf het aangepaste materieel aanschaffen.

Een park aankopen, zoals bv. Novatrans dat deed, is slechts mogelijk vanaf het ogenblik dat er sprake is van een pool van wagens en van materieel.

Spoornieuws. Overal evolueert rail-route in de richting van verticale behandelingstechnieken. Zijn de Duitse horizontale technieken dan volledig onbelangrijk geworden?

Fl. De Vos. Neen. Wij gebruiken ze nog in Zeebrugge en Oostende. Het is wel duidelijk dat wij overal naar de verticale techniek evolueren. Doch de horizontale is nog goed vertegenwoordigd onder de vorm van de "Rollende Landstraße" in Zuid-Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk bv. om de Alpen over te trekken. Die techniek lokt ook een aantal Britse vervoerders die geen bilaterale toelatingen hebben naar Duitsland en Oostenrijk.

Spoornieuws. Het Belgisch rail-route verkeer is hoofdzakelijk internationaal. We mogen dus veronderstellen dat TRW een belangrijke rol speelt in de samenwerking tussen de maatschappijen van de verschillende landen.

Fl. De Vos. In Europa bestaat er een Internationale Unie voor het wegvervoer, het UIRR. Er is eenzelfde orgaan voor de spoorwegen. Het zijn verschillende instellingen doch de spoorwegnetten en de rail-route-ondernemingen hebben een samenwerkingscomité opgericht waar er over de problemen samen wordt beraadslaagd en waar er een gemeenschappelijk beleid voor gecombineerd rail-route-verkeer wordt uitgewerkt. De deelnemers trachten bv. wat de tarifiering en het vervoer betreft tot een consensus te komen.

Ook werd voor twee jaar de coöperatie Interunit opgericht, een maatschappij waartoe later de wagenpool zal toetreden. Momenteel is de maatschappij Interunit nog in het studiestadium en maakt zij haar kinderziekten door. De uiteindelijke structuur wordt weldra in stelling gebracht. Vanaf dat ogenblik zal deze maatschappij echt gaan werken zoals de stichters het wensen. Op die dag zal zij het samenwerkingscomité misschien vervangen.

Spoornieuws. Welke rol speelt TRW op het internationale vlak?

Fl. De Vos. Interunit is iets van bij ons. Het gemengd comité netten/rail-route-vervoerders dat het samenwerkingscomité voorafging werd op ons initiatief opgericht. Ik was er trouwens de eerste voorzitter van en wij namen het secretariaat waar. Het comité legde de reële basis van de internationale en intermodale samenwerking en bepaalde de respectieve rollen. Wij hebben een actieve rol gehad omdat het ons noodzakelijk leek de maatregelen te coördineren en aan rail-route op een zeer ruime schaal de mogelijkheid te bieden zijn regelende rol te spelen op het vlak van de prijs van het transport.

Spoornieuws. Rail-route heeft geregeld te kampen met kwaadsprekers, met overtuigde vijanden. Nochtans is er een constante ontwikkeling. Welke plaats bekleedt de wegvervoerder in het gecombineerd rail-route-vervoer?

Fl. De Vos. Hij streeft naar een betere organisatie en tracht minder te investeren. Hij blikte in de toekomst.

De sociale wetgeving zal worden gewijzigd en de toepassing ervan zal beter worden gecontroleerd. U heeft het over vijanden... Uit de hoek van het wegvervoer zal er altijd kritiek blijven komen omwille van verouderde opvattingen.

Fl. De Vos. Het verkeer in de terminals van Zeebrugge en Oostende is erg verschillend. Er heeft geen - of zeer uitzonderlijk - uitwisseling plaats tussen beide. De zeevaartrijnen die beide havens aandoen zijn niet dezelfde en zijn bijgevolg op andere markten gericht. Wanneer twee terminals zo dicht bij elkaar liggen kunnen er zich natuurlijk problemen voordoen.

Dat is het geval voor de zone waarin Bettembourg en Athus liggen. Men kan zich ook vragen stellen over Rijsel en Kortrijk-LAR. Het is echter duidelijk dat het verkeer naar het zuiden, naar Italië b.v., dat tot nog toe op de Franse stad gericht was zich naar de LAR zal verplaatsen.

Er zal ook verkeer vanuit Frankrijk in de richting van het Noorden zijn want het Franse rail-route verkeer heeft wegens het kleinere laadprofiel geen toegang tot het noorden van Duitsland. Wij Belgen daarentegen hebben een belangrijker achterland in het noorden van Frankrijk.

Spoornieuws. De vestigingen te Brussel stellen u momenteel voor heel wat problemen. Hoe is de toestand daar eigenlijk?

Fl. De Vos. Wij zijn reeds enkele jaren van plan om te Brussel een nieuwe terminal te openen. Onze keuze was op het station Schaarbeek-Josaphat gevallen. Dat is nu vier jaar geleden. In de afgelopen maanden stootten wij om al



Dat alles is echter voorbijgestreefd. Het rail-route-vervoer is immers geen concurrent van het wegvervoer, wel een nuttig complement.

Het bewijs daarvan: rail-route wordt slechts vanaf een bepaalde afstand interessant: er moet minstens tot Lyon of Zuid-Duitsland worden gereisd om er voordeel uit te halen.

Spoornieuws. Welke zijn de vooruitzichten voor TRW in de volgende 20 jaar?

Fl. De Vos. Op een dag hebben wij vooruitgeblikt tot het jaar 2000 d.w.z. over 15 jaar.

Tegen die tijd kan het verkeer gemakkelijk verdubbeld zijn. Nieuwe vervoerstromen zijn aangekondigd naar de Scandinavische landen, een verkeersstroom Antwerpen-Turkije is ter studie, het verkeer naar Spanje stijgt en zal na de toetreding van Spanje tot de E.E.G. nog in toenemende mate stijgen. Andere toekomstperspectieven bieden het driehoeksverkeer. Daarvan bestaat reeds één voorbeeld: de rail-route driehoek Antwerpen-Barcelona-Oostenrijk. Die ontwikkeling is nog verre van eindigd.

Spoornieuws. Verder rijzen er nog drie vragen. Wordt de "Jumbo"-vrachtwagen geen belangrijke con-

currentie voor het rail-route-vervoer? Bestaat er geen concurrentie tussen rail-route en Intercontainer? Hoe staat het met het rail-route-vervoer voor eigen rekening?

Fl. De Vos. Wij bestuderen de mogelijkheid om "Jumbo"-vrachtwagens op verscheidene wagens te vervoeren.

Intercontainer vormt een groot probleem.

Statutair gezien kan die maatschappij enkel containers over zee vervoeren. Containers te land, die door ons worden behandeld, noemt zij laadkisten. Momenteel onderhandelen wij met de netten en met Intercontainer opdat de activiteiten en de tarieven voor iedereen duidelijk - klare wijn - zouden worden. Wij hopen dat Intercontainer het spel fair zal spelen.

Wat het vervoer voor eigen rekening betreft, denk ik dat het geen interesse heeft voor rail-route.

Vorig jaar bedroeg de gemiddelde afstand per enkele reis voor eigen rekening in Duitsland 172 kilometer. Dat is onvoldoende om over te schakelen op rail-route. Wel laten wij de deur op een kier. Te Firenze beslisten wij voertuigen voor eigen rekening toe te laten tegen voorwaarden die wij nog moeten bepalen. Wij onderwerpen elk geval aan een nader onderzoek.

In een familie- of vriendenkring is het de gewoonte om een jarige hartelijk geluk te wensen. Ik wil hier zeker niet van de traditie afwijken en houd er derhalve aan een maatschappij te feliciteren die met de NMBS reeds twee decennia nauw samenwerkt.

Twintig jaar bijna ononderbroken vooruitgang, daarvoor nemen we de hoed af. Vooral omdat dank zij deze samenwerking tussen TRW en de spoorweg, twee traditioneel concurrerende vervoermiddelen naar elkaar zijn toegegroeid... en vandaag de dag zelfs als complementair kunnen beschouwd worden. Een veranderde mentaliteit die meer en meer ingang vindt en die leidt tot een sereen "samen werken" op de transportmarkt.

Het rail/route-vervoer is ontegensprekelijk het meest opmerkelijke voorbeeld van een logische taakverdeling. Ieder vervoermiddel heeft eigenschappen die binnen één of meerdere bepaalde marktsegmenten beter tot uiting komen. De combinatie van complementaire eigenschappen resulteert in een optimalisatie van het aanbod. En dat heeft TRW gerealiseerd voor een trouwe en steeds talrijker wordende klantengroep.

Ik verheug mij in de vooruitgang van deze formule, en ik wens dat ze in de komende tijdspanne van 20 jaar opnieuw eenzelfde verdiende ontwikkeling kent.

F. DE HAECK
Handelsdirecteur
NMBS

Fotowedstrijd - vermelding van de jury - De Kerck



Weg-Spoor: een andere manier van combineren



op de proppen om een spoorwagen op een wegoplegger te laden. In Italië, produktieland van heel wat groenten en fruit, gebeurt dat vaak. De idee werd verder uitgediept en verwezenlijkt. Dat leidde tot de stichting van een nieuwe maatschappij die TRANSWAGONS werd gedoopt.



Het grote probleem van de spoorweggebruikers in het Europees Invoercentrum (EIC) van groenten en fruit te Brussel is de weinig praktische ligging van de spoor-aansluiting. Wij hebben dat reeds aangehaald.

Weinig praktisch omdat de sporen niet tot aan de opslagplaatsen zelf reiken en omdat de invoerders, om hun spoorwagens te kunnen lossen, soms met vorkheftrucks lange afstanden moeten afleggen (volgens de situering van de opslagplaats in de grote hall). Uiteindelijk kunnen deze heftrucks slechts één geladen palet vervoeren per traject.

Dat is echter zo goed als verleden tijd. Die lange afstand WAS een probleem. Vandaag de dag is de toestand volledig gewijzigd. Van bij het begin werd deze hinderpaal door de spoorwegklanten ervaren en sommigen hebben naar gepaste oplossingen gezocht. Een kraan met grijparm die de spoorwagens kan optillen en ter plaatse brengen was wel heel aantrekkelijk doch evenzeer utopisch: zo een spoorwagen "hangend" vervoeren over een tarmac die standvastig door vrachtwagens van alle groottes en personenwagens wordt bereden was volslagen onmogelijk.

Toen kwam iemand met de idee



Zowat een jaar geleden, in juni 1984, begon TRANSWAGONS te werken binnen het raam van het Europees Invoercentrum. Een tractor voor wegvervoer, uitgerust met een windas en drie opleggers uit Italië die wagens van 14 m



kunnen vervoeren, was - zo dachten - het ideaal om te werken.

De spoorwagen blijft op de oplegger tijdens het lossen en dat neemt een zekere tijd in beslag. Drie maanden later waren er al twee opleggers bijgekomen om aan de vraag te kunnen voldoen... gevolgd door nog eens twee rond de jaarwende. Eén jaar na de oprichting bezit TRANSWAGONS 7 opleggers - het aanvangspark is dus meer dan verdubbeld -, twee mobiele laadhellingen voor diverse wagentypen en een tractor. Het materieel wordt intensief gebruikt want tijdens het seizoen werden

dagelijks gemiddeld 20 wagens behandeld.

In april mikte TRANSWAGONS naar 10 opleggers. Maar dan moet er nog een tractor bijkomen en bovendien nog personeel. Mischien een risico, maar dat weloverwogen zal genomen worden.

De behandeling verloopt snel en ogenschijnlijk eenvoudig, maar de voortdurende aandacht is vereist. De behandelaar plaatst de oplegger en de laadhelling in de as van het spoor, maakt de kabel van de windas vast aan de koppeling van de wagen... en deze wordt probleemloos op de oplegger getrokken. De wielen worden vastgezet en het geheel wordt naar de opslagplaats van de invoerder gereden.

Alle wielen van de oplegger draaien onafhankelijk, zodat het voor een ervaren bestuurder een koud kunstje is om de wagen met Zwitserse precisie voor de loskaai van het gebouw te plaatsen. De tractor wordt nu losgekoppeld en gaat een andere spoorwagen ophalen, brengt daarna een ledige terug naar de spoor-aansluiting... en dat tot wanneer alle wagens hun beurt hebben gehad.

TRANSWAGONS heeft als het ware de spoorweg in het Europees invoercentrum gereïntegreerd. De 7 opleggers mogen enkel op privé-terreinen ingezet worden, maar de maatschappij staat klaar om het systeem eventueel aan te passen voor aanwending op het openbaar domein. Een mogelijkheid waar toekomst in zit!





RAIL AIR PARCELS de gezamenlijke dienst van N.M.B.S.-COLLI en SABENA CARGO voor het vervoer van dringende colli

verspreid over de gehele wereld, tegen de eenheidsprijs van 4000 F, en dat voor om het even welk vertrekpunt naar om het even welk bestemmingspunt.

Het tarief nr. 096800 regelt deze zendingen, gezamenlijk in overeenstemming met de geldende spoorwegregelingen in binnenverkeer en met de algemene voorwaarden voor het luchtvervoer. Dit tarief en alle bijkomende inlichtingen kunnen bekomen worden bij onze commerciële vertegenwoordigers of bij NMBS-COLLI, telefoon 02/523.62.40, toestel 3655, 3656 en 3644. Wij publiceren hierbij de tabel van de bestemmingen.

NMBS-COLLI en SABENA bieden een geïntegreerde sneldienst aan voor het ter bestemming brengen van kleine dringende zendingen. 72 bestemmingen in 48 landen

ZONE SABENA				
LAND	Luchthaven van bestemming	Max. toegelaten gewicht (kg)	Frequentie v/d vluchten X = alle dagen 1/7 = maandag/zondag	Premie (in F) Europese verzekering per schijf van 1.000 F

ZONE SABENA				
LAND	Luchthaven van bestemming	Max. toegelaten gewicht (kg)	Frequentie v/d vluchten X = alle dagen 1/7 = maandag/zondag	Premie (in F) Europese verzekering per schijf van 1.000 F

EUROPE

AUSTRIA	Wien	26	1-2-4-5-6-7	5
CYPRUS	Larnaca	15	3-6	7,50
DENMARK	Copenhagen	25	X	7,50
FRANCE	Lyon	44	1-2-3-4-5-7	5
	Marseille	30	1-2-3-4-5-7	5
	Nice	30	X	5
	Paris	50	X	5
GERMANY	Düsseldorf	50	X	5
	Frankfurt	50	X	5
	Hamburg	40	2-3-4-7	5
	Köln	50	1-2-3-4-5	5
	München	28	X	5
	Stuttgart	47	1-2-3-4-5	5
GREECE	Athens	16	X	7,50
HUNGARY	Budapest	24	1-3-5	7,50
IRELAND	Dublin	28	3-5-7	5
ISRAEL	Tel-Aviv	15	2-3-7	10
ITALY	Milano	26	X	7,50
	Roma	20	X	7,50
NETHERLANDS	Amsterdam	50	X	5
	Eindhoven	50	1-2-3-4-5	5
PORTUGAL	Lisboa	19	X	7,50
SPAIN	Barcelona	30	X	7,50
	Madrid	26	X	7,50
	Malaga	23	2-3-4-6	7,50
SWEDEN	Stockholm	17	X	7,50
SWITZERLAND	Geneva	40	X	5
	Zürich	40	X	5
TURKEY	Istanbul	15	2-4-7	10
UNITED KINGDOM	Birmingham	23	1-2-3-4-5-7	5
	London	50	X	5
	Manchester	41	1-2-3-4-5-6	5

NORTH AMERICA

CANADA	Montreal (1)	10	3-5-7	7,50
	(2)		3-5-7	
U.S.A.	Anchorage	10	2-5	20
	Atlanta (1)	10	X	20
	(2)		2-4-5-6-7	
	Boston (1)	10	1-3-5-7	20
	(2)		2-4-5-7	
	Chicago (1)	10	1-3-4-5-6-7	20
	(2)		3-5-7	
	Detroit (1)	10	1-4-6	20
(2)		3-5-7		
New York	10	X	20	

(1) Frequentie Winter: van 27.10 tot 30.03
(2) Frequentie Zomer: van 31.03 tot 26.10

MIDDLE EAST

EGYPT	Cairo	15	1-4-6	7,50
LEBANON	Beirut	15	3-7	20
SAUDI ARABIA	Jeddah	15	1-4	20
U.A.E.	Abu Dhabi	15	4	20
	Dubai	15	2-6	20

FAR EAST

INDIA	Bombay	5	4	10
JAPAN	Tokyo	5	2-5	20
MALAYSIA	Kuala-Lumpur	5	4-6	30
PHILIPPINES	Manilla	5	2	20
SINGAPORE	Singapore	5	4-6	30
THAILAND	Bangkok	5	2-6	30

AFRICA

ALGERIA	Algiers	28	2-3-6-7	7,50
BURUNDI	Bujumbura	10	2-5-7	30
CAMEROON	Douala	10	7	10
CONGO	Brazzaville	10	7	10
GABON	Libreville	10	3	10
GUINEA	Conakry	10	3-6	10
IVORY COAST	Abidjan	10	1-5	10
KENYA	Nairobi	10	4-5	7,50
LIBERIA	Monrovia	10	1-5	10
MALI	Bamako	10	5	10
MOROCCO	Casablanca	17	1-4-7	7,50
	Tangier	20	4-7	7,50
NIGERIA	Kano	10	7	10
	Lagos	10	3-7	10
RWANDA	Kigali	10	2-4-5-7	20
SENEGAL	Dakar	10	3-5-6	10
SOUTH AFRICA	Johannesburg	10	2-6	7,50
TANZANIA	Dar Es Salam	10	5-7	7,50
	Kilimanjaro	10	5	7,50
TUNISIA	Tunis	29	3-4-5	7,50
UGANDA	Entebbe	10	2	7,50
ZAIRE	Kinshasa	10	2-3-4-5-6-7	30

In 1938 reeds opende de NMBS een proeflabo om de kwaliteit van de verpakkingen te testen en eventuele zwakheden die schade kunnen veroorzaken, op te sporen.

De ontwikkeling van de vervoermiddelen en handelstransacties na de tweede wereldoorlog, de groei en systematische vernieuwing van de distributievormen en -methodes, het gebruik van nieuwe grondstoffen, de toename van de tonnage van te vervoeren goederen van en naar het voormalige Belgisch Congo en andere elementen wezen in de richting van de oprichting van een zelfstandig organisme.



B.V.I.: een v.z.w. ten dienste van de verpakking



Zo kwam op 11 februari 1954 het BELGISCH VERPAKKINGSINSTITUUT tot stand onder de auspiciën van meerdere officiële instellingen en diensten:

- de Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel;
- de NMBS;
- het Ministerie voor Coloniën en Overzeese Zaken;
- het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw, Verkeerswezen, Landsverdediging;
- de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwproducten;
- De Nationale Zuiveldienst;
- het V.B.O.

Zestien beroepsgroeperingen (Federatie van de Chemische Nijver-

heid van België, Fabrimetal, Cobelpa, Fetra, Beroepsfederatie van Suiker en Bijproducten, Vereniging van Belgische Golfkartonfabricanten, Febelhout, Beroepsunie der Verzekeringsondernemingen, enz.) en een vijftigtal private maatschappijen (Bell Telephone Manufacturing Cy, Papeteries Catala, Belgica, Pacapime, Central Bazzars, Sobemi, Sidac, TMT, UCB, Vanneste & Brel, enz.) traden tot de vereniging toe.

Het B.V.I. is een vereniging zonder winstoogmerk die door officiële en private sectoren is erkend en effectief wordt beschouwd als nationaal instituut van algemeen belang.

Het sociaal doel dat in artikel 3 van de statuten is bepaald heeft betrekking tot de verpakkingen in de ruimste zin van het woord. Haar opdrachten kunnen als volgt worden samengevat:

- centralisering en verspreiding van alle mogelijke middelen van alle informatie en documentatie inzake verpakking, conditionering en voorstelling van de goederen;
- onderzoek en studie in proeflabo's naar verbeteringen van de verpakkingstechniek, meer bepaald van de verpakkingen bestemd voor goederen die op eigen initiatief of op verzoek van derden in tropische streken moeten worden vervoerd;
- het tot stand brengen en in stand houden van betrekkingen met de overheidsdiensten, de vervoerders, handelaars, alle Belgische en buitenlandse groeperingen van wie de bedrijvigheid betrekking heeft op goederenverdeling;
- over het algemeen alle werken en tussenkomsten die de evolutie op het vlak van de verpakking kunnen stimuleren.

Het B.V.I. is samengesteld uit vijf departementen die met de verschillende statutaire opdrachten van het Instituut overeenstemmen:

Documentatiecentrum

Een centrum voor het inwinnen en verspreiden van informatie en documentatie. Het richt eveneens de verpakkingwedstrijd in, alsook studiedagen, seminars, enz. Het regelt de deelneming aan tentoonstellingen en de publicatie van artikels of samenvattingen. Het geeft de Belgische Verpakkingscatalogus uit.

Centrum voor Vorming en cursussen en stages

Dit centrum regelt en organiseert de vormingscursussen en -stages, de fabrieksbezoeken, enz., m.a.w. zorgt voor alle activiteiten die bijdragen tot de vorming van het personeel geconfronteerd met verpakings- en transportproblemen.

Technisch departement

Een wetenschappelijk onderzoek- en proefcentrum.

Dit departement kan technische specificaties mededelen alsook gegevens over transport-, behandelings-, stockagebelastingen, methodes voor het berekenen van verpakkingstypes, enz.; het kan proeven en kwaliteitscontroles uitvoeren op verpakkingen en verpakkingmaterialen, studie van prototypes, proeven op transportverpakkingen voor gevaarlijke stoffen, deskundige onderzoeken, enz. Het kan prototypes van verpakkingen verwezenlijken en geeft een Verpakkingshandboek uit (zie onze omkaderde bijlage).

Dienst waarmerken en controle

Deze dienst levert het gedeponeerd waarmerk "IBE-BVI" af, dat erkend wordt door verschillende Europese landen. Controles worden uitgevoerd om de conformiteit van de verpakkingen t.o.v. normen, wetgevingen, enz. te bewaren.

Dienst promotie en externe betrekkingen

Deze dienst zorgt voor de vaste betrekkingen met de openbare diensten en organen en de beroepsgroeperingen, zowel Belgische als buitenlandse.

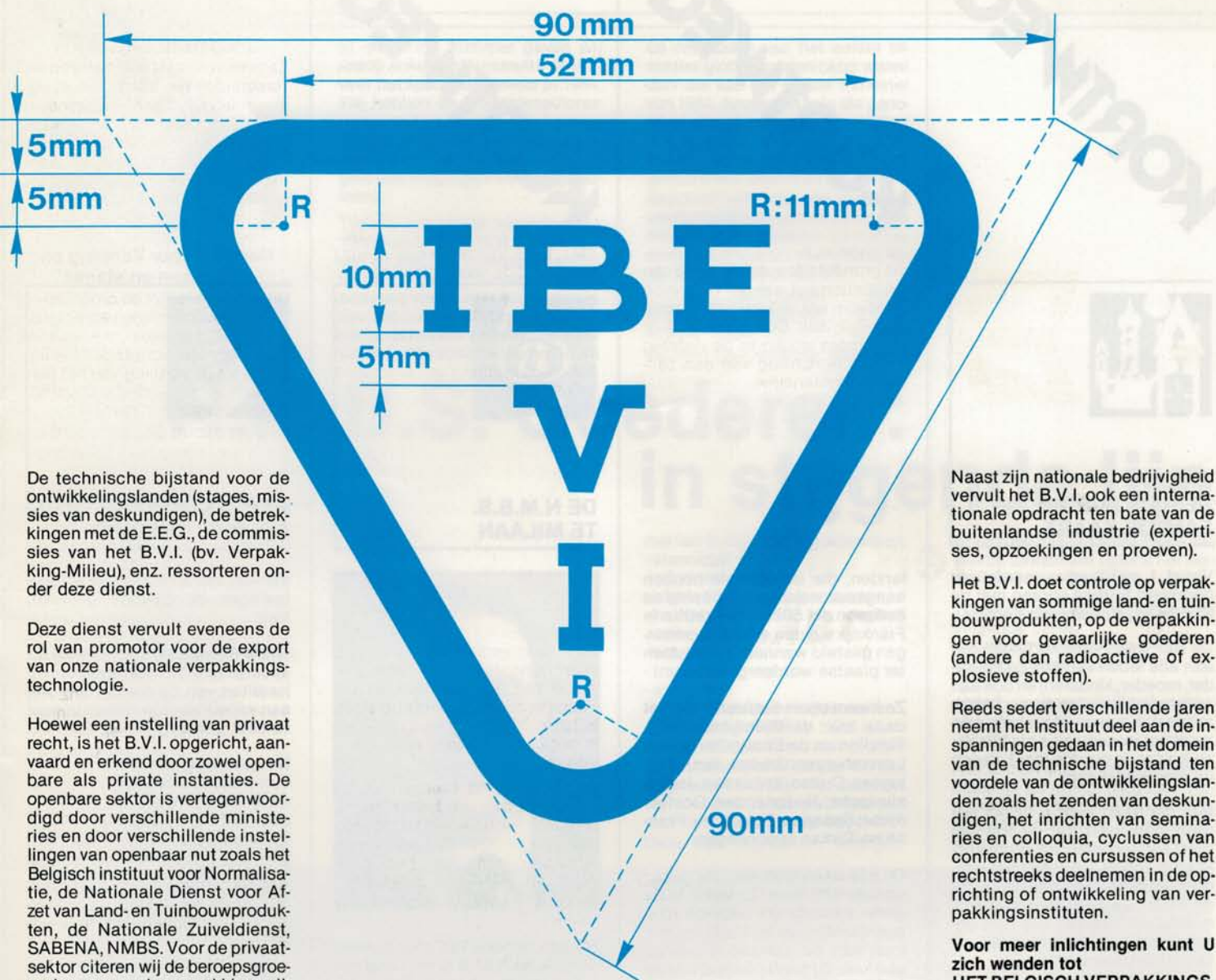
Het Verpakkingshandboek

In het kader van zijn activiteiten heeft het Belgisch Verpakkingeninstituut een "VERPAKKINGSHANDBOEK" uitgegeven. Dit naslagwerk betekent een kostbaar werkdocument voor de kopers en gebruikers van verpakkingen. Het levert snel en duidelijk alle technische inlichtingen over de verpakkingmaterialen en -types en over het onmisbare toebehoren.

Het omvat drie delen met talrijke nuttige inlichtingen. Bij wijze van informatie kan worden vermeld: algemene inlichtingen over eenheden, normen en materiaalkennis, berekeningsmethoden en constructiewijze van verpakkingen, eigenschappen en keuze van de materialen, kleefbanden, vochtabsorptie, machines, verpakking gevaarlijke stoffen, corrosiebescherming, volledige en gevulde verzend- en verkoopverpakkingen.

Om het technisch handboek actueel te houden, voorziet het BVI elk jaar een "bijwerking". Die addenda worden uitgegeven onder de vorm van losse blaadjes die gemakkelijk in het handboek kunnen ingelast worden.

Het handboek kan bij het BVI aangekocht worden tegen de prijs van 6.466.— BF (BTW inbegrepen).



De technische bijstand voor de ontwikkelingslanden (stages, missies van deskundigen), de betrekkingen met de E.E.G., de commissies van het B.V.I. (bv. Verpakking-Milieu), enz. ressorteren onder deze dienst.

Deze dienst vervult eveneens de rol van promotor voor de export van onze nationale verpakkingstechnologie.

Hoewel een instelling van privaat recht, is het B.V.I. opgericht, aangevaard en erkend door zowel openbare als private instanties. De openbare sector is vertegenwoordigd door verschillende ministeries en door verschillende instellingen van openbaar nut zoals het Belgisch Instituut voor Normalisatie, de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten, de Nationale Zuiveldienst, SABENA, NMBS. Voor de privaatsector citeren wij de beroepsgroeperingen van de verpakkingnijverheid, van de bewaring, van de konditionering, van het transport, van de distributie en van de verzekeringen en het Verbond van de Belgische Ondernemingen.

Naast zijn nationale bedrijvigheid vervult het B.V.I. ook een internationale opdracht ten bate van de buitenlandse industrie (expertises, opzoekingen en proeven).

Het B.V.I. doet controle op verpakkingen van sommige land- en tuinbouwprodukten, op de verpakkingen voor gevaarlijke goederen (andere dan radioactieve of explosieve stoffen).

Reeds sedert verschillende jaren neemt het Instituut deel aan de inspanningen gedaan in het domein van de technische bijstand ten voordele van de ontwikkelingslanden zoals het zenden van deskundigen, het inrichten van seminars en colloquia, cyclussen van conferenties en cursussen of het rechtstreeks deelnemen in de oprichting of ontwikkeling van verpakkingeninstituten.

Voor meer inlichtingen kunt U zich wenden tot
HET BELGISCH VERPAKKINGS-
INSTITUUT
 Picardstraat 15
 1020 Brussel
 Tel. 02/427 25 83 en 427 25 93
 Telex 62 514 IBEBIV B.

HET WAARMERK

Zoals gestipuleerd in de officiële beschikkingen, moet ieder verzender de goederen afdoend verpakken en beschermen om ze te behoeden tegen de risico's van een normaal vervoer.

Standaardnormen zijn vastgesteld en opgesomd in een officieel document van de Directie Exploitatie van de NMBS. Kartonnen dozen die beantwoorden aan deze normen worden, middels een akkoord onderling afgesloten tussen de spoorwegadministraties, beschouwd als afdoende verpakking bij verzendingen met een vrachtbrief. Deze dozen kunnen gewaarmerkt worden indien ze dus voldoen aan die normen en voorwaarden vastgesteld in dit officiële document.

Het waarmerk wordt toegekend door het Belgisch Verpakkingeninstituut, dat zelf de verpakkin-

gen aan de nodige tests onderwerpt.

Het toekennen van het waarmerk geschiedt via een proces-verbaal met een uitvoerige beschrijving van de verpakking (vermelding van de eigenschappen van het gebruikte materiaal, de wijze van assemblage), van de aard van de inhoud, van de schikking van de goederen, van het sluitsysteem, van het bruto-gewicht van de collo en van de testresultaten.

De wet of een eigen reglement kunnen het waarmerken van bepaalde verpakkingen verplichten. Er zijn ook vrijwillige aanvragen voor een waarmerk uitgaande van bedrijven, expediteurs of uitvoerders die zich maximaal willen beschermen tegen de risico's van averij en die zodoende van voordelige verzekeringstarieven kunnen genieten.



NIEUW: DE RAIL EUROPE FAMILIE-KAART

Vanaf 1 mei kunt u voordeliger doorheen Europa sporen met de REF-kaart, Rail Europe Familie.

De REF-kaart kent kortingen toe aan alle leden van een gezin (vader, moeder, kinderen) en ook aan andere familieleden die onder hetzelfde dak wonen. Voor het gezin geldt het trouwboekje als bewijsstuk, voor de overige familieleden de identiteitskaart.

Met die kaart kunt u in om het even welk land dat de formule heeft aangenomen, uw spoorwegkaartje kopen. De kortingen worden toegekend aan elke groep die uit minimum 3 en maximum 8 familieleden bestaat, die met dezelfde trein, in dezelfde klas, op hetzelfde traject reizen.

De formule wordt op ruime schaal toegepast: zowel in eerste als in tweede klas, voor biljetten enkel, heen en terug en rondreis, in binnenverkeer en in internationaal verkeer.

Het eerste familielid betaalt de volle prijs, de anderen (van wie de naam op de kaart vermeld staat) krijgen 50% korting; kinderen van 4 tot 11 jaar (en dit geldt voor alle

landen, die de formule hebben aangenomen) betalen slechts de helft van die 50%. Voor reizen in Frankrijk werden enkele beperkingen gesteld wanneer de biljetten ter plaatse worden gekocht.

Zestien netten traden tot de formule toe: de Bern-Lötschberg-Simplon en de Britse, Zwitserse, Luxemburgse, Griekse, Ierse, Portugese, Duitse, Italiaanse, Joegoslavische, Nederlandse, Oostenrijkse, Spaanse, Belgische, Franse en Turkse spoorwegen.

De REF-kaart blijft één jaar geldig en kost 320 frank. Zij wordt in de grote stations en erkende reisagentschappen verkocht op vertoon van de gevraagde bewijsstukken. Zij geeft ook rechten op reductie bij de aankoop van biljetten in N.M.B.S.-binnenverkeer.



DE N.M.B.S. TE MILAAN

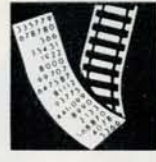


Na een periode van afwezigheid opende de N.M.B.S. op 1 mei opnieuw een Handelsvertegenwoordiging te Milaan. De leiding ervan gaf zij in handen van de heer ANTONIO FASANI, een specialist in de materie, 36 jaar jong, gehuwd en vader van een zoon.

Van 1964 tot 1968 volgde hij een opleiding aan de Hogeschool voor Handel en Vervoer te Pavia. Daarna vervolmaakte hij zijn theoretische opleiding aan de Hogeschool voor Buitenlandse Handel.

Zijn praktische ervaring deed hij op bij twee private vervoermaatschappijen en bij de afdeling Transport van een grote internationale groep. Een viertalige professional voelde zich in dit gezelschap goed thuis.

De kantoren van de heer FASANI bevinden zich op de Mauro Macchio 49 op zowat 200 meter van het station en in de onmiddellijke nabijheid van de Franse vertegenwoordiging.



RECHTSTREEKSE TREIN BELGIE - CHIASSO

Vervoer van afzonderlijke wagenladingen bij gewone gesloten trein.

Dat is momenteel het doel dat de spoorwegnetten nastreven om de kwaliteit van de dienstverlening aan expediteurs in internationaal verkeer gevoelig te verbeteren.

De spoorweg is meestal wel concurrentieel op het vlak van de tarieven, doch heeft het grote nadeel dat hij zelden een relatief korte vervoertermijn kan waarborgen. Een grote handicap voor de gesloten wagen is immers dat hij vaak moet wachten op aansluitingen vooraleer hij ter bestemming is.

De TEEM-treinen (Trans Europ Express Marchandises) brachten in het raam van een internationaal net met snel verkeer een gedeeltelijke oplossing voor het probleem.

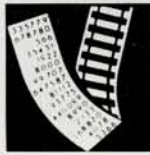
Voortaan zullen de Handelsdirecties en de directies Exploitatie samenwerken om op de lijnen met druk goederenverkeer, grote, snelle en geregelde verbindingen te verwezenlijken, aangepast aan versneld terminaal verkeer en met een bijzonder goed verzorgde dienstverlening.

Dat is het geval voor de nieuwe "Rechtstreekse trein BELGIE-CHIASSO".

Deze trein stelt Noord-Italië in het bereik van de Belgische expediteurs binnen een termijn dag A - dag C/D. Hij kan afzonderlijke wagens trekken die een snelheid van 100 km/uur kunnen halen. De wagens die op dag A 's namiddags voor vervoer worden afgegeven zullen op dag C om 3u56 te Chiasso toekomen. De douaneformaliteiten worden alleen te Chiasso vervuld. De trein rijdt vijf dagen per week: van dinsdag tot zaterdag inbegrepen.

De "Rechtstreekse trein België-Chiasso" vertrekt te Antwerpen-





EEN NIEUWE ORGANISATIE VAN HET VERKEER

Schijnpoort op dag B om 5u23. Hij stopt één uur te Stockem waar hij om 9u36 opnieuw vertrekt. Die stilstand is voorzien om het stel te kunnen vervolledigen. De verzendingen uit de streek Antwerpen, Hasselt, Herentals en Olen vertrekken vanuit Antwerpen doch ook de rest van het land kan van die trein gebruik maken dank zij de concentratiestellen die te Jemelle, Ronet, Kinkempois, Antwerpen-Noord, Merelbeke, Schaarbeek en Châtelet voor Stockem worden gevormd. Die stellen vertrekken ten vroegste om 16u27 op dag A en de meeste pas na 19 u.

De wagens komen op dag C heel vroeg aan te Chiasso en kunnen onmiddellijk naar een aantal stations worden afgeleid waar zij dezelfde dag of ten laatste de volgende dag toekomen:
Milano P. Romana (aankomst dag C - 24 u), Milano Farini (C - 17 u), Milano Rogoredo (C - 23 u), Milano Smist (C - 18 u), Torino Smist (D - 2 u), Alessandria Sm. (D - 16 u), Genova Camp. (D - 5 u), Verona P.M. (D - 2 u), Venezia M. (D - 7 u), Trieste (D - 18 u), Bologna Rav. (D - 10 u), Ancona (D - 19 u), Pescara (D - 24 u).

Verder kunnen nog wagens naar de volgende stations worden verstuurd:
- Foggia, Bari, Roma Smist, Napoli Sc. Merci, Velba S., Giov. en Messina op dag E;
- Catania en Palermo op dag F.

Voor meer inlichtingen over die nieuwe rechtstreekse trein België-Chiasso kunt u zich wenden tot onze handelsvertegenwoordigingen en agentschappen en tot onze dienst Goederen van de Handelsdirectie te Brussel.

Een nieuwe organisatie van het goederenverkeer werd op punt gesteld om de klanten een betere en een meer betrouwbare dienstverlening aan te bieden.

De organisatie is uitgebouwd met als basis een centrale dispatching te Brussel en 8 regionale dispatchings die het werk van de stations centraliseren en coördineren. Ze heeft uitsluitend betrekking op een vervoeraanbod van minimaal 500 ton per reis.

De vervoeraanvragen moeten bij voorkeur ingediend worden 16 uren voor de vijfde werkdag die het vertrek van de eerste of enige trein voorafgaat. Na deze tijdgrens worden de vervoeraanvragen nog aanvaard, maar ze worden niet prioritair meer behandeld.

De aanvragen binnen de normale termijn van 5 dagen moeten gericht zijn aan de organisatiedienst E 13-4. Zij mogen ook overgemaakt worden via de stations en de gewestelijke commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS.

Aanvragen ingediend na de tijdgrens van 5 dagen mogen op identieke wijze ingediend worden, toch is het wenselijk ze in een station af te geven.

De klanten worden verzocht alle onontbeerlijke elementen mede te delen voor een vlot vervoer: laadplaats, laadtermijn, hoeveelheden, gewenste vertrekkdatum en -uur, gewenste aankomsttag en -uur; en bij internationaal verkeer: grensovergangspunt, plaats van vertolting, bestemming, losplaats en lostermijn. Ook is het nuttig het aantal en de aard van de gewenste wagens te vermelden, als ook de frequentie van het vervoer en de naam van een contactpersoon.

Een ingediende aanvraag kan steeds gewijzigd worden, mits in achtneming van de tijdgrens van 5 werkdagen. Deze wijzigingen betreffen zowel het onderbreken van een vervoer gedurende een bepaalde periode (verlof, productie-

onderbrekingen,...) als het veranderen van de vertrekkdata, van de frequentie,...

Alle inlichtingen met betrekking tot de uitvoering van het vervoer kunnen bekomen worden via de dienst E 15-1, de regionale dispatchings en de stations.

IN DE PRAKTIJK

Noteer de juiste telefoonnummers.

Organisatiedienst E 13-4
Frankrijkstraat, 85 te 1070 Brussel
Tel. 02/523.62.40 of 523.80.80
toestel 3196 voor het vervoer van ertsen, chemische producten, metaalproducten, suiker en groefproducten;
toestel 22144 voor het vervoer van brandstoffen (steenkool, cokes, petroleum) en van auto's;
toestel 3159 voor het vervoer van alle andere goederen.

Dienst inlichtingen E 15.1 - centrale dispatching
Telefoon 02/520 72 92 of 02/523 80 80 toestel 2119

Dispatching Brussel
Fonsnylaan 47b - 1060 Brussel
Telefoon 02/537 88 54

Dispatching Antwerpen
Koningin Astridplein 27
2000 Antwerpen
Telefoon 03/233 56 26

Dispatching Hasselt
Stationsplein 2-6 - 3500 Hasselt
Telefoon 011/22 85 84

Dispatching Gent
Koningin Maria Hendrikaplein 2
9000 Gent
Tel. 091/22 57 21 toestel 2399
091/22 57 23 toestel 2399

Voor de telefoonnummers van de stations, raadpleeg de telefoon-gids van de RTT.



FEBELHOUT: EN NOG EEN MEUBELTREIN

Derde reis!
Op zichzelf een voorlopig record. De eerste reis had minder dan twee jaar geleden plaats en telkens overschreed die expotrein ook onze grenzen.

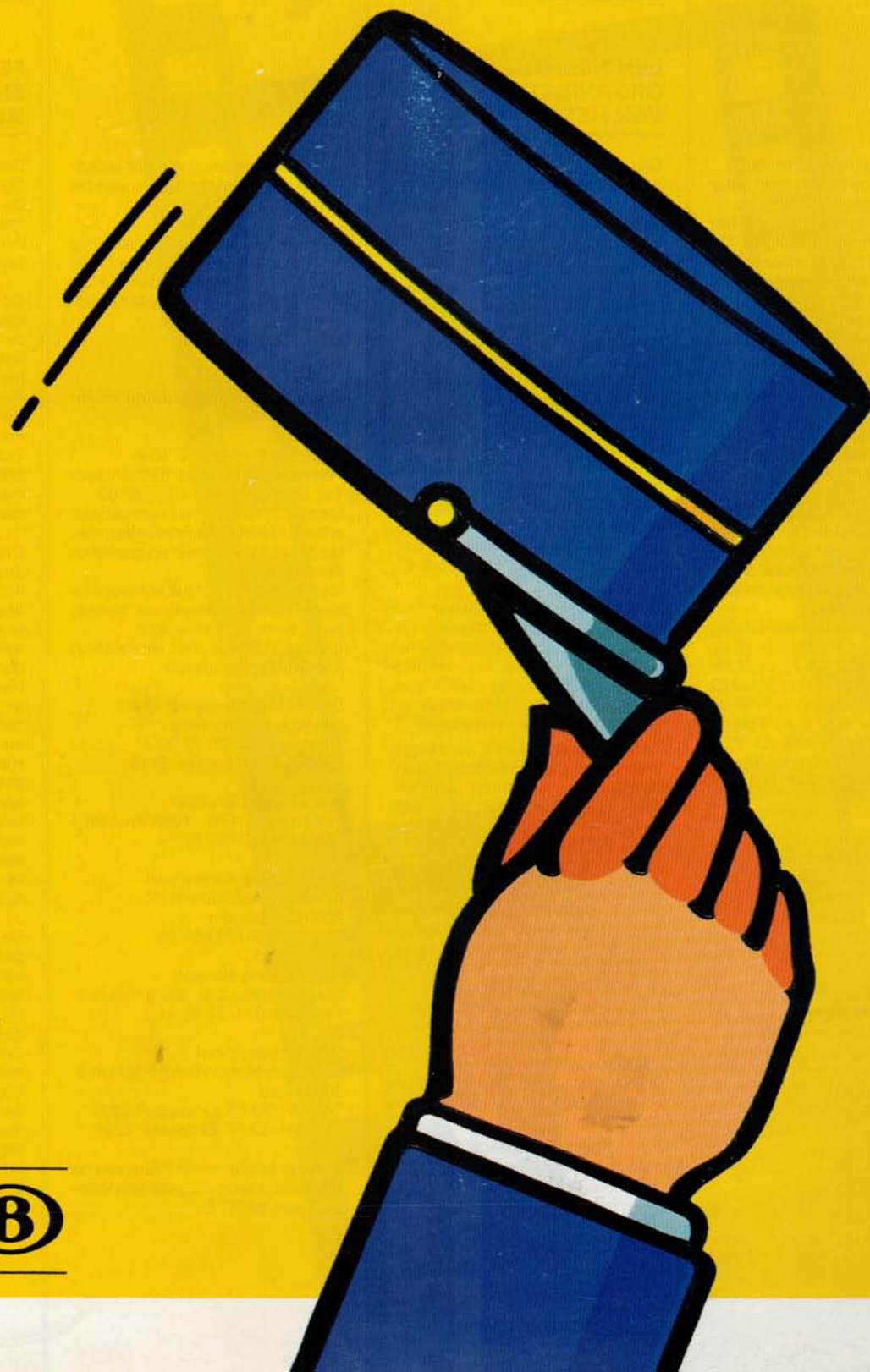
Op 14 april - jawel een zondag! - lanceerde Febelhout-Belgofurn de derde Belgische meubeltrein, het werd daarvoor bijgestaan door het Ministerie voor Buitenlandse Handel. De trein vertrok richting Midden-Frankrijk, een streek op de as Troyes, Dijon, Lyon. Vijf dagen reizen, tienmaal stoppen, de eerste maal te Le Mans. Mispunt: de meubelhandelaars van de streek.

Onze zuiderburen nemen 34% van de Belgische meubeluitvoer voor hun rekening. Doch in een gedeelte van Frankrijk - wij hadden het er in een vorige uitgave reeds over - werden de verkeersmogelijkheden nog niet onderzocht. Het bleef nagenoeg hermetisch gesloten voor de Belgische meubelproducenten. Febelhout wilde daar met de hulp van Buitenlandse Handel wat gaan aan doen. De expotrein bleek na een eerste test een goede en efficiënte oplossing. Dat werd door alle deelnemers beaamd. De afdeling "Uitvoer" van Febelhout plande - en verwezenlijkte - dan ook andere reizen.

De Belgische producenten hangen in hun expotrein een erg dynamisch beeld op van hun activiteiten en van ons land. Dit strookt met hun ambitie om een groter deel van de Franse markt te veroveren. Hun getrouwheid aan de expotrein bewijst - voor zover dat nog nodig was - dat de expotrein de ideale formule, het ideale medium - om het in reclametermen te zeggen - is voor gehaaste mensen en voor mensen die bang zijn buiten de prijzen te vallen.

150 JAAR

SPOORWEGEN IN BELGIE



Julian Key