

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN

ⓑ 385

Brussel X

G.P.P./10/209

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



ZEEBRUGGE EN DE SPOORWEG



1985 is een belangrijk jaar in de geschiedenis van het spoorwegvervoer. Zoals bekend, is het immers nu 150 jaar geleden dat in België, als eerste land op het continent, een spoorlijn in bedrijf werd genomen. Die stoomtreinverbinding is het beginpunt geweest voor de totstandkoming in de uitbouw van een spoorwegcomplex dat krachtig heeft bijgedragen tot de ontplooiing en de ontwikkeling van een in 1835 nog zo jonge natie en, later tot haar vermaardheid over heel de wereld.

1985 is ook het jaar om te herdenken dat de buurtspoorwegen een eeuw bestaan. Mede dank zij een verregaande reconversie in de richting van een efficiënte autobusonderneming, blijven zij de onmisbare schakel voor de verbindingen tussen de stedelijke kernen en de meer landelijke gebieden, terwijl de "kusttram" het levend gemoderniseerd beeld van een glorieus verleden, de spoorwegstations onderling blijft verbinden langs ons enig mooi Noordzeestrand.

Als daarbij nog wordt vermeld dat de Internationale Spoorwegcongresvereniging en de Internationale Unie voor het Openbaar Vervoer - waarvan de wiegen in ons land stonden - dit jaar ook al hun honderdjarig bestaan hebben gevierd, dan is het meteen duidelijk dat 1985 zich opdringt als het jaar van het openbaar vervoer.

Een gelegenheid eigenlijk niet alleen om al dan niet met een zekere nostalgie, de afgelegde weg te overschouwen, maar eveneens en vooral om resoluut de toekomst tegemoet te gaan.

Te bedenken is daarbij in het bijzonder hoe het vervoer per spoorweg verder dient te evolueren en hoe de noodzakelijke samenwerking met alle betrokken middelen allicht nog moet verstevigd of alleszins aangepast worden aan het steeds wisselend industrieel, sociaal en economisch tijdsgebeuren.

In die samenhang verdient het andermaal dat wordt beklemtoond welke belangrijke rol onze zeehavens, als overslagbedrijven, voor 's lands economie en welvaart vervullen. Hun industrialisatie neemt niet weg dat zij de plaats bij uitstek blijven waar zeetransport en continentaal vervoer elkaar de hand reiken.

Deze verbondenheid is des te belangrijker dat hun concurrentiepositie en hun ontwikkeling onloochenbaar mede bepaald worden door de kwaliteit en de vervoerprijs van de verbindingen met het hinterland. Het is eveneens belangrijk dat de waterwegen, de autowegen en de spoorwegen daarbij optimaal op elkaar zijn afgestemd en elkaar aanvullen, gesteld dat de specifieke functie van de trein gelegen is in zijn roeping van massavervoerder bij uitstek.

Vanuit die optiek zal het ongetwijfeld duidelijk zijn dat de N.M.B.S. de havenevoluitie op de voet volgt om haar zichtbare aanwezigheid, overigens in elke Belgische haven, tijdig te kunnen aanpassen.

Met aanvang van dit jaar staat de haven van Zeebrugge voor een nieuwe toekomst.

De voorzitter van M.B.Z. heeft, en trouwens niet ten onrechte, 1985 bestempeld als een uniek jaar voor een nieuwe haven die de beste voor Europa moet worden.

De N.M.B.S. verheugt er zich over dat zij, op de vooravond van de 21e eeuw, in de gelegenheid is om, in het raam van de nationale havenpolitiek, bij te dragen tot de volwaardige realisatie van de daarbij beoogde oriënteringen en objectieven.



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

Verantwoordelijke uitgever:
M. Placke - Brussel

Redactie:
Ravensteinstraat 36 bus 7
1000 Brussel
Tel. 02/525 36 84
Lay out: P. Funken - Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid 

Foto's
Uyttersprot: 2
Intercontainer: 10
NMBS

INHOUD



UITRUSTING

B & Co, de P-wagens in de schijnwerper: 12



B-NIEUWS

De spoorweg te Zeebrugge: 3
Nieuwe telefoonnummers: 9
24e lid voor Interfrigo: 10
Volledige wagenladingen, eerste semester: 10



RAIL-ROUTE

Opendeur bij TRW: 8



COLLI

Rechtstreekse vrachtwagen: 10



TARIEF - DIENSTREGELING

Goederenexpres "Porta d'Italia": 10



ONDERNEMING

Renpaarden per trein: 10



CONTAINER

Het eerste trimester bij Intercontainer: 10
10.000e container voor Intercontainer: 10

EDITORIAAL

In 1980 wijdde Spoornieuws een uitgebreid dossier aan de evolutie van de Zeebrugse haven. Eind juli 1985, dus 5 jaar later, werden de nieuwe haveninstallaties met veel luister officieel in gebruik genomen. Een prestigieus complex dat evenwel nog niet volledig voltooid is. De reeds gedane investeringsinspanningen moeten nu gevaloriseerd worden en zowel in de voorhaven als in de achterhaven moet nog flink worden gewerkt. Dat beaamde ook de heer Fernand Traen, voorzitter van het ha-

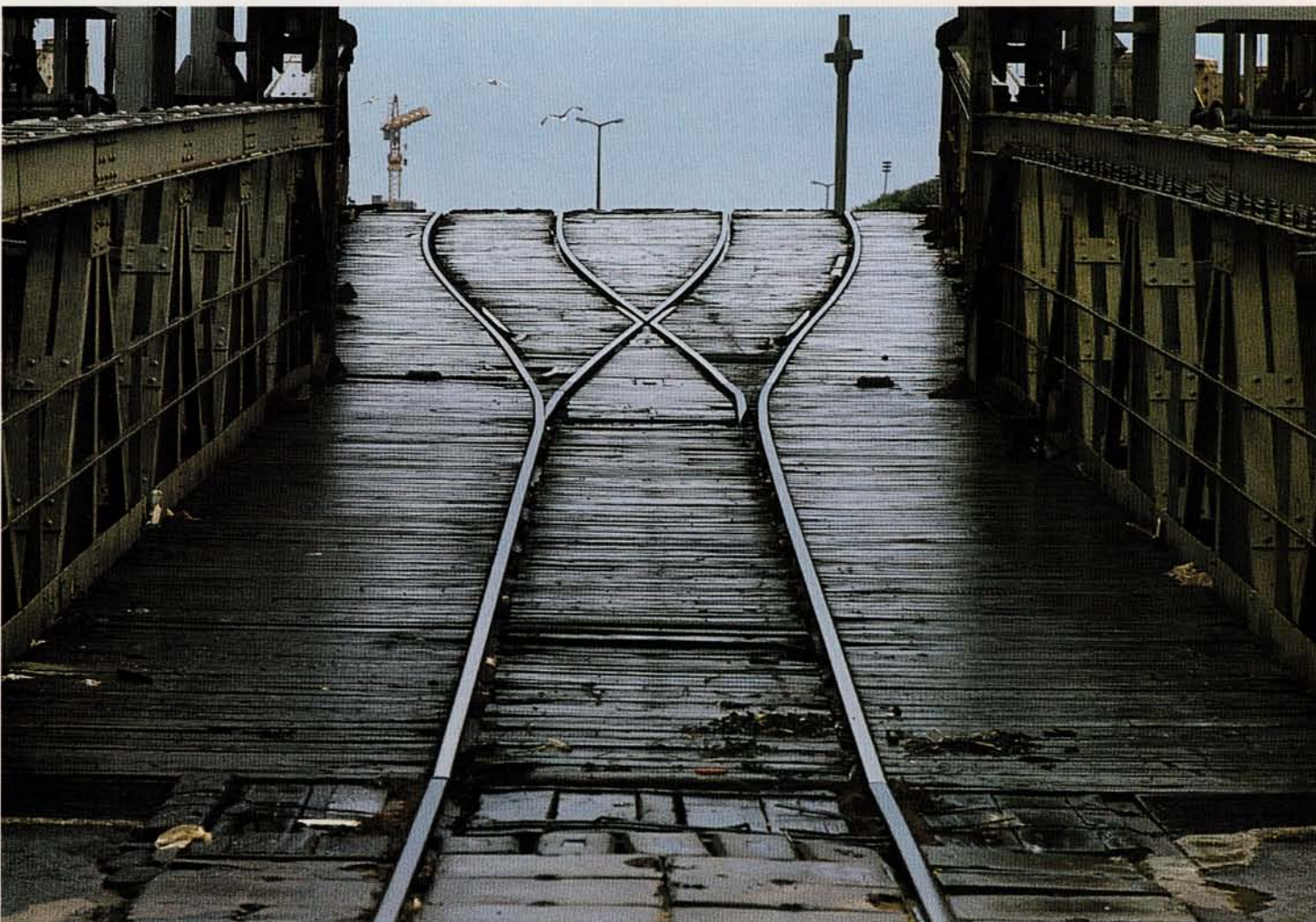
venbestuur, op de openingsplechtigheid: "Vandaag zijn de grote lijnen van het nieuwe Zeebrugge klaar. De afwerking, de invulling kan beginnen".

Om het geheugen even op te frissen zetten we kortweg de belangrijkste werken voor deze kusthaven op een rijtje:

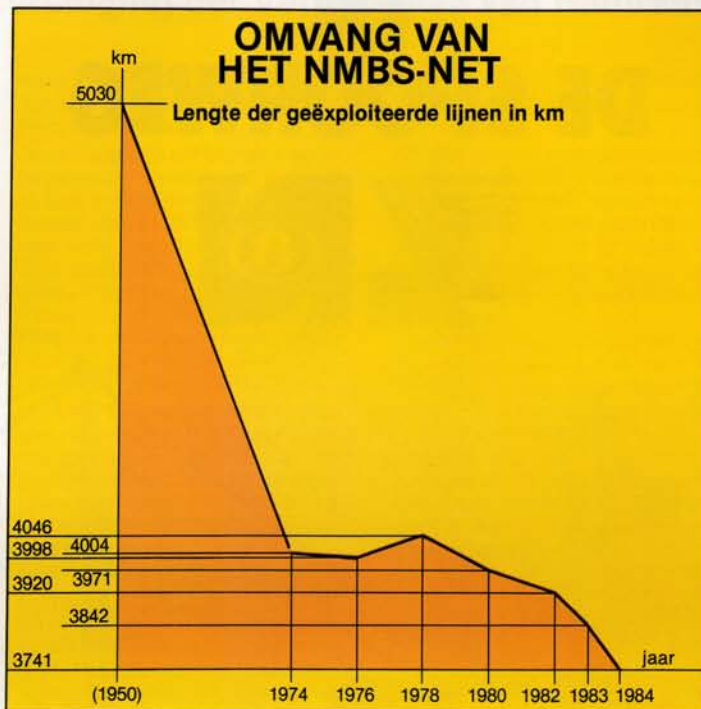
- ★ twee dammen, oostelijk en westelijk van de haveningang, werden tot ver in zee uitgebouwd;
- ★ aan de westelijke dam werd een LNG-terminal en een kaai-muur van 1.600 m gebouwd;
- ★ de toegang tot de haven werd uitgebaggerd (havengeul);
- ★ een zeesluis (500 x 57 m) verbindt de voorhaven met een nieuwe achterhaven;
- ★ een verbindingdok tussen de sluis en het Boudewijnkanaal en een insteekdok met 2.400 m kaai-muur werden gegraven.

Voor Spoornieuws was deze inhuldiging de aanleiding om specifiek de aanwezigheid van het spoor in de haven opnieuw toe te lichten. De nodige haveninfrastructuur is ruimschoots aanwezig, maar het is aan Zeebrugge zelf om de steile verwachtingen in te lossen. De spoorweg reikt deze diepzeehaven - en dat geldt trouwens voor alle nationale havens - een helpende hand om de doelstellingen te bereiken.

Hoe de NMBS haar rol van partner en bondgenoot vervult leest u in dit nummer.



Het nationale spoorwegnet en de produktiemiddelen



De haven van Zeebrugge is met het nationale en het grensoverschrijdend hinterland door uitstekende verkeerswegen verbonden. Per spoorweg komt die verbinding tot stand door een uitgebreid net waarvan de lengte, zoals hierna blijkt, tijdens de laatste tien jaar nog met 7,5% is afgenomen. Deze afslanking betekent geenszins een verzwakking van de middelen; zij is wel het gevolg van de wil tot rationalisatie en optimalisatie wat leidt tot meer efficiëntie in het gebruik van het spoorwegnet.

Het Belgisch spoorwegnet had, op 31 december 1984, een totale lengte van 3.741 km, waarvan 2.902 km voor het reizigers- en goederenverkeer en 834 km alleen voor goederentreinen. De lengte der geëlectriceerde lijnen bedraagt thans 1.907 km, wat neerkomt op 51% van de totale netlengte. De verdere elektrificatie ervan wordt voortgezet volgens

meerjarenplans die periodisch worden bijgesteld.

De exploitatie van het net en de daarbij verzekerde dienstverle-

ning vergden per 31 december 1984 de inzet van 305 elektrische locomotieven, 858 diesellocomotieven waarvan 305 rangeerlocomotieven en 60 locotractoren. 637 elektrische motorstellen en 2.328 gewone rijtuigen hebben in 1984 het vervoer verzekerd van zowat 150 miljoen reizigers.

Het wagenpark voor het transport in 1984 van 71 miljoen ton goederen bedroeg 37.588 eenheden, niet inbegrepen de gehuurde en de particuliere wagens. Dit park wordt steeds meer gespecialiseerd en afgestemd op de behoeften van de cliënteel. Zo zijn momenteel nieuwe stortwagens, moderne gesloten wagens en voertuigen voor rollen plaatstaal in aanbouw. Betekenisvol is het ononderbroken toenemend gemiddeld laadvermogen van de wagens. Eind 1984 bedroeg dit 38,29 ton; in 1974 was dat nog maar 32,68 ton.

Aanpassing van de spoorinfrastructuur in de Zeebrugse haven.

- 1986: - Aanleg van de eerste fase (5 sporen) van de achterkaaubundel aan het noordelijk insteekdok;
 - Aanvang der werken voor de spooruitrusting (eerste fase) van de diepzeeterminal op het zuidelijk insteekdok;
 - 1987: - Voortzetting van de werken voor de aanleg der sporen voor de diepzeeterminal. Voltooiing gepland tegen einde 1987.
- Werken waarvan het ogenblik van uitvoering nog bepaald dient

te worden in functie van de verkeersevolutie of concessieverlening:

- De spooruitrusting van de oosteroever van het noordelijk insteekdok, tweede fase - zone ten noorden van BNFV;
 - De tweede fase van de achterkaaubundel van het noordelijk insteekdok;
 - De spooraansluiting van geïnteresseerde bedrijven binnen de transportzone.
- Werken op langere termijn:
- De verplaatsing van het reizigersstation "Zeebrugge" naar de



Zoals reeds gezegd, is de politiek van de N.M.B.S. er op gericht de spoorinfrastructuur af te stemmen op de ontwikkelingen in de havens zelf ten einde aldus te kunnen beantwoorden aan de nieuwe behoeften die zich in deze groeipolen voordoen. Uit het navolgend overzicht van de werken die voor Zeebrugge in uitvoering of gepland zijn, blijkt duidelijk deze wil tot mee-evoluëren.

- Werken in uitvoering:
 - De aanleg van de achterkaaisporen op de Westeroever van het noordelijk insteekdok. De voltooiing ervan is nabij;
- Geplande werken:

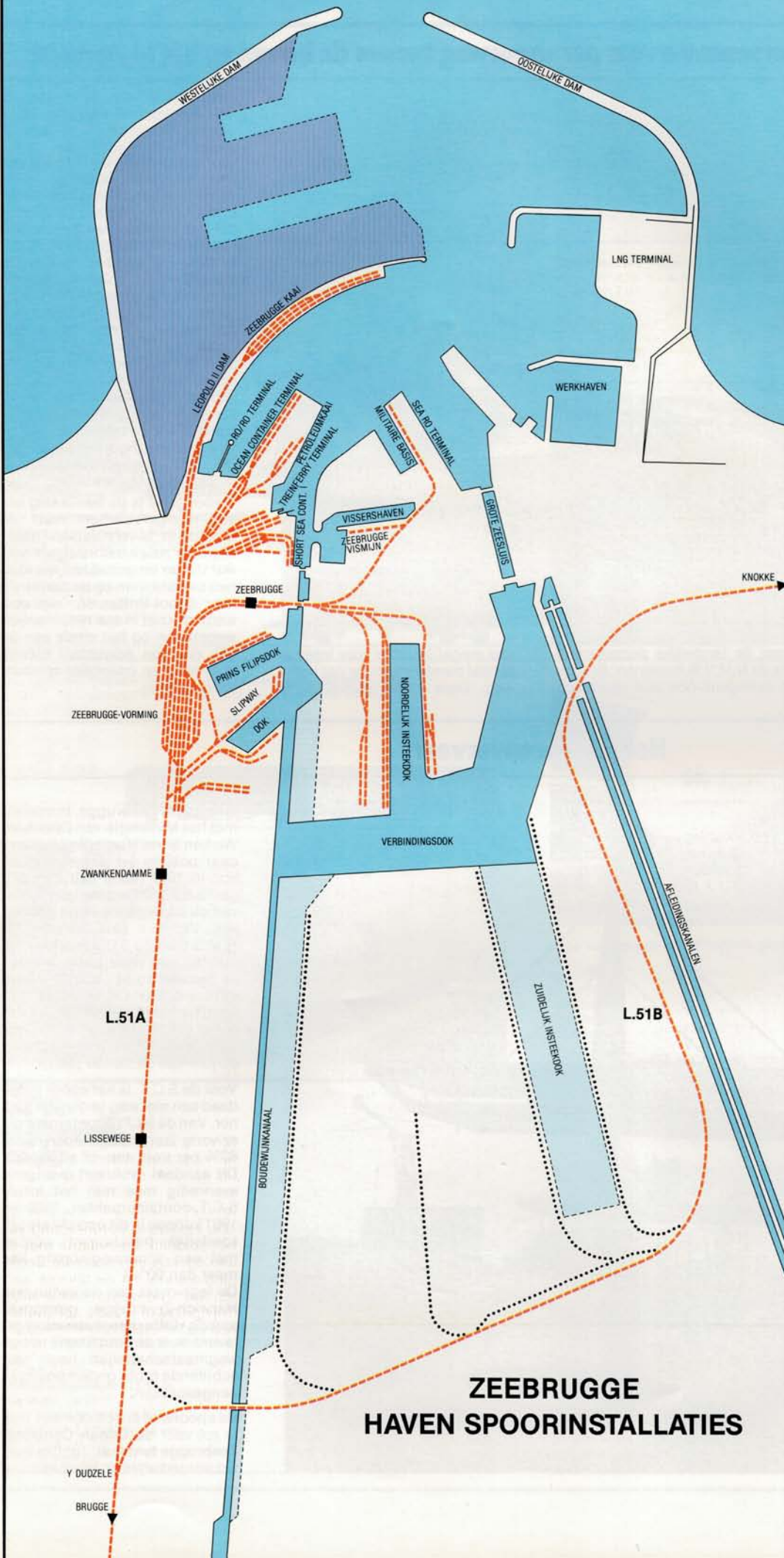


Strandwijk. De timing voor uitvoering is afhankelijk van de realisatie van het weg- en spoorwegcomplex dat de toegang uitmaakt tot de nieuwe voorhaven;

- De verdere spooruitrusting van het zuidelijk insteekdok met de aanleg van een centrale bedieningsbundel en de diverse sporen ten behoeve van de havenbedrijvigheid of van de activiteiten van de industriële vestigingen;
- De spooruitrusting van de geplande dokken in de nieuwe voorhaven met in het bijzonder het doortrekken van de verkeerssporen tot aan deze zone;
- De modernisering en de uitbreiding van het rangeerstation naast de Baron de Maerelaan.



De Zeebrugge Haven wordt ontwikkeld tot een wereldwijde haven voor de zeevaart en de binnenvaart. Het project wordt gefinancierd door de Vlaamse Staat en de Provincie West-Vlaanderen.



ZEEBRUGGE HAVEN SPOORINSTALLATIES

Dienstverlening voor personenvervoer per spoorweg tussen de haven en het hinterland.

Voor ingewijden valt het ongetwijfeld op dat het merendeel van de hiervoor vermelde werken voor de spoorweg in hoofdzaak betrekking hebben op het vervoer van goederen. Dat is voor een haven die goederengebonden is nogal evident en derhalve vrij begrijpelijk.

Maar dat betekent daarom niet dat de N.M.B.S. geen aandacht zou besteden aan het vervoer van personen tussen Zeebrugge en het nationale hinterland.

Begin juni 1984 werd gestart met de uitvoering van het reorganisatieplan voor het reizigersverkeer, het bekende IC-IR plan. Een nieuw vervoeraanbod, eenvoudig en rationeel, dat leidt tot een merklijke verbetering van de regelmaat van het treinverkeer en tot een doorgedreven samenwerking met de N.M.V.B. om optimale aansluitingen met de autobus te verwezenlijken. Het station Zeebrugge, dat vrij goed gelegen is ten opzichte van de haven, heeft nu regelmatige klokvast verbindingen met Brugge. Vanuit Brugge zijn er snelle aansluitingen naar alle agglomeraties van het land en



naar de landelijke dorpskernen via de N.M.V.B.-buslijnen; Brugge is overigens ook niet verstoken

van mogelijkheden voor internationaal personenvervoer per spoorweg. Deze vlotte verbindingen

voor reizigers die de trein gebruiken - en daarbij horen gewis de dagelijkse pendelaars werkzaam in de haven - hebben tot gevolg dat het klienteel van het station Zeebrugge in stijgende lijn gaat. In 1982 - 2 jaar dus voor de indienststelling van het IC-IR-plan - noteerde Zeebrugge een gemiddelde van 257 reizigers op werkdagen, 726 op zaterdag en 567 op zondag. In 1984 gingen deze cijfers de hoogte in tot 1.643 op werkdagen, 1.068 op zaterdag en 700 op zondag. Uiteraard spelen de progressieve uitbreiding van de havenactiviteit en de daaraan gekoppelde toename van de werkgelegenheid een rol in deze gunstige evolutie.

Verheugend is de beslissing om het reizigersstation naar de Strandwijk te verplaatsen (1990). Hierdoor zullen treinreizigers heel wat vlotter en gemakkelijker kunnen overstappen op de carferry's naar Groot-Brittannië. Het ontwerp voorziet in een nieuw spoorwegstation op het einde van de dijk dat een polyvalent dienstverlenend en openbaar centrum moet worden.

Het goederenvervoer.

Het goederenvervoer per spoorweg situeert zich in Zeebrugge op vier vlakken; het containerverkeer, het ferry-boatverkeer met Groot-Brittannië, het ferroutragevervoer en de transporten voor de industriële vestigingen.

Zeebrugge is een typische **containerhaven**, zowel voor de kustvaart als voor de intercontinentale verbindingen. De haven beschikt over twee gespecialiseerde terminals, beide uitgebaat door de Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats (S.B.A.) waarin de N.M.B.S. meederheidsaandeelhouder is. Het zijn de Ocean Container Terminal voor intercontinentale verbindingen (OCZ, operationeel sinds 1971) en de Short Sea Container terminal voor de verbindingen met Groot-Brittannië en andere Europese landen (S.G.T., operationeel sinds 1968).

Men kan gerust beweren dat de spoorweg, dank zij zijn investeringen in het containergebeuren te Zeebrugge, sterk heeft bijgedragen tot de "containerspecialisatie" van de haven.

De **Short Sea Container terminal** is werkelijk ontstaan onder impuls van de spoorwegen. In 1965 besloten de Britse spoorwegen een regelmatige containerverbinding in te leggen tussen Harwich en het vasteland. De N.M.B.S en de S.B.A werden gepolst omtrent de oprichting van een aangepaste



terminal te Zeebrugge. In overleg met het Ministerie van Openbare Werken en de Havendirectie werd daar positief op gereageerd en kon in 1967 reeds een aanvang gemaakt worden met de bouw van de aanlegkade in de voorhaven. Van hun kant, zorgden de N.M.B.S en de S.B.A. voor de opstelling van twee portaalkranen en het aanleggen van de spoorinfrastructuur. Op 18 maart 1968 werd het eerste Sea Freightliner-schip gelost, terwijl de terminal voor geopend werd verklaard op 28 juni van datzelfde jaar.

Voor de S.C.T. is het spoor inderdaad een niet weg te denken partner. Van de 94.717 containers die er vorig jaar transiteerden, werd 83% per trein aan- of afgevoerd. Dit aandeel evolueert overigens evenredig mee met het totale S.C.T.-containerpakket. 1980 en 1981 kunnen in dit opzicht als uitzonderlijk beschouwd worden met een spoorweginbreng van meer dan 90%!

De regelmaat van de verbinding Harwich-Zeebrugge, gekoppeld aan de vlotte dienstverlening geleverd door de betrokkene spoorwegmaatschappijen heeft verschillende grote ondernemingen aangesproken.

De spoorweg speelt ook een vitale rol voor de **Ocean Container Zeebrugge terminal**. Talrijke individuele rederijen en internationale

consortia hebben Zeebrugge gekozen als aanloophaven voor hun intercontinentale diensten.

Laadkisten afkomstig van of bestemd voor alle werelddelen worden er behandeld. Een degelijke aan- en afvoer van de containers, afgestemd op het ritme van de haven, is onontbeerlijk om een vlotte werking van de terminal te waarborgen. Op dit punt is het spoor, als massavervoerder bij uitstek, een betrouwbare vennoot en dat weerspiegelt zich ook de cijfers. Het aandeel van het spoorwegvervoer op O.C.Z. schommelt rond 60%. Zeker niet mis op een gemiddelde van 67.000 laadkisten behandeld tijdens de laatste 5 jaar. 1985 kondigt zich trouwens schitterend aan, én voor de haven én voor het spoor. De cijfers van O.C.Z. vertonen een forse stijging voor het eerste halfjaar en het aandeel van de spoorweg klimt naar 74%. De per spoorweg aangevoerde containers zijn zeer verscheiden zowel wat inhoud als wat herkomst en bestemming betreft. Zij worden hoofdzakelijk via de internationale spoorwegfiliale de Samenwerkende Vennootschap Intercontainer, met als vertegenwoordiger in België, de N.V. Interferry, verstuurd of aangevoerd. Het binnenverkeer per spoorweg van en naar O.C.Z. is praktisch uitsluitend verkeer met de Antwerpse haven.

De evolutie van het containerverkeer in Zeebrugge blijkt overigens uit volgende tabel.

paalde goederen;
- risico's van averij of verlies zijn quasi onbestaande omdat er geen behandelingen tijdens het vervoer zijn, behalve de douanecontrole, ongeacht overigens duur van het traject of de aard van de goederen;
- een vlugge transit door frequentie en regelmatige afvaarten.

West-Duitsland is de voornaamste tegenspeler van Groot-Britannië. België volgt op vele lengten in tweede positie, waarna Nederland en Oostenrijk komen. Ons land voert hoofdzakelijk auto-onderdelen in terwijl het vooral staal en, in mindere mate, meststoffen en chemische produkten uitvoert.

De Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats heeft zich noodzakelijkerwijs ook aangepast aan het wegvervoer. Een vlotte ro-ro-dienst tussen Zeebrugge en Harwich behoort eveneens tot het ruime keuzepakket van deze dynamische "Engelandvaarder". Het deur-aan-deur-vervoer, wil zeggen zonder vrachtonderbreking, kan aldus aangeboden worden voor ondernemingen die over geen spoor aansluiting beschikken.

Overigens lijkt het passend om de eigenlijke taak van de S.B.A. even te belichten en te situeren ten opzichte van de spoorwegnetten en van de klanten. De S.B.A. heeft een technische en een handelstaak. Technisch is de bedoelde vennootschap uitbaatster van de installaties te Zeebrugge die

leg vast te leggen en de onderlinge informatie-uitwisseling te realiseren. Het personeel van de S.B.A. is gewis geen spoorwegpersoneel, maar het werkt net zoals spoorwegmannen.

De zeer nauwe verbondenheid met de N.M.B.S. leidt er trouwens toe dat de S.B.A. door de klant ook al wordt aangesproken voor specifieke transportproblemen. Aldus is zij tussenpersoon geworden die de spreekbuis is van de spoorwegen en die daardoor ook dikwijls wordt geïdentificeerd met de spoorweg.

Sinds 1980 beschikt de haven van Zeebrugge over een terminal voor het **ferroustage of rail/route-vervoer**. Deze nog relatief jonge vervoerstechniek kent thans een fiks opgang en mag in een moderne haven niet ontbreken. De uitbating van de terminal en de prospectie voor die vervoerstechniek in België wordt verzekerd door de naamloze vennootschap T.R.W. (Transport Rail Weg) die nu reeds meer dan 50 belangrijke wegvervoerders groepect. De terminal kende een bescheiden start maar behandelde in 1983 toch reeds 2.359 wegvoertuigen. 1984 was iets zwakker, maar de cijfers van het eerste halfjaar 1985 laten uitschijnen dat er 2.200 vervoerseenheden zullen bereikt worden. 95% van het TRW-verkeer gaat in de richting Groot-Brittannië (Dover, Harwich, Felixstowe, Immingham-Hull); slechts 5% is bestemd voor het vasteland.

cokesfabriek langsheen het kanaal Brugge-Zeebrugge. De activiteiten gaan er opnieuw in stijgende lijn en deze gunstige heropleving weerspiegelt zich duidelijk in de cijfers van het spoorwegvervoer: 147.000 ton in 1982, 161.000 ton in 1983 en 363.000 ton vorig jaar. Sinds de start van de nieuwe ZBM-terminal (Zeebrugse Behandelingsmaatschappij) in de achterhaven is de aanvoer van overzeese kolen opnieuw een realiteit. Na zes maanden activiteit werd al 481.000 ton overgeslagen. Uiteraard werkt de N.M.B.S. intensief mee om deze bulkterminal de nodige armsglag te geven. De glasfabriek gevestigd in de Zeebrugse zone is eveneens een betekenisvolle klant voor de spoorweg. Deze producent van hoogwaardig spiegel- en vensterglas vervoerde in 1984 "voorzichtig" 109.000 ton goederen per trein (84.000 ton in 1983 en in 1982).

Twee nieuwe vestigingen aan het noodelijk insteekdok zijn volledig uitgerust om goederen per spoor te ontvangen en te versturen. Het zijn enerzijds de multi-purpose-terminal voor het behandelen van staalprodukten, meststoffen en landbouwprodukten en anderzijds een vestiging voor de overslag van overzees fruit. De eerste resultaten zijn hoopgevend en laten vermoeden dat de spoorweg in de nabije toekomst tot een volwaardige schakel kan uitgroeien in de transportkettingen van deze twee ondernemingen.

Deze kennismaking met de Zeebrugse spoorwegactiviteiten illustreert duidelijk de wijze waarop de haven en de spoorweg voor elkaar en door elkaar leven.

De Belgische spoorwegen hebben de vaste wil om alle middelen, technieken en tarieven aan te wenden ten einde de rol van bondgenoot voor de haven, zoals met hun participatie in de N.V. Seabulk, ook in de toekomst volwaardig gestand te blijven.

Een snel, goed geprogrammeerd en aangepast spoorwegvervoer is van uitermate grote betekenis. In die optiek situeren zich overigens de onverminderde aanpassingen waarvan de goederenvervoerders per wagenlading het voorwerp zijn.

De uiteindelijke doelstelling van die aanpassingen is dubbel: verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening tegen zo laag mogelijke kostprijs. Dit kan de haven alleen maar baat bijbrengen!

	SCT		OCZ		Totaal SCT + OCZ
	In- en uitvoer	Aandeel spoorweg	In- en uitvoer	Aandeel spoorweg	
1980	81.161	91%	64.866	62%	146.027
1981	88.055	94%	69.156	63%	157.670
1982	67.420	82%	67.661	62%	135.081
1983	89.863	86%	71.284	54%	161.147
1984	94.717	83%	61.891	61%	156.608

Naast de exploitatie van de twee containerterminals, staat de S.B.A., samen met de Britse Spoorwegen, ook in voor de traditionele **goederenferry-dienst** Zeebrugge-Harwich die met rechtstreekse spoorwagens, één van de levensaders is voor de Britse industrie. Bescheiden gestart met 26.000 ton in 1924 steeg het verkeer met ferry-boatwagens in 1927 reeds tot 158.000 ton, om na een na-oorlogse herstel- en stagnatieperiode, opnieuw sterk toe te nemen tijdens de laatste decennia. In 1979 werd 437.000 ton per schip "verspoord" (toen een rekordcijfer). In 1983 was evenwel het absolute topjaar met meer dan 670.000 ton en 1984 was goed voor 537.000 ton. Vergeleken met andere transportmiddelen van en naar het vasteland bieden de doorgaande spoorwagens enorme voordelen:

- aan boord rollende spoorwagens doen inschepingskosten aanzienlijk dalen;
- mogelijkheid om lichte of minder dure verpakkingen te gebruiken of zelfs uit te sluiten voor be-

zij in eigendom bezet of afhuurt van de N.M.B.S. en van de C.M.B. en is zij in die hoedanigheid belast met het dagelijkse beheer ervan. De S.B.A. zorgt voor elke "scheepsbehandeling": Daarin zijn ook begrepen de douanereformaliteiten, de goederenopslag, het sorteren, het aanbrengen van etiketten, m.a.w. taken die een uitbater van een terminal in om het even welke haven dient te volbrengen.

Naast deze technische taak is er de handelstaak voor rekening of in samenwerking met de spoorwegen in Europa. Een net van agentschappen zorgt ervoor dat, de doordeweekse handelsopdrachten stipt worden uitgevoerd. Omwille van historische en geografische motieven bevindt de Algemene Directie van de S.B.A. zich te Brussel. Zodoende is het overigens makkelijker om gemeenschappelijke prospectie te verrichten, de buitenlandse agentschappen te controleren, een helpende hand te reiken voor het oplossen van plaatselijke problemen, de tarieven in onderling over-

Tenslotte zijn er de transporten gebonden aan de **industriële vestigingen** in de havenzone, zij evolueren geleidelijk mee met de uitbouw van het havengebied. Indien het bedrijfsleven verder positief reageert op de Zeebrugse investeringsinspanningen, dan is er ook voor de spoorweg een optimistisch toekomstbeeld in het vooruitzicht.

Het grootste spoorwegverkeer per volledige wagenlading geschiedt momenteel voor debou van de beide havendammen waarvoor de N.M.B.S. letterlijk en figuurlijk meer dan een steen bijdraagt. In totaal zullen zowat 11,5 miljoen ton stortsteen, afkomstig van onze nationale steengroeven, per trein worden aangevoerd. Het programma startte in februari 1979 en zal eind 1985 beëindigd zijn. In 1983 en 1984 werd ongeveer een half miljoen ton steen per spoor aangevoerd. Voor de ontvangst van drie dagelijkse treinen werd een tijdelijke spoorinfrastructuur aangelegd met vijf laterale vertakkingen.

Belangrijk voor de N.M.B.S. is de



Op 27 september jl. hield de rail/route-maatschappij TRW een professionele opendeurdag op haar terminal te Antwerpen-Schijnpoort.

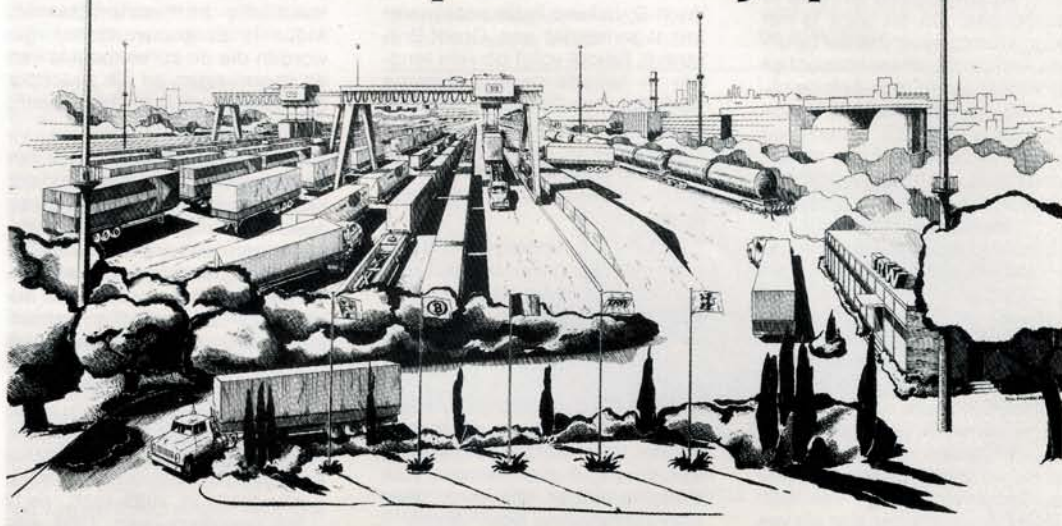
Met dit initiatief wou TRW de nieuwe installaties beter leren kennen aan de bestaande en potentiële klantenkring, aan diverse beroepsorganisaties, aan de gespecialiseerde media en aan alle belangstellenden in transportproblemen.

In het rijtje van terminals die TRW momenteel uitbaat, wordt Schijnpoort als de "model terminal" beschouwd. Met dit predikaat wordt geenszins bedoeld dat de andere vestigingen minder efficiënt zouden zijn. "Model terminal" duidt op een aantal bijkomende troeven, zoals onder meer de geografische situering. De Antwerpse regio is een economisch belangrijk knooppunt van de nationale en Europese handel en is aldus een aantrekkingspool voor het goederenvervoer in het algemeen. Het is een echt centrum voor wegtransport en de Antwerpse haven wordt daarenboven terecht als "spoorweghaven" bestempeld. Een rail/route-terminal met spooransluitingsmogelijkheden naar alle richtingen en in de onmiddellijke nabijheid van de autoweg kon dus niet ontbreken.

De terminal werd na een aanloopperiode werkelijk operationeel in februari 1976. Het laden en lossen van opleggers geschiedde toen enkel nog "horizontaal" met behulp van een laadbrug en een aangepaste trekker.

Tussen 1976 en 1980 waren de wegvervoerders nog terughoudend om hun opleggers op een spoorwagen te rijden, maar vanaf 1980 was er een gestage evolutie waar te nemen. In 1981 doet ook de "verticale" techniek zijn intrede te Antwerpen door het inzetten van

Schijnwerper op de TRW-terminal te Antwerpen-Schijnpoort



een mobiele Belotti-kraan... Schijnpoort is nu een polyvalente terminal die dra bij gebrek aan ruimte het verkeer niet meer kan verwerken. Dat leidt tot de ingebruikname van de nieuwe terminal in 1984 en de aanschaf van een tweede mobiele kraan van het type ORMIG.

De snelle ontwikkeling van Schijnpoort (zie grafiek) is geen zuiver lokaal verschijnsel. Het rail/routevervoer kent in het algemeen een sterke opgang, maar Schijnpoort blijft de laatste drie jaren qua groei toch de spits af. Voor het

eerste semester van dit jaar noteerde TRW 6.156 zendingen te Antwerpen. Dat is bijna evenveel als voor het volledige jaar 1983. Het is aldus geen utopie om voor 1985 12.000 zendingen voorop te stellen!

De evolutie van het verkeer te Schijnpoort geldt zowat als voorbeeld voor alle TRW-terminals hier te lande:

- het verkeer per laadkist neemt opvallend toe;
- het Huckepack-verkeer ontwikkelt zich gunstig t.o.v. het Kangoe-roeverkeer (verhouding 20/80 in

1984);

- het verkeer met het Iberisch schiereiland zit duidelijk in de lift.

De huidige capaciteit van de terminal bedraagt 1.500 spoorwagens per maand. Voor volgend jaar wordt een toename met 20 à 25% reëel geacht. Om de dienstverlening op peil te houden zijn er plannen om in de loop van 1986 twee portaalkranen te installeren. Niet zelden worden soms 160 behandelingen per dag uitgevoerd.

TRW Antwerpen-Schijnpoort Technische steekkaart

Materieel:

- 1 mobiele kraan Belotti
- 1 mobiele kraan ORMIG
- 2 trekkers MOL, type "terminal", ingezet voor het verplaatsen van opleggers en voor het horizontaal laden
- 1 laadbrug.

Sporen:

- 1 spoor, lengte 450 m, voor het laden en lossen van laadkisten
- 1 spoor, lengte 200 m, voor behandeling van opleggers
- 1 spoor, lengte 200 m voor horizontale behandeling van Huckepack-opleggers
- 1 spoor, lengte 150 m voor verticale behandeling van Huckepack-opleggers

Oppervlakte:

18.000 m² met mogelijkheid tot parkeren van ongeveer 100 opleggers

Adres:

TRW-terminal
Antwerpen-Schijnpoort
Buurtspoorweglei, 3
2200 Antwerpen (Borgerhout)
Telefoon: 03/235.01.52
Telex: 72 952

De algemene leiding van de terminal berust in handen van de heer H. Verwimp.

In de loop van volgend jaar zal een portaalkraan geplaatst worden over de twee sporen van 200 m lengte. Bovendien zullen nog twee sporen van elk 280 m aangelegd worden met een tweede portaalkraan. De totale bruikbare oppervlakte wordt opgevoerd tot 27.000 m².





28 oktober: rechtstreeks in verbinding met uw correspondent

Vanaf 28 oktober is het mogelijk om een rechtstreekse telefonische verbinding tot stand te brengen met uw correspondent.

Een "transit" via de telefooncentrale is dus niet meer nodig.

U vormt eerst het nummer "525", gevolgd door het toestelnummer van de persoon die u wil spreken.

Om bijvoorbeeld de redactie van Spornieuws te bereiken vormt u het nummer 525 36 84.

Indien uw correspondent bezet is, dan kunt u op het nr. 525 21 11 steeds de telefoniste oproepen. U vraagt het toestelnummer van uw correspondent en na een beperkte wachttijd krijgt u de verbinding.

Noteer dit alvast in uw agenda.

Vanaf 28 oktober vlottere telefonische verbindingen.

525...





HET 24e LID VOOR INTERFRIGO

Ter gelegenheid van de Algemene Vergadering, gehouden op 21 juni 1985 in het Transportmuseum te Nuremberg, heeft Interfrigo een 24e lid "ingeschreven". De Tjechische Staatsspoorwegen (CSD) ondertekenden er de officiële akte en maken aldus vanaf 1 juli 1985 deel uit van de grote Interfrigo-familie.

De aansluiting van de CSD moet beschouwd worden als de logische voortzetting van de goede relaties met Interfrigo. Reeds sedert 1958 neemt Tjechoslowakije deel aan de werkzaamheden van de coöperatieve en woont onder meer de vergaderingen bij van de Commissies en Werkgroepen voor het oplossen van exploitatievraagstukken. Op 1 april 1974 onderschreef de CSD de "Entente Tarifaire 9997" van Interfrigo voor het transitverkeer.

De CSD hebben een niet onaardig aandeel in de verkeersstatistieken van Interfrigo. In 1984 werd op dit net 17,6 miljoen ton-km afgelegd, wat ongeveer 9,3% betekent van het totale verkeer onder geleide temperatuur. Bij invoer evolueerde het verkeer van 13.397 transporten (1983) tot 15.038 transporten (1984). Wat betreft het aantal geladen koelwagens bij ontvangst bevindt de CSD zich op een vierde plaats na West-Duitsland, Zwitserland en Oost-Duitsland. Met meer dan 20.600 zendingen bezet Tjechoslowakije ook een belangrijke plaats in het transitverkeer.

Rekening houden met deze verkeersresultaten is de lidmaatschap van de CSD een soliede schakel in de Interfrigo-ketting. De 24 leden-spoorwegnetten bestrijken nu samen een spoorweg-territorium met meer dan 230.000 km spoor.

De CSD plaatsen 300 moderne koelwagens met grote capaciteit uit hun eigen wagenpark onder het Interfrigo-regime. De plaatselijke nationale vertegenwoordiging van Interfrigo blijft in handen van CSKD-INTRANS, een staatsinstelling die mag optreden

in naam van de CSD. Deze instelling heeft steeds goede betrekkingen met Interfrigo onderhouden.



DE INTERCONTAINER- POOL TELT 10.000 CONTAINERS

De Intercontainer-pool bestaat pas twee jaar en heeft toch reeds een opmerkelijke evolutie doorgemaakt. Op 4 juni verliet de 10.000e container die door deze organisatie wordt beheerd, de fabrieken van Gersheim GmbH te Gummern in Oostenrijk, met een lading natuurlijke kalksteen bestemd voor de Duitse Bondsrepubliek.

De lading in deze 40-voet container van het continentaal type met laterale deuren was gepaletiseerd. De bestemming, OMYA GmbH in Keulen, verdeelt deze natuurlijke kalk bij bedrijven die vernis, kleurstoffen en papier vervaardigen.

In het raam van de pool geschiedde het transport onder verantwoordelijkheid van Transfracht, filiaal van de DB, en van de Oostenrijkse spoorwegen, respectievelijk de nationale vertegenwoordigers van Intercontainer in West-Duitsland en in Oostenrijk.

Dank zij de bijzondere eigenschappen van het pool-systeem, dat een vervoer aanbiedt met volledige dienstverlening (waarbij

het ter beschikking stellen van de container), kon dit verkeer van de weg afgesnoept worden. De makkelijke en snelle laadverrichtingen, het flexibele gebruik van de container en ook de competitiviteit van het aanbod van de pool - goede prijs en uitstekende dienstverlening - waren voor OMYA van doorslaggevende aard om voor de container te opteren.

Buiten de samenwerking met de pool doet OMYA ook nog beroep op de diensten van Intercontainer voor het vervoer van calciumcarbonaat per ketelcontainer, eveneens afkomstig van de fabrieken te Gummern.

De Intercontainer-pool... kortweg

De Intercontainer-pool werd opgericht in mei 1983 door Intercontainer en haar nationale vertegenwoordigers in 5 Europese landen: de Duitse Bondsrepubliek, Oostenrijk, Denemarken, Nederland en Zweden. Rekening houdend met het onmiddellijke succes van deze formule en de zeer gunstige evolutie van het verkeer, zal het aanbod van de pool uitgebreid worden tot andere internationale verbindingen in het tweede semester van dit jaar.



UITSTEKEND EERSTE TRIMESTER VOOR INTERCONTAINER

Begin 1985 noteerde Intercontainer een toename van het verkeer met 7% (uitgedrukt in TEU). Gedurende het eerste trimester van dit jaar werden er in totaal 224.000 TEU verspoord, tegen 206.000 in dezelfde periode van vorig jaar. Uitgedrukt in TEU-km vermeerderde de "productie" met 10%, van 165 naar 184 miljoen.

De positieve trend die de laatste twee jaren werd waargenomen zet zich dus door. Deze vaststelling geldt eveneens voor de marktsector die traditioneel het meeste verkeer oplevert, namelijk de maritieme sector. Met een volume van 131.000 TEU (tegenover 118.000 in dezelfde periode vorig jaar) bereikt het stijgingspercentage ongeveer 11%. De productiecijfers in TEU-km stegen zelfs met 17%.

Voor het continentaal verkeer is er een vertraging van de toename waar te nemen: 79.000 TEU en 76 miljoen TEU-km, wat respectievelijk een toename betekent van 1 en 2%.

Van de andere relatief bescheiden sectoren kende het rechtstreekse verkeer met Groot-Brittannië een indrukwekkende evolutie, +25% in TEU en +26% in TEU-km. In het transitverkeer via de USSR namen de containerbewegingen toe met 2% in TEU terwijl de productie in TEU-km er daalde met 2%.



KORTWEG



DE RECHTSTREEKSE VRACHTWAGEN: GOEDE TOEKOMST

Talrijke colli op eenzelfde verkeersas... zeker niet utopisch. Vanuit een nationaal distributiecentrum is het mogelijk om zendingen te groeperen bestemd voor één bepaalde regio, waardoor de levering sneller en efficiënter kan geschieden.

de gewone procedure voor deze stukgoedzendingen omvat drie fasen:

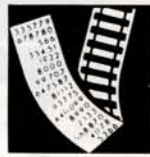
1. afhaling ten huize door een vrachtwagen;
2. vervoer per trein tussen twee wegcentra;
3. bestelling ten huize door een vrachtwagen.

Om van fase 1 naar 2 en van fase 2 naar 3 over te gaan moeten de colli tweemaal behandeld worden.

Stel nu dat er een belangrijke zending colli wordt aangeboden - het equivalent van een vrachtwagen - bestemd voor een regio die normaal wordt bediend door één NMBS-colli wegcentrum. Volgens een logisch denkpatroon kan fase 2 uitgeschakeld worden als de geladen vrachtwagen (fase 1) onmiddellijk doorrijdt naar de uiteindelijke bestemming (fase 3). Enkele uren later zijn de colli afgeleverd. Een rendabel vervoer, snel en met minder kans op averij daar twee behandelingen werden vermeden.

De rechtstreekse vrachtwagen is een formule van NMBS-COLLI die een interessante evolutie kan doormaken.

KORTWEG



GOEDERENEXPRES: "PORTA D'ITALIA"

Een nieuwe "as-trein", een rechtstreekse toegang tot de Italiaanse afzetmarkten.

Vertrek vanuit gans België op dag A in de namiddag of op dag B in

	Dag	Uur	Station	
Vertrek	A	16.24	Ronet	
		16.27	Jemelle	
		18.35	Jemelle	
		19.43	Kinkempois	
		19.52	Châtelet	
		21.30	Ronet	
		23.10	Merelbeke	
		B	0.06	Ronet
			0.43	Antwerpen Noord
			0.47	Hasselt
2.33	Kinkempois			
Aankomst	C	5.23	Antwerpen Schijnpoort	
		9.36	Stockem	
		3.56	Chiasso	
		17.00	Milano Farini	
		18.00	Milano Smist	
		23.00	Milano Rogoredo	
		24.00	Milano Porta Romana	
		D	2.00	Torino Smist
			2.00	Verona P.N.
			5.00	Genova Camp
7.00	Venezia M.			
10.00	Bologna Rav.			
16.00	Alessandria Sm.			
17.00	Firenze C.M.			
18.00	Trieste			
E	19.00	Ancona		
	24.00	Pescara		
	1.00	Roma Smist		
	4.00	Foggia		
	7.00	Bari		
	10.00	Napoli Sc. Merci.		
F	12.00	Velba S. Giov.		
	18.00	Messina		
	12.00	Catania		
	20.00	Palermo		

Wenst u goederen uit te voeren naar Italië. Geef ons een seintje! Wij bestuderen grondig uw probleem, stellen de beste oplossing voor... en zo wordt u misschien een trouwe klant van de "Porta d'Italia".

Bel naar één van deze nummers en u krijgt een antwoord op uw vragen:

KORTWEG

de vroege ochtend.

Rechtstreekse trein van België naar Chiasso (aankomst om 3u56 dag C).

Verzekerde aansluitingen op dag C en D (voor de verste bestemmingen op dag E en F).

Technische gegevens

De trein rijdt onder het TEEM-snelheidsregime: 100 km/h. Dus opletten bij het bestellen van wagens en bij het laden. De douaneformaliteiten worden te Chiasso verricht; de trein stop dus niet aan de grenzen. Alle goederen zijn toegelaten... de mogelijkheden zijn dus groter dan bij de TEEM-treinen.

Het reisschema van deze trein:

KORTWEG



RENPAARDEN PER TREIN



Voor de wereldkampioenschappen paardrijden te Sandringham in Norfolk (Engeland) kwamen te Zeebrugge paarden aan per spoor uit Boedapest. Deze zending was voor rekening van Peden International Transport Ltd.

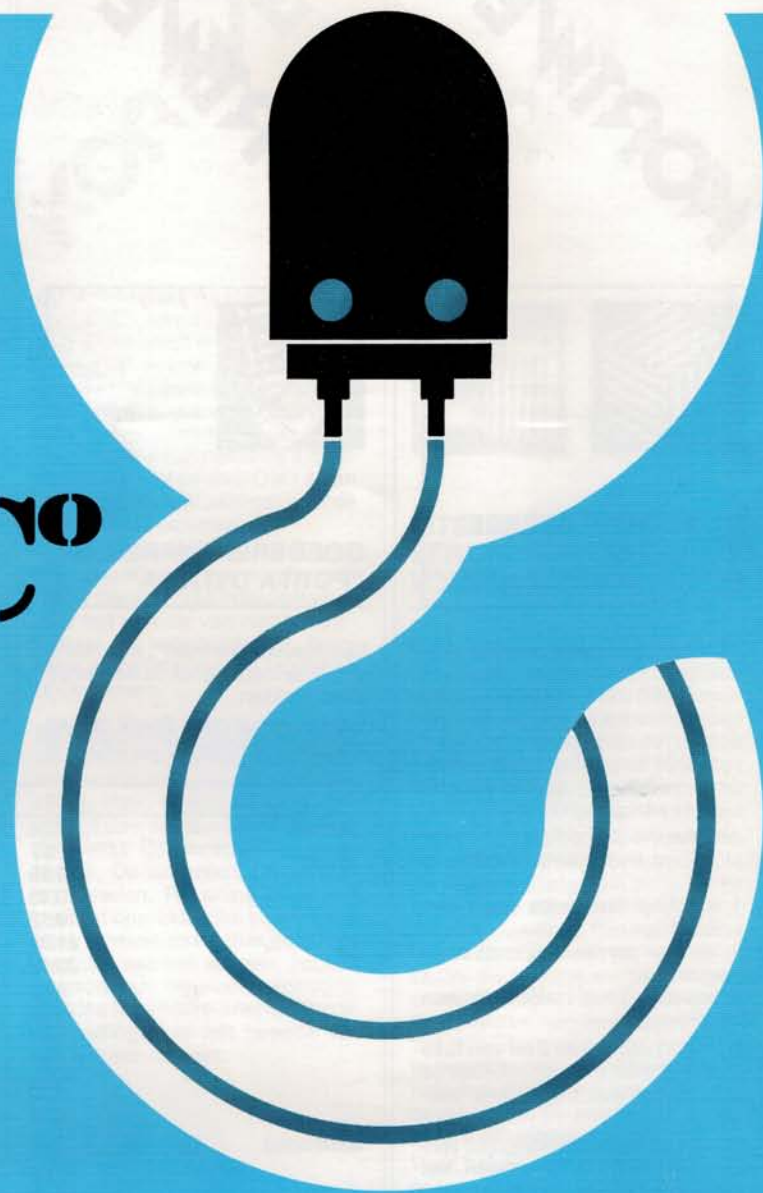
Te Boedapest verzorgde Masped Spedition de lading, de receptie en transit te Dover was in handen van Lep Transport Ltd.

De paarden werden op 2 september in omgekeerde richting van de Townsend Ferries in ontvangst genomen en opnieuw per spoor naar Boedapest verzonden. Alle besprekingen omtrent de organisatie van dit transport gebeurden via ons commercieel agentschap Brugge.

011/22 32 65	065/33 59 79
041/23 17 13	091/22 71 00
063/22 41 15	03/233 02 68
081/22 30 84	056/22 00 49
02/219 00 40	071/43 01 73
050/38 39 97	

Het nummer van onze commerciële vertegenwoordiging in uw streek is er gewis bij.

Ⓟ B & C^o



DE NMBS EN DE WAGEN- VERHUURDERS

Vanaf half-september tot eind oktober, heeft de NMBS in elf Belgische steden een expotrein tentoongesteld met uitsluitend particuliere wagens (P-wagens). Dit materieel wordt door de verhuurmaatschappijen ter beschikking gesteld van de expeditieus.

Het was een niet-alledaags schouwspel: een kleurig treinstel met diverse ongewone vormen. Maar ook de geest waarin deze trein werd samengesteld was uitzonderlijk: de uitstekende samenwerking tussen de NMBS en de verhuurmaatschappijen... of de openbare dienst en de privé-sector hand in hand!

Een beschrijvend brochuurtje met alle details omtrent het P-treinstel was ter plaatse beschikbaar. Spoomieus houdt er evenwel aan ook zijn eigen lezers te informeren over deze trein.

Van iedere tentoongestelde wagen drukken wij een zonnige foto af, een silhouet-tekening en enkele metrische gegevens. Wenst u meer informatie, dan kunt u terecht bij de verhuurmaatschappijen zelf. Adressen en telefoonnummers vindt u op het einde van dit dossier.



dit normaal dat de technische en economische evolutie - die dermate snel voortschrijdt de laatste decennia - de beheerders van de spoorwegnetten voor problemen plaatst. Meer en meer kan de spoorweg slechts investeren in een markt - of in een marktsegment - indien hij het aankan om gespecialiseerd materieel met grote rentabiliteit ter beschikking te stellen.

In de praktijk komt het hier op neer dat de spoorwagen, als enorme verpakking, de beste waarborg qua veiligheid moet bieden en tevens het drukken van de kosten bij laden en lossen moet mogelijk maken. Daardoor is het een noodzaak om de technologische evolutie te volgen... en het wagenpark regelmatig en frequent aan

Qua aantal bedraagt het particuliere wagenpark één vijfde van het N.M.B.S.-wagenpark; het aandeel in de totale vervoerde goederhoeveelheid is evenwel groter. De particuliere wagens worden door de expediteurs gebruikt net alsof het hun eigendom was. Zij worden ingeschakeld in het geïntegreerd vervoersschema, hebben een snelle rotatie en bereiken aldus een hoog rentabiliteitsniveau. Dank zij de sterke specialisatiegraad van deze wagens kan de spoorweg zich efficiënt instellen op marktsegmenten die anders onbereikbaar zouden zijn bij gemis aan technische middelen. Terzelfdertijd kan het spoorwegnet zich ontdoen van investeringen die het zich in feite niet kan veroorloven.

teurs. Er was ook een Interfrigo-wagen bijgevoegd voor het gespecialiseerd vervoer van producten onder geleide temperatuur. De H-bis-wagen, de "laatste geborene" van de N.M.B.S. vervulde de reeks. Hij werd ontworpen voor een brede waaier van producten (dus niet zo productgericht als alle andere voorgestelde wagens) en is als het ware de belichaming van de complementariteit tussen de spoorwegnetten en de wagenverhuurders. Een complementariteit die met een kwinkslag werd benadrukt door deze trein "B & C" te noemen.

UITSTEKENDE COMPLEMENTARITEIT

De spoorweg, die werd gecreëerd om de economie te dienen, gedraagt zich als een handelspartner, "open-minded" voor alle initiatieven en klaar om actief mee te werken met bedrijven die een sterke specialisatiegraad nastreven. En daarmee bedoelen we eigenlijk de maatschappijen die wagenparken samenstellen en beheren die complementair zijn aan de wagenparken van de spoorwegnetten. Deze maatschappijen zijn een onontbeerlijke schakel voor onze activiteiten... het waarom is begrijpelijk en vrij evident. Het spoorwegmaterieel heeft een "leef-tijd" van 25 à 30 jaar. Het is

te passen aan de vraag. Terzelfdertijd dient de spoorweg over "all-round"-materieel te beschikken om transporten uit te voeren die technisch minder eisen stellen. Daar raken we aan de kern van het probleem: hoe lossen wij dit op binnen de beperkingen van de beschikbare investeringsbudgetten?

Het klinkt misschien paradoxaal, maar de oplossing is vrij eenvoudig. Gespecialiseerde ondernemingen beschikken steeds over eigen wagens die door de spoorwegen ter bestemming werden gebracht. En sinds meer dan 100 jaar bestaan er in ons land dienstverlenende maatschappijen die hun eigen wagenpark beheren en die de ondernemingen verhuurformules voorstellen.

Deze verhuurmaatschappijen, die werkelijk opereren als dienstverleners voor de netten, hebben uiteindelijk eenzelfde doelstelling: zoveel mogelijk verkeer naar het spoor brengen. Zij hebben de penetratie van de trein in traditioneel moeilijke of in totaal nieuwe marktsegmenten mogelijk gemaakt: in het bijzonder in de sectoren van de chemische producten, van de granen en zelfs de automobielsector.

Het was dus wel belangrijk om deze verhuurmaatschappijen bij de herdenking van 150 jaar spoorwegen in België te betrekken. De expotrein was samengesteld uit modern toekomstgericht materieel. Het wordt door drie private ondernemingen ter beschikking gesteld van de Belgische expedi-



CAIB

Op het ogenblik van de stichting, in 1881, bezat de Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer, ongeveer 300 stortwagens en platte wagens. In die periode beantwoordde de constructie van de wagens reeds aan de vereisten van de industrie, die een gebrek had aan materieel om de productie te kunnen vervoeren.

Zo ontstond de rol van de zogenoemde "hulpmaatschappij" voor de spoorwegen. Het gunstige onthaal dat de voorganger van de huidige P-wagen bij de industrie en bij de spoorwegen te beurt viel, werkte een snelle ontwikkeling van de verhuurmaatschappij en oprichting van filialen in verschillende Europese landen in de hand. Voor de moedermaatschappij was het een gelegenheid om de firma naam te veranderen in "Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer".

Gedurende ongeveer 50 jaar omvatte het door haar beheerde wagenpark nog steeds grotendeels platte wagens en stortwagens. Rond 1910 zag de voorloper van de ketelwagen het levenslicht. Hij was gebouwd met de in die tijd

beschikbare middelen maar had toch reeds alle kenmerken van de huidige ketelwagen. Eerst rond het einde van de tweede wereldoorlog verwerft de tankwagen voor het vervoer van scheikundige produkten meer bekendheid, waarna ook vloeibare gassen worden vervoerd. Vandaag de dag bestaat 70% van het CAIB-wagenpark uit gaswagens en andere tankwagens.

Inmiddels kwamen ook andere wagentypen op de markt: tremelwagens, wagens voor het vervoer van auto's en bedrijfsvoertuigen, gesloten wagens voor diverse goederen, wagens met pneumatische lossing voor poedervormige produkten... Bij de gesloten grootvolumewagens onderscheiden we twee typen: de zogenoemde "débâché" wagen met glijdende huif en de wagen met brede schuifwanden.

Alle wagens werden gecreëerd in nauwe samenwerking met de klanten. Ze worden zo polyvalent mogelijk gebouwd, maar beantwoorden toch aan de voorschriften van de spoorwegen voor wat het onderstel betreft, en aan de voorwaarden van de R.I.D. voor de bovenbouw.

Het grootste gedeelte van deze

30.000 wagens wordt verhuurd op korte of lange termijn. Het periodiek onderhoud geschiedt in de werkplaatsen van de CAIB-groep, in werkplaatsen van de spoorwegen of in privé-ateliers, dat naargelang de mogelijkheden, de beschikbaarheid en de economische voorwaarden.

Om het cliënteel een steeds betere service aan te bieden evolueer-

de CAIB naar een maatschappij voor dienstverlening op alle vlakken. Zij biedt een "all-in"-transportpakket aan omvattende: het ter beschikking stellen van het materieel, de betaling van de transportkosten aan de spoorwegen, de follow-up van de zending en de berichtgeving aan de klant omtrent vertrek en aankomst van de goederen.



Type tremelwagen met zwenkdak met centrale lossing (regelbaar debiet) (CAIB)

kan met een binnenbekleding uitgerust worden
produkten: produkten met zware dichtheid vervoerd in bulk
inhoud: 65 m³
tarra: 22,5 t
max. belading: 57,5 t
totale lengte: 15,44 m
spilafstand: 10,40 m



Type zijlosser (CAIB)

produkten: ijzererts
inhoud: 40 m³
tarra: 21,25 t
max. belading: 58,7 t
(kan aangepast worden voor 22,5 t/as)
totale lengte: 11,04 m
spilafstand: 6,00 m



Type ketelwagen in roestvrij staal, buitenliggende verwarmings-spiralen en isolatie (CAIB)

scheikundige vloeistoffen zoals ontvlambare, bijtende en toxische produkten
inhoud: 70 m³
tarra: ongeveer 23,6 t
max. belading: 56,4 t
aard van het staal: Inox 1.4541 - AISI 321
isolatie: 100 mm - verwarmingsspiralen: 8 m²
lossing: door zwaartekracht en onder druk
totale lengte: 15,24 m spilafstand: 10,05 m



INTERFRIGO

De internationale coöperatieve maatschappij werd opgericht in 1949 door acht Europese spoorwegnetten. De taak van Interfrigo was het beheren van een gespecialiseerd wagenpark voor transporten onder geleide temperatuur.

Vandaag de dag zijn er 24 spoorwegnetten aangesloten en heeft Interfrigo nog overeenkomsten met andere spoorwegnetten. Zodoende spreidt haar actieterrain zich uit over gans Europa en het Midden-Oosten. Interfrigo bezit 6.500 gespecialiseerde wagens en kan rekenen op 13.800 wagens die eigendom zijn van de spoorwegnetten.

De klant kan kiezen uit een uitgebreid aantal diensten, van het eenvoudig verhuren van wagens tot het verrichten van een transport van eind tot eind. Interfrigo doet zich dus voor als een hulpmaatschappij voor degenen die wagens huren of als een partnerklant wanneer zij als hoofdcontractant enkel aan de netten de tractie van de wagens vraagt.

Haar positie in de markt werd het laatste decennium sterk aangevallen door de wegvervoerders die in versneld tempo gespecialiseerde voertuigen aankochten. Als antwoord heeft Interfrigo een aantal machinekoelwagens laten ombouwen. De toegangsdeuren wer-

den vergroot om gepalettiseerde ladingen tot 2,20 m hoogte probleemloos binnen te kunnen brengen. Terzelfdertijd werd het lattenrooster voor de luchtcirculatie weggenomen, want bij gebruik van paletten bekomt men een identiek effect. Het probleem van de nuttige hoogte is belangrijk voor het fruit- en groentenvervoer: het globale specifiek gewicht van de goederen is relatief laag waardoor een optimale benutting van de ruimte noodzakelijk is om het vervoer te rentabiliseren. Een aangepaste wagen van dit type was voorgesteld in de expotrein goederen.

De algemene directie van Interfrigo bevindt zich te Basel. De controle van de goederenbewegingen onder geleide temperatuur ge-

beurt vanuit de hoofdzetel, maar in elk land is er een vertegenwoordiging die de technische en commerciële problemen aanpakt. De vertegenwoordiging van Interfrigo in België gebeurt door Interferry, filiaal van de NMBS.

CAIB staat steeds op de bres om de dienstverlening aan de klant op te drijven, en heeft een kleine organisatie uitgewerkt voor snelle uitvoering van herstellingen ter plaatse, op de terreinen van de klant... voor zover deze uiteraard akkoord is.



Type silowagen met pneumatische lossing (CAIB)

kan met een binnebekleding uitgerust worden
 produkten: verscheidene korrel- en poedervormige produkten
 inhoud: 63 m³
 tarra: 21,5 t
 max. belading: 58,5 t
 totale lengte: 15,24 m
 spilafstand: 10,20 m



Type gesloten wagen met schuifwanden - ferry-boat (CAIB)

produkten: lichte goederen in zakken, dozen enz... al dan niet op paletten
 inhoud: 84,7 m³
 tarra: 16,5 t
 max. belading:
 23,5 t (20 t/as)
 28,5 t (22,5 t/as)
 totale lengte: 15,20 m



Type gesloten Débach'Vitwagen met beweegbaar dekzeil (CAIB)

produkten: lichte goederen in zakken, dozen enz... al dan niet op paletten
 inhoud: 200 m³
 tarra: 25 t
 max. belading: 55 t
 totale lengte: 27 m
 spilafstand: 2 x 9 m



Type ketelwagen voor vloeibare gassen (CAIB)

inhoud: 111 m³
 proefdruk: 25,5 bars
 tarra: 34 t
 max. belading: 46 t
 totale lengte: 19,20 m
 spilafstand: 14,10 m



Interfrigo-koelwagen van zeer grote capaciteit (TGC)

produkten: bederfelijke waren die vervoerd worden onder temperaturen boven het nulpunt
 capaciteit: 54 m³
 maximaal laadvermogen: 25,5 ton
 totale lengte: 14,02 m
 afstand tussen de assen: 8,00 m
 koelinrichting: 2 ijsbakken met een totaal volume van 8 m³
 elektrische ventilatie



geco Parijs en VTG Hamburg partners. Dit was de basis voor de groep VTG-Algeco, op zijn beurt zelf een filiaal van de zeer belangrijke Preussag-groep. Algeco-België is nu rechtstreeks afhankelijk van de groep VTG-Algeco.

In totaal beschikt de groep over zowat 23.000 ketelwagens. De activiteiten van Algeco België bestrijken eveneens het Groothertogdom Luxemburg.

Algeco verhuurt hoofdzakelijk wagens aan de chemische, petrochemische en petroleumindustrie. Onder het tentoongestelde wagenpark bevond zich onder andere een wagen met ketel in roestvrij staal voor het transport van corrosieve en giftige produkten en een wagen voor het vervoer van vloeibaar drukgas.

Dank zij een uitstekende samenwerking met de Belgische en Europese spoorwegen neemt het aantal door Algeco verhuurde wagens voortdurend toe. De voorkeur voor de ketelwagen is te danken aan de grote veiligheidsgraad bij het transport van gevaarlijke goederen. De spoorwegen zijn, en zullen ook ontegensprekelijk de meest betrouwbare en veiligste vervoerwijze blijven.

Algeco België beschikt eveneens over zowat 600 geprefabriceerde mobiele constructies die verhuurd worden aan de industrie en de bouwnijverheid. Ongeveer 7 jaar geleden specialiseerde de groep zich in de uitbating van ISO-tankcontainers, waaraan Algeco België actief meewerkt. De tankcontainer is een ideale aanvulling voor de spoorwegen wanneer de ontvanger bijvoorbeeld geen spoor-aansluiting heeft.

Spitstechnologie, investeringen en vakkennis op het gebied van ketelwagens en speciale wagens houden voor de spoorweg en zijn partners nog een mooie toekomst in.



Ketelwagen voor stortgoederen (VTG)

produkten : granulaten en pulver

capaciteit : 71 m³

tarra : 24 ton

lengte : 18,64 m

afstand tussen de draaistellen : 13,40 m

maximaal laadvermogen : 56 ton in C, 66 ton in B



ALGECO

De activiteiten van Algeco bestaan uit de verhuur van ketelwagens en speciale wagens. Algeco België werd in 1964 opgericht en was toen een filiaal van Algeco Parijs. In 1970 werden Al-



CITA

In aansluiting op een studie van de NMBS-Handelsdirectie vericht in 1972 hebben de firma's CAIB (internationale maatschappij voor dienstverlening in railtransport) en TMF-Parijs (Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux) twee jaar later besloten hun kwaliteiten in een onderlinge samenwerking bij elkaar te brengen. De eerstgenoemde zijnde een Europese wagenverhuurmaatschappij en de tweede een ervaringrijke Franse graanvervoerder. Deze bundeling van krachten heeft geleid tot de oprichting en de verschijning van CITA op de Belgische markt. Fabrieken met een spoor-aansluiting waren de eerste geïnteresseerden om de

aanvoer van hun grondstoffen via de Belgische havens per spoorwagen of zelfs met complete treinen te laten gebeuren. De graanoverslagbedrijven (silo's) in onze havens hebben een grote rol in de ontwikkeling van het spoorvervoer gespeeld. Zij hebben onmiddellijk hun installaties derwijze aangepast om snel en probleemloos spoorwagens te kunnen laden en lossen. Vanaf dat moment was alles voorhanden om de klanten een nieuwe, competitieve en betrouwbare dienstverlening aan te bieden. Het bewijs hiervan werd geleverd door de opmerkelijke stijging van het CITA-graanvervoer per spoor vanuit onze havens tijdens de eerste jaren.

CITA heeft verder werk gemaakt van de dienstverlening aan het cliënteel, dat dikwijls internationaal vertakt is, door de oprichting van filialen in naburige landen waardoor spoorvervoer kon georganiseerd worden vanaf het vertrekpunt tot de bestemming.

Het doel blijft steeds het nastreven van een optimale dienstverlening aan de klanten, ten einde de spoorweg de plaats te geven die hem toekomt.



Tankcontainer 20 voet (VTG)

produkten : scheikunde
capaciteit : 20 à 24 m³
isolatie : 50 mm
tarra : 3,5 à 4,2 ton volgens type
maximaal laadvermogen : 24 ton



Wagen in roestvrij staal met verwarmingsslangen en isolatie (ALGECO)

produkten : scheikunde
capaciteit : 600 hl
tarra : 24 ton
lengte : 15,30 m
afstand tussen de draaistellen : 10,26 m
maximaal laadvermogen : 56 ton in C



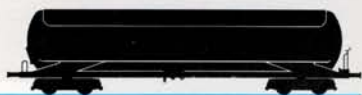
Gesloten wagen type ferry-boat (VTG)

produkten : alle al dan niet gepalletiseerde produkten
capaciteit : 116 m³ (20,94 x 2,44 x 2,40 m)
tarra : 26,7 ton
lengte : 22,20 m
afstand tussen de draaistellen : 16,66 m
maximaal laadvermogen : 54 ton in C
nuttige oppervlakte : 51 m²



Wagen voor drukgasen (VTG)

produkten : LPG
capaciteit : 107 m³
tarra : 33,3 ton
lengte : 17,74 m
afstand tussen de draaistellen : 11,80 m
maximaal laadvermogen : 46,7 ton in C,
(54,7 ton 22 ton per as)



Tremwagen met onderlossing voor poedervoer in bulk (CITA)

goederen : granen, derivaten en losse suiker
speciale binnenbekleding voor voedingsmiddelen
tarra : 22 t
inhoud : 93 m³
maximaal laadvermogen : 58 t
volledige lengte : 17,40 m



Tremwagen met onderlossing voor bulkvervoer (CITA)

goederen : granen en derivaten
tarra : ca. 20 t
inhoud : 96 m³
maximaal laadvermogen : 60 t
volledige lengte : 15 m



LOMATFER

De Beroepsvereniging der Verhuurders van Railtransportmiddelen

De "P-Wagen" of "Particuliere Wagen" is een goede bekende van al diegenen die, van ver of van nabij, iets met transporten per spoor te maken hebben. Deze wagens, die eigendom zijn van privé-ondernemingen, bezitten een eigen statuut, dat bijna even oud is als de spoorweg zelf.

De steun die deze wagens sinds vele tientallen jaren verlenen aan de Europese Spoorwegen - en aan hun cliënteel in het bijzonder - kan men best als een doeltreffende "partnership" definiëren. Door enorme kapitalen te investeren en met behulp van hun rijke vakkennis, zijn de eigenaars erin geslaagd wagens te ontwerpen en op het spoor te brengen die, voorzien van gespecialiseerde uitrustingen, volledig aan de eisen van de markt gingen beantwoorden.

Over gans Europa sporen ongeveer 200.000 particuliere wagens, de meesten onder hen van een modern type, van dewelke iets

meer dan de helft aan gespecialiseerde "service"-maatschappijen toebehoren.

Deze eigenaars hebben zich eerst gegroepeerd in nationaal verband en zich toen verenigd, op internationaal vlak, in de UIP (Internationale Unie der Groeperingen van Eigenaars van particuliere Wagens - Union Internationale d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers), opgericht in 1950. België is er vertegenwoordigd door LOMATFER.

LOMATFER werd gesticht in 1946 met - indertijd - als belangrijkste doelstelling de aanpak van de problemen met dewelke de eigenaars/verhuurders tijdens en na de tweede wereldoorlog geconfronteerd werden.

Haar werkprogramma heeft ze sindsdien echter sterk uitgebreid. Dit omvat nu, in belangrijke mate, de dialoog met de UIC, dit in de schoot van de Internationale Unie, waarbij zij beoogt het vertrouwen

in het spoor, zijn doeltreffendheid en zijn zekerheid in de hand te werken.

Op dit ogenblik vertegenwoordigt LOMATFER 2.000 wagens, hetzij alle bij de NMBS ingeschreven "P-Wagens", dit met uitzondering van degenen die aan de industriëlen van de staalnijverheid - gegroepeerd bij het VBO - toebehoren.

LOMATFER neemt ook actief deel aan de werkzaamheden van de UIP (de voorzitter van LOMATFER zetelt o.m. in het Directie Comité UIP) door de medewerking die zij verleent aan de "Werkgroep" (Groupe de Travail commun) UIC-UIP. Deze groep heeft een aanzienlijk aantal besluiten, reglementeringen en verordeningen op zijn actief, die er in grote mate hebben toe bijgedragen het per spoor getransporteerde volume te vergroten.

Voor de spoorwegen betekenen de eigenaars van particuliere wa-

gens wel degelijk waardevolle "hulpmaatschappijen", wat zij bij alle gelegenheden reeds hebben kunnen bewijzen door hun ernst, hun bevoegdheid en hun actieve tegenwoordigheid. Zij verlenen eveneens onvergelykbare diensten aan de industrie. Inderdaad, er bestaat in Europa bijna geen enkele industrietak die het, voor transporten per spoor, zonder de "P-Wagen" kan stellen.

Bewust van hun vitale rol, is het meer dan ooit de wens van de eigenaars / hulpmaatschappijen om, hand in hand, mét de spoorwegen - én de industriëlen - deel te nemen aan de "Slag van het Spoor" - gelukkig op vreedzame wijze! Ziedaar hun rol en zij zijn ervan overtuigd dat de spoorweg hen deze opdracht verder zal laten vervullen.

Een "instructie-wagen" voor gevaarlijke goederen



De expotrein B & Co bevatte een Franse "instructie-wagen" waarop alle nodige voorzieningen zijn aangebracht voor het vervoer van gevaarlijke produkten. De NMBS en de verhuurmaatschappijen hechten heel veel belang aan het veiligheidsprobleem.

Het vervoer van gevaarlijke goederen (scheikundige produkten, gassen, vloeibare brandstoffen,...) geschiedt volgens wettelijke beschikkingen die strict moeten nageleefd worden. Van het internationaal reglement voor het vervoer per spoor van gevaarlijke goederen mag niet worden afgeweken... zoniet worden er wettelijke maatregelen getroffen.

Zonder in detail te treden kan men stellen dat alle spoorwagens voor het vervoer van gevaarlijke goederen speciale merktekens dienen te dragen: een oranje

band op beide flanken over de gehele lengte en een zelfklever van 30 x 40 cm (eveneens oranje) die de aard van de goederen aangeeft.

Deze wagens zijn ambtshalve onderworpen aan een vierjaarlijkse officiële controle. Alle functionerende delen van de wagen worden dan door overheidsexperten gekeurd.

De spoorwegnetten gaan evenwel nog een stap verder. De officiële maatregelen om de aandacht te trekken van de betrokken personen en om onmiddellijk in te grijpen bij ongeval werden nog vervolledigd. Zo werd een ketelwagen met alle mogelijke voorzieningen uitgerust en ter beschikking gehouden van alle geïnteresseerden. Aldus kan men gedetail-

leerd en aanschouwelijk alle aspecten van het veiligheidsprobleem bespreken.

Deze "instructie-wagen", uitgerust door Simotra, is van groot belang voor de werkploegen op het terrein en voor hun oversten. Iedereen kan zich vertrouwd maken met de handelingen die desgevallend dagelijks moeten verricht worden. Ook is het een gelegenheid om al degenen die in aanraking komen - frequent of sporadisch - met dergelijke wagens, uitgebreid te informeren omtrent de te nemen veiligheidsmaatregelen en de preventieve controle.

Deze wagen mocht niet ontbreken in de expotrein. Het is een bewijs van de ernst waarmee de spoorwegnetten en de exploitanten van particuliere wagens het veiligheidsaspect benaderen.

B & Co GOEDEREN

De verhuurders-exposanten

ALGECO

Koningstraat 172, bus 17
1000 Brussel
Telefoon 02/218 15 24
Telex 24 569

CAIB

de Meeûs square 18
1040 Brussel
Telefoon 02/513 86 16
Telex 23 095

CITA

de Meeûs square 18
1040 Brussel
Telefoon 02/347 07 17
Telex 23 985

INTERFERRY

Zomerweg 26
2030 Antwerpen
Telefoon 03/541 69 50
Telex 32 529



**Zeven colli op tien
verstuurd dag A
worden geleverd
dag B.
Efficiënt? Zeker!**

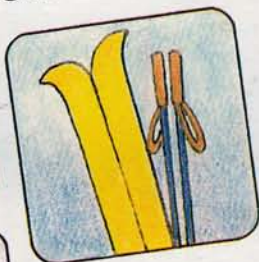


NMBS-COLLI



Naar de sneeuw... in pyjama

U vertrekt toch niet op wintersport als haveloze zwervers!
Met de trein kunt u heel de gezelligheid van thuis meenemen.
De trein biedt u dit comfort:
toilet... eigen woonruimte... ontbijt. Voor make-up of een scheerbeurt 's morgens
heeft u rustig de tijd.
Ook om even de benen te strekken. De trein brengt u naar de
beste wintersporttoorden.
Rechtstreeks én volgens een vaste
dienstregeling.



Neem inlichtingen over de speciale tarieven en gezinskorting (50% vanaf de tweede persoon uit hetzelfde gezin dank zij de Rail-Europ-Gezinskaart). Vraag ook naar de all-ins aangeboden door Railtour en FTS. RAILTOUR: verblijf van één week vanaf 4.995 F in huurformule vanaf 7.510 F in vol pension FTS: reis in TGV tussen Parijs en het station van bestemming, verblijf van één week vanaf 6.750 F in huurformule vanaf 12.430 F in half pension.

Loop eens langs bij uw reisbureau of dichtst bijgelegen station.

