

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN

® 486

Brussel X

G.P.P./10/209

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



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 **fppb**

INHOUD

TOP-Plan: internationale dimensie **3**
● De nieuwe Interdelta komt eraan **4**
● De toren van Pisa aan de horizon **5**
● Athus en de terminal **6**
● Allesvervoerder in alle omstandigheden **8**
● IJskoude temperatuur **10**
● 80.000 kisten meer **11**
● Wagenladingen aan huis **12**
● LAR: nog een inspanning **13**
● Een evenement per trein **14**
● Een wankele test **15**
● Dertig jaar en een nieuwe

stijl **16**
● 3000 volt en 5 torens **18**
● Brugge-Kortrijk onder draad **18**
● Geraardsbergen hoort erbij **18**
● Nieuw waarmerk voor bepaalde verpakkingen **19**
● Terrein te huur **19**

Foto's

Chiers **2**
● A. Lange **3**
● H. Mesdach **6**
● Interfrigo **10**
● A. Van Isterdael **11**
● Algeco **15**
● NMBS

EDITORIAAL

DE INNOVATIEGOLF

Innovaties komen vaak op ons af met golven.

De tijd vliedt snel, de dingen gaan op hun beloop...

De dagdagelijkse sleur, de ogenschijnlijke apathie. Daarachter schuilt evenwel een inventieve, innoverende kracht.

En dan plots, meestal wanneer de dienstregelingen veranderen, komen de innovaties uit de grijze golven te voorschijn.

Zijn er nieuwigheden dit jaar? Jawel, wij geven u een overzicht in dit nummer.

Voor het reizigersverkeer is de lijn Brussel-Doornik sinds 1 juni onder draad gebracht, net zoals de verbinding Kortrijk-Brugge en de aftakkingen vanuit Geraardsbergen naar het noorden en naar de hoofdstad; de dubbeldekrijtuigen verschenen in het spoorweglandchap en de dertigste verjaardag van de Benelux-verbindingen werd passend gevierd met nagelnieuwe stellen.

Bij het goederenverkeer is het TOP-plan de uitschieter. Het herstructureringsplan voor de verspreide wagenladingen startte op 1 juni: de leveringstermijnen worden nu voor meer dan 97% gerespecteerd. Een nieuw internationaal aanbod zag in deze septembermaand het levenslicht. andere

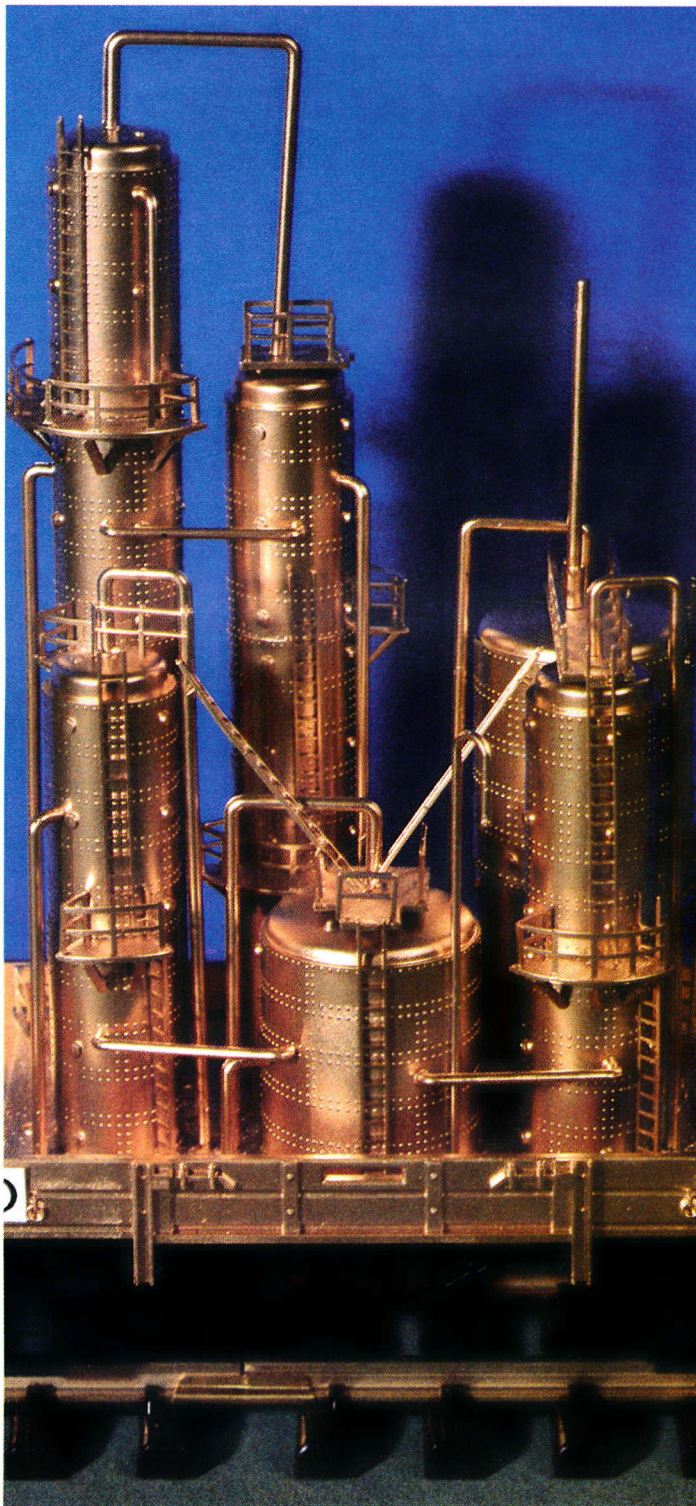
produkten ondergingen een facelift: Inter Delta en de Porta d'Italia-express werden opnieuw gelanceerd, de Gewaarborgde Leveringstermijn doet zijn intrede op de verbindingen tussen de Benelux en Frankrijk; de afhaling en bestelling aan huis van wagenladingen begint vlot te lopen.

Het is een innovatiegolf die getuigt van een enthousiast dynamisme, van een herdachte commerciële benadering en van een wil eigen aan de spoormannen om hun werktuig beter te rentabiliseren en beter aan te passen aan de eigentijdse behoeften. ■



TOP PLAN

internationale dimensie



Het TOP-Plan - het nieuwe transportplan voor het verspreid wagenladingverkeer - heeft de inrijperiode van juni en de fijne afstelling van juli/augustus achter de rug. Gewis een geschikte, niet zo drukke periode, want de bedrijfsactiviteiten draaien dan op een lager toerental.

De basisstructuur met zes rangeerstations zorgt voor een snel en vlot vervoer, zowel nationaal als internationaal.

Onze verkeersspecialisten werken onverdroten verder om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren, middels een internationaal aanbod dat beter aangepast is aan de marktsituatie en aan de behoeften van de expediteurs.

Wij bedoelen hiermee de formules Interdelta en Porta d'Italia-express, die in samenwerking met onze buurnetten werden uitgewerkt. In een volgend nummer zullen we het hebben over de Gewaarborgde Leveringstermijn voor de verbindingen tussen de Benelux en Frankrijk.

Deze nieuwe "spoorwegproducten" passen uitermate goed in het actuele concept. Zij betekenen een gevoelige vooruitgang voor de grote klantenkring van het spoor en zij zijn daarenboven de illustratie van de wil tot internationale samenwerking die aanwezig is bij

de Europese spoormannen.

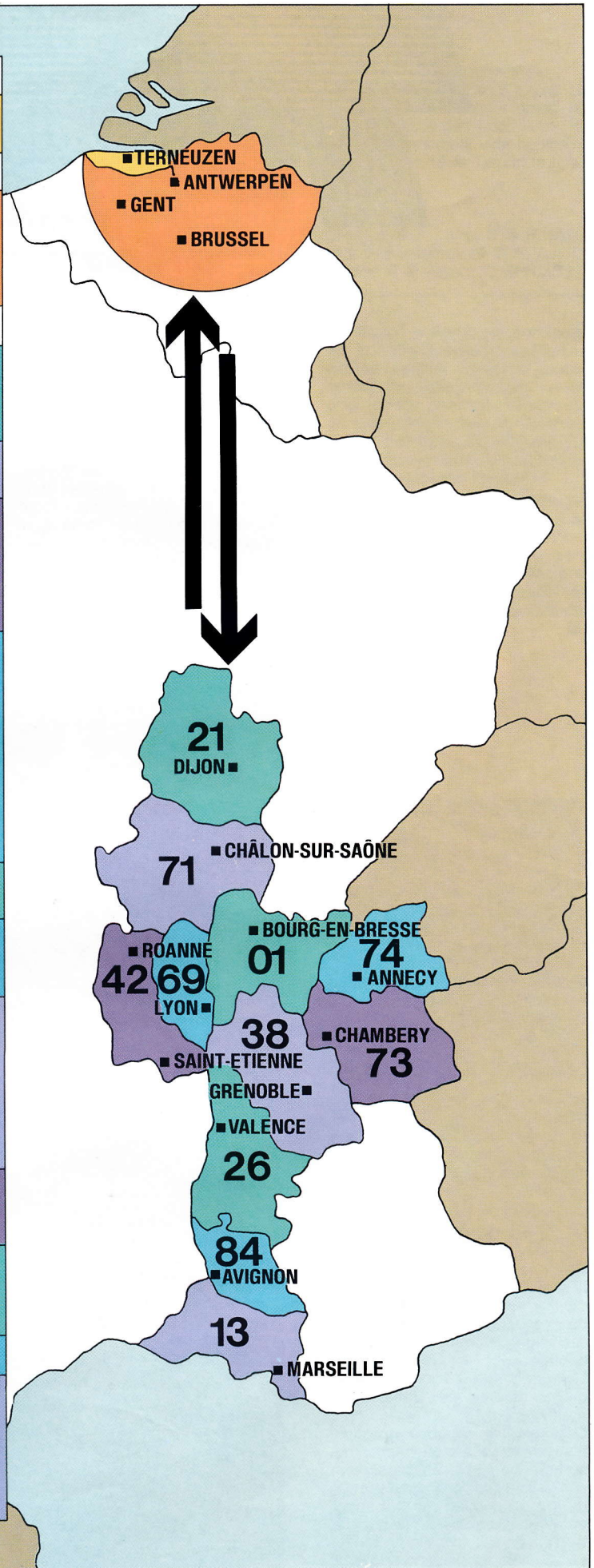
Andere producten, afgestemd op andere verkeersassen, zullen progressief het licht zien en vervolledigen stap voor stap een internationaal spoorwegaanbod van hoge kwaliteit.

De commerciële afdeling van de NMBS blijft zich trouwens inzetten om het voordeel te maximaliseren dat de klanten kunnen halen uit een kortere vervoersduur. De informatie omtrent de faciliteiten die de Administratie der Douane biedt wordt ruim verspreid: als expediteur-bestemming valt er voordeel uit te halen.

Via een eenvoudige administratieve formaliteit kan het oponthoud aan de grens voor douanecontrole vermeden worden. Een dedouanering in het bedrijf, bij vertrek of bij aankomst, is mogelijk. En dat is de bijdrage die de expediteur of de bestemming kan leveren om de spoorweg te helpen bij het aanhouden van de vervoersduur.

Daarbij moeten we ook de nieuwe maatregelen vermelden die werden genomen voor de afhaling en bestelling ten huize van wagenladingen (wij spreken er over in dit nummer). De inspanningen om het goederenvervoer per spoor efficiënter en toegankelijker te maken voor éénieder gaan dus onverminderd voort. ■

ZEEUWS-VLAAMSE STATIONS	
AXEL SAS-VAN-GENT	SLUISKIL TERNEUZEN
BELGISCHE STATIONS	
ANTWERPEN GENT HERENTALS LOMMEL OLEN	TESSENDERLO VORST-ZUID WONDELGEM ZELZATE ZWIJNDRECHT
FRANSE STATIONS	
21	BRAZEY-EN-PLAINE DIJON-PORTE D'OUICHE-PERRIGNY LUX (1) SAINT-JULIEN-CLENAY
71	CHÂLON-SUR-SAÔNE (1) MACON (PORT FLUVIAL)
42	COUZON (LOIRE) FEURS GRAND-CROIX ROANNE SAINT-ETIENNE-PONT-DE-L'ANE
69	COLLONGES-FONTAINES COURZIEU-BRUSSIEU GIVORS-VILLE LYON-GUILLOTIERE OULLINS SAINTE-COLOMBE-LES-VIENNE SAINT-FONS SAINT-PRIEST SIBELIN VENISSIEUX-NORD VENISSIEUX-SUD VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE
01	BELLEGARDE BOURG-EN-BRESSE
74	ANNECY CHEDDE-PECHINEY (EP)(1) MARIGNIER
38	BOURGOIN-JALLIEU CHEYLAS-LA-BUISSIERE (LE) GRENOBLE JARRIE-VIZILLE POLIENAS (2) PONTCHARRA-SUR-BREDA-ALLEVARD PONT-DE-CLAIX ROCHES-DE-CONDRIEU (LES) ST QUENTIN FALLAVIER
73	CHAMBERY-CHALLES-LES-EAUX SAINT-AVRE-LA-CHAMBRE UGINE
26	MONTELMAR PIERRELATTE (2) PORTES VALENCE
84	AVIGNON
13	FOS-COUSSOUL FOS-MOLE CENTRAL MARSEILLE-MARITIME-ARENC MARSEILLE-MARITIME-CANET MARSEILLE-MARITIME-VOIES-DES-QUAIS MARSEILLE-PRADO MARTIGUES (uniquement LAVERA)



(1) Enkel in de richting Noord-Zuid
(2) Enkel in de richting Zuid-Noord

Gepersonaliseerd aanbod Gewaarborgde leveringstermijn De nieuwe INTERDELTA komt eraan

Eerste vertek: 3 oktober 86

Op 3 oktober gaat een nieuwe Interdelta van start. Een beter "gepersonaliseerde" goederensnelrein met een "gewaarborgde leveringstermijn"; of m.a.w. een kwaliteitstransport dat nog beter is afgestemd op de behoeften van de internationale expediteurs.

De basis is al bekend: een regelmatige verbinding tussen de noordelijke delta (Antwerpen en Gent) en de delta van de Rhône, in de ruime betekenis van het woord, van Lyon tot Marseille. Deze verbinding blijft bestaan omdat ze inspeelt op een reële behoefte - de ervaring bevestigt dat.

Maar daarnaast zijn er zoveel nieuwe aspecten!

Nog internationaler: de nieuwe Interdelta is een verwezenlijking die tot stand is gekomen dankzij de samenwerking van drie Europese spoorwegnetten: het Belgische, het Luxemburgse en het Franse net.

Beter gepersonaliseerd: de nieuwe Interdelta speelt nog beter in op de preciese behoeften van de expediteurs.

De prijs van het transport wordt - in een paar minuten - berekend per volledige wagen, voor een brede waaier van goederen. Ongeacht de lading van de wagen (met als enige beperking dat die beantwoordt aan de reglementering voor transporten aan 100 km/u).

Ongeacht de bestemming van de goederen in vrij ruim omschreven zones (departement per departement voor Frankrijk, het ganse land voor België, of Zeeuws-Vlaanderen).

Een gepersonaliseerde prijs die onze afgevaardigde u zal meedelen tijdens zijn bezoek, en van zodra de globale kenmerken van uw zending zijn bepaald. Een prijs die aangepast is aan uw transport (en aan geen ander) en ook aan de transportmarkt waarop wij optreden om u te dienen.

Nog betrouwbaarder: met de Interdelta-formule waarborgen wij de leveringstermijnen. Wij verbinden er ons toe om een deel van de transportkosten terug te betalen indien de termijn niet wordt geëerbiedigd. Deze termijnwaarborg geldt indien u de goederen binnen het afgesproken tijdsbestek aanbiedt en u ervoor gezorgd heeft dat alles in orde is (in-klaring, de nodige documenten...).

"Meer open": er zijn mensen die geloven dat de voordelige voorwaarden alleen maar voor "belangrijke" klanten gelden. Natuurlijk kan deze groep daarvan gebruik maken. Maar het is ook een "open" formule; u krijgt dezelfde voorwaarden aangeboden, ook al verzendt u maar een paar wagens in het jaar. Dit is mogelijk vanwege de aard zelf van de formule.

Er zijn geen bijzondere formaliteiten vereist om te kunnen genieten van het Interdelta-aanbod. U hoeft alleen maar goederen te verzenden binnen de bepaalde zones en "Interdelta" te vermelden in vak 23 van de internationale vrachtbrief.

Vertrek tweemaal per week

De Interdelta-treinen vertrekken op dinsdag- en op vrijdagavond. Zij komen toe op donderdag- en maandagmorgen. Dit is nu juist de gewaarborgde leveringstermijn (dezelfde dienstregeling wordt toegepast voor de richting Frankrijk-België).

De bevoorrading van uw klanten kan dus met grote zorg worden geprogrammeerd en kan juist inspelen op de behoeften. Een gewaarborgde ritmische bevoorrading.

Contacteer onze commerciële vertegenwoordiger voor uw regio. Vraag hem inlichtingen over Interdelta. Hij verstrekt u alle gewenste details, bespreekt uw bijzondere problemen en maakt meteen een preciese offerte op. Zo kan u ontdekken dat kwaliteit niet duur hoeft te zijn en dat u er ook van kan genieten, zelfs al verzendt u geen enorme hoeveelheden.

Bestemmingszones

Côte d'Or
Saone et Loire
Rhône
Loire
Ain
Isère
Haute Savoie
Savoie
Bouches du Rhône
Vaucluse
Drôme

De prijzen zijn afhankelijk van het gebruikte materieel: netwagens met assen- of draaistellen, privé-wagens met assen- of draaistellen. Bijzondere prijzen voor het ledig terugbrengen van privé-wagens. ■

de toren *van Pisa* aan de horizon

Twee rechtstreekse treinen per dag, het kwaliteitsaanbod voor het goederenvervoer per wagenlading naar Zwitserland en Italië met gewaarborgde leveringstermijn.

De "Porta d'Italia"-expressstreinen zijn sneltreinen gecreëerd om op de asverbindingen de goederenstroom te verwerken tussen de Benelux en Zwitserland, en de Zwitserse-Italiaanse grens (Chiasso).

De eerste trein: nr. 41937

Antwerpen-Schijnpoort:	V. 5.23 u dag A
Stockem:	V. 9.36 u dag A
Chiasso:	A. 3.56 u dag B

De tweede trein: nr. 41923

Zeebrugge:	V. 16.10 u dag A
Schaarbeek:	V. 19.38 u dag A
Stockem:	V. 0.20 u dag B
Chiasso:	A. 18.51 u dag B

Ongeveer een etmaal na het vertrek zijn de goederen ter bestemming.

De Porta d'Italia-expressstreinen nemen alle goederen mee geladen in wagens die tegen 100 km/u mogen sporen en die geen oponthoud aan de grenzen vergen voor diverse controles.

Er is een gewaarborgde bevoorrading-frequentie voor alle bestemmingen die op het traject zijn gesitueerd.

Gewaarborgde leveringstermijn

De goederen worden geproduceerd door de bedrijven... het transport is de zaak van de spoorwegen die de gedane beloften waarmaken.

Want bij het niet respecteren van de vermelde vervoersduur, verbinden de spoorwegnetten zich tot het terugbetalen van een deel der transportkosten.

Bediende stations en streken

In heel de Benelux zijn er treinen die de wagens naar Antwerpen of naar Stockem brengen, waar ze worden gekoppeld aan de Porta d'Italia-expressstreinen. De wagens met bestemming Zwitserland en Chiasso (en verder) worden gevolgd via de modernste informaticatechnieken. Aldus kunnen de Zwitserse en Italiaanse collega's alle schikkingen treffen om onmiddellijke aansluitingen te voorzien.

Formaliteiten

Er zijn geen bijzondere formaliteiten vereist. Het vervoercontract is een doorgewone internationale vrachtbrief, net zoals voor elke andere verzending.

Dedouanering

De dedouanering moet gebeuren bij vertrek of bij aankomst. Het is mogelijk de zendingen te dedouaneren in de fabriek zelf, vóór het vertrek. Daarvoor moet men evenwel het statuut bezitten van aangenomen verzender en/of bestemming. Een eenvoudige schriftelijke aanvraag bij de Administratie der Douane volstaat om dit statuut te bekomen mits een bepaalde goederenhoeveelheid wordt bereikt.

Expediteurs die geïnteresseerd zijn in deze formule kunnen beroep doen op onze Commerciële Vertegenwoordiging in hun streek: daar krijgen zij de nodige raad en bijstand voor een snelle afhandeling van het probleem.

Prijzen

De transportprijzen zijn deze die voorzien zijn in het Europees goederentarieef voor wagenladingen. Onze Commerciële Vertegenwoordiging kunnen u inlichten, persoonlijk of telefonisch.

PORTA D'ITALIA EXPRES. KWALITEIT, VOORDELIGE PRIJS.

ATHUS EN DE TERMINAL

De bedoeling was duidelijk (en is nog steeds ongewijzigd): de verzenders een inter-modale dienst bieden die goed en goedkoop presteerde om het hinterland van de twee Belgische containerhavens nog verder open te trekken. Het vervoer langs het spoor, over een afstand van 250 km in binnenverkeer (aan een interessant tarief), verder aangevuld met vervoer over de weg in een zone die Luxemburg, het noordoosten van Frankrijk en het zuidwesten van Duitsland bestrijkt, biedt een dubbel voordeel: namelijk een interessante prijs en een scherpe vervoersduur, soms korter dan de tijd die vereist zou zijn voor het vervoer langs de weg van vertrek- tot eindpunt, wanneer we rekening houden met de reglementeringen.

De kleine vergelijkende tabel geeft een overzicht van de evolutie die

de Terminal heeft doorgemaakt sinds ons eerste bezoek, nu vijf jaar geleden. Wat niet uit de tabel blijkt is dat de coöperatieve vennootschap Inland Terminal Athus intussen een naamloze vennootschap is geworden toen het maatschappelijk kapitaal werd verduubeld. Van zodra de minimale verkeersdrempel werd bereikt heeft Inland Terminal de schulden kunnen terugbetalen die voor de oprichting van de vennootschap werden aangegaan en is ze de rangen gaan vervoegen van de winstgevende bedrijven. De Terminal biedt werkgelegenheid aan tientallen mensen uit de streek, eigen personeel en ook het personeel van de wegvervoerders die partner zijn. Vandaar dat men er dan ook prat mag op gaan dat een van de doelstellingen is bereikt, namelijk het scheppen van werkgelegenheid in



Sinds 1979
is de Inland Terminal Athus een vooruitgeschoven post voor de Belgische zeehavens naar het continentaal hinterland toe. Bij helder weer zou een leukerd vanop een hoog gebouw te Antwerpen of te Zeebrugge, aan zijn bezoeker de vraag kunnen stellen of hij de terminal van Athus heeft gezien. Hij zou daarbij aan de verraste partner uitleggen welke nuttige functie deze terminal vervult voor de maritieme wereldpoorten die ons land bezit.

De terminal werd gevestigd na een onderzoek dat in 1978 werd gevoerd door de ex-verantwoordelijke voor het vervoer van Rodange-Athus (een studie die een remake was van een tien jaar oudere versie). Zo kreeg die zijn plaats in het raam van de inspanningen om de metaalarbeiders, die ingevolge de economische crisis hun job waren verloren, weer aan werk te helpen. Een schuchter begin, op twee

sporen van 200 meter in het station van Athus, een hectare tarmac voor de manoeuvres en nog een hectare voor de opslag. Een soepele en praktische uitrusting bestaande uit een in Italië aangekochte mobiele hijskraan. En een aanvullende activiteit voor de kraanmannen die tijdens de stille uren aan het werk werden gezet in een kleine werkplaats voor het herstellen van de containers.

5 jaar evolutie

Infrastructuur	1981	1986
Lengte nuttig spoor	2 x 200 m	2 x 380 m
Hijsapparatuur	1 hijskraan	2 hijskranen
Oppervlakte	1 ha tarmac	2 ha tarmac
	1 ha slakken	2 ha slakken
Opslagcapaciteit	1.000 dozen	2.000 dozen
Rangeervoertuigen	nihil	1 locotractor
Personeel		
Kraanbestuurders	3	7
Overige	4	8

een regio die al zoveel arbeidsplaatsen had verloren. Nog een laatste punt: met de partners en vennootschappen die hetzelfde marktsegment beogen onderhoud Inland Terminal Athus banden die - los van de noodzakelijke tegenstellingen die elke commerciële concurrentie veronderstelt - als voorbeeldig zouden kunnen worden bestempeld voor een vreedzaam naast-mekaar-bestaan.

Het verkeer evolueerde gunstiger dan oorspronkelijk verwacht: de trapsgewijze groei verliep vlugger dan men had durven verhoppen. De voornaamste verklaring hiervoor dient gezocht te worden in een dynamisch commercieel beleid en ook bij de nooit aflatende kwalitatief hoogstaande dienstverlening.

Paul Viot, de initiatiefnemer en ook de voornaamste kracht achter de Terminal verheugt zich hier-

over, maar toch blijft hij zijn medewerkers (en ook zijn raad van bestuur) aanzetten tot het voeren van een voorzichtig beleid. Een té grote vooruitgang zou het subtiel evenwicht kunnen verbreken tussen de ingeschakelde middelen en de reële behoeften. Inland Terminal Athus bevindt zich overigens, wat dit punt betreft, op een belangrijk keerpunt: indien de activiteitscurve stijgt de hoogte zou ingaan, zou meteen moeten overgegaan worden tot een uitbreiding van het personeelsbestand en zou er een begin moeten worden gemaakt met de computerisering van de vennootschap. En dat verloopt nooit probleemloos in een onderneming die steeds een menselijke omvang heeft gekend.

Na deze bemerkingen willen we even stilstaan bij elk van de kenmerken die het succes van de

terminal verklaren en ook bij de eigenschappen die voor de terminal aanleiding tot moeilijkheden zouden kunnen zijn.

”Wij zijn geen parking”

De terminal is open van 6 tot 22 uur, wat de partners van het wegvervoer soepele onthaalmogelijkheden biedt: de activiteiten op de weg worden niet gehinderd door een al te strak uurrooster. Dit komt ten goede aan de betrouwbaarheid van het aanbod. Expediteurs die plaatsen hebben geboekt op een schip missen de boot niet graag. De veiligheid van de ruime behandelingsperiode van 16 uur heeft vermoedelijk wel invloed gehad op het succes van de terminal.

De mogelijkheid om gratis op te slaan (met een vermogen van 2.000 containers) is eveneens een niet te veronachtzamen aspect van de dienstverlening. Natuurlijk zal u in Athus, wanneer u dit probleem aansnijdt, horen zeggen dat het niet de bedoeling is om een parking te zijn. De bestemming van containers is dat ze worden vervoerd. Wat we een tiental lijntjes hoger uiteengezet toont aan dat alles in die zin bedoelt te werken. Maar het kan wel eens gebeuren dat de goederen moeten opgeslagen worden.

De kraanbestuurders blijven natuurlijk geen 16 uur lang aan de handles van het toestel. Zij beheersen hun vak en beschikken over gemakkelijk bestuurbare apparatuur. Met de klok in de hand kan u uitrekenen dat het overslaan van een container van een spoorwagen op de truck of omgekeerd niet langer dan 5 minuten duurt. Maar men moet wel aanwezig zijn, ten dienste van de vrachtvervoerders die 's morgens staan aan te schuiven om de samengebrachte zendingen op te laden en die dan enkele uren later terugkomen, na hun rondrit, met een lege container of een container die intussen weer met een retourlading werd gevuld.

De stille uren zijn in Athus geen verloren uren: de kraanbestuurders werken dan aan het herstellen van beschadigde containers, in een kleine werkplaats die de dienstverlening van de cliënteel afrondt. Deze bezigheid voor de stille uren is niet te veronachtzamen: de tijd dat de container wegens herstelling buiten gebruik is wordt tot het strikte minimum beperkt. En de container gaat dan weer meedraaien, zonder al te grote winstderving.

Er is dan nog een dienst die de klanten zeker naar waarde weten te schatten: de dagelijkse informatie nopens de positie van de verzonden containers. Dit gebeurt via de telex, en iedere contractant kan op elk ogenblik de juiste stand van zaken natrekken.

Men moet zich geen illusies maken: bij gelijke dienstverlening kiest de klant de voordeligste prijs. En het verschil moet voldoende groot zijn om de onvermijdelijke "neigingen" in de andere richting te laten overhellen. Zeker wanneer men er rekening mee houdt dat het verzenden langs het spoor van de expediteurs een grotere discipline eist dan het gewoon verzenden langs de weg.

De Inland Terminal Athus biedt "volledige" prijzen aan, nl. het vervoer met het spoor, de nodige behandelingen op de terminal en het vervoer langs de weg van of naar het hinterland. Het beleid dat Athus terzake heeft gevolgd is altijd zeer duidelijk geweest. Om het voordeel van spoorvervoer met containers voluit te laten spelen, moet aan spoorwegprijzen worden verkocht. De betrouwbaarheid is ook afhankelijk van een reële prijsstabiliteit van het aanvullende vervoer langs de weg. Ook op dit gebied, verkoopt de Terminal van Athus aan aankoopsprijzen, tegen een eenheidsprijs, een "terminalprijzen", die door alle partners wegvervoerders wordt aangehouden. Aangezien op de prestaties van de onderaannemers geen commissieloon wordt doorgerekend, kan de Terminal in elk geval attractieve prijzen aanbieden. De prijzen zijn des te verleidelijker daar ze op het geheel betrekking hebben en de klant op beide oren kan slapen van zodra de container zijn installaties heeft verlaten.

Maar hoe leeft nu eigenlijk die terminal? Dankzij eigen activiteiten van behandeling en herstelling. Op die wijze is sinds 1983 het begrotingsevenwicht hersteld en is het uit met de rode cijfers. Hier ook wordt de prijs juist berekend, zodat die niet te zeer gaat doorwegen op de globale prijs en het aanbod alle kansen op welslagen behoudt.

Natuurlijk betekent dit - en dit is een teer punt - dat de Terminal op deze wijze sterk afhankelijk is van de partners. Het concurrentievermogen haalt hij uit de prijzen die hij verkrijgt van de spoorweg en van de wegvervoerders. Elke prijsverhoging vormt een handicap indien de concurrentie haar prijzen niet wijzigt. De verantwoordelijken van de terminal zijn zich terdege van deze afhankelijkheid bewust. Zij zijn zich ook bewust van de argumenten die ze bij de onderhandelingen moeten aanvoeren: het behandelen van 20.000 containers per jaar betekent ook dat men meer dan 10.000 spoorwagens laat rijden, en een vijftigtal vrachtwagens (gemiddeld, met hoge pieken en periodes van lichtjes kleinere bezetting) met een zeer degelijk rendabiliteitsniveau.

De huidige periode is vermoedelijk een ietsje moeilijker: waar de prijzen voor de tractie en voor het behandelen sinds 1983 slechts in geringe mate zijn gestegen, en het concurrentievermogen van de Terminal dus kon worden veilig gesteld, is het echter ook zo dat de daling van de olieprijs sinds



Kapitaal	7.600.000 F.	15.200.000 F.
----------	--------------	---------------

Verkeer (aantal behandelde containers en vooruitgang tegenover het vorige jaar)		
---	--	--

1980	4.171	+ 105%
1981	5.578	+ 34%
1982	5.324	- 5%
1983	10.568	+ 98%
1984	16.362	+ 55%
1985	19.186	+ 17%

De verovering dankzij de prijzen

het voorjaar 1986 het gevaar inhoudt dat het vervoer alleen langs de weg over wapens zou beschikken, waartegen Athus dan geen afdoend verweer zou hebben wanneer het om meer complexe vormen van vervoer gaat.

"Wij hebben nog nooit een klant verloren"

Paul Viot en zijn medewerkers gaan er prat op dat zij nog nooit een klant hebben verloren (op één onderneming na, die ingevolge een faillissement is weggefallen). Zij willen daar nog lang fier kunnen op zijn t.a.v. hun 33 trouwe klanten waarvan het aantal onafgebroken toeneemt (de vennoten behoren natuurlijk tot die groep, maar zijn daarom niet noodzakelijk de "belangrijkste" klanten).

Om dit doel te bereiken hebben ze voornamelijk oog voor drie punten. Vooreerst het prijsniveau. Daar hebben we het juist over gehad en ook gezegd welk de bezorgdheid nu was. Het niveau van de dienstverlening, waarover de lezer intussen al wel een idee zal hebben. En het hoge technische niveau van de middelen die worden ingeschakeld. Wat dit punt betreft, wordt de grootste inbreng door de onderaannemers geleverd en de Terminal kan alleen maar hun dynamische steunen en hun creativiteit helpen ontplooiën.

Vanuit concurrentie-oogpunt is het aandeel van het spoor een reëel voordeel, maar het aanvullend vervoer langs de weg moet dan ook wel even goed presterend zijn. Gemiddeld zijn er een vijftigtal vrachtwagens nodig om het dagelijkse verkeer van de terminal te kunnen verwerken. Dit cijfer is uiteraard een gemiddelde: er zijn pieken (soms sterke pieken) in het vervoer en ook periodes van geringere belasting. Het bijzonder dynamisch optreden van een der wegparters (houder van aandelen van de vennootschap) heeft het mogelijk gemaakt om zonder al te grote problemen het hoofd te bieden aan de snelle ontwikkeling van de terminal. Maar toch blijft voorzichtigheid geboden.

Paul Viot had het ons vijf jaar geleden al gezegd: "Mijn zorg is dat de partners van het wegvervoer in de regio hun materieel zouden kunnen rentabiliseren. De afwijkingen in het vervoer zou ik willen afschaven zodat er een stabiel evenwicht kan tot stand komen tussen de investeringen en het volume van de te verwezenlijken prestaties". In 1986 voegt hij daaraan toe: "Vandaag de dag beschikken wij over een zeer interessante uitrusting voor de baan, o.m. met kippbare onderstellen voor vervoer van 20, 30 en 40 voet. Dit is een voornaam troef voor de terminal."

Het probleem is duidelijk gesteld. Wil dit werktuig in haar huidige staat goed kunnen draaien dan moeten er ten minste 15.000 containers per jaar worden behandeld: het minimum is vastgelegd.

Maar een belangrijke groeivoet, zoals we de laatste jaren hebben gekend, zou de verdere ontwikkeling van de terminal in het gedrang kunnen brengen. Een ontwikkeling die het vooral zal moeten hebben van de betrouwbaarheid. Om te investeren is er tijd nodig, en met een forse en brutale stijging zou die er niet zijn. Vandaar dat Paul Viot de voorkeur geeft aan een geleidelijke groei, met ongeveer 10% per jaar, een groei die door de terminal en de partners kan worden verwerkt zonder deze goed geöliede machine geweld aan te doen.

Het gaat hoe langer hoe beter

Om onze indrukken samen te vatten zouden wij kunnen stellen dat wij in het uiterste puntje van België een vestiging en een ploeg hebben aangetroffen die getuigen van optimisme en van een heldere kijk.

Optimisme, want de terminal doet het goed en is self-supporting. "Onze enige bron van inkomen, zijn onze fysieke prestaties van verwerking en herstelling. De organisatie van het verkeer is gratis. De Terminal is een vooruitgeschoven post voor de Belgische containerhavens. En hij gaat zelfs nog verder, aangezien hij ook sinds enige tijd is betrokken in een regelmatig spoorvervoer naar Griekenland. De Terminal verschaft rechtstreeks werkgelegenheid aan ongeveer 70 personen, en speelt in op de nood voor de streek om initiatieven op gang te zien komen die een nieuw leven zouden inblazen aan een streek waarvan het hart door de economische crisis werd getroffen.

Heldere kijk ook, zoals uit deze bijdrage moge blijken, omdat de onderneming een ketting in handen heeft en erop moet toezien dat alle schakels daarvan goed op elkaar inspelen. Een weddenschap (en het openstellen van de terminal was er zeker een) is nooit op voorhand gewonnen op de markt van het vervoer. Zeker niet in de huidige context van concurrentie, die vandaag de dag sterk de invloed ondergaat van de containerontwikkeling van het Rijnvervoer, die kenmerkend is voor de zone die ook Athus bestrijkt.

Eind 1986, zou de Inland Terminal Athus normaal meer dan 20.000 containers moeten hebben verwerkt (dat cijfer werd bijna gehaald in 1985). De zachte groei zal weldra leiden tot de computerisering. De rangeerlocomotief zal hard moeten draaien wanneer de maanddrempel van 2.000 containers zal bereikt worden. Op een dag zal Belotti de derde hijskraan leveren, zal de tarmac met enkele aren worden vergroot en zullen nieuwe bedienden en technici worden aangeworven. Het gaat hoe langer hoe beter: dat zinnetje zou een leitmotief voor Athus moeten worden... en dat is het in elk geval al sinds een paar jaar. ■

Zeebrugge nogmaals gedemonstreerd. Vijf reuzegrote reservoirs voor propaan werden voor rekening van Propabel-Brugge vanuit Zeebrugge per spoor verstuurd naar de Ets. Schwertzer te Esch-sur-Alzette in het Groothertogdom.

De reservoirs hebben een inhoud van 200.000 liter of 90.000 kg propaan, een lengte van 30 m, een diameter van 3 m en elk een gewicht van 31 ton. Dus beslist geen lachertje dat onder het regime van buitengewoon vervoer werd afgehandeld.

De firma Propabel had aan het Commercieel Agentschap te Brugge enkel een prijs gevraagd voor een eventueel spoorvervoer naar Luxemburg. Het aanlooptraject van Brugge naar Zeebrugge zou toevertrouwd worden aan een tweede vervoerder. Onmiddellijk werden alle informatiekanalen in werking gesteld om een "all-in"-prijs aan te bieden, dus een transport door de NMBS geregeld "af-fabriek". Gewis een goede tactiek die de afzender heel wat bijkomende problemen en rompslomp bespaart.

Een prijsvoorstel werd geformuleerd aan de klant waarin was begrepen:

* Het vervoer van het nodige personeel en de overbrenging van het technisch materieel (kranen, kabels,...) naar Brugge;

allesvervoer

Nog niet zo heel lang geleden voerde de NMBS in gespecialiseerde media een advertentiecampagne voor het goederenvervoer per spoor onder het thema "De allesvervoerder". Van het kleine pakje, via de landbouwmachine tot de enorme transformator, alles kan de NMBS aan. Dat het predikaat "allesvervoerder" geenszins overdreven is, werd op 21 juni II. te

* het oplichten van de reservoirs van hun voetstuk door de kraanfirma Gheysens uit Brugge;
* het plaatsen van de reservoirs op speciale vrachtwagens;
* het transport langs de weg van Brugge naar Zeebrugge door de firma De Jaegher uit Kortrijk (ongeveer 17 km);
* het wegnemen van eventuele obstakels langs de voorziene reisweg;
* het plaatsen van de reservoirs op de Rbps-wagens;
* het vastzetten van de lading volgens de aanwijzingen van het toezichtpersoneel van de NMBS;
* het overbrengen van alle "accessoires" van Brugge naar Zeebrugge;
* het transport per spoor tot in Bascharage-spooraansluiting (van waar terminaal vervoer tot Esch-sur-Alzette door de klant zelf).

Voorwaar een heel programma dat probleemloos werd afgewerkt... en de trein (totale lengte 215 m) is stipt aangekomen op de spooraansluiting te Bascharage. Zonder schroom mag gesteld worden dat de NMBS het transport heeft gerealiseerd dank zij de toepassing van de "all-in"-formule. Een dienstverlening die de klant naar waarde wist te schatten, en die in de toekomst zeker kan herhaald worden.

De NMBS, de allesvervoerder... geen ijdele woorden. De bijhorende foto's spreken voor zichzelf. ■



er in alle omstandigheden



ijskoude temperatuur: warme cijfers in 1985

Venetië, juni 1986. Blijde gezichten en optimisme op de algemene vergadering van INTERFRIGO, de internationale spoorwegmaatschappij voor transporten onder geleide temperatuur: de Raad van Beheer kon inderdaad officieel bevestigen dat het verkeersvolume, uitgedrukt in ton-kilometer vorig jaar 3.067,3 miljoen bedroeg, wat een stijging inhoudt van 3,7% ten

opzichte van 1984. In ton uitgedrukt is de toename vergelijkbaar: 3,8% meer, wat een jaarlijks totaal betekent van 2.401.708 ton.

Het is interessant om op te merken dat de stijging van het verkeer op bepaalde verbindingen het rechtstreekse gevolg is van een verbeterd aanbod. Zo was er een spectaculaire toename van het bananenvervoer vanuit de Duitse Noordzeehavens. Dat kan verklaard worden door het feit dat er meer koelwagens beschikbaar waren met grotere deuropeningen (2,20 m deurhoogte). Na afloop van het ombouwprogramma, in 1987, zal Interfrigo over 1.600 koelwagens beschikken van dit uitermate geschikte type voor gepalettiseerde goederen.

Italië blijft het belangrijkste uitvoerland voor Interfrigo. Een betere exploitatie voor de geprogrammeerde vervoeren van bederfelijke waren leidde tot een toename van het verkeer. Bovendien hebben de Italiaanse doorvoerders van de Gruppo Derrate gedurende de oogstperiode een aantal volledige treinen ingelegd tussen de zuidelijke produktiestreken en de Zwitsers-Italiaanse grens. En middels een tariefstructuur die aangepast was aan de prijzen van de concurrentie kon het verkeer tussen Italië en West-Duitsland vlot gehouden worden.

De hitparade van de verspoorde goederen wordt aangevoerd door de verse vruchten, gevolgd door vers fruit, dranken, diepvriesproducten en zuivelproducten.

Aan het einde van het jaar 1985 beschikte Interfrigo over een wagenpark van 6.154 koelwagens en machinekoelwagens. Ook beheerde de maatschappij voor het internationaal verkeer 13.763 wagens, eigendom van de leden-spoorwegnetten.

Het jaar 1985 werd gekenmerkt door de toetreding van een 24e lid, de Tsjechische staatsspoorwegen. Een groter ledenaantal beïnvloedt uiteraard positief de resultaten.

Rekening houdend met de sterke concurrentie die er heerst in de sector van de ijskoude temperaturen, is Interfrigo de mening toegedaan dat de "warme" cijfers enkel kunnen bestendig worden indien de prestaties van het spoor voortdurend worden verbeterd, indien de vervoerprijzen aangepast worden aan het marktniveau en indien de commerciële inspanningen onverdroten worden verder gezet.

De toekomst op korte en middellange termijn staat in het teken van een nieuwe bedrijfsopvatting, waarbij één der doelstellingen is: "Interfrigo moet naar voor treden als de enige gesprekspartner tussen het spoor en de klanten". ■



80 000 kisten meer in '85

Na een periode van terugval vertoonde het INTERCONTAINER-verkeer een bemoedigende stijging. In 1983 was er een toename van 5,9% en in 1984 scoorde men zelfs 8,4% meer!

De partners van de containermaatschappij kunnen zich dit jaar opnieuw verheugen, want de verkeersresultaten van 1985 scoren opnieuw +9,7% uitgedrukt in TEU (eenheden van 20 voet) en +11,3% uitgedrukt in TEU-kilometer. Aldus vervoerde Intercontainer vorig jaar in internationaal verkeer 80.000 kisten meer! Een nieuw record.

De maritieme sector blijft met 513.000 vervoerde TEU het belangrijkste marktsegment, maar het stijgingsritme blijft onder dit van de continentale sector waar net zoals de vorige jaren een opmerkelijke vooruitgang werd geboekt (+15,5% beladen containers).

De gemiddelde afgelegde afstand per container is in de maritieme sector licht toegenomen: die bedraagt nu 690 km tegen 672 km in 1984. Voor het continentaal verkeer bedraagt de gemiddelde afstand 948 km tegen 921 km in 1984.

Alle rekords worden evenwel van de spoorwegkaart geveegd door het verkeer met Groot-Brittannië: +17% in 1985. Van de 37.400 TEU die over het Kanaal werden gebracht waren 98% beladen containers.

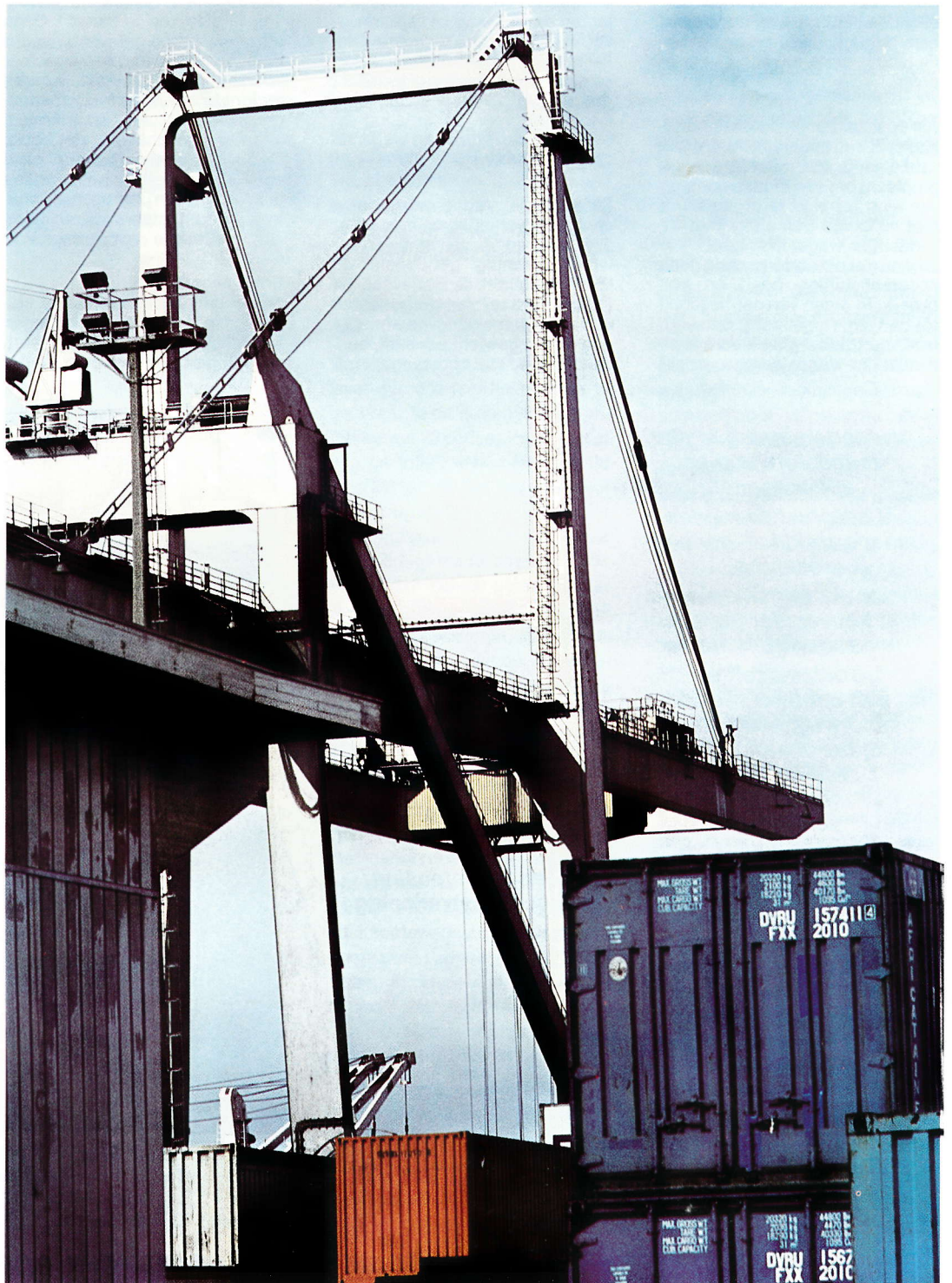
Er was ook een globale stijging van het aantal verzonden 30 en 40-voet containers: 30-voet voor het continentaal verkeer, 40-voet voor het maritiem verkeer.

Het globale beladen bruto gewicht evolueerde naar 8,94 miljoen ton per jaar, wat een gemiddelde van 10 ton per container betekent (daarin zijn ook de ledige containers begrepen die het gemiddelde fors drukken).

Om dit alles te realiseren wendde Intercontainer het eigen wagenpark aan van 2.891 wagens. Dat komt overeen met een laadcapaciteit van 8.016 eenheden van 20 voet. Dit park neemt nog steeds uitbreiding door het afhuren van 350 SNCF-containerwagens "Lgs" van 40-voet met twee assen.

De concurrentie is hevig, de eisen van de markt steeds maar strenger. Vandaar dat de maatschappij haar commerciële strategie heeft georiënteerd naar een verbetering van de dienstverlening, middels een concentratie van het verkeer op assen die bediend worden door speciale geprogrammeerde treinen. In 1984 brachten deze treinen 43% van het Intercontainer-verkeer ter bestemming: dit aandeel evolueerde vorig jaar naar 50%.

Enkele nieuwe landen hebben zich aangesloten bij de Intercontainer-Pool in 1985. De Pool kende een grote uitbreiding waardoor geografische segmenten konden aangeboord worden die voorheen commercieel moeilijk bereikbaar waren. Wij komen er op terug in een volgend nummer. ■



WAGENLADINGEN AAN HUIS BESTELD

De trein is onverbreeklijk verbonden met zijn infrastructuur, daar valt nu éénmaal niets aan te doen. Een spoorwagen kan men niet over de openbare weg duwen om hem bij de klant te brengen voor de lading of de lossing van goederen.

Als de afzender en de bestemming over een spooraansluiting beschikken is het uiteraard geen probleem om een dienstverlening van eind tot eind te organiseren met volledige treinen of met afzonderlijke wagenladingen. Stel nu dat uw onderneming geen spooraansluiting heeft en ook over geen eigen vervoer beschikt via de weg. Regelmatig ontvangt u of verstuurt u goederen per afzonderlijke wagenlading, u wenst

een dienstverlening van eind tot eind en zeker geen administratieve complicaties met meerdere expediteurs voor de terminale trajecten naar en van het station. De NMBS kan deze redenering enkel maar bijtreden en heeft daarom een - nog te weinig gekende, dus weinig beminde - oplossing uitgewerkt voor de afhaling en bestelling ten huize van wagenladingen via de weg.

De spoorweg organiseert voor u een dienstverlening op maat. Met alle kenmerken van het vervoer wordt rekening gehouden: de laad- en losuren, de totale laad- en lostijd, de aard van de goederen en van de verpakking, de afmetingen en het gewicht per stuk, bundel of pallet. Het is belangrijk het

gewicht en het volume te kennen van het zwaarste stuk dat moet overgeladen worden. Dat om het juiste en meest efficiënte hijstoesstel "op de kop te tikken". Eens deze elementen geïnventariseerd komt de NMBS met een concreet voorstel op de proppen, waarbij regionale transportondernemingen en eventueel kraanfirma's worden ingeschakeld. Het spoor en de weg werken hand in hand om de goederen ter bestemming te brengen. Een praktische formule, één contactpersoon en geen administratieve rompslomp.

Enkele voorbeelden:

* Cockerill, Arbed en Sacilor sturen vanop hun spooraansluitingen wagenladingen naar de Bekaert-vestigingen te Zwevegem, Aalter

en Hemiksem. De rollen walsdraad worden op vrachtwagens overgeladen respectievelijk te Kortrijk-Weide, Aalter en Boom. Te Kortrijk is er dagelijks verkeer wat ongeveer 130.000 ton per jaar betekent. Aalter behandelt 10.000 ton op jaarbasis en Boom 50.000 ton.

* De Krupp-fabrieken uit Bochum (Duitsland) sturen per jaar via het station Roeselare 3.000 ton rollen plaatstaal naar de N.V. Sadeft te Hooglede.

* N.T.S., een Zweedse expediteur, zet in de Scandinafse bossen bundels hout van 3 à 5 ton op de trein voor diverse firma's in België via LAR-Lauwe, Antwerpen-Kiel en Schaarbeek.

Uw onderneming is niet aangesloten op het spoorwagennet.

U beschikt over geen transportmiddel voor eigen rekening.

Voor uw wagenladingen lijkt het vervoer per spoor de aangewezen manier.

Toch aarzelt u: een contract met de spoorweg, een tussentijdse behandeling, een contract met een wegvervoerder. Dat beduidt een hoop administratief werk...

STOP

Wij hebben de oplossing: de volledige dienstverlening

VRACHTWAGEN AAN HUIS

van de NMBS.

Wij zorgen voor de afhaling of de bestelling aan huis van uw wagenladingen. Wij organiseren een volledige dienstverlening met inbegrip van de terminale trajecten per vrachtwagen. Wij hebben steeds een oplossing "op maat".

U produceert de goederen, wij vervoeren ze van eind tot eind.

Vraag inlichtingen bij de dienst "Vrachtwagen aan huis" en vergewis u van de mogelijkheden die de NMBS biedt. Telefoon 02/525.36.74 Telex 25035 (bureau H. 62-34)



inspanning

LAR: nog een

* Euro-Etilam te Beyne/Heusay ontvangt stalen profielen en betonijzer (8.000 ton per jaar) afkomstig van de Acieries Montéreau uit Frankrijk. De goederen worden overgeladen op de terminal te Bressoux.

* Het Belgische Metallo Chimique verzendt per jaar 2.000 ton koperen kathoden op paletten via het station Turnhout naar Zwitserland.

50, 100, 1.000 of 200.000 ton, er is geen minimumhoeveelheid vastgesteld voor afhaling en bestelling ten huize. Van zodra er één wagenlading voorhanden is kan men beroep doen op de diensten van de NMBS.

Bent u geïnteresseerd in deze dienstverlening? Richt u tot de Handelsdirectie, Bureau 62-34, Ravensteinstraat 60 te Brussel. Telefoon 02/525.36.74, telex 25035. Op regionaal vlak kunt u terecht bij onze Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen. ■

Op 29 mei jongstleden heeft de algemene vergadering van de coöperatieve vennootschap BITLAR, die het Internationaal Transportcentrum LAR te Lauwe-Menen beheert, aan de pers het eerste jaarverslag voorgesteld.

Wij herinneren eraan dat LAR een initiatief is van de intercommunale Leiedal, promotor van diverse industriezones in de streek Kortrijk-Menen. Het Internationaal Transportcentrum LAR is een werktuig in een economisch erg dynamische streek, met aangepaste communicatiemiddelen om een plaats op de actuele internationale transportmarkt te bevestigen.

De coöperatieve BITLAR, in het leven geroepen om het centrum te beheren, telde eind 1985 een effectief van 23 coöperanten. Onder hen de intercommunale zelf, de stad Menen, de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor West-Vlaanderen en de Nationale Investeringsmaatschappij. Dat maakt een eerste groep uit. De tweede groep, bestaande uit 19 andere coöperanten, zijn privé-ondernemingen met elk een variërend aantal aandelen. Vandaag de dag zijn er een dertigtal bedrijven actief in het transportcentrum. De meeste onder hen zijn uiteraard transportbedrijven, expediteurs en opslagbedrijven. Daarbij voegen zich dienstverlenende bedrijven die geörienteerd zijn naar de transportsector: benzinestation, car- en truck-wash, herstelplaats voor koetswerk, auto-onderdelen, containers... zonder daarbij te vergeten de douanediens en de socio-economische nevenaspecten: cafetaria, restaurant, onthaal, administratie, banken, enz.

Het transportcentrum LAR is de eerste ontwikkelingsfase voorbij. Momenteel is het een attractiepool waarrond de transportactivi-

teiten verder uitgediept worden. De basisinvesteringen zijn voorbij (infrastructuur, administratiegebouwen,...), bedrijven hebben er zich definitief gevestigd en zijn operationeel. Een tiental andere firma's overwegen om binnenkort het centrum te vervoegen.

Een verbinding met het openbaar vervoernet werd gerealiseerd op 1 september waardoor het 53 ha uitgestrekte centrum makkelijk bereikbaar wordt voor het personeel.

TRW, de Belgische maatschappij voor Rail/Route-vervoer, is er eveneens present en bezit zelfs coöperatie-aandelen. De NMBS kon in deze context niet afwezig zijn en heeft een spoorwegterminal geïnstalleerd die samen met TRW en met Railtrans (de Antwerpse maatschappij voor de commercialisering van het containerverkeer) wordt uitgebaut.

Initieel zou de NMBS haar terminal uitrusten met een portaalkraan voor de vlotte behandeling van de containers, de laadkisten en de opleggers van de maatschappijen ter plekke. Om evenwel sneller van start te gaan en om soepeler te kunnen werken viel de keuze in laatste instantie op een mobiele Belotti-kraan, uitgerust met een spreader met armen en grijpers voor de behandeling van wegvoertuigen. De terminal is operationeel en verwerkt reeds verkeer. Blijft nu nog de terminal de nodige arm-slag te geven en de capaciteit op te voeren om de voorgenomen rol van internationale draaischijf waar te maken. De potentiële klanten zijn aanwezig, de dienstverlening moet aangepast zijn aan de behoeften. Een vlot draaiende spoorwegterminal moet de LAR een internationale uitstraling bezorgen en een zekere reputatie. Dat was trouwens één der oogpunten van de promotoren bij de oprichting van het Centrum. ■

Het Belgische spoorweganet, het dichtste ter wereld, een verzadigde noord/zuid-verbinding, klok-vaste IC/IR-treinen, een druk trein-verkeer tijdens de piekuren, talrijke goederentreinen... hoe krijg je daar nu nog een speciale trein tussen?

Toch is dit geen probleem, het is zelfs bijna dagelijkse kost. Voor rekening van allerhande verenigingen, organismen en bedrijven, kan voor een welbepaalde gelegenheid een speciale trein ingelegd worden.

De formule is rijk aan mogelijkheden. De trein kan samengesteld zijn uit gewone rijtuigen met zitplaatsen, er kan een bar-discotheekrijtuig bij, een restaurantrijtuig, een expo-rijtuig, een bioscooprijtuig, een expo-shop... de combinaties zijn werkelijk legio.

Er zijn **expo-treinen** die gedurende meerdere dagen het land doorkruisen en die in de stations gratis kunnen bezocht worden door het publiek. Deze treinen hebben doorgaans een commercieel doel. Het is een praktisch "medium" om welomlijnde doelgroepen ter plaatse te bereiken. De producent van goederen of diensten begeeft zich naar de consument. Dat is het wezenlijk onderscheid met een beurs of salon, want daar moet de consument zelf de inspanning tot grote verplaatsing opbrengen.

Speciale reizigerstreinen situeren zich eerder op het domein van de public relations of in het raam van goodwill-acties. Zo kan ook de NMBS voor eigen rekening een speciale trein op het spoor zetten. Een voorbeeld dat de kolommen van de nationale pers haalde was wel de "kleutertrein" ingelegd op initiatief van het Commercieel NMBS-agentschap te Brugge.

Meestal gaat de aanvraag evenwel uit van private ondernemingen. Zij moeten zich enkel schikken naar de dienstregeling die de directie Exploitatie in onderlinge verstandhouding opstelt. Wat het traject betreft zijn er in eigen land bijna geen beperkingen. Verder verloopt alles letterlijk en figuurlijk op wiel-tjes.

In november 1985 was er de veel-besproken trein "Paul Delvaux", die zelfs het televisiejournaal haalde. Georganiseerd op initiatief van het Mercatorfonds, in samenwerking met de CIWLT en de NMBS, groeide deze manifestatie uit tot een ware cultuurhappening. De publicatie van een schitterend kunstboek omtrent het oeuvre van de grootmeester van het spoor was de aanleiding. Vertrek en aan-



een evenement per trein

Nostalgie stomen... kan ook voor u!



komst van de trein te Louvain-la-Neuve, alwaar Paul Delvaux ere-stationschef is. Via Luik en Hoei, zijn geboortestreek, werd een rondrit gemaakt. De tijd onderweg werd benut voor een natje en een droogje en om het boek voor te stellen aan een select kunstpubliek (dat was trouwens de uiteindelijke bedoeling).

Als meest recent voorbeeld van een speciale reizigerstrein, organiseerde onze Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging te Antwerpen voor de plaatselijke Kiwanis-vereniging een buitenbeentje: de voor spoorwegfanaten legendarische Duitse "Rheingold" verscheen op het Belgische net gesleept door onze stoomveteraan "29013". Een uitzonderlijke combinatie die in het Antwerpse druk op de gevoelige plaat werd vastgelegd.

Op 20 juni 11. stond menigeen langsheen het traject (Antwerpen-Oost - Mechelen-Nekkerspoel - Aarschot - Lier - Antwerpen-Oost) verbaasd te kijken. Een fluitende, glimmende, sissende, dampende stoomtrein is en blijft een attractie.

Een vleugje achtergrondinformatie. De Rheingold werd door de "Freundeskreis Eisenbahn Köln"-vereniging gerestaureerd. De zes rijtuigen daterend uit de dertiger jaren zijn piekfijn in orde en doen de reiziger verlangen naar vervolg-tijden.

Vanwaar de naam "Rheingold"? De Mitteleuropäische spoorweg-maatschappij, kortweg Mitropa, legde in 1926 naar voorbeeld van de "Flèche d'Or" (van de CIWL) een luxe-dagtrein in van de Noord-zee naar de Zwitserse Alpen, via de boorden van de Rijn. De reizigers kregen uiteraard de gouden Rijnwijn aangeboden bij de maaltijd... dus lag de naam voor de hand, "Rheingold".

Speciale treinen zijn werkelijk iets apart. Een tentoonstelling op wiel-en, een snoepreisje. Je staat er werkelijk versteld van wat allemaal kan. Krijg je nu ook een nostalgische spoorwegkriebel of zie je het commercieel zitten? Vraag dan inlichtingen bij de Handelsdirectie van de NMBS, bureau 63-33, Ravensteinstraat 36 - bus 7 te 1000 Brussel. Tel. 02/525.36.65. Je kan eveneens terecht bij onze Gewestelijke Commerciële vertegenwoordigingen. ■

een wankele test

test die we met enkele foto's illustreeren.

De wagen bestaat uit twee bakken met platte vloer die op het onderstel gemonteerd zijn. Iedere bak heeft aan het uiteinde een grendel waarmee een laterale kippbeweging kan uitgevoerd worden. De flanken worden onderaan dichtgehouden door vier stevige klemmen en zijn opklapbaar.

Als de wagen over de loskuil komt, dan koppelt men aan het hydraulisch systeem een elektrische pomp (voeding 380 Volt) die een druk van 200 bar ontwikkelt.

Via een handel aan het einde van de wagen, worden de klemmen van de flanken losgemaakt en de pomp duwt de bak aan één zijde omhoog. De flank klapt open en de spaanders schuiven probleemloos in de loskuil, van waaruit ze via een transportbandensysteem naar een opslagsilo gebracht worden.

De wagen is derwijze gebouwd

van het aantal beschikbare wagens dat kan verhuurd worden op lange termijn. Momenteel zijn alle dergelijke VTG-wagens verhuurd aan een Duitse papierfabrikant en die wil binnen kort tijdsbestek zelf een aantal wagens laten bouwen.

De verhuring blijft evenwel een interessante zaak zowel voor de expediteur als voor de bestemming, die het materieel kunnen gebruiken net alsof het hun eigendom is (zij kunnen dus hun transporten in alle vrijheid programmeren). Op de vervoerprijzen krijgen zij bovendien een reductie die overeenstemt met de afschrijving van het rollend materieel bij een verkeer met netwagens.

De "wankele" test van 30 juni was overtuigend. De techniek staat op punt, het verkeer moet nog commercieel bekeken worden. De afgevaardigden van de NMBS en de verantwoordelijken van Algeco gaan de koppen samen steken.



Op 30 juni heeft de maatschappij Algeco België in het bijzijn van talrijke NMBS-technici, een "wankele" test-losverrichting uitgevoerd op de spoor aansluiting van de Papierfabrieken van België te Langerbrugge. "Wankel" in de echte zin van het woord, maar dan wel positief bedoeld.

Voor de aanmaak van papierdeeg worden houtspaanders gebruikt die zorgvuldig gekalibreerd en onberispelijk proper zijn om de kwaliteit van de cellulose te waarborgen. Sommige ondernemingen vervaardigen zelf spaanders van ontschorst meterhout. Anderen kopen het onmiddellijk aan bij gespecialiseerde firma's, en dat was ook het geval op 30 juni te Langerbrugge.

Om de aanvoer per spoor efficiënt te verzekeren diende men een aangepaste wagen op de kop te tikken. De Papierfabrieken beschikken over een loskuil waardoor een

verkeer met zelflossers tot de mogelijkheden behoorde. Toch bleek dat de spaander massa aaneenklitte, en dat de openingen van de gekozen wagen te klein waren voor een vlotte lossing door zwaartekracht. Dus uitkijken naar een andere oplossing.

De Duitse maatschappij VTG, in België vertegenwoordigd door Algeco, heeft voor dergelijke transporten in de Duitse Bondsrepubliek, wagens laten bouwen met twee kippbare bakken. Men kon het "wankele" materiaal dus ook in België testen.

Een wagen met kippbare bakken werd geladen met spaanders en bedekt met dekkleden (wat volgens insiders zelfs niet nodig is). Op de spoor aansluiting van de Papierfabrieken werd de lading probleemloos gelost in aanwezigheid van de NMBS-specialisten en de transportverantwoordelijken van de firma zelf. Een geslaagde

dat een laterale loskuil kan aangevend worden die ook voor vrachtwagens geschikt is.

Het lossen gebeurt snel. De behandeling beperkt zich tot het plaatsen van de wagens over de loskuil, het aansluiten van de wagen aan de drukpomp en het losmaken van de vier klemmen. Enkel een te beperkte capaciteit van de loskuil kan het ritme vertragen.

Houtspaanders zijn relatief licht. En alhoewel deze wagen specifiek voor lichte goederen werd ontworpen, kunnen er ook andere goederen in vervoerd worden voor zover hun soortelijk gewicht niet hoger is dan 0,350. Het is een twee-assige wagen met een lengte van 14 meter en een inhoud van 90 m³. Er zijn twee versies: 20 of 22,5 ton per as.

De realisatie van een regelmatig verkeer in België (enkele tienduizenden ton per jaar) is afhankelijk

Wanneer het eerste verkeer in de startblokken staat komen we uiteraard op het onderwerp terug. ■

DERTIG JAAR EN EEN NIEUWE STIJL



Op 18 juni II. stelde de NMBS aan de pers het nieuwe Benelux-materieel voor dat wordt ingezet op de IC-verbinding Brussel - Amsterdam.

De rood-gele rijkswagenen zullen het thans nog in gebruik zijnde materieel in de Intercitydienst Brussel - Amsterdam en terug, tegen het eind van dit jaar gaan vervangen. De reizigers die regelmatig van deze dienst gebruik maken, zullen het geen overbodige luxe vinden dat de kwaliteit van de huidige verbinding, zowel inzake comfort als stiptheid wordt verbeterd.

Op het ogenblik wordt de dienst nog gereden met de Benelux

tweewagenstellen uit 1957 en de in 1973/74 verbouwde samengestelde trek/duw-treinen. Aan beide materieeltypen is duidelijk te merken, dat de tand des tijds ze niet ongemoeid heeft gelaten. Met de komst van de nieuwe rijkswagenen zal niet enkel het reiscomfort aanzienlijk verbeteren, maar naar verwachting ook de betrouwbaarheid van de dienstregeling - die thans nog te dikwijls door technische onvolkomenheden wordt aangetaast.

Belgisch-Nederlandse samenwerking

De nieuwe Benelux treinen zijn een voorbeeld van een geslaagde

internationale samenwerking tussen twee buurlanden, waaraan een in 1983 afgesloten contract tussen de directies van de NMBS en de NS ten grondslag ligt. Afgesproken werd dat NS voor de rijkswagenen zou zorgen en de NMBS voor de bestelling van twaalf elektrische tweespanningslocomotieven, geschikt voor 3.000 Volt in België en 1.500 Volt in Nederland. Ter bevestiging van de samenwerking werd tevens besloten de nieuwe treinen in de typische huisstijlkleuren te schilderen: een combinatie van het NMBS-bordeauxrood en het NS-geel, die uitstekend oogt.

Na goedkeuring door de overheid

vertrouwde de NMBS de constructie van de twaalf elektrische locomotieven toe aan de firma's ACEC en BN. De vereiste 59 rijkswagenen werden door de NS besteld bij de Waggonfabrik Talbot in Aken.

Iedere trein bestaat uit 6 rijkswagenen en biedt zitplaats aan 463 reizigers: 82 in 1e klas, 317 in 2e klas en nog eens 63 opklapstoeltjes. In één van de rijkswagenen kan door het opklappen van een aantal stoelen ruimte voor een rolstoel worden gecreëerd.

Trek-duw - systeem

De treinen gaan in trek-duw formaties rijden, waarbij de loco-

tief steeds dezelfde positie behoudt en de trein in de ene richting trekt en in de andere duwt. Een geduwde trein wordt daarbij vanuit het stuurstandrijtuig bediend. Het voordeel van een dergelijke formatie is, dat op de eindpunten Brussel en Amsterdam en in het kopstation Antwerpen-Centraal de locomotief niet moet manoeuvreren, hetgeen belangrijke tijdswinst oplevert.

Bij beide netten wordt het materieel ingezet voor nationaal en internationaal verkeer. Voor de NMBS in het bijzonder betekent het een capaciteitsverruiming tussen Brussel en Antwerpen die stellig zal gewaardeerd worden.

30 jaar Benelux-dienst

De samenwerking tussen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen op het gebied van de constructie van reizigersmaterieel en de gemeenschappelijke exploitatie van treindiensten dateert van 1956. In dat jaar werd het Benelux-treinstel ontworpen, dat zich door een donkerblauwe kleur met gele band duidelijk van andere treinen onderscheidde. NMBS en NS kochten hiervan 12 stuks aan. De treinstellen werden in Nederland gebouwd en de elektrische installatie werd door de Belgische industrie geleverd. De treinen werden geschikt gemaakt voor de in België en Nederland toegepaste bovenleidingsspanning: 3.000 V gelijkstroom hier en 1.500 V in Nederland.

Op 29 september 1957 werd officieel gestart met een regelmatige dienst tussen Amsterdam en Antwerpen, welke reeds kort daarna tot Brussel werd doorgetrokken. De reisduur Brussel - Amsterdam werd daardoor met een kwartier bekort. De dienst nam snel in populariteit toe. Na 15 jaar was het gebruik ervan praktisch verdubbeld, waardoor er dringend behoefte ontstond aan uitbreiding van het materieelpark. Voor deze uitbreiding werd de voorkeur gegeven aan getrokken treinen in plaats van treinstellen. Om het tijdrovende omrijden van de locomotieven in Amsterdam, Antwerpen en Brussel te voorkomen werd de idee van de trek-duw formaties geboren. Besloten werd bestaand materieel hiervoor om te bouwen. NS herschiep een restauratierijtuig in een stuurstandrijtuig en leverde de rijtuigen 2e klas, de NMBS beschikt voor ombouw naar twee spanningen over geschikte elektrische locomotieven en zorgde verder voor de rijtuigen 1e klas. Er werden op deze manier 6 combinaties samengesteld. Ze kwamen in 1973/74 in dienst.

Tot heden hebben de treinstellen uit 1957 en de trek-duwtreinen uit 1973 de dienst tussen beide landen verzorgd. Thans zijn ze tot op de draad versleten en is totale vervanging dringend geboden.

Sinds 1 juni van dit jaar volgen de Beneluxtreinen in Nederland een ander traject, hetgeen verband houdt met de nieuwe Schiphollijn. Haarlem wordt niet meer aangedaan, maar daarvoor kwam in de plaats de nationale luchthaven en het nieuwe station Amsterdam Lelylaan, waardoor ook belangrijke westelijke stadsdelen van Amsterdam onder treinbereik zijn gebracht. De rit Brussel-Zuid - Amsterdam wordt thans in drie uur en vier minuten afgelegd en Amsterdam wordt bij vertrek uit Antwerpen-Centraal in twee uur en zeventien minuten bereikt. In Brussel wordt een goede aansluiting op de intercitytreinen naar o.m. Luxemburg gegeven, waardoor ook aan de "lux" in de naamgeving recht wordt gedaan. De totale omvang van het reizigersverkeer per spoor tussen België en Nederland via Roosendaal (inclusief de D-treinen) bedraagt globaal 1.800.000 per jaar. Ongeveer 60% daarvan maakt gebruik van de Beneluxdienst.

Wij hebben het materieel "getest"

Spoornieuws was aanwezig op de officiële maidentrip op 18 juni; samen met talrijke andere penneriders. Een inhoudingsrit die vlekkeloos is verlopen. Het materieel is perfect en er is werkelijk weinig op aan te merken.

Het comfort scoort heel hoog, zelfs in tweede klas. De zitplaatsen zijn per drie geschikt in eerste (2 + 1) en per vier in tweede (2 + 2)... en er is zeker geen probleem voor grote jongens want er is ruimte zat. Een opklapbaar tafeltje zit in de rug gewerkt van elke voorgaande zetel, wat wordt gewaardeerd voor lectuur of "minibar".

De bagagerekken zijn in de langszichting aangebracht, waaronder zich de verlichting en het individueel ventilatiesysteem bevindt.

De decoratie op de scheidingswanden is van de hand van twee kunstenaars: Jonges en Pasture. Een aantal Belgische en Hollandse steden wordt geëvoceerd in zachte tinten via de zeefdruktechniek. Het geheel oogt fris en aangenaam, en dat is duidelijk te zien op onze foto's.

Een kleine opmerking toch. De opklapbare tafeltjes vallen wat laag waardoor het moeilijk wordt om de benen comfortabel te kruisen. Maar dit is werkelijk een detail en dat kan de pret niet bederven.

Een conclusie. De nieuwe Benelux-treinen sporen reeds tussen Brussel en Amsterdam en worden verder progressief ingezet... tot ééniëders voldoening. ■

ENKELE GEGEVENS BENELUX-RIJTUIGEN

Bouwjaar	1986/1987
Maximum snelheid	160 km/u
Gewicht per rijtuig	41 ton
Aantallen:	
stuurstandrijtuig (Bs)	11
rijtuig 1e/2e klas (AB)	10
rijtuig 1e klas (A)	10
rijtuig 2e klas (B)	18
rijtuig 2e klas/bagage/keuken (BKD)	10
totaal	59
Samenstelling per trein	loc-A-AB-BKD-B-Bs
Aantal zitplaatsen	
in Bs	76, waarvan 12 klapbanken
in AB	79, waarvan 23 1e klas, 48 2e klas en 8 klapbanken
in A	69, waarvan 24 in coupe's en 10 klapbanken
in B	92, waarvan 12 klapbanken
in BKD per trein	54, waarvan 9 klapbanken 462, waarvan 82 1e klas, 317 2e klas en 63 klapbanken
Lengte per rijtuig trein	26,4 m 177 m
Gewicht per rijtuig trein	41 ton 331 ton
Ontwerp	NS/Dienst van Mat. en Werkpl.
Fabrikant	Waggonfabrik Talbot Aachen

ENKELE GEGEVENS BENELUX-LOC

Fabrikant	ACEC - BN
Serienummer	1181 - 1192
Vermogen	3150 kW
Voedingsspanning	1500/3000 V DC omschakelbaar
Lengte	18,65 m
Gewicht	85 ton
Max. toegelaten snelheid	160 km/u
Aantal	12



3000 VOLT EN 5 TORENS

De reizigers hebben lang op deze electrificatie gewacht. De problemen omtrent het tracé hebben de bevolking beroerd en haalden de krantenkoppen in de regionale en nationale pers. De polemieken vertraagden uiteindelijk de aanvang van de werken en de daaraan gekoppelde modernisering.

De IR-verbinding naar de hoofdstad wordt verzekerd met elektrische motorstellen. De referentiesnelheid van de lijn bedraagt 140 km/u. De rijtijd werd met 12 minuten teruggeschroefd zonder de afschaffing van stopplaatsen. De IR-verbinding Doornik-Brussel is nu gekoppeld aan de IR-verbinding Geraardsbergen - Brussel-Zuid - Antwerpen-Centraal.

De commerciële snelheid werd dus gevoelig opgevoerd. Het comfort van het materieel is verbeterd en er is een regelmatige bediening dank zij deze modernisering van de lijn.

De vijfstorenstede bevindt zich op het kruispunt van twee geëlectriceerde assen: de internationale aslijn vanuit Brussel en de Waalse aslijn die reeds enkele jaren volledig geëlectriceerd is.

Een electrificatie wordt steeds begeleid door grote werken: een aanpassing van het tracé tussen Aat en Leuze, te Béclers, te Havinnes en in de omgeving van het station Bierghes. Er is een spoor aangelegd in eigen bedding tussen Marcq en Aat, 24 kunstwerken werden gebouwd op dit baanvak en de snelheid kan er over de 15,2 kilometer opgevoerd worden tot 160 km/u. Het nieuwe station van Silly heeft een parking voor 250 auto's, een autobusstation en een fietsstalling. Ook te Aat en te Leuze waren er dergelijke grote werken. Te Doornik werd de voetgangerstunnel doorgetrokken tot het "noordkwartier". De bereikbaarheid van het station werd aldus sterk verbeterd en daarenboven beschikt deze wijk nu ook over een parking voor 250 auto's.

De electrificatie van deze lijn was de laatste belangrijke etappe van het prestigieuze programma dat in de zeventiger jaren startte. Andere kleinere lijnen zullen nog volgen. Deze investeringskosten zijn dan minder groot, maar het belang voor de plaatselijke bevolking is er niet minder om. ■

Na 144 jaar stoom- en dieseltractie, werd de lijn Brussel-Doornik op 1 juni laatstleden onder een spanning gezet van 3000 volt. Ongeveer anderhalve eeuw geleden stoomde de trein via Gent. In 1848 was er een eerste verbinding: de trein volgde de lijn Brussel-Parijs om via Jurbise en Aat, Doornik te bereiken. De actuele reisweg via Halle dateert van 1863.

Het station van Doornik werd officieel ingehuldigd in 1879 door Koning Leopold II... en dat was in een relatief korte tijdspanne toch reeds het tweede station. Het eerste werd steen na steen afgebroken en heropgericht te Leuze, waar het nog steeds de dienst uitmaakt. Station nummer twee had veel te lijden van het oorlogsgeweld en werd nadien in de oorspronkelijke staat hersteld, evenwel zonder de grote glazen koepel.

De vijfstorenstede situeert zich bijna aan het uiteinde van een Belgische internationale aslijn, met Rijsel als eindpunt, de grote Noordfranse commerciële en industriële metropool. Voor de streek van Doornik een doorslaggevend argument om het baanvak van een twintigtal kilometer tot Rijsel, eveneens snel onder draad te brengen. De onderhandelingen met de Franse spoorwegen verlopen langzaam. Aldus is er nu tussen Brussel en Doornik een wisselende tractie naargelang van de IC of IR-dienstregeling.

BRUGGE-KORTRIJK ONDER DRAAD

De spoorverbinding Brugge - Kortrijk werd eveneens onder draad gebracht, wat betekent dat de gebruikers van de lijn Brussel - Kortrijk - Brugge - Oostende nu over uitstekende, vlotte treinen beschikken.

Deze lijn werd progressief aangelegd in de jaren 1846-1847: in een tijdspanne van 10 maand nam de Westvlaamse spoorwegmaatschappij (gesticht in 1845) de zes baanvakken met enkel spoor één voor één in gebruik.

In 1907 werd een deel van het traject ontdubbeld. Toch duurde het nog tot in 1984 vooraleer het laatste baanvak, van Brugge tot Torhout, ook dubbelsporig werd.

De electrificatiewerken en grote infrastructuurwerken gingen hand in hand. Vijf overwegen werden afgeschaft. Een 70-jarige brug op het baanvak Brugge - Torhout onderging een verjongingskuur in 65 uren, verdeeld over vier opeenvolgende dagen. Er werd vooral bij nacht flink doorgewerkt om het verkeer zo weinig mogelijk te hinderen. ■

Aanpassingswerken werden uitgevoerd in de zes stations op het traject, met het oog op een betere intermodale integratie van het openbaar vervoer. Wij citeren onder meer de aanleg en de uitbreiding van parkings en fietsstallingen in alle stations, de bouw van een voetgangerstunnel tussen het stationsplein en de Guido Gezellelaan te Torhout, de bouw van een onderdoorgang en de inrichting van een autobusstation te Izegem.

De voordelen voor de reizigers kunnen als volgt samengevat worden:

- Brussel - Oostende kan nu via Kortrijk zonder overstap;
- van Roeselare naar Kortrijk gaat het nu 3 minuten sneller, naar Brugge 4 minuten, naar Oostende 8 minuten.
- de L-treinen (omnibus) boeken 10 minuten winst tussen Kortrijk en Brugge, de totale rijtijd bedraagt nu 52 minuten;
- de IC-verbinding "G" (Brussel-Kortrijk-Oostende) wordt verzekerd door M4-trek- en duwstellen die de reizigers een optimaal comfort bieden. ■

GERAARDSBERGEN HOORT ERBIJ

Op 1 juni 1986 voegde Geraardsbergen zich bij de grote familie van stations met geëlectriceerde lijnen. In de ene richting is er een stroomverbinding met Denderleeuw, in de andere richting met Edingen.

Middels een koppeling van de ruitgen aan de IR-trein Doornik - Brussel is er nu een vlotte rechtstreekse verbinding met Brussel en Antwerpen. Maar ook via een aansluiting met de IC-lijn "H", die Gent met Brussel verbindt, is het mogelijk om de hoofdstad in een aanvaardbare tijdspanne te bereiken.

De electrificatie van de beide baanvakken ging gepaard met een aantal bijhorende werken: het spoor werd totaal vernieuwd, de signalisatie aan de overwegen werd aangepast derwijze dat de snelheid kon opgevoerd worden tot 120 km/u en enkele kleine overwegen werden afgeschaft. ■

In het station Geraardsbergen zelf waren er enkele ingrijpende positieve wijzigingen voor de reizigers. Er werd parkeerterrein gecreëerd voor 125 auto's en bijna 200 fietsen kunnen gestald worden in de onmiddellijke nabijheid van de perrons. Een autobusstation is in aanbouw waardoor het Geraardsbergse station uitgroeide tot een geïntegreerd vervoercentrum. De onderdoorgang naar de achterkant van het station zorgt voor een makkelijke bereikbaarheid voor de bewoners van de wijk "Papiermolenstraat".

In de richting Edingen-Brussel-Antwerpen wordt er gereden met de klassieke groene tweeledige motorstellen die 140 km/u kunnen halen. Het traject tot Brussel duurt slechts 45 minuten. In de richting Aalst-Gent (35 minuten tot Aalst in plaats van 59 minuten voorheen via een aansluiting te Denderleeuw) rijden eveneens de groene stellen, maar tegen een maximumsnelheid van 130 km/u. ■

KORTWEG



EIV

**VERPAKKING:
EEN NIEUW
WAARMERK**

fase aangewend worden om de kwaliteit van houten verpakkingen te waarborgen die bestemd zijn voor transoceanische transporten. In de toekomst kan het merk dan aangebracht worden op andere types van transportverpakkingen mits bepaalde voorwaarden in acht worden genomen. Dit initiatief van enkele bedrijven uit Merkssem, Ans, Antwerpen en Sint-Pieters-Leeuw vergt toch wel enige toelichting.

Of het nu gaat over distributieverpakking of transportverpakking, het is onweerlegbaar - en gemeenschappelijk aan beide categorieën - dat de verpakking een belangrijk element is op de weg van producent naar verbruiker. Elk transportmiddel heeft eigen specifieke voor- en nadelen, toch moeten de goederen in ieder geval afdoend beschermd zijn tegen de risico's inherent aan het transport.

Risico's zijn er onder meer bij het stouwen en bij de laad- en losbehandelingen, en voor de transoceanische transporten zijn er de klimatologische variaties en de wisselende weersomstandigheden op de kaaien van de bestemmingshavens.

De verpakking is een ernstige zaak die door beroepsmensen moet aangepakt worden. Dat is klaar. Verpakken is een specialiteit die met de nodige ervaring moet geschieden. In het bedrijfsleven zijn deze specialisten gewis aanwezig... maar bevinden zij zich wel op de goede plaats en worden zij wel adequaat aangewend?

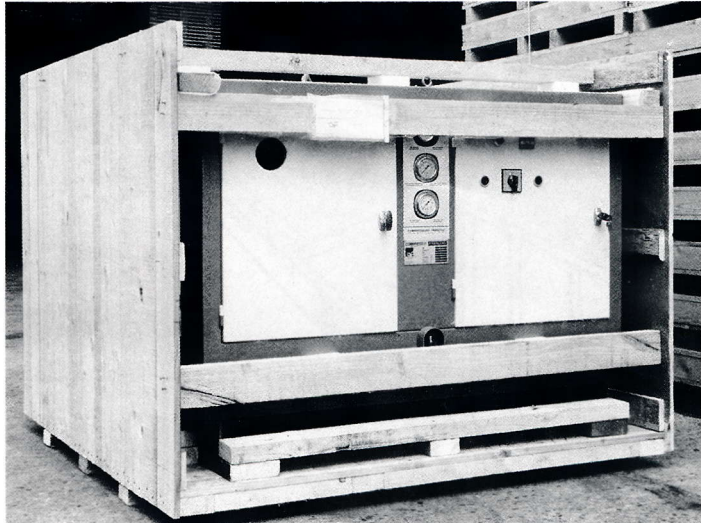
De expediteurs die hun goederen afdoend willen beschermen tij-

dens het transport doen regelmatig beroep op het Belgisch Verpakkingsinstituut, dat na enkele tests de deugdelijkheid van de verpakking kan bevestigen of afkeuren. Voor elke geteste verpakking wordt een lastenboek opgesteld dat door vervoerders en verzekeraars strict in acht wordt genomen. Het BVI heeft een eigen waarmerk dat noodzakelijke garanties inhoudt wanneer een ongeval de goede afloop van een transport hypothekeert.

Vandaag de dag zijn het de gepatenteerde verpakkers zelf die de voorwaarden hebben vastgelegd waaraan de verpakking moet voldoen. Dat in samenwerking met het Technisch Centrum voor de Houtindustrie. Het is een interes-

sant beroepsinitiatief dat door de specialisten van de NMBS werd ontdekt op de persconferentie.

Meer inlichtingen kunnen geïnteresseerde lezers bekomen bij het Technisch Centrum voor de Houtindustrie, Steenweg op Alsemberg 830 te 1180 Brussel, telefoon 02/377.49.58.



TERREIN TE HUUR

TE HUUR te Charleroi

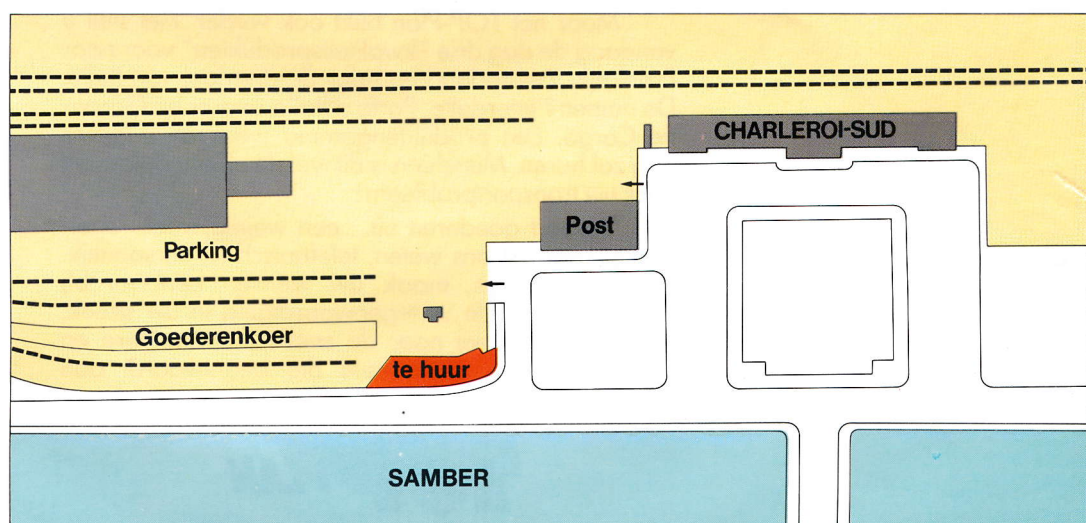
een uitstekend gesitueerd terrein, 5,51 are groot in de onmiddellijke omgeving van het station Charleroi-Sud en nabij de spooraansluiting van de goederenkoer.

Voorheen bezet door de maatschappij Seca. Het zal op 31 december e.k. beschikbaar zijn in de originele staat.

De nieuwe huurder kan het terrein naar eigen goeddunken inrichten en gebruiken, mits akkoord van de Directie Baan van de N.M.B.S.

Bent u geïnteresseerd?
Neem contact op met de
Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging
van de N.M.B.S.

Quai de la Gare du Sud 1
6000 CHARLEROI
Telefoon 071/43.01.73
Telex Railccb 51599





Het TOP-Plan spoort vlot
SNELHEID
BETROUWBAARHEID
voor uw transporten
...ook over onze grenzen

Het TOP-Plan staat nu op punt. Menigeen heeft het reeds ondervonden. De NMBS brengt in binnenverkeer afzonderlijke wagenladingen in een tijdspanne dag A/dag B ter bestemming, tot grote voldoening van haar klanten in de handel en industrie.

Maar het TOP-Plan blijkt ook verder. Het stelt u vandaag de dag drie "kwaliteitsprodukten" voor naar Frankrijk, Zwitserland en naar de drempel van Italië. De namen? Interdelta, Porta d'Italia-expres en Garantie Cargo. Een produktengamma waarvan u gewis nog zal horen. Misschien is dit wel de ideale oplossing voor uw transportprobleem!

U voert goederen uit... een weinig, veel, regelmatig. Laat het ons weten, telefonisch of persoonlijk. Kom eens langs, maak uw wensen kenbaar bij onze commerciële vertegenwoordiging in uw streek. Samen zoeken wij naar de snelle, betrouwbare en voordelige kwaliteitsformule die beantwoordt aan uw verwachtingen.

TOP PLAN

Spitsdienstverlening van de NMBS
...ook over de grenzen.

Belgische spoorwegen