



# ECC

een samenwerking  
in marmer  
gebeiteld

Spoornieuws is het trimestriële contactblad van de NMBS voor goederenklanten. Het wordt uitgegeven door de dienst Externe Betrekkingen voor het Departement Marketing-Verkoop.

Verantwoordelijke uitgever:  
W. Van Gestel - Brussel

Redactie:  
Frankrijkstraat 85  
1070 Brussel  
Tel.: 02/525 36 35 - 525 36 84  
Fax: 02/525 40 45  
Telex: 20 424

Foto's:  
NMBS

**Tot uw dienst:**

**het Departement**

**Marketing-Verkoop**

• **centrale diensten**  
**1000 Brussel**

Ravensteinstraat 60 bus 24  
Telefax 02/525 46 05

• **in de districten**  
**1000 Brussel**

Ad. Maxlaan 142  
Tel. 02/219 00 40  
Telefax 02/525 46 16

**9000 Gent**

Koningin Maria Hendrikaplein 2  
Tel. 091/22 71 00 - 21 99 58  
Telefax 091/21 82 13

**8000 Brugge**

Stationsplein 2  
Tel. 050/38 39 97  
Telefax 050/38 18 80

**8500 Kortrijk**

Onze Lieve Vrouwestraat 9  
Tel. 056/22 00 49  
Telefax 056/22 96 89

**2000 Antwerpen**

Century Center 7<sup>e</sup> verdieping  
De Keyzerlei, 58-60 b19  
Tel. 03/233 23 17 - 233 23 25  
Telex 31 814

**3500 Hasselt**

Stationsplein 4  
Tel. 011/22 32 65  
Telefax 011/22 29 50

**4000 Luik**

Bd. de la Sauvenière 87  
Tel. 041/23 17 13 - 23 63 13  
Telefax 041/23 17 13

**6700 Aarlen**

Avenue de la Gare 61  
Tel. 063/22 41 15  
Telefax 063/22 41 15

**5000 Namen**

Rue Borgnet 7  
Tel. 081/22 30 84  
Telefax 081/22 91 21

**6000 Charleroi**

Quai de la gare du sud 1  
Tel. 071/43 01 73  
Telefax 071/47 12 47

**7000 Bergen**

Square F. Roosevelt 14  
Tel. 065/33 59 79  
Telefax 065/36 35 69

# INHOUD

- 3 Een goede start voor Scaldo en Norlink**

---

- 4-7 Ontmoeting met de voorzitter van de "12 + 2"**

---

- 8-9 ECC in Lixhe**

---

- 10-11 Sibelco in Lommel**  
De toekomst is voor morgen

---

- 12 Robots op de terminal**

---

- 13 Chartertreinen**

---

- 14-16 Ons containervervoer in 1989**  
Ondernemingen die in ons vertrouwen stellen

---

- 17-19 De HST, jaar -3**

---

- 20-21 Spoorwagens ondergaan gedaanteverwisseling**  
Ons rollend materieel past zich aan

---

- 22-23 Onze ploegen in Noordwest**  
Onze verkoopkrachten

---

- 23 Onze ploeg in Parijs**  
Gewoon maar toch anders



Naar het einde van deze eeuw toe, is de samenwerking tussen de verschillende vervoerwijzen een noodzakelijke stap om de kwaliteit van het leven te vrijwaren. Er wordt veel over gepraat. Wie samenwerking zegt, denkt onmiddellijk aan complementariteit en specialisering. Elke vervoerwijze biedt waardevolle diensten op de terreinen waar ze beter is dan de andere modi. Het is in deze geest dat wij de uitdaging van kwaliteit en prestaties aanvaarden met het oog op het aantrekken van een steeds groeiende klantenkring.

De spoortechniek is uitermate geschikt voor massatransport. De typische afname van de kosten maakt haar bovendien bijzonder passend voor het verspreid vervoer over lange afstanden.

Sinds een tiental jaren concentreren we doelbewust onze middelen op goed in de markt liggende producten. Onze Eurailcargotreinen zijn hiervan een sprekend voorbeeld. De resultaten van Interdelta (Zuid-Frankrijk) en Scaldo (Oostenrijk) rechtvaardigen ontegensprekelijk onze verwachtingen.

Blijkbaar mondt deze aanpak uit in een paradox. De concentratie van de goederenstromen in een beperkt aantal stations verkleint de geografische aanwezigheid van de spoorweg. In werkelijkheid zal de stelselmatige ontwikkeling van intermodale technieken ons het doordringingsvermogen verschaffen dat op het eerste gezicht achterwege lijkt te blijven.

Ons dienstengamma is op dit ogenblik zo verscheiden dat elke Belgische onderneming voordeel kan halen uit de bestaande spoorweginfrastructuur. Wie ons aanbod tot nog toe geen vertrouwen schonk, raden we aan de proef op de som te nemen. Onze gewestelijke verkoopdiensten en de gespecialiseerde expediteuren staan tot uw beschikking voor een doeltreffende en geslaagde kennismaking.

Francis DE POOTER  
Hoofd van de Dienst Goederen

# SCALDO en Norlink uit de startblokken

Op 28 mei, in de vroege ochtend, gaf Etienne Schoupe in aanwezigheid van de pers het startsein voor het vertrek van de allereerste SCALDO-trein. We stelden de jongstgeborene van de familie Eurailcargo al voor in onze vorige uitgave. Dezelfde dag begon ook de NORLINK aan zijn eerste, directe reis naar Scandinavië.

De nieuweling bekoorde de journalisten. De meesten benadrukten onder meer de niet te versmaden winst op de vervoertijd. Hier werd een waardevolle bijdrage geleverd tot de oppuntstelling van aantrekkelijke producten op veelbelovende verbindingen.

SCALDO brengt de volle wagens elke werkdag aan de Oostenrijkse buitengrens in minder dan 48 uur. Vroeger, onder het gewone systeem, kostte de trip naar Wenen dubbel zoveel tijd. De opdracht vraagt een perfecte regelmaat en een scherpe programmering. De spoorwegen garanderen de aankomst binnen de vastgelegde tijdspanne. Loopt de trein om een of andere reden toch vertraging op, dan wordt het ongemak gecompenseerd door een prijsvermindering.

In het geval van SCALDO dokterden onze experts, samen met de Duitse en Oostenrijkse collega's, het meest geschikte lange-afstandstraject uit. In de vertrek- en aankomstzones spoorden ze de beste concentratiepunten en bedieningswegen op. De aanpak overtuigt. Voor het bestaande vervoer Oostenrijk-België werd de reistijd reeds met de helft ingekort. Iedere werkdag levering verzekerd op een vast tijdstip. Het uitgeteste en bekendgemaakte systeem zal ongetwijfeld nieuwe vervoerders aantrekken.

De NORLINK naar Denemarken bespaart 24 uur op het continentale gedeelte van het traject. Hij brengt het zuiden



## SCALDO

van Zweden en de streek van Oslo in Noorwegen op minder dan 4 dagen van elk vertrekpunt in België of Zeeuws-Vlaanderen. Op die tocht kan hij best intermodale vrachten meenemen.

Beide producten zijn tastbare resultaten van een nieuwe aanpak. In de Aanbod-unies gebruiken commerciële en exploitatiespecialisten van verschillende spoorbedrijven al hun talent om een snel en betrouwbaar aanbod uit te werken.

De levering volgens het kwaliteitsmerk van Eurailcargo kan niet volledig worden gerealiseerd met NORLINK.

Momenteel zijn er contacten met de Deense en Zweedse spoorwegen met het doel binnenkort een gegarandeerde leveringstermijn in de contracten te kunnen opnemen.

In beide gevallen is de NMBS tussenpersoon voor de in- en uitklaringsformaliteiten. Als erkend verzender/ontvanger mag NMBS Cargo de vracht aanvaarden en vervoeren zonder stilstanden aan de grenzen. Daardoor biedt de onderneming een bijzonder knappe dienst aan haar klanten.

Straks brengt het Docimelsysteem nog bijkomende voordelen. Er komt een elektronische vrachtbrief en de opdrachtgever zal de gehele transportketen vanuit zijn kantoor kunnen volgen, op enkele onvermijdelijke behandelingen na. Dank zij RailEasy houdt hij de wagens in het oog en beheert hij het volledige proces vanaf de bestelbon tot de boekhouding. Ter plaatse gaan hoeft bijna niet meer.

SCALDO en NORLINK namen een geslaagde start in de lijn van Interdelta. Ze zijn de voorbode van nog andere kwaliteitsproducten op nieuwe Europese assen.

# Leo Ploeger, voorzitter Europese Spoorwegengemeenschap Internationaal goederenvervoer



Leo Ploeger

De Europese Spoorwegengemeenschap (ESG), de 12 + 2, maakte net voor de zomervakantie een standpunt bekend in verband met de plannen voor een Europees transportbeleid. Globaal is de ESG tevreden, enkele kritische opmerkingen niet te na gesproken. Spoornieuws zocht in Utrecht Leo Ploeger op.

Ploeger is de baas van de NV Nederlandse Spoorwegen en de voorzitter van de ESG. We hadden met hem en met Kees Bos, de directeur van NS

Goederenvervoer een open babbel over de perspectieven van het internationale vrachtvervoer per trein.

*- De plannen voor een Europees transportbeleid zoals ze door commissaris Van Miert werden geschetst, lijken door de spoorwegengemeenschap positief te worden onthaald ?*

**Leo Ploeger:** We zijn niet ongelukkig met de toonzetting van het document. Het ademt een constructieve benadering uit. Voor het eerst worden wij door de Europese Commissie gezien als een belangrijk instrument voor de oplossing van de transportvraag. Tot dusver waren wij uitsluitend een probleem van de nationale staten. Nu zijn we gepromoveerd tot Europese oplossing. Dat is een

ommezwaai van betekenis, zo zien wij onszelf ook het liefst.

Nou blijft de vraag onder welke voorwaarden we die grotere, commercieel verantwoorde rol kunnen waarmaken. In het antwoord zitten nogal wat nuances. Meneer Van Miert zoekt het vooral in de sfeer van de vrije concurrentie. Geen bezwaar. Je kan echter van mening verschillen over de vorm. De analyse in het document is juist, maar als je naar de besluiten gaat, zie je geen overtuigende argumenten voor de voorgestelde scheiding van infrastructuur en commerciële exploitatie. De analogie met de wegeninfrastructuur is daarvoor wat te dunnetjes. Het gebruik van de spoorweg is technisch totaal anders. De voorwaarden voor efficiënt en veilig spoorverkeer zijn niet te vergelijken met die van de weg. Niettemin zijn vormen van gemeen-

schap:

# er heeft grote toekomst

schappelijk gebruik denkbaar. Alleen, welke voordelen zijn daaraan verbonden? De inrichting van stations, overslagpunten, de baan zelf, de vrije kruisingen, de hele procesbeheersing, de planning van het gebruik van sporen en emplacementen bepalen de eisen waaraan de infrastructuur moet beantwoorden. Anderzijds stelt de infrastructuur grenzen aan het gebruik. Ik mag er niet aan denken dat we voor elke sein- of wisselwijziging met een derde bedrijf buiten de spoorweg in contact zouden moeten treden. Waar zit het voordeel dan wel? De zuivere exploitatie zou beter uit de verf komen, ook in zijn financiële resultaten. Dat komt natuurlijk omdat de spoorwegen zelf betalen voor de infrastructuur, terwijl de wegvervoerders dat onvoldoende doen. Dat vertekent de vergelijking.

## Wat als het wegvervoer vast loopt?

*- Hoe kan de kost van de weginfrastructuur nauwkeurig worden berekend? Daar zit conflictstof in.*

**Leo Ploeger:** Die is er onmiskenbaar. De discussies duren al tientallen jaren. Er zijn hoogwaardige studies verricht, maar er blijven systematische moeilijkheden om exact vast te stellen hoe duur weginfrastructuur is en hoe het gebruik ervan kan worden vergoed. Als we op dat punt ruzie blijven maken, kunnen we de zaak ook omdraaien. Het is best denkbaar dat Europa een vervoerbeleid ontwikkelt dat niet langer vertrekt van een billijke kostenverdeling, maar van de vraag hoe we het eigenlijk zouden willen. Hoe moet de verdeling over de modaliteiten zijn? De vraag wordt onvermijdelijk. Immers, als het wegvervoer vastloopt en de spoorwegen niet zijn uitgerust om een deel van de vracht over te nemen, dan krijgen we pas echt een probleem. Nemen we dat als uitgangspunt, dan zijn de andere vraagstukken zoals de splitsing van de infrastructuur en de exploitatie van bijkomstige aard.



Kees Bos

*- De spoorwegen hanteren terecht het ecologische argument om hun rol te rechtvaardigen. Het ligt gevoelig in de publieke en de politieke opinie. Maar welke boodschap heeft de klant-vrachtvervoerder eraan?*

**Leo Ploeger:** We hebben nood aan een logische verdeling van personen- en goederenvervoer volgens de natuurlijke voordelen van de verschillende technieken. Lange afstand en intercontinentaal verkeer voor het vliegtuig, korte afstand en ongeregeld verkeer voor auto en vrachtwagen en middellange afstand met onder meer de hogesnelheidstrein en het woon-werkverkeer voor de spoorweg.

*Hoe kun je dat concurrerend houden?*

Als je de voorwaarden schept waaronder die technieken tot hun recht komen, hoef je niet aan marktverdeling te doen.

**Kees Bos:** Je moet de goeie prijs voor het goeie product vinden. Voor elke techniek bestaat er een bepaalde verhouding. De Europese overheid kan de condities sturen, maar de concurrentie moet blijven.

## Commerciële plicht en vrijheid

*- Als u praat over competitie heeft u het over de verschillende vervoerwijzen. Sommigen menen dat concurrentie tussen spoorwegbedrijven en inbreng van*

*private maatschappijen de doelmatigheid van het spoorverkeer zou verhogen.*

**Leo Ploeger:** Zolang de economische verhoudingen niet toelaten dat spoorwegen volledig kostendekkend zijn, blijft privatisering technisch onmogelijk. Niemand is geïnteresseerd in die activiteit als ze geen winst oplevert. De staat is dus verplicht de zaak in de hand te houden en wordt tegelijkertijd een belangrijke klant. Niettemin moet de commerciële vrijheid van de spoorondernemingen worden vergroot. De hete adem van de markt in onze nek doet ons geen kwaad. Wij Nederlanders praten daar gemakkelijk over omdat we het meest ongebonden bedrijf van Europa zijn. Hoewel ook dat zijn beperkingen heeft. De bedrijven moeten de opdracht en de vrijheid krijgen om zich optimaal te organiseren. Ze moeten zo ver van de staat afstaan dat ze niet voor de verkeerde dingen kunnen worden gebruikt. Elke overheid bezwijkt voor de verleiding openbare bedrijven te gebruiken voor dingen waarvoor ze niet bestemd zijn. Sociale doelstellingen, bijvoorbeeld, of industriepolitiek. Eens we beschikken over commerciële plicht en vrijheid, kunnen we voluit gaan in de verbetering van ons product, want daar is ook wel wat op af te dingen. Vooral het internationale spoorvervoer kan veel beter.

- Waar liggen de belangrijkste knelpunten?

**Bos:** Voornamelijk in de commerciële sfeer. Alle nationale spoorwegmaatschappijen krijgen met moeite hun rekening sluitend. Geen enkele kan één cent afstaan aan een ander. Nochtans tonen tal van voorbeelden aan dat het zeer redelijk zou zijn als op bepaalde verbindingen het transitland genoeg nam met minder vrachtpenningen. Het vertrek- en eindland hebben de hoogste kosten, maar de verrekening gebeurt op basis van kilometers en het transitland wenst geen geld weg te geven. Dit vermengd met de nationale havenbelangen maakt het plaatje compleet. We missen iets supranationaals waar een sturend beleid wordt gevoerd. De nota van meneer Van Miert geeft een aanzet. Daar zouden we harder en sneller moeten aan werken.

## Aanbodunie, assenmanagement en gecombineerd vervoer

- Hebben we nog nationale maatschappijen nodig?

**Ploeger:** Dat is een fundamentele vraag. Je bent geneigd neen te zeggen, maar tegelijkertijd slaat de schrik je om het hart als je aan het alternatief denkt. Een Europees goederenbedrijf, dat zou pas een bureaucratie zijn. Een gigantisch voorwereldlijk monster. Er zijn best andere wegen te verzinnen. De belangengemeenschap en het assenmanagement moeten goed uitgewerkt en operationeel worden gemaakt. Er zijn verscheidene vormen van internationale samenwerking mogelijk die leiden tot een beter aanbod. Een daarvan is de zogenoemde aanbodunie. Voor een bepaald product of voor een groep van producten probeer je tot een uniform aanbod te komen, dat geldt voor alle landen die er aan deelnemen. Zo is de aanbodunie voor het vervoer van nieuwe auto's op 1 juli van start gegaan. De klant weet dat hij bij iedere maatschappij terecht kan voor hetzelfde product, zonder dat daar ingewikkeld overleg tussen vier of vijf maatschappijen komt bij



kijken. Hij is zeker van de prestatie en van de prijs. Een andere vorm is het assenmanagement. Iedereen die wat wil vervoeren van eindpunt naar eindpunt op een belangrijke verbinding, kan zich overal wenden tot één instantie die de voorwaarden bewaakt, het contract afsluit en er voor zorgt dat de opdracht wordt uitgevoerd. Deze aanpak sluit aan bij de tendenzen in het goederenvervoer. Je vervoert niet meer van overal naar overal, maar van concentratiepunt naar concentratiepunt. Het is de aangewezen werkwijze voor het gecombineerd vervoer, dat het klassieke product steeds meer zal domineren.

- *Gecombineerd vervoer heeft ruimschoots zijn sporen verdiend op de Transalpijnse verbindingen. De noodzaak om natuurlijke en politieke barrières te overwinnen, droeg daar zeker toe bij. Zitten er voor intermodaal verkeer ook groeikansen op de minder "moeilijke" relaties?*

**Bos:** Dezelfde voordelen zijn overal te behalen. Een paar containers afleveren is niet direct hoogwaardig vervoer. Het is te gek dat je enkele chauffeurs Europa

laat afjakkeren om een paar kisten ter bestemming te brengen. Dat kan eenvoudiger. Spijgt dat men het nut van het gecombineerde vervoer nog niet op alle verbindingen ontdekte. Als je vooruit durft te kijken zie je een enorme toename van het vrije verkeer van mensen en goederen. Het eengemaakte Europa van 1992 en niet minder de ontwikkelingen in Oost-Europa zullen de economische motor op een hoger toerental laten draaien. Deskundigen hebben de groei van de vervoerbehoefte geschat. Als je de cijfers onder ogen krijgt, sta je perplex. Nooit kan de stroom op de huidige wijze vervoerd worden. De files van vandaag zijn flauwekul vergeleken met wat ons te wachten staat als het verkeer in dezelfde verhoudingen tussen weg, water en rail blijft groeien. Exportindustrieën en productiebedrijven geraken volstrekt in de knoei en worden geconfronteerd met problemen waarvan ze vandaag nog geen besef hebben. Denk dan ook nog aan de ecologische component. Nergens in Europa vind je de grote politieke partijen nog bereid om honderden kilometer autowegen aan te leggen,

# Gemeenschap van de Europese spoorwegen

want dan spelen ze in de kaart van de Groenen. Nu moeten de maatregelen worden genomen om te voorkomen dat we er straks niet meer uitgeraken. Elke verbinding rond of boven de 400 kilometer komt in aanmerking voor de trein.

## Investeren

- *Waar moet prioritair worden geïnvesteerd?*

**Bos:** In terminals die zeer goed de weg op het spoor aansluiten en omgekeerd. In landen zoals Nederland en België zijn dat vijf, hooguit tien punten. Van daaruit moeten we pendeltreinen maken, daar zijn we goed in. Treinen die snel, betrouwbaar en veilig door Europa rijden. Zonder te stoppen aan de grenzen en zonder te rangeren, want dat kost tijd en geld en kan schade veroorzaken. Dat kan hier en daar ook investeren in nieuwe lijnen of in hogere capaciteit op bestaande lijnen betekenen.

- *Beschikken de spoorwegen over voldoende kapitaal voor de realisatie van de plannen die u schetst?*

**Bos:** Voor grote terminals niet, voor nieuwe lijnen zeker niet. Het geld moet komen uit de nationale budgetten, dat is de enige oplossing.

- *Verwacht u effectieve stimulansen voor gecombineerd vervoer vanwege de Europese Commissie?*

**Ploeger:** Dat moet u aan meneer Van Miert vragen. Wijzelf worstelen met een grondige studie. We hopen in het najaar een Europees plan voor te stellen. Of dat lukt weet ik nog niet helemaal zeker, maar er wordt hard aan gewerkt. Dat soort plannen moet de verbeeldingskracht wakker maken, zo werkt dat in dit land. Zo lang je blijft zeuren over de problemen zegt iedereen wel "ja, jammer", maar gebeurt er niets. Zodra je echter met een concreet voorstel komt, heb je kans dat je voldoende medestanders vindt. Voor een plan dat er nog niet is, werd nog nooit geld op tafel gelegd. De doorbraak moet komen van onze eigen initiatieven, van onze eigen geestdrift en fantasie. Wij zien alvast grote kansen, we kunnen ze ook waar maken, met z'n allen.

Van Londen naar Athene via Berlijn, met een ommetje langs Kopenhagen en dan verder naar Rome of Lissabon: de spoorweg weeft een net, overschrijdt grenzen, biedt directe verbindingen aan... Een soepel lopende organisatie waarvan de gebruiker het werk achter de schermen niet kent.



De Gemeenschap van de Europese Spoorwegen wacht niet tot de grenzen in 1993 worden opengesteld en ijvert nu reeds om de Europese transportdroom te verwerkelijken.

## Organisatie

De 12 nationale spoorwegen van de EG-lidstaten plus het Oostenrijkse en Zwitserse net, vormen een gemeenschap die door een van de leden wordt voorgezeten en haar secretariaat in Brussel heeft. Die gemeenschap maakt deel uit van de Internationale Spoorwegunie (UIC) met zetel te Parijs.

## Opdracht

De Gemeenschap van de Europese Spoorwegen spant zich in om een diepgaande samenwerking op gang te brengen tussen de spoorwegen van de toekomstige uitgestrekte Europese ruimte. Bovendien spant ze zich in om de Europese instellingen ertoe te bewegen een gemeenschappelijk transportbeleid uit te werken. Het is een belangengroep met als motto: "Eendracht maakt macht."

## Omvang

Een dergelijke onderneming die bijna aan 1 miljoen mensen werk verschaft, jaarlijks gemiddeld goed is voor on-

geveer 236 miljard reizigerskm en nagenoeg 190 miljard tonkm, vormt een macht waarmee rekening moet worden gehouden. Een andere waardemeter is het gecumuleerde omzetcijfer van de 14 spoorwegen: het overschrijdt 33 miljard ECU of ongeveer 1.400 miljard Belgische frank.

## Toekomst

Niet investeren in de toekomst zou een uiting van misprijzen zijn voor de tot nu toe geleverde inspanningen. Het huidige instrumentarium moet dus niet alleen worden verbeterd of aangepast: door onderzoek, technische vernieuwing en vooruitgang, moet nieuw en nog sneller materieel worden ontwikkeld. Voorts moet het hogesnelheidsnet worden uitgebouwd van de huidige 3.000 km tot zowat 30.000 km op de vooravond van de 21e eeuw, moet een nieuwe generatie van directe treinen de belangrijkste economische centra verbinden en dient het gecombineerd vervoer te worden uitgebreid; voor dat laatste is overigens een schitterende toekomst weggelegd. Zorgen voor een betere kwaliteit van het spoorvervoer in de strijd tegen milieuvervuiling, verkeersopstoppingen en ongevallen, zo luidt in een notedop de opdracht die de Gemeenschap van de Europese Spoorwegen tot een goed einde moet brengen.

# ECC: een samenwerking in marmer gebeiteld

Neem dit blad tussen twee vingers. Betast het, bekijk het van nabij, beoordeel het. Het is glad, ideaal voor kunst- en illustratiedruk. Het basispapier is bekleed met een heel fijn laagje kaolien (porselein-aarde), eigenlijk calciumcarbonaat, waardoor het de gewenste kwaliteit krijgt.

De papierindustrie biedt de drukker een hele gamma aan kwaliteiten, diktes, texturen... Elk vindt er zijn gading, ook de uitgever van tijdschriften die, tegen een schappelijke prijs, een drager wil waarop hij, zelfs bij een zeer snelle afdruk, een uiterst fijne weergave bekommt van tekeningen en foto's en zodoende een luxe-uitgave.

De papierfabrikanten hebben de oplossing gevonden door op het papier een heel dunne mineraalfilm aan te brengen. Een van de eigenschappen hiervan is dat de porositeit van het basismateriaal vermindert en zelfs verdwijnt of dat anders gezegd het vloei-effect wordt uitgeschakeld.

Om deze laag te vormen gebruiken ze kaolien of calciumcarbonaat dat door een fabriek zoals ECC bereid wordt. ECC is gevestigd in Lixhe/Wezet, op het knooppunt van de drie grenzen, vlakbij het Albertkanaal en aan het einde van een spoorverbinding die gedeeld wordt met CBR.

## Tien jaar vooruitgang

Sinds haar oprichting in 79-80 is de fabriek voortdurend uitgegroeid. De totale investering bedraagt momenteel 2,7 miljard Belgische frank, waarvan 600 miljoen voor het splinternieuwe Technicentre, een studielaboratorium dat de laatste schakel vormt in de produktielijn en ten dienste van de klanten staat om zorgvuldig de kwaliteit en de toepassing van de gekochte produkten te testen.

De EEC International-groep ontstond in Engeland en is reeds meer dan 60 jaar bedrijvig. Al voor de oorlog hadden ze een verkoopkantoor in België. Haar fabriek in Lixhe, met nevenbedrijven in Groot-Brittannië, Frankrijk, Zweden, Italië, Amerika en Japan, heeft tot taak de nabije continentale markt te bevoorraden. Hierbij denken we in het bijzonder aan de grote Hollandse papierfabriek van Maastricht, op amper 15 kilometer daar vandaan. ECC Lixhe werd gebouwd op een braakliggend industrieterrein. De 10 hectaren aan het Albertkanaal worden nog niet voor 100 % gebruikt. Zelfs al is de produktie vertienvoudigd sedert het begin, toch blijft er nog voldoende beschikbare ruimte over dat ze nog gerust mag verdubbelen. De papiermarkt groeit immers voortdurend en de Duitse industrie biedt interessante mogelijkheden... en ligt vlakbij !

De opvallende groei van de fabriek die nog steeds in volle gang is, berust in feite op aanzienlijke produktiviteitswin-

sten, op de voortdurende marktaangroei en op een scherp concurrerende commercialisering van de produkten.

Bovendien maakt het Technicentre, dat sinds begin '90 geopend is, van deze fabriek een speerpunt van ECC International. Om de nieuwe eigenschappen van produkten te testen en om de optimale toepassing ervan te bestuderen, dienden de papierfabrikanten tijdelijk gebruik te kunnen maken van een machine die voor de gelegenheid uit het produktieproces werd gelicht. Die machine is er nu in Lixhe en wordt er exclusief voor dergelijke testen gebruikt, evenwel onder toezicht van echte, terzake bevoegde deskundigen. De klanten kunnen er hun proeven komen uitvoeren en, aan de hand van zeer nauwkeurige analyses, een produkt naar keuze bestellen.



33 RIV				
87 SNCF				
789 8 075-9P				
← 14.46m →		22 550 kg		
		2tl		
		43829L		
	A	B	C	D
S	41.4t	49.4t	59.4t	67.4t
120	00.0t			





## Marmer en kaolien

Wat de productie betreft is de fabriek in Lixhe in feite een transitpunt voor het kaolien dat uit Engeland komt en in bulk of in zakken (in een verhouding van 80 tot 20 %) verder landinwaarts wordt doorgestuurd. De oppervlakte voor het verpakken in zakken is, sinds het begin, kleiner geworden omdat de verhouding bulk/zakken in 10 jaar tijd omkeerde. De andere mineralen ondergaan eerst een maalbewerking. De witte marmer van Carrare of de Belgische kalksteen worden in de talrijke molens vermalen volgens zeer strenge normen inzake korrelgrootte.



In haar huidige capaciteit verwerkt ECC Lixhe jaarlijks 100.000 ton kaolien en 250.000 ton calciumcarbonaat (vooral op basis van wit marmer).

We stippen nog even aan dat 80 % van deze productie gebruikt wordt door de papierfabrieken en 20 % gekocht wordt door de fabrikanten van rubber, plastic, verf en lijm. Daarbij komt nog dat, vanwege de beperkte opslagcapaciteit (ongeveer 20.000 ton), de doorvoer oordeelkundig moet worden geprogrammeerd. Alle toegeleverde grondstoffen worden aangevoerd via waterwegen (Antwerpen, Albertkanaal, Lixhe). De doorzending gebeurt per binnenschip, vrachtwagen en trein. Het spoor deed zijn intrede in Lixhe in 1986. Zijn aandeel hangt in hoofdzaak af van drie elementen: de mogelijkheid voor de geadresseerde om de goederen via een spooraansluiting te ontvangen, de vervoerprijs en de grootte van de klant. Het is immers zo dat ECC, wat kaolien betreft, een groot aantal afnemers heeft van kleine hoeveelheden. Voor calciumcarbonaat daarentegen koopt een handvol klanten aanzienlijke hoeveelheden die leverbaar zijn in treinladingen (de voordeligste formule) van gemiddeld 18 wagens.

## Gloednieuwe wagens

ECC beschikt over 132 wagens die uitsluitend voor haar behoeften zijn bestemd. Momenteel rijden er nog enkele oude samen met 120 gloednieuwe wagens die in Frankrijk gebouwd en geleased werden. De nieuwe D4-wagens (22,5 ton per as) hebben een nettocapaciteit van 68 ton, zijn uitgerust met een uitstekende warmteïsolatie (het product wordt geladen als vloeibare oplossing bij

een temperatuur van 60°C) en de roestvrij stalen bak is onder een hoek gemonteerd, wat een totale lossing waarborgt.

De laadzone omvat een wasinstallatie die noodzakelijk is voor het behoud van de kwaliteit van het geleverde product, en een vulinstallatie die op een weegbrug is opgesteld. De behandeling van een wagen duurt 60 tot 90 minuten (wassen inbegrepen) naargelang de aard van de geladen stof. En in de praktijk laadt de spoorwegploeg van ECC gemiddeld een honderdtal wagens per maand.

ECC stelt zoveel mogelijk treinladingen samen van 1200 tot 1400 t nettogewicht: een voordelige formule inzake kosten en produktiviteit van de wagens. Als gebruiker van een privé-wagenpark heeft ECC niet gearzeld om de groep Rail-Easy-klanten te vervoegen. Iedere ochtend verschijnt de toestand van haar vervoer op telex, wat de programmering en het beheer van het park vergemakkelijkt. Voor de verantwoordelijken van ECC biedt de wagen, naast zijn intrinsieke eigenschappen, nog een bijkomend voordeel: hij kan namelijk dienen als tijdelijke opslagplaats wanneer een klant de volledige treinlading niet in een keer kan verwerken. De "spoor"-klanten van ECC zijn internationaal. De Duitse en Franse papierfabrikanten staan voorop, gevolgd door hun Zwitserse en Engelse collega's. De Hollanders - de voornaamste klanten - worden echter op een andere manier voorvoorraad; de belangrijkste ontvangt zijn goederen immers in Maastricht, op amper 15 kilometer daar vandaan, een afstand die voor spoorvervoer niet zo best uitkomt.

Het ontbreekt evenwel niet aan projecten in Lixhe en de verkoopploeg van Luik heeft er dan ook oog voor. Ze houdt ook de goede uitvoering van de contracten in de gaten: goede opvolging van het tijdschema, toegewijde dienstverlening in Wezet, vlotte afhandeling van de problemen en van de administratieve beslommeringen... allemaal eigenschappen waarmee een succesvolle samenwerking wordt gewaarborgd:... als het ware in marmer gebeiteld.

# SCR Sibelco te Lommel: moet er nog zand zijn ?

De adjunct technisch directeur van SCR-Sibelco heeft geen last van valse bescheidenheid. Zegt Henri Maes : "Dit is veruit de meest produktieve kwartzandfabriek van de wereld." De geboren en getogen Kempenzoon heeft zand in het bloed. Hij speelde een hoofdrol in de conceptie van de vestiging op het industrieterrein van Lommel.

Tussen groen en water verrees in 1984 een combinatie van torens en kokers in grijs en blauw. Massa's behoorlijk zuiver siliciumdioxide, kwartzand, liggen voor het scheppen. Op het terrein dat nu wordt ontgonnen, liggen voorraden voor dertig jaar. Aan de overzijde van het kanaal beschikt Sibelco over een concessie, goed voor ruim honderd jaar uitbating. Schop en kruiwagen zijn van een andere wereld. Een krachtige zandzuiger haalt per dag gemiddeld 6000 tot 7000 ton uit een volwassen vijver. Zowel het grondwater als de zandlaag liggen ondiep, waardoor je een waterplas krijgt eens je begint te graven.

Door een baggerleiding wordt zwarte smurrie in de fabriek gepompt. Ze gaat omhoog, omlaag, kriskras door de fabriek en verlaat als proper en veredeld kwartzand het complex. Hier wordt een weergaloos staaltje van logische organisatie en aangepast gebruik van spitstechnologie ten beste gegeven. Het volledige productieproces is computergestuurd en wordt in al zijn aspecten begeleid door amper 19 werknemers. De bewerkingen volgen elkaar volstrekt rationeel op. "Het kostte ons doorheen de jaren tal van bijstellingen en aanpassingen, maar nu mogen we toch wel zeggen dat de behandeling op punt staat", vertelt Henri Maes.

## Verschuiving

De zandwinning vandaag ziet er wel wat anders uit dan vroeger. Waar het indertijd volstond een plek te zoeken met zand van goede kwaliteit, het uit te graven en te commercialiseren, moeten nu verscheidene basisbewerkingen worden uitgevoerd. "De eisen van de afnemers werden veel strenger. Daar staat gelukkig tegenover dat ook de veredelings technieken met sprongen vooruitgingen. Uit onzuivere grondstof kunnen we nu een veel betere zandkwaliteit maken dan wat je ooit in de natuur zal vinden. Je merkt dus een totale verschuiving", licht Maes toe.

Wassen is de eerste stap. Vuil, ongewenste mineralen en organische bestanddelen worden weggezuiverd. Daarna wordt het zand gezeefd en geklasseerd volgens korrelgrootte. Als ze in Lommel praten over "grove korrels", dan bedoelen ze een maximumgrootte van 0,5 tot 1 millimeter. De fijnste variant meet 0,08 millimeter of 80 micron. Het simpelste en goedkoopste eindproduct is groevevochtig zand. Het is enkel gewassen en gezuiverd en wordt als zodanig verkocht voor grootschalige productie, voornamelijk van vlakglas.

Een gedeelte wordt echter gedroogd in wervelbedovens, tot het een vochtig-

heidsgraad van minder dan 0,05% heeft. Een brander verwarmt de lucht in een kamer tot 640°, het zand wervelt er doorheen aan 120 ton per uur. Droog zand heeft het voordeel dat het gemakkelijk kan worden gedoseerd. Men hoeft maar aan een zandloper te denken om dit te snappen : het "vloeit" zoals water. Door een gaatje van 40 millimeter doorsnee in een silo, stroomt 3 ton per uur.

Daarmee is de kous niet af, want een aantal klanten vraagt een nog fijnere kwaliteit. Om aan hun wensen tegemoet te komen, wordt zand gemalen tot kwartsmeel. Het meel heeft het uitzicht van een soort witte cement. Het vertoont een ander fysisch gedrag. Hetzelfde geldt trouwens voor nog een ander eindproduct, het mineraal cristobaliet, dat in de Sibelcofabriek te Mol wordt gemaakt. Cristobaliet is geherkristalliseerd kwartzand met dezelfde chemische samenstelling maar met kunstmatig anders geschikte atomen. Het heeft totaal verschillende fysische kenmerken : ander soortgelijk gewicht, andere kleur en andere eigenschappen.

## Middelpunt

Waar is die veelzijdige behandeling van het eenvoudige basisproduct goed voor,





vraagt u zich af? Elke industriële toepassing - er zijn er tientallen - vereist andere kwaliteiten. Zowat 70 tot 80% van het Lommelse zand wordt gebruikt in de glasproductie. "Glas is in essentie een gestolde vloeistof, een soort stijve siroop", legt Henri Maes uit. "Nergens ter wereld wordt zoveel glas gemaakt als in een straal van 150 km rond deze fabriek. Meer dan de helft van de Europese glasovens en wel 20% van de wereldproductie van vlakglas liggen hier in de buurt. Wij zitten daar middenin, het ene heeft natuurlijk met het andere te maken." Vlakglas vindt zijn toepassing vooral in de bouw en in de autonijverheid. Daarnaast is kwartszand de grondstof voor holglas (flessen, lampen, TV-schermen,...), glaswol en schuimglas (isolatie), versterkingsvezels (in polyesters), optische vezels, kristalglas voor sieraden en email. Het wordt gebruikt in gietvor-



men voor de metaalindustrie, in de silicaatchemie (waspoeders, verf,...) en in vulstoffen.

## Twee uurtjes

Zand "maken" is één zaak, zorgen dat het bij de producent komt een andere. Dit jaar moet ongeveer 1,5 miljoen ton vanuit Lommel de klanten bereiken. Daarvan neemt de NMBS om en bij de 430.000 ton voor haar rekening, de rest vertrekt per binnenschip of per vrachtwagen. Gezien het bedrijventerrein Maatheide wordt bediend door een hoofdindustriespoor, was het een koud kunstje om een aftakking naar het pas opgerichte Sibelco te maken. Van bij de start van de activiteit vervoeren treinen nat zand naar Glaverbel en de Glaceries Saint Roch in Wallonië. Beide klanten zijn samen goed voor zo'n 300.000 ton per jaar. Dagelijks vertrekt een volle trein naar Moustier en Auvélais. Het transport gebeurt met afneembare en kippbare laadbakken voor gecombineerd vervoer die worden gehuurd van het filiaal Edmond Depaire. Een interessant systeem dat toelaat vanuit het eindstation ook niet op het spoor aangesloten klanten te bereiken met vrachtwagens.

Droog zand wordt sinds enige tijd geleverd aan de firma Luxguard in Luxemburg (zie ook vorige uitgave van Spoornieuws). Het gaat om zowat 130.000 ton op jaarbasis, met een trein om de twee werkdagen. Gezien de aard van het produkt, worden totaal andere wagens ingezet. De gesloten onderlossers kregen een speciale binnenbekleding. Dat moet ook, herinner u het

"zandlopereffect". Een spleetje en de wagen is leeg bij aankomst.

Bovendien is de bekleding hittebestendig tot 110°. Het gedroogde zand heeft bij lading immers een temperatuur van 70°. Ook het laden is een schoolvoorbeeld van indrukwekkende efficiëntie. Leeg wegen, vullen, vol wegen en factureren is geïnformaliseerd. De klus van 1200 ton wordt geklaard op gemiddeld twee uur tijd in een doeltreffend samenspel tussen bestuurder, rangeerder en bediener van de silo. "Afhankelijk van de mate waarin deze mensen op elkaar zijn ingespeeld, varieert de laadtijd wel eens. Een van de bestuurders is een echte virtuoos, hij voelt gewoon wat hij moet doen", vertelt men ons.

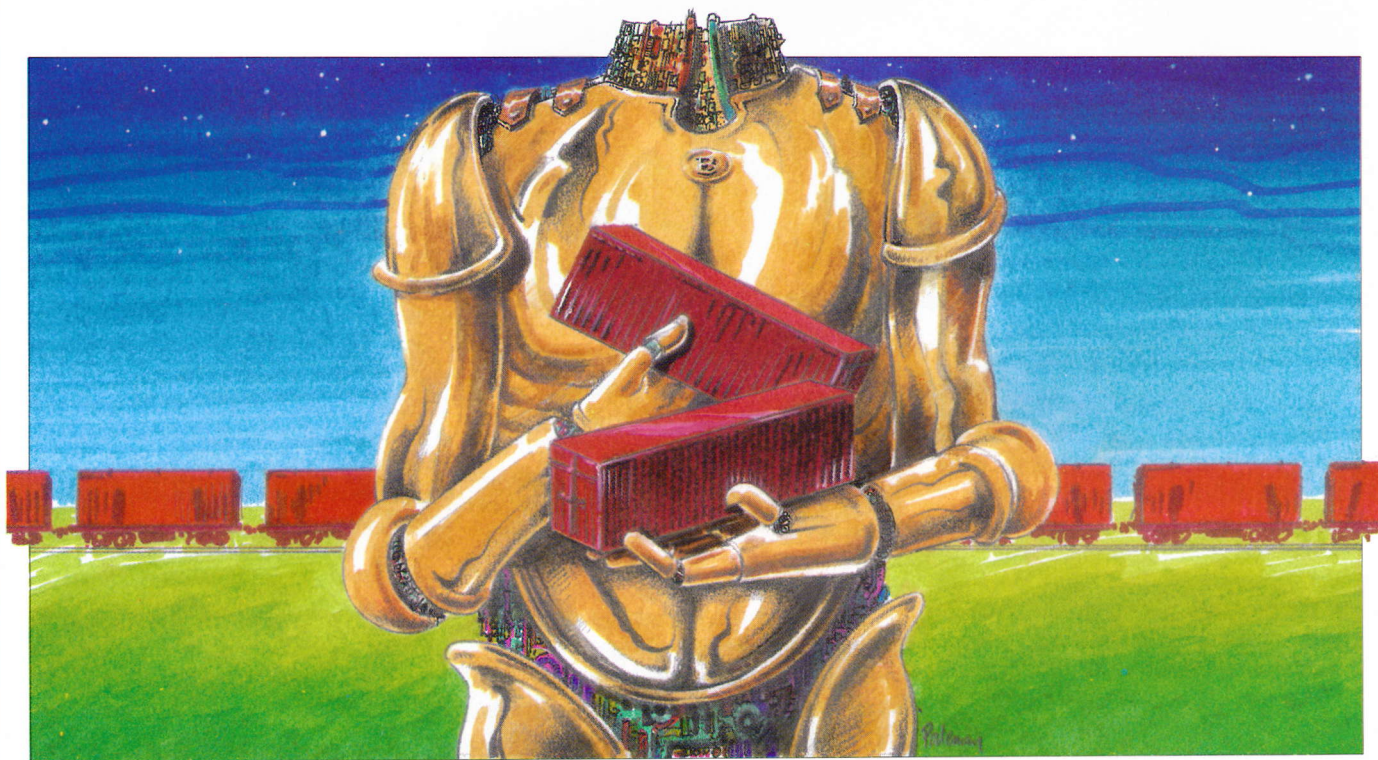
## Voordelig

De NMBS garandeert dat de vracht juist op tijd ter bestemming komt. Voor Luxguard is dat van levensbelang, omdat het bedrijf weinig stock aanlegt. Daarom wordt de trein van bij het vertrek nauwkeurig gevolgd door de centrale dispatching. Dreigt er vertraging, dan worden snel maatregelen getroffen.

Sibelco is best tevreden over de samenwerking. De voordelige prijs van het spoorvervoer is een zwaarwegend argument voor de klant. Het transport is een wezenlijk bestanddeel van de uiteindelijke factuur. Eén trein is goedkoper dan veertig vrachtwagens. Daarenboven is spoorvervoer door Sibelco beter te programmeren. Een bijkomend maar niet onbelangrijk voordeel, is dat de bewuste wagens uitsluitend voor dit soort vervoer worden gebruikt. Een groot gemak inzake zuiverheid en zuiverheidscontrole.

"Telkens er een trein vertrekt, zijn we gerust voor 1200 ton", zeggen ze bij Sibelco. Eigenlijk kan de NMBS geen mooier compliment krijgen, als je ziet hoe nauwlettend werkelijk alles door dit bedrijf wordt gevolgd.

# Robots op de terminal



Dankzij "2001 ..." en andere "Star wars" zijn we in het dagelijkse leven vertrouwd geraakt met een doorgedreven robotica. Heel wat bedrijven maken nu gebruik van - weliswaar vreedzame - robots: zware, van op afstand bediende tuigen die bij de autoconstructeurs complete koetswerken verplaatsen of zeer verfijnde toestellen die in het steriele wereldje van de informaticafabrikanten chips op hun plaats brengen.

Ok onze Franse collega's laten zich op dat stuk niet onbetuigd: een project, dat ze Commutor noemen, heeft al belangstelling gewekt in Duitsland, Italië en Zwitserland en zal ongetwijfeld heel

Europa overspoelen. De huidige studie maakt deel uit van het SNCF-bedrijfsplan 1990-1994, samen met andere die eveneens de weg vrijmaken voor technologische perspectieven die vooral een betere concurrentiepositie van het spoor op de toekomstige markt tot doel hebben. Commutor stoelt op het principe dat "de tijd" een zeer belangrijke rol speelt in de concurrentieslag tussen de vervoerwijzen en het is dus van het allergegrootste belang dat op dat stuk toekomstgerichte methodes worden uitgewerkt. Het project voorziet in het gebruik van robots bij de overslag van containers zodat een volledige los-/laadcyclus van een gesloten trein nog ongeveer 15 minuten in beslag zou nemen. De mobiele robots met een hefvermogen van 35 ton, verplaatsen containers en wissellaadbakken tussen de spoorweg-, parkeer- of transitzone voor het wegverkeer, over een afgesloten terrein van 750 bij 300 meter met een 400-tal opslagplaatsen. Hun aantal ligt tussen 15 en 30 en hun snelheid bedraagt 3 tot 5 m per seconde, zodat ze ongeveer 30 eenheden per kwartier kunnen behandelen. Natuurlijk heeft de informatica een hoofdrol in dit project. De computer die

de terminal stuurt, ontvangt een uur voor de te lossen trein aankomt, de exacte samenstelling ervan. De computer kent eveneens het volgens de eindbestemmingen opgestelde herbeladingsplan. Met die gegevens organiseert hij het werk van de robots en volgt hij via een radioverbinding in real time het exacte verloop van het programma. Om dit samenspel tot in de puntjes te regelen en zonder moeilijkheden te laten verlopen, werd een beroep gedaan op de modernste middelen, die op een proefterrein van de SNCF te Trappes zullen worden getest.

Die studie, zo legt een Franse verantwoordelijke uit, zal aanzienlijke gevolgen hebben voor de SNCF, die plannen koestert om kleinere robots in te zetten voor het bagagevervoer of bijvoorbeeld voor bepaalde vormen van samenwerking met de post. De SNCF besteedt jaarlijks 10 miljoen Franse frank aan die studie. Bovendien heeft ze beslist om voor 1990 en 1991 een bijkomend krediet van 42 miljoen uit te trekken, waarschijnlijk opdat het werk zou worden bespoedigd en er op die manier vlugger een toekomstgerichte oplossing zou worden gevonden.

# Chartertreinen

## Of hoe een gewone gebeurtenis toch anders kan zijn

De ene gebeurtenis is de andere niet. Zij doen zich voor onder verschillende omstandigheden. Met een speciaal opzet kan men goed scoren. De trein kan daarbij aardig helpen. Oordeel zelf!

Zaterdag 12 mei 1990. Een gezinsuitstap naar de Ardennen voor de staf en het personeel van de Kredietbank. Een dag verpozing die het bedrijfsklimaat opfrist en vriendschapsbanden smeedt, welke een stimulans zijn voor een dynamische werksfeer. De KB-Express vertrekt uit Berchem bij Antwerpen. Zowat 300 mensen nemen plaats in de 4 internationale rijtuigen. Achteraf zullen ze ook op verkenning gaan in de twee aangekoppelde bar- en dansrijtuigen. De reis begint met een licht ontbijt op de trein die richting Walcouloir spoort. Daar stapt het opgewekte gezelschap over in zeven autocars, die het naar de meren van l'Eau d'Heure in Silenrieux brengen, waar een koud buffet wordt opgediend. Dan gaat het naar Mariembourg voor een nostalgische uitstap met de stoomtrein op de lijn des Trois Vallées. In Treignes wordt terug de autocar genomen naar Hastière, waar een boottocht op de Maas de reizigers tot in Dinant brengt. Daar staat de KB-Express klaar voor de terugreis naar



Antwerpen. Ook General Motors neemt de trein. De opgave lijkt eenvoudig, maar is tegelijk complex: negen maal binnen een bepaalde periode moet een duizendtal werknemers van het bedrijf (in het havengebied) snel en probleemloos naar een grote zaal nabij de Dierentuin worden gebracht om er een studiedag bij te wonen die alle personeelsleden van de onderneming een grotere motivatie moet geven. Het is telkens met een gesloten trein, voorzien van het GM-embleem, dat de duizend deelnemers in Antwerpen Noorderdokken worden afgehaald, naar het Centraal Station gebracht en 's avonds teruggebracht. Op deze speciale trein voelt ieder zich al dadelijk medewerker van een grote, dynamische en slimme onderneming.

Geen parkeerproblemen, geen druppelsgewijs aankomende deelnemers: met deze vorm van gemeenschappelijk vervoer zijn allen op hetzelfde ogenblik present. En onze foto bewijst dat zoiets de stemming alleen maar ten goede komt. Een zaterdag in juni: twee huwelijken. Bij het ene passen de witte rookpluimen van de stoomlocomotief goed bij de sluier van de bruid. Fluitsignalen, oude rijtuigen, champagne, petits fours... De 29013, de stoomlocomotief die het het langst op het Belgische net uithield, is getooid met de initialen van het huwelijkspaar en deelt in de toejuichingen van de genodigden, die aan deze "stoomreceptie" een blijvende herinnering zullen bewaren. Het andere paar was niet zo retrogezind. Het traditionele banket wordt opgediend in een kader dat van reizen doet dromen: al staat het restauratierijtuig aan het perron, toch ademt het een sfeer van verre en lieflijke streken. Een mooi symbool voor een jong koppel en voor hun "verre reis". Omdat de trein doorgaans met het spoorboekje wordt geassocieerd, denkt men misschien dat dit alles niet zo vlot uitvoerbaar is. Nochtans doen deze speciale reizen het uitstekend: ze worden door specialisten van de regionale commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS voorbereid en van het begin tot het einde zorgt iemand ervoor dat alles gesmeerd loopt en de overeenkomst met de initiatiefnemer perfect wordt uitgevoerd. Met dergelijke ideeën ontsnapt de trein aan het alledaagse!



In 1989 vierde Intercontainer de verzending van zijn tienmiljoenste container. Een schitterend cijfer en een voortreffelijk jaar waarin de internationale maatschappij voor containervervoer per spoor opnieuw verkeer- en groeirecords verbeterde.

In 1989 realiseerde Intercontainer een verhoging van de produktiviteit en waren haar financiële resultaten bevredigend. Nu de herstructurering haar beslag kreeg, voelt de maatschappij zich opgewassen om de toekomst het hoofd te bieden. Ze mikt vooral op kwaliteitsverbetering en automatisering.

Ondanks de toename van het verkeer bleef het personeelsbestand gedurende het boekjaar gelijk. Dat was onder meer mogelijk dank zij de sterke rationalisering door de informatica. Maar de toepassing van de resultaten van het strategie-onderzoek en de herstructurering van de onderneming brachten voor het voltallige personeel ingrijpende wijzigingen mee.

### Een vervoerrecord

In 1989 sneuvelden eens te meer alle vervoerrecords. Het totale verkeersvolume bedroeg 1.120.929 TEU, een toename met 15,1 % tegenover het vorige boekjaar. Het aantal TEU-km steeg met 15,4 % (de miljardste TEU-km werd gehaald). Het totale brutogewicht van geladen containers die in 1989 werden vervoerd, bereikte 12,03 miljoen ton, een stijging met 13,6 %.

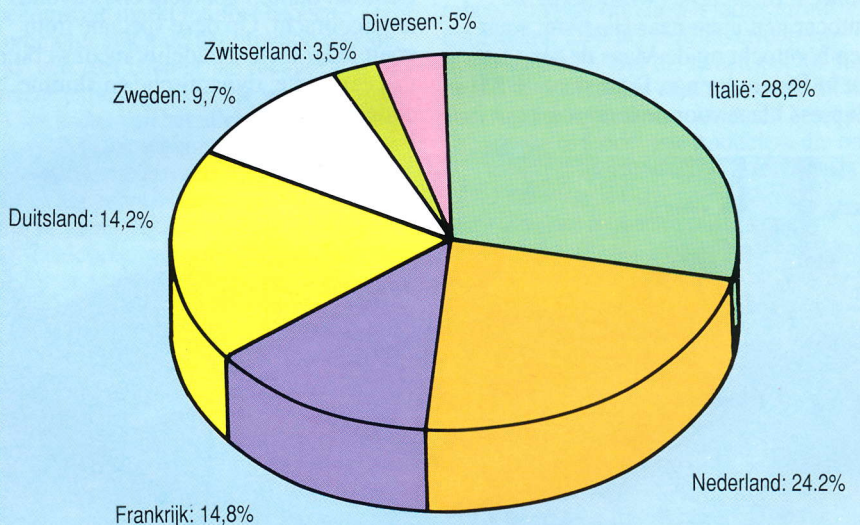
De groei van Intercontainer is op de eerste plaats te danken aan het toegenomen verkeer van en naar de zeehavens. Dat beliep 611.050 vervoerde TEU, een groei met 23,7 % in deze sector. De algemene groei van het vervoer

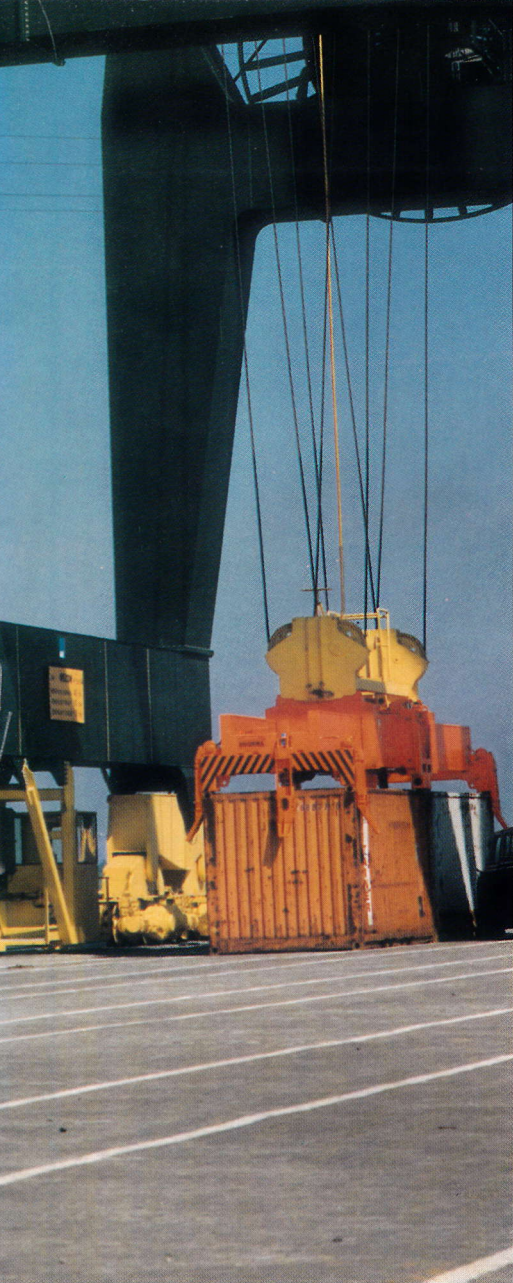
# Een opmerkelijk jaar voor

# Intercontainer



Spreiding van het Belgisch verkeer per land:





over het vasteland stabiliseerde zich ten opzichte van 1988 op 8 %. Er werden in totaal 463.389 TEU vervoerd. Het Transsiberische verkeer (14.813 TEU) ging met 3,2 % achteruit en het rechtstreeks verkeer met Groot-Brittannië verminderde met 10,9 % (31.677 TEU).

Dat laatste is blijkens het jaarverslag van Intercontainer het gevolg van de economische toestand in het Verenigd Koninkrijk en van de weerslag van de exploitatiemoelijkheden met het veerbootverkeer van en naar het vasteland.

De omzet bedroeg 14.794 miljoen Belgische frank, een stijging met 9,2 %. Hierbij moet worden opgemerkt dat de verbeterde positie van de Belgische frank t.o.v. de Zwitserse tot gevolg had dat de toename van opbrengsten en lasten, uitgedrukt in Belgische frank, is achtergebleven bij de groei van het verkeer.

## Vooruitzichten

Op lange termijn wil Intercontainer een steviger positie verwerven op de Oost-europese markten (waar ze al heel wat jaren bedrijvig is). Het gecombineerd vervoer krijgt er enorme ontwikkelingskansen. Door het huidige klimaat is er een buitengewone opleving van de economie te verwachten, die een weerslag zal hebben op het handelsverkeer in en met de landen in kwestie. Met het oog op de grote Europese markt in 1993 voerde Intercontainer een interne reorganisatie door. Ze bundelde al haar krachten om in ideale omstandigheden de strijd aan te binden. In overeenstemming met het voorziene tijdschema werkt Intercontainer bovendien aan de organisatie en de verkoop van rechtstreeks intermodaal vervoer tussen het Verenigd Koninkrijk en het vasteland via de Kanaaltunnel. Tenslotte stippen we aan dat er binnen de internationale maatschappij een nieuwe, verticale verkoopstructuur in het leven werd geroepen.

## Intercontainer en de NMBS

De verdeling van de vervoerde vracht over de aangesloten landen toont aan dat de NMBS een belangrijke plaats bezet in het Intercontainerverkeer. Zowel bij vertrek als bij aankomst staat ze als derde gerangschikt, na de BRD en Italië en voor Frankrijk en Nederland. Tegenover de stijging van het globale Intercontainerverkeer met 15,1 % in 1989, werd het totale aandeel van de NMBS (311.405 TEU, transit inbegrepen) verhoogd met 16,6 %. Houden we geen rekening met het transitverkeer, dan werd de Belgische score (262.113 TEU) met 24,1 % verbeterd ! Het vervoer "vertrek NMBS" stemt overeen met 12,4 % van de door Intercontainer behandelde vracht. Het vervoer "aankomst NMBS" staat voor 11 % van het volume. Voegen we hier nog aan toe dat het Belgische Intercontainervervoer voor 95 % wordt gerealiseerd met zes Europese landen, zoals onze grafiek illustreert.

# Interferry activiteiten in 1989

De NV Interferry, een dochtermaatschappij van de NMBS (67,04% van de aandelen) beheert de spoorterminal voor containers te Antwerpen. Ze verzorgt de belangen van de maatschappijen Intercontainer en Interfrigo in België. Voor 1989 mocht Interferry uitstekende bedrijfsresultaten optekenen, voor alle sectoren waarin ze actief is.

## Een woordje uitleg

Het begrip "gecombineerd vervoer" is lange tijd uitsluitend gehanteerd wanneer men sprak over transporten van de ferroutage. De container, toendertijd vooral maritiem gebruikt, werd ten onrechte niet gerangschikt onder het gecombineerd vervoer. Nochtans vragen ook containers een wegtransport voor en na en iedereen erkent dat elk transport per spoor een reële ontlasting van de weg inhoudt.

## Cijfers die de pan uit swingen

Het internationaal vervoer per container, beheerd voor Intercontainer, kende een groei met 23,6% in verhouding tot 1988. Voor de eerste keer werd de kaap van 200.000 containers overschreden, met welgeteld 205.056 vervoerde containers. Te Antwerpen telde men 19.539 containers meer, wat staat voor een groei van 28,6%. Dit is voornamelijk te danken aan een actieve herpositionering van de spoorwegen op de transportmarkt. Alleen al het containerverkeer met Duitsland stond in 1988 in voor 23.948 eenheden (10.856 in 1988). De groei te Zeebrugge is nog spectaculairder: 66% of 9.777 eenheden meer dan in 1988. Parallel met deze groei zijn ook het aantal personeelsleden en technische middelen uitgebreid. →

# Interferry

Voor de overige terminals en stations werd een globale groei opgetekend van 11.482 containers, hetzij 17,6%.

Interferry behandelde te Antwerpen 64.081 containers, waarvan 23.514 voor het binnenland en 40.567 voor het internationaal vervoer. De activiteit van de terminal is met 10,8% toegenomen ten opzichte van het vorig jaar.

De Interfrigo-transporten kennen voor het tweede opeenvolgende jaar een stijging: van 4.917 wagens in 1987 naar 5.276 wagens in 1988, om in 1989 de 6.464 te bereiken.

## Diversificatie en nieuwe horizonten

Het containervervoer per spoor zat in 1989 duidelijk in de lift, met een gevoelige stijging van de continentale trafiek en dit voor de meest verscheiden produkten :

- grote vrachten aardappelen en aardappelprodukten met bestemming Griekenland;
- import van Griekse abrikozen en olijven in blik;
- toelevering aan onze industrie van Bulgaarse ruwe aluminium;
- export van Belgische chemische produkten bestemd voor de verfindustrie;

## Snelheid en kwaliteit

Dat zijn de twee nieuwe sleutelwoorden in het gecombineerd vervoer: rechtstreekse treinen van terminal naar terminal (zonder oponthoud aan de grenzen), gespecialiseerde wagens met een laadvermogen van 22,5 ton per as en snelheden van 120 km/h..

Drie voorbeelden:

- \* Antwerpen - Milaan: 27 uur
- \* Antwerpen - Oleggio: 22 uur
- \* Antwerpen - Barcelona: 22 uur

De resultaten liegen er dan ook niet om: onder het Intercontainer-vaandel werden 112.376 eenheden verstuurd of ont-



vangen, tegenover 100.317 in 1989. Dat vertegenwoordigt een stijging van 12% op Belgisch grondgebied. Een gelijkaardige evolutie kende men te Antwerpen, met 68.109 eenheden tegenover 62.758 (8,5%). Zeebrugge komt alweer bijzonder sterk naar voor met 18.252 behandelde eenheden, wat in vergelijking met de 10.932 stuks in 1988 een stijging met 80% betekent.

## En de toekomst?

Dergelijke gunstige evolutie noopt Interferry tot zware investeringen. In 1988 werd een nieuwe Valmet straddle carrier aangekocht en een gelijkaardige machine in 1990

(kostprijs ongeveer 20 miljoen B.fr. het stuk).

Verder werden 3 stellen grijparmen voor laadkisten aangekocht, die het arsenaal van behandelingsmiddelen vervolledigden.

Er werd ook massaal geïnvesteerd in computerapparatuur voor Antwerpen en Zeebrugge, evenals in telefaxen en andere communicatiemiddelen, laadcontainers (20 stuks van 40 voet) en in opleggers.

Zal deze dynamiek toelaten tijdig te reageren op de vragen en de behoeften van de klanten? Dat is de uitdaging die de toekomst in petto heeft.





# TGV

## anno - 3



Juni 1993: met een rechtstreekse trein van Londen naar Brussel, door de Kanaaltunnel, wordt een dagelijkse realiteit. Via de lijn Doornik-Brussel, waarop in de beginfase met een lagere snelheid wordt gereden, brengen de gloednieuwe stellen van 18 rijtuigen ons een beetje dichterbij een Europees land dat tot dan toe een typisch eiland was.

# TGV

Twee jaar later moeten dezelfde stellen rijden op een nieuwe lijn die juist vóór Brussel aansluit op het binnenlandse net. Ze moeten dan net zoals de Franse TGV Nord 300 km/h halen, waardoor Parijs nog op amper 1.20 uur van onze hoofdstad verwijderd zal zijn. Tegen dan zullen er reeds continentale stellen rijden op de lijnen naar Nederland en Duitsland, wat tegen 1998 met maximumsnelheid zou moeten.

Vanaf 1995 zal er in ons land 300 km liggen van de 7.000 km Europese hogesnelheidsverbindingen.

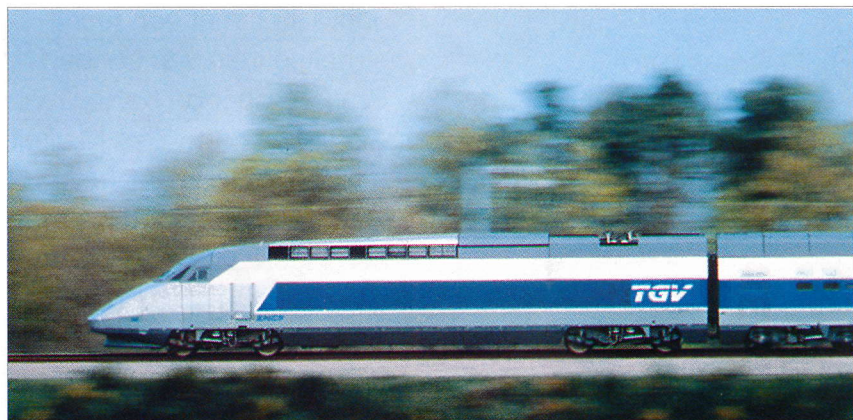
Ondertussen zal er gestart worden met een uitgebreid moderniseringsprogramma voor het binnenlandse net, waarbij de internationale hoge snelheid en de binnenlandse verbindingen geïntegreerd worden in een algemeen aanbod tot promotie van het spoor.

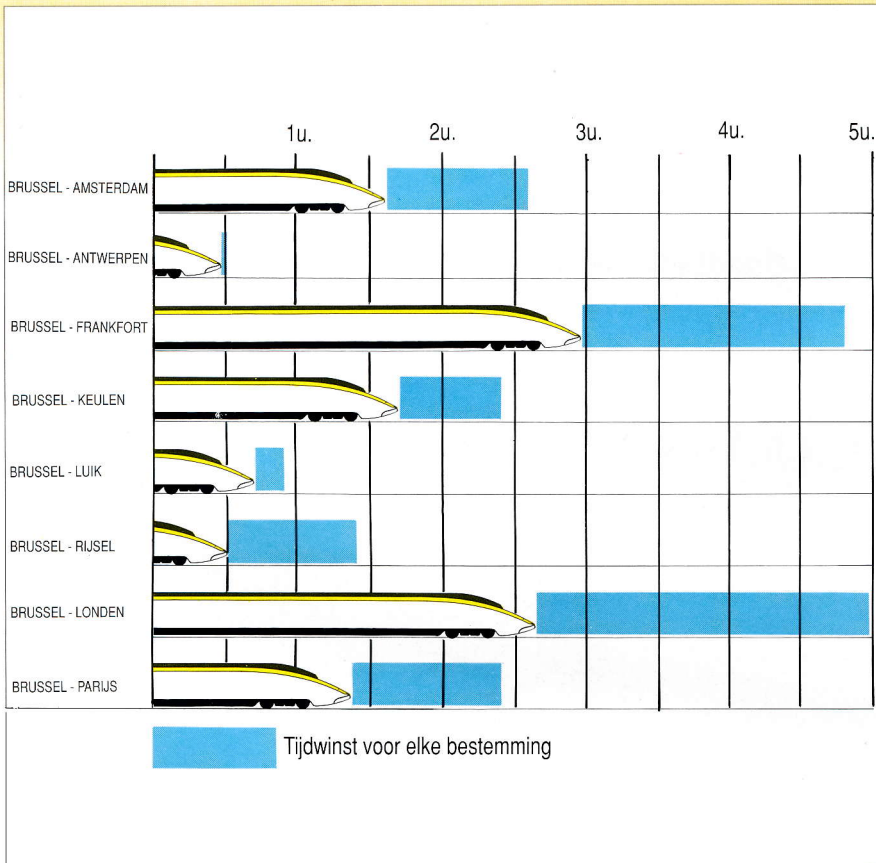
## 87 miljard investeringen

In december 1989 zijn de Kanaaltunnelstellen besteld: drie voor de NMBS, veertien voor onze Engelse en dertien voor onze Franse partner. De studie betreffende de TGV Nord, die ook onze Franse, Duitse en Nederlandse collega's aanbelangt, is in een vergevorderd stadium.

Om de plannen voor ruimtelijke ordening te wijzigen werd er in een eerste fase plaatselijk en gewestelijk overleg georganiseerd. Vervolgens werden de tracés definitief vastgelegd en de bouwvergunningen afgeleverd. In een laatste fase zal de NMBS de werkterreinen openen voor de bouw van de nieuwe lijnen en de aanpassing van de al bestaande lijnen waarover de TGV's zullen rijden.

De totale investering van 87 miljard - franken van 1989 - omvat de infrastructuurkosten (waaronder een onderhoudswerkplaats en de verbouwing van het TGV-station in Brussel), de





aankoop van rollend materieel en de uitgaven in verband met de maatregelen voor het behoud van het leefmilieu en de kwaliteit van het leven.

De NMBS moet, met EG-steun voor de gedeelten van "communautair belang", het project financieren. De Belgische Staat betaalt de werken die het Belgische binnenverkeer ten goede zullen komen.

Tijdens de onderhandelingen tussen de ministers van Verkeer van de bij het project betrokken landen is bovendien beloofd dat een deel van de ontvangsten van die landen, die door de uitvoering van het project op ons grondgebied grotere winsten zullen boeken, naar België zou terugvloeien.

## Europa: 2 tot 3 maal dichterbij

Ons TGV-project sluit aan bij een uitgestreker net, dat heel Europa bestrijkt en zelfs landen aandoet, die gisteren nog door het ijzeren gordijn van ons waren gescheiden.

Naarmate lijnen worden geopend, zullen de reistijden twee tot drie maal korter worden. Oordeel zelf aan de hand van ons diagram.

Natuurlijk zal ons binnenverkeer grondig worden gereorganiseerd, niet alleen om zich beter aan te passen aan de eisen van de binnenlandse markt, maar ook om een vlotte aanvoerlijn naar de hogesnelheidslijnen te vormen. Het STAR 21-plan voorziet in de mo-

dernisering en de gelijkschakeling van dienstregelingen en produkten om in de komende decennia het hoofd te bieden aan de groeiende mobiliteit. Die twee ontwikkelingen gaan ongetwijfeld hand in hand: de spoorweg moet zich op alle gebied aan de noden van de 21e eeuw aanpassen !

## Velerlei gevolgen

De TGV staat borg voor een nieuwe dynamiek in ons land, die een centrale positie op het Europese schaakbord inneemt en daardoor ongetwijfeld bijkomende economische en sociale voordelen zal genieten.

Vlottere en snellere verbindingen met grote productie- en verdeelcentra zullen ongetwijfeld de relaties van onze ondernemingen met de talrijke handelspartners op de grote Europese markt gunstig beïnvloeden.

Het bouwen zelf van dit net komt nu al de Belgische ondernemingen ten goede. Onze spoorwegindustrie werkt als lid van een internationale groep aan de Kanaaltunnelstellen. De sector steengroeven kreeg een belangrijke klant, de SNCF, met name voor haar bouwterreinen in Picardië. Wat openbare werken betreft, moet er nog veel worden verwezenlijkt: funderingen, bruggen, gebouwen, diverse uitrustingen... Een dergelijke infrastructuur verschaft werk aan talrijke mensen.

Dit alles loopt van stapel in de jaren 90. En de ontwerpers van de hoge snelheid...

# Spoorwagens ondergaan gedaanteverwisseling

De NMBS bouwt zowat 1100 spoorwagens om. Sommige hebben de operatie al achter de rug, andere worden momenteel onder handen genomen en voor nog andere zijn de prototypes klaar. Doel van die aanpassingen: nog betere prestaties leveren. Daarom worden de nuttige last en de inhoud van het materieel vergroot of de gebruiksmogelijkheden verbeterd. Uiteindelijk willen we beter inspelen op de marktbehoeften en de noden van een veeleisend cliënteel.

Die werkzaamheden behoren tot de taken van onze dienst Logistiek, die over het algemeen de klanten helpt met technische raad, afgestemd op hun vervoer. Die dienst verzorgt immers alle technische aspecten van de logistiek: hij organiseert het vervoer, laden en lossen inbegrepen, en zorgt verder voor een gepaste rotatie van het materieel zodat de prijs en de kwaliteit van de dienst concurrentieel uitvallen.

## Waarom materieel ombouwen ?

Daar zijn drie goede redenen voor:

### *Besparing*

Een wagen bestaat in hoofdzaak uit 2 delen, namelijk de onderbouw (raam, draaistellen, remwerk enz.) en de bovenbouw (de "bak"). De onderbouw gaat normaal 25 tot 30 jaar mee, soms zelfs langer, maar de bovenbouw wordt doorgaans al na een veel kortere tijdspanne onbruikbaar (8 tot 15 jaar), afhankelijk van het type van wagen en het vervoer waarvoor hij werd ingezet.

In plaats van te investeren in peperdure nieuwe wagens, proberen we nu bestaande wagens te wijzigen op voor-



waarde dat de aanpassing geen ingrijpende werken vergt. Zo zal een platte wagen niet veranderd worden in een stortwagen. Uit een vergelijkende kostenraming blijkt dat het ombouwen van bijvoorbeeld een Res- of Rils-wagen wel tot 500.000 fr. kan oplopen, maar dat een nieuwe wagen daarentegen al gauw 3 of 4 miljoen kost.

### *Specialisatie*

Er heerst een voortdurende vraag naar gespecialiseerd materieel: de klant is altijd op zoek naar een specifiek type van wagen waarmee zijn goederen in de beste gebruiksomstandigheden kunnen worden vervoerd, een wagen op maat als het ware. Maar de vraag kan ook uitgaan van een plaatselijke NMBS-verkoper die uitkijkt naar beter passend materieel voor een bepaalde soort goederen of nog van het Centraal Verdeelbureau van de NMBS, wanneer daar een aanhoudend tekort aan een of andere soort wagens wordt vastgesteld.

### *Verbetering*

De klant zelf kan ook rechtstreeks met onze diensten contact nemen om ze op de hoogte te brengen van mogelijke verbeteringen aan het materieel of om te melden dat bepaalde wagentoebehoren slecht werken of moeilijk te gebruiken zijn. Een typisch voorbeeld hiervan zijn de zware, door beschadiging soms moeilijk te verplaatsen luiken van het telescopische schuifdak op de Shimms-wagens (voor vervoer van rollen plaatstaal). In dergelijke gevallen worden de aanpassingen uitgevoerd omwille van het gemak en het gebruikskomfort. Voor elk probleem dat wordt gemeld, trachten we een oplossing te vinden die alle betrokkenen voldoening schenkt.

## Hoe wordt de zaak aangepakt ?

Alvorens op een vraag in te gaan en transformatiewerken aan te vatten, legt de dienst Logistiek in samenwerking

met onze studiebureaus een dossier aan dat uit 2 luiken bestaat: een technisch gedeelte over de investeringskosten en een economisch gedeelte betreffende de verantwoording van de investeringen op middellange en lange termijn.

De commissie Wagens, een intern interdepartementeel orgaan, legt het dossier daarna voor aan de bevoegde overheid. In de volgende fase worden de ombouwplannen uitgetekend, de stukken besteld en de aanpassingen uitgevoerd. De vernieuwde wagens verlaten de NMBS-werkplaats in een tempo van één per dag.

Los van die dossierstudies, vergaderen gespecialiseerde internationale werkgroepen waaraan de NMBS actief deelneemt. Tijdens die vergaderingen worden ervaringen uitgewisseld en verwezenlijkingen op hun waarde geschat. Die gespecialiseerde werkgroepen bestrijken 2 grote domeinen: de wagens voor conventioneel vervoer en de wagens voor gecombineerd vervoer. Elke deelnemende spoorweg krijgt dus informatie over de plannen van zijn buurnetten en kan hieruit lering trekken voor zijn eigen specifieke noden (soort goederen, soort verkeer, financiële middelen, technische ontwikkelingen enz.).

Er is één beperking, namelijk dat de omgebouwde wagens moeten voldoen aan de UIC-normen voor geünificeerde en genormaliseerde wagens. Zo kunnen nieuwe wagenparken op Europese schaal worden samengesteld.

## Huren

Door te huren kunnen we snel over bijzonder materieel beschikken of het binnen korte termijn ter beschikking stellen. Die commerciële techniek wordt in beide richtingen toegepast:

- bij de NMBS ontbreekt bijvoorbeeld een bepaald type van wagen om een onverwachte vervoeropdracht uit te voeren of aan een dringende vraag te kunnen voldoen; nieuw materieel kan niet worden ingezet. In zo'n geval zal de NMBS het nodige huren bij andere spoorwegen of gespecialiseerde bedrijven;

- omgekeerd kan de NMBS evengoed eigen materieel verhuren aan klanten die een speciale gebruikstoepassing op het oog hebben.

## Cijfers en tonnematen

Om het geheel nog wat aanschouwelijker te maken, geven we hierna een overzicht van recent beëindigde of nog

aan de gang zijnde ombouwwerken.

- 100 platte wagens (Rs) werden omgebouwd tot Rils met mechanisch dekzeil, speciaal voor palettenvervoer.
- 200 Remms-wagens werden veranderd in Sgmmns(s) voor containervervoer.
- Nog 50 Rs-wagens werden omgebouwd tot Ss-wagens voor vervoer van boomstammen.
- 70 Fals-wagens werden geschikt gemaakt voor vervoer van zinkerts door ze van synthetische platen te voorzien: hun nieuwe typenaam luidt Falns.
- 210 Taehms- en Taems-wagens kregen een mechanisch dekzeil en werden omgevormd tot Shimms, bestemd voor vervoer van rollen plaatstaal.

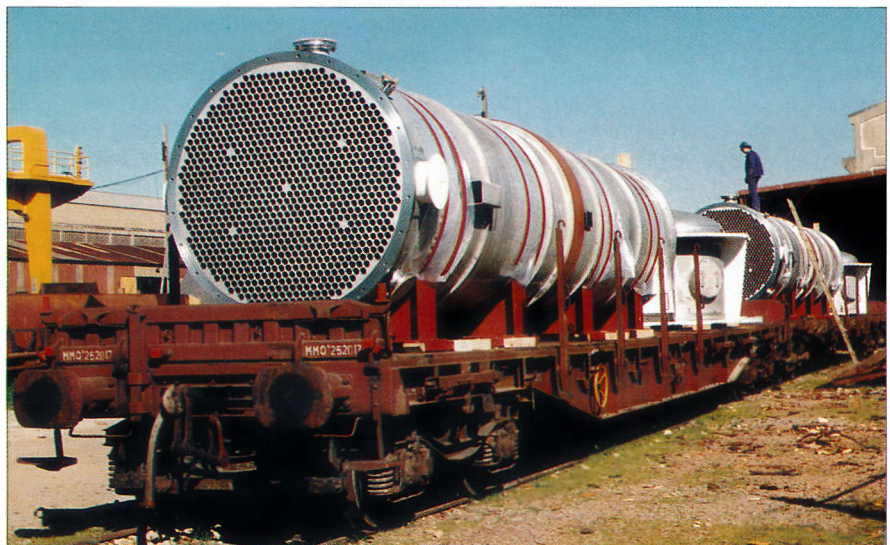
Tot slot nog enkele betekenisvolle cijfers: in 1981 telde het actieve wagenpark van de NMBS 41.438 eenheden. In 1989 is dat aantal tot 28.973 teruggelopen maar ondertussen is de gemiddelde nuttige last van een wagen wel gestegen van 35 tot 42,5 ton.

## Tarief 9969: rechtstreekse verbinding met het Iberische Schiereiland

Op de foto ziet u de eerste twee wagens die vanuit Portugal aankwamen in het kader van het nieuwe tarief Benelux-Iberisch Schiereiland. Het tarief kreeg het nummer 9969 en trad in werking op 1 juni van vorig jaar.

Twee ketelementen en hun verbindingstukken moesten van de SEPSA-fabriek in Porto naar de produktiezetel van KEMIRA te Tertre worden gebracht. Het transport gebeurde voor rekening van het metaalconstructiebedrijf ACOMETI.

De omvang en de massa vormden geen beletsel om de Frans-Spaanse grens over te steken. De twee wagens bereikten zonder problemen hun bestemming, "just in time".



# Ons verkoopsteam in het district Noordwest

Het district Noordwest, met zoals in alle districten een afdeling Marketing-Verkoop, omvat de provincies Oost- en West-Vlaanderen, een stukje Antwerpen en een stukje Brabant. De afdeling Marketing-Verkoop van dit district is in een dubbel opzicht uniek:

□ haar commerciële aktie reikt verder dan de districtsgrenzen; zij is nl. tevens verantwoordelijk voor de verwerving van spoorverkeer in Zeeuws-Vlaanderen, dus op Nederlands grondgebied;

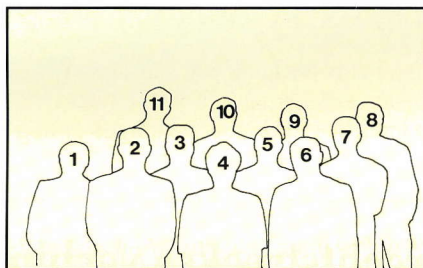
□ binnen haar gebied bevinden zich drie belangrijke zeehavens, nl. Gent, Zeebrugge en Terneuzen.

Een sprekende illustratie van het groeiend belang van het district is de vooruitgang die werd geboekt in de omvang van het globaal spoorverkeer, Zeeuws-Vlaanderen inbegrepen (zie hieronder).

De ligging bij de zee en de uitbouw van Zeebrugge tot een volwaardige Zeehaven enerzijds en het kanaal Gent-Terneuzen anderzijds zijn voor het district noordwest uitzonderlijke troeven die ook voor het spoorvervoer de meest optimistische vooruitzichten wettigen.

De verwerking van het verspreid goederenverkeer per wagenlading gebeurt in hoofdzaak via het vormingsstation van Merelbeke. Naast dit vormingsstation staan ook belangrijke installaties te Gent-Zeehaven, Zeebrugge-Brugge en Kortrijk in voor de aan- en afvoer met volledige treinen en voor de verdere behandeling van het verspreid verkeer.

De grote verkeersassen Zeebrugge - Brugge - Gent - Merelbeke en Zelzate - Gent-Zeehaven - Merelbeke kunnen nog nauwelijks de dagelijkse goederenstroom verwerken.



Weldra zal blijken dat de in Star 21 voorziene infrastructuurwerken een must zijn, in het bijzonder voor de verkeersas Brugge-Gent omwille van de zeer snelle groei van Zeebrugge.

Op het terrein van de marketing wordt in het District Noordwest bijzondere aandacht besteed aan de bedrijfsprospectie, vooral bij de verladings van stortgoederen en meer speciaal bij deze bedrijven die in de zones van de zeehavens opereren. Dank zij een zeer goede verstandhouding met deze bedrijven en met de

havenbesturen was het mogelijk het havengebonden spoorvervoer jaarlijks te doen toenemen. Voor de typisch industriële trafieken moeten we in eerste instantie het staalbedrijf Sidmar vermelden dat jaarlijks goed is voor +/- 8% van het verkeerscijfer. Ook de elektrische centrales van Ruien en Ebes Gent dragen met hun aanvoer van brandstoffen bij tot de spoorontwikkeling, evenals de sterke groeier van de laatste jaren: Amylum te Aalst.

Zonder de zeer verscheiden bestaande vervoeren te willen detailleren, wensen wij toch nog één facet aan te stippen: het gecombineerd vervoer.

Dank zij de railterminal in het Transportcentrum L.A.R. en de recent geopende Gentse Containerterminal te Evergem beschikt het district over de nodige troeven om ook aan de bedrijven die niet op het spoorweginet zijn aangesloten een kwaliteitsdienst aan te bieden.

Om de belangen van het omvangrijk en verscheiden cliënteel naar best vermogen te dienen, beschikt de Afdeling Marketing en Verkoop, onder leiding van afdelingschef Christiane VAN RIJCKEGHEM, over drie verkoopcellen:

Jaar	District N-W	
1988	13.770.000 T.	
1989	15.650.000 T.	+ 13,6%

# Onze ploeg in Parijs

## de Hoofdzetel Gent

Koningin Maria Hendrikaplein 2  
9000 Gent  
Tel.: 091/22.71.00 - Algemeen  
091/21.99.57 - Prospectie  
091/21.99.58 - Inlichtingen transport-  
prijzen Fax: 091/21.82.13  
Telex: 12963

## het Agentschap Brugge

Stationsplein 2, 8000 Brugge  
Tel.: 050/38.39.97  
Fax: 050/38.18.80

## het Agentschap Kortrijk

Onze Lieve Vrouwestraat 9  
Tel.: 056/22.00.49

Voor de wie is wie verwijzen we graag  
naar de toelichting bij de foto.

### 4. Christiane VAN RIJCKEGHEM

Afdelingschef Marketing-Verkoop

### 1. Dirk VERMEERSCH

Inlichtingen tarieven, assistentie verkoop  
en naverkoop in samenwerking met G.  
ROBBE

### 10. Georges ROBBE

Verkoop - Kanaalzone en deel ten oosten  
& zuiden van de lijn Geraardsbergen -  
Gent - Antwerpen

### 3. Lucien HEYNDRICKX

Assistentie verkoop en naverkoop in  
samenwerking met E. De Smet

### 5. Etienne DE SMET

Verkoop - Kanaalzone en deel ten westen  
& noorden van de lijn Geraardsbergen -  
Gent - Antwerpen

### 11. Willy VAN HOVE

Administratie verkoop

### - Henri PONNET

Verantwoordelijke logistiek (niet op foto)

## Commercieel agentschap Brugge

### 6. Guido DE RAEDT

Commercieel vertegenwoordiger

### 7. Roland VAN MALDEGEM

Verkoop

### 8. Jef VANDEN BERG

Administratie, assistentie verkoop en  
naverkoop

## Commercieel agentschap Kortrijk

### 2. Camiel VANACKERE

Commercieel vertegenwoordiger

### 9. Luc DEPREEZ

Verkoop en naverkoop



Paris-Capucines ... we hebben het hier  
over onze vertegenwoordiging die  
gehuisvest is in nr. 21 van deze boulev-  
vard, niet zo ver van de beroemde  
Olympia. We hadden het ook Paris-  
Opéra kunnen noemen. Het plein met  
dezelfde naam ligt amper 30 meter  
verder, aan het beroemde Garnierpaleis,  
boven het even bekende metrostation.

We hebben dus willekeurig een naam  
gepikt, ergens tussen lyrische kunst en  
variété. Het belangrijkste is echter dat  
ons bijkantoor reizigers in het hartje  
van Parijs er is. Samen met de  
Belgische Dienst voor Toerisme be-  
vindt het zich daar al sedert 1964 en  
zijn - waarschijnlijk belangrijkste - taak  
is om dagelijks te bewijzen dat je  
België het best met de trein bezoekt.

Het bijkantoor goederen van onze  
algemene vertegenwoordiging is in de  
rue d'Alsace gevestigd, waar het in een  
SNCF-gebouw een kantoorverdieping  
deelt met vertegenwoordigers van  
andere Europese spoorwegen, waar-  
door hier een echte minicontrolatoren  
voor het internationaal vrachtvervoer  
per spoor tot stand is gekomen. Onze  
ploeg in Parijs voegt daar systematisch

het dienstenaanbod van de spoorwegen  
aan toe en helpt zo de specialisten in de  
toeristische sector. Aangezien ze in  
nauw contact staan met de afzetmarkt,  
kunnen ze specifieke of kwaliteits-  
gerichte formules samenstellen die door  
de Franse toeristen erg hoog worden  
gewaardeerd.

Op basis hiervan worden dan scholen,  
ondernemingen en allerlei verenigingen  
bezoekt om ons aanbod inzake for-  
faitreizen, volledig verzorgde reizen en  
culturele of ontspannende uitstappen  
voor te stellen.

Na 26 jaar was Paris-Capucines drin-  
gend aan een opfrisbeurt toe. De ont-  
vangstzaal en de kantoren werden  
volledig gemoderniseerd en in een  
nieuwe stijl gestoken die beter bij het  
tijdsbeeld past; eind mei werd alles  
weer opengesteld. Ons vijftal was uiter-  
aard aanwezig op de heropening en we  
hebben de gelegenheid te baat genomen  
om ze een eindje verder op foto te  
vereeuwigen.

Van links naar rechts op de foto:  
**Richard Servais** (1), algemeen NMBS-  
vertegenwoordiger voor Frankrijk en  
het Iberisch Schiereiland, is de dyna-  
mische groepsleider. **Cyrille Evrard** (2)  
en **Michel Marteau** (4) zijn zijn  
adjuncten. De eerste houdt zich vooral  
 bezig met het reizigersverkeer en de  
coördinatie met de SNCF-verkopers.  
De tweede zorgt voor de goederen-  
stroom tussen een zeer vernieuwings-  
gericht spoorwegnet en het onze, dat -  
hoe klein ons land ook is - in ieder  
geval de belangrijkste SNCF-partner is  
in het internationale verkeer. **Christiane  
Simon** (3) en **Gilbert Gayout** (5) zor-  
gen voor de logistiek van de ploeg. Zij  
is een echte Parisienne, het langste bij  
de ploeg (maar niet de oudste !) en het  
wandelende geheugen van het  
agentschap; hij is het laatst bij de ploeg  
gekomen maar hij zal ook de eerste zijn  
om u namens de NMBS te ver-  
welkomen.



---

# **VOLLEDIGE TREINEN, INTERDELTA: EEN KATALYSATOR VOOR 800.000 TON**

---

**J**ean Kennis van BASF Antwerpen vertrouwt jaarlijks ca. 800.000 ton scheikundige en meststoffen toe aan de NMBS. De 17 tot 18.000 wagens die in volledige treinen van aansluiting

tot aansluiting of met Interdelta-treinen in geval van afzonderlijke ladingen naar Zuid-Frankrijk rijden, gaan er vlot door. De NMBS-produkten: een katalysator voor 800.000 ton.



... BEHARTIGT MIJN TRANSPORT ...