SPOORNIEUWS

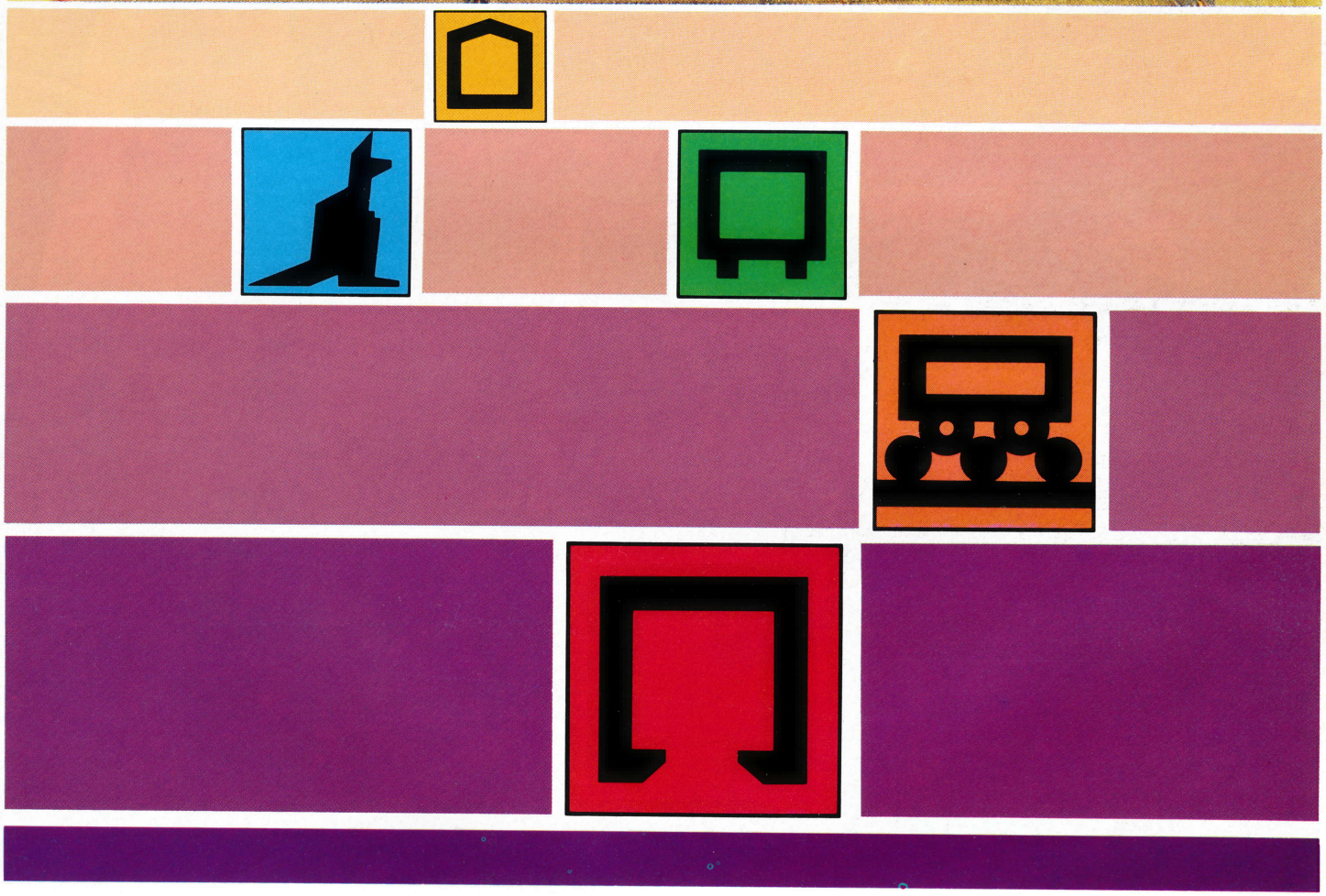
Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

1 83 FEBRUARI

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

Brussel X

G.P.P./10/209



1
83
FEBRUARI

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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80, toestel 22184
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's
De Backer: 2
Van Isterdael: 3
Kombiverkehr: 10-11
Schampaert: 15
NMBS

INHOUD

B-NIEUWS
• Herstructurering van het gespreid goederenverkeer: 3-4

RAIL-ROUTE
• Het gecombineerd rail-route-vervoer in 1983: 5-12

ACTUEEL
• De derde generatie van de verpakking: 13-14
• Een bezoekje aan het CCN: 15

EDITORIAAL

Als de NMBS bekend maakt dat zij een aanpassing, een reorganisatie of een herstructurering (zoals je het noemen wilt) wenst door te voeren voor het reizigersverkeer, dan wordt dat logischerwijs uitvoerig becommentarieerd in de dagbladpers.

Als eenzelfde actie wordt ondernomen voor het goederenverkeer dan wordt daar heel wat minder over geschreven. Toch bij meer gespecialiseerde dagbladen en magazines blijkt het dankbare kopij voor de journalist die de spoorweg tot zijn activiteitsterrein mag rekenen. Zijn commentaar - positief of negatief - geeft soms niet de juiste toedracht van de zaak weer. Dat kan zeker gebeuren via ons eigen informatiekanaal, vandaar dat wij er aan houden om de herstructurering van ons goederenverkeer zelf even uit de doeken te doen.

In feite is die herstructurering voor ingewijden niets nieuws, want reeds in de jaren 72-73 werden verschillende productiemodellen opgesteld die leidden tot een voorlopig plan in 1975. Dit plan werd om diverse redenen nooit definitief op papier gezet. Nu, anno 1982-83, is een herstructurering volkomen gerechtvaardigd. De NMBS wil vooral het produkt dat ze aanbiedt vernieuwen en aanpassen aan de bestaande en de te verwachten behoeften van de klanten.

▶

DE HERSTRUCTURERING...

Dat betekent dat er opnieuw een onderzoek zal verricht worden naar vraag en aanbod om sterke en zwakke kanten van de spoorwegtechniek te definiëren. Een vaststelling daarbij is dat de NMBS op een commerciële markt opereert die niet vrij kan bewerkt worden; de neutraliteit van de overheid is niet steeds gewaarborgd ten voor- of nadele van de actieve mededingers op die markt. De NMBS verdedigt zich door de interne factoren aan te passen aan de behoeften. Het inspelen op die behoeften in een concurrentiële markt impliceert een driehoeksverhouding tussen de kwaliteit van het produkt, de marktprijs en de kostprijs. De marktprijs kan als externe factor moeilijk beïnvloed worden, blijft de kwaliteit op een rationele manier te beïnvloeden in samenspel met de kostprijs.

KWALITEIT BEINVLOEDEN

Een belangrijk kwaliteitselement is de **leveringstijd** (rotatiesnelheid). Bij de NMBS - en bij de spoorwegen in het algemeen - leidt het snelle bloktreinsysteem tot zeer goede resultaten. Het geïsoleerd internationaal wagenladingvervoer scoort qua leveringstijd van redelijk tot goed, maar in binnenverkeer zijn deze tijden soms totaal onaanvaardbaar. Dat is een realiteit. Het is in die context dat de bloktreinen aangemoedigd worden; en dat er inspanningen gedaan worden voor het internationaal vervoer is ook meer dan logisch.

Vooral voor het geïsoleerd binnenlands wagenladingvervoer moet de kwaliteit van de dienst verbeterd worden om met enige kans op slagen op deze markt te blijven werken. Dat kan gebeuren middels een dienstverlening met een leveringstijd binnen de 48 uren, **en dat is het hoofddoel van de herstructurering.** Het huidige patroon waarmee we werken laat geen snelle bediening toe gezien de hoeveelheid aan bedieningspunten.

De NMBS zal daarom het assortiment inkrimpen tot die punten die een zeker standaardvolume waarborgen, waarbij de produktie op een redelijke basis kan gebeuren en niet te veel versnipperd is.

Een tweede element is **de spoorwagen zelf.** Dit kwaliteitselement valt buiten het eigenlijke project van de herstructurering, maar wordt wel afzonderlijk ontwikkeld. De N.M.B.S. is bewust dat haar wagentypes, voor KMO's die technologische produkten met hoge toegevoegde waarde produceren, niet erg aangepast zijn.

Een ander middel om op de markt actief te blijven en aan die kwaliteitsverbetering te sleutelen is natuurlijk de **produktontwikkeling.** In het kader van die herstructurering beschouwen we de wagen als een UNIT LOAD (eenheidslading) met een dienstverlening - in de mate van het mogelijke - van huis-tot-huis. Dat was ook het leitmotiv van de reorganisatie in Le Mans (S.N.C.F.) en op Europees vlak zal elk net daar naar evolueren.

Samengevat

- *De leveringstermijn moet* **teruggeschroefd** *en* **gewaarborgd** *worden.*
- *De organisatie van het verkeer tegen een lagere kostprijs moet leiden tot betere prijsvoorwaarden.*

CONCRETE REALISATIE

DE N.M.B.S. wenst een snelle evolutie (geen revolutie) via een geleidelijke aanpassing. Hoe wordt dat concreet gerealiseerd? In een eerste fase delen wij de laad- en lospunten - dus de goederenkoeren - in naar belangrijkheid om in een tweede fase te kunnen overgaan tot de eliminatie van de zwakste punten. Op deze goederenkoeren waar de bediening zal wegvallen om reden van een gering verkeer, zullen de "klanten" nog enkel naar het spoor komen als het werkelijk niet anders kan. Hun keuze is vroeger resoluut gegaan naar een ander vervoermiddel, meer aangepast aan hun behoeften.

Het is het recht van de N.M.B.S. daar de conclusies uit te trekken. Wij kunnen het ons zeker niet veroorloven om trouwe klanten te penaliseren uit hoofde van gelegenheidsklanten die de spoorweg slechts gebruiken als het niet anders kan. De N.M.B.S. kan haar toekomst niet hypotheceren. Ook verdorde takken - die vroeger weliswaar heel nuttig zijn geweest - worden weggesnoeid. Zij zijn afgestorven door economische ontwikkelingen omwille van het aanbod van substitutiemogelijkheden op de concurrentiemarkt.

De indeling volgens belangrijkheid (en volgens verwachte ontwikkeling van de regio) omvat 4 categorieën:

1. De goederenkoeren zonder verkeer (de verdorde takken): die worden zonder meer geëlimineerd.

2. De koeren met verkeer tot 0,2 wagens per dag (1 wagen per week): deze bedieningspunten zijn verwaarloosbaar en voor zover ze niet kunnen opgenomen worden in een verbeterde bedieningskring worden ze voor goederenverkeer gesloten. Dat geldt ook voor de particuliere aansluitingen met eenzelfde gering verkeer.

3. De koeren die tussen 0,2 en 1 wagen per dag behandelen (5 per week) en die op redelijke wijze kunnen bediend worden: zij worden behouden, eventueel als contractuele goederenkoeren, opnieuw in zover ze kunnen opgenomen worden in een bedieningskring. Bij deze koeren kunnen de algemene voorwaarden voor de klanten aangepast worden aan hun behoeften in de mate van het mogelijke. Maar daarvoor moeten zij betalen zodanig dat de koer (of de aansluiting) ten minste zichzelf bedruipt, dus niet verlieslatend meer is. Ligt die koer op een niet normaal te bedienen kring dan wordt een bediening op maat voorgesteld, die evenwel meer kost maar ook meer voordelen biedt.

4. De autonome koeren die zelfbedruipend zijn, dus kostendekkend: met het oog op de produktontwikkeling zijn dit de voornaamste bedieningspunten.
- er zijn autonome koeren die enkel en alleen "voor zichzelf zorgen";
- er zijn autonome koeren die omwille van hun gunstige ligging over uitrustingen van secundaire aard beschikken om de huis-aan-huis-keten door te trekken: ruimte, aansluitingen, terminale installaties, bediening van contractuele koeren in de onmiddelijke nabijheid. Op basis van bestaande of toekomstige behoeften zullen de terminale installaties op sommige van die koeren vervolledigd worden. De stations die over een dergelijke koer beschikken worden centrumstations genoemd.

Samengevat

- *De goederenkoeren blijven slechts open indien de exploitatiekost gedekt wordt door de geproduceerde ontvangsten; dus indien deze koeren zichzelf bedruipen.*
- *Op bepaalde gesloten koeren kan een "contractuele" activiteit behouden blijven onder specifieke voorwaarden. De "contracten" zullen geval per geval besproken worden.*
- *De autonome koeren bieden uitstekende mogelijkheden voor een vlot verkeer. Deze die zich situeren in de centrumstations verzekeren de contractuele bediening en het verkeer met de particuliere aansluitingen.*

BESLUIT

Concluderend kunnen we stellen dat de bloktreinen en het internationaal wagenlading-verkeer als sterkste punten verder zullen ontwikkeld worden. Het binnenlands gespreid wagenladingverkeer, dat met de huidige organisatie geen toekomstperspectieven had, wordt verbeterd.

De start is reeds genomen in de groep Gent en in de provincie Namen. De studies zijn beëindigd voor de groepen Luik, Hasselt en Charleroi. Blijft in de nabije toekomst nog Namen te reorganiseren als groep, Antwerpen, Bergen en Brussel. De uitvoering geschiedt gespreid want de N.M.B.S. raadpleegt ook de Gewestelijke Economische Raden en dat vergt enkele tijd alvorens tot een concensus te komen. Voor het einde van 1984 zal aldus een soliede basis gevormd zijn voor een verdere verjongde aanpak van de commerciële politiek van de N.M.B.S. Ja, deze mag ook naar buiten toe wel eens agressiever overkomen.

Vanuit dit oogpunt bekeken kan men redelijkerwijs op een gunstige kentering speculeren.

HERSTRUCTURERING VAN HET GOEDERENVERVOER PER WAGENLADING (reeds uitgevoerde beslissingen)

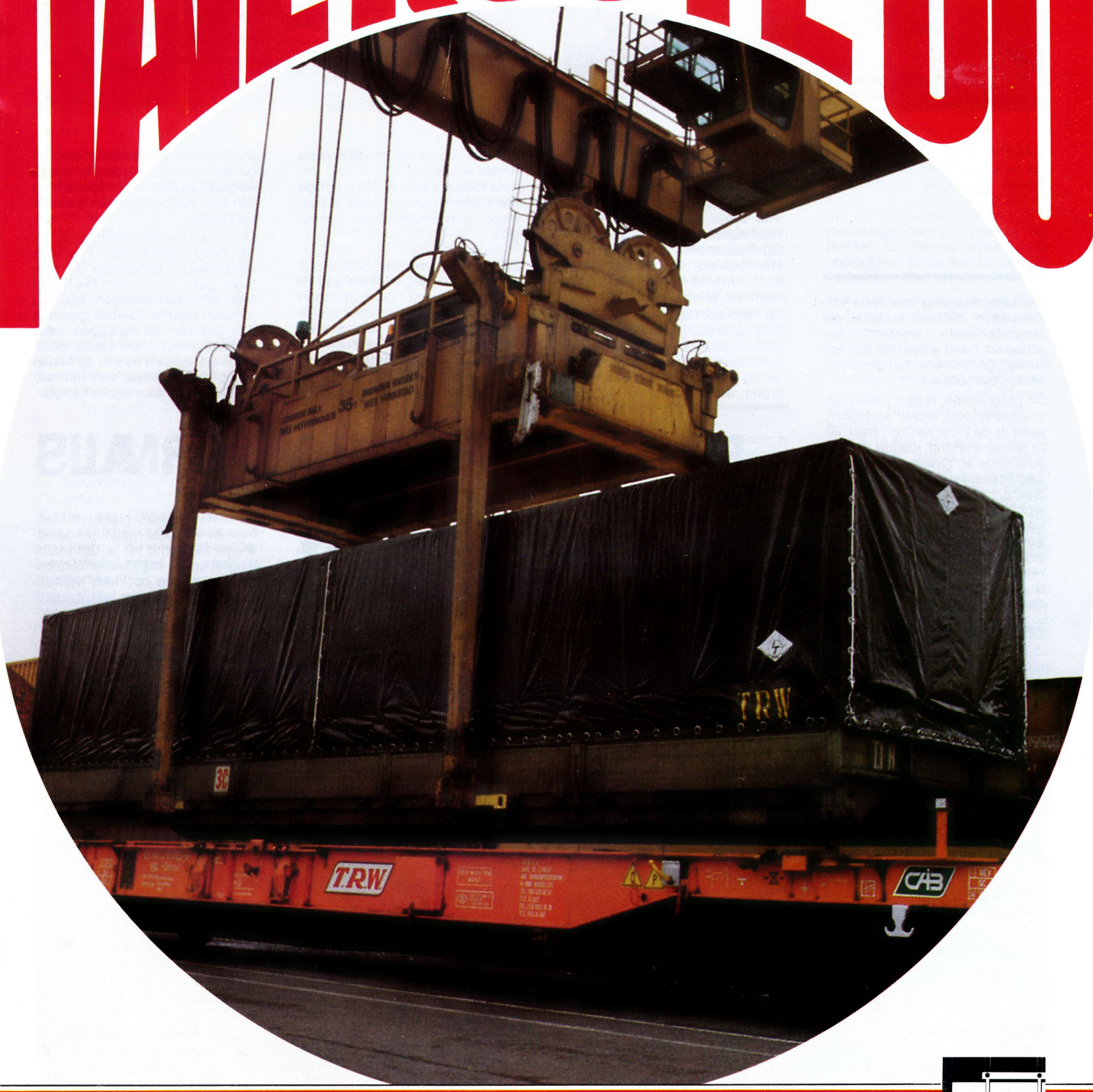
Provincie Namen (20 koeren)

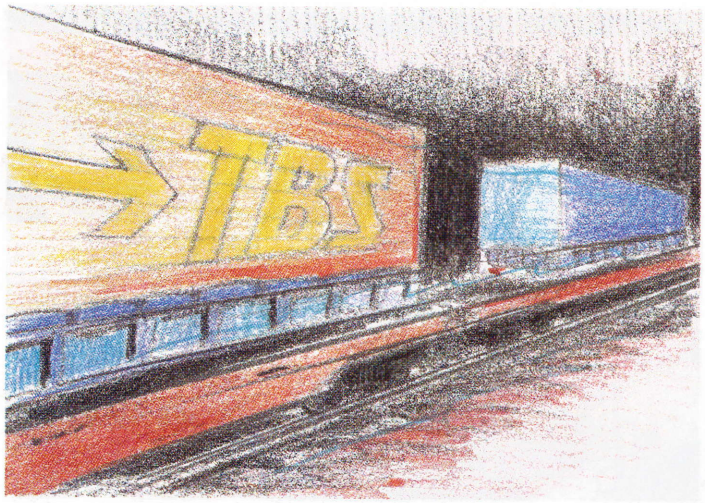
- Goederenkoeren die gesloten zijn:
Aisemont, Anhée, Carlsbourg, Flawine, Hamois, Heer-Agimont, Jemelle, Marche-les-Dames, Merlemont, Namêche, Offagne, Philippeville, Rhisnes, Villers-le-Gambon, Warnant, Florennes Central (voorbehouden spoor), Thy-le-Château.
- Goederenkoeren waarvoor de sluitingsdatum nog moet bepaald worden:
Auvelais, Momignies, Seloignes.

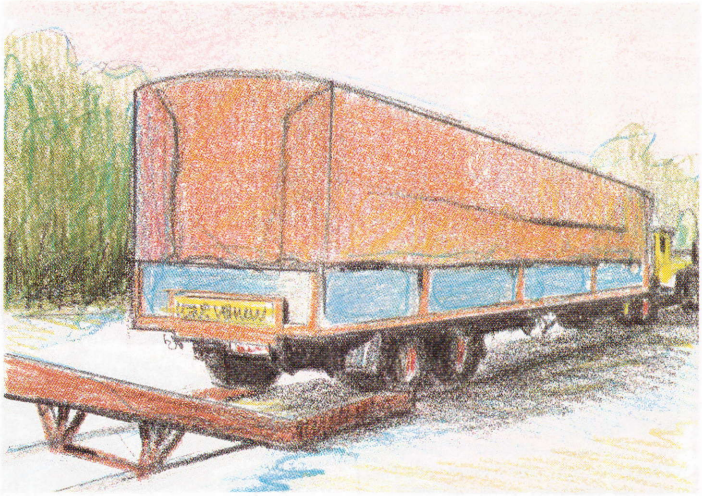
Groep Gent (32 koeren)

- Goederenkoeren die gesloten zijn:
Drongen, Hamme, Marke, Meulebeke, Aarsele, Anzegem, Beernem, Blankenberge, Boezinge, De Panne, Desselgem, Haaltert, Kortemark, Langemark, Leupegem, Lierde, Olsene, Poelkapelle, Stasegem, St.-Denijs-Boekel, Komen, Ertvelde, Heule, Le Touquet, Moerbeke-Waas, Rumbeke, Sinaai.
- Goederenkoeren waarvoor de sluitingsdatum nog moet bepaald worden:
Baasrode-Noord, Beervelde, Gent-Rabot, Schellebelle, Zarren.

RAIL-ROUTE 83







RAIL/ROUTE-VERVOER ALS

De samenvoeging van twee vervoerwijzen, die van oudsher als concurrentieel werden beschouwd, heeft geleid tot een erg vernuftige techniek: het gecombineerd rail/route-vervoer.

Dit programma, waarbij twee vervoertechnieken elkaar aanvullen, werd in de loop van de jaren '60, in samenwerking tussen de verschillende spoorwegnetten en de wegvervoerders tot stand gebracht. Het hele programma stoelt op het principe: "de vrachtwagen op de trein". Die samenwerking is sedertdien verder uitgegroeid: vandaag de dag is de verscheidenheid van technieken zo groot dat voor elk geval afzonderlijk een oplossing bestaat.

Aanvankelijk werden de wegvoertuigen bij middel van een oprijstuk en van een speciaal tractievoertuig op wagens gereden. Dit was alleen mogelijk indien deze voertuigen enkele specifieke eigenschappen hadden: bredere steunbouten, een aanhechtingspunt voor de tractor en een opklapbare schokbreker.

De techniek heeft een snelle evolutie doorgemaakt: aan de aanhechtingskaders van de hef- en portaalkranen, die voor de behandeling van containers werden gebruikt, werden armen en grijptangen gehecht, die de verticale behandeling van wegvoertuigen mogelijk maken.

Dit was een belangrijke vooruitgang, die heel wat gunstige gevolgen heeft gehad:

- de mogelijkheid om verwisselbare laadbakken - zonder wielstellen - in het gecombineerd rail/route-vervoer in te lassen;
- de verhoging van het aantal behandelingsterminals doorheen heel Europa door het gebruik van polyvalent materieel;
- de vereenvoudiging van het spoor- en wegmaterieel wat meteen een besparing op de investeringen betekent;
- de toegankelijkheid van het gecombineerd vervoer voor steeds meer gespecialiseerde voertuigen.

Dit betekent niet dat de horizontale behandeling volledig aan de dijk werd gezet. Deze techniek wordt in België nog vaak toegepast voor de behandeling van bepaalde soorten van verkeer met de verschillende buurlanden.

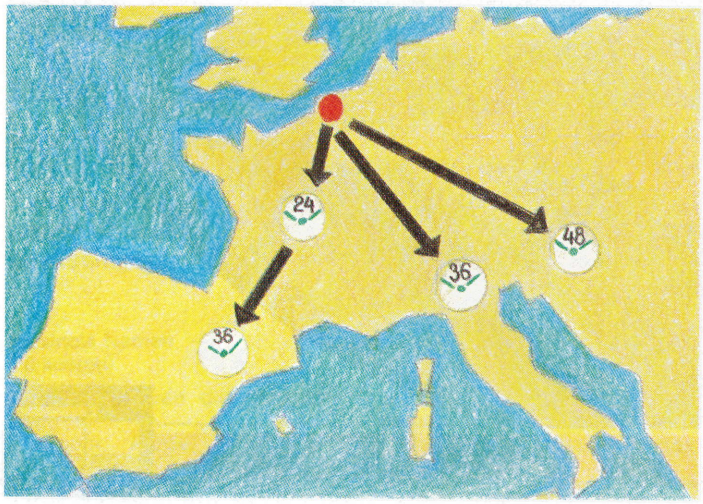
Oplegger of verwisselbare laadbak, elk draagvoertuig vindt zijn plaats op een spoorwagen. Zo kunnen de vervoerders in hun park het materieel uitkiezen dat het best is aangepast aan een welbepaald vervoer.

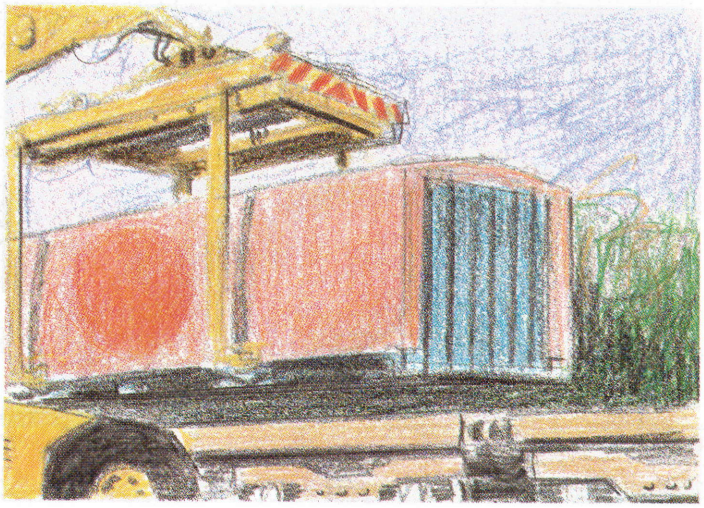
Bij die keuze is de verhouding volume/nuttige last natuurlijk een belangrijke factor.

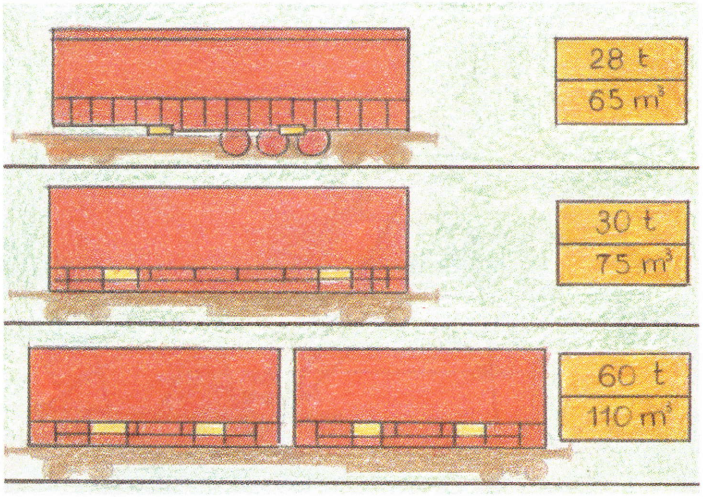
Enerzijds wordt de nuttige last in elk geval beperkt tot wat in de wegreglementering is toegestaan, zelfs indien bepaalde wagens een last kunnen vervoeren waarvan het gewicht heel wat hoger ligt. Anderzijds kan het spoorweglaadprofiel een beperking zijn voor het volume van geladen voertuigen.

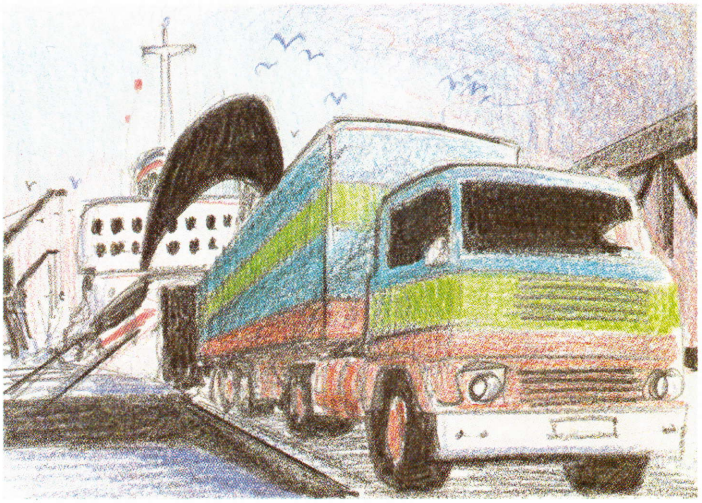
De verwisselbare laadbak is zeker bevoordeeld door zijn lage tarragewicht aangezien dit systeem geen wielstellen heeft. Op bepaalde verbindingen laat hij ook een volume toe dat groter is dan dat van de oplegger. Deze techniek heeft een snelle doorbraak gekend en neemt op heden een groot gedeelte van het rail/route-volume voor zijn rekening.

De constructeurs brachten laadbakken van alle mogelijke afmetingen (nl. van 6 tot ± 12,5 meter lengte) op de markt. Hierdoor bereikt men een optimale verhouding volume/nuttige last volgens de aard van de vervoerde goederen. Verwisselbare laadbakken zijn zeker het beste voorbeeld van het feit dat wegvervoer dat voor een gedeelte van het traject een beroep doet op het spoor, zeer rendabel is.









Een tractievoertuig kan per dag tussen twee en vier opleggers of verwisselbare laadbakken naar de terminal brengen; het juiste aantal is afhankelijk van de afstand tussen het punt "Af-fabriek" en de behandelingsterminal, alsook van de organisatie van de klant.

De rail/route-maatschappij staat in voor het laden van de wagens; daar begint immers haar technische tussenkomst. De tegenovergestelde behandeling die door haar buitenlandse collega wordt uitgevoerd, zal een punt zetten

FILMSCENARIO

achter het spoorweggedeelte. Daar, op de Europese spoorwegterminal, zal de vervoerder of zijn wegcorrespondent het voertuig overnemen.

In België zijn er acht behandelingsterminals:
- te Oostende, in de uitbreiding van de zeevaartterminal;
- te Zeebrugge, in de nabijheid van de Ocean Container Terminal;
- te Antwerpen, in het station Schijnpoort;
- te Charleroi, meer bepaald in het station Châtelineau-Chatelet;
- te Luik in het station Bressoux;
- te Athus waar vroeger de MMRA gevestigd was;
- te Brussel in het station Brussel-West voor horizontale ladingen en in Thurn en Taxis voor verticale behandeling.

Kortom, waar ook in België, altijd is er een terminal in de nabijheid. Deze decentralisatie is een grote stimulans geweest voor de verspreiding van de formule in ons land.

Ze werd o.a. mogelijk door de polyvalentie van het hefmaterieel. De decentralisatie is voor de wegvervoerders, die klant zijn van het rail/route-systeem, een waarborg voor een vlotte exploitatie.

Elke dag komen in België verscheidene treinen voor gecombineerd rail/route-vervoer toe en worden er andere gevormd.

Die treinen rijden 's nachts op de grote internationale verbindingen van waar ze "uiteenspatten" naar de vele Europese terminals.

Naargelang de afstand verlopen er 24, 36 of 48 uur, terminale verrichtingen inbegrepen, tussen het ogenblik waarop de wegvoertuigen de weg verlaten en er terug opkomen.

Wie goed zoekt, zal op de kaart zo'n honderdtal terminals vinden, verspreid over het hele continent. Dit goed uitgesponnen net spreidt zich op een bijna ideale wijze uit over de industrie- en verbruikszones; desgevallend is het mogelijk om in combinatie met maritiem verkeer nog verder afgelegen landen te bereiken.

Positief aan dit hele systeem is zeker de rentabiliteit van het materieel.

Indien de voertuigen goed zijn aangepast aan het vervoer, kan men met rail/route een rotatieritme bereiken dat in alle opzichten voldoening schenkt.

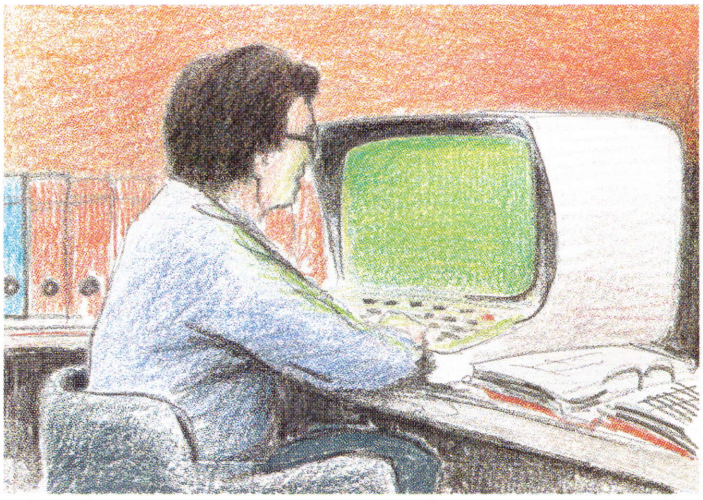
Nemen wij bijvoorbeeld een dagelijks verkeer naar Italië van opslagplaats tot opslagplaats over een afstand van 1.200 kilometer.

De chauffeur brengt elke dag twee geladen voertuigen naar de terminal. Op het einde van de week zal hij er dus tien afgeleverd hebben. Ze zullen, naarmate ze werden afgezet, twee per twee vertrokken zijn.

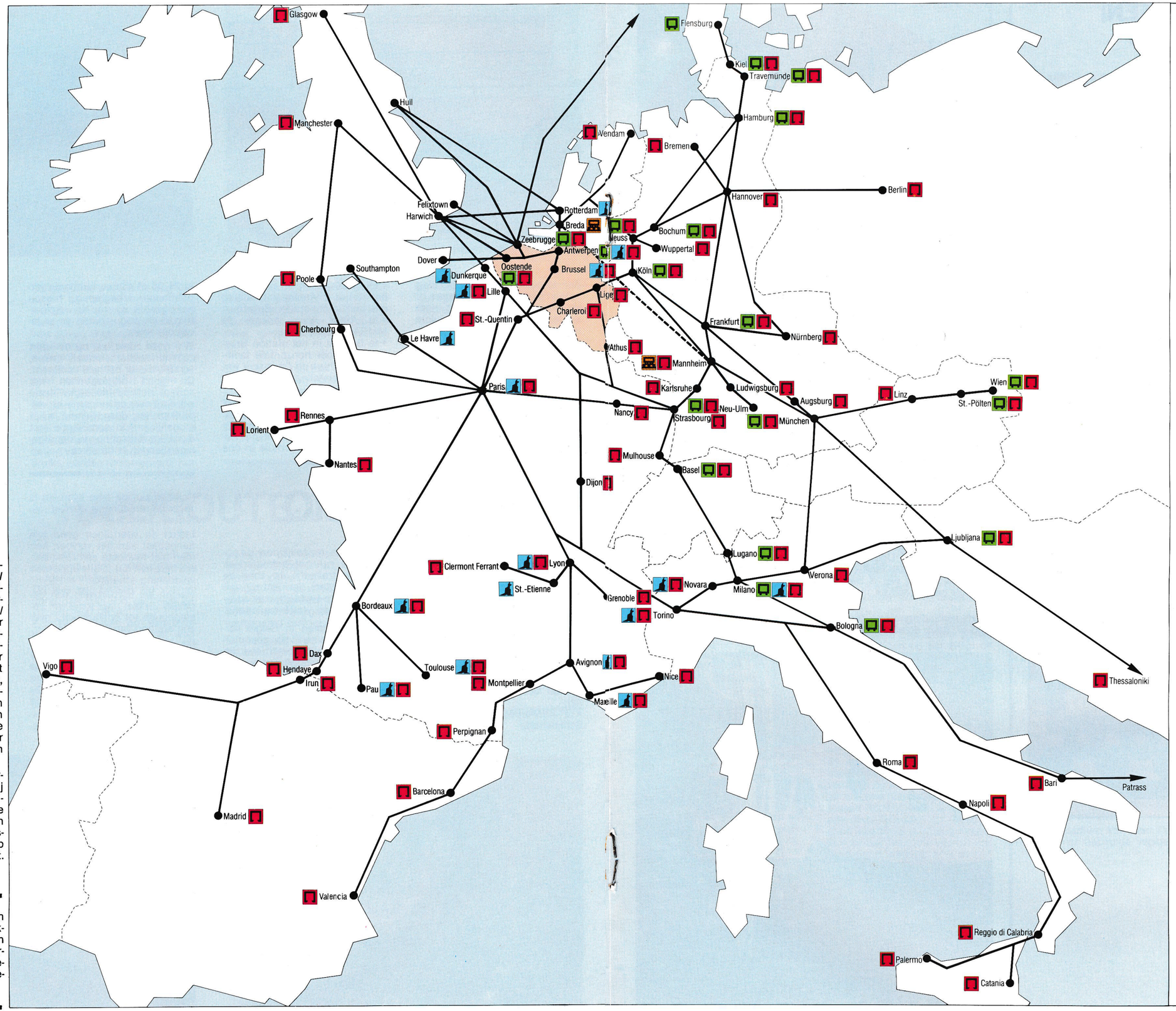
's Vrijdags zullen de twee voertuigen die 's maandags vertrokken zijn, terug in België zijn met een retourvracht. Indien de expediteur en de bestemmeling het ritme kunnen volgen, kunnen zij 's maandags daarop opnieuw vertrekken. Op die dag zullen ook de voertuigen die de eerste dinsdag vertrokken zijn, toekomen enz.

Indien we, zonder te veel in detail te treden, alles goed willen uitrekenen, komen we tot het volgende resultaat:
- van de 1e maandag tot de maandag daarop: 12 enkele reizen van 1.200 kilometer; 10 voertuigen vertrokken waarvan 2 reeds zijn teruggekeerd d.w.z. in totaal 14.400 kilometer afgelegd;
- voor het Belgische gedeelte: één chauffeur, die vijf dagen per week werkte, heeft die 12 voertuigen ter bestemming gebracht. Die ene chauffeur was met zijn tractievoertuig dus goed voor ongeveer 14.400 kilometer of 2.880 kilometer per dag.

Cijfers om van te dromen... en toch werkelijkheid met rail/route. Dank zij de spoorwegtractie zouden we moeten zeggen, want van eind tot eind gaat het hier wel degelijk om wegvervoer, net zoals bij een overzet met de ferry-boat trouwens (in dit geval zal men nooit van maritiem vervoer spreken).



RAIL/ROUTE - LAADCENTRA IN EUROPA



De wegvervoerder kan alles rustig toevertrouwen aan TRW (Transport Rail-Weg), de Belgische maatschappij van wegvervoerders voor gecombineerd rail/route-vervoer. TRW staat in voor de behandeling van de voertuigen op de terminal, vervult de formaliteiten die voor het vervoer per spoor noodzakelijk zijn, levert de gespecialiseerde wagens, vormt de treinen en koopt de tractie bij de N.M.B.S. TRW licht zijn klanten in over de rit van hun voertuigen, meldt hen wanneer ze zijn aangekomen en geeft voor het geheel van die diensten een globale prijs op.

In alle gevallen blijft de wegvervoerder baas over zijn verkeer; hij organiseert naar eigen goeddunken de terminale tracties van de wegvoertuigen, desgevallend in samenwerking met een correspondent in het buitenland, die op zijn beurt een retourvracht zoekt.

TRW staat voor alle inlichtingen en bijstand volledig ter beschikking van al wie de karavaan van het gecombineerd rail/route-vervoer, een nieuwigheid op het gebied van wegvervoer, wil vervoegen.

Horizontale techniek

Rollende autoweg

Huckepack-systeem

Kangoeroe-systeem

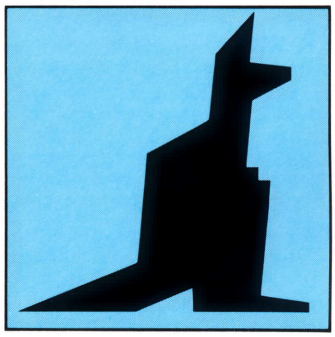
Verticale techniek

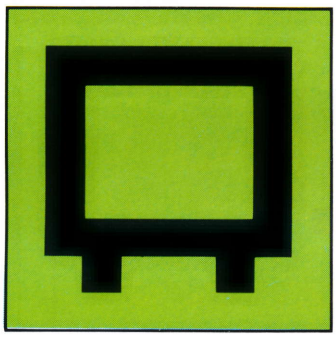
Laden met grijparmen

DE TECHNIEKEN

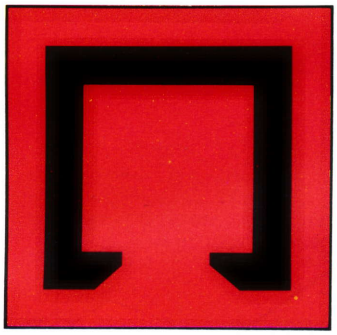
Vanuit een zuiver technisch standpunt bekeken onderscheiden we drie soorten van gecombineerd rail/route-vervoer:

• *horizontaal:* volgens het toegepaste systeem kangoeroe of huckepack genoemd. De horizontale techniek breidt niet verder meer uit; de formule blijft behouden in kleine terminals of terminals die nog niet uitgerust zijn voor de verticale behandeling van wegvoertuigen.

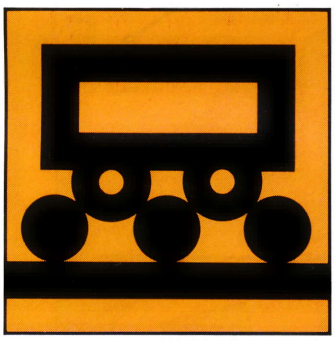




• *verticaal:* opleggers of andere vormen van wegvoertuigen kunnen opgehesen met grijparmen en naar alle richtingen sporen. De meeste Europese terminals kunnen ze aldus behandelen. Dergelijk rollend materieel is minder gespecialiseerd dan voor de horizontale techniek: het verticaal ophijsen vereist enkel maar vier versterkte zones aan het onderstel.



• de *"rollende autoweg".* In tegenstelling tot de andere technieken waar enkel de draagvoertuigen op de trein gaan, rijdt hier de volledige vrachtwagen (dus ook de trekker) op de trein. De chauffeur vergezelt zijn voertuig in een ligrijtuig dat aan de trein is gekoppeld. Alle soorten van vrachtwagens, zonder onderscheid, kunnen de "rollende autoweg" gebruiken.



NIEUW

DE "ROLLENDE AUTOWEG" TEN DIENSTE VAN DE BELGISCHE WEGVERVOERDERS

Vanaf januari 1983 hebben de Belgische wegvervoerders de mogelijkheid de dienst "rollende autoweg" van TRW te gebruiken in de richting van Mannheim, Duitsland.

De "rollende autoweg" neemt om het even welk voertuigtype aan, richting Duitsland, Oostenrijk en de midden-Europese landen met groot laadprofiel. Het is evident dat ook een retourreis mogelijk is.

Op de verbindingen met Zwitserland en Italië staat de "rollende autoweg" open voor wegvoertuigen die iets lager zijn.

Het principe is heel eenvoudig. De trein bestaat uit verlaagde spoorwagens met kleine wielen en een ligrijtuig. De wegvoertuigen rijden integraal - dus met trekker - op de spoorwagens en de chauffeur neemt plaats in het ligrijtuig.

Het lijkt misschien contradictorisch om een trekker per spoor te vervoeren. Maar dat is het in werkelijkheid niet, want een chauffeur die de hele dag in de weer

was om zijn voertuig te lossen, te herladen, aan te bieden bij de douane... kan theoretisch gesproken de volgende ochtend niet ter bestemming zijn. Twee oplossingen dringen zich op:

- men wisselt van chauffeur; en de vervanger moet trouwens eens ter bestemming de wettelijke rusttijd in acht nemen;
- ofwel rijdt het voertuig tijdens de rustperiode van de chauffeur.

Een practisch voorbeeld; de normale prestatie van een chauffeur op dag x:

- laden te Gent;
- autoweg Gent - Antwerpen;
- lossen te Antwerpen;
- herladen te Antwerpen;
- aanbieden bij de douane.

Om zijn dag af te ronden laadt hij zijn voertuig op de trein. Hij neemt plaats in het ligrijtuig waar het nodige comfort voorhanden is: een graad van comfort vergelijkbaar aan deze in zijn stuurhut met daarenboven sanitaire voorzieningen.

Bij aankomst van de trein is de normale rusttijd geëerbiedigd en kan hij zijn weg verder zetten achter het stuur van zijn vrachtwagen om te lossen, te dedouaneren, te herladen. Nog dezelfde avond neemt hij opnieuw de trein en komt de ochtend van de derde dag in België aan.

Nemen we aan dat een enkele reis van 500 kilometer driemaal per week wordt afgelegd (waarbij moet rekening gehouden worden met de retourreis) gedurende 48 weken per jaar (het jaarlijks verlof niet meegerekend); een voertuig met een chauffeur kan per "rollende autoweg" een theoretisch supplement van 144.000 kilometer per jaar afleggen.

De formule heeft twee voordelen: een besparing van tijd en een betere rentabiliteit van het voertuig. Er is nog een derde voordeel, dat zich evenwel op een ander vlak situeert: het gecombineerd rail/route-vervoer wordt toegankelijk voor de kleine wegvervoerder die in het buitenland niet op een filiaal of op een correspondent kan rekenen.

In de praktijk zijn de verlaagde spoorwagens met kleine wielen niet toegelaten op het Belgisch spoorwegnet. Daarom heeft TRW een akkoord gesloten met zijn Nederlandse collega Trailstar om een retourverbinding Breda - Mannheim om de twee dagen te bedienen. Kombiverkehr, de Duitse rail/route-maatschappij, neemt ook deel aan het initiatief en stelt het nodige materieel en de terminale dienstverlening ter beschikking. België en Nederland verdelen bij ieder vertrek de 15 à 22 wagens. Breda situeert zich, tussen Rotterdam en Antwerpen, uitermate gunstig en daar er geen bilaterale toelating vereist is voor het rail/route-vervoer zou deze samenwerking, mits de interesse van een aantal wegvervoerondernemingen, snel moeten overgaan op een definitieve bediening van de verbinding.

Dienstregeling en practische gegevens op aanvraag bij TRW.

INTERNATIONALE COOPERATIE

De UIRR, de internationale rail/route-unie, verenigt de Europese rail/route-maatschappijen (in een ruimere context dan de Europese Gemeenschap).

Het Coördinatiecomité is sedert 7 à 8 jaar het trefpunt van de spoorwegnetten en de leden van de UIRR.

Sinds oktober 1982 is er ook een internationale coöperatie opgericht, INTERUNIT genoemd, waar spoorwegnetten en rail/route-maatschappijen zich voor het eerst op dubbele basis hebben verenigd:

- verplichte gelijkheid van stemmen tussen spoorwegnetten en rail/route-maatschappijen van eenzelfde land:
- gelijkheid van stemmen voor alle landen;

dat om een gemeenschappelijk doel te realiseren: de organisatie van het rail/route-vervoer onder de beste voorwaarden.

De oprichting van INTERUNIT betekent niet het einde van het Coördinatiecomité, waarin onder meer de netten zetelen die zich interesseren voor het gecombineerd rail/route-vervoer.

De technische "éénwording" en het samenstellen van een wagenpool zijn de eerste objectieven van deze vereniging met sociale zetel in België.

HET DOEL EN DE MIDDELEN

Bepaalde vervoerders wijzen de gecombineerde vervoertechniek met de vinger omwille van de concurrentie. De "rail/route-techniek" concurreert ongetwijfeld met de "wegtechniek", en vandaag de dag moeten we aannemen dat de ontwikkeling van het gecombineerd rail/route-vervoer ten nadele van de "wegtechniek" gebeurt, voor zover natuurlijk dat het globale transportvolume ongewijzigd blijft.

De fout van de ondernemingsleiders is dikwijls dat ze zich al te vaak meer als "vrachtrijders" beschouwen dan als "vervoerders". Anders uitgedrukt, ze zijn de gevangenen van een welbepaalde techniek, instede van alle technieken uit te spelen om eerst en vooral op te treden als vervoerstechnici. Aldus worden ze de slaaf van één enkele vervoerwijze niettegenstaande dat de middelen om tot eenzelfde doel te komen voortdurend veranderen in ruimte en in tijd. De prof van de weg verkoopt meestal de "wegtechniek" in plaats van het "transportresultaat".

In dit stadium kan men zich afvragen of bepaalde vervoerders in werkelijkheid geen slachtoffers zijn van onoordeelkundige investeringen. Bij de aankoop van nieuw materieel ervoor zorgen dat het kan aanvaard worden voor het gecombineerd rail/route-vervoer is blijk geven van doorzicht. Aan de rail/route-techniek aangepaste voertuigen rijden evengoed op de weg als via het spoor. Het betekent ontegensprekelijk een bijkomende troef want de voertuigen kunnen op elk ogenblik opgenomen worden in het rail/route-circuit en de vervoerders kunnen aldus de beste techniek aanwenden in functie van het "transportresultaat".

Het is geraden de "techniek" en de "acteurs" niet door elkaar te halen. Of anders uitgedrukt, indien het waar is dat de ontwikkeling van het gecombineerd rail/route-vervoer ten nadele gebeurt van de "wegtechniek", moet daar niet uit afgeleid worden dat deze ontwikkeling ook ten nadele uitvalt van de vervoerders... Op voorwaarde dat deze laatste hun rol niet beperken tot het uitbaten van één enkele techniek.

TRW

Opgericht in 1965 heeft TRW als doelstelling het gecombineerd rail/route-vervoer te ontwikkelen in het belang van de Belgische wegvervoerders, van de spoorweg en, bij uitbreiding ook in het belang van de gemeenschap.

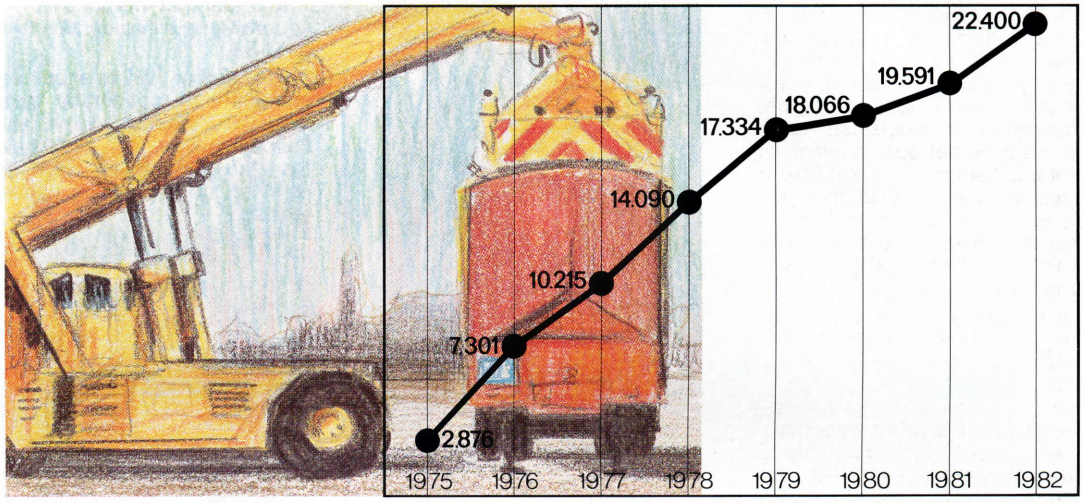
• Kapitaal: onderschreven door diverse wegvervoermaatschappijen.

• Raad van Beheer: samengesteld uit aandeelhouders en "statutaire" vertegenwoordigers van drie organismen: de NMBS, de Nationale Belgische Federatie van Wegvervoerders en de Beroepsunie van Internationale Wegvervoerders.

• Uitrusting: een honderdtal gespecialiseerde wagens, kranen en tractors voor de behandeling van voertuigen. Op te merken valt dat de behandeling op bepaalde terminals verricht wordt door onderaannemers.

• Actuele trends: lichte teruggang op de as naar Italië, ontwikkeling in de richting van Spanje en de Germaanse landen, goede perspectieven naar Scandinavië.

• Verkeer van de laatste jaren:



• Sociale zetel:
Station Brussel-West
Vandenpeereboomstraat
1080 Brussel
Telefoon: 02/425 62 51
Telex: 24.829

VERPAKKING: DE DERDE GENERATIE

Het tijdperk van de derde generatie is voor de verpakkingsindustrie aangebroken. De eerste generatie zag de verpakking enkel maar als een hulpmiddel bij het vervoer. Echte problemen waren er maar bij het spoorvervoer en het maritiem vervoer: met ijzeren banden, met hout of met jute vormde men laadeenheden en het enige doel was een afdoende bescherming voor de goederen... meer niet.

De tweede generatie zag zich in een na-oorlogse periode van economische hoog-conjunctuur geconfronteerd met de opkomst van de super- en hypermarkten. De verpakking kreeg een totaal nieuwe functie; de consumptiemaatschappij dicteerde haar wetten. One-way-verpakking (niet herbruikbaar, van fabrikant tot consument) scoorde hoge cijfers.

Vandaag de dag komt er een derde golf opzetten. De tijden veranderen. Robotisatie en automatisatie bieden ons betere produktiemogelijkheden en betere controlemaatregelen bij de distributie. De parameters van smaak en kleur veranderen: de grondstoffen, de energie en de arbeid zijn duurder geworden, het leefmilieu eist al onze aandacht op, de consument heeft een belangrijke vinger in de pap en met een internationale concurrentie moet degelijk rekening gehouden worden. De verpakking die minstens 5 à 10% van de waarde van het produkt vertegenwoordigt krijgt een andere dimensie toegemeten.

De verpakkingsindustrie (die niet als dusdanig wordt erkend) stelt 65.000 personen te werk en handhaaft zich qua belangrijkheid op een 11-12e plaats in onze nationale economie.

Op de keper beschouwd kan men niet spreken van EEN verpakkingsindustrie; de logica leidt ons eerder naar een aantal onder-sectoren van diverse industrieën - plastiek, papier en karton, metaal, glas, hout... - gericht op de verpakking en naar de constructiesector van verpakkingsmachines.

België voert de grondstoffen en de energie in, maar als tegengewicht beschikt ons land over een eigen know-how in de verpakkingssector die met succes kan "uitgevoerd" worden. Een aantal derde-wereldlanden zoekt naar aangepaste verpakkingsuitrustingen die ze zelf niet kunnen vervaardigen. Natuurlijk woedt er een hevige concurrentieslag. Kapers op de kust zijn Japan, Taïwan, Korea en Hong Kong die een gesofisticeerde technologie hebben ontwikkeld en die over de hele wereld een commerciële activiteit tentoon spreiden die hen een lengte voorsprong bezorgt. Die voorsprong moet echter verkleind worden.

Het domein van de verpakking mag zich economisch gesproken niet beperken tot dozen, flacons of andere recipiënten voor courant gebruik. Ergens moet iemand de "geluidsmuur" doorbreken om voor onze industrie nieuwe mogelijkheden te scheppen, zowel op internationaal als op nationaal vlak. Dit "iemand" is het Belgische Verpakkingsinstituut dat nu een vastberaden stap in de toekomst heeft gezet.

BVI

In 1954 richtten zestien organismen of federaties in samenwerking met privé-firma's het Belgisch Verpakkingsinstituut op (BVI) een vereniging zonder winstgevend doel.

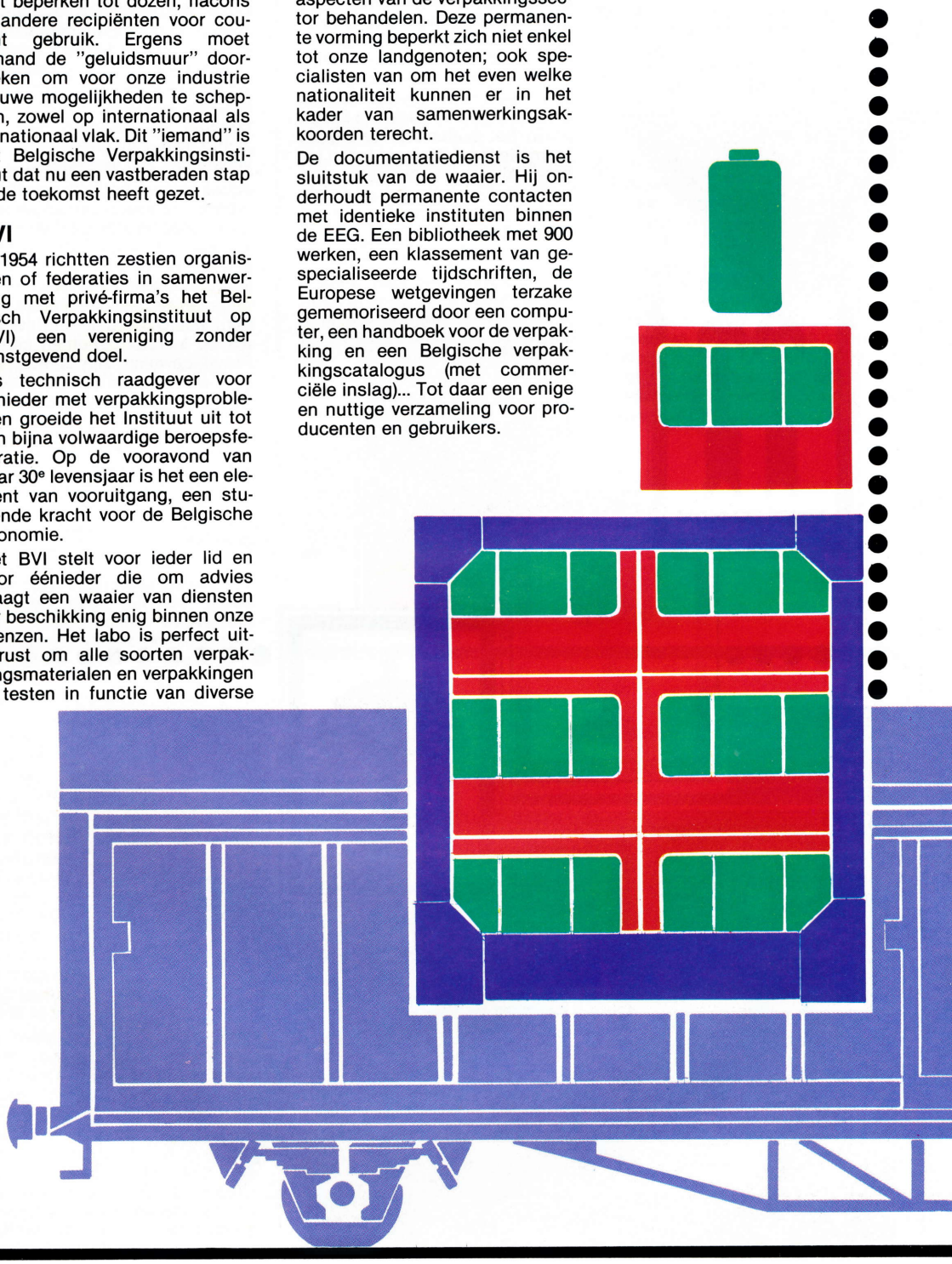
Als technisch raadgever voor éénieder met verpakkingsproblemen groeide het Instituut uit tot een bijna volwaardige beroepsfederatie. Op de vooravond van haar 30e levensjaar is het een element van vooruitgang, een stuwende kracht voor de Belgische economie.

Het BVI stelt voor ieder lid en voor éénieder die om advies vraagt een waaier van diensten ter beschikking enig binnen onze grenzen. Het labo is perfect uitgerust om alle soorten verpakkingsmaterialen en verpakkingen te testen in functie van diverse criteria. Het is daar bijvoorbeeld dat de verpakkingen worden gekeurd waarvoor producenten of gebruikers een officiële stempel hebben aangevraagd.

De vormingsdienst van het instituut organiseert lessen, stages, seminaries, studiedagen die alle aspecten van de verpakkingssector behandelen. Deze permanente vorming beperkt zich niet enkel tot onze landgenoten; ook specialisten van om het even welke nationaliteit kunnen er in het kader van samenwerkingsakkoorden terecht.

De documentatiedienst is het sluitstuk van de waaier. Hij onderhoudt permanente contacten met identieke instituten binnen de EEG. Een bibliotheek met 900 werken, een klassement van gespecialiseerde tijdschriften, de Europese wetgevingen terzake gememoriseerd door een computer, een handboek voor de verpakking en een Belgische verpakkingscatalogus (met commerciële inslag)... Tot daar een enige en nuttige verzameling voor producenten en gebruikers.

Bij de overgang naar de derde generatie heeft het BVI nog andere doelstellingen. Het wil de Belgische ondernemingen terdege bewust maken van het belang van de verpakking in de economische bedrijvigheid. Daarom moet men het probleem globaal bekijken.



De keuze van een verpakking stoelt op enkele essentiële kenmerken: de investering, de aard van de grondstof, de energie, de handenarbeid en het leefmilieu. De wet van de concurrentie gebiedt dat de verpakking perfect haar verwachtte rol vervuld. De produktiemethodes en het verbruikspatroon laten niet meer toe te werken zoals voorheen. En tenslotte tracht België een vinger in de uitvoermarkt te hebben om onze produkten en automatische-uitrustingen buiten onze grenzen te promoveren. Deze internationale actie zal binnen het Instituut de zaak zijn van een secretariaat, dat belast is met de coördinatie van technische bijstand in EEG-verband en ten overstaan van de ontwikkelingslanden.

Het BVI vervult een rol als beroepsfederatie: veertien betrokken industriële federaties zijn lid van het Instituut. De producenten halen voordeel uit deze samenbundeling van krachten die onder geen enkele andere vorm bestaat. De aanwezigheid van openbare besturen en diverse groeperingen (gebruikers, dienstverleners, de transportsector, verzekeringen...) geeft nog meer stootkracht aan deze quasi-beroepsfederatie. Het BVI geniet in België en in het buitenland een grote faam die tenslotte haar leden ten goede komt, daar het geen enkele particuliere belangengroep vertegenwoordigt maar wel een nationaal belang.

Het BVI heeft een bepalende invloed in twee domeinen die we hierna aanhalen.

HET STEMPELEN

De wetgeving verplicht de producenten van bepaalde goederen precieze richtlijnen na te leven voor de verpakking van hun produkten. Zo zijn de reglementeringen voor voedingsmiddelen, landbouwprodukten en gevaarlijke produkten heel streng. De administratieve diensten, belast met de toepassing van de wet, hebben aan het BVI de zorg opgedragen om de voorgestelde verpakkingen aan te nemen en een officiële stempel af te leveren die op Europees vlak wordt erkend.

Deze stempel, een kwaliteitsmerk, kan door elke producent of gebruiker aangevraagd worden. Voor de ene is het een uitstekend visitekaartje, voor de andere is het een waarborg tegen onaangename verrassingen (ten opzichte van zijn leverancier, zijn vervoerder, zijn verzekeraar).

Na de tests in het labo wordt een technische steekkaart opgesteld. De stempel wordt slechts toegekend voor de verpakkingen die de kenmerken hebben die op deze kaart zijn vastgelegd. Na toekenning van het kwaliteitsmerk, verricht het BVI regelmatig controles op lukraak genomen stalen. Fraudegevallen zijn uiterst zelden, wat toch wel een pluim betekent voor de producenten.

DE GROTE PRIJZEN

Sedert enkele jaren organiseert het BVI een wedstrijd om Grote Prijzen of een Oscar voor de verpakking toe te kennen. Door deze wedstrijd tracht het Instituut binnen deze industriële sector een onderlinge wedijver te creëren en wil het ook de aandacht trekken van een zo breed mogelijk publiek.

Opmerkelijke verbeteringen aan een verpakking aanbrengen is niet onmogelijk, maar de opzienbarende nieuwigheden zijn zelden. Met de reeds geciteerde parameters als gegeven, is iedereen het eens dat enkel een analyse in de diepte tot nieuwe resultaten kan leiden. De wedstrijd gebeurt in twee fasen. Eerst gaat het labo na of het voorgestelde produkt wel degelijk beantwoordt aan de beschrijving van zijn producent. Bepaalde kandidaten vallen hier door de mand. De tweede fase is het verschijnen voor een jury. De Grote Prijzen zijn de bekrachtiging van de kwaliteit die zich situeert op verschillende vlakken, afhankelijk van het voorgestelde verpakkingstype; de Oscar bekroont de werkelijk uitzonderlijke kwaliteiten. Het is in deze tweede fase dat criteria zoals design, hergebruik, energiebesparing... eveneens van belang zijn. Deze criteria komen afzonderlijk in aanmerking voor prijzen of speciale vermeldingen.

De wedstrijd heeft voor de laureaten een grote publicitaire waarde. Zij worden toegelaten tot Eurostar, een internationale competitie die de Westeuropese verpakkingstoppers onderscheidt (en vergeten we niet dat dit een potentiële markt is met 250 miljoen verbruikers!). Het palmares wordt op grote schaal verspreid in geïnteresseerde nationale en internationale milieu's. De steun van de Minister van Economische Zaken betekent voor de tweede maal in twee jaar een waarborg voor de ernst en het belang van deze wedstrijd.

De Grote Prijzen en de eventuele Oscar worden traditioneel uitgereikt op het Propack-salon. Ook in 1983 wijkt men niet af van deze traditie: het beste van het beste kan niet beter uitgestald worden dan op dit beroepssalon dat steeds een voltreffer blijkt te zijn. Het Propack-salon was toegankelijk van 8 tot 12 februari 1983 in de Brusselse Heizelpaleizen 6 en 9.

Tegelijkertijd werd in paleis 5 ook het Transtosalon (behandeling, hijswerktuigen, opslag...) ingericht.

Spoornieuws zal deze twee salons "doorkruisen" samen met het geleide BVI-bezoek en zal niet nalaten eventuele nieuwtjes aan onze lezers mede te delen.

KORTWEG

EEN BEZOEKJE AAN HET CCN

Reeds een tiental jaren wordt erover gesproken, misschien nog langer... wie zal het zeggen? Op 22 december was het echter zo ver: het Communicatiecentrum Noord werd officieel geopend. In aanwezigheid van talrijke geïnteresseerde personaliteiten en van de pers werd het door de heer Decroo, Minister van Verkeerswezen, en door mevrouw Neyts en mevrouw Goor, Staatssecretarissen voor het Brussels Gewest, gedoopt.

Het Communicatiecentrum Noord is de enige plaats in België waar verschillende vormen van openbaar vervoer, die de stad bedienen, samenkomen en elkaar kruisen. In één groot aggregaat vinden wij nu samen: het Noordstation, een metrostation dat op de kruising van de Noord-Zuidverbindingen en de ring ligt en een autobusstation waar zowel M.I.V.B.- als N.M.V.B.-voertuigen aan en af rijden. Gelegen in de onmiddellijk omgeving van het Rogiercentrum en van het World Trade Center, kan het CCN vandaag de dag en niettegenstaande de afmetingen ervan onder invloed van de economische crisis sterk werden herleid, de opdracht vervullen waarvoor het was voorbestemd: een praktisch en levend kruispunt zijn voor talrijke pendelaars en andere reizigers, die zich met het openbaar vervoer verplaatsen.

Zoals verwacht is het CCN de "thuishaven" van de "vervoerders". In de eerste plaats is daar de N.M.B.S. Het spoorwegstation dat van veel recentere datum dan het CCN is, was het centralisatiepunt voor dit enorme project. De M.I.V.B. - de Brusselse bussen, trams en metro - heeft er het ideale kruispunt gevonden voor de twee grote assen van zijn voorstedelijk net en voor de aansluitingen die de buitenwijken in het noorden van Brussel-stad bedienen. De N.M.V.B. kon zich voor zijn locale en regionale lijnen geen betere terminus of stopplaats inbeelden. Ook de Regie der Posterijen kwam het geheel vervoegen niettegenstaande de oorspronkelijke plannen niet werden verwezenlijkt.

Sabena bracht zijn Air Terminus niet in het CCN onder, zoals oorspronkelijk was gepland. Toch is het er vertegenwoordigd. Het Bestuur der Luchtmacht en de Regie der Luchtwegen vullen er samen drie verdiepingen.

Daarnaast zijn er nog de taxi's die twee ruime esplanaden bezetten net zoals in de tijd toen in het hartje van het Noordkwartier alleen de kleine toren van het Noordstation oprees. Voor de voetgangers zijn er overdekte wandelgangen, in feite loopbruggen, die aan de ene kant naar de drie torens van het World Trade Center leiden en aan de andere kant naar de tentoonstellingszalen en de winkelgalerijen van het Rogiercentrum, de toegangsdeur tot wat men het stadscentrum noemt.

Omringd door al deze "centra" is ons "centrum" dus wel degelijk zeer centraal gelegen. Het Noordstation dat gedurende de laatste jaren steeds maar aan belangrijkheid heeft gewonnen, zal er zeker een voedingsbodem vinden voor zijn verdere uitbreiding. Het Centrum is trouwens een weerspiegeling van toestanden, die zich weliswaar op kleinere schaal, daar voordeden waar nieuwe stationsgebouwen uit de grond rezen: het stedelijk wegvervoer vestigde zich in de onmiddellijke omgeving van het plaatselijk spoorwegdomein. Er rest dan alleen nog die middelen goed op elkaar af te stemmen vooral op plaatsen waar er minder druk verkeer is als bv. te Brussel en waar bijgevolg de aansluitingstijd zo klein mogelijk moet gemaakt worden.

Het CCN is niet in de eerste plaats bedoeld als shopping-center doch de boetiekjes blazen het geheel wat meer leven in en misstaan zeker niet. Het is immers normaal dat een plaats waar zo veel mensen heen en weer lopen de mogelijkheid moet bieden om wat lectuur te kopen en om de dorst te lessen.

Zo heeft de N.M.B.S. in het centrale gedeelte waarrond de verschillende vervoerwijzen gegroepeerd zijn, een eet- en drinkgelegenheid met standing, de Edelweiss, geopend. Het vervangt het vroegere buffet dat momenteel gesloten is voor werken. In een modern kader ontvangt de Edelweiss nu reeds bijna een jaar de reizigers die op een aansluiting wachten of gasten, die er een kaart met een grote verscheidenheid aan gerechten vinden die zeker tot de verbeelding spreekt. De Edelweiss beschikt ook over een zaal met een dertigtal plaatsen die aan het restaurant grenst en waar men bij bestelling van een volledige maaltijd tegen forfaitaire prijs vergaderingen, seminaries, colloquia... en dies meer kan organiseren! U kunt deze uitstekende gelegenheid zeker niet mislopen: de pijlen ontsnappen niet aan het oog en de groene neonverlichting trekt op het grote CCN-kruispunt onmiddellijk de aandacht.

Het Noordstation heeft echter niet alleen bijkomende diensten (eet- en drinkgelegenheid, boekenwinkel, geschenkenkiosk, drankstalletjes en stalletjes met hot-dogs, een wisselkantoor...) te bieden. Voor wie voldoende tijd heeft of er de tijd wil voor nemen, is er ook een machine om terug te keren in de tijd, de spoorwegtijd: het Spoorwegmuseum. Enkele voorouderlijke locomotieven van natuurlijke grootte, maquettes, documenten, infrastructuuronderdelen, souvenirs van allerlei aard, alles vergezeld van een duidelijke uitleg... een ideale muze om anderhalve eeuw spoorwegaktiviteiten opnieuw te beleven. Het museum dat in de linkervleugel (in de rechtervleugel natuurlijk indien u uit de hall die toegang geeft tot de perrons komt) van het N.M.B.S.-station gelegen is, is van maandag tot vrijdag tussen 8u30 en 17 u. gratis toegankelijk voor het publiek.

Tot zover ons korte bezoek aan het Communicatiecentrum Noord. We hadden het dan nog niet over de openbare telefoontoestellen die in hun schilden wat eenzaam boven de veelkleurige fresco's hangen, over de architectuur die gladde betonplaten en grote stukken marmer, geelbruine bakstenen en metalen constructies verenigt, over de "pictografie", de vaak moeilijk te verwezenlijken beeldentaal die voor de voorbijganger echter een noodzakelijke leidraad is; over de openbare parkings onder het station voor al wie verkeers- en parkeerproblemen in het stadscentrum wil vermijden. Er is echt te veel om alles te vernoemen en we wensen trouwens aan de lezer ook nog wat ruimte te laten om bij het bezoek aan het Communicatiecentrum Noord zelf nog een paar ontdekkingen te doen.

13 januari, Bedrijfswagensalon: de personaliteiten bezoeken de TRW-stand.

een wagen voor elk vervoer!

Bak - heugelwagen Elo
speciaal gebouwd voor het transport van kisten van grote afmetingen als verpakking voor glas, spiegels, marmer...

Zelflosser met zwekdak Tads
bijzonder geschikt voor het vervoer van massagoederen die vochtigheid vrezen: kalk, dolomiet, meststoffen in korrelvorm...

Om de produktiviteit te verhogen en de relatieve kosten voor het vervoer te drukken moet de vervoerder over aangepast materieel kunnen beschikken, waarvan de technische eigenschappen een optimaal gebruik waarborgen.

Daarom zorgt de NMBS sedert talrijke jaren voor verscheidenheid in haar wagenpark. Zij houdt niet alleen rekening met de noodzaak om te vervoeren, maar wil ook GOED vervoeren.

Richt u tot onze specialisten:

Commerciële problemen:
NMBS Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85 - 1070 Brussel
Tel.: 02/523.80.80
Toestel 2619 of 2661

Technische problemen:
NMBS Afdeling 13.1
Putterij 25 - 1000 Brussel
Tel.: 02/523.80.80
Toestel 2139 of 2135

uw transportgarantie B