

Voor de berekening van de nalatigheidsinteressen past het B.C.C. een rentevoet toe die 1 % hoger ligt dan de officiële rentevoet van de Nationale Bank van België voor het disconto van geaccepteerde wissels. Die verhoging wordt van 1 % op 3 % gebracht vanaf de dertigste dag volgend op die waarop de debiteur moest betalen.

In geval van herwaardering en devaluatie van munteenheden werd er billijkheidshalve en uit solidariteit overeengekomen dat een net waarvan de nationale munteenheid onveranderd gebleven is, noch winst noch verlies mag boeken, terwijl het net waarvan de nationale munteenheid gewijzigd is, de koerswinst geniet of het disagio draagt voortvloeiend uit de manipulatie van zijn munt.

Opdat het B.C.C. dit beginsel zou kunnen toepassen, moeten de in een gemanipuleerde munteenheid opgestelde kennisgevingen die op de periode vóór de manipulatie betrekking hebben, geschieden met speciale borderellen die tegen de oude koers in de verrekeningsmunt moeten omgerekend worden.

De resultaten van het laatste boekjaar voor de periode van 1 september 1969 tot 31 augustus 1970 zijn als volgt :

Aantal meegedeelde posten	31 607
Meegedeelde bedragen in diverse munteenheden	83 274 897 000 BF
Verrekende bedragen zonder geldbeweging	65 631 632 000 BF
Resterend bedrag te vereffenen na de verrekening	17 643 265 000 BF

77 (B) De chemische onkruidverdelging in de sporen bij de N.M.B.S.

Tot in 1965 gebeurde de chemische onkruidverdelging bijna uitsluitend door middel van natriumchloraat, aanvankelijk als zout dat met de hand werd uitgestrooid, vanaf 1930 in de vorm van een oplossing in water. Om de te behandelen terreinen te besproeien, maakte men op de lijnen gebruik van twee speciaal ingerichte treinen en, in de stations, van kuipen en ketelwagens die met pompen en sproeiers waren uitgerust.

Natriumchloraat is een uitstekend middel om onkruid te verdelgen, is niet duur en weinig giftig voor de mens. Jammer genoeg is de behandeling ervan gevaarlijk, daar het ontplofbaar is, en maakt het de organische stoffen die ervan doordrenkt zijn, licht ontvlambaar.

Wegens dat gevaar heeft de N.M.B.S. in 1960 alle behandelingen, de opslag van chloraat en de bereiding van de oplossingen in water te Vorst (Zuid), in een afzonderlijk centrum geconcentreerd. In die tijd bleek het ook noodzakelijk het sproeimaterieel te vernieuwen; de twee treinen werden vervangen door een moderne trein met een grote actieradius, waarmee men het verbruik van het produkt per oppervlakte-eenheid precies kon nagaan.

Maar het chloraat heeft een ander groot nadeel : wanneer het na een besproeiing met chloraat regent, vormt er zich op de bovenkant van de dwarsliggers een dunne laag van de oplossing die de elektrische isolatie van de twee rijen spoorstaven ten opzichte van elkaar sterk vermindert en de onberispelijke werking van de elektrische veiligheden van de seinrichting in gevaar brengt. Wegens het groeiend aantal elektrische veiligheden is men vanaf 1965 verplicht geweest het gebruik van natriumchloraat langzamerhand op te geven en te vervangen door produkten die voor de spoorstroomkringen geen gevaar betekenden. Alleen de fytofarmaceutische produkten, waarvan de ontwikkeling door de nijverheid werd gestimuleerd, waren beschikbaar; de meeste waren niet giftig, de gebruikswijze was tamelijk eenvoudig, maar jammer genoeg waren ze duur.

Het bleek alras dat geen van de aangeboden produkten, in geringe doses, een even brede uitwerking had op de plantengroei als natriumchloraat, maar dat, daarentegen, elk produkt efficiënter was voor een welbepaalde plantensoort en dat de tweede behandeling, die met chloraat gewoonlijk werd uitgevoerd in het begin van de zomer, niet meer nodig was, dank zij de duurzaamheid en de lange werkingsduur van enkele van die produkten in de bovenlagen van de bodem. De methode die moest gevolgd worden, was dus de volgende : beschikken over verscheidene produkten die elk een specifieke uitwerking hadden en ze afwisselend gebruiken.

Thans worden de hoofdsporen in principe volledig - behalve de nijverheidssporen of de sporen met een vereenvoudigde exploitatie - behandeld met een hele reeks fytofarmaceutische produkten die beurtelings worden gebruikt. Daartoe wordt de sproeitrein aangewend, waarvan in 1971 de wagen met de sproeinrichting werd vernieuwd; de behandelde oppervlakte bedraagt ongeveer 3 000 ha. De bijsporen,

installaties van de vormingsstations, locomotiefdepots, werk- en stapelplaatsen, d.i. ook 3 000 ha, worden voor één derde met dezelfde produkten behandeld. Voor de overige twee derden, voornamelijk de stations van middelgroot en gering belang, wordt het onkruid nog steeds met natrium-chloraat verdelgd.

78 (M.A.) Goederenmaterieel in dienst gesteld sinds 1.1.71.

- De C.W. Cuesmes heeft voor de dienst van de ferryboats 20 stortwagens met Engels omgrenzingsprofiel gebouwd, ter vervanging van voertuigen die dateren van 1917.

De tarra van die nieuwe wagens bedraagt 12 t, hun toelaatbare belading 27,5 t.

- Met het oog op de modernisering van het wagenpark van de Dienst van de Baan, heeft de C.W. Cuesmes, van april 1970 tot maart 1971, 185 wagens met draaistellen en drie tremels gebouwd voor het vervoer van ballast; met die wagens kan men in het tussenspoor en tussen de rails lossen. Ze hebben een laadvermogen van 58 ton en een tarra van 22 ton.
- De eerste geünificeerde tweeassige gesloten grootvolumewagens, behorend tot een reeks van 350, zijn in dienst gesteld. Die voertuigen, die een laadvermogen hebben van 25 t en een tarra van 15 t, zullen met een snelheid van 120 km/u kunnen rijden, met een totaal gewicht op de spoorstaaf van 18 t per as.
- De C.W. Gentbrugge gaat voort met de bouw van een reeks van 775 geünificeerde platte wagens met draaistellen met een lengte van 12,60 m. Tot nog toe werden er 180 van de 210 wagens die voor dit jaar voorzien waren, in gebruik genomen. Het zijn voertuigen met een tarra van 24,5 t en een toelaatbare belading van 55,5 t.
- De eerste van een reeks van 2000 platte wagens met draaistellen, met een lengte van 18,5 m en voorzien van schotten, zijn in dienst gesteld. Ze kenmerken zich door een geringere vloerhoogte en een kleinere laadbreedte tussen de schotten. Daardoor zijn die wagens onder meer geschikt voor het vervoer, in internationaal verkeer, van transcontainers ISO met een doorsnede van 8 x 8 voet, zonder zijdelingse vastzetting. In dat opzicht komen ze de wensen van de vervoerders tegemoet. Hun toelaatbare belading bedraagt 55,5 t, bij een tarra van 24,5 t.