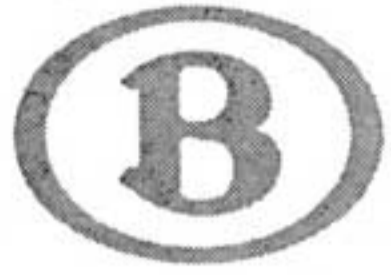
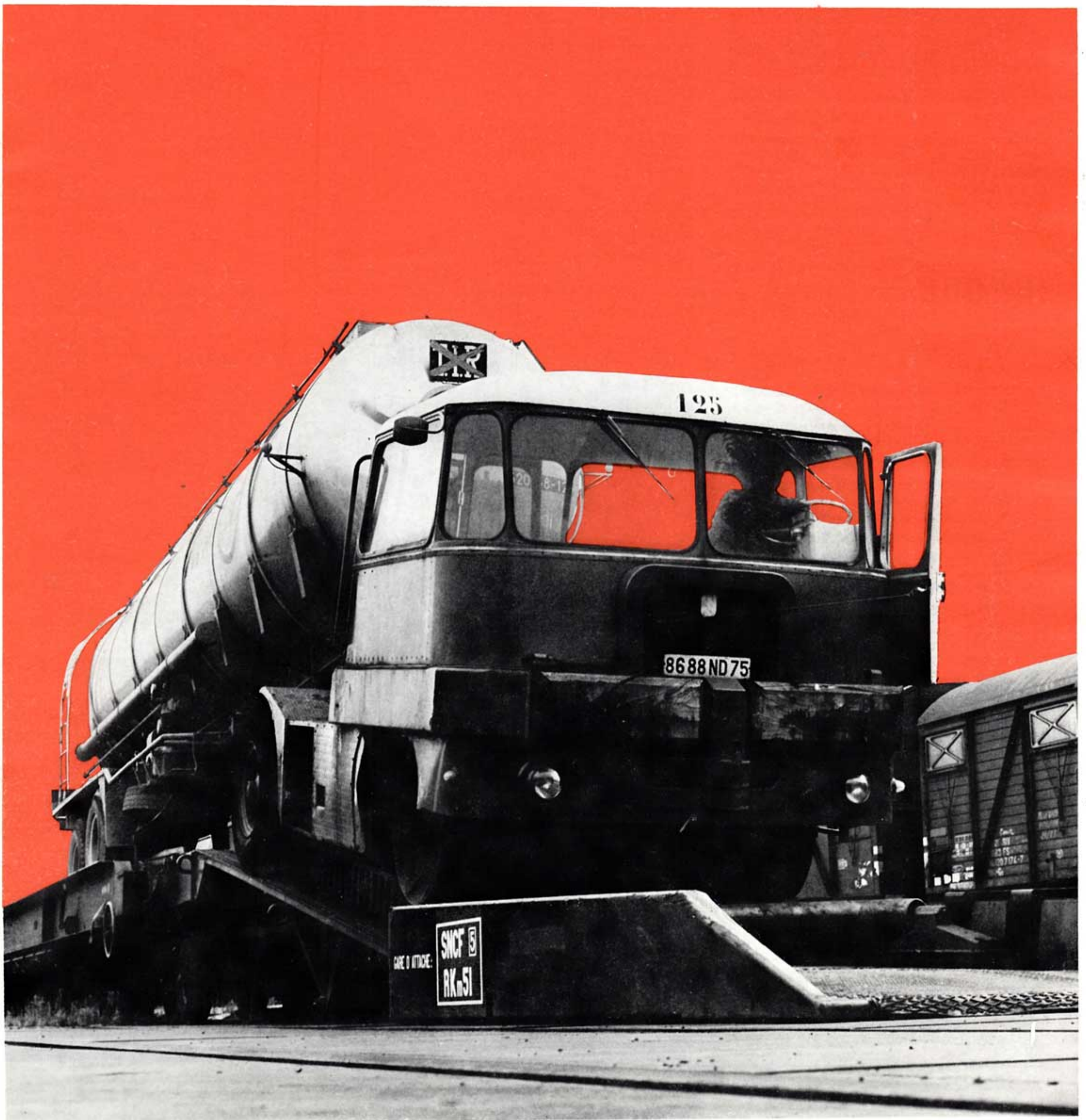


SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 4 - September 1970





Er zijn nu technieken voor gecombineerd vervoer waarbij de wegvoertuigen op spoorwagens worden geplaatst om het belangrijkste deel van het traject af te leggen, terwijl het voor- en het natransport over de weg gebeuren.

INHOUD

- Blz.
- 2 Het gecombineerd Spoor- en Wegvervoer
 - 9 Nog een en ander over de Vennootschap T.R.W.
 - 10 Volledige treinen met zware petroleumproducten naar de elektrische centrales
 - 13 Decimalisering van de Britse munt
 - 13 Adresverandering van de Algemene Vertegenwoordiging van de Nederlandse Spoorwegen te Brussel
 - 13 Adresverandering van de Handelsdirectie van de Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.-Colli uitgezonderd) en van andere Directies
 - 13 N.M.B.S.-Nieuws in verband met de B.T.W.
 - 15 De Internationale Spoorwegmaatschappij INTERFRIGO viert dit jaar haar 20-jarig bestaan
 - 15 Een TEE-club in het station Brussel-Zuid
 - 16 Afgedankte wagens te huur aangeboden
 - 17 De „Gril Express“, de restauratiewagen met „vrije bediening“
 - 18 Het spoor biedt U tal van mogelijkheden voor uw wintervakantie 70/71
 - 18 F.T.S. presenteert U
 - 19 Het Railtour-programma
 - 20 Railtour sneeuwvakantie

Foto's: F. Putman

Lay-out: P. Funken

Drukkerij: Omega n.v. - Antwerpen

*Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.
Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL*





Het aantal auto's neemt gestadig toe, maar de ruimte waarover ze op de wegen kunnen beschikken, vermindert daarentegen voortdurend: vandaar steeds groeiende verkeers- en parkeermoeilijkheden. Indien het in de geïndustrialiseerde landen zo blijft voortgaan, moet dit regelrecht naar de verkeerschaos en de verlamming van hun economie leiden. Zulks is totaal in strijd met de vooruitgang.

Nood dwingt, en daarom zal een ommekeer in de verkeerspolitiek, die door de meest klaarzienden al sedert jaren werd bepleit, onafwendbaar worden. Zoals het water naar het dal vloeit, zo zal in een nabije toekomst het massavervoer daar naartoe gaan waar het verkeer mogelijk blijft. Waar de weg zijn verzadigingspunt bereikt, kan de spoorweg — een grotendeels voorbeschikte investering — voor een snel, regelmatig massavervoer instaan.

Vandaag wordt het hoe langer hoe duidelijker dat er voor het bedrijfsleven slechts één uitweg blijft, namelijk het elkaar aanvullen van de verschillende vervoerswijzen, d.w.z. in het gecombineerd vervoer.

De transcontainer, waarvan de spectaculaire opgang is begonnen, geeft een voorbeeld van het resultaat dat kan worden bereikt door de zee, het spoor en de weg op elkaar te doen aansluiten.

Trekker TRW met oplegger op het goederenemplacement van het centrumstation Brussel-West. Links, op de verplaatsbare laadbrug, bemerkt men de leirollen.

DE FORMULES VAN GECOMBINEERD SPOOR- EN WEGVERVOER

Voor het meer specifieke landverkeer werden formules voor gecombineerd vervoer uitgewerkt. In het kort gezegd, bestaan ze hierin dat wegvoertuigen op spoorwagens worden geplaatst, die het grootste gedeelte van het traject afleggen, terwijl het voor- en het natransport over de weg gebeurt.

We bespreken hier twee technieken die in Europa hoe langer hoe meer uitbreiding nemen.

Het Duitse „Huckepack“-systeem

Bij dit systeem heeft de spoorwagen een verlaagde vloer waarop het wegvoertuig geladen wordt over een eenvoudige lage laadbrug. De overgang van een wagen naar een andere is mogelijk.

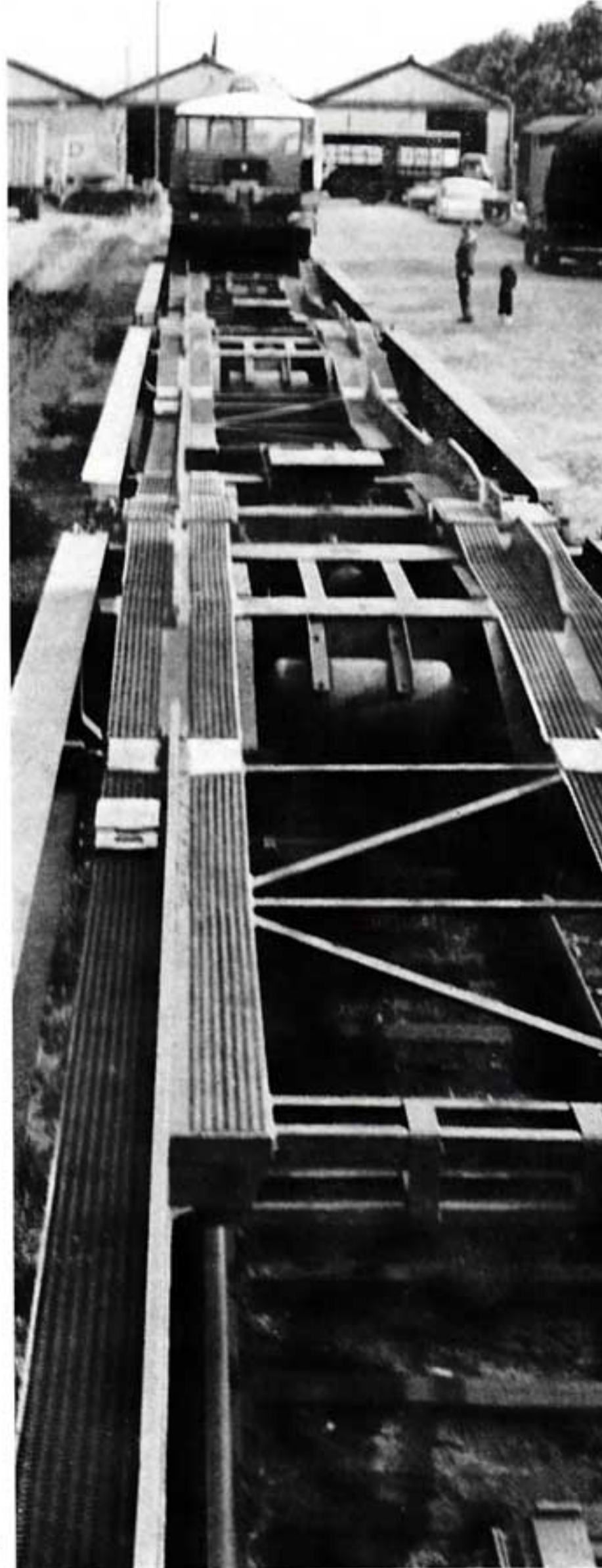
Het voordeel van het „Huckepack“-systeem is zijn eenvoud. Het vereist weinig investeringen voor de eindverrichtingen. Op de „Huckepack“-spoorwagens kunnen vrachtwagens, aanhangwagens en opleggers worden geladen.

Die techniek wordt in Duitsland, in Oostenrijk en in Zwitserland toegepast.

Als de leirails zich in de hoge stand bevinden en de overgangsrails tussen de wagens neergeklapt zijn, worden er twee doorlopende rijbanen gevormd.

In de aslijn van elke rijbaan bemerkt men de leirail. Daarop rust het verbindingsstuk van de wielen van de oplegger.

Stand van de oplegger op de „kangoeroe“-wagen.



Het Franse „kangoeroe“-systeem

De „kangoeroe“-techniek bestaat in het vervoer van opleggers op speciaal daartoe uitgeruste spoorwagens.

Deze laatste hebben tussen de twee langsliggers twee leirails waarover de opleggers rijden. Op de typen die thans meest gebruikt worden, kunnen de leirails twee standen innemen:

- de hoge stand, waarbij de opleggers van een wagen naar een andere kunnen rijden;
- de lage stand, om de oplegger te laten zakken om bij railtransport binnen het laadprofiel te blijven.

Het laden en lossen van de opleggers geschiedt door middel van een speciale trekker.

De opleggers worden op de eerste spoorwagen geduwd over een verplaatsbare laadbrug.

Al de opleggers van normaal type kunnen worden vervoerd, op voorwaarde dat hunne afmetingen binnen het laadprofiel vallen en mits ze voorzien zijn van:

- wielen met dubbelbandmontage en normale spoorbreedte, hart op hart van de velgen gemeten;
- een koppeling volgens de S.A.E.-normen;
- banden van een standaardtype.

De opleggers moeten ook drie noodzakelijke aanpassingen ondergaan hebben:

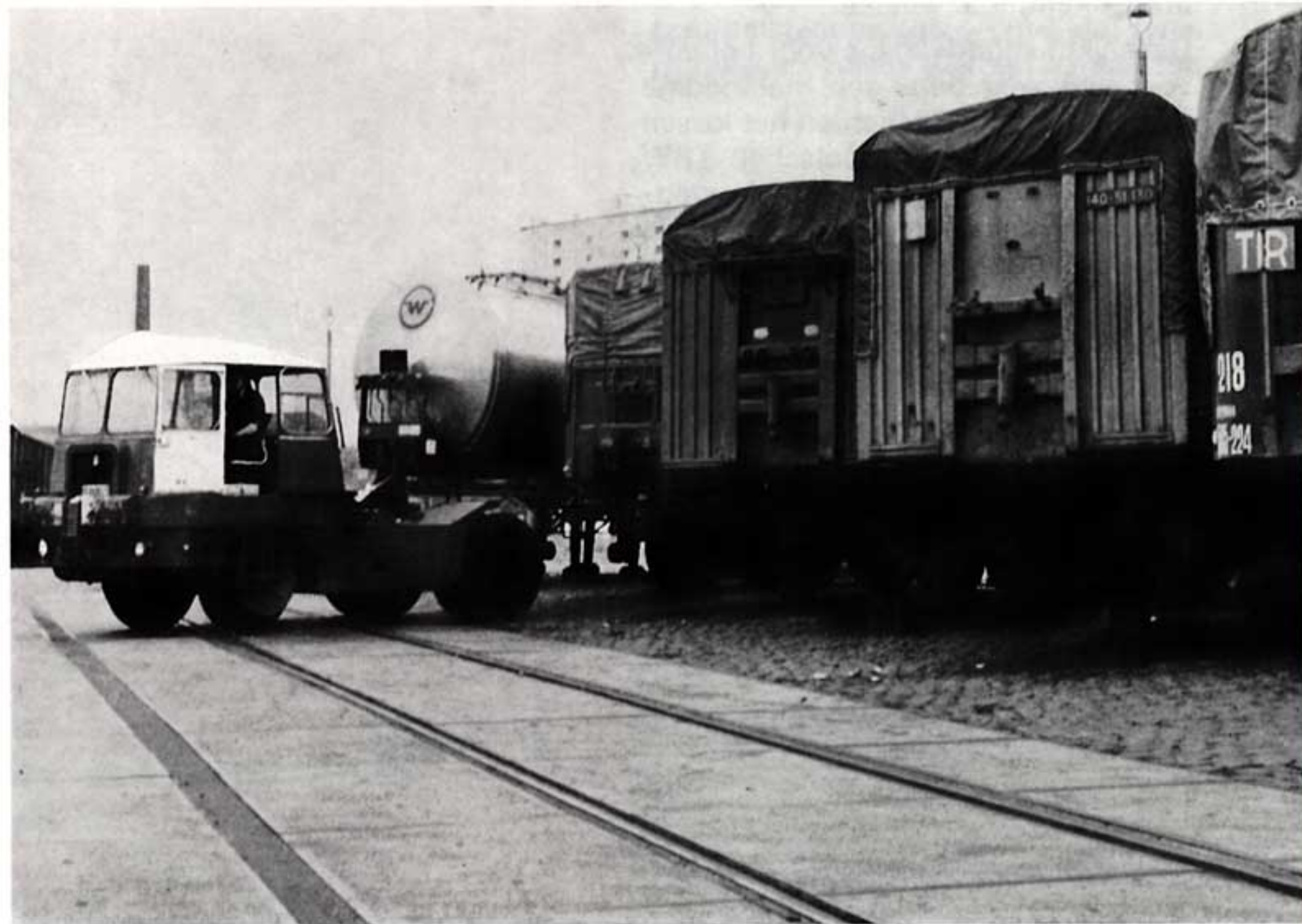
1. aanbrenge, aan de voorkant, van een hulpkoppelinrichting met kogelgewricht, nodig voor het aankoppelen van de trekker;
2. vervangen van de verbindingstukken tussen de wielen met dubbelbandmontage door verbindingstukken met speciaal profiel, waardoor de opleggers over de lei- en centreerrails van de spoorwagens kunnen rijden;
3. het aanbrenge van een eenvoudige inrichting waardoor de platen met de achter- en stoplichten en kentekens kunnen opgeklapt worden.





Een wagen van een nieuw model heeft zijn intrede gedaan. Hij verschilt van de vorige hoofdzakelijk hierin dat het verlaagd gedeelte waarop de wielen van de vervoerde oplegger steunen, vast is. Hierdoor wordt de behandelingstechniek grondig gewijzigd: de overgang van een spoorwagen naar een andere is uitgesloten en ook het laden op de wagen over een verplaatsbare laadbrug; voor het plaatsen op de spoorwagen en het lossen is er een portaalkraan met armen en grijpers nodig.

Vooraf in Frankrijk, het land van oorsprong, heeft de „kangoeroe”-techniek een grote uitbreiding genomen; er zijn twee uitlopers, waarvan een naar het noorden (Brussel, Antwerpen-Schijnpoort en Rotterdam) en een andere naar het zuiden (Milaan en Novara).



De vennootschap TRW

De „kangoeroe“-techniek wordt in België geëxploiteerd door de naamloze vennootschap TRW, een tegenhanger van Novatrans in Frankrijk en Trailstar in Nederland.

Die drie vennootschappen hebben reciprociteitsakkoorden afgesloten en werken nauw samen, wat aan het „kangoeroe“-net de grootst mogelijke doeltreffendheid verleent.

Geschikte spoorwagens voor het vervoer van wegvoertuigen, het nodige materiaal voor het laden en het lossen worden door de vennootschap TRW ter beschikking gesteld van de wegvervoerders, die hun volle commerciële autonomie bewaren.

De vennootschap TRW is gevestigd in het station Brussel-West, A. Vandenepeereboomstraat, 1080 Brussel, telefoon (02)25.62.51, telex 24.829.

De evolutie van het „kangoeroe“ verkeer

De vennootschap TRW is in mei 1966 effectief van wal gestoken. Het verworven verkeer heeft zich geleidelijk ontwikkeld.

Het huidige net

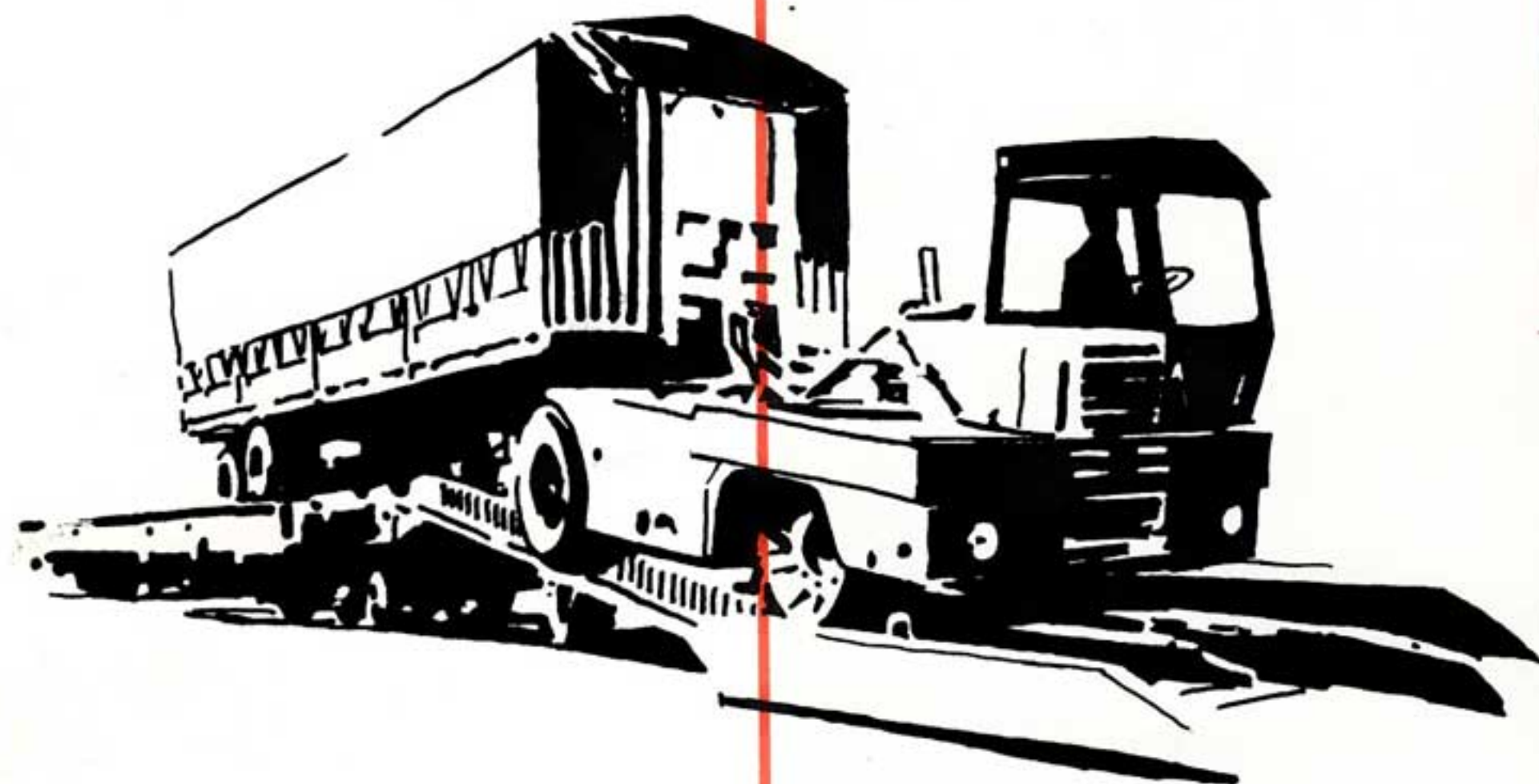
Hier volgt de lijst van de centrumstations die thans open zijn voor het „kangoeroe“-verkeer:

- In België : Brussel-West
Antwerpen-Schijnpoort
- In Nederland : Rotterdam
- In Frankrijk : Parijs (La Chapelle)
Rijsel
Le Havre
St.-Quentin
Straatsburg
Lyon
Montmélian
Grenoble
Avignon
Marseille
Le Mans
Bordeaux
Toulouse
Hendaye
Pau
Perpignan
- In Italië : Milaan
Novara.

Het eigenlijke spoorwegtraject van het „kangoeroe“-verkeer heeft die centrumstations als begin- en eindpunten.

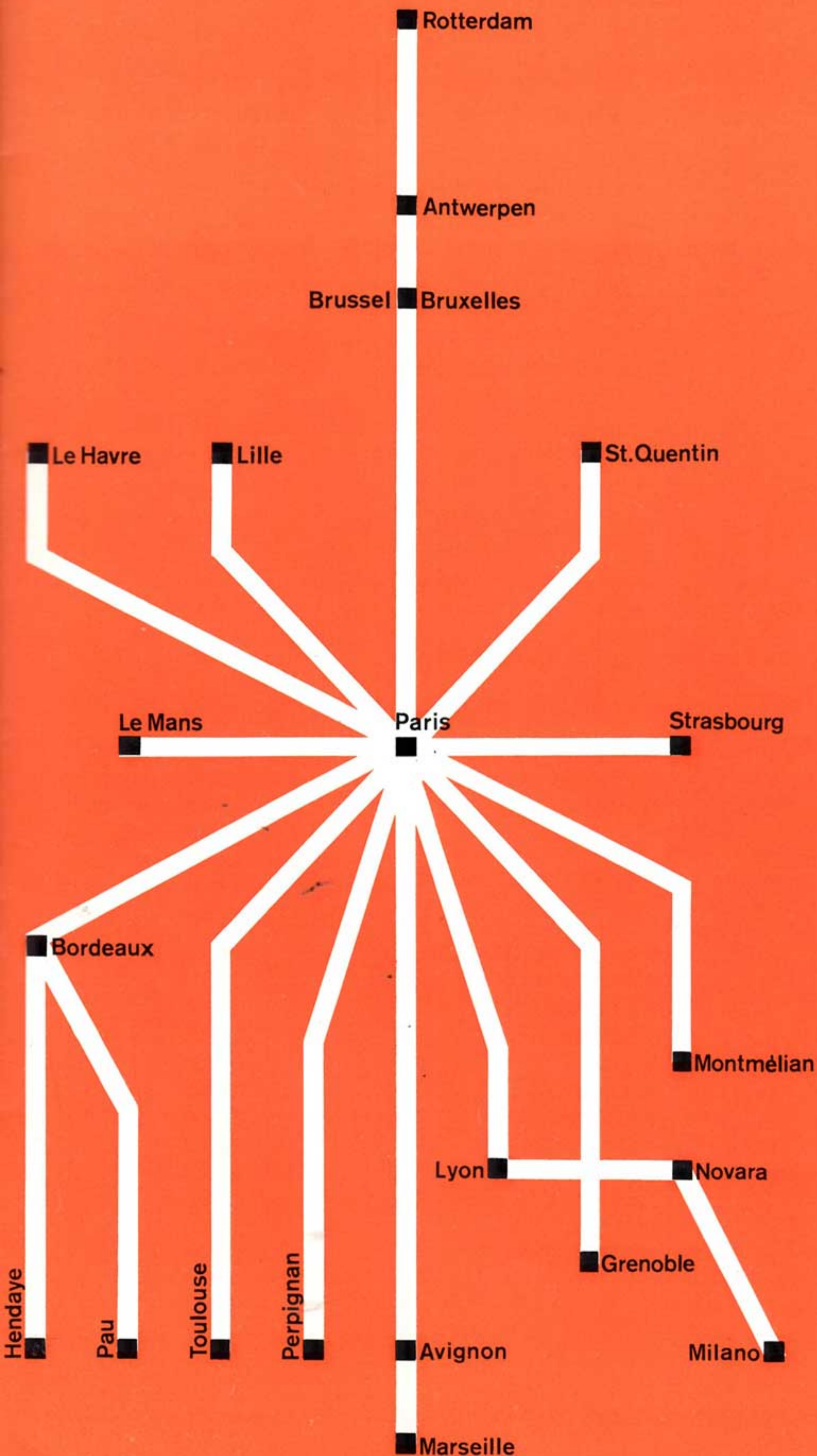
De indienststelling van het centrumstation Antwerpen-Schijnpoort is een actuele gebeurtenis; ze ontsluit voor het „kangoeroe“-net een belangrijk haven- en industriegebied.

Verder worden nieuwe verbindingen in het vooruitzicht gesteld: Parijs-Stuttgart en Parijs-Keulen via België. Die laatste verbinding moet normaal leiden tot het oprichten van centrumstations in Charleroi en Luik.



Een formule die naar de toekomst gericht is

Voor de toekomst zullen sommige aanpassingen noodzakelijk worden wegens het naast elkaar bestaan van verschillende technieken voor gecombineerd vervoer, in het bijzonder wat België betreft. Wegens zijn ligging is ons land inderdaad geroepen om zowel met de kangoeroezone als met de Huckepack-zone te handelen. Het is dan ook niet uitgesloten dat onze centrumstations later voor de twee technieken zullen worden aangepast.



De dienstregelingen

De „kangoeroe“-treinen rijden 's nachts, als de sporen ontlast zijn van het reizigersverkeer. Aldus kan het lossen en het eindvervoer over de weg 's morgens gebeuren, terwijl de verrichtingen in tegengestelde zin 's avonds eindigen.

De treinen sluiten aan in de voornaamste centra. Daar het homogene treinen zijn, moeten zij aan de grenzen niet stoppen voor de douaneformaliteiten. Aldus worden de optimale voorwaarden voor een snelle dienst verwezenlijkt.

Hiernaast de diensregeling die België rechtstreeks aanbelangt.

Op deze reisweg sluit vanuit Parijs een reeks verbindingen aan, waarvan de dienstregelingen (afgerond op het uur) in de onderstaande tabel voorkomen.

1.	Antwerpen-Schijnpoort Vorst-Zuid plaatselijke dienst tussen Brussel-West en Vorst-Zuid Parijs	vertrek aankomst vertrek aankomst	23 u 25 0 u 24 1 u 11 5 u 17
2.	Rotterdam Parijs	vertrek aankomst	21 u 23 5 u 22
3.	Parijs Vorst-Zuid plaatselijke dienst tussen Brussel-West en Vorst-Zuid Antwerpen-Schijnpoort Rotterdam	vertrek aankomst vertrek aankomst vertrek aankomst	20 u 50 1 u 30 2 u 27 3 u 26 3 u 30 5 u 18

Afstand per spoor vanuit Brussel	VERTREK		CENTRUM	AANKOMST	
	Uur	Dag		Uur	Dag
Km 148	22.00	I	ROTTERDAM (Spaanse Polder) ANTWERPEN-Schijnpoort BRUSSEL-West	6.00	III
	23.00	I		3.00	III
	1.00	II		2.00	III
	AANKOMST			VERTREK	
	Uur	Dag		Uur	Dag
311	6.00	II	PARIJS-LA CHAPELLE	21.00	II
950	6.00	III	AVIGNON	23.00	I
901	6.00	III	BORDEAUX	23.00	I
844	7.00	III	GRENOBLE	19.00	I
721	4.00	III	LYON	23.00	I
1055	7.00	III	MARSEILLE	21.00	I
788	8.00	III	MONTMELIAN	20.00	I
1095	12.00	III	PERPIGNAN	22.00	I
968	7.00	III	TOULOUSE	22.00	I
1009	16.00	III	HENDAYE	21.00	I
1125	4.00	III	NOVARA	22.00	I
1184	7.00	III	MILAAN	20.00	I

De tarieven

De vennootschap TRW biedt forfaitaire tarieven. Benevens het vervoer per spoor, omvatten die tarieven al de eindverrichtingen, het laden op spoorwag en het lossen.

Nog een en ander over de vennootschap TRW

DE HEER VAN RENTERGHEM,
HAAR DIRECTEUR, BEZORGT
ONS NADERE INFORMATIE.

Om onze informatie aan te vullen met andere elementen die de lezer kunnen interesseren, hebben wij een bezoek gebracht aan de heer Van Renterghem, Directeur van de TRW, die onze vragen bereidwillig heeft beantwoord.

Wie wendt zich tot de vennootschap TRW?

Al de vervoerders en verzenders die gebruik willen maken van de „kangoeroe“-techniek of die relaties hebben welke deze techniek benutten.

Waar kan de wegvervoerder zich zijn opleggers aanschaffen?

Bij alle erkende Belgische of buitenlandse constructeurs. Ik zeg wel „erkende“, omdat het „kangoeroe“-systeem gepatenteerd is en er derhalve een bouwlicentie voor vereist is.

Heeft de wegvervoerder er belang bij over eigen opleggers te beschikken?

Ongetwijfeld. Er zijn echter ook verhuurders tot wie de wegvervoerders zich kunnen wenden.

Wat kost de „kangoeroe“-oplegger?

Thans van 300.000 tot 350.000 frank, wat ongeveer 15% meer is dan de prijs van een gewone oplegger. Ik voeg eraan toe dat er altijd mogelijkheid bestaat een gewone oplegger om te bouwen tot „kangoeroe“-oplegger. Dit is echter niet aan te raden. De kosten zouden zeer hoog liggen en het resultaat zou maar middelmatig zijn.

Heeft de TRW niet de bedoeling zich aan te passen aan andere technieken?

Ja! Inderdaad, men mag de nabijheid van het „Huckepack“-net niet uit het oog verliezen. Dat is de reden waarom we op dit ogenblik onderhandelen om er de „Huckepack“-techniek bij te nemen, in afwachting dat ons andere mogelijkheden worden geboden.

Is het niet te verwachten dat de transcontainer en het „kangoeroe“-systeem elkaar concurrentie zullen aandoen?

Het zou een vergissing zijn te geloven dat de transcontainer enkel voor overzees verkeer en de kangoeroe enkel voor continentaal verkeer in aanmerking komt. Zo bijvoorbeeld belet niets de TRW opleggers in „Roll on/roll off“-verkeer overzee te zenden. Daarom kan ik nu op uw vraag geen antwoord geven. De toekomst zal het uitwijzen.

Men heeft gezegd dat het „kangoeroe“-verkeer in gunstige zin evolueert. Kunt U ons cijfers geven over de geboekte vooruitgang?

Hier hebt u een overzicht van het aantal „kangoeroe“-opleggers die per jaar werden behandeld sinds de vennootschap TRW van wal gestoken is.

- in 1966: 259 eenheden
- in 1967: 934 eenheden
- in 1968: 1239 eenheden
- in 1969: 1832 eenheden.

In de loop van het eerste semester 1970 bereikten wij reeds het cijfer 1200. Dat belooft!

naar
de elektrische
centrales
**VOLLEDIGE TREINEN
MET ZWARE
PETROLEUMPRODUKTEN**



In de thermo-elektrische centrales neemt het gebruik van de vaste brandstoffen merklijk af terwijl de vloeibare brandstoffen, inzonderheid de extrazware stookolie en de pitch (teer), hoe langer hoe meer in massale hoeveelheden worden aangewend.

De elektriciteitsmaatschappijen, tevreden over de rol die de spoorweg tot nu toe gespeeld heeft in de aanvoer van steenkolen, hebben begrepen dat het spoor opnieuw een rationele en goedkope oplossing kon brengen voor het vervoer van de vloeibare brandstoffen.

Aldus ontvangt de elektrische centrale Intercom te Ruien iedere dag, bij vertrek uit de raffinaderij RBP te Antwerpen, een homogene directe trein van 20 ketelwagens van 60 m³, die heen en weer rijdt en geladen is met meer dan 1000 ton extrazware stookolie en pitch.



Organisatie van het vervoer

In nauwe samenwerking met de raffinaderij RBP en de maatschappij Intercom, heeft de N.M.B.S. een goed bestudeerde vervoersorganisatie uitgewerkt: geschikt vervoermaterieel, aangepaste eindinstallaties, volledige omloop van de wagens in 24 uren waardoor de kostprijs van het vervoer merklijk kon worden verminderd.

Die geritmeerde spoorwegdienst biedt tevens het voordeel van een grote regelmaat in de winter en ook in de zomer, waardoor de behandeling, zowel bij de afzender als bij de geadresseerde, kan worden gerationaliseerd en waardoor de onderneming van de verbruiker normaal kan blijven werken met een beperkte veiligheidsvoorraad.





Vervoermaterieel

De pitch en de extra-zware stookolie worden in de raffinaderij opgeslagen bij respectievelijk temperaturen van ongeveer 180° en 80° en de temperaturen ervan bij het lossen moeten, volgens het geval, respectievelijk meer dan 140° en 45° bedragen opdat die produkten nog vloeibaar genoeg zouden zijn om te worden afgelaten.

Om het warmteverlies te beperken, zijn de aflatorganen, de ketels en hun deksels geïsoleerd en uitgerust met een stoomverwarmingstelsel.

Wegens het zeer snel vervoer bedraagt het temperatuurverlies tijdens het vervoer slechts 5° tot 10°, zodat de vloeibare massa vóór het lossen, behoudens in uitzonderlijke omstandigheden, niet opnieuw moet verwarmd worden.

De aflatbuizen van de ketel kunnen ook verwarmd worden met een elektrische inrichting met een weerstand die een vermogen heeft van 1000 watt; die elektrische verwarming van de buizen geschiedt vóór het lossen om te voorkomen dat de vloeibare brandstof in de leidingen zou stollen. Het model van het verbindingsstuk der aflatbuizen is zó opgevat dat de ketels snel kunnen aangesloten worden op de vaste installaties zodat de tijd voor het aflaten tot het uiterste wordt beperkt.



Laadinrichting

Om de trein met ketelwagens snel te kunnen laden, heeft de raffinaderij een vaste installatie over het laadspoor gebouwd, waardoor er vier wagens gelijktijdig kunnen gevuld worden. Naargelang het laden vordert, wordt de trein met een locomotief verplaatst; voor een trein met 1000 ton brandstof duurt die verrichting ongeveer 4 uren.

Langs leidingen die tegen warmteverlies geïsoleerd zijn en elektrisch worden verwarmd, wordt de vloeibare brandstof vervoerd over een afstand van zowat 1000 meter die ligt tussen de enorme voorraadtanks van de raffinaderij en de laadinrichting.



Losinrichting

Op de losplaats van de elektrische centrale van Ruijn liggen er twee sporen naast elkaar die elk 10 ketelwagens kunnen ontvangen. Tussen die beide sporen bevindt er zich een vergaarbak die tegen warmteverlies geïsoleerd is en met stoom wordt verwarmd; de doorlaatopening van de brandstof heeft een middellijn van 350 mm. Met diverse aansluitingen die langsheen de vergaarbak zijn opgesteld en eveneens tegen warmteverlies geïsoleerd zijn, kunnen de 20 ketelwagens gelijktijdig, met rubberslangen van 100 mm middellijn, op de aflatleiding worden aangesloten. Door twee pompen met een globaal debiet van 300 ton per uur, wordt de vloeibare brandstof naar de opslag-tanks gevoerd. In de nabijheid van de verschillende aansluitingen van de vergaarbak is er een stoomtoevoerkraan aangebracht

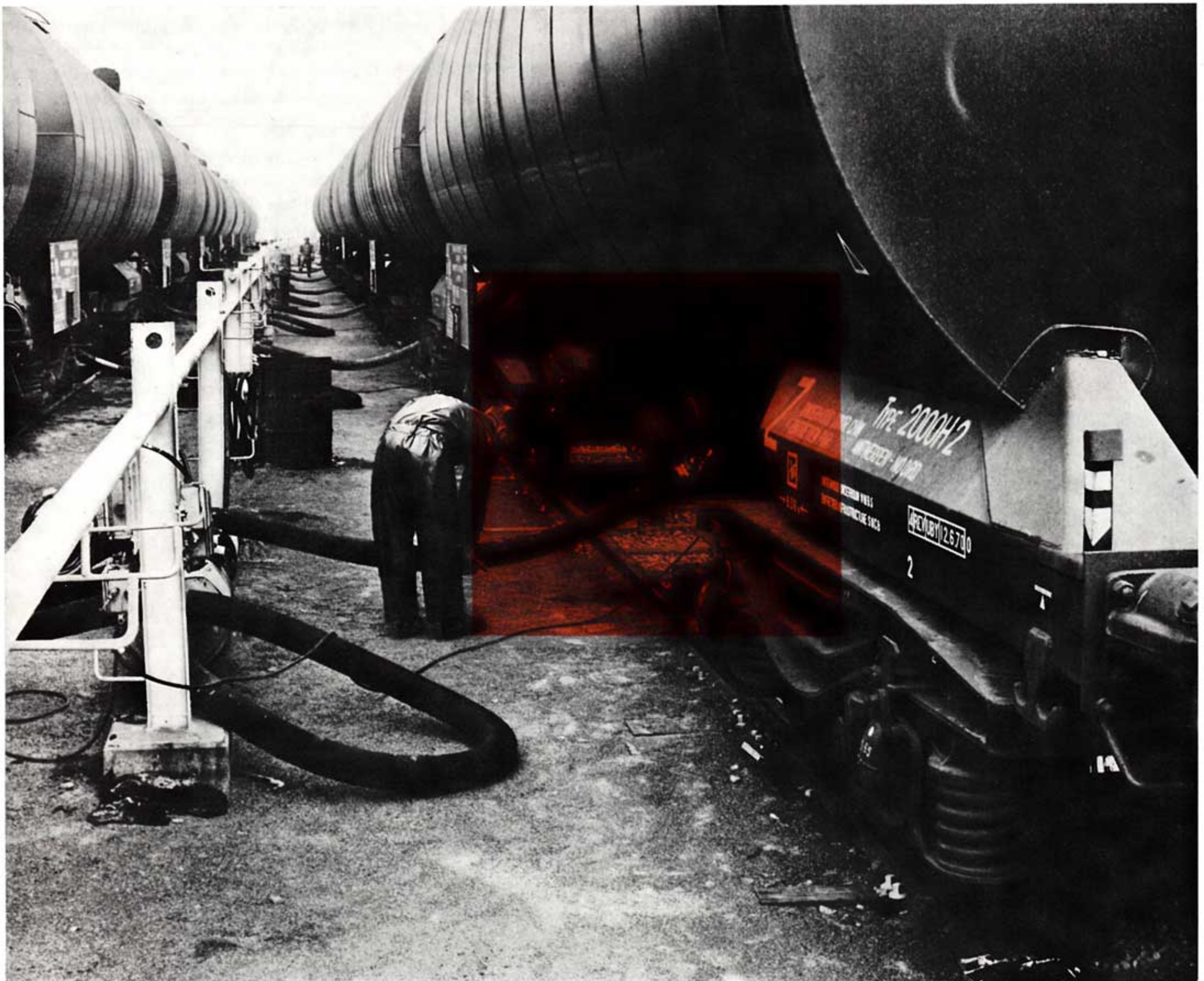
voor de eventuele verwarming, alsmede een koffertje voor de aarding van de ketel en voor de voeding van de elektrische verwarmingsstroomkring.

De losverrichtingen worden door drie werklieden in ongeveer 4 uren uitgevoerd.

Het voorbeeld van Intercom kan worden toegepast op heel wat andere nijverheden die te kampen hebben met het probleem van massaal vervoer van petroleumprodukten.

Verscheidene firma's (glasfabrieken, papierfabrieken, kalkovens, ijzer- en staalfabrieken, chemische fabrieken, cementfabrieken) voeren overigens reeds geregeld hun voorraden zware en extrazware stookolie aan met lange stellen van grote ketelwagens. Zij hebben geoordeeld dat de formule rationeel en goedkoop is.

Detail van rubberslang aangesloten op de aflatleiding en de aarding van de ketel.



DECIMALISERING VAN DE BRITSE MUNT

Vanaf 15 februari 1971 volgt de Britse munt het tiendelig stelsel.

Dit nieuws zal voor onze cliëntele in verscheidene opzichten van belang

zijn. Talrijke spoorwegtarieven betreffende het verkeer met Groot-Brittannië zullen immers reeds vóór die datum in de nieuwe munt uitgedrukt worden. Het pond sterling, dat thans nog 240 oude pence waard is, wordt verdeeld in 100 stukken, new pence genoemd. Het symbool „£” blijft behouden om het pond sterling aan te duiden, doch voor de nieuwe penny wordt de letter „p” gebruikt. De vroegere symbolen „s” (shilling) en „d” (penny) verdwijnen.

De waarden worden niet meer in shillings uitgedrukt en de biljetten van

10 shilling worden geleidelijk uit de omloop getrokken; de stukken van 1 en 2 shilling, die in omloop blijven, zijn respectievelijk 5 p en 10 p waard, terwijl het biljet van 10 shilling door een stuk van 50 p vervangen wordt. Om het onze lezers duidelijker te maken volgt hierna een tabel waarin beide muntstelsels met elkaar vergeleken zijn.

N.B. In beginsel zullen de oude stukken geleidelijk aan en in de maand augustus 1972 definitief uit de omloop verdwijnen.

		BILJETTEN				MUNTSTUKKEN									
OUD STELSEL		£. 10	£. 5	£. 1	10 s.		2 s.	1 s.	6 d.		3 d.			1 d.	In omloop
				20 s				12 d.							Waarde in oude munt
				100 p.		50 p.	10 p.	5 p.	2.50 p.		1.25 p.			0.4166 p.	Waarde in nieuwe munt
NIEUW STELSEL (vanaf 15.2.71)		£. 20	£. 10	£. 5	£. 1		50 p.*	10 p.*	5 p.*		2 p.		1 p.	1/2 p.	In omloop
				100 p.											Waarde in nieuwe munt
				20 s.		10 s.	2 s.	1 s.		4,8 d.		2,4 d.	1,2 d.		Waarde in oude munt

* reeds in omloop, samen met de huidige stukken.

De algemene vertegenwoordiging van de Nederlandse Spoorwegen meldt ons dat haar kantoor sinds 1 juli verplaatst werd naar **Keizerinlaan 66, 1000 Brussel**. Het telefoonnummer **(02) 12.83.45** blijft ongewijzigd.

Adresverandering

— De Handelsdirectie (N.M.B.S.-colli uitgezonderd),
— de Directie van de Baan,
— de Directie van het Personeel en de Sociale Diensten,
— de dienst van de behandeling en het vervoer van goederen, en van de voorkoming der beschadigingen,
— het handelsagentschap van Brussel, zijn nu op het volgend adres gevestigd:

**Frankrijkstraat 85
1070 Brussel**

telefoonnummer (02) 23.80.80 in plaats van 13.18.70.

De telefoonnummers van het handelsagentschap Brussel worden thans **(02) 23.81.34** en **(02) 23.81.35**.

N.M.B.S.-NIEUWS

IN VERBAND MET DE B.T.W.

Om onze cliëntele de mogelijkheid te bieden bepaalde vragen te beantwoorden die haar worden gesteld in verband met de invoering van de B.T.W., publiceren wij hiernaast sommige inlichtingen met betrekking tot de N.M.B.S.

Het BTW-nummer dat aan de N.M.B.S. werd toegekend geldt voor al haar diensten die voor de betrekkingen met het BTW-bestuur, geacht worden op volgend adres gevestigd te zijn: Fonsnylaan 49 A, 1060 Brussel.

- **Firmanaam :**
N.M.B.S.
- **Adres :**
Fonsnylaan 49 A - 1060 Brussel
- **Aard der beroepsactiviteit :**
VERVOERDER
- **Handelsregister :**
nr 22301 - Brussel
- **B.T.W.-nr :**
403 430 522
- **Kommercialisatieniveau :**
Fabrikant
- **Financiële diensten :**

PRK	1010
G.B.M.	AD/134
B.B.	A-00-125
Kredietbank	3300/9144
B.N.B.	65.009
Gemeentekrediet	90931/7-06-311206
Pari-Bas bank	26562
Lambert Bank	143 623 E
- **Telex (Handelsdirectie)**
025 035 RAILBELCOMBRU
- **Telefoon :**

Handelsdirectie	(02) 23.80.80
Directie der finantiën	(02) 18.60.50

**INTER
FRIGO**



De Internationale Spoorwegmaatschappij voor koeltransporten INTERFRIGO viert dit jaar haar 20-jarig bestaan. INTERFRIGO is een coöperatieve onderneming naar Belgisch recht, die een bepaald aantal Europese spoorwegmaatschappijen groepeerd. INTERFRIGO werd opgericht op het moment, dat het probleem van de wederopbouw van het spoorwegpark acuut was, enerzijds omdat het gespecialiseerde spoorwagematerieel door oorlogshandelingen grotendeels vernield was en voor de rest erg verouderd, anderzijds omdat de behoefte aan transport van bederfelijke voedingsmiddelen in Europa zich sterk begon te ontwikkelen.

Deze nieuwe onderneming heeft zich in de afgelopen 20 jaar sterk ontwikkeld. Het aantal deelnemers is van 6 tot 9 gestegen en weldra zal het arbeids-terrein van INTERFRIGO het gehele Europese spoorwernet omvatten.

Het gezamenlijke internationale koelverkeer van de spoorwegen is toevertrouwd aan INTERFRIGO, die hiertoe het materieel der deelnemende spoorwegen gebruikt (18.328 wagens), hetzij haar eigen wagenpark, dat van 525 wagens in 1952 tot 3.951 in 1969 is gegroeid en dat in 1972 7.000 wagens zal omvatten.

Inderdaad is de ontwikkeling van INTERFRIGO spectaculair: in 1969 gebeurden er 265.000 transporten waarbij 2.790.000 ton goederen over een gemiddelde afstand van 1.262 km werden vervoerd. De toename van het verkeer van 1965 tot 1969 beliep 50%.

INTERFRIGO heeft een aanzienlijke bijdrage geleverd tot de technische evolutie van het gespecialiseerde materieel en bouwt nu geperfectioneerde wagens met een zeer grote capaciteit: een merkwaardige thermische isolatie, elektrische ventilatie, zeer groot laadvermogen, een snelheid die 120 km/u kan bereiken, wagenkasten van vele wagens vervaardigd uit kunststof.

Onlangs werden machinekoelwagens en machinekoelcontainers van 20 en 40 voet aangeschaft die een temperatuurbereik van +12° tot -30° bezitten.

De exploitatieve en commerciële ontwikkeling bleef intussen niet bij de technische achter. Naast zijn hoofdopgave — een optimale wagenverdeling — heeft INTERFRIGO een internationaal bewakingsnet opgebouwd ter controle van het goed functioneren van de machines en het handhaven van de vereiste temperaturen. INTERFRIGO biedt thans een globale prijs aan, omvattende het eigenlijke transport, de terbeschikkingstelling van de wagen of container (het laatste facultatief omdat INTERFRIGO ook belast is met het vervoer van particuliere koelcontainers), de bewaking van de verlangde temperaturen en, op aanvraag, andere prestaties zoals het bijvullen van brandstof. Interfrigo beoogt aldus op spoorweggebied de ware promotor en de coördinator te worden van het koelverkeer.

In een snel groeiende markt die steeds hogere eisen stelt, zowel kwalitatief als wat het assortiment aan te bieden diensten betreft, heeft INTERFRIGO moderne productiemiddelen en methoden ontwikkeld om te voldoen aan de behoeften der klanten. Dank zij de techniek van de koeltransportcontainer breidt INTERFRIGO zich thans meer en meer uit over de eigenlijke grenzen van Europa.



een
TEE
 club
 in station
Brussel-Zuid

Door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd in het station Brussel-Zuid een T.E.E. club-bar gecreëerd ter intentie van de cliënteel van de TRANS-EUROPEX-EXPRESS-treinen. Het gaat hier om een eerste verwezenlijking van die aard op de netten van de Europese spoorwegen.

De reizigers van de T.E.E.-treinen kunnen er in een luxueus salon met bar enige ogenblikken ontspanning genieten en zich door een gestileerd personeel een consumptie of een lichte maaltijd laten opdienen in een aangename en rustige sfeer.

De zakenlui kunnen er tevens beschikken over een bureau met steno-

dactylo-secretaresse-tolk, waaraan zij hun secretariaatwerk kunnen toevertrouwen.

De reiziger kan er beschikken over een badkamer of een stortbad, een opschikcabine met elektrisch scheerapparaat, een telefooncel voor binnen- en buitenland, zoveel commoditeiten aangeboden aan de leden van de T.E.E.-club.

Slechts de personen die houder zijn van een T.E.E.-supplement of van een door de Handelsdirectie van de N.M.B.S. afgeleverde lidkaart hebben toegang tot de clublokalen. Deze zijn gelegen in station Brussel-Zuid in de grote dwarsgang, tussen de roltrappen die leiden naar de sporen 13/14 en 15/16.

afgedankte wagens te huur aangeboden

De N.M.B.S. beschikt over een zeker aantal afgedankte wagens van verschillende types.

Dit zijn wagens die niet meer geschikt zijn om op de lijnen van de N.M.B.S. te rijden maar die nog diensten kunnen bewijzen voor vervoer of ander gebruik binnen de installaties van de cliënte.

Deze wagens kunnen in huur genomen worden voor een onbepaalde tijd met minimum van 4 maanden.

Hierna het maximum huidig aantal beschikbare wagens, hun voornaamste kenmerken, alsook hun huurprijs per wagen en per kalenderdag (taxe niet inbegrepen).

De aanvragen om in huurneming dienen overgemaakt te worden aan de Handelsdirectie van de N.M.B.S., bureau 61 - 51, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel, tel. 13.18.70, toestel 3661.

BESCHRIJVING	Aantal beschikbare wagens	Maximum last (T)	Totale lengte buiten buffers (m)	Oppervlakte van de vloer (m ²)	Inhoud (m ³)	Gemiddelde tarra (T)	Huurprijs par wagen en per kalenderdag (F)
STORTWAGENS							
— tremelwagens met 12 valdeuren voor lossing langs beide zijden	20	26	8,94	—	28	12,35	70,—
— talbotwagens met lossing langs beide zijden	4	40	8,92	—	28	22,40	90,—
— tremelwagens voor vervoer van schlamms	5	27,50	8,24	—	32	12,20	80,—
— wagens met 4 deuren en 1 openslaande kopdeur	25	26	8,03	16,58	24,70	10,20	60,—
— wagens met 2 deuren en vaste kopwanden	120	21	7,15	14,87	23,50	7,90	50,—
— wagens met 4 deuren en 2 openslaande kopdeuren	75	26	8,60	19	31,30	10,50	60,—
OVERDEKTE WAGENS							
— wagens met 3 vakken	5	9,50	10,54	22,33	44,40	15,60	50,—
— wagens met Engels raam	30	21	8,94	18,30	40	9,50	70,—
— wagens met 4 tremels met lossing tussen de sporen	70	23	8,94	—	19,50	13,10	85,—
— gewone wagens	20	16	8,24	21,30	46	9,45	55,—
— wagens met een binnenbreedte van 2,22 m - 10 vasistas	50	15,50	8,60	16,45	36	9,50	50,—
PLATTE WAGENS MET 2 ASSEN							
— zonder wanden 7,30 m lang	20	15,50	8,50 à 9	18,6 à 21	—	8,50	50,—
— met 30 cm hoge schutborden 7,30 m lang	20	18	8,50 à 9	18,6 à 21	—	8,10	60,—
— met 60 cm hoge schutborden 7,30 m lang	10	16,50	8,50 à 9	18,6 à 21	—	7	55,—
— met afneembare schutborden	40	15,50	11,44	26,80	—	9	50,—
— met neerklapbare schutborden en rongen	2	15,50	10,13	22,60	—	8,50	50,—
PLATTE WAGENS MET DRAAISTELLEN (BOGIES)							
— lengte 18,10 m	5	36,50	19,70	48,50	—	20,70	120
— lengte 12 m met 46,5 cm hoge schutborden	1	21	13,50	30,97	—	16,50	90,—
— lengte 18,5 m	4	42	19,65	44,05	—	26,50	125,—
— lengte 18,5 m	4	36,50	19,70	50	—	19,80	120,—

DE «GRIL EXPRESS»

de restauratiewagen met „vrije bediening”

De geleidelijke verhoging van de levensstandaard heeft andere reisgewoonten doen ontstaan. Veel reizigers eten niet meer in de treincoupé en gaan liever op een beter geschikte plaats een maaltijd gebruiken.

Ook de spoorweg moet er iets op vinden en er voor zorgen dat de cliënt zonder veel tijdverlies iets kan eten.

Om niet te worden overladen met het werk dat daarbij onvermijdelijk vereist is, hebben de Franse spoorwegen, in samenwerking met de Internationale Maatschappij voor Slaapwagens en Toerisme, de formule van de „vrije bediening” gekozen.

De voornaamste kenmerken van die nieuwe dienst zijn:

- vrije keuze (de reiziger kan voor zijn maaltijd uit verscheidene gerechten kiezen);
- alles inbegrepen (de cliënt weet van tevoren hoeveel de rekening zal bedragen,



inclusief bediening, drank en koffie);
— dienst zonder onderbreking tijdens de hele reis (de reiziger eet wanneer het hem past).

Het is een formule die bij de reizigers „in de smaak valt”, vooral daar de prijzen van de in de trein gebruikte maaltijden zeer „democratisch” zijn.

Ze wordt reeds toegepast in sommige verbindingen, zoals Brussel-Parijs, en vindt ook geleidelijk ingang in de treinen op de grote aslijnen van het Franse spoorwegnet. Om die nieuwe dienst zo vlot mogelijk te doen werken, werden er aangepaste restauratierijtuigen gebouwd.

In die rijtuigen zijn er 20 tot 40 plaatsen, naargelang van de behoeften. Ze zijn uitgerust met dieselelectrogeengroepen waarmee alle installaties gevoed worden; een accumulatorenbatterij met groot vermogen verleent het geheel de gewenste bedrijfsautonomie. Kasten en schenktafels met koelinrichting, cafetaria, voortreffelijke geluidsdemping, stabiliteit van het voertuig, dubbele ruiten die de zonnestrallen terugkaatsen, in één woord, de jongste technische snufjes werden daarvoor gebruikt.



HET SPOOR BIEDT U TAL VAN MOGELIJKH



F.T.S. presenteert U :

FRANKRIJK...

vanaf zijn grootse berglandschappen tot zijn heerlijk milde zuiderstranden, met zijn weelderig, afwisselend natuurschoon, zijn befaamde gastronomie, één groot vakantieparadijs waar de levensvreugde hoogtij viert.

de alpen

10 dagen te St.-Gervais (850/1950 m) vanaf **4.490 BF**, tussen Megève en Chamonix.

Afreis: iedere vrijdagavond van 18 december 1970 tot 12 maart 1971.

Verblijf van 10, 17 of 24 dagen.

In de forfaitaire prijzen zijn begrepen:

— **Directe trein** bij de heen- en de terugreis, voor eender welk Belgisch station (ligplaats: + 300 BF.

— Gids in de trein en bij het onthaal in het station te Brussel.

— Ontbijt gedurende de reis.

— Overbrenging per autocar van het aankomststation naar het vakantieoord.

— Volledig pension volgens categorie van het bij de inschrijving gekozen hotel.

Negen befaamde wintersportplaatsen :

Chamonix - Megève - Morzine - St.-Gervais - Courchevel - Val d'Isère - Alpe d'Huez - Les Deux Alpes - Villard-de-Lans.

parijs

Week-end van 3 dagen met volledig pension. Prijs alles inbegrepen, bij vertrek uit eender welk Belgisch station (iedere vrijdag) vanaf **1.490 BF**.

Geleid bezoek aan Parijs en aan het kasteel van Versailles, per autocar.

Week-end „High Society“ met de TEE (2 dagen).

Overnachting in het „Hôtel de Crillon“ - Place de la Concorde. Suite met uitgelezen comfort, en gratis champagne bij het onthaal.

Afreis: iedere zaterdag.

Prijs **alles inbegrepen** bij vertrek uit eender welk Belgisch station: 2.890 BF. (Vrij verblijf te Parijs.)

Speciaal Week-end Kerstmis-Nieuwjaar : Twee formules naar keuze. Week-end van 4 dagen - Afreis op 24 en 31 december.

Zelfde basisprogramma als voor het driedaags week-end. Prijs alles inbegrepen, volledig pension, met excursies vanaf 1.990 BF.

Idem: 5 dagen vanaf **2.750 BF**.
7 dagen vanaf **3.490 BF**.

Andere individuele formule.

Vrije reizen van 2 of 3 dagen naar uw keuze. Afreis: alle dagen (behalve van 19 december tot 3 januari). Prijs: trein + overnachting en ontbijt: vanaf 850 BF.

N.B. Biljetten voor „Parijs“-reizen zijn ook verkrijgbaar in de stations van de N.M.B.S.

de franse riviera

Nice, Cannes of Menton: met directe trein, afreis uit Brussel-Zuid iedere vrijdag.

Alles inbegrepen: **10 dagen** vanaf **2.950 BF**.

Talrijke feestelijkheden in de winterperiode :

NICE : zijn carnaval (3 weken) van 5 tot 25 februari. CORSO - Vuurwerk - Bloemengevechten. De hoofdplaats van de Franse Riviera verwacht U.

CANNES : in uitzichtgestelde feesten:

16 - 23 januari 1971 : MIDEM (Internationale Grammofoonplaten en Muziekuitgavenbeurs).

30 januari en 7 februari : Bloemen- en mimosagevechten te Cannes / Mandelieu.

14 en 15 februari : Bloemenfeest - Majoretten.

* * *

MENTON : Altijd *bloeiende tuin*. Anjelieren - Amandelbomen - Mimosas - Affodillen.

10 dagen : iedere vrijdagavond van 11 december 1970 tot 12 maart 1971.

Alles inbegrepen: trein, hotel met 2 sterren, volledig pension: **vanaf 4.800 BF**. Mooie excursies in het achterland.

Inlichtingen en inschrijvingen : **BIJ DE REISBUREAUS**

EDEN VOOR UW WINTERVAKANTIE 1970/71

Het RAILTOUR-programma :

Dit programma is gekenmerkt door de verscheidenheid van zijn formules : 80 hotels van alle categorieën en 48 winterstations in Duitsland, Oostenrijk, Italië, Zwitserland en Joegoslavië.

voor de eindejaarsfeesten

4 speciale rechtstreekse treinen zijn voorzien.

— Voorbehouden ligplaatsen in de prijs begrepen.

— Dancing-bar, restauratiewagen.

- Duitsland, Oostenrijk, Joegoslavië.

11 dagen verblijf in het hotel, vanaf 5.370 BF.

Vertrek op maandagavond, 21 december.

Terugkeer op zondagmorgen, 3 januari.

- Italië.

12 dagen verblijf in het hotel, vanaf 6.795 BF.

Vertrek op zaterdagavond, 19 december.

Terugkeer op zaterdagmorgen, 2 januari.

- Zwitserland.

Vertrek op zaterdagavond, 19 december.

Terugkeer op zondagmorgen, 3 januari.

Vanaf 7.825 BF.

na de feesten

— 10, 17 en 24 dagen :

— vertrek iedere vrijdagavond vanaf 8 januari tot 2 april

— terugkeer zondagmorgen.

- Naar Beieren, Tirol of het Salzburgerland :

10 dagen vanaf 4.270 BF.

17 dagen vanaf 5.700 BF.

- In Zwitserland (Graubunden, Bernerobersland, Vaud).

10 dagen vanaf 4.950 BF.

17 dagen vanaf 5.750 BF.

Vakantiebiljetten die toelaten 5 uitstappen tegen verminderd tarief te maken ofwel 50% vermindering te genieten op de kabelspoorbanen en de bergtreintjes in de meeste verblijfplaatsen.

de Raitourprijzen zijn forfaitaire prijzen

— Zij bevatten de reis per nachttrein, met voorbehouden ligplaats (naar believen plaats in slaapwagen met toeslag).

— Vanuit elk Belgisch station tot bestemming, en terug.

— Het overbrengen van de bagage in de voornaamste stations onderweg.

— De maaltijden tijdens de reis.

— Het overbrengen vanuit het station naar het hotel en omgekeerd.

— Het verblijf in volledig pension in het hotel (behalve tegenstrijdige melding).

— Diensten van begeleiders en hostessen.

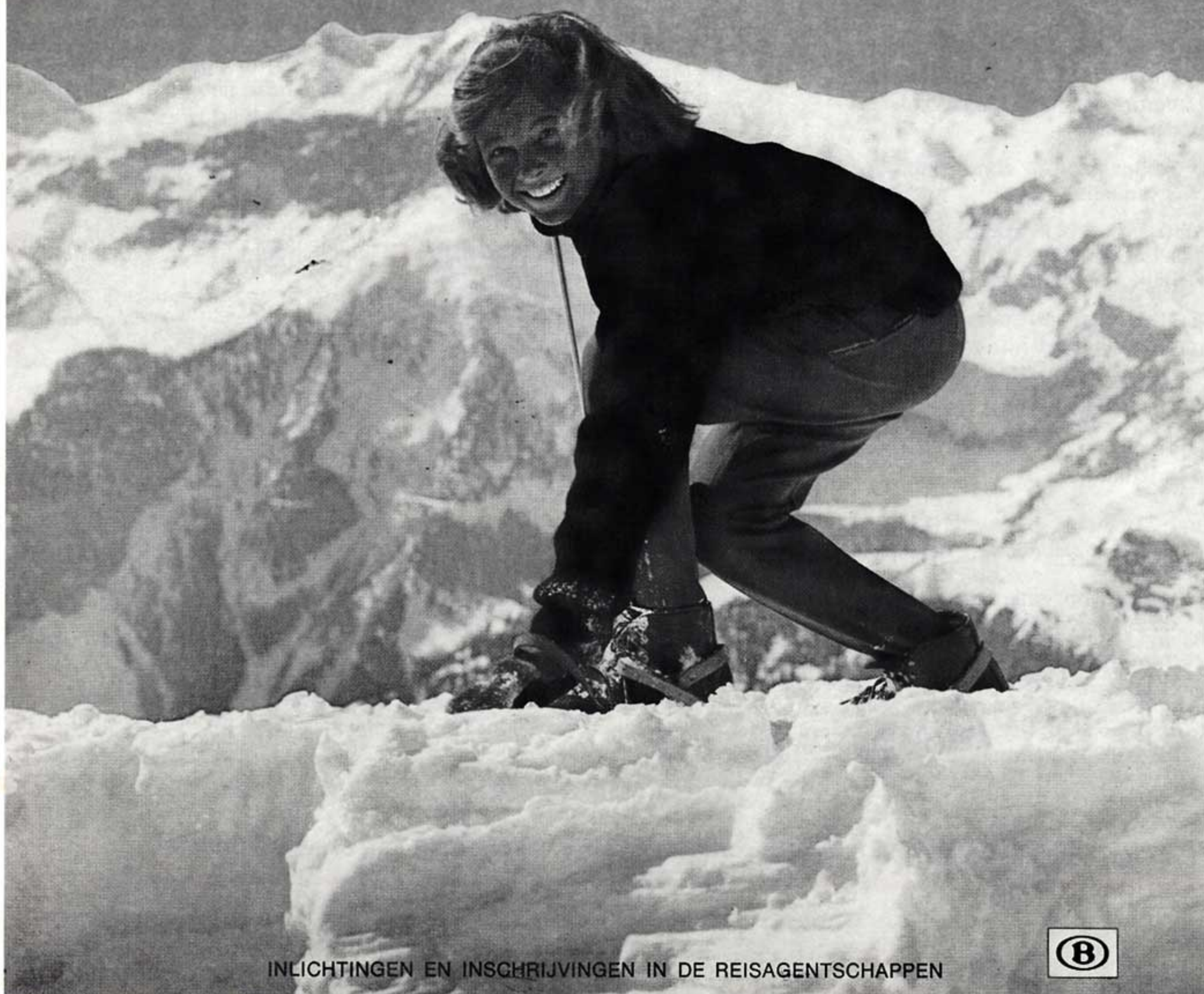
Inlichtingen en inschrijvingen : BIJ DE REISBUREAUS



SNEEUWVAKANTIES

RAILTOUR

Duitsland
Oostenrijk,* Frankrijk,
Italië, Zwitserland,
Joegoslavië
10 en 17 dagen
vanaf
4.170* f. en 5.700* f.
alles inbegrepen



INLICHTINGEN EN INSCHRIJVINGEN IN DE REISAGENTSCHAPPEN

