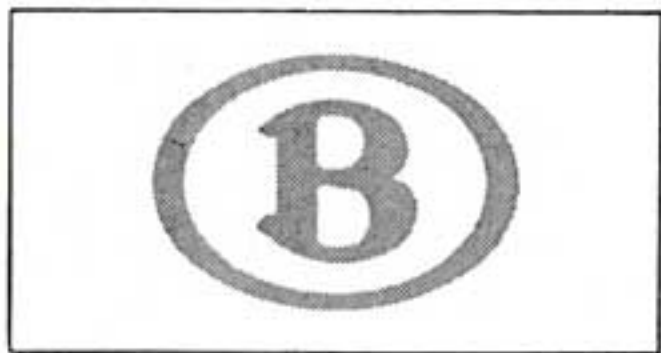


# SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 1 - Februari 1971





Nachtelijke verrichting in de transcontainer-terminal te Zeebrugge, bruggehoofd van een belangrijk verkeer van transcontainers tussen Groot-Brittannië en het vasteland.

Lees in dat verband ons artikel over het vervoer van transcontainers tussen Zeebrugge en „Ford-Werke“ te Genk (p. 10).

## INHOUD

Blz

- 2 Intercontainer promotor van bloktreinen
- 6 Vervoernet Transcontainers spoor-weg
- 7 Intercontainer in Griekenland
- 7 Behandeling der transcontainers mogelijk te Kortrijk
- 7 Goederenverkeer EEG-Spanje en EEG-Israël
- 8 De O.C.T -terminal te Zeebrugge
- 9 Huren van transcontainers
- 11 Geregeld verkeer met Ford-transcontainers tussen Zeebrugge en Genk
- 14 Verbetering internationale dienstregelingen
- 15 Spectaculaire aangroei autoslaaptreinen
- 16 Met de TEEM-treinen zuidvruchten en groenten plukkvers op uw tafel
- 16 Per spoor naar Tyrol en de Dolomieten in één nacht, met doorgaande rijtuigen
- 17 Elektronische plaatsbespreking voor de internationale treinen
- 18 Zomer 71. Reizen Railtour en FTS
- 19 Rail-Europ-Junior ook geldig in Duitsland en Joegoslavië
- 20 Naar de Franse Riviëra per slaapwagen

Redactie: Frankrijkstraat 85  
1070 Brussel  
tel. (02)23.80.80 - toestel 2670

Foto's: F. Putman - Brussel.

Lay-out: P. Funken - Brussel.

Drukkerij: Omega n.v. - Antwerpen.

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

Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL.



De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en in het bijzonder de Handelsdirectie heeft de droeve plicht U het schielijk overlijden te melden van de Heer C. TAES tengevolge van een auto-ongeval.

Als directiesecretaris bij de Handelsdirectie was de Heer TAES sinds verscheidene jaren belast met de studie van de problemen eigen aan het vervoer van petroleum- en scheikundige produkten.

Ter erkenning van zijn uitzonderlijke verdiensten werd hij tot directeur van de N.V. Interferry aangesteld. Hij heeft echter nauwelijks de tijd gekregen deze nieuwe taak op te nemen.

Voor al degenen — en het zijn er zeer velen — die de Heer TAES hebben gekend, zal hij in de herinnering blijven leven als een immer opgeruimde, vitale persoonlijkheid waarvan het plichtsbesef kenmerkend was.

Met geheel zijn wezen zette hij zich in voor de realisatie van zijn talrijke initiatieven. De resultaten van zijn ijver en doorzettingsvermogen zijn dan ook sprekend.

Een van zijn hoofdbekommelingen was zonder twijfel het verbeteren en het in stand houden van uitstekende menselijke betrekkingen. De brede schare van zijn vrienden is het beste bewijs van zijn welslagen.

De Heer TAES was ook een gewaardeerd en nauwgezet medewerker aan ons tijdschrift. Door zijn verscheiden verliest de Handelsdirectie een harer waardevolste krachten.



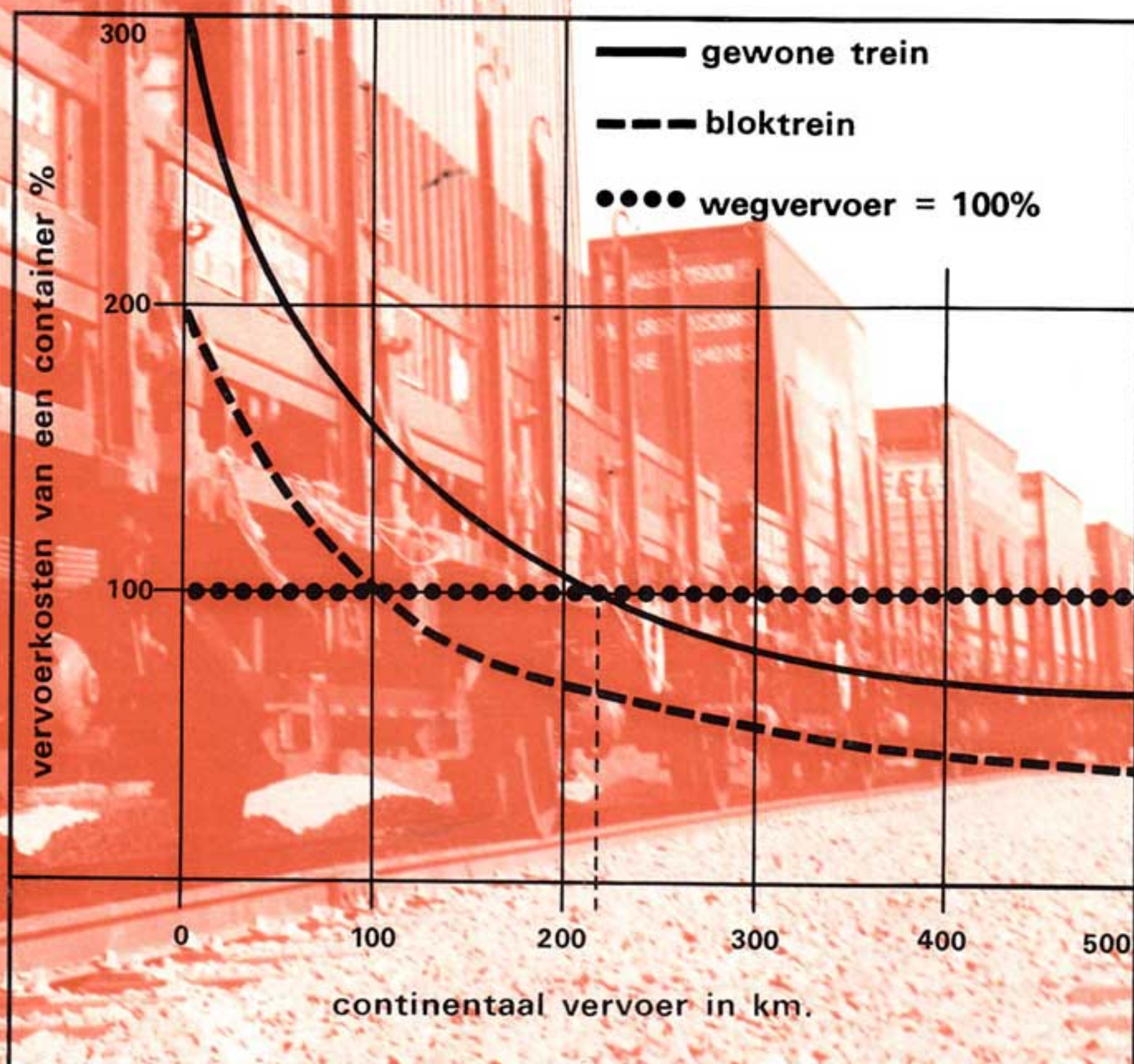
In een artikel dat onlangs in het Britse tijdschrift *Railway Gazette* werd gepubliceerd, heeft de heer JACOBS, directeur van Intercontainer, de resultaten besproken van een studie die aangetoond heeft dat er op de Europese transcontainer-vervoermarkt behoefte bestaat aan 2 niveaus van dienstverlening. Op het eerste niveau stelt die studie de behoefte aan bloktreinen die met betrekkelijk hoge snelheid rijden tussen de voornaamste verkeerscentra; de eerste „Intercontainer“-verbinding van dit soort werd op 1 oktober jongstleden tussen Parijs en Keulen in dienst gesteld.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Op het tweede niveau komt dan het andere spoorwegvervoer in transcontainers, zoals bij voorbeeld met TEEM-treinen (Trans Europ Express Goederen).

# Intercontainer promotor van de bloktreinen



tabel 1



Met uitzondering van twee bloktreinen in de verbinding Benelux-Milaan, werd tot op het einde van de maand september laatstleden het internationaal transcontainerverkeer per spoor in Europa verricht met T.E.E.M.-treinen of andere goederentreinen.

Deze toestand staat in tegenstelling met die in Groot-Brittannië, waar bijna alle transcontainers vervoerd worden met bloktreinen<sup>2</sup>. Hierbij mag echter niet uit het oog worden verloren dat op het vasteland het rollend materieel en de rangeerstations gedurende de tweede wereldoorlog bijna volledig werden vernield. Hun wederopbouw vanaf 1945 heeft tot gevolg gehad dat de vastelandsspoorwegen uitgerust werden met een modern wagenpark en dito rangeerstations. In Groot-Brittannië, daarentegen, gebeurden de vervangingen stuksgewijze, waardoor de oude modellen bleven voortbestaan zodat de hoge kosten van de investeringen die voor de modernisering van de exploitatie-

<sup>2</sup> Die in de loop van het vervoer geen enkele rangering vereisen.

methoden nodig waren, de ontwikkeling van het stelsel der „freightliners“<sup>3</sup> bevorderden. Door het intensief gebruik van freightliner-goederenwagens in pendeldienst werd het aantal nodige wagens aanzienlijk beperkt en werden de nodige rangeringen verminderd. De formule van de „freightliner“-treinen werd op het vasteland beproefd; daartoe stelde Intercontainer 34 containerdraagwagens in dienst voor een periode van een zestal maanden. Dat stelsel bleek op het vasteland niet praktisch te zijn wegens de samenstelling van de treinstellen, die uit ondeelbare groepen van vijf wagens bestonden. Er werden moeilijkheden ondervonden in de havendokken; want het was niet altijd gemakkelijk dergelijke groepen op de kaaien naast de schepen op te stellen, en gelijkaardige moeilijkheden deden zich ook voor aan de Italiaans-Zwitserse grens. Het ophouden van één enkele transcontainer te Chiasso voor de douaneverrichtingen of een sanitaire controle veroorzaakte onvermijdelijk

<sup>3</sup> Bloktreinen die als ondeelbare stellen, in pendeldienst, met grote snelheid en volgens een vaste dienstregeling, rijden tussen twee bepaalde punten en die gespecialiseerd zijn voor het vervoer van transcontainers, met bijkomende prestaties: levering van containers, voor- en natransport over de weg en andere dienstverleningen.

het ophouden van de andere containers van hetzelfde „blok“. Er werd nochtans erkend dat de ontwikkeling van een net van expres-treinen, van terminal tot terminal, nodig was voor het vervoer van de transcontainers, en er zijn redenen om aan te nemen dat de toestand geleidelijk zal verbeteren.

### Grondslag voor een planning.

Er werd een belangrijk planningswerk ondernomen, dat in ruime mate steunt op de ervaring van Intercontainer en op een studie welke deze Maatschappij heeft laten verrichten. Gelet op de grote verscheidenheid in de exploitatiemethoden en in het commercieel beleid van de aangesloten spoorwegen, waren er onvermijdelijk grote meningsverschillen over de wijze waarop de onderneming moet ontwikkeld worden. Dat is een van de redenen waarom de firma Mac-Kinsey en Co in 1969 door Intercontainer belast werd met de voorbereiding van een verslag over de perspectieven van het vervoer met transcontainers in Europa. Die firma heeft uitvoerige aanbevelingen geformuleerd, die de grondslag vormen van de dagelijkse strategie van Intercontainer. De Mac-Kinsey-studie, die in januari

1969 werd aangevangen, duurde tot in april 1970.

De Mac-Kinsey-analyse maakt eveneens een onderscheid tussen de twee verschillende gebieden van het transcontainerverkeer: het intercontinentaal en het Europees verkeer.

### Intercontinentaal verkeer.

Het intercontinentaal verkeer omvat overzeese trajecten. Het aandeel van de zeevaartlijnen is daarin essentieel. Het zeetraject vertegenwoordigt natuurlijk het belangrijkste gedeelte van de kosten, zowel wat de prijs van het vervoer (directe kosten) als wat de duur ervan (indirecte kosten) betreft. De concurrentiepositie van elke vervoerwijze voor het traject te land wordt voorgesteld in de tabellen 1 en 2 geeft een theoretische vergelijking van de kosten van het transcontainerverkeer per spoor en over de weg. De kosten van het vervoer per spoor zijn er in aangegeven in functie van de kosten van het wegvervoer. De afstand, waarbij er evenwicht is tussen de twee vervoerwijzen, bedraagt ongeveer 100 km.

Tabel 2 toont dat de langere duur van het spoorwegvervoer van geringe betekenis is in vergelijking met de totale vervoersduur.

**TABEL 2**

In het intercontinentaal containervervoer is een verschil van enkele uren van minder belang. De 13 bijkomende uren voor het spoorvervoer in Europa betekenen slechts 6% van de totale vervoersduur.

Verrichting	Plaats	Vervoersduur (in uren)	
		de weg	het spoor
Laden van container	Springfield, Illinois, USA	—	—
Vervoer over de weg	van Springfield naar St. Louis	2	—
Overladen op wagon	St. Louis	3	—
Vervoer per spoor	van St. Louis naar Port Elisabeth (New York)	35	—
Overladen op schip	Port Elisabeth	10	—
Vervoer per schip	van Port Elisabeth naar Antwerpen	140	—
		<i>Vervoer in Europa over</i>	
		<i>de weg</i>	<i>het spoor</i>
Overladen op wegvoertuig	Antwerpen	2	—
Vervoer over de weg	van Antwerpen naar Basel	13	—
Overladen op wagon	Antwerpen	—	4
Vervoer per spoor	van Antwerpen naar Basel	—	24
Lossen van container	Basel	—	—
<b>Totaal</b>		<b>205</b>	<b>218</b>

De stijgende capaciteit van de containerschepen is een ander argument in het voordeel van de expansie van de rol van de spoorweg in dat verkeerstype. De toeneming van het aantal containers die op een bepaald ogenblik gelijktijdig in een haven toekomen, veroorzaakt een concentratie waaraan de spoorweg beter het hoofd kan bieden.

Het begrip „intercontinentaal verkeer” omvat het verkeer tussen Groot-Brittannië, Ierland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, de eilanden van de Middellandse Zee, enerzijds, en het vasteland, anderzijds.

### Het Europees verkeer.

Het initiatief voor het vervoer met transcontainers op Europees vlak ligt bij de spoorwegen, de expeditiefirma's of de ondernemingen die transcontainers exploiteren.

Naast de prijs, zijn de duur van het vervoer, de veiligheidsgraad en de inklaringsfaciliteiten doorslaggevend bij de keuze, door de gebruiker, van de wijze van vervoer te land. Zowel door de Britse freightlinerdiensten op nationaal vlak als door de Mac-Kinsey-studie op internationaal plan werd aangetoond dat transcontainerbloktreinen, die van een terminal naar de andere rijden, zonder rangeringen onderweg, op betrekkelijk korte afstanden kunnen concurreren met het wegvervoer.

Bijgevolg hebben de Europese spoorwegen er alle reden toe een net van dergelijke treinen in te richten.

### Definiëring van het net.

Om vast te stellen voor welke verbindingen de bediening met bloktreinen verantwoord is, wordt er rekening gehouden met het potentieel verkeer in elke richting. Het is ook nodig een volgorde van voorrang vast te stellen voor de verschillende gekozen verbindingen.

De door Mac-Kinsey verrichte marktstudie omvatte een statistische analyse en een onderzoek op het terrein. Er werden een aanzienlijk aantal statistische gegevens verzameld betreffende de verkeersstromen tussen de landen die lid zijn van Intercontainer alsmede tussen die landen en de buiten-Europese landen. De verkeersstromen werden vervolgens in zones gegroepeerd. De cijfers werden dan gepondereerd door ramingen van het percentage van mogelijke containerisatie voor de diverse produkten, waarbij rekening werd gehouden met een marge voor de aantrekkingskracht van een stelsel van internationale bloktreinen.

Al die gegevens werden door een computer verwerkt; het resultaat daarvan was een net van ongeveer 25 leefbare verbindingen.

Die statistische analyse werd gecontroleerd door onderzoeken die bij talrijke firma's werden uitgevoerd in de vorm van bezoeken of telefonische contacten.

### Resultaten van de marktstudie.

Die laatste resultaten werden geëxtrapoleerd, rekening houdende met het geheel van de firma's, derwijze dat een aanduiding kon worden verstrekt betreffende het potentieel verkeer in 1970 in elk van de beschouwde verbindingen. De vergelijking van de resultaten die door toepassing van de twee — fundamenteel verschillende — methoden werden bekomen, toont een hoge graad van overeenstemming. Het aldus bepaald potentieel net voor het internationaal vervoer van transcontainers met bloktreinen is op de kaart afgebeeld.

Om het onderzoek af te ronden werden volgende vragen gesteld:

1. Om welke redenen werd de beschouwde vervoerwijze door de klant gekozen?
2. Welke zijn de kenmerken van de door Intercontainer geboden „service” die voor de potentiële klant aantrekkelijk zijn?
3. Welke zijn de kenmerken die moeten verbeterd worden opdat de Intercontainerdiensten aantrekkelijk zouden worden voor de potentiële klanten die er nog geen gebruik van maken?

De antwoorden op die vragen verschaffen talrijke en nuttige gegevens, die het succes van de onderneming kunnen verzekeren.

Intercontainer beschikt nu over alle nodige informatie betreffende haar potentiële markt en kan bijgevolg een rationeel handelsbeleid vastleggen.

### De TEC Parijs-Keulen.

De eerste concrete verwezenlijking die het gevolg was van de marktstudie, was het invoeren van een bloktreindienst „TEC” (Trans Europ Containers) op 1 oktober laatstleden tussen Parijs en Keulen. Die dienst werkt 5 dagen per week in elke richting, en de ervaring die Intercontainer hiermee zal opdoen, zal als leidraad dienen bij de ontwikkeling van het ganse net.

Er werden prijzen voor vervoer „van huis tot huis” berekend met verschillen volgens de verkeersrichting, daar het potentieel verkeer kleiner is in de richting Parijs-Ruhr. De prijzen zijn

gebaseerd op de kosten van de dienst en berekend met inachtneming van de concurrentie van het wegvervoer. Ze zijn onafhankelijk van de lading van de container. Andere prijzen omvatten de afhaling of de bestelling aan huis op een van de terminals.

Bovendien, en dat is een nieuwigheid bij Intercontainer, worden er transcontainers ter beschikking gesteld indien de klant daartoe de wens uitdrukt. De trein stopt niet aan de grenzen en de inkleding heeft plaats op de terminal. Een uitstekende „service” wordt gegarandeerd: containers die vóór 17 uur op de terminal ten vervoer worden aangeboden, staan 's anderendaags 's morgens vóór de deur van de geadresseerde.

Een dergelijke bediening is in categorie A gerangschikt, terwijl de huidige Intercontainerdiensten tot categorie B behoren.

Gelet op de verspreiding van een groot deel van het huidige transcontainerverkeer per spoor, is het onvermijdelijk dat nog gedurende verscheidene jaren transcontainers met TEEM-treinen en andere internationale goedertreinen zullen vervoerd worden.

Het eerste doel dat Intercontainer nastreeft is een snelle ontwikkeling van het net van categorie A. Intercontainer wacht met vertrouwen de reactie van zijn cliënteel af en hoopt in het bijzonder de bestaande samenwerking met de expediteurs te kunnen ontwikkelen.

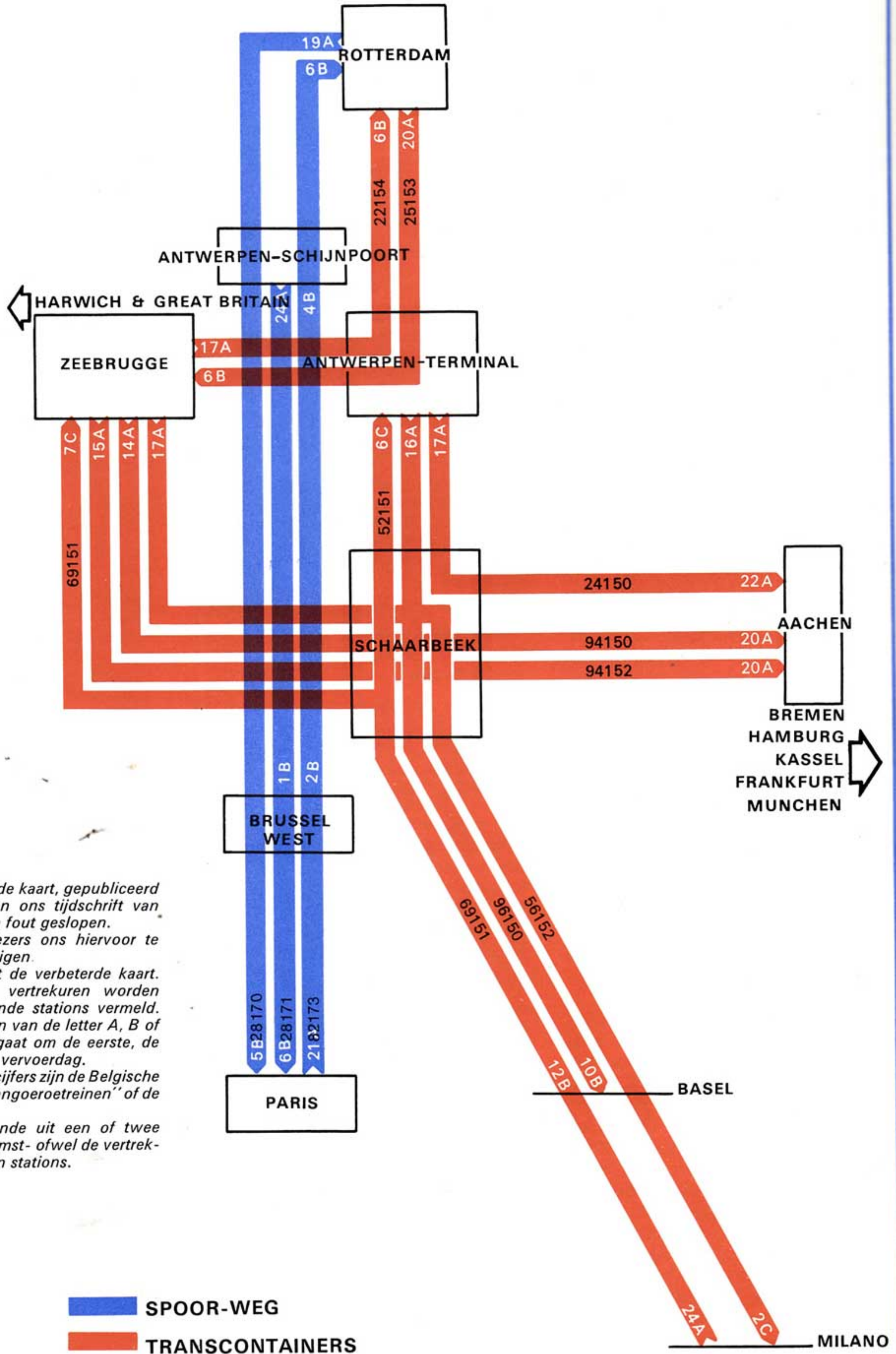
Om te besluiten, voegen wij hieraan nog toe dat de invoering van een tweede verbinding van categorie A bestudeerd wordt. Het gaat om een dagelijkse pendeldienst tussen Rotterdam en Antwerpen enerzijds, en Parijs, Lyon, Marseille, Toulouse en Bordeaux anderzijds.

Deze dienst zal op 15 februari in werking treden. Een transcontainer die laat uit Antwerpen vertrekt op dag A, zal in de morgen van de dag C te Lyon, Marseille, Toulouse of Bordeaux ter beschikking worden gesteld. Hetzelfde zal het geval zijn in de tegenovergestelde richting.

Ook een treinverbinding van categorie A Benelux-Italië is geprojecteerd. Wij hopen dat ze nog in de loop van 1971 zal worden verwezenlijkt.

# Vervoernet

## TRANSCONTAINERS SPOOR/WEG



*In de legendes van de kaart, gepubliceerd op bladzijde 11 van ons tijdschrift van december 70, is een fout geslopen. Wij vragen onze lezers ons hiervoor te willen verontschuldigen. Zij vinden hiernaast de verbeterde kaart. De aankomst- en vertrekuren worden alleen bij de bediende stations vermeld. Zij zijn voorafgegaan van de letter A, B of C naar gelang het gaat om de eerste, de tweede of de derde vervoerdag. De getallen met vijf cijfers zijn de Belgische nummers van de „kangoeroetreinen” of de containertreinen. De getallen bestaande uit een of twee cijfers zijn de aankomst- ofwel de vertrekuren in de betrokken stations.*

# INTERCONTAINER IN GRIEKENLAND



De Griekse Staatsspoorwegen zijn aangesloten bij de coöperatieve vennootschap INTERCONTAINER.

Derhalve is het transcontainerverkeer nu mogelijk met Griekenland.

Ziehier het officieel adres van Intercontainer te Athene:

Telegrafisch adres: CHEFERIC  
Telex: 215187-CEH A GR.  
Post: rue Aiolou no 102  
GR. - ATHENA

# BEHANDELING DER TRANSCONTAINERS MOGELIJK TE KORTRIJK

Ons werkhuis voor dieseltractie te Kortrijk beschikt over een rolbrug van 25 ton waarmee de transcontainers van 20', 30' en 40' kunnen behandeld worden.

De bewerkingen voor het laden en het lossen van de transcontainers worden door ons personeel uitgevoerd, vastzetten en stouwen inbegrepen.

De klant moet zich echter belasten met het losmaken en het vasthechten der klemmen aan de haken der transcontainers, om hun behandeling mogelijk te maken.

Voor het gebruik der rolbrug dient hij zich vooraf te wenden tot hogergenoemd werkhuis dat gevestigd is Markesteenweg 59A - 8500 Kortrijk - telefoon (056) 200.45 toestel 106 of 164.

Wij herinneren er de firma's aan dat alle inlichtingen betreffende het transcontainerverkeer graag worden verstrekt door de Handelsdirectie van de N.M.B.S. bureau 62.12, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel, telefoon (02) 23.80.80.

## Goederenverkeer E.E.G. - Spanje E.E.G. - Israël

Er werd een Overeenkomst ondertekend tussen de betrokken partijen. Zij trad op 1 oktober 1970 in werking. Krachtens deze Overeenkomst wordt een preferentie verleend inzake invoerrecht en kwantitatieve beperkingen voor bepaalde goederen herkomstig uit de E.E.G. en bestemd voor Spanje en Israël en omgekeerd.

Het genot van de verleende voordelen is voornamelijk afhankelijk gesteld van het voorleggen van een door de afzender opgemaakt Certificaat inzake Goederenverkeer dat het bewijs van oorsprong der goederen levert.

Twee soorten certificaten komen in aanmerking:  
— in de betrekkingen met Spanje: *Overeenkomst E.E.G. - Spanje: A.E.1*;  
— in de betrekkingen met Israël: *Overeenkomst E.E.G. - Israël: A.I.L.1*.

Elk certificaat wordt door de douane geïnspecteerd bij de uitvoer. Het moet nochtans voorafgaandelijk worden

voorgelegd hetzij aan het Ministerie van Landbouw, hetzij aan het Ministerie van Economische Zaken, naargelang de aard van de producten.

### **Postcolli**

Voor de per postcollo verzonden goederen waarvan de waarde 50.000 F niet te boven gaat, wordt gebruik gemaakt van de formulieren A.E.2 en A.I.L.2, naargelang het zendingen van of naar respectievelijk Spanje of Israël betreft; deze formulieren worden door de afzender ingevuld en ondertekend.

Deze documenten bevatten twee delen:

- blad 1, dat in het collo moet worden ingesloten;
- blad 2, dat een etiket bevat, hetwelk moet worden losgemaakt en op de verpakking van het collo gekleefd.

### **Vrijstelling tot voorlegging van certificaten en formulieren**

De voorwerpen die geen hogere waarde hebben dan 10.000 F en zich in de bagage van reizigers bevinden, alsmede de kleine zendingen waarvan de waarde de 3.000 F niet overtreft en aan particulieren zijn geadresseerd, kunnen van de preferentie genieten zonder dat een certificaat inzake Goederenverkeer (A.E.1 of A.I.L.1) of een formulier A.E.2 of A.I.L.2 dient voorgelegd, voor zover het nochtans zendingen betreft waaraan elk handelskarakter vreemd is.

# de **O.C.T.** -terminal te Zeebrugge

De haven van Zeebrugge beschikt reeds sedert drie jaar over een terminal met twee portaalkranen. Die terminal, gespecialiseerd voor het verkeer met Groot-Brittannië, verwerkt de belangrijkste verkeersstroom tussen het vasteland en Engeland, en omgekeerd (twee boten per dag).

De Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats, dochtermaatschappij van de N.M.B.S. en de Britse Spoorwegen, die deze eerste terminal exploiteerde, heeft er nu een tweede laten aanleggen, O.C.T. (Ocean Container Terminal) genaamd.

Die tweede terminal is uitgerust met twee reusachtige snelwerkende portaalkranen met een hefvermogen van 45 ton, die op een 700 m lange kaai staan. De diepgang van de containerschepen die daar zullen aanleggen, zal, bij laagtij, tot 12 m mogen gaan.

De onder de portaalkranen gelegen sporenbundel is uitgerust met een wagensysteem dat rechtstreeks door de portaalkraanbestuurders wordt bediend.

Natuurlijk beschikt de terminal over ruime opslagterreinen en verscheidene bijkomende heftoestellen die een versnelde bediening mogelijk maken, zowel voor het verkeer bij vertrek als voor dat bij aankomst.

De terminal wordt in het begin van dit jaar in gebruik genomen. Als een kopstation van het spoorwegnet, gelegen in de nabijheid van de autowegen E3 en E5 en opgevat als „snel”terminal, vormt hij een aanvulling van onze nationale infrastructuur.





# HUREN VAN TRANSCONTAINERS

*Ter informatie van onze cliënte openen wij hier een rubriek waarin de voornaamste firma's zullen vermeld worden die transcontainers in huur geven en die, soms ook, bijkomende diensten aanbieden, zoals terminaal vervoer, verhuuren van vorkheftrucks, kranen, enz...*

## CONTAINERCARE

— P.V.B.A. CONTAINERCARE  
Oude Noorderlaan  
2030 ANTWERPEN  
Tel. (03)41.72.34  
(03)41.72.35  
Telex 32.841.



*Foto P.V.B.A. Containercare  
Antwerpen*

## HAESAERTS

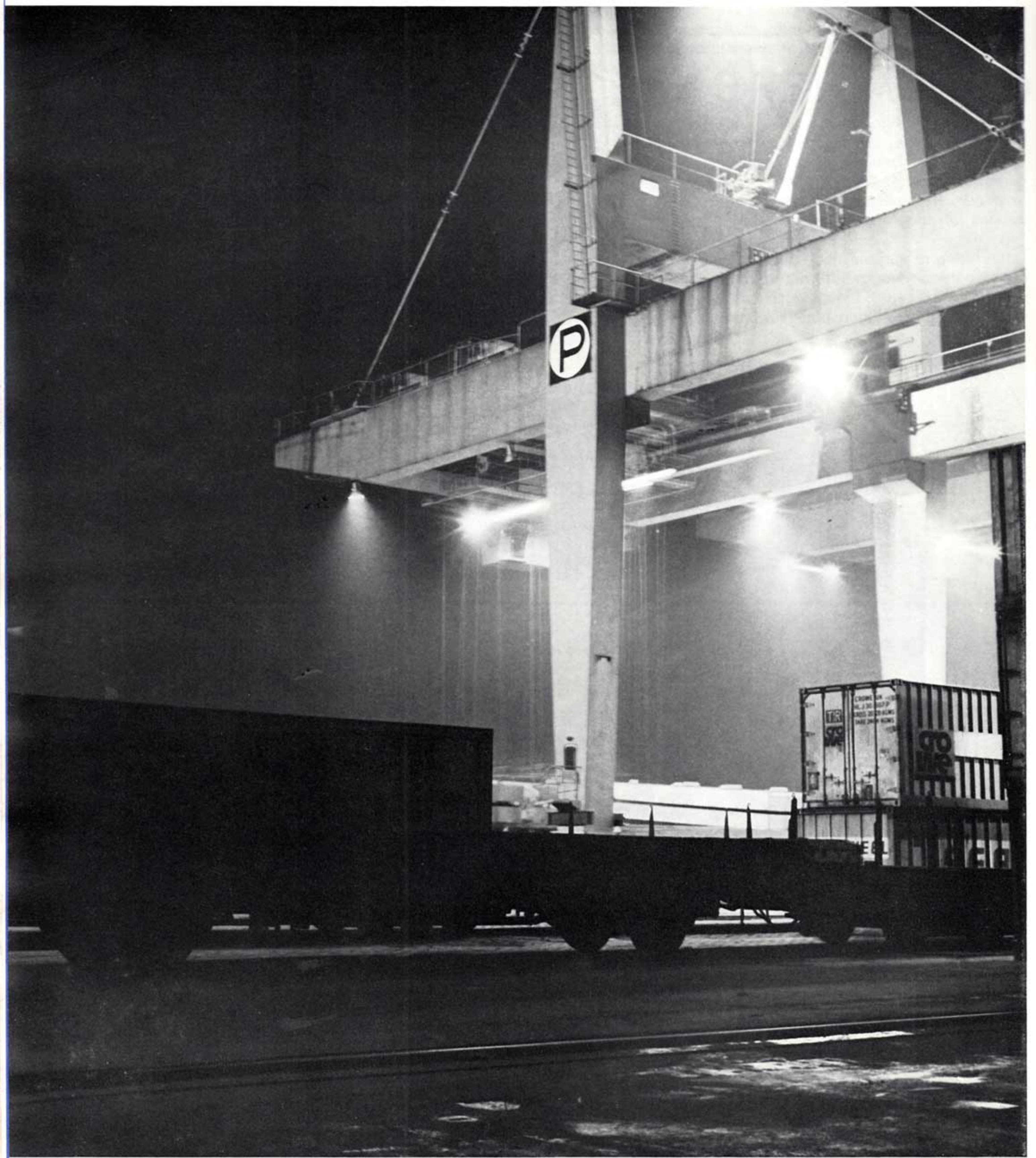
— INTERNATIONAL CONTAINER  
OPERATORS HAESAERTS  
Astridlaan 29  
2659 BREENDONK  
Tel. (03)78.71.65  
Telex 32.579.



*Foto G. Filleul-Antwerpen*

X

# geregeld verkeer met





# -transcontainers tussen Zeebrugge en Genk

Ford, de Amerikaanse automobielreus, heeft over de hele wereld tal van fabrieken gevestigd die even zoveel centra zijn van waaruit hij zijn invloed doet gelden en zijn produkten verdeelt.

In de sector van West-Europa bezit Ford er een twintigtal in Groot-Brittannië en een tiental op het vasteland waarvan de belangrijkste die van Keulen, Genk en Sarrelouis zijn.

Het geheel werd zodanig georganiseerd om, in de mate van het mogelijke, te voorkomen dat verscheidene produktielanden hetzelfde werk verrichten en dat dezelfde zeer dure ma-



chines, uitdrijfpersen bij voorbeeld, zich op verschillende plaatsen bevinden. Kortom, in die reusachtige onderneming vullen de bedrijvigheden van de verschillende fabrieken elkaar vaak aan daar sommige produktielanden van een centrum in een ander doorlopen. Alhoewel al die produktiecentra ieder op zichzelf een eigen eenheid vormen, passen ze op wereldvlak in een uitstekend gecoördineerd geheel.

Daaruit moet nochtans niet worden afgeleid dat het ruilverkeer dat uit die organisatie voortvloeit, geen wijzigingen ondergaat. De verkeersstromen veranderen, zowel naar hoeveelheid als naar de aard van de vervoerde stukken, volgens allerlei omstandigheden, zoals de wijzigingen aangebracht aan de automodellen; de omvang van sommige voorraden van stukken, de behoeften enz.

Het is dus gemakkelijk te begrijpen, waarom Ford zo'n enorm belang hecht aan de regelmatigheid van het vervoer en dit beschouwt als een onmisbare schakel die ondanks de afstanden, de continuïteit van de verrichtingen verzekert.

In ons tijdschrift Spoornieuws nr 4 van 1967 hebben wij erop gewezen hoe de spoorweg in het fabricatiemechanisme van de fabriek te Genk is geïntegreerd en er een zeer belangrijk deel van het verkeer voor zijn rekening neemt.

De firma past overigens voortdurend haar uitrusting aan om uit haar samenwerking met het spoor het grootste voordeel te halen:

— ze gebruikt een groot aantal kleine containers, ook boxpaletten of „racks” genoemd, met de daaraan verbonden, bekende voordelen (gemak bij het op-



*De nachtelijke operaties van open en afladen van de Ford-transcontainers laten een bediening toe van de onderneming te Genk 's morgens en 's avonds, vóór en na de dagprestaties.*



stapelen, vlotte en snelle behandeling, minder verpakking...);

— ze bezit haar park particuliere gesloten wagens die speciaal werden bestudeerd en ze gebruikt bij de 500 dubbeldekswagens voor het vervoer van auto's;

— ze beschikt nu ook over een armada van 500 transcontainers van 30 voet, die worden gebruikt in het verkeer tussen de fabrieken en in het bijzonder tussen Genk en Groot-Brittannië.

De Belgische spoorwegen en de Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats hebben op die verbinding een pendeldienst ingelegd.

Volledige pendeltreinen met transcontainers rijden volgens onderstaande dienstregeling:

Zeebrugge, vertrek	2 u 51
Genk, aankomst	6 u 55

Genk, vertrek	17 u 30
Zeebrugge, aankomst	22 u 05

Er mag dus worden gezegd dat dit een snelle en interessante vervoerdienst is waarmee over 200 km een dertigtal transcontainers in 4 uur worden vervoerd, met een geregelde massale aanvoer voor de fabriek te Genk.

Zoals we er reeds hebben op gewezen kan de aard van de vervoerde producten niet ééns en voor altijd worden bepaald wegens de gestadige evolutie van de toestanden. Het zijn natuurlijk wel altijd contingenten onderdelen.

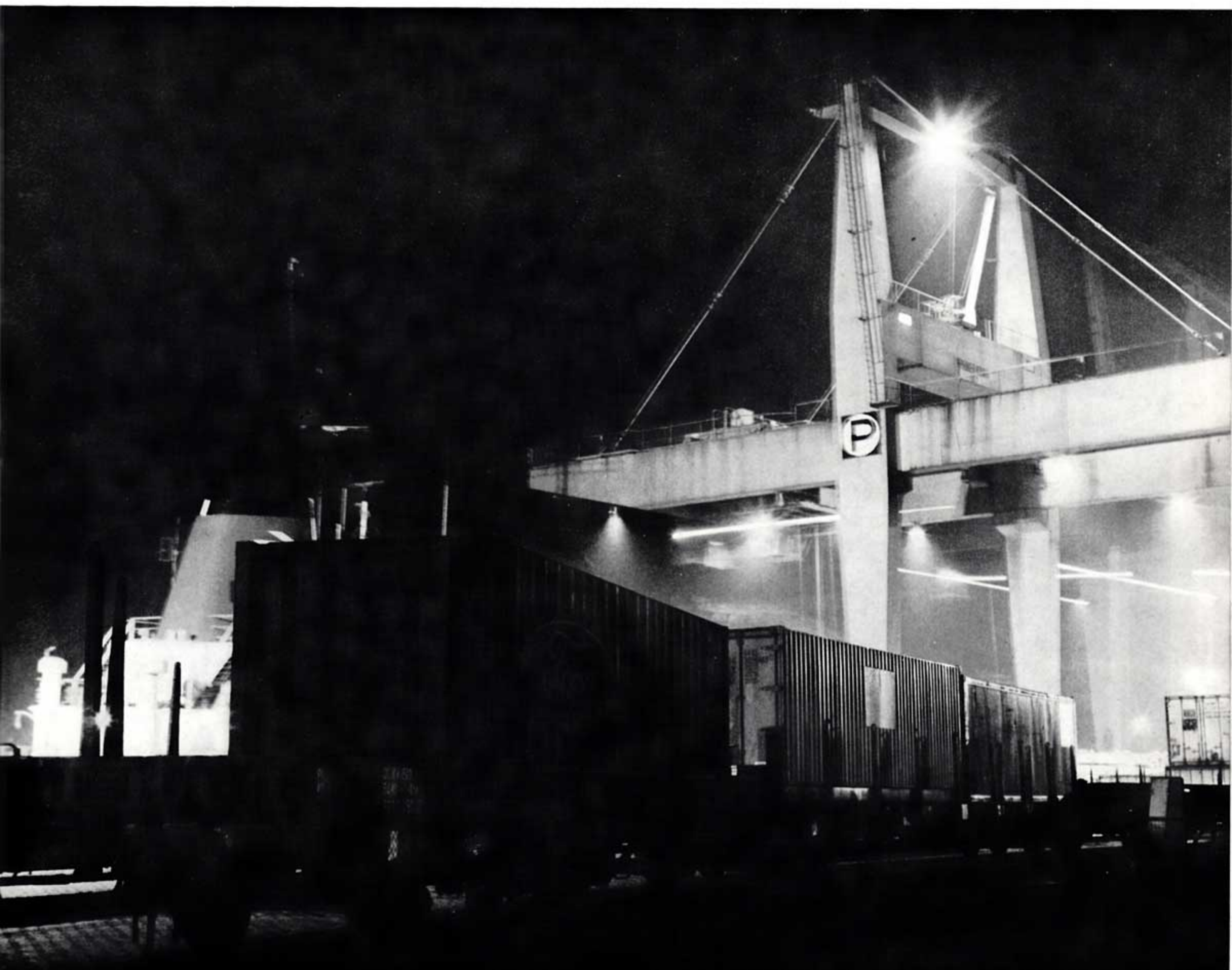
In beginsel worden de transcontainers steeds beladen vervoerd in de twee richtingen. Indien het soms voorkomt, dat een transcontainer van de reeks geen terugvracht heeft, wordt hij opgehouden en beladen opgenomen in een stel van de volgende dag.

Er dient nog te worden aan toege-

voegd, dat de Ford-transcontainers uitgerust zijn met schuifdeuren in de zijwand. Ze moeten dus niet worden versjouwd en blijven op de wagens staan wanneer ze te Genk en in de andere centra worden gelost of geladen. Enkel in de havens verlaten ze de wagens.

De omloop Zeebrugge-Genk en terug, laden en lossen inbegrepen, geschiedt in minder dan 24 uur.

Men ziet dus dat de spoorweg meer kan worden dan een gewoon vervoermiddel. Hij is dermate ingeschakeld in het fabricatieproces van de Ford-fabrieken, dat hij zijn eigen karakter verliest om actief deel te nemen aan het leven van de onderneming.



# Verbetering internationale dienstregelingen

De Europese dienstregelingsconferentie heeft, voor een periode van twee jaar, de internationale dienst van de reizigerstreinen vastgelegd.

In dit nummer en in de volgende vermelden we de belangrijkste verbeteringen voor het verkeer dat België aanbelangt.

## 1. Autoslaaptreinen.

Wegens de aanzienlijke toeneming van het verkeer in de verbinding Amsterdam-Bressoux-Narbonne, zal gedurende het drukke seizoen een derde autoslaaptrein worden ingelegd met bestemming naar Narbonne. Die trein zal uit Bressoux vertrekken op vrijdag, zondag en, in het drukke seizoen, op woensdag, en uit Narbonne op maandag, zaterdag en, in het drukke seizoen, op dinsdag.

Voor het overige geeft de dienst van de autoslaaptreinen in zijn huidige vorm voldoening zodat hij maar weinig wijzigingen zal ondergaan.

## 2. In de verbinding Nederland-België-Frankrijk.

In de verbinding Nederland-België-Frankrijk zal van 23 mei 1971 af de trein die thans vertrekt te 11 u 57 uit Amsterdam, uit Brussel-Zuid te 15 u 11 en in Parijs aankomt te 18 u 02, een uur worden vervroegd om in de Franse hoofdstad een reeks bijkomende, zeer interessante aansluitingen te geven, onder meer met de volgende treinen :

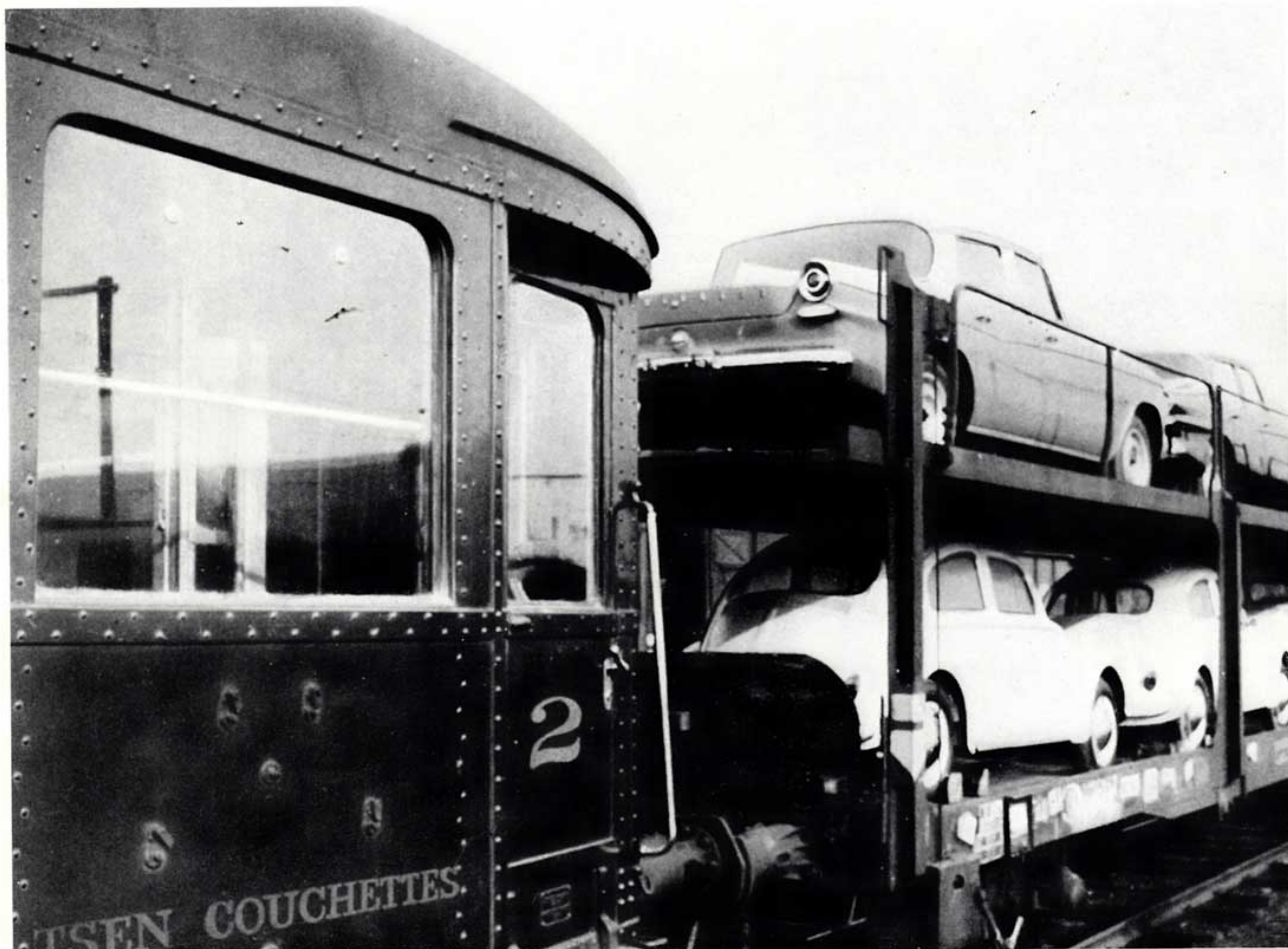
de „Capitole” naar Toulouse ;

de „Puerta del Sol” naar Madrid ;

de „Aquilon” naar Lyon ;

de „Palatino” naar Rome.

In ons volgende nummer zullen we het hebben over de belangrijkste verbeteringen die worden aangebracht aan de verbindingen Frankrijk-België-Duitsland en België-Italië, alsook aan de TEE-dienstregeling met Duitsland.



# SPECTACULAIRE AANGROEI AUTO- SLAAP TREINEN

Het aantal reizen met autoslaaptreinen is in de loop van 1970 op spectaculaire wijze toegenomen. De jongste balans vertoont cijfers die bijzonder indrukwekkend zijn in vergelijking met die van het vorig jaar. In de tijd van één jaar werd, in de verbindingen die België bedienen, de volgende aangroei geboekt:

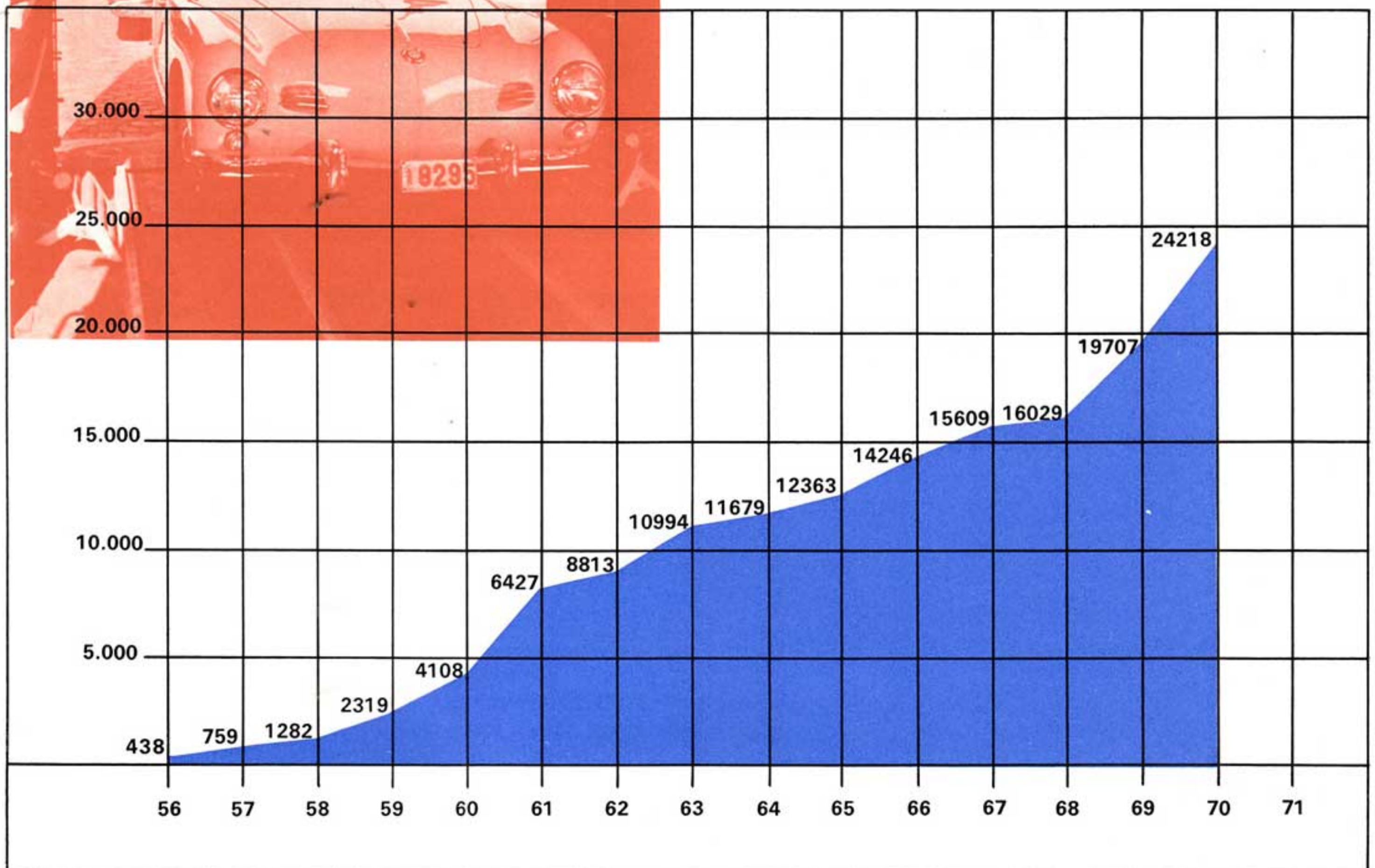
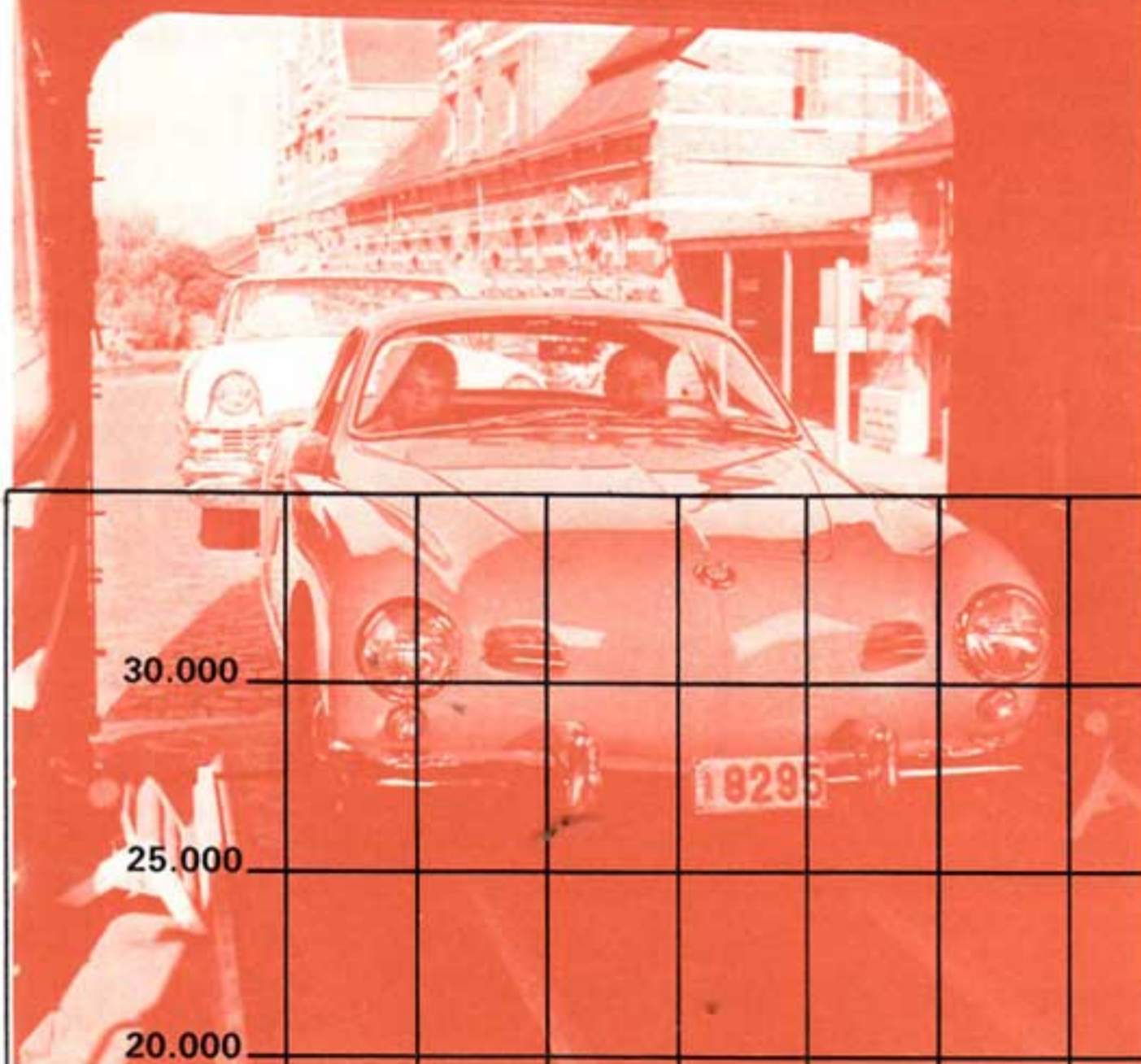
23% voor het aantal ingelegde treinen;  
25% voor het aantal vervoerde auto's;  
27% voor de reizigers.

Over het geheel genomen is de omvang van het verkeer sedert vijf jaar meer dan verdubbeld. Het totaal aantal auto's dat bij vertrek uit en naar België werden vervoerd bedroeg 19 978 in 1970 tegen 9 463 in 1965. Voegen we daarbij de auto's in doorvoer, dan bereiken we een totaal van bij de 25 000 vervoerde wagens.

De meest gevraagde bestemmingen waren Narbonne, Saint-Raphaël en Milaan.

Sommige verbindingen kenden wel een buitengewone groei; voor de reizigers van de autoslaaptreinen: 46% in een jaar voor Narbonne; 29% voor Schaarbeek - St.-Raphaël; 24% voor Schaarbeek - Salzburg.

Alhoewel dergelijke cijfers moeten geïnterpreteerd worden bij de vergelijking met die van vorig jaar, wegens de stakingen in Frankrijk, waardoor zekere verschuivingen in de keuze van de bestemmingen werden veroorzaakt, geven ze in hun geheel toch een sprekend bewijs van het stijgend succes dat de autoslaaptreinen kennen. De loutere vermelding ervan, die wel geen verder commentaar behoeft, is de beste publiciteit voor die nieuwe reisformule per spoor.



# met de TEEM-treinen zuidvruchten en groenten plukvers op uw tafel

Nagenoeg iedereen kent nu de TRANS EUROP EXPRESS reizigerstreinen die in een minimum van tijd meer dan 100 Europese steden verbinden. Het merk TEE is een werkelijk begrip geworden.

Minder bekend, althans voor hen die niet rechtstreeks met goederenvervoer te doen hebben, zijn de TEEM-treinen, afkorting van TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES. Het hoofdkenmerk van deze Trans Europ Expressen voor goederen is eveneens de snelheid. Met de regelmaat van een klok bevoorraden zij de Belgische markt en verbinden in sneltreinvaart de voornaamste produktie- en consumptiecentra van Europa. In enkele uren overbruggen zij afstanden van vaak meer dan 1.000 km.

Of het nu gaat om citrusvruchten uit Spanje, primeurs uit Italië of Frankrijk, over de langste afstanden, van de ophaling tot de distributie, verlopen nauwelijks 48 uur en minder.

De TEEM-trein 151 uit Sagunto in Spanje, waar bijvoorbeeld de sinaasappelen uit Almeria, Guarena en Murcia verzameld en geladen worden, overbrugt een afstand van ruim 1.800 km om zijn lading op 43 uur tijd in ons bereik te brengen.

De TEEM-trein 201 uit Bologna in Italië brengt zijn lading primeurs, herkomstig uit Palermo, Siracusa, Catania in minder dan 30 uur over een afstand van nagenoeg 1.100 km te Brussel aan.

Bloemkolen, artisjokken en andere groenten uit Bretagne, verzameld en geladen te St.-Pol-de-Léon, zetten er met de TEEM-trein 117 amper 20 uur op om na ruim 900 km te hebben afgelegd in Brussel te uwer beschikking te zijn. Zuidvruchten zoals meloenen, abrikozen, perziken e.d.m., alsook primeurs zoals asperges, nieuwe aardappelen, look enz. verzameld uit de streek van Cavaillon, Carpentras, Avignon, Châteaurenard vertrekken uit Marseille-Maritime met de TEEM-trein III om op 26 uur tijd, na meer dan 1.100 km te hebben afgelegd, voor distributie beschikbaar te zijn. Ook produkten uit de Balkanlanden worden per TEEM-treinen in een recordtijd naar de Belgische markt aan-gevoerd.

De Europese spoorwegen hebben gezamenlijk een sterk TEEM-net uitgebouwd en dit heeft voor gevolg dat groenten en fruit vanuit de zon ook in de winter plukvers op uw tafel terechtkomen.

## PER SPOOR NAAR TYROL EN DE DOLOMIETEN IN ÉÉN NACHT, MET DOORGAANDE RIJTUIGEN

Voor het aanstaande wintersportseizoen leggen de spoorwegen een nachttrein in van België naar Tirol en de Dolomieten.

De trein rijdt elke vrijdag tot 9 april 1971 in de richting Brussel - Bolzano/Landeck en elke zaterdag tot 17 april in de tegenovergestelde richting. Hierna volgt een opgave van de voornaamste plaatsen van de reisweg, met de belangrijkste aansluitingen.

(V.) 19 u 17	Brussel-Zuid	10 u 03 (A.)
	Brussel-Noord	9 u 53 (A.)
(V.) 20 u 33	Luik-Guillemins	8 u 48 (A.)
(V.) 20 u 58	Verviers-Centraal	8 u 28 (A.)
(V.) 21 u 55	Aachen	7 u 37 (V.)
(A.) 5 u 08	Ulm (1)	1 u 20 (V.)
(A.) 7 u 17	München	23 u 27 (V.)
(A.) 8 u 55	Rosenheim (2)	22 u 13 (V.)
(A.) 9 u 50	Wörgl (3)	21 u 20 (V.)
(A.) 10 u 35	Innsbruck	20 u 15 (V.)
(A.) 11 u 17	Brennero	19 u 20 (V.)
(A.) 13 u 24	Bolzano	17 u 08 (V.)

- (1) Te Ulm, zowel bij de heenreis als bij de terugreis, overgang van doorgaande rijtuigen met bestemming naar en komende van Landeck. Aankomst te Landeck 10 u 34, vertrek uit Landeck 19 u 02.
- (2) Te Rosenheim aansluiting van en naar Badgastein en Villach.
- (3) Te Wörgl aansluiting van en naar Schwarzach St.-Veit.

Die dienstregeling betekent een tijdwinst van verscheidene uren in het merendeel van de verbindingen. Bovendien heeft die extra-trein heel wat te bieden: ligrijtuigen 2e klasse, een slaaprijtuig, een restauratierijtuig of een buffetrijtuig en een bar-dancing-rijtuig. Hieruit blijkt eens te meer dat de spoorweg het comfort van de reizigers voortdurend verbetert.



# ELEKTRONISCHE PLAATSBESPREKING VOOR DE INTERNATIONALE TREINEN



Sedert verscheidene jaren bestuderen de spoorwegnetten van West-Europa de invoering van een stelsel van elektronische plaatsbespreking, op het nationale vlak voor de grote netten en op het internationale vlak voor alle netten, zowel voor de kleine als voor de grote. De elektronische plaatsbespreking biedt aanzienlijke voordelen voor de gebruiker.

In beginsel maakt de machine geen vergissingen. De reiziger die zich rechtstreeks tot haar wendt, d.w.z. in een station of een reisbureau, uitgerust met een toestel waarmee de centrale computer kan ondervraagd worden, ontvangt dus van dat toestel, een reserveringsbewijs dat volkomen juist is.

Anderzijds wordt er daarbij gewerkt met een snelheid zoals op het gebied van de elektronica, d.i. uitermate snel.

In de praktijk wordt een vraag binnen een tijd van zowat 25 seconden behandeld. En die tijd geldt zowel voor de treinen die terugkeren uit het buitenland als voor die welke vertrekken uit het land zelf, terwijl er voor de eerstgenoemde treinen, in het huidige stelsel, een aanzienlijke tijd vereist is, die enkel kan beperkt worden door uitzonderlijke hulpmiddelen te gebruiken (zoals telefoon of telegraaf). Daar de antwoorden bijna ogenblikkelijk worden gegeven, is het dus mogelijk in ingewikkelde gevallen, met de centrale computer een gesprek te voeren door hem achtereenvolgens verschillende vervangingsoplossingen voor te stellen.

Men kan zich wel indenken, dat er voor de verwezenlijking van een stelsel van elektronische plaatsbespreking zeer aanzienlijke investeringen vereist zijn. De N.M.B.S. heeft ze zich getroost, met als enig doel de service aan haar cliënteel te verbeteren.

Zij zou die enorme last evenwel niet alleen hebben kunnen dragen. Daarom heeft zij, evenals andere kleine Europese netten (Denemarken, Luxemburg en Oostenrijk), haar „aansluiting“ aanvaard op de centrale computer van een groot net, namelijk op die van het Duitse net, opgesteld te Frankfurt a/M.

Voor het ogenblik geschieden de elektronische plaatsreserveringen enkel binnen de aldus bepaalde zone.

Naargelang er andere zones zullen toegevoegd worden aan die waarvan de N.M.B.S. deel uitmaakt, zullen de centrale toestellen onderling met elkaar verbonden worden en zal de elektronische plaatsbespreking zich steeds verder uitbreiden over heel Europa.

De nieuwe reserveringswijze geldt voor reizen die worden gemaakt vanaf 1 april 1971, voor zit- en ligplaatsen, en vanaf 1 mei 1971, in TEE-treinen en in slaapwagens\*. Ze heeft betrekking op al de reizen bij vertrek uit een der vijf landen die tot de overeenkomst zijn toegetreden en op de terugreizen met de TEE-treinen bij vertrek uit Parijs.

Voorlopig zijn de autoslaaptreinen in dat stelsel niet opgenomen.

De aanvragen mogen worden ingediend in de belangrijkste stations van het Belgisch net en in al de reisbureaus, die, als ze met de vraagpost uitgerust zijn, dadelijk een antwoord bezorgen dat met een elektronisch reserveringsbewijs zal worden bevestigd.

Om hun cliënteel toch van dienst te kunnen zijn, stellen de reisbureaus, die niet met een vraagpost zijn uitgerust, zich telefonisch met de elektronische organisatie in verbinding door bemiddeling van de kantoren die over een toestel beschikken.

Dat is de eerste fase van een toestand die geleidelijk zal uitgebreid worden. Hierna volgt, als documentatie, de lijst van de reisbureaus met een kantoor dat onmiddellijk rechtstreeks is aangesloten op de centrale van Frankfurt:

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| — A.T.O.   | — Pullman                 |
| — Pirsoul  | — O.C.C.A.P.              |
| — C.I.T.   | — Railtour                |
| — Internationale Maatschappij van Slaapwagens- en Toerisme | — Touring Club van België |
| — Cuvelier   | — Transcontinental        |
| — Duerinckx  | — Transami                |
| — l'Epervier   | — Ultra Montes            |
| — Généralcar   | — l'Universelle           |
| — Havas  | — Vasco                   |
| — Hotelplan  | — V.T.B.                  |
| — Wirtz  | — Wasteels                |
|  | — Transalpino             |

## BELANGRIJKE STATIONS DIE VOOR ELEKTRONISCHE PLAATSBESPREKING UITGERUST ZIJN :

- |                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Brussel-Zuid       | Oostende        |
| Brussel-Noord      | Luik-Guillemins |
| Antwerpen-Centraal | Namen           |
| Antwerpen-Oost     | Charleroi-Zuid  |
| Hasselt            | Bergen.         |
| Gent-St-Pieters    |                 |

Ook sommige andere stations, inzonderheid die welke eveneens internationale reisbiljetten verkopen, zorgen voor plaatsreservering door zich telefonisch te wenden tot de reserveringscentrale te Brussel of tot een station dat met een vraagpost is uitgerust.

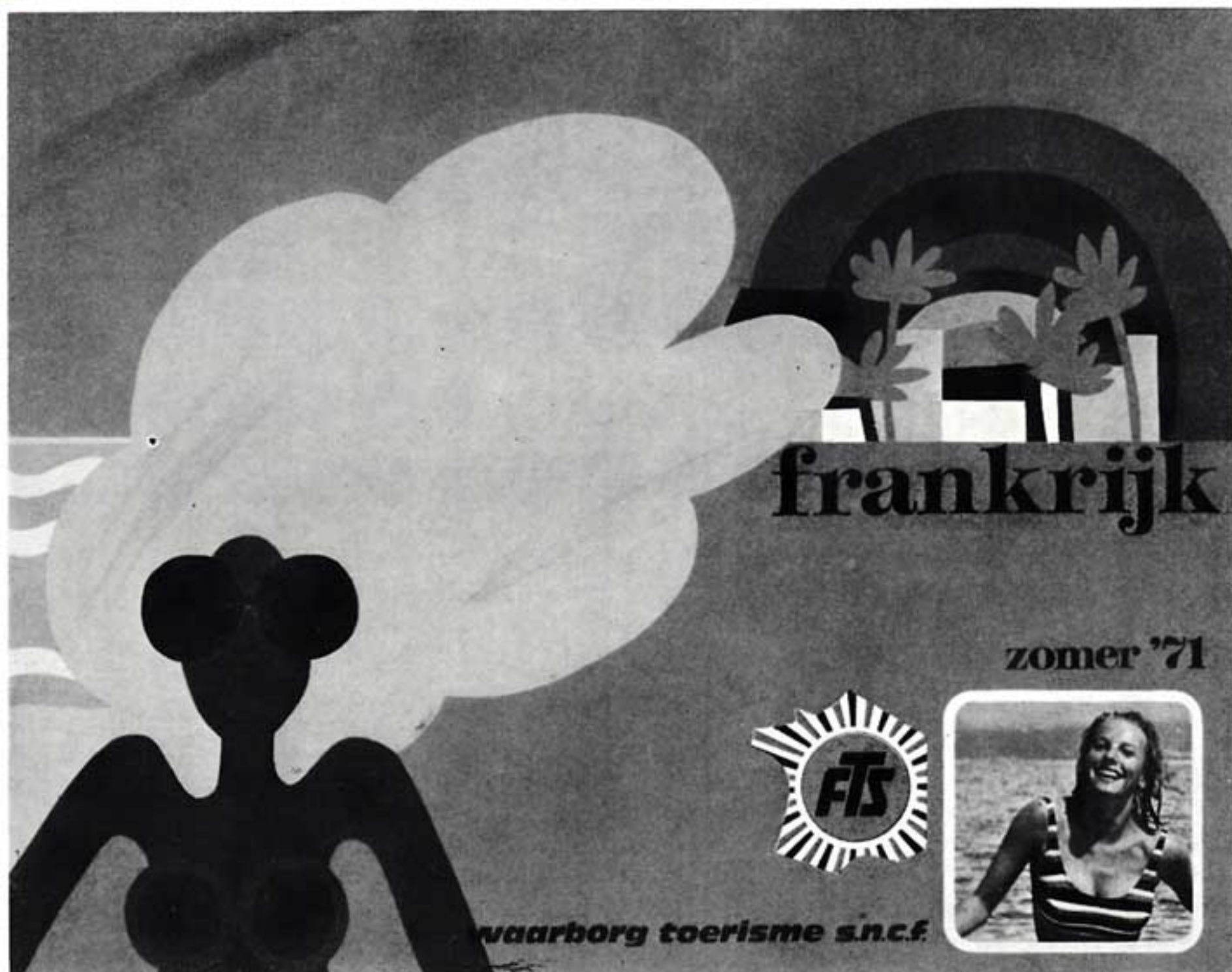
\* Voor het ogenblik kunnen de bedplaatsen enkel in de reisbureaus gereserveerd worden



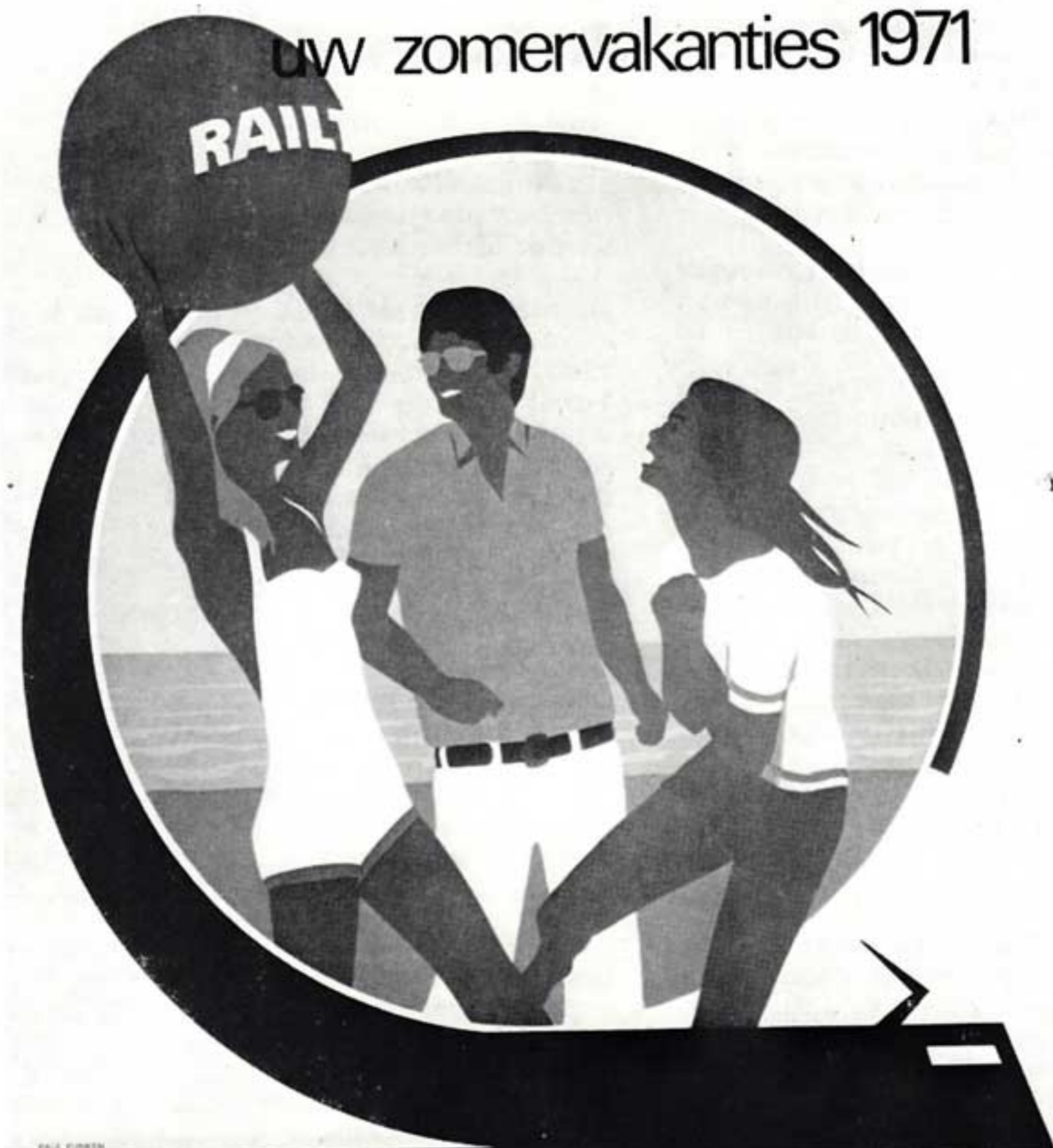
# ZOMER '71

## Reizen RAILTOUR en FTS

De reisbureaus „in het groot“ Railtour en FTS, specialisten voor het inrichten van reizen tegen forfaitaire prijzen per spoorweg publiceerden onlangs hun brochure met programma's voor de komende zomer. Die brochures zijn verkrijgbaar bij de inlichtingskantoren van onze belangrijke stations of bij de reisbureaus.



### uw zomervakanties 1971



# RAILTOUR

# RAIL-EUROPE-JUNIOR

ook geldig in Duitsland en Joegoslavië



Om het internationaal jeugdtoerisme te bevorderen hebben de grote Europese spoorwegnetten twee interessante formules ingevoerd waarmee ze aanzienlijke tarifaire voordelen toekennen: de kaart *Rail-Europ-Junior* en de *Bige*-biljetten.

## 1. De kaart Rail-Europ-Junior

kan worden bekomen door jeugdige reizigers die meer dan 10 en minder dan 21 jaar oud zijn en die in België wonen. Ze geeft recht op een vermindering van 25 % voor de internationale reizen tussen België, Frankrijk, Nederland, Luxemburg, Zwitserland, Italië, Spanje en Portugal. Ze is sinds 1.11.70 ook geldig voor Joegoslavië en ook voor West-Duitsland, maar voor dit laatste land voorlopig slechts tot 30.4.71. Waarschijnlijk zullen vanaf volgende zomer ook de Oostenrijkse Spoorwegen deze verminderingkaart invoeren.

De kaart is 3 jaar geldig of tot de dag vóór de 21ste verjaardag van de houder. Een formulier „aanvraag voor een Rail-Europ-Junior-kaart” is in elk station verkrijgbaar. Het is gemakkelijk om in te vullen: alleen de naam van de houder, zijn voornaam, geboortedatum, adres en het nummer van voorgelegd identiteitsbewijs moeten vermeld worden. Er dient geen foto bijgevoegd.

Deze kaart kost slechts 50 F.

Ze kan in elk van de voormelde landen worden gebruikt, om een internationaal biljet van om het even welke klas aan te kopen. Doch de reis moet worden afgelegd tussen ten minste twee van die landen. Het kan hier zowel een biljet enkele reis, een retourbiljet als een rondreisbiljet gelden.

## 2. De Bige-biljetten

Met die biljetten welke aan studenten worden verleend zonder leeftijdsbeperking en aan jongelieden tot 21 jaar, worden er verminderingen toegekend die in sommige gevallen 50 % van de prijs kunnen bereiken.

In tegenstelling met de vorige formule volgens welke er met om het even welke trein mag gereisd worden, moet volgens de Bige-formule de reis met de aangegeven trein, naar welbepaalde bestemmingen en steeds in 2de klasse worden afgelegd.

De Bige-biljetten kunnen enkel bij de reisbureaus worden bekomen.

# kwalmieuws!

## de franse riviera per slaapwagens voor 1.960 f

**Alles** treinkaartje  
**inbegrepen:** + toeslag slaapwagens toeristenklasse\*  
+ ontbijt

bij vertrek uit alle Belgische stations met  
bestemming alle stations aan de Franse Riviera.

### Alle dagen:

Uitstekende dienstregeling:  
Vertrek 's avonds - aankomst 's morgens vroeg.

Uitstekend comfort:  
In onze slaapwagens slaapt u zoals thuis.

\* Bestaat ook in één- en tweepersoonscoupés.

\* (Tarieven geldig sinds 1 januari 1971)

Inlichtingen en reserveringen: uw reisagentschap  
en de voornaamste Belgische stations

Ⓟ / SNCF / 