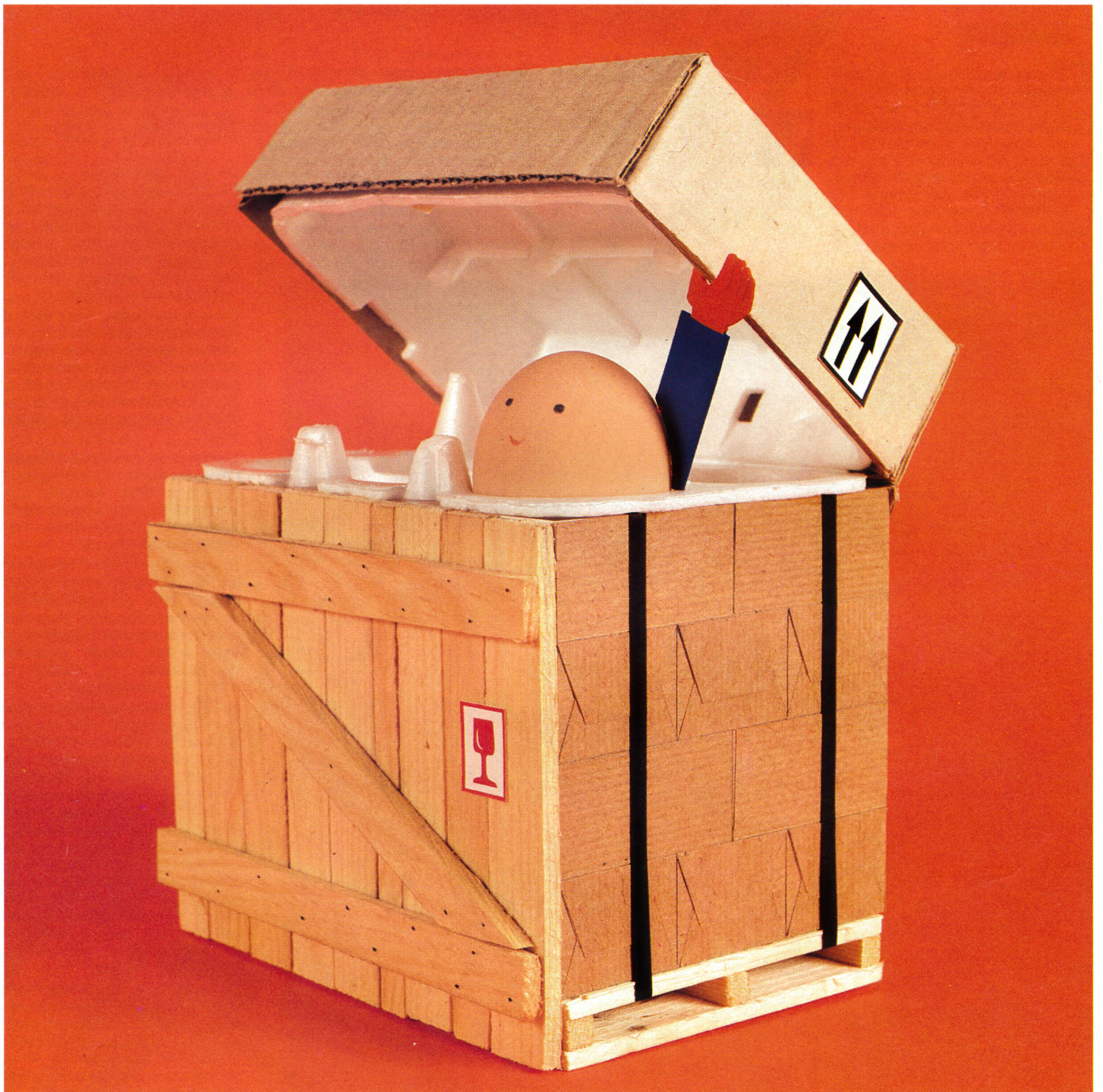
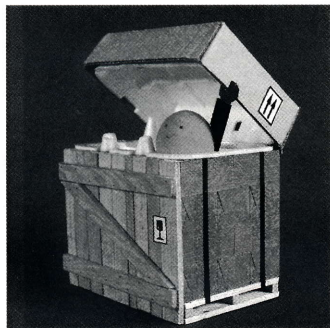


SPOORNIEUWS

(B)	Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen
5	81 15 OKTOBER
Maandlijks tijdschrift behalve 1°, 4°, 7°, 8° en 10° maand.	Brussel X
	G.P.P./10/209





TOERISME

- Librevasion met de trein: 9.
- Trein + fiets: 14.
- Wintervakantie per trein: 15.



B-NIEUWS

- Speciale treinen: 10-11
- Adviseur voor de buitenlandse handel: 15.
- Nieuw telefoonnummer: 15.
- Nieuw adres van de B.R.: 15.



ACTUEEL

- De verpakking: 12-13.
- Werken met perslucht: 14.
- Maritieme ertsaanvoer: 14.

INHOUD



CONTAINER

- De terminal te Muizen: 3-5.
- Intercontainer-wagens: 14.
- Griekenland en containers: 14.



TARIEF - DIENSTREngING

- 20 jaar TEEM-treinen: 6-8.

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 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's
Ambrogio: 3, 5
Acket Hendrik: 5
Interfrigo: 6
La Libre Belgique: 9
FTS: 15
NMBS.



EDITORIAAL

VAN DE REDACTIE

De reeks gaat verder.

De NMBS geeft zijn voogd, de Minister van Verkeer, de handen vol met plechtige inhuldigheden: een geëlectriceerd traject, binnenkort nieuw rollend materieel of een stationsgebouw dat nog ruikt naar verse mortel.

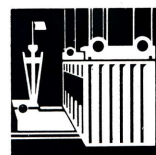
Op 23 september was het de beurt aan het station Lillois. Het nieuwe gebouw kwam officieel tot leven. Wij hebben noch de tijd noch de beschikbare ruimte om er in dit nummer over uit te weiden. We willen enkel het feit aanhalen.

Minder dan een generatie geleden voorspelden sommigen de spoorweg een sombere toekomst. Deze zwartkijkers worden vandaag de dag duidelijk in het ongelijk gesteld.

Er zijn vele jongeren die enthousiaste spoorwegfans zijn, er gaan steeds meer en meer stemmen op om het openbaar vervoer te herwaarderen, het rollend materieel wordt steeds moderner, comfortabeler en mooier. Er waait een gunstige wind.

De beslissende wending is genomen: teruggrijpen naar een energiebron die minder onderhevig is aan prijsschommelingen, verkeersorganisatie op basis van wetenschappelijke gegevens, opvoeren van de snelheid, ontwikkeling van eenvoudige internationale tarificaties, verjonging van de middelen... alles wordt in het werk gesteld om het spoor een concurrentiële positie te bezorgen ten opzichte van de mededinger die reeds 30 jaar genoot van talrijke voordelen waarvan het zelf verstoken bleef.

De spoorweg is zonder twijfel nog niet tot volle bloei gekomen, de crisis houdt ook de trein in zijn greep. Maar hij biedt taale weerstand en er zijn hoopvolle tekens van vooruitgang die een heldere toekomst laten vermoeden.



MUIZEN-CANDIOLO: 220 TREINEN PER JAAR

De heer Domenico Ambrogio had, samen met drie van zijn broers, een bedrijf voor wegvervoer; hij had enkele vrachtwagens rijden in de verbinding België-Italië. IJverig en schrander als hij was, kwam hij op het idee net zo'n bedrijf bij ons op te richten als in de streek van Turijn. Die kans kreeg hij in 1966, toen hij erin slaagde de controle te verwerven over de firma Welltransport, die destijds min of meer met moeilijkheden had af te rekenen. Hierdoor kon hij zijn wagenpark tot 12 voertuigen uitbreiden en meer activiteit ontwikkelen in de verbinding België-Turijn. Tevens begon hij zich toe te leggen op Nederland en Duitsland.

De verkeersmogelijkheden breidden zich snel uit en de container bleek voor wegvervoerders heel wat beloften in te houden voor de toekomst; daarmee werd het tijdperk ingeluid van het gecombineerd vervoer, waarin de specifieke eigenschappen van verscheidene vervoertakken op harmonische en economische wijze gecombineerd worden.

In 1969 kocht de familie Ambrogio te Candiolo, in eigen streek,

een stuk grond waarop een containerterminal werd ingericht. Ze zocht naar een gelijkaardige vestigingsplaats in België en opende ten slotte in 1970 een terminal in het station Muizen, op een terrein van de NMBS. Welltransport = Ambrogio vestigde zich daar langs het 800 m lange spoor, waar de nodige ruimte voor het behandelen en opslaan van containers voorhanden was. Meteen

begon een druk spoorwegverkeer tussen Muizen en Candiolo, terwijl de firma haar activiteit op de weg voortzette. Het spoorwegdebuut was bescheiden met een gemiddelde van 15 eenheden die per week werden verzonden: de klanten moesten immers nog overtuigd worden.

Maar in 1976 werd het volume al verdubbeld en sindsdien bleef het, behalve in 1975, dat voor

iedereen een slecht jaar was, gestaag toenemen. De activiteit op de weg werd van jaar tot jaar welbewust vermindert en ten slotte in 1976 volledig stopgezet. Tegenwoordig verlaten per week 4 gesloten treinen (soms 5) het station Muizen op weg naar Candiolo en komen er 5 gesloten treinen (minder lang en zwaar) uit de tegenovergestelde richting toe.

Ons tabelletje geeft het verloop van dat verkeer aan, enerzijds met het wekelijks aantal vanuit Muizen verzonden containers, anderzijds met het jaarlijks aantal in Muizen gevormde treinen. De statistieken voor 1979 - 6.208 eenheden bij vertrek en 5.500 bij aankomst - geven een vrij nauwkeurig beeld van het aandeel van de twee vervoerrichtingen. Voor de aardigheid kunnen we nog enkele records vermelden die datzelfde jaar werden gevestigd:

- maandrecord in oktober: 601 eenheden bij vertrek;
- weekrecord van 11 tot 16 november: 156 eenheden;
- maandrecord van een klant: 270 eenheden;
- weekrecord van een klant: 85 eenheden.



MUIZEN-CANDIOLO: 220 TREINEN PER JAAR

Verkeer bij vertrek uit Muizen

Jaar	Gemiddeld aantal eenheden per week	Aantal gevormde treinen
1970	15	—
1971	32	niet geregistreerd
1972	50	101
1973	56	104
1974	62	114
1975	53	112
1976	69	142
1977	72	142
1978	81	167
1979	119	220
1980	115/120	220

Gecombineerd vervoer

In werkelijkheid moet Welltransport-Ambrogio het van gecombineerd vervoer hebben: aan- en afvoer over de weg, lange spoorwegtrajecten met gesloten treinen.

Verder exploiteert de familie andere verbindingen van het type Muizen-Candiolo, zoals Italië/Duitsland, Italië/Spanje, Duitsland/Spanje en een binnenlandse Italiaanse verbinding die de hele laars bestrijkt; in totaal 5 verbindingen waarvan er 3 met de hulp van correspondenten en 2 door het familiebedrijf worden geëxploiteerd.

In de 3 huidige terminals, te Candiolo, Muizen en Fiorenzuola, beschikt de onderneming over portaalkranen (2 in België) en eigen vervoermaterieel. Op weinig na kan ze in gesloten kring werken; haar enige partners zijn enerzijds de spoorweg - ze maakt immers gebruik van het spoorwegnet en bezit geen eigen locomotieven - en anderzijds de wegvervoerders, die het vervoer van de fabriek naar de spoorwegterminal en omgekeerd voor hun rekening nemen.

Ze verstrekt aan haar klanten een volledige service van fabriek tot fabriek, douaneformaliteiten inbegrepen, voor een totale prijs die dank zij haar schrander beheer aantrekkelijk is. De klant moet alleen maar de goederen in de fabriek zelf laden of lossen en richtlijnen geven, Welltransport doet de rest.

Eigen materieel

Al het materieel dat voor dit verkeer wordt gebruikt, is dus eigendom van de familie Ambrogio. Het betreft hier speciale kisten van 40 voet, met een laadhoogte (en -breedte) van 2,40 m en een laadvermogen van 25,2 ton; ze bestaan uit een laadvloer en een geraamte met dekkleed en kunnen aan de kopwand, de zijkant en de bovenkant worden geladen, volgens de behoeften en mogelijkheden van de klant; doordat onder de laadvloer een typische versterking is gemonteerd, mogen ze niet op een gewone platte wagen geplaatst worden.

Om die reden bezit de familie Ambrogio dan ook alle wagens die ze voor haar vervoer nodig heeft: tweeassige wagens met een lengte van 12,20 m en een laadvermogen van 30,5 ton, zonder laadvloer en uitzonderlijk licht gebouwd. Voor het vervoer over de weg ten slotte, worden de speciale kisten op een draaistel geplaatst, tweeassig in België, drieassig in Italië; het andere uiteinde van de kist rust op een steun of op de vastzetspil van een wegtractor.

Het volledig park bestaat uit meer dan 500 wagens en 500 speciale kisten; het aantal draaistellen voor wegvervoer is lager. In technische of commerciële gesprekken wijst de heer Ambrogio junior, directeur van de terminal Muizen, erop dat zijn speciale kisten een grote laadhoogte en een aanzienlijk laadvermogen hebben. Hierdoor neemt zijn bedrijf op de Belgische markt van het gecombineerd vervoer een sterke concurrentiepositie in. Hij voegt eraan toe dat de behandeling op een private terminal meer bewegingsvrijheid biedt, waardoor de service op commercieel vlak eveneens vlotter verloopt.

Voordelen

Benevens een groot laadvolume biedt dit vervoersysteem enkele belangrijke voordelen.

In de eerste plaats wat het vervoer over de weg betreft. Tegelijk met de stijging van de materiele en brandstofprijzen zijn de nationale en internationale reglementen strakker, ja zelfs ingewikkelder geworden. Een en ander heeft voor het wegvervoer moeilijkheden teweeggebracht, zowel inzake kostprijs als vervoertermijnen. In dat opzicht blijkt de trein praktisch en ook economischer: de goederen worden bij de verzender geladen, met een gesloten trein vervoerd, door eigen mensen gelost en zodra het verkeer gesmeerd loopt, hoeft men geen onaangename verrassingen meer te vrezen, kan de vracht van vertrek tot aankomst gevolgd en desnoods tijdens het vervoer naar een andere bestemming gelooft worden zonder dat dit meer hoeft te kosten.

Het werken met getrokken weg-eenheden heeft ook een weerslag op de kosten. Terwijl de klant één of meer in zijn fabriek afgeleverde kisten vollaadt, kan de chauffeur met zijn trekker andere taken verrichten, wat hun produktiviteit ten goede komt. Het bezorgen van lege kisten en het leveren van uit Italië aangekomen kisten kunnen volgens de mogelijkheden van de klant worden gefaseerd, zonder dat het duurste en kwetsbaarste materieel van de ketting - de trekker - ongebruikt blijft. Verder verhoogt de vermindering van de menselijke inbreng ook het concurrentievermogen van dit type van gecombineerd vervoer. Ten slotte wordt de wegcombinatie alleen ingeschakeld om de kisten tussen de terminal en de fabriek van de klant te vervoeren; een kist die in de terminal wacht, heeft geen draaistel nodig. Vergelijken met de andere vervoermiddelen kan met dit systeem fors op de investeringen worden bespaard en kan bijgevolg tegen beter concurrerende prijzen worden gewerkt.

In familieverband werken is een troef op internationaal vlak. Onderhoud en herstelling van het materieel kunnen worden uitgevoerd op de plaats waar dit het goedkoopst is: de onderneming doet hier haar voordeel mee. Maar ook de klant heeft er baat bij; hij krijgt een vlottere service, zoals blijkt uit ons voorbeeld.

Ik verzend 3 speciale kisten, geladen met 3 verschillende produkten: A naar Milaan, B naar Turijn, C naar Rome. De kisten zijn gisteren vertrokken en zullen volgende nacht Candiolo bereiken. Diezelfde ochtend bestelt een Romeinse klant bij mij dringend een hoeveelheid van produkt B. Mijn Turijnse klant is niet gehaast en heeft zijn produkt niet meteen nodig. Ik hak de knoop door en verander de bestemming. Muizen brengt Candiolo op de hoogte. Zodra de trein aankomt, wordt kist B doorgestuurd naar Rome. De Italianen blijven niet bij de pakken zitten: ze doen een inspanning voor een goede Belgische klant van... de familie. Bij een terminal waarover een buitenstaander de plak zwaait, zou dit niet zo vlot voor elkaar gekomen zijn. Maar ik ben benevens klant van Welltransport, ook klant van Ambrogio: dat maakt een heel verschil.

Daaruit blijken eens te meer de voordelen van het gecombineerd vervoer. Doordat alles bij een zelfde spoorwegterminal terecht komt voordat het treinstel wordt ontbonden, kan de zending tot een paar uurtjes vóór levering aan de geadresseerde worden gevolgd en kan de bestemming van een of meer eenheden tijdens het vervoer worden veranderd. Zo alle activiteiten van Welltransport nu uitsluitend over de weg zouden verlopen, zou er benevens een legertje chauffeurs ook een flink aantal controleurs nodig zijn. Dit zou in het budget fors doorwegen en de door hun werk

opgeleverde winst afromen. Wat moest bewezen worden.

Projecten

"De terminal van Muizen", aldus de heer Ambrogio, "is ideaal gelegen in het hartje van een streek die in het noorden door Rotterdam en Utrecht, in het zuiden door de «autoroute de Wallonie» wordt begrensd".

In die zone zijn grote ondernemingen gevestigd die potentiële klanten zijn en een volume aan goederen kunnen bezorgen waarmee het bedrijf goed leefbaar is.

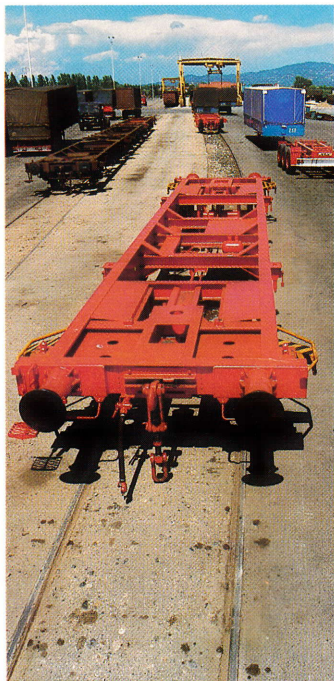
De verbindingen zijn er goed dank zij het dichte autowegennet met uitvalswegen naar Nederland. De terminal van Muizen is bereikbaar zonder dat de vrachtauto's door een grote agglomeratie moeten, wat wegvervoerders erg op prijs stellen. Verder beschikt de firma in het station over een werkruimte die, hoewel niet onbegrensd, toch nog kan worden uitgebreid.

Dit is op dit ogenblik het geval. Er wordt nu een opstelspoor aangelegd en er komt een tweede vormingsspoor bij zodra Welltransport in oktober start met een nieuwe verbinding: België-Spanje. In Spanje zal een receptiebedrijf de behandeling en de eindtrajecten voor zijn rekening nemen, wat het nu al doet voor het verkeer met Candiolo en Keulen.

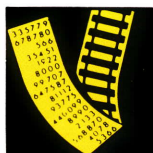
Die uitbreiding van de activiteit verklaart gedeeltelijk waarom onlangs in Muizen een tweede portaalkraan op wielbanden in gebruik werd genomen. Deze overspant twee sporen en twee werkgangen en heeft een maximum draagvermogen van 50 ton. Samen met de jongste aankopen - meer dan 120 extra wagens in 1981 - volstaat het eigen wagenpark van de familie Ambrogio, zowel voor de organisatie van de nieuwe verbinding als voor de ontwikkeling van de bestaande lijnen.

In Muizen heeft men dan ook vertrouwen in de toekomst, daar men er kan steunen op een internationale structuur die solide en dynamisch is. Een structuur waar iedereen zo'n beetje medeëigenaar is en hierdoor nog sterker gemotiveerd is om zich voor de ontwikkeling van het bedrijf in te spannen.





20 jaar TEEM-treinen



Iedereen kent natuurlijk wel de prestigieuze "Europatreinen", de TEE's, die grote snelheid paren aan hoogstaand comfort. Wat echter minder gekend is, is dat er ook Europatreinen bestaan voor het goederenverkeer, de Trans Europ Express Marchandises, kortweg TEEM-treinen. Deze treinen die uiterlijk niet verschillen van een gewone goederentrein zorgen reeds 20 jaar voor een snel goederenverkeer doorheen Europa. Reden dus om er even bij stil te staan.

Vandaag de dag heeft het in 1960, door een daartoe speciaal opgerichte UIC-werkgroep, vooropgestelde streefdoel nog niets van zijn actualiteit ingeboet: "Aan een internationaal net van doorgaande goederentreinen wordt de rol toebedeeld de voornaamste Europese productie- en consumptiecentra onderling in internationaal verkeer te verbinden met relatietreinen van hoge kwaliteit".

De TEEM-idee was geboren en diende door de CEM/EGK (Europese Conferentie voor de dienstregeling van de goederentreinen) in de praktijk te worden omgezet. De eerste beslissende stap werd gezet in de maand mei 1961; 31 doorgaande internationale TEEM-relaties werden opgenomen in de Europese dienstregelingen.

Nu, 20 jaar later, is het wel interessant om even bilan op te maken. Heeft de toenmalige idee zich ontwikkeld?

De toename van het aantal relaties beantwoordt op het eerste gezicht bevestigend deze vraag. In de dienstregelingen van 1981/82 zijn er 135 TEEM-relaties opgenomen. Een flinke toename dus t.o.v. het aanvangsjaar 1961. Het NMBS-net is betrokken bij 24 relaties, wat verhoudingswijze zeker niet slecht is.

Het begrip TEEM-relatie verdient wel een woordje uitleg. Een voorbeeld. Er is een TEEM-trein Antwerpen-Wenen en een andere Zeebrugge-Bazel, beide via Keulen. In de trein Antwerpen zitten evenwel ook wagens voor Bazel en in die van Zeebrugge ook wagens voor Wenen. Keulen zorgt voor de passende aansluitingen en zodoende ontstaan er uit twee treinen vier relaties: Antwerpen-Wenen, Zeebrugge-Wenen, Antwerpen-Bazel, Zeebrugge-Bazel.

Eén van de hoofdgedachten van het in 1961 geformuleerd TEEM-karakter was wel dat de commerciële snelheid van de wagens ten minste 45 km/u moest bedragen. Rekening houdend met de noodzakelijke stilstanden en met de werkelijk haalbare gemiddelde snelheden, toch een zware opgave.

Op bepaalde vlotte deelrelaties (bijvoorbeeld op het parcours van een groot net zoals Duitsland of Frankrijk) kon men de commerciële snelheid makkelijk opvoeren tot 60 à 70 km/u. Doch in vele gevallen was de 45 km/u echt niet haalbaar; denk maar aan bergachtige trajecten. Ondertussen

had het Europese wegennet onverminderd uitbreiding genomen, liet het vrachtwagenpark steeds snellere prestaties noteren en werd de laadcapaciteit over de weg steeds maar opgevoerd. Het was duidelijk dat de spoorweg moest reageren. De EGK stelde een TEEM-werkgroep samen die als opdracht had: de bestaande TEEM-situatie te analyseren en maatregelen te formuleren die het TEEM-net weer op hetzelfde niveau als het wegennet konden hijsen.

Na enkele jaren intensieve studie en enkele tussentijdse ingevoerde maatregelen legde de EGK-werkgroep - samengesteld uit vertegenwoordigers van de spoorwegnetten uit Tsjechoslowakije, Duitsland, Frankrijk, Italië, Griekenland, Hongarije, Oostenrijk, Zwitserland en België - in 1980 negen TEEM-kenmerken vast.

1. Commerciële snelheid

Het kenmerk "commerciële snelheid" dient absoluut gerespecteerd. Vandaar wordt dit het TEEM-criterium geheten.

Het vroegere criterium voor de commerciële snelheid was gebaseerd op een gelijkwaardigheid met het wegvervoer, en werd vastgesteld op 45 km/u. Studies hebben aangewezen dat er nu hogere eisen nodig zijn. "De hoofdkenmerken van de TEEM zijn de commerciële snelheid en ook de regelmatigheid. Zij zijn de snelste en betrouwbaarste inter-



TEEM

BIJ UITVOER

Van Zeebrugge, Gent, Brussel, Antwerpen via Montzen

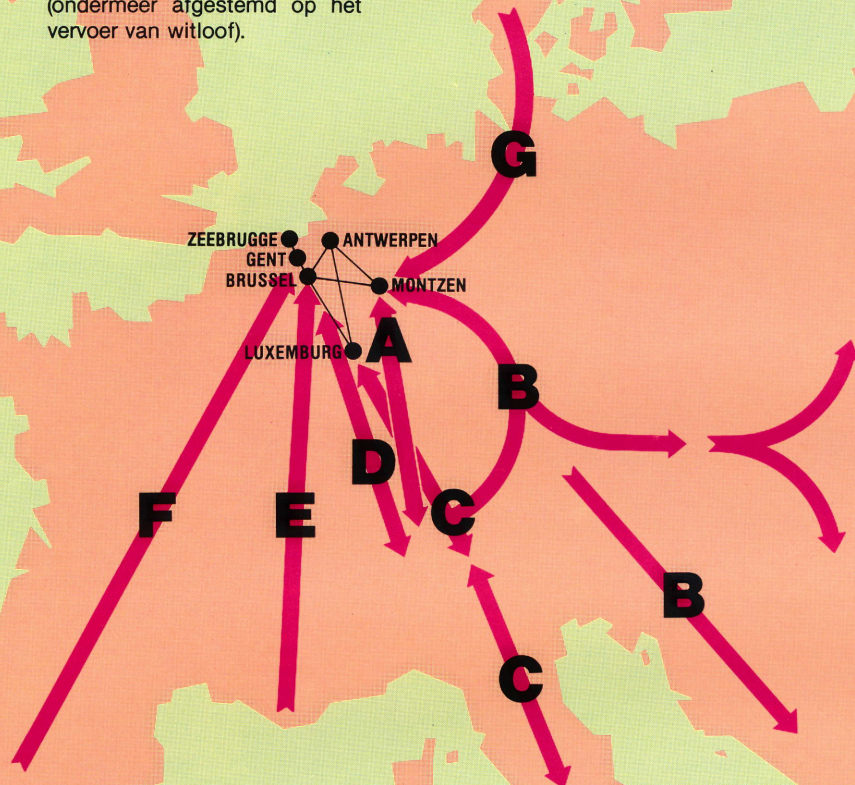
A - naar Zwitserland en verder

B - naar Zuid-Duitsland, Wenen en verder in oostelijke richting.

Van Zeebrugge, Gent, Brussel, Antwerpen via Luxemburg

C - naar Zwitserland en verder

D - van Brussel rechtstreeks naar Zwitserland (ondermeer afgestemd op het vervoer van witloof).



BIJ INVOER

A.B.C.D - dezelfde relaties als bij uitvoer maar in tegengestelde richting

E - van Zuid-Frankrijk naar Brussel en Antwerpen

F - van Spanje naar Brussel (speciaal afgestemd op het vervoer van sinaasappelen)

G - van Scandinavië en Noord-Duitsland naar Montzen.



nationale treinverbindingen met absolute voorrang qua vertrek en aankomst. De toegestane reisduur voor iedere relatie wordt opgemaakt op basis van een minimumgemiddelde van 60 km/u, verhoogd met het tijdverlies opgelopen in grensstations, in vormingsstations (maar dan uitsluitend voor uitwisseling van TEEM-wagens), en op bepaalde moeilijk te berijden trajecten".

2. Maximum snelheid

"De TEEM-treinen moeten, mits inachtneming van de op ieder traject toegelaten maximale snelheden, kunnen rijden tegen een snelheid van 100 km/u. Voor welbepaalde treinen kunnen tussen geïnteresseerde netten onderlinge dienstregelingen uitgewerkt worden gebaseerd op een maximale snelheid van 120 km/u".

3. Lange trajecten

"De TEEM zullen in de mate van het mogelijke op lange trajecten ingezet worden".

4. Voorrang

"De TEEM-treinen zullen bij doorvoer op alle netten met voorrang behandeld worden".

5. Controle en aankondiging van de TEEM

"Om de stipte doorvoer te verzekeren moeten de TEEM-treinen tijdens het traject onder controle worden gehouden en de samenstelling zal eventueel vooraf aangekondigd worden om de wagenovergangen vooraf te kunnen bepalen".

6. Doorgaande nummering

"De TEEM-treinen dienen in de mate van het mogelijke van het vertrekstation tot het aankomststation dezelfde doorgaande internationale nummering te dragen".

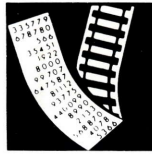
7. Grensoponthoud

"De netten dienen zelf de nodige maatregelen te nemen (bijvoorbeeld door overeenkomsten met veerartsenijkundige diensten) opdat het oponthoud in de grensstations tot het stricte minimum zou worden beperkt".



8. Verkeersperiodes

"De vaste verkeersperiodes zijn aangegeven in de TEEM-dienstregeling. De netten verbinden er zich toe onder alle omstandigheden de TEEM-dienstregeling te respecteren, zelfs als het aanbod van wagens gering is".



9. Reklame

"De deelnemende netten verbinden er zich toe regelmatig de TEEM-treinen te propageren".

Met het vastleggen van kwaliteitskenmerken voor de TEEM-treinen heeft de EGK zich niet vergenoegd. Er staat ook nog een prestatievergelijking "trein-vrachtwagen" op het programma.

De gemiddelde vervoersnelheid van een vrachtwagen bepalen is geen eenvoudige opgave. Deze is o.m. afhankelijk van de aard der wegen, de afstand, het type vrachtwagen, geografische factoren... Verschillende in de EGK deelnemende netten bestuderen daarom in eigen land het snelheidsprobleem. De resultaten zullen nadien samengebracht en verwerkt worden.

De eerste bevindingen tonen aan - zoals trouwens vermoed - dat de vervoersnelheid op verbindingen met vlotte wegen en weinig grensovergangen rond de 50 km/u schommelt. Dat is bijvoorbeeld zo op de verbinding Zeebrugge-München. Anderzijds daalt de snelheid van de vrachtwagen op trajecten met grote topografische verschillen en meerdere grensovergangen tot ongeveer 30 km/u.

Het streefdoel van de spoorwegen is duidelijk: op alle TEEM-relaties zou de vervoersnelheid boven die van de vrachtwagen moeten uitstijgen. Zo bereiken de TEEM-treinen op de relatie München-Thessaloniki een gemiddelde van 40 km/u, een vrachtwagen doet het - volgens een bevinding van de ÖBB - tegen 35 km/u. Overigens is snelheid alleen geen absoluut doel. Er dient eveneens gelet op doelgerichte vertrek- en aankomsturen.

Achter de schermen van het TEEM-produkt wordt er dus ernstig werk geleverd. Het is een industrieel produkt zonder uiterlijk vertoon (wat misschien wel een a-commercieel effect heeft) gericht naar een welbepaalde, niet te omvangrijke doelgroep. Deze doelgroep kan men best bereiken, overtuigen door prestaties van hoge kwaliteit. De TEEM is na 20 jaar, mede door de nieuwe impulsen van de EGK, goed op weg om in zijn volwassenheid uit te groeien tot een efficiënte, waardevolle Europese goederenschakel. Dus rooskleurige toekomstperspectieven.

TEEM

livret-indicateur pour le service international de marchandises par wagons complets

B T.E.E.M. - T.E.C. - L.I.M.

treinboek van de internationale verbindingen voor wagenladingen



T.E.E.M. RELATIES VAN EN NAAR BELGIË

Relatie	N°	Reiswegen
Nederland - België - France	111	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Quévy - Feignies - Paris-Batignolles
France - België - Nederland	112	Marseille - Feignies - Quévy - Brussel
Espana - België - Nederland	114	Sagunto - Hendaye - Feignies - Quévy - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
France - Deutschland DB	145	Paris (Creil) - Erquelines - Montzen - Aachen (West) - Wanne Eickel - Maschen Rbf
België - Schweiz	223	Schaerbeek - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italia - Schweiz - België - Nederland	228	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockem - Essen - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
Nederland - België - Schweiz - Italia	237	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Essen - Stockem - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italia - Schweiz - België - Great Britain	238	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockem - Zeebrugge
Italia - Schweiz - België	286	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockem
Italia - Schweiz - België - Great Britain	288	Chiasso - Basel SBB - Thionville - Bettembourg - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	326	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	340	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
België - Deutschland DB - Schweiz - Italië	341	Antwerpen - Aachen - Köln - Basel Bad - Chiasso
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	342	Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	360	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italia - Schweiz - Deutschland DB - België - Great Britain	362	Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Deutschland DB - België	440	Nürnberg - Köln - Montzen - Zeebrugge
België - Deutschland DB - Schweiz	441	Zeebrugge - Aachen - Köln - Basel Bad
België - Deutschland DB - Schweiz	451	Zeebrugge - Aachen - Köln - Passau - Wien
België - Deutschland DB - Österreich	453	Antwerpen - Aachen - Köln - Passau - Wien
Italia - Österreich - Deutschland DB - België - Great Britain	614	Verona - Brennero/Brenner - Kufstein - Köln - Montzen - Zeebrugge

Vervoerduur van enkele verbindingen vanuit België.

Antwerpen - Basel SBB	13 u.
Antwerpen - Wenen - Budapest	36 u.
Antwerpen - Köln	6 u.
Antwerpen - Nürnberg	16 u.
Antwerpen - Praha	28 u.
Montzen - Bremen	27 u.
Schaerbeek - Basel SBB	13 u.
Schaerbeek - Köln	7 u.
Schaerbeek - Rotterdam	5 u.
Zeebrugge - Basel Bad	19 u.
Zeebrugge - Budapest	40 u.
Zeebrugge - Genève	37 u.
Zeebrugge - Köln	10 u.
Zeebrugge - Praha	32 u.

"LIBREVASION" MET DE TREIN



Het wordt zo langzamerhand een gewoonte: La Libre Belgique wil de lezers voortaan elk jaar - en dit jaar uitzonderlijk meer dan een keer - tot een reis van een paar dagen uitnodigen. In '80 was het blad van wal gestoken met een cruise op de Mermoz. In '81 nam het opnieuw het initiatief tot een reis, maar nu per trein. Bestemming: Toscanië.

De redactie van de krant beschouwt dit snipperreize als een gelegenheid bij uitstek om kennis te maken met de lezers en vooral om onder het motto "we gaan met onze tijd mee" haar imago luister bij te zetten.

Voor La Libre Belgique kwam kwaliteit op de eerste plaats. Er



werden voor de reis dan ook kosten noch moeite gespaard: een speciale "gastronomische" trein met toneelvoorstellingen, klasse-hotels, een hoogstaand cultureel programma, een galadiner op een Florentijnse heuvel... Het blad deed echter niet alles alleen: de journalisten moeten immers ook nog kopij leveren. Er zijn trouwens specialisten ter zake op wier ervaring je kan steunen.

Met het gevolg dat al in september '80 bij de redactie van de krant een werkgroep bijeenkwam met mensen van de NMBS, Railtour, de Internationale Slaapwagen- en Toerismemaatschappij; een vervoerbedrijf, een reisorganisator en een hotel- en restauranthehouder.

Over de voorbereidende besprekingen en werkvergaderingen willen we alleen dit kwijt: kwaliteit

was het leidmotief. Het aanbod was zo verleidelijk dat de kaartjes als warme broodjes van de hand gingen. En zo stonden we op woensdag 27 mei, daags voor Hemelvaartsdag, omstreeks 16.45 u. in Brussel-Zuid.

De trein staat aan het perron klaar. De locomotief voert het opschrift "Librévasion", zoals de reis heet; 12 slaaprijtuigen, zowel klassieke als T2-rijtuigen; 3 restauratierijtuigen waarin, in 3 beurten, de 320 hongerigen worden gespijsd; een oud Pullmanrijtuig, waar bridge wordt gespeeld en de sfeer wat mondainer is; het bar- en discotheekrijtuig van Railtour voor wie zich aan een danspasje wil wagen; en een conferentierijtuig van de SNCF dat plaats biedt aan een 60-tal mensen, voor wie er 3 acteurs van het Théâtre National als "reizend"

gezelschap optreden. Een heel bijzondere trein, zo te zien... en te horen. De reizigers stappen in onder muzikale begeleiding van een muziekkapel van de spoorweg, nadat ze (de dames natuurlijk) door charmante hostessen in de bloemetjes zijn gezet. Er is sfeer. De NMBS heeft het uitstekend gedaan.

Het personeel van de Slaapwagenmaatschappij is meteen aan de slag gegaan: de begeleiders wijzen de klanten hun plaats; de barman staat paraat, keurig uitgedost in zwarte jas en rode vlinderdas; de koks zijn al bezig met de bereiding van de Straatsburgse ganzeleverpastei, de parelhoenfilets Nagornoff en de Sibische omelet; de kelners staan klaar achter de rijen Porto en Château Coufran Haut Médoc 1976. Zonder uit de school te klappen, mogen we zeggen dat de wijn heerlijk was en in de smaak viel bij de organisatoren. Ook het eten was lekker. Spoorweggastronomie op haar best.

De Railtourleiders van hun kant hielden een oogje in het zeil, zowel op de trein en de reizigers als op de organisatoren. Die kerels kennen hun vak. Maar een reis is net zoals de Ronde van Frankrijk: pas in Parijs is de winnaar bekend. Met de hulp van een Florentijns reisbureau werd het verblijf in Toscanië georganiseerd: logies en maaltijden voor

320, uitstappen, galadiner, allereerste attracties... Met Railtour, zoals ieder nu wel weet, "begint de vakantie in de trein". Alles moest van bij de start op wieltjes lopen. Het klikte allemaal! Een pluim dus voor de organisator.

Al bij al hebben de deelnemers een welgevuld programma afgevoerd. Het Toscaanse cultuurpatrimonium in 3-4 dagen was een echte marathon, met daarbij de vele uurtjes in de Pullman- en discorijtuigen tot het krieken van de dag... Maar sfeer was er: onberispelijke hotels, voortreffelijke maaltijden, maximaal comfort, verrijkende contacten (we zullen mekaar schrijven!), passende toneelvoorstellingen met rasateurs, videoprogramma's en gezelschapsspelletjes in de trein, een reiskrantje dat dagelijks aan alle reizigers werd uitgereikt (zelfs in de trein waar een fotokopieerapparaat stond). Er was ook een minister die, al reisde hij als particulier, bereid was tot een kleine politieke confrontatie met zijn reisgenoten.

Dat het een succesformule is, blijkt hieruit, dat een derde van de reizigers al aan de cruise van 1980 had deelgenomen en dat er nog meer enthousiaste kandidaten waren voor de reis van '82, waar die ook naartoe zou gaan. De organisatoren van "Librévasion" hadden op het goede paard gewed, al kozen ze de trein. De spoorweg gaat echt met zijn tijd mee.

1. Brussel-Zuid voor het vertrek: de stemming is er. "Het spel is op de wagen".
- 2-3. Bloemen en fanfare in Brussel-Zuid.
4. Ergens in Toscanië, een Ardens everzwijn.
5. Spoorweggastronomie.
6. Ook in de trein wordt er toneel gespeeld.
7. Firenze: 3-4 dagen puur cultuur.



door beperkingen eigen aan het vervoer en door de moderne middelen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij gebruik van paletten, waarvoor de verpakkingsafmetingen nauwkeurig moeten worden vastgesteld.

Die fundamentele verschillen hebben ertoe geleid dat het BIV voor zijn tweejaarlijkse wedstrijd de deelnemers in verschillende categorieën heeft ingedeeld. Vervoer- en verkoopverpakkingen vormen de eerste twee; tot de andere twee categorieën behoren enerzijds de verpakkingsprototypes en anderzijds materialen en toebehoren voor verpakking en conditionering.

In laatstgenoemde groep is er een belangrijke groei, want in de verpakkingstechniek worden heden ten dage de meest uiteenlopende materialen gebruikt. Plastiek en isolatiematerialen o.a., in alle soorten en vormen, dienen zowel voor het samenhouden van verpakkingseenheden als voor het vastzetten in een vervoerverpakking.

Rekening houdend met de omstandigheden en specifieke gegevens, kan men stellen dat meestal voor elk product een verpakking en voor elke vervoertechniek een verpakking of conditioneringsmethode bestudeerd wordt. De studiekosten worden snel afgeschreven doordat die

getuigt van een eigentijds visie en de uitlopers van de wedstrijd zijn tekenend voor deze tijd.

De inschrijvingen zijn afgesloten en de stalen worden nu aan proeven en controles onderworpen. Dit volgens een gezamenlijk door de deelnemers en het BIV opgesteld programma. Op 6 november buigt de jury zich over de dossiers. Op 24 november worden de Grote Prijzen en de Oscars toegekend, net op het ogenblik dat het Propack-salon op de Heizel zijn deuren opent.

Voor de toekenning van de Grote Prijzen laat de jury zich leiden door de kwaliteiten van de voorgestelde verpakkingen, op grond van 4 criteria:

1. hun functionele waarde;
2. hun technische en structurele kwaliteiten;
3. de zuinigheid bij de conceptie;
4. nieuwe of vernuftige ideeën voor het gebruik van grondstoffen en energie, vergeleken met de courante verpakkingen.

Voor de toekenning van de Oscars komen benevens die criteria nog 3 andere in aanmerking:

5. kwaliteiten inzake vorm en grafiek;
6. de creativiteit;
7. wedergebruiksmogelijkheden;

Daar aan de wedstrijd niet alleen fabrikanten maar ook gebruikers en ontwerpers mogen deelne-

kingen met de hoofdprijs gaan lopen. Laten we niet vergeten dat het derde selectie criterium - de zuinigheid bij de conceptie, m.a.w. de verhouding kwaliteit/prijs - even zwaar doorweegt als de andere. Een kwaliteitsverpakking is trouwens niet genoodzaakt onbetaalbaar. En als ze dan toch iets duurder uitvalt dan een andere, moet men bedenken dat ze de gebruiker een uitstekende verzekering biedt tegen pech: tegen beschadiging, doordat de producten beter beschermd zijn, tegen slechte verkoop, doordat een goed verpakt product aantrekkelijker is en dus gemakkelijker van de hand gaat.

Al te weelderige en overgrote verpakkingen maken weinig kans, net zo min als verpakkingen met een weinig originele vorm of een te grote breekbaarheid. De verpakking mag immers de door de prijzen bepaalde concurrentiekracht en de rendabiliteit van de productie niet in de weg staan. In die zin wil het BIV er bij die wedstrijd de nadruk op leggen waarom er naar een ideaal evenwicht wordt gestreefd. Tussen een jurk van Dior en een japonnetje van 100 fr., een mooie jas van schapeleer en een ordinaire jekker kan altijd een betere keuze naar ieders gading en voor elke gelegenheid worden gedaan. Dat geldt ook voor verpakkingen.

In onze volgende nummers ko-

Verpak, maar verpak goed

king tot stand komt, worden vaak studies verricht en wordt er gepeild bij een representatief deel van de potentiële kopers. De ontwerper zoekt nieuwe vormen en kleurencombinaties en streeft naar originaliteit, zodat het uiteindelijk resultaat voornamelijk de vrucht van zijn werk is.

De vervoerverpakking vervult uiteraard andere functies. Een van die functies bestaat erin grotere eenheden samen te stellen voor levering aan de kleinhandel of voor verkoop volgens de discountformule. In de leveringscyclus moet ze ook het product beschermen tegen typische verschijnselen bij het vervoer: schokken van het voertuig en bij de behandeling, druk in de voertuigen en bij het opslaan, slecht weer, enz. Al wordt er nu naar gestreefd de verpakking in overeenstemming te brengen met het imago van de fabrikant, door haar beschermende functie is ze onvermijdelijk minder elegant dan de distributieverpakking. Heel vaak wordt de door de producent gedane keuze bepaald

verpakkingen veilig en betrouwbaar zijn en rationalisering mogelijk maken.

Daartoe aangespoord door de daling van de conjunctuur leggen ontwerpers en fabrikanten van verpakkingen zich nu nieuwe beperkingen op inzake grondstoffen en energie. Op die manier voldoen hun producten volledig aan de verwachtingen en passen ze bovendien in het huidig economisch beleid. Waar het op neerkomt is verbeeldingskracht. Op dat vlak wordt er onder meer naar gestreefd middelen te ontwikkelen om al gebruikte verpakkingen terug te winnen.

"Wegwerpverpakkingen" blijken niet meer zo voordelig als tevoren. De neiging om alles maar op de vuilnisbelt te gooien, gaat er stilaan uit. De mens van nu begint stukje bij beetje de tering naar de nering te zetten. Het gehele denkpatroon inzake verpakking kan daardoor ingrijpend worden gewijzigd.

Het BIV volgt de ontwikkeling op de voet en zou ze zelfs zo veel mogelijk willen versnellen. Zijn tweejaarlijkse wedstrijd illustreert dit treffend, alleen al door het feit dat hij bestaat. Daarin schuilt een stimulans om op de ingeslagen weg voort te gaan en vinden de laureaten een commerciële springplank; het reglement

men, heeft het BIV geen ideeën willen weren die nog geen industriële toepassing hebben gevonden. Dergelijke ideeën kunnen, volgens dezelfde criteria, buiten wedstrijd worden bekroond. Wie wordt bekroond kan daarin misschien de springplank vinden om een plaats op de markt van de Belgische verpakking af te dwingen.

De Minister van Economische Zaken stelt een speciale prijs ter beschikking voor de rendabelste verpakking, rekening houdend met de energie- en grondstoffenbesparing en de terugwinningsmogelijkheden. De wedstrijd van het BIV krijgt nog een andere dimensie door de medewerking van het Design Center, dat eveneens een prijs toekent en bovendien begin '82 de bekroonde verpakkingen ten toon stelt in de zalen van de Ravensteingalerij, vlak bij het Centraal Station. De laureaten krijgen dus tweemaal gelegenheid tot exposeren, eerst op het Propack-salon van 24 tot 28 november, daarna in de tempel der estheten.

Het spreekt vanzelf dat op het salon werkelijk het "neusje van de zalm" op verpakkingsgebied te vinden is. Neusje van de zalm in die zin dat het niet zo'n beetje van alles wat is. Weliswaar zullen niet meteen de duurste verpak-

men we op dit onderwerp terug. We zullen de laureaten van de wedstrijd voorstellen en voor onze lezers de nieuwe uitrustingen van het BIV in beeld brengen. Al wie te verpakken producten vervaardigt en verzendt raden we meteen aan, even in het Propack-salon een kijkje te gaan nemen en bij de winnaars van de Grote Prijzen en Oscars.

Vastzetting en stouwing spelen bij het vervoer uiteraard een heel belangrijke rol. Maar het gebruik van een voor de goederen en vervoerwijze geschikte verpakking draagt ertoe bij dat de producten beschermd worden tegen trillingen en schokken.

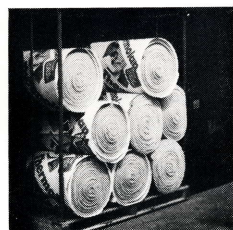
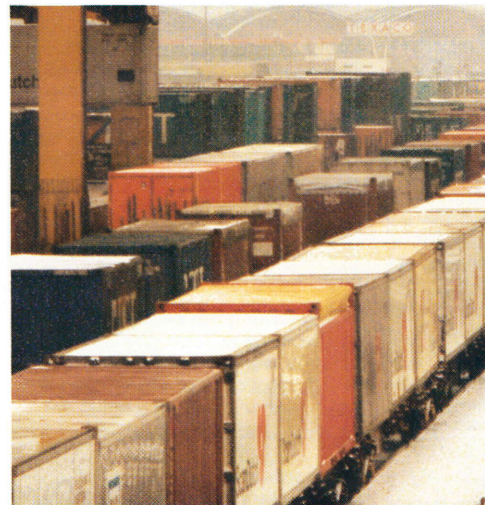
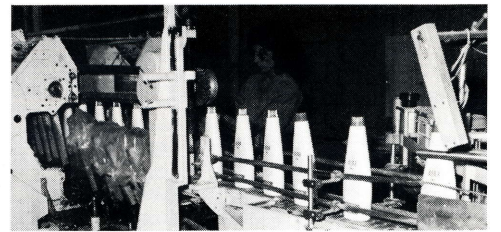
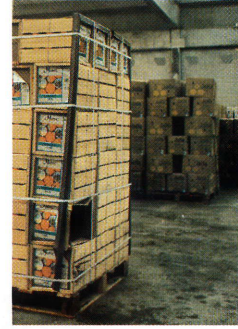
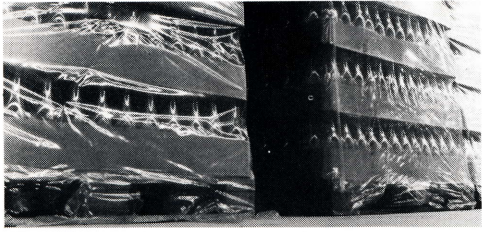
In een Franse studie werd het gemiddeld niveau van de trillingen (in hertz uitgedrukt) en van de schokken (uitgedrukt in veelvoud van "g", de versnelling door de zwaartekracht) berekend waaraan de goederen volgens de gekozen vervoerwijze zijn blootgesteld. Die cijfers zijn als volgt:

Trillingen

- op het spoor: 2 à 8 Hz;
- te water: 5 à 25 Hz;
- op de weg: 1 à 200 Hz;
- met het vliegtuig: 20 à 200 Hz, met pieken tot 3.000 Hz.

Schokken

- op het spoor: 0,6 tot 1,2 g;
- op de weg: 6 g;
- met het vliegtuig: 8 g.





PREMIERE BIJ INTERCONTAINER

De Intercontainer-wagen van 40 voet

In het kader van de 3e uitrustingsschijf van rollend materieel heeft Intercontainer in 1979, 410 twee-assige wagens besteld voor het vervoer van grote containers. Deze schijf omvat eveneens de levering van 550 nieuwe bogiewagens van 60 voet.

Het is de eerste maal dat Intercontainer dergelijke twee-assige wagens met een laadcapaciteit van 40 voet in dienst neemt. De eerste wagens werden geleverd in juni 1980, de laatste begin januari 1981. Geregistreerd door de SNCF en rijdend onder het statuut van particuliere wagens, zijn ze voorbestemd om gespecialiseerde treinen te vormen voor het vervoer van grote containers.

De wagens zijn genummerd in de reeks 23.87.442.5000-8 tot 23.87.442.5409-1 en hebben volgende kenmerken:

lengte over alles	13,860 m
nuttige lengte	12,620 m
afstand tussen de assen	9,000 m
hoogte van de laadvloer t.o.v. het spoor	1,175 m
gemiddelde tarra	11,5 ton
Nuttige last:	
op lijnen tot	
16 ton per as	20,5 ton
18 ton per as	24,5 ton
20 ton per as	28,5 ton

De wagens zijn uitgerust met 16 neerklapbare ISO-vasthechtingspunten en kunnen volgende ladingen vervoeren:

- 1 grote container van 40 of 30 voet
- 2 containers van 20 voet
- 1 laadkist van 40 voet
- 1 laadkist van 7,15 m

De structuur van de wagen is derwijze opgevat dat bepaalde uitstekende delen onderaan de laadkist passen in openingen van de laadvloer.

Ingezet op internationale verbindingen voor gespecialiseerde treinen voor grote containers, bleken deze wagens van meet af aan uitstekende resultaten op te leveren. Inderdaad, op 4048 beladen reizen in 1980, werd een gemiddeld traject bereikt van 914 km; de capaciteit van de wagens (in lengte-eenheid) werd voor 95% benut.

GRIEKENLAND EN CONTAINERS

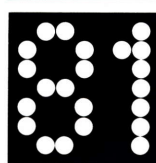
Dank zij het feit dat Griekenland op 1 januari 1981 tot de Europese Economische Gemeenschap is toegetreden, zal de buitenlandse handel met de andere landen van die gemeenschap zich uiteraard snel ontwikkelen.

Intercontainer, bewust van die snelle groei die bij het gecombineerd vervoer in de handelsbetrekkingen met Griekenland tot uiting zal komen, heeft zich terdege uitgerust om die verkeersstroom doeltreffend te verwerken. Onder de genomen maatregelen kunnen we vooral wijzen op de aanleg, in samenwerking met de Griekse spoorwegen, van een overslagplaats te Athene, die uitgerust is voor de behandeling van ISO-containers en wissellaadbakken.

In afwachting dat een tweede gespecialiseerde terminal te Thessaloniki wordt opgericht, kunnen in dat station nu al containers van het spoor naar de weg en omgekeerd overgeladen worden.

Intercontainer wordt in Griekenland vertegenwoordigd door de handelsdirectie van de Griekse spoorwegen enerzijds en door een onafhankelijk agent anderzijds. De rol van die agent bestaat erin als tussenpersoon tussen Intercontainer en de cliëntele op te treden om de contacten ermee uit te breiden.

De resultaten die sedert het begin van het jaar werden opgetekend, laten de toekomst met enig optimisme tegemoet zien. Het Intercontainerverkeer met grote containers en wissellaadbakken is bijna verdubbeld in het eerste trimester van 1981 ten opzichte van dezelfde periode van vorig jaar en kwam in totaal op 877 TEU. Het verkeer had voornamelijk plaats met de Duitse Bondsrepubliek, Italië en Frankrijk, in dalende orde.



HET IS TIJD OM ZICH TE BEZINNEN!

De Belgische staalindustrie richt zich voor de ertsbevoorrading meer en meer naar Rotterdam. Hoe zit de vork in de steel?

De verschillen in bevrachting die bepaald worden in functie van de tonnemaat van het schip verklaren deels deze voor onze nationale havens negatieve trend. Een voorbeeld van de benaderende kost voor een transport van Brazilië naar Europa maakt één en ander duidelijk:

Tonnemaat van het schip	Bevrachting per ton (in juni 1981)
75 à 90.000	13 \$
125 à 150.000	10 \$
200 à 250.000	6,5 \$

Momenteel kunnen enkel 90.000-tonners aanmeren in de Belgische havens. Rotterdam daarentegen kan zelfs de grootste categorie ontvangen. Men kan de staalproducenten niet in het ongelijk stellen. Zij zoeken de meest economische oplossing. De ombouw of uitbouw van onze havens is dus wel degelijk van primordiaal belang voor onze economie.

Frankrijk heeft reeds gereageerd; Duinkerken kan nu schepen ontvangen tot 250.000 ton.

BOREN ONDER DE SPOORWEG TE LEUVEN

De spoorweg heeft enkele maanden geleden opdracht gegeven voor het plaatsen van buizen onder zes sporen nabij het station Leuven. Gezien het drukke verkeer op deze lijnen was het ondenkbaar de berm open te breken om de werken uit te voeren.

De ondernemer, specialist in het aanleggen van electriciteits- en signalisatienetten, was genoodzaakt om boringen uit te voeren over een lengte van 33 m onder de sporen en er dikwandige PVC-

buizen onder te plaatsen van 180 mm diameter. Het werk werd tot een goed einde gebracht met een zogenaamde grondraket "Grundomat 130 Super" vervaardigd door Atlas Copco en werkend met perslucht. De aanwending van dit toestel laat toe nauwkeurige leidingen te plaatsen onder wegen, spoorwegen of andere constructies zonder aan de bovengrond te raken.

Het plaatsen van de PVC-buizen geschiedt in twee boringen. Voor de eerste boring wordt de raket uitgerust met een schokdemper waarop stalen buizen van 2,5 duim geschroefd worden. Die zorgen voor het uitvoeren van druk d.m.v. een tractietoestel om de Grundomat vooruit te duwen. Daarna wordt hij uitgerust met een verbredingskegel van 200 mm diameter. Een stalen kabel welke in het voorgeboorde gat werd "achtergelaten" wordt voraan de raket vastgehecht en d.m.v. een tweede tractietoestel kan de tweede boring beginnen. De PVC-buizen worden vervolgens over de raket en over de verbredingskegel geschoven. Achteraan de buizen wordt druk uitgeoefend met een tractie-toestel, waaraan een rol bevestigd is. De totale operatie neemt slechts enkele uren in beslag. Knap werk dus van de ondernemer die hier een staaltje van bekwaamheid en nauwkeurigheid heeft gegeven.



TREIN + FIETS

Het succes van de formule blijft verder stijgen wat duidelijk blijkt uit de hiernavolgende cijfers die betrekking hebben op de eerste 8 maanden van de beschouwde jaren:

jaar	dagen/ verhuring	index
1979	16.137	100
1980	21.626	134
1981	27.814	173

KORTWEG

Opmerkelijk zijn de resultaten van de maanden juli en augustus 1981 tijdens dewelke in totaal 14.275 dagen verhuring geventureerd werden tegenover 10.065 in 1980. Dit betekent een stijging met 42% en zulks niettegenstaande de ongunstige weersomstandigheden.

Tijdens dezelfde periode van 1981 combineerden 175 groepen (in totaal 4.174 reizigers) een treinreis met kollektief biljet met het huren van een fiets.

Hoe werkt de formule? Een reiziger met een geldig treinbiljet kan een fiets huren in één van de 36 verhuurstations verspreid over het hele land. De huurprijs voor één dag bedraagt slechts 95 frank. Indien hij de fiets huurt voor minstens drie dagen, krijgt hij een reductie van 15 frank per dag. Groepen die met een groepsbiljet sporen betalen vanaf de eerste verhuurdag 80 frank per dag.

Er is een folder voorhanden in de stations die alle praktische inlichtingen bevat.

WINTERVAKANTIE 81/82 PER TREIN

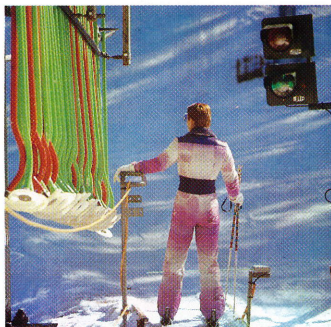
De trein is een ideaal vervoermiddel voor de wintervakantie. De ski-oorden worden door de trein bediend - of toch zo dicht mogelijk benaderd - en het nachtkomfort biedt de mogelijkheid om het maximum te halen uit de traditioneel korte wintervakantie.

De twee specialisten in forfaitreizen per spoor, Railtour en FTS-Frantour hebben hun wintercatalogus 81/82 op de markt gebracht. Ze hebben beide een ge diversifieerd programma dat voldoende inhoudt om de meest veeleisende Belgische wintersporter te overtuigen. De programma's zijn als het ware complementair.

Railtour spoort naar Beieren, Zwitserland, Oostenrijk en Italië. In vele Zwitserse of Oostenrijkse hotels past Railtour eens te meer de formule "Kinderen welkom" toe (en met reden, deze formule had een groot aandeel in de stijging van het klantenbestand van 1980 met 25%); kinderen van minder dan 12 jaar genieten van een voordeelprijs. Zij betalen voor het retourkaartje slechts 1800 frank aan Railtour, ligplaats inbegrepen. Voor het overige, indien ze

KORTWEG

verblijven in de kamer van de ouders, betalen ze aan de hotelier ter plaatse enkel 200 of 400 Belgische frank per dag voor het volledig pension, indien ze respectievelijk minder of meer dan 6 jaar oud zijn. De besparing is duidelijk; een eenvoudig rekensommetje aan de hand van de catalogus volstaat. Zelfs in het hoogseizoen blijven deze "kinderprijzen" onveranderd, dus zeker niet te versmaden. Railtour biedt ook nog de keus tussen enkel het verblijf of een verblijf waaraan een



"sportforfait" is gekoppeld met werkelijk onklopbare prijzen.

Alle verblijven zijn beperkt tot maximaal 10 dagen en de supplementen voor de oudejaarsluis zijn begrepen in de forfaits die de jaarwisseling overbruggen. U hoeft dus geen onaangename verrassingen te vrezen.

FTS-Frantour van zijn kant verkoopt "de sneeuw aan de prijs van vorig jaar". Geen prijsverhogingen in het programma ten opzichte van 1980; en er zijn 5 nieuwe wintersporttoeren in opgenomen. Deze nieuwe bestemmingen hebben twee kenmerken: het zijn "hoogtestations", want FTS heeft duidelijk de interesse waargenomen van de Belgische cliënteel voor "wintersport aan de deur van het hotel"; ze brengen het aandeel van de huurformules in het FTS-programma op 40%, het verhuren van studio's en appartementen in Frankrijk ligt momenteel goed in de markt.

Niettegenstaande het prijsniveau werd gehandhaafd denkt FTS ook aan kinderen; 2000 frank reductie tot 12 jaar.

Naast de sportieve formules stelt FTS winterverblijven voor aan de Azurenkust. FTS onderhandelde met de hoteliers te Nice, die aanvaardden hun prijzen te nivelleren door de seizoenschommelingen weg te werken, de karnavalver-

KORTWEG

blijven (en het carnaval te Nice is beroemd) worden verkocht tegen de prijs van het laagseizoen, geldig van oktober tot Pasen. De catalogi van Railtour en FTS zijn verkrijgbaar in de erkende reisagentschappen. Vroeg reserveren is geraden.

Voor degenen die zelf hun vakantie op maat samenstellen is er per trein geen enkel probleem. De mogelijkheden om de skistations te bereiken zijn onbeperkt.

De sneeuwtreinen zijn vermeld in het internationaal spoorboekje en de plaatsbespreking is open twee maand voor de afreis. Ook voor deze treinen is het vlug wezen om een plaatsje te bemachtigen; de laatsten zullen ditmaal zeker niet de eersten zijn.

Voor de Azurenkust past de NMBS globale prijzen toe waarin begrepen is de reis, de slaapplek en het ontbijt. Deze prijzen zijn werkelijk voordelig vergeleken bij de afzonderlijke kost van elke prestatie.

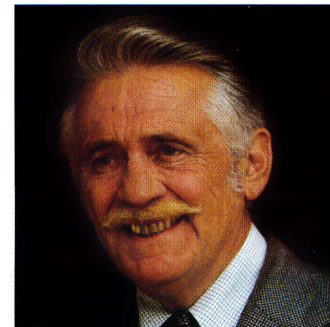
Nu lijkt het misschien nog te vroeg om "prettige wintervakantie" te wensen, maar we zijn toch reeds in de herfst...



ADVISEUR VOOR DE BUITENLANDSE HANDEL

In 1959 werd de functie "adviseur voor de buitenlandse handel" in het leven geroepen. Het koninklijk besluit voorzag dat het staatsrecht van adviseur kon toegekend worden aan "Belgische personaliteiten gevestigd in het buitenland die kunnen bijdragen tot de bevordering van de buitenlandse handel van België". Anders uitgedrukt, aan specialisten die wegens hun beroepsrelaties de belangen van de Belgische handel kunnen verdedigen in het land waar zij werken. Hun taak bestaat er in de Minister die de Buitenlandse Handel onder zijn bevoegdheid heeft in te lichten over de tendenzen van de plaatselijke markt ten aanzien van de Belgi-

KORTWEG



sche uitvoer. Deze taak wordt uitgevoerd onder het gezag van de chef van de diplomatieke of consulaire missie.

De Heer DEMOUSTIER, handelsagent te Rijsel, werd onlangs benoemd tot adviseur voor de buitenlandse handel. Zijn perfecte kennis van de Noord-Franse regio en de goede relaties die hij heeft opgebouwd met de plaatselijke instanties en het economische milieu wettigen ten volle deze benoeming. Van harte gefeliciteerd.

02/523.62.40

Een tweede oproepnummer voor onze hoofdzetel.

De hoofdzetel van de NMBS in de Frankrijkstraat neemt steeds verder uitbreiding. Het is trouwens de bedoeling om er binnen afzienbare tijd alle diensten die nu nog in de Leuvense weg gehuisvest zijn, in onder te brengen.

Als gevolg van deze uitbreiding was de telefonische commutator aangesloten op het RTT-net onder nummer 02/523.80.80, regelmatig overbelast op de piekuren.

Alle narigheid is nu voorbij. Vanaf 1 september werd het aantal lijnen vermeerderd. Dit werd gerealiseerd met een bijkomend oproepnummer, 02/523.62.40, dat voorlopig nog niet is opgenomen in de actuele RTT-telefoongidsen.

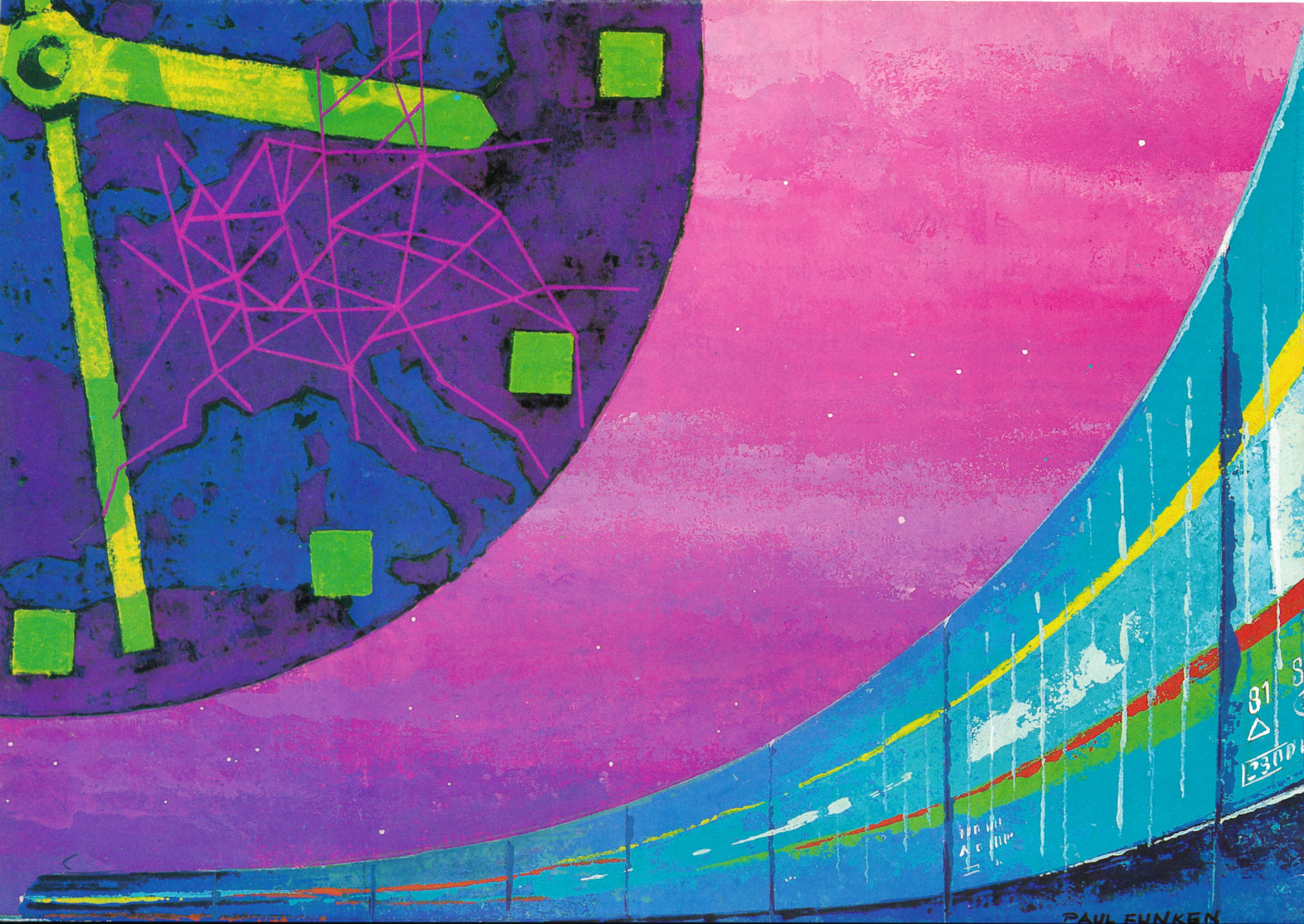
Snelloteren dus, in éénieders belang!

NIEUW ADRES VAN BR

Op 5 oktober heeft de algemene vertegenwoordiging van de Britse spoorwegen haar intrek genomen in nieuwe kantoren te Brussel in de nabijheid van het Centraal station. Het Rogierplein behoort nu tot het verleden.

Noteer alvast het nieuwe adres:

Britse spoorwegen
Bergstraat, 52, bus 1
1000 Brussel
Telefoon dienst goederen:
02/511 71 17



problemen met
dringende goederen?

TFEM

**-treinen vervoeren
ze snel, veilig
en regelmatig
naar alle uithoeken
van Europa
tegen de normaal
geldende tarieven.**

■
- beperkt oponthoud aan de grenzen

■
- meer dan 135 verbindingen in gans Europa

■
rechtstreekse verbindingen bij vertrek uit
Antwerpen, Gent, Montzen, Schaarbeek
en Zeebrugge.

TFEM

een efficiënt goederenspoorwegnet!

BELGISCHE SPOORWEGEN



Vraag inlichtingen bij
onze Gewestelijke Commerciële
Vertegenwoordiging van uw streek.