

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

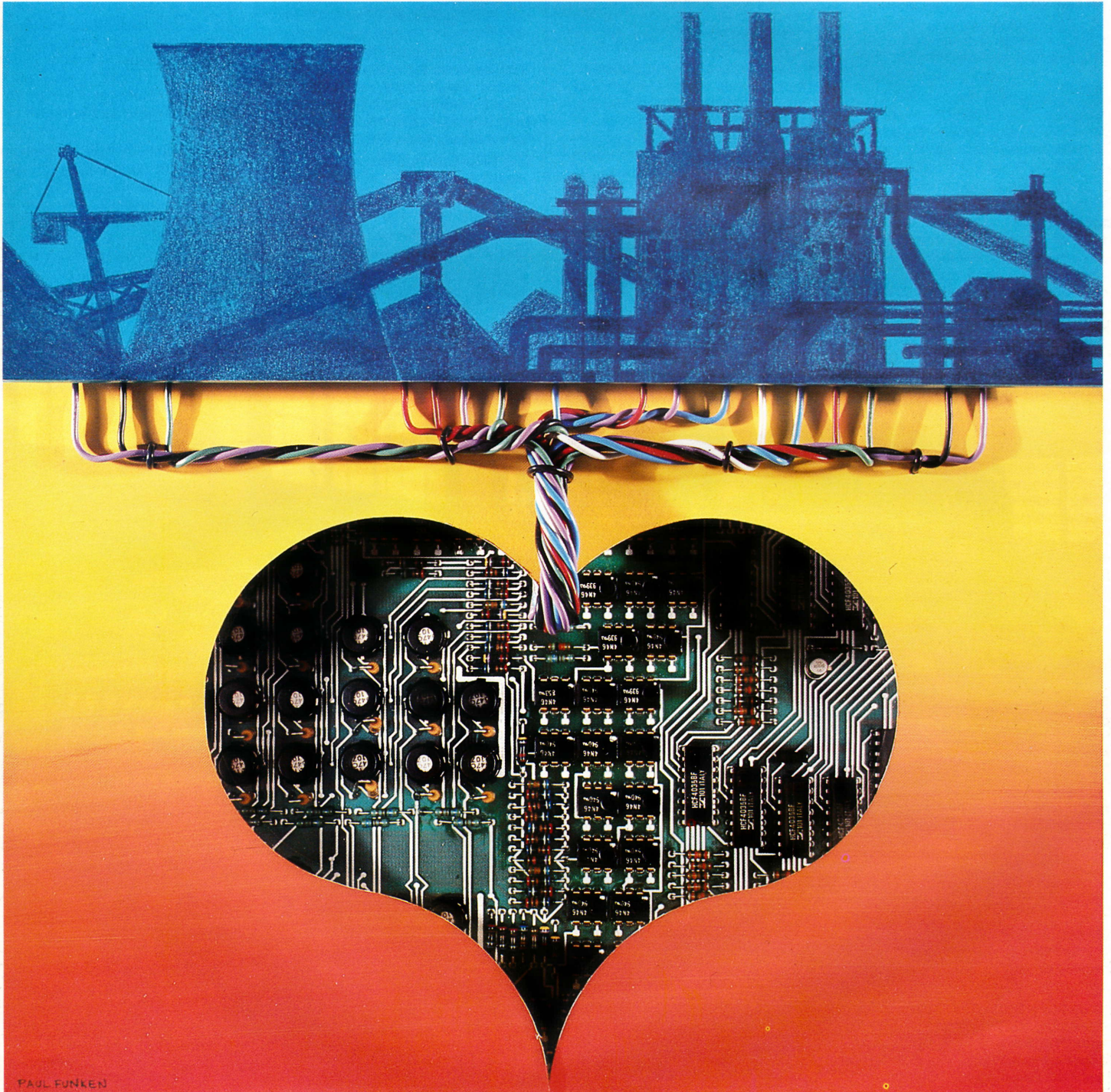
582

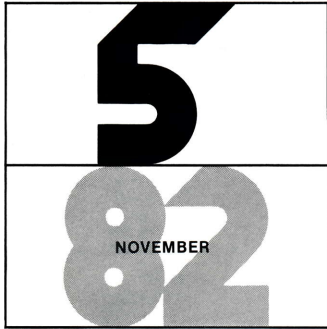
NOVEMBER

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

Brussel X

G.P.P./10/209





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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

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

Foto's:
Interfrigo: 8
NMBS

INHOUD



ONDERNEMING

- AEG, elektronika en steenkool: 3-5
- Depaire in het EIC: 6-7



TARIEF-DIENSTREGELING

- Internationale verbindingen voor wagenladingen: 8-11



B-NIEUWS

- Het netabonnement voor de onderneming: 12-13
- Interfrigo, verleden en toekomst: 14
- Personeelsbewegingen te Brugge en Gent: 14
- Inlichtingskantoren goederen: 14



ACTUEEL

- Oscar van de verpakking: 15



TOERISME

- De Pyreneeën, slechts een nacht sporen: 15.

EDITORIAAL

HOE DE ALGEMENE KOSTEN DRUKKEN?

Voor korte tijd was de rubriek "Algemene kosten" voor sommigen nog een aangewezen toevluchtsoord, om er bepaalde uitgaven in onder te brengen, m.a.w. een geschikt achterpoortje om de fiscus te omzeilen.

De zeven vette jaren zijn echter voorbij.

Vandaag de dag geeft men er zich rekenschap van dat de algemene kosten de winstmarge "aanvreten" en dat zij in crisistijd met alle mogelijke middelen moeten ingekrompen worden.

De verplaatsingskosten behoren daartoe.

Moet men zich daarom minder verplaatsen? Zeer zeker niet! Goedkopere formules zijn hier een erg goede remedie.

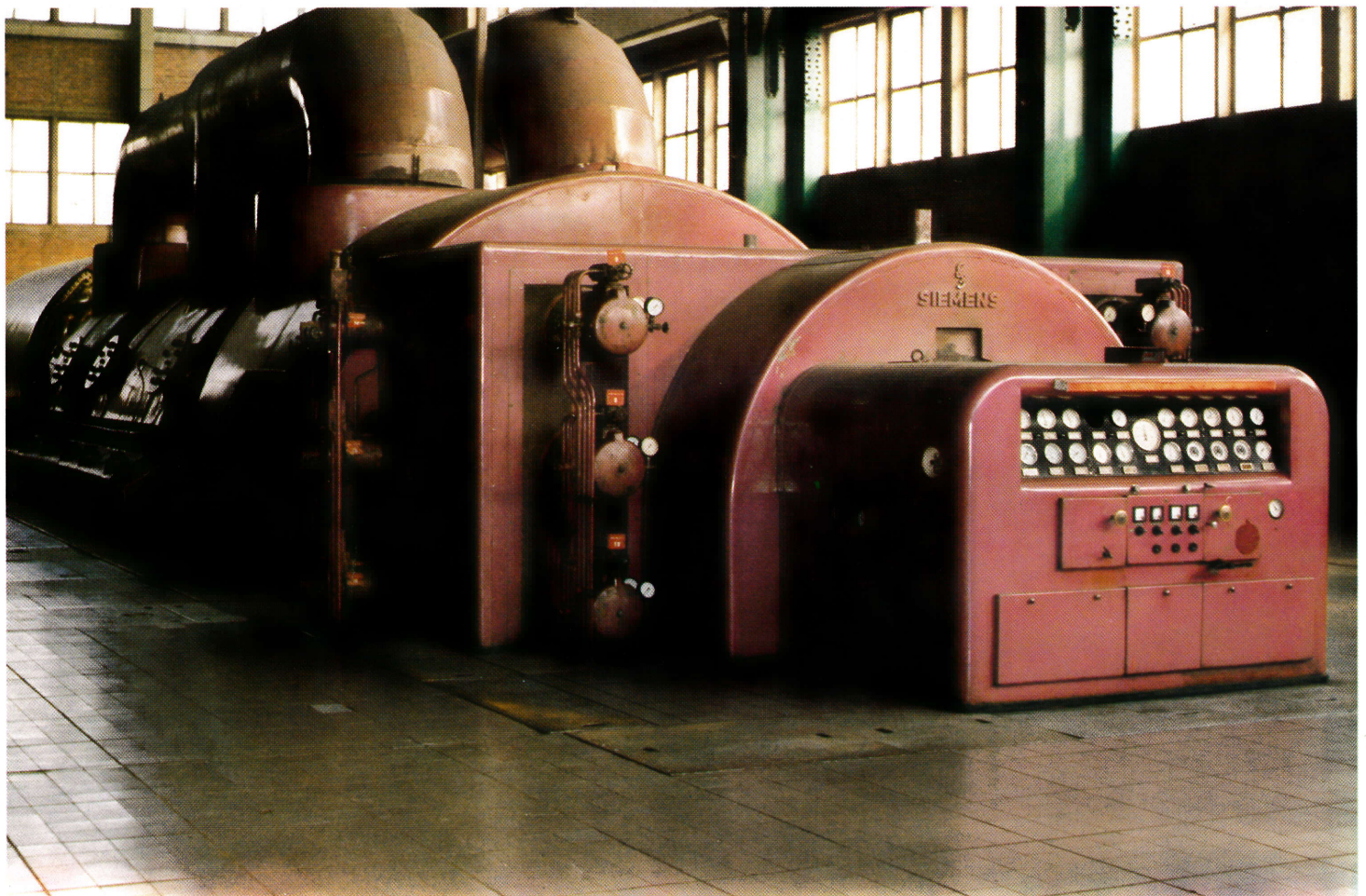
De NMBS heeft voor de ondernemingen zo'n remedie uitgedokterd. Sedert 1 oktober biedt zij een vervoerbewijs aan dat, met

het oog op het drukken van de kosten binnen de onderneming, erg interessant is.

Dat nieuw produkt noemt "BEDRIJFSABONNEMENT" en is op het hele Belgische net geldig. De onderneming is houder van het abonnement en alle leden van het personeel kunnen er gebruik van maken. Het is alle dagen geldig, op het hele Belgische net en op alle treinen. Het biedt ontegenzeggelijk heel wat meer mogelijkheden dan het gewone netabonnement aangezien het van hand tot hand gaat en bijgevolg meer wordt gebruikt, zodat elke verplaatsing afzonderlijk meteen ook heel wat voordeliger wordt.

Indien men zich beperkt tot verplaatsingen op werkdagen (het abonnement is echter ook gedurende de weekends en op feestdagen geldig) en tot verplaatsingen binnen een straal van 50 tot 100 kilometer, wat ons een redelijk gemiddelde lijkt, kost de verplaatsing tussen 1,45 en 2,90 frank per kilometer in eerste klasse. Is dat geen aantrekkelijk aanbod?

Na de formule met de getrouwheidskaart "slaaprijtuigen" waarbij de elfde bedtoeslag gratis wordt aangeboden, is het "bedrijfsabonnement" een nieuwe formule, speciaal voor alle firma's die in het handelsregister zijn ingeschreven. Meer inlichtingen over dit nieuwe netabonnement leest u verder in dit tijdschrift.





van rendabiliteit en sociale vooruitgang.

Deze "transportinstallatie" binnen de elektriciteitscentrale bestaat uit twee aspecten: het mechanische en het elektronische.

Het mechanische

De loskuil is verbonden met de centrale en met het kolenpark door een net van transportbanden. De lengte ervan varieert afhankelijk van de uitgebreidheid van het terrein en de schikking van de gebouwen.

Zo heeft de centrale van Awirs een transportband die over de autoweg heen de spooraansluiting op lijn 125 verbindt met de centrale zelf. Algemeen beschouwd vertrekt het net vanuit de loskuil naar het kolenpark en vandaar naar de centrale. Er zijn steeds een aantal "kruispunten" voorzien om de omloop van de steenkool te kunnen wijzigen, wat het vlot transporteren in de hand werkt. Soms gaat de zwarte massa naar het park, soms gaat hij rechtstreeks naar de breekmolen; maar er zijn ook andere mogelijkheden.

Het ophopen van de steenkool op het park en het hernemen ervan gebeurt door machines, opnemers-verdelers (stackers) genoemd.

Het zijn gigantische armen waar rond kettingen met schraapbor-

den draaien, die op sporen langs heen de steenkoolhopen bewegen. De verdelers strooien de steenkool rond die vanuit de loskuil komt, de opnemers hernemen de steenkool voor de elektriciteitsproductie in de centrale. Er bestaan ook machines die beide functies combineren: de schraapborden kunnen in twee richtingen draaien, voor het verdelen en het hernemen.

In sommige centrales ziet men twee opnemers-verdelers werken, elk aan een hoop steenkolen van een verschillende kwaliteit; magere en vette. De brandstof in de stookketels is dan een precieze samenstelling van beide kwaliteiten. Dergelijke werkwijze vereist een bijkomende mengtremel vóór de breekmolens, waarin magere en vette kolen worden gestort.

Het elektronische

Vandaag de dag zijn voor de automatisering de elektrische relais verdrongen door microprocessoren: deze kleine wonders van de elektronika werken intens mee om de centrales goed te laten produceren.

De mechanische kwaliteiten van de transportinfrastructuur binnen de centrale worden nog meer gevaloriseerd door de automatisering. Maar de elektronika alleen kan het niet redden: de microprocessoren kunnen slechts

functioneren wanneer de mens er de werking van de centrale heeft ingebracht. Gekoppeld aan de commandopost van de centrale, beoogt het automatiseringssysteem de optimalisatie van het werk. De functie van het kolenpark, vanaf de loskuil tot aan de breekmolens wordt door het systeem bevolen, ook bepaalde bijfuncties zoals de automatische weegbrug en de peilsondes in de tremels zijn er afhankelijk van. Het ontdekt en signaleert fouten, het lokt de noodzakelijke beslissingen uit, het stelt een verslag op van alle uitgevoerde operaties op het kolenpark.

De controle op de goede werking gebeurt in een bureau van de centrale, en indien alles vlot draait is een menselijke tussenkomst slechts nodig van zodra de steenkolen uit de spoorwagens gutschen. De microprocessoren automatiseren de ganse installatie en schakelen aldus zware spierarbeid uit.

Wij beschrijven hierna twee concrete voorbeelden: de automatisatie gerealiseerd door AEG-België voor de elektriciteitscentrale van Ruien en voor drie UNERG-centrales.

De groep AEG-Telefunken had de laatste maanden in Duitsland met heel wat problemen te kampen; deze werden trouwens uitvoerig in de pers becommentarieerd. De toestand verbetert progressief. De Belgische maatschappij met identieke naam is een totaal verschillende juridische entiteit met een gezonde bedrijfsstructuur. Toch zal haar activiteit gevoelig veranderen door de Duitse herstructurering: men zal waarschijnlijk minder gunstige cijfers boeken in de sector hifi en huishoudtoestellen geproduceerd in Duitsland en een toename registreren in de sector spits-technologie en industriële projecten ontwikkeld in België.

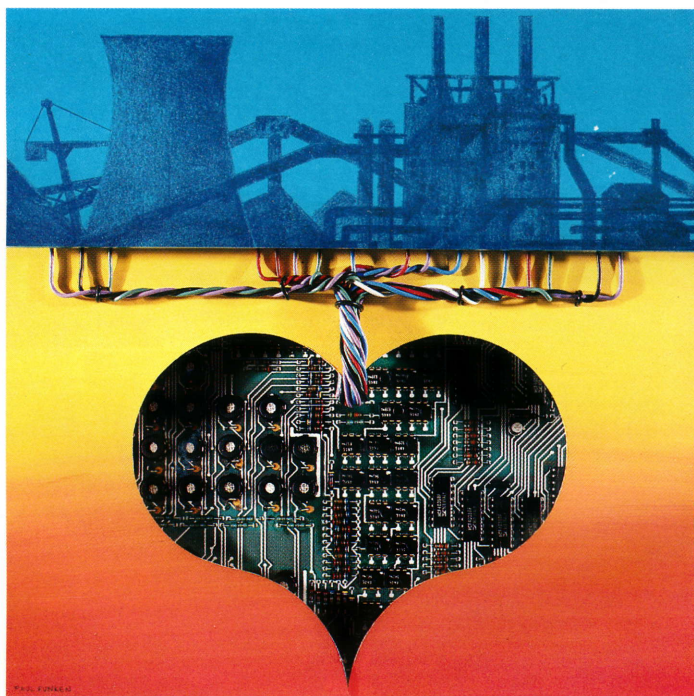
Wij hebben de AEG-elektronikaspecialisten uit Brussel ontmoet in de elektriciteitscentrales, zij zorgen er gedeeltelijk voor de goede gang van zaken.

AEG: ELEKTRONIKA EN STEENKOOL

In onze artikelenreeks gewijd aan de op steenkool overgeschakelde elektriciteitscentrales hebben wij bepaalde elementen aangehaald die in feite en verlengstuk zijn van de transportketen: loskuil, transportbanden, opnemers-verdelers (stackers)... Deze vitale elementen hebben wij niet benadrukt, alhoewel de loskuil in deze jaargang het onderwerp was van een technische steekkaart "terminale installaties".

Men kan slechts spreken van het einde van de transportketen wanneer de steenkool in de tremel van de breekmolens wordt gestort; het laatste tussenstadium voor de stookketel. Vandaag gaan we samen een reisje maken vanuit de loskuil tot aan de breekmolens. Dat gebeurt met een installatie die drie essentiële kenmerken in zich verenigt:

- snelheid van uitvoering - om de kadans van de trein en van de centrale zelf te kunnen volgen;
- de betrouwbaarheid - de stilstand in een centrale kost geld;
- de automatisering - element



Het hoofd en de benen

Te Ruien, net zoals in de drie UNERG-centrales (Amerscœur, Awirs en Péronnes) is het basis-schema identiek. Men zou het best kunnen vergelijken met het menselijk lichaam.

De *hersenen* zijn het intelligente onderdeel van het systeem. Ze bevelen en reageren op de diverse informatie die ze ontvangen. Het is een geheel van automatiseren, een samenspel van microprocessoren.

De *spieren* zijn de cellen die de bevelen omzetten in een mechanische beweging, het aanzetten of het stopzetten van een motor.

De *ogen* en de *oren* zijn aanwezig op het terrein. Het zijn ontvangers die het goed functioneren van het mechanische gedeelte controleren en signalen doorsturen naar de hersenen.

Dit unieke schema kan op diverse manieren verpakt worden. In de centrale te Ruien heeft Electrob, die instond voor de algemene engineering, geopteerd voor een klassiek doch heel modern systeem. UNERG heeft voor zijn drie centrales een meer gesofisticeerd systeem gekozen. Beide systemen zijn aangepast aan de behoeften van de centrales met name aan de uitgebreidheid van het kolenpark en aan de vraagzucht van de stookketels.

Laten wij de twee schema's even van nabij bekijken.

Ruien

De "grijze massa" van Ruien die de behandelingsoperaties beveelt, bevindt zich in een controlekamer en bestaat uit een kast

In een lokaal op 50 meter afstand van de controlekamer staat een elektriciteitscabine waarin hoofdzakelijk twee types van kasten zijn ondergebracht: deze voor de vermogenscellen en deze voor de ontvangers. De cellen zijn lades waar de vermogensschakelaars, omringd van de nodige zekeringen, de bevelen van de hersenen omzetten in mechanische beweging. Ze ontvangen de impulsen van de microprocessors en generen de nodige stroom voor de motoren. De kast van de ontvangers centraliseert de waarnemingen van de ogen en de oren voor de interpretatie door de microprocessors.

Op het terrein zelf zijn er kleine cabines verspreid, waarin de signalen van de ontvangers worden gegroepeerd om de rotatie en de

positie van de banden in het oog houden, de goede werking van de opnemers en verdelers... kortom, de optimale bediening van het kolenpark verzekeren.

UNERG

De hersenen bevinden zich in twee cabines. In deze centrales is er geen synoptisch bord. Er is enkel een klein controlebord, verbonden met de bedieningspost van de centrale zelf.

In dezelfde ruimte bevindt zich ook een drukeenheid die zwarte of rode lettertekens afdruckt op het papier om de eventuele fouten en de activiteitsperiodes aan te duiden (starten en stilleggen van de transportbanden) en om een dagelijks bilan op te maken (duur van het werk, behandelde

hoeveelheden).

De kast met automatismen - de microprocessors CP 80 - bevindt zich in de elektriciteitscabine samen met de kasten met ontvangers en cellen en met de stroomverdelers (die is te Ruien in de kast met automatismen zelf ondergebracht).

Ook de hersenen van de drukeenheid, Géadat genoemd, zijn ondergebracht in deze cabine.

Op het terrein werken de oren en de ogen ook gegroepeerd in plaatselijke cabines.

Toch is er een nuance t.o.v. Ruien: de opnemers-verdelers van de UNERG-centrales hebben allemaal een microprocessor CP 80 als standaarduitrusting, natuurlijk met een kleinere capaciteit dan deze van de centrale programmeerbare automaat.

Dat is één van de redenen waarom UNERG aan AEG heeft gevraagd gelijkaardig materieel te gebruiken voor de automatisering. Eenvormigheid heeft zijn voordeel.

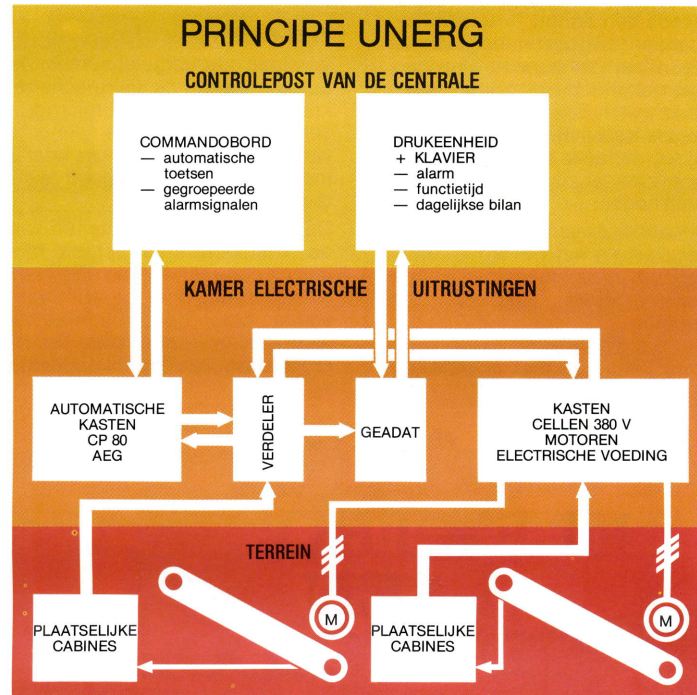
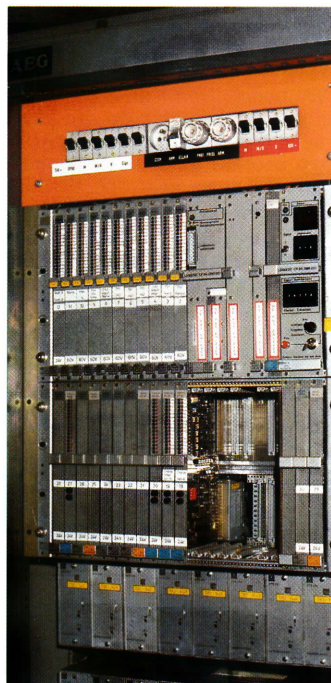
De drukeenheid

De drukeenheid toont duidelijk het verschil aan tussen de twee systemen. Wanneer het alarmsignaal te Ruien aanslaat, dan kan de man voor het synoptisch bord onmiddellijk het defect localiseren.

Bij UNERG werkt men als alles vlot loopt, als het ware blind. Het controlebord met verklikkerlichtjes, geluidssignalen en enkele druktoetsen begrijpt slechts gegroepeerde alarmsignalen.

Wanneer er zich een defect manifesteert dan ziet men enkel de aard ervan maar niet de localisatie, dat is de taak van de drukeenheid die in rode lettertekens alles duidelijk maakt.

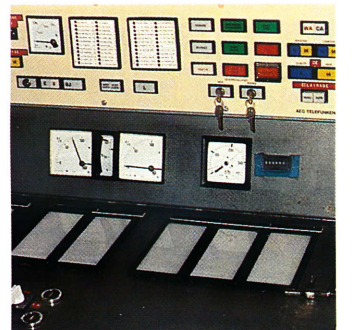
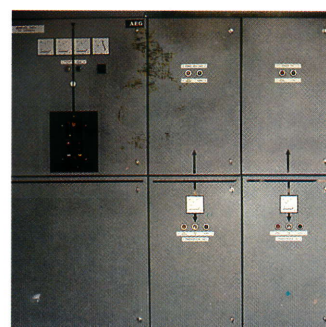
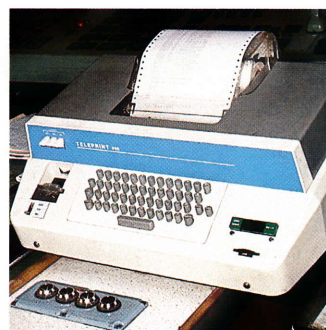
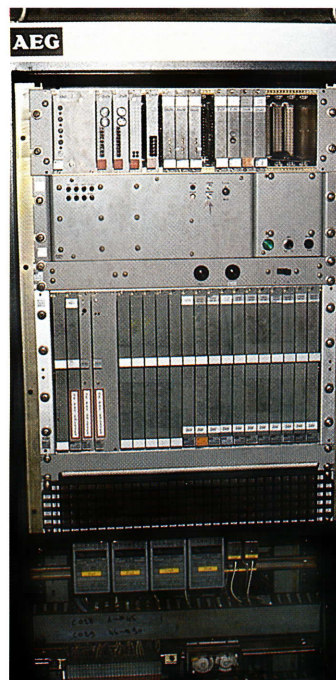
Het is bij beide systemen echter mogelijk onmiddellijk in te grijpen. Wellicht heeft de afdruck op



met automatismen en uit een synoptisch bord. Op dat bord is de ganse installatie gevisualiseerd, vanaf de loskuil onder de sporen tot aan de breekmolens voor de steenkolen. Elk mechanisme, elke transportband is er op terug te vinden en een verklikkerlichtje gaat branden als er iets misloopt.

De automatismen worden gerealiseerd door acht microprocessors DPW 101 die de vier delen van de installatie bevelen per duo. Even uitleggen: één microprocessor beveelt een deel van de installatie; zijn dubbelganger staat klaar om zijn taak over te nemen wanneer hij in gebreke blijft; zo is de transportband naar de breekmolens ontduubeld, wanneer één band het begeeft dan neemt de tweede op bevel van de dubbelganger-microprocessor onmiddellijk het werk over.

Dergelijk systeem werd geïnspireerd om de aanvoorzekerheid te waarborgen: de enorme kolenhonger van de centrale wordt niet gestild bij een stilstand van de banden.



papier in de UNERG-centrales het voordeel van een betere controle en van een betere analyse der gebeurtenissen... doch dat is niet zo evident.

Wanneer een defect optreedt dan slaat het alarmsignaal aan; terzelfdertijd ontkoppelt de microprocessor de installatie in tegen-gestelde richting, vanaf het falende onderdeel tot aan het vertrekpunt (om de opstapeling van steenkool te vermijden). Na een eventuele menselijke tussen-

komt, het uitschakelen van het alarm, stelt de microprocessor opnieuw alles één voor één in beweging, in de andere richting.

Eén voor één om een overmatig stroomverbruik te vermijden, en om de ontvangers de tijd te laten hun rol te vervullen.

De volledige - en gedetailleerde - beschrijving geven van de installatie zou ons te ver leiden. Dat is trouwens geenszins onze bedoeling. Maar toch willen we onze lezers enkele technische aspecten die bij de illustraties horen niet onthouden. De automatismen schenken aan de gebruikers volledige voldoening. Het bewijs? Een schampere opmerking van een verantwoordelijke van de centrale te Amercœur tijdens ons bezoek: "Tiens, is er hier ergens een kolenpark?"

Dat natuurlijk om te laten verstaan dat alles vlot draait en dat er quasi geen problemen zijn met het kolenpark.

De procedures voor het functioneren

Voor het ontvangen van de kolen worden de verschillende transportbanden één na één gestart, gevolgd door de verdeler en door de transportband die de steenkolen uit de loskuil brengt.

Voor het opnemen van het kolen-

Te Ruien worden alle transportbanden in beweging gezet, gevolgd door de opnemer, de verdeler en de band die de steenkool uit de loskuil haalt. Het betreft hier eigenlijk de gelijktijdige afwikkeling van de twee reeds hoger beschreven processen (ontvangen van de kolen en opnemen van het kolenpark).

Bij UNERG vertrekken de banden net zoals te Ruien, gevolgd door de twee omkeerbare machines (opnemer-verdeler) en de transportband uit de loskuil. Het debiet van de omkeerbare machines is berekend in functie van de gewenste steenkoolmengeling. Maar in dat geval moet het debiet nog aangepast worden. Dank zij een "by-pass"-systeem brengt men een deel van de steenkolen uit de loskuil naar het kolenpark, en men verlengt de omloop van het andere deel naar een mengtremel. Slechts één enkele machine werkt op dat ogenblik, want men ontvangt slechts één kwaliteit per keer. Het is dus het debiet van de andere machine die aangepast wordt om samen met de eerste te kunnen werken.

Startscenario

Het storten van de steenkool (na het lossen van een trein of vrachtwagens) gebeurt handbediend. Voor het terug opnemen

van de steenkool en het brengen naar de breekmolens kunnen andere procedures gevolgd worden.

Nemen we het voorbeeld van Ruien.

- *Sein van een lager niveau. In elke tremel van de breekmolens (er zijn er zo 16) bevindt zich onderaan en bovenaan een sonde, beide verbonden met een microprocessor. Wanneer de onderste sonde boven de kolen uitsteekt vult de tremel zich automatisch tot de bovenste sonde helemaal onder de steenkool verdwijnt.*

- *Vullen op uitdrukkelijke aanvraag. Bepaalde tremels moeten gevuld worden en andere niet? Dan duwt de man voor het synoptisch bord op enkele toetsen en de klus is af.*

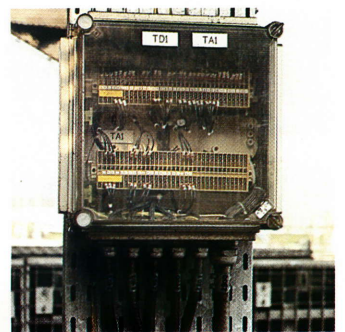
- *Full automatic. Een aangepast programma kan de tremels van de breekmolens vullen op welbepaalde tijdstippen (elke 4 of 6 uur bijvoorbeeld). In dat geval worden ze opgevuld zonder rekening te houden met het steenkoolniveau in de tremel. De bovenste sonde seint wanneer de tremel vol is. Het voordeel van dit systeem is dat de motorcracht efficiënt aangewend wordt volgens een opge-maakt programma. Dat betekent voor de centrale een aanzienlijke energiebesparing, en daarom wordt dit systeem zoveel mogelijk toegepast.*

De programmeerbare automaten

De microprocessoren die het kolenpark van de vier centrales bevelen zijn allen van het AEG-type. Maar zoals we uitgelegd hebben verschillen ze naargelang van de specifieke aanwending.

Te Ruien zijn er 8, type DPW 101, met volgende kenmerken:

- E-prom geheugen van 3 K, dus 24 K in totaal waarvan 16 gebruikt en 8 in reserve. (K = eenheid die de capaciteit van het geheugen aanduidt).
- 40 input- en 24 outputmogelijkheden, dus totaal 320 input- (40 x 8) en 192 outputmogelijkheden (24 x 8).
- 64 registers (vertragsreacties, tellers...) dus 512 voor de 8 microprocessoren samen.



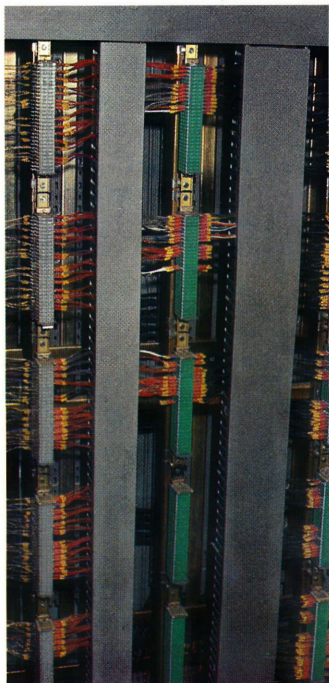
Iedere UNERG-Centrale beschikt over een specifieke microprocessor voor de omkeerbare machines en over een CP 80 die van dezelfde familie is als de DPW 101 en volgende maximale eigenschappen heeft:

- een geheugen van 32 K.
- 800 input- en outputmogelijkheden.
- 766 registers (vertragsreacties, tellers...).

Hij is samengesteld uit een geheel van kaarten met verschillende functies: geheugen, signaalgeheugen, voeding, centrale eenheid, input/output. Een kaart is een elektronische eenheid gemonteerd op een schuifbord dat als een lade in de kast met automatismen steekt.

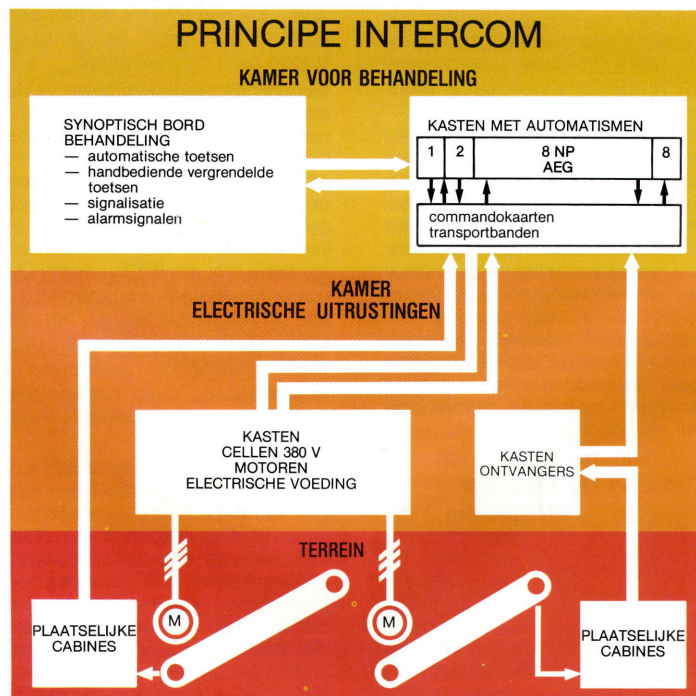
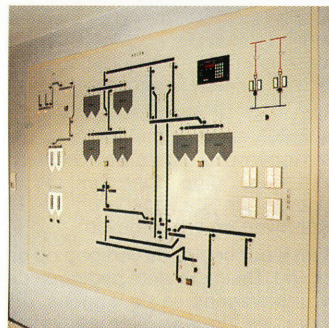
De ontwerpers van het automatiseringssysteem hebben natuurlijk geopteerd voor gedimensioneerd materieel. Ze hebben er voor gezorgd dat elke installatie 10 à 20% van de geheugencapaciteit in reserve heeft om, mocht het nodig blijken, er nog bepaalde programma's voor de behandelingsinstallaties te kunnen inbrengen.

De programmeerbare automaten Géadat in de drie UNERG-Centrales behoren niet wezenlijk tot het centrale brein, het zijn hulpbreinen; ze ontvangen bevelen en brengen ze duidelijk over via de drukeenheid die enkel dank zij deze automaten kan functioneren.



park worden de transportbanden ook na elkaar opgestart, gevolgd door de opnemer.

Voor de ontvangst en het gelijktijdig brengen van de kolen naar de breekmolens, moeten Ruien (die over twee stockeringsmachines met verschillende functie voor eenzelfde soort steenkool beschikt) en de UNERG-Centrales (die uitgerust zijn met twee omkeerbare machines voor elk steenkooltype) afzonderlijk bekeken worden.

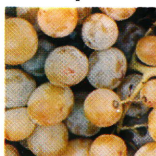


DEPAIRE



Het is nu reeds meer dan een jaar geleden dat veertig invoerders van groenten en fruit te Brussel een coöperatie, het Europees Invoercentrum, afgekort E.I.C., vormden. Dit centrum is aan de Werkhuizenkaai gevestigd en beschikt over een markthal, koelhuisen en een aansluiting op het spoorwegnet. Wij stelden u dit centrum reeds voor toen het in een goede sfeer en in aanwezigheid van tal van prominenten werd geopend. Wij legden toen uit hoe het centrum werkt en welke rol de spoorweg daarbij speelt. In die periode waren er in het gebouw, waar ook de douane en de N.M.B.S. zijn in ondergebracht, reeds drie expediteurs aan het werk. Op 1 mei jl. opende een vierde expediteur zijn kantoren op het E.I.C. Het gaat hier om de maatschappij Edmond Depaire, die aan de Werkhuizenkaai een voelhoren van zijn douaneagentschap heeft opgestoken. Depaire heeft echter zijn activiteit niet uitsluitend tot de functie van expediteur beperkt. Deze maatschappij wil daarenboven de spoorweg een handje toesteken. Dit heeft er ons toe aangezet een nieuw bezoek aan de Werkhuizenkaai te brengen.

De expediteur



Bestaat er een betere definitie voor expediteur dan: een buffertussen de invoerder en de verschillende instellingen waar deze laatste mee te maken krijgt?

De invoerder is in feite een groot-handelaar die zijn produkt heel goed kent en zaken doet, meer op basis van zijn intuïtie dan van welberedeneerde methodes. De passie die hij voor het administratieve gedeelte van zijn activiteiten

aan de dag legt, is niet overweldigend. Hij vertrouwt die verplichte contacten met de douane en de NDALT, de Nationale Dienst voor de Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten, die door de Staat belast is met de controle op de kwaliteit van de ingevoerde produkten, liever toe aan ervaren specialisten. Aangezien dit alles betrekking heeft op het verkeer, staat de expediteur ook in voor de contacten met de vervoerders. Hij licht zijn klant in over de markttoestand, het markt-evenwicht en de tendenzen op de markt. Hij is immers erg goed geplaatst om op dat alles een globale kijk te hebben.

Heeft de expediteur een invloed op de keuze van de vervoerwijze? Is hij in staat om dankzij voordelen zoals *ristorno's* druk uit te oefenen op de keuze van de invoerder? Het zou kunnen. Bepaalde leden van de Coöperatie van het E.C.I. beweren met klem dat zij op dat vlak volledig onafhankelijk beslissen. Die bewering zou echter door één enkel element kunnen gewijzigd worden: de verplichting voor de invoerder om op een bepaalde expediteur een beroep te doen, die wel eens het monopolie zou kunnen hebben over het vervoer door een welbepaalde vervoerder. De dagelijkse praktijk creëert immers tussen partners een vertrouwensrelatie die sommigen zeker niet zouden willen in gevaar brengen door van de gewone manier van doen af te wijken.

Een dag bij Depaire



Depaire, die sedert enkele maanden de vierde expediteur is, voegt aan zijn traditionele rol verscheidene prestaties toe, die door de Co-

operatie worden gewaardeerd.

Zoals zijn collega's treedt het kantoor van Depaire reeds in de vroege uurtjes in actie.

Om 4 uur heeft het station Schaarbeek het geladen stel reeds op de aansluitingsporen 1 en 2 afgeleverd. De documenten werden onder de verschillende expediteurs, die op staande voet de binnengekomen goederen inschreven en inklaarden, verdeeld. Om 4u30 komen de douanebeambten samen met de NDALT-vertegenwoordigers aan de beurt om de nodige controles uit te voeren en de goederen in te schrijven en vrij te geven.

Om 6 uur begint de verkoop op de markt. De invoerders beginnen de vrachtwagens en de wagens, die door de douane werden vrijgegeven te lossen. De heftrucks doen ook hun intrede en brengen paletten met kisten van de voertuigen naar de koelhuisen.

Gedurende die tijd volbrengen de expediteurs een aantal taken. Zij maken de facturen op, vullen de officiële documenten in om de goederen op de markt te brengen en stellen de B.T.W.-kwitanties op. De expediteurs betalen de vervoerskosten voor hun klanten en schieten de B.T.W. voor. Op het einde van de week geven zij alle facturen samen af om de schuldvorderingen die zijn ontstaan, te dekken.

's Namiddags levert het kantoor nog een aantal bijkomende diensten.

Omstreeks 14 uur begint een bestuurder met zijn MB Trac, een rail/route-behandelingsvoertuig, de wagens te rangeren. Hij verzamelt de lege wagens op de aansluitingsporen 9 en 10 opdat de locomotor van het station Schaarbeek ze 's avonds zou kunnen meenemen. Om de sporen 1 en 2, waar de volgende nacht een nieuw volgeladen stel zal toeko-

men, volledig vrij te maken, schikt hij de wagens, die door de geadresseerden niet of niet volledig werden gelost, op de middelste sporen. Elke dag blijven daar wagens staan omdat de koper de goederen nog niet allemaal kon meenemen of omdat de invoerder voor de lading niet de nodige opslagplaats heeft gevonden.

Indien nodig, kan het behandelingsvoertuig in het E.I.C. ook vrachtwagens die tijdelijk geïmmobiliseerd zijn, trekken; 's winters kan het met een speciaal blad sneeuw ruimen in de verkeers- en behandelingszones. Daarenboven laat de aanwezigheid van zo'n voertuig in het E.I.C. toe om in geval van nood zeer vlug te reageren en blijft de mogelijkheid open om er ook in andere omstandigheden een beroep op te doen.

Die bijkomende dienstverlening en de nieuwe initiatieven die Depaire aan de zijde van de spoorweg kan nemen, zullen door de leden van de E.I.C.-coöperatie zeker met een goed oog worden bekeken want alles wat het werk en de organisatie of beter nog het leven aan de Werkhuizenkaai ten goede kan komen, is welkom.

De concurrentie...



Hoe is het op dit ogenblik met de spoorweg in het Europees Invoercentrum gesteld? Het is een erg ingewikkelde situatie. De jongste jaren hebben de wegvervoerders zich moderne gespecialiseerde voertuigen (met geleide temperatuur) aangeschaft, die aangepast zijn aan de huidige behandelingsmethoden. Daarmee hebben zij t.o.v. de spoorweg zeker een slag thuis gehaald. De Europese koel-

IN HET E.I.C.

Indien het aan welbepaalde behoeften zou kunnen tegemoet komen, dankzij een nieuw gamma van prestaties zou het een aanvulling kunnen zijn voor het zilvere spoorwegvervoer en zou zo een vorm van vervoer kunnen worden aangeboden die volledig is en veel voldoening schenkt.



Voordelen



De veertig leden van de coöperatie hebben in hun midden "een onderhandelaar met de spoorweg"

verkozen. Die wordt ermee belast allerhande problemen die de marktpartijen zouden hebben, met de spoorweg - om het even of het hier de N.M.B.S. of een inter-

De toekomst



De situatie in het E.I.C. evolueert ontgenegelijk. Na heel wat woelige jaren in Thurn en Taxis en op de

Brusselse markt der Eerstelingen proberen de invoerders, die op eigen terrein gevestigd zijn, nieuwe technieken uit, nemen zij nieuwe gewoontes aan en zijn zij



ter wapen zullen zijn om tegen die concurrentie ten strijde te trekken.

De aansluiting, die aan het uiteinde van het E.I.C.-terrein ligt, is wat ver verwijderd van de opslagplaatsen van de invoerders. Zelfs de heftrucks van de best gelegen leden van de Coöperatie moeten per behandelde palet toch nog verscheidene honderden meters afleggen, tenzij hun klant zijn vrachtwagen in de omgeving van de wagens zelf parkeert. De wagens tot aan de deur van de opslagplaats brengen, zou een aanzienlijke verbetering betekenen.

De maatschappij Depaire maakt daarom een studie in verband met de ingebruikstelling van een rolwagen, die door een behandelingsvoertuig spoorweg zowat overal op het E.I.C.-terrein zou kunnen worden gebracht.

Rail-route, een andere gemengde formule, verdient ook een plaats in dat geheel. Het volstaat dat een expediteur de opleggers en de laadbakken van de nabijgelegen terminal Thurn en Taxis naar de Werkhuizenkaai overbrengt opdat de invoerders aan de ingang van hun opslagplaats zelf de goederen zouden kunnen lossen.



nationale maatschappij zoals Interfrigo betreft - te bespreken.

Deze rol van onderhandelaar werd toevertrouwd aan de heer Bellanca, cav. Carlemo, bijgestaan door de heer Anzellotti. De heer Bellanca, die een overtuigd voorstander van het vervoer per spoor lijkt te zijn, heeft enkele interessante voordelen die de spoorweg te bieden heeft, in de verf gezet.

De prijzen zijn vast: er zijn tarieven vastgesteld die een heel seizoen geldig blijven, in tegenstelling tot de prijzen van het wegvervoer die schommelen en in verhouding staan tot het volume dat moet worden vervoerd. Het reglement inzake geschilpunten is veel eenvoudiger; het is gebaseerd op een wettelijke reglementering waarvoor er in de betrekkingen met de individuele wegvervoerders geen equivalent bestaat.

Mits het betalen van staangeld kan de wagen een voorlopige uitbreiding van een overvolle opslagplaats zijn; in het hoogseizoen kan dit bijzonder nuttig zijn. Het is een oplossing die in geval van vrachtwagenvervoer ondenkbaar is.

De heer Bellanca beschouwt het kantoor van Depaire als een kostbare aanwinst voor het E.I.C.

zelf nog op zoek naar de meest interessante formule. Indien een expediteur zoals Edmond Depaire, die gebruik maakt van zijn banden met de N.M.B.S., erin slaagt een palet van praktische en voordelige diensten voor te stellen, kan de spoorweg met aangepast materieel en een snel vervoer, in het E.I.C. een belangrijke rol gaan spelen.

De toekomst heeft echter meer te bieden dan de MB Trac. De uitbaters spelen reeds met nieuwe ideeën die gericht zijn op een betere dienstverlening voor de coöperatie d.w.z. dat zij zullen trachten een spoorwegvervoer of een daarmee gecombineerd vervoer aan te bieden dat het werk aan de Werkhuizenkaai vergemakkelijkt.

De formule is in elk geval erg interessant: wat de N.M.B.S. met haar tractiesysteem of bij gebrek aan middelen of personeel niet kan verwezenlijken, kan door haar wegfiliaal worden overgenomen zodat het spoorwegaanbod in zijn geheel uiteindelijk vergelijkbaar wordt met wat de concurrentie te bieden heeft.

Ongetwijfeld moet ook dit produkt, zoals trouwens alle andere produkten die op basis van samenwerking tussen Depaire en de N.M.B.S. tot stand kwamen, goede resultaten opleveren.

en machinekoelwagens zijn voor het grootste gedeelte van oude makelij en de meeste zijn weinig praktisch voor het gepalettiseerd vervoer: de smalle deuren bieden aan de heftrucks weinig manoeuvreerruimte.

Over het algemeen kunnen zij slechts een nuttige last van een twintigtal ton aan. Alleen de Transfesa-mammoetwagens, die tijdens het seizoen van de Spaanse sinaasappels in België toekomen met een nuttige last van 40 ton, trekken ipso facto meer klanten naar het spoor. Wij zijn van mening dat de nieuwe wagens die Interfrigo laat maken, aan het spoor een nieuwe impuls zullen geven of alleszins een be-

INTERNATIONALE VERBINDINGEN VOOR WAGENLADINGEN

Ten behoeve van onze goederencliënte die in internationaal verkeer volledige wagenladingen invoeren of uitvoeren, publiceren wij hierbij schematisch de meest gunstige TEEM en TEC-verbindingen voor België.

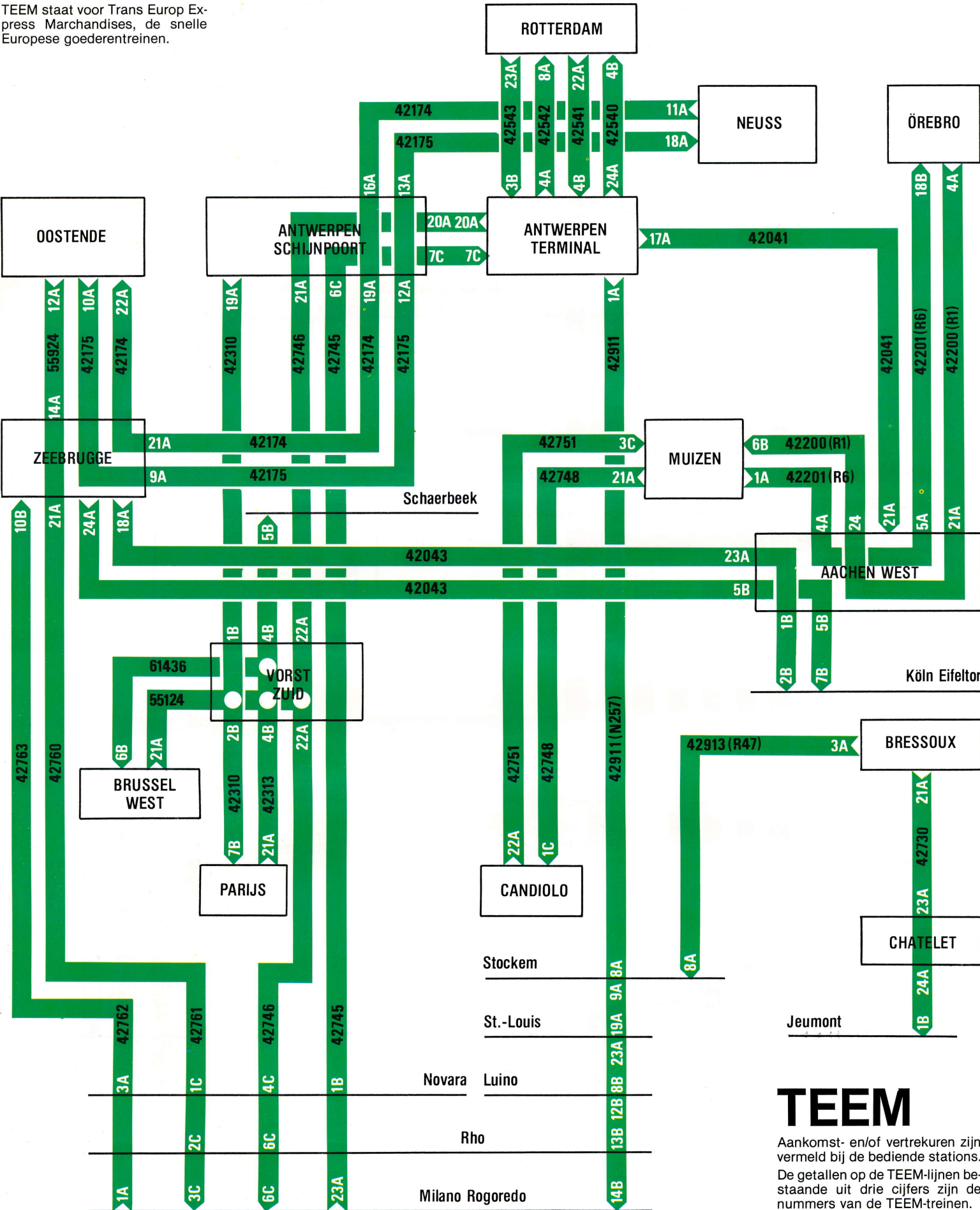
Deze relaties zijn gedistilleerd uit het "Treinboek van de internationale verbindingen voor wagenladingen TEEM - TEC - LIM" 1982-83, dat jaarlijks door de NMBS wordt uitgegeven.

Geïnteresseerde klanten kunnen het op aanvraag verkrijgen bij de plaatselijke Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordigingen van de NMBS.

Het boek bevat een hoofdstuk "algemeenheden", een deel reiswegen voor de TEEM - TEC - LIM - relaties en een uitgebreid aantal dienstregelingen voor deze relaties.

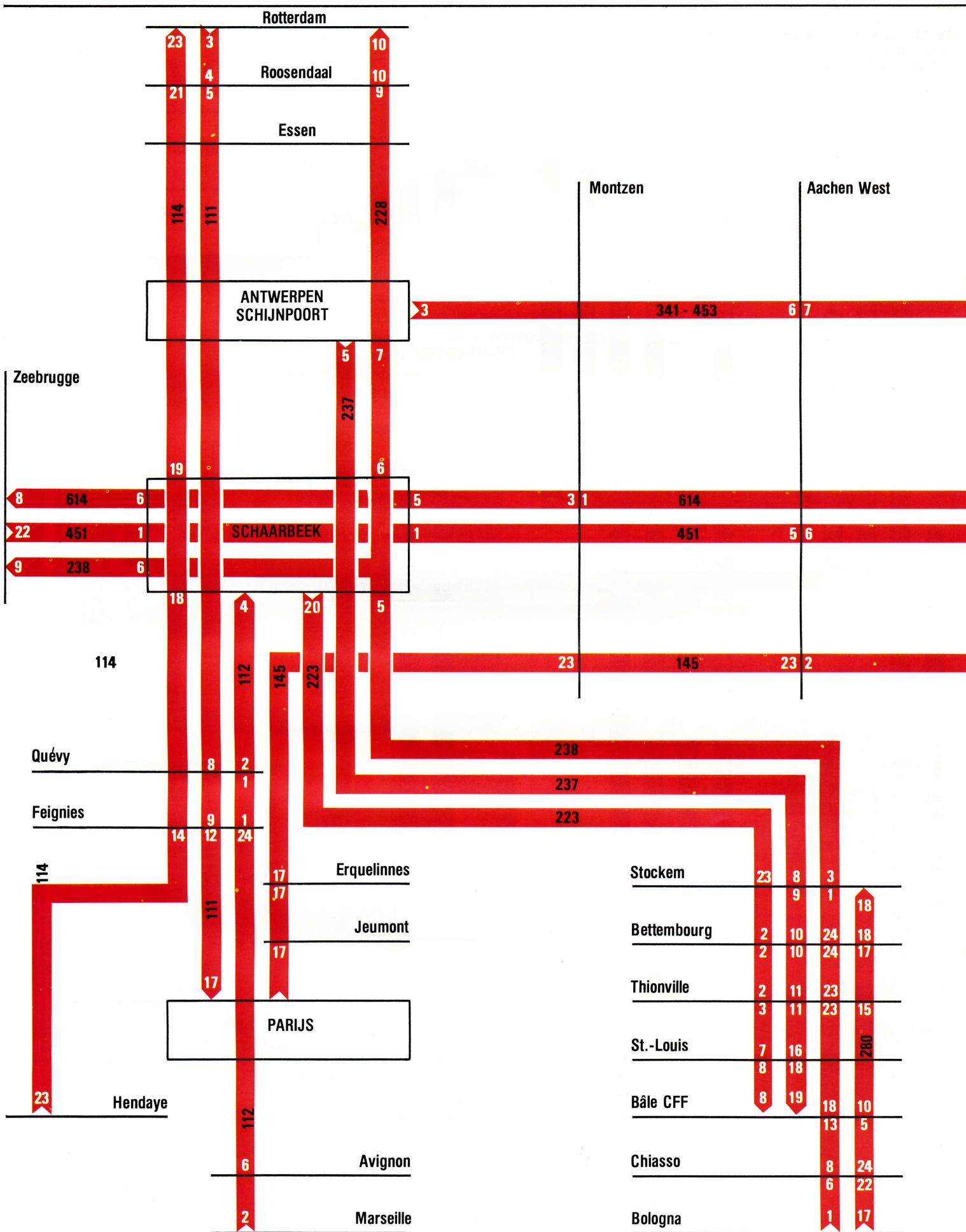


TEEM staat voor Trans Europ Express Marchandises, de snelle Europese goederentreinen.



TEEM

Aankomst- en/of vertrekuren zijn vermeld bij de bediende stations. De getallen op de TEEM-lijnen bestaande uit drie cijfers zijn de nummers van de TEEM-treinen.

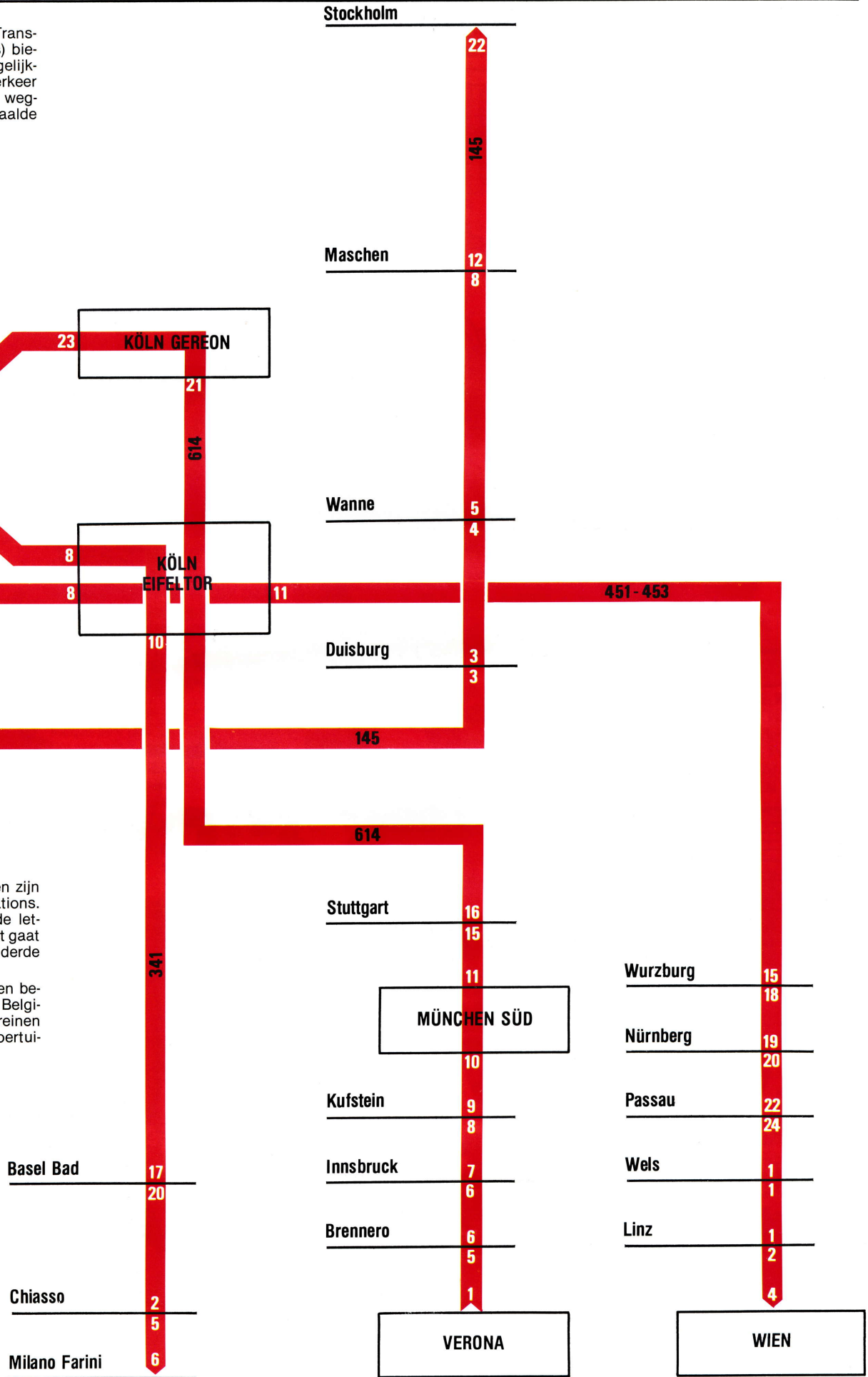


De TEC-dienstregelingen (Transports Européens Combinés) bieden de snelste vervoersmogelijkheden in internationaal verkeer voor grote containers en wegvoertuigen tussen welbepaalde stations.

TEC

Aankomst- en/of vertrekuren zijn vermeld bij de bediende stations. Ze worden gevolgd door de letters a, b of c naar gelang het gaat om de eerste, tweede of derde vervoerday.


De getallen op de TEC-lijnen bestaande uit 5 cijfers zijn de Belgische nummers van de treinen met containers en/of wegvoertuigen.




HET NETABONNEMENT VOOR DE ONDERNEMING



1. WE ZIJN EEN K.M.O., EEN KLEIN ADVIESBUREAU GESPECIALISEERD IN COMMUNICATIEPROBLEMEN.



2. ELKE DAG-OF BIJNA ELKE DAG-GAAT ER IEMAND OP VERPLAATSING



3. KOSTENNOTA'S... TELKENMALE TERUGBETALEN... ADMINISTRatieve ROMPSLOMP VOOR DE BOEKHOUDER.



4. NU BEHOORT DAT DEFINITIEF TOT HET VERLEDEN. INOKTOBER HEBBEN WE EEN N.M.B.S.-NETABONNEMENT VOOR DE ONDERNEMING AANGEVRAAGD.



5. EEN WEEK LATER HEEFT KRISTIEN HET ABONNEMENT AFGEHAALD EN CONTANT BETAALD: HET STATION AANVAARDT GEEN CHEQUES VAN MEER DAN 5.000 FRANK.



6. DAARNA WAS ALLES ZO EENVOUDIG. ERIK IS MAANDAG MET HET ABONNEMENT VERTROKKEN.

ONNEMING ... VLOT PERSONEELSVERKEER

7. 'S ANDERENDAAGS WAS HET DE BEURT AAN MARCEL.

8. EN DAN ARLETTE...

9. VRIJDAG VERTROK WILLY NAAR KEULEN EN HIJ KWAM ZONDAG TERUG WANT HET ABONNEMENT IS ALLE DAGEN GELDIG. HIJ HEEFT ENKEL HET DUITSE TRAJECT BETAALD; MET HET ABONNEMENT SPOORDE HIJ TOT AAN DE GRENS.

10. MORGEN START FRANS EEN DRIEDAAGSE PENDELTOCHT EN JA... OOK DE BAAS WENST HET TE GEBRUIKEN! HET IS DUS VOOR IEDEREEN. HET VOLSTAAT BIJ ONS IN HET ADVIES-BUREAU TE WERKEN

11. DE PRIJS IS HEEL VOORDELIG. IN EERSTE KLAS KOST HET ONS SLECHTS 290 FRANK PER WERKDAG. WANNEER IEMAND BIJVOORBEELD NAAR LUIK SPOORT KOMT DAT OP 1,45 FRANK PER KILOMETER, EN IN TWEEDE KLAS BETALEN WE AMPER 97 CENTIEMEN.

12. EN DAN REKEN IK NOG DE BIJKOMENDE AFSCHRIJVING NIET DIE WE REALISEREN TIJDENS DE WEEKENDS WANNEER IEMAND TERUGKOMT VAN EEN BUITENLANDSE REIS VOOR MIJ IS HET DUIDELIJK: HET N.M.B.S.-NETABONNEMENT VOOR DE ONDERNEMING IS DE OPLOSSING

GELDIGHEIDSDUUR: 1, 3 OF 12 MAAND VANAF DE EERSTE OF DE 16^e VAN DE MAAND.

AANVRAAG: MET EEN FORMULIER R220 (VERKRIJGBAAR IN ALLE STATIONS) ACHT DAGEN VOOR DE AFLEVERING.
VOORWAARDEN: INGESCHREVEN ZIJN IN EEN BELGISCH HANDELSREGISTER. DE ONDERNEMING-TITULARIS IS VERANTWOORDELIJK VOOR EVENTUELE ONREGELMATIGHEDEN. ZIJ MOET ONMIDDELLIJK DIEFSTAL OF VERLIES VAN HET ABONNEMENT TER KENNIS BRENGEN.

PRIJS:	2 ^e KLAS	1 ^e KLAS
1 MAAND	4.490 F	6.740 F
3 MAAND	13.110 F	16.670 F
12 MAAND	48.580 F	72.870 F

PAUL FUNKEN



INTERFRIGO: VERLEDEN EN TOEKOMST

Interfrigo neemt in Europa en het Nabije Oosten het internationaal spoorwegvervoer van bederflijke voedingswaren en van produkten waarvoor een constante temperatuur is vereist, voor zijn rekening. Iets meer dan 23.000 koelwagens, isothermische wagens en machinekoelwagens staan voor een dergelijk verkeer ter beschikking van de verzenders. In werkelijkheid beschikt Interfrigo zelf over zowat 7.000 wagens omdat de overige tot de spoorwegnetten en filialen behoren.

Het grootste gedeelte van het vervoer dat door Interfrigo wordt gedaan, bestaat uit zendingen verse groenten en fruit vanuit Italië, Griekenland, Frankrijk en Spanje in traditionele koelwagens.

Het aanbod van Interfrigo omvat vier verschillende types van bediening:

- **Het vervoer "per reis"**. Dit is de meest traditionele en de belangrijkste activiteit van de maatschappij (86,9% van het verkeer). In dit geval zet Interfrigo het rijdend materieel ter beschikking van de verzenders.

- **De "volledige bediening"** slaat op 8,7% van het verkeer. In dit geval stelt Interfrigo niet alleen het materieel ter beschikking maar zorgt ook voor de afkoeling en de verwarming van de wagens en houdt zij een oogje in het zeil van bij het versturen van de zending tot bij de levering aan de geadresseerde. In het raam van de formule "volledige bediening" werkt Interfrigo nauw samen met de expeditiebedrijven die belast zijn met het in- en uitklaren, het opslaan en de levering van de goederen.

- **De verhuring op lange termijn** heeft op 3,5% van het verkeer betrekking. Hierbij worden koelwagens voor een welbepaalde duur aan de verzenders verhuurd (b.v. voor seizoenverkeer). Deze laatste mogen op de gehuurde wagens persoonlijke opschriften aanbrengen aangezien die wagens gedurende de volledige verhuringstermijn alleen voor de ver-

huurder rijden die ze op dezelfde manier als de P-wagens gebruikt.

- **De machinekoelwagens** (0,9% van het verkeer) waarvan het verkeer volgens de formule van de volledige bediening wordt geregeld en dat in nauwe samenwerking met Intercontainer loopt aangezien Interfrigo niet over dergelijke toestellen beschikt.

Het verkeer in 1981

Het jaar 1980 werd voor Interfrigo met een daling van het verkeer afgesloten. In 1981 werd een lichte winst genoteerd: het totale verkeer steeg van 3.885 naar 3.911 ton/kilometer.

Het verkeer met het Nabije Oosten werd nog verder uitgebouwd. Er werden b.v. 44 treinen, geladen met 23.400 ton Franse aardappelen met bestemming Bagdad geteld, alsook gesloten treinen met boter, pluimvee, eieren enz. voor Teheran.

Het grootste gedeelte van het verkeer volgt de as van Zuid naar Noord. In 1981 b.v. heeft Italië 2.359 wagens groenten en fruit voor België geladen. Frankrijk is onze tweede leverancier maar haalt toch maar 20% van onze invoer bij geleide temperatuur.

Wat de uitvoer betreft, is Zwitserland onze beste klant: in 1981 werden 2.266 wagens naar dat land verstuurd. Het gaat hier om vervoer van bananen (20 tot 25 wagens per week), allerhande verse groenten en fruit (o.a. een vervoer van 10.000 ton witloof) en wat vis. Met uitzondering van het witloof en enkele soorten van steenvruchten is het geheel van het verkeer van maritieme oorsprong en vertegenwoordigt het meer dan 35.000 ton.

Daar moet worden aan toegevoegd dat het Belgische exportverkeer belangrijker is dan het invoerverkeer: 3.483 wagens verzonden naar 14 landen tegenover 3.126 wagens ontvangen uit 13 staten.

De toekomst.

Interfrigo slaagt er dus in de teruggang van zijn verkeer af te remmen en het te stabiliseren. Door de evolutie van het verkeer bij geleide temperatuur is het noodzakelijk dat het aanbod van diensten dag na dag wordt aangepast.

De maatschappij denkt aan de constructie van een nieuw type van wagen die vanuit technisch en commercieel standpunt beter aan de noodwendigheden van een economische structuur op lange termijn beantwoordt. In een vorige uitgave hadden wij het

daar reeds over. Nieuwe koelings- en verwarmingssystemen worden uitgetest.

Interfrigo doet bovendien al het mogelijke om nieuwe markten te vinden en meteen minder afhankelijk te worden van de traditionele markten waarop de spoorwegoperator niet zo veel vat heeft. De verhouding tussen groenten en fruit enerzijds en de andere voedingsmiddelen anderzijds wordt momenteel op 70/30 geraamd en zou snel naar een 50/50 verhouding moeten overgaan. Interfrigo hoopt daartoe te komen door het volume van het vervoer in de richting Noord-Zuid te verhogen.

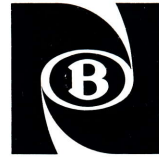
Volgens recente verklaringen van de directeur van Interferry (zie interview in ons nummer 4/82) werken de nationale vertegenwoordigers reeds in die richting.



PERSENEELS- BEWEGINGEN TE BRUGGE EN GENT

De heer Vannieuwenhuysse, die voorheen onze gewestelijke commerciële vertegenwoordiging te Gent leidde, geniet nu van een welverdiend pensioen. Wij wensen hem langs deze weg een aangename rustperiode toe.

Voorlopig werd de leiding van deze vertegenwoordiging toevertrouwd aan de heer Van Rossem, chef van het commercieel agentschap te Brugge. De heer de Raedt, onderbureauchef/prospecteerder in de westvlaamse hoofdstad, zal zijn taak tijdelijk overnemen.



INLICHTINGSKANTOREN GOEDEREN

In ons vorig nummer hebben we de opening aangekondigd van drie nieuwe inlichtingskantoren goederen die net zoals de twee reeds bestaande elke vraag betreffende het goederenvervoer en de tarifiering zullen beantwoorden.

Daar goede informatie dikwijls functie is van een goede vraag, wenst het personeel van het kantoor - om zo efficiënt mogelijk te werken - precieze vragen, vooral dan wat betreft gewicht, inhoud, afmetingen en aard van de goederen. Eventueel dient aangegeven of het om grote hoeveelheden of regelmatige zendingen gaat omdat dan een prijsvermindering kan voorgesteld worden in de vorm van een bijzondere overeenkomst.

Indien het probleem enigszins complex is, kan een prospecteerder of de handelsagent zelf even bij de klant aanlopen om het nauwkeurig te omschrijven en er gebeurlijk een oplossing voor te vinden.

Hierna ter herinnering de telefoonnummers van deze kantoren:

Antwerpen: 03/233.23.17 en 233.23.25

**Brussel: 02/219.44.50
toestel 279 en 278**

Charleroi: 071/43.01.73

Gent: 091/21.99.58

Luik: 041/23.17.13



OSCAR VAN DE VERPAK- KING (medegedeeld)

U vervaardigt of ontwerpt goede verpakkingen, verpakkingsmaterialen, toebehoren, -machines of -apparaten? Bewijs het door deel te nemen aan de wedstrijd "Oscars en Grote prijzen van de Verpakking"!

Het Belgisch Verpakkingsinstituut richt opnieuw de voornoemde wedstrijd in. De bedoeling is de ontwikkeling van nieuwe verpakkingen te stimuleren en ze openbaar te maken.

Weet U dat de uitslagen van de wedstrijd 1981 in tientallen binnen- en buitenlandse tijdschriften verschenen is?

Weet U dat er nu nog informatie over die bekroonde verpakkingen wordt gevraagd?

De deelnemers kunnen inschrijven in één van de volgende groepen:

1. transportverpakkingen,
2. distributieverpakkingen,
3. prototypes,
4. materialen en toebehoren voor verpakking en conditionering,
5. verpakkingsmachines en -apparaten.

Buiten de technische en functionele eigenschappen wordt ook de kostprijs, creativiteit en vormgeving beoordeeld. Voor de meest commerciële verpakking op gebied van kwaliteit - prijs - grondstoffen, wordt een prijs van de Minister van Economische Zaken overwogen.

De bekroonde inzendingen zullen tentoongesteld worden tijdens de 8ste Internationale Verpakkingsbeurs PROPACK te Brussel van 8 tot 12 februari 1983.

U kunt deelnemen als U werkzaam zijt in het domein van de verpakkingen. Hoewel de wedstrijd zich speciaal richt tot de fabrikanten van verpakkingen, van verpakkingsmaterialen, -toebehoren, -machines en -apparaten, sluit dit geenszins de deelneming uit van ontwerpers, gebruikers, uitvoerders en verdelers.

Wij hopen dat U van dit podium zult gebruik maken om uw productie aan de Belgische industrie voor te stellen. De uitslagen

worden verspreid aan de binnen- en buitenlandse vakpers.

Geïnteresseerden kunnen voor het reglement, de inschrijvingsformulieren en alle andere informatie terecht op volgende adres: BELGISCH VERPAKKINGSINSTITUUT, Picardstraat 15, B-1020 Brussel, Telex 62514 ibebvi-b, Tel.: 02/247.25.83 - 427.25.93 (de Heer MACHIELS - toestel 15).



DE PYRENEEËN, SLECHTS EEN NACHT SPOREN

Ongetwijfeld is het de Ronde van Frankrijk, die de reputatie van de Tourmalet of de Pla d'Adet overal ter wereld heeft uitgedragen, als decor voor menselijke krachtexplosies of dramatische inzinkingen. Doch zijn het niet enkel wielervliefhebbers die zich tot deze prachtige streek aangetrokken voelen. In de winter is het een gedroomd skioord en het succes gaat in stijgende lijn.

Wij Belgen denken misschien meer aan de Alpen, een traditionele wintersportstreek op de Frans-Zwitserse grens. Nochtans is de sneeuwvacht in de Pyreneeën even wit en aantrekkelijk en is er eveneens een uitstekende toeristische infrastructuur voorhanden die een garantie inhoudt voor een aangenaam verblijf.

De Pyreneeën komen deze winter naar ons toe, meer bepaald dank zij een nieuwe rechtstreekse nachttrein die Parijs ontwijkt: de Pyreneeën Express. Het is een nogal aparte trein. Hij vervoert automobilisten en hun auto tot Toulouse of Narbonne en brengt de andere reizigers, de voetgangers als het ware, naar een aantal stations die dicht of heel dicht bij een wintersportoord in de hoge Pyreneeën zijn gelegen. Het eindstation van de expresstrein is Tarbes.

Naast de individuele reizigers, die hun reis zelf op maat hebben samengesteld en georganiseerd, vind je ook Railtour en FTS/Frantour-klienten in de expresstrein. Deze twee "trein-touoperators"

hebben traditioneel de ski-oorden onder hun beidjes verdeeld.

Railtour spoort met zijn klanten naar twee Spaanse skistations in de Catalaanse Pyreneeën. La Molina is zelfs het grootste op het Iberische schiereiland: 60 kilometer afdalende skipistes en 5 kilometer piste voor fondskiërs. Van 1700 tot 2500 m hoogte vinden skiërs van elk niveau hun gading. Het station biedt uitgebreide ontspanningsmogelijkheden na het skiën, volledige vakantie dus. Massella is iets kleiner maar doet met 43 kilometer skipiste, aansluitend op het skidomein van La Molina, zeker niet onder. De streek is mooi bebost en het moderne Alp Hotel heeft meerdere zwembaden, een sauna en een trimzaal. In iedere kamer is een prachtige badkamer voorhanden.

FTS/Frantour van zijn kant nodigt u uit in vijf Franse stations. Cauterets bevindt zich aan de ingang van het Nationaal Pyreneeën-park; het is een groot skistation waar eveneens een overdekt zwembad is. Barèges, aan de voet van de roemruchte Tourmalet, is een traditioneel dorp dat samen met het skidomein van het naastgelegen La Mongie over 80 kilometer afdalende skipiste beschikt en over 20 kilometer afgebakende weg voor langlauf. Met de ouderwetse slee, of eenvoudigweg als wandelaar kan je daar ook terecht voor een geslaagde vakantie. Te St-Lary, met een overdekte schaatsbaan en tennis court als alternatief voor de 62 km piste, ontdek je de schilderachtige dorpjes in de vallei van de Aure. Font Romeu is een familiaal multisportstation waar men naar hartelust kan zwemmen, schaatsen, paardrijden, sleeën en natuurlijk skiën op de 23 km lange piste. Voor de fondskiërs zijn er parcours van 7, 6 en 5 km. Tenslotte is er Porte-Puy-morens, een Catalaans dorpje aan de grens met Andorra, waar een piste is aangelegd voor kano-kayak op sneeuw.

De Pyreneeën moeten zeker niet onderdoen voor de Alpen. Wij kennen ze eenvoudigweg minder goed. De Pyreneeën Express zal er dit jaar misschien verandering in brengen. Hij vertrekt uit Schaarbeek om 19.47 u. op 17, 23 en 30 december en daarna elke vrijdag van 7 januari tot 18 maart. Hij brengt u terug na een spannende sneeuwvakantie iedere zaterdag van 18 december tot 19 maart.

Automobilisten kunnen hun auto meenemen tot Toulouse of Narbonne (een nieuwe autoslaap-treinverbinding in de winter!). De

andere reizigers stappen van de trein naargelang van de haltes om een aansluiting te nemen of om in te stappen in de autobus van de twee touroperators die hen naar het skistation brengt.

De globale minimumprijs bedraagt 7.350 frank per persoon voor een week huur in een FTS-Frantour verblijf en 10.950 frank per persoon voor half-pension in een Spaans of Frans tweedriesterrenhotel. Het is evident dat reizigers zonder auto niet verplicht zijn in Schaarbeek op de trein te stappen: de Pyreneeën Express neemt reizigers op te Brussel-Noord, Brussel-Zuid en te Bergen.

De Pyreneeën Express, een idee om eens andere hellingen op te zoeken.



*Pyreneeën, Alpen, Dolomieten...
raadpleeg de stations, Raitour, Frantour.*