

# SPOORNIEUWS

ⓑ

Informatieblad  
van de Handelsdirectie  
der Belgische  
Spoorwegen



# 82

DECEMBER

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

Brussel X

G.P.P./10/209

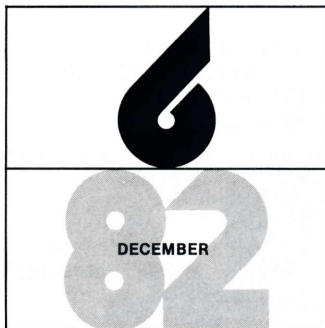


# 1982



PAUL FUNKEN 82





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 22184  
Lay-out: P. Funken, Brussel  
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's:  
Papierfabrieken van België: 4-5  
CIWLT: 6-9  
Intercontainer: 15  
Leys: 6-9

## INHOUD



### ONDERNEMING

De spoorweg bij de Papierfabrieken van België: 4-5  
Containers en spoorwagens bij Ford Genk: 10-11



### ACTUEEL

De appeltrein: 13



### B-NIEUWS

De NMBS in het Delwaide-dok: 12  
Interunit, rail-route coöperatie: 14  
Reis in regel: 15  
Telefoonnummers te Luik: 15



### CONTAINER

Sportmaterieel: 15



### TOERISME

De spoorrestauratie: 6-9

Foto P. DE KERCK



## EDITORIAAL

*Dat de Luikenaar G. Nagelmackers de stuwende kracht was voor de oprichting in 1872 van een eerste maatschappij voor de uitbating van slaaprijtuigen op de Europese spoorwegen, is algemeen bekend.*

*Vier jaar later, in december 1876, werd deze maatschappij officieel een Naamloze Vennootschap naar Belgisch recht met een maatschappelijk kapitaal van 4 miljoen Belgische frank (destijds een astronomisch bedrag!). In een tijdperk waar grote treinreizen in de mode waren, was het niet verwonderlijk dat de Compagnie Internationale des Wagons-Lits een steile opgang maakte; Europa ontdekte het spoorwegcomfort.*

*Op 5 juni 1883 vertrok de eerste Orient Express uit Parijs naar Constantinopel met restauratierijtuig nr. 107 in de trein. Toch dat was geen première. Enkele maanden voordien, op 10 oktober 1882, denderde nummer 107 voor het eerst in een trein tussen Parijs en Wenen. Dat is nu een eeuw geleden.*

*Dit eeuwfeest was voor de CIWLT in België geenszins aanleiding tot dolle feestvreugde. In een sobere crisistijd beschouwt men het eerder als een belangrijk feit dat aanzet om het in de nabije toekomst nog beter te doen en om de klant een onberispelijke dienstverlening aan te bieden.*

*Voor Spoornieuws was deze verjaardag een gelegenheid om in dit nummer het eerste restauratierijtuig even van de sporen te lichten en om de activiteiten van de Compagnie in België onder de loep te nemen.*



*De duur en de omvang van de economische crisis, die ieder van ons in verschillende mate treft, dreigen van de eindejaarswensen een eerder sombere bedoening te maken. Wanneer bedrijfsleiders steeds meer de uitdrukking: "Het einde van de tunnel is nog niet in zicht" gaan gebruiken om de industriële en commerciële activiteit te kenmerken, moet de handelsdirecteur van de NMBS een inspanning doen om een zeker gevoel van ontmoediging te overwinnen. Ook voor ons is het grootste probleem immers de enorme terugloop van het vervoervolume, meteen het onbetwistbaar teken van de diepe malaise waarin alle sectoren van handel en nijverheid zijn gedompeld.*

*En hoewel er nog niet het minste teken van een heropflakkering van de wereldeconomie merkbaar is, wil ik op het ogenblik dat ik mijn beste wensen voor 1983 aanbied, gepast reageren met de volgende bedenking: zolang de mens het noodlot afwijst, zich bewust is van zijn verantwoordelijkheid en aanvaardt gebruik te maken van zijn onbeperkte verbeeldingskracht, wordt het onmogelijke mogelijk en moeten de hem opgedrongen toestanden uiteindelijk wijken.*

*Mocht u mijn wensen aanvaarden in dezelfde geestgesteldheid als ik ze u toestuur, dat is mijn vurigste wens.*



F. DE HAECK  
Handelsdirecteur



# PAPIERFABRIEKEN VAN BELGIE



In een vorig nummer hebben we de transportproblematiek van "La Cellulose des Ardennes" toegelicht. Deze celluloseproducent, gelegen in de bosrijke streek van de Gaume, werkt zowel voor de aanvoer van het hout als voor de afvoer van het basisproduct voor de papierindustrie, op vlotte manier met de trein en met de vrachtwagen.

Nu gingen we ook een logisch kijkje nemen bij de Papierfabrieken van België, afdeling Langerbrugge, om te vernemen hoe de grootste Belgische producent van kranten- en magazinepapier zijn transportprobleem aanpakt.

## In de Gentse kanaalzone

De N.V. Papierfabrieken van België heeft haar maatschappelijke zetel te Brussel. De belangrijkste activiteit van de vennootschap situeert zich evenwel te Langerbrugge, ongeveer 125.000 ton krantenpapier en 125.000 ton magazinepapier rollen er jaarlijks uit de produktiemachines. De andere activiteiten van de maatschap-

pij situeren zich op drie vlakken:

- de transformatie en vervaardiging van complexen voor verpakking ("flexible packaging") voor voedingswaren waar papier gecombineerd wordt met bijvoorbeeld aluminium of plastic);
- de groothandel in papieren afkomstig van de eigen Belgische en Franse productie en van de aandeelhoudende Duitse maatschappij Feldmühle;
- het waarnemen van de vertegenwoordiging van andere papiermerken. De vennootschap is door een technisch en financieel akkoord verbonden met de Duitse papierproducent Feldmühle die 30% van de aandelen bezit. Evenveel aandelen zijn in handen van de Generale Bankmaatschappij en 40% van de aandelen wordt verhandeld op de beurs.

De vraag dringt zich op waarom de papierproducent in de Gentse kanaalzone werd ingeplant en niet in een bosrijke streek? De redenen waren toen, eind der twintiger jaren, drieërlei:

- de fabriek werd samen met de

nabijgelegen elektriciteitscentrale opgetrokken omdat ze een grote afnemer zou zijn van elektrische energie en van stoom om houtslip te vervaardigen;

- het onontbeerlijke hout werd ingevoerd met schepen uit voornamelijk Finland en Rusland;
- Langerbrugge situeert zich midden een belangrijke verbruikcirkel. In een straal van enkele honderden kilometer liggen Brussel, Amsterdam en Rijsel. Dat zijn grote papierafnemers en de centrale ligging is voordelig voor de regelmatige bevoorrading van de drukpersen.

## Houtaanvoer per spoor

Om een jaarproductie van 250.000 ton te verzekeren op de drie papiermachines, (één machine heeft een lengte van meer dan 100 meter en produceert een papierblad van 6 meter breed tegen een snelheid van 54 km/u) heeft Langerbrugge volgende grondstoffen nodig:

- 500.000 stères fijnspar voor het vervaardigen van houtslip;



# 100.000 TON HOUT PER SPOOR TE LANGERBRUGGE

- 50.000 ton oude kranten en tijdschriften aangevoerd per vrachtwagen afkomstig van diverse binnenlandse recuperatiebedrijven;
- 45.000 ton cellulose ingevoerd uit Engeland per schip. Dat is een chemische pulp die aan het papier een geraamte geeft dat aangevuld wordt met ontinkt oud papier en houtslip (als het ware te vergelijken met het gieten van beton op een ijzerstructuur);
- 40.000 ton kaolien (porseleinaarde) een afbraakprodukt van graniet dat witheid en glans aan het magazinepapier geeft.

Het hout uit Finland en Rusland behoort nu tot het verleden. De papierfabriek draait momenteel enkel en alleen op hout uit eigen land en uit Duitsland. Tweederde van de aangevoerde hoeveelheid gaat via de weg, éénderde zit op het goede "spoor".

"De vervoerwijze wordt bepaald door onze houtleveranciers", verduidelijkt onze gesprekspartner. "De ene werkt vlotter per spoor, de andere geeft de voorkeur aan de vrachtwagen. Wijzelf opteren in de mate van het mogelijke voor een verdeling tussen beide. Het is vanzelfsprekend dat elk transportmiddel zijn voor- en nadelen heeft. De vrachtwagen is heel soepel in gebruik. Hij dringt door tot op de hakplaatsen in het bos en komt bij ons lossen op de plaats waar wij dat willen. Nadeel is het feit dat de vrachtwagens zich meestal 's morgens aanbieden om gelost te worden waardoor alles heel snel moet gebeuren.

De trein is per definitie gebonden aan het spoor. Hij kan niet doordringen tot in het bos en kan niet overal terecht op ons houtpark. Voordeel is de langere lostijd wat ons de mogelijkheid biedt om vlot in combinatie te werken met de vrachtwagen. Zeker niet te verwaarlozen is de regelmaat en de zekerheid van het spoorvervoer".

De papierfabriek wil een spoorwagen op de kop tikken die stammen van drie meter kan vervoeren in de lengterichting. De rongen moeten daarvoor ideaal op een halve meter van elkaar staan. Het gebruik van driemeterhout is relatief nieuw en is gekoppeld aan de verdere automatisatie van de houtvoorbereiding. De meterstandaard (1, 2 of 3 meter) is be-

langrijk omdat de hele installatie te Langerbrugge erop is afgesteld. De traditionele stammen van twee meter worden in een automatische zaaginstallatie gehalveerd. Stammen groter of kleiner dan één meter veroorzaken moeilijkheden in het productieproces.

Het spoorvervoer is verspreid over een groot aantal vertrekstations. De keuze van het station is afhankelijk van de organisatie van de houtleverancier zelf en van de ligging van zijn productiegebied. De rechtstreekse houtaanvoer per spoor vanuit Duitsland is momenteel een moeilijke zaak omwille van tarificatieproblemen. Veel hout uit de Eifel en Hunsrück komt per vrachtwagen als retourvracht naar Langerbrugge en dat betekent natuurlijk heel gunstige wegprijzen. Sommige Duitse houtvrachten komen per vrachtwagen naar de Belgische grensstations waar ze op de trein worden geladen. Deze gemengde transportwijze is niet altijd de goedkoopste oplossing maar het blijkt dikwijls de vlotste. Twee-assige vrachtwagens, gebruikt om het hout uit het bos te halen, zijn immers niet geschikt voor lange wegtrajecten.



De samenwerking met het spoor loopt heel vlot. Dagelijks komen er gemiddeld 10 tot 20 (uitzonderlijk 30) Eas-wagens op het Langerbrugse aansluitingspoor elk geladen met 50 stères fijnspaar. De snelheid en de regelmaat van de aanvoer worden op prijs gesteld. 5 à 6 arbeiders werken permanent op het houtpark om de treinen en vrachtwagens te lossen met een mobiele grijper. Alle aangevoerde hoeveelheden worden door hen opgemeten (in de houthandel wordt niet gewogen, maar gemeten) als basis voor de latere afrekening met de leveranciers. Het is een onderlinge vertrouwenskwestie.

Naargelang van het seizoen is er een voorraad op het houtpark van 2 tot maximaal 6 produktieweken. Die voorraad wordt permanent besproeid om het hout vers te houden. Nat hout betekent kwaliteitsbehoud en vergemakkelijkt aanzienlijk het ontschorsen. De gestockeerde hoeveelheid neemt toe of slinkt op een "natuurlijke" wijze: in de winter komt er minder hout toe omdat er minder in het bos gewerkt wordt en in de zomer is de aanvoer groter. 's Zomers wordt een minimum voorraad aangehouden omdat



het hout snel droogt, in de herfst groeit de stapel aan en op het einde van de winter is hij gedaald. Men volgt dus de normale fluctuaties van de houtproductie. Langerbrugge legt geenszins voorraden aan om prijsmotieven. Daar de fabriek een leader is in de fijnsparmarkt voert zij een stabiele prijspolitiek voor het hele jaar. Prijzen worden eens per jaar vastgesteld in onderlinge afspraak wat produktiezekerheid biedt voor de leverancier en aanvoorzekerheid voor de papierproducent.

Het uiteindelijke produkt, de papierrol, moet omzichtig en niet te vaak behandeld worden. Papier is een delicaat produkt en schade kost veel geld. De grote afnemers van de papierrollen zijn de persdrukkerijen die zich situeren in de reeds vernoemde stedelijke agglomeraties. Deze klanten eisen snelle leveringen op welbepaalde tijdstippen.

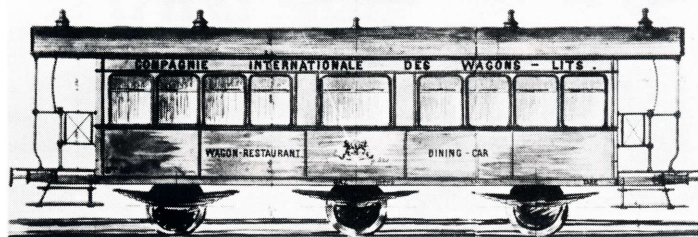
Omwille van hun situering is het duidelijk dat de vrachtwagen het aangewezen transportmiddel is voor de afvoer. Deze kan doordringen tot in het stadscentrum. Een spoor aansluiting in het hart van de stad is zelden realiseerbaar. Dat is evident.

## Conclusies

Heeft het spoor weinig kans voor de afvoer van de Langerbrugse produktie dan biedt de houtaanvoer toch wel perspectieven. De activiteiten van de papierfabriek verschaffen de NMBS een lonend verkeer (gemiddeld 100.000 ton per jaar) omdat de stations aan de Belgisch-Duitse grens ons zowat de langste trajecten in binnenverkeer opleveren. Daarenboven wil de NMBS aan de situatie sleutelen en tegemoet komen aan de wens van de houtproducenten en de houtafnemers. Een aantal bestaande wagens zal binnen afzienbare tijd aangepast worden met bijkomende rongen voor het vervoer van driemeterhout, zodat nieuw binnenlands en internationaal verkeer tot de mogelijkheid kan behoren in deze sector. Onderhandelingen op een nieuwe basis met betrokken partijen kunnen dan leiden tot een optimale en vruchtbare samenwerking met het spoor.



# N° 107



Om het prille begin van de spoorrestauratie te situeren speelden we even leentjebuur. Onderstaande historiek van rijtuig nummer 107 is gedistilleerd uit een brochure van CIWLT-Frankrijk.

De eerste (niet succesrijke) pogingen om de restauratie op het spoor te populariseren dateren van 1864 op de lijnen Odessa-Kiev en Londen-Peterborough. Zestien jaar later, op 15 juni 1880, waagt ook de CIWLT zich aan het restauratie-avontuur op rails. Op de verbinding Berlijn-Frankfurt worden aan iedere trein twee bijkomende rijtuigen gekoppeld, een "eetrijtuig" en een "keukenrijtuig". Het waren rijtuigen van de Duitse spoorwegmaatschappij "Berlin Anhalter Eisenbahn" die voor de gelegenheid waren omgebouwd. De exploitatie was geenszins een succes en werd in 1882 stopgezet.

Toch was deze poging niet zinloos geweest, want gesterkt door de opgedane ervaring besteld de Compagnie een drie-assig restauratierijtuig bij het constructieatelier Ratgeber te München. Deze constructeur levert het onderstel en de wagenkast zoals voorzien op 1 augustus 1882 en in een mum van tijd werd daarna de binnendecoratie afgewerkt in de "Ateliers de Saint Ouen". Begin oktober 1882 was restauratierijtuig nummer 107 startklaar! Dergelijke korte constructieperiode kan vandaag de dag als ongeloofwaardig overkomen, doch vergeten we niet

dat werkluï toen 12 uur per dag presteerden en dat de wekelijkse rustdag slechts in 1906 een feit was.

Het interieur van dit 12,5 meter lange rijtuig bestond uit drie delen: een centrale keuken en langs beide zijden een eetkamer van 12 plaatsen. Eén van de kamers was voorbehouden aan dames en aan niet-rokers. De wanden en de stoelen waren luxueus bekleed met leder.

Het bijzonderste element van het rijtuig, de keuken, had een oppervlakte van vier vierkante meter. In deze bekrompen ruimte had men een oven, twee spoelbakken, twee tafels, een fornuis en een kolenbak.

Onder de plankenvloer van de keuken waren twee kleine "kelders" ingericht en twee andere kelders bevonden zich in de gang die beide eetkamers verbond.

De enghed van de keuken was toch geen beletsel voor de chef-kok om een gastronomisch menu te bereiden tijdens de maidentrip op 10 oktober 1882:

- huîtres, potage aux pâtes d'Italie
- turbot, sauce verte
- poulet chasseur
- filet de bœuf, pommes château
- chaud-froid de gibier
- salades
- crème chocolat
- dessert

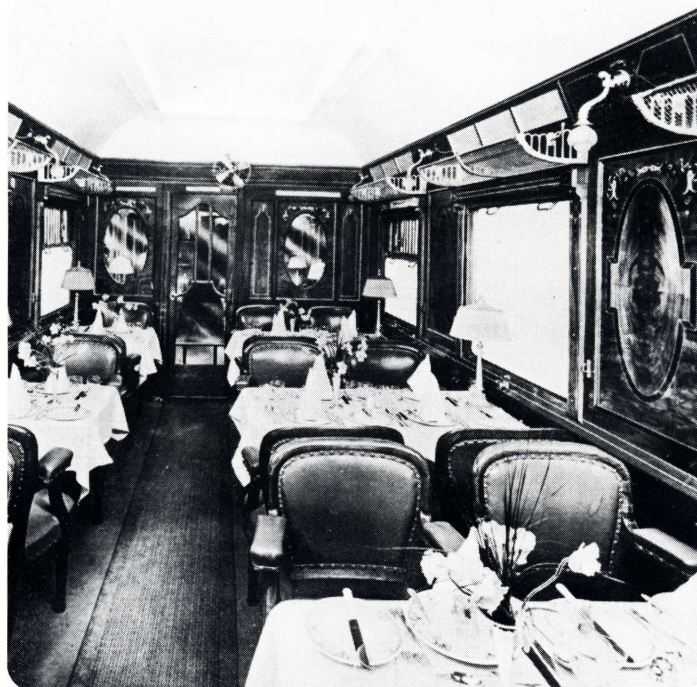
In dergelijke omstandigheden kan men eerder van stuntwerk spreken dan van culinaire kunst!

De verlichting werkte op gas, de luchters met vier gasbekken werden gevoed door twee reservoirs van 960 liter inhoud opgehangen aan het onderstel.

Dat deze eerste restauratierijtuigen heel degelijk waren qua ophanging bewijst een passage uit een rapport van de hoofdingenieur van de "Chemins de fer de l'Ouest" die uitgenodigd was op de eerste restauratieris. "... de stabiliteit is perfect. Tot grote verwondering van de aanwezigen heb ik verschillende keren een proef gedaan. Op een tafel heb ik een glas water geplaatst dat tot aan de rand was gevuld. Gedurende verscheidene uren was er geen enkele druppel overgelopen..."

Na de initiële reis Parijs-Wenen van 10 tot 14 oktober koppelde men het restauratierijtuig aan de Orient Express op 5 juni 1883. Na de indienstneming van het bogiematerieel werd nummer 107 - net zoals de identieke rijtuigen 114 à 116 en 138 à 141 - afgedankt omwille van het beperkt plaatsaanbod en verkocht aan de Balkanlanden waar ze nog 20 jaar goede diensten bewezen.

Pionier nummer 107 spoorde zijn laatste kilometers in Roemenië en werd in december 1904 afgebouwd. Spijtig voor de spoorwegfans, maar ja toen dacht men nog niet aan een spoorwegmuseum!







## EEN UURTJE ONTSPANNING IN EEN AANGENAAM KADER.

De activiteiten van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme zijn in België onderverdeeld in vier grote sectoren:

### 1. De spoorwegsector en de maritieme sector.

De eerste activiteit in deze sector bestaat uit het bedienen van de lig- en slaaprijtuigen TEN in bepaalde Belgische internationale treinverbindingen, zoals Oostende-Milaan, Wenen, Kopenhagen, of Brussel-Rome, Ventimiglia, Brussel-Rimini, Genova. Daarbij komen ook alle lig- en slaapdiensten op de autoslaaptreinen en

de speciale treinen bij vertrek uit België. Zowel tijdens het zomeren winterverkeer komen er een groot aantal extra vakantietreinen bij. De stelregel is dat alle Belgische lig- en slaaprijtuigen worden bediend door WL-België. Een tweede activiteit is de restauratie in de treinen. Dat houdt in: TEE-treinen, autoslaaptreinen, de restauratierijtuigen naar Parijs en Bazel, het buffetrijtuig Oostende-Keulen, de mini-bar-dienst Oostende-Luik en Brussel-Amsterdam en de uitbating van de bar-discotheek-rijtuigen voor Railtour-reizen. Sinds 1977 zijn er ook de maritieme

belangen, omdat WL-België de restauratie, de zelfbediening en de duty free-shop op de veerboten en jefoils Oostende-Dover uitbaat.

### 2. De sector toerisme.

Op het einde van de 19e eeuw konden de reizigers voor de reservatie geen beroep doen op reisbureau's, omdat die toen niet bestonden. Daarom heeft de compagnie zelf de koe bij de horens gevat en in Europa reisbureau's opgericht. Begin van de 20e eeuw kwam WL tot een samenwerking met het reisbureaunet Cook in Groot-Brittannië; zo ontstonden

overall de "Travel agencies WL Cook". Nu werken de ongeveer 30 WL-reisagentschappen in België onder de naam "Wagon-Lits Tours".

### 3. De sector hotel.

Onder de naam Euromotel/Etap-hotel bezit de CIWLT een hotelketen verspreid in negen verschillende landen. In eigen land beheert WL-België het Brusselse Astoriahotel, het Euromotel te Herstal, het Etap-hotel te Louvain-la-Neuve en hotel Club te Stavelot. Eind 1983 zal in de hoofdstad ook het twee sterren Arcadehotel onder het beheer van WL komen.







#### 4. De sector openbare restauratie.

Onder de naam Eurest levert de Compagnie maaltijden in scholen en hospitalen. Er is ook een traiteurdienst voor ondernemingen en langs onze autosnelwegen zorgt WL-België voor de restauratie in de Restop-restaurants o.m. te St-Niklaas, Marke en St-Denijs-Westrem.

Wij dachten dat het voor een goed begrip interessant was om deze vier activiteitsectoren even op een rijtje te plaatsen. De Compagnie wordt al te dikwijls slechts geassocieerd met het spoor. Weliswaar is en blijft de spoorsector één van de voornaamste. Spoornieuws had een onderhoud met de verantwoordelijken van Wagons-Lits België die vrijuit spraken over hun restauratieactiviteiten op het spoor maar ook over de aanverwante problemen.

#### Wat verlangt de klant van de spoorrestauratie in het algemeen?

De restauratie in de trein is een moeilijke, delicate zaak. De smaak van het publiek - en die verandert nog wel eens - is bepalend voor onze commerciële resultaten. Daarom moeten we er terdege rekening mee houden. Wij laten regelmatig marktstudies uitvoeren in samenwerking met diverse spoorwegnetten om ons te kunnen aanpassen aan gewijzigde marktsituaties.

Het is nog niet zo lang geleden dat enkel bemiddelde personen van de restauratiemogelijkheden in de trein gebruik maakten. Gelukkig is eten in een trein nu populairiseerd en komt ook Jan Modaal naar ons toe, dikwijls om enkel maar een koffie en een sandwich te bestellen... en waarom niet!

Gedane studies hebben duidelijk aangetoond dat het "kader", de omgeving voor het nuttigen van de maaltijd heel belangrijk is. Doch laat ons vooraf duidelijk stellen dat de reiziger in de eerste plaats de trein ziet als een vervoermiddel, dat is evident. Of er al dan niet restauratiemogelijkheid is in die trein dat is bijkomstig. Het nemen van de trein met passende dienstregeling is een eerste fase, het eventueel "eten" is een tweede fase.

Als de reiziger de beslissing heeft genomen om zich naar het restauratierijtuig te begeven dan moeten wij, de Wagons-Lits, zorgen voor een goed onthaal en een passend kader. De maaltijd in een trein is een kwestie van ontspanning en vrijetijdsbesteding. De slagzin "Een uurtje ontspanning in een aangenaam kader" is realiteit. Het kader is natuurlijk afhankelijk van de aard van de trein. Een luxe-trein zoals de TEE biedt meer dan een vakantietrein. De sfeer in een TEE-trein is niet te vergelijken met deze in een gewoon restauratierijtuig.

Treinrestauratie is complex. Sommige reizigers willen (of kunnen) hun zitplaats niet verlaten, bijvoorbeeld omwille van een kind, en willen toch eten; anderen geven de voorkeur aan een traditionele restauratie en zijn niet gunstig gestemd ten opzichte van een moderne formule zoals grill-express of zelfbediening. Er zijn mensen die bereid zijn om een groot bedrag te spenderen

aan een etentje in een gezellige treinsfeer, weer anderen willen dit juist niet.

#### Men zegt dat treinrestauratie duur is?

De Compagnie is er zich van bewust dat vele mensen onze prijzen aan de hoge kant vinden. Wij breken hier evenwel een lans voor de restauratie op het spoor en beweren dat het eigenlijk niet duur is!

Een menu in een TEE-trein kost vandaag de dag 813 BF en dat is vergeleken met de kwaliteit en de omstandigheden een heel schappelijke prijs. Ook de prijzen van de maaltijden "à la carte" zijn vergeleken met evenwaardige stadsrestaurants erg bescheiden.

Vindt je een goede Bourgogne of een kwaliteitswijn zoals een Chablis voor 550 BF overdreven? Trouwens onze prijzen worden zo maar niet willekeurig vastgesteld of aangepast, wij moeten ook toelating vragen aan de prijscommissie bij het Ministerie van Economische Zaken.

#### Menu of à la carte, wat heeft het meeste succes?

Er is een evolutie naar een keuze uit de kaart, een menu alleen beantwoordt niet meer aan de behoeften van onze klanten. Voor alle treinen die we uitbaten zijn beide mogelijkheden nu voorhanden. Kiezen uit de kaart betekent niet noodzakelijk duurder eten, men is niet verplicht alle gangen te nemen. Mensen met een beperkt budget, die de traditionele restauratie willen beproeven, moeten dan ook geen drempelvrees hebben. Eén of twee gangen uit de kaart pikken is heel gewoon.

Zakenmensen die 's avonds een TEE nemen verkiezen duidelijk à la carte te eten. Zij hebben 's middags meestal copieus gegeten en stellen zich tevreden met een eenvoudige keuze.

In onze klassieke restauratierijtuigen hebben we 10 menu's en 10 kaarten die afwisselen. Hetzelfde menu of dezelfde kaart komt slechts om de 10 dagen terug. Om de 3 maanden worden dan nog alle menu's veranderd, aangepast bijvoorbeeld aan de seizoenproducten.

#### Is het soms niet moeilijk om het aantal maaltijden per reis te bepalen?

Inderdaad. Veel reizigers maken een vergelijking met de restauratie in een vliegtuig. Dat gaat niet op. De luchtvaart kent op voorhand het aantal mensen dat zal vertrekken. Er is een verplicht reserveringssysteem. De trein werkt "stand by". Behalve voor vakantietreinen werken wij steeds in het ongewisse. Het is een probleem dat moeilijk kan opgelost worden.

Indien wij het aantal maaltijden beter konden aanpassen dan zou dat het rendement ten goede komen.

Ook reserveren bepaalde mensen in de TEE een restauratieplaats zonder een maaltijd te gebruiken. Als er dan reizigers zijn die in een reisagentschap geen restauratieplaats meer konden krijgen en dat ter plaatse vaststellen is het betreurenswaardig.

#### Zal de klassieke restauratie niet verdrongen worden door moderne formules zoals grill-express, zelfbediening...?

De klassieke restauratie is een







vaste waarde, die verdwijnt niet. De Compagnie heeft vastgesteld dat een groot deel van het cliënteel getrouw is aan de goede restauratie. Ook bij andere Europese netten heeft men dat ondervonden. In Nederland heeft men klassieke restauratierijtuigen gemoderniseerd en speelt men de formule "menu + à la carte" uit. In Oostenrijk rijden allemaal nieuwe klassieke rijtuigen. De zelfbediening kwam daar niet van de grond en gevolg een marktstudie werden die rijtuigen uit dienst genomen. In Duitsland was er een grote evolutie naar het Quick-Pick-systeem (een rijtuig dat kan dienen voor restauratie en als buffet), maar nu komen ze er ook van terug. Italië en Frankrijk zijn uitzonderingen op de regel. Bij de FS is er minder restauratie en meer zelfbediening, en dat ligt in de aard van de Italiaanse ongebondenheid. Frankrijk evolueert meer en meer naar het "vliegtuigsysteem" dat in de Corailtreinen wordt toegepast. De reiziger blijft ter plaatse en krijgt een schotel opgediend. Ook in de snelle TGV-trein passen onze Franse collega's dergelijk systeem toe. In de eerste klasse wordt een warme schotel opgediend en een koude in de tweede klasse.

Bij onze zuiderburen is het systeem succesrijk, voor ons Belgen zou het een probleem zijn. Wij willen nog steeds een minimum aan service... een vleugje ingeboeren conservatisme.

Let wel dat wij dergelijk systeem ook toepassen in de Railtourtreinen. Dat zijn typische vakantie-treinen waarin deze restauratievorm zonder meer aanvaard wordt. De maaltijden worden klaargemaakt in onze gaarkeuken te Brussel en in laatste in-

stantie naar de trein gebracht waar ze worden opgewarmd. In de zomerperiode moet de C.I.W.L.T. in deze treinen soms 600 à 700 man ineens bedienen en dat is niet niks! De hoofdschotel wordt steeds warm opgediend.

De restauratie in de autoslaaptreinen bij vertrek uit België verzorgt de C.I.W.L.T. op aanvraag van de NMBS-Handelsdirectie. Wij houden het nog steeds bij een klassiek restauratierijtuig voor de bestemmingen Narbonne, St.-Raphaël en Milaan. Voor bepaalde autoslaaptreinen die na 20 uur vertrekken is restauratie overbodig.

## Is het restauratiematerieel in België aangepast aan de behoeften?

De Compagnie wacht al een hele tijd op een nieuw Belgisch restauratierijtuig. Er zijn onderhandelingen met de directie van het Materieel en de Handelsdirectie. Wij vinden het noodzakelijk dat het er spoedig komt.

De huidige rijtuigen zijn oud en beperkt tot 140 km/uur, nu gaan we overal stilaan naar 160 km/u. De buffetrijtuigen zijn meer dan 20 jaar oud, hebben maar 20 plaatsen en bieden met kleine tafeltjes weinig comfort. De mensen begroeten in een aangenaam en modern rijtuig geeft een beetje kleur. Vandaag de dag houdt men wel van retro-stijl maar deze moet dan aangepast zijn aan het huidige comfort.

## Heeft een minibardienst, de eenvoudigste vorm van C.I.W.L.T.-treinrestauratie, wel zin op een beperkt net zoals het onze?

De minibar verzorgen wij op aanvraag van de NMBS o.a. op het traject Oostende-Luik en terug. Dat doen wij graag, doch onze verkoop is beperkt. Het is zeker zinvol, omdat de reiziger tenslotte een bijkomende dienstverlening wordt aangeboden in de trein.

Omwille van de korte trajecten hebben wij een probleem qua personeelskost. Onze verkopers prijzen slechts een kwart van de werkdag hun waar aan, de overige drievierden moeten ze "verhuizen"; inladen, uitladen, laden op een andere trein...

Deze arbeidsintensiteit heeft zijn weerslag op de prijzen, alhoewel deze niet in verhouding opgedreven zijn.



### Resultaten gerealiseerd door WL-België van januari tot eind augustus 1982

| TEE-treinen                      | Buffetrijtuigen bij vertrek uit Brussel of Oostende | Restauratiedienst bij vertrek uit Brussel | Minibar-dienst bij vertrek uit Oostende                |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 6.745 middagmalen                | 60.497 sandwiches                                   | 19.892 menu's                             | 105.355 filterkoffies of thee's                        |
| 10.346 avondmalen                | 80.817 filterkoffies                                | 2.505 dagschotels                         | 61.153 sandwiches                                      |
| 2.649 dagschotels                |                                                     | 3.745 koude schotels                      | 147.689 dranken (bier, limonade, cola, vruchtensap...) |
| 5.016 koude schotels/voorgerecht |                                                     | 5.866 steaks                              |                                                        |
| 16.850 ontbijten                 |                                                     | 30.780 ontbijten                          |                                                        |
| 21.560 filterkoffies             |                                                     | 46.290 filterkoffies                      |                                                        |
|                                  |                                                     | 24.233 sandwiches                         |                                                        |



# FORD GENK



*"... vervoerder draagt grote verantwoordelijkheid"*



Momenteel ligt het woord "Ford" overal goed in de mond. Iedereen - zowel de media als Jan Modaal - spreekt over de nieuwste verschijning op de automarkt, de Ford Sierra.

Spoornieuws trok naar Genk, niet om de kwaliteiten van de Sierra te beoordelen, maar wel om het enorme spoorvervoer waarvoor dit nieuwe produkt verantwoordelijk is even van naderbij te bekijken.

Ford Genk - met meer dan 11.000 personeelsleden de grootste autoproducerende Fordfabriek te wereld nota bene - produceert nu dagelijks 1300 Sierra's en 250 bestelwagens Ford Transit. Een onvoorstelbaar produktiecijfer dat nog meer dimensie krijgt als je berekent dat aldus in een tweeploegenstelsel (ongeveer 16 werkuren) gemiddeld om de 40 seconden een voertuig van de band komt!

Dergelijk ritme vereist een gemeerd lopende regelmatige en onafgebroken aanvoer van grote hoeveelheden grondstoffen en onderdelen en een dito afvoer voor het afgewerkte produkt. De adjectieven "regelmatig en onafgebroken" zijn voor Ford van levensbelang. Omwille van de massa grondstoffen en onderdelen die verbruikt worden kan en wil Ford geen voorraden aanleggen; dat is bijna een onmogelijke zaak en het is bovendien een zware bijkomende kost.

Een goed georganiseerde aan- en afvoer met diverse transportmiddelen is dus de voor de hand liggende oplossing.

tueert zich op drie vlakken: containers uit Groot-Brittannië, P-wagens uit Duitsland en de aanvoer van staal uit Duitsland en Frankrijk.

De grote blikvangers van het ingaand spoorvervoer zijn de kleurrijke gesloten containertreinen. Tussen de Fordfabrieken te Dagenham, Southampton, Halewood, Swansea en Genk bestaat er een intense uitwisseling van onderdelen. De containers worden gecentraliseerd te Harwich, steken het kanaal over naar Zeebrugge en sporen dan naar Genk. Zo ontvangt de Limburgse vestiging dagelijks 40 à 50 laadkisten, twee van 30 voet per spoorwag. De wagens worden in de Ford-sporenbundel gerangeerd en met eigen tractie langsheen of binnen de produktiehallen gebracht waar de "side-load-containers" met vorkheftrucks gelost worden. Het ingaand containerverkeer zit op het goede spoor. De aanvoer via de weg vanuit Groot-Brittannië met eigen vloot is sinds drie jaar volledig overgeheveld naar de trein. Het regelmatigere aanvoerschema van de veerboten kan nu perfect met de trein gevolgd worden. Sporadisch

worden nog dringende containers getrukt en dan doet Ford beroep op het NMBS-filiaal Edmond Depaire.

De moderne auto krijgt vandaag de dag steeds minder gewicht ingebouwd om het verbruik te drukken. Het gespecialiseerd vervoerdigen op voorhand van complete onderdelen komt de kwaliteit van de auto ten goede en het betekent makkelijk monteren aan de assemblagelijijn. Daardoor stijgt het volume van de per container aangevoerde onderdelen, en neemt ook het aantal containers toe.

Een tweede aspect van het ingaand spoorverkeer is de regelmatige aanvoer van onderdelen met particuliere Ford-spoorwagens van de fabrieken te Keulen en Saarlouis; Keulen stuurt o.a. motoren in specifieke verpakking.

Voor de staaanvoer uit Duitsland en Frankrijk wordt voor meer dan de helft beroep gedaan op het spoor, de massavervoerder bij uitstek. De Ford-fabriek is "spoor-minded" ingesteld: aangepaste spoorinfrastructuur en

dito losinstallatie voor de rollen plaatstaal. Het staal van onze nationale industrie (Gent en Luik) komt via de weg omdat de afstanden zeer kort zijn.

De trein neemt voor de aanvoer dus duidelijk een sleutelpositie in. Laten we hieromtrent het "Diensthoofd Transport" zelf even aan het woord: "Om een dagelijkse produktie van 1300 Sierra's en 250 Transits draaiende te houden moeten we erg soepel zijn in onze aanvoer. Wij mogen niet op één enkel paard wedden. De spoorweg heeft een groot aandeel, maar naargelang het geval combineren we de trein met de vrachtwagen, met het vliegtuig, ja zelfs met helicopters. Een serieuze onderbreking in de aanvoer kan voor Ford een kleine ramp betekenen. Wij willen geen voorraden aanleggen, ONZE VERVOERDERS DRAGEN DUS EEN GROTE VERANTWOORDELIJKHEID. Zij zijn het aanloopstuk van onze assemblagelijijn, het zijn rijdende opslagplaatsen. Het belang van het transport neemt steeds meer toe, het wordt meer en meer een onderdeel van onze inventaris!"



## Ingaand spoorverkeer

Het ingaand spoorverkeer si-



## Uitgaand spoorverkeer

Het is evident dat het uitgaand spoorverkeer vooral betrekking heeft op het afgewerkt produkt, in casu de auto. Meer dan de helft van de produktie - en dat zijn meer dan 300.000 voertuigen per jaar - gaat op de trein. Dank zij onderhandelingen met de verschillende spoorwegnetten zijn er voor de uitvoer afwijkingen toegestaan van het klassieke laadprofiel. De vervoercombinatie Sierra + Transit levert aldus



gens zelf aangepast. Een inspanning die miljoenen heeft gekost om onze Sierra te transporteren. Dat waarderen wij. De NMBS zelf, met een beperkt draagwagencarport, was daar niet zo rechtstreeks bij betrokken. Maar toch heeft onze Nationale Maatschappij een belangrijke taak. Van zodra de auto op de draagwagen geladen is, aanvaardt de NMBS een goede auto en is zij VERANTWOORDELIJK voor een goed vervoer, ook al is de afstand tot aan



lië, Frankrijk, Spanje. Voor de dichtste verdeelcentra in onze buurlanden gaat alles via de weg. Het laden en lossen van spoorwagens over korte afstand kost teveel. Toch heeft Ford in 1981 voor het verkeer naar Groot-Brittannië veelvuldig beroep gedaan op de trein. De auto's spoorde naar de havens van Vlissingen, Hoek van Holland en Rotterdam. Een belangrijk deel van het uitgaand verkeer wordt gevormd door de retourvrachten in de con-

om de ochtendploegen toch niet te laten wachten op volle (of lege) spoorwagens. Ford werkt nauw samen met de plaatselijke diensten van de NMBS voor de exploitatie van het intern net. Veiligheid, signalisatie en dies meer... de NMBS-reglementering is ook van toepassing op het Ford-domein.

Het goed functioneren van een transport-schema is sterk afhankelijk van de mensen die het uitvoeren, en... laten we opnieuw



minder problemen op. Net zoals bij de personenwagens is ook de Transit-produktie bijna volledig op bestelling gemaakt. Specifieke eisen voor de bestelwagens worden ingebouwd zodat er veel verschillende types zijn. Dat uit zich o.m. in de hoogte en breedte van de kasten en de laadbakken. Ford tracht de Transit in de meest gunstige combinatie op de draagwagens te krijgen, maar voor Italië zijn er toch problemen. Ook voor het verladen en het vastzetten van de steeds lager wordende auto's had Ford de steun nodig van de spoorwegen (betere wegligging en kleiner verbruik brengen de moderne auto dicht bij de grond!). De oprijstukken en de vastzetstukken van de draagwagens waren voor het nieuwe Ford-produkt de te nemen hindernis. Vooraleer de produktie van de Sierra op 21 juni 1982 van start ging, werden er veel proefladingen verricht met prototypes en vóór de grote produktie-expansie van september/oktober kwam er een oplossing uit de bus door aanpassingen aan de oprijstukken en het ontwerpen van nieuwe vastzetstukken.

"De spoorwegen en de particuliere wagenverhuurmaatschappijen hebben fijn meegewerkt bij alle proefladingen en hebben hun wa-

de grens slechts beperkt" ... aldus onze gesprekspartner.

Toch komt de inspanning niet van één belanghebbende partij. De spoorwegen konden geen oplossing aanbieden voor de Sierra Ghia die nog lager ligt met zijn specifieke velgen en banden. Het was een kwestie van een paar centimeter en die werden overbrugd door Ford zelf. De vering van de Ghia wordt opgespannen met rubberblokjes die men na het vervoer verwijderd. Dat laat toe om de nieuw ontworpen vastzetstukken onder de lage carrosserie te krijgen. Het is een bijkomend werkje dat efficiënt de beschadiging van het onderstel voorkomt. Schade onderaan de auto die bijna niet opgemerkt wordt en die de roestwerende laag aantast, zou een aanslag zijn op de moeite die Ford zich getroost om een kwaliteitsprodukt af te leveren.

Dagelijks laadt Ford 60 à 70 draagwagens met auto's. Duitsland is de grootste afnemer. De trein spooort naar een twintigtal verdeelcentra van waaruit herverzonden wordt per vrachtwagen. Scandinavië wordt soms rechtstreeks bediend via het Duitse net, soms transiteren de auto's via de havens. Het systeem van de spoorverdeelcentra past men toe in de meeste Europese landen: Oostenrijk, Zwitserland, Ita-

lië en in de particuliere Fordwagens. Zoals hoger vermeld is er een intense wisselwerking tussen de Ford-fabrieken. Genk maakt veel onderdelen voor Groot-Brittannië en vice versa. Persmatrijzen bijvoorbeeld, die heel duur kosten, worden in één fabriek gemaakt en gebruikt. Twee identieke persstraten is een overtollige luxe. Ook de p-wagens uit Duitsland - dagelijks een dertigtal - keren terug met een retourvracht. Ford tracht zo weinig mogelijk lucht te versturen. En net zoals er een ingaand staalvervoer is per spoor, is er eveneens een uitgaand. Het afval van de carrosseriepersen wordt op een transportband opgevangen, tot balen geperst en automatisch geladen in schrootwagens met diverse bestemmingen in België. Een dagelijks schrootvervoer per spoor van ongeveer 450 ton is zeker niet te verwaarlozen.

## Ford en de NMBS

Ford Genk heeft een intens spoorverkeer. Met 22 kilometer eigen spoor en met vier rangeer- locomotieven is een gesmeerd lopend aan- en afvoerschema opstellen zeker geen klusje. Men overweegt zelfs een 24-uur-bediening van de spoorinfrastructuur

Ford aan het woord: "... de beste schema's kunnen niet uitgevoerd worden als de mens niet soepel meewerkt. Vanaf degene die het signaal bedient tot aan degene die de auto van de trein rijdt moet alles vlot lopen. De menselijke factor kan niet geprogrammeerd worden. Van de NMBS ondervinden we veel medewerking. De Maatschappij werkt hier ter plaatse meer commercieel dan administratief en helpt daadwerkelijk; ze komt naar de klant toe. De spoorweg moet net zoals wij modern en dynamisch blijven. Ons containerverkeer van en naar Zeebrugge hebben wij met her en der enkele besprekingen in een mum van tijd kunnen aanpassen aan onze wensen. De wil om aan te passen was het belangrijkste, en die was bij beide partijen - Ford en de NMBS - aanwezig. Dat is een dynamische ingesteldheid".



### Aantal containers door Ford behandeld

|      |                                        |
|------|----------------------------------------|
| 1977 | 14.303 (enkele trajecten)              |
| 1978 | 10.833 "                               |
| 1979 | 13.915 "                               |
| 1980 | 14.692 "                               |
| 1981 | 18.734 "                               |
| 1982 | 13.095 (enkele trajecten na 9 maanden) |

### Algemeen spoorverkeer

|      | aantal treinen | aantal wagens (ingaaand + uitgaand) |
|------|----------------|-------------------------------------|
| 1978 | 1.642 ingaaand | 29.614                              |
|      | 1.486 uitgaand |                                     |
| 1979 | 1.916 ingaaand | 33.544                              |
|      | 1.695 uitgaand |                                     |
| 1980 | 1.581 ingaaand | 23.945                              |
|      | 1.394 uitgaand |                                     |
| 1981 | 1.607 ingaaand | 23.608                              |
|      | 1.374 uitgaand |                                     |





# ANTWERPEN: DE N.M.B.S. IN HET DELWAIDE-DOK

De spoorweg heeft er een stelregel van gemaakt de evolutie en de modernisering van de haven van Antwerpen op de voet te volgen. Het havennet dat zo'n kleine tien jaar geleden 800 kilometer lang was, zal zeer binnenkort en na onverminderde inspanningen de kaap van 1.000 kilometer overschrijden. De actieve samenwerking tussen de haven en het spoor bezorgt de haven nieuwe afzetgebieden in het Europese achterland en levert aan het spoor een vervoervolume dat ongeveer één vierde tot één derde van het globale goederenverkeer vertegenwoordigt.

Naast de havens en de Belgische ondernemingen heeft ook de spoorweg in de twee laatste decennia een moderniseringsproces doorgevoerd dat de handel en de industrie zeker is ten goede gekomen. Deze tendens wordt onafgebroken doorgezet, tenminste in zoverre de nodige financiële middelen daarvoor ter beschikking staan. De specificiteit en de grote verscheidenheid van het draagwagencentrum, de versnelde elektrificatie van het net, het herwerken van de tarieven ook op internationaal vlak en de aanpassing aan de technieken voor internationaal vervoer, zijn de vier grote pijlers van dat moderniseringsproces.

Zo werken de haven van Antwerpen en de N.M.B.S. als ware partners nauw samen aan het Delwaide-dok en, dankzij de ondernemingen die er zich vestigen, aan een nieuwe toekomst.

Vijf ondernemingen hebben zich aan het Delwaide-dok gevestigd. Vier daarvan behandelen algemene goederen en containers. De vijfde is daarop een uitzondering; we beginnen met deze onderneming.

Stocatra is geen onbekende. Het is een onderneming die stortgoederen behandelt. Zij levert aan de zware industrie steenkool, ertsen, meststoffen en zwavel. In het Delwaide-dok zet deze onderneming de activiteiten, die zij in het zesde dok voerde, verder. Het Delwaide-dok is voor Stocatra een betere vestigingsplaats: het water is er voldoende diep voor schepen van 125.000 en zelfs 150.000 ton. Door de beperkingen die voorheen voor Antwerpen golden, ging de prijs per geleverde ton de hoogte in met als gevolg dat bepaalde ladingen naar Rotterdam werden afgeleid. In 1981 reeds maakten wij daar attent op, en wat later konden wij aankondigen dat de toestand langzamerhand beter werd. Stocatra is vast



van plan die verloren vrachten opnieuw naar de Antwerpse wateren te brengen.

Voor haar vervoer te land beschikt zij over een belangrijke sporenbundel die de vlugge vorming van zware gesloten treinen mogelijk maakt. Op die manier zullen een haven, die beter is uitgerust om concurrentie te voeren (wat belangrijk is aangezien ze op de lijn van de grote noordelijke havens Le Havre-Hamburg ligt), en een achterland, dat tot aan het Franse staalgebied reikt, aan Stocatra meer werk bezorgen en

aan het spoor een nieuwe mogelijkheid om zijn activiteiten als vervoerder van massagoederen te bevestigen.

Met ondernemingen zoals Allied Stevedoring, Seaport (dat tot de Furness groep behoort), Noord Natie en Hesse Natie wordt het Delwaide-dok een nieuw concentratiepunt voor containerverkeer. Wij voegen hier nog aan toe dat die vier maatschappijen zich niet uitsluitend met containerverkeer zullen bezighouden: Hesse Natie organiseert er het vervoer van auto's en Noord Natie heeft er

een terminal te land gemaakt van verschillende soorten van verkeer waaronder het vervoer van buizen; het vervoer te land hiervan werd aan de spoorweg toevertrouwd.

In feite wordt de Delwaide-havenkom een bijkomende vestigingsplaats voor containerverkeer aangezien het Churchill-dok, waar de N.M.B.S. zijn eigen Antwerpse terminal heeft, en het Leopold-dok, waar de nieuwste containerterminal van de haven ligt, ISO-laadbakken blijven behandelen.

Uit die verspreiding van containers zullen voor de N.M.B.S. nochtans enkele moeilijkheden voortvloeien. Iedereen weet immers dat "snelheid" een belangrijke troefkaart van dit soort van verkeer is. Om tot een goede dienstverlening te komen zou men dus één enkel punt moeten vinden waar de containers allemaal samenkomen. Dat punt is het vormingsstation Antwerpen-Noord, waar de achterkaaubundel voor containers nuttig kan aangewend worden. Deze bundel is nochtans onvoldoende uitgerust om een optimaal rendement te geven. Men hoopt hem dan ook zo vlug mogelijk te moderniseren. De voorziene toename van het verkeer verplicht ons ertoe vlug te werk te gaan opdat de spoorweg concurrentieel zou blijven o.a. op het vlak van de verdeling van containers die van overzee komen.

Van de aanpassing van de spoorweginfrastructuur in het Delwaide-dok zelf wordt werk gemaakt. Alleen een tekort aan financiële middelen zou de beëindiging ervan nog kunnen in de weg staan. In dit laatste-spijtige-geval zou men zeker niet kunnen spreken over een te zwakke commerciële wil van de N.M.B.S. De Belgische Spoorwegen beschouwen het toegenomen concurrentievermogen van de haven als het begin van de opflakking van de havenactiviteiten. Aan deze opflakking willen zij, zoals altijd trouwens, meewerken door de poorten naar afzetgebieden op het continent wijd open te zetten.

Een goede spoorwegorganisatie om het even of het hier om zware gesloten treinen gaat of om containers die in samenwerking met maatschappijen zoals Interferry of Railtrans worden behandeld zal steeds in het voordeel van de expediteurs en vervoerders van goederen uitvallen. Indien wij daar nog aan toevoegen dat de N.M.B.S. van de gelegenheid gebruik wil maken om zijn dienstverlening, wat prijs en kwaliteit betreft, te verbeteren, is het duidelijk dat dit nieuwe en moderne apparaat, dat het Delwaide-dok is, voor de hele haven en voor de ondernemingen, die er gevestigd zijn, erg positief is. Ook de spoorweg zal er baat bij hebben wanneer de nieuwe vestigingen voor nieuwe verkeersstromen zullen zorgen of vroegere stromen, die door omstandigheden waren weggefallen, opnieuw naar zich toe zullen halen.

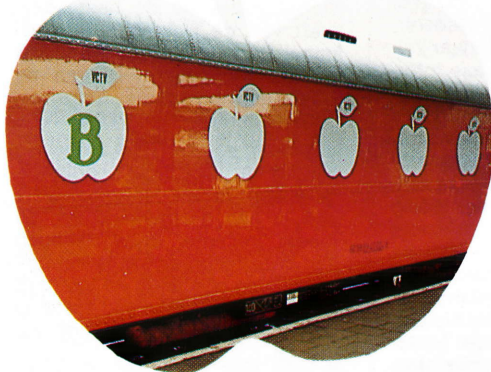




# heb je de



# appel-trein gemist?



Spijtig, want dan miste je een enige gelegenheid om op een originele manier kennis te maken met het lekker fruit van eigen bodem. De appel-trein was een speciale trein die gedurende twee dagen werd gecharterd door het Verbond van Coöperatieve Tuinbouwveilingen (VCTV). Niet zomaar om even uit de band te springen, maar met goed omlinnende doelstellingen.

In de loop van de jaren heeft het VCTV een brede waaier van activiteiten ontwikkeld inzake de promotie voor verse Belgische groenten en fruit. Daarbij wil het VCTV op een objectieve manier benadrukken dat onze verse groenten en fruit met het beste uit het buitenland kunnen wedijveren. De onmiddellijke nabijheid van de produktiegebieden houdt niet enkel een kwalitatieve waarborg in, maar is bovendien een garantie voor vlotte bevoorrading van de consumptiemarkten. Een tweede objectief dat de jongste tijd sterk in de belangstelling staat en waarop via de promotie door het Verbond dan ook werd ingespeeld, is het belang van verse groenten en fruit in onze voeding.

"In tegenstelling met onze buurlanden dweept de Belg niet erg met zijn eigen realisaties. Een actie "koop Frans" of "koop Hollands" heeft in onze buurlanden meestal onmiddellijk succes. Bij ons is het tegenovergestelde vaak merkbaar" ... aldus het VCTV. Daar kan wel iets van waar zijn, want hoe is het anders te verklaren dat het jaarlijks verbruik van Belgische appels slechts 12 kg per persoon be-

draagt? Nochtans ontbreekt het de consument niet aan variëteiten.

Vandaag de dag wordt ons appel-assortiment nog steeds uitgebreid. Nieuwe rassen ontstaan door toevalszaaiing, door mutatie of door doelbewuste kruising tussen gekende ouders met interessante eigenschappen. De nieuwkomers in ons appelassortiment hebben klinkende namen: Jonagold, Gloster, Elstar, Mutsu, Karmijn de Sonnaville, Suntan.

Dus nu de produktie dit seizoen zowel kwantitatief als kwalitatief een piek haalde en ook omdat appels als gezondheidssymbool meer dan snoepgoed zijn en nu niet prijzig zijn, besloot VCTV met medewerking van de NMBS tot een grote appelactie in de stations.

Vertrokken uit het hart van de fruitstreek, St. Truiden, hield de kleurrijke appel-trein met talrijke personaliteiten aan boord halt op 26 en 27 oktober in elf grote sta-

tions verspreid over het gehele land. In de hall van de stations had het Verbond aantrekkelijke stands opgericht voor de ontvangst van de pers en lokale notabelen en voor de gratis bedeling van keurfruit. Meer dan 5 ton appels werden gretig aanvaard door de treinreizigers. Maar dat was niet alles. Door het VCTV werden telkens aan de plaatselijke burgervaders enkele honderden kilo's appels aangeboden voor caritatieve instellingen.

De appel-trein spoorde zeker niet onopgemerkt doorheen het land. Daags daarna kon je het relaas lezen in elke krant en was het zelfs te horen en te zien op radio en televisie. De heren De Croo, Minister van Verkeerswezen, en De Keersmaeker, Staatssecretaris van Landbouw en Europese aangelegenheden, onderstreepten enkel reeds door hun aanwezigheid het belang van de appel-trein. Ook zij aten verstandig en snoepten een appel... een Belgische.





# INTERUNIT: RAIL-ROUTE-COÖPERATIE

In onze jaargang 1980 hebben wij reeds medegedeeld dat de Europese rail/route-maatschappijen (TRW in België) zich verenigd hebben in een "Internationale Unie voor het gecombineerd rail/route-transport" (UIRR). De Unie, die een trefpunt is voor alle partijen van het gecombineerd vervoer, heeft de laatste jaren meer en meer toenadering gezocht tot de spoorwegnetten om een internationale samenwerking tot stand te brengen. Zo werd ook een Coördinatiecomité opgericht dat de verantwoordelijken groepeerde van de diverse spoorwegmaatschappijen en de UIRR.

Op 14 oktober van dit jaar is er een nieuwe belangrijke stap gezet. Tijdens het jaarlijks congres te Brugge hebben de leden van de Unie en het Comité een coöperatie opgericht, INTERUNIT - I.U., met als doel "de studie, de coördinatie en de ontwikkeling van het gecombineerd rail/route-goederenvervoer (...) in samenwerking met de erkende rail/route-maatschappijen en de betrokken

spoorwegnetten". Aldus wordt de inspanning die reeds zeven jaar aanhoudt om het rail/route-transport een internationale dimensie aan te meten, officieel bekrond. In tegenstelling tot de algemene tendens boekt het rail/route-transport gestadig vooruitgang.

De coöperatie gaat van start met een kapitaal van 3.900.000 frank. De vennoten zijn ingedeeld in twee categorieën: "wegvennoten", de rail/route-maatschappijen, en "spoorwegvennoten", de spoorwegnetten. De gelijkheid van stemmen tussen de twee categorieën is door de statuten gewaarborgd; dat is een evident bewijs van de vastberaden wil tot samenwerking en coördinatie die bij de oprichting was vooropgezet.

INTERUNIT betreft zeven West-Europese landen bij haar initiatief; voorlopig zijn er vijf spoorwegnetten aangesloten (de Franse en Oostenrijkse spoorwegen zullen zich later bij de groep voegen) en acht rail/route-maat-

schappijen (Italië heeft er twee). In een eerste fase zal Interunit vooral studiewerk verrichten. Er moet eerst en vooral een gedragslijn, een evenwicht bepaald worden in functie van de evolutie van deze vervoertechniek. Daarna zal de aandacht zich toespitsen op een meer geïntegreerd beheer van het wagenpark. Momenteel rijden er 4.000 gespecialiseerde wagens die binnen 4 à 5 jaar zullen verenigd worden in een internationale wagenpool. De pool zal het materieel aanpassen aan de behoeften en zal standaardnormen trachten uit te werken om de exploitatie nog rationeler te maken. Interunit zal zich ook onledig houden met de vaste of mobiele uitrustingen noodzakelijk voor de behandeling en het vervoer van goederen met de gecombineerde techniek. Aldus steunt de nieuwe coöperatie de nationale maatschappijen en de aangesloten spoorwegnetten.

België heeft in binnenverkeer geen rail/route-verbinding van betekenis. Ons land is dus per defi-

nitie geïnteresseerd in de internationale activiteit. Het bekleedt trouwens een belangrijke functie in de Interunit-organisatie; de hoofdzetel bevindt zich te Brussel.

De heer Gerlach, van de Nederlandse maatschappij Trailstar, is de eerste voorzitter van Interunit, vice-voorzitter is de heer Remmert van de Deutsche Bundesbahn. De heer Valera, die tot 14 oktober voorzitter was van de UIRR, aanvaardde het ambt van commissaris.

In januari e.k. zal TRW aanwezig zijn op het Brusselse bedrijfswagensalon in de Heizelpaleizen. Het is een gelegenheid om de meest recente ontwikkelingen van deze techniek toe te lichten. Wij komen ook terug op Interunit die bij deze gelegenheid zeker de eerste officiële verschijning zal maken.





# KORTWEG



## SPOOR ONTSPANNEN, REIS IN REGEL

Probleemloos reizen in een ontspannen sfeer, jawel dat is het ideaal. Wij hebben een tip om dat ideaal te bereiken. Het is zelfs meer dan een tip, het is een must: de reiziger moet in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs - biljet of abonnement - vanaf het ogenblik dat hij zich naar het perron begeeft om in de trein te stappen. Indien je dit bewijs van fair-play niet bezit dan loop je kans om tegen onaangename verrassingen aan te botsen. En ook voor de NMBS zijn het geen leuke ervaringen.

Nu de vertrouwde kaartjesknipper aan de ingang van de perrons niet meer te zien is, zijn de controles in de treinen, waar een vervoerbewijs verplicht is, strenger geworden. Een grotere bewegingsvrijheid in de stations vereist als compensatie van de reiziger een correcte houding: respect voor de gedragsnorm. En de gedragsnorm is eenvoudig: je moet in het bezit zijn van een geldig biljet of abonnement en je moet het op iedere vraag kunnen tonen.

Dus neem geen onnodige risico's. Boetes en klachten zijn voor beide partijen geen aantrekkelijk perspectief. Een goede tip om ontspannen te sporen: reis in regel!

## RECHTZETTING

De klassieke zetduivel heeft ons in het vorige nummer (5/82) een pad in de korf gezet. De aandachtige lezer zal wel opgemerkt hebben dat er iets schortte aan de TEEM en TEC-schema's op de bladzijden 9, 10 en 11. Er is inderdaad een tekstwisseling gebeurd; de begeleidende teksten bij het TEEM-schema horen bij het TEC-schema en vice-versa.

Onze verontschuldiging in naam van de zetduivel.

# KORTWEG



## TELEFOONNUMMERS TE LUIK

De NMBS wil de aandacht van haar cliënteel vestigen op het feit dat twee RTT-telefoonnummers niet werden opgenomen in het volume 6 van de RTT-telefoon-gids, uitgave 82/83.

Het zijn volgende nummers:  
**52 98 50:** Luik Guillemins - Inlichtingen reizigers voor de zone Luik. Alle dagen van 7 tot 22 uur.  
**52 01 30:** alle diensten.

# KORTWEG



## DE CONTAINER, ideaal vervoermiddel voor grote hoeveelheden sportmateriaal (medegeedeeld)

Onlangs heeft de nationale Zwitserse langlaufploeg een trainingstage van drie weken doorgebracht in het Finse Tornio.

Om ter plaatse maximale bewegingsvrijheid te genieten werden twee minibuses en de volledige ski-uitrustingen rechtstreeks vanuit Bern naar Tornio verstuurd per spoor. Drie elementen waren van doorslaggevende aard om voor de trein te opteren: rechtstreeks vervoer, snel en zeker en zonder laadverrichting onderweg.

De twee minibuses met de ski-uitrustingen erin, werden in twee 20-voet containers geladen op een twee-assige wagen. Vanuit Bern spoorde hij naar Lübeck, alwaar hij de boot nam naar Helsinki om vandaar opnieuw op het spoor te stappen met bestemming Tornio. De containers bleven te Tornio drie weken op het opslagterrein alvorens de retourreis aan te vatten.



Eens te meer wordt hier het bewijs geleverd van de onbeperkte mogelijkheden van de container. Vandaag heeft de wereld van de sport dat ontdekt, morgen zal het de beurt zijn aan anderen.

De leider van de nationale ploeg was uitermate tevreden over de dienstverlening van INTERCONTAINER: "de container was voor ons het ideale vervoermiddel omdat een grote hoeveelheid materieel in een minimum van tijd en met een maximum aan zekerheid ter bestemming werd gebracht". Ook Intercontainer zelf is tevreden met de gang van zaken. Het was een enige gelegenheid om met succes binnen te dringen in een totaal nieuwe sector, het sportgebeuren.





# het goede spoor naar uw wintervakantie

Om in een mum van tijd en volkomen ontspannen op de bestemming van uw wintervakantie aan te komen - zowel in de bergen als aan de Middellandse Zee - is er het "goede spoor".

Zonder enig tijdverlies brengt de trein u ter plaatse in één nachtje lekker slapen.

Houdt u van "alles inbegrepen", dan bieden Raitour en FTS-Frantour u voordelige prijsformules "reis + verblijf" (hotel in halfpension vanaf 10.950 F per week, of huurformule vanaf 7.350 F per week.



ALPINA EXPRESS: Val d'Aosta (Martigny) - Haute Nendaz (Sion) - Zermatt - Villars (Aigle) - Verbier (Martigny) - Crans en Montana (Sierre) - Landquart - St-Moritz - Davos (Landquart). SKI EXPRESS: Kitzbühel - Zell am See - Dobbiaco - St. Johann - Kufstein - Badgastein - Mallnitz. FRANCE ALP EXPRESS: St-Gervais - St-Pierre de Chartreuse (Grenoble) - Megève en Chamonix (St-Gervais) - Le Corbier (Chambéry) - Aix-les-Bains. AZURENKUST.

**Nieuw!** PYRENEEËN EXPRESS: van 17 december af, rechtstreekse nachttrein (met mogelijkheid uw eigen wagen mee te nemen tot Toulouse of Narbonne) naar de Pyreneeën. Bediende skistations: Font-Romeu - Saint-Lary-Soulan - Cauterets - Andorra - La Molina - Masella.

**Inlichtingen in alle stations en, voor "alles inbegrepen" formules, in de reisbureau's.**