

# SPOORNIEUWS

Ⓑ

Informatieblad  
van de Handelsdirectie  
der Belgische  
Spoorwegen



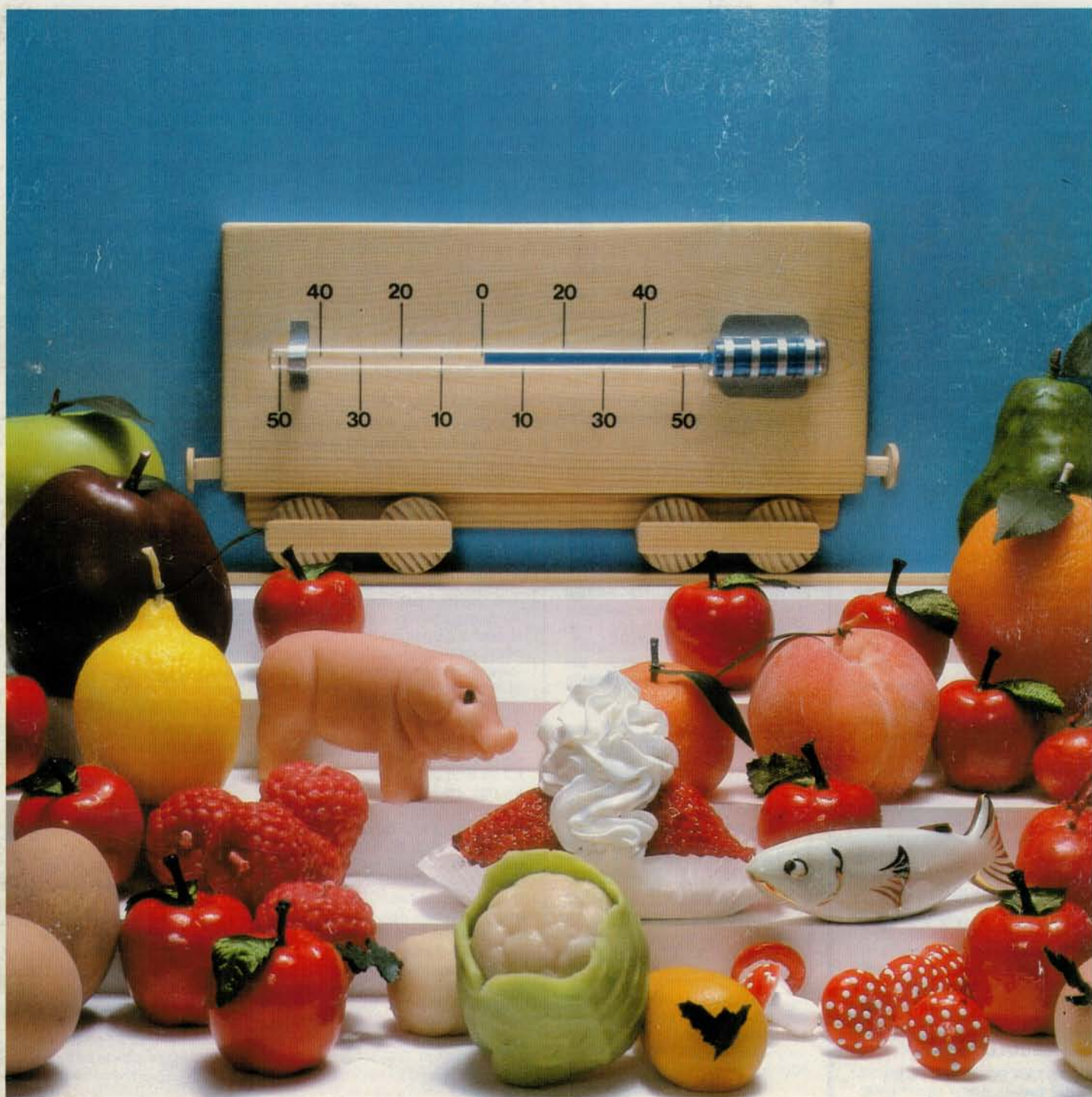
# 84

DECEMBER

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

Brussel X

G.P.P./10/209





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

Verantwoordelijke uitgever:  
A. Lanckman - Brussel

Redactie:  
Ravensteinstraat 36 bus 7  
1000 Brussel  
Tel. 02/523 62 40, toestel 22184  
Lay-out: P. Funken, Brussel  
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's  
Interfrigo: 4-5-6  
ABT: 7-8  
NMBS

## INHOUD



### ONDERNEMING

ABT: twee kranen voor de NMBS:  
7-9



### B-NIEUWS

INTERFRIGO, vervoeren onder geleide temperatuur: 3-6  
Prosit Charleroi: 13  
Nieuwe vertegenwoordigers: 14



### CONTAINER

Intercontainer in Spanje en Portugal: 14



### TOERISME

Forfaitreizen in de winter: 15



### COLLI

RED-STAR EUROPE: 11-12  
Tarief België-BRD: 15

*Mevrouw, Mijnheer,*

*1985 wordt het jaar van het openbaar vervoer. Hoe kon het ook anders. Als men weet dat onze zustermaatschappij, de NMVB, haar 100 jarig bestaan viert samen met nog twee internationale transportorganismen, terwijl de NMBS de 150ste verjaardag herdenkt van de eerste treinrit zo op het Belgisch grondgebied als op het vasteland.*

*De onderneming die de Belgische Staat op 5 mei 1835 startte, baten wij vandaag de dag nog uit, zij het dan in een structuur en met methodes waarop anderhalve eeuw vooruitgang en sociale evolutie hun stempel hebben gedrukt.*

*Het begrip "Openbare dienst" heeft heden ten dage zeker niet meer dezelfde klank als destijds toen de pioniers het weven van het spoorwegnet aanvatten. De sociaal-economische context heeft een diepgaande mutatie ondergaan en het levenspatroon grondig gewijzigd. Het is een gans andere openbare dienst die de gemeenschap thans nodig heeft. Ons streven is die te verwezenlijken met de invoering in juni 1984 van ons nieuw vervoeraanbod.*

*Wat ik evenwel niet mag vergeten is dat de spoorweg, vooraleer een populair voermiddel voor reizigers te worden, zijn ontstaan kende in de wereld van de industrie: hij zag werkelijk het levenslicht in de ondernemingen die de kracht van de stoom trachten aan te wenden in alle fasen van de produktie. Dat was ten tijde van de mecanisatie trouwens de enige waarborg om de economische vooruitgang te bewerken. Men weet welke rol van katalysator de spoorweg hierin speelde.*

*Ook het goederenvervoer ondergaat momenteel een onvermijdelijke aanpassing. Op dit vlak hebben wij twee oogmerken, even verscheiden als complementair nl. een hogere rendabiliteit en een betere service aan de cliënteel. De huidige generatie van spoorwegmannen leeft in die optiek.*

*De wensen die ik voor u en de uwen formuleer gaan ook die kant uit. Gans bijzonder zou ik willen, nu wij de kaap van 150 jaar spoorwegen overschrijden, dat de NMBS met haar cliënteel tot nieuwe vormen van samenwerking zou komen, gebaseerd op wederzijds vertrouwen, een realistische visie en methodes waarin toekomst zit.*

*Gelukkig nieuwjaar.*

**F. DE HAECK**  
Handelsdirecteur



# en het werd... koud



Vlak na de oorlog kende Europa een aanzienlijke bevolkingstoename, een sterke concentratie in de steden en een enorme economische heropleving. De voedselbehoefte steeg, nieuwe eetwaren drongen tot onze voedingsgewoonten door. De behoefte aan vervoer met geleide temperatuur werd steeds groter.

De spoorwegen wilden een aandeel hebben in deze evolutie. Maar het materieel voor koeltransport was duur en de spoorwegen deden reeds aanzienlijke inspanningen om hun net weder op te bouwen. In 1946 ontstond het idee van een organisatie die de volledige verantwoordelijkheid voor het internationaal spoorwegvervoer met geleide temperatuur op zich zou nemen en die zelf een park van gespecialiseerd materieel zou opbouwen om het hoofd te bieden aan de eisen waaraan de netten niet konden voldoen.

Op 24 oktober 1949 stichtten zes spoorwegnetten (België, Groot-Brittannië, Frankrijk, Italië, Nederland en Zwitserland) een coöperatieve vereniging met de naam INTERFRIGO en met als doel, onder andere, "de opbouw, de verhuur en de exploitatie van het materieel en de installaties die nodig zijn voor de uitvoering en de ontwikkeling van internationaal vervoer met geleide temperatuur".

In 1950 sloot het net van de Duitse Bondsrepubliek zich aan bij de coöperatieve en het Deense net volgde dit voorbeeld in 1960. Vervolgens traden er in de jaren zestig nog elf netten toe, namelijk het Spaanse, Griekse, Luxemburgse, Turkse, Joegoslavische, Hongaarse, Zweedse, Noorse, Bulgaarse, Oostduitse en Roemeense net. En vanaf 1971 waren er nog vier aansluitingen: de Oostenrijkse, Iraanse, Ierse en Portugese spoorwegen.

Wanneer we het hebben over de aanzienlijke vooruitgang die op het stuk van transporten met geleide temperatuur geboekt werd, dienen we zeker de ontwikkelingen op het vlak van de isolatie te vermelden. De coëfficiënt K die de warmteoverbrenging doorheen de isolerende wanden aangeeft, is sterk gedaald.

In het ideale geval moet de K-waarde de kleinst mogelijke fractie van de eenheid benaderen. Daar waar de coëfficiënt K van sterk geïsoleerd materieel ongeveer 0,36 bedroeg voor nieuw materieel en 0,55 voor materieel in gebruik, is hij in de loop van de jaren zeventig tot 0,12/0,15 gedaald. Met andere woorden, de materialen zijn nu van een veel betere kwaliteit en slijten minder snel.

Een andere opvallende evolutie: de nuttige capaciteit is aanzienlijk



op 24 oktober vierde deze onderneming haar 35-jarig bestaan.

Het hoofdkantoor bevindt zich te Brussel: Interfrigo heeft volgens het Belgisch recht het statuut van een samenwerkende vennootschap. De algemene directie is echter te Basel gevestigd, aan de rand van een rustig plein waar om het uur de kristalheldere tonen van een klok weerklinken.

Een vereniging met 23 leden: uitbreidingsmogelijkheden, een snel wisselende markt en zeer harde concurrentie, een technisch universum in volle ontwikkeling, dat is in korte bewoordingen het stramien waarop de dagelijkse activiteiten van Interfrigo gebaseerd zijn.

Ter gelegenheid van die verjaardag biedt Spoornieuws een kort historisch overzicht van de onderneming, enkele technische gegevens, een schets van de toestand in België en een gesprek met Wolfgang Gritz, directeur-generaal van Interfrigo.

Sla een warme das om, we duiken de koude in.



gestegen. Van 39 m<sup>3</sup> hebben we nu een capaciteit bereikt van 56 m<sup>3</sup> voor ZGV-wagens (wagens met zeer groot volume) en zelfs 106 m<sup>3</sup> voor SV-wagens (supervolume-wagens) die op draaistellen gemonteerd zijn. Binnen het geheel van het wagenpark zijn de wagens met een groot volume nog steeds in de minderheid, maar de vraag naar dergelijke wagens neemt voortdurend toe en de toekomstige aankopen zullen zich op dit materieel moeten toespitsen.

## Vier soorten

Een witte of een blauwe wagen? De temperatuur wordt natuurlijk "geleid", maar niet altijd op dezelfde wijze. In feite kunnen we vier soorten wagens onderscheiden.

Een witte wagen kan "isotherm" zijn. Dit is het eenvoudigste model met een gewone isolatie volgens het principe van de thermosfles die we voor onze koffie gebruiken.

Indien de witte wagen een "koelwagen" is, wordt de koeling met een niet-mechanische bron, namelijk met ijs tot stand gebracht. Dit is het principe van de ijsemmer.

Een blauwe wagen "met koelmachine" is uitgerust met een toestel dat voor de koeling zorgt en de gewenste temperatuur op peil houdt, net zoals bij een gewone koelkast.

Soms wordt er een blauwe of witte "warme" wagen gebruikt. In deze wagen kan warmte geproduceerd worden, bijvoorbeeld voor het vervoer van bananen waarvoor een constante temperatuur van 12° C vereist is.

## Verschillende diensten

Al naar het geval mag de afzender drie totaal verschillende diensten van Interfrigo verwachten.

De **beschikbaarstelling** is de eenvoudigste dienst. Interfrigo levert de gevraagde wagens en vordert een koelwagentoeslag. Het vervoertarief wordt door de betrokken netten bepaald en de afzender moet zelf voor de noodzakelijke koelbronnen zorgen.

De **verhuurdienst** is iets uitgebreider. De prijs wordt nog steeds door de netten bepaald, maar Interfrigo rekent een dagprijs voor de verhuur van de wagens die volledig ter beschikking van de klant staan.

De **volledige dienst** past in het kader van de internationale tariefovereenkomst betreffende een beperkt aantal goederen. De afzender handelt uitsluitend met Interfrigo; hij moet een totale prijs betalen die het vervoer, de koeling, het gebruik van de wagen en het toezicht omvat.

# INTER FRIGO

een uur



hebben gelicht.

## Een kort "administratief" overzicht

Zoals u weet zijn op dit ogenblik 23 netten lid van Interfrigo. Nochtans proberen we voortdurend onze activiteiten geografisch uit te breiden. Zo hebben we reeds sedert 28 jaar een handelsovereenkomst met de Tsjechoslowaakse spoorwegen en op dit ogenblik bespreken we met hen de mogelijkheid van een toetreding tot Interfrigo.

Met Polen hebben we verleden jaar een contract afgesloten. Het Poolse net kan eventueel later nog toetreden hoewel de zaken hier toch niet zo eenvoudig liggen.

Ook voeren we onderhandelingen met de Albanese spoorwegen. Weldra zal het Joegoslavische net met het Albanese verbonden zijn. Een aanzienlijk marktaandeel van het transport met geleide temperatuur is op dit ogenblik in handen van het wegvervoer. Binnenkort zullen de Albanese spoorwegen lid zijn van UIC en de CIM. We zullen dan een stevige basis hebben om met dit land een internationaal spoorwegvervoer uit te bouwen. In een eerste fase onderhandelen we met het net over een agentuurcontract.

## Moeilijke markt in 1984

Het vervoer van verse groenten en fruit bedraagt twee derde van het Interfrigoverkeer. Daarom juist zijn we afhankelijk van factoren die onmogelijk 100% kunnen gecontroleerd worden. Na een goede zomer met een rijke oogst zijn er aanzienlijke hoeveelheden goederen te vervoeren. Maar zoals u weet, is het seizoen dit jaar catastrofaal geweest voor de voornaamste exportlanden: Spanje, Italië, Griekenland en de Oostbloklanden. Italië heeft bijvoorbeeld 40% minder uitgevoerd dan in 1983. Deze daling heeft om twee redenen op ons bedrijf een grote invloed gehad. Er diende minder vervoerd te worden en als het totale volume afneemt, wordt de concurrentie tussen het wegvervoer en de spoorweg nog sterker. Dit is een erg ongunstige situatie voor de spoorweg die op het stuk van prijzen minder soepel is.

We hopen de verliezen te beperken door ondanks alles goed te werken bij de druivenoogsten die dit jaar ongeveer drie weken te laat zijn.

## Seizoengebonden transporten

Onze transporten zijn grotendeels seizoengebonden. De belangrijkste piek krijgen we in de maanden juni, juli en augustus. Na de slappe periode van eind oktober - be-

gin november start het seizoen van de citrusvruchten en de wintergroenten. Rond maart en april kennen we dan weer een dieptepunt. In deze kalme periodes zorgen we voor het onderhoud van het materieel, net zoals de vrachtwagenchauffeurs trouwens.

Toch zijn er transporten van permanente aard: bananen en vlees bijvoorbeeld, worden het hele jaar door vervoerd.

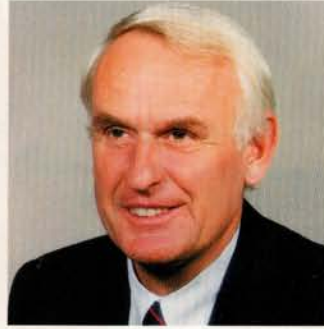
Aangezien we van die seizoenen afhankelijk zijn beschikken we over materieel dat niet over het hele jaar kan worden afgeschreven. Men moet de behoefte dus goed inschatten en niet te krap rekenen. Ik wil uw aandacht vestigen op het feit dat Interfrigo juist werd opgericht om aan dit probleem het hoofd te bieden. En ons streven naar internationale coördinatie geeft steeds voordelige resultaten. Ik kan u daar een spectaculair voorbeeld van geven. De Griekse Spoorwegen hebben 800 wagens met zeer groot volume voor het vervoer van perziken en druiven. Deze wagens worden in de winter weinig gebruikt behalve voor enkele transporten van citrusvruchten. In Bulgarije nu, ontstond er een behoefte aan materieel: het net kon niet aan de grote vraag voldoen aangezien het zelf niet over voldoende wagens be-

Sneeuw witte haren (vereenzelving met het produkt?), een zware welluidende stem, een rechte maar lenige gestalte. Wolfgang Gritz staat reeds vier jaar aan het hoofd van Interfrigo. Uit zijn antecedenen blijkt dat hij een uitstekende kennis van het internationaal spoorwegvervoer heeft: vóór hij zich aan de Wettsteinplatz te Basel vestigde, had mijnheer Gritz de leiding over Transfracht, die Intercontainer in Duitsland op handelsvlak vertegenwoordigt.

Wij hebben een uur met hem gesproken waarbij we ons beperkten tot enkele hoofdgedachten. Het gaat dus niet om een interview maar eerder om een uiteenzetting waaruit we enkele grote stukken



# met wolfgang gritz



schikte. De Bulgaarse spoorwegen hebben ons van dit feit op de hoogte gebracht en wij hebben een bevredigende oplossing gevonden door hen de niet gebruikte Griekse wagens ter beschikking te stellen.

Vorige winter zijn we erin geslaagd een belangrijke handelsroute naar het Nabije Oosten te openen: we hebben een dertigtal gesloten treinen met verse eieren van Nederland naar Iran laten rijden. In maart 1985 gebeurt dit opnieuw en er bestaat een goede kans dat, onder andere, vlees- en kaastransporten hieraan toegevoegd worden.

Ik wil er graag de nadruk op leggen dat nieuwe afzetgebieden, zoals die waarover ik het net had, ons de mogelijkheid bieden om de uitholling van het verkeer in het algemeen te beperken. Op die manier is, ondanks de sterke daling deze zomer bij vertrek uit Italië, het totaal aantal ton dat tijdens de eerste drie trimesters vervoerd werd, slechts met 1,8% verminderd in vergelijking met dezelfde periode in 1983.

## Verkeersconcentratie

De laatste jaren heeft het wegvervoer ons heel wat transporten ontfoetseld. Om toch tenminste te behouden wat we hebben en even-

tueel nieuwe markten te kunnen veroveren, moeten we een dienst aanbieden die op alle punten vergeleken kan worden met die van het wegvervoer. Dit is echter geen gemakkelijke opgave: wat het vervoer van begin- tot eindpunt betreft zijn we benadeeld omdat een groot deel van onze klanten niet op het spoorwagennet aangesloten zijn.

We bestuderen de organisatie van verkeerscentra voor het ophalen en het bezorgen van goederen. Zo trachten we tot een concentratie te komen waardoor de netten goedkopere gesloten treinen kunnen vormen zodat wij meer concurrerende prijzen kunnen stellen.

We zullen beginnen met de assen Italië-Duitse Bondsrepubliek en Frankrijk-Zwitserland / Duitse Bondsrepubliek.

## Herbeschouwing van de container

Het verkeer van containers met koelinstallatie bedraagt 2,5% van het aantal vervoerde ton. Een poosje geleden bezaten we nog iets meer dan 400 ISO-containers met koelinstallatie. De container is wel interessant als module voor het gecombineerd vervoer, maar toch stelt hij ons voor een aantal problemen.

De ISO-norm is geschikt voor het

vervoer over zee, maar niet echt voor het vervoer te land. Zelfs voor het niet gekoeld vervoer zien we dat de filialen van de netten houders ontwerpen die meer op de laadbak van een vrachtwagen lijken in die zin dat ze een bruikbare breedte van 250 centimeter hebben en dat er een groter aantal paletten kan worden geladen. Om een plaats op de markt te veroveren hebben wij behoefte aan een dergelijke laadbak die 14 europaletten kan bevatten. Helaas bestaat op technisch vlak nog geen houder die voor 100% aan de marktbehoefte voldoet. De bestaande wissellaadbakken met koelinstallatie beantwoorden meer aan de eisen van het wegvervoer dan aan die van het spoor. De moeilijkheid zit hem eigenlijk in de machine. Deze kan ingebouwd of buiten aan de laadbak worden toegevoegd. In het laatste geval wordt de laadbak wel zeer lang. Hebben wij dan een wagen die geschikt is om zo'n bak te vervoeren? Wordt het vrije ruimteprofiel van de spoorwegen gerespecteerd?

We bestuderen dit probleem samen met constructeurs uit heel Europa. We hebben een bestek gemaakt waarin rekening wordt gehouden met alle eisen van het spoor- en het wegvervoer. Op ba-

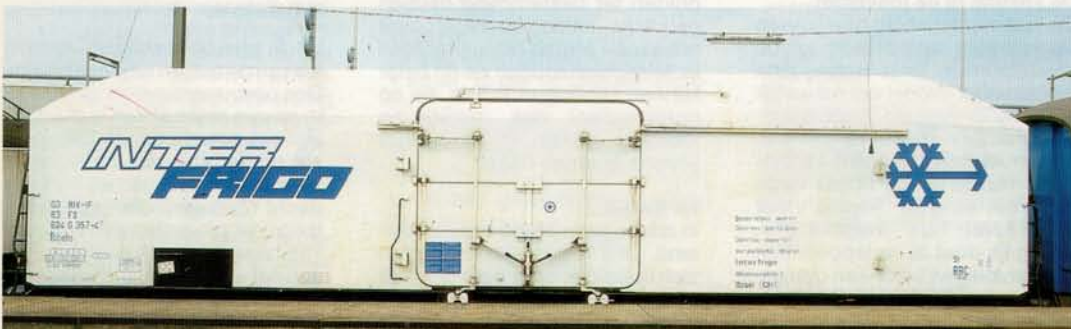
sis daarvan zullen de constructeurs technische oplossingen zoeken. Vervolgens zullen we na gaan of hun voorstellen aan de commerciële behoeften beantwoorden.

Wij hebben twee in Oostenrijk gehuurde bakken uitgeteerd. Vanaf het begin hebben we vastgesteld dat ze het Franse vrije ruimteprofiel overschrijden. Dit toont duidelijk aan dat er nog heel wat zaken bestudeerd moeten worden. Het hoofdprobleem zit verrat in het feit dat bij koeltransport de lengte beperkt wordt door de machine, en de breedte door de dikte van de isolatie.

## Interfrigo, enige handelspartner

Er bestaat een fundamenteel verschil tussen Intercontainer en Interfrigo. In het begin maakten de netten van Interfrigo een werktuig voor het beheer en de coördinatie van het rollend materieel, met een zeer beperkte commerciële macht. Intercontainer daarentegen is de enige handelspartner van de klant voor het geheel van het internationaal vervoer.

In 35 jaar is er slechts weinig veranderd. Acht tiende van ons verkeer gebeurt op basis van vervoersovereenkomsten die door de netten zelf werden afgesloten. Ons aandeel bestaat enkel en al-



# INTER FRIGO



leen uit het vorderen van een koeltoeslag voor het gebruik van de speciale wagen.

Door onze tariefovereenkomst 9997 zijn we de enige handelspartner van de klanten. Deze overeenkomst sluit echter een aantal goederen uit, onder andere fruit en verse groenten; in feite is ze slechts op een klein deel van ons vervoer van toepassing.

Voor een vervoer van A naar B moet de klant in 80% van de gevallen een beroep doen op een aantal partners: de verschillende netten die bij het vervoer betrokken zijn, de expediteurs, Interfrigo... De totale prijs van de verzendingen is niet makkelijk te berekenen: hiervoor moeten verschillende tarieven worden samengeeld. Alles is niet erg bevorderlijk voor de zaken.

Binnen het kader van onze tariefovereenkomst kunnen we, net als de vrachtwagenchauffeurs dadelijk een prijs opgeven voor het vervoer van begin- tot eindpunt. Dit is een onbetwistbaar voordeel.

Met de netten bestuderen we de mogelijkheid om meer commerciële macht te krijgen. Dit zal heel wat tijd vergen omdat de mentaliteit totaal moet veranderen.

Zodra we in staat zijn initiatieven te nemen, moeten we onze verkoopkracht uitbreiden. In Frankrijk, Duitsland en België, waar de verkoop aan goedwerkende filialen van de netten is toevertrouwd, blijft de situatie inzake verkoopcapaciteit onveranderd. Er zal echter een inspanning moeten geleverd worden op die punten waar het aandeel van transporten met geleide temperatuur voor het verkopende net - dat veel te verwerken krijgt - binnen het geheel van het vervoer slechts miniem is.

## Het materieel van morgen

Interfrigo maakt zich klaar om te investeren maar vooreerst dat gebeurt, passen we ons huidig wagenpark aan. De wagen met een zeer groot volume, de ZGV, is ons meest gevraagde produkt geworden, ten koste van de GV die kleiner is en waarvan er een aantal gedeclasseerd worden. Deze ZGV's worden gemoderniseerd om nog beter aan de behoeften te beantwoorden. We verhogen de deuren tot 2,20 m zodat tot 2 m hoge paletten kunnen geladen worden. We schaffen de lattenroosters af die nodig waren voor de luchtcir-

culatie maar die door het gebruik van paletten overbodig zijn geworden, zonder nog te spreken over het feit dat het geheel van lattenroosters en paletten een verlies van bruikbare ruimte met zich meebrengt.

In Duitsland en in Frankrijk hebben we twee prototypen laten bouwen van een tweeassige wagen met eigengewicht van 15,5 ton en een lengte van 15,5 meter. We hebben ook een wagen met draaistellen laten bouwen. Deze worden nu in het verkeer uitgetest. Tegen mei 1985 hebben we alle nuttige gegevens in handen en zijn we klaar om te investeren.

Hoeveel wagens we zullen aankopen? Dat is een voorbarige vraag. Kijk, een gespecialiseerde wagen heeft een korter technisch en bijgevolg ook een korter commercieel leven dan een gewone wagen. Ik durf niet met zekerheid stellen dat onze ZGV's zelfs in gemoderniseerde vorm, langer dan 20 jaar dienst zullen doen. Om op de markt een kans te maken, moeten we gebruik maken van materieel dat de technische evolutie op de voet volgt. We gaan dus van start met kleine reeksen en drijven vervolgens de investeringen op. Dat is alles wat ik u op dit ogenblik kan zeggen.

## De koeling in de toekomst

Op technisch gebied bestuderen we eveneens het probleem van de koudebronnen. Onze koelwagens worden door middel van natuurlijk of droog ijs gekoeld. Andere worden met een machine gekoeld. Wat moeten we de klant aanbieden? Natuurlijk ijs houdt verse groenten en fruit "levend", het stabiliseert hun metabolisme. Droog ijs doet ze verleppen. Een combinatie van beide kan overwogen worden. Een machine daarentegen levert een droge vorm van koude die voor "levende" goederen minder geschikt is. Ook al is natuurlijk ijs geen moderne koelmethode, toch ben ik van mening dat het voor groenten en fruit de beste oplossing is. Maar er zijn nog andere markten: diepvriesprodukten bijvoorbeeld, die we nog niet zo vaak te vervoeren krijgen.

Aan deze technische aspecten blijven we voortdurend aandacht besteden zodat we materieel op de markt kunnen brengen waarmee we de concurrentie het hoofd kunnen bieden.

## Een felle concurrentie

In tien jaar tijd hebben we heel wat verkeer verloren dat het wegvervoer heeft ingepalmd. Op de hoofdassen van onze activiteit zijn er vele vrachtwagens verschenen. De autowegen hebben hierin een beslissende rol gespeeld. De autoweg heeft de vrachtwagenchauffeurs bijvoorbeeld de kans gegeven om ons bijna al de uitvoer vanuit Alto Adige te ontnemen. Vier jaar geleden reden er een duizendtal vrachtwagens op de Griekse route; vandaag is dit aantal verdubbeld. Hierdoor ontstaat een overcapaciteit: allemaal mensen die werk zoeken en aldus druk uitoefenen op het prijsniveau. Velen zijn kleine vrachtwagenchauffeurs die zonder twijfel bereid zijn dag en nacht te werken. Een zelfde flexibiliteit kunnen wij niet bieden. En hoewel er in de sector een groot aantal faillissementen voorkomen, worden de vrachtwagens door andere expediteurs opgekocht en blijven ze op de weg.

Hetzelfde verschijnsel doet zich voor bij het goederenverkeer van en naar landen met handel onder staatstoezicht. De Hongaren bijvoorbeeld zijn geduchte concurrenten die bananen naar hun land vervoeren tegen uiterst lage prijzen omdat ze werken met retourvrachten: nadat ze de uitvoerprodukten ter bestemming hebben gebracht, nemen ze tegen zeer goedkope prijzen retourvrachten in. Misschien zouden we dit beter kunnen opvangen indien we op commercieel vlak initiatieven mochten nemen. In dit opzicht koester ik enige hoop.

## En België...

In zekere zin is België ons moederland. Ons hoofdkantoor bevindt zich in België, onze balans wordt in Belgische frank opgemaakt, volgens de Belgische wetbepalingen. Tot zover de administratieve kant van de zaak.

Ook vanuit commercieel standpunt is België voor ons een belangrijk land. De uitvoerprodukten die voor de grootste transporten zorgen, zijn de bananen die van Antwerpen naar Zwitserland en Oostenrijk vervoerd worden, het witloof dat eveneens naar Zwitserland gaat, en op dit ogenblik exotisch fruit. Helaas is ons aandeel op het stuk van diepvriesvlees en kaas vrij klein. Wat de invoer betreft, kreeg ons vervoeraandeel dit jaar rake klappen door

de slechte weersomstandigheden. Maar we moeten nog andere blijvende redenen aanstippen.

Onze vertegenwoordiger Interfrigo werkt erg goed. Hij kent echter niet altijd het gewenste succes omdat allerlei technische problemen ons concurrentievermogen aantasten.

Te Antwerpen, bijvoorbeeld, be draagt ons aandeel in het vervoer van bananen nauwelijks 10 tot 15%, terwijl we 50 tot 60% van wat uit Bremerhaven vertrekt, vervoeren. Waarom? Antwerpen heeft prachtige opslagplaatsen waar de vrachtwagens binnen kunnen geladen worden. De treinen blijven echter buiten.

Vanuit geografisch oogpunt kunnen we nog een andere reden opgeven. Het Roergebied vormt een belangrijk gedeelte van het Antwerpse hinterland; en daar maken we geen kans omdat een vrachtwagen op deze as twee ritten per dag kan maken.

Voor de invoer hadden we heel wat hoop gevestigd op het nieuwe invoercentrum te Brussel, het EIC. Helaas gaat het met het verkeer voortdurend bergafwaarts. Dat is zonder twijfel te wijten aan de spoor aansluiting die op een driehonderd meter van de opslagplaatsen ligt. Hierdoor wordt overladen noodzakelijk zodat de totale prijs in vergelijking met de prijs van het wegvervoer veel te hoog oploopt. Ik denk niet dat het mogelijk is hier iets aan te veranderen gezien de ligging van de gebouwen. Toch staat het vast dat betere technische omstandigheden ons meer kansen zouden geboden hebben.

Ik wil hieraan toevoegen dat die toestand in Brussel geen alleenstaand geval is. Nadat de hallen in het centrum van Parijs gesloten werden, werd de markt naar Rungis verplaatst. En Rungis heeft eveneens een slechte aansluiting.

Uit dit alles blijkt duidelijk hoezeer we van de netten afhankelijk zijn. Ons concurrentievermogen hangt in nauwe mate af van hun bedrijvigheid, zowel op technisch vlak als op het stuk van de tarieven. Voortdurend vestigen wij hun aandacht op deze problemen. En ik meen dat alle netten zich er nu wel van bewust zijn. Ik twijfel er niet aan dat we zullen slagen, maar we zullen veel geduld moeten opbrengen.



De bijna honderdjarige werkplaatsen van 's-Gravenbrakel en Thiriau (ABT), zijn in 1983 samengesmolten tot een onderneming die in het Centrum is gevestigd. Het historische overzicht geeft de belangrijkste fasen van hun bestaan.

We hebben die nieuwe onderneming, die 600 mensen tewerkstelt, in september bezocht op het ogenblik dat ze samen met een Duitse vennoot twee door de NMBS bestelde lichtingskranen aan de pers en aan de overheid voorstelde. De spoorwegen nemen in het ABT-produktiegamma een belangrijke plaats in.

Overeenkomstig de uitrusting waarover ze beschikt, heeft elke fabriek natuurlijk haar eigen afzetgebied. Maar het geheel omvat een uitgebreid gamma van metaalprodukten en mechanische produkten, zoals:

- metalen geraamten en gebinten, klassieke en mechanisch gelaste ketels voor thermische en kerncentrales;
- behandelingswerktuigen;
- grote buisleidingen, tanks en silo's;
- stoomketels "Duray" met een vermogen van 1 tot 15 ton stoom per uur;
- automatische verticale filters om vaste stoffen van vloeistoffen te scheiden;
- tweeassige en drieassige draaistellen voor zware vrachten, ontworpen en aangepast door de maatschappij;
- wagens voor spoorwegnetten of verkeer binnen de fabrieken;

## de spoorweden, een gunstige afzetmogelijkheid voor ABT



- bruggen en viaducten, zoals de viaducten van Remouchamps, Charleroi, Lixhe, Croupet des Moulins, de bruggen te Aalter, Haccourt, Hermalle-sous-Argenteau, Marexhe, de loopbrug te Fleurus;
- uitrusting voor waterwegen zoals sluisdeuren of tolkleppen.

ABT heeft geen "catalogus": elk produkt is het gevolg van een bestelling door een grote onderneming uit de openbare of uit de privé-sector. De foto's tonen materieel dat werd gebouwd voor Sidmar, kerncentrales, Sabena, de overheid en uiteraard de spoor-

wegen. Tot de klantenkring van ABT behoren ook nog Tractionel, Electrobél, het Zeekanaal en Haveninstallaties Brussel, Cockerill Mechanical Industries, Boel, Solvay, cementfabrieken, suikerfabrieken, enz...

Volgens de heer Preud'homme zelf, administrateur-directeur generaal, moet men doorgaan of het slechtste verwachten. Doorgaan houdt vanzelfsprekend in dat bij de huidige produkties technologieën worden aangewend waardoor ABT tegenover haar concurrenten een aanzienlijke voorsprong krijgt. En dat staat buiten kijf, temeer daar een gedeelte van het staatskapitaal door de onderneming werd geïnvesteerd om de werkplaatsen te Thiriau te redden. Deze waren in moeilijkheden geraakt omdat hun materieel en produktieaanbod de moderne trend niet waren gevolgd.

De onderneming kwam echter moeizaam op gang. ABT werkt vaak op bestelling van vreemde studie bureaus. Haar eigen bureau heeft al de handen vol om de produktie aan de in de bestekken vermelde eisen te doen beantwoorden, en kan waarschijnlijk niet zomaar onderzoeken verrichten op onbekende terreinen. Om de markt te veroveren die door de NMBS werd geopend, heeft de maatschappij dan ook een tijdelijke vereniging aangegaan met de Duitse firma Gottwald, die op het vlak van moderne hijstoestellen leidinggevend was maar inzake spoorwegen en meer bepaald het NMBS-net, weinig ervaring had.

Het samenvoegen van de specialisaties heeft tot een ideaal aanbod geleid dat de NMBS zowel op technisch als op financieel vlak heeft bevredigd.

De twee in september geleverde lichtingskranen voldoen strikt aan de eisen van het bestek en overtreffen soms de opgelegde normen inzake veiligheid, ergonomie en elektronika. Kortom ABT-Gottwald hebben samen de verschillende kenmerken kunnen optimaliseren en een werktuig geleverd dat op dit ogenblik in zijn soort het beste ter wereld is.

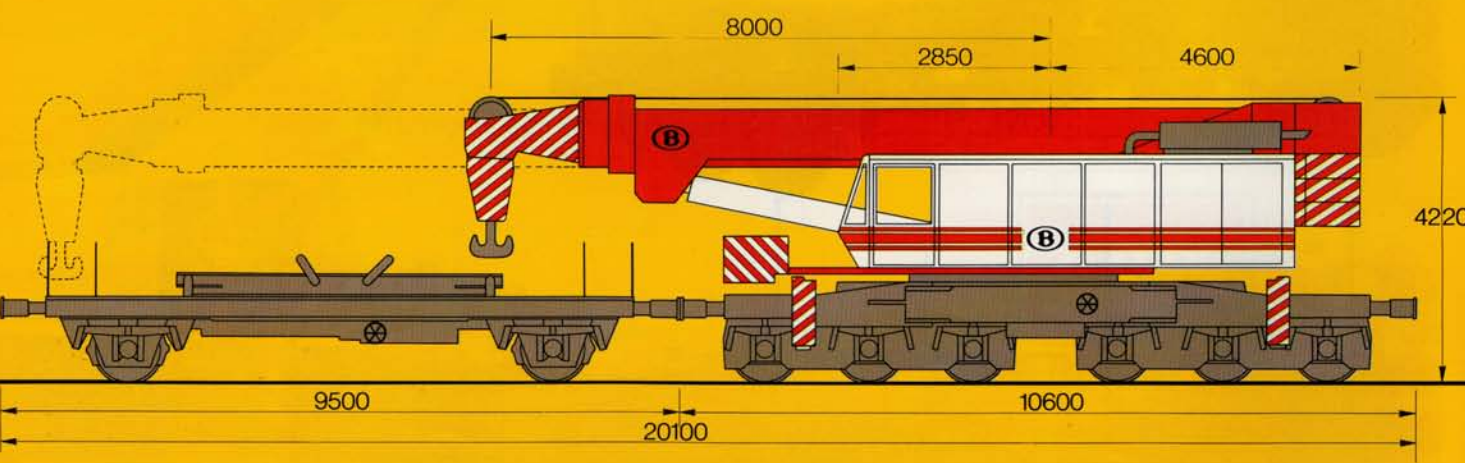
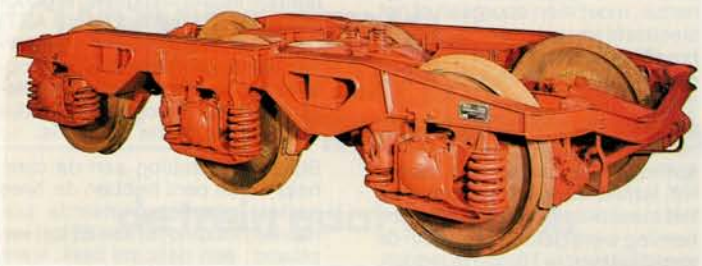
Bij de voorstelling aan de overheid en de pers hebben de twee perfect gesynchroniseerde kranen een locomotief van 85 ton verplaatst; een delicate taak, want de locomotief moet juist op de spoorstaven worden neergezet. De nauwkeurigheid en hanteerbaarheid van die nieuwe werktuigen werden bevestigd en aange-toond toen een enkele kraan een lange SAP-wagen met 3-assige draaistellen type B3-25, die door ABT worden ontworpen en vervaardigd, verplaatste. Belangstellenden vinden verder de technische steekkaart van deze hijstoestellen.

ABT laat het niet bij de levering van die twee kranen bij de spoorweg. Men breekt niet zomaar met een bijna honderdjarige traditie en ervaring. De maatschappij bouwt op het ogenblik 2-assige draaistellen voor rijtuigen alsook 6 gietvatwagens die Cockerill-Sambre zal gebruiken voor het vervoer van gietijzer tussen de hoogovens en de staalfabriek.



...described in the ...  
...the ...  
**TRIN-FA**

...the ...  
...the ...





De drieassige draaistellen type B3-25 (114 eenheden voor de NMBS) dragen platte wagens met groot vermogen, die worden gebruikt voor het vervoer van brammen en gietblokken tussen de staalfabrieken. Elke as kan een belasting van 25 ton dragen, zodat het maximumvermogen van de wagens op het spoor 150 brutoton bedraagt. Kenmerkend voor het B3-draaistel is dat de belasting doorlopend over elke as wordt verdeeld. Hier moet worden aangestipt dat ABT het draaistel voortdurend aan nieuwe studies en proeven onderwerpt: bepaalde vreemde netten stellen er heel wat belang in.

De dubbeldekrijtuigen, die vanaf 1985 door BN aan de NMBS worden geleverd, zullen met de complexere tweeassige draaistellen type Y36 worden uitgerust. Er zijn honderddertig dergelijke draaistellen besteld en later moeten er nog eens honderddertig eenheden in het orderboekje komen.

Op basis van plannen die door een studiebureau van Creusot-Loire

werden verstrekt, vangt ABT ook de bouw aan van zes gietvatwagens met een bekleding van 79 ton vuurvast materieel voor het vervoer van gietijzer. Zes wagens is natuurlijk niet veel, maar zo ABT kon een dergelijke verbintenis nakomen (voor grote reeksen zou dat niet mogelijk zijn: ABT zou benadeeld zijn omdat haar werkplaatsen niet lang genoeg zijn). Voor elke te bouwen eenheid zullen duizenden werkuren nodig zijn en men mag er van uitgaan dat een volledig bouwjaar voorbij zal zijn vooraleer de laatste wagen is geleverd. De wagens, die 341 ton wegen, worden met vier assige draaistellen uitgerust en zullen 150 ton gietijzer kunnen vervoeren.

Bovendien vervaardigt ABT ook onderdelen (deuren en wanden) die van maart tot december 1985 door BREC zullen worden gebruikt bij de bouw van 250 Hbis-wagens. Dit zijn gesloten wagens met grote toegangsoeningen in de langswanden en met verplaatsbare binnenpanelen die kunnen worden vastgezet.

Dit spoorwegprogramma, dat zou kunnen worden uitgebreid, sluit aan bij de reeks andere producten waarover we het reeds hebben gehad. Dat betekent dat ABT de toekomst met een voorzichtige kalmte tegemoet ziet. Weliswaar zou men dat potentieel moeten kunnen ten nutte maken door b.v. op de internationale markt spoorwegkranen zoals de NMBS er zopas heeft gekocht, aan te bieden. De Europese spoornetten moeten hun kranenpark vernieuwen en de vereniging ABT-Gottwald heeft ontegensprekelijk en zeker op technisch vlak troeven die ze buiten onze grenzen kan te gelde maken. Vergeten we ook niet de spoorwegkranen met klein vermogen (tien keer minder krachtig) waarvan ABT er in 1980 aan de NMBS 13 exemplaren heeft geleverd: het betreft hier eveneens materieel van prima kwaliteit.

De samenwerking met de firma uit Düsseldorf zal er ABT ongetwijfeld toe aanzetten vooruitstrevende technologieën verder aan te wenden. De Duitse partner, van

zijn kant, heeft de mogelijkheden op de Belgische markt ontdekt en zopas in ons land een filiaal geopend.

Voegt men bij die vooruitgang de "Belgische kwaliteit", die over de hele wereld beroemd is, en het stellen van uiterst scherpe prijzen, dan maakt ABT veel kans dat haar beide fabrieken de kaap van de honderd halen nl. in 1993 en 1999.

## KORT HISTORISCH OVERZICHT

**1893:** oprichting van de "Usines de Braine-le-Comte" te 's Gravenbrakel, die in 43 jaar 3 opeenvolgende benamingen hadden: Manufacture Parmentier, Usines Eugène Rolin & Cie, vervolgens Société Anonyme Internationale de Construction et d'Entreprise de Travaux Publics.

**1936:** de "centrale" werkplaats in de stad is afgebroken; volgens het plan van 's Gravenbrakel zijn er 2 straten in de plaats gekomen.



**1899:** oprichting van de "Ateliers du Thiriau".

**1906:** uitbreiding van de werkplaatsen, die flink zijn uitgerust, dank zij de bouw van een grote metaalgietrij.

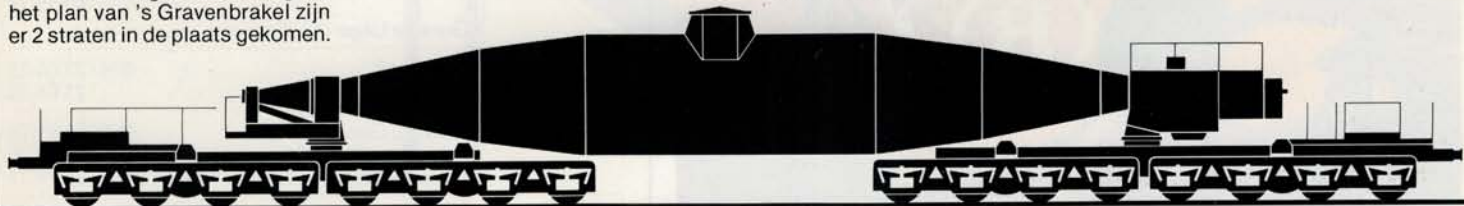
**Na 1940-45:** aankoop van heel wat moderne gereedschapsmachines, waardoor de werkplaats één van de best uitgeruste van het land wordt.

**1980:** Het Waalse Gewest en Gewestelijke Waalse Investeringsmaatschappij (SRIW) richten de

"Nouveaux ateliers du Thiriau" op.

**1983:** fusie van de twee bedrijven, onder de benaming Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunion.

Kapitaal: 300 miljoen frank, waarvan 65% privé-kapitaal is en 35% voor rekening van de Waalse Gewestexecutieve en de SRIW komt.



## ABT-GOTTWALD-KRANEN

De hijsvermogens verschillen al naar de reikwijdtes, die tussen 5 en 20 meter liggen, en naar mate de kraan al dan niet is vastgezet.

Vast tegengewicht: 20 ton  
Beweegbaar tegengewicht: 12 ton

Hellingscompensatie bij hijswerk in bogen

Flugge behandeling van de schutwagons zonder verplaatsing van de bovenleiding

Vier gelede stabilisatiearmen met vastzetrijzel die over 450 mm kan

versteld worden.

Diesel hydraulische motorisatie op één as per draaistel.

Autonome verplaatsing:

14,4 km/h.

Sleepsnelheid: 100 km/h.

Volledig autonome werking op het werkterrein.

Automatische koppelbegrenzer met micro-processor om elke verkeerde beweging te voorkomen.

Horizontale kraanarmvergrendeling en aarding voor werk onder de bovenleiding.

### Kraanwagons

Lengte over alles 10.600 mm

Lengte in de werkstand (ingetrokken arm) 13.300 mm

Hoogte in de rijstand 4.220 mm

Breedte 3.100 mm

Minimum boogstraal 75 meter

Vastzettingbasis:

• Volledig uitgeschoven armen 5.500 x 5.500 mm

• Armen in tussenstand 4.200 x 6.600 mm

3.280 x 6.800 mm

2.700 x 6.900 mm

Gewicht 123 ton

• Ingetrokken armen

Gewicht 123 ton

### Schutwagons

Lengte over alles 9.500 mm

Nuttige vloerlengte 8.240 mm

Nuttige vloerbreedte 2.784 mm

Gewicht met toebehoren 13,5 ton

### Hijsvermogens

Nominaal:

1.000 KN bij 6 m reikwijdte

630 KN bij 8 m reikwijdte

# TREIN+AUTO

DE VERHURINGSWAGEN  
...VOORTZETTING

VAN UW  
TREINVERBINDING



## de trein gaat verder...

...tot de meest afgelegen Belgische plaatsen en dit dankzij de nieuwe formule "TREIN + AUTO" op punt gesteld door de NMBS en AVIS in de voornaamste Belgische stations.



Na een rustige treinreis, wacht een wagen op U ter bestemming.  
U bent vrij en bespaart tijd.  
Dit is de ideale formule voor een gehaste zakenman alsook voor de toerist op verkenning.

Voor uw volgende reis, reserveer dus kosteloos uw "TREIN + AUTO" in één van de NMBS informatiekantoren of in het dichtst bijgelegen AVIS-kantoor.

De dienst "Trein + Auto" zal u 10% korting toekennen op de verhuuringsprijs voor de eerste dag, met uitzondering van de afgelegde kilometers.

De korting van 10% toegekend in het kader van de dienst "Trein + Auto" kan echter aan geen korting of commissie bijgevoegd worden.

## Kantoren

|                              |                             | ☎              |
|------------------------------|-----------------------------|----------------|
| <b>Brussel</b>               | Ropsy Chaudronstraat 85     | 02 / 520.30.50 |
|                              | ** Zuid Station             | 02 / 520.30.50 |
|                              | * Centraal Station          |                |
|                              | Amerikaansestraat 145       | 02 / 537.23.69 |
|                              | Brussels Hilton Hotel       | 02 / 513.10.51 |
|                              | Waterloolaan 38             | 511.96.11      |
| Sheraton Hotel               |                             | 02 / 217.25.48 |
|                              | Manhattan Center, Rogierpl. |                |
| * Noord Station              |                             |                |
| <b>Brussels Airport</b>      | Customs Hall (Exit Hall)    | 02 / 720.09.44 |
|                              |                             | 720.42.62      |
| <b>Antwerpen</b>             | Ankerrui 20                 | 03 / 232.81.67 |
|                              |                             | 232.81.66      |
| * Centraal Station           |                             | 232.28.92      |
| <b>Charleroi</b>             | Avenue de l'Europe 54       | 071 / 32.35.35 |
|                              |                             | 32.59.07       |
| * Gare de Charleroi - sud    |                             |                |
| <b>Gent</b>                  | Kortrijksesteenweg 434      | 091 / 22.00.53 |
|                              |                             | 22.00.54       |
| * St.-Pieters Station        |                             |                |
| <b>Liège</b>                 | Boulevard d'Avroy 238B      | 041 / 52.43.34 |
|                              |                             | 52.72.31       |
| * Gare de Liège - Guillemins |                             |                |
| <b>Leuven</b>                | Bergstraat 2                | 016 / 23.06.25 |
|                              |                             | 23.06.00       |
| <b>Mons</b>                  | Boulevard Gendebien 8       | 065 / 33.89.98 |
|                              |                             | 33.58.99       |
| * Gare de Mons               |                             | 31.79.71       |
| <b>Namur</b>                 | Avenue des Combattants 31   | 081 / 71.23.86 |
|                              |                             | 22.59.17       |
| * Gare de Namur              |                             |                |
| <b>Oostende</b>              | H. Serruyslaan 2            | 059 / 70.07.89 |
|                              |                             | 80.15.49       |
| * Oostende Kaai              |                             |                |
| <b>Verviers</b>              | Pont du Chêne 18            | 087 / 33.29.24 |
|                              |                             |                |
| * Gare de Verviers Central   |                             |                |
| <b>Waterloo</b>              | Chaussée de Bruxelles 285   | 02 / 354.07.59 |
|                              |                             | 354.37.51      |

\* Ontmoetingsplaats: Inlichtingenbureau-aankomststation.  
\*\* Avis onthaalsalon (in de Commerciale Galerij) uitsluitend op afspraak.



## HEADOFFICE BELGIUM

Amerikaansestraat 145 - 1050 Brussel  
☎ 02 / 537.12.80 - Cable Avisystem Belgium - Telex 24051

LOCADIF, Naamloze Vennootschap, 145, Amerikaansestraat - 1050 Brussel - HRB 252973



# RED STAR EUROPE

## super express voor Groot-Brittannië

Vanaf 1 oktober 84 organiseren de NMBS en British Railways een super-expressdienst voor stukgoedzendingen van 50 kilo of meer tussen 14 Belgische en 153 Britse stations. Deze RED STAR EUROPE is een aanzienlijke uitbreiding van wat er tot nu toe tussen Brussel/Antwerpen en Londen bestond.

### Welke zendingen?

Colli tot 50 kilo waarvan de afmetingen binnen 90 x 40 x 40 centimeter blijven.

### Welke bestemmingen?

Er lopen twee formules:

- KL, kantoorliggend, in de 153 Britse stations, inclusief Londen Victoria;

- HB, ten huize besteld uitsluitend in Londen. De hoofdstad wordt in twee zones A en B onderverdeeld, waardoor er een afstand meespeelt vanaf Victoria station, die bepalend is voor de prijs en de verzendingstermijn.

### Welke termijnen?

De zendingen moeten vóór 17 of 18 uur, naagelang van het Belgi-

sche vertrekstation, ingeleverd worden (zie het kaderstukje "Vertrek België").

In de KL-formule zijn ze de **volgende dag** beschikbaar

- vanaf 12 uur in Londen Victoria;
- ten laatste één uur later in de andere 152 stations.

In de HB-formule worden ze bij de Londense geadresseerde thuis bezorgd

- vóór 13 uur in zone A;
- vóór 14 uur in zone B.

Wel uitkijken, want

- HB-zendingen worden niet aangevaard op vrijdag;
- geen enkele zending wordt aangevaard op zaterdagen, zondagen en Belgische feestdagen;
- de geadresseerde wordt slechts van de aankomst van zijn collo verwittigd als zijn telefoonnummer op het verzendingsformulier staat vermeld.

### Welke formaliteiten?

De zending moet vergezeld zijn van

- een verzendingsformulier C 711 voorgedrukt RED STAR of ETOILE EXPRESS;
- een exportaangifte Ex 61;

- een factuur in drie exemplaren (of een verzendingsnota in drie exemplaren voor niet commerciële zendingen);
- alle documenten die de douane kan eisen.

Opgelet: op de factuur moet het BTW-nummer van de geadresseerde staan. Indien er vereiste inlichtingen of documenten ontbreken, zal de verzendingstermijn onmogelijk kunnen worden nageleefd.

### Welke waarde?

De waarde van de zendingen, transportkosten en douanekosten inbegrepen, mag niet hoger dan 200 pond sterling zijn. Boven dit

bedrag worden de douaneformaliteiten ingewikkelder en kan de verzendingstermijn niet meer worden gewaarborgd.

### Welke goederen?

Voor de kleine zendingen denkt men meer bepaald aan zakenpapieren, administratieve documenten, magneetbanden, boeken, foto's, dia's, kleine mechanische onderdelen, enz.

En... alle andere goederen op enkele uitzonderingen na: vuurwapens, munitie, explosieven, levende dieren, begrafenisvoorwerpen, goud, zilver, kostbare stenen en metalen, bankbiljetten, bont, sigaretten en tabak, alcohol...

### Welke prijzen?

| Gewicht in kg | KL Londen Victoria | KL de andere 152 stations | HB Londen |        |
|---------------|--------------------|---------------------------|-----------|--------|
|               |                    |                           | Zone A    | Zone B |
| 2,5           | 1.093              | 1.253                     | 1.293     | 1.509  |
| 5             | 2.102              | 1.422                     | 2.302     | 2.518  |
| 10            | 2.228              | 2.628                     | 2.428     | 2.644  |
| 15            | 2.486              | 2.966                     | 2.726     | 2.942  |
| 20            | 2.742              | 3.302                     | 2.982     | 3.198  |
| 30            | 3.123              | 3.843                     | 3.443     | 3.659  |
| 40            | 3.446              | 4.286                     | 3.766     | 3.982  |
| 50            | 3.849              | 4.889                     | 4.169     | 4.385  |

De 152 stations en het uur van aankomst voor de colli (wij vestigen er uw aandacht op dat de colli een uur later beschikbaar zijn).



**RED STAR  
EUROPE**

### Vertrek België

| Station            | Inleveren<br>vóór |
|--------------------|-------------------|
| Antwerpen-Centraal | 18.00             |
| Brugge             | 18.00             |
| Brussel-Zuid       | 18.00             |
| Charleroi-Zuid     | 17.00             |
| Kortrijk           | 17.00             |
| Gent-St-Pieters    | 18.00             |
| Hasselt            | 17.00             |
| Leuven             | 18.00             |
| Luik-Guillemins    | 17.00             |
| Bergen             | 17.00             |
| Namen              | 17.00             |
| Oostende           | 18.00             |
| Sint-Niklaas       | 17.00             |
| Verviers-Centraal  | 17.00             |

### Thuisbezorging in Londen

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Zone A:                     |  |
| E 1 en 2 - EC 1 tot 4       |  |
| EC 99 - N 1 - NW 1          |  |
| SE 1, 11, 16 en 17          |  |
| SW 1 - W 1 - WC 1 en 2      |  |
| Zone B:                     |  |
| E 3 tot 18 - N 2 tot 22     |  |
| NW 2 tot 11 - SE 2 tot 10   |  |
| SE 12 tot 15 - SE 18 tot 28 |  |
| SW 2 tot 20 - W 2 tot 14.   |  |

| Station                  | Uur van<br>aankomst | Station                   | Uur van<br>aankomst |
|--------------------------|---------------------|---------------------------|---------------------|
| Aberdeen                 | 20.21               | Leicester                 | 13.32               |
| Aldershot                | 12.35               | Letchworth                | 13.28               |
| Alton                    | 12.54               | Liverpool Lime Street     | 15.00               |
| Andover                  | 13.28               | Llandudno Junction        | 17.10               |
| Ascot                    | 12.17               | Loughborough              | 13.45               |
| Ashford (Kent)           | 11.55               | Macclesfield              | 14.07               |
| Axminster                | 15.54               | Maidehead                 | 11.09               |
| Aylesbury                | 12.10               | Maidstone East            | 11.14               |
| Banbury                  | 13.25               | Manchester Piccadilly     | 14.35               |
| Bangor (Gwynedd)         | 17.31               | Margate                   | 11.55               |
| Basingstoke              | 12.31               | Milton Keynes Central     | 12.43               |
| Bath Spa                 | 12.25               | Newark Northgate          | 14.05               |
| Bedford Midland          | 12.46               | Newcastle                 | 15.54               |
| Berwick-on-Tweed         | 15.55               | Newport (Gwent)           | 12.41               |
| Birmingham International | 12.33               | Newton Abbot              | 15.30               |
| Birmingham New Street    | 12.52               | Northampton               | 13.20               |
| Bognor Regis             | 12.41               | Norwich                   | 14.56               |
| Bournemouth              | 13.13               | Nottingham                | 14.03               |
| Bracknell                | 12.22               | Nuneaton                  | 15.14               |
| Bridgend                 | 13.18               | Orpington                 | 11.10               |
| Brighton                 | 11.42               | Oxford                    | 11.55               |
| Bristol Temple Meads     | 12.40               | Paddock Wood              | 11.58               |
| Bromley South            | 10.36               | Penzance                  | 16.36               |
| Cambridge                | 13.40               | Peterborough              | 13.23               |
| Canterbury East          | 12.10               | Plymouth                  | 14.45               |
| Cardiff Central          | 12.57               | Poole                     | 13.32               |
| Carlisle                 | 15.40               | Portsmouth and Southsea   | 12.28               |
| Chatham                  | 11.03               | Preston                   | 14.26               |
| Chelmsford               | 13.06               | Ramsgate                  | 12.06               |
| Chester                  | 16.03               | Reading                   | 11.18               |
| Chesterfield             | 15.04               | Redhill                   | 11.10               |
| Chichester               | 11.58               | Rhyl                      | 16.47               |
| Colchester               | 13.20               | Richmond (Greater London) | 11.44               |
| Coventry                 | 12.23               | Romford                   | 12.47               |
| Crawley                  | 12.29               | Rugby                     | 12.58               |
| Crewe                    | 14.17               | Runcorn                   | 14.39               |
| Darlington               | 15.16               | St. Austell               | 15.42               |
| Dartford                 | 11.23               | Salisbury                 | 13.52               |
| Derby                    | 14.37               | Sevenoaks                 | 11.38               |
| Doncaster                | 14.20               | Sheffield                 | 15.18               |
| Dorchester South         | 14.08               | Shrewsbury                | 14.30               |
| Dorking                  | 11.34               | Sittingbourne             | 11.17               |
| Dover Priory             | 12.29               | Slough                    | 11.18               |
| Dundee                   | 19.08               | Southampton               | 12.45               |
| Durham                   | 15.36               | Southend Victoria         | 13.54               |
| Eastbourne               | 12.15               | Stafford                  | 13.47               |
| East Croydon             | 10.37               | Staines                   | 11.57               |
| East Grinstead           | 11.34               | Stoke-on-Trent            | 13.47               |
| Eastleigh                | 12.58               | Surbiton                  | 11.49               |
| Edinburgh                | 17.46               | Sutton                    | 10.45               |
| Ely                      | 13.58               | Swansea                   | 13.55               |
| Exeter St. David's       | 13.48               | Swindon                   | 11.50               |
| Farnborough (Main)       | 12.25               | Taunton                   | 14.40               |
| Farnham                  | 12.41               | Three Bridges             | 11.12               |
| Faversham                | 11.25               | Tonbridge                 | 11.27               |
| Feltham                  | 11.51               | Truro                     | 16.00               |
| Folkestone Central       | 12.10               | Tunbridge Wells Central   | 11.42               |
| Gillingham (Dorset)      | 15.06               | Wakefield Westgate        | 14.54               |
| Glasgow Central          | 17.06               | Warrington Bank Quay      | 16.41               |
| Grantham                 | 14.56               | Watford Junction          | 11.51               |
| Gravesend                | 11.35               | Wellingborough            | 12.59               |
| Guildford                | 11.52               | Wellington (Salop)        | 14.15               |
| Harlow Town              | 13.12               | Welwyn Garden City        | 13.06               |
| Hastings                 | 12.49               | Westbury (Wilts)          | 14.00               |
| Havant                   | 12.13               | Weymouth                  | 14.19               |
| Hayes and Harlington     | 11.31               | Wigan North Western       | 16.55               |
| Hemel Hempstead          | 12.04               | Wimbledon                 | 11.30               |
| High Wycombe             | 12.30               | Winchester                | 12.49               |
| Hitchin                  | 13.24               | Woking                    | 11.44               |
| Holyhead                 | 18.03               | Wokingham                 | 12.28               |
| Horsham                  | 11.42               | Wolverhampton             | 13.44               |
| Huntingdon               | 14.47               | Worcester Shrub Hill      | 12.22               |
| Ipswich                  | 13.44               | Worthing                  | 11.34               |
| Kettering                | 13.06               | York                      | 14.45               |
| King's Lynn              | 14.40               |                           |                     |
| Kirkcaldy                | 18.27               |                           |                     |
| Lancaster                | 17.03               |                           |                     |
| Leeds                    | 15.10               |                           |                     |



Bijkomende inlichtingen:  
NMBS-COLLI: tel. 02/523 62 40  
toestel 22156 M. Bernaerts  
toestel 22191 M. Maucq



Voor uw natje en uw droogje. Twee korte zinnetjes op een gele achtergrond met bordeaux letters. Zo luidt de nieuwe uitnodiging van de NMBS om de café-restaurants, buffetten en restaurants in de stations te bezoeken. Sinds de omwerking van het verkeer in juni laatstleden, waait er een nieuwe wind door het restauratiewezen van de spoorwegen die geheel aansluit bij de vernieuwde stijl van de betrokken verkooppunten.

Na Brussel en zijn twee grote café-restaurants, na Bergen dat sinds enkele maanden de hoofdstad bijgebeend heeft, is het moment gekomen om halt te houden in een ander groot station en met het glas in de hand een heildronk uit te brengen: Prosit Charleroi!

Charleroi heeft wat men een "symmetrisch" station kan noemen: rond de lokketenzaal van het zuidstation bevindt zich ten westen een traditioneel restaurant en ten zuiden een café. Aan deze twee verbruiksgelegenheden is een gesloten terras verbonden dat uitgaat op het voetpad langs het busstation of, indien u dat verkiest, het stationsplein.

Het café is een snack geworden, op dezelfde wijze als een deel van het buffet van Mons zich heeft omgevormd in "Fristouille", maar zoals verder blijkt, met nog een bijkomend deel.

De eerste pool van de nieuwe snack is een vijfhoek. Dit is het kloppend hart van de snack, waar bier, koffie en fruitsapjes vloeien. De ovens maken het er niet alleen gezellig warm, maar zorgen ook in een mum van tijd voor een sappige steak die u bij het overstappen kan verorberen. Dit kan aan de tapkast van de vijfhoek of aan de muurbladen op hoge, houten, gemakkelijk zittende krukken. De zand- en kleikleurige tegels op de grond beklemtonen de dominerende oranje kleur van de tafelbladen. Het plafond bestaat uit houten latten en de neonlampen verspreiden een zacht licht. Tot daar het self-gedeelte waar eten en drank tegen ronde prijzen verkrijgbaar zijn, zonder bediening.

Het tweede centrum is een zone met schelpvormige stoelen en grote ramen die uitgeven op het plein. De kleuren zijn overwegend dezelfde. De wandbekleding is van bontgekleurde keramiektegeltjes. De tafels wachten op de verbruikers die door bekwame kelners worden bediend. De prijzen liggen 19% hoger dan die in de pentagon (de normale bezoldiging voor bediening aan tafel).

Het buffet heeft dus een grondige wijziging ondergaan. Dat dit geen overbodige luxe was, blijkt uit het succes die de nieuwe formule



sinds de opening kent. Het is immers zo dat gerechten en drankjes aantrekkelijker overkomen als ze in een voor het oog aangenaam kader gepresenteerd worden. En hoewel niet iedereen met de ogen eet, vormt een moderne setting voor sommige aanzittenden de saus die een eenvoudige maaltijd verheft.

Het is met het oog daarop dat de NMBS de renovatie van de door haar geëxploiteerde buffetten heeft aangevangen. Zonder zich op grote architecturale wijzigingen te storten, hermodeleert zij het universum, geeft een nieuwe bekleding aan het kader en voert daarbij een aanzienlijke wijziging door in het aanbod, zodat het aan de moderne smaak en de nieuwe levenswijze waarop de fast-food zijn stempel heeft gedrukt, wordt aangepast. De puristen zullen hiermee misschien niet akkoord gaan, maar food vormt wel degelijk de bestaansreden van deze nieuwe snacks, terwijl fast niet altijd minderwaardige kwaliteit betekent. Neen, de NMBS speelt geen spelletje met haar klanten. Zij laat haar traditionele restauraties niet achterwege, en zij maakt van de snack zeker geen eetgelegenheden van tweede rang. Op de kaart staan gevarieerde gerechten en dranken... bovendien goedkoop en van een prima kwaliteit. Het oordeel is aan u.

Beefburger, cheese- en fishburger, croque-monsieur, omeletjes in een prijzengamma van 50 tot 85 frank; een dagschotel tegen 165 frank; lasagne voor 145, kalfsbrochetten voor 240 of een grill-steak van 300 gr voor 1 frank per gram... En we mogen ook de broodjes en het stokbrood niet vergeten, waarvoor u volgens uw keuze 32 tot 80 frank betaalt. Vlug klaar, gevarieerd, en u kan er 20 verschillende biertjes bij drinken, van het vat of uit het flesje; 7 wijnsoorten, per glas, karaf of fles van 1/1 of 1/2; plus een hele reeks waters en frisdranken of 12 warme dranken. En om geen enkel punt te verwaarlozen biedt de kaart nog 10 aperitieven en 5 ijsjes in een schaalje of in een losse portie. Een keuze maken op de kaart zal dus het meeste tijd vergen en u kan niet anders dan besluiten dat dit pas dienstverlening is.

Het bleef niet alleen bij deze jongingskuur: er diende ook nog een naam die de finishing touch moest zijn van haar nieuwe persoonlijkheid. De inwoners van Charleroi hebben het plaatselijke taalgebruik hoog willen houden door hun snack LE COUGNET te dopen. Een cougnet betekent daar het laatste glas of gemeenzaam een afzakkertje. Kon men iets beters kiezen?

**Prosit Charleroi!**



## INTERCONTAINER NU OOK IN SPANJE EN PORTUGAL VERTEGENWOORDIGD

Op alle markten aanwezig zijn en de klanten ter plaatse helpen, zijn voor INTERCONTAINER twee belangrijke commerciële doelstellingen. Om aan deze eisen zo goed mogelijk te voldoen en om het verkoopapparaat dat werd opgebouwd binnen haar algemene directie te Basel en via de nationale vertegenwoordigingen in het land van iedere partner, te verstevigen, heeft de vennootschap een net van commerciële vertegenwoordigers opgericht.

Tot nu toe was dit net beperkt tot Italië, Griekenland en de Scandinavische landen. Sinds oktober laatstleden beschikt INTERCONTAINER ook over commerciële vertegenwoordigers in Spanje en Portugal.

Aangezien zij volledig vertrouwd zijn met de technische middelen en de bestaande mogelijkheden voor gecombineerd vervoer met containers en mobiele laadbakken in hun respectieve landen, maken deze vertegenwoordigers er een nauwer contact mogelijk tussen de klanten en de algemene directie van INTERCONTAINER die zij ter plaatse vertegenwoordigen, alsook met de centrale en lokale diensten van de spoorweg en in het bijzonder met die welke onze maatschappij op nationaal vlak vertegenwoordigen.

Hieronder hun naam en adres:  
Sr. Don Andrés Velasco  
Delegado INTERCONTAINER  
Darro, 32  
E - 28000 MADRID

Exmo Snr. Henrique Alvim  
Delegado INTERCONTAINER  
Avda Brasil 1-9° B  
P - 1700 LISBOA  
Tel. (1) 73 0401  
Telex: 15 584



## NIEUWE VERTEGENWOORDIGER IN BRUSSEL

Nadat hij sinds de pensionering van zijn voorganger de teugels in handen hield van de regionale handelsvertegenwoordiging van de NMBS in Brussel, heeft de heer Van der Heyden de vertegenwoordiging van Antwerpen vervoegd in de hoedanigheid van handelsvertegenwoordiger om de heer Herremans in dit bijzonder bedrijvige district bij te staan.

De Brusselse fakkel werd overgenomen door de heer ERIC PEETERMANS. Hij begon zijn loopbaan bij de NMBS eind 1972 als opsteller bij de Personeelsdirectie. In juni 1975 wordt de toekomstige vertegenwoordiger overgeplaatst naar het organisatiebureau van de Handelsdirectie.

In oktober 1977 maakt hij promotie: vanaf dit moment neemt hij de functie van prospector waar in het commercieel agentschap van Bergen. Gedurende meer dan drie jaar leert hij de knepen kennen van handelscontacten en de problemen van de klanten van de NMBS.

In februari 1981 keert hij als bureauchef terug naar Brussel naar het secretariaat van de Directie Exploitatie. Van maart 83 tot oktober 84 is hij werkzaam in het kabi-



net van de minister van Verkeerswezen, waar hij in teamverband de diverse reorganisaties bij de NMBS opvolgt.

Hij slaagt in een selectieproef en zijn naam wordt op 1 oktober laatstleden toegevoegd aan de lijst van chefs van de handelsvertegenwoordigingen van Brussel. Op 34-jarige leeftijd kan de heer Peetermans dus reeds bogen op een gevarieerde en leerrijke carrière die hem bij zijn nieuwe functie in Brussel zeker zal helpen. Wij wensen hem veel succes met zijn nieuwe promotie.



## DE VERTEGENWOORDIGING IN NAMEN

De heer Gheude ging na zoveel dienstjaren met pensioen en kan zich nu volgens een meer ontspannen dienstregeling bezig houden met de activiteiten waar hij zin in heeft. Deze eindeloze vakantie ging in op 1 november. De NMBS dankt hem voor de wijze waarop hij de Naamse klanten gedurende zoveel jaren heeft geholpen.

Deze klanten behoeven zich echter niet ongerust te maken: de wacht werd reeds afgelost. De heer ALBERT COLLIN brengt zijn 20 ervaringrijke dienstjaren bij de spoorwegen mee om dit belangrijke werk voort te zetten.

De loopbaan van de heer Collin heeft de vorm van een ring. Zij startte in 1965 bij de Handelsdirectie, meer bepaald in de kantoren waar de geschillen met reizigers worden behandeld. In 1971 vertrekt hij naar zijn geboortestreek Luik om zich met de problemen van de baan bezig te houden, in dit geval meer bepaald de huur van terreinen voor industrieel gebruik. Toen hij in 1974 onderbureauchef werd, ging hij zijn kwaliteiten waarmaken in de aankoopdienst en in 1978 belandde hij tenslotte in het Centraal Verdelingsbureau. Als inspecteur voor de groepen Luik en Namen, komt hij rechtstreeks in contact met de klanten en de stations om problemen in verband met de ter beschikking stelling van wagens en losse ritten op te lossen.



In 1983 nam de heer Collin in de functie van bureauchef in Kinkempois (als centrale figuur) deel aan de werkzaamheden voor een vormingsstation. Daar verwierf hij de bijkomende ervaring die hem vandaag tot een ideale gesprekspartner met de ondernemingen maakt.

Het kantoor van de heer Collin ligt in 52 rue Godefroid te 5000 Namen. Telefonisch is hij bereikbaar op het nummer 081/22 30 84.



## STUKGOED: NIEUW TARIEF BELGIE - B.R.D.

N.M.B.S.-COLLI en de DEUTSCHE BUNDESBAHN hebben een nieuw stukgoedtarief uitgewerkt, voor zendingen tussen België en de Bondsrepubliek Duitsland, en omgekeerd. Dit tarief vervangt vanaf 1 november 1984 het AEST waarvan enkel nog het kapittel België-B.R.D. overbleef. Het is eveneens van toepassing op de Belgisch-Duitse trajecten voor zendingen naar en van de D.D.R., Oostenrijk, Zwitserland en Tsjechoslowakije, en de verder gelegen landen (behalve met Italië).

Dit tarief omvat respectievelijk de prijzen voor de Belgische en Duitse trajecten, levering aan huis in de B.R.D. of in België inbegrepen, evenals afhaling aan huis in de B.R.D.

De vrachtprijzen vertonen een ver-

nieuwe structuur en worden berekend op basis van de postcode-nummers van de plaatsen van verzending en van uitreiking. Alle inlichtingen kunnen gevraagd worden in de belangrijkste stations, in de inlichtingskantoren en in de gewestelijke vertegenwoordigingen en handelsagentschappen.

Het tarief kan bekomen worden op bureau 61-12 (verkoop van tarieven - tel. 02/523.80.80, toestel 2688) door storting van 110 fr. (BTW inbegrepen) op P.R. nr. 000-0001010-40 van de N.M.B.S., Financiële Directie, 1060 Brussel.

Gelieve op de keerzijde van uw stortingsbulletin "Stukgoedtarief België-B.R.D. nr. 6800" en desgevallend uw BTW-nummer en klantnummer bij de N.M.B.S. te vermelden.

In de prijs van 110 fr. is de automatische uitreiking van de bijlagen, die zullen uitgegeven worden, begrepen.



### FORFAITREIZEN IN DE WINTER: PER TREIN NATUURLIJK

De winter is in aantocht. De blanke pauze. Even uitblazen in een sfeer van sneeuw en zon. De spoorweg-touropoperators zijn ook nu weer stipt op de seizoenafpraak met een aanbod dat menigeen aangenaam zal verrassen.

Voor dezen die het nog niet zouden weten, willen we nog even duidelijk stellen dat hoofdzakelijk twee touropoperators in België spoorweg-forfaitreizen op de markt brengen. France Tourisme Service, kortweg FTS, behoudt zich logischerwijze alle Franse bestemmingen voor. Railtour verzorgt de Zwitserse, Italiaanse, Oostenrijkse en Duitse bestemmingen evenals twee stations in de Spaanse Pyreneeën en in Andorra. Een ander verschilpunt kenmerkt elk der beide vakantiecurturiërs: waar Railtour vooral beroep doet op de hoteliers, maakt FTS daarentegen handig gebruik van de infrastructuur van het Franse moederland om ook uit te pakken met studio's en huurappartementen in bijna alle skistations.

Daar waar FTS zoals gewoonlijk een programma voorstelt dat stoelt op de Franse traditie die de Belgische burens vergast op een degelijk uitgetest vakantieschema, doet Railtour alles wat mogelijk is om zijn formules te diversifiëren, iets nieuws te brengen en tegemoet te komen aan de wisselende voorkeur en de uiteenlopende vakantiebudgetten. Zijn Ski-club houdt het bij een sportieve sfeer en ontspanning met permanente animatie in een steeds stijgend aantal skistations. Een nog groeiend aantal hoteliers opteert voor de formule "kinderen welkom" of anders gezegd, ze geven forse reducties voor kinderen beneden de 12 jaar, een belangrijk punt voor gezinnen.

De klasse "S", vanaf deze winter in voege, nodigt de vakantiegangers uit op een reis in comfortabele zitplaatsen, net zoals bij de autocarreizen; deze formule bespaart de klant de prijstoelagen voor lig- en bedplaatsen, hoewel iedereen reeds vrij uit het aanbod van lig- en bedplaatsmogelijkheden kan kiezen.

Voor de tweede maal wordt de forfait "wit product" aangeboden waarbij eetmalen in de trein en automatische overbrenging van de bagage worden weggelaten, diensten waarvan tenslotte sommigen, met een beperkt budget, vrijwillig wensen af te zien. Voor de rest omvat dit wit product van Railtour hetzelfde verblijfscomfort als de meer uitgewerkte forfaitreizen.

Er is nog meer. Railtour vermindert zijn prijzen. Dank zij een weloverwogen en gezamenlijke inspanning vanwege de touropoperator, de betrokken spoorwegnetten en de hoteliers, is men ertoe gekomen tegen de inflatiestroom in te varen: in vergelijking met de prijzen van gelijkwaardige formules in 83/84 liggen deze van het seizoen 84/85 van 2 tot 12% lager. Nu loopt die vermindering zelfs op tot 25% voor de gebruikers van de "S" klasse.

Nieuwe skistations? Niet voor Railtour. Het is begrijpbaar dat het nieuwe prijzenbeleid slechts kon worden waargemaakt met partners die het huis kennen.

Bij FTS werd ons een nieuw station gemeld: Serre Chevalier, gelegen in de grootste skivelden van de Zuidalpen. Het hotel Club Alpazur biedt er een verblijf in volpenning voor 18 tot 23.000 frank per week, naargelang de gekozen periode (hoog- of laagseizoen) en zelfs voor 16.700 frank voor de week van 5 tot 12 januari en van 6 tot 13 april. Dus twee promotie-

weken om deze nieuwe bestemming te lanceren.

In de Railtour-catalogus valt een nieuwe, waardevolle aanduiding op te merken: een speciaal symbool duidt de hotels aan waarmee Railtour reeds 5, 10, 15, 20 of 25 jaar samenwerkt. Dit doet echter niets af aan het feit dat de andere hotels evenzeer alle vertrouwen genieten, maar het is toch zo dat sommige reizigers zich meer aangetrokken voelen tot hotels die bogen op een lange samenwerking.

Als laatste punt dient enerzijds de aandacht gevestigd op de kaart "Goede Reis" van FTS waarmee de klant ter plaatse aankopen kan doen tegen voordelige prijzen, een toemaatje voor het budget; anderzijds kunnen Railtour-reizigers een reductie bekomen van 5 tot 15% op de aankoop van sportkleding en -uitrusting, dit in zowat 50 Belgische sportzaken.

Voor Frankrijk moeten we tenslotte nog iets vermelden dat zal worden geapprecieerd door dezen die zich niet tot de sneeuw aangetrokken voelen. FTS houdt voor hen een waaier van verblijven ter beschikking aan de Azurenkust en een gevarieerde reeks uitstappen naar Parijs, naar ieders smaak en beurs, zowel met de nadruk op spektakel als op de gastronomie... Let wel, deze aanbiedingen voor Parijs maken deel uit van een andere catalogus en zijn in bijna alle gevallen het hele jaar door te koop.

Een laatste - maar dan ook allerlaatste - kleine bijzonderheid: de forfaitreizen Railtour en FTS worden verkocht door de reisagentschappen. De programmabrochures liggen ook op dezelfde plaatsen ter beschikking.



### EFFECTIEF EN BESTAND VAN HET GOEDERENMATERIEEL VAN DE BELGISCHE STAATS- EN PRIVÉ- SPOORWEGEN 1835-1926

Wij hebben het genoeg en het verschijnen te melden van een boek over het goederenpark van de Belgische Staats- en Privé-spoorwegen tijdens de periode 1835 tot 1926.

### Boekdeel I

Als inleiding vindt de lezer daarin de afbeelding van de eerste goederenwagens, gevolgd door een overzicht in tabelvorm van de jaarlijkse evolutie van het wagenpark voor de jaren 1835 tot 1926, dit met de nodige toelichtingen over de bijzonderste feiten zoals aantal, nieuw gebouwd en/of gesloopte wagens, enz. en tot slot, een tabel van de aanbestedingen van het goederenmaterieel voor de jaren 1860 tot 1926.

Het besproken werk, dat 150 bladzijden beslaat, is te koop gesteld tegen de prijs van 275 frank, BTW inbegrepen.

### Boekdelen II à IV

In de aansluitende afleveringen ( $\pm 600$  bladzijden) worden beschrijvende steekkaarten opgesteld met de drie aanzichten, voor elk wagentype en enkele technische gegevens als bouwjaar, reeksnummer, tarra en voornaamste afmetingen. Originele tekeningen van de meest typische wagens werden gereproduceerd.

Elk hoofdstuk wordt afgesloten met een register met de chronologische nummering van de wagenreeksen, technische gegevens over de ophanging, de rem, de trek- en stootinrichting en met verwijzing naar de reeksen betreffende de open-, gesloten-, platte-, ketel-, hulpwagens, enz.

De reeksen van de ex-Duitse en de Engelse War-Department wagens zijn eveneens opgenomen in dit deel. Wij vestigen de aandacht van de lezer op het feit dat geen foto's van wagens in de volgende afleveringen voorkomen.

De verkoopprijs voor elk van die drie boekdelen bedraagt 300 frank, BTW inbegrepen.

### Verkoop

De 4 boekdelen worden te koop gesteld:

- in het Spoorwegmuseum, station Brussel Noord;
  - aan het winkeltje van Directie Aankopen (Inlichtingenbureau betreffende aanbestedingen, Frankrijkstraat 89 - 1070 Brussel).
- Betaling per postchecknummer 000.0249600.19 van Directie A, bureau 81.51, Frankrijkstraat 89 - 1070 Brussel is ook mogelijk.

### De 4 boekdelen

- Bestand van het goederenmaterieel van de Belgische Staats- en Privéspoorwegen 1835-1926 / 150 bladzijden / 275 frank.
- Open wagens / 200 bladzijden / 300 frank.
- Gesloten wagens / 200 bladzijden / 300 frank.
- Platte wagens / 200 bladzijden / 300 frank.



## 2.000 kilometer zonder chauffeur!

Vandaag de dag staat de techniek voor niets. En deze techniek evolueert ook zeer snel op spoorweggebied. De oplegger of de laadkist gaan op de trein en sporen 2.000 km ver... zonder chauffeur!

Rationeel, rendabel intermodaal vervoer.

De gecombineerde rail/route-techniek, waar weg en spoor elkaar de hand reiken, is slechts één sprekend voorbeeld van de produktvernieuwing waarvoor de NMBS voortdurend ijvert.

Wil je een ander voorbeeld? Uit de klassieke container ontwikkelde de NMBS samen met haar filiaal Edmond Depaire de praktische Afneembare Kipbare Bakken (AKB). Produktvernieuwing via het intermodaal vervoer, voor de NMBS gewis geen ijdel begrip.

**Had je geen weet van deze dynamische aanpak?  
Bel dan even.**

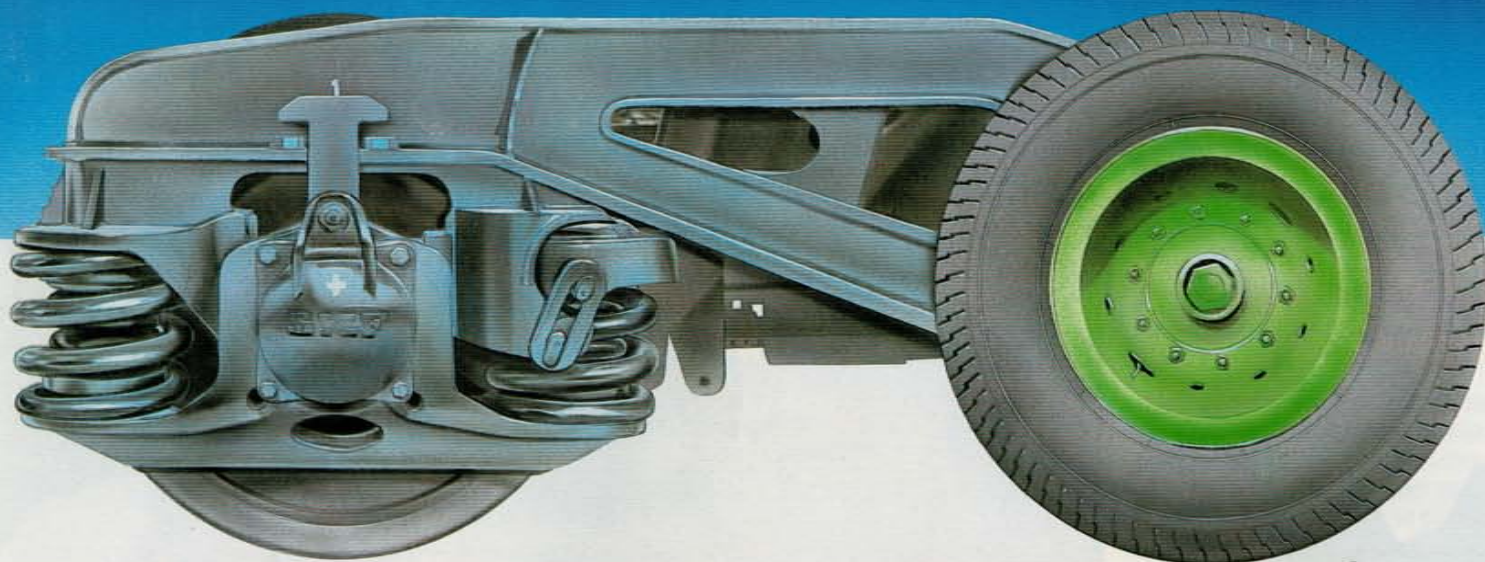
**Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58 -  
Brussel: 02/219 00 40.**

BELGISCHE  
SPOORWEGEN



**De allesvervoerder.**

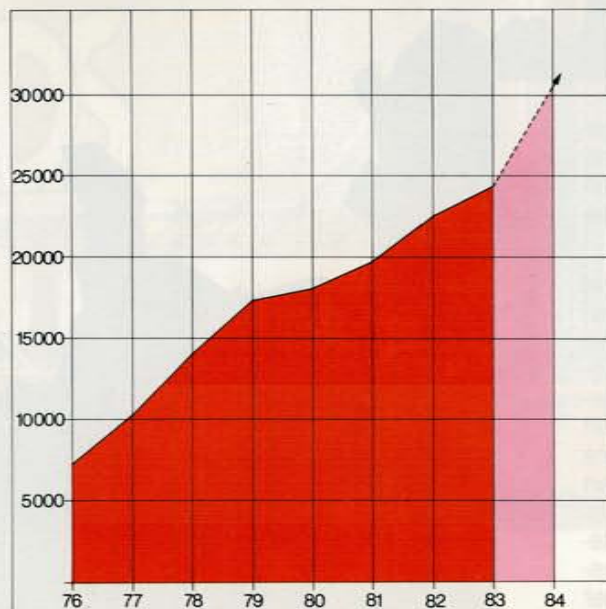




# RAILROUTE 85

## GECOMBINEERD RAIL/ROUTE-VERVOER: VERDER OPWAARTS

Het gecombineerde rail/route-voer - in België beheerd door TRW - is niet alleen internationaal voor de volle 100%, typisch is ook de volgehouden vooruitgang. Volgehouden, maar niet over het hele bestaan. Sinds 1976 is de activiteit van TRW meer dan verviervoudigd, maar zoals algemeen in het bedrijfsleven heeft de crisis zich negatief blijven manifesteren in deze sector. Wel werd geen achteruitgang geboekt: in 1980, het minst gunstige jaar op het vlak van produktiestijging, lag het verkeer toch nog 4% hoger dan het jaar voordien. De stijging lag wel duidelijk onder het gemiddelde cijfer van 19,5% die voor de gehele periode kon worden opgetekend. Vanaf 1981 steeg de groei-curve weer goed; voor 1984 zou een sprong voorwaarts van zo'n 22 à 25% kunnen worden opgetekend volgens een extrapolatie van het in de elf eerste maanden waargenomen verkeer.

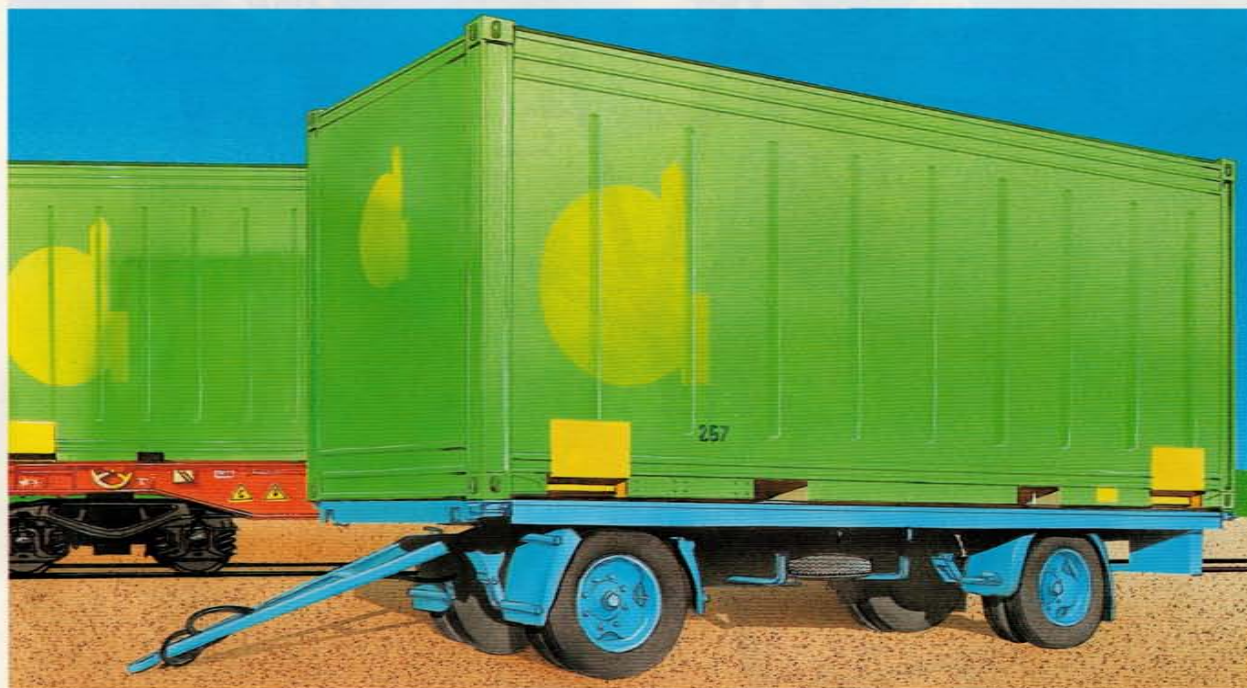


Dat verkeer is grosso modo als volgt onderverdeeld: 80% in zuidelijke richting, via Frankrijk, en 20% in oostelijke richting, via Duitsland. Er blijken nieuwe perspectieven te bestaan voor de richting Scandinavië, Griekenland en Turkije.

Aantal bewegingen en groei ten opzichte van het voorgaande jaar (in %)

|      |        |                     |
|------|--------|---------------------|
| 1976 | 7.301  | —                   |
| 1977 | 10.215 | + 40                |
| 1978 | 14.090 | + 38                |
| 1979 | 17.334 | + 23                |
| 1980 | 18.066 | + 4                 |
| 1981 | 19.591 | + 8,5               |
| 1982 | 22.551 | + 15                |
| 1983 | 24.376 | + 8                 |
| 1984 | 30.500 | + 25 (extrapolatie) |

Het spoorwagematerieel werd op het stuk van afmetingen aangepast zodat de wegvervoerders die voor gecombineerd rail/route-voer opteren, dezelfde capaciteiten krijgen aangeboden als in het

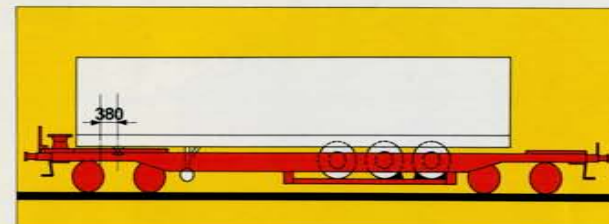
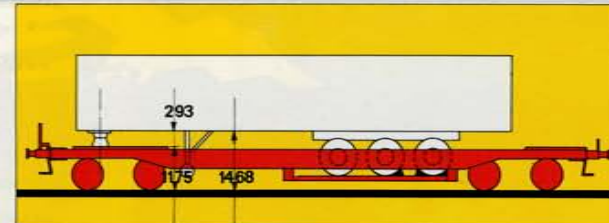


teure van wegruochmachter samen met TRW en de afnemers gezocht naar geschikte oplossingen. De spontane reactie als zou men in het kangoeroevervoer aan volume en gewicht inboeten, gaat dus helemaal niet meer op; dat is verleden tijd.

#### **Optimaal: 14,5 meter**

De hier afgebeelde oplegger biedt, bij een binnenlengte van 12,20 m, een laadvolume van 78 m<sup>3</sup> en is goed voor een totaalgewicht van 37 ton beladen. Het pneumatische ophangingsysteem met een drie-assenstel heeft deze interessante vooruitgang mogelijk gemaakt. Als het voertuig op de trein wordt geladen, wordt het wielstel "ingetrokken" onder het chassis, dat komt rusten op het chassis van de goederenwagen; de kist mag dezelfde hoogte hebben als een laadkist, zonder echter het laadprofiel met bestemming landen met smal profiel te overschrijden.





De kangoeroevervoerders volgen bijzonder nauwlettend deze volumekwestie en zij hebben gehoor gekregen bij de constructeurs. Een laadkist van 13 meter b.v. biedt een nuttig volume van 85 m<sup>3</sup>. Die dan gemakkelijk te plaatsen is op wagens met 14,5 meter nuttige lengte, dus op de meeste TRW-wagens.

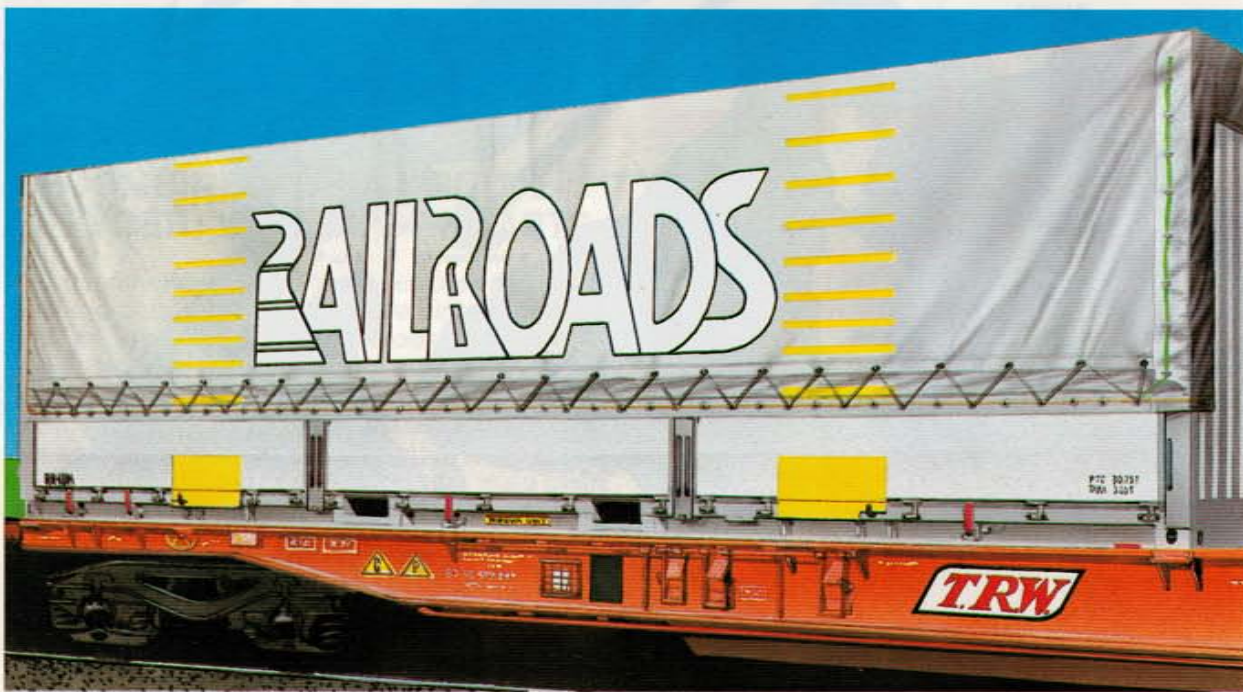
Op dezelfde wagens kunnen uiteraard twee kortere kisten worden geladen (6 en 7 meter) zoals er in het huidige park bestaan.

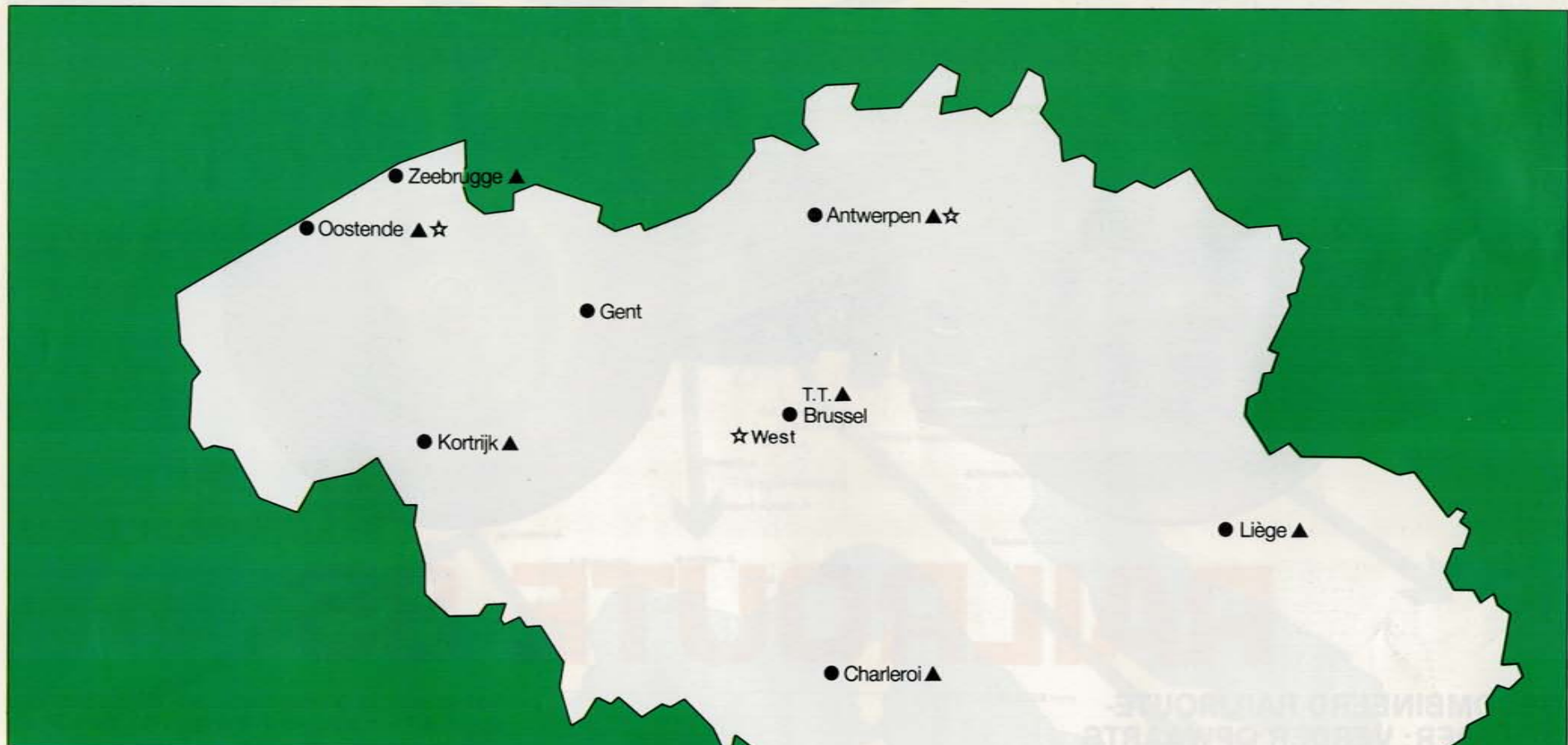
#### Grote lengte voor duo's

Op een 19 m-lange wagon, ook speciaal voor het kangoeroevervoer, kunnen op ideale manier twee laadkisten van 9 meter worden geladen. Met de toegestane maximumlading van 61 ton komt men even boven het totale laadgewicht per verzonden laadkist van 30 ton, bij een volume van ongeveer 50 tot 60 m<sup>3</sup> per laadkist.

Als dus twee laadkisten in duo op één wagon worden geladen, betekent zulks, behalve voor de meestal korte verplaatsingen bij vertrek en aankomst, een besparing van tweemaal wegtractie over lange afstand, en dus ook het rendabeler maken van meer dragend materieel bij ongewijzigd gebleven tractiematerieel.

De kist met zeildak hier op de foto's is niet het enige type dat in het rail/route-vervoer wordt gebezigd. In het gamma tussen 6 en 9 meter vermelden wij tevens de laadkisten voor stortgoed of





chemische stoffen (deze laatste eventueel uitgerust met verwarmers). Let even op de vijzel waarmee de laadkist voor stortgoed is uitgerust; hiermee kan worden gemanoeuvreerd van op ongeacht welk normaal chassis in het wegverkeer.

Wij merken nog op dat al dit nieuwe materieel nog maar vier versterigde zones moet hebben waar de grijptangen zich kunnen vasthaken, en niet méér, om geschikt te zijn voor het rail/routevervoer. Zijn die versterkingen eenmaal ingebouwd, dan kunnen de laadkisten hun diensten bewijzen in het zuivere wegvervoer, in het zuivere spoorvervoer, of in beide samen afhankelijk van de behoeften en de beschikbaarheid. De uitrustingen voor het gecombineerde vervoer betekenen een zekerheid voor de toekomst; de transporteur kan er zijn vervoer veel economischer mee programmeren.

# RAIL/ROUTE-NET IN EUROPA

- ▲ Behanding met een kraan
- ★ Horizontale behanding
- \* Rollende autoweg

