

## **Het Bar-Bistrorijtuig: nieuwe restauratiemogelijkheden in de EC Memling**

Het bar-bistrorijtuig is de nieuwste realisatie inzake restauratie in de trein. In samenwerking met de firma Restorail, die voor de catering aan boord van dit rijtuig instaat, biedt de NMBS de treinreizigers een gamma kwaliteitsprodukten aan tegen betaalbare prijzen. Het bar-bistrorijtuig zal dagelijks rijden van Oostende, over Brussel naar Keulen en terug in de EuroCitytrein Memling. Alzo wordt de dienstverlening vervolledigd voor de klanten die van deze belangrijke verbinding gebruik maken.

De schildering van de buitenzijde van het rijtuig, alsook de uitrusting en de decoratie binnenin zijn volledig uitgevoerd volgens eigen design-ontwerpen van de NMBS. De centrale werkplaats te Mechelen stond in voor de technische verwezenlijking, door de ombouw van een bestaand internationaal rijtuig. In de centrale werkplaats heeft men trouwens heel wat ervaring met dergelijke werkzaamheden. Het interieur van het rijtuig werd volledig herdacht in functie van het toekomstig gebruik. De binnenruimte werd hertekend. Centraal in het rijtuig zijn de keuken en de opslagruimte voor de bar ondergebracht. Aan een zijde ervan bevindt zich een restaurant waar volledige maaltijden worden opgediend, aan de andere zijde is er een bar, waar men een drankje of een lichte maaltijd kan bekomen om mee te nemen of om ter plaatse te nuttigen.

Binnenin is gekozen voor een combinatie van zachte en aangename kleuren. Door het gebruik van spiegels ter hoogte van de keuken, geeft de gang van de bar naar het restaurant een ruimere indruk. Elk venster heeft haar zonwerend gordijn in blauwachtige tint. Het gehele rijtuig is uitgerust met een indirecte verlichting. In het bargedeelte zijn er ook muurlampen voor een eventuele extra-verlichting. Barkrukken staan rond roze tafeltjes, uitgevoerd in een speciaal materiaal (Corian). Dit materiaal van de PVC-familie, heeft het uiterlijk van marmer en is gemakkelijk te onderhouden. Als vloerbekleding is gekozen voor een soepele vinylsoort in een grijze kleur.

Op de buitenwanden vindt men de huiskleuren blauw en rood aangevuld met twee nuances lichtgrijs, om een harmonieus geheel te bekomen. De buitendeuren hebben een gele kleur, waardoor het bar-bistorijtuig en de andere rijtuigen in de trein duidelijk te onderscheiden zijn. Ter hoogte van het restaurantgedeelte is een bord op grijze achtergrond aangebracht en ter hoogte van het bargedeelte een strik in groen, geel en blauwe kleur. De ramen zijn in gekleurd, niet spiegelend glas.

Het bar-bistorijtuig, dat volledig gerealiseerd is door de NMBS, moet beantwoorden aan de wensen van het cliënteel van de restauratie. Het ontwerp heeft echter ook een gebruiksvriendelijk karakter voor het personeel.

#### **Uitgebreide spijkskaart - moderne bediening**

Voor de catering aan boord van de trein heeft de NMBS de firma Restorail als partner. De reizigers zullen kunnen genieten een kwaliteitsbediening in het restaurant of kunnen hun keuze maken in een self-service in de bar. De rijdende minibar, die reeds langer dranken en kleine hapjes verdeelt in de gehele trein, blijft behouden.

Het soort maaltijden dat in deze trein zal opgediend worden is hetzelfde als in de vliegtuigen. Tijdens het transport blijven de schotels in diepgevroren toestand. Voor het gebruik worden zij opgewarmd in een microgolfoven. Deze werkwijze staat borg voor hygiëne en kwaliteit.

Het bar-bistorijtuig is het resultaat van de moderne en klantgerichte aanpak van de NMBS. Afhankelijk van de reacties op en het succes van dit eerste rijtuig zullen nog andere dergelijke rijtuigen ingezet worden op de belangrijke verbindingen. De EuroCitytrein Memling en het internationaal aanbod van de NMBS getuigen van het dynamisme van de spoorwegonderneming op de moderne transportmarkt.

### **Het oost-westverkeer groeit.**

Volgens de huidige vooruitzichten zal het personenverkeer tijdens het eerstkomende decennium sterk aangroeien als gevolg van de éénmaking van de interne Europese markt. Vooral het verkeer op middellange en lange afstanden zal toenemen. De uitbouw van een Europees spoornet voor hogesnelheidstreinen zal ongetwijfeld het spoorverkeer tussen Groot-Brittannië en Frankrijk enerzijds en België en Duitsland anderzijds doen toenemen.

In 1990 zijn er in België als gevolg van het democratiseringproces in Oost-Europa 50 % meer biljetten naar Oosteuropese bestemmingen afgeleverd dan in 1989. Tjechoslovakije scoorde daarbij het best met een verdriedubbeling van het aantal reizigers. Deze evolutie zal blijven aanhouden, ondermeer onder invloed van de drie volgende factoren: het wegvallen van de visumplicht, het vrije muntverkeer en de grotere reislust bij alle sociale categorieën en leeftijdsgroepen van de bevolking.

Van alle treinen die tussen Oostende en Keulen rijden kent de EuroCitytrein Memling het meeste succes kennen. Het volledige traject duurt slechts 3 uur en 45 minuten en er bestaan uitstekende aansluitingsmogelijkheden. Bij vertrek vanuit Karlsruhe om 5.59u , of vanuit Frankfurt om 6.34u kan men Londen bereiken om 15.54u.

Bij aankomst te Keulen bestaan er aansluitingen naar de steden langsheen de Rijn en de Moezel (Bonn, Koblenz, Mainz). Te Keulen is er verder aansluiting naar Passau, Linz en Wenen. Voor de bestemming Wenen kan de EuroCitytrein Memling, met aansluiting, interessanter zijn dan de rechtstreekse Bayern-Austria-Nachtexpress omdat de heenreis naar Wenen 3 uur en 18 minuten vroeger gebeurt en de terugkeer 3 uur en 30 minuten later is. Zo heeft men er 7 uur extra om deze toeristisch waardevolle stad te bezoeken.

Vooral de zakenman weet de Memling naar waarde te schatten, maar ook de toerist reist graag met deze trein. In eerste klas is er plaats voor 108 personen, in tweede klas voor 290 reizigers. Op het Belgisch traject is er geen toeslag te betalen.

### **Comfort en dienstverlening**

De duur van de reis, hoewel beperkt tot het minimum, wordt door vele reizigers ervaren als onproductieve tijd. Het komt er dus op aan ervoor te zorgen dat zij deze tijd op een aangename wijze kunnen doorbrengen. Daarvoor moeten de rijtuigen de nodige uitrusting en comfort bieden. De reizigers moeten over voldoende ruimte beschikken. De gebruikte kleurencombinaties moeten als aangenaam en rustgevend ervaren worden. Het personeel moet alert en commercieel ingesteld zijn. Zij zullen de klanten rechtstreeks of via de geluidsinstallatie alle inlichtingen verstrekken betreffende de treinreis. Maar de reiziger kan ook zin krijgen in een verfrissend drankje, in een kleine hap of in een volledige maaltijd.

### **De Memling als koploper**

Sinds de zomerdienstregeling van 2 juni 1991 heeft de Memling een nieuw livrei gekregen. Het bar-bistorijtuig is in dezelfde kleuren uitgevoerd en gaat nu deze trein vervolledigen in de zin van een complete dienstverlening. Het concept van de restauratie tijdens de treinrit is hierbij volledig herdacht. De samenwerking met de nieuwe partner Restorail zal door de klant zelf moeten beoordeeld worden.

De Memling is een nieuw hoogtepunt in de evolutie van het treinaanbod in ons land : een aanbod dat beantwoordt aan de wensen van de klant en aan de eisen van het moderne comfort.

### **NMBS: een vernieuwd beleid**

Volgens de recente wet ter hervorming van de openbare bedrijven is de NMBS nu een openbare onderneming met een commercieel karakter. In het reizigersverkeer komen beide facetten aan bod, zoals ook nader wordt omschreven in het beheerscontract.

De **openbare dienstverlening** omvat het aanbod voor de klanten die regelmatig, zoniet dagelijks de trein nemen, zoals in het woon- werkverkeer, en die over een voldoende aantal regelmatige treinverbindingen moeten beschikken. Het betreft meer bepaald de gekadanseerde IC-, IR- en L-treinen, alsook de piekuur- en de toeristentreinen.

Het **commerciële luik** heeft betrekking op alle treinen die niet onder de noemer van openbare dienst kunnen ondergebracht worden, zoals de internationale treinen en de treinen ingelegd in het kader van promotionele acties. Deze sector moet zelfbedruipend kunnen functioneren, zoals dit ook vereist wordt van de gelijksoortige diensten in het weg- en luchtverkeer. Het doel van het commercieel luik is tweeledig: een optimale dienstverlening aan de klant en een betere beheersing van de exploitatiekosten, teneinde tot een goede rentabiliteit te komen.

### **Het internationaal spoorverkeer**

Om de groeiende mobiliteit te beheersen moet een grotere rol toegekend worden aan het spoorvervoer, zeker in het internationaal verkeer. De trein heeft niet te ontkennen voordelen: hij verbruikt minder energie, is milieuvriendelijker en vereist voor een vergelijkbare vervoerscapaciteit minder ruimtebeslag dan het wegverkeer. Met de realisatie van het plan STAR 21 wil de NMBS deze troeven uitspelen om een aantrekkelijker treinaanbod uit te bouwen. De NMBS zal daarbij streven naar een modern en dynamisch imago voor haar producten. Zij wil dit bereiken door de rijtijd van de internationale treinen zoveel mogelijk in te korten in overleg met de naburige spoorwegnetten. Bij het opmaken van de dienstregelingen volstaat het niet alleen optimale verbindingen en aansluitingen uit te werken, er moet ook rekening gehouden worden met de vraag van de reizigers.

RESTOBEL NV / RESTORAIL NV maken deel uit van de AVIAPARTNER groep.

RESTORAIL NV is een 100% filiale van RESTOBEL NV, opgericht in april 1991, en speciaal gericht op de noden van de spoorwegsector.

RESTOBEL verzorgt het geheel van restauratie activiteiten in de publieke zones van het luchthavengebouw in Brussel en Antwerpen. Hieronder vallen zowel restaurants uit het hogere gamma als tavernes, snack bars en fast food uitbatingspunten.

RESTOBEL verzorgt te Brussel Nationaal ook de uitbating van de airport lounges - een reeks salons gericht naar de eerste klas en business passagier en dit volgens de specifieke noden en wensen van de meest prestigieuze luchtvaartmaatschappijen met daarenboven exclusieve duty free shops en een business center.

Op basis van de know how verworven op het vlak van de luchthavenrestauratie, voerde RESTOBEL een diversificatiepolitiek binnen het domein van de bedrijfsrestauratie en dit zowel binnen de publieke als de privé sector (RESTOBEL CATERING NV).

Met de franchiseketen PIERROT CROISSANT diversifieerde de groep eveneens in het domein van de fast food.

Ook de spoorwegrestauratie ligt in het verlengde van de kennis aanwezig binnen de AVIAPARTNER groep.

RESTOBEL richt zich ook tot de sector van de spoorwegen, mede door het bewustzijn dat deze sector meer en meer een alternatief vormt voor het luchttransport.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft, sinds 1987, de concessie voor de exploitatie van de Horeca uitbatingen te Luik Guillemins en later ook te Namen, de twee belangrijkste stations in Wallonië, toevertrouwd aan RESTOBEL.

De NMBS verkiest vandaag RESTORAIL als partner voor de restauratie aan boord van de EuroCity 'Memling'.

RESTORAIL wenst zijn aanwezigheid in de spoorwegsector uit te bouwen, en dit zowel wat betreft de concessie van stationsbuffetten en -restaurants als de restauratie aan boord van de treinen.

Binnen de algemene politiek van de AVIAPARTNER groep vertaalt zich dit in een hechte samenwerking met de NMBS.

RESTORAIL innoveert. De dienstverlening van RESTORAIL is gesneden op maat van de klant.

Het vereiste kwaliteitsniveau van de service wordt bepaald in nauw overleg. Een gerichte marketingstrategie stelt een partnership met de klant voorop.

\*\*\*\*\*

AVIAPARTNER is een Europese groep welke een breed gamma van diensten verzorgt.

Hiertoe behoren ondermeer de afhandeling van passagiers en vliegtuigen, vrachtafhandeling, in-flight catering, line maintenance, koerier afhandeling, luchthaven restauratie, luchthaven lounges, veiligheidsdiensten, bedrijfsrestauratie en spoorweg restauratie.

Aviapartner heeft zich tot doel gesteld een gamma diensten aan te bieden en uit te bouwen die bijdragen tot de ontwikkeling van de transportsystemen in Europa.

Aviapartner is een zelfstandige groep met zetel in Brussel. De groep heeft geen enkele financiële binding met luchthavens of luchtvaartmaatschappijen en garandeert aldus neutraliteit.

#### Samenstelling van de groep

##### AVIAPARTNER

##### BELGAVIA

Aircraft handling  
Passenger handling  
Cargo handling  
In-flight catering  
Courier handling

##### RESTOBEL/RESTORAIL

Airport catering  
Industrial catering  
Contract catering  
Railway catering  
Fast Food

##### SECURIS

Airport security  
Industrial guarding  
Control room  
Security training

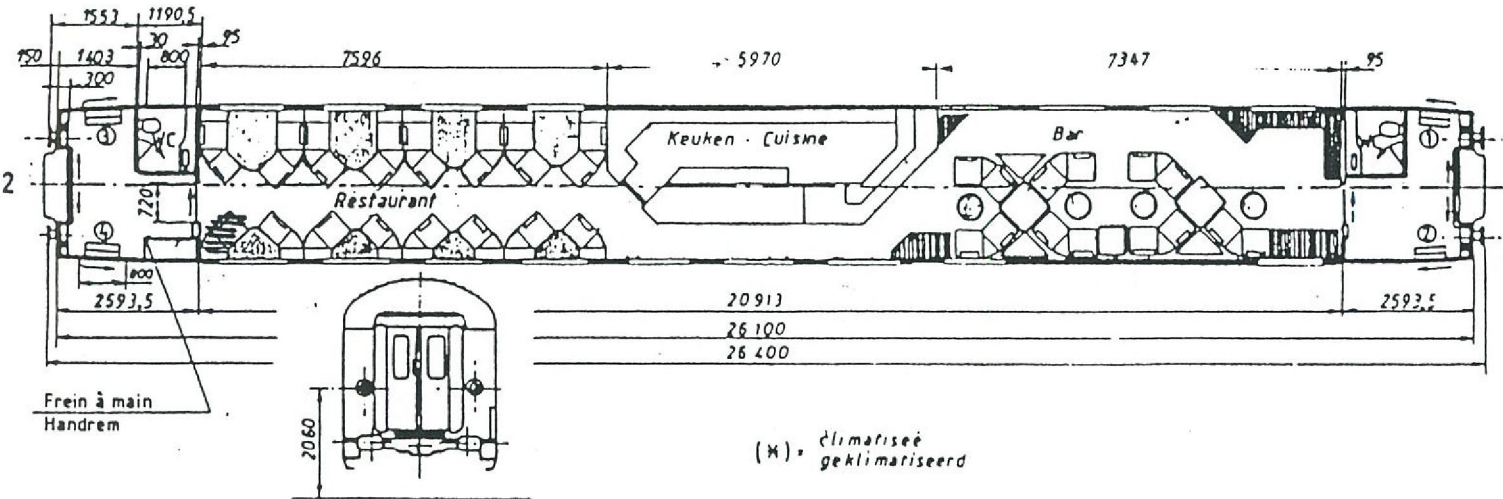
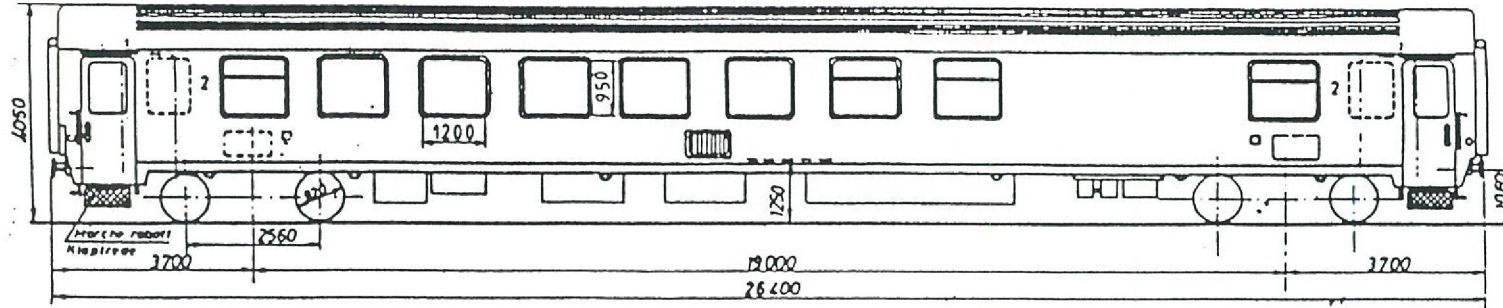
Het verwachte omzetcijfer voor 1991 van RESTOBEL, BELGAVIA en SECURIS - de belangrijkste subgroepen binnen AVIAPARTNER bedraagt BEF 4,4 miljard.

De AVIAPARTNER groep stelt meer dan 2000 werknemers te werk en is aanwezig op een twintigtal luchthavens in Europa.

Meer informatie kan U vinden in de AVIAPARTNER brochure, dewelke deel uitmaakt van de persmap.

\*\*\*\*\*

Dessins de référence  
Referentietekeningen



- Tampon : C\_6\_073 M
- Buffer : C\_6\_073 M
- Traction : C\_6\_245 M
- Trekwerk : C\_6\_245 M
- Soufflet : C\_6\_304 M
- Vouwbalg : C\_6\_304 M
- Passerelle : 673\_6\_002 M/1
- Overgangsinrichting : 673\_6\_002 M/2
- Liste de plan : 673\_0\_000 M
- Planlijst :
- Schéma du frein : 673\_5\_002 M/1
- Schema van rem : 673\_5\_002 M/2
- Marques et inscriptions : 676\_1\_275 M
- Merken en opschriften :
- Schéma de bogie : 673\_2\_001 M
- Schema van draaistel :
- Type bogie : Fiat Y02705 t.34
- Type van draaistel :

HISTOIRE - HISTORIEK:

1987 : B11 (12746 — 12780)  
1991 : 1 Omgebouwd BISTRO  
Transformer

IDENTIFICAT:

- Sans jupes de bas de caisse  
Geen rokken aan de onderkast

(X) - climatisé  
geklimateerd

Type	Numéro M - Nummer M	Num. UIC	Cat. - Soort	Places - Plaatsen	Tare - Tarra	Tonnage - Totaal gew.	Quantité - Aantal	Courbe - Bocht	Vitesse - Snelheid
I 10	12780	6188 2170 080	Bistro		t	t	1	125/75 m	160 km/h
Modifié							M 20.423		
Gewijzigd							<b>(B)</b>		676_0_050 M