

# DANK ZIJ DE SPOORWEG

## Uit heel Europa vers geplukt fruit en groenten bij ons op tafel

Iedereen is het erover eens dat ons land de laatste jaren een levenspeil heeft bereikt dat tot de hoogste van Europa behoort, zo niet van de wereld. De aanwijzingen ervan zijn op zovelerlei gebied merkwaardig dat het overbodig is daarover uit te weiden. Hoewel de minst spectaculaire, zijn de tafelenoemens niettemin belangrijk. Wij eten goed hier in België. En niet alleen in het restaurant dat vaak de vergelijking met de beste buitenlandse keuken doorstaat, doch ook in meest al de gezinnen. Het is een feit dat de voeding van onze bevolking sedert het einde van de eerste wereldoorlog traag doch heilzaam is veranderd. De huidige generatie voedt zich onbetwistbaar beter dan de vorige, wat men er ook moge over zeggen en dit omdat er meer verscheidenheid is. Dat ligt aan velerlei oorzaken en vooral aan de toenemende ruilhandel op Europees en zelfs wereldvlak, inzonderheid van landbouwprodukten, fruit en groenten.

Amper 50 jaar geleden was de sinaasappel luxefruit dat in de bescheiden gezinnen slechts op grote feestdagen op tafel kwam. Tomaten waren zeldzaam, artisjokken en spaanse peper praktisch onbekend. Wie kon er in ons land — afgezien van enkele bevoorrechten — prat op gaan dat hij al een verse vijg of zelfs een banaan had geproefd?

Thans vindt eenieder het een normale zaak dat de venter, om het even in welk seizoen, fruit en verse groenten in overvloed in voorraad heeft: sinaasappelen en mandarijntjes uit Spanje tot in het hart van de winter, bloemkolen uit Italië, andijvie, spinazie of sla uit de Provence, artisjokken uit de Roussillon, verse boon-tjes in de eerste dagen van april en mei. Abrikozen, kersen, perziken en aardbeien van in de maand mei. In oktober en in november krijgen wij de Italiaanse druiven nog steeds op onze tafel. Uit de geurige boomgaarden en tuinen van de Eyrieux of de Durance, de Po- of de Ebrovlakte



*Doorzond op de hellingen van Toscane en misschien wel van Sicilië, zijn deze Italiaanse druiven een lekker nagerecht op onze tafel.*

krijgen wij het sappigste fruit en de malste jonge groenten thuis besteld.

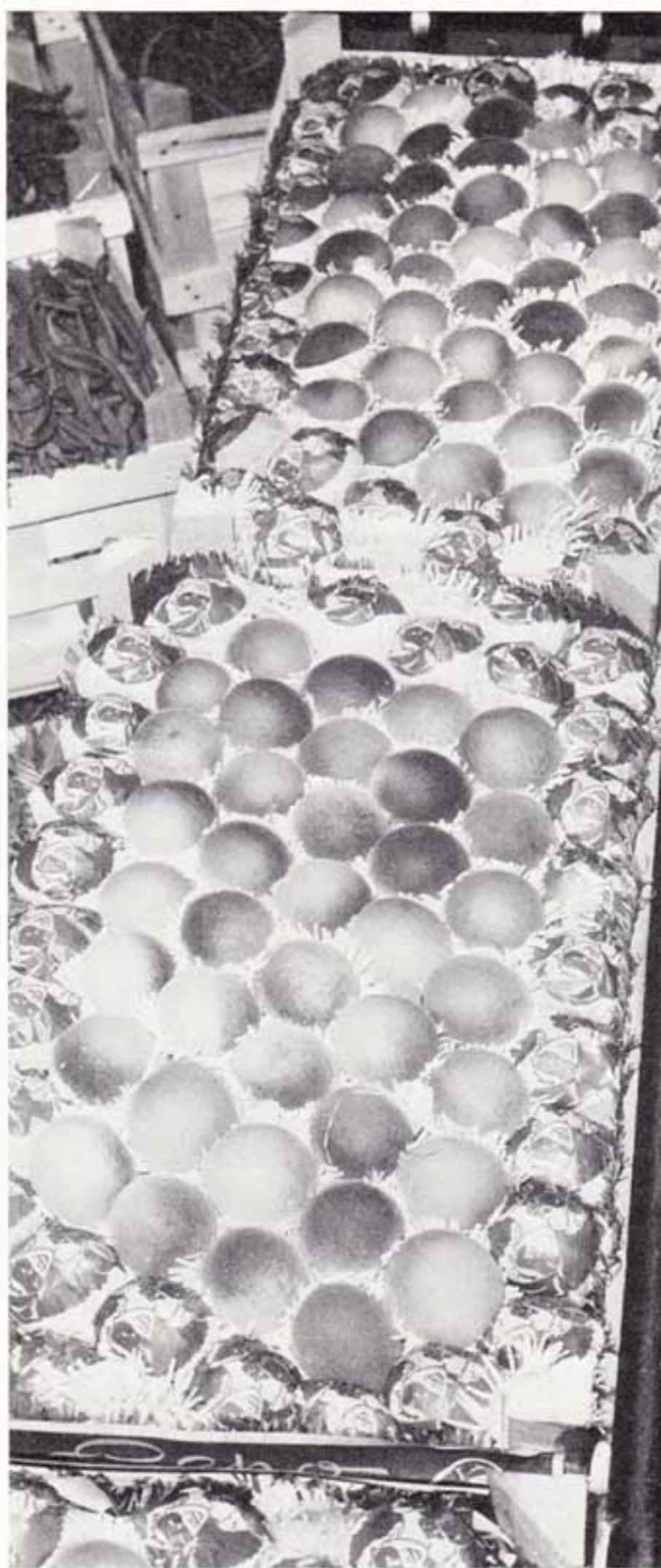
Die aanlokkelijke overvloed en verscheidenheid zijn slechts mogelijk dank zij de snelle verkeersverbindingen waarbij de spoorwegen een overwegende rol spelen, want, indien men het fruit of de groenten zo vers en zo sappig wil eten, dan moet het ook, geplukt in een aanplanting in Spanje of Italië, geoogst in de tuinen van de Rhône, de Aveyron of de Garonne, zo spoedig mogelijk naar zijn bestemming gevoerd worden.

Weet U wel dat er over de langste afstanden van de ophaling tot de verdeling nauwelijks 48 uur en vaak minder verlopen? De Italiaanse produkten worden

binnen de 24 uur van Chiasso naar Brussel gevoerd en die uit Spanje komen hier binnen de 36 uur uit Hendaye toe.

### Geregeld als een klok.

Het zou ons te ver leiden en het valt bovendien buiten het bestek van ons artikel de verschillende verrichtingen te ontleden die er nodig zijn om in een minimum van tijd de perzik uit de Provence of de sappige peer van de Durance, de Italiaanse druiven, de Spaanse pruimen en de meloenen van de Cavaillon uit de boomgaard of de tuin bij de huisvrouw op tafel te brengen. Tientallen vrachtwagens doorkruisen de velden en brengen



de oogst naar de coöperatieven waar het fruit en de groenten worden uitgezocht, gesorteerd en in kistjes verpakt om naar de stations van verzending te worden gevoerd. De treinen rijden dan heel de nacht en heel de dag. Spoorwegmannen langsheen het hele traject zorgen voor de goede rit van de treinen die dan in een uiterst korte tijd te Brussel in het station Thurn en Taxis toekomen. Naargelang de hoedanigheid van het vervoerde goed, de weerstand of de kwetsbaarheid ervan, moeten verschillende typen van wagens gebruikt worden. Nog niet lang geleden bij voorbeeld werden aardappelen of ook zuidvruchten in bulk in gewone wagens vervoerd. Thans worden ze meestal vervoerd in zakken of lichte netten waardoor ze gemakkelijker en sneller, en dus ook minder duur worden behandeld. Voor sommige groenten of fruitsoorten zijn koelwagens nodig. De Vennootschap Interfrigo en de vennootschappen die voor haar rekening werken, stellen koelwagens ter beschikking van de verzender. De zendingen uit Spanje vormen ernstige problemen wegens het verschil in spoorwijdte in dat land en in de naburige

▲ *De beloften van de bloei werden ingelost met de oogst van deze prachtige perziken uit de Eyrieux en de sappige groenten uit het Rhônedal. De trein voert die, haast in één dag, in het bereik van de Belgische huisvrouw.*

◀ *Chateaurnaud is een van de belangrijkste marktstations van de Provence. Bij dergelijk koloriet verbleekt zelfs het warmste kleurenpalet van een Cézanne of een Van Gogh.*

*Reeds van bij hun aankomst in het station Brussel Thurn en Taxis worden de primeurs naar de vroegmarkt gebracht.* ▼





*Een reeks Spaanse wielstellen in het station Hendaye*

Europese landen. De Spaanse sporen zijn inderdaad 23 cm breder dan de normale Europese spoorwijdte.

Het fruit en de groenten uit Spanje met bestemming naar België lopen voor meer dan 95% over het Franse grensstation Hendaye. Alleen al voor de campagne zuidvruchten van oktober 1965 tot maart 1966, werd meer dan 67.500 ton fruit bestemd voor België, ingevoerd over dat station dat eveneens een groot deel van het verkeer naar Groot-Brittannië en Nederland, alsook een deel van het verkeer naar Frankrijk zelf, Centraal-Europa en Scandinavië behandelt. Nu komt het er op aan het overladen van de ene wagen in de andere zoveel mogelijk te vermijden omdat het veel tijd en veel kosten voor een dure verpakking vergt en schadelijk is voor de goede hoedanigheid van het goed. In totaal werd er minder dan 1.100 ton uit de hand overgeladen. Nagenoeg 66.500 ton werd vervoerd in wagens met verwisselbare assen, geleverd door de Spaanse vennootschap Transfesa. Het komt hierop neer dat de Spaanse wagens, zodra ze in het station Hendaye toekomen, op een zijspoor worden gevoerd, waar ze met speciale vijzels worden opgeheven en waar de assen worden verwisseld om de wagens op het Europese spoorwagennet te laten rijden.

Die verrichting kan ingewikkeld lijken. Doch in de praktijk is dat lang niet zo. De assen met Spaanse spoorwijdte worden gedemonteerd door ploegen ge-

specialiseerde werklieden en de assen van Europees model worden aangebracht in minder dan... vijf minuten. En in die tijdspanne wordt een of andere remblok of een veerblad ook nog gauw vervangen. Tijdens de drukste maanden behandelen de ploegen in het station Hendaye gemiddeld 20 wagens per uur.

Dat is dan wel het opvallendste voorbeeld van de snelheid waarmee de spoorwegmaatschappijen de goederen behandelen die een kortstondig vervoer vergen. De meeste zendingen fruit en groenten worden bovendien vervoerd met TEEM-treinen die voor de goederen zijn wat de TEE-treinen voor de reizigers betekenen: ultra-snelle treinen.

#### **Een voorbeeldige bedrijvigheid.**

Meestal de zendingen bestemd voor België komen te Brussel in het station Thurn en Taxis toe. In het volle seizoen ontvangt dat station 110 tot 180 wagens per dag. Het daggemiddelde belooft evenwel 60 tot 70 wagens. Vorig jaar heeft het station Thurn en Taxis 13.346 wagens ontvangen beladen met 154.592 ton goederen (fruit en groenten).

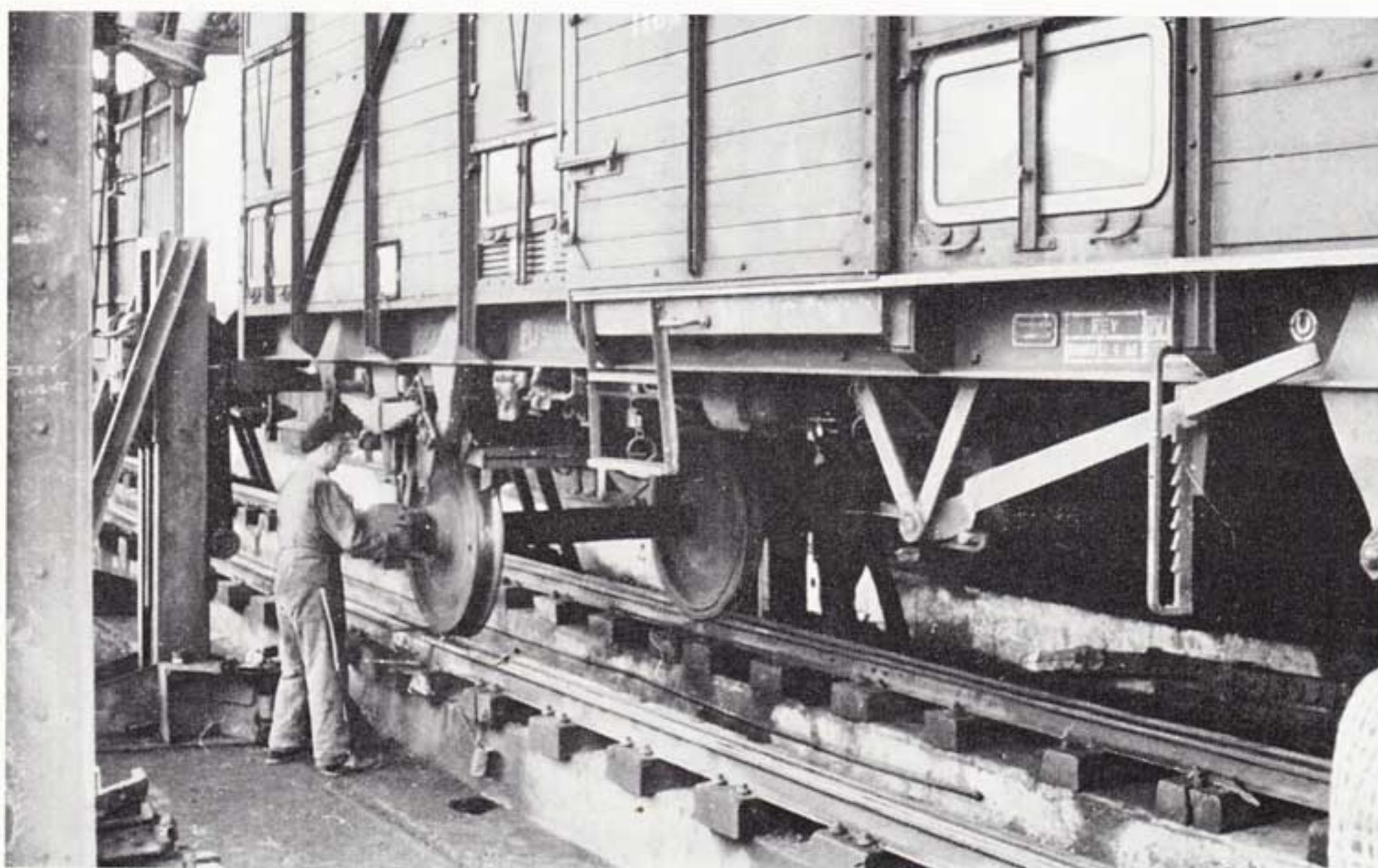
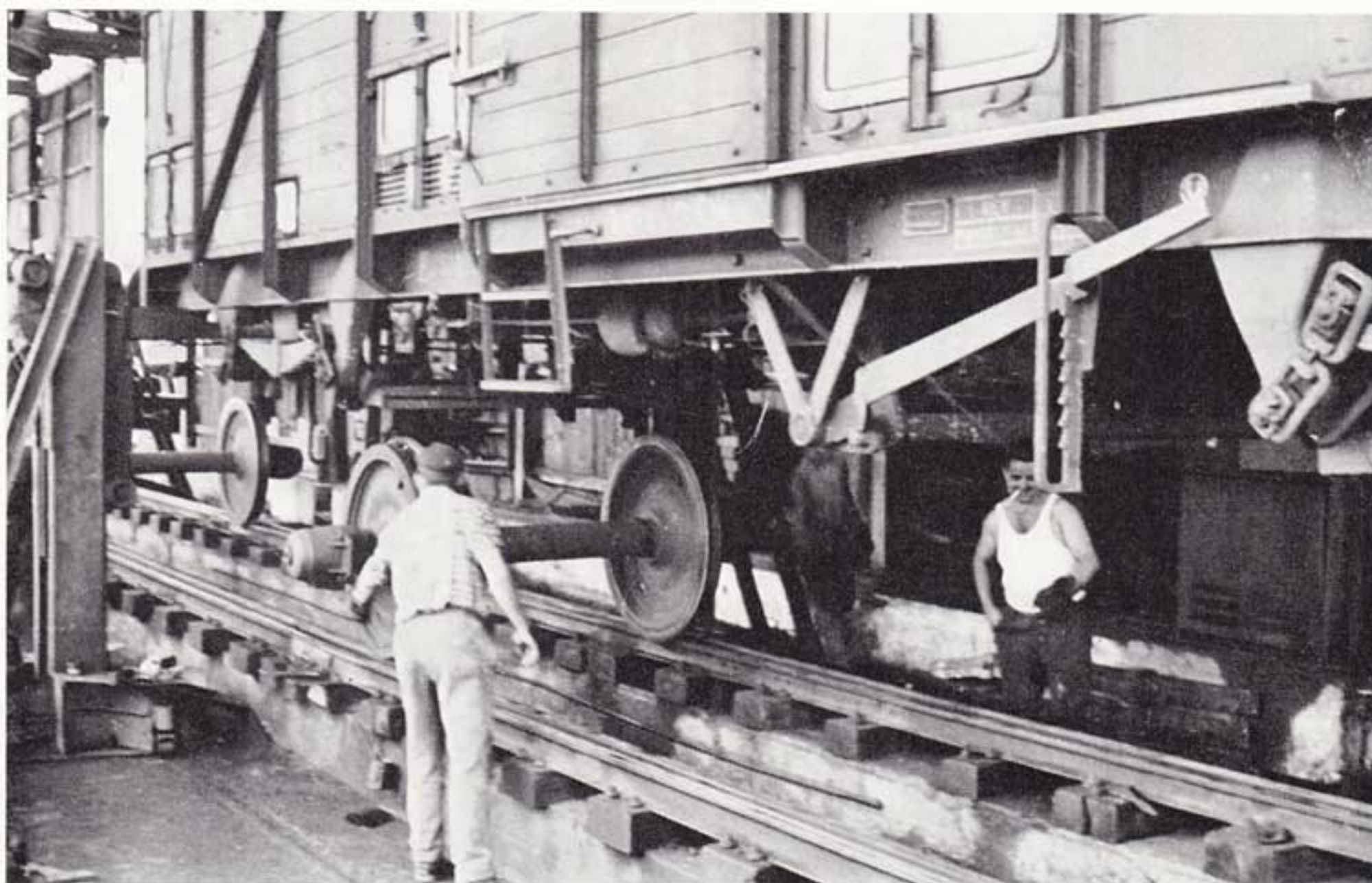
In iets meer dan vijf jaar tijd is de bedrijvigheid van het station op dat gebied bijna verdubbeld. In 1960 ontving het inderdaad 80.224 ton fruit en groenten, waarvan 5.318 ton bananen, 56.190 ton ander fruit en 18.716 ton groenten (daar-

in begrepen 7.216 ton aardappelen). Het station kende een gestadige vooruitgang: 98.417 ton in totaal in 1961, 123.112 ton in 1962, een lichte daling tot 109.560 ton in 1963 en dan een spectaculaire wederopleving in 1964 met 136.790 ton. Voor 1965 zegden wij reeds dat het totaal 154.592 ton beliep, namelijk 5.870 ton bananen, 120.924 ton ander fruit — d.i. meer dan het dubbele van de in 1960 ontvangen hoeveelheid — 27.798 ton groenten (waarvan 4.018 ton aardappelen). Nu reeds blijkt dat de cijfers van 1966 nog hoger zullen liggen.

Tegelijkertijd stelt men ook een minder grote stijging van het aantal gebruikte wagens vast: 9.213 in 1961 en 13.346 in 1965. De wanverhouding vloeit voort uit het feit dat het materieel rationeler wordt gebruikt en dat de wagens die ter beschikking van de gebruikers worden gesteld, van de andere kant ook tegelijkertijd een groter laadvermogen bieden en beter zijn ingericht.

Het volstaat niet die wagens in het station Thurn en Taxis aan het perron te voeren opdat alles afgelopen is. De aanvoer heeft plaats in de eerste ochtenduren. Dan gaan verscheidene belangrijke douaneagentschappen met de bedienden van de administratie aan de slag om de goederen te vertollen. Daar die goederen zeer bederfelijk zijn, moeten de verrichtingen zeer snel verlopen, direct na de aankomst in het station.

Niettemin hebben de ambtenaren van de



*Een paar maal draaien met een sleutel en de zware as komt van de wagen los. Aanstonds komt er een paar wielstellen met Europese spoorwijdte in de plaats en aldus worden de Spaanse treinstellen aan de grens niet opgehouden. Alles is er op ingericht om de zendingen fruit en groenten in de kortst mogelijke tijd te vervoeren.*

ationale dienst voor land- en tuinbouwprodukten (Ondah) ook nog hun zeg, want zij moeten voor rekening van het Ministerie van Landbouw nagaan of het fruit en de groenten goed behouden en geschikt zijn voor het verbruik. Alle beschadigd of gewoon verdacht uitziend goed moet vernietigd worden. Het gaat hier om de gezondheid van de bevolking. Hoeveel er ook wordt aangevoerd, de verrichtingen voor vertolling, nazicht en lossing moeten in een minimum van tijd geschieden opdat de goederen vers op de Belgische markten kunnen aange-

voerd worden. Men kan zich dan ook indenken wat een wriemelende bedrijvigheid er moet zijn aan de perrons en op de goederenperken van het station Thurn en Taxis waar verscheidene honderden vrachtwagens tussen 5 en 8 uur 's morgens moeten geladen zijn.

#### Een grote nationale markt ?

Het dient erkend dat het reeds zeer oude station Thurn en Taxis niet was uitgerust voor een zo druk verkeer. Zijn de invoerders tevreden over de vervoertermijnen van de goederen, dan betreuren sommigen soms toch de voorwaarden waarin dient gewerkt bij het in ontvangst nemen. Die voorwaarden hangen niet alleen af van de spoorwegen die in de mate van het mogelijke de moeilijkheden verhelpen.

Een markt zoals die van Brussel moet inderdaad binnen de kortst mogelijke tijd over aangepaste hallen beschikken zoals dat in het buitenland, inzonderheid te Lyon en weldra ook te Parijs, het geval is. De stad Brussel overweegt de bouw van een grote overdekte markt die haar belangrijkheid van Europese hoofdstad waardig zou zijn. Die markt zou gevestigd worden op de gronden van de oude gasfabriek te Laken, aan de poorten van de stad zelf. De N.M.B.S. zou voor haar deel medewerken met het aanleggen van de nodige moderne verbindingen.

De plaats voor het nieuwe complex blijkt om verschillende voor de hand liggende redenen zeer gelukkig gekozen. De voornaamste reden is de gemakkelijke aanvoer wegens de nabijheid van het Brusselse spoorwegcomplex en door het feit dat de koelinstallaties er bij de hand zijn.

Daarbij dient nog gevoegd dat de invoerders, zodra zij over dat onmisbaar werktuig voor hun handel kunnen beschikken, hun invoer aanzienlijk zullen verhogen. Sommigen zijn van oordeel dat er zich vroeg of laat een nieuwe rationalisering opdringt in de zendingen en in de distributie. Zij denken aan het eenvormig maken van de typen van verpakking en de uitbreiding van de palletisering. Ook daar zal de hulp die de spoorweg kan bieden zeer kostbaar zijn. In die zeer korte beschrijving hebben wij uitleg willen verschaffen over een van de minst bekende sectoren van de internationale handel van ons land waar het spoorwegbestuur veel aandacht aan besteedt en essentiële medewerking biedt.