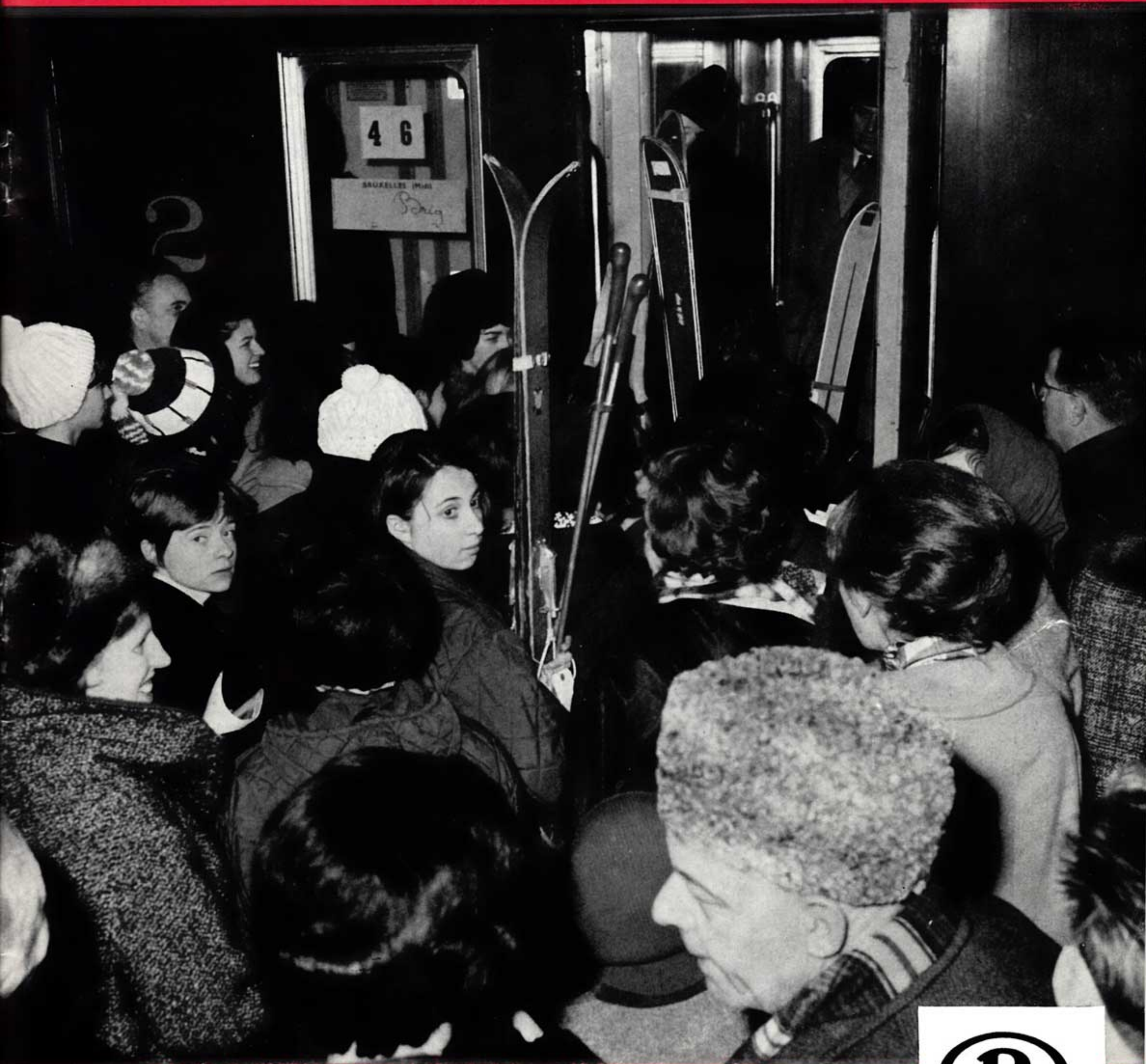


SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 1 / FEBRUARI 1965



INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRAALSTATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602





NUMMER 1 — FEBRUARI 1965

Omslagfoto: Bij de eindejaarsvakantie hebben de sneeuwtreinen een grote toeloop gekend.

Foto's: Putman.

Texte français sur demande.

INHOUD

	Blz.
De industrialisatie in Limburg	2
Vloeibaar gietijzer 280 km ver vervoerd	6
Dit vervoeren wij ook!	8
Vakantie... met de autoslaaptrein	10
De toekomst van de spoorwegen. Waarom wij hopen	11
De „Europ-overeenkomst“	14
Het elektrisch spoorwegnet in België weer uitgebreid	16
Vertolling van de uitvoerzendingen naar Frankrijk	17
Tariefberichten	18
Heen- en terugbiljetten	19
Werkgevers! Dit interesseert uw personeel	19

Lay-out: L. Tack.

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.



De automontagefabriek „Ford Werke“ te Genk.

De industrialisatie

De spoorweg speelt een belangrijke rol in de infrastructuur van de gebieden die men voor industriële expansie voorbestemt. De mogelijkheid van aansluiting op het spoor is, voor een industrie van betekenis, een der determinerende factoren bij de keuze der vestigingsplaats. Dit hebben wij onlangs kunnen ervaren voor nijverheden die de laatste tijd hun keuze voor vestiging hebben laten vallen op de gebieden Tessenderlo, Hasselt, Genk, Lanaken, Mechelen-aan-de-Maas en St. Truiden. 1. Een industriespoor werd opengesteld tussen Tessenderlo en Kwaadmechelen (lijn Diest-Leopoldsburg) voor het bedienen van de nijverheden die zich gevestigd hebben of het inzicht hebben dit in de toekomst te doen bij de nieuwe havenkom van het Albertkanaal gegraven op het grondgebied van Tessenderlo.

Dit spoor heeft een lengte van 4,8 km.

De mogelijkheid bestaat dit verbindingsspoor nog in grote mate uit te breiden en er private raccordementen op aan te sluiten.

Meerdere raccordementen zijn reeds in uitbating:

— Pittsburg Corning van België N.V. (isolatiemateriaal op basis van glas - celglas),

— Hofinca (houtfineerbedrijf),

— Lamberts-Hermans (vloertegelfabriek),

— Union Electric Steel Corporation (fabrikage van cylinders uit verhardstaal).

Andere raccordementen werden aangevraagd of zijn ontworpen.

2. Sporen werden destijds door het Hasselts stadsbestuur aangelegd, in het industriepark aldaar, in de nabijheid van de nieuwe haven aan het Albertkanaal. Een ontwerp voor



in Limburg : de Spoorweg is present !

aanleg van een verbindingsspoor voor een grootbedrijf gelegen te Hasselt aan de lijn Hasselt-Maaseik ligt ter studie.

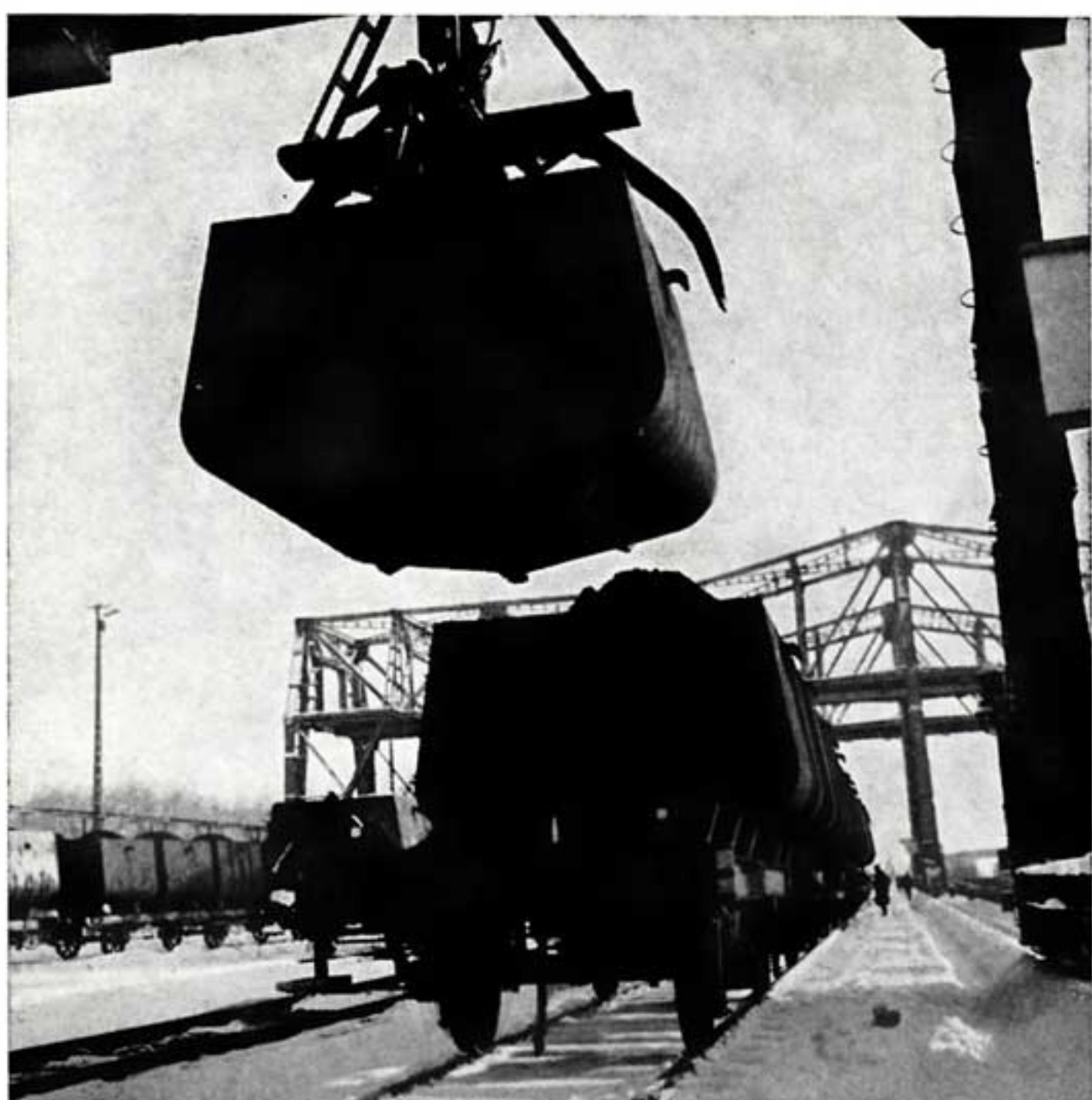
3. In het industriepark van Genk werd een zeer belangrijke automontagefabriek „Ford Werke Genk” — 5.000 werklieden — opgericht en aangesloten op de spoorlijn Winterslag-Bilzen. Het is een dubbele aansluiting, de ene in de richting Winterslag, de andere in de richting Bilzen. Dit verbindingsspoor is al ettelijke maanden in bedrijf en kent al een belangrijk verkeer dat gestadig aan nog zal toenemen.

In de nabijheid van het vormingsstation van Winterslag werd onlangs een privaat raccordement aangelegd ten behoeve van nieuwe werkhuizen die garagedeuren vervaardigen (Hörman België N.V.). Vermelden wij tenslotte dat sinds geruime tijd een project ter studie ligt voor de aansluiting op het spoor van een groot metaalbedrijf gelegen in de nabijheid van de kolenhaven te Langerlo, de N.V. Allegheny - Longdoz, die reeds in volle bedrijvigheid is.

4. De aanleg van een privaat raccordement voor een belangrijke fabriek van synthetische weefsels te Lanaken, de N.V. Amcel-Europ, wordt voltooid. Dit



Ford Werke te Genk. Een autotransport op dubbeldekwagens startklaar op het verbindingsspoor.



1 De kolenhaven van Genk te Langerlo. De aanvoer van steenkolen in kubbelwagens.

2 Industriepark te Tessenderlo: een algemeen gezicht op de nieuwe Amerikaanse fabriek, de N.V. Pittsburg Corning Corporation (fabrikage van celglas).

raccordement is gelegen tussen het station Lanaken en de Nederlandse grens.

5. Een nieuwe fabriek voor het vervaardigen van intern transportmaterieel te Mechelen-aan-de-Maas overweegt haar instellingen met de spoorweg te verbinden.

6. Op 12.5.64 werd officieel een Amerikaanse fabriek, voor het vervaardigen van schokdempers, verbonden met het industriespoor van de stad St. Truiden (Monroe Belgium).



De mogelijkheid bestaat tal van andere bedrijven van het industriepark te Sint Truiden op het spoor aan te sluiten.

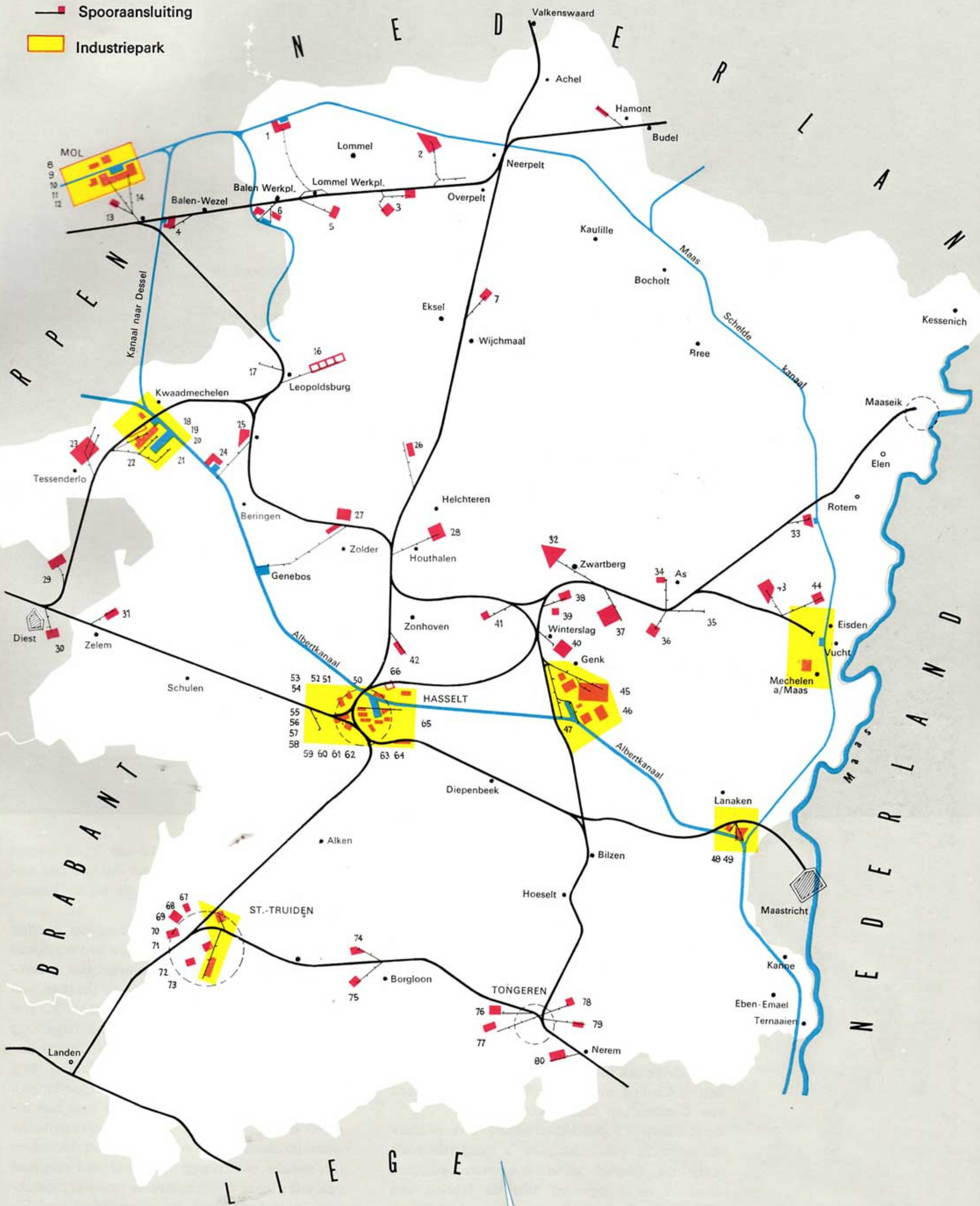
Bewust van haar zending en de stimulerende rol die zij bij de industriële expansie geroepen is te vervullen, volgt de N.M.B.S. de ontwikkeling van de op dat stuk ontworpen projecten op de voet. Zij biedt gaarne haar diensten aan voor de studie, zowel van de algemene vestigingsproblemen als van de partikuliere gevallen voor het aanleggen van industriesporen en sporaansluitingen.

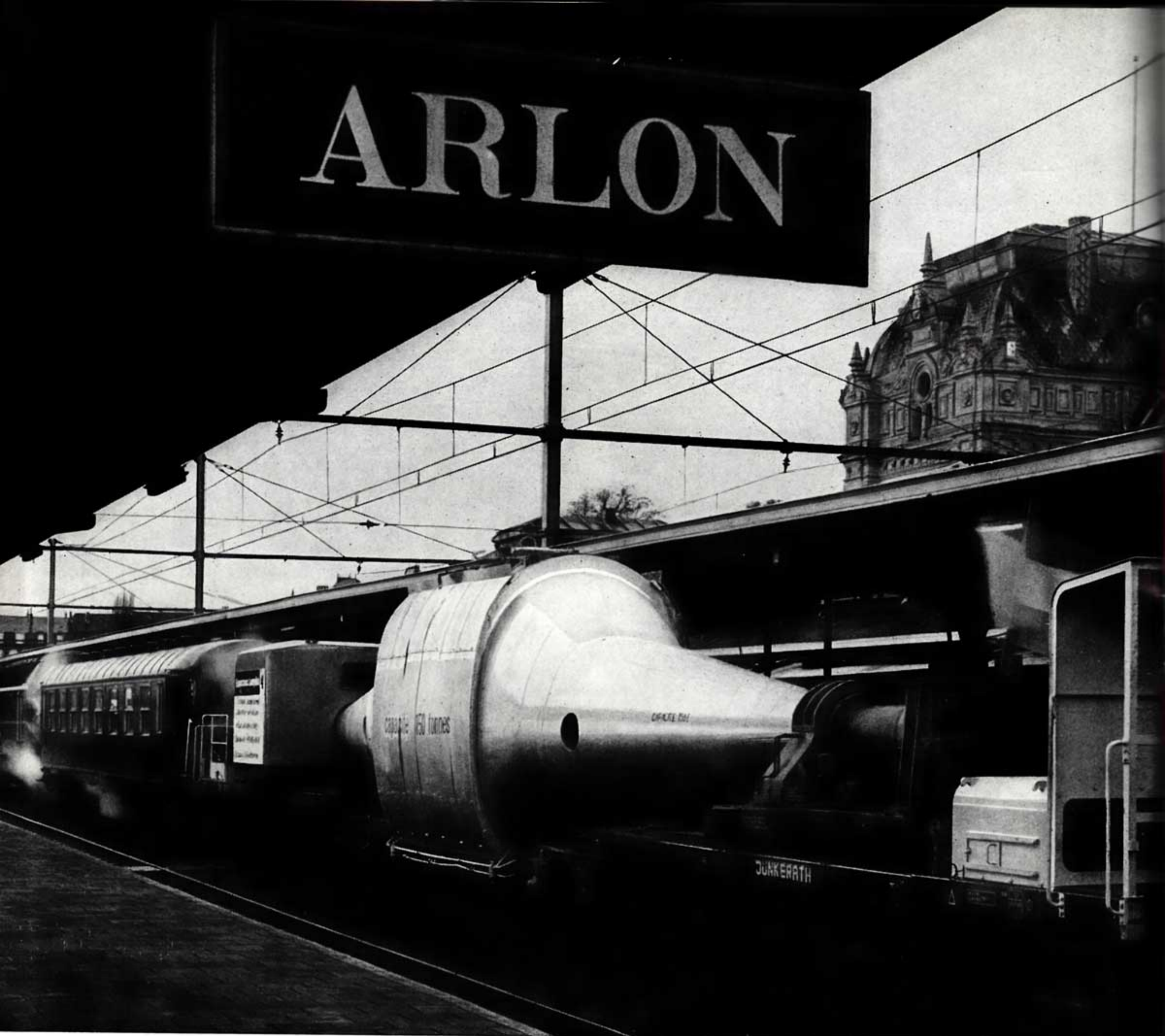
LIJST DER ONDERNEMINGEN

HIERNAAST OPGEGEVEN :

- 1 Metaalfabrieken Overpelt-Lommel en Corphalie
- 2 Metaalfabrieken Overpelt-Lommel en Corphalie
- 3 Kempische Zandgroeven
- 4 Glaverbel (afdeling Mol-Gompel)
- 5 Poudreries Réunies de Belgique
- 6 Sté des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne
- 7 Van Duffel
- 8 Sablières et Carrières Réunies
- 9 De Nieuwe Zandgroeven van Mol
- 10 Verenigde Flessenfabrieken van België
- 11 Johns-Mannville
- 12 E.B.E.S. (Electrische Centrale Mol-Donk)
- 13 Galler
- 14 Helsen
- 15 Noten-Joosten
- 16 Het militair Kamp van Beverlo
- 17 Hermans-Bleukx J.
- 18 Hofinca
- 19 Union Electric Steel
- 20 Pittsburg Corning Corporation van België
- 21 Lamberts-Herman
- 22 Produits Chimiques du Limbourg
- 23 Produits Chimiques de Tessenderloo
- 24 Kolenmijnen van Beringen
- 25 Firma Pauwels
- 26 L'Oxydrique Internationale
- 27 Kolenmijnen van Helchteren-Zolder
- 28 Kolenmijnen van Houthalen
- 29 Ministerie van Landsverdediging (vliegveld Schaffen)
- 30 Dips' Fabrieken
- 31 Moens en C^o (gieterijen)
- 32 Cockerill-Ougrée, steenkolenmijnen van Genk
- 33 S.A. de Rothem
- 34 Hermans C.
- 35 De Nieuwe Zandgroeven van Mol
- 36 Kolenmijnen André Dumont
- 37 Kolenmijnen André Dumont + Unie der Kempische Electriche Centrales
- 38 Genker Metaalwerken (Ets André et Yernaux)
- 39 Hörmann - België
- 40 Kolenmijn Espérance Longdoz (Winterslag)
- 41 Ministerie van Landsverdediging
- 42 Foraky
- 43 Kolenmijnen Limburg-Maas
- 44 Werkhuizen Sinte-Barbara
- 45 Ford-Werke A.G.
- 46 Het Kempisch Beton
- 47 Steenkolenhaven van Genk
- 48 Croux-Peumans
- 49 Amcel Europ
- 50 Robben-Gerrits
- 51 Sternotte Ch.
- 52 Libouton en Cie
- 53 Matot R.
- 54 Hufkens Gebr.
- 55 Belgische Boerenbond
- 56 Belvaux Gebr.
- 57 Gelatines Hasselt-Vilvoorde
- 58 P.L.I.-gas
- 59 Limburgia
- 60 Colette
- 61 Bloemmolens en Mouterij „Het Klaverblad“
- 62 Ruland J.
- 63 Janssens en Gilissen
- 64 Haumont C.
- 65 Sampermans E.
- 66 Philipsfabrieken
- 67 Impermo (gebr. Stultjens)
- 68 Fonderie et Emaillerie
- 69 Brialmont
- 70 Nieuwe Gieterijen en Mechanische Werkhuizen
- 71 Nicolai J.
- 72 Monroe Belgium
- 73 Faber
- 74 Bleus-Nelissen
- 75 Wijnants-Groenendaels
- 76 Tongerse Fruit- en Groentenveiling
- 77 de Hassonville H.
- 78 Belgische Boerenbond
- 79 Tuilleries et Briqueteries Notre-Dame
- 80 Ateliers Houget-Duesberg-Bosson

 Spooransluiting
 Industriepark





Sedert meer dan anderhalf jaar vervoert de N.V. Métallurgique d'Espérance-Longdoz vloeibaar gietijzer in thermoswagens tussen haar afdeling hoogovens* te Seraing en haar afdeling staalfabriek te Chertal, d.i. over een afstand van 22 km. Gelet op de technische mogelijkheden met die thermoswagens kon men evenwel overwegen die wagens voor vervoer over veel grotere afstanden te gebruiken. Om die mogelijkheid aan te tonen heeft Espérance-Longdoz in juli laatstleden vloeibaar gietijzer uit Couillet naar haar staalfabriek te Chertal aangevoerd, en aldus voor een verbinding over 110 km tussen de bekkens van Charleroi en Luik gezorgd.

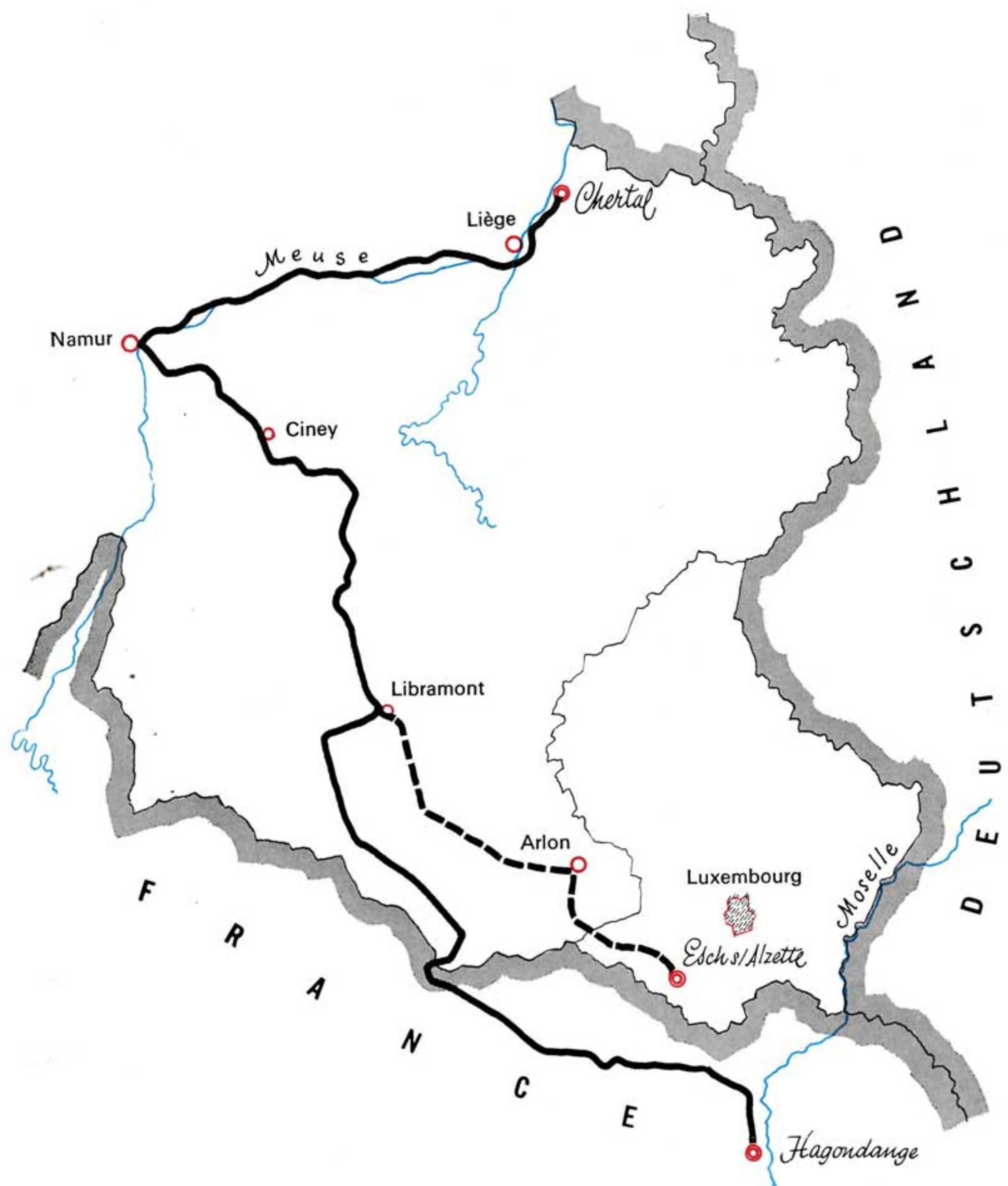
Op zondag 15 november werd een nieuwe demonstratie gehouden. De 's morgens vroeg ledig uit Chertal vertrokken thermoswagen, werd in de hoogovens van de fabriek van ARBED te Esch-sur-Alzette (Groothertogdom Luxemburg) met ongeveer 100 ton gietijzer geladen. Het gietijzer is tegen middernacht te Chertal toegekomen om er verwerkt te worden na een afstand van 248 km te hebben bereden.

Het gietijzer is nagenoeg 12 uur in de wagen gebleven. De temperatuur van het gietijzer bedroeg bij de lading 1334° C en bij de lossing haalde het nog 1227° C.

Een derde experiment had plaats op zondag 20 december in voorwaarden die te vergelijken zijn met deze hierboven beschreven. Het vertrekstation was dit keer Hagondange (bekken van Thionville) in het Oosten van Frankrijk. Het konvooi heeft in beladen toestand nagenoeg 280 km afgelegd. Bij aankomst te Chertal bedroeg de temperatuur van het gietijzer nog 1290° C (1385° C bij de lading te Hagondange). Het vervoer van vloeibaar gietijzer over een afstand van 300 tot 400 km — dat is dan een nieuw wereldafstandsrekord — is dus een technisch uitvoerbare verrichting. Het biedt een originele oplossing voor een uitgebreide reeks vraagstukken in verband met de verzadiging van de produktie-eenheden. Aldus ontstaan er nieuwe vooruitzichten voor vruchtbare samenwerking tussen staalfabrieken uit de voornaamste bekkens van de E.G.K.S.



vloeibaar gietijzer
280 km
ver vervoerd





1

Na vloeibaar gietijzer in thermoswagens, reuzenketels op bogies gemonteerd, vervoert de spoorweg nu ook die kolossale sprinkhaanachtige landbouwmachines, waarvan wij zelfs niet altijd kunnen vermoeden hoe en waarvoor men ze gebruikt. Doet die eindeloze rij spetterend rood of geel geschilderde machtige landbouw-tuigen U niet denken aan gemechaniseerde reuzenoogsten op de met zon overgoten vlakten van de Middle West of de Oekraïne? Welnu die machines komen van bij ons, uit de Werkhuizen Leon Claeys N.V. te Zedelgem op een tiental kilometer van Brugge.

Die fabriek heeft een belangrijke productie: 8.000 machines per jaar, waarvan 80% door de spoorweg worden vervoerd. De fabriek beschikt trouwens over een verbindingsspoor van 700 m lengte.

De leveringen voor het Europees vasteland geschieden integraal per spoor, terwijl de zendingen naar overzee slechts ten dele per spoor worden vervoerd. Via Antwerpen en Zeebrugge worden die machines ingescheept naar de Verenigde Staten, Canada, Zuid-Amerika, sommige landen van Afrika, Australië, het Midden en zelfs het Verre Oosten.

1 Maaidorsmachines der Werkhuizen Leon Claeys te Zedelgem.

2 De maaidorsmachines vertrek-kensklaar.

3 Het verbindingsspoor der Werkhuizen Leon Claeys te Zedelgem.

dit
vervoeren
wij
ook!



2

3



9

Vakantie... met de autoslaaptrein!

De formule van de „autoslaaptrein“ biedt de toerist het grote voordeel dat hij in het gekozen vakantiecentrum over zijn eigen auto (en de bagageruimte) beschikt en ook dat hij ontsnapt aan de vermoeidheid en de nervositeit waaraan men blootstaat bij een traject van nagenoeg 1.000 km dat heen en terug achter het stuur dient afgelegd om het gekozen vakantieplekje te bereiken.

Het succes van die vakantieformule blijkt uit de verderstaande tabel, waarin is aangetoond hoe opvallend het aantal toeristen toeneemt die bij vertrek uit en in doorvoer door België die treinen genomen hebben.

Niet te vergeten dat de „slaaptreinen“ samengesteld zijn uit slaapwagens, ligwagens, een restauratiewagen en autovervoerwagens.

Verbindingen	Aantal ¹	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
1. Oostende Schaarbeek - München	a. auto's	438	759	865	935	1.379	1.615	1.505	1.635	1.581
	b. reizigers	1.164	2.203	2.573	2.814	3.814	4.379	4.217	4.586	4.255
2. Oostende Schaarbeek - Milano	a. auto's	—	—	417	1.384	1.953	2.339	3.018	3.816	3.341
	b. reizigers	—	—	1.421	4.295	5.607	6.673	8.704	10.951	9.070
3. Nederland Duitsland - Avignon Liège	a. auto's	—	—	—	—	776	2.473	4.071	3.938	3.956
	b. reizigers	—	—	—	—	2.058	6.475	10.170	9.970	10.206
4. Schaarbeek - Avignon	a. auto's	—	—	—	—	—	—	—	810	1.824
	b. reizigers	—	—	—	—	—	—	—	2.010	4.656
5. Schaarbeek - Narbonne	a. auto's	—	—	—	—	—	—	—	795	977
	b. reizigers	—	—	—	—	—	—	—	2.258	2.705
Totaal:	a. auto's	438	759	1.282	2.319	4.108	6.427	8.594	10.994	11.679
	b. reizigers	1.164	2.203	3.994	7.099	11.479	17.527	23.091	29.775	30.892

¹ Elke enkele reis (heen of terug) is voor 1 eenheid geteld.

Ten behoeve van de autotoeristen die nu reeds plannen maken voor hun aanstaande vakantie drukken wij hierna de vervoerprijzen af betreffende onze zes auto-nachtexpresdiensten.

In Belgische franken	Schaarbeek Avignon		Liège (Bress.) Avignon		Oostende Milano (P.V.)		Schaarbeek Milano (P.V.)		Oostende München O.		Schaarbeek München O.		Schaarbeek Narbonne		Schaarbeek St. Raphaël	
	Enkel	Heen- Terug ²	Enkel	Heen- Terug ²	Enkel	Heen- Terug ²	Enkel	Heen- Terug ²	Enkel	Heen- Terug ²	Enkel	Heen- Terug ²	Enkel	Heen- Terug ²	Enkel	Heen- Terug ²
Auto's (of aanhangwagens)																
Totale lengte	minder dan 3,81 m van 3,81 tot 4,42 m meer dan 4,42 m Maximum hoogte: 1,60 m															
	1.630	2.700	1.510	2.480	2.220	4.000	1.970	3.550	1.710	3.070	1.450	2.610	1.880	2.990	1.990	3.320
	2.120	3.500	1.980	3.250	2.640	4.750	2.350	4.240	1.910	3.430	1.610	2.890	2.470	3.920	2.630	4.270
	2.600	4.310	2.440	4.020	3.080	5.540	2.760	4.960	2.200	3.970	1.870	3.360	3.060	4.840	3.270	5.230
Reizigers:																
Volwassenen:																
— 1e klasse	1.468	2.442 ¹	1.371	2.263 ¹	1.610	2.865	1.430	2.541	1.541	2.504	1.346	2.153	1.768	2.857 ¹	1.879	3.077 ¹
— 2e klasse	981	1.632 ¹	919	1.515 ¹	1.083	1.920	963	1.704	1.035	1.686	905	1.452	1.179	1.904 ¹	1.255	2.056 ¹
Kinderen:																
— 1e klasse	735	1.221 ¹	686	1.132 ¹	805	1.433	715	1.272	771	1.252	673	1.077	884	1.429 ¹	940	1.539 ¹
(4 tot 10 jaar)*	491	817 ¹	461	758 ¹	542	960	482	852	518	843	453	726	590	953 ¹	629	1.029 ¹
Toeslag ligplaats:																
— 2e klasse	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284
Toeslag slaapplek (W.-L.)																
— 1e klasse « single »	1.563	3.126	1.423	2.846	1.898	3.796	1.772	3.544	1.427	2.854	1.225	2.450	1.490	2.980	1.751	3.502
— 1e klasse « double »	773	1.546	705	1.410	976	1.952	909	1.818	721	1.442	612	1.224	712	1.424	859	1.718
— 2e klasse « tourist »	654	1.308	605	1.210	818	1.636	768	1.536	458	916	381	762	648	1.296	754	1.508

¹ Voor deze prijzen werd rekening gehouden met de prijs van het toeristisch biljet op het Frans traject.

² Indien de terugreis geschiedt met een andere auto-nachtexpres dan die van de heenreis wordt eveneens een vermindering (prijs Z. N.) toegekend op voorwaarde dat de beide trajecten gelijktijdig besteld worden (± 20%).

* Deze ouderdom is voor het Zwitsers parcours 6 tot 16 jaar en voor het Italiaans parcours 4 tot 14 jaar.



De toekomst van de spoorwegen. Waarom wij hopen.

De «Revue Générale des chemins de fer» heeft een artikel gepubliceerd van de heer Louis Armand, lid van de «Académie Française», en Secretaris-Generaal van de Internationale Spoorwegunie, over de toekomstvooruitzichten van de spoorwegen in de wereld.

Wij geven er hier een samenvatting van omdat wij overtuigd zijn dat onze lezers er zeker belang zullen in stellen.

Er geldt een zeer verspreide mentaliteit volgens dewelke de spoorweg nog slechts een voorbijgestreefd werktuig is, een

hinderlijke achterblijver die maar best verdwijnt.

Dat is evenwel niet zo in landen zoals Sovjet-Rusland. De redenen van die verschillende geestesgesteldheid zijn:

— de oneindigheid van het Sovjetgebied dat het grootste thans bekende aaneengesloten grondgebied vormt;

— het ontbreken, in dat stelsel van geleide economie, van de drukkingen welke aanzetten tot onvoorwaardelijke uitbreiding van de automobielenijverheid.

Nochtans is er thans in het westen een ommekeer aan de gang, althans in de

goed ingelichte middens, en wij beleven een toenadering van de „technokratische standpunten” in heel de wereld. Bij het onderzoek van de redenen waarom er hoop blijft op de toekomst van de spoorwegen, ontleedt dhr Louis Armand eerst het technisch aspect van het probleem. De locomotief werd in de 19e eeuw op sporen gezet, omdat men toendertijd enkel slecht bestrate wegen kon aanleggen. De locomotief was uiteraard een zwaar tuig omdat men de productie van energie niet kon onderverdelen zoals men dat nu wel kan.

Het lopen van wielen op rails bood bovendien het voordeel dat er slechts een zeer kleine wrijvingsweerstand is.

Die fundamentele redenen tellen thans niet meer. Nochtans beloven twee „bijkomstigheden“ van de oorspronkelijke uitvinding de rijkdom voor morgen.

1. De mogelijkheid om stellen samen te stellen.

De weg heeft, niettegenstaande de inspanning inzake het slepen van wegvoertuigen, een aanzienlijke handicap ten opzichte van de „cargotrein“. De maatschappij zal in de toekomst moeilijk aannemen dat een of twee mannen het vermoeiende en gevaarlijke vak uitoefenen, 15 ton bloemkolen uit het achter eind van Bretagne langsheen een overstelpte weg naar Parijs te voeren, terwijl de bestuurder van een elektrische of diesellocomotief in dezelfde tijd 50 of 100 maal meer vervoert in veel minder vermoeiende en gevaarlijke voorwaarden.

2. Het besturen op sporen is in de vervoerwereld een van de meest belovende feiten voor de toekomst.

De overbezetting in de toekomst zal van langzaam meer orde en organisatie vergen. Nu reeds is er voor de luchtvaart in de nabijheid van de luchthaven een zeer preciese en delicate afstandsbesturing nodig en de technici van het wegvervoer beproeven besturingsstelsels met een in de weg aangelegde kabel.

De spoorweg bezit uiteraard die kostbare bestuurbaarheid welke orde en automatisatie toelaat.

Die mogelijkheid van automatisering houdt voor de spoorweg heel de toekomst in en biedt in zekere zin hoop op een nieuwe jeugd. De spoorweg is bijzonder goed geplaatst om de revolutie van de automatisering aan te vatten: een op afstand bestuurd treinstel wordt bepaald door één enkele parameter terwijl ervoor de weg twee en voor het vliegtuig drie nodig zijn.

Een andere gunstige factor voor de „cybernetisering“ van de spoorwegen vloeit voort uit het feit dat hij met onderbouw en vervoermaterieel een volledig geheel biedt.

De omvang van de spoorwegbedrijven waarvan de leiding over een aanzienlijke massa inlichtingen moet kunnen beschikken, scheen grenzen te hebben bereikt die een gevaarlijke verzwaring van het beheerswerk dreigden te veroorzaken.

Ook hier zal de cybernetica de spoorwegen toelaten soepel te blijven.

Bij deze beknopte schets der toekomst van de spoorweg op technisch gebied voegt de heer Louis Armand een belangrijk element, hulpmiddel voor het machtig en modern werktuig dat de spoorweg in de toekomst zal zijn: de automatische koppeling. Het probleem is zeer belangrijk en de UIC bestudeert het in samenwerking met de oostelijke landen.

* * *

Ook op het economisch plan wegen onze redenen om te hopen zeker even zwaar door als die welke wij hebben ontdekt bij de ontleding van de technische factoren die gunstig zijn voor de spoorweg.

Tal van lieden menen dat deze laatste het ten opzichte van de moderne technieken zal moeten afleggen.

Waarom kan de spoorweg zich tegen dergelijke meningen zo moeilijk verdedigen?

Omdat ons tijdperk gekenmerkt is door anorganisatie. De mens is een uitstekend technicus doch een slechte organisator. De spoorweg, geïntegreerd organisme, lijdt onder de anarchistische arbeidsvoorwaarden waarin hij moet functioneren.

Doch, er tekent zich nu bepaald een stroming van „op orde brengen“ af, al is



het dan ook onder de drukking van de huidige overorganisatie. Deze laatste is gekenmerkt door de buitensporige uitbreiding van de individuele transportmiddelen welke leidt tot een belangrijke verspilling. Dat substantieel verlies beseft de mens over het algemeen niet.

De voorbeelden liggen nochtans voor de hand. De onwetendheid in verband met sommige economische waarheden wordt opvallend geïllustreerd met het probleem van de auto en de kosten van het wegvervoer. Betaalt de auto te veel of te weinig belastingen? Dienaangaande bestaan de meest tegenstrijdige meningen en daaruit ontstaan bitsige polemieken die op betekenisvolle wijze onderstrepen in welk bed wij ziek zijn.

Nochtans is aanzienlijke vooruitgang mogelijk door een wetenschappelijke benadering van het probleem eerder dan te vertrekken van standpunten waarbij het gevoel het haalt op de wetenschap.

Voor enkele maanden hebben wij gesproken over de befaamde proeven die werden gedaan door de Vereniging der Ambtenaren van de Wegedepartementen in de Verenigde Staten (AASHO) met de medewerking van het Amerikaans leger, proeven die van november 1958 tot 1960 hebben geduurd. De aanzienlijke massa proefondervindelijke inlichtingen die aldus werden ingezameld, vormen uiterst belangrijke gegevens voor de oplossing van de vraagstukken betreffende de lasten van de wegonderbouw. Die problemen zijn moeilijk, zoals alle productieproblemen die verband houden met economie, doch het gebruik van ordinateuren moet toelaten de onbetwistbare middelen voor een oplossing gemakkelijker te vinden.

Er liggen genoeg voorbeelden voor de hand dat de belanghebbende middens geleidelijk bewust worden van de huidige ontoereikende organisatie van het vervoer. De heer Louis Armand vermeldt er slechts twee:

— de Europese Economische Gemeenschap streeft, met de moeilijkheden die men kent, naar een gemeenschappelijke vervoerspolitiek.

— de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer die sedert verscheidene jaren aan de vervoersproblemen doktert, heeft onlangs besloten een internationale ontmoeting in te richten waarop de economische problemen van het vervoer zullen besproken worden. Op deze ontmoeting zullen de over deze moeilijke problemen

best ingewijde mensen samenkomen om te trachten uiteindelijk een doctrine vast te leggen waaraan men zich zou kunnen houden.¹

Indien wij het sociaal aspect van de zaak beschouwen, dan vinden wij opnieuw bemoedigende factoren bij het onderzoek van de toekomstvooruitzichten van de spoorweg.

Van langsom meer op reis in een van langsom dikkere wereld, zal de mens finaal de vervoermiddelen zoeken die hem veiligheid en gerieflijkheid met een zekere ontspanning voor het lichaam en voor de geest bieden. De troeven van de spoorweg zijn op dat gebied niet te versmaden. Overal in de wereld geeft men zich rekenschap van de essentiële rol die hij in de toekomstagglomeraties moet spelen. De tijd werkt voor hem, naargelang het wegverkeer moeilijker en gevaarlijker wordt.

Wij kunnen evenveel bevrediging vinden indien wij naar verbetering van de arbeidsvoorwaarden streven.

Wij vermeldden reeds het voorbeeld van het vermoeiend en gevaarlijk beroep van sommige vrachtwagenbestuurders welke vervoer door de spoorweg in sociaal veel bevredigender voorwaarden zou kunnen verzekerd worden. Het is wel zeker dat de toekomstige spoorweg, gecybernetiseerd en uitgerust met de automatische koppeling, nog meer „mooie ambachten“ voor zijn bedienden zal bieden.

* * *

De heer Louis Armand beëindigt zijn uiteenzetting met nadruk te leggen op de overwegende rol welke internationale samenwerking voor de toekomst van de spoorweg kan en moet spelen. De spoorwegen hebben het geluk dat er praktisch geen onderlinge concurrentie is. De internationale samenwerking uitbreiden is dus voor de leiders van de spoorwegen een plicht in een tijdperk waarin op velerlei gebied wordt „geplanetiseerd“. Bij deze beschouwing komt voor de Europese spoorwegen nog het feit dat de uitbreiding van hun exploitatie is gebonden aan de verwijding van hun arbeidsterrein, want zij kunnen aldus voldoen aan de dimensie-equatie, gulden regel van de eeuw.

¹ NVDR Het „Internationaal Symposium over vervoerseconomie“ ingericht door de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer werd op 5 oktober 11. te Straatsburg gehouden.

De „EUROP-OVEREENKOMST” voor het gemeen

200.000



Het R.I.V. betekende een vooruitgang.

In het begin verlieten de wagens hun spoorwegnet niet; alle goederen bestemd voor het buitenland werden aan de grenzen overgeladen!

De spoorwegen hebben van de aanvang af gestreefd naar de oplossing van het vraagstuk van de overgang der wagens van het ene spoorwegnet op het andere zonder overlading. De eerste akkoorden waren bilateraal. Doch reeds in 1921 werd een algemeen akkoord gesloten, het zogenoemde „Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer” verkort „Reglement R.I.V.”¹ geheten. Volgens dit reglement wordt elke door een spoorweg naar een andere verzonden beladen wagen beschouwd als in huur gegeven aan de ontvangende spoorweg. Deze betaalt hiervoor een vergoeding. Na lossing moet de wagen zoveel mogelijk beladen teruggezonden worden in de richting van de eigendomsspoorweg. Bij gebrek aan een nieuwe lading moet hij ledig over hetzelfde traject als bij de heenreis teruggezonden worden, dit om de tractiekosten van de ledige wagen te doen dragen door de spoorwegen die een ontvangst hebben geboekt voor het vervoer met lading.

Doch met het R.I.V. werden de ledig afgelegde internationale ritten niet in voldoende mate verminderd.

Het verplicht terugzenden naar het eigenaarsnet vermindert het rendement van

de wagen door zijn wedergebruik te vertragen en vooral door het veroorzaken van belangrijk ledige vervoeren.

Waarom? Om verscheidene redenen:

— Er bestaan geen twee aangrenzende spoorwegen met een evenwicht tussen het volume van de invoer en de uitvoer waarvoor hetzelfde type van wagen gebruikt wordt;

— Het gebeurt zelden dat de aanvragen om wagens voor internationaal vervoer ingediend worden in stations waar en op ogenblikken dat een passende vreemde wagen ter beschikking is;

— De klant stelt zich niet altijd tevreden met de hem ter beschikking gestelde vreemde wagen, inzonderheid wanneer het gebruik van die wagen nadeel in het opzicht van de toepassing der tarieven zou veroorzaken wegens de laadruimte of de lengte er van.

De vreemde wagen is dus in zekere mate gehandicapt.

Het eenvormig maken van de wagentypen, basis van nieuwe vooruitgang.

Men stelt thans in de wagenbouwpolitiek twee strekkingen van uiteenlopende aard vast.

De ene streeft naar specialisatie van het vervoermaterieel en een zo volledig mogelijke aanpassing aan bepaalde doeleinden. Deze evolutie is in volle ontwikkeling en heeft geleid tot de bouw van speciaal materieel zoals cement-silowagens met pneumatische lossing, zelflossers met groot laadvermogen voor kolen of cokes enz. Zij brengt aanzienlijke besparin-

gen aan behandelingskosten met zich. De andere strekking beoogt een zover mogelijk doorgevoerde eenvormigmaking van het vervoermaterieel.

Die politiek is voor de spoorwegen van belang, want eenvormigheid vergemakkelijkt de verdeling van het ledig materieel, verbetert het gebruik van de voertuigen, vermindert de ledige ritten. Daardoor ook worden de bouw- en onderhoudskosten vermindert.

Deze politiek is ook niet zonder rechtstreeks voordeel voor de gebruiker, want de eenvormigheid laat hem toe zijn materiële verzendingsorganisatie beter aan te passen aan de karakteristieken van de wagens.

De twee strekkingen, verre van tegenstrijdig te zijn, vullen mekaar aan.

Indien het voertuig hoe langer hoe meer moet gespecialiseerd zijn voor de taak welke het dient te vervullen, blijft er niettemin een belangrijke massa behoeften waarvoor geen bijzondere inrichtingen nodig zijn voor het vervoer of de behandeling.

Hier ligt het werkelijke toepassingsgebied van de eenvormigmaking, dat zich, sedert het einde van de oorlog, van de landsgrenzen tot het Europees vlak heeft uitgebreid dank zij de inspanningen van de Internationale Spoorwegunie en inzonderheid van een van zijn organen, de Dienst voor Opzoeken en Beproevingen.

De „Overeenkomst EUROP”.

In 1951 hebben de „Société nationale

¹ Initialen van de Italiaanse titel „Regolamento Internazionale Veicoli”.

schappelijk gebruik van goederenwagens



des Chemins de fer français" en de „Deutsche Bundesbahn" het er op aangelegd een concreet akkoord te verwezenlijken in de geest van de Europese samenwerking. Door dit akkoord werden verschillende bepalingen van het reglement R.I.V. gewijzigd opdat bepaalde wagens gemeenschappelijk zouden kunnen gebruikt worden. In 1953 sloten andere spoorwegen zich aan bij de Duitse en Franse promotors: Oostenrijk, België, Denemarken, Italië, het Groot-hertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland. Het door deze spoorwegen ondertekend akkoord draagt de naam „Overeenkomst EUROP". 160.000 wagens werden aldus in pool gebracht.

De nieuwe overeenkomst verhelpt de handicap van de wagen die buiten zijn spoorwegnet in R.I.V.-regime rijdt; zij stelt een compensatie met wagens in de plaats van de betaling van een huur, waarvan het bedrag steeds wordt betwist. Dit uitwisselingsstelsel, gebaseerd op de compensatie in natura, kon ingevoerd worden dank zij de unificatie: een belangrijk gedeelte van de verschillende wagenparken is, zonder enig bezwaar voor de spoorwegen of voor de gebruikers, uitwisselbaar geworden.

Daar volgens het basisprincipe van de „Overeenkomst EUROP" de terugzending van de in gemeenschap gestelde wagens niet meer is opgelegd, wordt het voor elke aangesloten spoorweg mogelijk de wagens van de leden der overeenkomst als de zijne te gebruiken.

Om te vermijden dat het bestaande verschil

tussen de omvang van het invoer- en het uitvoerverkeer het wageneffectief van de ene of de andere spoorweg zou doen aangroeien of verminderen, streven de spoorwegen er naar, elke dag in elk der categorieën van in gemeenschap gestelde wagens een kwantitatief evenwicht te verwezenlijken door opzending van ledig materieel dat gekozen wordt zoals het hen respectievelijk best schikt.

Werking van de overeenkomst.

Eén enkel organisme, „Bureau van de EUROP-wagens" genoemd, verzekert de werking van de overeenkomst. Het bestaat uit een afgevaardigde van elke deelnemende spoorweg. Zijn zetel is te Bern. Het krijgt elke dag kennis van het aantal EUROP-wagens die over de grenzen gaan; het bepaalt de grootte van het verschil voor elke spoorweg en de compenserende verzendingen van ledige wagens. Er dient genoteerd dat de „Overeenkomst EUROP" geenszins afbreuk doet aan het eigendomsrecht van elke spoorweg op de wagens die hij bij de Gemeenschap inbrengt.

De wagens van de overeenkomst zijn te herkennen aan het merk EUROP dat zij op elke zijwand dragen boven het merk van de eigendomsspoorweg. Zij vormen thans een vierde van het geheel der parken van de leden-spoorwegen, d.i. nagenoeg 200.000 wagens.

De gunstige balans van de hervorming.

Het is thans uitgemaakt dat deze her-

vorming, ten bate van allen, leidt tot belangrijke besparingen aan ledige ritten, een beter rendement van de wagens en daardoor tot een vermindering van het totaal aantal te bouwen en te onderhouden nieuwe wagens voor het geheel van de in de overeenkomst opgenomen spoorwegen.

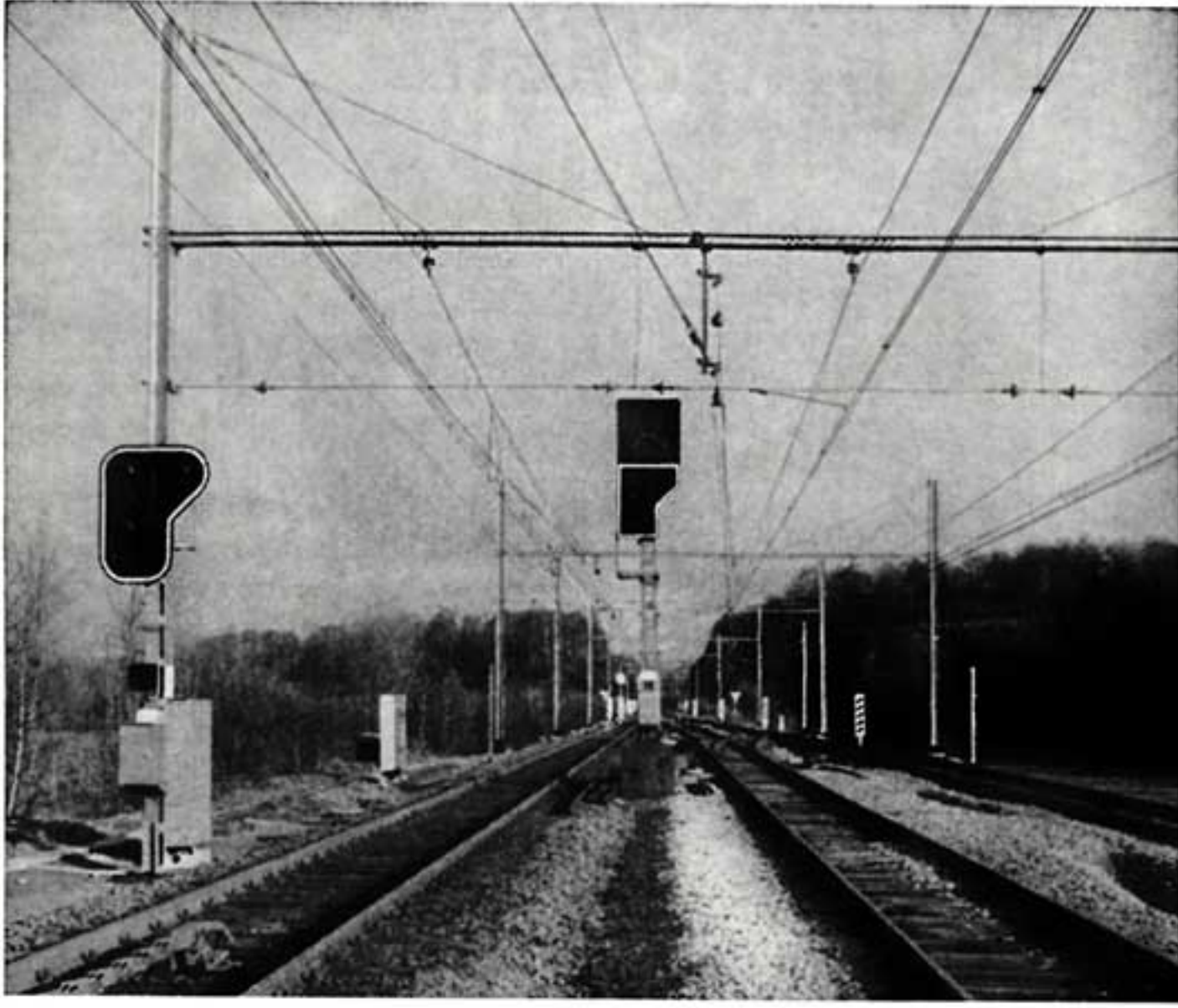
Dit is te danken aan het feit dat de spoorwegmannen, doordat ze sedert lang gewend zijn aan een op vertrouwen steunende internationale samenwerking, op Europees plan hebben kunnen denken. Zij zijn geleidelijk de moeilijkheden te boven gekomen welke de werking van de „Overeenkomst EUROP" meebracht en hebben bereikt dat, op hun gebied, de Europese gemeenschap een werkelijkheid is geworden.

Een nieuwe „Wagenpool Europ" voor de Oostelijke landen.

Op 1 juli 1964 is het gemeenschappelijk park van de wagens der landen van de Comecon ingesteld.

Dat gemeenschappelijk park groepeert, als eerste stadium, 100.000 wagens die aan volgende landen toebehoren: Oost-Duitsland, Bulgarije, Hongarije, Polen, Roemenië, Tsjecho-Slowakije en de U.S.S.R.

Op de kast van de wagens is naast het embleem van de eigendomsspoorweg een speciaal merk aangebracht: „OPW" wat de Russische afkorting is van „gemeenschappelijk wagenpark". Het beheersbureau is te Praag gevestigd.



De geëlectriceerde lijn te Lobbes, richting Erquelines

Het elektrisch spoorwegnet in België weer uitgebreid. Het belang van lijn 130 bis Charleroi - Erquelines - Jeumont.

Het seinhuis "al-relais" te Erquelines



De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft voor enkele dagen een nieuwe geëlectriceerde lijn aangesloten op het net dat ons land van langsom meer overspant. Sedert einde januari wordt lijn 130bis, Charleroi-Erquelines-Jeumont, inderdaad elektrisch bereden.

Het belang van dat baanvak zal niemand ontgaan. Het is een van de schakels van de aslijn Parijs-Keulen, aansluitend op de reeds geëlectriceerde lijn van Charleroi naar Namen die in de eerstvolgende jaren zal doorgetrokken worden naar Luik en, voorbij deze stad, in de richting van het vak Herbesthal-Aachen, waarvan de modernisering aan de gang is.

Over deze verkeersader worden elk jaar tussen Frankrijk en Duitsland en zelfs de Scandinavische landen, honderduizenden tonnen vaste minerale brandstoffen, een goede honderdduizend ton ijzer- en staalprodukten, tienduizenden tonnen scheikundige produkten, glaswaren, vervoermaterieel, bouwmaterialen, dranken en allerlei vloeistoffen doorgevoerd. Over die lijn gaat ook het doorvoertraject tussen Nederland en Frankrijk. Nagenoeg driehonderduizend ton kolen uit Hollands Limburg komen jaarlijks langs het grensstation Erquelines.

En dat is dan slechts een gedeelte van het verkeer. Daarbij dient ook rekening gehouden met de aanvoer van allerlei grondstoffen naar de fabrieken, staalfabrieken en werven van de nijverheidsstreek langs de Samber.

En het is dan misschien nog wel voor de reizigerscliëntele dat de modernisering van lijn 130bis de spectaculairste vooruitgang zal verschaffen. De N.M.B.S. heeft er op gelet die cliëntele al bij al sneller, veelvuldiger en gerieflijker verkeersmogelijkheden te bieden.

Sneller, inderdaad, want enkel voor het traject Charleroi-Erquelines en omgekeerd, dat thans in 35 minuten wordt gereden, belooft de tijdwinst 15 tot 20 minuten.

Veelvuldiger ook, want ten minste eens per uur zal er een trein rijden wat het aantal treinen voor de twee rijrichtingen samen op 46 brengt, tegen 30 voorheen.

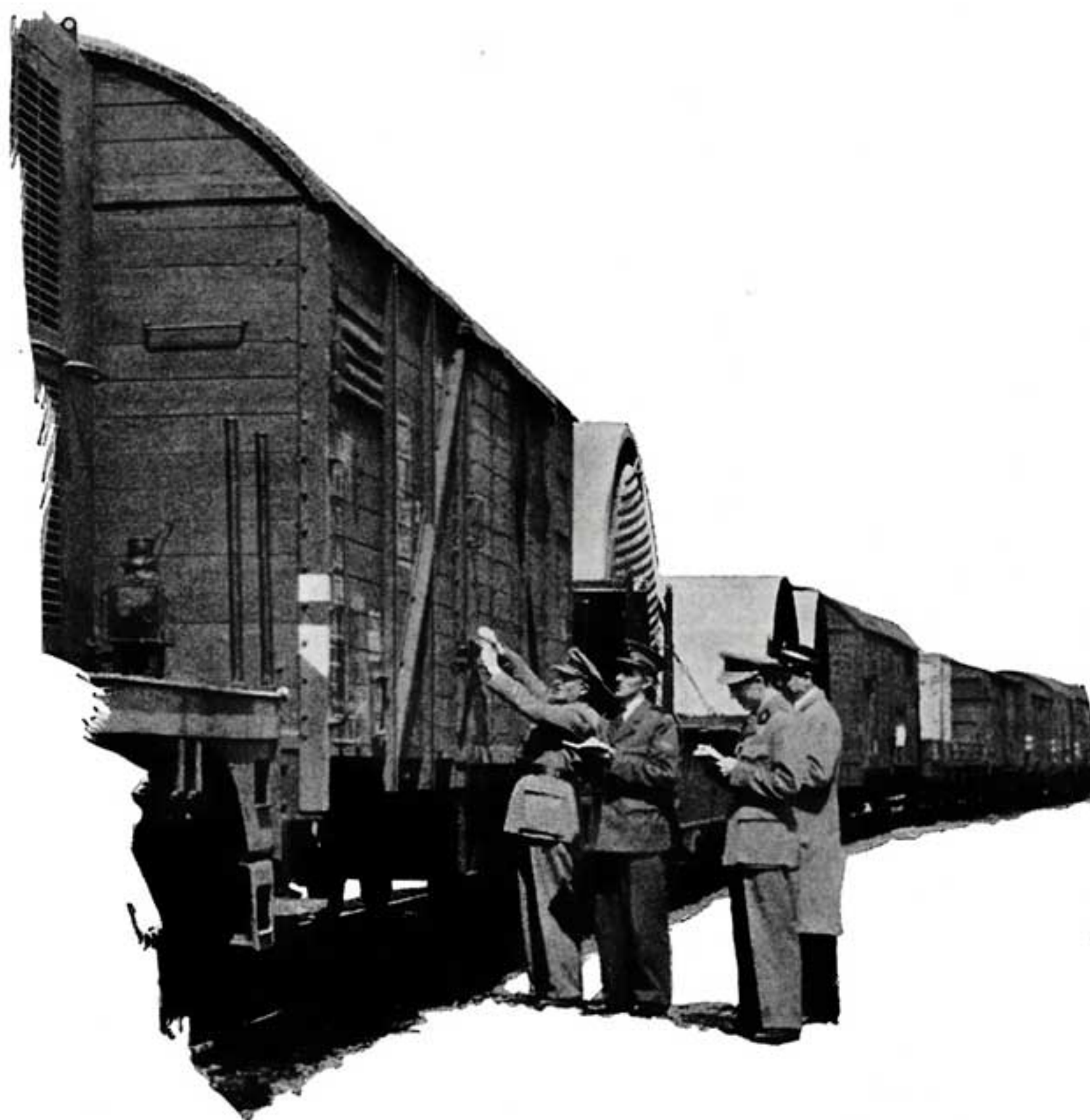
Het gebruik bij de samenstelling van de treinen, van stellen met twee rijtuigen van het type dat op de lijn Charleroi-Namen wordt gebruikt, biedt meer gerieflijkheid voor de cliëntele. Met deze motortreinen die onderling kunnen gekoppeld worden, kunnen de treinen beter worden samengesteld naar gelang de behoeften van het verkeer. Voor de dienstregeling is nog geen volstrekte cadans vastgesteld. Er diende rekening gehouden met de vereisten van een zeer verscheiden cliëntele die inzonderheid arbeiders omvat welke dag- en nachtprestaties verzekeren in de nijverheidsondernemingen langs de lijn.

Er zal evenwel nu reeds per uur een trein van Charleroi naar Erquelines en omgekeerd rijden, waarvan er evenwel vier slechts tot Lobbes gaan.

Die treinen zijn omnibustreinen om ze door een talrijke cliëntele over gedeeltelijke trajecten te laten benuttigen. Doch, negentien er van zijn aangesloten op de treinen van de lijn Charleroi-Namen. Dat zal wel belang bieden voor de reizigers over gemiddelde en lange afstanden. Die aansluiting voorkomt het overstappen te Charleroi voor de reizigers die van de ene lijn op de andere doorreizen.

Vertolling van de uitvoorzendingen naar Frankrijk

In ons nummer van juni 1964 hebben wij, ter intentie van onze uitvoerders, de lijst verstrekt van de Franse stapelplaatsen met hun dienstbestemming die hen zouden kunnen belang inboezemen met het oog op de vertolling van hun goederen. Ten gevolge van de onderwijl voorgekomen wijzigingen dient deze lijst door de nastande vervangen te worden :



A. VOLLEDIGE DIENST.

Amiens	Comines (Fr)	Montluçon-Ville
Angers-St-Laud	Delle	Montpellier
Angoulême	Dieppe	Morteau
Annemasse	Dijon-Pte-Neuve	Neuenburg
Anor	Dunkerque	Nîmes
Apach	Ecouviesz-Gare	Perigueux
Armentières	Feignies	Perpignan
Audun-le-Tiche	Givet	Poitiers
Avignon	Godewaersvelde	Pontarlier
Baisieux	Grenoble	Port-Vendres
Bellegarde (Ain)	Halluin	Rennes
Blanc-Misseron	Hendaye (a)	Sète
Boulogne-Ville	Jeumont	St Dizier
Bourges	Kehl	Thionville
Bray-Dunes	Lauterbourg	Toulouse-Matabiau
Calais-Ville	Lille (Rijsel)	Tourcoing
Canfranc	Lille-St.-Sauveur	Tour-de-Carol-Enveitg (La)
Carcassonne	Limoges-Bénédictins	Tours
Cerbère (a)	Longwy	Troyes
Chalon-sur-Saone	Marseille-Maritime	Valence
Chamberry-Challes-les-Eaux	Maulde-Mortagne	Vallorbe
Chateauroux	Mazamet	Vintimille
Clermont-Ferrand	Mezières-Charleville	Vireux-Molhain
Colmar	Modane	Wissembourg

(a) enkel voor rechtstreekse trafiek van of naar Spanje en Portugal.

B. GEDEELTELIJKE DIENST.

Basel

enkel voor:
expreszendingen - kleine colli - gezinscolli - bederfelijke waren - renpaarden - kleine dieren (andere dan per wagen).

Bouzonville

enkel voor de wagenladingen vrachtgoed.

Forbach

behalve formaliteiten voor stukgoed en groeperingsgoederen die te Saarbruecken Hbf vervuld worden.

Metz-Goederen en Metz-Ville

enkel voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar de localiteit;
Kunstwerken en collectievoorwerpen bij uitvoer.

Mont-St-Martin

enkel:
bij invoer, voor wagenladingen in bulk bestemd voor het verbruik;
bij uitvoer, voor wagenladingen in bulk herkomstig van Mont-St-Martin-locaal.

Mulhouse-Nord

enkel voor zendingen herkomstig van of met bestemming
— naar de stations: Lutterbach, Mulhouse-Dornach, Mulhouse-Ville en zijn particuliere verbindingssporen, Mulhouse-Wanne.
— naar het Gewestelijk vertollingscentrum (enkel wagenladingen).

Paris-Est

enkel voor de expreszendingen.

Paris-la-Chapelle

enkel voor de zendingen in- of uitgevoerd over al de grenspunten, alsook langs de andere zeehavens dan die gelegen tussen Dieppe, inbegrepen, en Bordeaux, niet inbegrepen.

Paris-Lyon

enkel voor expreszendingen.

Paris-Nord

enkel voor expreszendingen en dagbladen.

Pfetterhouse

enkel bij in- en uitvoer van goederen waarvoor de in- en uitvoerders vooraf machtiging hebben bekomen van de Gewestelijke Douane-directie te Mulhouse.

Saarbruecken Hgbf

enkel voor stukgoed en groeperingsgoederen.

Sarreguemines

behoudens formaliteiten voor stukgoed en groeperingsgoederen die te Saarbruecken Hgbf vervuld worden.

Strasbourg-Ville

enkel voor:
— kunstwerken en collectievoorwerpen bij uitvoer;
— zendingen herkomstig van of met bestemming naar de localiteit.

St Gingolph

enkel voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar de stations gelegen tussen St-Cergues-les-Voiron en St Gingolph (die twee stations inbegrepen).

St-Louis (Ht-Rhin)

behalve voor de kleine colli en gezinscolli, bederfelijke waren, renpaarden, kleine dieren, andere dan bij wagenlading (formaliteiten vervuld te Basel).

Uberhern

enkel voor de wagenladingen vrachtgoed.

tariefberichten

VERKEER MET OOSTENRIJK.

1. Invoering op 1.10.1964 van vervolg nr 14 op het tarief BÖS/NÖS: inlassing van nieuwe verbindingen in de artikeltarieven 2-11 en toevoegsel 2, respectievelijk voor zendingen plaatstaal, scheikundige produkten en minerale oliën.

2. Invoering op 1.11.1964 van een 15e vervolg op internationaal tarief BÖS/NÖS: inlassing van nieuwe verbindingen in de artikeltarieven 2 (Krems a. der Donau en Liezen) en 18 (Klein Schwechat) en van bepaalde categorieën van prijzen voor de stations van Linz in artikeltarief 2.

VERKEER MET ZWITSERLAND.

Invoering op 1.11.1964 van een 5e vervolg op internationaal tarief 9503 België (lokaal) - Zwitserland. De speciale prijzen van hoofdstuk 6 voor eieren (vervoerders die een getrouwheidsverbintenis onderschreven hebben) zijn verhoogd. Het vervolg omvat bovendien de afschaffing in hoofdstuk 1 van de prijzen voor het station Dison en de inlassing van prijzen voor de stations Herent, Jemeppe-sur-Sambre en Leuven; bovendien zijn er bepaalde aanpassingen van Afdeling 2A „vervoerprijzen voor het Zwitsers traject“.

VERKEER MET TSJECHOSLOWAKIJE.

Invoering op 1.1.1965 van een 10e vervolg op het rechtstreeks internationaal tarief België-Tsjecho-Slowakije. Dat vervolg omvat de wederuitgave van de speciale tarieven die gelden voor volgende goederen en waarvan de vervoerprijzen opnieuw werden berekend rekening gehouden met de tariefhervormingen van de Tsjechoslowaakse spoorwegen van 1.4.1964 en van de D.B. van 1.8.1964.

a. Naar Tsjecho-Slowakije.

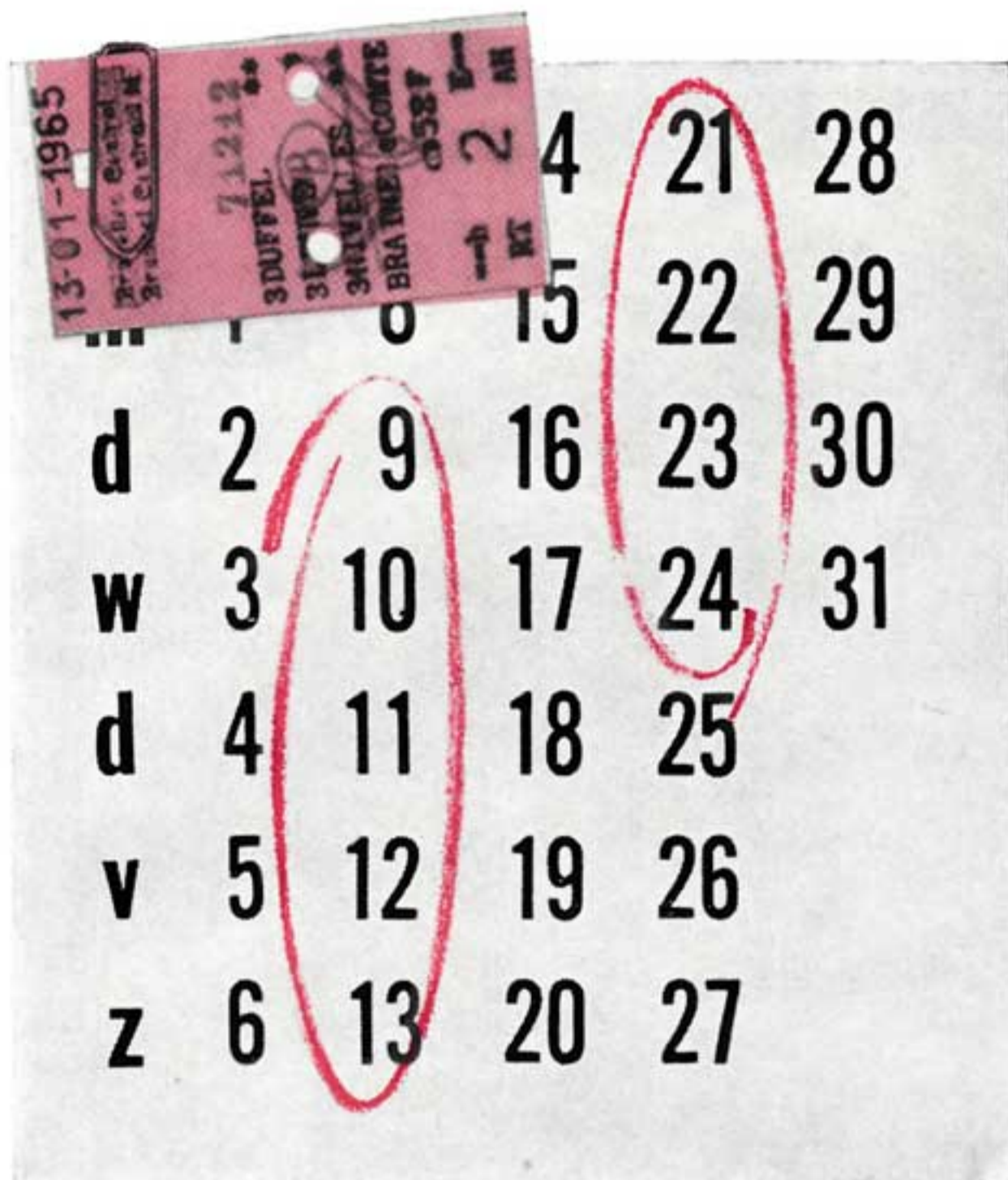
Zink - haar, vellen en huiden - plantaardige textielstoffen - lompen - fenol (carbolsuur) - te smelten emailmassa - bariumsulfaat - lampzwart - vlaszaden - natriumbisulfiet - nikkelsulfaat - wol en wolafval.

b. Naar België.

Ertsen - wol - mout - voorwerpen in hout - houtbrei - klei en magnesiet - produkten in kunststeen - ceramiekprodukten - papier en papierartikelen - karton - glas en glaswerk - isolerende stoffen - bier - ethylether - koolstof-sulfide - ammoniakchloride - oxaalzuur - calciumcarbide - gerst.

c. In beide richtingen.

Goederen van alle aard - hop.



Heen- en terugbiljetten 5 dagen geldig.

Met het oog op vereenvoudiging werd béslist dat het vak „terug“ van de heen- en terugbiljetten die door de stations en de erkende reisbureau's voor het Belgisch-binnenverkeer afgeleverd worden, van 1 januari 1965 af, **5 dagen** geldig zal zijn.

Deze geldigheidsduur was tot hiertoe op **4 werkdagen** vastgesteld.

Meer dan eens ontstond twijfel bij de kliëntele die zich afvroeg welke dagen precies als feestdagen moesten beschouwd worden. Verder gebeurde het wel eens dat reizigers meenden dat hun biljet nog geldig was op een zondag of een feestdag die onmiddellijk op de 4e werkdag volgde. Ten einde deze vergissingen te vermijden werd beslist de geldigheidsduur van de heen- en terugbiljetten eenvormig op 5 kalenderdagen te brengen. In die omstandigheden moet met een biljet dat op dag 1 werd uitgereikt de terugreis ten laatste op dag 5 te middernacht worden aangevangen.



Werkgevers! Dit interesseert uw personeel!

Dit plakbriefje werd ontworpen voor de berichtenramen van de grote ondernemingen.

Aangevuld door uw dienst, is het bestemd om bij het personeel van uw firma het lokaal of het bureau bekend te maken waar men de door de N.M.B.S. uitgegeven toeristische kaart van België kan bekomen.

Ten gerieve van de vacatiegangers en om het sociaal toerisme te bevorderen heeft de spoorweg een hele reeks formules voorzien voor individuele en collectieve vakantie, welke vermeld zijn op de rugzijde van genoemde kaart.

De kaart zelf vormt een volledig toeristisch repertorium waarin de lezer een zeer verscheiden reeks uitstappen kan vinden.

De sociale diensten van ondernemingen die hun personeel wensen te oriënteren voor het aangenaam doorbrengen van vrije tijd kunnen zich wenden tot de Handelsdirectie, Kantersteen, 4, Brussel I, om er te bekomen:

- het plakbriefje en een voorraad toeristische kaarten;
- de uitgebreide brochures over de rondritten per autocar, de uitstappen „Een mooie dag te ...“ en andere belangwekkende reizen.

Op de aanvraag gelieve men het gewenste aantal documenten te vermelden.

500 KM IN EEN AVOND

naar straatsburg
en lotharingen
per avondtrein



Tatlin



BELGISCHE SPOORWEGEN

BRUSSEL L.W. V. 18.44
LUXEMBOURG A. 21.22
THONVILLE A. 22.03
METZ A. 22.45
STRASBOURG A. 0.24