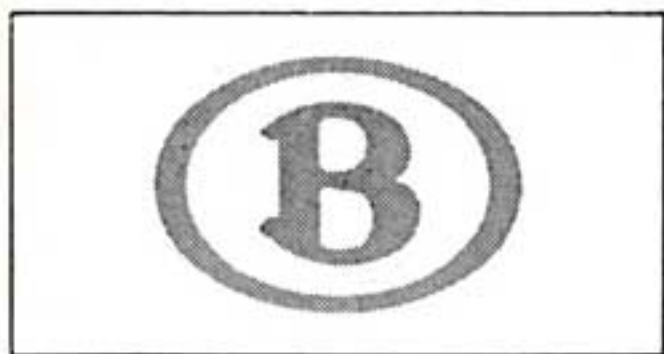
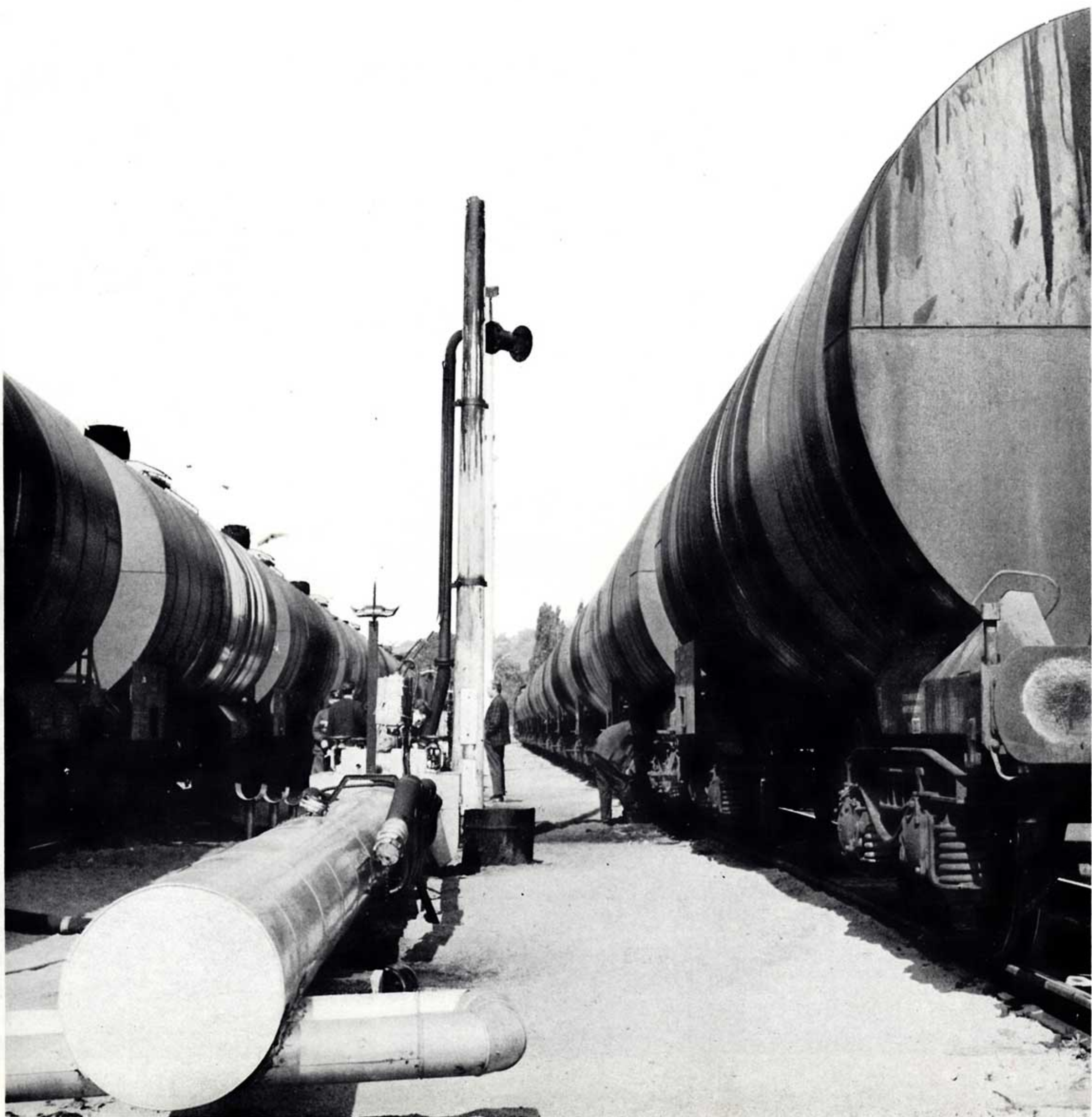


SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift - Nummer 4 - Oktober 1971





De Heer BRUYERE, hoofdinspecteur, adjunct-handelsdirecteur, heeft de leeftijdsgrens voor pensionering bereikt en verlaat ons op 1 november, na meer dan 42 jaar lang ten dienste te hebben gestaan van de Belgische Spoorwegen en van de cliëntele.

Hij begon zijn loopbaan bij de N.M.B.S. in 1929.

Na zich in de functie van handelssecretaris onderscheiden te hebben, werd per 1 april 1961 op hem een beroep gedaan om, met de rang van eerste-inspecteur, de leiding te nemen van de internationale goederenafdeling.

Op 1 november 1965 bevorderd tot hoofdinspecteur, komt hij meteen aan het hoofd te staan van het geheel van de goederenvervoerdienst bij de Handelsdirectie.

Wegens de uitzonderlijke bekwaamheid, die echte leiders en noeste werkers kenmerkt, bekwam hij in 1969 de rang van adjunct-handelsdirecteur.

Tijdens zijn loopbaan heeft de Heer BRUYERE een aanzienlijk deel van zijn tijd besteed aan werken van de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.) die tot doel hadden Europese oplossingen tot stand te brengen in verband met het internationaal goederenvervoer.

Onze cliënteel zal het voorzeker op prijs stellen dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen hier haar erkentelijkheid en haar fierheid betuigt.

Zijn vertrek zal een structurele wijziging bij de Handelsdirectie voor gevolg hebben.

In ons volgend nummer vernemen onze lezers hier meer over.

VERVOER VAN

de extra-zware stookolie

INHOUD

Blz.

- 2 Vervoer van petroleumprodukten
- 2 Extra-zware stookolie
- 6 Witte petroleumprodukten
- 8 Geregelde gesloten treinen met extra-zware stookolie tussen Rotterdam en Amercœur
- 10 Tot wie zich wenden voor het vervoeren van petroleumprodukten?
- 11 Geen wagenladingen zonder vervoer- en douanedokumenten
- 11 Belading van de wagens
- 11 Treinboek van de internationale verbindingen voor wagenladingen
- 12 Sneeuwvakantie met Railtour
- 13 Wintervakantie in Frankrijk met F.T.S.
- 14 Nijverheidsemplacementen
- 14 Verblijf te Spa
- 15 Verbeteringen in de spoorverbindingen België-Duitsland
- 15 Schaarbeek-Avignon met auto-slaap-trein, zelfs in de winter

Redactie: Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 - toestel 2670

Foto's: F. Putman
Pressefoto Pfeiffer
Auxiliaire
Algeco

Lay-out: P. Funken - Brussel.

Drukkerij: Omega n.v. - Antwerpen.

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

Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL.



De hedendaagse industrie ver-
slindt enorme hoeveelheden ener-
gie. Dit heeft een druk goederen-
verkeer tot gevolg. Laten we de
elektrische centrales als voor-
beeld nemen: nog niet zo lang
geleden bestond hun bevoorra-
ding, in België althans, hoofd-
zakelijk uit steenkool. Nu ge-
bruiken ze extra-zware stookolie.
De spoorwegen, die een funda-
mentele rol hebben gespeeld in
het vervoer van vaste brandstof-
fen, hebben zich aan de nieuwe
omstandigheden van de industrie
aangepast en kunnen nu geregeld
zware koolwaterstoffen vervoer-
en.

Omschrijving van het probleem.

Het verleden

Nauwelijks enige tijd geleden speelde
de N.M.B.S. nog een bijkomstige rol
in het vervoer van stookolie naar de
Belgische industrie. Die toestand is te
verklaren.

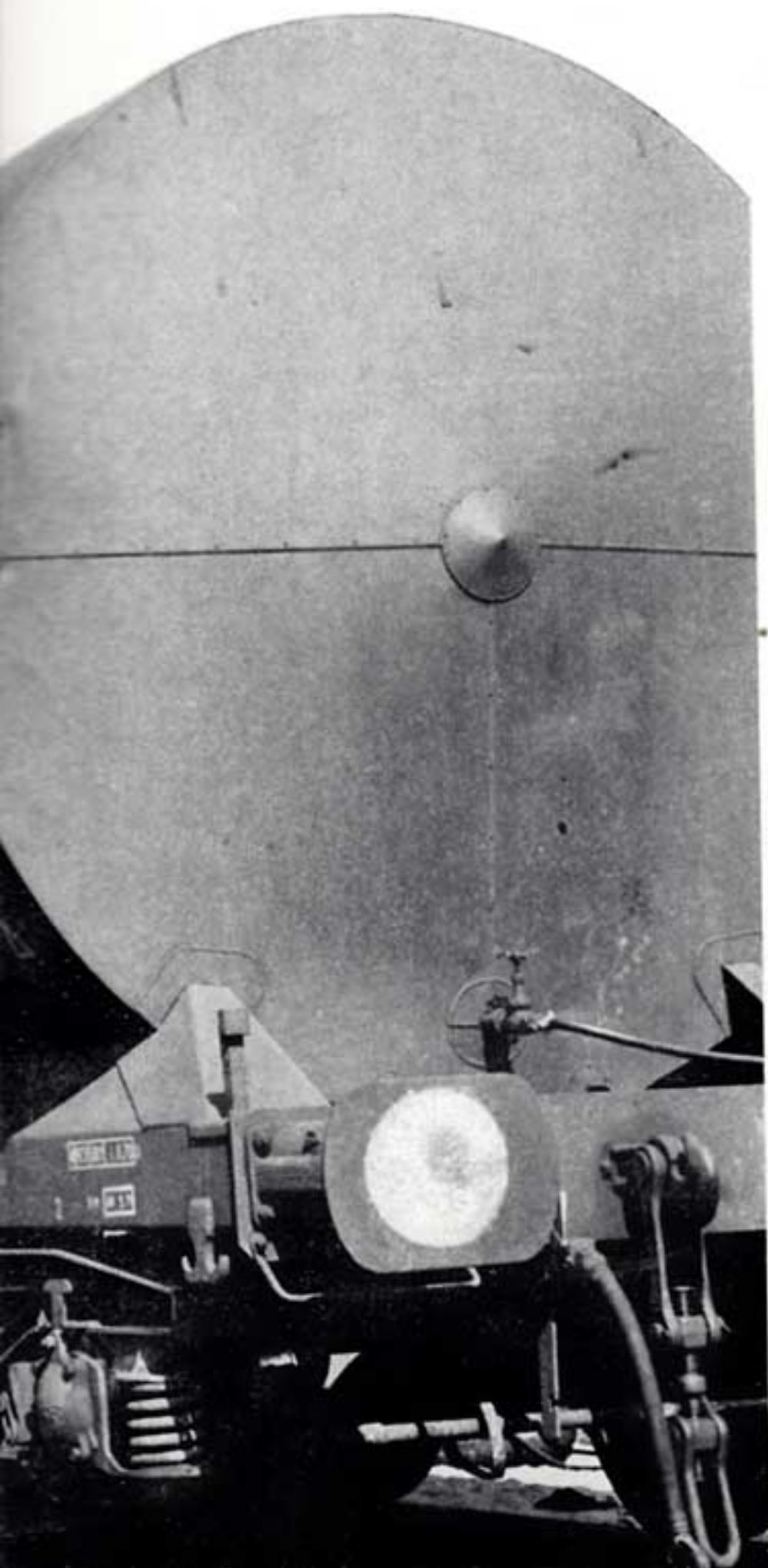
Wat de verdeling van hun produkten
betreft, bevoorraadden de petroleum-
maatschappijen hun cliënteel in hoofd-
zaak rechtstreeks per vrachtauto of
met een lichter, of onrechtstreeks via
opslagplaatsen aan een waterweg.

Spoorvervoer te duur

Het gebruik van klassieke ketelwagens

PETROLEUMPRODUKTEN

*Het laden in de installaties van R.B.P. te
Antwerpen.*



viel duur uit en voor de geadresseerde, daar hij voor de voorverwarming van de wagens moest zorgen alvorens ze te kunnen ledigen, en voor de eigenaar van de wagens, die bijgevolg slechts een gering rendement van zijn materieel bekwam.

Het heden

De overgang naar massaal verbruik is betrekkelijk recent en het bevoorradingsprobleem werd eerst opgelost in het kader van het bestaande systeem, zonder rekening te houden met de vervoersmogelijkheden. Het vervoer van stookolie vertoont nochtans al de eigenschappen om de spoorwegtechniek tot haar recht te doen komen: het is een geregeld massaal vervoer tussen de aangesloten producent en verbruiker, zoals bijv. het vervoer van erts, cokes, gesmolten gietijzer.

Wagens met warmte-isolatie.

Aangepast materieel

Extra-zware stookolie is een dikke vloeibare koolwaterstof. Ze is slechts vloeibaar genoeg om behandeld te

kunnen worden indien ze een temperatuur van ten minste 55° bereikt; zo de spoorwegen voor het vervoer ervan willen zorgen, moeten ze in staat zijn om ze met die temperatuur ter bestemming af te leveren. Voor dat soort van vervoer moest men dus ketelwagens met warmte-isolatie kunnen aanwenden die het warmteverlies onderweg konden beperken, om aldus aan de geadresseerden geen buitengewone uitgaven voor verwarming op te leggen en om het duur materieel beter te doen renderen.

Met dat aangepast materieel bedraagt het warmteverlies van extra-zware stookolie tijdens het vervoer minder dan 3°, maar men moet ook rekening houden met een bijkomend warmteverlies tijdens het laden.

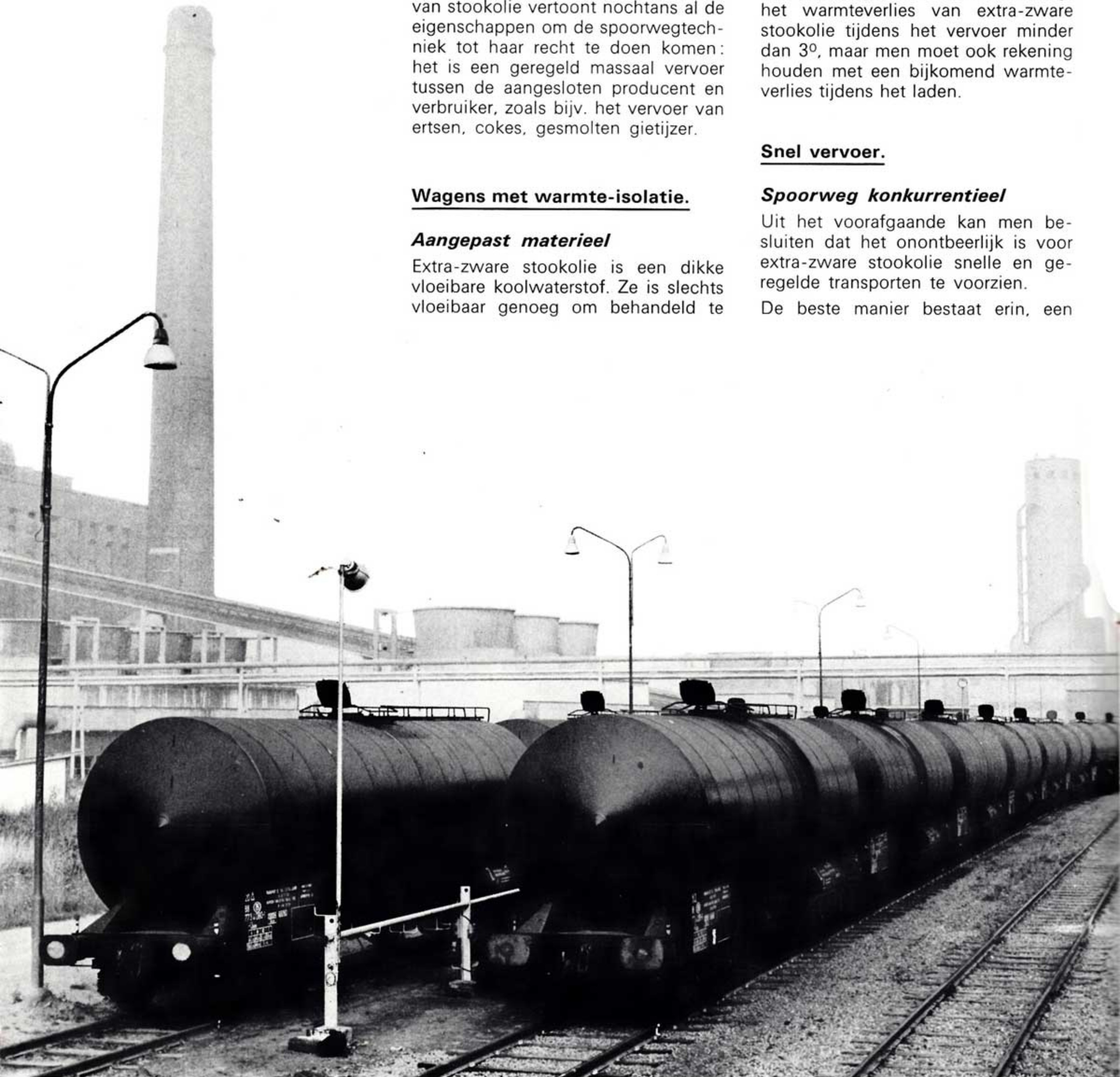
Snel vervoer.

Spoorweg concurrentieel

Uit het voorafgaande kan men besluiten dat het onontbeerlijk is voor extra-zware stookolie snelle en regelde transporten te voorzien.

De beste manier bestaat erin, een

Elektrische centrale INTERCOM te Ruien.



volledige wagenomloop (lading - heenreis - lossing - terugreis) in 24 u tot stand te brengen. Een dergelijke uitzonderlijk korte cyclus maakt het mogelijk de kostprijs aanzienlijk te drukken en hij kan uitstekend tot stand gebracht worden voor rechtstreekse verbindingen met volledige treinen, tussen raffinaderijen en elektrische centrales bijvoorbeeld.

Andere vormen van vervoer kunnen in overweging genomen worden, zoals het inleggen van volledige directe treinen naar stations die de treinen splitsen en die verscheidene aangesloten afnemers bedienen. In dit geval tracht de N.M.B.S. twee en zelfs drie volledige omlopen per week te verwezenlijken.

Regelmatigheid, zekerheid

Is het wel nodig er hier op te wijzen dat het vervoer per spoor in de eerste plaats het voordeel biedt een strenge regelmaat gedurende heel het jaar te kunnen bewaren, een voorwaarde die bij massaal vervoer beslist moet vervuld zijn om de behandeling, zowel bij de afzender als bij de geadresseerde, te kunnen rationaliseren.

Bovendien maakt een regelmatige en massale bediening het de afnemer mogelijk de normale werking van zijn bedrijf met een beperkte reservevoorraad te verzekeren.

Eindinstallaties.

Voor de aanvoer van koolwaterstoffen per spoor is er een minimum van aangepaste installaties vereist. Grosso modo heeft men een pomp, vaste leidingen en buigbare slangen nodig.

Investeringsproblemen?

In ieder geval kan de omvang van de installaties altijd aangepast worden aan die van het vervoer. De kosten die ze meebrengen, kunnen dus altijd binnen redelijke perken blijven, zodat ze gemakkelijk kunnen afgeschreven worden. Tijdens de onderhandelingen die tussen de N.M.B.S. en de betrokken ondernemingen over de contracten worden gevoerd, worden er formules uitgewerkt om de kosten voor de onontbeerlijke plaatselijke installaties te beperken.

Tariefbeleid.

Een woord over het contract

De N.M.B.S. behandelt elke zaak in het kader van een bijzondere overeenkomst; ze omvat:

1. een vaste prijs per ton die vervoerd wordt, waarin het vervoer met beladen wagens en de terugkeer van de lege wagens is begrepen; het materieel wordt gesteld door de kontraktant, die het bij gespecialiseerde maatschappijen kan verkrijgen;
2. een vaste prijs per ton, die het stellen van de wagens omvat, het vervoer met beladen wagens, en de terugkeer van de lege wagens naar de raffinaderijen;
3. een bevoorradingsprogramma met bepalingen die voldoende soepelheid bieden.

Soepelheid

De overeenkomst wordt bij voorkeur gesloten met de afnemer, aan wie de raffinaderij een prijs „af fabriek“ kan voorleggen.

Kontrakten zijn ook mogelijk met raffinaderijen die in het kader van bepaalde overeenkomsten zouden wensen een prijs „franco fabriek“ te bieden.

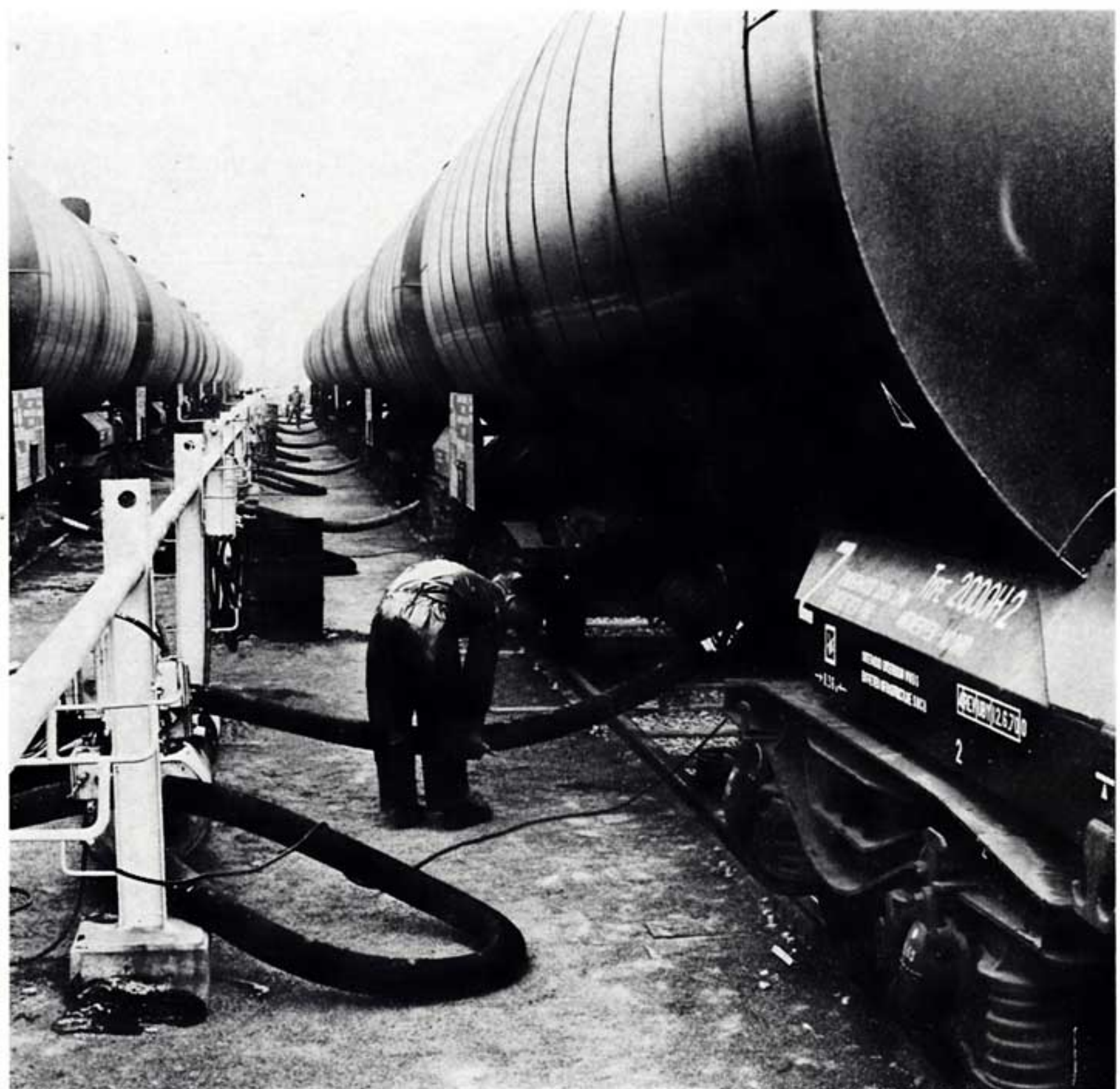
Het is ook mogelijk met tussen-

personen te onderhandelen die bijgevolg aan hun klanten een prijs „franco wagen“ kunnen voorleggen.

Bezuiniging

Uit de meeste gevallen die tot nog toe onderzocht werden, bleek duidelijk dat de N.M.B.S. vervoerprijzen kon bieden die konden concurreren met de prijzen van het rechtstreeks vervoer door een concurrerend vervoermiddel, of met de prijzen van het gecombineerd vervoer water/weg. In dit laatste geval komen er voor de petroleummaatschappijen nu nog kosten voor de overslag in de opslagplaats.

Het lossen te Ruien.



vervoer van witte petroleumprodukten*

*

Onder witte petroleumprodukten verstaan we benzine, gasolie en lichte stookolie, in tegenstelling met de zwarte produkten, nl. de residuele stookolie (zwarte, extra-zwarte stookolie en pitch)

KENMERKEN VAN DE MARKT

Het verbruik van lichte distillatieprodukten ligt vooral hoog tijdens de winter (verwarming) en spitst zich toe op een periode van 6 maand. In de winter moeten er in de opslagplaatsen grote hoeveelheden opgeslagen worden, daar de wegen dan niet steeds goed berijdbaar en de kanalen niet altijd bevaarbaar zijn.

PROEF - STREEK VAN CHARLEROI

In 1967-68 heeft men in de streek van Charleroi een experiment verricht. Drie petroleummaatschappijen (ESSO, FINA en BP) besloten hun opslagplaatsen van Charleroi via de spoorweg te bevoorraden.

SUCCES meer dan 200.000 t.

Nadat de proef met succes was bekroond, is het verkeer van jaar tot jaar toegenomen en in het jaar 1970 werd de 200.000 ton ruim overschreden.

WAGENOMLOOP 48 uur

Aangezien de behoeften tijdens de winter zeer hoog zijn, heeft de N.M.B.S. een wagenomloop tussen Antwerpen en Charleroi in 48 uur tot stand gebracht (lading, lossing en vervoer inbegrepen).

DE TOEKOMST Steeds meer opslagplaatsen zullen per spoor bevoorrad worden.

In de loop van het jaar 1972 zullen twee nieuwe belangrijke opslagplaatsen ingericht worden om per spoor bevoorrad te worden.

Bovendien zal de N.M.B.S. vanaf de winter 1971/1972 een opslagplaats in het gebied van Brussel bevoorraden.

De streek Doornik - Moeskroen zal waarschijnlijk ook haar vloeibare brandstof via de spoorweg krijgen tijdens de winter 1972/1973.

REGELING 12 tot 14 wagens van 50 ton

Men bereikt een maximum aan rendabiliteit wanneer men een homogeen stel bestaande uit 12 tot 14 wagens, van 50 t elk, kan inleggen.

Dat stel kan dan 3 reizen per week maken tussen de raffinaderij en de opslagplaats.

4 tot 6 WAGENS van 50 TON

Indien de tonnage die moet vervoerd worden kleiner is, is het in vele gevallen ook mogelijk 2 wagenomlopen per week te verwezenlijken, of ten minste 6 à 7 omlopen per maand.

SUGGESTIE Terreinen?

In tal van stations zijn er terreinen beschikbaar waarop u opslagtanks voor petroleumprodukten zou kunnen oprichten. Als die opslagplaatsen alleen per spoor worden bevoorrad, zouden de terreinen tegen zeer interessante voorwaarden ter beschikking worden gesteld.

NOG EENS

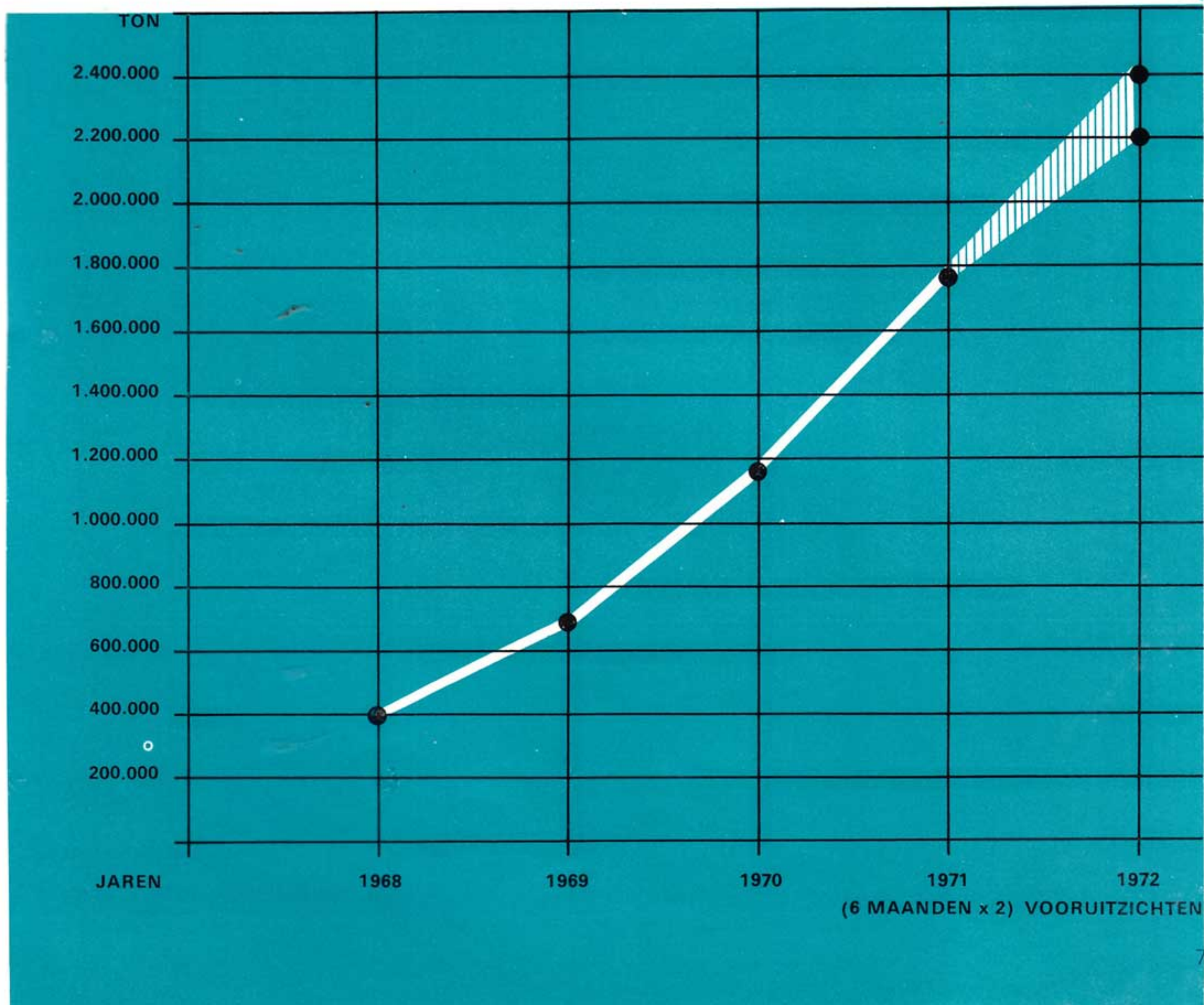
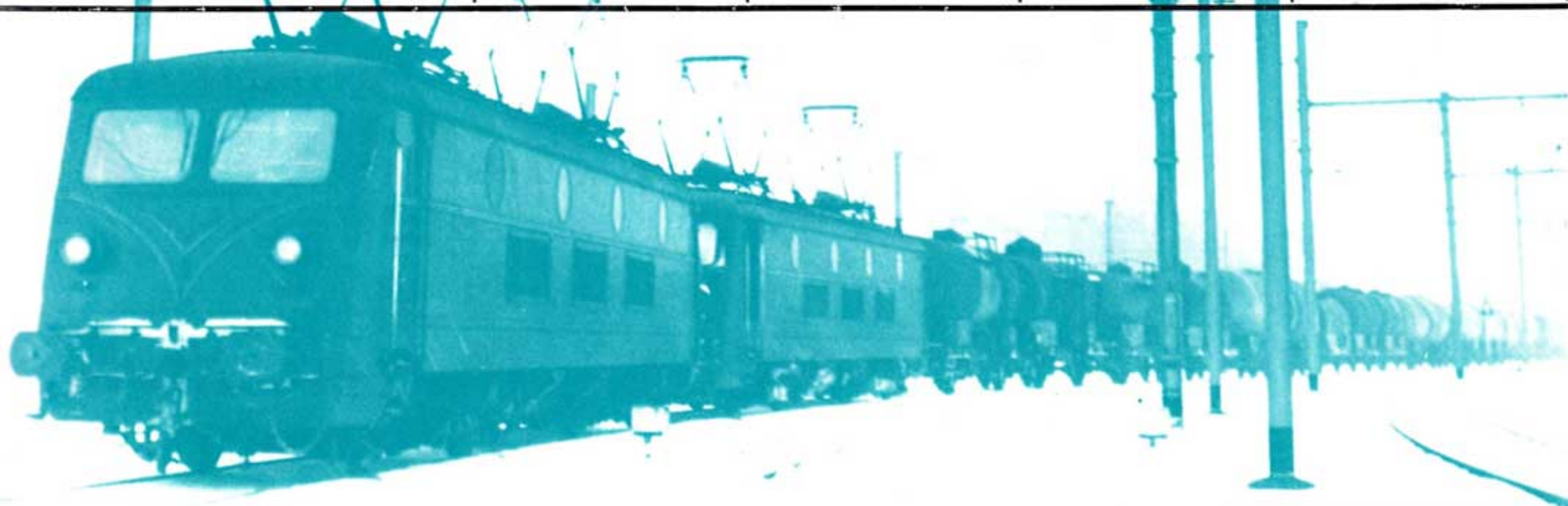
Het spoor vervoert uw zendingen VLOT - VEILIG en VOORDELIG.

UW BESLUIT?

Wend u tot onze diensten. Wij zullen samen met u een plan voor de bevoorrading van uw opslagplaatsen uitwerken, waaruit zal blijken welke voordelen de spoorweg u biedt.

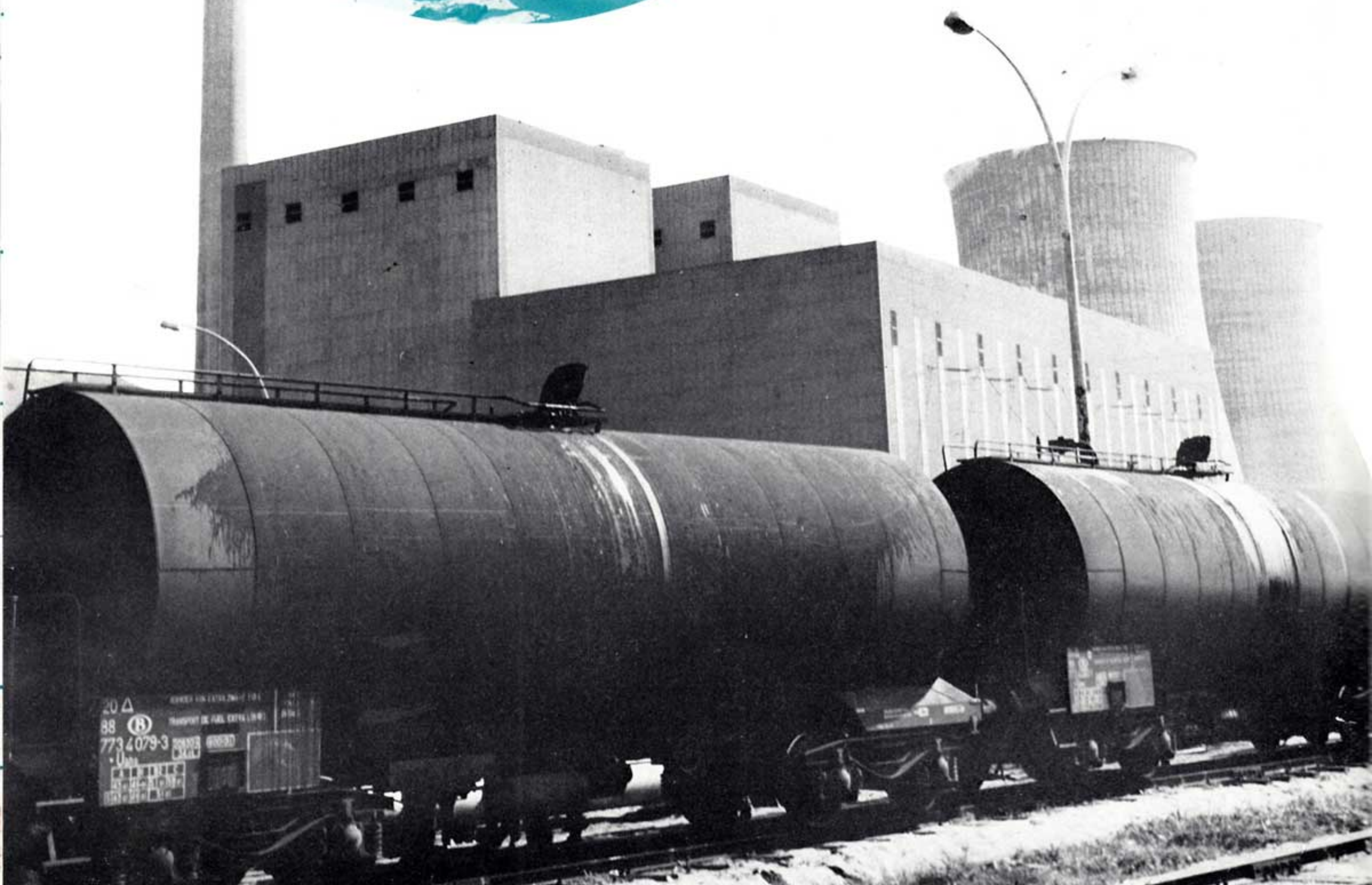
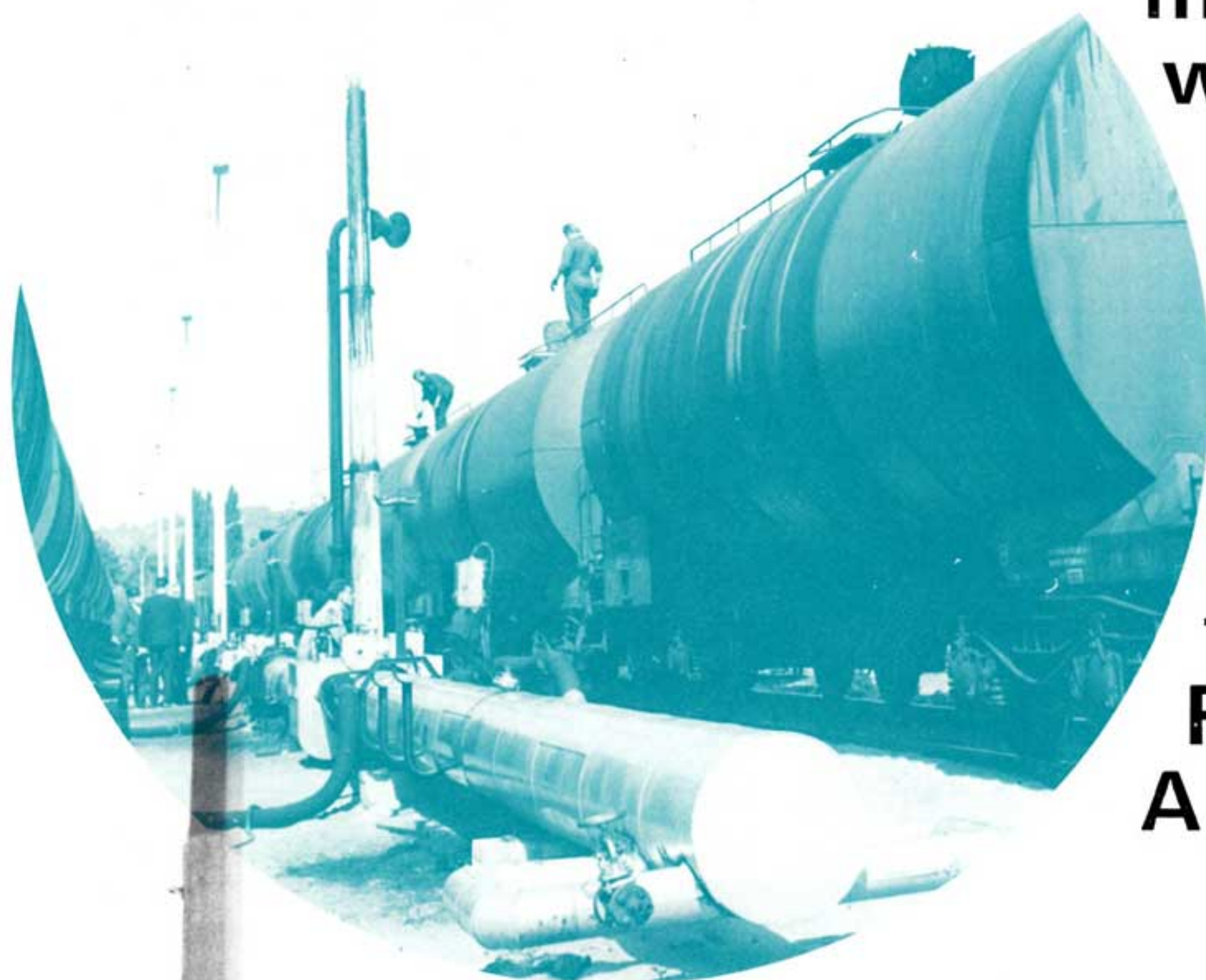
EVOLUTIE VAN HET VERVOER DER PETROLEUMPRODUKTEN PER SPOOR

Produkten / Jaar	1968	1969	1970	1971
Benzine	86 185 T	127 090 T	166 273 T	Voor de eerste zes maanden
Gasoil	120 819 T	153 083 T	227 097 T	
Lichte stookolie	} 206 038 T	295 759 T	377 006 T	
Extra-zware stookolie		95 888 T	306 117 T	
Pitch (Teer)	—	—	59 288 T	
Totaal	413 045 T	671 820 T	1 135 781 T	888 000 T



**een prestatie die
de spoorweg van
morgen
waardig is**

**geregelde
gesloten
treinen met
extra-zware
stookolie
tussen
Rotterdam en
Amercœur**



Gesloten treinen ingelegd voor het vervoer van extra-zware stookolie tussen de raffinaderijen en de elektrische centrales.

De organisatie van geregelde gesloten treinen tussen de petroleumraffinaderijen en de elektrische centrales neemt uitbreiding.

In ons tijdschrift Spoornieuws van september 1970 hebben wij reeds een artikel gewijd aan het vervoer van pitch en extra-zware stookolie per spoor tussen Antwerpen en Ruien.

Nu over de grenzen heen.

Sindsdien zijn nog andere gelijkaardige verkeersstromen ontstaan tussen Gent en Ruien, tussen Antwerpen en Amercœur en onlangs tussen Rotterdam en Amercœur. Het mag worden gezegd dat met deze laatste verbinding de organisatie nu tot over de landsgrenzen reikt.

Een rollende olieleiding.

Immers, op drie augustus laatstleden hebben de Belgische Spoorwegen, een „rollende olieleiding” tussen de twee landen tot stand gebracht, resultaat van nauwe samenwerking tussen de petroleummaatschappijen, de elektrische centrales, de Belgische en de Nederlandse Spoorwegen.

Een trein met 1 100 t extra-zware stookolie.

De eerste trein verliet de SHELL-raffinaderij te Rotterdam Pernis te 5 u 30. Die trein, met een lading van 1 100 t petroleumproducten, bestond uit 22 ketelwagens, elk van 50 t. Om 8 u 16 bereikte hij het grensstation, waar de douaneformaliteiten slechts een uur in beslag namen. Om 13 u 16 kwam hij toe in de installaties van de elektrische centrale INTERCOM te Monceau-Amercœur. De lossing begon onmiddellijk daarna.

Omloop van de wagens in 24 u.

De eerste elf wagens werden te 16 u 25 teruggezonden, onmiddellijk na lediging. Ze kwamen terug in de raffinaderij te 22 u 30. De tweede groep wagens volgde 2 u 30 later. Er dient op gewezen te worden dat de terugzending in twee fazen gebeurt, om de volgende laadverrichtingen te kunnen vervroegen, zodat de volledige omloopcyclus van het materieel binnen 24 uur verwezenlijkt is, hetgeen vele voordelen biedt voor de bediening en de organisatie, zowel voor de betrokken ondernemingen als voor de spoorwegen.

Weldra viermaal per week.

Dit verkeer, dat vooralsnog drie pendeldiensten per week omvat, zal eerlang tot vier pendeldiensten per week worden uitgebreid.

*Lading
195 km
Lossing
+ 195 km*

Het opmerkenswaardige van de prestatie ligt vooral in de verwezenlijkte dienstregeling om een dergelijk transport over de afstand van 195 km tussen Rotterdam en Amercœur te verrichten. Net alsof er geen grens moest worden overschreden en alsof er niet meer dan één spoorwegnet moest worden bereiden. De spoorwegen, die een perfecte koördinatie hebben bereikt, hebben bij de douanediens ten op volle begrip mogen rekenen.

De technische eisen waaraan bij dit vervoer moet voldaan worden, zijn reeds bekend; ze zijn ongeveer dezelfde als die van de andere gelijkaardige transporten.

Totaal binnen 24 uren afgewerkt.

*Wagens met warmteisolatie.
Warmteverlies van minder dan 3°
na vervoer over 195 km.*

Extra-zware stookolie moet bij het lossen een temperatuur van meer dan 55° hebben om voldoende vloeibaar te zijn. Rekening houdend met het warmteverlies dat ontstaat bij het laden en gedurende het vervoer, moet de extra-zware stookolie bij het laden in de wagen een temperatuur van meer dan 65° hebben.

Wij mogen dit artikel wel met een beetje rechtmatige fierheid besluiten. Inderdaad, de spoorweg van de toekomst wordt stilaan werkelijkheid. Hij integreert zich heel goed in de evoluerende economie en past zich voortdurend en vlot aan, zodat hij in staat is te concurreren en ten volle aan de verwachtingen van de nijverheid te beantwoorden.

Tot wie moet U zich wenden voor uw transport ?

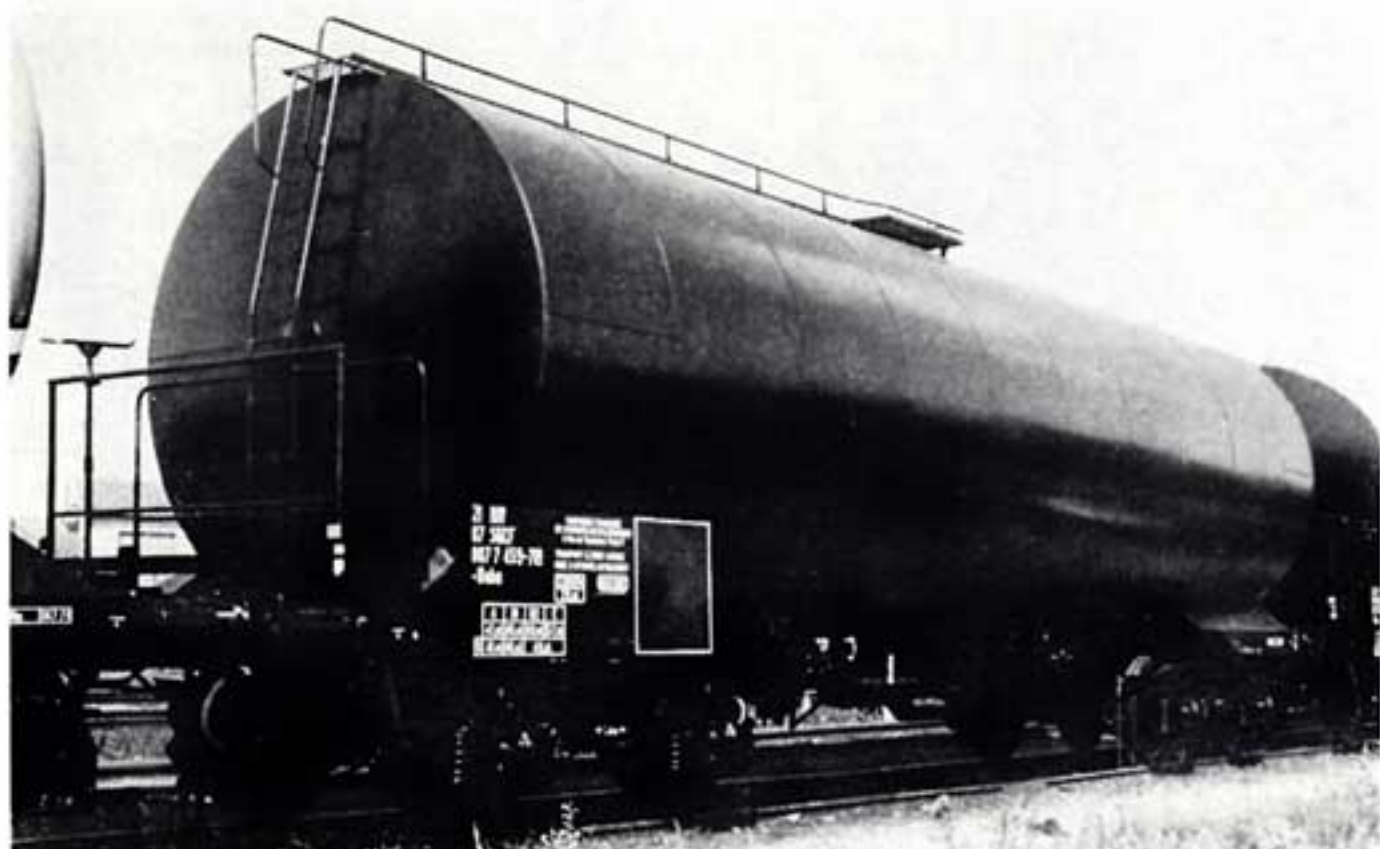
Voor de levering van wagens.

Hierna het adres van de voornaamste maatschappijen die U de geschikte ketelwagens ter beschikking kunnen stellen.

Voor belangrijke overeenkomsten kan de N.M.B.S. als bemiddelaar optreden of zelf de overeenkomsten afsluiten met de wagenhuurders.

ETIENNE EVERARD

Victor Emmanuel III 60
1180 Brussel
Telefoon (02) 74.20.16



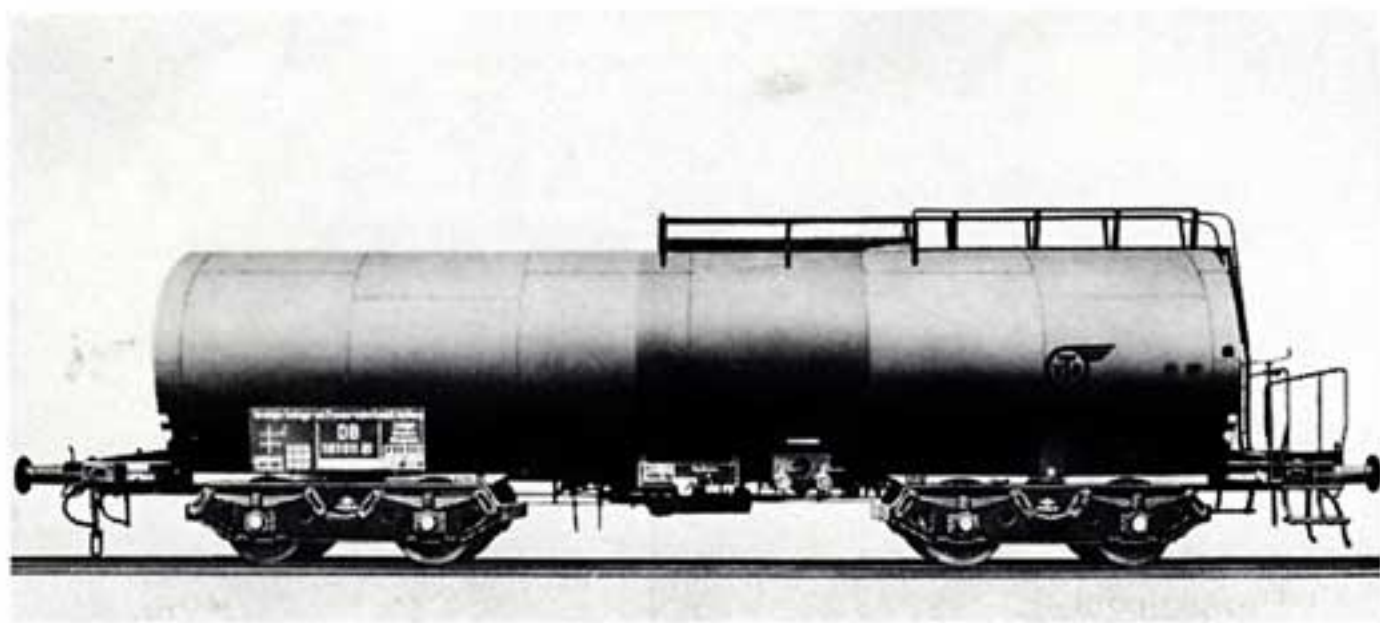
COMPAGNIE AUXILIAIRE INTERNATIONALE DE CHEMINS DE FER N.V.

Jacques de Lalaingstraat 1
1040 Brussel
Telefoon (02) 13.86.16
Telex 23.095 Auxiliaire Bru



N.V. ALGECO BELGIE V.T.G.

Kanselarijstraat 4
1000 Brussel
Telefoon (02) 11.93.25
Telex 245.69 Algecobel



Voor de installaties.

De betrokken ondernemingen kunnen gratis de hulp inroepen van onze technici en kunnen zich daarvoor wenden tot: Directie der Exploitatie - Bureau 14-41 (Roland Brogniez en André Lion), Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel - Telefoon 23.80.80 - toestellen 2143 en 2141.

Voor problemen van commerciële aard :

Handelsdirectie
Bureau 61-31 (Albert Counet)
Frankrijkstraat 85
1070 BRUSSEL
Telefoon 23.80.80 - toestel 26 29,

of het dichtstbijzijnde handelsagentschap van de N.M.B.S. dat steeds ten uwen dienste staat en dat U met zijn kennis van de gewestelijke bijzonderheden zal kunnen bijstaan.

Fernand Herremans,
Koningin Astridplein 27, 2000 ANTWERPEN, tel. (03) 33.02.68.

Jozef Stassijns,
Koningin Astridplein 27, 2000 ANTWERPEN, tel. (03) 33.02.68.

André Chabottaux,
avenue de la Gare 61, 6700 ARLON, tel. (063) 211.15.

Fernand Larbalestrie,
square Franklin Roosevelt, 7000 BERGEN, tel. (065) 359.79.

Jan Van Cleynenbreugel,
Stationplein, 8000 BRUGGE, tel. (050) 369.97.

Jean Maucq,
Frankrijkstraat 85, 1070 BRUSSEL, tel. (02) 23.81.34 of 23.81.35.

Jean Mainil,
quai de la Gare 1, 6000 CHARLEROI, tel. (07) 43.01.73.

Alex Van der Veken,
Koningin Maria Hendrikaplein 2, 9000 GENT, tel. (09) 22.71.00

Frans Musiek,
Stationplein 4, 3500 HASSELT, tel. (011) 232.65.

Omer Vannieuwenhuyse,
Station, 8500 KORTRIJK, tel. (056) 200.49.

Joseph René Schmitz,
rue de la Casquette 42, 4000 LUIK, tel. (04) 23.17.13.

Jan Calottens,
Station, 2800 MECHELEN, tel. (015) 424.82.

Paul Gheude,
rue Godefroid 5, 5000 NAMEN, tel. (081) 230.84.

Georges Lejeune,
rue Xhavée 14, 4800 VERVIERS, tel. (087) 308.40.

u hebt er belang bij...

geen wagenladingen aanbieden zonder vervoer- en douane- documenten

In het decembernummer 1969 van dit tijdschrift werd de aandacht van het cliënteel erop gevestigd dat het voor een snelle voortzending van de transporten van groot belang is alle vervoer- en douanedocumenten samen met de wagen in de stations af te geven.

Sommige verzenders houden zich nog steeds niet aan deze regel en gaan voort hun vervoeren zonder de vereiste documenten aan te bieden en dit zowel in het binnen- als in het internationaal verkeer.

Deze werkwijze heeft vele nadelen voor gevolg.

De klanten lopen gevaar staangeld te moeten betalen, de zendingen riskeren oponthoud aan de grens en komen aldus met vertraging ter bestemming. Van haar kant wordt de N.M.B.S. ertoe genoopt vervoeren aan te nemen die niet door een vervoercontract zijn gedekt. Zij wordt verplicht aan de

grens dure rangeringen uit te voeren om de wagens, waarvoor de douanedocumenten ontbreken, uit de trein te nemen.

Alhoewel de reglementering toelaat de douanedocumenten over de post naar het grensstation na te sturen, is deze handelwijze in België niet aan te bevelen, enerzijds wegens de enge begrenzing van ons territorium en anderzijds wegens de korte vervoertijden tot aan de grensposten.

In tegenstelling met hetgeen geschiedt op de uitgestrekte netten bereiken de wagens reeds de grens enkele uren na hun vertrek, terwijl de via de post verzonden documenten ten vroegste 's anderendaags morgens besteld worden.

Wij zijn dan ook zo vrij er bij ons cliënteel op aan te dringen haar verzendingen derwijze te organiseren dat de wagens met de documenten gelijktijdig in het vertrekstation worden aangeboden.

toelaatbare belading van de wagens

In het vorig nummer van ons tijdschrift hebben wij het voornaamste van de regels betreffende de toelaatbare belading van de wagens uiteengezet.

Het probleem werd beschouwd in het opzicht van het weerstandsvermogen van het materieel (wagens en spoor), zoals al bij het begin van de tekst blijkt. Het past dan ook dat het technisch karakter dat aan het artikel gegeven werd, ondermeer in de uiteenzetting van de vervoersmogelijkheden behouden blijft. Het is echter duidelijk dat de keuze van een vervoerweg ook afhangt van de wettelijk toegelaten wegen en van de vrachtprijzen.

Onze klanten hebben er derhalve belang bij, voordat ze de te volgen vervoerweg voor hun zendingen naar het buitenland vaststellen, onze inlichtingskantoren voor internationaal verkeer te Brussel of te Antwerpen te raadplegen.

Ziehier de adressen:

Ravensteingalerij
1000 BRUSSEL
Telefoon (02) 13.41.10 - toestel 200
Telex OBCE Obelcombru 21 502

Station Antwerpen Dokken - Stapelplaats
Noorderplaats
Telefoon (03) 32.31.31 en 31.35.05
Telex Railbel Antw. 31 814

treinboek van de internationale verbindingen voor wagenladingen

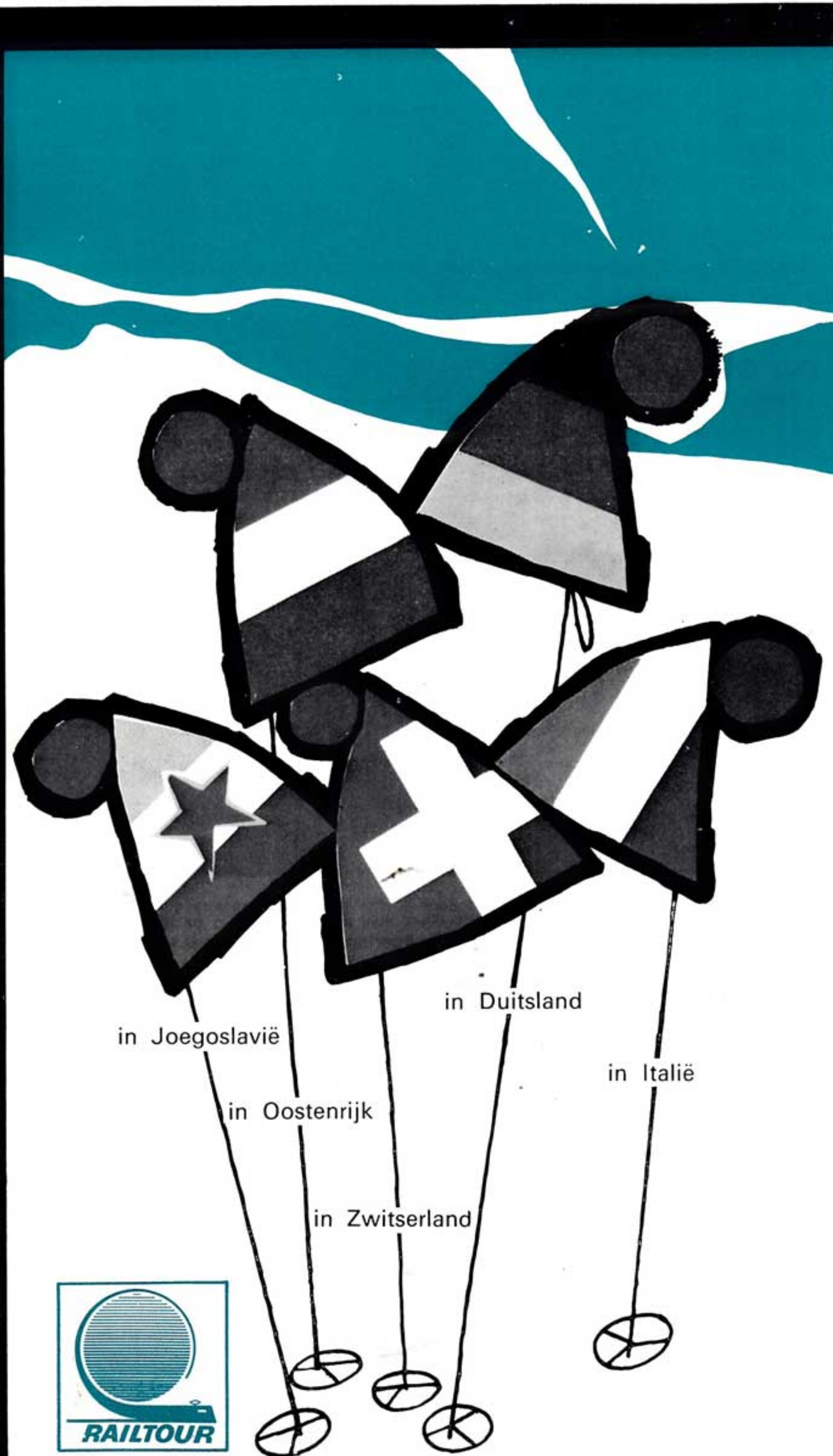
Ter attentie van de expediteurs publiceren de Belgische Spoorwegen ieder jaar een uittreksel uit het L.I.M., een brochure die de dienstregeling der internationale goederentreinen samenvat waarbij het Belgische spoorwegnet is betrokken.

Deze brochure is kosteloos te verkrijgen in elk handelsagentschap van de N.M.B.S.

Er bestaat ook een boekje over het vervoer met TEEM en met gespecialiseerde containertreinen. Het kan er ook kosteloos bekomen worden.

met het gezin op sneeuwvakantie

met **RAILTOUR**



Het is thans geen geheim meer, wintervakantie is een ware weldaad. In het hooggebergte is de lucht zuiverder en bevat meer ozon. Een bron van kracht.

Zelfs als u niet aan sport doet, zoals ski, slede of bobslee, kan u al de genoegens smaken die de wintersportcentra bieden in Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland en misschien zelfs in Joegoslavië. Zoals u wil...

Reizen is thans eenvoudig geworden. De spoorweg is werkelijk een uitstekend vervoermiddel dat door niets te stuiten is, zelfs niet door mist of sneeuw... Met de spoorweg dringt u door tot de toverwereld van het hooggebergte. In één nacht voert hij u van uw woonplaats naar uw vakantie-oord.

RAILTOUR, de grote organisatie voor spoorwegtoerisme, doet nog beter: zij neemt u onder haar hoede van het begin tot het eindpunt van uw reis. Zij maakt uw reis aangenaam en gemakkelijk, met al het comfort waarmee ze u omringt, lig- en slaaprijtuigen, spel en lectuur, een verzorgde en warme maaltijd. Bij uw aankomst hoeft u zich zelfs niet meer om uw bagage te bekommeren. Raitour doet het in uw plaats.

RAILTOUR publiceerde onlangs haar winterprogramma 71/72. Het is een rijk geïllustreerde brochure. Tal van kleurenfoto's die ons aan het dromen brengen. Een venster op de glinsterende wereld van Garmisch-Partenkirchen of Mittenwald in Duitsland, Zell am See, Mallnitz, Kitzbuhel, Seefeld of Sankt-Johann en nog vele andere in Oostenrijk, de Italiaanse Dolomieten met hun hooggelegen wintersportcentra Dobbiacco, Nova Levante, Moena — en we slaan er over —, traditioneel Zwitserland dat zo mild is, Arosa, Flims, Sankt Moritz, Wallis of het Oberland, Leysin of Kandersteg, Grindelwald of Saint-Cergue, en Joegoslavië tenslotte, met Kransjka Gora tussen de Julische Alpen en Karawanken.

Er zijn reizen volgens ieders vermogen, van het kleinste tot het grootste. Voor minder dan 5 000 fr. kan men in Oostenrijk of Italië een heerlijke week doorbrengen. De prijzen kunnen gaan tot 25 000 fr., zelfs tot bij de 32 000 fr., maar dan voor een verblijf van 24 vakantiedagen in een zeer luxueus hotel.

De meest bescheiden pensions zijn evenwel zeer zorgvuldig uitgekozen en zijn een waarborg voor echt comfort en smakelijk eten.

De programma's omvatten speciale verblijven voor de kerst- en nieuwjaarsfeesten. Er zijn ook weekenduitstappen naar de „Oktoberfeste" van München, naar Hamburg, Keulen of met Kerstmis naar het Zwarte Woud.

Wie stelt er iets beters voor?

Het programma van Raitour is verkrijgbaar in de inlichtingskantoren van de belangrijke stations van de N.M.B.S. en bij de erkende reisbureaus.

de Alpen of de Franse Riviera wintervakantie in Frankrijk met F.T.S.



Vele Belgen gaan liefst met vakantie naar Frankrijk. En waarom niet? Het is een mooi, aantrekkelijk en tevens indrukwekkend land. Met heerlijke en rijkelijke spijzen, edele en soms weelderige wijnen. En bij dat alles lekkere kaas- en fruitsoorten, met fijne likeuren.

Het land ligt aan onze grens, de verbindingen zijn gemakkelijk en snel. Met de directe avondtrein is men de volgende morgen ter bestemming. Daardoor worden we nog meer tot Frankrijk aangetrokken.

Een kleine schaduwzijde: overbevolkte treinen, wegen, stranden en hotels tijdens het volle zomerseizoen, een periode die we al te vaak voor onze vakantie uitkiezen. Men geeft er zich onvoldoende rekenschap van dat de winter een seizoen kan zijn (is het zonder enige twijfel) dat bevorderlijk is voor ontspanning en rust. De wintervakantie is niet uitsluitend voor sportbeoefenaars, maar is zeker nog meer geschikt voor allen die van de gezonde en ozonrijke zee of, beter nog, van de berglucht, moeten opknappen.

In de natuur die het kalmer opneemt en zelfs verscheidene maanden rust, vinden wij een betrouwbaar voorbeeld. Ze heeft gelijk, want ze vindt er een nieuwe jeugd in terug die telkens opnieuw in de lente ontluikt.

Een wintervakantie is thans in ieders bereik. Wij hebben trouwens al gesproken over de ruime keuze die Raitour u biedt; waarom niet over die van F.T.S. (France-Tourisme-Service), waarvan de thans buitengewone ervaring een waarborg is voor kwaliteit.

F.T.S. stelt de Alpen voor, Savoie, Haute-Savoie of Dauphiné aan hen die houden van de droge, tintelende berglucht, de glinsterende sneeuw op de hellingen, de lange, warme winteravonden in comfortabele hotels. De anderen, en meer in het bijzonder hen die tot „de derde leeftijd” behoren, heeft zij haar badplaatsen aan de Riviera toebedacht.

In het gebergte hebben we Chamonix, Morzine, Megève of Saint-Gervais, ook les Contamines, Courchevel of Val d'Isère, Alpe d'Huez en Chamrousse, ook nog Villars-de-Lans of les Deux-Alpes. Aan de Riviera: Cannes, Nice en Menton, de voornaamste centra die zelfs in de winter met lentekleur getooid zijn.

Al die verblijven hebben het karakter van een individuele reis en bieden daarbij de voordelen van een gezelschapsreis. Zo een verblijf te Cannes of te Nice — heen- en terugreis per trein, hotel met ontbijt, 10 dagen — vanaf minder dan 3.000 fr.; of een verblijf van 24 dagen met volledig pension, van 8.250 fr. tot nauwelijks over de 10.000 fr. De prijzen voor een verblijf in het gebergte, in streng geselecteerde hotels, gaan van minder dan 4.500 fr. (voor 10 dagen) tot 16.840 fr. (24 dagen), naargelang van de gekozen plaats en klasse.

Met F.T.S. geen problemen! Vanaf het vertrek tot de terugkeer is alles geregeld. Gebeurlijke onvoorziene moeilijkheden worden door de F.T.S.-gidsen geregeld.

Houdt u van Frankrijk, waarom verkiest u dan niet met F.T.S. te reizen? De rijk geïllustreerde en aantrekkelijk voorgestelde F.T.S.-brochure voor de winter 71/72 komt pas van de pers. Waarom vraagt u ze niet bij uw reisbureau of in de inlichtingskantoren van onze grote stations?

BESCHIKBARE NIJVERHEIDS- EMPLACEMENTEN

Indien U een plaats zoekt voor de uitbreiding van uw industriële of commerciële activiteiten, hetzij een gebouw, hetzij een terrein, wend U tot de chef van het N.M.B.S. agentschap in uw gewest. Hij zal U gaarne hieromtrent meer uitleg geven en, zo U het wenst, U met de plaatselijke verhuurdienst in verbinding stellen.

U vindt op bladzijde 10 de adressen van onze agent-schappen.

Ziehier, ter informatie, de lijst van de voornaamste plaatsen in het Antwerpse en het Brugse die ons zo pas werden medegedeeld.

Antwerpen

Antwerpen Zuid	13 000 m ²
Antwerpen Kiel	18 000 m ²
Antwerpen Schijnpoort	1 000 m ²

Brugge

Aarsele	4 000 m ²
Ardoois Koolskamp	5 800 m ²
Adinkerke-De Panne	± 23 000 m ²
Brugge	8 000 m ²
Handzame	2 500 m ²
Knokke	47 000 m ²
Lichtervelde	2 700 m ²
Kortemark	10 000 m ²
Lissewege	3 500 m ²
Maldegem	8 000 m ²
Oostende	5 000 m ²
Pervijze	1 360 m ²
Pittem	4 400 m ²
Veurne	22 400 m ²
Zeebrugge	30 000 m ²

VERBLIJF TE SPA



De N.M.B.S. organiseert verblijven te Spa, vanaf 1 oktober 1971 tot 2 juni 1972.

Ziedaar een prachtige gelegenheid om tijdens een weekend of als u wat respijt hebt in uw bezigheden, een navakantie te genieten in het aantrekkelijk kader van onze Ardennen.

Of u nu houdt van natuurschoon in de herfst, of u de winterpret verkiest bij het Hoogveen, of u de lente wilt zien komen, steeds zal u de genoegens van een goede tafel smaken.

U kiest en de N.M.B.S. doet de rest!

— Reis per spoor, heen en terug, in 2e klasse (ook in 1e klasse met een toeslag tegen verminderde prijs, aan te vragen bij de inschrijving) vanuit elk Belgisch station tot Spa (trein naar keuze).

— Overbrenging per auto van het station Spa naar het hotel, en omgekeerd.

— 1e dag : avondmaal en overnachting ;
2e dag : ontbijt, middagmaal, avondmaal en overnachting ;
3e dag : ontbijt en middagmaal.

— Kamers met eigen sanitaire installaties en bad, geen toeslag voor één persoonskamer.

— Prijs 1 395 fr., taks en dienst inbegrepen.

— Mogelijkheid tot verlenging, tegen betaling van supplement (aanvraag om verlenging bij de aankoop van de biljetten).

Inlichtingen en biljetten in de grote stations en bij de erkende reisbureaus.

Uiterlijke inschrijvingsdatum : 8 dagen vóór het vertrek.



TRANS-EUROP-EXPRESS

Verbeteringen in de verbindingen

België - Duitsland

Vanaf 26 september zijn de Trans-Europ-Expresstreinen Diamant (Brussel - Hannover) en Saphir (Brussel - Frankfort) uit nieuwe rytuigen samengesteld. In die treinen lopen er telkens rytuigen met zijgang, een rytuig met middengang en een restauratierytuig. In de Saphir loopt er ook een barriytuig mee. Dat materieel heeft de volgende kenmerken: bijzonder verzorgde klimaatregeling die afzonderlijk per afdeling kan geschieden; geluidsisolatie; steeds koud en warm water; contactstoppen voor elektrische scheerapparaten; automatische sluiting van de deuren; bronglas dat de zonnestralen filtreert; kortom, steeds meer comfort, wat het cliënteel zal weten op prijs te stellen.

Er dient eveneens te worden aangegeeft dat de dienstregeling van die twee treinen vanaf dezelfde datum gewijzigd is in verband met de inrichting van een exprestreindienst « Intersteden » op het Duitse net.

De Diamant bedient: Dortmund en Hannover en rijdt met de volgende dienstregeling:

8 u 25 V	↓	Brussel-Zuid	↑	A 21 u 46
9 u 30 V		Luik		A 20 u 42
10 u 50 A		Keulen		V 19 u 25
12 u 08 A		Dortmund		V 18 u 00
13 u 01 A		Bielefeld		V 17 u 05
13 u 53 A		Hannover		V 16 u/15

Anderzijds is de Saphir met ongeveer een uur verlaat bij vertrek uit Brussel-Zuid. Bij de terugrit vertrekt hij uit Neurenberg in plaats van uit Frankfort. Hierna volgt de dienstregeling:

18 u 07 V	↓	Brussel-Zuid	↑	A 13 u 28
19 u 19 V		Luik		A 12 u 25
20 u 44 A		Keulen		V 11 u 08
21 u 16 A		Bonn		V 10 u 35
21 u 50 A		Koblenz		V 10 u 03
22 u 38 A		Mainz		—
—		Wiesbaden		V 9 u 10
23 u 03 A		Frankfort		V 8 u 40
		Aschaffenburg		V 8 u 05
	Würzburg	V 7 u 19		
	Neurenberg	V 6 u 26		

Schaarbeek - Avignon met auto-slaaptrein zelfs in de winter

De spoorwegen hebben het initiatief genomen om Avignon tijdens de winterperiode met de auto-slaaptrein Schaarbeek - Fréjus - Saint-Raphaël te bedienen, zoals dit reeds eenmaal per week het geval was tijdens de zomer. Vooral nu er veel sprake is van vakantiespreiding en van reizen naar de zonnige landen buiten de zomermaanden, is dit dus een maatregel die op zijn tijd komt en die stellig zal gewaardeerd worden.

De heenreis heeft plaats:

elke zaterdag van 2 oktober 1971 tot 18 maart 1972,
elke zondag van 26 maart 1972 tot 21 mei 1972.

De terugreis:
elke zondag van 3 oktober 1971 tot 19 maart 1972,
elke maandag van 27 maart 1972 tot 22 mei 1972.

Naast de hiernavermelde dienstregeling die deze treinen volgen, vindt u de laadtermijnen die voor de auto's vastgesteld zijn.

<p><i>Laadtermijn</i></p> <p>Van 13 u tot 16 u 30</p> <p>—</p> <p>—</p>	<table border="0"> <tr> <td>V. 17 u 38</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">↓</td> <td>SCHAARBEEK</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">↑</td> <td>10 u 53 A.</td> </tr> <tr> <td>A. 5 u 53</td> <td>AVIGNON</td> <td>22 u 14 V.</td> </tr> <tr> <td>A. 9 u 03</td> <td>FREJUS-St.-RAPHAEL</td> <td>19 u 00 V.</td> </tr> </table>	V. 17 u 38	↓	SCHAARBEEK	↑	10 u 53 A.	A. 5 u 53	AVIGNON	22 u 14 V.	A. 9 u 03	FREJUS-St.-RAPHAEL	19 u 00 V.	<p><i>Laadtermijn</i></p> <p>van 17 u 30 tot 21 u 20</p> <p>van 15 u tot 18 u 10</p>
V. 17 u 38	↓	SCHAARBEEK		↑		10 u 53 A.							
A. 5 u 53		AVIGNON				22 u 14 V.							
A. 9 u 03		FREJUS-St.-RAPHAEL	19 u 00 V.										

**Zot u nu moor
in de trein, hé!**

