

SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 2 - Mei 1972





De N.M.B.S.-terminal te Antwerpen, gelegen tussen het 6e havendok en het Churchilldok zal einde 1972 een nieuwe uitbreiding krijgen. In dit nummer wordt daar meer over verteld.



INHOUD

Blz

- 2 Ondraaglijk leven
- 5 2de in de wereld : de haven van Antwerpen
- 7 Een spoorweghaven
- 9 Terminal'72
- 10 Als beloning voor degelijk werk, een gezonde ontspanning
- 11 Samen werken, samen ontspannen
- 12 Handelsdirectie
- 14 Slaap aan meer dan 100 per uur
- 17 Halveprijskaart
- 18 Klank en beeld
- 20 Wissels
- 22 Verhuring van containers — nieuwe gezichten
- 23 Nieuwe wagens — beschikbaar terrein
- 25 Win 4 dagen vakantie in

Redactie : Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 — toestel 2637

Foto's : F.Putman—Brussel
Haven van Antwerpen
J. Mineur — Brussel
G. Delise — Brussel

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. SERGIJSELS
BRUSSEL.

Er wordt veel gesproken en geschreven over verontreiniging en lawaai. De meningen daaromtrent zijn sterk verdeeld, waarbij soms aannemelijke motieven maar ook tegenstrijdige belangen een rol spelen. Hierna brengen wij, bij wijze van documentatie, de vertaling van een artikel dat verleden jaar werd gepubliceerd door de Vakvereniging van de Duitse Spoormannen. We zouden niet durven beweren dat dit artikel vrij is van elke tendens — men kan zijn afkomst niet loochenen —, doch het heeft de verdienste dat het op feiten steunt. De feiten werden in Duitsland genoteerd, maar de uiteenzetting lijkt ons universeel genoeg opdat wij ons allen betrokken zouden voelen.

ondra





aaaglijk leven

WEGVERKEER, OORZAAK NR. 1 VAN DE VERONTREINIGING.

Reeds meer dan een jaar groeit het aantal artikelen aan die het thema van de milieuverontreiniging en -bescherming behandelen.

De huidige campagne is tot volle ontwikkeling gekomen nadat president Nixon de Amerikanen had opgeroepen «de grond opnieuw te bebouwen» om aldus de komende generaties, maar ook de huidige generatie te beschermen. De Bondsregering (1) heeft met nadruk gewezen op het groeiend gevaar van de verontreiniging. De heer Genscher, minister van Binnenlandse Zaken, stelt vast dat de gemeenschap bewust geworden is van de kritische toestand, veroorzaakt door de luchtbezoedeling, de verontreiniging van het water en van de zeebodem, maar ook door de bovenmatige aangroei van de afval en de toeneming van het lawaai, waarbij dan nog het probleem van de bevolkingsaangroei komt kijken.

Maskers om te ademen. Gerantsoeneerd drinkwater. De verstikkende lucht van afval en vuilnis. Het is zelfs niet meer mogelijk om te gaan baden...

Wat een somber toekomstbeeld! Wat doet ons die weg opgaan?

Met al die rookwolken aan de hemel en het schuim dat zich in de waterlopen ophoopt, zou men geneigd zijn te geloven dat de industrie alleen de oorzaak is van de verontreiniging. Nochtans zijn de vervoermiddelen gedeeltelijk verantwoordelijk voor de toestand.

AUTO'S MAKEN HET LEVEN IN DE STEDEN ONDRAAGLIJK.

President Nixon heeft niet gearzeld om te verklaren dat de bezoedeling in de eerste plaats aan het wegverkeer moet worden toegeschreven.

Die vaststelling wordt maar al te zeer bevestigd in onze dichtbevolkte streken, zoals bijvoorbeeld wordt aangetoond door de talrijke proeven die te München werden verricht. In drie jaar tijds is het koolmonoxyde-gehalte van de lucht er verdrievoudigd (soms bereikt de concentratie ervan zelfs tienmaal de hoeveelheid die door het

menselijk lichaam kan worden verdragen). Het gehalte aan koolwaterstof is verdubbeld, het gehalte aan nitrogeengassen is verzesvoudigd. Die gassen zijn bijna uitsluitend uit de uitlaatpijpen van auto's afkomstig. Men heeft eveneens vastgesteld, dat de rookwolken zo dik zijn in het stadscentrum dat, voor de duur van een jaar, de zon er honderd uur minder schijnt dan aan de rand van de stad.

Aan de andere kant heeft minister van Arbeid, de heer Walter Hirrlinger, het volgende verklaard: te Stuttgart, dat mag beschouwd worden als het grootste centrum ter wereld van chemische industrie en dat gelegen is in een natuurlijke kom met weinig wind, hebben proefnemingen uitgewezen dat niet de industrie maar de huisbrand en het wegverkeer de streek het meest bevuilden. De atmosfeer is er dermate verpest dat men van plan is een alarmsysteem in verscheidene fasen in te voeren. In de laatste fase zouden de personenwagens er slechts in een zeer beperkt aantal mogen rijden. De Bondsregering is van mening dat de grootste inspanning om de bezoedeling te beperken door de sector van het wegverkeer moet worden geleverd.

Er werden cijfers verzameld die duidelijk wijzen op de ernst van de toestand: de veertien miljoen personenwagens die er in Duitsland zijn, verspreiden jaarlijks acht miljoen ton koolmonoxyde, 1 200 000 ton koolwaterstof, 900 000 ton stikstofdioxyde, 12 000 ton zwevende deeltjes en 7 000 ton lood, en al die schadelijke producten hangen op ademhoogte. Bepaalde kankerveroorzakende gassen worden aldus niet alleen via de ademhaling opgenomen, maar ook via de voeding met planten, die langsheen de autowegen gekweekt worden.

Wij hebben nog niets gezegd over de nefaste gevolgen van het straatlawaai. Er blijkt slechts één oplossing voor het probleem mogelijk te zijn: de toegang tot de stadscentra verbieden voor particuliere auto's en opteren voor het gemeenschappelijk vervoer.

KANALISATIE EN BINNENSCHIEPVAART BEVUILEN ONZE WATERLOPEN.

De Rijn is een riool geworden. Tien jaar geleden heeft minister Balke dit verklaard op een

vergadering van de Vereniging voor Bescherming van de Waterlopen in Duitsland.

Indien men het water van de Rijn ter hoogte van de grens met Nederland zou zuiveren, zouden er elke dag 3 000 spoorwagens nodig zijn om het opgevangen vuil te vervoeren.

De 200 miljoen kubieke meter water die dagelijks de grens bereiken, bevatten 40 000 t keukenzout, 16 150 t sulfaten, 2 260 t nitraten, 103 t fosfaten, 554 t ammoniak en 295 t ijzer.

Men moet weten dat er zich een dikke vetlaag aan de bedding van de stroom vasthecht en dat het water aan de oppervlakte olielagen meevoert. De Water- en Scheepvaartdirectie van Duisburg heeft erop gewezen dat de schepen een belangrijk aandeel hadden in de verontreiniging van de Rijn. De wetsbepalingen die aan de binnenschippers het verbod opleggen het water te bevuilden, brengen slechts weinig aarde aan de dijk, zo moeilijk is het overtredingen te bewijzen.

De olie wordt door de scheepsschroeven in het water opgelost en verspreidt zich over alle lagen, zodat elke bacteriologische regeneratie onmogelijk wordt.

Ook hier zou men, zoals op de wegen, het vervoer absoluut moeten beperken.

De toestand is nog dramatischer op de gekanaliseerde waterwegen, zoals de Moezel en de Main. Door de stuwdammen wordt de normale afvloeiing van het water en de eraan verbonden natuurlijke reiniging onderbroken. Onvermijdelijk gevolg: die waterwegen zijn alleen nog maar een reeks biologisch dode poelen, die in de zomer een misselijke reuk verspreiden, zoals te Frankfort. Men zou in ieder geval niet meer mogen denken dat onze waterlopen alleen voor vervoer bestemd zijn en men zou moeten ophouden op een onbezonnen manier kanalen te graven.

VLIEGTUIGEN VERPESTEN DE ATMOSFEER EN VEROORZAKEN EEN ONDRAAGLIJK LAWAAI.

Een recent onderzoek van het Instituut voor Bosbouwkunde en Plantenteelt aan de universiteit van Munchen wijt het wegwijnen van de bosstroken die onder de luchtwegen gelegen zijn, aan de verbrandingsgassen van de

(1) van Duitsland, natuurlijk.

vliegtuigen die het vliegveld Riem bedienen. De naalden van de zieke sparren bevatten negenmaal zoveel lood als die van de gezonde sparren.

De specialisten zijn van mening dat dit lood, dat afkomstig is van de verbrandingsgassen van schroefvliegtuigen, zich rechtstreeks op de naalden kan vastgezet hebben, maar dat het ook door de wortels kan opgeslorpt zijn.

Er is evenwel niet alleen het lood dat de planten vernietigt. Andere verbrandingsresten zijn nog schadelijker, in het bijzonder de koolwaterstoffen en de produkten die onder de inwerking van het zonlicht door foto-chemische reactie ontstaan zijn.

In welke mate kan het menselijk organisme de invloed van zulke gassen verdragen? Het probleem raakt heel de mensheid, maar het treft meer direct de omwonenden die zowel slachtoffer zijn van de verontreiniging als van het lawaai.

Volgens recente studies vinden talrijke ziekten hun oorsprong in overmatig lawaai,

Er moeten dringende maatregelen genomen worden: er moeten «groene gordijnen» aangelegd worden om de stadscentra te beschermen; er moeten nieuwe technieken bedacht worden om het geluid bij de bron te dempen.

Wetsbepalingen werden onlangs van kracht in het kader van de strijd tegen het vliegtuiglawaai. Dit is slechts een eerste stap.

OLIEPIJPLEIDINGEN KUNNEN GRONDWATER VOOR VELE JAREN ONBRUIKBAAR MAKEN

Zonder twijfel zijn er zeer strenge wetsbepalingen uitgevaardigd om te voorkomen dat oliepijpleidingen zouden beschadigd worden. Zonder twijfel wordt de bouw ervan aan een

strenge controle onderworpen. Dit belet niet dat een leiding steeds kan worden beschadigd en dat er steeds een bepaalde tijd zal verlopen alvorens de petroleumstroom die uit de bres vloeit, zal kunnen gestopt worden.

Men mag echter niet uit het oog verliezen dat koolwaterstof dat met een verhouding van een tot een miljoen in het water aanwezig is, al kan gesmaakt worden. Men dient dus uiterst voorzichtig te zijn. We kunnen ons niet meer veroorloven water te verspillen nu de bevolking zonder ophouden aangroeit en de persoonlijke behoeften groter worden. Oliepijpleidingen zouden slechts in gebieden zonder drinkwatervoorraden mogen aangelegd worden.

In het vooruitzicht van de uitputting van de onderaardse drinkwatervoorraden in de Bondsrepubliek heeft men overwogen een drinkwaterleiding aan te leggen tussen de overbevolkte gebieden van de Rhur, de Main en Mannheim enerzijds en Skandinavië anderzijds.

IN DERGELIJKE OMSTANDIGHEDEN KOMT DE ONTWIKKELING VAN DE SPOORWEG-TECHNIEK OP HET MEEST GESCHIKTE TIJDSTIP.

De spoorwegen wendden thans dieseltractie en elektrische tractie aan.

Er ontsnappen voorzeker verbrandingsgassen uit de diesellocomotieven; maar in veel mindere mate dan bij vrachtauto's en personenwagens. Een andere bedenking: het aanwenden van gelaste spoorstaven en van elektrische tractie hebben het lawaai gevoelig verminderd.

We moeten ook rekening houden met het feit dat de woningbouw zich veel minder concentreert in de nabijheid van de spoorweglijnen dan langs de autowegen. Wat er ook van zij, het treinverkeer stoort dus veel minder de bevolking dan het wegverkeer.

DE ZWITSERSE SPOORWEGEN BESTRIJDEN DE WATERVERONTREINIGING.

De Zwitserse spoorwegen hebben wagens ingericht ter bescherming van het water tegen verontreiniging door koolwaterstoffen.

Die wagens zijn met volgend materieel uitgerust:

- opvouwbare recipiënten, zakken, vangzeilen;
- dichtingsmateriaal (houten spieën en stoppen, snelsluitingen voor ketels);
- overhevelpomp met stroomopwekker;
- aan- en afvoerleidingen;
- gereedschappen die geen vonken veroorzaken;
- verlichtingsapparatuur;
- twee ladders;
- beschermingskledij met vizierhelm en nekbedekking;
- middelen voor eerste geneeskundige hulp;
- stollingsprodukten;
- poedersnelblussers.

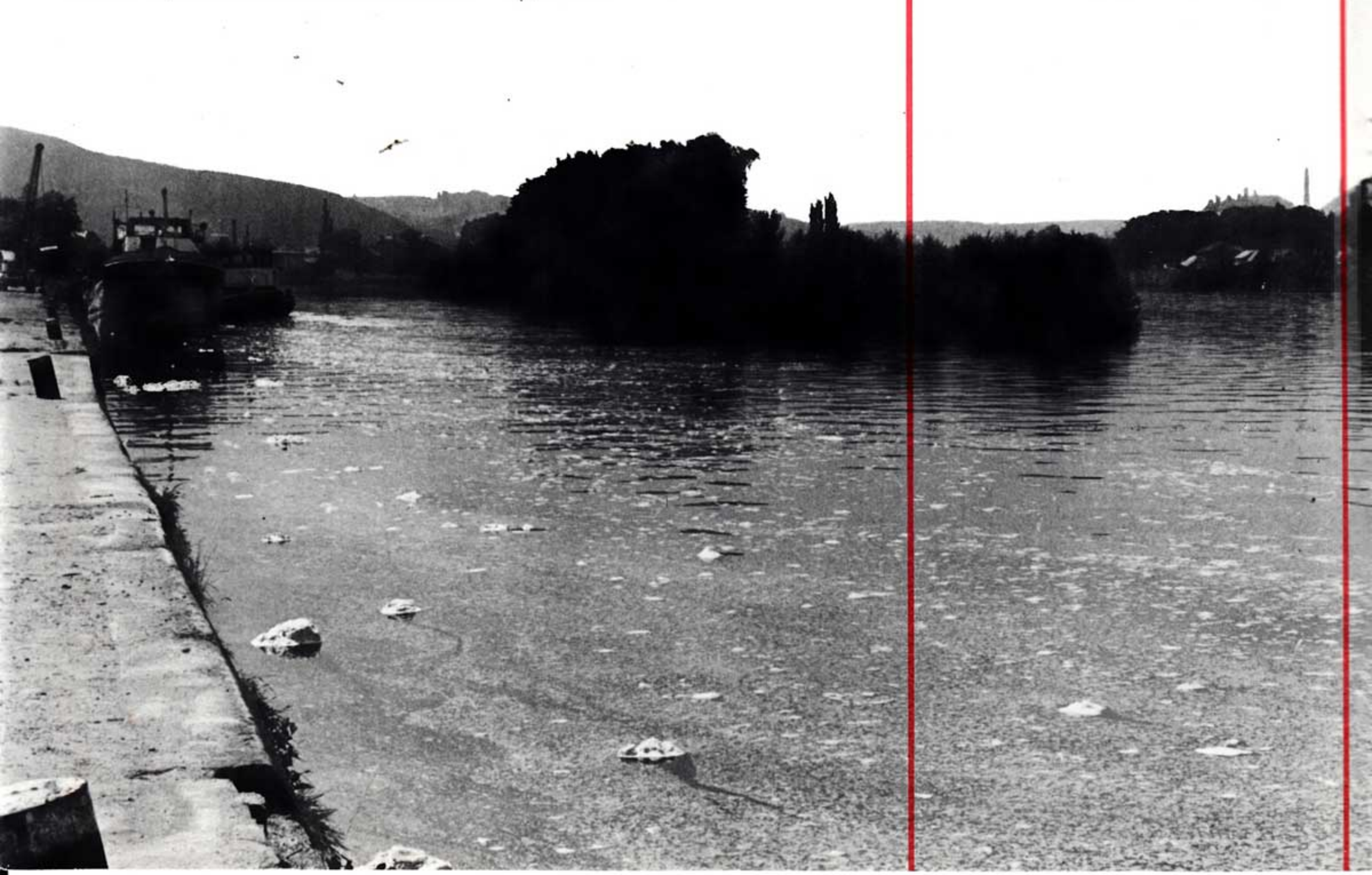
Dertig stations zijn met een wagen van zulk een type uitgerust.

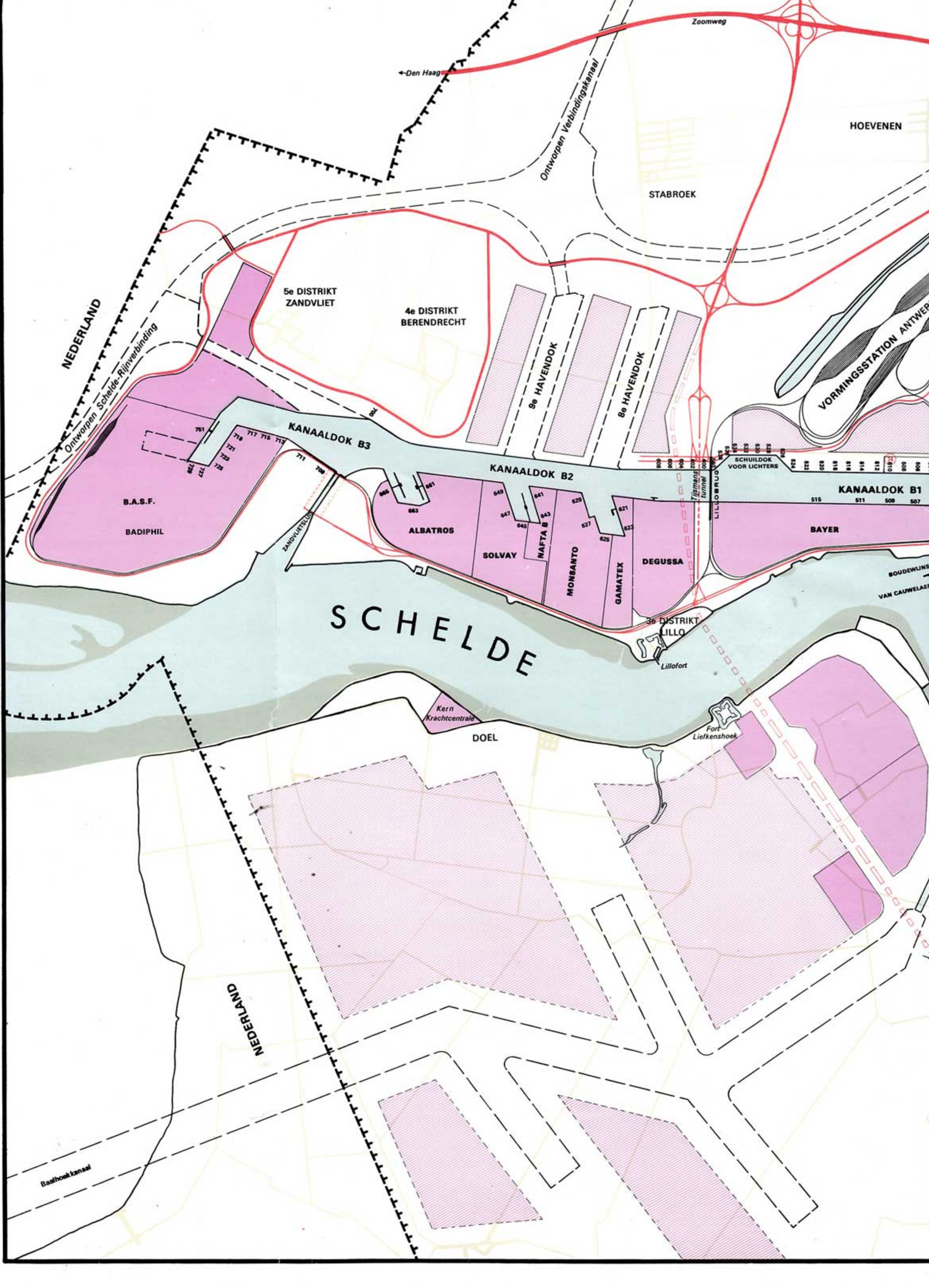
Het hoofddoel bestaat erin, de waterlagen onder de stations zo doelmatig mogelijk te beschermen. Bij ongevallen grijpen de «piketten» dadelijk in.

Andere stations beschikken over een minder volledige uitrusting, maar kunnen daarmee niettemin voorkomen dat zuivere waterlagen door stromen koolwaterstof verontreinigd worden.

Speciaal daartoe opgeleide ploegen waken in de stations die met het materieel zijn uitgerust.

De Zwitserse spoorwegen vervoeren elk jaar ongeveer acht miljoen ton petroleumprodukten. Er kunnen zich altijd ongevallen of beschadigingen voordoen die men doelmatig wil verhelpen met de maatregelen die werden getroffen overeenkomstig de bondswet tot bestrijding van de waterverontreiniging.





NEDERLAND

← Den Haag

Zoomweg

HOEVENEN

STABROEK

5e DISTRIKT
ZANDVLIET

4e DISTRIKT
BERENDRECHT

9e HAVENDOK

8e HAVENDOK

VORMINGSSTATION
ANTWERPEN

Ontworpen
Schelde-Rijnverbinding

KANAALDOK B3

KANAALDOK B2

SCHULDOK
VOOR LICHTERS

KANAALDOK B1

B.A.S.F.
BADIPHIL

ALBATROS

SOLVAY

MONSANTO

GAMATEX

DEGUSSA

BAYER

SCHELDE

Lillofort

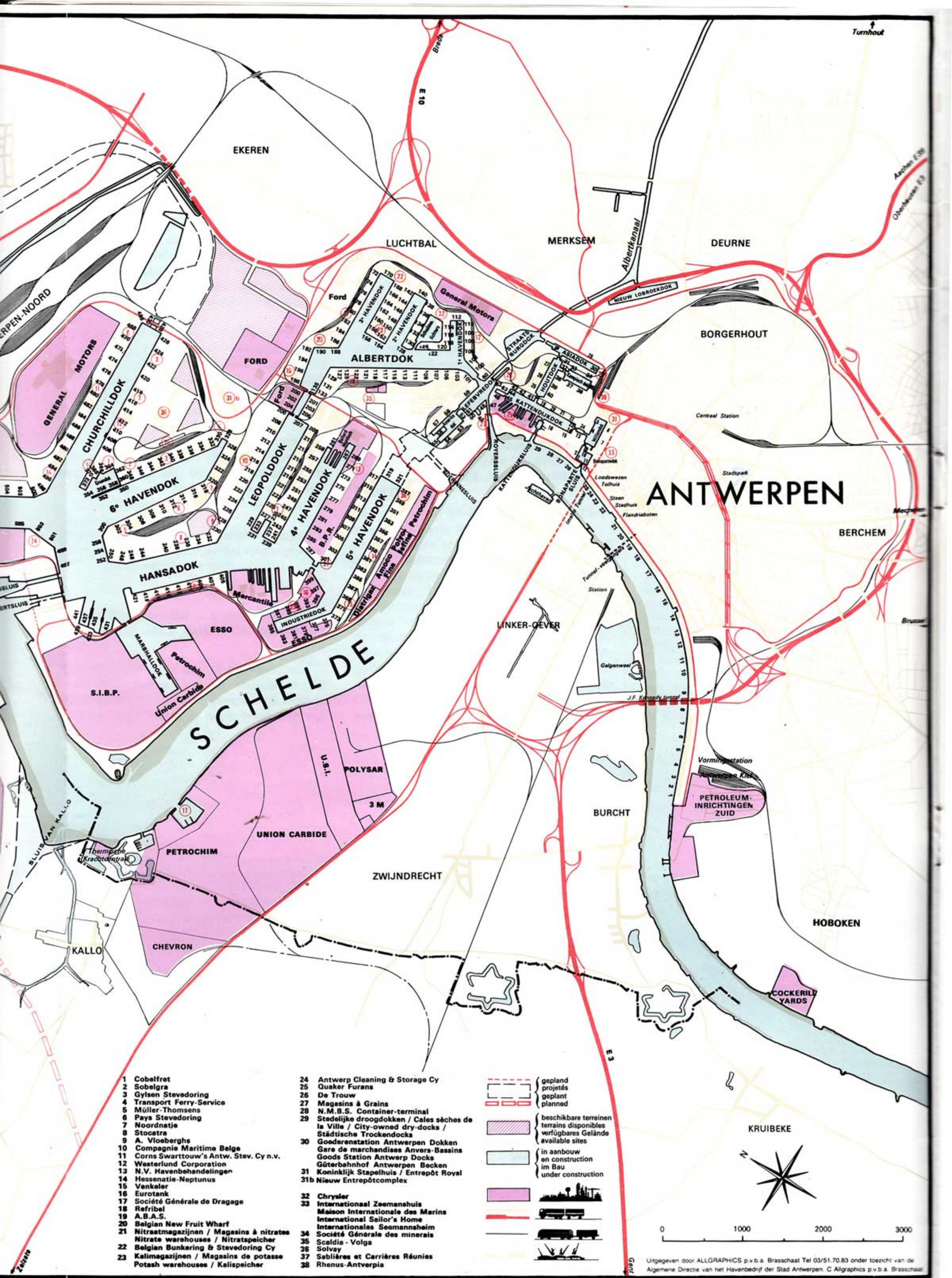
Kern
Krachtcentrale

DOEL

Fort
Liefkenshoek

NEDERLAND

Baalhoekkanaal



- 1 Cobelfret
- 2 Sobelgra
- 3 Gylsen Stevedoring
- 4 Transport Ferry-Service
- 5 Müller-Thomsons
- 6 Pays Stevedoring
- 7 Noordnatie
- 8 Stocatra
- 9 A. Vloeberghs
- 10 Compagnie Maritime Belge
- 11 Corns Swartouw's Antw. Stev. Cy n.v.
- 12 Westerlund Corporation
- 13 N.V. Havenbehandelingen
- 14 Hessenatie-Neptunus
- 15 Venkeler
- 16 Eurotank
- 17 Société Générale de Dragage
- 18 Refribel
- 19 A.B.A.S.
- 20 Belgian New Fruit Wharf
- 21 Nitraatmagazijnen / Magasins à nitrates
- 22 Nitraatmagazijnen / Nitratspeicher
- 23 Belgian Bunkering & Stevedoring Cy
- 24 Kalimagazijnen / Magasins de potasse
- 25 Potash warehouses / Kalispeicher

- 24 Antwerp Cleaning & Storage Cy
- 25 Quaker Furans
- 26 De Trouw
- 27 Magasins à Grains
- 28 N.M.B.S. Container-terminal
- 29 Stedelijke droogdokken / Cales sèches de la Ville / City-owned dry-docks / Städtische Trockendocks
- 30 Goederenstation Antwerpen Dokken
- 31 Gare de marchandises Anvers-Bassins
- 32 Güterbahnhof Antwerpen Becken
- 33 Koninklijk Stapelhuis / Entrepôt Royal
- 31b Nieuw Entrepôtcomplex
- 32 Chrysler
- 33 Internationaal Zeemanshuis
- 34 Maison Internationales des Marins
- 35 International Sailor's Home
- 36 Internationales Seemannsheim
- 37 Société Générale des minerais
- 38 Scaldia - Volga
- 39 Solvay
- 40 Sablières et Carrières Réunies
- 41 Rhenus-Antverpia

gepland
 projectés
 gepland
 planned

beschikbaar terreinen
 terrains disponibles
 verfügbares Gelände
 available sites

in aanbouw
 en construction
 im Bau
 under construction

KRUIBEKE

Uitgegeven door ALLGRAPHICS p.v.b.a. Brasschaat Tel 03/51.70.83 onder toezicht van de
 Algemene Directie van het Havenbedrijf der Stad Antwerpen. © Allgraphics p.v.b.a. Brasschaat

ANTWERPEN

2de in de wereld

Antwerpen was een haven aan de Schelde maar op een dag besloot Napoléon Bonaparte haar totaal andere afmetingen te geven.

Wat hij ook deed : hij gaf haar het eerste dok.

Sindsdien nam Antwerpen voortdurend uitbreiding : het artikel van de heer Delwaide, schepen van de haven, geeft er een duidelijk beeld van.

Thans erkend als 2e wereldhaven, interesseert ze ons bijzonder omdat de spoorweg er steeds het best geïntegreerd was. De heer Herremans, handelsvertegenwoordiger van de N.M.B.S. voor de wereldstad, illustreert dit op inslaande wijze.

Maar in laatste instantie interesseert Antwerpen ons nog meer als knooppunt van het containervervoer, daar deze vervoertechniek thans een uitzonderlijke bloei kent.

Wanneer men de naoorlogse ontwikkeling van de haven van Antwerpen gadeslaat is men getroffen door de snelle expansie van het verkeer en de aanzienlijke uitbreiding van de haveninrichtingen.

Als gevolg van het toenemend vrachtvervoer ter zee hebben zich belangrijke wijzigingen voorgedaan op het gebied van de scheepsruimte, de goederentrafiek en de behandeling ervan. Deze evolutie heeft een ingrijpende aanpassing van het havenareaal vereist. Naast de traditionele handels- en vervoerfunctie van de haven diende vooral te worden gelet op een verschijnsel dat een geweldige invloed zou uitoefenen op de produktiviteit van de haven, namelijk de industrialisatie, die zich op spektakulaire wijze heeft ontwikkeld, zodat momenteel circa 3.000 ha door basisindustrieën zijn bezet, vergeleken bij 80 ha in 1940, 200 in 1950 en 600 in 1960.

De aanpassing van de Antwerpse haven is vrij snel gegaan, dank zij een Tienjarenplan waarin de openbare besturen — Staat en Stad — vele miljarden geïnvesteerd hebben. Het Tienjarenplan voor de uitbreiding en de modernisering van de Antwerpse haven, dat in juli 1956 eensgezind door het Parlement werd goedgekeurd, werd later aangevuld met de wet van 1958 die in de bouw van de Zandvlietsluis voorzag. Dit kunstwerk, dat de sluisencapaciteit van de haven met 75 t.h. heeft verhoogd, werd op 3 oktober 1967 door Z.M. Koning Boudewijn plechtig ingewijd,



samen met de kanaaldokken B1, B2 en B3, die de nieuwe sluis met de haveninrichtingen verbinden.

Door de werken van het Tienjarenplan werd de bruto-oppervlakte van het havengebied van 5.340 ha to 10.600 ha opgevoerd, de totale lengte van de kademuuren en taluds van 45 tot 100 km en werden uitgestrekte terreinen voor industrievestiging in gereedheid gebracht.

De grootscheepse industrialisatie is in de jaren vijftig begonnen met het graven van het Marshalldok en de bouw van twee belangrijke raffinaderijen, namelijk S.I.B.P. (Société Industrielle Belge de Pétales) en Esso. Indien gepaste infrastructuurwerken in de Antwerpse haven talrijke nijverheden van wereldformaat hebben aangetrokken, dient de industriële ontwikkeling echter vooral te worden toegeschreven aan de omstandigheid dat bedrijven die grondstoffen verwerken zich hoe langer hoe meer in de havens zijn gaan vestigen, daar zij in toenemende mate afhankelijk zijn van de bevoorrading uit overzee. De petroleumindustrie en de petrochemie zijn daarvan sprekende voorbeelden. De ijzer- en staalindustrie heeft evenzeer behoefte aan gronden die aan diepwater zijn gelegen. Antwerpen heeft daarbij veel goeds te bieden op het vlak van de vestigingsfactoren en op dat van de ligging in het hart van de Euromarkt. Dit geografisch voordeel zal zich nog scherper aftekenen bij de verruiming van de Gemeenschappelijke Markt, na de toetreding van maritiemelanden als Groot-Brittannië en Ierland, Noorwegen en Denemarken.

Gelet op de ontwikkeling die hierboven werd aangestipt, hoeft het geen betoog dat het Antwerps havenbeeld in de afgelopen jaren grondige wijzigingen heeft ondergaan.

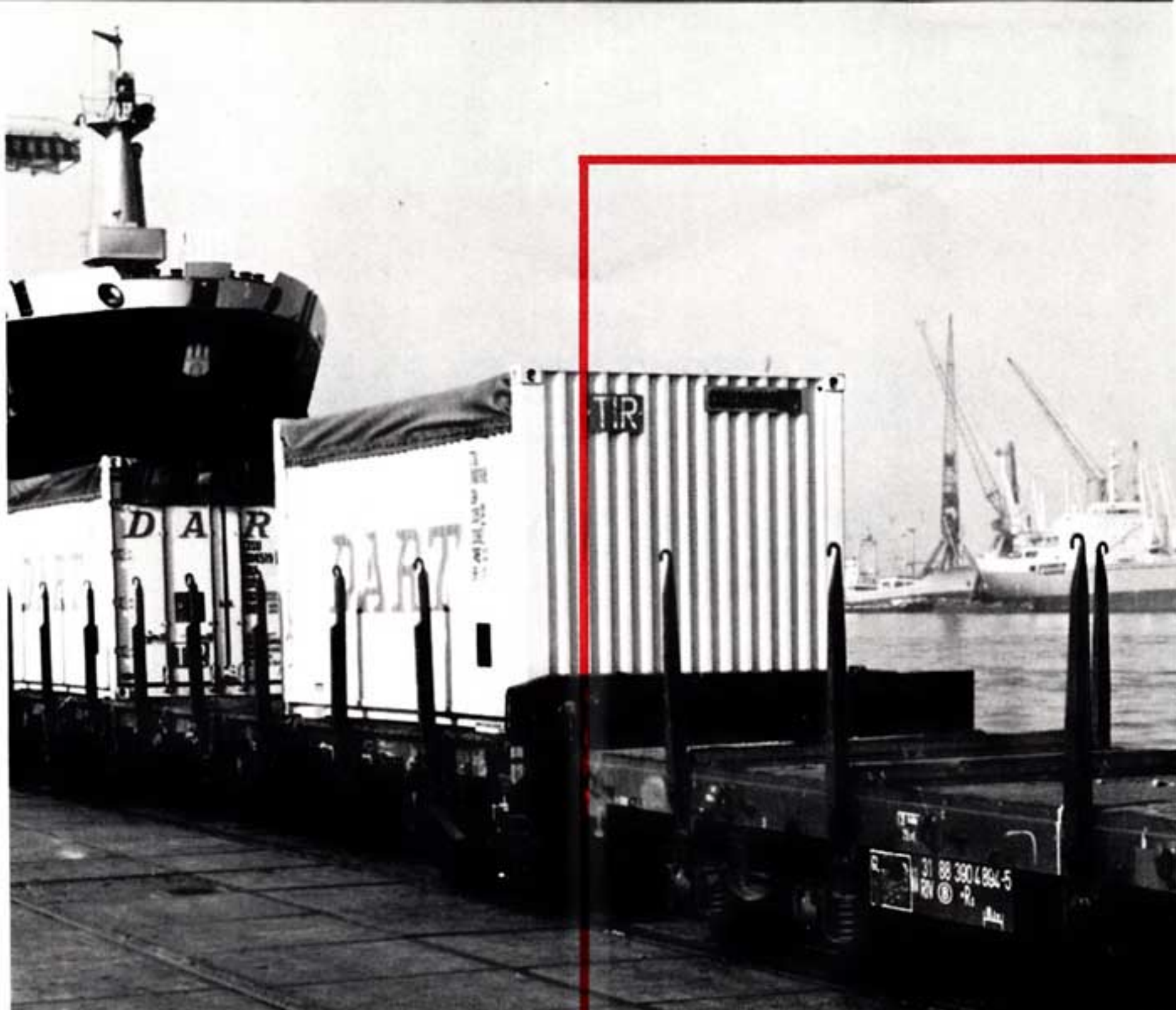
Zo goed als alle in het havengebied gevestigde industrieën zijn in uitbouw, zowel op de rechter als op de linker Scheldeoever, waar een steeds groter aantal nijverheden zich gaan vestigen. De rechteroever is inderdaad volgeboekt voor de havengebonden industrieën — wat niet wegneemt dat de bedrijven die er gevestigd zijn zich voortdurend uitbreiden. De industriële expansie wordt trouwens in de hand gewerkt door het groeiende net van pijpleidingen in het havengebied zelf en naar Westeuropese zusterbedrijven.

Anderzijds werden — in het Churchilldok — zes terminals voor containers opgericht, waarvan sommigen gecombineerd met ligplaatsen voor het roll-on/roll-off-verkeer. Met de daar onmiddellijk achtergelegen speciale spoorwegterminal van de N.M.B.S. is Antwerpen ontegenzeggelijk de best uitgeruste containerhaven van West-Europa, met zeven containerkranen in bedrijf.

Dan is er de overslag van hoofdzakelijk voor Belgische staalnijverheid bestemd ertsen. Hiervoor zijn veertien laadbruggen beschikbaar met daarbij een opslagruimte van 35 ha. De koelinrichtingen voor het bewaren van bederfelijke goederen hebben een oppervlakte van 320.000 m², de graansilo's een capaciteit van 120.000 ton.

Het ijzer- en staalverkeer, dat in Antwerpen tot de voornaamste trafieken behoort, beschikt over gespecialiseerde overslaginrichtingen.

Gelet op de geweldige expansie van de haven op de rechter Scheldeoever, is het van overwegend belang dat de ontsluiting van de linkeroever dringend wordt doorgevoerd. Voor het nieuwe havengebied aldaar is een bruto-oppervlakte van 6.000 ha voorzien, 4.000 ha netto, wanneer men rekening houdt met de oppervlakte die bestemd is voor een



de spoorweg in de haven van antwerpen

Diegenen die hun dagelijkse activiteiten uitoefenen in het Antwerps havengebied weten uit ervaring dat de Spoorweg een belangrijke functie vervult in de werking van het havenbedrijf.

Buitenstaanders zijn echter niet zo vertrouwd met de idee dat een haven een vitale behoefte kan hebben aan spoorwegverkeer. Het begrip «haven» roept natuurlijk onmiddellijk het beeld op van zeeschepen, binnenschepen, dokken, kaaien en kranen, maar een haven is meer dan dat, want het is een plaats waar maritiem- en landvervoer elkaar ontmoeten en aanvullen en waar beide even belangrijke elementen zijn voor de goede functionering van het bedrijf.

De landtransporten van en naar de haven verdienen dus ook wel de aandacht en het spreekt vanzelf dat wij als spoorwegmensen, graag even het licht werpen op de rol die de N.M.B.S. speelt in onze Metropool.

De betekenis van de spoorweg voor de haven van Antwerpen wordt al onmiddellijk duidelijk als we bedenken dat in 1970 plusminus 19,4 miljoen ton goederen per spoor werden aan- en afgevoerd wat meer dan 24% van de totale goederenomslag vertegenwoordigde. Wie terugdenkt aan zijn schooljaren zal zich misschien nog herinneren dat Antwerpen gekenmerkt werd als een spoorweghaven. Ondanks de enorme evolutie die de Antwerpse haven na de 2e wereldoorlog heeft doorgemaakt blijft in de huidige omstandigheden deze kenmerking nog steeds geldig omdat de N.M.B.S. de uitbreiding van de Antwerpse haven steeds op de voet gevolgd heeft en in geen enkele andere grote haven ter wereld de spoorweguitrusting zo intens in de haveninfrastructuur geïntegreerd is als te Antwerpen.

Om de bedieningsmogelijkheden over het ganse havengebied te verzekeren werden er in totaal 800 km sporen aangelegd waardoor

dokkencomplex, de in aanbouw zijnde sluis van Kallo, de wegenis en de groenzones.

Op de linkeroever zijn reeds gronden uitgegeven met een gezamenlijke oppervlakte van 850 ha (aan petrochemische bedrijven en opslagbedrijven voor ruwe olie). Daarenboven is er onlangs een nieuwe klassieke elektrische centrale in bedrijf gesteld, terwijl, onder Doel, een kerncentrale in aanbouw is. Het verkeer in de haven van Antwerpen wordt ruimschoots bevorderd door een dicht spoorwegnet van niet minder dan 800 km, dat van Antwerpen de spoorweghaven bij uitsteking maakt. Daarbij zijn er de verbindingen te water met de Rijn — een nieuwe Schelde-Rijnverbinding is thans in aanbouw en zal in 1975 in bedrijf komen — met de Limburgse en Luikse industriebekkens via het Albertkanaal, dat thans gemoderniseerd wordt, met het Henegouwse nijverheidsgebied via de Rupel en het kanaal van Brussel naar Charleroi.

Ten slotte is er het weergaloos autosnelwegennet dat de haven van Antwerpen met een uitgestrekt hinterland verbindt.

Dat alles voor ogen houdend mag de toekomst van de haven met volledig vertrouwen worden tegemoetgezien.

L. DELWAIDE.

Schepen voor de Haven van Antwerpen



alle ligplaatsen aan de kaaien en loodsen en alle industrievestigingen in de haven per spoor bereikbaar zijn. Dit is een zeer speciale troef voor de Antwerpse haven waarvan de waarde duidelijk geïllustreerd wordt door de tonnages die de spoorweg jaarlijks uit en naar de haven vervoert. Deze troef wordt zelfs spectaculair in die perioden dat de binnenscheepvaart gehinderd wordt 't zij door lage waterstanden der rivieren, 't zij door het vastvriezen van sommige waterlopen bij hevige en durende vorst.

Het verwerken van de spoortrafiëk over gans het havengebied stelt vanzelfsprekend grote problemen wat betreft de organisatie en regeling van het verkeer.

Transporten van massaproducten zoals ertsen gebeuren meestal met volledige treinen die rechtstreeks tot op de laadinstellingen kunnen doorrijden. De andere goederen worden echter meestal niet in dergelijke grote hoeveelheden ten vervoer aangeboden dat zij met een volledige trein van één vertrekpunt naar één aankomstpunt zouden kunnen verzonden worden. Er moeten dus enerzijds treinen voor het hinterland gevormd worden met wagens die op verschillende plaatsen in de haven geladen worden en anderzijds moeten de wagens van de treinen die uit het hinterland komen, naar verspreide losplaatsen in de haven afgevoerd worden.

Deze bewegingen kunnen niet in één tijd uitgevoerd worden en eisen meerdere opeenvolgende bewerkingen die respectievelijk plaats vinden in de «vormingsstations», in de «secties» en op de «kaaisporen». Vooreerst zijn er de twee vormingsstations «Antwerpen Noord» en «Antwerpen Kiel» langs dewelke alle spoorverkeer van en naar de haven gekanaliseerd wordt en die dagelijks ongeveer 90 treinen opvangen uit het hinterland en anderzijds ongeveer 100 treinen per dag vormen met bestemming naar het hinterland.

Antwerpen Noord is veruit het belangrijkste van deze twee vormingsstations en neemt ongeveer 92% van de ganse haventrafiëk voor zijn rekening.

De bediening van de haven zelf gebeurt door de stations Antwerpen D.S. en Antwerpen Zuid die elk een reeks «secties» beheren die kunnen beschouwd worden als tussenschakels tussen het vormingsstation en de kaaisporen.

De N.M.B.S. heeft steeds alles in het werk gesteld om gelijke tred te houden met de uitbreiding van de haven en met de ontwikkeling van de moderne technieken. Zo heeft zij zich ook vrij vlug aangepast aan het sinds 1966 opkomende containerverkeer waarvoor zij, in de onmiddellijke nabijheid van het containercentrum van het Churchilldok, een eigen containerterminal met portaalkraan en parkeerruimte heeft opgericht.

Gelet op de bestendige groei van het containerverkeer werd onlangs een straddle carrier op deze terminal in dienst gesteld en zal er tegen het einde van 1972 nog een tweede portaalkraan bijkomen.

In 1970 vertrokken ongeveer 30.000 containers per spoor uit het havengebied en kwamen er 28.000 uit het hinterland in de haven toe.

Ondanks de vlugge ontwikkeling van het containervervoer blijven de traditionele transporten de hoofdbrok uitmaken van het spoorverkeer en de belangrijkste componenten van de spoortrafiëk uit en naar de haven zijn de volgende :

- ijzererts naar de Belgische en in mindere mate naar de Luxemburgse staalbedrijven : ongeveer 10 miljoen ton per jaar
- steenkool naar de Belgische industrie : plusminus 750.000 ton per jaar
- petroleumproducten naar de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie : plusminus 1 miljoen ton per jaar
- staalproducten komende uit de Belgische, Luxemburgse, Franse en Duitse staalfabrieken en bestemd voor de uitvoer over zee : plusminus 3 miljoen ton per jaar

Meststoffen, glas, cement en scheikundige producten zijn eveneens goederen die een vrij belangrijk verkeer voor de spoorweg uitmaken al bereiken zij op verre na niet de omvangrijke tonnages van de hogergenoemde goederen.

Daarnaast kunnen ook nog vermeld worden : hout, grondstoffen voor de textielindustrie (katoen, wol en jute), allerlei machines, gemonteerde auto's en landbouwtractoren, fruit en gekoelde producten.

Dank zij de vestiging van een hele reeks industriële bedrijven in het Antwerps havengebied is er, naast de zuivere haventrafiëk, ook een belangrijk industrieel verkeer ontstaan waarvan de spoorweg een niet

onaardig gedeelte voor zijn rekening neemt. Het totale spoorwegverkeer van deze industrieën bereikte in 1970 ongeveer 1 miljoen ton en is in de loop van 1971 aanzienlijk toegenomen (gedurende het 1e semester van 1971 bedroeg de trafieëk meer dan het dubbele van de trafieëk in het 1e semester van 1970). Het gaat hier vooral om transporten van onderdelen voor het assembleren van auto's, afgewerkte auto's en landbouwtractoren, meststoffen, kunststoffen en andere chemische producten.

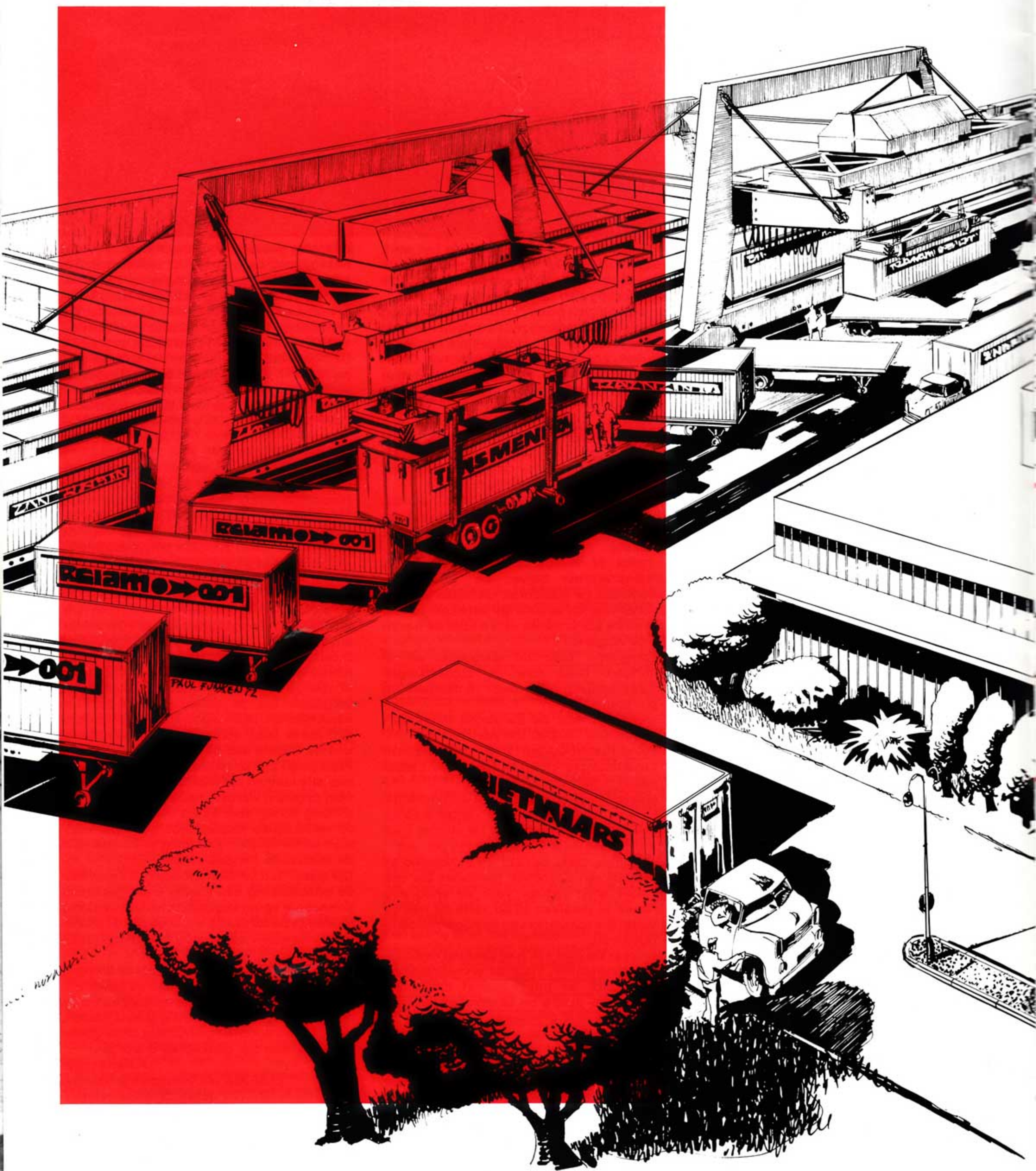
Indien het juist is dat de spoorweg een belangrijk instrument is voor de goede functionering van de haven van Antwerpen is het anderzijds ook zo dat deze haven een zeer belangrijke bron van verkeer is voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen vermits 26% van haar totale trafieëk in de Antwerpse haven geladen of gelost wordt. Een goede verstandhouding tussen de verschillende spoorwegdiensten enerzijds en de spoorweggebruikers in de haven anderzijds is dus van het allergrootste belang voor alle betrokkenen en met het oog hierop werd er een bestendige Contactcommissie in het leven geroepen die geregeld vergadert om de woordvoerders van de verschillende Antwerpse beroepsverenigingen toe te laten van gedachten te wisselen met de leiders van de spoorwegdiensten. Problemen zijn er natuurlijk in overvloed en niet alle kunnen tot ieders volledige voldoening opgelost worden, maar een openhartige dialoog draagt veel bij tot meer begrip voor de wederzijdse moeilijkheden en leidt vaak toch tot de »beste» oplossing in het raam van de bestaande mogelijkheden.

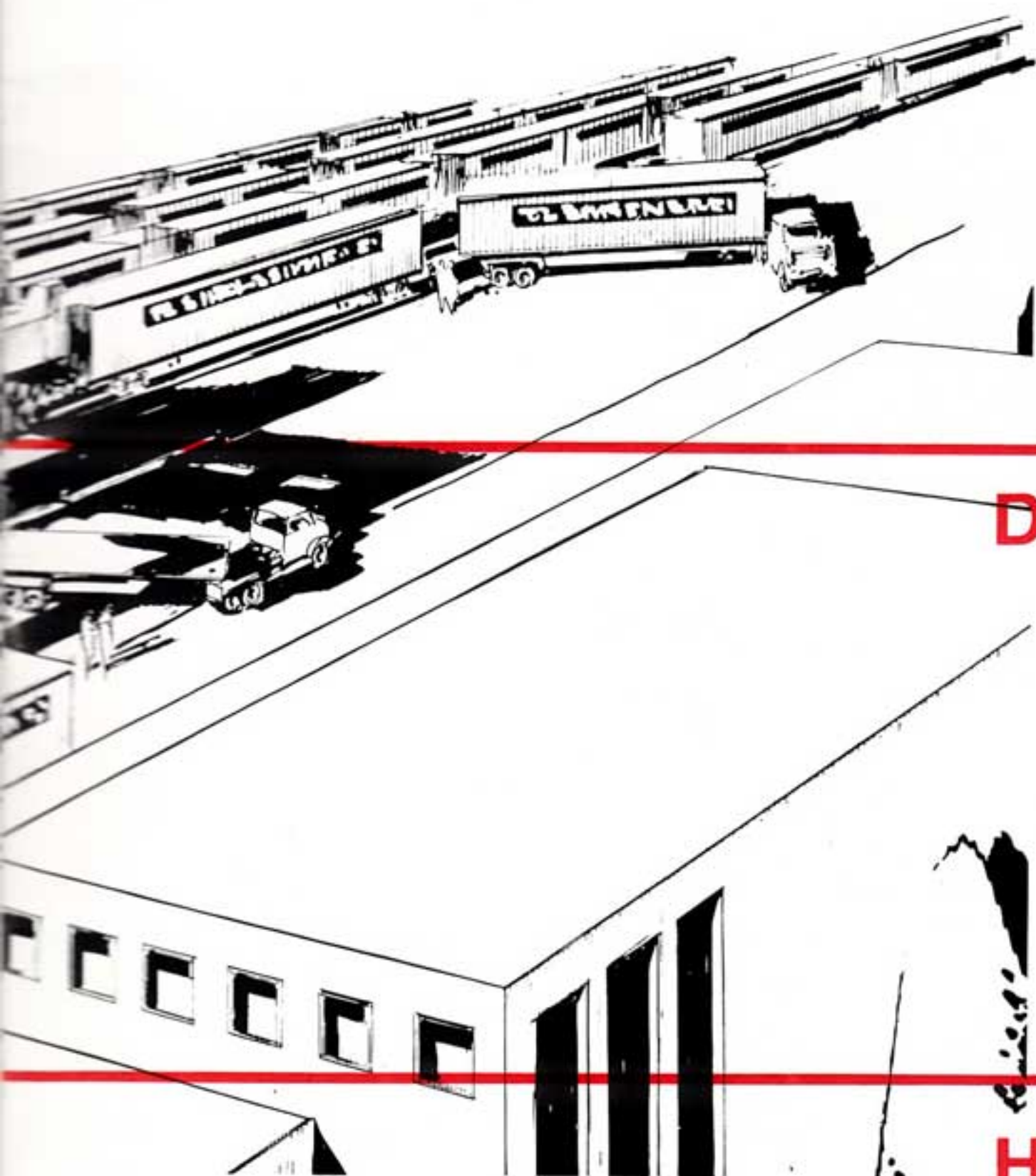
Die geest van verstandhouding, samen met de ontwikkeling van steeds meer geperfectioneerde spoorwegtechnieken, zullen in de toekomst de rol die de spoorweg in de haven van Antwerpen speelt nog aanzienlijk doen toenemen.

In dit verband willen wij er ten slotte ook nog op wijzen dat, wanneer straks de havenuitbreidingen en de industrievestigingen op de linkerscheldeoever tot stand zullen komen, ook daar de spoorweguitrusting in de ganse infrastructuur zal geïntegreerd worden.

F. Herremans
chef van het Handelsagentschap
N.M.B.S. te Antwerpen

TERMINAL 72





In de loop van 1972 zal de Transcontainer terminal van Antwerpen D.S. een tweede portaalkraan krijgen en een gebouw, dat gedeeltelijk zal bestemd zijn voor de cliënteel.

De nieuwe portaalkraan.....

... die zal gelijken op de bestaande kraan, zal een hefvermogen hebben van 35 ton en bovendien uitgerust zijn met grijparm bestemd voor het laden en lossen van opleggers voor het wegvervoer. Te Antwerpen zal de verticale behandeling van opleggers dus de vroegere laadwijze bij middel van helling en speciale tractor vervangen.

Het nieuwe gebouw.....

... komt op enkele stappen van het huidige gebouw. Het is opgevat met een bovenverdieping en zal onderdak verlenen aan het personeel van de N.M.B.S., van Interferry en zijn technische dienst. Een conferentiezaal en een tiental lokalen, voorbehouden om door de cliënteel gebruikt te worden, zijn eveneens voorzien.



Alle bewerkingen betreffende het vervoer en de behandeling van de transcontainers zullen dus op de terminal zelf gebeuren, wat een belangrijke tijdwinst betekent.



ALS BELONING VOOR DEGELIJK WERK, EEN GEZONDE ONTSPANNING

Goede werkgevers zijn zich daarvan terdege bewust. Dat is beslist het geval met u, niet ?

Maar u hebt zo weinig tijd om u daarmee bezig te houden ! U kunt niet alles zelf doen ! Geef dit blad dan aan uw sociale dienst, het zal hem van pas komen.

De N.M.B.S. houdt van opgeruimde reizigers, nieuwsgierige toeristen, gelukkige mensen. Ook dit jaar geeft ze hun de «sleutel» naar de vrije natuur. En zelfs een volledige bos sleutels om de poorten te openen van het toerisme in België... en andere landen.

Bij dit nummer vindt u een toeristische kaart van België met honderden tips voor uitstappen. De formules zijn zeer uiteenlopend : toeristische abonnementen voor 5, 10 of 15 dagen,

halveprijskaarten, biljetten tegen verminderde prijs voor eendagsreizen naar de kust of naar de Ardennen. Voor afzonderlijke reizigers en gezinnen zijn de formules «Een mooie dag te...» wonderwel geschikt. Of ook nog de uitstappen van 2 tot 5 dagen naar het buitenland, waarvan wij het 1e programma hebben bijgevoegd.

De brochure «Kastelen van het Naamse», die hier eveneens is bijgevoegd, is maar een voorsmaakje van ons programma van trein-excursies gecombineerd met een rondrit per autocar, waarop we te gepasten tijde zullen terugkomen.

Indien u wenst dat uw personeelsleden «er eens uit zijn», en indien u ze gezonde activiteiten wilt voorstellen waardoor ze nieuwe krachten kunnen opdoen, zal de N.M.B.S. u uiteraard haar documentatie ter beschikking stellen. Daartoe kunt u de kosteloze brochures met bijgaande antwoordkaart bestellen. Maak die brochures bekend door middel van het aanplakbiljet, dat u terzelfder tijd bij ons kunt bestellen. Voor de rest, goede reis en veel zon !



Samen werken, Samen ontspannen

't Is leuk, de dagen worden langer. Het ideale ogenblik om de vrije natuur in te trekken.

Mensen die samen hun werk verrichten, houden ervan zich ook samen te ontspannen. De gezamenlijke uitstappen van het personeel dragen er vaak toe bij, de banden te verstevigen onder hen die samen werken. Aan gezelschappen verleent de N.M.B.S. belangrijke verminderingen. Wat is nu volgens de spoorwegnormen een gezelschap? Een gezelschap bestaat uit ten minste 10 personen...die maar 75% van de normale prijs betalen. Tenzij er 20 of meer zijn, dan komt de vermindering op 50% (op één voorwaarde: dat de reiziger heen en terug ten minste 100 kilometer aflegt). De kosten per deelnemer zullen, ongeacht

de afstand, niet meer bedragen dan 210 fr in 2de klasse en 315 fr in 1ste klasse.

Gezelschappen bestaande uit minderjarigen zullen er ook baat bij vinden. Voor hen is er één enkele vermindering: 50% vanaf een gezelschap van 10 reizigers, met maximumprijzen van 234 fr in 1ste klasse en 157 fr in 2de klasse. (vanaf 250 km)

Desnoods kan er, voor een zeer omvangrijk gezelschap, voor een forfaitaire prijs een speciale trein worden ingelegd, met een dienstregeling naar uw believen.

Spreek er liefst over met de handelsagent in uw streek. Deze is bereid gelijk welke uitstap voor u te bestuderen, maaltijden, bezienswaardigheden of een rondrit per autocar inbegrepen.

1070 Brussel :

de heer MAUCQ,
Frankrijkstraat, 85
tel. 02/23.81.34 — 23.81.35

2000 Antwerpen :

de heer HERREMANS
de heer STASSYNS
Koningin Astridplein 25,
tel. 03/33.02.68

9000 Gent :

de heer VAN DER VEKEN
Koningin Maria Hendrikaplein 2,
tel. 09/22.71.00

2800 Mechelen :

de heer CALOTTENS
Station, tel. 015/424.82

3500 Hasselt :

de heer MUSIEK
Stationplein 4, tel. 011/232.65

8000 Brugge :

de heer VAN CLEYNENBREUGEL
Stationplein, tel. 050/369.97

8500 Kortrijk :

de heer VANNIEUWENHUYSE
Station, tel. 058/200.49

6000 Charleroi :

de heer SCHMITZ
Quai de la Gare 1, tel. 07/32.73.73

7000 Bergen :

de heer LARBALESTRIE
Square Franklin Roosevelt,
tel. 065/359.79

4000 Luik :

de heer DELHAISE
rue de la Casquette 42,
tel. 04/23.17.13

4800 Verviers :

de heer LEJEUNE
rue Xhavée 14, tel. 087/308.40

5000 Namen :

de heer GHEUDE
rue Godefroid 52, tel. 081/230.84

6700 Aarlen :

de heer CHABOTTAUX
Avenue de la Gare 61, tel. 063/211.15

Dhr. WEBER

Directeur

Dhr. DE SMET

Adj. v. d. Directeur

Dienst 61

Afdeling 61-1

Dhr. MARNEF

Dhr. HEINEN
Adjunkt 61-1
61-11
Sekretariaat

61-12

Organisatie

Dhr. CHAMPLUVIER

61-13

Verwerking van
de commerciële
informatie

Dhr. VAN LAETEM
Dhr. DECOSTER

61-14

Marketing
Reizigers

Dhr. EVERAERT
Dhr. PARDON

61-15

Inspectie
goederen

Dhr. NOYNAERT
Dhr. FRIES

61-16

Kontakten met
de reizigers-
klientele
Dhr. DERRE
Dhr. MAGOTTEAUX
Dhr. ANTOINE
Dhr. LAMBERT
Dhr. VAN WESEMAEL

Afdeling 61-2

Dhr. SERGIJSELS

Dhr. WINTEN

Adjunkt 61-2

61-21

Toerisme

Dhr. de CHAFFOY

61-22

Onthaal
Reizigers-
klientele

Dhr. DEMEUSE

61-23

Publiciteit
N.M.B.S.

Dhr. LANCKMAN

Afdeling 61-3

Dhr. BUSKENS

Dhr. SEPTEMBER

Adjunkt 61-3

61-31

Buffetten
Slaapwagens

Dhr. COLLART

61-32

Concessies
Publifer

Dhr. SIBENALER

Afdeling 61-4

Dhr. GOVERS

Dhr. BREULET
Dhr. LEGENDRE

Adjunkten 61-4

61-41

Binnenverkeer
Reizigers
Politie, controle
Betwiste Zaken

Dhr. GHYS

61-42

Binnenverkeer
Reizigers
Tarieven
Autobussen

Dhr. DECORTE

61-43

Internationaal verkeer
Reizigers - Tarieven
Betwiste Zaken -
Douane - Staatsveiligheid -
Internat. reglementering
Pool W.L.

Dhr. PULINCKX

61-44

Internationaal
verkeer reizigers
Plaatsbespreking
TEE-TAA-ligplaatsen
Europabus

Dhr. DESWEEMER

61-45

Bijzonder internationaal
verkeer
Reizigers
Reisagentschappen

Dhr. METENS

Afdeling 62-1

Dhr. ROOLANT

62-11

Studies

Dhr. MONTANGIE

62-12

Transcontainers
Systemen
Spoor - Weg

Dhr. SMOLDERS

62-13

Gemeenschappelijk
Frans-Belgisch
bureau voor
marketing

Dhr. DEVILLERS
Dhr. DELAHAYE

Dhr. DE HAECK

Dienst 62

Dhr. LOKKER

Dienst 63

Afdeling 62-2

Dhr. RIGA

Afdeling 62-3

Dhr. BOONEN

Afdeling 63-1

Dhr. MAINIL

Afdeling 63-2

Dhr. MALFAISON

Afdeling 63-3

Dhr. BREUGELMANS

Dhr. PEETERS

Adjunkt 63-1

62-21
Internationaal
verkeer
Goederen
BENELUX

Dhr. DE JONGHE

62-31
Binnenverkeer
Wagenladingen
Markttoezicht

Dhr. VAN KEER
Kolen, Cokes
Ertsen

Dhr. CORNETTE
Metaalprodukten

Dhr. MORTAIGNIE
Kalk - Cement -
Glas - Groef-
produkten

Dhr. COUNET
Scheikundige prod.
minerale oliën
meststoffen

Dhr. WIJNANT
Landbouw- en
voedingsprodukten
dranken, hout,
papier, textiel,
machines, spring-
stoffen,
wegvoertuigen

62-22*
Internat. verkeer
goederen
Frankrijk - Spanje
Portugal

Dhr. TELLIER

62-23
Internationaal verkeer
goederen
Noord- en Centraal
Europa - Aziatische landen
uitgezonderd
Nabije Oosten

Dhr. LEFEBVRE

62-32
Studies goederen
Algemene tarieven
binnenverkeer

Dhr. MULLIE
Dhr. DEPOOTER

62-24
Internationaal verkeer
goederen
Zwitserland - Italië -
Balkanlanden -
Nabije Oosten

Dhr. DE SITTER

63-33
Administratief
bureau
62-31 en 62-32

Dhr. X

63-11
Stukgoedzending
(N.M.B.S.-colli)

C1. Tarieven
binnenverkeer
Prospektie

C2. Rechtstreekse
internat. tarieven
TCEX-AEST

C3. Postcolli

C4. Opzoeken colli

C5. Fakturatie
BTW

63-21
Douane en
fiscale
aangelegenheden

Dhr. DEMOULIN
Dhr. MASSART

63-22
Rechtsleer
Betwiste Zaken
Dhr. X
Dhr. COMPERE
Dhr. BOULANGER
Dhr. VAN BELLE

63-31
Speciale wagens
Aansluitingen
Verhuringen

Dhr. FELTES

63-12
Handels-
agenschappen
Organisatie van
de verkeerswerving

Dhr. DE KONINCK

63-23
Publikatie van
de tarieven
Staangeld

Dhr. VANDERPOEL

63-32
P-wagens
Interfrigo
Ferry-Boats

Dhr. BETERMIER

slaap...



Een zakenreis naar Wenen. Nee, Wenen ligt niet naast de deur. Meer dan tweeduizend kilometer heen en terug ; een mooie verplaatsing dus, zowel voor de zakenman als voor de toerist.

«Time is money», zo luidt een welbekend spreekwoord. Dat spreekwoord indachtig, hebben wij de nachttrein gekozen. Al slapend in de trein winnen wij twee dagen. Geloof u het niet ? Lees dan wat volgt.

Vertrek uit Brussel om 18 u 30, onmiddellijk na uw dagtaak op kantoor. Aankomst in Wenen de volgende ochtend om 9 u 50. We verlaten de keizerstad ongeveer 10 uren later (trein van 20 u 30) en op de derde dag zijn we al voor het middagmaal (12 u 30) terug in Brussel. We hebben dus meer dan acht uren om ter plaatse te werken, en tijdens de terugreis hebben we enkele uren in de trein, om de stand van zaken op te maken en conclusies te trekken. Een zeer praktische regeling dus !

We moeten onze reis nog voorbereiden. Met tweeën vertrekken we voor een reportage naar Wenen. Maar steeds op zoek naar nieuwe ideeën, zullen wij onze reis als volgt samenstellen : de heenreis in een ligrijtuig, de terugreis in een slaaprijtuig. Misschien zullen wij op die manier stof hebben voor een goed artikel. Voor de heenreis zullen we, naast een biljet 2e klasse, een ligtoeslag van 160 frank per persoon moeten betalen. Bij de terugreis zullen wij, met biljetten van eerste klasse, twee plaatsen in een slaaprijtuig «double» kunnen huren, tegen betaling van een toeslag van (ongeveer) 1 200 frank per persoon.



Het ligrijtuig : een gezellig rijtuig.

Brussel - Noord, 18 u 25. Rijtuig 117, Liegewagen. Plaatsen 21-22. We zijn er. In onze afdeling zijn er al twee personen hun bagage aan het schikken en zorgen ervoor dat ze een knus plaatsje hebben om prettig te reizen tot het tijd wordt om te gaan slapen. Het is een afdeling als alle andere, 6 zitplaatsen, zoals in een dagtrein.

Het landschap glijdt voorbij. Wij rijden door Luik, Aken en Keulen. En daar verschijnt er een nieuw personage : een joviale kerel, in uniform en met een pet op het hoofd, die de «begeleider» wordt genoemd. Hij is een bediende van de spoorwegen die aangesteld is om uitsluitend in ons rijtuig de dienst te verzorgen. Zijn aankomst verwekt enige deining : in weinig tijd hebben de reizigers hun afdeling verlaten om onze «kamerdienaar» vrij zijn gang te laten gaan. Hij schikt eerst de ligplaatsen per drie : ze worden uit de wand getrokken en blijven bijna automatisch aan hun steun haken. Die verrichting duurt dus slechts een paar minuten.

Wat nu volgt, brengt evenwel andere problemen mee. Uit een hokje aan het einde van het rijtuig haalt onze begeleider de benodigdheden, nl. lakens, dekens en hoofdkussens, waarvan hij er 6 tegelijk draagt (6 ligplaatsen per afdeling). Met zijn pak in de armen heeft hij het niet gemakkelijk om de reizigers in de gang te passeren. Er komt meer stemming ; er worden gesprekken aangeknoopt. Hij dient zich dikwijls te verontschuldigen maar krijgt zijn werk toch af. Nu is hij klaar voor zijn laatste ronde. Douanedocumenten, vervoer- en identiteitsbewijzen komen in zijn handen terecht. Hij regelt immers de formaliteiten in onze plaats zodat wij rustig zullen kunnen slapen. We bereiden ons voor op de nacht : elkeen neemt zijn ligplaats in, de enen hebben het gemakkelijk, de anderen dienen «onverschrokken» het dienstladdertje te bestijgen.

En dan... en dan...

Geluid van voetstappen, een zonnestraal. Hé, 7 u 30. We hebben geslapen, en we zijn in Oostenrijk. Een klein wonder dat de spoorweg elke dag verricht voor een paar honderd reizigers.

De haren in de war en het toilettzakje onder de arm, begeven ze zich naar de toiletkamertjes. In een paar minuten zijn ze piekfijn in orde. Na het ontbijt wordt alles klaargemaakt... het einde van de reis nadert.

Hebben wij het niet gezegd ? In de gezellige sfeer in het rijtuig hebben wij betrekkingen aangeknoopt met onze «medehuuders», We-

ners. We weten dus waar we moeten eten, waar we moeten gaan, en waar we een souvenir kunnen vinden ... indien we tenminste de tijd daarvoor vinden !

In een slaaprijtuig als op fluweel.

20 u 15. Westbahnhof. De trein staat op zijn reizigers te wachten. Rijtuig 115 : we zijn er. Een dynamisch mannetje, volledig in het bruin (kleur der slaaprijtuigen), neemt ons met de glimlach onder zijn hoede.

— Hier is uw afdeling, Mevrouw en Mijnheer.

Hé. Was me dat een dag ! Besprekingen in de taal van Goethe die uren duurden, een beetje shopping, bijna twee uren aan tafel ...Nu kunnen we uitblazen ; we kijken even om ons heen.

We hebben waarlijk het beste voor het einde bewaard. Een kleine kamer van licht hout, met groot raam, een wastafel, een draaiende spiegel, een stopcontact... Bij het bed, enkele grappige dingetjes : een netje voor eigen spulletjes, een horlogehouder, een mini-bar groot genoeg voor één glas en één fles, een persoonlijke lamp en een dienstbel. We kunnen daar rustig alleen blijven tot in Brussel. Wij hebben al het nodige, er ontbreekt werkelijk niets. Of misschien wel : een televisie. Maar laten we niet overdrijven.

Onze nieuwsgierigheid haalt het: wij moeten een kijkje gaan nemen.

Onze buur is een zakenman. Hij reist in Single Voor hem heeft de begeleider slechts één bed opgemaakt en hij zal héél alleen over een volledige afdeling beschikken, tot op de plaats van bestemming. Aan de andere kant van het rijtuig staan er in de gang (op vast tapijt) drie heren aan te schuiven voor het toilet waarover ze elk om beurten vrij kunnen beschikken. Ze reizen in de klasse «Tourist» : 3 bedden in eenzelfde kamertje.

Wij zijn met ons tweeën. Tegen betaling van een toeslag «Double» hebben wij een kamer gehuurd, waarin de begeleider twee bedden inricht: met matras, lakens, dekens, hoofdkussens...echte bedden.

Let wel op : dezelfde afdelingen kunnen, naargelang van de behoeften, als Single, Double of Tourist ingericht worden.

— Wenst u morgen ter plaatse te ontbijten ? We kunnen hem niets weigeren. Om acht uur 's morgens dus, zal onze «engelbewaarder» ons de koffie aan bed opdienen.

We sluiten de deur, we laten het rolgordijn neer, we regelen de verwarming, zo zijn we volkomen

bij meer dan 100 km per uur

afgesloten van de buitenwereld. Er blijft ons niets anders over dan... te slapen.

Weet U wat een geluidvrij rijtuig is ? Wij ondervinden het thans. Een vaag geruis (afkomstig van de wielen) en een lichte schommeling (de wissels) herinneren er ons aan, dat wij in een kamer op wielen liggen.

De volgende ochtend, om negen uur, ontbijt (met een kleine vertraging — want wij hebben goed geslapen), toilet in «gesloten kring», een klein beetje werken (verslag, besluiten, ontwerp van een artikel), en dra zijn wij in Brussel.

We hebben dinsdag, na een dag werk, de redactie verlaten, en we keren er donderdag, in de namiddag, terug.

We hebben een dertigtal uren in de trein doorgebracht, en het is enkel aan onze bagage te zien: we hebben de indruk dat we slechts een paar honderden kilometers hebben afgelegd en dat wij niet uit het land zijn geweest.

Omdat wij geslapen hebben. Weliswaar op verschillende manieren, naargelang de formules, maar toch voldoende. Wijst zulks op onze «kalme natuur» ? Nee. Alles is vooraf bestudeerd en, heus waar, een ligplaats biedt minder luxe maar ze is goedkoper en de reizigers vinden er ontegenzeggelijk hun gading.



SR — SINGLE :

De heer R. is een zakenman. Hij staat erop, zijn werk degelijk voor te bereiden, om recht op zijn doel te kunnen afgaan en om met kennis van zaken te kunnen onderhandelen. In de rustige sfeer van een afdeling Single, waar hij alleen is, zal hij zich kunnen voorbereiden.



SR—DOUBLE :

De V's hebben geen kinderen. Aangezien ze met hun beidjes zijn verkiezen ze de afdeling Double. Daar ze tijdens heel de reis alleen zijn, zullen ze zich een beetje voelen zoals thuis.

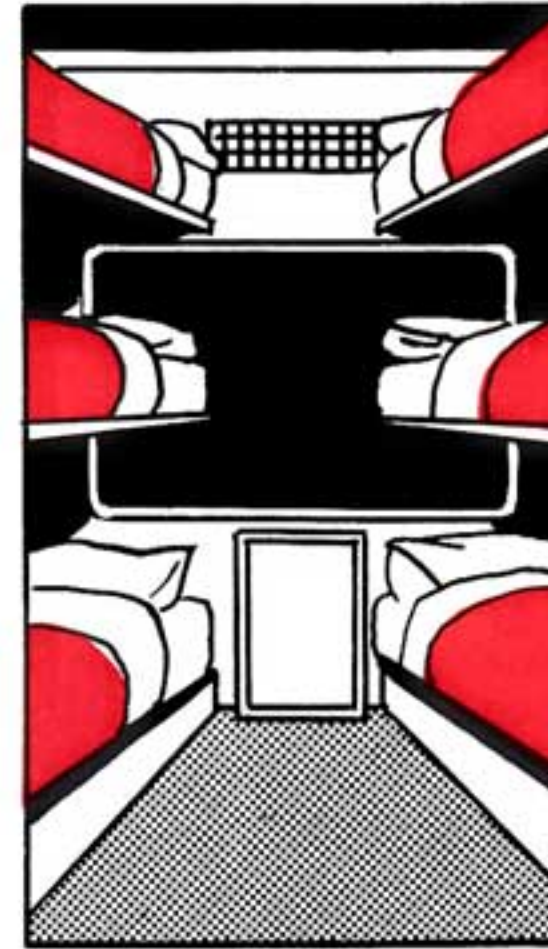
4 FORMULES NAAR KEUS

SINGLE, DOUBLE : 1STE KLASSE
TOURIST, LIGPLAATS : 2E KLASSE

De slaaprijtuigtoeslag verhoogt uiteraard, gaande van klasse Tourist naar klasse Single ; de toeslag verschilt ook volgens de afgelegde afstand. De ligtoeslag ondergaat evenwel weinig wijzigingen ; de prijs ligt over het algemeen tussen de 150 en 200 frank.

SR—TOURIST :

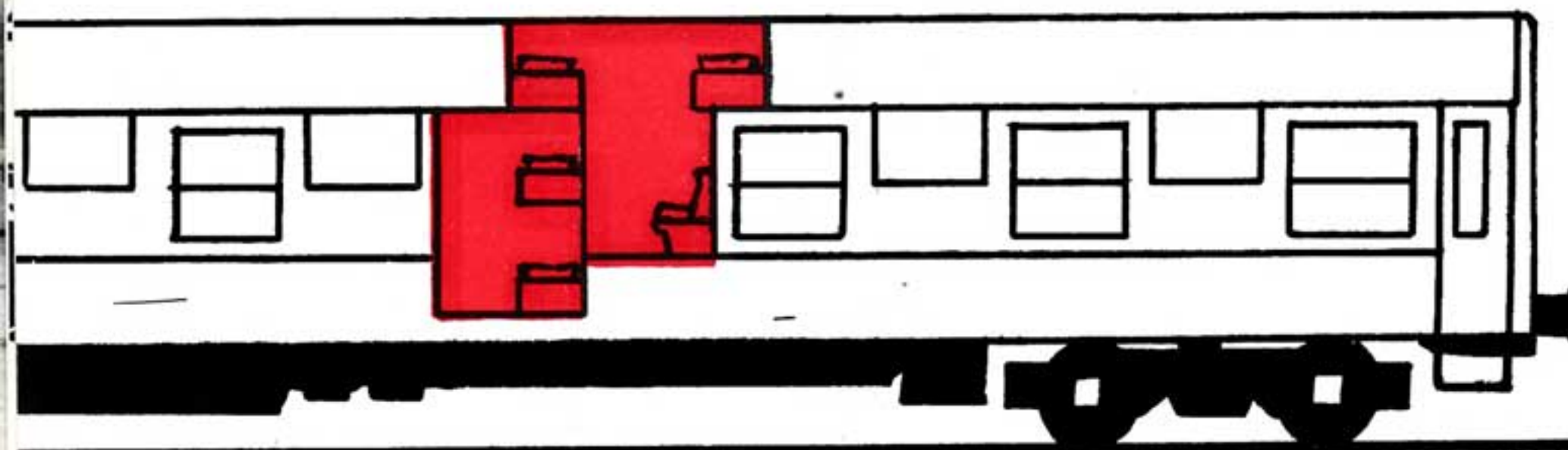
De heer B., Mevrouw B., en hun «grote» dochter van acht jaar gaan met vakantie. Voor hen is de klasse Tourist de aangewezen klasse : drie bedden in hun afdeling, zoals in de hotelkamer die ze ginds zullen betrekken. Ze voelen zich al volkomen in vakantiestemming !



LIGPLAATS :

Voor alle leeftijden en alle nationaliteiten, naargelang de reserveringen. Wellicht zal u in uw afdeling een bewoner ontmoeten van het land waar u naartoe gaat, en die u zal vertellen wat u moet zien en waar u moet eten. En ook dat is belangrijk.

T 2 : TOERISME MET TWEEN IN EEN SLAAPRIJTUIG



Er worden nieuwe slaaprijtuigen ontworpen met afdelingen die elk twee reizigers kunnen herbergen.

Drie punten zijn hier van belang :

- in tegenstelling met de klasse Double, hebben de houders van een biljet 2e klasse toegang tot die plaatsen;
- de afdelingen die op twee niveaus in elkaar gebouwd zijn ;
- die rijtuigen bevinden zich vooralsnog in het proefstadium en lopen enkel in Frankrijk.

«All inclusive» — prijzen naar Londen en naar de Azurenkust.

Het globale prijssysteem is zeer eenvoudig : in plaats van spoorkaartjes, toeslag voor bed en ontbijt afzonderlijk te betalen, krijgt de reiziger die drie diensten voor één bij het vertrek betaald forfaitair bedrag.

Dit geldt bij vertrek uit elk Belgisch station naar alle stations aan de Azurenkust, tussen Marseille en Ventimiglia. Voor 1972 bedragen onze prijzen

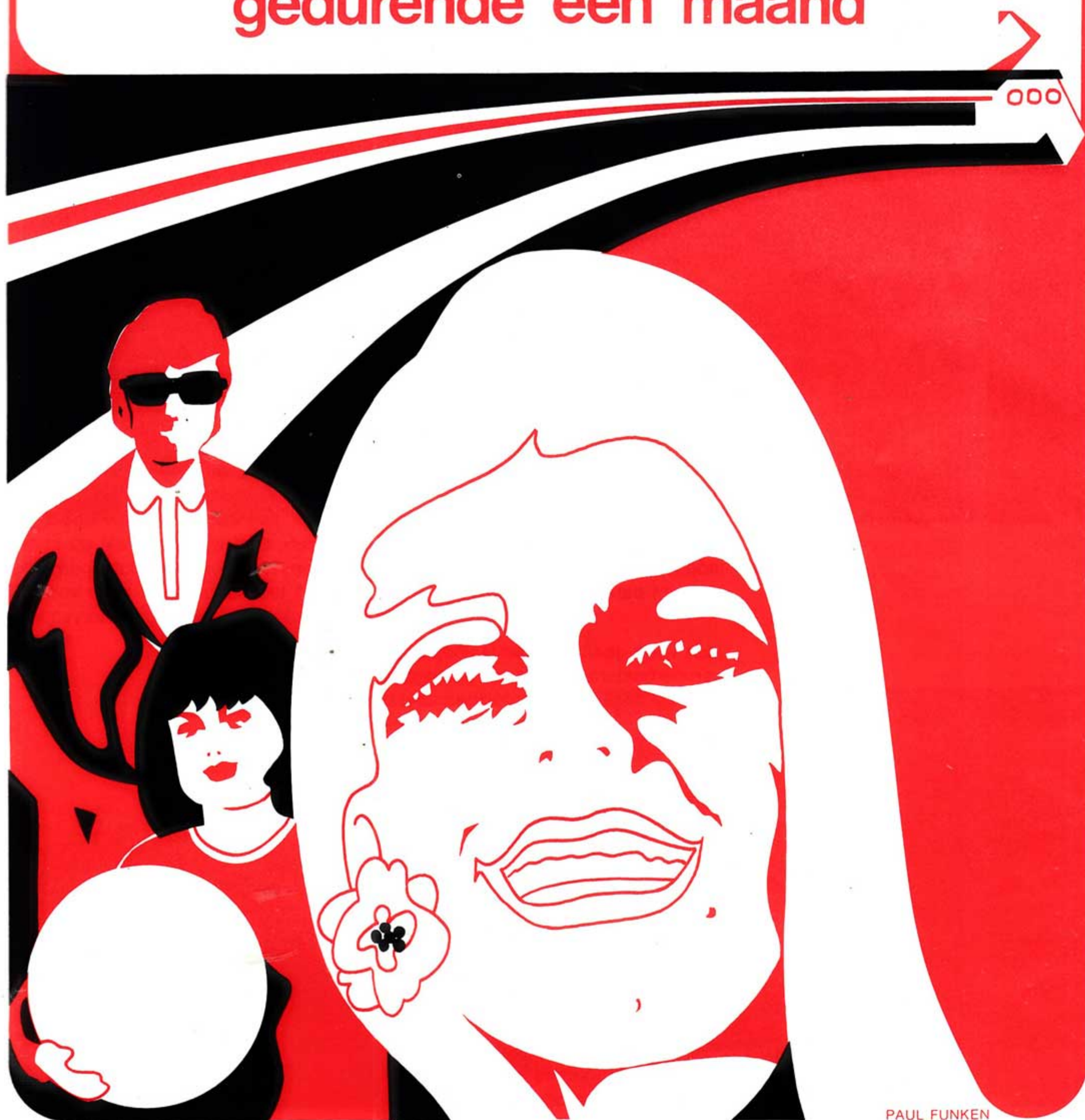
wat een vermindering van bijna 20% betekent in vergelijking met de volgens het gewone systeem betaalde prijs.

Voor de bestemming Londen omvat de prijs (die thans nog niet officieel vastligt) het spoorkaartje en de toeslag voor bed. Wij komen hier zo vlug mogelijk op terug.

Single : 3.640 F
Double : 2.795 F
Tourist : 2.080 F

"HALVEPRIJS" KAART

halve prijs
gedurende een maand



klank

en beeld

De N.M.B.S. was aanwezig op het Salon voor het Gebouw en binnenhuisinrichting.

Voor zover wij weten was ze daar de enige vervoerder. Ze stond er ter beschikking van de beroepslui uit het bouwwezen voor alle inlichtingen over de voordelen die zij hen kan bieden. Onafgebroken had zij er oog voor de specifieke moeilijkheden, want het Salon was voor haar een belangrijk ontmoetingspunt met de topmensen uit de bouwrijverheid.

Nu de bouwerven gigantische afmetingen aannemen en de opdrachtgevers steeds kortere uitvoeringstermijnen van de aannemer eisen, wordt massavervoer vaak een voorwaarde sine qua non tot succes. De spoorweg kan, dank zij zijn uitrusting, makkelijk zijn verplichtingen terzake nakomen. Zijn gespecialiseerd materiaal maakt het vervoer vlotter: de beste voorwaarden zijn aldus vervuld om de goederen snel en uiterst stipt te vervoeren.

Met het publiek verpoosden we even bij de stand van de spoorwegen.

Een panoramische stand. Drie schermen, grote foto's, een kaart van België, spoorwagenmodellen.

De N.M.B.S. was degelijk uitgerust om haar cliënteel de voordelen van haar diensten te tonen. Een audio-visuele "montage", van 6 minuten gaf een bondig overzicht van haar materiaal, bijzonder aangewezen voor het vervoer van bouwmaterialen en van verschillende andere voordelen.

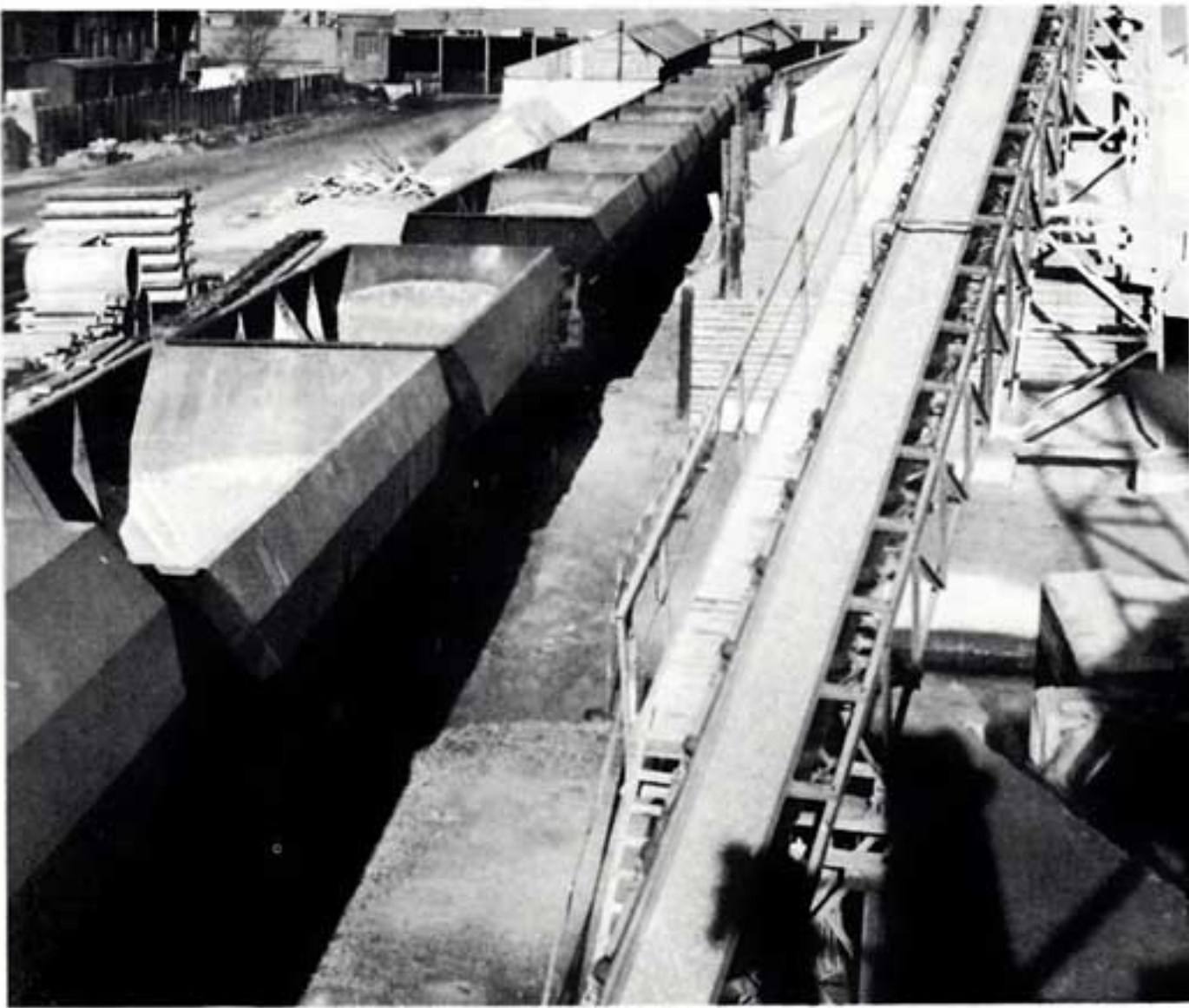
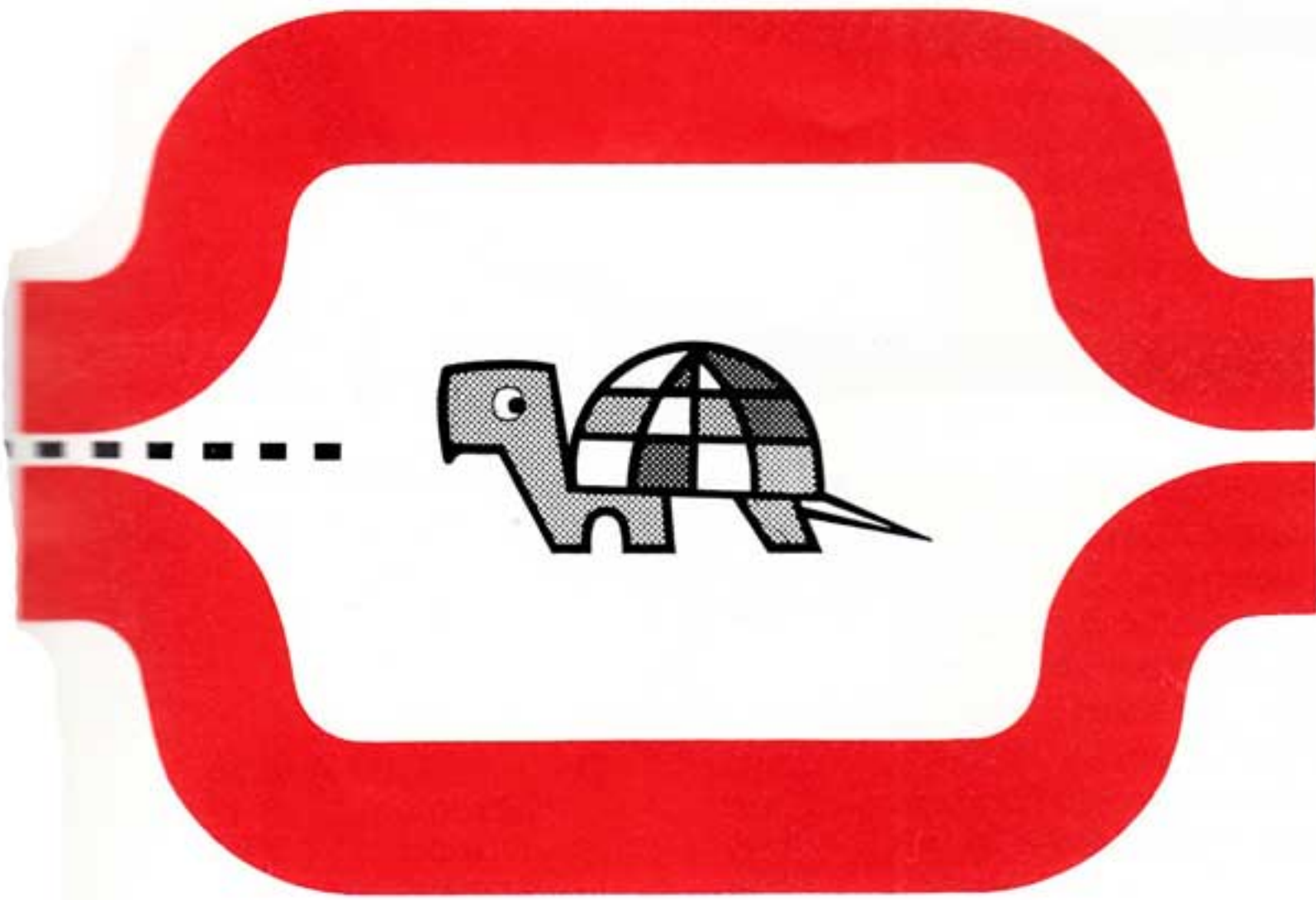
Steengruis, grint, zand, cement, kalk, bakstenen, geprefabriceerde elementen... voor elk soort vervoer een aangepaste spoorwagen: Eds, Fads, Ucs, Rgg, Tbis, Ts... De kenmerken van deze spoorwagens betekenen bij laden en ontladen een belangrijke tijds- en personeelsbesparing.

Hun vorm geeft hen een welbepaalde vervoerbestemming: voor steengruis en grint is de Eds-spoorwagen uiterst geschikt. Het materiaal zit in 2 tremels die al dan niet kunnen afgedekt worden tijdens de reisweg. Het lossen gebeurt door de zwaartekracht en het debiet is regelbaar: één man volstaat (foto 1).

Dezelfde, maar dan als stortgoederen vervoerde waren, kunnen in de Fads ondergebracht worden, die 2 zadelvormige laadruimten heeft en lasten van 67 of 75 m³ kan bergen. Hij wordt massief aan weerskanten gelost in onder het spoor aangebrachte bunkers. Door een eenvoudig handwiel aan elk wageneinde kan één man de wagen ontladen (foto 2).

Voor ongebluste poederkalk, cement, chemische produkten en alle goederen in poeder bestaat er een silowagen: de Ucs: 14 of 17 m³ per laadruimte, lading langs boven, pneumatische ontlading onder perslucht (foto 3).

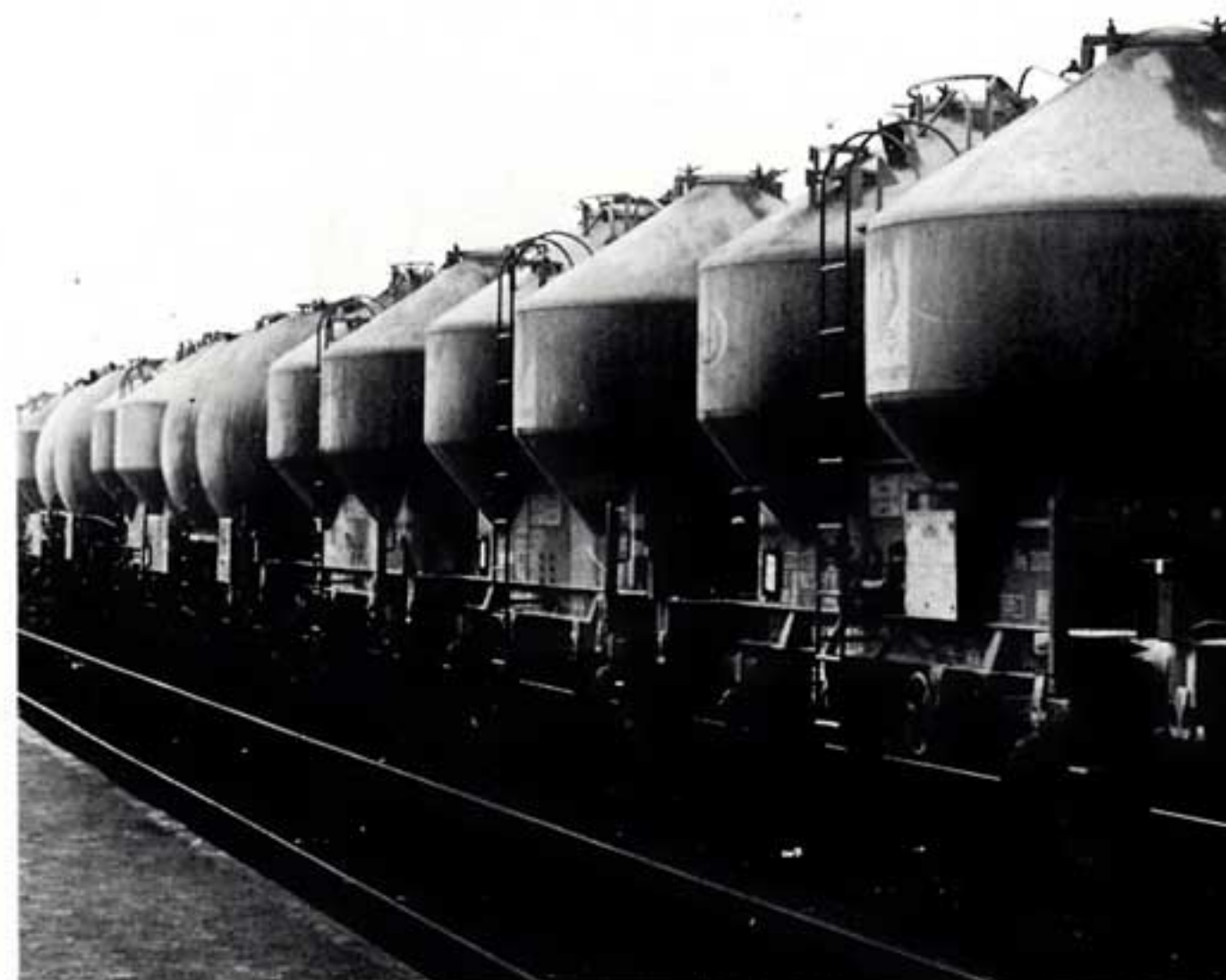
Dat is nog niet alles. Vervoer per spoor biedt de kontraktant veiligheid en snelheid. Zonder de risico's van het wegverkeer, maakt de spoorweg het massavervoer voor en de regelmatige bevoorrading van de grote aannemersbedrijven mogelijk. Nog meer: de over gans België gespreide opslagplaatsen vergemakkelijken de bevoorrading van de werven en de voorbereidende werkzaamheden. Een voorbeeld: een aannemer van openbare werken slaat zijn materiaal op in het station te Etterbeek (Jubelpark) en maakt ter plaatse alles klaar voor de werken aan de Montgommerysquare te Brussel (foto 4).



4



1



3



2

IETS NIEUWS TUSSEN LUIK EN LUXEMBURG.

Tijdens de maand mei laatstleden werden er twee nieuwe verbindingen tussen Luik en Luxemburg aan de reeds bestaande toegevoegd. De nieuwe dienst heeft betrekking op de lijn Luik-Jemelle en in laatstgenoemd station wordt er gezorgd voor aansluiting met de rechtstreekse treinen Namen — Luxemburg. Bovendien vormen die treinen, dank zij de gekozen dienstregeling, twee uitstekende verbindingen voor zakenreizen. Oordeel zelf op grond van volgende tabel :

16.30	Liège—Guillemins	9.45
16.34	Angleur	9.40
16.49	Rivage	9.25
17.21	Marche	8.53
17.27	Marloie	8.49
17.33	Jemelle	8.43
17.46	A D	A 8.38
18.09	Libramont	8.17
18.35	Arlon	7.52
18.58	Luxembourg	7.30

HOGHE SNELHEDEN RENDEREN

De nieuwe Tokaido-lijn verbindt Tokio met Osaka. Ze biedt het voordeel van een ultrasnelle dienst over een afstand van 515 km.

De «snelste lijn ter wereld» heeft voor het exploitatiedienstjaar 1970 nog meer bijval genoten dan voorheen. Er werden meer dan 84 miljoen reizigers vervoerd, wat een gemiddelde van 232.000 per dag betekent.

Het verkeer op die lijn alleen, bijna 28 miljard reizigerskilometers, evenaart nagenoeg het verkeer op heel het net van de British Railways (30,4 miljard) en ligt vier maal hoger dan het jaarlijks verkeer op het Belgische net (7,6 miljard).

Die formule betekende een risico voor de Japanse spoorwegen : in hoever zou die lijn, welke ten koste van een enorme investering werd aangelegd, rendabel zijn ? Daarover dient men zich nu geen zorgen meer te maken : bij een totale ontvangst van 570 miljoen dollar, beliepen de uitgaven 250 miljoen, d.i. 44%. Beslist een exploitatiecoëfficiënt die kan tellen !

Zulks rechtvaardigt ten volle de hoop die de Japanners koesteren. Ze zijn al begonnen met de aanleg van een net voor hoge snelheid over een afstand van verscheidene duizenden kilometers : de Shin Kansen. Wat de sneltreinen van de toekomst betreft, gewaagt men van magnetische ophanging door supergeleiding, voortstuwing door middel van een lineaire motor, het luchtkussensysteem...

Thans zijn er twee lijnen in aanleg : Tohoku, die Tokio met Morioka (496 km) zal verbinden, en Joetsu, die het voornaamste eiland middendoor zal snijden, uit Tokio zal vertrekken en als eindpunt Niigata (270 km) zal hebben. Niigata is een haven die bestemd is om een zeer belangrijke rol te spelen in het transcontainerverkeer tussen Japan en Europa, over Russisch grondgebied.

Op die twee lijnen zullen de treinen een snelheid van 260 km per uur kunnen ontwikkelen, en het uurgemiddelde zal respectievelijk 198 en 162 km bedragen. Bij de indienstneming — volgens de vooruitzichten in 1976 — zal Japan dus over zowat 1.300 km snelle lijnen beschikken.

In de toekomst zal dat net aan weerszijden tot de eilanden Kioesjioe en Hokkaido worden verlengd. Aldus zal Japan, over de hele lengte van het grondgebied, door een snelle en moderne spoorlijn van bijna 2.500 km worden doorkruist. Laten we nog vermelden dat men reeds begonnen is met het boren van de Seikan-tunnel, zodat de treinen van eiland tot eiland zullen kunnen rijden en zo verder naar Sapporo lopen.



Nu de spoorwegen geen grenzen meer kennen, heeft iedereen baat bij elke nieuwe verwezenlijking.

«Wissels» ons uurwerk instellen op de internationale tijd met nieuws uit België én uit het buitenland.

DIE AMERIKANEN TOCH !

De eerste Amerikaanse autoslaaptrein tussen New-York en Florida reed in december laatsleden 2000 kilometer, een luxetrein die samengesteld is uit zestien rijtuigen met ruim uitzicht en uit autodraagwagens...alles voor 190 dollar. Voor die prijs leggen een auto en zijn vier inzittenden zonder zorgen de afstand van 2.000 km af. Laten wij er nog aan toevoegen dat aan de reizigers ontbijt aan bed, maaltijd en cocktail zonder toeslag worden aangeboden.

En dit is nog niet alles : voor 40 dollar meer krijgt het gezin een appartement met televisie en volledige «service». Aan kinderen worden er tekenfilmpjes vertoond en volwassenen kunnen naar films kijken en hebben een discotheek te hunner beschikking.

De U.I.C., waarvan die inlichtingen afkomstig zijn, voegt er nader aan toe, dat die treinen telkens volgeboekt zijn.

Heel begrijpelijk !

IN DRIE STAPPEN NAAR ENGELAND

Van het hart van Brussel naar het hart van Londen in vier en een half uur ! Zulks is thans mogelijk dank zij het systeem Rail — Air — Rail. De reiziger vertrekt om 8, 12, 14, 16 of 19 u in Brussel-Zuid, met een gecombineerd biljet afgeleverd in een erkend reisbureau (en weldra in de stations). De trein brengt hem naar Oostende, waar een autocar klaar staat om hem rechtstreeks naar Middelkerke te voeren. Na een paar formaliteiten inderhaast vervuld, stijgt het vliegtuig op met bestemming naar Southend, waar een andere autocar de reiziger opwacht om hem naar het station Rochford over te brengen. Dan een tweede trein op en hij is in Londen. De terugreis verloopt op dezelfde manier, met

vertrek uit Londen om 6 u 24, 9 u 44, 12 u 44, 14 u 44 en 17 u 44.

Voor zakenlui is dit een ideale verbinding : tussen de vroegste heenreis (vertrek uit Brussel om 8 u) en de laatste terugreis (vertrek uit Londen om 17 u 44) hebben ze vijf uur tijd om hun zaken af te handelen.

En zulks voor een werkelijk interessante prijs : 1.260 F voor een retourbiljet dat één dag geldig is. Een enkele reis kost 1.030 F en een retourbiljet met een geldigheidsduur van 1 maand kost 1.690 F.

De prijzen en dienstregelingen gelden uiteraard enkel als inlichting ; ze kunnen eventueel gewijzigd worden.

TOPS

Nee, het gaat hier niet over een restaurant, maar over het Total Operations Processing System : het informatie- en informatieverwerkingsstelsel dat voor het goederenverkeer wordt toegepast.

De werking ervan steunt op volgend beginsel : een centrale computer voert «in real time» de toepassingen uit die met het systeem mogelijk zijn, en staat in voor de opslag en de verwerking van de gegevens die de invoer- en uitvoerheden bereiken.

Kleinere computers kunnen met het centraal geheugen worden verbonden.

Wanneer een station een trein vormt, onstaat er

immers, door het inbrengen van een kaart, een «treindossier» dat begint met de dienstregeling die in het geheugen wordt opgenomen.

Van dat ogenblik af zal TOPS de trein tot zijn bestemming volgen en automatisch voorzieningen bekend maken omtrent het uur van doorrit in de stations en van aankomst.

Bedoeld systeem dat reeds in de V.S. vanaf San Francisco wordt toegepast, zal aan het Engels net worden aangepast. Het eerste toepassingsgebied : het Westen. Volledige indienststelling; eind 1975.

Een klein detail : de British Railways zullen daartoe ongeveer 10 miljoen pond investeren.

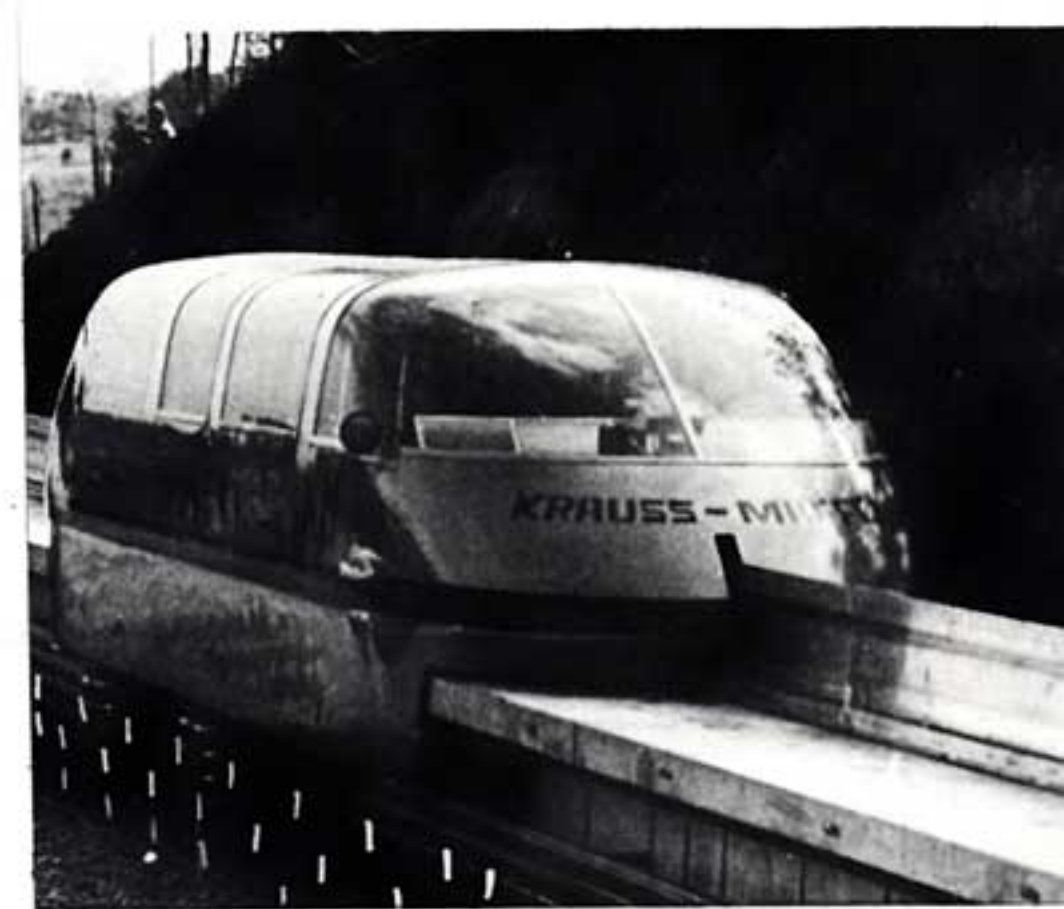
TRANSRAPID : 500 KM PER UUR.

Twaalf meter lang, elf ton, 2.500 pk : het prototype van de Transrapid, in Duitsland ontworpen, een trein magnetisch in evenwicht gehouden en voortgestuwd door middel van een lineaire motor.

Volgens de bouwer, Kraus-Maffai, moet die moderne machine een snelheid van 500 km per uur kunnen halen, waardoor men na uitvoering van alle proeven en aanleg van het spoor, in twee uur van München naar Hamburg zou kunnen rijden.

De Duitse minister van vervoer heeft van de Regering een krediet van 270 miljoen D.M. bekomen om dat systeem van geleid vervoer uit te werken. Hij meent dat Transrapidverbindingen noodzakelijk zijn, omdat het wegverkeer en binnenlands luchtverkeer omstreeks de jaren 1980 hun verzadigingspunt zullen bereiken.

Onze foto toont het prototype dat in oktober 1971 op een kort testspoor werd voorgesteld.

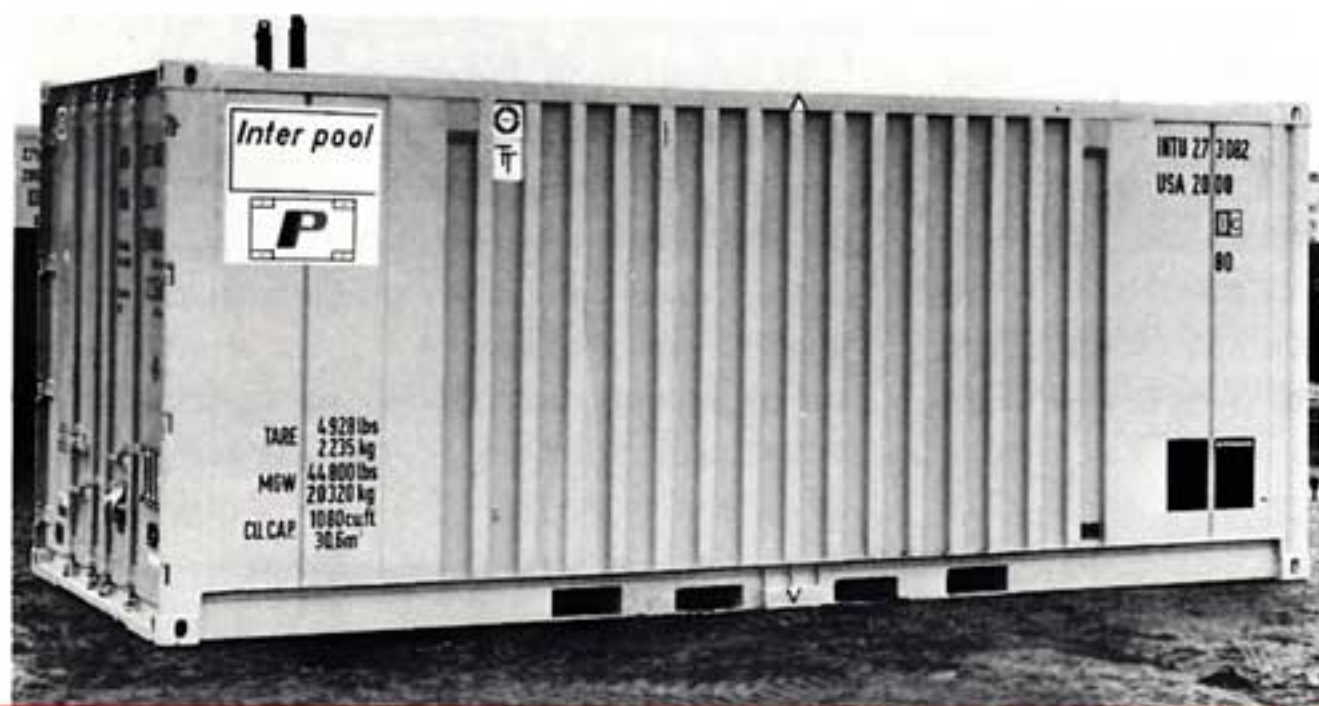


INTERPOOL INT.

— WORLD LEADER
IN CONTAINERLEASING

150 one-waymogelijkheden over gans de wereld
leasing op short term en long termbases

Agent : RUYS & Co.
Britselei 23-25
2000 Antwerpen
Tel. 32.18.80
Telex : 31245



NIEUWE GEZICHTEN

Ten einde haar werkzaamheden, die zich parallel met de ontwikkeling van de handelszaken hebben ontplooid, vlotter te doen verlopen, heeft onze Handelsdirectie de organisatie van haar goederendienst gewijzigd, en wel zo dat de dienst in tweeën werd gesplitst.

Aldus werden de heren De Haeck en Lokker door de Raad van Beheer van de N.M.B.S. aangesteld aan het hoofd van beide nieuwe eenheden, zoals is aangegeven in het organigram dat in onderhavig tijdschrift is gepubliceerd. De Handelsdirectie is ervan overtuigd, dat haar twee nieuwe hoofdinspecteurs onze traditie van dienstbetoon aan de cliënteel zullen voortzetten.



M.C. LOKKER
Hoofdinspecteur
van dienst 63



M.F. DE HAECK
Hoofdinspecteur
van dienst 62

In de trein mogen alleen de reizigers slapen

rd 4133

Een treinbestuurder die indommelt? Dat kan in België gewoon niet. Hij moet immers alle zestig seconden een pe-



daal indrukken. En als hij het «vergeet» roept een geluidssignaal hem onmiddellijk tot de orde. Wanneer hij binnen de vier seconden niet heeft gereageerd, worden de remmen automatisch in werking gesteld.

In de Belgische treinen lopen de bestuurders dus geen gevaar verstrooid te zijn of in slaap te vallen. Vooreerst omdat ze door een strenge scholing een uitstekende opleiding hebben gekregen. En ook omdat het veiligheidssysteem bij ons het modernste ter wereld is. 't Is daarom dat u in de trein gerust op uw twee oren kunt inslapen. Zelfs aan honderdveertig per uur... Rij relax. Neem de trein.



ONZE SPOORWAGENS WORDEN GEMODERNISEERD

Twee nieuwe spoorwagenmodellen deden hun intrede : een gesloten spoorwagen met grote inhoud en een stortwagen met draaistellen

- Inhoud : 80 m³; vloeroppervlakte : 33 m²; maximumbelasting : 17,21 en 25 Ton naargelang het gebruikte net (17 en 21 Ton uitsluitend als de treinen een snelheid van 100 km/u mogen bereiken).

Uitgerust met 8 luchtraampjes en 2 deuren : ziedaar de nieuwe spoorwagen met grote inhoud (code Gbs), uitstekend geschikt voor goederenvervoer met geringe densiteit.

In 1971 waren 350 spoorwagens van dit type in omloop. Vanaf augustus wordt de geleidelijke levering van 500 nieuwe eenheden in het vooruitzicht gesteld. De wagen werd internationaal gestandaardiseerd (gesloten met 2-assen — U.C.I. type 1).

- De kipwagen met draaistellen, code Eas (omkijpbaar) of Eaos (niet omkijpbaar), is nog recenter en zal dienen voor het vervoer van stortgoederen. Deze spoorwagen is 12 m 50 lang, bezit een oppervlakte van 35,3 m² en een inhoud van ongeveer 68 m³. Hij heeft 2 zijdeuren van 1 m 60 elk.

De maximumlast in normale of S-dienst (toegelaten snelheid 100 km/u ten hoogste) bedraagt :

A	B1	B2	C
42,5	48,5	50,5	58,5

1.670 van deze spoorwagens zullen te Brugge gebouwd worden, waarvan 1.000 met beweegbare kopeindwanden.

De eerste verlieten eind februari de fabriek en de laatste worden ten laatste op 1 april 1973 in gebruik genomen. Een Frans constructeur zal 500 identieke eenheden leveren aan volgend ritme : 50 in juli, 100 in september, in oktober, in november en 250 in december.

We komen later terug op beide spoorwagentypen met meer bijzonderheden over gebruik en kenmerken.

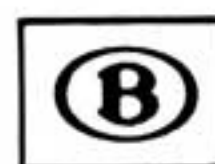
■

Het handelsagentschap uit Aarlen maakt melding van een industriegrond beschikbaar te Marbehan. Het terrein is een trapezium met een hoogte van 170 meter en basissen van 40 en 25 meter. Het bezit uitstekende toegangsmogelijkheden daar baan en spoorweg er aan weerszijden langs lopen. Nadere inlichtingen kunnen verkregen worden bij de Heer Chabottaux, handelsvertegenwoordiger, Avenue de la Gare, 61, 6700 Aarlen, tel. 063/211.15.

■



AUTO- SLAAP- TREINEN



WIN  DAGEN VAKANTIE IN

Op één nacht terwijl u rustig slaapt, voert de trein u en uw wagen naar het land waar u met vakantie gaat.

De spoorwegen verlenen op de vrachtprijs van uw wagen verminderingen van 20 tot 60 % volgens het aantal personen die meereizen.

Bovendien bestaan er in Frankrijk toeristen- en gezinsbiljetten waarmee de reizigers aanzienlijke verminderingen tot 75 % bekomen.

BESTEMMINGEN :

BIARRITZ - TOULOUSE - NARBONNE - AVIGNON - ST. RAPHAËL
- BRIG - MILAAN - MÜNCHEN - SALZBURG - VILLACH -
LJUBLJANA

Inlichtingen en inschrijvingen in de erkende reisbureaus en de grote stations.





**TRANSCONTAINER
TERMINAL
LIEGE**
(BRESSOUX)



TRANSCONTAINERTERMINAL LUIK (BRESSOUX)

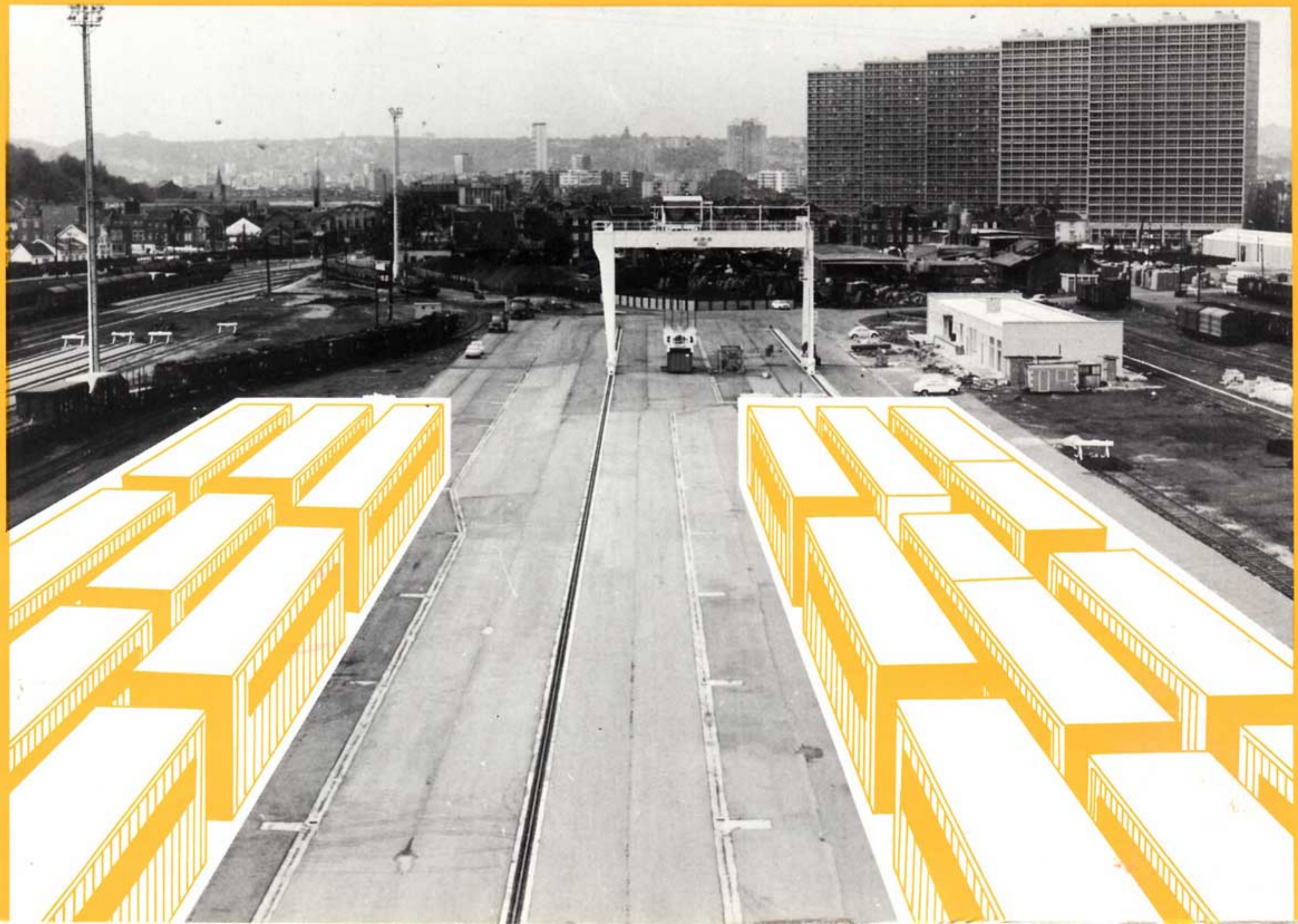
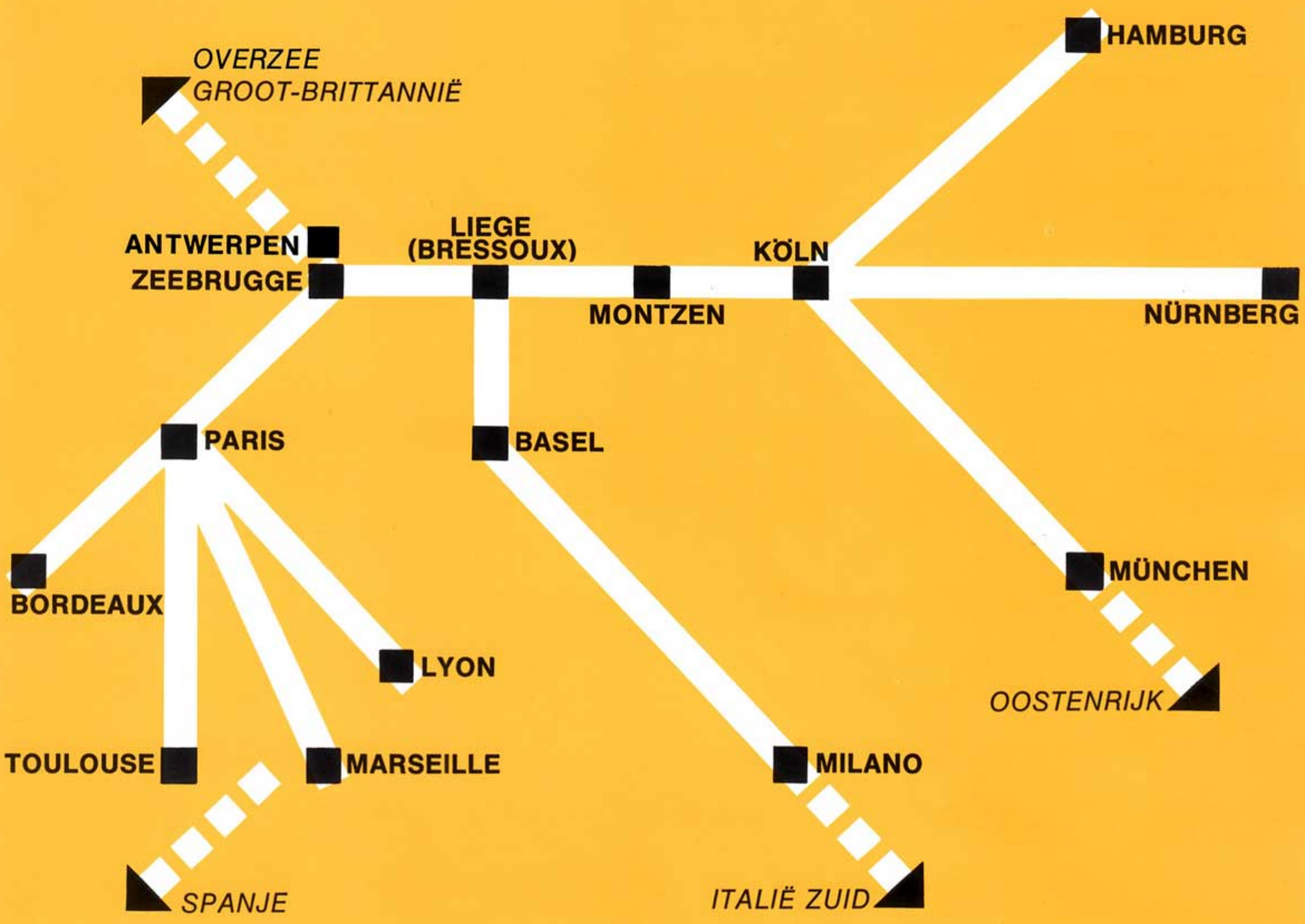
De toename van het transcontainervervoer heeft de Belgische Spoorwegen ertoe aangezet om ook in het Luikse zijn installaties uit te bouwen en aan te passen aan dit nieuwe vervoer.

Op de terreinen van het station Bressoux, gunstig gelegen om de Luikse agglomeratie te bedienen, werd op een oppervlakte van 6.400 m² een terminal gebouwd. Deze beschikt niet alleen over de nodige laad- en lossporen, maar tevens over een universele portaalkraan van de modernste constructie, die transcontainers met een totaalgewicht van 30 ton kan lichten.

Bovendien is de kraan voorzien van grijparmen voor het behandelen van wegvoertuigen (nl de Kangoeroewagens tot 33 ton), aangepast aan het gecombineerd spoor- en wegvervoer.

Een ander voordeel is dat ze kan gebruikt worden voor het laden en lossen van zware ondeelbare voorwerpen tot 30 ton, wat vooral van belang is voor gespecialiseerde firma's.

Naast de laad- en losplaatsen werd door de Belgische Spoorwegen een terrein van 2.600 m² voorzien, dat het opslaan van transcontainers toelaat. Dit opslagterrein maakt deel uit van het ganse complex en ligt binnen het bereik van de portaalkraan, zodat de terminale bewerkingen tot een minimum worden herleid. De Belgische Spoorwegen menen met de oprichting van deze nieuwe terminal, die op 15 mei 1972 in gebruik wordt genomen, een bijdrage te hebben geleverd om de Belgische economie een modern en doeltreffend vervoermiddel ter beschikking te stellen.



NUTTIGE ADRESSEN VOOR INLICHTINGEN OVER HET

- Vervoer van transcontainers en zware voorwerpen :

Dienst exploitatie :

Dhr DESTUMENT, stationschef
4001 Bressoux
Tel. : (04) 52.01.30 (toestel 1185)

Directie van de Exploitatie :

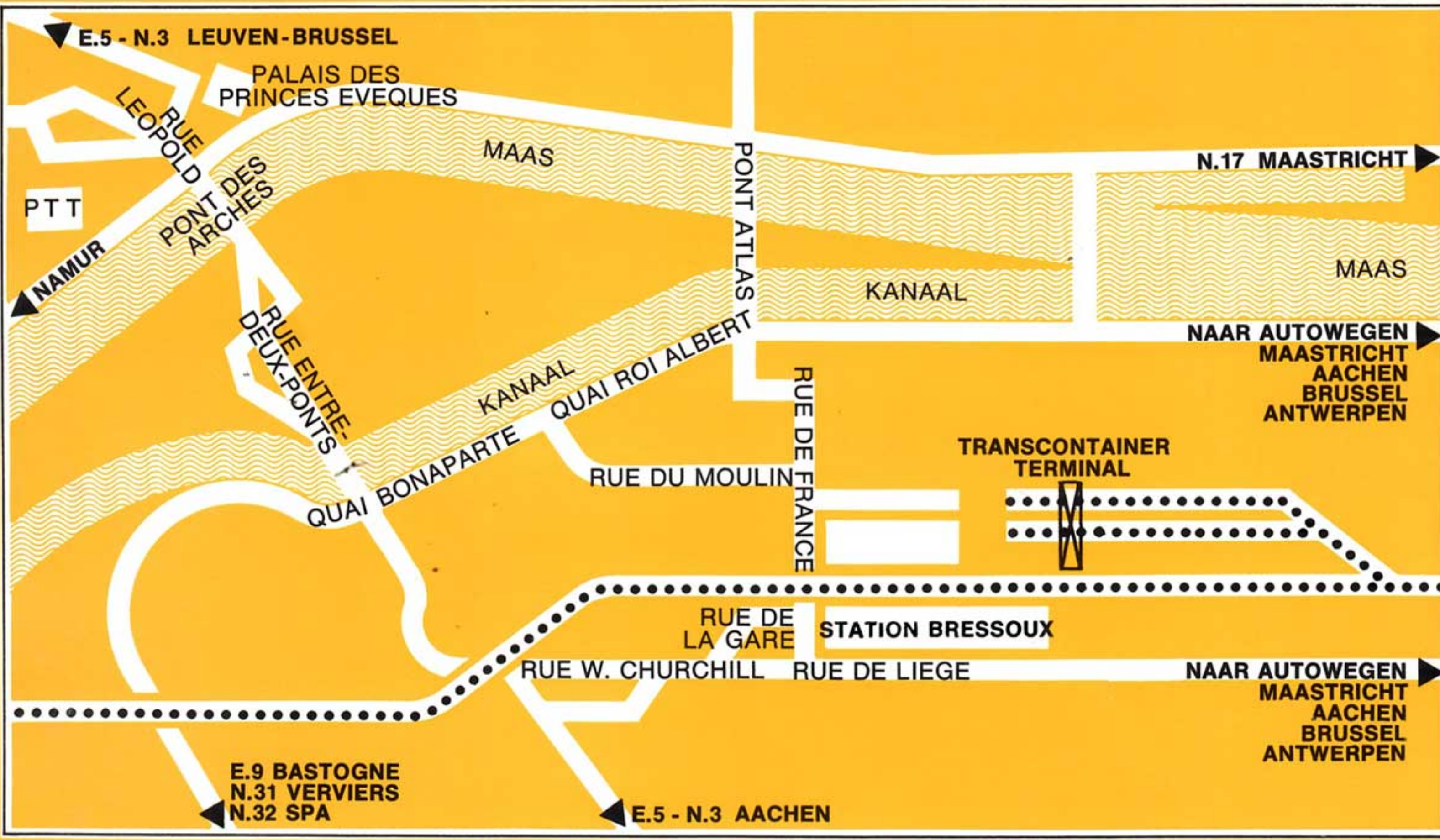
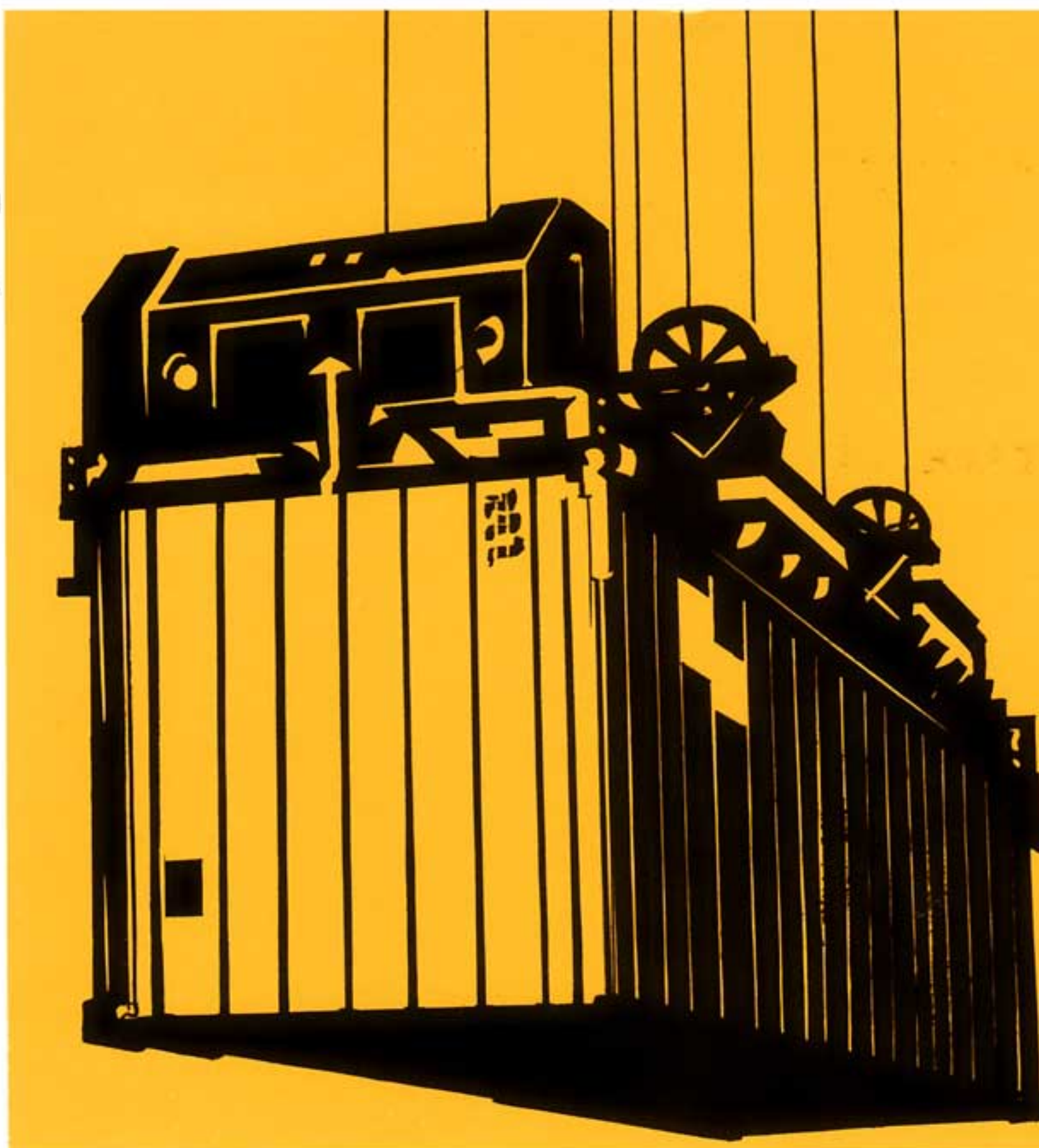
Dhr LALLEMAND
Bureau 14-41
Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel
Tel. : (02) 23.80.80 (toestel 2140)

Handelsdienst :

Handelsagentschap Luik
Tel. : (04) 23.17.13 (toestel 363)
Dhr DELHOUGNE, afgevaardigde Interferry
Tel. : (04) 23.63.13
Rue de la Casquette, 42, 4000 Luik

Handelsdirectie :

Bureau 62-12
Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel
Tel. : (02) 23.80.80 (toestel 2648)



- Gecombineerd spoor- en wegvervoer (Kargoeroe) :

N.V. T.R.W.
Vandepereboomstraat, 1080 Brussel
Tel. : (02) 25.62.51

