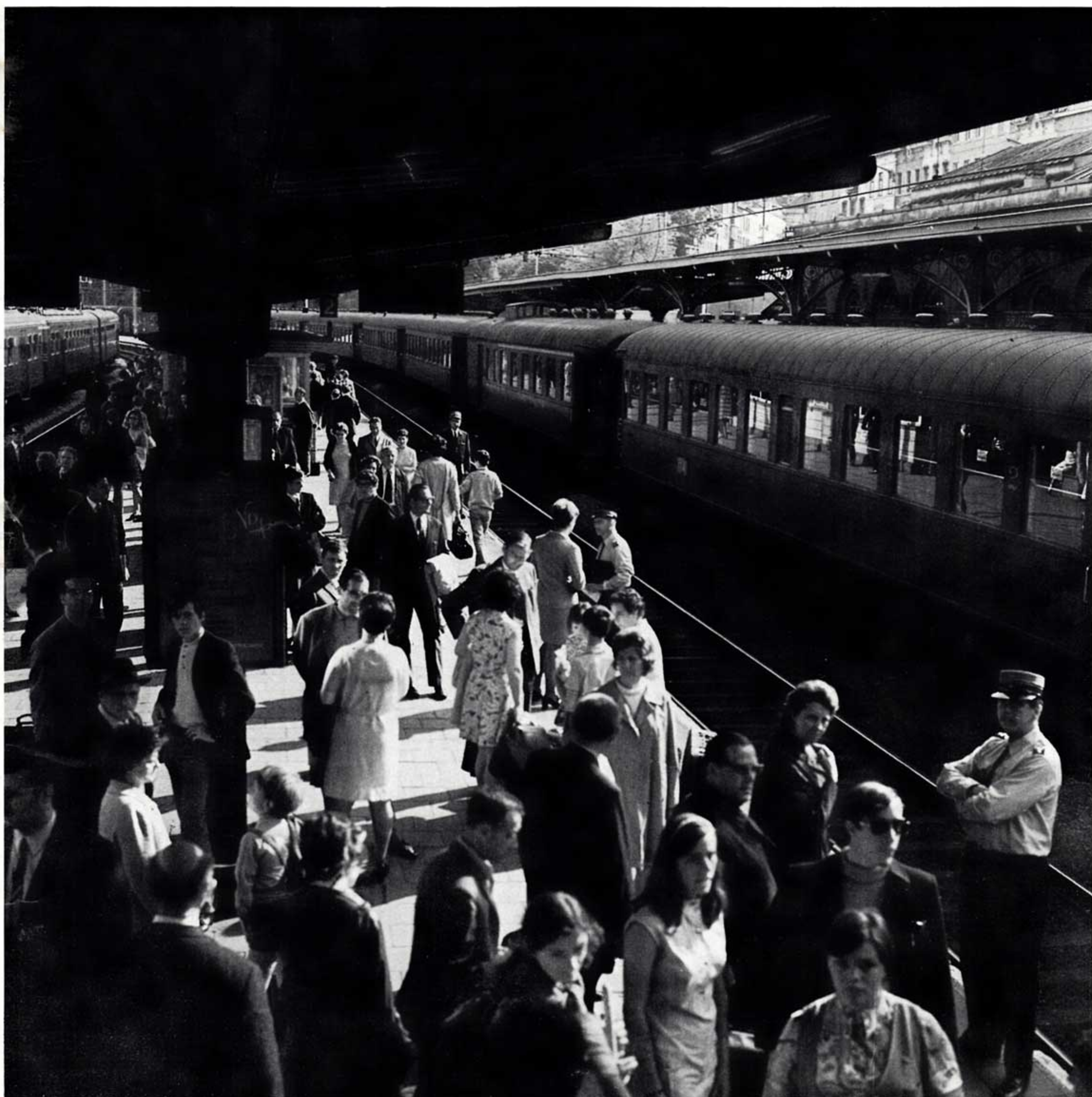


SPOORNIEUWS

Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen



Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 3 - Juni 1972





De vakantie, de zon... en de bagage...
Per trein zal uw reis zekerder en verposen-
der zijn.



INHOUD.

- 2 De witte wereld van C.C.C.
- 5 Met magneetbanden
- 6 Miljoenen pallets
- 8 Buitengewoon vervoer
- 10 Drie generaties van gemeenschappel-
lijke wagens
- 12 De « Gegarandeerde Termijn » op
de proefbank
- 14 UIC 50 jaar — Vijf treinen meer
- 15 Wissels
- 16 Zuiver vervoer
- 18 Bagage : nieuwe tarief — Intercontai-
ner information — Addendum —
Nieuw telefoonnummer — Verhurin-
gen Brussel Centraal — Adres veran-
dering
- 19 Aan het andere eind van de antenne
- 20 UIC

Foto's F. Putman. Brussel
G. Delise. Brussel
Fontaine. Brussel
C.C.C.
Caterpillar

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

Lay-out : P. Funken - Brussel.
Drukkerij : Omega n.v. - Antwerpen.

Deze uitgave geschiedt ongerekend de be-
staande tarifaire beschikkingen en dienst-
regelingen en hun latere wijzigingen.
Verantwoordelijke uitgever :
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

DE WITTE WERELD VAN C.C.C.

HET KRIJT

Krijt is een onzuiver
calciumcarbonaat (CaCO_3),
afkomstig uit de afzetting
van de microscopische schelpen
van zeedieren, versteend in de loop
der eeuwen.

De brokkeligheid, de geringe
hardheid en de vormloze
kristallijnen structuur
van dit gesteente zorgen ervoor
dat het zacht en bewerkbaar
aanvoelt. Hierdoor wordt
het onderscheiden van de compacte
kalkspaatconglomeraten (marmer).
Het is buitengewoon poreus
en bijgevolg sterk doorlaatbaar.

1906 Mannen, wagentjes, paar-
den. Onder de strenge leiding van de
heer Omer POURBAIX, oprichter
van de vennootschap, begint de ont-
ginning van de krijtlagen te Har-
megnies. Het gewonnen krijt wordt
tot kalk verwerkt.

Wanneer de eerste wereldoorlog is
afgelopen, breidt de productie zich
uit : gezien de kwaliteit en vooral
de witheid van het gewonnen pro-
duct, opent het bedrijf een afdeling
« krijt ».

1926 De markt voor de kalk loopt
achteruit. Het bedrijf beleeft zijn
eerste omschakeling : er wordt een
afdeling Portlandcement toege-
voegd.

1945 Om aan de toenemende be-
hoeften tegemoet te kunnen komen,
wordt een afdeling metaalcement in
het leven geroepen.

1949 Om van de lagen een maxi-
mum gebruik te kunnen maken, stelt
de C.C.C. haar afdeling witte ce-
ment in bedrijf.

1965 Van de ene omschakeling
naar de andere, bereikt de C.C.C.
een uiterst belangrijke mijlpaal : een
overeenkomst met de Belgische ce-
mentfabrieken rationaliseert de pro-
ductie van krijt waarbij C.C.C. zich
uitsluitend wijdt aan de verbetering
van de productiviteit en de kwaliteit
van het krijt. Er wordt een nieuwe
fabriek ontworpen en gebouwd ter-
wijl de productiecapaciteit van 40
tot 170.000 ton per jaar wordt op-
gevoerd.

1968 Nieuwe rationalisatie :
C.C.C. en de S.A. CRAIBEL te
Cuesmes bundelen hun belangen.
Craibel wordt op dat ogenblik —
met handhaving van haar eigen pro-
ductie — in zekere zin een model-
fabriek-laboratorium terwijl C.C.C.,
steeds op zoek naar nieuwe produc-
ten, haar productie langzamerhand
tot 200.000 ton en meer per jaar
ziet oplopen.

1969 De intensieve ontginning van
de grond doet steeds grotere tekorten
aan calcium en magnesium aan
het licht treden. Er worden studies
door gespecialiseerde centra uitge-
voerd daar de onevenwichtige toe-
stand steeds ernstiger wordt en het
blijkt hieruit dat de behoeften enorm
worden. Om hieraan het hoofd te
kunnen bieden, brengt C.C.C. de
kalkmagnesiumcomposten onder
het merk Dolocal op de markt.
Het bedrijf van de groep POUR-
BAIX neemt in zijn derde generatie
Europese afmetingen aan.

EEN TAMELIJK ONBEKEND PRODUCT

De markt van het krijt ontwikkelt en breidt zich verder uit. Dit materiaal speelt een rol in de samenstelling van een oneindige hoeveelheid gebruiksproducten. « Het zou voor mij gemakkelijker zijn », verklaart de directeur van de C.C.C., « de sectoren op te noemen waarin men ons niet nodig heeft ». Het krijt was een arm product. Daar de eisen van de klanten echter steeds strenger worden, wordt de verwerking van dit product steeds verder doorgevoerd terwijl steeds duurere kwaliteiten op de markt worden gebracht.

Het aan de winningsindustrieën eigen materiaal wordt aangevuld door zeer kostbare installaties terwijl laboratoriumcontroles en -research een extra waarde aan « grijze massa » aan het product toevoegen.

Steeds meer ondernemingen gebruiken vandaag de dag « gemicroniseerde » krijtsoorten. Zij eisen bijvoorbeeld dat de maximum diameter van de deeltjes niet meer dan 10 micron bedraagt, dat wil zeggen, het honderdste gedeelte van een millimeter. Het betreft hier dus een volstrekt zuiver product waarin geen enkel vreemd bestanddeel mag worden aangetroffen. Met andere woorden, het belang van een volledige automatisering van de fabriek kan dus wel worden ingezien: geen tussenbehandelingen, dus geen gevaar meer voor de besmetting van het product.

Oordeelt U zelf op het schema.

DE GROEVE

Een eerste laag bestaat uit klei dat in een tempo van 1500 tot 2000 ton per dag wordt gewonnen. De ladingen worden rechtstreeks naar de cementfabrieken vervoerd.

Enkele meters dieper komt een laag gekleurd krijt te voorschijn met een CaCO_3 gehalte van 96 tot 97%. Dit is bestemd voor de industrieën die geen product met een al te grote zuiverheid of een maximum witheid vereisen.

Tenslotte stoten we op de laag wit krijt,

het zuiverste, de laag die tot een maximum wordt benut. Het gehalte aan CaCO_3 schommelt tussen 98,5 en 99%. De aldus ontgonnen laag heeft een dikte tussen 40 en 45 meter. Hieronder wordt de grondwaterlaag aangetroffen.

Het is echter bekend dat er nog evenveel krijt onder deze waterlaag ligt doch de voorzichtigheid zet ertoe aan niet verder te gaan tenzij — en dit is slechts een veronderstelling — wegens natuurlijke of kunstmatige oorzaken de grondwaterlaag steeds lager zou zakken waardoor op een nog dieper niveau zou kunnen worden gewerkt.

DE FABRIEK

Krachtige mechanische graafwerktuigen winnen het krijt uit de laag; dit wordt door middel van kipauto's naar de eerste fabricatiefase vervoerd. Via slibkuipen wordt het gesteente verwerkt tot een krijtbrij waaruit de oplosbare zouten en andere « parasitaire » bestanddelen worden verwijderd. Deze in enorme kuipen opgeslagen brij wordt door het laboratorium gecontroleerd vooraleer naar de eigenlijke fabriek getransporteerd te worden.

In deze afdeling wordt het vochtgehalte van de krijtbrij, eerst door mechanisch centrifugeren en vervolgens door droogovens, van 60% tot 0,2% water gebracht.

Na afkoeling komt het gemalen, verpulverde en gemicroniseerde product in de verzendingssilo's terecht waaruit het in zakken of los door middel van gespecialiseerde voertuigen wordt afgeleverd.

Zodra het product de fabricatielijns binnenloopt, is het op geen enkel ogenblik zichtbaar. De risico's van verontreiniging worden dus tot een maximum uitgeschakeld.

Via een algemeen bedieningspaneel kan één man de gehele fabricatie bedienen en controleren.

RESERVES ?

Onwillekeurig komt de vraag naar voren: raken de lagen zo niet snel uitgeput in een

tempo van duizend ton per dag (huidige gemiddelde productie)?

In werkelijkheid is het zo dat de C.C.C. bijna 50 Ha groeven in de streek van Harmegnies bezit. Momenteel worden slechts 12 Ha ontgonnen. De directie van de C.C.C. is van mening dat, gezien de huidige productieomstandigheden en rekening houdende met de stijging van de vraag, het bedrijf nog ongeveer een eeuw met winnen boven de huidige grondwaterlaag kan doorgaan.

Iedereen zijn eigen krijt...

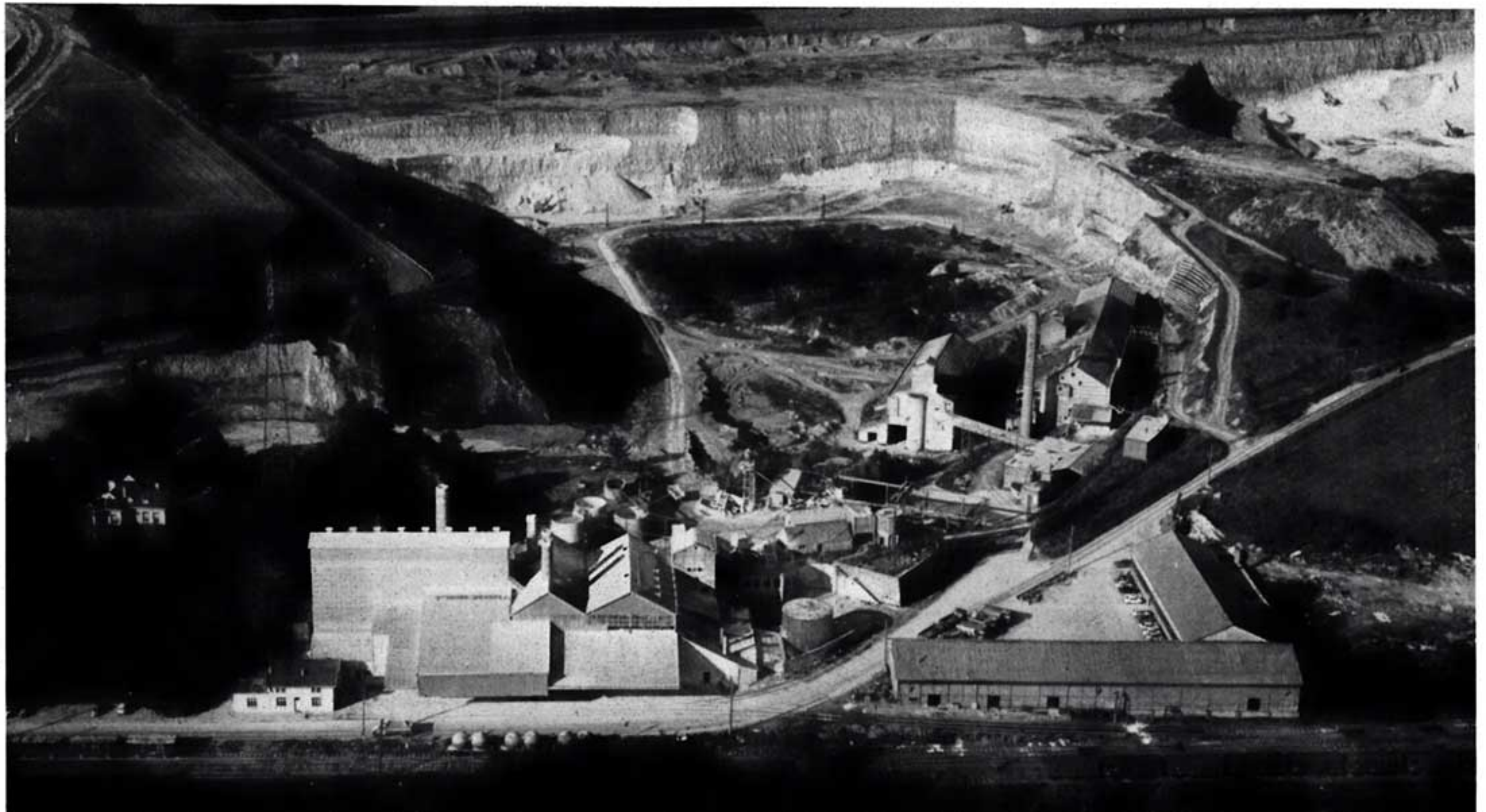
Men kan zich verbazen over een zo sterk doorgevoerde verwerking. Waarom eigenlijk zo ver? Waarom moet het krijt in zo fijne deeltjes worden verdeeld? De klanten kopen, samen met krijt, een granulometrische kromme. Afhankelijk van een bepaald product, zijn zij van mening een materiaal met een sterk dekkend vermogen nodig te hebben of waarvan het gehalte aan CaCO_3 een bepaalde waarde bereikt of waarvan de fijnheid dusdanig is dat hierdoor een beter gebruik van de capillariteit kan worden gemaakt.

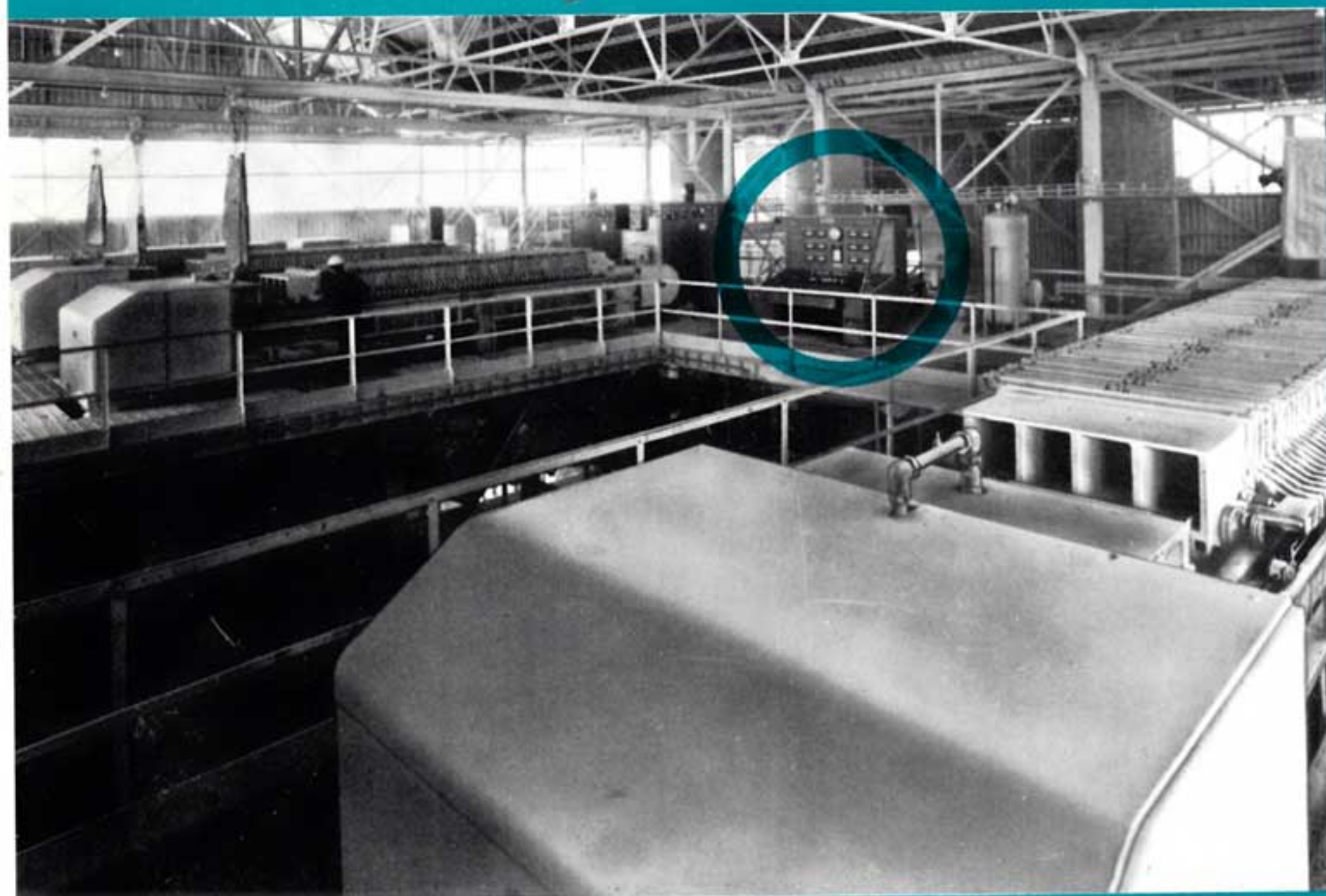
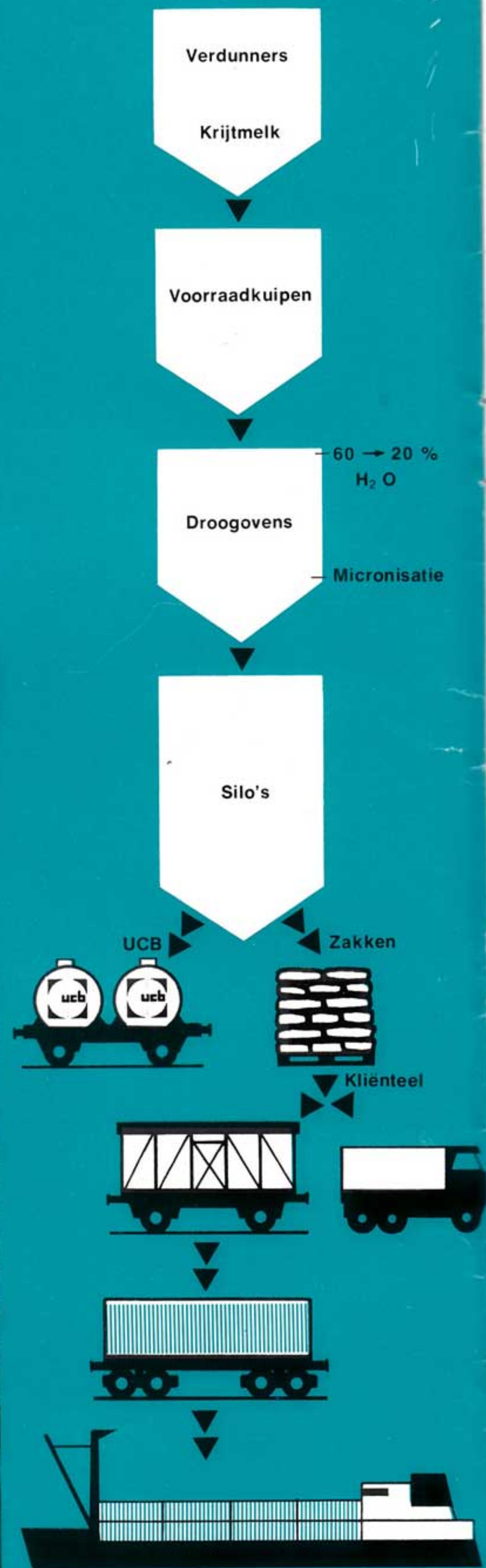
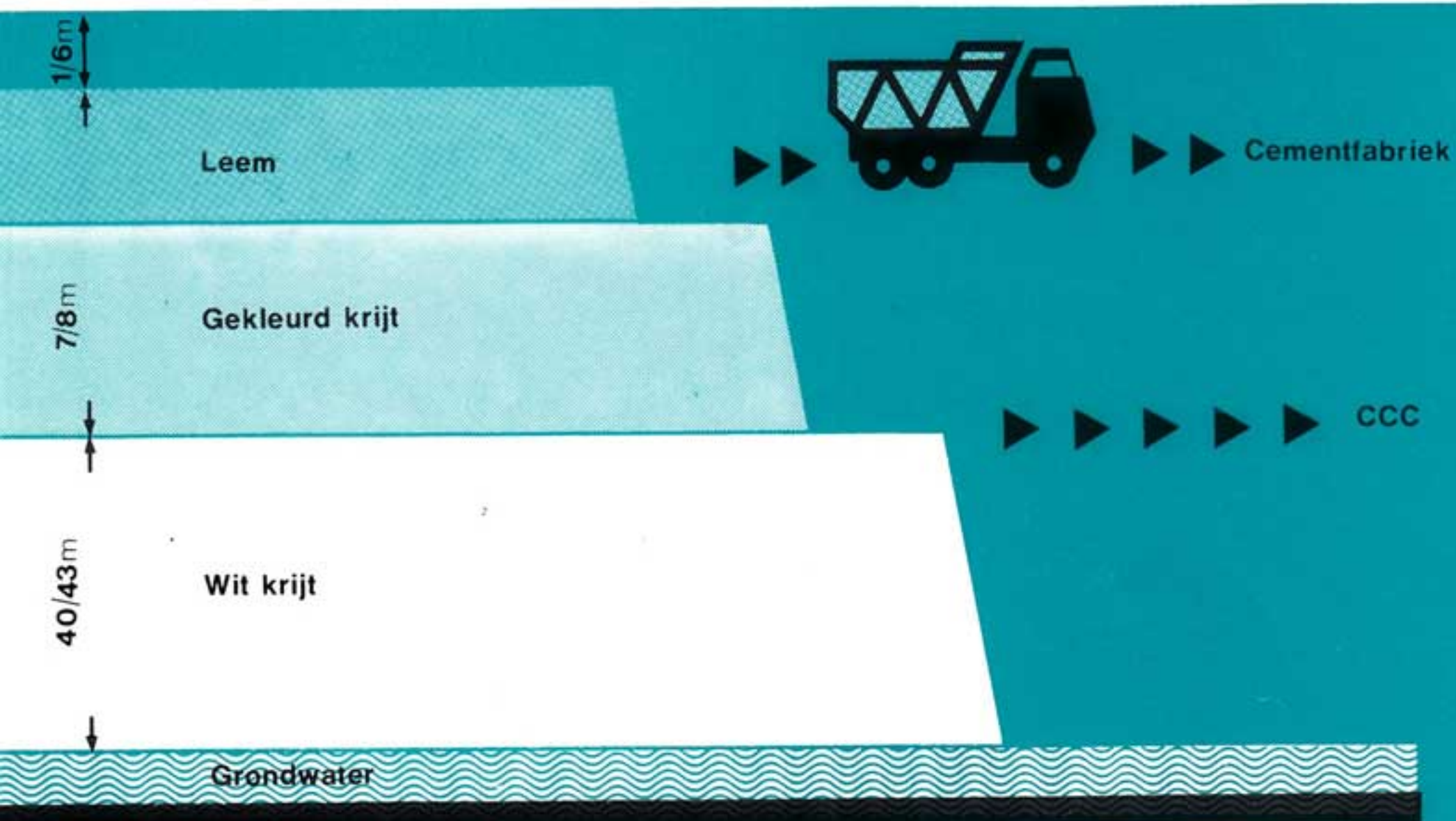
1. krijtsoorten voor industriële doeleinden
2. speciale krijtsoorten voor stopverf en plamuur
3. speciale krijtsoorten voor verf
4. gemicroniseerd krijt
5. behandelde krijtsoorten waardoor specifieke toepassingen mogelijk worden gemaakt in diverse industrieën en bij de bestrijding van de watervervuiling
6. anti-caking krijtsoorten die, doordat zij de korrels van meststoffen omhullen, voorkomen dat deze aan elkaar gaan kleven.

Iedereen kan het vaststellen: de productie wordt gespecialiseerd en afgewisseld. Krijt heeft men dikwijls nodig in bepaalde industrieën terwijl de behoeften sterk uiteenlopen.

In werkelijkheid is het zo dat de moderne industrie zich niet meer met grove basis-elementen tevreden stelt. De chemici bestu-

De « Crayères, Cimenterie et Fours à Chaux » te Harmegnies. De krijtlaag die men hier ziet is slechts een klein deel van de ontginbare 50 Ha.





deren grondig hun technieken en schrijven minimum maatstaven voor. De specialisatie komt dus tegemoet aan de vraag, aan het aanwezig zijn van een markt. De producten ontstaan, afhankelijk van de behoeften. Nu eens is het veevoederindustrie, dan weer de papierfabricatie die een hogespecialisatie vereist.

OVER DE WEG EN PER RAIL

Op gevaar af van verstikking, dient de C.C.C. over een goede vervoerinfrastructuur te beschikken.

Iedere dag worden tonnen en nog eens tonnen over de hele wereld verzonden.

Weg en rail verdelen onderling dit vervoer, elk volgens zijn eigen mogelijkheden.

Vrachtwagens doorkruisen heel België met als bestemming de bedrijven die geen spoorwegaansluiting hebben en andere die te geringe hoeveelheden verbruiken om een vervoer per spoorwagen rendabel te kunnen maken.

Indien nodig, gaan ze zelfs naar het buitenland.

Wat het vervoer per spoor betreft, deze brengt de verbinding tussen C.C.C. en de gemakkelijk bereikbare bedrijven tot stand, dank zij een spoorwegaansluiting alsmede met de haven van Antwerpen, de laatste Belgische etappe voor de export over zee. Het totale vervoer dat door de N.M.B.S. in 1971 werd verzorgd, wordt op meer dan 30 % geschat.

De aansluiting op het Belgische spoorwagennet is ontegenzeggelijk een voordeel. De goederen verlaten de fabriek om rechtstreeks hun ontvangers te bereiken. Als voorbeeld kunnen we aanhalen dat iedere dag Ucs pneumex wagons, eigendom van U.C.B., te Harmegnies worden geladen en naar de verwerkende fabrieken rijden. Een veelzeggende bijzonderheid, het pneumatische laden heeft plaats in een tempo van 2 ton per minuut.

Afgezien van de speciale Ucs wagons, is er tevens krijt in zakken, geladen op laadborden in gesloten wagons. De zak garandeert de zuiverheid van het product terwijl dank zij het laadbord laden en lossen wordt versneld. De transcontainer neemt momenteel echter een steeds belangrijker plaats in: het krijt dat voor overzees transport is bedoeld wordt volgens deze formule vervoerd.

De zakken worden op laadborden voor eenmalig gebruik in laadkisten tot 18/20 ton geladen. De treinstellen vertrekken naar Antwerpen waar zij in de Transcontainer Terminal hun ladingen in verschillende schepen overladen. Op advies van de heer Omer POURBAIX, heeft C.C.C. deze formule gekozen op verzoek van de scheepsverladers: de behandeling van de goederen wordt zodoende aanzienlijk beperkt alsmede de kosten die er aan verbonden zijn. Men bestudeert nu de mogelijkheid voor het vervoer van krijt per laadkisten naar Zuid-Europa.

Ook het aanvoerverkeer moet niet worden vergeten. Tds wagons, geladen te Merlemont, bezorgen de fabriek te Harmegnies ruwe dolomiet, die na behandeling en vermenging met krijt, composten voor de landbouw oplevert.

DE TAAL VAN DE CIJFERS

1968	39.250 ton
1969	59.295 ton
1970	51.270 ton
1971	71.500 ton

De stijging van het per spoor vervoerde aantal tonnen is uiteraard gekoppeld aan de conjunctuur en de uitbreiding van de fabriek te Harmegnies. Deze fabriek met een beginproductie van 8.000 ton, bereikte 70.000 ton in 1951 en momenteel meer dan 200.000 ton.

Wij zegden het reeds: de verbruikers van krijt zijn talrijk. Doch iedereen koopt niet dezelfde hoeveelheid. De cliënteel van de C.C.C. van Harmegnies bezit dus twee hoofdkenmerken: groot in aantal en groot in de spreiding over het Belgisch grondgebied zowel als in het buitenland.

Men begrijpt dan ook het belang voor de C.C.C. een uitstekende transportinfrastructuur te bezitten en bovendien, over aangepast materieel te beschikken.

Deze mogelijkheden (op het stuk van spoor-aansluiting, van tonnage, van regelmatige werking en van materieel) lieten de N.M.B.S. toe te komen tot een gelukkige samenwerking met de voortbrenger van krijt te Harmegnies.

Wij verhopen dat deze moge voortgezet en verstrekt worden, samen met de uitbreiding van de C.C.C.

De pneumex wagons rijden in navettedienst tussen de voortbrenger en de verbruikers.



MET MAGNEETBANDEN

De meest verspreide vorm om resultaten van mechanografische werken mede te delen is de « listing », een opeenvolging van bladen die doorlopend bedrukt worden op wit papier of op formulieren.

Wanneer de gebruiker hieruit elementen moet hernemen om er nieuwe bewerkingen mee uit te voeren op zijn eigen uitrusting, moet hij deze gegevens opnieuw onder mechanografisch verwerkbaar vorm brengen. Deze operatie is traag, kostbaar en gewoonlijk vatbaar voor vergissingen wanneer zij met de hand wordt uitgevoerd. Voor de gebruiker is het dus van groot nut de gegevens te ontvangen op een informatiedrager die hij onmiddellijk opnieuw kan gebruiken. Daarentegen zijn de bijkomende kosten voor de informatieveraarder eerder gering, voor zover zijn uitrusting modern is en een hoog prestatievermogen heeft. En aangezien de uitwisseling van gegevens vaak in beide richtingen geschiedt, hebben beide partijen daar baat bij.

Men kan hierbij volgende informatiedragers aanwenden: ponskaarten, ponsbanden (of documenten met marginale perforatie), documenten met een optisch leesbare band of ook magneetbanden.

De vergelijking van de karakteristieken van ieder van deze informatiedragers op het stuk van de opbergingscapaciteit en de leesnelheid valt zonder twijfel uit in het voordeel van de magneetband. Inderdaad, een tekst van circa 100.000 leestekens (20 listingbladen) komt overeen met:

- 2.000 ponskaarten (een hoop van 40 cm hoogte), met een leestijd van ruim 2 minuten;
- 250 meter ponsband (een bobijn van ongeveer 10 cm doorsnee), met ten minste 3,5 minuten leestijd;
- 350 meter originele documenten met leestekens voor optische lezing, met een leestijd van meer dan 10 minuten;
- maximum 4 meters magneetband, die door de ordinator in minder dan 2 seconden kunnen worden gelezen.

Het onmiskenbaar belang van deze laatste informatiedrager heeft de N.M.B.S. ertoe geleid hem uit te kiezen voor verscheidene reeds toegepaste uitwisselingen, op voorwaarde dat de gegevens voldoende omvang hebben. Zo gaat zij sinds jaren te werk met INTERFRIGO en meer recent met het Postcheckambt te Brussel en met een aantal van haar klanten.

Aldus ontvangt een belangrijke metaalfirma om de tien dagen samen met haar gewone factuur een magneetband waarop alle bijzonderheden over de verrichte transporten zijn opgenomen, wat deze maatschappij toelaat haar verkoop van dichterbij te controleren en gemakkelijk statistieken op te maken.

In de toekomst zal deze doenwijze verder uitgebreid worden.

De klanten zullen op magneetband de gegevens kunnen verstrekken die nodig zijn voor de taxatie van hun zendingen, en zij zullen in ruil een magneetband ontvangen met het resultaat van de facturatie. Dergelijk systeem vereenvoudigt de administratieve taken en verhoogt de kwaliteit van de dienst.

Naar verwachting zal uit al deze operaties een geleidelijke vermindering voortspuiten van « papiergebruik », een informatiedrager die veel plaats inneemt en zeer kwetsbaar is.



miljoenen pallets

Pallet.

Een woordje dat zo op het eerste gezicht niets bijzonders is doch dat voor hen die het uit ervaring kennen, toch heel wat voordelen betekent.

De tijden zijn voorbij waarin mannen tussen een opslagplaats en de wagons op hun rug zakken, kisten, pakken of andere lasten droegen die met de spoorwegen vervoerd moesten worden. Lossen en laden gaat vandaag de dag rationeler en sneller in zijn werk, dus rendabeler. Hierbij speelt het pallet of laadbord een belangrijke rol.

Het laadbord dat het handigste stuk gereedschap blijkt te zijn voor het lossen en laden van goederen met kleine en middelgrote afmetingen. Iedere onderneming kan hiervan een voorraad vormen, in verhouding tot haar vervoersbehoeften. Het systeem biedt echter het bezwaar van het terugzenden van de lege pallets naar de afzender. Alleen de normalisatie van de pallets en door deze in een « pool » te plaatsen, kon een grotere soepelheid en een grotere

gebruiksmogelijkheid tot gevolg hebben.

Op één juli 1961 ondertekenden acht Europese spoorwegmaatschappijen een overeenkomst waarbij de Europese Pool voor Pallets ontstond.

Een ruilvereenkomst

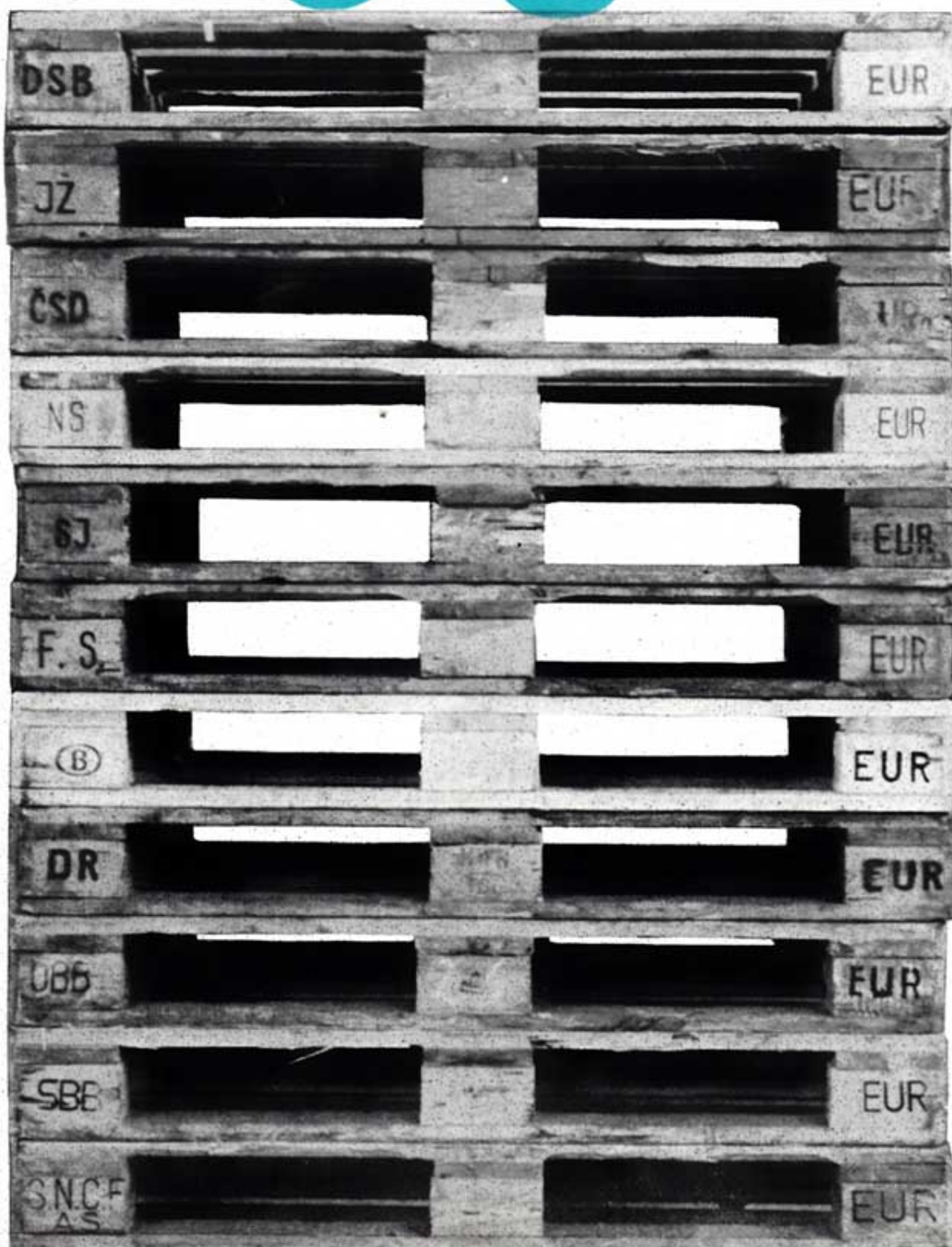
Deze pool werkt volgens een principe dat lijkt op dat van de gemeenschappen van wagens.

Het genormaliseerde EUR pallet is een plaat van 120 cm bij 80 cm die aan vier zijden toegankelijk is. Het is voorzien van twee opschriften: het teken van de spoorwegmaatschappij waar het in dienst werd genomen (en dat zijn kwaliteit waarborgt) en het merk EUR dat betekent dat het betreffende laadbord tot de pool behoort.

De klant die voor zijn vervoer gebruik wenst te maken van dit materiaal, kan op eigen kosten het aantal eenheden laten vervaardigen en merken dat hij meent nodig te hebben. De spoorwegmaatschappij controleert of deze in overeenstemming zijn met de kwaliteitsnormen van de pool.

De verrichtingen zijn alsdan aan drie principes onderworpen:

1. Iedere deelnemer bezit het aantal pallets dat hij voor zijn behoeften nodig heeft.



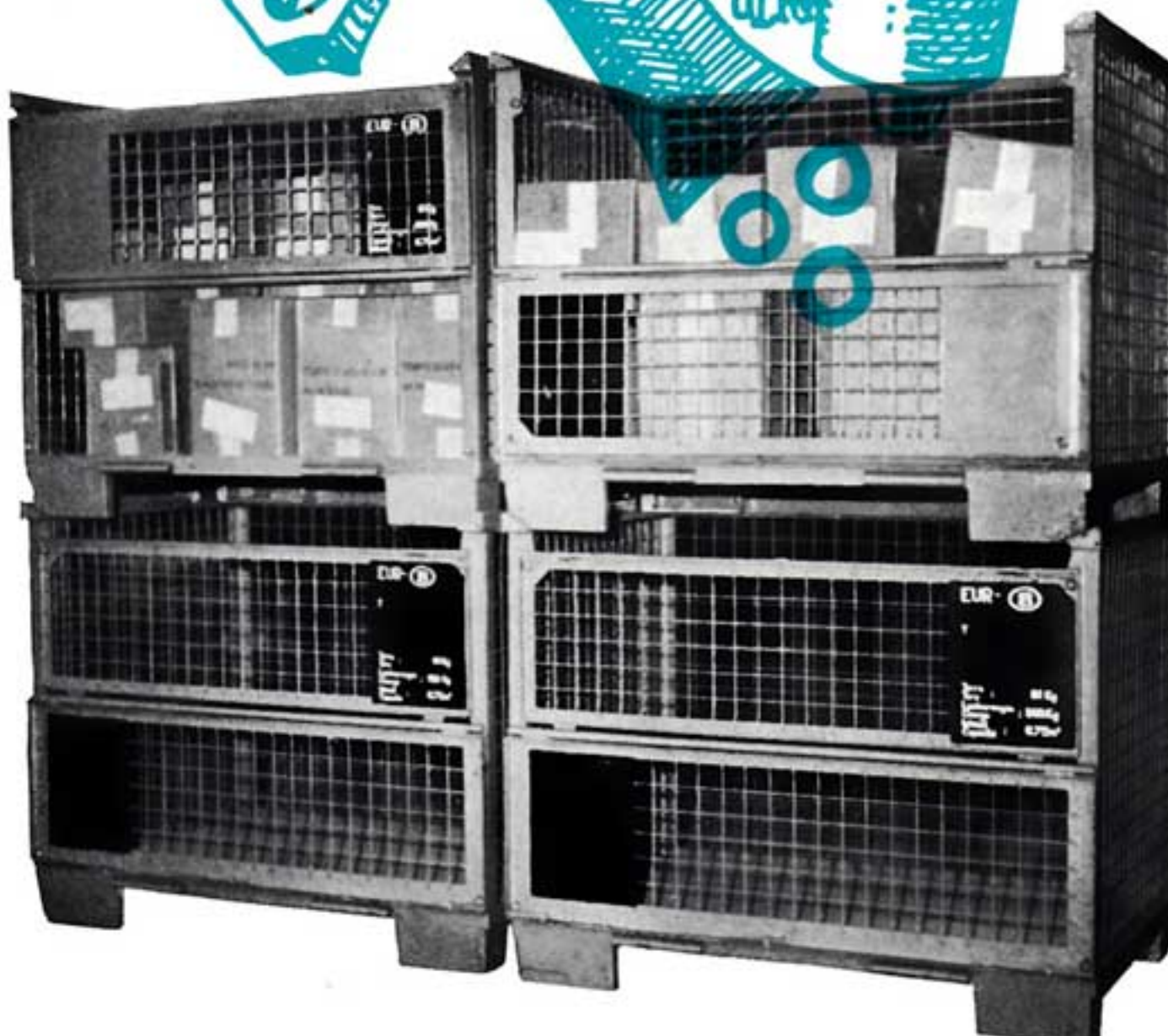
2. De uitwisseling van leeg en geladen pallet wordt veralgemeend :
 - tussen de vervoerder en de klant
 - tussen buurlanden.
3. Iedere deelnemer houdt steeds hetzelfde aantal pallets.

Door het uitwisselingscontract kunnen deze basisregels worden toegepast. Een Belgische onderneming vervaardigt bijvoorbeeld vuurvaste stenen. De levering van deze stenen aan de Belgische of buitenlandse klanten heeft plaats met behulp van pallets. Door ondertekening van het uitwisselingscontract, heeft de fabrikant de diverse verrichtingen vereenvoudigd : wanneer 100 eenheden zijn bedrijf verlaten hebben, moet de NMBS hem krachtens een artikel van het contract, 100 lege pallets doen toekomen. Een enorme voorraad platte pallets is dus niet nodig; dank zij de onmiddellijke vervanging kan hij zijn uitrusting tot het nuttige minimum beperken. Verder kan de geadresseerde, indien hij ook aan het uitwisselingsysteem deelneemt, de goederen gedurende een onbepaalde tijd opslaan zonder dat dit probleem vormt.

Permanente uitbreiding

In het begin namen acht maatschappijen aan de Pool deel. Momenteel zijn het er 18.

In 1961 werd het accoord ondertekend door West-Duitsland, Oostenrijk, België, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland en Zwitserland. In 1962 gevolgd door Dene-



marken, Noorwegen en Zweden. Vervolgens traden in 1964 Tsjecho-Slowakije en Oost-Duitsland toe. Hongarije werd lid van de Pool in 1965, Joegoslavië, Finland en Bulgarije in 1967. Polen is het jongste lid dat in 1968 werd opgenomen. In 1970 hadden al deze landen meer dan 5 miljoen pallets onderling uitgewisseld. Wanneer deze als handelswaar worden beschouwd met een gemiddelde prijs van 210 frank per stuk, zou een omzet van 1.067 miljoen frank zijn bereikt. Voor 1971 mag worden gerekend op 1.116 miljoen. Wat België betreft, werden met de buurlanden de volgende hoeveelheden uitgewisseld :

- in 1968 : 381.000 pallets
- in 1969 : 457.000 (volstrekt record in oktober : 46.000)
- in 1970 : 439.000
- in 1971 : 429.000

Het gaat hier uiteraard om het totaal van de in de grensstations verrichte uitwisselingen. De NMBS bezit in werkelijkheid 30.000 EUR pallets en haar klanten ongeveer 13.000.

Rechtstreekse verpakking

Sommige goederen kunnen niet op pallets worden vervoerd; U hoeft maar te denken aan losse onderdelen, opgestapeld op een bord. Er moest een kist worden ontworpen... « a box », een boxpallet.

De Fédération européenne de manutention (F.E.M.) — de Europese federatie voor lossen en laden (E.F.L.) — heeft een hulpmiddel van dit type bestudeerd en uitgewerkt, genormaliseerd en hieraan tenslotte de naam « Boxpallet Y » gegeven. De nieuwe eenheid heeft hetzelfde basisoppervlak als het platte pallet en biedt een laadruimte van 0,75 m³.

Verschillende spoorwegmaatschappijen zijn tot een uitwisselingsaccoord gekomen zoals voor de platte pallets werd gedaan. De in 1969 tot stand gekomen overeenkomst omvat West-Duitsland, België, Luxemburg, Nederland, Frankrijk (sinds 1970) en Denemarken (dat op één januari 1972 lid werd).

Het boxpallet biedt talrijke voordelen. Voor kleine onderdelen, klein electrisch materiaal betekent dit een verpakking. Karton of papier is niet meer nodig; de onderdelen worden los in deze kleine laadkist gedaan. Het sterke metalen geraamte is de belangrijkste troef voor het vervoer van breekbare artikelen : flessen, schoonheidsproducten, enz... Het beschermt tegen schokken.

Dit is nog niet alles; dank zij de opvatting van deze « kist », kunnen de elementen op elkaar worden gestapeld. De gebruiker kan dus, zoals met een bouwdoos, een volledig magazijn opbouwen waarbij ieder exemplaar van zijn producten een plaats in een nis inneemt. En wat nog gemakkelijker is : sommige panelen van de box kunnen worden verwijderd (zoals U duidelijk op onze foto's kunt zien).

Het gebruiksprincipe is hetzelfde als voor het platte pallet. Met de andere leden heeft België de volgende hoeveelheden uitgewisseld :

- in 1969 : 21.000 boxpallets
- in 1970 : 37.000
- in 1971 : 71.000

De prijs per stuk ligt uiteraard aanzienlijk hoger dan die van een houten laadbord : ongeveer 2.000 frank. De investering is echter wel de moeite waard; aan de reeds vermelde voordelen kan een langere levensduur worden toegevoegd, gelet op de stevige constructie van het materiaal.



BUITENGEWOON VERVOER

De nieuwsgierige voorbijganger kan zich afvragen waarom, voor wie of om welke duistere reden er in het station Gosselies een spoor doodloopt op een kleine helling. Er is geen stootblok, er is niets dat aan een zijspoor doet denken.

Dat verhoogde spoor, en dat plotse eindpunt getuigen van een sympathieke samenwerking, het spoor en de weg vullen elkaar te Gosselies aan om het omvangrijk bedrijf Caterpillar te bedienen.

Het vervoer over de weg van zwaar materieel, bulldozers, heftrucks en rijdbare laders naar verafgelegen bestemmingen, zoals het Midden-Oosten, deed zware problemen rijzen. De spoorweg kon voor die moeilijkheden echter een degelijke oplossing brengen. De directie van CATERPILLAR BELGIUM verkoos dus een vrij groot gedeelte van die volumineuze transporten aan de N.M.B.S. toe te vertrouwen. Goed. Maar hoe zou men de lading op de wagen plaatsen en bevestigen?

Aangezien de fabriek van Gosselies niet op het net is aangesloten, diende er een derde partner mee te werken. Een wegvervoerder bij voorbeeld, die, telkens als het nuttig zou blijken, voor de verbinding spoor-klant zou kunnen zorgen door de wagens tot in de fabriek te vervoeren.

De vennootschap WAGNER, een wegvervoerder, kocht dus een speciale aanhangwagens voor het vervoer van wagens. Die aanhangwagens is uniek en tevens de langste in Europa; alle wagentypes, tot de grootste, die van 18,5 meter, kunnen er immers op geladen worden.

In werkelijkheid is het een aanhangwagen met lage laadvloer van twee zware spoorstaven die op 32 wielen rusten. Die spoorstaven worden bij elk vervoer in één lijn gebracht met het hellend verlengspoor dat in het station Gosselies een « aanlegkade » vormt.



1. De aanhangwagen wordt in het verlengde van het verhoogde spoor gebracht. De spoorwagen wordt op de aanhangwagen getrokken tot hij aan beide uiteinden geblokkeerd is en dus niet meer kan bewegen. De aanhangwagen alleen weegt 33 ton. Hij kan 57 ton nuttige maximumlast dragen. Indien men bedenkt dat de spoorwagen ledig ongeveer 22 ton weegt, mag men, om binnen de wettelijke perken te blijven, een dertigtal ton materieel vervoeren.



2. De tractor, met nagenoeg hetzelfde gewicht als de aanhangwagen, met een trekvermogen van 100 ton, en vier drijfwielen, zal het geheel naar de laadhall leiden.

De 32 banden die met stikstof opgeblazen zijn (en dus bijna onmogelijk kunnen leeglopen), zijn rond 8 gekoppelde halve assen gegroepeerd. Op elk ogenblik volgt elke halve as de beweging van de richtas, zodat men bij het nemen van de bochten en bij het achteruitrijden niet meer moeilijkheden heeft dan met een voertuig van 20 ton.





3. Wanneer hij zijn eindpunt in de installaties van CATERPILLAR heeft bereikt, leent hij zich gemakkelijk voor de laadverrichting. Een rolbrug met een groot hefvermogen plaatst verschillende soorten van werktuigen op de « vloer » : wegwalsen, bulldozers, laders die tot 15 ton per stuk mogen wegen. De werktuigen worden aan de zijronden van de spoorwagen « vastgeketend ». Aldus kan de lading niet uit haar evenwicht en in gevaar worden gebracht door schokken die zich tijdens de rit, op het spoor of aan boord van een ferry-boat, zouden voordoen.



4. De tweede rit, in tegenovergestelde richting, naar het station Gosselies.

Het traject is eens voor altijd vastgelegd, opdat dat zwaar vervoer veilig zou kunnen verlopen. De « chaussée de Bruxelles » wordt overgestoken bij een kruispunt dat van lichtsignalen is voorzien. Vervolgens beschrijft de weg enkele bochten waarin de koppeling van de assen aan de diesel haar deugdelijkheid bewijst : er zijn geen langdurige manoeuvres nodig, de lading gaat in één enkele keer door de bocht.



5. Wanneer de spoorwagen in het station aankomt, wordt hij opnieuw op het spoor geplaatst en in een goederentreinstel ingeschakeld.

Hier doet zich een andere bijzondere eigenschap van de aanhangwagons gelden : de diesel kan aan beide uiteinden worden vastgehaakt.

De tractor rijdt dus het station voorwaarts binnen. Hij wordt afgekoppeld en aan het andere uiteinde van de aanhangwagen vastgemaakt; de achteruitbeweging wordt aldus tot het strikte minimum beperkt, daar de aanhangwagen zich reeds in de as van het spoor bevindt.



De koppeling duurt dus maar een paar minuten.

De werktuigen vertrekken bv. naar... Teheran.

De markt van CATERPILLAR BELGIUM strekt zich immers uit tot aan de uiteinden van Europa, Afrika en van het Midden-Oosten, streken waarheen voornoemde fabriek zwaar materieel zendt waarmee men niet enkel op grotere schaal maar ook sneller zal kunnen werken



Spoor en weg.

Zoals we hierover hebben gezien, bevordert voornoemde wegvervoerder, die over een park van nagenoeg 400 zware voertuigen beschikt, de verzending van grote tonnages per spoor, met behulp van een nieuw voertuig.

Elk van die vervoerwijzen heeft haar voordelen. Ter gelegenheid van ons bezoek zei de heer Gauquier, commercieel verantwoordelijke van de firma WAGNER ons evenwel dat « het doel van het gecombineerd vervoer zich hoe langer hoe scherper aftekent en stellig voordelen biedt waarvan de vervoerder, wie hij ook is, steeds moet gebruik maken in het belang van zijn cliënteel ».

De aankoop van een dergelijke aanhangwagen betekent uiteraard een aanzienlijke investering. Dank zij die samenwerking tussen het spoor en de weg, mag de in volle ontwikkeling zijnde vennootschap Caterpillar Belgium de toekomst voor het vervoer van haar producten met groot vertrouwen tegemoet zien.

Zoveel is zeker dat er te Gosselies en binnen een kring daarrond die een vrij groot gedeelte van de streek omvat, een uniek middel bestaat om in rechtstreekse verbinding te treden met het spoor. Een verbindingsspoor kan te duur zijn in verhouding tot het belang van de vervoeropdrachten die aan de N.M.B.S. worden toevertrouwd. Het komt er niet op aan. Elke gebruiker kan zich wenden tot de firma WAGNER en aldus zijn specifiek probleem oplossen.

Inlichtingen kunnen worden bekomen bij :

Handelsagentschap NMBS

Quai de la Gare, 1

Charleroi. Tel. 43.01.73

Société WAGNER Frères

Rue J. Wauters 76

Jumet. Tel. 35.00.80

Voor de nieuwsgierigsten...

De aanhangwagen is gemonteerd in de vorm van twee brede spoorstaven die aan hun uiteinden voorzien zijn van blokkeersystemen.

lengte	19,32 m
breedte	2,89 m
eigengewicht	13.720 kg
nuttige last	57 ton
aantal banden	32
aantal assen	8 bestuurbare schommelassen

De tractor ziet eruit als een gewone depannerwagen. Zijn vermogen ligt evenwel merkkelijk hoger.

lengte	7 m
breedte	2,49 m
eigengewicht	15 ton
trekvermogen	100 ton

Een laadverrichting te Gosselies valt moeilijk te beschrijven. Alle types van machines worden uitgevoerd. Wij hebben de kenmerken opgetekend van een nauwkeurige laadverrichting waaraan wij een fotoreportage hebben gewijd.

lader type Caterpillar 950

hoogte	204 cm
breedte	265 cm
lengte	645 cm
enheidsgewicht	9850 kg

De werktuigen worden met kettingen vastgemaakt op de platte wagen, op een 18,5 m lange vloer; bepaalde onderdelen werden gedemonteerd en eveneens vastgemaakt, om ongevallen of verliezen te voorkomen. Dekkleden zijn er niet nodig, daar het materieel zo gebouwd is, dat het tegen slecht weer bestand is.

Drie generaties van gemeenschappelijke wagens

Het handelsverkeer tussen twee landen kan voor de met het vervoer belaste spoorwegnetten enkele problemen doen oprijzen die met internationale overeenkomsten gemakkelijk kunnen opgelost worden. Drie generaties van overeenkomsten hebben tot resultaat gehad dat verscheidene spoorwegmaatschappijen, onder bepaalde gebruiksvoorwaarden, een gemeenschappelijk park van nagenoeg 300.000 wagens hebben aangelegd.

**01 RIV-EUROP
88
135 1 109-6
• Eds**

Voorloper : het R.I.V.

Aanvankelijk regelde het R.I.V.-stelsel (internationaal reglement voor het wagenverkeer) het vervoer van het materieel. Dat stelsel is nog steeds van kracht. Bij voorbeeld, materieel met het immatriculatiemerk DB en dat dus aan de Duitse Spoorwegen (West-Duitsland) toebehoort, vervoert onverschillig welke lading naar Antwerpen. Het materieel moet binnen een vrij korte termijn weer naar Duitsland vertrekken. De spoorweg is dus verplicht een klant te vinden die goederen moet verzenden naar het eigendomsnet of naar een punt dat op de terugweg ligt, zo niet zal de wagen ledig vertrekken.

Dit is de eerste generatie; ze ging gepaard met heel wat moeilijkheden en er waren veel ledig afgelegde ritten, wat een verlies aan doelmatigheid als gevolg heeft.

De Europ- en Pool-overeenkomsten.

In 1953 ondertekenden 9 netten de zogenaamde « Europ-overeenkomst » : West-Duitsland, Oostenrijk, België, Denemarken, Italië, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland, Zwitserland en Frankrijk.

Het beginsel ervan is eenvoudig : elk net levert aan een gemeenschappelijk park een bepaald aantal gesloten wagens of stortwagens die van het merk « Europ » voorzien worden.

Laten wij onderstellen dat de N.M.B.S. 1000 wagens aan het park heeft geleverd. Aangezien de voertuigen gemeenschappelijk zijn, doet het er weinig toe of er zich nu elke dag 250 Duitse, 160 Italiaanse en 300 Franse wagens op Belgisch grondgebied bevinden. De primordiale stelregel luidt als volgt : een land mag niet meer wagens in depot hebben dan het heeft ingebracht, het overschot wordt met « compensaties » geregeld.

Op grond van onze hypothese moeten er op de dag waarop er zich op Belgisch



grondgebied 1116 Europ-wagens bevinden, 116 naar een of ander land « met een tekort » worden gezonden (d.i. een land dat over minder wagens beschikt dan het heeft ingebracht), of laatstgenoemd land nu eigenaar van die wagens is of niet.

Het centraal bureau van Bern, dat uit één afgevaardigde per aangesloten net is samengesteld, regelt de compensaties.

Volgens hetzelfde beginsel hebben dezelfde landen, behalve Oostenrijk, de Pool-overeenkomst afgesloten. Oostenrijk kon niet toetreden tot die overeenkomst waarbij er een gemeenschappelijk park van platte tweeassige wagens werd aangelegd, want er waren bepaalde voorwaarden vereist die het niet vervuld achtte.

Tweede generatie dus : de aangesloten netten maken vrij van de wagens gebruik, of ze er nu eigenaar van zijn of niet.

Die overeenkomsten betekenden een mooie overwinning voor de geest van Europese samenwerking. Maar voor onze cliënteel is het voordeel ervan niet enkel van morele aard : die overeenkomsten maken het de klant immers veel gemakkelijker. Men is niet meer verplicht goederen die voor onze zuiderburen bestemd zijn, op Franse wagens te laden. Zulks brengt dus een tijdwinst mee, daar de eerste wagen die aankomt voor het vervoer zorgt.

Speciale wagens.

De derde generatie van overeenkomsten werd op 1 april van dit jaar geboren : daartoe behoren belangrijke categorieën van speciale wagens.

Terwijl de Europ- en Pool-overeenkomsten tot dusver enkel op gewone wagens betrekking hadden, behoort het nieuwe materieel uitsluitend tot de categorie van de « gespecialiseerde » wagens.

Ed/Eds : zelflosser, voor het vervoer van losgeladen goederen.

Gbs : nieuwe gesloten wagen met een grote capaciteit (70 tot 80 m³).

Rs : platte wagen met draaistellen.

Ts : gesloten roldakwagen waarvan het dak werkt als een rolluik. Op die wagen kunnen geen losse goederen geladen worden.

Die wagens welke dus aan het bestaande park worden toegevoegd zullen eveneens van het merk « Europ » voorzien worden. Deze werkzaamheden zullen op 31 maart 1974 ten einde zijn.

Uitbreiding van het park.

De uitwisseling van gesloten, platte en stortwagens dreigde te dalen, daar de ondernemingen hoe langer hoe meer een beroep deden op gespecialiseerde vervoereenheden.

Een werkcommissie heeft dus 14 types van gespecialiseerde wagens onderzocht. Tot dusver werden er enkel vier behouden, maar het lijkt geen twijfel dat de netten in de toekomst verplicht zullen worden het park met nieuwe categorieën aan te vullen.

Op één april 1974 zal het gemeenschappelijk voertuigenpark dus bestaan uit :

Pool : platte tweeassige wagens	38.260	
Europ :		
gesloten wagens	93.680	
stortwagens	113.054	206.734
speciale wagens	28.090 Ed/Eds	
	19.818 Gbs	
	17.963 Rs	
	12.119 Ts	77.990
in totaal :		322.984

De aangesloten netten zullen dus een gemeenschappelijk park van nagenoeg 323.000 wagens van verschillende types aangelegd hebben.

Laten wij nog vermelden dat de inbreng van de N.M.B.S. zal bestaan uit :

770 Ed/Eds
850 Gbs
1.918 Rs
1.370 Ts



DE « GEGARAN- DEERDE TERMIJN » OP DE PROEFBANK

Reeds sinds enkele jaren verzorgen de Belgische en Franse spoorwegen het snelle en regelmatige vervoer van vroege groenten en fruit binnen kortere termijnen dan die, voorzien in de overeenkomst die de internationale goederen-transporten (C.I.M.) regelt.

Iedere morgen komen in het rangeerstation te Brussel Tour en Taxis wagonstallen binnen, afkomstig uit het Zuiden van Frankrijk. Deze treinen bezorgen de Belgische consumenten hun lading vroege groenten en fruit « rechtstreeks van de zon ».

Het betreft hier bederfbare waren; het vervoer hiervan moet dus regelmatig en snel gebeuren. Bovendien draait iedere morgen te Brussel T-T een markt op volle toeren; groothandelaars, groentekwekers en handelaren verdelen onderling fruit en groenten vooraleer deze in de etalages en winkels aan het publiek te koop aan te bieden.

Geadresseerden en afzenders krijgen garanties wat de termijn van

het vervoer betreft; wanneer een vervoerplan niet uiterst zorgvuldig in acht wordt genomen : geen vers fruit maar ook geen ochtendmarkt. Het kost geen enkele moeite zich voor te stellen hoe alles door een dergelijke toestand in het honderd zou lopen.

In ontwerp : een systeem « gegarandeerde termijn ».

De spoorwegen wensen een systeem te generaliseren en officieel in te voeren dat dezelfde kenmerkende eigenschappen bezit, namelijk de garantie van een datum en zelfs van een uur waarop de geladen wagons ter beschikking worden gesteld. Deze maatregel komt tegemoet aan een uiterst belangrijke behoefte, gezien de huidige concurrentieomstandigheden op de vervoermarkt.

U kunt hiertegen inbrengen dat het « IJlgoed systeem » waarop de Internationale Overeenkomst voor het Goederenvervoer van toepassing is, reeds een leverings-termijn vaststelt. Er is echter een fundamenteel verschil tussen beide systemen. Bij het ijlgoedsysteem kan de klant, wanneer hij zich baseert op een vervoerduur, berekend op een dagtraject van 300 km en een tijdsduur, nodig voor de formaliteiten en het in- en uitklaren, een uiterste leveringsdatum vaststellen, een datum die de vervoerder in de meeste gevallen wel in acht neemt doch zonder andere garantie dan de betaling van streng beperkte vergoedingen.

Bij het systeem van de « gegarandeerde termijn » is de basis niet meer een termijn in overeenstem-

ming met de af te leggen afstand doch een verzendingsplan door bepaalde aangewezen treinen. Door het organiseren van reserveringen voor « plaatsen voor wagons » in bepaalde verbindingen op lange trajecten met « plantreinen » en aansluitingstreinen, beloven de spoorwegen de aflevering van de lading volgens vooraf vastgestelde normen.

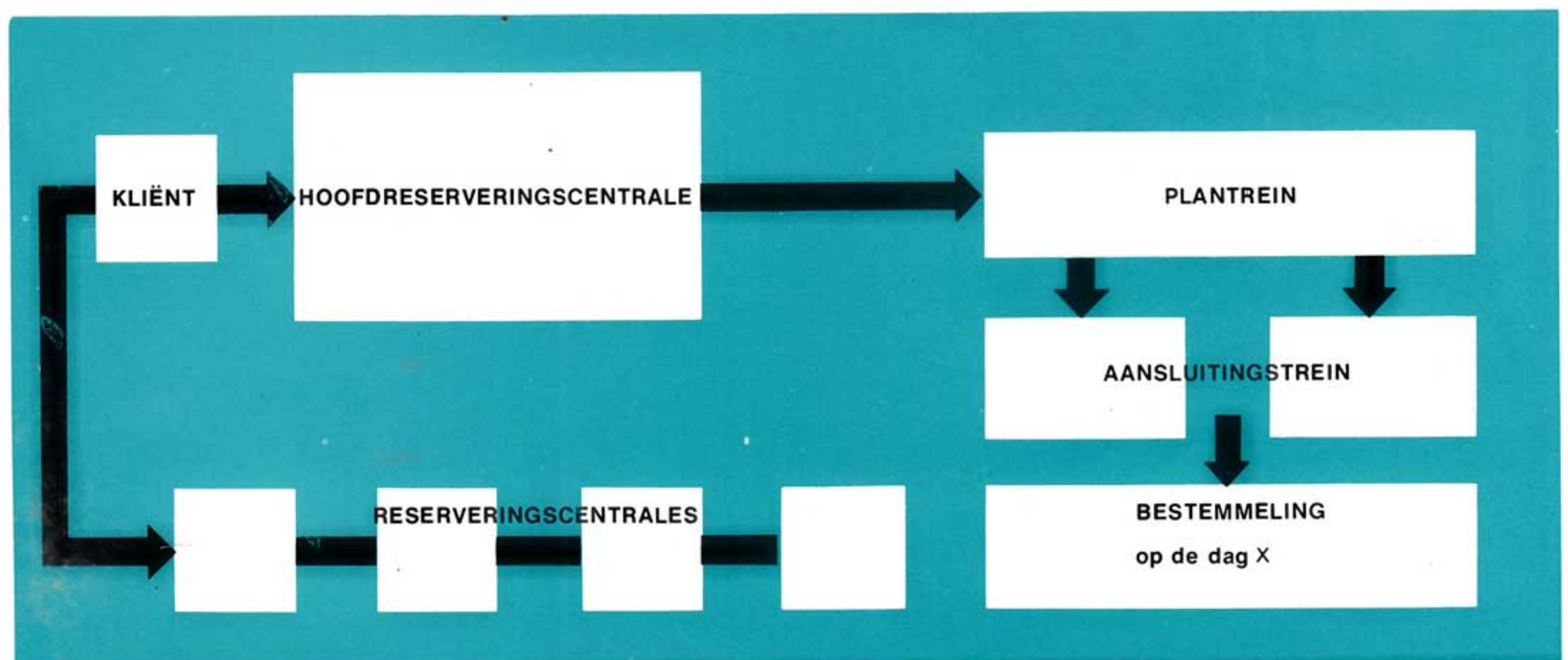
De aldus gegarandeerde termijn kan uiteraard nooit langer zijn dan die welke bij een ander systeem wordt verkregen.

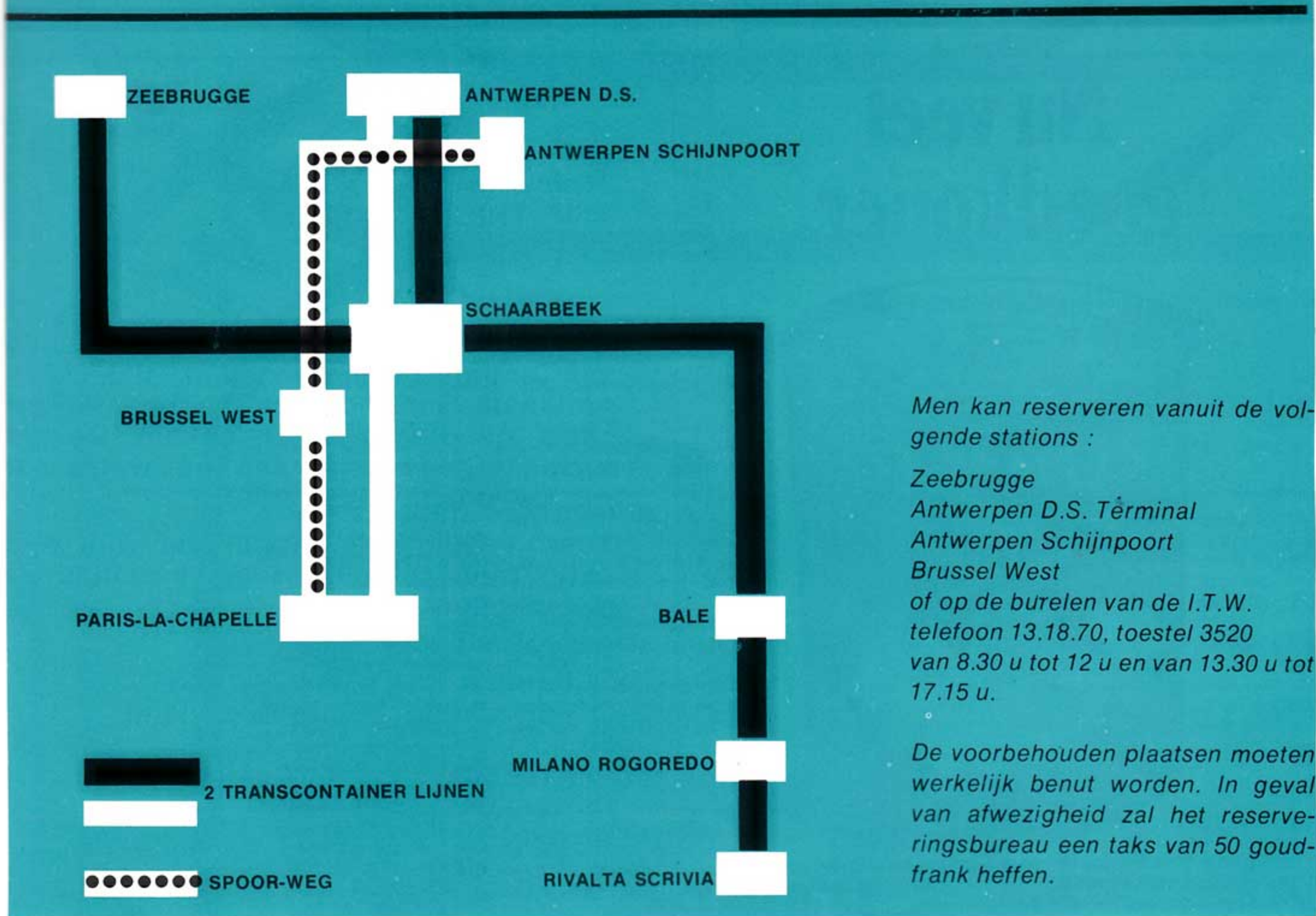
Enkele nieuwe gegevens

Bepaalde gegevens die voor de uiteenzetting van het principe nodig zijn, hebben de lezer ongetwijfeld op een dwaalspoor gebracht. Omdat bij het systeem van de gegarandeerde termijn een aantal nieuwe begrippen wordt gebruikt.

De **plantreinen** zijn treinen of reeksen internationale treinen die voor de toepassing van het systeem werden aangewezen. Deze vormen in zekere zin de ruggraat van de verzendingsplannen. **Aansluitingstreinen** worden genoemd de treinen die de goederen naar de plantreinen brengen of daarentegen de verdeling verzorgen.

De uitdrukking **plaats voor wagons** betekent het reserveren van een of verschillende plaatsen in de treinen, opgenomen in het verzendingsplan. Ter verduidelijking moet hieraan worden toegevoegd dat alleen die wagons worden toegelaten welke op een snelheid van 100 km per uur kunnen rijden (gemarkt met een S). Verder moet vermeld worden





Men kan reserveren vanuit de volgende stations :

Zeebrugge

Antwerpen D.S. Terminal

Antwerpen Schijnpoort

Brussel West

of op de burelen van de I.T.W.

telefoon 13.18.70, toestel 3520

van 8.30 u tot 12 u en van 13.30 u tot 17.15 u.

De voorbehouden plaatsen moeten werkelijk benut worden. In geval van afwezigheid zal het reserveringsbureau een taks van 50 goudfrank heffen.

dat een wagen met draaistellen voor twee plaatsen wordt gerekend.

Voor het reserveren van de plaatsen heeft men natuurlijk **reserveringscentrales** nodig die in de bij het systeem betrokken landen zijn gevestigd. Voor iedere plantrein wordt een **hoofdcentrale** aangewezen, namelijk die van het land dat de trein beheert. Voor een verbinding Zeebrugge-Milaan bijvoorbeeld, beheerd door de NMBS en die door Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland loopt, zal van de vijf betrokken centrales, de Belgische als hoofdcentrale worden genomen.

De verdienste van deze terminologie is dat hierdoor het werk wordt vergemakkelijkt: hiermee kunnen de belangrijkste principes duidelijk worden opgenoemd: 1. De klant reserveert een of verschillende plaatsen voor wagens. De centrale accepteert of weigert, rekening houdende met de laaden samenstellingsvermogens van de treinen.

2. De spoorwegmaatschappij neemt, afhankelijk van de gevraagde termijn, de « ingeschreven » wagens op in een van de 24 verzendingsplannen die voor geheel Europa geldig zijn.

3. De wagens met gegarandeerde

termijn, vergezeld door een oranje document (waardoor zij kunnen worden herkend) ontvangen voorrang boven de andere, met name voor de verdeling hiervan op de aansluitingstreinen.

4. De goederen worden op het vastgestelde ogenblik aan de geadresseerde afgeleverd.

Op proef

In grote trekken werkt het systeem reeds voor de verbindingen Zuid-Frankrijk-België waarover wij reeds gesproken hebben. De bij de organisatie van deze transporten opgedane ervaring laat echter nog geen automatische veralgemening van de formule toe.

Sinds 28 mei worden proeven genomen. Planningsproeven, testen van de documenten, het bestuderen van de in de stations noodzakelijke aanpassingen en vooral controle op de verzending (van de treinen en de wagens).

De wagens met een oranje document genieten het systeem van volstrekte voorrang. De tijd die nodig is voor de formaliteiten, wordt tot het strikte minimum teruggebracht; de zendingen worden dusdanig voor in- en uitklaring aangeboden dat hierdoor geen enkele vertraging ontstaat.

Het reserveren van de plaatsen blijft de grote onbekende factor van het systeem — omdat dit tenslotte iets geheel nieuws is. De centrales zullen ongetwijfeld een moeilijke inlooperperiode meemaken hoewel hierbij de modernste technieken worden gebruikt. We moeten dan ook niet vergeten dat de operatie betrekking heeft op internationale lijnen en dus verschillende landen voor een groot aantal treinen per dag betreft.

Voor de proeven worden toegelaten: bederfelijke waren, de goederen die aan een sterke concurrentie onderhevig zijn, de transcontainers en de aanhangwagens in het railwegverkeer.

De NMBS heeft van haar kant als proefterrein het verkeer van de transcontainers vanaf Zeebrugge en Antwerpen naar Zwitserland en Italië via Luxemburg en naar Parijs gekozen alsmede de railwegtransporten met kangoerewagens vanaf Antwerpen en Brussel-West met bestemming Parijs. Drie plantreinen worden dus door de Belgische spoorwegen beheerd van de tien die voor ons land van belang zijn, hetzij omdat deze door België rijden, hetzij omdat hun eindpunt een van onze stations is.

Nu veel goedkoper.



HHD 5014

40, 50, 60 % korting op een treinkaartje, heen en terug, voor een dagje aan zee of in de Ardennen.

Hoe verder de reis, hoe groter de korting. En u geniet volop van de zuivere zee- of boslucht.

Ook langslapers profiteren

ervan : u hoeft pas om 1 uur 's middags ter bestemming te komen.

En u kunt terugkeren vanuit het station van uw keuze. (Zegt u ons dan wél vooraf wélk station?)

Kijk hoe goedkoop een heen-en-terugreis kan zijn :

In de voornaamste stations krijgt u alle informatie.



VIJF TREINEN MEER

Op 28 mei is de nieuwe dienstregeling van kracht geworden. Van alle internationale verbindingen hebben wij er twee genoteerd waar enkele treinen werden toegevoegd aan die welke tot nu toe reeds reden.

Tussen België en Nederland rijdt een extra trein 's morgens en 's avonds op de volgende uren :

Brussel	22.42
Rotterdam	0.45
in de richting België-Nederland	
en	
Amsterdam	7.24
Rotterdam	8.30
Brussel	10.35
in de andere richting	

Tussen Luik en Maastricht rijden iedere dag vier nieuwe treinen in beide richtingen :

Luik	13.54	14.51	18.25	22.45
Maastricht	14.27	15.27	18.58	23.19
Maastricht	13.04	15.04	19.05	21.55
Luik	13.37	15.36	19.37	22.28

INTERNATIONALE
SPOORWEGUNIE



UIC 50 JAAR

De schilder Mathieu, bekend door zijn affiches met een « vernieuwende » stijl, heeft een nieuwe creatie gebracht ter gelegenheid van de 50ste verjaardag van de Internationale Spoorwegunie.

Omwille van het kleine formaat en de reproductie in zwartwit, biedt onze foto geenszins de gelegenheid om over de kwaliteit van het ontwerp te oordelen. Op een zwarte achtergrond omringt het motief de vlaggen van de landen, verenigd in de U.I.C.

Wissels

MEER DAN 9 MILJOEN

De centrale voor elektronische plaatsreservering van de spoorwegen te Frankfurt, waaraan ook het Belgische net gekoppeld is, heeft in 1971 meer dan negen en een half miljoen reservaties verwezenlijkt.

Op het ogenblik is er een verbinding met 450 eindpunten. Het is vanzelfsprekend dat het Duitse net er het meeste baat bij vindt. De (gemiddeld)

29.000 dagelijkse reserveringen zijn tussen de deelnemende landen als volgt verdeeld :

DB : Duitse Spoorwegen (Westen)	80 %
OBB : Oostenrijkse Spoorwegen	11 %
NMBS : Belgische Spoorwegen	6 %
DSB : Deense Spoorwegen	2,5 %
CFL : Luxemburgse Spoorwegen	0,5 %

En de mogelijkheden van de ordinator zijn nog verre van uitgeput.

HET VEILIGSTE VERVOERMIDDEL

Een officiële statistiek geeft voor drie vervoermiddelen een globaal overzicht over hun graad van betrouwbaarheid. Deze betreft het vervoer van personen en niet van goederen.

Met het oog hierop werd een coëfficiënt berekend die het aantal dodelijke ongevallen per miljard reizigers-kilometers weergeeft.

Voor het geheel van de spoorwegmaatschappijen die in de UIC zijn samengebracht, wordt de coëfficiënt 0,44 voor de periode van 1960 tot 1971 verkregen.

Tweede vervoermiddel : het vliegtuig. De berekening die op de gehele wereld betrekking heeft met uitzondering van China, de USSR en enkele Europese staten, leidt tot een coëfficiënt 3,6.

Wat het vervoer over de weg betreft, deze « wint » het in ruime mate met een coëfficiënt van 56 voor België. Dit betekent 187 maal het getal van de Belgische spoorwegen : 0,3 voor dezelfde periode.

Hieruit blijkt duidelijk dat het spoorwegverkeer de beste veiligheidsnormen biedt. Hiervoor kunnen nauwkeurig bepaalde redenen worden aangevoerd : de aparte spoorbaan, bestuurders met een uitstekende opleiding, technische installaties die permanent worden verbeterd...

Bij wijze van inlichting geven we onderstaand een kleine tabel met de coëfficiënten die voor enkele Europese spoorwegmaatschappijen over de periode 1960-1970 geldig zijn. Hieruit blijkt dat België een van de veiligste infrastructures bezit :

België	0,3
Frankrijk	
Zwitserland	
West-Duitsland	0,4
Groot-Brittannië:	
Italië	0,5
Nederland	1,1

INTERFRIGO TELT TWINTIG LEDEN

Inderdaad, er zijn twintig maatschappijen aangesloten bij de Internationale Maatschappij voor Spoorwegkoeltransporten. Het 20e lid, de Ierse Vervoermaatschappij, trad op 1 januari van dit jaar toe.

De Maatschappij ziet daarin de mogelijkheid om het vervoer onder geleide temperatuur en meer in het bijzonder het vervoer van koelcontainers tussen de Ierse Republiek en het Europese vasteland, via Groot-Brittannië, te ontwikkelen.

EEN ENKELE KLASSE VOOR ALBION

Op één november 1971 werd het vroegere Bestuur van het Zeewezen omgevormd in de Regie voor Maritiem Transport. Laatstgenoemd organisme exploiteert de lijnen Oostende-Dover / Folkestone / Harwich. De handelsdirectie van die regie is te Brussel

gevestigd, terwijl haar andere diensten hun zetel hebben te Oostende zelf.

Sinds 28 mei worden alle pakketboten van de lijnen Oostende-Dover / Folkestone met één enkele klasse geëxploiteerd, waarop het tarief van tweede klasse wordt toegepast.

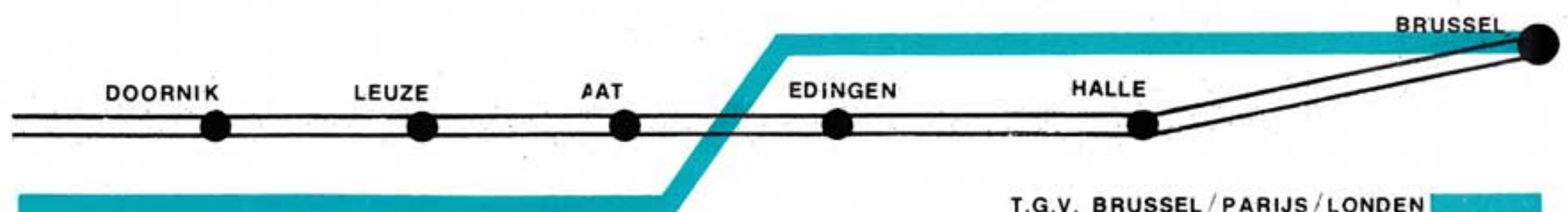
E.S.T.

Alle spoorwegmaatschappijen dromen van hun E.S.T. : 1e etappe. Tweede etappe : de plannen hiervoor worden opgesteld.

Derde etappe : deze plannen worden tot werkelijkheid gebracht. Frankrijk heeft zijn eerste Extra Snelle Trein voorgesteld. Dit stel, aangedreven door vier turbomotoren, is uitgerust met een elektrische transmissie waarmee het vermogen over talrijke aandrijfassen kan worden verdeeld. Dit is een zeer gunstig systeem : het verstevigt de aanhechting, terwijl het remeffect met regelbare weerstanden beter kan worden gebruikt.

Op trajecten waarin alleen maar bochten met een zeer grote straal voorkomen, kan de E.S.T. snelheden van om en nabij de 250-300 km. per uur bereiken.

Ook België heeft zijn projecten. Een E.S.T. lijn is reeds ontworpen die Parijs via Lille (Rijsel) met Keulen gaat verbinden waarbij het Belgische traject praktisch met de lijn Brussel-Tournai (Doornik) samenvalt. Momenteel is alles nog maar een voorontwerp. Er worden besprekingen gevoerd tussen de Belgische, Franse en Britse spoorwegmaatschappijen. De Nederlandse en Duitse zullen zich in de toekomst bij deze werkgroep gaan voegen. Het beoogde geheel moet een zeer snelle verbinding gaan vormen zoals wij reeds zeiden, tussen Parijs en Keulen doch met aansluitingen enerzijds naar Calais en de Kanaaltunnel voor de reizigers naar de Britse eilanden en anderzijds naar Nederland.



T.G.V. BRUSSEL/PARIJS/LONDEN

ZUIVER VERVOER

In ons vorig nummer hebben we een artikel overgenomen van het syndicaat der Duitse spoorwegbedienden over de bezoedeling en het lawaai : « Ondraaglijk leven ».

Nu geven we het relaas van een interview, door dhr. Adam, verantwoordelijke van de algemene directie N.M.B.S., toegestaan aan het maandblad IMPACT.

Hierin zult U exacte getallen vinden.

De spoorwegen bezoedelen het water niet in de minste mate. Wat de luchtverontreiniging betreft, is de toestand aanzienlijk verbeterd sinds de moderne tractiemiddelen de stoomlocomotieven en hun rooksierten hebben vervangen. De NMBS heeft reeds in 1966 haar laatste stoomlocomotief buiten dienst gesteld. Zij was daarmee een der eerste Europese netten om deze ommekeer te voltooien.

Men mag zeggen dat op dit ogenblik het spoorvervoer in België ongeveer voor de helft door elektrische en voor de andere helft door dieseltractie wordt verzorgd. De elektrische tractie is een volstrekt zuivere wijze van energieverbruik.

Wat de dieseltractie betreft is het niet moeilijk de uitwerking ervan te berekenen.

Het komt er op aan de spoorweg te vergelijken met de andere oplossingen die men zou moeten kiezen indien de spoorweg niet bestond.

Maken we daarom een onderscheid tussen het reizigersvervoer



en het goederenvervoer.

Inzake reizigersvervoer bestaat de andere oplossing hoofdzakelijk in het gebruik van personenwagens, die in overgrote meerderheid uitgerust zijn met een benzinemotor.

Welnu, volgens prof. Samuel Halter, Directeur-Generaal van het Bestuur van Volksgezondheid, geeft een dieselmotor per 1000 liter verbrande brandstof 26 kg pollutiestoffen af, terwijl een benzinemotor er 337 kg afgeeft voor dezelfde hoeveelheid brandstof. De verhouding is dus ongeveer 1 tegen 13.

Maar de vergelijking gaat slechts op bij gelijk vervoervolume. Welnu, de diesellocomotieven verbruiken gemiddeld 16 liter gasoil per 1000 reizigers-km, terwijl men voor eenzelfde hoeveelheid vervoer per wagen ongeveer 50 liter benzine nodig heeft.

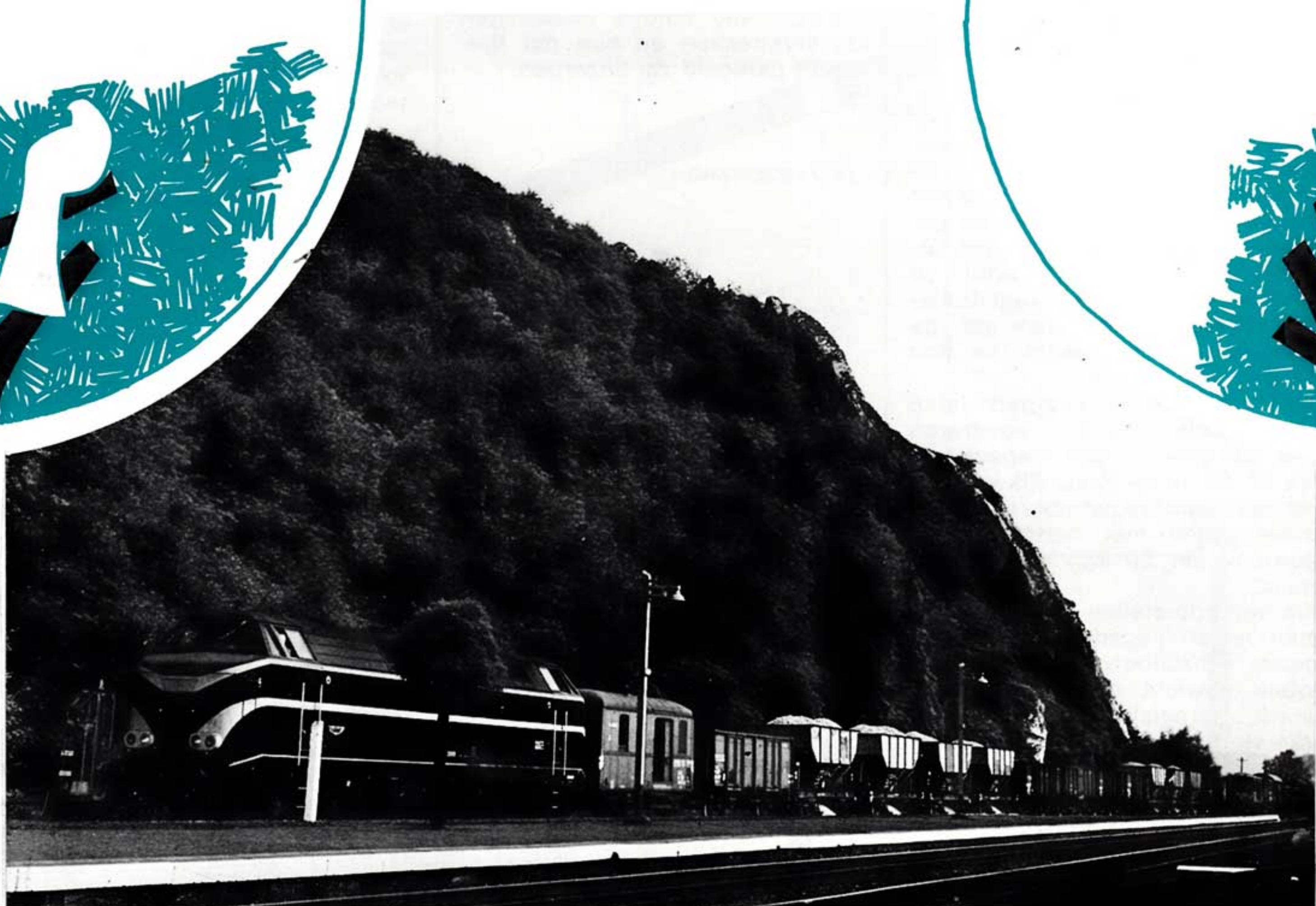
Bij gelijk vervoervolume verbruikt de spoorweg dus 3 maal minder brandstof en geeft hij ongeveer 40 maal minder pollutiegassen af dan de personenwagens.

Wat nu het goederenvervoer betreft, kan men vergelijking maken met de dieselvrachtwagens.

Het spoorvervoer heeft het voordeel lange konvoien te kunnen inrichten, zodat het met dieseltractie, voor eenzelfde vervoervolume, 4 maal minder brandstof verbruikt dan de dieselvrachtwagen.

Praktisch is het voordeel echter nog groter, want de motoren der diesellocomotieven zijn krachtige motoren met een traag regime, en die onder bestendig toezicht staan. Bovendien zijn zij niet voorzien van het vaak gestoorde stelsel van automatische voorontsteking dat men op de vrachtwagens aantreft, en kan de bestuurder evenmin de regeling van de brandstoftoevoer wijzigen om alzo de kracht der motoren te verhogen, wat telkens de door de weggebruikers zo goed gekende rookafgifte tot gevolg heeft.

Zoals men ziet is zelfs bij de dieseltractie de afgifte van pollutiegassen aanzienlijk lager bij de spoorweg dan bij het wegvervoer.



BAGAGE : NIEUW TARIEF

Met ingang van één mei laatstleden, is een nieuwe methode voor de taxering van het vervoer van bagage van kracht geworden. Deze methode geldt in het internationale verkeer tussen de volgende landen : België, West-Duitsland, Denemarken, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Spanje. In de toekomst zullen andere spoorwegmaatschappijen waaronder de Italiaanse, Portugese en die van de Scandinavische landen dit nieuwe tarief invoeren.

In tegenstelling tot het oude systeem waarbij de taksen van ieder land moesten worden berekend en vervolgens opgeteld met toevoeging van speciale taksen voor het passeren van sommige steden, is de nieuwe tarifiering geünificeerd; deze hangt alleen af van de gehele afstand van het vervoer alsmede van het gewicht van de bagage. Een eerste gedeelte van 20 kg. geeft aanleiding tot het innen van een registratierecht dat volgens drie afstandseenheden varieert (0 tot 99 km, 100 tot 499 km, 500 km en meer). Boven dit forfaitaire gewicht worden de prijzen vastgesteld per gedeelten van 10 kg. en 100 km afgelegd traject daarboven.

Omdat de tabel met de prijzen gemakkelijk kan worden afgelezen, worden de formaliteiten voor het aannemen van de bagage versneld. Een verder voordeel dat nog aantrekkelijker is : personen die samen reizen, kunnen het gewicht van hun respectievelijke bagage bijeenvoegen waarbij zij slechts eenmaal het registratierecht betalen. We laten aan de hand van een voorbeeld zien hoe dit werkt.

Vier afzonderlijke reizigers laten voor Parijs bagage registreren met een gewicht van respectievelijk 17, 15, 16 en 19 kg. Elk van hen betaalt een registratierecht dat overeenkomt met het forfaitaire gewicht van 20 kg., namelijk 80 frank.

We veronderstellen nu dat zij samen reizen (leden van eenzelfde gezin, eenzelfde groep). Daar het totale gewicht dat in één keer wordt geregistreerd, niet meer dan viermaal het forfaitaire basisgewicht overschrijdt, vertegenwoordigt de te betalen taks één enkel registratierecht, namelijk 80 frank voor alle vier (in plaats van 320). Zo iets mag niet over het hoofd worden gezien !

INTERCONTAINER INFORMATION N° 2,

Wij hebben Intercontainer Information N° 2 van maart met enige vertraging ontvangen. In alle bureaus had men immers een grote belangstelling voor die publicatie. Intercontainer kondigt in dat nummer de nieuwe uitgave aan van tarief nr. 9145 dat sinds 1 april jl. van kracht is.

De Tsjechoslowaakse staatsspoorwegen treden toe tot dat nieuwe tarief : een nieuwe weg dus langswaar de verrichtingen sneller kunnen worden uitgevoerd.

Hetzelfde tijdschrift verstrekt ook enige ophelderingen inzake de regeling van de financiële betrekkingen met de cliënteel.

Die bladen worden aan alle klanten van de maatschappij gezonden. De inlichtingen die erin verstrekt worden, zijn zodanig gekozen dat ze stellig van belang zijn voor hen die, in hun eeuwige wedloop tegen de tijd, hun vervoerproblemen snel en doeltreffend wensen te regelen.

« Toekomstige » klanten kunnen zich in verbinding stellen met de algemene directie die gevestigd is in de Hirschgässlein, 11, CH - 4010 BASEL, tel. 061.222525, en die hun alle nuttige inlichtingen zal verstrekken en hun dat tijdschrift geregeld zal bezorgen.

DE N.M.B.S. KAN TE UWER BESCHIKKING STELLEN TE BRUSSEL-CENTRAAL

TENTOONSTELLINGSZALEN :
700 à 1000 m²

STUDIO « A »
125 m² (25 plaatsen) = bijlokalen

STUDIO « B »
300 m² (65 à 100 plaatsen)

STUDIO « C »
Bioscoopzaal (60 plaatsen)

VOOR ALLE INLICHTINGEN :
Tel. : 23.80.80 - uitbr. 2075.

ADDENDUM

In ons vorig nummer hebben wij de lijst opgegeven van de Franse stations waar een douaneagentschap ter beschikking staat om douaneaangiften op te maken en over te leggen.

Sindsdien is er een ander gewijzigd, hetgeen wij hierna vermelden.

Volledige dienst.

Aan de lijst van de stations waar die agentschappen een volledige dienst verzorgen dienen te worden toegevoegd :

BAR-LE-DUC en LYON-VENIS-SIEUX, die voordien slechts een beperkte dienst verzekerden.

Er valt nog op te merken, dat JEU-MONT over een dienst voor plantenbescherming beschikt.

Beperkte dienst.

Te CHATEAU-THIERRY en MASSY-PALAISEAU is er thans een beperkte dienst.

Nadere inlichtingen daaromtrent kan men bekomen bij de Handelsdirectie van de N.M.B.S., bureau 62-22, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel, telefoon 23.80.80, toestel 2273, of bij de diverse handelsagentschappen.

NIEUW TELEFOONNUMMER

We delen u mede dat het telefoonnummer van het douaneagentschap Antwerpen Centraal, voorheen 03/32.58.30, toestel 1284, veranderd werd in het nummer 03/31.76.90, toestel 1284.

WAT MOET U DOEN, INDIEN U VAN ADRES VERANDERT ?

Het gebeurt dat ons informatieblad door de posterijen wordt teruggestuurd met de melding « onbekend » of « vertrokken zonder adres achter te laten ».

Om hieraan te kunnen verhelpen vragen we U ons uw nieuw adres te willen mededelen en zo mogelijk het adresetiket, dat op de omslag voorkomt, naar onze redactie terug te zenden. De code, die in de linkerbovenhoek van het adresetiket is getikt, zal ons helpen om uw steekkaart onmiddellijk terug te vinden en de nodige adresaanpassingen erop aan te brengen.

Aldus zal ons informatieblad U steeds, zonder onderbreking kunnen worden bezorgd.

AAN HET ANDERE EIND VAN DE ANTENNE

Lijn 94-96.

We vertrekken uit Brussel-Zuid naar Halle. Vandaar lopen in de vorm van een gaffel twee lijnen naar Mons (Bergen) en Tournai (Doornik). Laten we deze eens beperken tot Soignies (Zinnik) enerzijds en Enghien (Edingen) anderzijds. We hebben dan het eerste net radioverbindingen van de Belgische spoorwegen voor ons liggen.

Een hoofdzender in het station van Brussel-Zuid, relaiszenders op de lijnen, bestaande uit een antenne, een ontvanger, een versterker en een zender; een zenderontvanger in de stuurcabine van de locomotieven of motorwagens : met andere woorden, de noodzakelijke installatie waarop het systeem van de verbindingen is gebaseerd.

De proeven zijn afgelopen. Een dertigtal locomotieven kunnen reeds met de centrale in verbinding worden gebracht.

Gericht op een uitbreiding tot de voornaamste en geëlectriceerde lijnen van het Belgisch spoorwegnet, kunnen drie centrale oproepbureau's worden gevestigd : de dispatching te Brussel en twee bureau's, ingericht bij de directies van het Materiaal en van de Electriciteit. De treinbestuurder kan dus drie mogelijkheden voor hulp krijgen wanneer een of ander voorval optreedt.

Bijvoorbeeld, 's nachts ontspoord

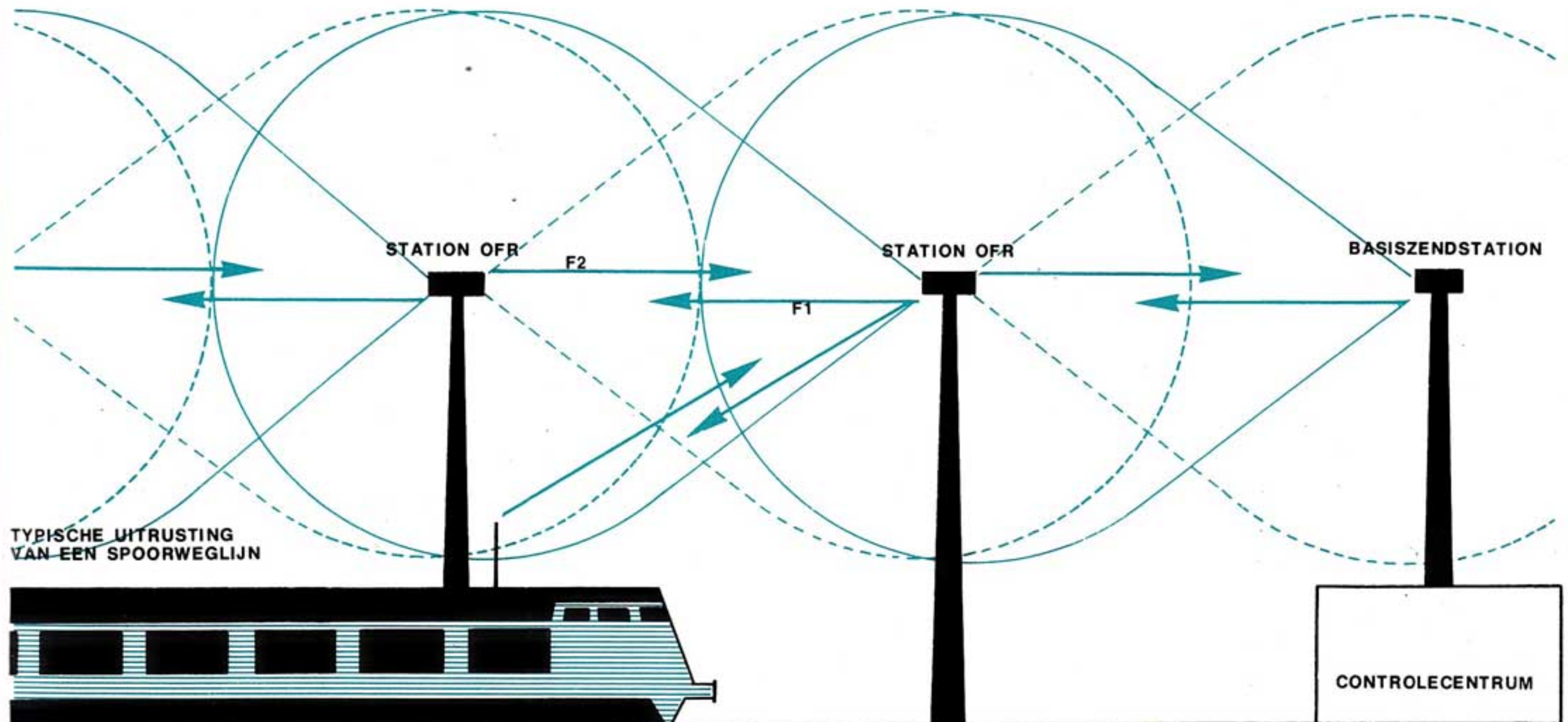
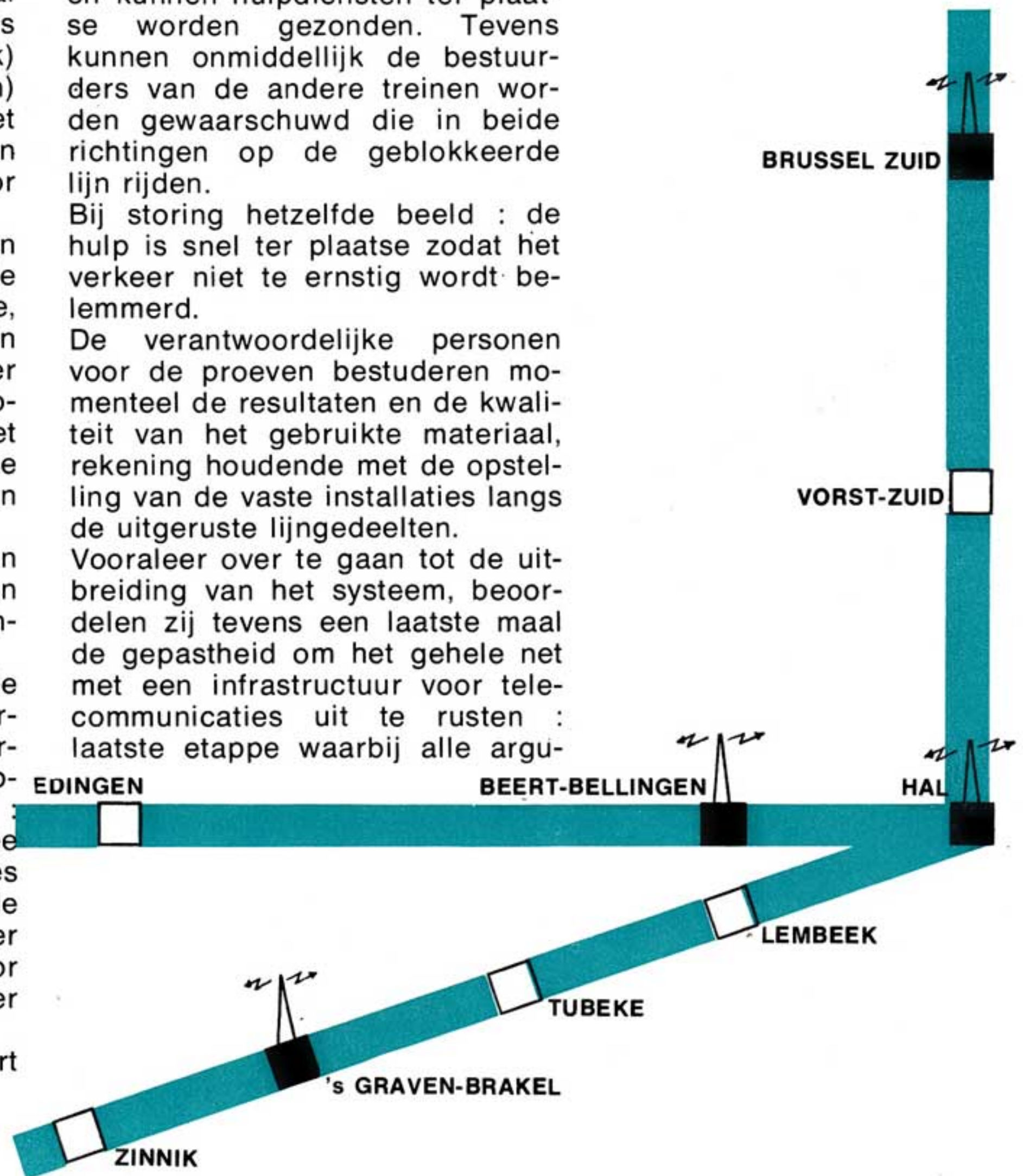
een met goederen geladen wagen. Deze ligt over de tweede spoorbaan. Ieder tegenliggend verkeer wordt dus onmogelijk. Via de radioverbinding worden de autoriteiten onmiddellijk gewaarschuwd en kunnen hulpdiensten ter plaatse worden gezonden. Tevens kunnen onmiddellijk de bestuurders van de andere treinen worden gewaarschuwd die in beide richtingen op de geblokkeerde lijn rijden.

Bij storing hetzelfde beeld : de hulp is snel ter plaatse zodat het verkeer niet te ernstig wordt belemmerd.

De verantwoordelijke personen voor de proeven bestuderen momenteel de resultaten en de kwaliteit van het gebruikte materiaal, rekening houdende met de opstelling van de vaste installaties langs de uitgeruste lijngedeelten.

Vooraleer over te gaan tot de uitbreiding van het systeem, beoordelen zij tevens een laatste maal de gepastheid om het gehele net met een infrastructuur voor telecommunicaties uit te rusten : laatste etappe waarbij alle argu-

menten worden bijeengebracht, aan de hand waarvan de voordelen duidelijk kunnen worden afgemeten. Wij komen hierop nog nader terug.



TYPISCHE UTRUSTING VAN EEN SPOORWEGLIJN

UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER

UIC



INTERNATIONALE UNIE VAN SPOORWEGEN

**50 Jaar Samenwerking
50 Jaar Vooruitgang**