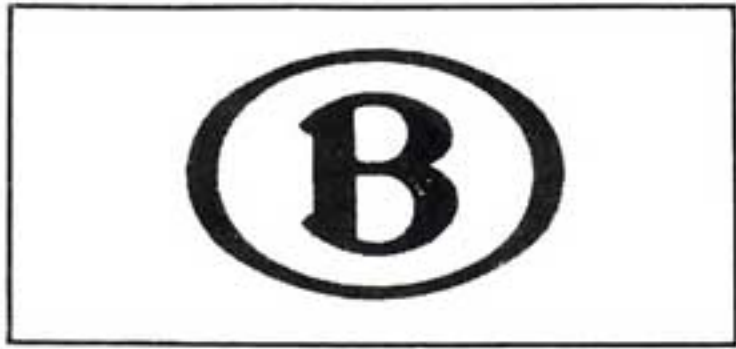


# SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 5 - December 1972

de tijdsrit  
van  
de trein





# DE TIJDRIJ VAN DE TREIN

De TGV 001, een en al kracht en van weergaloze klasse, kwam onlangs uit Frankrijk om een kort bezoek aan Brussel Zuid te brengen. De Belgische specialisten waren werkelijk verbaasd bij het zien van dit schitterende product van hun Franse vrienden; een gevoel dat zeer snel overging in bemoedigende trots.

Eindelijk zagen zij dan in werkelijkheid deze trein van de toekomst waarover dagbladen en tijdschriften sedert jaren schreven.

De pers gaf reeds een lange beschrijving van de Franse turbotrein met foto's uit alle hoeken.

Laat ons dus over die beschrijving heenstappen om enkele technische, economische en commerciële aspecten op de voorgrond te plaatsen die eigen zijn aan snelrijdende treinen en in het bijzonder aan de TGV 001.

## De zeer hoge snelheden (TGV)

Het verwezenlijken van zeer hoge snelheden wordt reeds sinds verscheidene jaren onder allerlei vormen en volgens diverse doelstellingen bestudeerd: 200, 300, ja zelfs 500 km/uur. De studies hebben betrekking op klassieke formules en andere, die in ieder opzicht een omwenteling betekenen, alsmede op een reeks tussenformules.

Onder klassieke formules verstaan wij die welke de traditionele spoorbaan betreffen; de turbotrein is een van deze klassieke formules waarmee snelheden tot ongeveer 300 km/uur bereikt kunnen worden.

Boven deze grens worden formules bestudeerd en reeds getest waar afstand wordt gedaan van rail en wiel ten voordele van andere voortstuwings-, geleidings- en steuninrichtingen.

Een herhaaldelijk aangeprezen systeem is de monorail, gevormd door een baan in de vorm van een omgekeerde T. De „schrijlings“ erop geplaatste trein wordt aan de zijkanten geleid en op enkele millimeters van het glijvlak door een luchtkussen (zoals bij de „hovercraft“) ondersteund. De zweeftrein van ingenieur Bertin is uit dit principe voortgekomen.

In andere gevallen is de ondersteuning magnetisch; drie groepen Duitse constructeurs zijn momenteel bezig een dergelijk voertuig uit te werken.

Er worden verschillende voortstuwingsformules overwogen: via een vliegtuigmotor, reactiemotor of schroef (zweeftrein Bertin) of via lineaire electromotor (procédé Krauss-Maffei).

## Hoge snelheid „brengt z'n geld op“.

Men zou zich kunnen afvragen: „Waarom de TGV?“. Snelheid is een dure aangelegenheid. Hoe moet dan de huidige evolutie worden verklaard?

In werkelijkheid is het zo dat de spoorwegen zich geleidelijk rekenschap zijn gaan geven van de uitstekende rentabiliteit van de hoge snelheid. Het commercieel succes is namelijk onbetwistbaar. Alle tests hebben dit bewezen: de hoge snelheid bezorgt de spoorwegen een nieuwe cliënteel en brengt tevens een grote massa klanten bij, die boven de trein, het vliegtuig of de auto verkozen.

Gewoonlijk worden wat dit betreft enkele treffende voorbeelden aangehaald. In Japan kon de Tokaidolijn (Tokio-Osaka, 515 km), in 1964 gebouwd en waarop met een snelheid van 210 km/uur wordt gereden, in 7 jaar worden afgeschreven; zij maakt momenteel aanzienlijke winsten. Iedere dag reizen 250.000 personen op deze lijn.

Op de lijn Londen-Manchester (265 km) kon dank zij de electrificatie de duur van de reis van 3,40 uur tot 2,40 uur worden teruggebracht, het verkeer geleidelijk aan met 50% worden opgevoerd, terwijl het luchtvervoer — in volle ontwikkeling tussen deze beide steden — in dezelfde periode met een derde afnam.

Dit verschijnsel waarvan niemand vóór tien jaar de ontwikkeling zou hebben vermoed — zelfs niet in de spoorwegwereld — wordt zonder enige moeite verklaard: een taxi naar de luchthaven, de formaliteiten (identiteit, bagage), een uur wachten op de grond, de vlucht, de landingsmanoeuvres, het terugkrijgen van de bagage, een andere taxi naar het centrum van de stad... Wanneer dit schema op de verbinding Parijs-Brussel wordt toegepast, komt een Antwerps dagblad tot de conclusie, dat de Airbuspassagier 3,30 uur nodig heeft voor het afleggen van een traject dat hij in 2,20 uur met de TEE zou hebben afgelegd en dat door de TGV in iets meer dan één uur wordt afgelegd. Een uur dat overigens geen verloren tijd is omdat de passagier dit kan gebruiken om zich te ontspannen, een dossier nog eens door te nemen of zelfs enkele brieven te dicteren.

De hoge snelheden van de treinen vormen niet alleen een concurrent voor het vliegtuig doch werpen eveneens de handschoen toe aan de autosnelwegen: de automobiel kan

niet meer op de vooropgezette snelheid rijden. En het voordeel „van huis tot huis“ dat dit vervoermiddel zijn gebruiker biedt, wordt meestal in sterke mate verminderd door de parkeerproblemen op de plaats van bestemming.

## De TGV 001

De TGV 001 is van het klassieke type. We hebben gezien dat deze het station op de huidige sporen kan binnenrijden. Zijn topsnelheid maakt evenwel de bouw van volkomen nieuwe sporen nodig waarbij krommingen met een straal van 3000 tot 5000 meter in acht genomen moeten worden.

Wat de rijtuigen betreft, deze hebben een moderne opzet. Onder de meest interessante zullen wij enkele kenmerkende eigenschappen nader bekijken.

Het treinstel omvat voor en achter een speciaal gestroomlijnd motorrijtuig. In zijn definitieve uitvoering worden tussen de motorwagens zeven rijtuigen geplaatst (waaronder een barrijtuig) waarmee ongeveer 300 passagiers vervoerd kunnen worden.

Het aantal draaistellen is in vergelijking met de gewone treinen sterk verminderd. Zij bevinden zich tussen de rijtuigen, die aldus op hun uiteinde worden ondersteund. Deze opstelling draagt bij tot het uitschakelen van een groot gedeelte van het lawaai daar dit nu vooral tussen de verbindingsdeuren wordt verwekt. Het treinstel is belangrijk lichter geworden: 10 draaistellen in het definitieve treinstel in plaats van 18 in een klassieke trein met dezelfde samenstelling betekent dat 80 ton minder getrokken hoeft te worden.

Veiligheid was een van de belangrijkste doelstellingen: de carrosserie van de rijtuigen is van staal, een uitzonderlijk stevige constructie, in staat weerstand te bieden tegen zeer hoge axiale drukkrachten.

Deze veiligheidsmaatregelen worden op goed geslaagde wijze aangevuld door de installatie van vier remsystemen: 2 remmen zonder wrijving (rheostatisch en rotatief electrisch met wervelstromen) en 2 frictieremmen (oliepneumatisch met blokken en electromagnetisch met slossen). De vier systemen worden in werking gezet volgens een programma dat door een kleine computer is opgesteld in functie van de snelheid en de gewenste snelheidsvermindering.

De adhesie wiel/rail wordt door elektronisch



bediende antireinstallaties tot een maximum benut.

Bij de tot stand gebrachte snelheden wordt de aërodynamische weerstand zeer hoog. De stroomlijnvorm van het treinstel werd dan ook speciaal bestudeerd volgens de modernste werkwijzen in gebruik bij de vliegtuigbouw. Dank zij juist die verbetering van het profiel, kon de weerstand tegen de lucht op een zeer laag peil worden gehouden. Dit verklaart dat het ingebouwde vermogen zeer gematigd kon blijven hoewel hiermee een snelheid van 300 km/uur kon worden overschreden.

Globaal gesproken wordt van de energie die voor de voorwaartse beweging van het treinstel wordt gebruikt, 5% opgenomen voor het overwinnen van de rijweerstand terwijl de rest nodig is voor het overwinnen van de luchtweerstand. Wat de door de wiel/rail koppel ontwikkelde kracht betreft, deze blijft opzienbarend laag.

Wat het verbruik betreft is het moeilijk een vergelijking te maken tussen de TGV en het vliegtuig. De eerste gebruikt gewone stookolie terwijl het vliegtuig kerosene verbrandt. Op grond van een eerste schatting mag echter gezegd worden dat de trein zuiniger is. In vergelijking met de automobiel is het verbruik niet minder opmerkelijk.

Tijdens op de lijn van de Landes uitgevoerde tests, bedroeg het vastgestelde gemiddelde verbruik ongeveer 7 tot 8 liter per ingenomen plaats en per 100 kilometer. De zakenman zou aan het stuur van zijn wagen op dezelfde afstand minstens een gemiddelde van 10 liter hebben bereikt en bovendien niet sneller hebben gereden dan 160 km/uur tegen 300 km/uur voor de TGV.

Deze getallen kunnen alleen nog maar ten gunste van de trein worden verbeterd wanneer de treinstellen volledig met zeven rijtuigen zullen rijden.

Ook de geluidshinder naar buiten van de TGV blijft zeer laag; het treinstel produceert bij een snelheid van 300 km/uur op een afstand van 7,5 meter een geluid van 90 decibel ofwel de grens die aan het vrachtwagenverkeer over de weg werd opgelegd. De TGV maakt trouwens minder lawaai dan een klassieke trein.

#### Het standpunt van de gebruiker.

De pers heeft met de grootste lof geschreven over het zeer hoge algemeen comfort van de



TGV 001. In het kort kan gezegd worden dat de TGV het toppunt van de TEE standing biedt, aangepast aan de modernste smaak. Hetgeen nog opmerkelijker is: voortaan liggen snelheid en comfort binnen het bereik van iedereen. Het TGV treinstel is namelijk samengesteld uit rijtuigen eerste en tweede klas. En wat voor een tweede klas! In ieder rijtuig 56 plaatsen, vier aan vier, vooruitgericht, met gang in het midden; de zitplaatsen zijn opgesteld zoals in een vliegtuig doch zijn royaler van opzet, zowel wat betreft de breedte als de ruimte voor de benen (breedte: 0,52 m tegen 0,48 m in de economische klasse van het vliegtuig; beenruimte 0,90 m in plaats van 0,76 m).

Nog een belangrijke bijzonderheid: het geluidsniveau in de rijtuigen zelf is zeer laag: 60 decibel, te vergelijken met de 75 decibel in een automobiel op een snelheid van 100 km per uur en de 78 decibel in een Caravelle op zijn kruissnelheid (alles gemeten op een logaritmische schaal).

Maar tegen welke prijs wordt dit alles aangeboden, zult U wel vragen? Onze lezers kunnen echter gerust zijn. Gelet op de reeds verworven technische en commerciële resultaten, zoals hiervoren reeds uiteengezet, wordt de zeer hoge snelheid het publiek aangeboden tegen een in ieder opzicht concurrerende prijs.

1. 2e klasse: 4 zetels
2. 1e klasse: 3 zetels

#### Vooruitzichten in de onmiddellijke toekomst.

De SNCF is van mening dat de TGV binnen enkele jaren in actieve dienst gebracht kan worden.

De Franse spoorwegen beginnen met de nieuwe verbinding Parijs-Lyon die in minder dan twee uur zal worden afgelegd (tegen momenteel 3,45 uur per TEE).

De volgende stap zal waarschijnlijk de uitrusting van het op Rijsel gecentreerde knooppunt betreffen waarvan een zijtak de richting van de Kanaaltunnel zal nemen. Om deze tunnel te kunnen gebruiken moet uiteraard een elektrische TGV ontwikkeld worden. Het ontwerpen van dit type kan niet lang meer duren daar het probleem van het opvangen van de stroom op hoge snelheden dat enkele moeilijkheden veroorzaakt had, thans als opgelost beschouwd mag worden.

Op deze lijn met zeer hoge snelheden zullen de volgende resultaten geregistreerd worden: Parijs-Rijsel: 1 uur (tegen momenteel 2 uur); Parijs-Londen: 2,30 uur (tegen momenteel 4 uur per trein en vliegtuig en 6,30 uur per trein en boot).

Brussel-Rijsel: 30 minuten (tegen momenteel 1,30 uur).

Brussel-Parijs: 1,30 uur (tegen momenteel 2,20 uur per TEE).

Brussel-Londen: 2,15 uur (tegen ongeveer 4,30 uur per trein en vliegtuig en ongeveer 8 uur per trein en boot).



# INTERCITY:

DOORHEEN DUITSLAND MET TREINEN VAN TEE-STANDING.

Onze lezers kennen de TEE-treinen wel: eerste klasse, restaurant, klimaatregeling, comfort, snelheid... Vanzelf zullen zij zich dan ook een idee kunnen vormen van de Intercity-treinen (IC) die de Deutsche Bundesbahn op haar lijnen heeft ingelegd.

Doel: ongeveer 70 grote steden in de Bondsrepubliek onderling verbinden door middel van snelle, comfortabele treinen met daarenboven een hoge bedieningsfrequentie.

Het gebruikte materieel heeft veel van de TEE-standing: de IC zijn om zo te zeggen TEE-treinen voor binnenverkeer in Duitsland.

Er bestaan evenwel lichte verschillen die onze lezers terloops zullen vaststellen.

Het A-net betreft vier grote lijnen waarop 33 belangrijke steden liggen, waarvan er vijf aansluitingscentra zijn: Dortmund, Hannover, Keulen, Mannheim en Würzburg. Onze kaart geeft u er een duidelijk beeld van.

Met een toeslag van 8 DM per reis rijden de reizigers in eerste klasse over 3.700 km lijnen.

Zakenlui beschikken in elke trein over een secretariaat; zij kunnen er eveneens telefoneren met hun verste correspondenten.

In elk van die 33 stations hebt u op werkdagen om de twee uur tenminste één trein in beide richtingen. Zaterdag en zondags bedienen tenminste drie treinen die lijnen in elke richting.

En fijn zeg! Een aansluiting neemt haast geen tijd in beslag, want de trein die u moet halen staat aan de andere zijde van hetzelfde perron!

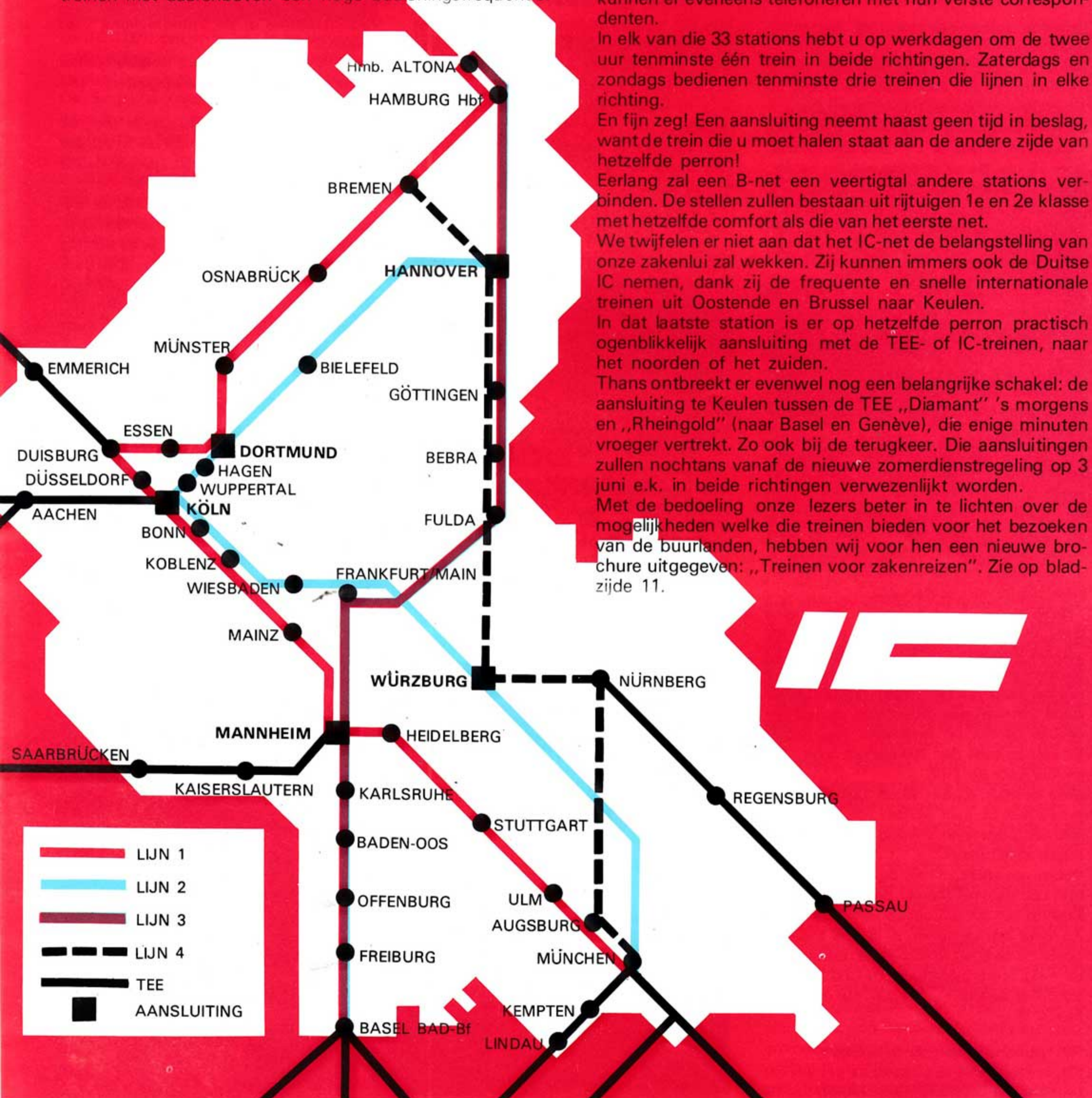
Eerlang zal een B-net een veertigtal andere stations verbinden. De stellen zullen bestaan uit rijtuigen 1e en 2e klasse met hetzelfde comfort als die van het eerste net.

We twijfelen er niet aan dat het IC-net de belangstelling van onze zakenlui zal wekken. Zij kunnen immers ook de Duitse IC nemen, dank zij de frequente en snelle internationale treinen uit Oostende en Brussel naar Keulen.

In dat laatste station is er op hetzelfde perron praktisch ogenblikkelijk aansluiting met de TEE- of IC-treinen, naar het noorden of het zuiden.

Thans ontbreekt er evenwel nog een belangrijke schakel: de aansluiting te Keulen tussen de TEE „Diamant" 's morgens en „Rheingold" (naar Basel en Genève), die enige minuten vroeger vertrekt. Zo ook bij de terugkeer. Die aansluitingen zullen nochtans vanaf de nieuwe zomerdienstregeling op 3 juni e.k. in beide richtingen verwezenlijkt worden.

Met de bedoeling onze lezers beter in te lichten over de mogelijkheden welke die treinen bieden voor het bezoeken van de buurlanden, hebben wij voor hen een nieuwe brochure uitgegeven: „Treinen voor zakenreizen". Zie op bladzijde 11.



# Rover.



## Omdat de TEE niet overal komt.

Het comfort van een pullman. De rust en de stilte van een salon-wagon. Snelheid, veiligheid en betrouwbaarheid van een express. Voeg daarbij nog een soepele uurregeling en een heel dicht net: lokaal, regionaal of internationaal. En ook nog de haltes op aanvraag, waar u wilt...  
Dan hebt u Rover. Een wagen die een symbool werd voor perfecte autotechniek. Perfectie onder de motorkap, perfectie in de passagiersruimte... een luxe-salon van

hout en leer.  
Vanzelfsprekend, een TEE in de garage is niet voor iedereen weggelegd. Vanaf 169.000 F.  
Een Rover beoordeelt u best aan 't stuur: er is een British Leyland verdeler dicht bij uw huis.  
Rover 2000 of 3500: 4 of 8 cylinders, automatische of handbediende versnellingsbak, 91 à 160 PK DIN.



**Rover**  
British Leyland Belgium

## UIC-prijs 1972

### VOOR DE BESTE PERSADVERTENTIE

Jaarlijks kent het Publiciteitscentrum van de UIC (Internationale Spoorwegunie) een prijs toe voor een persadvertentie die uitgaat van een onderneming — andere dan een spoorwegorganisatie — en die steunt op de pluspunten van het vervoer per spoor.

Deze prijs symboliseert de belangstelling van de Europese netten voor advertenties, geïnspireerd door een spoorwegonderwerp.

Hij bestaat uit een som van 5.000 Zwitserse frank, die aan de adverteerder wordt overhandigd, samen met de UIC-trofee en een diploma, ondertekend door de directeur van voormeld centrum.

De jury, samengesteld uit deskundigen, afgevaardigd door de aangesloten spoorwegnetten, kiest de beste advertentie, rekening houdend met haar publiciteitswaarde voor de spoorwegen. Het produkt of de dienst en het doel van de advertentie wordt hierbij buiten beschouwing gelaten.

Dit jaar heeft de jury de prijs toegekend aan de **BRITISH LEYLAND** van België voor de hier afgedrukte advertentie, gerealiseerd door het agentschap Dechy.

Een officiële plechtigheid had einde oktober plaats in het station Schaarbeek, in een treinstel van drie TEE-rijtuigen. Niet meer dan normaal!

# ORGANIGRAM



In de loop van dit jaar heeft SPOORNIEUWS het organigram van de Handelsdirectie gepubliceerd, een interessant document voor onze lezers.

De Handelsdirectie is slechts een van de 7 directies van de Spoorwegmaatschappij. We hebben het nuttig geoordeeld om ook het organigram van het geheel af te beelden en enkele bijzonderheden te verstreken betreffende de algemene structuur van de maatschappij.

De NMBS, die in 1926 werd opgericht, is belast met de exploitatie van het Belgisch spoornet voor een duur van 75 jaar. Ze moet werken als een openbare dienst en tevens industriële en commerciële methoden toepassen.

De bevoegdheid is er verdeeld onder verschillende organen waarvan we hier een overzicht geven.

De **Algemene Vergadering der Aandeelhouders** bestaat uit al de titularissen of houders van gewone of preferente aandelen. De jaarverslagen worden haar ter goedkeuring voorgelegd.

Het is de **Raad van Beheer**, bestaande uit 21 leden, die de Maatschappij beheert. De Minister die de Spoorwegen in zijn bevoegdheid heeft, zit de vergadering ervan voor.

De Koning benoemt 18 van de 21 leden op grond van hun bijzondere bevoegdheid vooral inzake vervoersproblemen. De drie overige leden worden door het personeel benoemd.

De Raad van Beheer heeft ruime bevoegdheden gekregen die hem in staat stellen de Maatschappij te beheren en de talrijke verplichtingen na te komen.

Het **Bestendig Comité** bestaat uit zes leden van de Raad van Beheer die belast zijn met de studie en de voorbereiding van de aan de raad voor te leggen problemen. Een van de leden van dat Comité moet een vertegenwoordiger van het personeel zijn.

Het **College van Commissarissen** bestaat uit zes leden die volstrekt onafhankelijk van de NMBS zijn. Dat College oefent het toezicht uit op de Maatschappij.

De **Directeur-Generaal** wordt benoemd door de Raad van Beheer, waarvan hij geen deel uitmaakt.

Onder zijn rechtstreeks gezag behandelt de directeur van de Algemene Directie de algemene problemen.

Op dezelfde wijze verdelen de directeurs van 7 departementen welke Directies worden genoemd, de overige taken onder elkaar.

Elke directie is belast met het beheer van een van de grote sectoren van de NMBS, namelijk:

- de Exploitatie,
- het Materieel en de Aankopen,
- de Baan,
- de Elektriciteit en de Seinrichting,
- de Financiën,
- het Personeel en de Sociale Diensten,
- de Handelsdirectie.

In elke sector treffen we aan:

1. de directiediensten;
2. de gewestelijke diensten of groepen.

Er zijn 8 groepen: Antwerpen, Bergen, Brussel, Charleroi, Gent, Hasselt, Luik, Namen.

Elke groep omvat een bepaald aantal secties of arrondissementen (behalve wat betreft de dienst van het materieel).

3. De uitvoerende diensten. De stations vormen er het hoofdbestanddeel van. Zij werken onder het gezag van de groep.

4. De hulpdiensten, centrale werkplaatsen, stapel- en bewaarplaatsen die onder het onmiddellijk gezag van de directies geplaatst zijn.

DIENST 01  
Dhr Poulet J.  
Hoofdingenieur  
Algemene zaken en  
coördinatie

DIENST 02  
Dhr Demanche M.  
Hoofdinspecteur  
Juridische dienst

DIENST 03  
Dhr Degrez E.  
Hoofdingenieur  
Adj. v. d. directeur  
Economische  
vraagstukken  
en informatiek

ALGEMENE DIRECTIE  
Directeur  
Dhr Adam A.

EXPLOITATIE  
Directeur  
Dhr Marchal A.

MATERIEEL EN  
AANKOPEN  
Directeur  
Dhr Vanhee G.

BAAN  
Directeur  
Dhr Baeyens F.

DIENST 11  
Dhr Walewijns S.  
Hoofdinspecteur  
Algemene diensten  
en organisatie

DIENST 21  
Dhr Buretier P.  
Hoofdingenieur  
adj. v. d. directeur  
Algemene diensten

DIENST 31  
Dhr Debaize O.  
Hoofdingenieur  
adj. v. d. directeur  
Secretariaat -  
Organisatie  
Coördinatie - Controle

DIENST 12  
Dhr Squilbin R.  
Hoofdingenieur  
Beweging reizigers

DIENST 22  
Dhr Van Volden J.  
Hoofdingenieur  
Benutting van het  
tractiematerieel

DIENST 32  
Dhr Stordiau P.  
Hoofdingenieur  
Sporen (werken  
en onderhoud)  
Gereedschap -  
Werkplaatsen

DIENST 13  
Dhr Frenay P.  
Hoofdingenieur  
Beweging goederen

DIENST 23  
Dhr Deprez G.  
Hoofdingenieur  
Vervoermaterieel

DIENST 33  
Dhr Franssen L.  
Hoofdingenieur  
Kunstwerken

DIENST 14  
Dhr Fransen P.  
Hoofdingenieur  
Technische  
vraagstukken

DIENST 24  
Dhr Suls K.  
Hoofdingenieur  
Onderhoud en herstelling  
van tractiematerieel  
Studie motorisatie

DIENST 34  
Dhr Bibauw T.  
Hoofdingenieur  
Gebouwen

DIENST 15  
Rationalisatie  
en automatisatie

DIENST 25  
Dhr Boulanger S.  
Hoofdingenieur  
Studies en laboratoria

DIENST 35  
Dhr Adam J.  
Hoofdingenieur  
Uitvoering grote werken  
Studies voor het  
afschaffen der o.w.

DIENST 26  
Dhr Hance A.  
Dhr Carlier J.  
Hoofdingenieurs  
Aankopen

DIENST 36  
Dhr Soete A.  
Hoofdingenieur  
Sporen (samenstelling)  
Aansluitingssporen  
Gronden - Politie

RAAD VAN BEHEER  
VOORZITTER  
DE HEER MINISTER  
VERKEERSWEZEN

BESTENDIG COMITE  
VOORZITTER  
DHR DE SPOT J.

DIRECTEUR-GENERAAL  
DHR LATAIRE L.

VAN

E

RAAL

**FINANCIEN**  
Directeur  
Dhr Bourdon P.

**DIENST 41**  
Dhr Deberdt M.  
Hoofdingenieur  
Toezicht ontvangsten

**DIENST 42**  
Dhr Van de Velde J.  
Hoofdinspecteur  
Boekhouding  
Financiële dienst

**DIENST 43**  
Dhr Schoonjans P.  
Hoofdingenieur  
Statistieken en  
kostprijzen  
Informatieverwerking

**PERSONEEL EN  
SOCIALE DIENSTEN**  
Directeur  
Dhr Arijs E.

**DIENST 51**  
Algemene zaken  
Bezoldigingen  
Aanwerving

**DIENST 52**  
Dhr Loumaye P.  
Hoofdingenieur  
Sociale solidariteit  
Reglementatie personeel  
Beheer personeel

**DIENST 53**  
Dhr Frère G.  
Hoofdinspecteur  
Sociale zekerheid  
en sociale voordelen

**DIENST 54**  
Dhr Bouckaert J.  
Hoofdgeneesheer  
adj. v. d. directeur  
Geneeskundige diensten

**DIENSTEN 55 EN 56**  
Dr Dufaux J.  
Hoofdgeneesheer  
Collectieve geneeskunde  
Algemene zaken

**HANDELSDIRECTIE**  
Directeur  
Dhr Weber R.

**DIENST 61**  
Dhr De Smet L.  
Hoofdinspecteur  
adj. v. d. directeur  
Algemene diensten  
Tarieven reizigers

**DIENST 62**  
Dhr De Haeck F.  
Hoofdinspecteur  
Tarieven wagenladingen

**DIENST 63**  
Dhr Lokker C.  
Hoofdinspecteur  
Tarieven stukgoed  
(colli)  
Organisatie van de  
verkeerswerving

**ELECTRICITEIT EN  
SEININRICHTING**  
Directeur  
Dhr Maenhout L.

**DIENST 72**  
Dhr Piérard A.  
Hoofdingenieur  
Seininrichting

**DIENST 73**  
Dhr Meyer E.  
Hoofdingenieur  
Elektriciteit

**DIENST 74**  
Dhr Mertens P.  
Hoofdingenieur  
Televerbindingen

**DIENST 75**  
Dhr De Geest L.  
Bevoorradingen en  
laboratoria

nieuw  
 symbool:  
 gegarandeerde  
 termijn



MASJUS 6517



# Rechtstreeks naar de sneeuw.

*Met de Ski Express  
 naar Zwitserland.\**

Dit jaar nog, kunt u met een **rechtstreekse nachttrein** naar uw geliefkoosd wintersportoord in Zwitserland. Hij brengt u naar Montreux, Sion, Sierre of Chur in de onmiddellijke buurt van uw skipiste. De Alpina Express die op deze lijn wordt ingezet van december tot april vertrekt in Brussel op vrijdagavond en keert naar Brussel terug op zaterdagavond. Slaapwagen, ligplaatsen 2<sup>e</sup> klasse en zitplaatsen 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse. Eerste vertrek op 20.12.1972. Wenst u meer inlichtingen? Richt u tot uw reisagent of een NMBS loket.



\* U kunt ook met een rechtstreekse « wintersport-trein » naar Italië, Oostenrijk, Frankrijk, Zwitserland, Italië.



In n° 3 van dit jaar schreven wij over de organisatie van een nieuwe modaliteit, die haar intrede doet in het goederenvervoer per spoor: het stelsel van de gegarandeerde termijn. Bij een systeem hoort een symbool. De publiciteitsdiensten van de netten, betrokken bij de gegarandeerde termijn, vatten dan ook het uitwerken van projecten aan.

De verantwoordelijken van deze diensten, werden in oktober laatstleden door het publiciteitscentrum van de UIC samengeroepen te Rome. Onder de voorgedragen projecten weerhield de vergadering het voorstel van de... Belgische Spoorwegen.

Een pluimpje dus voor de heer Pasture, auteur van het symbool, van wie onze lezers reeds verschillende creaties konden bewonderen op de pagina's van dit tijdschrift.

De auteur verantwoordde zijn grafisme als volgt: het begrip tijd, termijn (wijzerplaat) werd gekoppeld aan de G van garantie, die het geheel insluit; de synthese werd opgevat in een ronde vorm, om het wiel, de beweging te suggereren. Wat bijzonder werd op prijs gesteld door het Publiciteitscentrum, was de afwezigheid van een preciese aanduiding van een tijdstip of van een bepaalde termijn uitgedrukt in uur.



## BESCHIKBARE TERREINEN

Onze handelsvertegenwoordiger te Brugge meldt ons dat de volgende industrieterreinen beschikbaar zijn in zijn ambtsgebied:

Aarsele	4.000 m <sup>2</sup> (400 × 10 m) dicht bij de goederenkoer.
Ardooe-Koolskamp	een terrein van 5.800 m <sup>2</sup> .
Adinkerke	1. 3 percelen met volgende afmetingen: 200 × 30; 150 × 20; 250 × 35. Deze terreinen kunnen niet zonder aanzienlijke kosten aangesloten worden op het Belgische net. 2. Een ander perceel, van 400 × 12 m, eveneens beschikbaar, is wel geschikt voor aansluiting.
Brugge	een gebied van 8.000 m <sup>2</sup> .
Handzame	twee terreinen van 1.000 en 1.500 m <sup>2</sup> ; niet aan te sluiten zonder hoge kosten.
Lichtervelde	300 × 9 m tussen de weg en de goederenkoer, aangesloten.
Kortemark	10.000 m <sup>2</sup> ; aangesloten.
Lissewege	3.500 m <sup>2</sup> langs de weg.
Maldegem	8.000 m <sup>2</sup> , niet zonder hoge kosten aan te sluiten; langs de weg.
Oostende	5.000 m <sup>2</sup> ; aangesloten.
Veurne	800 × 28 m; aangesloten.
Pittem	twee aangesloten terreinen van 1.700 en 2.700 m <sup>2</sup> op de plaats van de oude goederenkoer.

Behoudens speciale vermelding, liggen deze terreinen in de nabijheid van een station en zijn niet aangesloten op het spoorwegnet. Alle zijn toegankelijk langs de weg.

Alle bijkomende inlichtingen kunt U bekomen bij:

Mijnheer VAN CLEYNENBREUGEL  
Handelsvertegenwoordiger N.M.B.S.  
Stationsplein,  
8000 BRUGGE  
Tel. 050/369.97

## NIEUW ADRES

In de loop van de maand januari 1973 zal het handelsagentschap N.M.B.S. te Kortrijk overgebracht worden naar:

**ONZE LIEVE VROUWESTRAAT 9**  
**8500 KORTRIJK**  
(tegen de Grote Markt)  
Tel.: 056/200.49



## WELKOM

In ons vorig nummer kondigden wij de benoeming aan van de heer D'Hont als handelsvertegenwoordiger van de N.M.B.S. te Rotterdam.

Op hetzelfde ogenblik stelden de N.S. andere afgevaardigden aan in België, Luxemburg en Frankrijk. Na acht jaar dienst te Brussel liet de heer Buijnck, bekend om zijn vriendelijkheid en gediensigheid, zijn directeurszetel over aan de heer Lucas, voorheen handelsvertegenwoordiger van de N.S. te Rotterdam. Wij heten de heer Lucas welkom en drukken de wens uit dat hij bij ons dikwijls de gelegenheid zal krijgen om zijn duurzame ervaring als handelsvertegenwoordiger, met succes aan te wenden.

Herinneren wij even het adres:  
**Handelsvertegenwoordiging van de N.S.**  
**Keizerinlaan, 66**  
**1000 BRUSSEL.**

**uw oplegger**

**neemt de trein!**

De kangoeroewagens zijn speciaal uitgerust voor het vervoer van uw opleggers. Zij paren de veiligheid aan de snelheid van een gecombineerd spoor- en wegvervoer. Vrij spoor op gans de lijn, beweeglijkheid van de vrachtwagen met oplegger, besparing aan personeel op het voornaamste deel van het traject, drie troeven in uw hand!

Laadplaatsen voor Frankrijk en Italië te Brussel west, Antwerpen schijnpoort, Charleroi zuid kaai, Luik-Bressoux terminal.

Voor alle inlichtingen:

**T.R.W. n.v.**  
Vandepereboomstraat,  
1080 Brussel.  
Tel.: 02/25.62.51  
telex: 24.829

Foto's:  
F. Putman - Brussel  
G. Delise - Brussel

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

Lay-out:  
P. Funken - Brussel.

Drukkerij:  
Omega n.v. - Antwerpen.

*Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen. Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL.*

Elk degelijk tijdschrift publiceert op het einde van het jaar de algemene inhoud van de nummers, verschenen in de afgelopen twaalf maanden. Wij willen geen afbreuk doen aan deze regel.

Deze twee bladzijden zijn dan ook gewijd aan een rang-

schikking per belangstellingspunt van de artikels uit de laatste vijf nummers: bezoeken aan ondernemingen, verschillende reportages, verslagen van interviews en conferenties, dienstregelingen en tarieven, typische spoorwegeronderwerpen, zoals de containerisatie en het wagenpark, toerisme, buitenlandse netten...

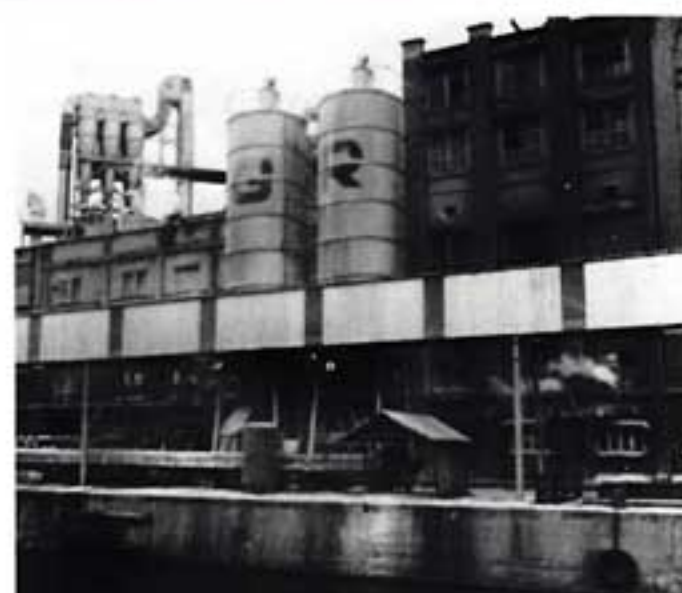
Bij het samenstellen van dit overzicht hebben we ons niet beperkt tot een opsomming van de hoofding van artikels, maar eerder getracht de inhoud in enkele woorden te herinneren.

Zo zult U de inhoudstafel vlotter kunnen lezen. Er staat bijvoorbeeld: N 3 Uitbreiding van de Europ Conventie - blz 10. Dat betekent dat men in nummer 3, op bladzijde 10 een artikel vindt over de uitbreiding van het wagenpark, bepaald door de Europ Conventie.

## IN '72 HEEFT SPOORNIEUWS

### ...verschillende ondernemingen bezocht:

- N 1 B.A.S.F. in Schaarbeek - blz 2
- N 3 C.C.C. in Harmegnies - blz 2
- N 3 Caterpillar in Gosselies - blz 8
- Vennootschap Wagner in Jumet - blz 8
- N 4 Euro-Silo in Gent - blz 4
- N 4 Glucoseries Réunies in Aalst - blz 6
- N 4 Socol in Lincent - blz 10
- N 5 De tijdrift van de trein - blz 2



### ...ook een bezoek gebracht aan:

- N 2 Bouwsalon - blz 18
- N 4 De fruitmarkt in Brussel T.-T. - blz 7



### ...interviews en conferenties overgenomen van:

- N 1 Sir Richard March, voorzitter van de Britse spoorwegen, over E.E.G. - blz 6
- N 2 De vakvereniging van de Duitse spoorwegmannen, over de verontreiniging - blz 2
- N 3 De heer Adam, directeur aan de N.M.B.S., over de beoedeling - blz 16
- N 2 De heer Delwaide, over de haven van Antwerpen - blz 5
- N 2 De heer Herremans, handelsvertegenwoordiger van de N.M.B.S. te Antwerpen, over de haven - blz 6



### ...zich over tarieven, dienstregelingen en douanezaken gebogen:

- N 1 T.E.W.-tarief - blz 10
- N 1 Vertolling in Franse stations - blz 11
- N 3 Addendum aan vorig artikel - blz 18
- N 3 De „Gegarandeerde Termijn“ - blz 12
- N 3 Nieuwe verbindingen voor reizigers - blz 14
- N 3 Taxering van bagage in internationaal tarief - blz 18
- N 4 Postcolli C.E.L. voor Groot-Brittannië - blz 18
- N 4 Verminderingen kinderen - blz 18
- N 4 Snelgoed in Frankrijk - blz 18
- N 4 L.I.M. - blz 14
- N 4 Internationale vrachtbrieven - blz 14
- N 4 Overeenkomst Oostenrijk-E.E.G. - blz 18
- N 5 Intercity - blz 4



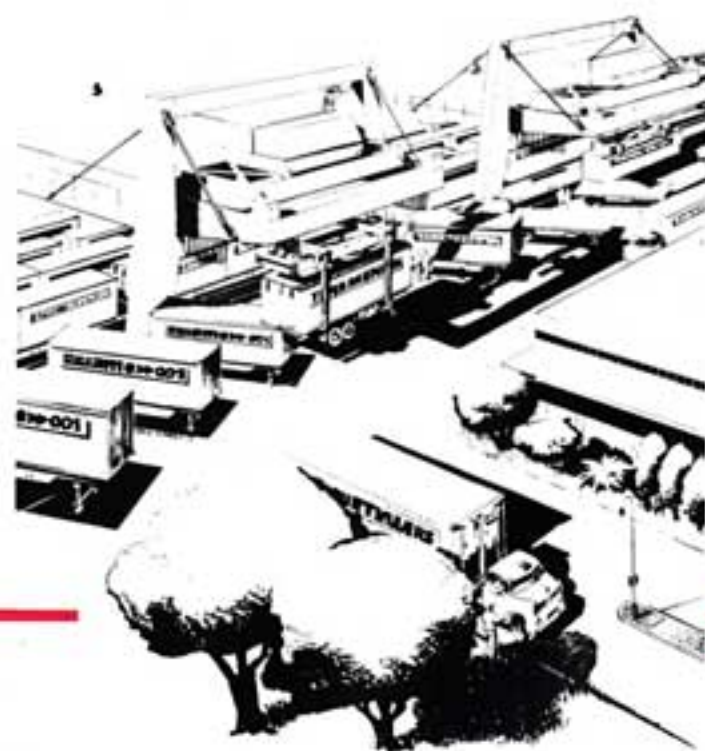
### ...over het wagenpark gesproken:

- N 1 Vulgariserende brochure - blz 10
- N 2 Nieuwe modellen - blz 23
- N 3 Uitbreiding van de Europ-conventie - blz 10
- N 4 Technische fiche voor de constructie en het gebruik van handwerktuigen - blz 18



**...van dichtbij de containerisatie gevolgd:**

- N 1 Intercontainer Information n° 1 - blz 13
- N 3 Intercontainer Information n° 2 - blz 18
- N 2 Huren van Containers - blz 22
- N 2 Uitbreiding van de terminal te Antwerpen - blz 8
- N 4 Koelketting Afrika-Europa - blz 18



**...U op de hoogte gehouden van de actualiteit bij de spoorwegen:**

- N 3 Palletisering - blz 6
- N 1 Exploitatiercord - blz 12
- N 2 Beschikbare terreinen - blz 23
- N 4 Beschikbare terreinen - blz 18
- N 5 Beschikbare terreinen - blz 9
- N 2 Benoemingen bij de Handelsdirectie - blz 22
- N 4 Benoeming te Rotterdam - blz 18
- N 5 Benoeming te Brussel (NS) - blz 9
- N 2 Organigram van de handelsdirectie - blz 12
- N 5 Algemeen organigram van de N.M.B.S. - blz 6
- N 3 Radioverbindingen met treinen - blz 19
- N 3 Tentoonstellingszalen te huren - blz 18
- N 1 Verkeersstroom in de Brusselse stations - blz 5
- N 4 Buitengewoon vervoer te Marcinelle - blz 13
- N 3 Mekanografische facturatie - blz 5
- N 5 Nieuw symbool gegarandeerde termijn - blz 8
- N 5 UIC Prijs 1972 - blz 5



**...U 100 toeristische tips per spoor gegeven:**

- N 1 Europabus - blz 14
- N 1 Zomervakantie - blz 15
- N 2 Toerisme in de ondernemingen - blz 10
- N 2 Nachttreinen - blz 14
- N 4 Winterverlof - blz 17
- N 4 Ontvangstsalon te Brussel Zuid - blz 2
- N 5 Intercity - blz 4



**...de buitenlandse netten niet vergeten:**

- N 2 Japan, U.S.A., Groot-Brittannië, Duitsland - blz 20
- N 3 Europa - blz 15
- N 4 Eurailpass - Europese netten - blz 18



**...een beschouwing gegeven over verschillende problemen:**

- N 1 Rijtaxi - blz 9
- N 4 Graangewassen, een nieuwe markt - blz 3



## agenda 1973

### TREINEN VOOR ZAKENREIZEN

De Belgische Spoorwegen hebben het genoegen - U hierbij hun nieuwe agenda toe te zenden en maken van deze gelegenheid gebruik om U hun beste wensen voor 1973 aan te bieden.

Aan de binnenzijde van de plastic omslag van deze agenda zijn er twee zakjes:

— één vooraan, voor de reeds welbekende brochure „Onze beste treinen“; een keuze uit de dienstregelingen van de treinen in binnenverkeer, die begin 1972 aan onze lezers werd toegezonden;

— één achteraan, voor de nieuwe brochure „Treinen voor zakenreizen“.

Laatstgenoemde brochure, die voor de eerste maal wordt uitgegeven heeft tot doel aan de zakenlui gegevens te verstrekken betreffende de dienstregelingen van de beste

treinen in het internationaal verkeer en van hun aansluitingen op het buitenlandse net. Daarom vermelden de dienstregelingen voor Duitsland slechts de TEE-treinen of deze van het nieuwe Intercitynet.

In de huidige uitgave hebben wij ons beperkt tot Frankrijk, Duitsland en een tabel van rechtstreekse slaapwagens vanuit België. De inhoud zal later worden aangevuld.

Wij twijfelen er niet aan dat de nieuwe agenda met haar bijvoegsels een grote dienst zal bewijzen aan onze cliënten-zakenlui.

De brochure „Treinen voor zakenreizen“ zal twee maal per jaar verschijnen, t.t.z. bij de vernieuwing van de dienstregelingen, einde mei en einde september. Wij zullen er U de regelmatige toezending, door bemiddeling van Spoor-nieuws, van verzekeren.

# Wie ski denkt, zegt trein

