



1/75



De Buitengewone Rijksbegroting voor 1974 voorzag in 34 miljard voor de wegen en in slechts 2,4 miljard voor de spoorweg.

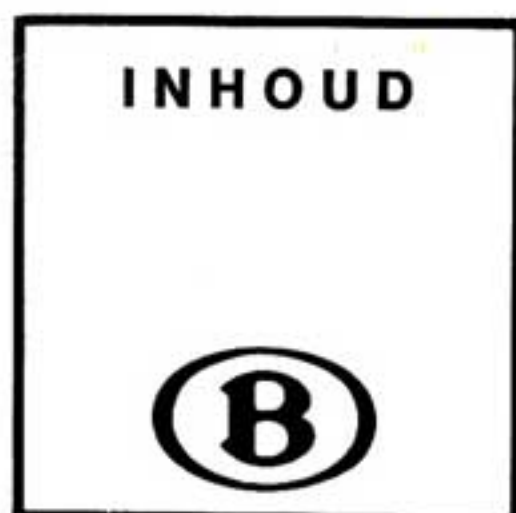
Toen was voor de westerse wereld het tijdperk van de energiebesparing aangebroken, wat heel wat onrust baarde. De kernsplitsing bleek voor sommigen de reddingsboei en de waarborg voor autonomie te zijn. Er moge aan herinnerd worden dat de NMBS er toen op wees dat de geëlektrificeerde spoorweg voor het ogenblik het enige commercieel vervoermiddel is dat geschikt is om kernenergie aan te wenden. Toen ze de troeven van het spoor aanhaalden, verklaarden de Belgische spoorwegen nog het volgende :

„Een spoorweglijn met een bedding die ongeveer tien meter breed is, bezit een capaciteit inzake personenvervoer die gelijk is aan die van een 150 m brede autoweg die in de agglomeraties trouwens onuitvoerbaar is.”

De pers die de crisis aandachtig volgde en in mogelijke oplossingen geïnteresseerd was, erkende, in interviews en commentaren, dat het noodzakelijk was een beter evenwicht tussen de diverse vervoermiddelen na te streven, een evenwicht dat steunde op eigen kenmerken van elk van die vervoermiddelen. Daartoe voerde zij elementen aan (zoals die waarvan wij zoëven gewag hebben gemaakt) die nieuw bleken.

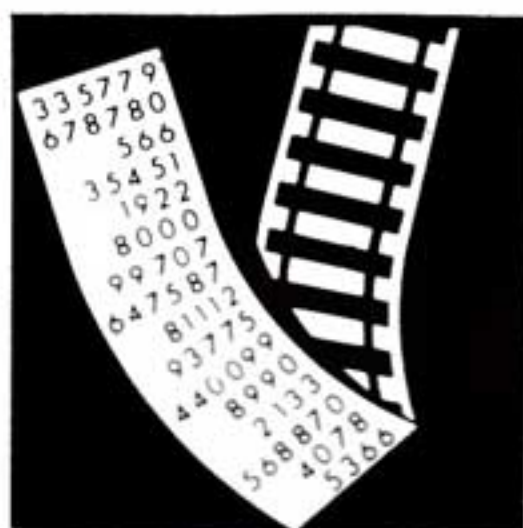
De NMBS had die ommezwaai van de openbare opinie niet afgewacht om haar argumenten te verzamelen. Sinds lang werkte zij voor de toekomst. Haar tienjarenplan 70-79 was trouwens al opgesteld toen het huidige decennium aanbrak.

De spoorweg is weldra 150 jaar oud. Maar hij heeft nog een mooie toekomst voor de boeg.



ONDERNEMING

Stookolie voor een thermische centrale : 14
Ertsen uit Rotterdam : 14
Vervoer van petroleumproducten : een nieuw rekord : 14



TARIEF

Hernummering van EGKS-tarieven : 15



CONTAINER

Nieuwe containerterminal te Charleroi : 7 tot 10



ACTUEEL

Spoorweginvesteringen : 3 tot 6
Stadsvervoer : 14



TOERISME

Het T2 slaaprijtuig : 11
Zomervakantie : 12
Nieuwe dienstregelingen : 12
Autoslaaptreinen 1974 : 13

TIEN- JARENPLAN



INVESTERINGSPROJECTEN VAN DE N.M.B.S.

In de agglomeraties en langs de Belgische wegen hebt u stellig reeds de grote reclameborden gezien (waarvan een afdruk op de omslag) die betrekking hebben op het tienjarenplan van de Belgische spoorwegen. En misschien werd uw aandacht er op gevestigd bij het lezen van een blad dat aan de spoorweggebruikers werd uitgedeeld, of van persberichten die aan hetzelfde probleem waren gewijd.

De N.M.B.S. heeft een zeer ruim publiek opmerkzaam willen maken op haar inspanningen om de spoorweg te moderniseren en aan de noden van deze tijd aan te passen. De man in de straat weet doorgaans niet dat op het Belgisch spoorwegnet dagelijks 5000 treinen rijden — 3.400 reizigerstreinen en 1600 met goederen. Dat er dus, de piekuren buiten beschouwing gelaten, om de 17 seconden een treinstel start. De treingebruiker heeft evenmin een idee van de verscheidenheid van de problemen waarmee de spoormannen te kampen hebben om de diensten te verbeteren die ze aan de gemeenschap willen verlenen.

Openbare dienst en kwaliteitsservice zijn de twee beweegredenen voor een bestendige aanpassing aan de vraag inzake verkeer. Om aan deze vraag op adequate wijze te voldoen moet de spoorweg investeren.

Een tienjarenplan

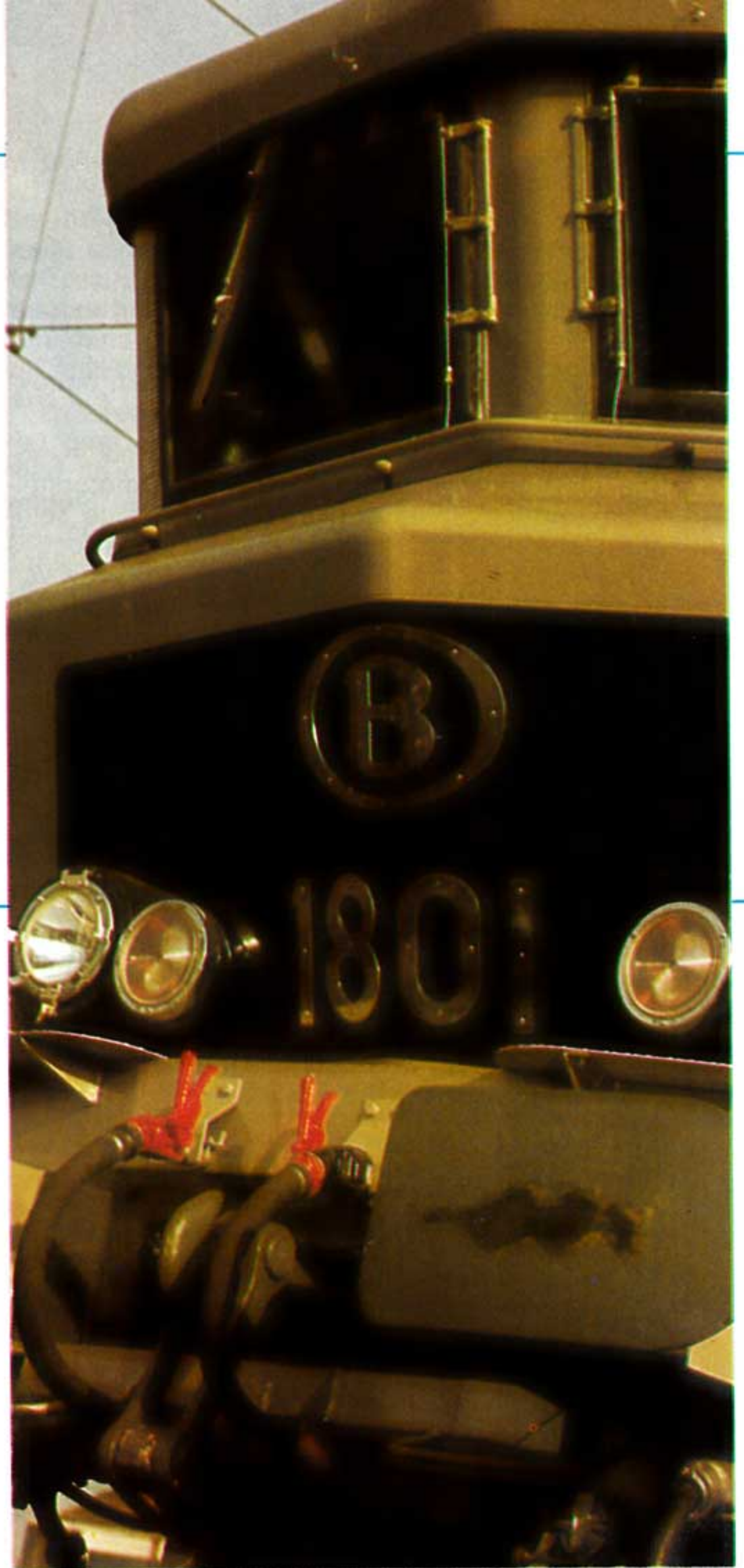
In zijn verslag aan de Algemene Vergadering over het dienstjaar 1970 heeft de Raad van Beheer van de NMBS in dat verband aangekondigd dat een tienjaren-investeringsplan gaande van 1970 tot 1979 was opgesteld.

In de tekst die toen werd voorgelegd, waren de grote doelstellingen die werden nagestreefd, duidelijk opgesomd :

„Te gepaster tijd de investeringen doen, ten einde de cliënteel de beste dienst aan te bieden met inachtneming van de veiligheid en de regelmatigheid van de exploitatie, steunend op een hoge produktiviteit en de toepassing van de modernste technieken;

„onverpoosd de activiteit van openbaar vervoer voortzetten, waarbij zowel sociale als commerciële oogmerken moeten worden gediend;

„de nieuwe expansie van het spoor voorbereiden en zich nog verder in de Europese spoorwegen inwer-



ken, door deel te nemen aan al de initiatieven inzake modernisering, zoals : de invoering van de automatische koppeling, het aanleggen van nieuwe internationale lijnen voor zeer hoge snelheid voor het reizigersvervoer, het tot stand brengen van snelle en frequente verbindingen tussen de nationale havens en de grote nijverheidscentra, de toepassingen inzake automatisering, o.m. de elektronische plaatsbespreking voor internationale treinen, de uitrusting van terminals voor het vervoer van transcontainers, enz.;

„voornamelijk door de bouw van kunstwerken al de gelijkgrondse kruisingen van druk bereden wegen met grote spoorweglijnen doen verdwijnen en de seinrichting aan de overige spoorwegen automatiseren.”

Dat plan voorzag in investeringen voor een bedrag van 102 miljard, het toenmalig cijfer. Ten gevolge van de evolutie van de kosten belooft dat bedrag thans reeds zowat 130 miljard.

Alzijdige actie

Het bedoelde investeringsprogramma kan verdeeld worden in twee luiken: het ene betreft de vernieuwing van de vaste uitrustingen en installaties, het andere houdt verband met de modernisering van de middelen.

Het is een alzijdige actie. En de werken zullen betrekking hebben op alles wat de spoorweg doet.

Wij vermelden o.m. de aankoop van materieel — locomotieven, goederenwagens, elektrische motorstellen, reizigersrijtuigen —, de verbetering van de seininrichting, de televerbindingen, diverse constructies — inzonderheid kunstwerken —, de elektrificatie van een bepaald aantal lijnen van het net, inspanningen om tot de grote agglomeraties door te dringen — men gewaagt voor sommige zelfs van „doorgaande verbindingen”, enz.

Grote achterstand — onbetwistbare troeven

Bij de uitvoering van dat programma heeft men een grote achterstand opgelopen wegens gebrek aan geldmiddelen. De NMBS hoopt dat maatregelen zullen getroffen worden niet allen opdat men het programma verder zou kunnen uitvoeren, maar ook opdat de opgelopen achterstand zou kunnen ingehaald worden.

De spoorweg beschikt inderdaad over onbetwistbare troeven. Een ongeëvenaarde veiligheid, geringe sociale kosten, een wezenlijke ruimtebesparing en een diepe penetratie tot in het hart van de steden... dat waren reeds enkele punten. Dank zij de spoorweg kan men ook een aanzienlijke besparing doen inzake energiebronnen, een factor die op het ogenblik verre van onbelangrijk is.

Zonder dat men die lijst nog verder hoeft aan te vullen, kan men nu reeds zeggen dat die troeven ruimschoots volstaan opdat men aan het spoor meer belang zou gaan hechten, wat sinds lang niet meer het geval is geweest. In het raam van een efficiënt

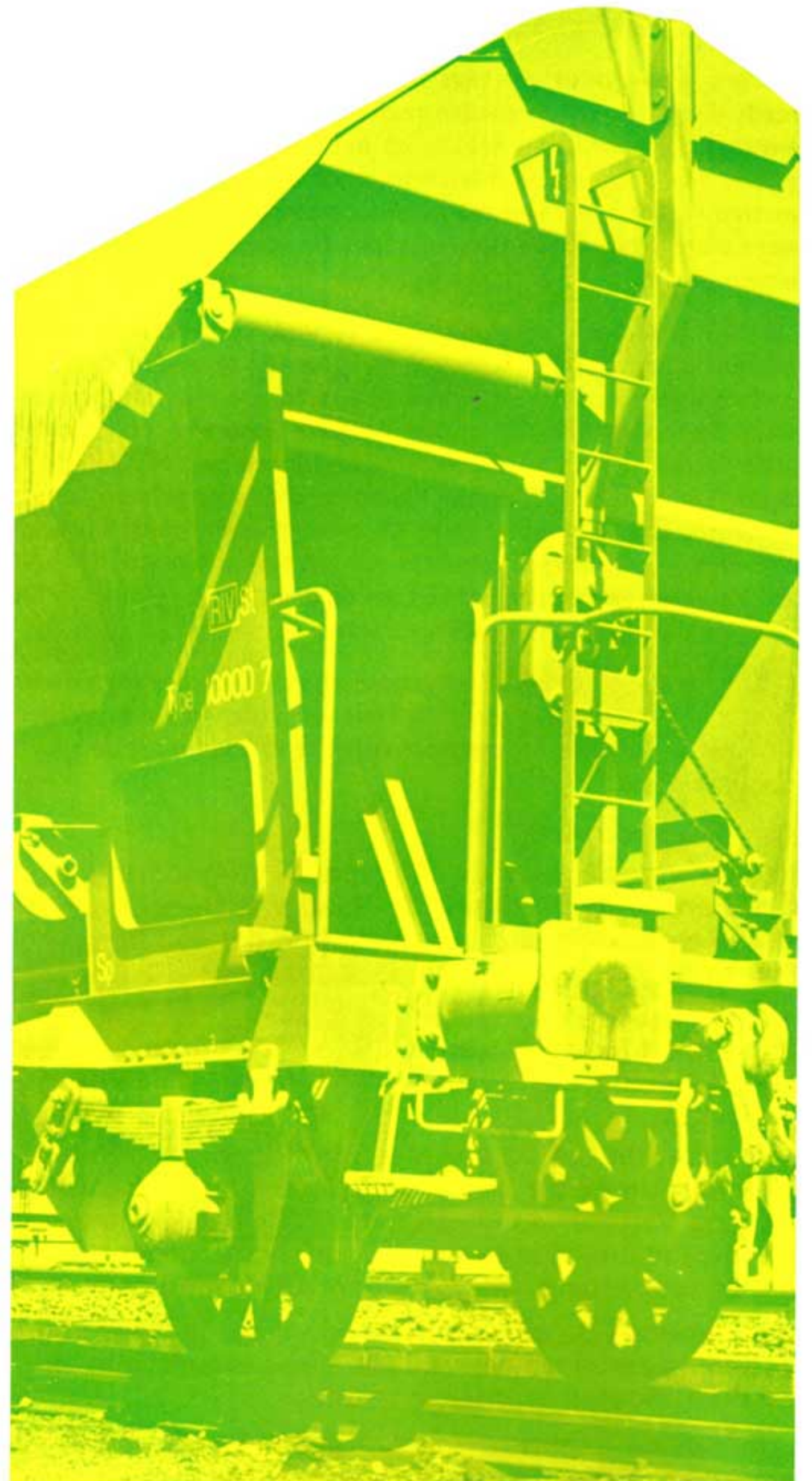
vervoerbeleid moet men de spoorweg in staat stellen zijn rol van openbare dienst nog beter te vervullen.

En daartoe moeten hem de middelen worden geboden om de produktiviteit nog op te voeren, de kosten te verlagen en zijn materieel en installaties door een steeds intensere bedrijvigheid rendabeler te maken.

Een noodzakelijke steun

Buurlanden — zoals blijkt uit de nieuwtjes die volgen — zijn reeds een nieuwe weg ingeslagen. Hun respectieve regeringen hebben besloten iets te doen voor de bevordering van het openbaar vervoer.

Langzamerhand dringt tot het bewustzijn de idee door van een spoorweg die levenskrachtig en rijk is aan mogelijkheden. De NMBS heeft niet gewacht dat proces in te luiden door een bestendige informatie, zowel van haar cliënteel als van de openbare machten. Ze hoopt thans dat, wat ze gezaaid heeft, vruchten zal opleveren.



ANDERE SPOORWEGNETTEN INVESTEREN OOK

In Italië

Het Italiaanse parlement heeft zijn goedkeuring gehecht aan het investeringsprogramma ten gunste van de spoorwegen die sinds enkele maanden het hoofd moeten bieden aan een vraag die veel hoger ligt dan hun capaciteit. Het programma strekt zich uit over vijf jaar en omvat investeringen voor zowat 2000 miljard lire in totaal.

Het gaat om de uitbreiding van de voorstadsnetten rond de grote steden, de verbetering van het spoorwegnet in het zuiden van het land, de verdubbeling van sommige enkelsporen, de bevordering van het containerverkeer en de opvoering van de capaciteit van het goederenvervoer.

De voltooiing van de nieuwe „Direttissima” Rome-Florence is eveneens in dat plan opgenomen.

Dank zij die werken zou de vervoercapaciteit van het Italiaanse net dat thans overbelast is, met ongeveer 15 % kunnen opgevoerd worden.

In Nederland

De heer Westerterp, Nederlands minister van vervoer, heeft, toen hij een parlementsitting opende, zijn beleid in grote trekken uiteengezet.

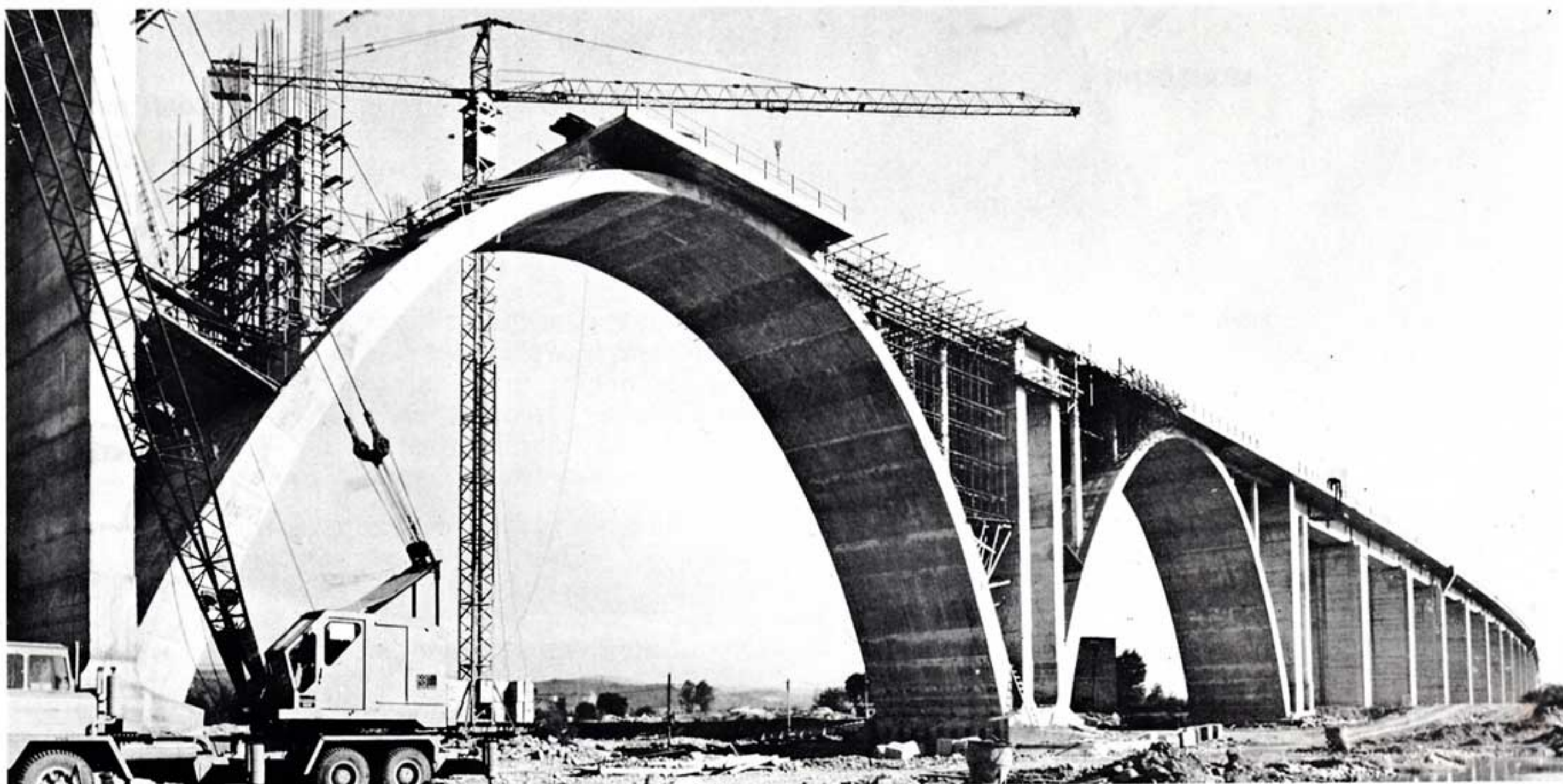
De integratie van de weg en het spoor, een trager tempo bij de aanleg van autowegen en de voortzetting van de investeringen in het spoorwegvervoer zijn de hoofdbeginselen welke bij die gelegenheid werden vastgelegd.

Op een totaal van 842 miljoen gulden, bestemd voor het openbaar vervoer in 1975, zal de spoorweg er 492 miljoen ontvangen.

Laten wij er nog op wijzen dat het totale investeringsprogramma van de Nederlandse spoorwegen voor 1975 1,7 miljoen gulden bedraagt, een bedrag dat tussen de aanpassing van het bestaande net en de aanleg van nieuwe lijnen moet verdeeld worden.

De Direttissima is het nieuwe snelspoor tussen Rome en Florence. Het tracé dat veel directer is dan dat van de oude lijn moet toelaten het verkeer, dat nu vastloopt, op te vangen. Bij gelijktijdige uitbating van deze twee lijnen kan het huidige verzadigingspunt (200 treinen) opgevoerd worden tot 600 treinen per dag.

Op de foto de viadukt over de Pagliavallei.



In Frankrijk

Toen hij zijn begroting voor 1975 aan de Nationale Vergadering voorlegde, heeft de Franse staatssecretaris voor vervoer in grote trekken het beleid uiteengezet dat hij voortaan wenste te voeren.

„Het vervoer over het land,” zei hij, „van goederen of van personen, vormt een domein dat bijzonder gevoelig is voor de gevolgen van de hogere prijzen van de energie en voor de nagestreefde brandstofbesparingen. (...)”

„Enerzijds, de reizigers aan te sporen meer gebruik te maken van het collectief vervoer, zowel in de stad als op de interstedelijke verbindingen. (...)”

„Anderzijds, de overheveling van het langeafstandsvervoer van bepaalde goederen naar het spoor of de waterweg bevorderen. (...)”

„De regering overweegt geen willekeurig ingrijpen dat zou indruisen tegen de vrije keus van de gebruiker. (...)”

„Maar de regering wenst de klemtoon te leggen op een reeks maatregelen om het proces van de overheveling van het wegvervoer naar het spoor of de waterweg te bevorderen en te begeleiden.”

Onder de aangehaalde maatregelen zijn er twee waarbij de spoorwegen rechtstreeks betrokken zijn: de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer spoor-weg

met de subsidiëring van de aanleg van een nieuwe overslagplaats in de streek van Parijs en een grotere inspanning om de SNCF uit te rusten, zowel wat vaste installaties als wat rollend materieel betreft.

Voegen we hier nog aan toe dat de overheid zich uitgesproken heeft over het traject van de nieuwe verbinding tussen Parijs en Lyon. Met deze nieuwe lijn, waarop de treinen tegen 270 km/u zullen kunnen rijden, wordt 1 u 45 uitgespaard op de huidige ritduur. In 1980 komt Lyon op 2 uur van Parijs te liggen.

In Rusland

Onlangs werd in Rusland begonnen met de werken voor de aanleg van een 3150 km lange nieuwe lijn door Oost-Siberië. De huidige Transsiberische spoorweg zal verdubbeld worden door die lijn, welke ten noorden ervan zal lopen.

De werken zullen zeer zware inspanningen vergen. Maar door die inspanningen zal de oude Transsiberische spoorweg ontlast worden daar er een nieuwe route naar de kust van de Stille Oceaan wordt opgesteld. Dank zij die lijn zullen ook de rijke delfstoflagen van de streken die door haar worden doorkruist, renderen en geëxploiteerd kunnen worden. Langs de 3150 km lange lijn zullen er, rond nieuwe industriezones, een 60-tal nieuwe steden worden gebouwd.

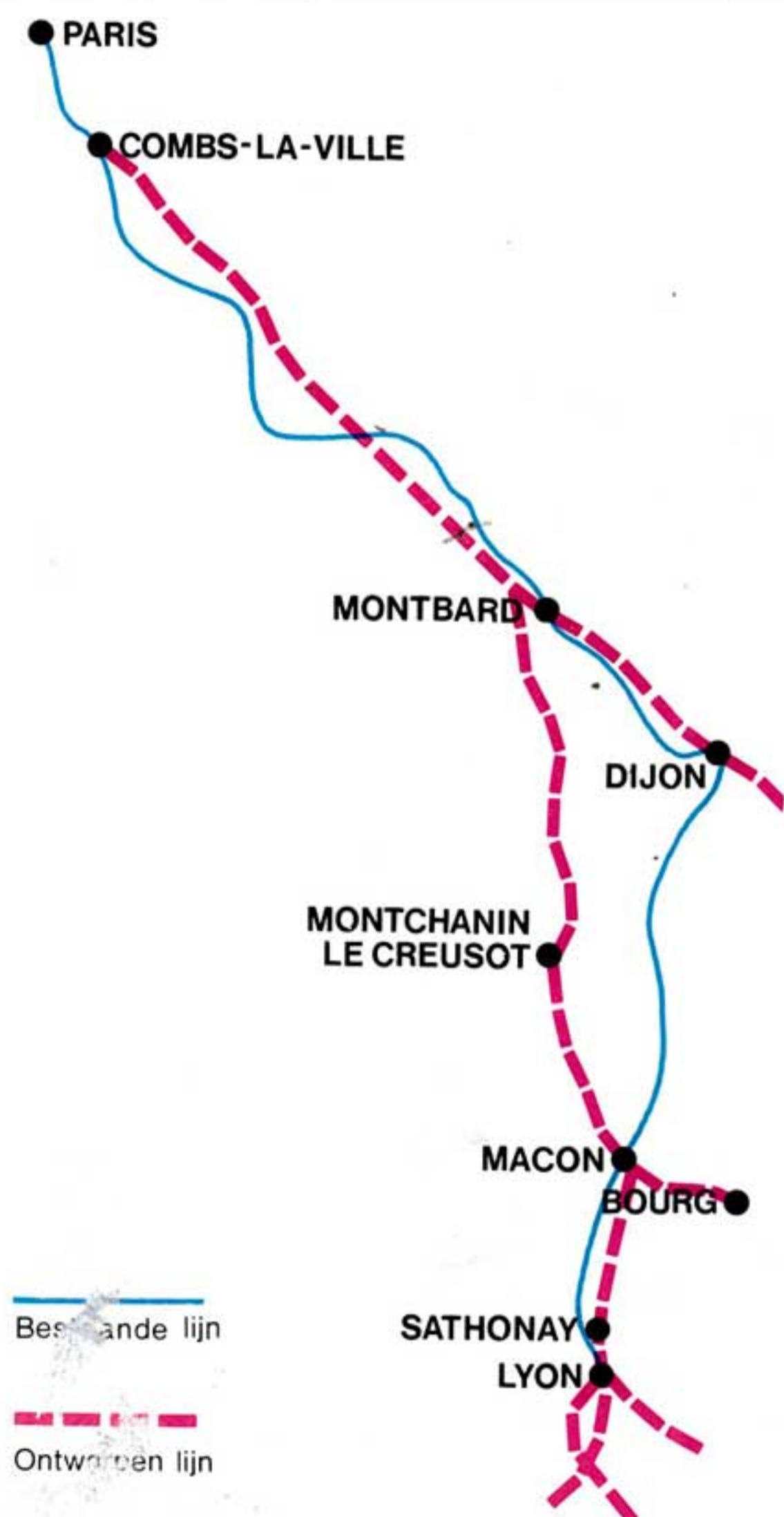
Een ander belangrijk element: het handelsverkeer met Japan zal heel wat vlotter verlopen: er werden trouwens reeds handelsakkoorden tussen beide landen gesloten.

Die nieuwe lijn zal vermoedelijk in 1982 in dienst worden genomen.

In de Verenigde Staten

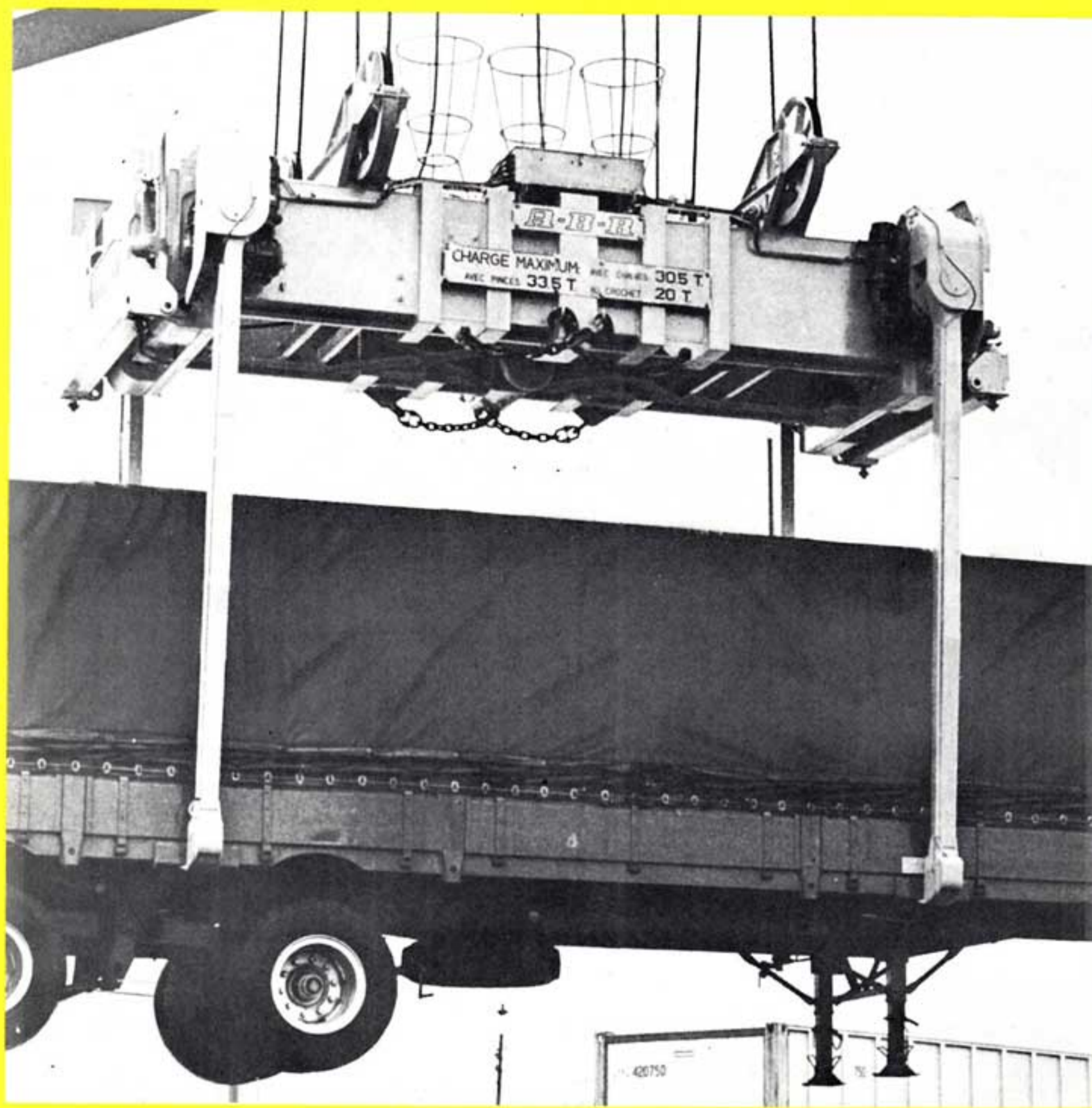
Amtrak, de maatschappij die tot taak heeft het interstedelijk reizigersverkeer per spoor in de Verenigde Staten opnieuw aan te wakkeren, geniet hoe langer hoe meer steun vanwege de Federale Overheid. De jongste ramingen, die er schijnen op te wijzen dat de maatschappij Amtrak de omvang van haar verkeer tegen einde 1979 zal hebben verdubbeld, hebben de maatschappij ertoe aangezet een vijfjareninvesteringsplan voor te stellen dat één miljard dollar zou kosten. De inspanning zou vooral betrekking hebben op de verbetering van de sporen en de verhoging van de gemiddelde treinsnelheid die op verscheidene trajecten meer dan 160 km per uur zou bedragen.

Amtrak stelt tevens de vernieuwing van het rollend materieel in het vooruitzicht. Er zouden 200 rijkundigen van het type „Metroliner” besteld worden, alsmede 235 dubbeldekrijtuigen en 25 elektrische locomotieven. Daarbij komen de bestellingen van Franse turbotreinen van type RTG, waarvan onlangs een nieuwe reeks van zeven eenheden werd besteld bij een Amerikaanse firma die dat materieel in licentie zal bouwen.





CONTAINER-
TERMINAL
CHARLEROI
(Châtelaineau)



CONTAINERTERMINAL CHARLEROI (Châtelineau)



Na de Belgische havens die dank zij het transatlantisch verkeer de geboorte en de bloei van de container hebben gekend, is het thans de beurt aan de grote agglomeraties van het land om één na één de technische evolutie mee te maken waarmee dat nieuwe middel voor goederenvervoer gepaard gaat.

De spoorwegen gaan voort op de weg die te Bressoux werd ingeslagen, en stellen thans een volledige containerterminal ter beschikking van de industriëlen van Charleroi. In het station Châtelineau staat een portaalkraan met een vlucht van 20 meter, die een loopweg van 300 m heeft en die 2 sporen van 190 meter elk (tot 300 meter verlengbaar), twee rijstroken en een opslagstrook overspant.

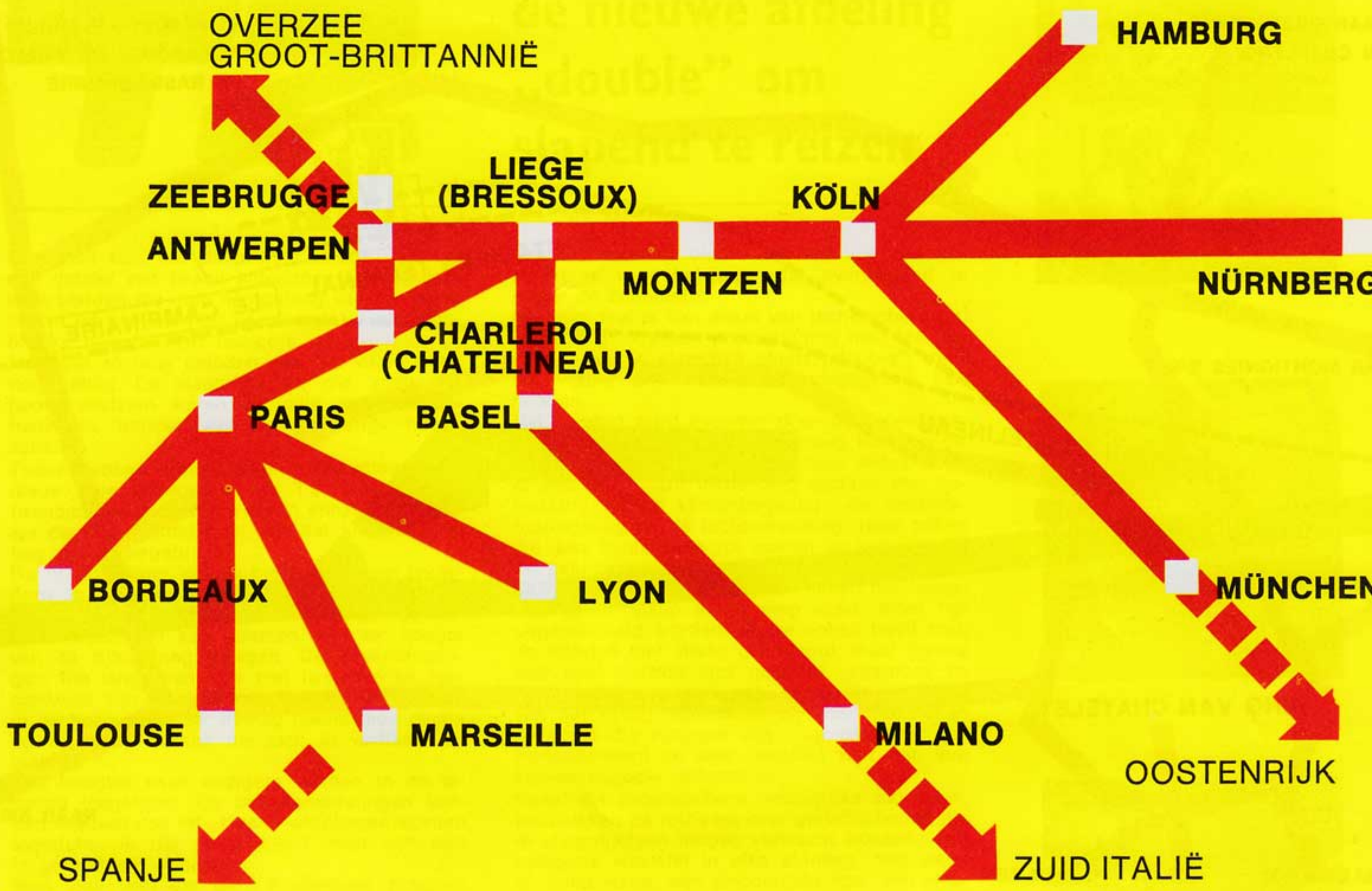
Om de bedrijvigheid van de nieuwe terminal niet tot de containerbehandeling alleen te beperken, hebben de constructeurs de portaalkraan voorzien van armen en grijpers waarmee voor het kangoeroeverkeer bestemde opleggers kunnen opgelicht worden.

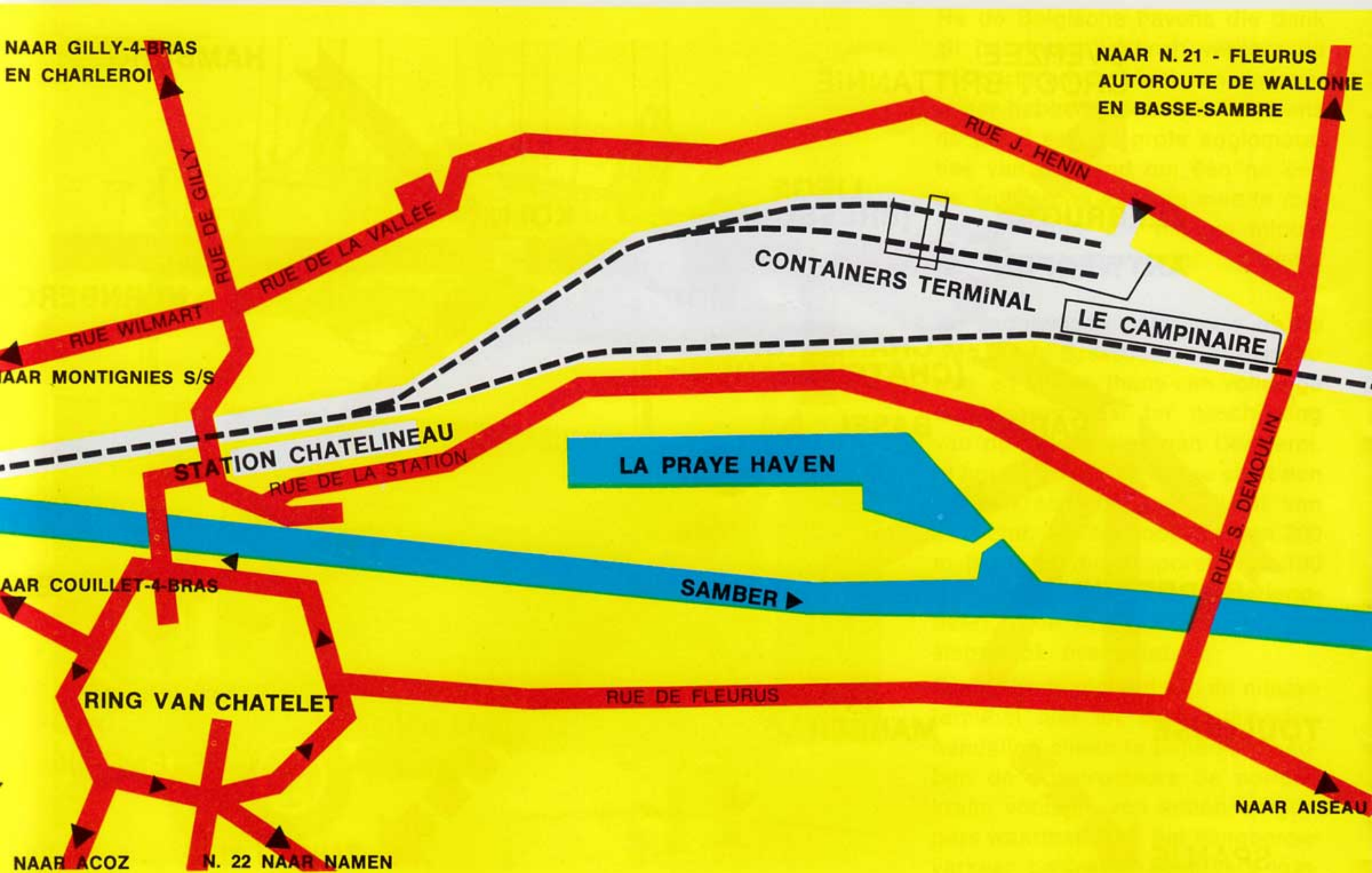
Ten einde op afdoende wijze aan de vraag te kunnen voldoen, heeft men er ook voor gezorgd dat het raam met behulp van zijn draai-grendels een juk kan dragen dat in het midden voorzien is van een haak van 25 ton.

Containers, kangoeroeverkeer en gewone lasten: door die nieuwe portaalkraan te bouwen heeft de spoorweg dus drie vliegen in één klap geslagen. En beter nog: dank zij de technische evolutie kon het vermogen van de kraan voor containers en opleggers tot 35 ton opgevoerd worden.

Dank zij ten slotte een vrije ruimte van 2.000 m², zullen de behandelingsverrichtingen tot het minimum kunnen beperkt worden: de opslag zal geen enkele moeilijkheid bieden.

Met die nieuwe terminal krijgt de streek van Charleroi nieuwe mogelijkheden. Ze is nu met een doeltreffend en modern werktuig uitgerust.





Nuttige adressen :

Dienst der exploitatie

Mijnheer Lamarche, stationschef
Châtelineau
Tel. (071) 36 40 10, toestel 6100

Directie der exploitatie

Mijnheer Lallemand
Bureau 15.31
Frankrijkstraat, 85, 1070 Brussel
Tel. (02) 523 80 80, toestel 2140

Handelsdienst

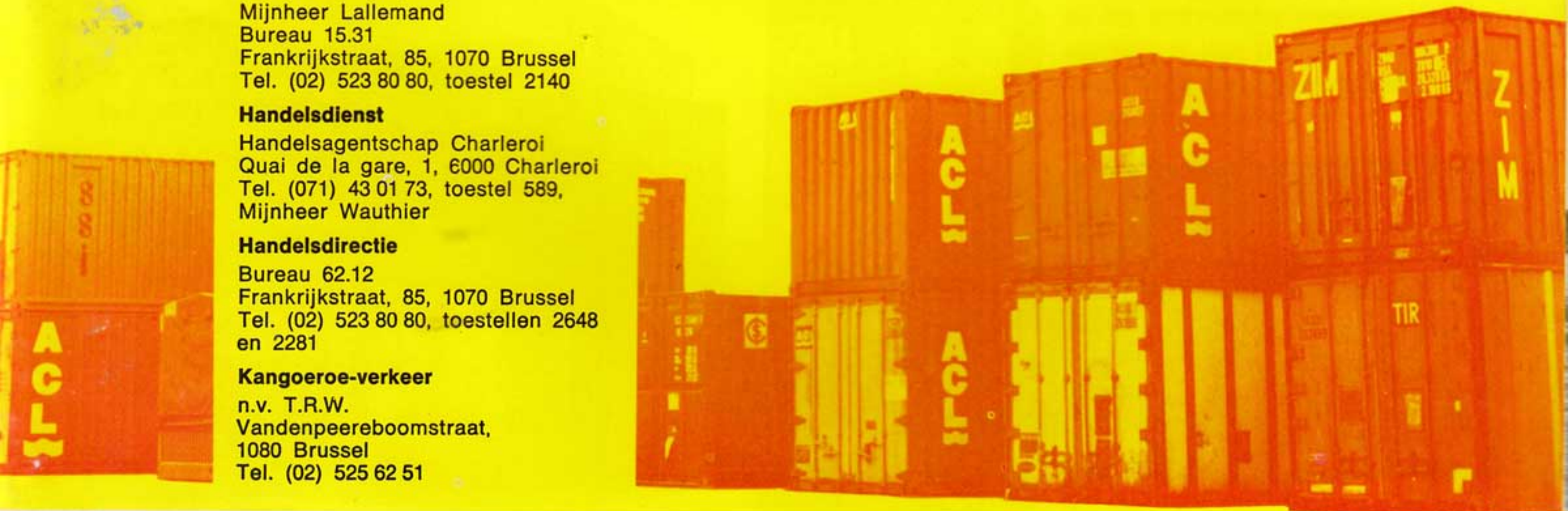
Handelsagentschap Charleroi
Quai de la gare, 1, 6000 Charleroi
Tel. (071) 43 01 73, toestel 589,
Mijnheer Wauthier

Handelsdirectie

Bureau 62.12
Frankrijkstraat, 85, 1070 Brussel
Tel. (02) 523 80 80, toestellen 2648
en 2281

Kangoeroe-verkeer

n.v. T.R.W.
Vandenpeereboomstraat,
1080 Brussel
Tel. (02) 525 62 51





de nieuwe afdeling „double” om slapend te reizen

Men stelt zich het slaaprijtuig steeds voor als een geheel van twaalf afdelingen met opklapbare bedden die men naargelang van het geval inricht tot kamers voor één (single), twee (double) of drie (tourist) reizigers.

Nog niet zo lang geleden was die voorstelling nog geldig. De slaaprijtuigen, die, zoals het hoort, voorzien waren van alle moderne uitrustingen, hadden een onveranderlijk bouw-schema.

Thans hebben spitsvondige constructeurs een nieuw type ontworpen: de T2, met achttien tweepersoonsafdelingen die in eenzelfde ruimte als de twaalf afdelingen van het klassieke rijtuig zijn ondergebracht.

De 18 afdelingen, die als blokjes van een bouwdoos in elkaar gewerkt zijn, zijn over 2 verdiepingen verdeeld. De ene, die men de benedenafdelingen kan noemen, zijn ter hoogte van de rijtuiggang gelegen. De bovenafdelingen, die langs een trap met twee treden toegankelijk zijn, hebben een T-vorm; men slaapt in de horizontale as; overag neemt men plaats op de vaste zitbank die zich in verticale as bevindt.

Ten hoogste twee reizigers worden in de afdeling toegelaten. De benedenafdelingen kunnen evenwel ook tot „single”-afdelingen worden ingericht: in dat geval wordt maar één bed in gereedheid gebracht.

Men stelt vast dat de T2 evenveel plaatsen biedt als het voor de „toerist”-formule ingerichte klassieke rijtuig. In laatstgenoemd rijtuig zijn er 12 afdelingen voor telkens 3 personen, d.i. 36 reizigers; in de T2 zijn er 18 afdelingen met telkens 2 plaatsen, d.i. eveneens 36 reizigers.

Het voordeel dat door het T2-rijtuig wordt geboden bestaat hierin dat het, dank zij zijn bijzondere inrichting, aan alle reizigers een

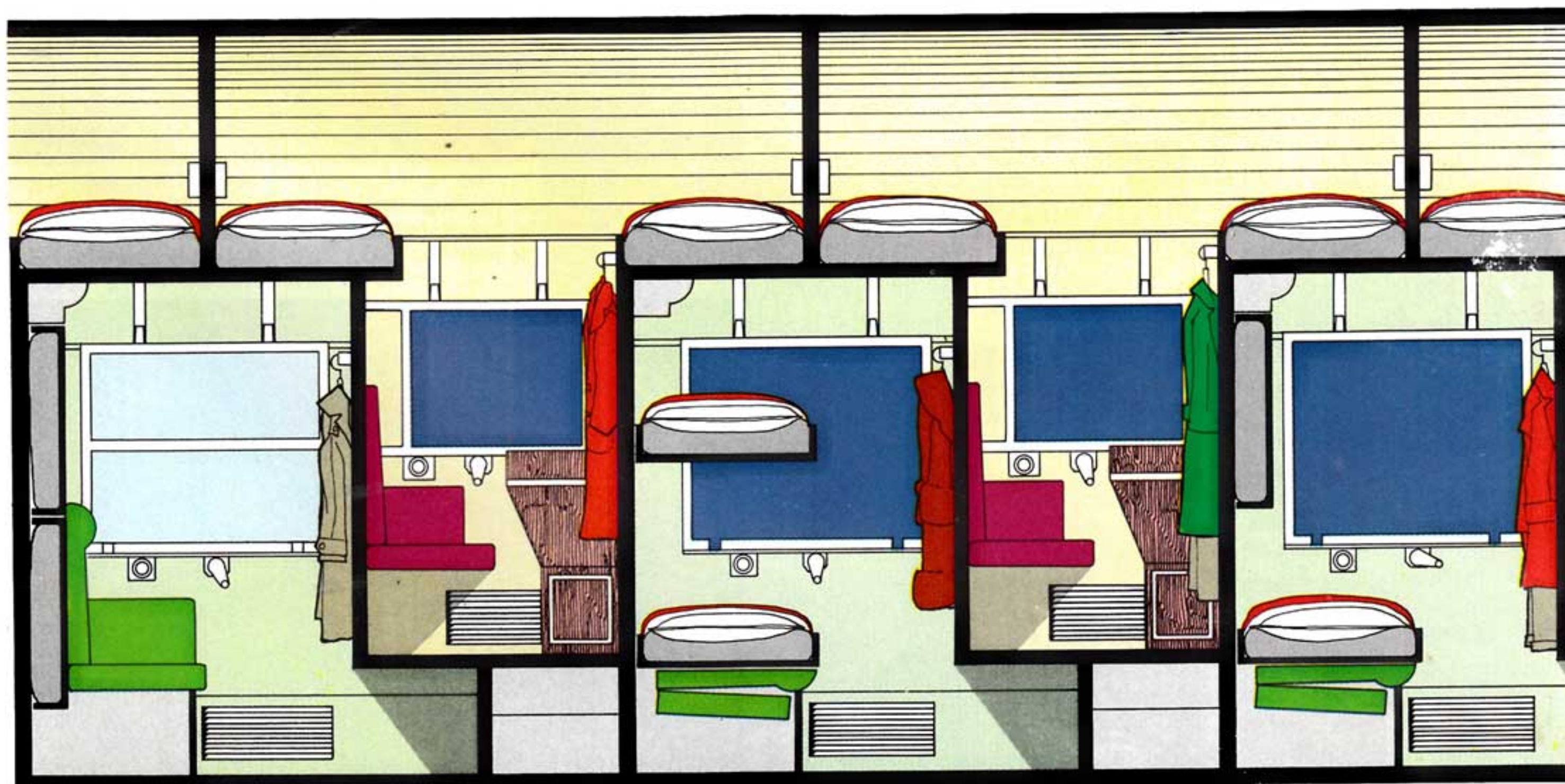
„double”-formule biedt. Een formule die geschikt is voor het paar dat overwegend is onder de cliënteel.

Het voordeel is niet enkel van technische aard. Het brengt ook een prijsverlaging mee ten opzichte van de klassieke plaats „double”, daar het rijtuig een betere bezettingsgraad kan hebben.

Het comfort werd evenmin door de ontwerpers verwaarloosd. Bij een nieuw rijtuig hoorden de nieuwste snuffjes van de techniek. Aldus werd er een bijzondere inspanning gedaan met betrekking tot de klimaatregeling: de temperatuurregeling en de luchtverversing, twee zaken die een belangrijke rol spelen in kamers. Bij de geluidsisolatie werden de jongste uitvindingen op dat gebied toegepast. Indien het lawaai een ideale slaap in de weg staat, moet het uitgeschakeld worden; in die optiek heeft men de wanden niet alleen geïsoleerd, maar tevens met een trilvaste stof gevoerd, waardoor ze niet onderhevig zijn aan eventuele trillingen van het rijtuig. Bovendien zijn de draaistellen waarmee die rijtuigen zijn uitgerust, zeer geperfectioneerd en zeer geschikt voor een volkomen soepele ophanging.

Naast die onbetwistbare belangrijke voordelen, beschikken de reizigers over gerieflijkheden die in slaaprijtuigen mogen verwacht worden: een complete wastafel in elke afdeling, met warm en koud water, een stopcontact voor een elektrisch scheerapparaat, een individuele leeslamp, knop om de begeleider op te roepen — deze zorgt steeds voor een onberispelijke bediening — bij elk bed netjes om kleinigheden in te leggen, klerhangers, bagageruimte...

Het T2-rijtuig zal niet in de plaats komen van het klassieke rijtuig dat in zijn „toerist”-formule onmisbaar blijft, maar vormt een bijzonder welgekomen aanvulling ervan.



ENKELE DIENSTREGELINGEN VOOR VAKANTIEGANGERS



vakantie

75

Rechtstreekse ligrijtuigen naar Costa Brava

De „Camino Azul” zal dit jaar tussen Brussel-Zuid en Port Bou/Cerbère rijden. Er zullen ligplaatsen 2e klasse beschikbaar zijn voor gewone reizigers die naar Spanje willen.

Vanaf 3 juni, tot en met 2 september, zal die trein elke dinsdag uit Brussel vertrekken. Voor de terugreis zal hij tussen 11 juni en 10 september, elke woensdag Cerbère verlaten.

Zijn dienstregeling :

16.23	Brussel-Zuid	↑	9.07
16.32	Brussel-Noord	↑	8.56
17.16	Namen		8.04
18.48	Aarlen		6.20
5.51	Narbonne		18.34
7.37	Cerbère		17.11
7.44	Bort-Bou		—

Er is aansluiting voor reizigers die naar Barcelona reizen of vandaar terugkeren :

—	Cerbère	↑	16.42
8.35	Port-Bou	↑	16.37
10.01	Caldas		15.21
11.26	Barcelona		14.00

Lourdes en Tarbes in rechtstreekse ligrijtuigen

De auto-slaaptrein Schaarbeek-Biarritz die 's zomers tijdens de nacht van zaterdag op zondag rijdt, neemt ook reizigers zonder auto op. Deze laatsten kunnen gebruik maken van een 2e klasserijtuig met ligplaatsen dat hen de volgende morgen te Lourdes (10.08 u) of te Tarbes (10.26 u) brengt.

Slaaprijtuigen naar Wenen : 20 minuten tijdwinst

De dagelijkse exprestrein Oostende-Wenen zal het bij heenreis voortaan 20 minuten vlugger doen.

Vanaf het aanstaande zomerseizoen zal hij bij de heenreis 10 minuten later, om 17 u 07, vertrekken en in Wenen-West 10 minuten vroeger, om 9 u 40, aankomen.

Rechtstreekse ligrijtuigen naar Wallis

Elke vrijdagavond, vanaf 6 juni tot en met 30 augustus, zal een trein de Belgische toeristen naar Wallis brengen. In die trein zal een 2e klasse-ligrijtuig naar Brig lopen met de volgende dienstregeling :

20.55	Oostende	↑	9.35
21.38	Gent-St.-Pieters		8.51
22.19	Brussel-Zuid		8.07
22.27	Brussel-Noord		7.57
23.12	Namen		7.04
9.00	Lausanne		21.00
11.15	Brig		18.33

Plaatsbespreking : 2 maanden vooraf

Mogen wij eraan herinneren dat, voor internationale trajecten, twee maanden vóór de vertrekdatum van de treinen, plaatsen kunnen besproken worden.

Het kan nuttig zijn daaraan te denken : in het volle zomerseizoen, en meer bepaald tijdens week-einden en op feestdagen, lopen reizigers die geen plaatsen hebben besproken, het gevaar geen plaats te vinden naar hun zin.

Wat de slaaprijtuigen betreft, dient er te worden op gewezen dat men zich enkel mag wenden tot erkende reisbureau's of loketten van een twintigtal Belgische stations :

- Brussel-Noord, Brussel-zuid, Brussel-Leopoldswijk;
- Aalst, Antwerpen-Centraal, Brugge, Gent-St.-Pieters, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen en Oostende;
- Aarlen, Bergen, Charleroi-Zuid, Doornik, Luik-Guillemins, Namen, Verviers-Centraal en Welkenraedt.



De vakantie moet men voorbereiden. Zo men een geslaagde vakantie wenst, dient men tijdig te overleggen, om onder de aangeboden formules de geschiktste te vinden.

Men mag niet wachten tot juni om er aan te denken. En de groothandelaars in vakantie-reizen weten dit goed. Daarom zijn hun programma's nu reeds beschikbaar in de reisbureaus. Deze bevatten uitvoerige inlichtingen: prijzen, datums, formules, streken, voordelen, kortom alles.

Railtour brengt u met zijn blauwe trein naar de zon. In het dansrijtuig van die trein, met een drink en een dans bent u zo in vakantiestemming.

Met FTS ligt heel Frankrijk open voor u: Bretagne, heel de Atlantische kust, Dordogne, Aveyron, de Pyreneeën, de Alpen, de Middellandse Zee, het zuiden en zelfs Corsica.

En de prijzen zijn natuurlijk interessant. De speciale treinen van Railtour en FTS bieden trouwens een enorm voordeel: u wordt er in de watten gelegd, want een ervaren en voorkomend personeel staat in voor de bediening. Dat is werkelijk vakantie!



Vóór- en achterzijde van het dansrijtuig, ... voor het vertrek — tijdens de rit zijn de fotografen aan het dansen en hebben geen tijd om kiekjes te nemen.



AUTOSLAAPTREIN 74: EEN GOED JAAR



1974 was een goed jaar voor het auto-slaaptreinverkeer, daar alhoewel er minder treinen werden ingelegd, het verkeer toegenomen is met 13% wat de reizigers en met 10% wat de rijtuigen betreft.

Men noteert op geen enkele plaats van bestemming een daling, tenzij in de richting Ljubljana waar de halte te München werd afgeschaft.

De belangrijke verbindingen kennen hoe langer hoe meer succes, waarbij het aantal vervoerde reizigers naar gelang van het geval met 10 tot 20% toeneemt.

De verkeersaangroei op de meer bescheiden lijnen is niet geringer. En de genoemde resultaten vormen een aansporing om verder te gaan op de ingeslagen weg. Oordeel zelf maar naar de volgende cijfers die betrekking hebben op het aantal reizigers voor de heenreis en het aantal reizigers voor de terugreis (het zijn niet steeds dezelfde):

	1973	1974	%
Schaarbeek-Ljubljana	545	731	+34
Schaarbeek-St.-Brieuc	879	1062	+21
Bressoux-Avignon	2334	3579	+53
Bressoux-St.-Raphaël	1729	2107	+22

Over het geheel genomen, hebben Narbonne en St.-Raphaël meer dan de helft van de reizigers en de vervoerde auto's voor hun rekening genomen.

De voorgestelde nieuwe formule richting Joegoslavië heeft zeer veel bijval genoten. De afschaffing van de halte te München heeft de vooruitgang niet afgeremd op de andere plaatsen van bestemming: Salzburg, Villach en Ljubljana. Een globale prijs, een verbeterde dienstregeling en recent materieel: de reizigers hebben die inspanning gewaardeerd. Ze hebben hun tevredenheid uitgedrukt over die formule en een groot aantal heeft verklaard de slaaptrein in de toekomst nog te zullen nemen.

Een andere verbinding heeft bijzonder veel succes gekend: die van St.-Brieuc. Belgische vakantiegangers hebben tevens een voorkeur voor Bretagne. Jammer genoeg wordt die verbinding in 1975 afgeschaft: de Deutsche Bundesbahn welke die trein beheerde, wil hem niet meer laten rijden daar de bezetting ervan bij het vertrek in Duitsland onvoldoende is.

Globaal genomen — heen- en terugreizen samengeteld — ziet het Belgisch verkeer er als volgt uit:

	1973	1974	%
Rijtuigen	22.700	24.992	+ 10
Reizigers	74.864	84.377	+ 13

Waarlijk een goed jaar.



kortweg



Het volgende artikel, dat we, met enkele lichte aanpassingen, uit „Op het Spoor”, een blad van de Nederlandse spoorwegen, hebben overgenomen, handelt over een Belgisch vervoer.

Gesloten treinen brengen stookolie naar elektriciteitscentrale

Elke dag gaan sinds april 1974 22 grote vierassige wagens met in totaal 1100 ton zware stookolie van de raffinaderij van Shell in Rotterdam Pernis naar de elektriciteitscentrale van Awirs (Flemalle, bij Luik). De hoeveelheid is groot genoeg om gesloten treinen te vormen, d.w.z. treinen waarvan de wagens de gehele route bij elkaar blijven. Dergelijke gesloten treinen bieden een bijzonder efficiënte vervoersmogelijkheid. Belangrijke voordelen van gesloten treinen zijn de lage kostprijs en een snelle omloop van de wagens. (...)

Warm houden

De wagens voor het vervoer van zware stookolie naar de elektriciteitscentrale zijn uitgerust met twee bijzondere voorzieningen, verwarmingsspiralen en een warmte-isolatie.

Voor het laden van de wagens heeft Shell bij het laadstation te Pernis speciale voorzieningen getroffen. Wanneer de stookolie in de tankwagen stroomt, heeft zij een temperatuur van ca. 80°C. Dank zij de laag van 10 cm dik isolatiemateriaal daalt die temperatuur slechts langzaam (ongeveer 0,5°C per uur). Onder normale omstandigheden komt de zware stookolie bij de centrale aan op een temperatuur die nog boven de 70°C ligt en dat is ruim voldoende om de stookolie te lossen zonder het goed opnieuw te moeten opwarmen. (...)

Betrouwbare aanvoer.

De keuze van de tankwagen als transportmiddel voor de aanvoer van zware stookolie wordt voor een belangrijk deel bepaald door de wens naar een betrouwbare en geregelde aanvoer. Bovendien kan door die geregelde aanvoer de voorraad kleiner zijn en daarmee de voorraadkosten lager. Het zijn daarom niet alleen de thermische centrales die voor dit transport in aanmerking komen, ook voor depots van waaruit olieproducten worden gedistribueerd, kan men gebruik maken van aanvoer per spoor dat een grotere zekerheid biedt.

Onderhavig artikel is een vertaling van een uit-treksel uit „La vie du Rail”, personeelsblad van de S.N.C.F., en heeft betrekking op een ander verkeer tussen Nederland en België.

Het ertsvervoer van Rotterdam naar Charleroi

Het bedrijf „Forges de Thy Marcinelle et Monceau”, aan de rand van Charleroi, heeft sinds september een ertsvervoer georganiseerd, waarbij één trein per week uit de haven van Rotterdam vertrekt.

Voorname firma die zich vanuit de havens van Antwerpen en Gent en vanuit de Franse bekkens bevoorraadt, vult aldus haar bevoorrading aan met een speciaal erts dat uit Brazilië afkomstig is, de naam „Brasilux Allegria” draagt en maar te Rotterdam Botlek wordt gelost.

Dat speciaal erts dient voor het samenstellen van de „bedding”, d.w.z. het mengsel dat in de hoogovens wordt gebruikt om gietijzer te vervaardigen. Het is de eerste maal dat een Nederlands-Belgisch ertsvervoer vanuit een Nederlandse haven wordt georganiseerd.

Daar het NS-net slechts over Eds-zelflossers met de capaciteit van 25 ton beschikt, zendt het bedrijf „Forges de Thy Marcinelle et Monceau” naar Rotterdam een stel van 18 particuliere zelflossers met draaistellen en met een capaciteit van 60 ton, d.i. een brutotonnage van 1800 ton.

PETROLEUM : BEVREDIGENDE RESULTATEN

Het maandrecord van het vervoer van petroleumproducten is andermaal gebroken. Maar kan men nog van records spreken wanneer het gaat om een bestendige vooruitgang die te danken is aan het hoog rendement van het materieel en een ervaring die hoe langer hoe meer vruchten afwerpt?

Wat vaststaat is dat men in oktober 1974 284.000 ton petroleumproducten heeft vervoerd tegen 267.000 ton een jaar geleden — het vorige recordcijfer trouwens.

Van nog grotere betekenis is de aanzienlijke stijging van het nettogemiddelde per trein naar elektrische centrales.

1971	941,6 ton
1972	1031
1973	1103,6
1974	1140,3

Die vooruitgang ligt in de algemene lijn: het per wagen vervoerde gemiddelde gewicht neemt sinds enkele jaren voortdurend toe. Het feit dat er nieuwe rijtuigen worden in dienst genomen die steeds grotere prestaties leveren, is ongetwijfeld niet vreemd aan dat verschijnsel. Alsmede de belangstelling van een cliënteel die beter ingelicht is en voordelige voorwaarden zoekt.

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

Redactie :
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out : P. Funken, Brussel
Drukkerij : N.V. Erasmus, Ledeberg



Uit het nummer 30 van het inlichtingsbulletin van het C.A.T.U. (Actiecomité voor stadsvervoer) hebben wij een korte tekst vertaald, die aanvankelijk verschenen is in een document van het „Centre Régional d'Action Catholique Générale”.
Waarom die tekst?

Ongetwijfeld omdat hij overtuigend is. Maar tevens omdat hij — uit het ongerijmde — aantoonde dat het noodzakelijk is een globaal vervoerbeleid uit te werken, een onderwerp dat we reeds herhaaldelijk hebben aangesneden.

Ervaringen van een gebruiker

Iemand van de groep die in de omgeving van het Troonplein werkt, neemt, om redenen die u begrijpt (meer bepaald parkeermoeilijkheden), nooit zijn wagen en verkiest van het openbaar vervoer gebruik te maken om naar huis terug te keren, nl. Ukkel.

Tot vóór ongeveer twee jaar nam hij omstreeks 17 u 30 ofwel tram 93, ofwel bus 38 in de Luxemburgstraat. Dan werd de toestand onhoudbaar ingevolge knelpunten in de Idaliestraat, de Malibransstraat en, voor de 93, de Lesbroussartstraat. Hij besloot dus tram 32 van de metro te nemen op het Troonplein. Alles ging vrij goed tot voor één jaar. Toen kon hij niets anders dan vaststellen dat de toestand van dag tot dag slechter werd, daar er zich in de flessehals van de Louisalaan knelpunten vormden waarvan de weerslag voelbaar was tot in de metrotunnel vanaf de Naamse poort en zelfs ervoor.

Hij besloot dus te voet te gaan tot op het Stefanieplein waar hij mocht hopen op een 32 of een 94 die geen hinder ondervonden. Alles ging opnieuw vrij vlot tot in juni 1974. Sindsdien breidde de kanker van de knelpunten zich zodanig uit dat ons „proefkonijn”, zodra de vakantie ten einde was, steeds vaker aan de halte van het Stefanieplein eindeloos lang diende te wachten op trams die niet kwamen. Toen zijn geduld ten einde was, besloot onze vriend nog verder te voet te gaan tot in de Baljuwstraat waar hij hoopte een 93 te nemen. Spoedig kwam hij tot de conclusie dat het beter was door te gaan tot de Vleurgatsesteenweg om daar op bus 38 te wachten.

Ten slotte was de kring rond in november 1974, toen hij merkte dat er geen bus meer was op de Vleurgatsesteenweg, tenzij de 93 van de Baljuwstraat of de 32 of de 94 van het Stefanieplein, en dat het beter was de weg naar huis volledig te voet af te leggen. Dat doet hij nu.

Die oplossing is misschien uitstekend voor de gezondheid (alhoewel de stadsgereuten iemand misselijk kunnen maken), maar men kan ze moeilijk beschouwen als een oplossing die een moderne stad waardig is. Inmiddels geven de openbare machten blijk van een totaal gebrek aan veerkracht of blijven ze koppig de penetratie en het verkeer van de auto's in de stad, dat heel alleen verantwoordelijk is voor die ellende, „vergemakkelijken” en bevoordelen.

Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

Foto's :
Cinefoto NMBS : 1, 3 tot 5, 12
Publiciteit NMBS : 8 tot 10
SNCF : 11
UIC : 5

NIEUWE NUMMERING VOOR EGKS-TARIEVEN



De Internationale Spoorwegunie voert thans de gecodeerde her-nummering door van de tarieven en de internationale bijzondere overeenkomsten.

De NMBS werd opgedragen de codering van de tarieven en de multilaterale bijzondere overeenkomsten (waarbij ten minste 3 netten betrokken zijn) voor alle Europese netten toe te passen.

Het gebied van 9000 tot 9999 werd daartoe voorbehouden. En het gedeelte van 9000 tot 9099 zal van toepassing zijn op de EGKS-tarieven en de bijzondere EGKS-overeenkomsten.

Hierna volgt de lijst van de „her-nummerde” tarieven die van rechtstreeks belang zijn voor de Belgische cliënteel.

Wij vestigen er de aandacht op dat de wijziging reeds officieel is voor bepaalde tarieven en dat dit voor de andere tarieven het geval zal zijn naarmate daaraan wijzigingen zullen worden aangebracht die een nieuwe publicatie vergen.

Oud nummer	Nieuw nummer	Voorwerp van het verkeer
1001	9001	Internationaal tarief EGKS.
1230	9012	Deutsch-Belgischer Eisenbahntarif N° 1230 für die Beförderung von Eisen und Stahlerzeugnissen von bestimmten deutschen Bahnhöfen zur Ausfuhr über bestimmte belgische Seehäfen.
1231	9013	Deutsch-Belgischer Eisenbahntarif N° 1231 für die Beförderung von Eisen- und Stahlerzeugnissen zwischen bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland und bestimmten belgischen Bahnhöfen.
1235	9006	Deutsch-Belgischer Eisenbahntarif N° 1235 für die Beförderung von Steinkohlen in geschlossenen Zügen zwischen die Bundesrepublik Deutschland einerseits und Belgien andererseits.
1301	9014	Deutsch-Französischer Eisenbahntarif N° 1301 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten französischen Bahnhöfen.
1302	9015	Deutsch-Französischer Eisenbahntarif N° 1302 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenbriketts, Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks von bestimmten Bahnhöfen des Aachener Gebietes nach bestimmten französischen Bahnhöfen.
1334	9016	Deutsch-Französischer Eisenbahntarif N° 1334 für die Beförderung bestimmter Eisen- und Stahlerzeugnisse über deutsch-französische Grenzübergänge.
1501	9020	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1501 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks in geschlossenen Zügen von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
1502	9021	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1502 für die Beförderung von Braunkohlenbriketts von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
1503	9022	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1503 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
1530	9023	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1530 für die Beförderung von Grundstoffen der Eisenindustrie und Eisen- und Stahlerzeugnissen von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
2301 6301	9003	Tarif international pour le transport de houille des Pays-Bas et de la Belgique à destination de la France.
2331 3231	9004	Frans-Belgisch tarief voor het vervoer van produkten van de ijzerbereiding.
2431	9005	Internationaal tarief voor het vervoer van produkten van de ijzerbereiding tussen bepaalde Belgische stations enerzijds en bepaalde Italiaanse stations anderzijds.
5101	9024	Luxemburgisch-Deutscher Eisenbahntarif N° 5101 für die Beförderung von Eisen- und Stahlerzeugnissen von bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland.
5630	9009	Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques de certaines gares luxembourgeoises vers les Pays-Bas.
6330	9011	Internationaal tarief voor het vervoer van walsdraad van staal van Dordrecht naar bepaalde Franse stations.
6502	9010	Internationaal tarief voor het vervoer van steenkolen en bruinkolenbriketten van Nederland naar Luxemburg.

tienjarenplan

nieuwe lijnen - moderne treinen

