

**3/76** JUNI

# SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT  
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD  
VAN DE HANDELSDIRECTIE  
DER BELGISCHE  
SPOORWEGEN







Een spiraalsgewijs gelaste buis passeert de snijbrander: de steekvlam van de brander is goed zichtbaar in het midden van de foto. Tubemeuse heeft de poorten van haar werkplaatsen voor ons geopend.

**3/76**

## INHOUD

### B-NIEUWS

#### NMBS 75 : 3

De conjunctuur heeft de Belgische industrie, en vooral de metaalindustrie een harde klap toegebracht. Het spoorwegvervoer wordt er onrechtstreeks door getroffen.

### ONDERNEMING

#### Tubemeuse te Flémalle-Haute: 4 tot 6

In haar nieuwe afdeling vervaardigt Tubemeuse spiraalsgewijs gelaste buizen van grote omvang. De uitvoer van deze produkten geschiedt grotendeels per spoor.

#### Indesit te Bierges : 11

Indesit ontvangt volledige wagenladingen elektrische huishoudapparaten vanuit Italië.

#### Colgate-Palmolive te Liers : 12-13

Een nieuwe Colgate-Palmolive fabriek te Liers en een nieuwe aansluiting op het Belgisch net.

### UITRUSTING

#### Gbs-wagen

Een technische steekkaart verschaft u alle nuttige gegevens over deze gesloten wagen met groot volume.



## Molière: een prestigieuze naam voor een trein met grote klasse

Deze TEE, die Parijs met Keulen verbindt, doorkruist het Waalse industriebekken en brengt Luik, Namen en Charleroi zo vlak bij de Franse hoofdstad. Hij is een harmonieuze aanvulling van de asverbinding Nederland - Frankrijk en van zijn „tweelingbroer”, de Parsifal, die hij nabij de Franse grens kruist.

Zijn dienstregeling :

* 18.51	Parijs Noord	↑ 13.09	*
* 20.04	St-Quentin	I	
* 20.39	Maubeuge	11.24	*
20.07	Charleroi Zuid	9.55	
20.34	Namen	9.27	
20.17	Luik G.	8.50	
21.35	Verviers C.	8.26	
22.00	Aachen	8.04	
22.49	Keulen	7.17	

\* Zomertijd

**SPOORNIEUWS**

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

Verantwoordelijke uitgever:  
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

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

FOTO'S :  
Tubemeuse : 1, 4 tot 6  
NMBS : 7 tot 13  
Colgate : 12, 13





# N.M.B.S.

## 1975

In zijn jaarverslag aan de Algemene Vergadering, heeft de Raad van Beheer van de NMBS de exploitatieresultaten van het jaar 1975 toegelicht. Het spoorwegvervoer ondervond de terugslag van de economische recessie.

West-Europa, sterk gehinderd door de ontoereikendheid van eigen energiebronnen, werd erg getroffen door de even onverhoedse als felle vermindering van de wereldhandel.

België, uitvoerland bij uitstek, ondervond in grote mate de gevolgen van de achteruitgang van de economische bedrijvigheid, die vrijwel in alle sectoren tot uiting is gekomen.

### Reizigers

Ofschoon het aantal werklozen in ons land in 1975 in aanzienlijke mate steeg, zodat het 5 tot 6 % van gans de werkende bevolking bereikte, heeft het verkeer van de per spoor vervoerde reizigers een cijfer van 7.650 miljoen reizigers-km bereikt, d.i. 8,5 miljoen of 0,1 % meer dan in 1974.

### Goederen

Het verkeer van goederen bij wagenladingen bedroeg 6.758 miljoen ton-km, wat een terugloop betekent met 2.388 miljoen of 26,1 % in vergelijking met het cijfer van het jaar 1974 — dat buitengewoon hoog was. Wegens het algemeen karakter van de economische achteruitgang komt de vermindering in al de vervoersstromen tot uiting, zoals de hierna opgegeven vergelijking der cijfers van de jongste twee jaren zulks aantoont:

Verkeer	1974	1975	Vershil
	(miljoen t-km)		
Invoer	3.252	2.258	— 30,6 %
Uitvoer	1.850	1.369	— 26,- %
Doorvoer	2.803	2.119	— 24,4 %
Binnenverkeer	1.241	1.012	— 18,5 %
	9.146	6.758	— 26,1 %

### Vervoer

Daaruit blijkt dat het internationaal verkeer met 27,3 % is geslonken, terwijl de daling in binnenverkeer 18,5 % beliep.

De oorzaken van deze teruggang zijn eenvoudig. Na het actuele profiel van de ijzer- en staalnijverheid (— 29 %), de leveringen van kolen (— 25 %) en cokes (— 32 %), de sector van de chemische produkten en de petroleumprodukten te hebben geschetst, perciseerde de Raad van Beheer dat...

het door de NMBS verwerkt vervoer, dat betrekking heeft op de voornoemde sectoren, meer dan 85 % van haar totaal verkeer van goederen bij wagenladingen vertegenwoordigt. Dat verkeer is in 1975 dan ook aanzienlijk achteruitgegaan.

### Ontvangsten van het vervoer

De ontvangsten van het reizigersvervoer, die gevoelig hoger lagen dan in 1974, hebben de belangrijke inkomstenvermindering van het goederenvervoer niet kunnen opvangen.

De totale ontvangsten uit het verkeer bedroegen 18.368 miljoen frank, d.i. 2.186 miljoen of 10,6 % minder dan in 1974.

### Modernisering van het net

De vastleggingskredieten die in 1975 door de Staat zijn toegekend voor de modernisering van het net kwamen op 2,5 miljard. Dat bedrag is weliswaar hoger dan hetgeen werd toegestaan in 1974, vermits de Maatschappij toen maar een uiterst gering krediet van 1,1 miljard had gekregen. Maar zulks neemt niet weg dat het geenszins met haar behoeften strookt. We waren reeds genood-

zaakt geweest onze projecten te herzien wegens de aanzienlijke achterstand bij de uitvoering van het tienjarenplan 1970-1979 van de NMBS, welke achterstand te wijten is aan de klaarblijkelijke ontoereikendheid van de kredieten van de Staat. Om de prioritaire werken voor de verbetering van de infrastructuur uit te voeren, moest de Maatschappij tijdens de periode 1975-1980 — laten we even daaraan herinneren — vastleggingskredieten bekomen voor een minimumbedrag van 6 miljard per jaar, op de grondslag van de economische voorwaarden van 1974.

Voor 1976 werd een krediet van 3,5 miljard uitgetrokken op de Rijksbegroting. Dat bedrag blijft gering in vergelijking met de investeringen die nog steeds in de infrastructuur van wegen en waterwegen worden gedaan, om ze te ontwikkelen.

De discriminatie tussen de verschillende vervoerswijzen kan gemakkelijk geëvalueerd worden — de cijfers zijn trouwens sprekend.

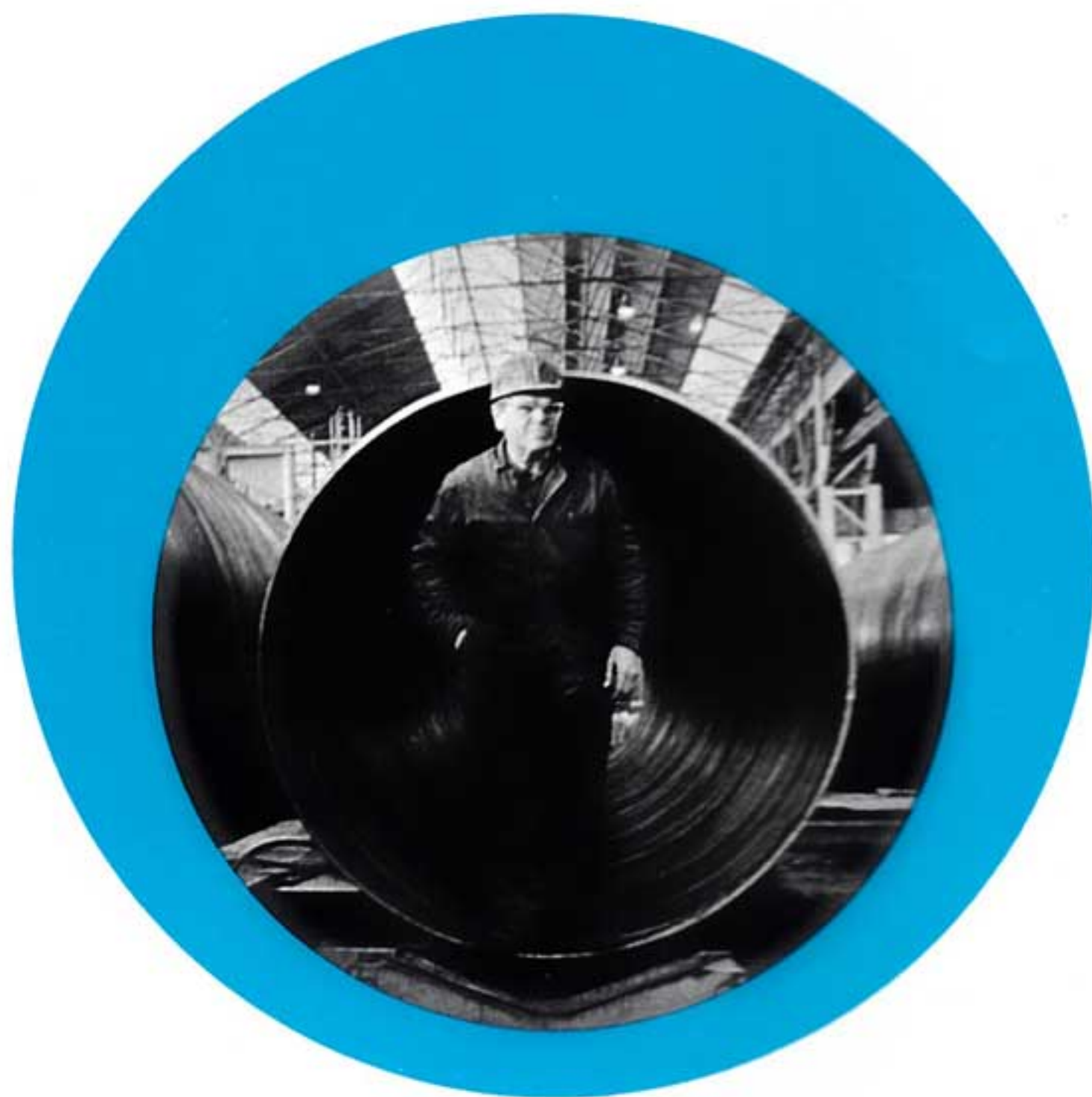
Het aandeel dat de spoorweg bekomt in de investeringen die voor de verkeerswegen in uitzicht zijn gesteld voor de vijf komende jaren, belooft maar 8 %. Als het wordt behouden, kan de disproportie tussen weg- en waterwegen eensdeels, de spoorwegen anderdeels, daardoor maar worden verscherpt.

De regeringsvoorstellen betreffende de opties van dat Plan van de Staat wijzen er nochtans op dat er zich een keuze opdringt inzake voorrang voor de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer, onder al zijn aspecten: frequentie, snelheid, comfort, coördinatie, relatieve verlaging van de tarieven.

We wijzen er nogmaals op dat de investeringen voor de spoorwegen in sommige buurlanden op hetzelfde peil komen als die voor de andere verkeerswegen. Wil men zich door dat voorbeeld niet laten leiden, dan moet er gevreesd worden dat ons land op het stuk van de internationale concurrentie inzake vervoer, in de toekomst in ernstige mate zal gehandicapt zijn.



# Tubemeuse : drie buizen per wagen



Het was in 1911 dat de naamloze vennootschap „Usines à Tubes de la Meuse” (afgekort : Tubemeuse) haar eerste produktie-eenheid in werking stelde. Als enige Belgische fabriek gespecialiseerd in de fabricage van naadloze en gelaste buizen heeft ze in de loop der jaren een benijdenswaardige plaats veroverd op de internationale markt : waterleidings-, petroleum- en gasmaatschappijen hebben in de 5 werelddelen tienduizenden kilometers buizen gelegd die te Flémalle-Haute werden vervaardigd.

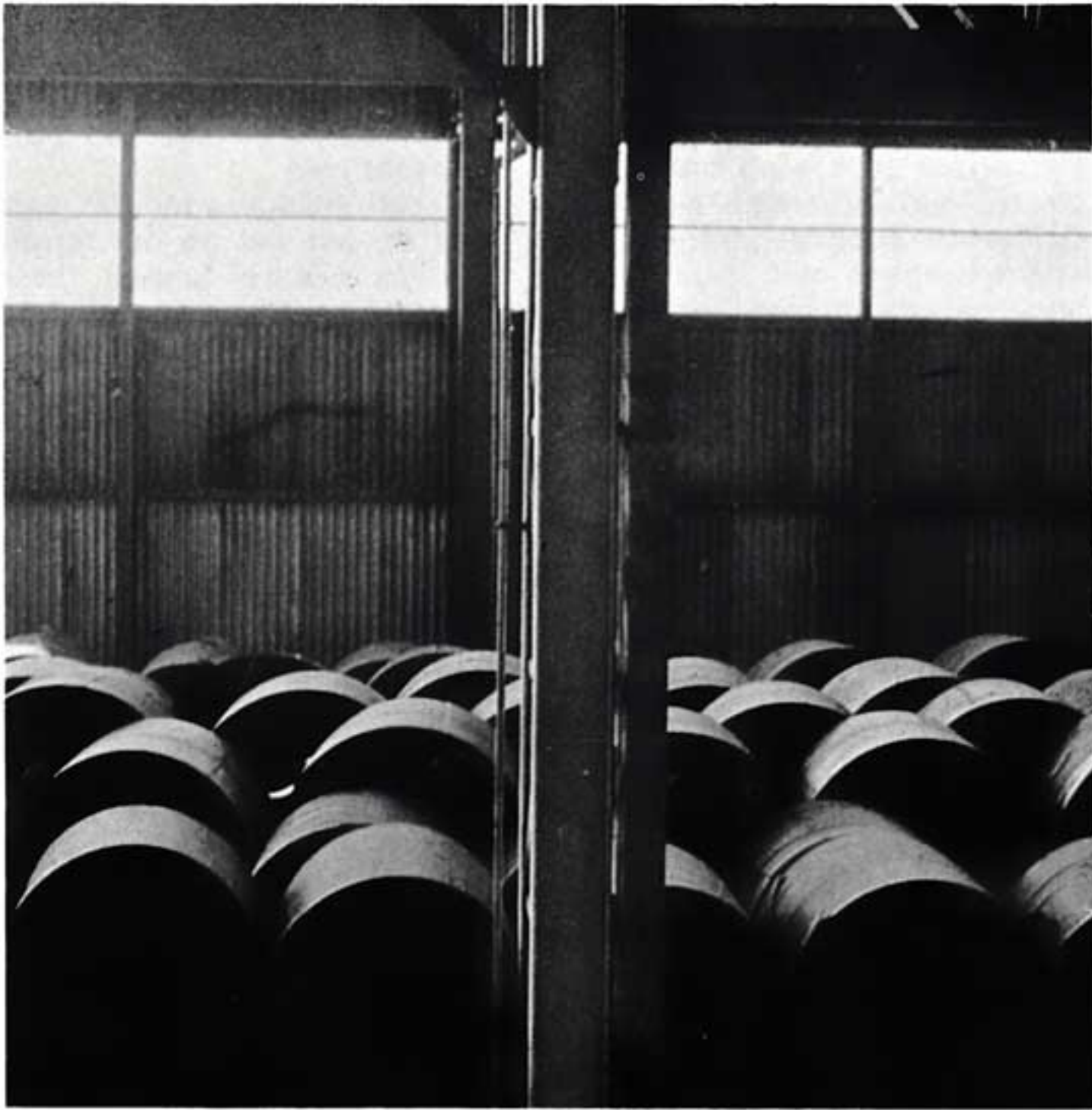
## Spiraalsgewijs gelaste buizen

De van 1929 tot eind 1973 door Tubemeuse geproduceerde buizen met middelgrote en grote doorsnede werden met een overlangse naad gelast. Maar de eisen van de verdelers van fluïde stoffen worden precieser en complexer : ze vragen grotere diameters en een steeds hogere bedrijfsdruk.

Het lasprocédé met schroefvormige naad is hiervoor het best geschikt. Die methode welke tot voor kort weinig gebruikt werd, wordt thans op grote schaal toegepast dank zij de vervolmaking van het fabricageproces van zeer dikke stalen coils. Tubemeuse is resoluut die richting ingeslagen en heeft een nieuwe eenheid opgetrokken en volledig uitgerust. Uit spiraalsgewijs gewikkelde stalen banden die gelijktijdig met een dubbele naad — één van binnen en één van buiten — gelast worden, vervaardigt de nieuwe eenheid buizen met een doorsnede van 500 tot 1600 mm en een dikte die varieert van 4 tot 20 mm.

Er zijn twee automatische produktielijnen waarop allerlei in-





stallaties voor verdere afwerking en controle (ultra-golven en X-stralen) aansluiten die borg staan voor de grootst mogelijke bedrijfszekerheid van de geleverde buizen.

**Twee produktielijnen :  
60 tot 80.000 ton**

De twee laslijnen bieden natuurlijk een indrukwekkend uitzicht : elke lijn zal jaarlijks 30 tot 40.000 ton buizen kunnen produceren. De lasinrichtingen bestaan uit 3 voornamelijk delen waarvan er twee kunnen bewegen ten opzichte van het derde. In de beginfase worden de rollen staalplaat aangevoerd, komen in een afroller en worden vervolgens afgevlakt met het oog op het volgende gedeelte. Door zijdelings knippen krijgt de plaat de vereiste breedte en wordt vervolgens afgekant en afgebraamd.

Vervolgens blijft de eerste rol liggen tot er een tweede rol aankomt waarvan het uiteinde



aan dat van de eerste rol zal gelast worden ten einde het proces continu te laten verlopen.

Tweede fase : de plaat komt in een kooi waar ze een andere vorm krijgt en gelast wordt. Ze wordt er door drukkracht schroefsgewijs gewikkeld, waarop de eerste lasmachine in werking treedt en de buis tevoorschijn komt. Op diezelfde plaats wordt de lasnaad door middel van ultra-golven een eerste maal gecontroleerd.

Tot slot is er de gang in het verlengde van de laskooi waar de bezoeker kan zien hoe de buis voortbeweegt. Een van de meest spectaculaire bewerkingen wordt voorbereid. De geheel geautomatiseerde machine kent immers goed de geprogrammeerde lengte van de afgewerkte buis en één van haar onderdelen — een snijbrander — waarin de buis voortbeweegt, snijdt er in enkele minuten en zonder dat het fabricageproces onderbroken wordt, een stuk af met een



lengte die over het algemeen schommelt tussen de 10 en de 16 meter.

We hebben reeds gezegd dat twee delen kunnen bewegen. Inderdaad, de twee uiterste gedeelten kunnen met de as van de vaste laskooi veranderlijke hoeken beschrijven. Dat is te begrijpen: de doorsnede van de buis wordt enerzijds bepaald door de lengte van de coil en anderzijds door de hoek gevormd tussen de as van de buis en de schroeflijn van de lasnaad.

### Controle en afwerking

De buis is nu gelast. Maar daarmee is het werk nog niet gedaan. Er zijn nog verscheidene controles. De radioscopie maakt een doorlopende controle van alle lasnaden mogelijk en in geval van twijfel wordt er een beroep gedaan op de radiografie. Een machine zorgt voor de afwerking van de uiteinden, rekening houdend met

het type van koppeling dat de klant wenst. De buizen worden ook hydraulisch beproefd; ze ondergaan daarbij een druk die tot 200 atmosfeer kan gaan. Aan het einde van de produktieketting kan, op verzoek van de klant, door middel van een elektronische en radiografische apparatuur de kwaliteit van het produkt (grondstof en buis) nogmaals gecontroleerd worden.

Die controles — 7 in totaal — zijn niet alleen een waarborg voor de koper maar ook voor de fabrikant, die dank zij zijn faam van betrouwbare leverancier van kwaliteitsprodukten over een extra troef beschikt op de internationale markt. Blijven dan nog de eindbewerkingen met het oog op de volledige afwerking van de buizen, nl. het aanbrengen van de binnen- en buitenbekleding.

### De trein te Flémalle-Haute

De twee laskettingen bevinden zich in een splinternieuw ge-

bouw, dat de nieuwe fabriek van Tubemeuse vormt, die begin 1974 in werking werd gesteld.

In oktober 1975 werd die nieuwe fabriek verbonden met het Belgische spoorwegnet en de eerste wagens met spiraalsgewijs gelaste buizen met een doorsnede van 1,400 meter verlieten het verbindingsspoor met bestemming naar het buitenland.

Het was niet de eerste keer dat Tubemeuse met de spoorweg samenwerkte. De oude fabriek — die natuurlijk verder blijft produceren — liet reeds heel veel per trein vervoeren. Inderdaad, in 1974 was dat meer dan 234.000 ton en meer dan 260.000 ton in 1975. Het betrof zowel grondstoffen die aan de fabriek gelost werden als afgewerkte buizen die vervoerd werden naar Antwerpen — met het oog op hun uitvoer over zee — of naar de Benelux en verscheidene andere landen van het vasteland. Als men de cijfers van het eerste halfjaar van

1976 bekijkt, stelt men vast dat er zich een zekere groei aftekent: men zou voor het volledige jaar de 300.000 ton ruim overschrijden.

Het verbindingsspoor dat aansluit op het net op het terrein van de nieuwe fabriek (twee kilometer sporen), maakt deze nog omvangrijkere uitbreiding van het verkeer in de toekomst mogelijk. De twee produktielijnen met spiraalvormig lasprocédé hebben hun hoogste rendement bereikt in het begin van dit jaar.

De treinen die de coils aanvoeren, rijden volgens een geïntegreerde dienstregeling.

De overzeese zendingen vertrekken per trein naar Antwerpen. En op de markt van de spiraalsgewijs gelaste buizen zijn verscheidene Europese landen bedrijvig.

Bovendien beschikt de fabriek van Flémalle-Haute over de daarbij onmisbare uitrustingen: een brug van 35 ton voor het lossen van coils, twee portaalcransen van 7,5 ton — het maxi-



mumgewicht van de grootste buizen — met grote vlucht, gemonteerd op spoorstaven en zodoende zeer beweeglijk.

Cijfers maken dit duidelijk. Drie van de zwaarste buizen uit de voorraad worden in 10 minuten tijds op een wagen geladen.

De fabriek is met het Belgisch net verbonden door lijn 125 bis die langs de pas gebouwde draadtrekkerij van Cockerill loopt, waardoor deze lijn eertlang hoofdzakelijk voor industrieel gebruik bestemd zal worden. Lijn 125 bis is een aftakking van de lijn Luik-Namen die een groot gedeelte van de industriezone bedient. Luik is, zoals bekend, een belangrijk internationaal verkeersknooppunt. De spoorweg was dus het aangewezen vervoermiddel om een belangrijk gedeelte van het vervoer van spiraalsgewijs gelaste buizen voor zijn rekening te nemen. Het valt niet te betwijfelen dat hij die opdracht op een doeltreffende manier zal uitvoeren.



# Gewone gesloten wagen met twee assen



SPOORNIEUWS  
3/76



De Gbs-wagen is een gesloten tweeassige wagen van het gewone type die in het bijzonder aan te bevelen is voor het vervoer van allerlei goederen die tegen slechte weersomstandigheden moeten worden beschermd.

## Gemakkelijk toegankelijk - veilig

Twee grote openingen aan de zijkanten — 2,500 m breed en 2,150 m hoog — maken een eenvoudige en snelle behandeling mogelijk. De ondernemingen die over laadperrons beschikken, kunnen zonder problemen met een vorkheftruck of handtruck in de wagen.

De Gbs-wagen biedt uitstekende mogelijkheden op het stuk van stouwing van de goederen: elke zijwand is uitgerust met 18 bevestigingsringen die over de gehele lengte van de wagen verdeeld zijn.

## Verluchte ladingen

Vaste blinden die worden gesloten door middel van naar

beneden schuivende volle luiken, naar binnen toe neerklapbare tralies waarborgen een uitstekende verluchting van de lading zonder dat deze daarom blootstaat aan beschadigingen ingevolge slechte weersomstandigheden.

## Grote capaciteit - uitgebreid gamma

De Gbs-wagen heeft een inhoud van 80 m<sup>3</sup>. Dat maakt hem in het bijzonder geschikt voor het vervoer van goederen met een klein soortgelijk gewicht. De toelaatbare maximum belasting is, naargelang van de wagenserie, vastgesteld op 25 of 25,5 ton voor spoorlijnen van categorie C (met name, de lijnen van het Belgisch net). Iedereen zal wel begrepen hebben dat dank zij het volume en de toegelaten maximumbelasting de reeks van goederen die in aanmerking komen om per Gbs-wagen te worden vervoerd, uitgebreid is.

We kunnen o.a. vermelden: het vervoer van licht profielstaal van grote lengte, gepalletiseerde ladingen, dozen, bussen, zakken en kisten.

## Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Gbs-wagen te kiezen.

Is het werkelijk de aangewezen wagen voor het vervoer van uw goederen?

Is het echt de geschiktste wagen?

Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen.

De Behandelingsdienst -  
Vervoer - Afdeling 15.1  
Frankrijkstraat 85,  
1070 Brussel  
Tel. 02/523 80 80,  
toestel 2139 of 2135.

De Handelsdirectie  
Afdeling 62.3  
Frankrijkstraat 85,  
1070 Brussel  
Tel. 02/523 80 80,  
toestel 2619 of 2661.

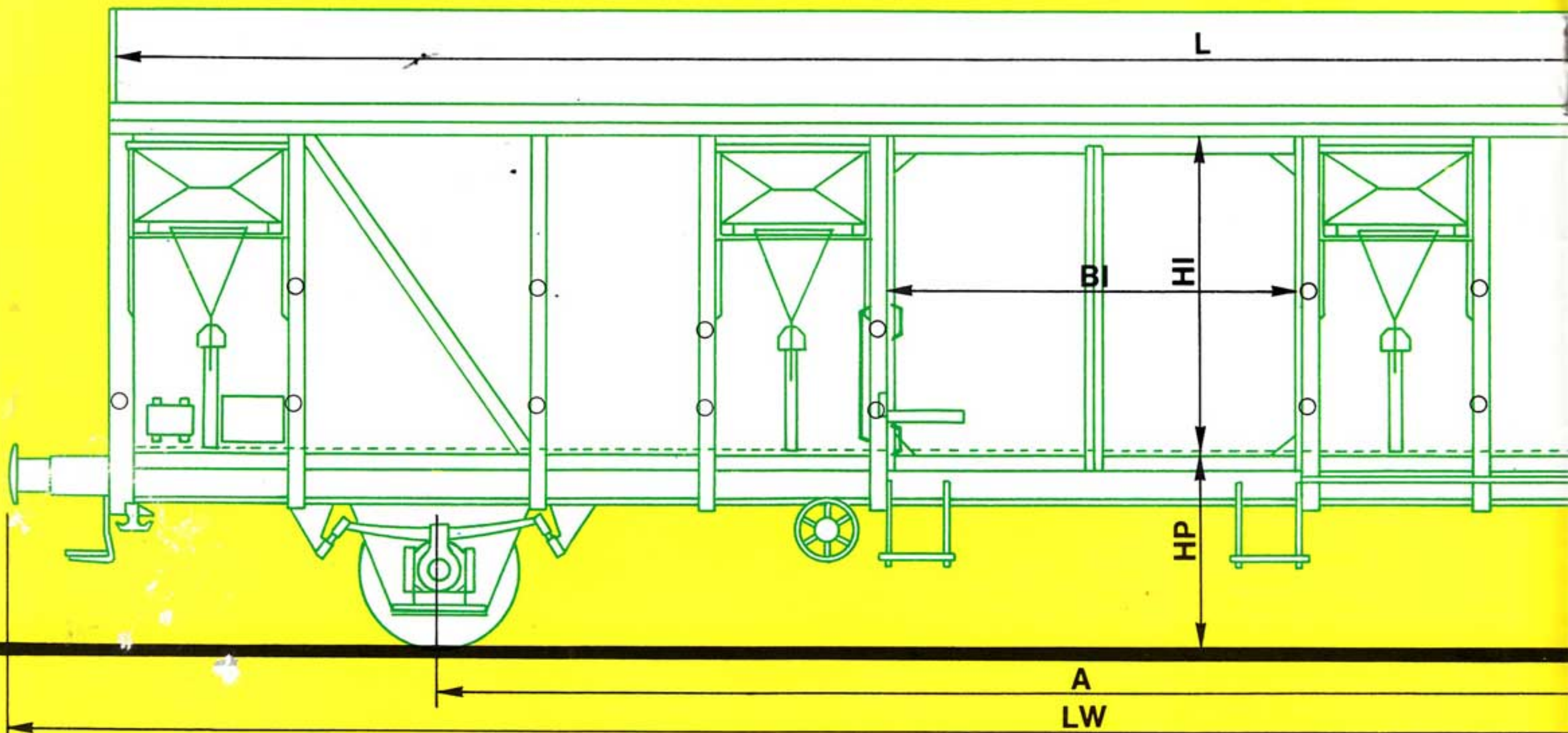
Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.



# G Gewone gesloten wagen met twee assen

**b** grote capaciteit (meer dan 70 m<sup>3</sup>)  
**s** geschikt om te rijden tegen 100 km/u

1	Code			Gbs		Gbs		Gbs				
2	Type			2216 A1		2216 A2		2216 A3				
3	Aantal			350		500		700				
4	Reeksnummer			01.88 150.0.000 349		01.88 150.0.500 999		01.88 150.1.000 699				
5	Constructiejaar			1971		1972-73		1973-74				
6	Totale lengte = LW		mm	14.020		14.020		14.020				
7	Radafstand = A		mm	8.500		8.500		8.500				
8	Totale breedte = BW		mm	3.090		3.090		3.090				
9	Totale hoogte = HW		mm	4.112		4.112		4.112				
10	Vloerhoogte = HP		mm	1.255		1.255		1.255				
11	Nuttige lengte = L		mm	12.718		12.718		12.718				
12	Nuttige breedte = B		mm	2.614		2.614		2.614				
13	Hoogte binnenin	wand = H	mm	2.314		2.314		2.314				
		dak = H1	mm	2.795		2.795		2.795				
14	Oppervlakte		m <sup>2</sup>	33		33		33				
15	Capaciteit		m <sup>3</sup>	80		80		80				
16	Laterale laadopening (schuifdeur)	hoogte = HI	mm	2.150		2.150		2.150				
		breedte = BI	mm	2.547		2.547		2.547				
17	Aantal ringen per laterale wand		○	18		18		18				
18	Gemiddelde tarra		T	15		15		14,5				
19	Toegelaten lasten		T	A	B	C	A	B	C			
				17	21	25	17	21	25	17,5	21,5	25,5
		S		17	21	25	S	17	21	25	S	17,5
20	Minimum bochtstraal		m	75		75		75				



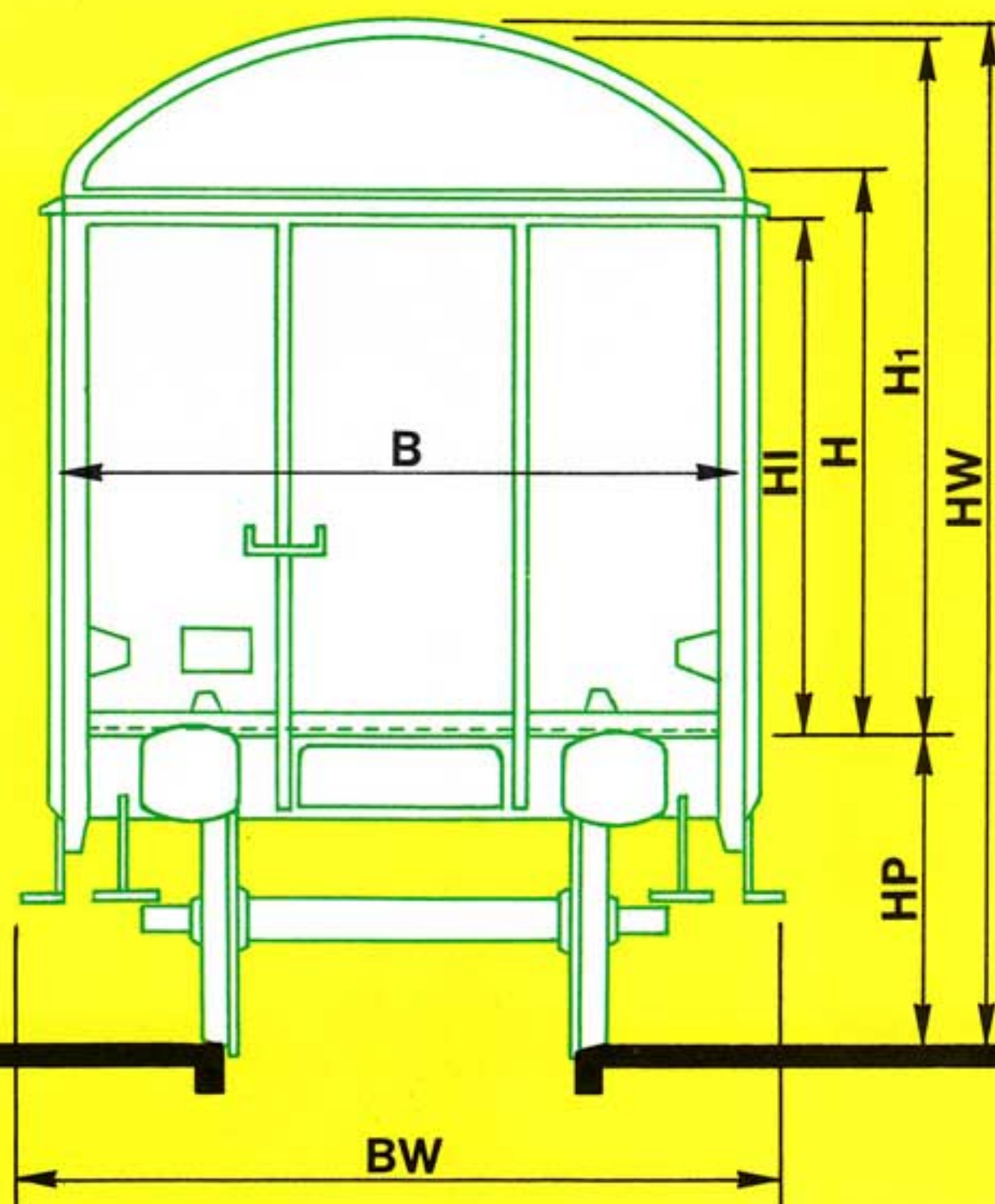
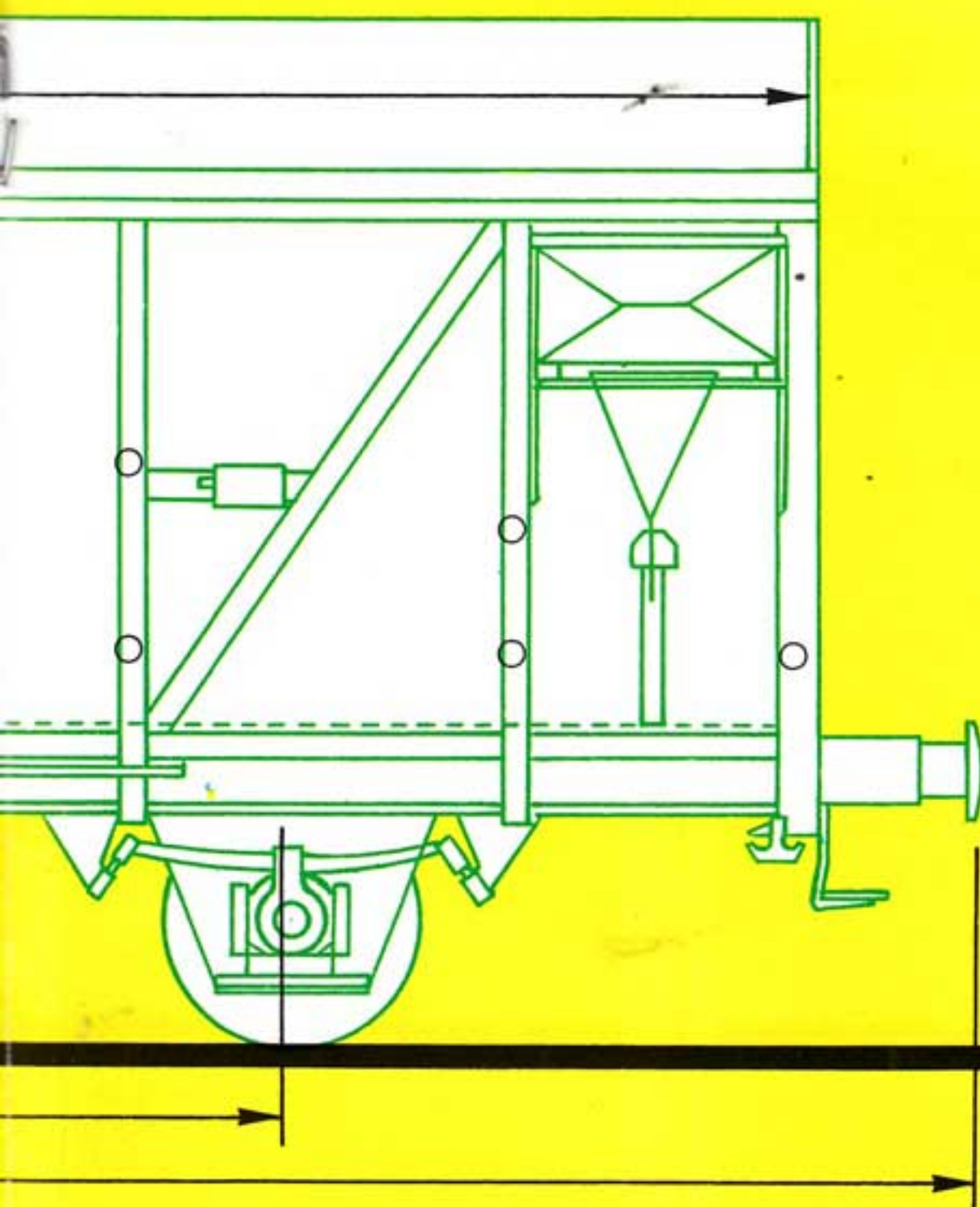


# 1<sup>e</sup> cijfer van het reeksnummer



Gbs			Gbs			Gbs			Gbs			Gbs			
2216 A4			2216 A5			2216 A6			2216 A7			2216 A 8			
120			100			200			300			450			
01.88			01.88			01.88			01.88			01.88			
150.1.700			150.2.000			150.2.500			150.2.100			150.2.700			
819			099			699			399			3.149			
1973-74			1974-75			1975-76			1975-76			1975-76			
14.020			14.020			14.020			14.020			14.020			
8.500			8.500			8.500			9.000			8.500			
3.090			3.090			3.090			3.090			3.090			
4.112			4.112			4.112			4.112			4.112			
1.255			1.255			1.255			1.255			1.255			
12.718			12.718			12.718			12.718			12.718			
2.614			2.614			2.614			2.614			2.614			
2.314			2.314			2.314			2.314			2.314			
2.795			2.795			2.795			2.795			2.795			
33			33			33			33			33			
80			80			80			80			80			
2.150			2.150			2.150			2.150			2.150			
2.547			2.547			2.547			2.547			2.547			
18			18			18			18			18			
14,5			14,5			14,5			14,5			14,5			
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	17,5	21,5	25,5	
S	17,5	21,5	25,5	S	17,5	21,5	25,5	S	17,5	21,5	25,5	S	17,5	21,5	25,5
75			75			75			75			75			

Voor technische inlichtingen :  
**Behandelingsdienst -**  
**Vervoer - Dir. E 15-1**  
 Tel. 02-523.80.80 Toestel 2139





# Gewone gesloten wagen met twee assen



Open deur : 2,500 m × 2,150 m

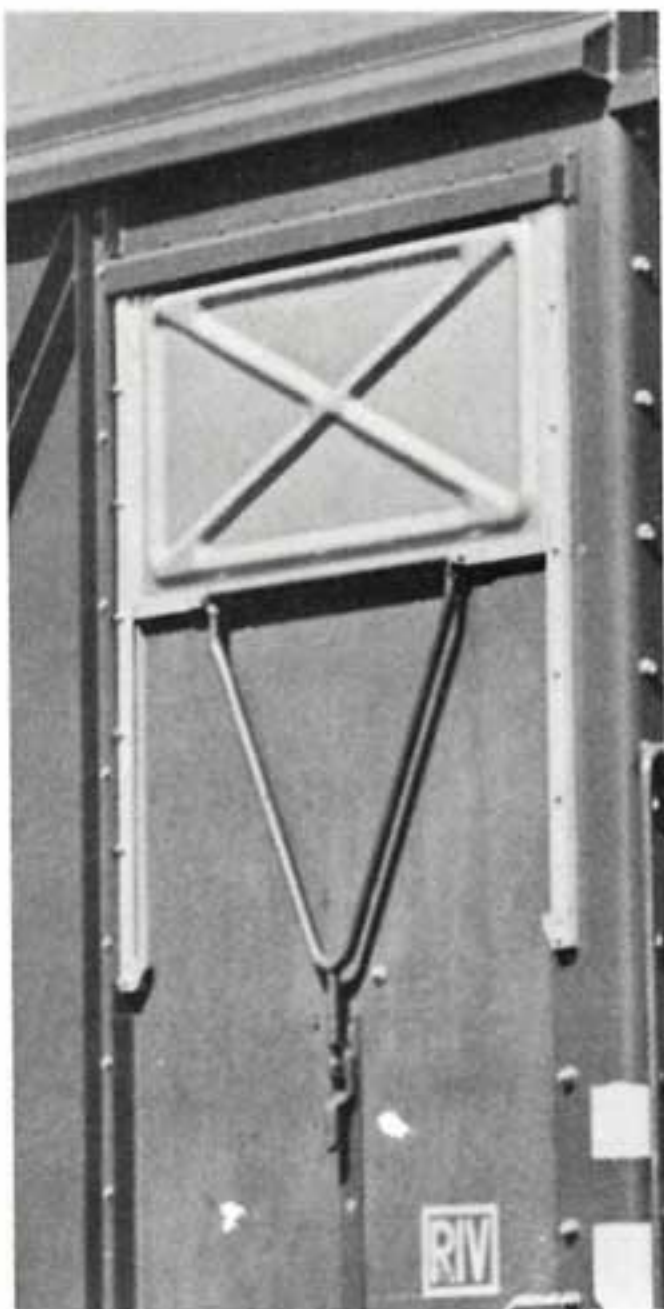
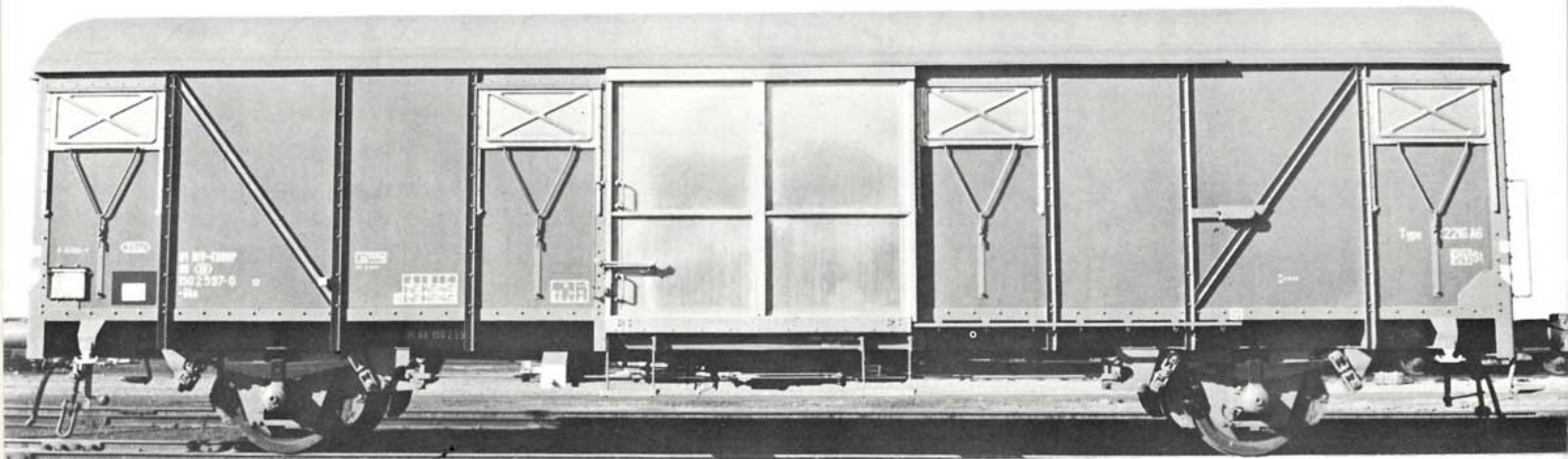


onderaan links :

Vaste blinden, naar beneden schuivende volle luiken : er zijn er vier per wand.

onderaan rechts :

Neerklapbare tralies en bevestigingsringen.





# TE BIERGES



Koelkasten, diepvriezers, vaatwasmachines, keukenfornuizen, televisietoestellen... ziedaar een staaltje van het gamma van produkten die door Indesit worden verdeeld. Die toestellen worden volgens nauwkeurige produktieschema's in massa vervaardigd in de omgeving van Turijn of Napels en naar de Europese landen verzonden waar ze door commerciële teams aan groothandelaars en, ten slotte, aan de consumenten worden verkocht.

## Een verbindingsspoor te Bierges

De invoerder Indesit België is zich onlangs op het industrieterrein van Bierges komen vestigen op een boogseut van het station. Hij ontvangt wagens die uit Italië komen, op een particulier verbindingsspoor, slaat de goederen op, en belast transportondernemingen — wegvervoerders of de spoorweg — met het vervoer van de toestellen naar de groothandelaars en de supermarkten. Hoe wordt het vervoer georganiseerd?

De verzendingdiensten van de Turijnse fabriek stellen wagenladingen samen die voor België bestemd zijn. Te Montzen neemt een expediteur dat vervoer voor zijn rekening en verzendt het, nadat alle inklaringsformaliteiten vervuld zijn, naar Bierges.

Ter bestemming worden de wagens door de spoorweg op het verbindingsspoor van Indesit geplaatst.

In de opslagplaats van de firma neemt het personeel met behulp van een speciaal uitgeruste stapelaar vier stukken tegelijk uit de wagen, slaat ze op en vormt partijen die heel snel verder naar de cliënt worden doorgezonden.

## Kleine en grote wagens

Momenteel ontvangt de firma platte wagens met een gemiddelde lengte van 18,5 m waar



van de lading beschermd wordt door een plastic overtrek en dekkleden. Drie van die wagens komen tegelijk de opslagplaats binnen: dat betekent gemiddeld 750 stukken die kunnen worden opgeslagen. Gemiddeld natuurlijk, want ook de grootte van de artikelen speelt een rol — kijk maar naar het verschil tussen een diepvriezer en een televisietoestel!

Maar Indesit heeft voor de geregeld weerkerende transporten lange drieassige draaistelwagens laten bouwen waarvan het dekkleed snel kan worden opgevouwen. De dekkleden zijn op boogjes bevestigd die men gewoon moet laten lopen in de groeven die over de lengte van de wagen, nl. 27 m zijn aangebracht, om het dekzeil als een accordeon op te vouwen. (We hebben vorig jaar dergelijke wagens voorgesteld ter gelegenheid van een tentoonstelling in het station Brussel-Zuid). In de toekomst zullen die voertuigen te Bierges kunnen aankomen maar, gezien hun lengte, zullen de verbindingsspooren van Indesit er maar twee tegelijk kunnen ontvangen. Er dient ook te worden vermeld dat er gesloten wagens op het verbindingsspoor aankomen. Die wagens voeren allerhande verwisselstukken aan die hoofdzakelijk bestemd zijn voor de klantenbediening van de groothandelaars en zelfs van de invoerder die een verkoopkantoor heeft en rechtstreeks optreedt bij ingewikkelde defecten.

## 50.000 stukken per jaar

Zoals gezegd, worden de goederen, na hun lossing, opge-

slagen en in de eerstvolgende dagen doorgezonden. Indesit-Bierges beschikt daartoe over een hal van 4.200 m<sup>2</sup> die meer dan 5 meter hoog is. Daar kunnen de bezoekers zowat 25 modellen van de artikelen die ze in de uitstalramen van de kleinhandelaars zullen zien, in hun originele verpakking bekijken. In een periode met normale conjunctuur komen er aldus, jaarlijks 50.000 stukken van het merk Indesit over onze grenzen, dat is een gemiddelde van 4 tot 5 speciale wagens per week, de aanvoer van verwisselstukken niet meegerekend.

Het vervoer dat uit Bierges vertrekt, is afhankelijk van belangrijke, door de invoerder gesloten contracten. Een discountzaak kan, bij voorbeeld, duizend koelkasten kopen in één of meer partijen.

Indesit zal voor die levering een stel van verscheidene wagens vormen die naar het station Waver worden gebracht, tenzij de wagens, ingevolge rechtstreeks in Italië gegeven richtlijnen, te Turijn of Napels kunnen geladen worden en door het douaneagentschap vanuit Montzen onmiddellijk naar de uiteindelijke bestemming worden gezonden.

Het vervoer te Bierges bevindt zich nog in de aanloopperiode. Rekening houdend met de constructie van het verbindingsspoor hebben de verantwoordelijken van Indesit en de NMBS onderzocht hoe dat spoor in optimale omstandigheden kan worden gebruikt. Daarbij werden oplossingen gevonden die de beide partijen bevredigen.

ELEKTRISCHE  
HUISHOUDAPPARATEN







## COLGATE-PALMOLIVE, tandpasta-producent: cliënt van de spoorweg

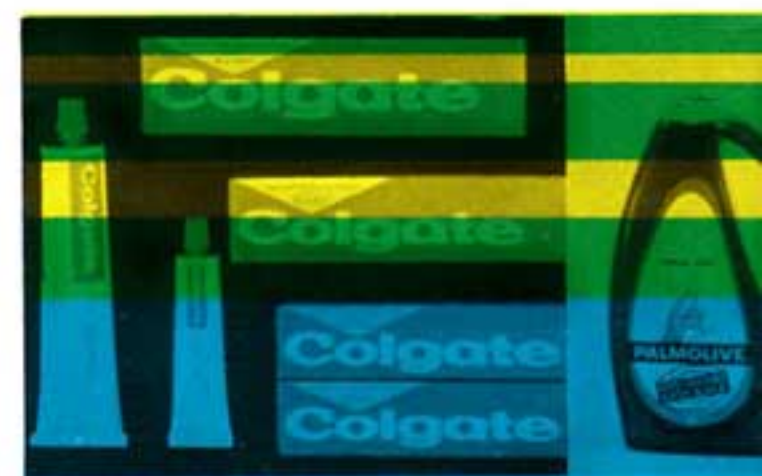
Door de bouw van een belangrijk industrieel complex in het Parc des Hauts-Sarts, in de nabijheid van Luik, breidt de maatschappij Colgate-Palmolive verder uit in een sector die de huisvrouwen aanbelangt. Producten voor het linnengoed, de afwas, het onderhoud en de hygiëne van de woning, en toiletproducten tenslotte, vormen de basis van de traditionele activiteit van bedoelde groep die bijna twee eeuwen oud is.



### Een klein huisje te New-York...

Inderdaad, in 1806 besluit William Colgate toiletzeep te vervaardigen en te verkopen in een klein huisje met twee verdiepingen in het volle centrum van New-York. Hij blijkt al vlug succes te hebben en spoedig gaat hij zich ook toeleggen op de tandpasta die zijn naam draagt.

In 1928 fusioneert de maatschappij Colgate met een andere, die haar welslagen dankt aan een ander produkt: de palmolivezeep. En zo ontstaat de groep Colgate-Palmolive die zich van dat ogenblik af verder ontwikkelt en thans één van de belangrijkste wereldproducenten van toilet- en onderhoudsartikelen geworden is. Op meer recente datum heeft de groep haar activiteiten tot verscheidene andere gebieden uitgebreid, met name de „niet geweven" textielartikelen, baby-luiers en sportartikelen (door opslorping van de maatschappij Kendall), alsook de schoonheidsprodukten (door de controle te verwerven over de la-





boratoria Helena Rubinstein). Heden ten dage zijn er over de gehele wereld meer dan honderd Colgate-Palmolive-fabrieken en hun bedrijvigheid neemt nog toe dank zij een beleid dat op vernieuwing en verscheidenheid is afgestemd.

### Van Luik naar Milmort

Sedert lang bezat Colgate-Palmolive te Luik een fabriek die niet alleen de Beneluxmarkt, maar ook, voor een hele reeks produkten, verscheidene zustermaatschappijen in de buurlanden bevoorraadde.

Door de groei van haar omzet in de Benelux en de gevoelige stijging van haar export zou de maatschappij vroeg of laat genoopt zijn haar fabricageafdelingen door nieuwe te vervangen. Dat is gebeurd: de nieuwe fabriek van Colgate-Palmolive die te Milmort op een terrein van 40 hectaren werd gevestigd, is reeds enkele maanden operationeel.

Ze bestaat uit twee verschillende eenheden. De eerste dient voor de fabricage van de traditionele produkten van de groep en is, in zekere zin, een heruitgave van de oude fabriek van Luik.

De tweede is bestemd voor de produkten van het Kendallgamma, met name een verscheidenheid van artikelen van niet-geweven linnen, gaande van doekjes voor huishoudelijk gebruik en bestanddelen voor het vervaardigen van babyluiers, tot artikelen voor ziekenhuizen.

Door de vestiging te Milmort — men kan evengoed zeggen te Luik — kreeg de fabriek als van zelf een Europese betekenis. Inderdaad, wanneer men op de kaart een cirkel trekt met een straal van 300 km, en met Luik als centrum, ziet men dat er in het aldus afgebakende gebied zestig miljoen potentiële verbruikers wonen.

Daarbij komt nog de merkwaardige ligging van de fabriek wat de verkeersmogelijkheden betreft: nabij een knooppunt van autosnelwegen en verbonden met het Belgisch spoorwegnet.

### Het spoor in de fabriek

Die belangrijke verbinding brengt de fabriek rechtstreeks in het bereik van een heel dicht vervoernet waarvan de doeltreffendheid niet meer hoeft te worden aangetoond.

Het verbindingsspoor loopt langs de westelijke gevel van de fabriek waar er zich een laadperron van 250 meter met afdak bevindt, dat een soepele manoeuvring met de heftoestellen mogelijk maakt.

Het spoor is zodanig aangelegd dat uitbreiding mogelijk is wanneer de produktie van de fabriek zulks vereist of wanneer andere fabrieken in de zone ook een verbinding met het net wensen.

Maar waarom de spoorweg? Omdat het gemakkelijk is. Door de dagelijkse behandeling van enkele tientallen wagens voorziet Colgate-Palmolive in de dagelijkse behoeften inzake bevoorrading en distributie, en dit in optimale omstandigheden wat veiligheid en snelheid van uitvoering betreft.

### In de praktijk

De poeders, vloeistoffen, kiezelsteen, celvezel, ... die in de produkten worden verwerkt, worden op verscheidene manieren, vooral per spoor, aangevoerd.

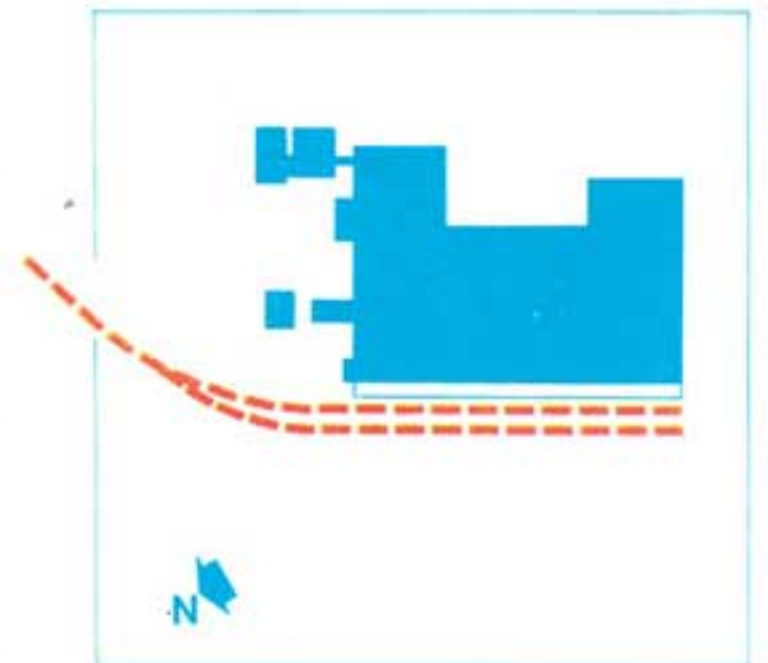
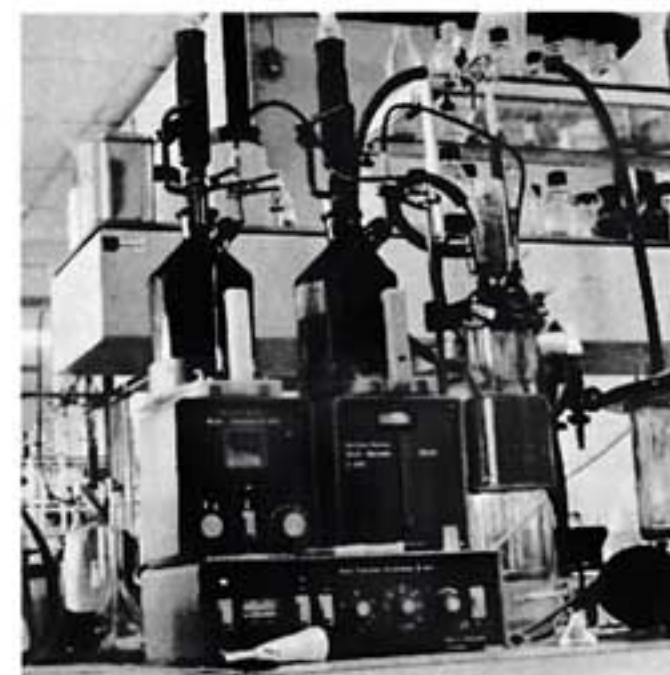
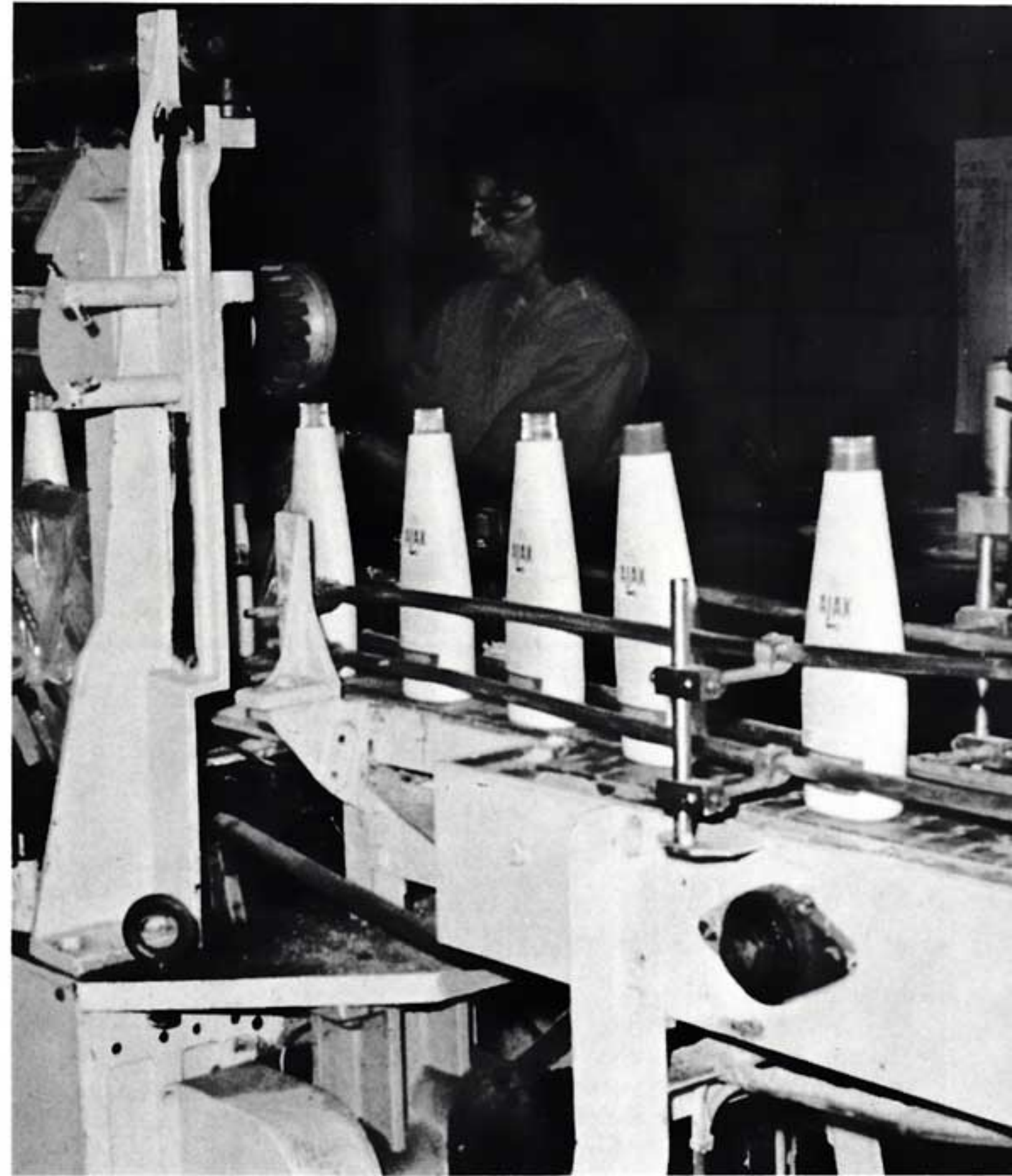
Heftoestellen lossen op het perron de op pallets geladen goederen, die in gesloten wagens aankomen. De wagens met pneumatische lossing, van hun kant, zijn een belangrijke troef voor het vervoer van stortgoed: op een erg vlotte manier worden dergelijke ladingen onmiddellijk overgebracht naar de opslagsilo's dicht bij het verbindingsspoor. De fabriek zelf is zodanig gebouwd dat die operaties makkelijk en vlug verlopen.

Als de produkten afgewerkt zijn, kunnen ze in twee groepen worden ingedeeld: een gedeelte ervan is bestemd voor de uitvoer, het andere gedeelte voor de Belgische markt.

Zustermaatschappijen in buurlanden maken, zoals eerder gezegd, gebruik van produkten van de fabriek te Milmort. Colgate-Palmolive zendt er dus wagenladingen naartoe die op het perron geladen worden en rechtstreeks naar hun verbindingsspooren gaan.

### Bestelgoederen

Wat de distributie van de goederen over de Belgische markt betreft, is de ondervinding van de NMBS op het gebied van de bestelgoederen voor Colgate de beste waarborg voor hun doeltreffende verdeling gebleken.



Aldus worden te Milmort wagens geladen met goederen die verdeeld worden volgens hun bestemming en volgens het beginsel „een wegcentrum, een wagen”. Wanneer de wagens te Luik aankomen worden ze rechtstreeks, zonder overlading, ingeschakeld in treinen die naar de dertig wegcentra van het land rijden.

Ter bestemming worden de goederen behandeld door NMBS-Colli die ze aan de klein-

handelaars bezorgt. Dat systeem spoor-weg, dat het gehele land beslaat, heeft sinds verscheidene jaren de door de afzender verhoopde resultaten opgeleverd.

De groep Colgate-Palmolive ziet met een gerust gemoed uit naar de toekomst.

De spoorweg ook: hij is in staat om bij latere uitbreidingen van de fabriek te Milmort het verkeer even vlot te laten verlopen.







## OPERATIE « HET GROTE WEERZIEN »

Om de 25e verjaardag van de troonsbestijging van de koning te vieren, organiseert België dit jaar verscheidene nationale plechtigheden. De Belgische onderdanen die in het buitenland verblijven, worden uiteraard uitgenodigd om ze bij te wonen. Diegenen die in een EEG-land, Oostenrijk of Zwitserland wonen, genieten bijzondere voordelen om met hun gezin naar België terug te keren.

Het is de operatie „Het grote weerzien”. In de praktijk zullen de Belgische diplomatieke diensten in die landen aan landgenoten die het wensen, een legitimatiekaart afleveren waarmee de volgende voordelen worden toegestaan :

- 25 % vermindering op de prijs van het spoorwegtraject tussen hun verblijfplaats en een Belgisch station, en dit tussen 1 april en 31 oktober, maar niet tijdens de maanden juli en augustus; de terugreis mag echter maar ten vroegste veertien dagen na de heenreis worden gemaakt;
- 50 % vermindering op de prijs van alle reizen in binnenverkeer, tijdens de periode van 1 april tot 31 oktober.

De Regie voor Maritiem Transport doet met de 11 spoorwegnetten mee en verleent op haar lijnen 25 % vermindering.

Belanghebbenden kunnen nadere inlichtingen inwinnen bij de Belgische vertegenwoordiging in het land waar ze verblijven.



## VERZENDERS VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN: AANDACHT.

Op 1 augustus e.k. zal bij de NMBS een nieuwe reglementering van kracht worden, die toepasselijk is op de verzendingen van gevaarlijke goederen per wagenlading.

Vanaf deze datum dient u op iedere wagen die gevaarlijke goederen vervoert, een nieuw etiket — W 42 — aan te brengen dat, naast andere inlichtingen, een code-nummer van 4 cijfers moet dragen. (Alleen de ketelwagens, die het bij Aanhangel VIII van de RID voorziene bord dragen, maken hierop een uitzondering.)

Te uwer intentie werd een brochure uitgegeven die in alfabetische volgorde de voornaamste gevaarlijke goederen bevat die per spoor worden verzonden. Naast ieder goed komt het toegewezen code-nummer voor (dit op grond van een codificatie welke door de ONU werd opgesteld).

Deze brochure kan worden bekomen op schriftelijke vraag te richten aan :

Handelsdirectie NMBS  
Bureau 61-23 (Sectie 65)  
Frankrijkstraat 85,  
1070 BRUSSEL



## CONRAIL MOET AMERIKAANSE SPOORWEGEN HERSTRUCTUREREN

Vorige maand is in de Verenigde Staten een nieuwe organisatie opgericht, de „Consolidated Rail Corporation”, kortweg Conrail genaamd, voor de herstructurering van de spoorwegmaatschappijen uit de Noord-Oost-Corridor die in financiële moeilijkheden verkeerden. Conrail zal zich alleen richten op het goederenvervoer terwijl Amtrak sinds enkele jaren poogt het reizigersverkeer per trein aantrekkelijker te maken (en niet zonder succes).

Om de eerste aanzet van de herstructurering onder Conrail mogelijk te maken (er moeten sporen vernieuwd worden, rollend materieel aangekocht en bovenleidingen geplaatst) heeft de federale regering een bedrag van 6,4 miljard dollar uitgetrokken en als lening met garantie beschikbaar gesteld. De Amtrak-organisatie, die het recht heeft verkregen van de Penn Central om alle sporen van de corridor Boston-New-York-Washington, de lijn Philadelphia-Harrisburg en enkele andere lijnen te kopen, beschikt over 1,6 miljard dollar voor verbetering aan de infrastructuur, vernieuwing van bruggen en tunnels, aanpassing van stations, het seinwezen en de telecommunicatie. Bovendien moet de stroomvoorziening over 250 km baanvak tussen New Haven en Boston worden omgebouwd tot 25kV/60Hz. Amtrak heeft bestellingen geplaatst voor rijkstrijtuigen van het type „Amfleet” die door elektrische locomotieven zullen worden getrokken.

De hele „gezondmakings-operatie” heeft tot doel de betrouwbaarheid van de treindienst te verhogen en het reizen aangenaamer te maken. In het kader van het vijfjarenplan zal gestreefd worden naar een reistijd van Washington naar New York in 2 u 40 en van New York naar Boston in 3 u 40.



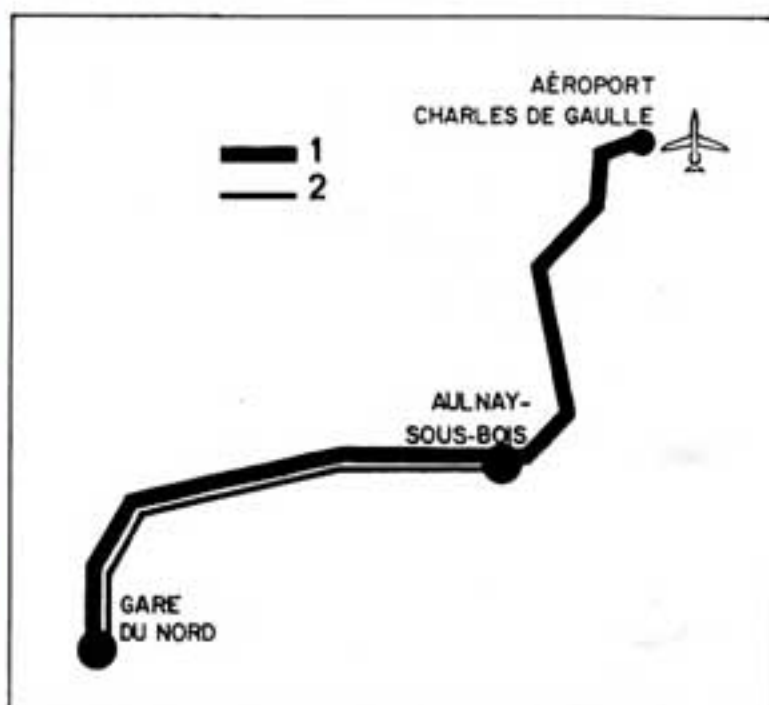
## DE LUCHTHAVEN CHARLES-DE-GAULLE EN PARIJS PER TREIN VERBONDEN

Sinds 30 mei heeft de luchthaven Charles-de-Gaulle (ook wel Roissy-en-France genoemd) een treinverbinding met Parijs. De afstand tussen Parijs (gare du Nord) en Roissy wordt in 20 minuten overbrugd. De SNCF die hier een kwartierdienst rijdt heeft een nieuw lijngedeelte aangelegd van Aulnay-sous-Bois naar Mitry-Claye (op de lijn Soissons-Hirson) waarbij ook de plaatsen Sevran en Villepinte bediend worden.

Van de luchthaven Charles-le-Gaulle rijden ook treinen naar Marne-la-Vallée via Noisy-le-Sec en Val-de-Fontenay, waar aansluiting wordt gegeven op het metrosnelnet van Parijs, het Réseau Express Régional. De treinen van de luchthaven naar Nogent-le-Perreux gebruiken voor een deel de grote ringlijn rondom Parijs.

Tussen 1980 en 1985 zal men de verbinding tot stand brengen tussen Orly en Charles-de-Gaulle en wel dank zij een verbinding tussen de voorstadlijnen van Noord- en Zuid-Parijs.

1. De nieuwe lijn Paris-Nord naar de luchthaven Charles-de-Gaulle.
2. Bestaande lijnen.



# BELGIE WIJD EN ZIJD ...PER TREIN

## tegen halve prijs (\*)

voor 310 F per maand in 2de klas  
voor 470 F per maand in 1ste klas

met de **halveprijskaart**

al uw treinkaartjes met 50 % korting

## tegen forfaitprijs

	2de klas	1ste klas
gedurende 5 opeenvolgende dagen voor	770 F	1.160 F
« 10 opeenvolgende dagen voor	1.070 F	1.610 F
« 15 opeenvolgende dagen voor	1.380 F	2.070 F
« 5 dagen die u kunt kiezen		
in een periode van 14 dagen (**)	voor 920 F	1.380 F

met de **t:-kaarten** t: 5, t: 10,  
t: 15 of t: 5/14

De halveprijskaarten en de t:-kaarten zijn zonder formaliteiten verkrijgbaar in alle stations.



Nationale Maatschappij  
der Belgische  
Spoorwegen

\* Terminale taks niet inbegrepen  
Minimumprijs : 12 F in 2de kl., 16 F in 1ste kl.  
\*\* De t : 5/14 kaart is uitsluitend  
verkrijgbaar van 15 maart tot 30 september



# 1000 km knus slapen...



vanaf 30 mei 1976

in de nachttrein

## BRUSSEL-AZURENKUST

... comfort naar keus\*.

### Slaaprijtuigen

**Single** : 1 reiziger in een rijdende hotelkamer voor hem alleen, een echt bed met lakens en dekens. Warm en koud water. Stopcontact voor scheerapparaat. (biljet eerste klasse + slaapwagentoeslag).

**Double** : 2 reizigers. De ideale oplossing voor echtparen. Zelfde comfort als voor « single »... maar voor twee. (biljet eerste klasse + slaapwagentoeslag).

**Tourist** : 3 reizigers. Nog steeds hetzelfde comfort. Bijv. : voor echtpaar met kind. (voordelige formule : biljet tweede klasse + slaapwagentoeslag).

**T.2** : nieuwe rijtuigen, nieuwe conceptie : twee bedden per afdeling. Twee « in elkaar gepaste » afdelingen. Comfort vergelijkbaar met « double », maar voordeliger.

### Ligrijtuigen :

6 ligplaatsen per afdeling (biljet tweede klasse + zeer bescheiden ligplaatstoeslag).

Brussel Zuid - v. 19 u 07  
Nice - a. 10 u 31 Oost-Europese tijd  
Vintimiglia - a. 11 u 22 Oost-Europese tijd

\* Elk week-end.



Double



Tourist



T.2



Slapend... met een snelheid van 100 per uur  
naar het zonnige Zuiden. Zo bekort u uw reisduur  
... en verlengt u uw vakantie !

**TEN** Trans  
Euro  
Nacht