

2/78 ^{MEI}

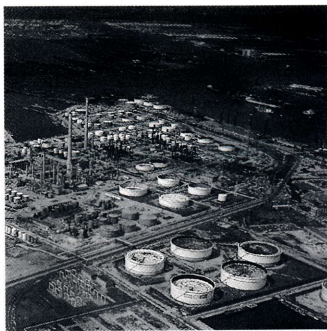
SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN





INHOUD

ONDERNEMING

Gecombineerd vervoer spoor/weg: 16-17

CONTAINER

Interferry te Antwerpen: 10

UITRUSTING

De Ks-wagen: 11-14

SPOORNIEUWS 2/78

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

Verantwoordelijke uitgever:
F. LEBOUTTE - 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
Airprint: 1, 3
Interferry: 10, 17
TRW: 16
NMBS: 7, 8, 9, 11, 14, 18, 20, 21, 22, 23



AKTUEEL

De haven van Antwerpen: 3-6
Nederlandse expo-trein: 22
Interfrigo, nieuwe verbindingen: 22

B-NIEUWS

De SNCF, de DB, de NS te Brussel: 7-9
De Bosch-Express in België: 20
Overwegen: 22
Verdubbeling van lijn 36: 23
Adres voor buitengewoon vervoer: 23

TOERISME

Nieuwe dienstregelingen: 15
Toeristische treinen: 15
Gebruik van ligplaatsen: 21
Trein + fiets: 21
Benelux Tourrail: 21 Sneeuwtreinen: 21

editoriaal

Wij stonden op het vakantiesalon. Misschien ben je aan onze stand voorbijgekomen.

In ieder geval hebben we er heel wat mensen ontmoet voor wie vakantie één van de voornaamste evenementen van het jaar is.

Wie had zich een halve eeuw geleden kunnen voorstellen dat het toerisme op zo'n spectaculaire manier zou groeien? Had er toen iemand een idee van dat het zo'n feestelijke belevenis in de zomer — en nu ook al in de winter — zou worden, met een massale uittocht in alle richtingen?

Het was ondenkbaar. Vakantie bestond alleen maar voor een bevoorrechte klasse. Tot er een drastische verandering komt. In 1938 moeten de bezorgde werkgevers hun arbeiders dat buitengewoon geschenk van een week betaalde vakantie geven.

Dan komt de oorlog: in die tragische jaren is er geen sprake van vakantie. Maar zodra de oorlog voorbij is, de economie er weer bovenop komt en het tijdperk

van de snelle vooruitgang begint, breekt het toerisme door. En hoe!

Veertig jaar na de grote beslissing hebben de arbeiders vier weken betaalde vakantie: een twaalfde van het jaar. En ze maken er volop gebruik van. Nooit heeft de toeristische nijverheid zo'n bloei gekend. De trein, waarmee de eerste „betaalde vakantiegangers” op reis gingen, ondervond felle concurrentie van het vliegtuig. Dank zij de formule „alles inbegrepen” heeft hij geleidelijk weer terrein gewonnen. Nu plaatst men zijn auto op de trein, gewoon als een stuk bagage, en met eet, slaapt en danst er. De trein staat weer in de gunst, nadat men de voorkeur had gegeven aan de auto en het vliegtuig. De vakantiegangers schrikken ongetwijfeld terug voor opstoppingen, het wachten in de lange autoslierten aan sommige grensposten en de vermoeidheid aan het stuur. Met vier weken vakantie hebben we geleerd wat echt leven is en we nemen het ervan.

Enkele weken geleden het vakantiesalon, veertig jaar geleden de betaalde vakantie. Daartussenin een brede kloof en wat bleef eigenlijk nog onveranderd?

FRANS-BELGISCH TARIEF VOOR WAGENLADINGEN (TFBW - nr 9581): PRIJSVERMINDERING

In een vorige uitgave werd U reeds medegedeeld dat de prijzen niet werden verhoogd op 1 oktober 1977.

Sindsdien heeft de F.F. echter een ontwaarding ondergaan ten opzichte van bijvoorbeeld de B.F. en de gulden.

Teneinde de verhouding tussen de prijzen uitgedrukt in F.F. en B.F. te herstellen, werden de prijzen van het TFBW uitgedrukt in B.F. vermindert met bijna 3,50 %. De prijzen van de speciale tarieven werden niet aangepast behalve voor:

09: buizen en pijpen
78: Franse minerale waters (bevrachting per ton in plaats van per liter).

Deze aanpassingen gingen in op 1 maart jongstleden.

In gelijkaardige omstandigheden worden de prijzen van het Frans-Nederlands tarief 9524, vanaf 1/5/1978, uitgedrukt in gulden, verlaagd met ongeveer 5 %.



DE HAVEN VAN ANTWERPEN



Dit speciaal dossier van „Spoornieuws” wordt uitgegeven ter gelegenheid van het a.s. havencongres van de Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging (K.V.I.V.) van 22 tot 26 mei 1978.

Aan dit congres zullen een aantal Europese spoorwegmaatschappijen, w.o. de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, deelnemen. Het is een manifestatie van samenwerking waaraan de haven van Antwerpen gaarne haar steun verleent.

Een haven is bij uitstek een knooppunt waar verkeerswegen voor zee- en landtransport elkaar ontmoeten.

In de haven van Antwerpen lopen jaarlijks ongeveer 18 000 zeeschepen binnen, méér dan 50 000 binnenschepen, méér dan 500 000 spoorwagens en, naar schatting, 200 000 vrachtwagens. Bovendien worden steeds grotere hoeveelheden goederen via pijpleidingen aan- en afgevoerd. Bij het verwerken van de goederenstroom moeten maximale efficiëntie, snelheid en veiligheid gepaard gaan met minimale kosten. Daarbij dient de haven zich aan te passen aan de snelle technische evolutie die het scheepsverkeer en de goederenbehandeling voortdurend ondergaat en aan steeds hogere eisen van de havengebruikers.

Er is in de eerste plaats een aanpassing nodig aan de omvang van de trafiek, die sedert 1950 (het eerste normale na-oorlogse jaar) verviervoudigde. Na de inzinking in 1975 steeg de totale maritieme goederentrafiek in 1976 opnieuw

naar 67 miljoen ton (een stijging van 11 %), en in 1977 naar 69 miljoen ton, waarbij men er rekening mee moet houden dat bovendien meer dan 27 miljoen ton ruwe olie aangevoerd werd per pijpleiding.

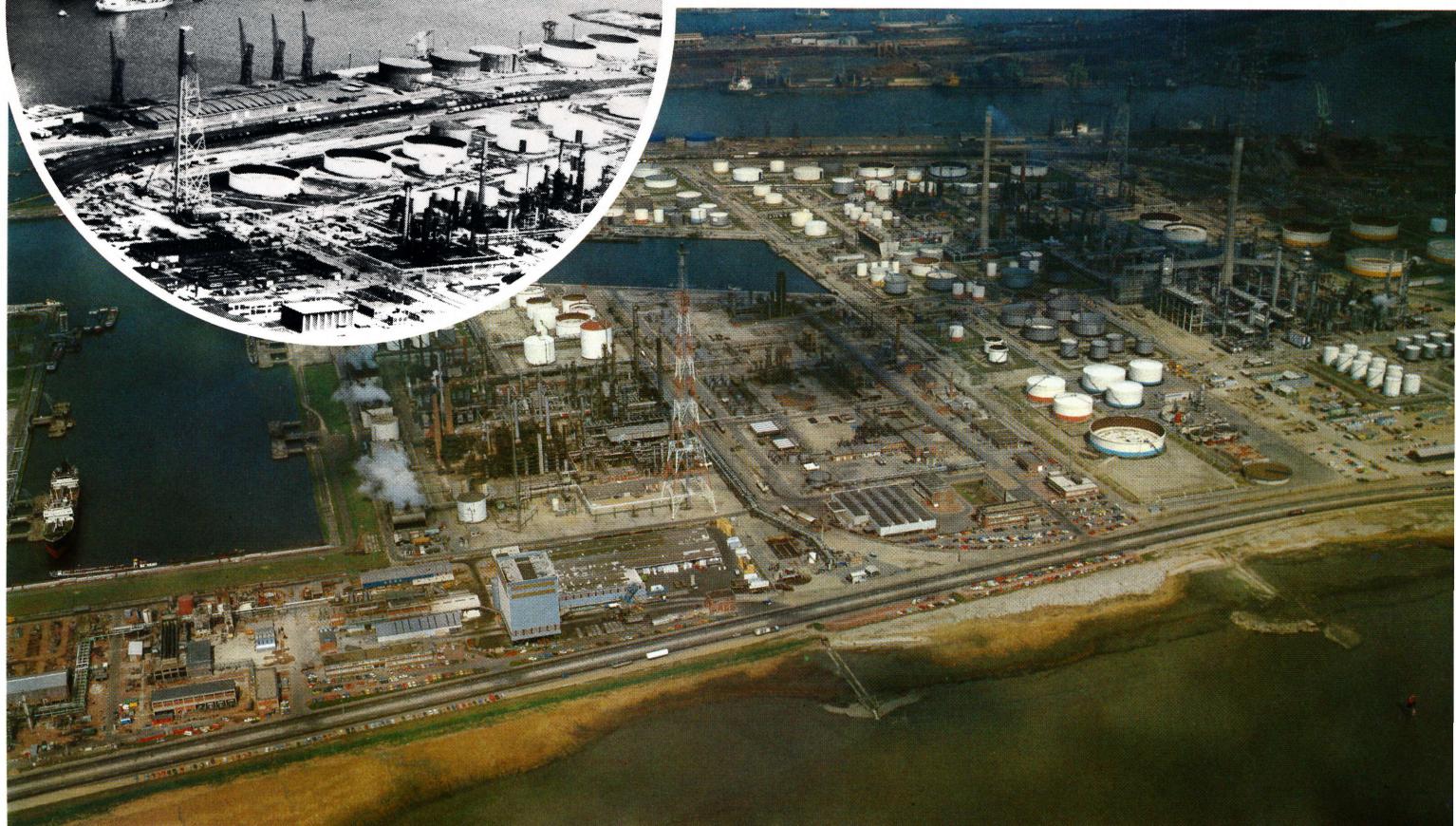
Om aan de stijgende trafiek het hoofd te bieden werd de havenzone uitgebreid tot 10 633 ha op de rechteroever, de lengte der aanlegplaatsen werd verhoogd tot 98 km, de overdekte opslagruimte tot 2 636 000 m² en de open opslagruimte tot 7 195 000 m².

Nu gaat de uitbouw verder; op de rechteroever is een nieuw haven-dok in aanbouw dat een kaailengte van 4 700 m (bij waterdiepte van 16,75 m) zal hebben. De tweede fase van de bouw is thans aan gang en de afwerking van het nieuwe dok is voorzien voor 1980. Het tweede grote werk op de rechteroever is de verbinding tussen het Vijfde Havendok, het Amerikadok en het Albertkanaal.

Een derde werk betreft de bouw van een nieuwe douaneopslagplaats met een totale overdekte oppervlakte van 100 000 m², waarvan de eerste delen reeds in gebruik werden genomen.

Op de linkeroever is een nieuwe uitbreiding van de haven aan gang op een terrein van 6 600 ha, waarvan 925 ha door dokken zullen worden ingenomen en 3 785 ha door haven- en industrieterreinen. De Kallo-sluis (360 m lang en 48 m breed) die de eerste toegang tot deze nieuwe havenzone zal vormen, is zo goed als voltooid.

Zo past de haven zich aan aan de groeiende vraag naar aanlegkaden, opslagterreinen en industriegronden.



Een andere aanpassing is deze aan de specialisatie. Destijds waren er voor de goederenbehandeling alleen gewone kaaikranen, vlotkranen, graanelevatoren en eenvoudige afdaken nodig. De intussen ingetreden specialisatie in de goederenbehandeling heeft om te beginnen het opstellen van steeds zwaardere kaaikranen met grotere reikwijdte vereist en verder het in dienst nemen van steeds meer geperfectioneerde rijdende kranen, van laadbruggen, van containerkranen, straddle-carriers, vorkliften, enz., en daarbij de bouw van ruime opslagplaatsen voor het bewaren, behandelen en verdelen van steeds meer gevarieerde goederensoorten.

Zo beschikt de haven van Antwerpen thans over 481 kaaikranen, 125 rijdende kranen, 24 drijvende kranen, 28 graanelevatoren, 18 laadbruggen, 10 containerkranen, 29 straddle-carriers en 200 vorkliften. Daarbij werden er opslag-tanks met een capaciteit van 10 miljoen m³ opgericht, graansilo's voor 200 000 t, koelmagazijnen met 400 000 m³ en kalimagazijnen met 286 000 m³ inhoud.

Tenslotte zijn er vele andere gespecialiseerde inrichtingen voor

alle soorten chemische produkten, voor wijnen (20 miljoen liter), voor koffie, tabak, vers fruit enz. Intussen heeft de stad Antwerpen beslist een deel van haar ouder kranenpark door nieuwe tuigen met 25 ton hefvermogen te vervangen en een drijvende bok aan te kopen met een hefvermogen van 800 t.

Als voorbeeld van specialisatie in het goederenverkeer is vooral treffend de groei van het containerverkeer. In 1976 steeg de containertrafiek met 12% en werden 250 000 containers met 3,7 miljoen ton goederen behandeld, in 1977 steeg het containerverkeer met 30% tot 4,8 miljoen ton. Het Ro/Ro-verkeer (rij op - rij af - verkeer) dat in 1976 met 11% steeg, vertoonde in 1977 een nieuwe stijging met 20% en meer dan een miljoen ton goederen.

Naast de groei van de trafiek en de specialisatie in het goederenverkeer en de goederenbehandeling moeten de havens zich ook aanpassen aan het gebruik van grotere schepen. Voor Antwerpen betekent dit voornamelijk de grotere bevaarbaarheid van de Schelde, vermits de sluisen en dokken steeds met het oog op

grotere schepen aangelegd werden. De baggerwerken in de Schelde en aan de monding ervan laten nu toe de opvaart van schepen tot 45 voet en van 39 voet bij afvaart. Van de 17 703 zeeschepen die in 1977 de haven binnenliepen, kon 95% onafhankelijk van het getijde in- en uitvaren. Bovendien werd de vaart op de Schelde veel vergemakkelijkt door de opening in september 1975 van de nieuwe Schelde-Rijnverbinding waardoor nu per jaar ca. 63 000 binnenschepen rechtstreeks van en naar de Rijn varen en niet meer gemengd worden met het zeeverkeer op de Schelde. Bovendien is de eerste fase afgewerkt van de radarketen, die bij haar volledige in bedrijfstelling voor de scheepvaart een grote hulp kan bieden.

Zo neemt de toegankelijkheid van de haven steeds toe. Vorig jaar noteerde men bijna 200 schepen met meer dan 40 voet diepgang. De haven kan nu zonder problemen de containerschepen van de derde generatie en de grote massagoedschepen ontvangen. Voor deze laatste vooral moet echter de capaciteit van de rivier nog verder worden verhoogd. Daartoe eist Antwerpen de

spoedige goedkeuring van het verdrag met Nederland over de afsnijding van het Nauw van Bath. Dit belangrijk werk moet de opvaart mogelijk maken van schepen met 48 voet diepgang en een laadvermogen tot 125 000 t.

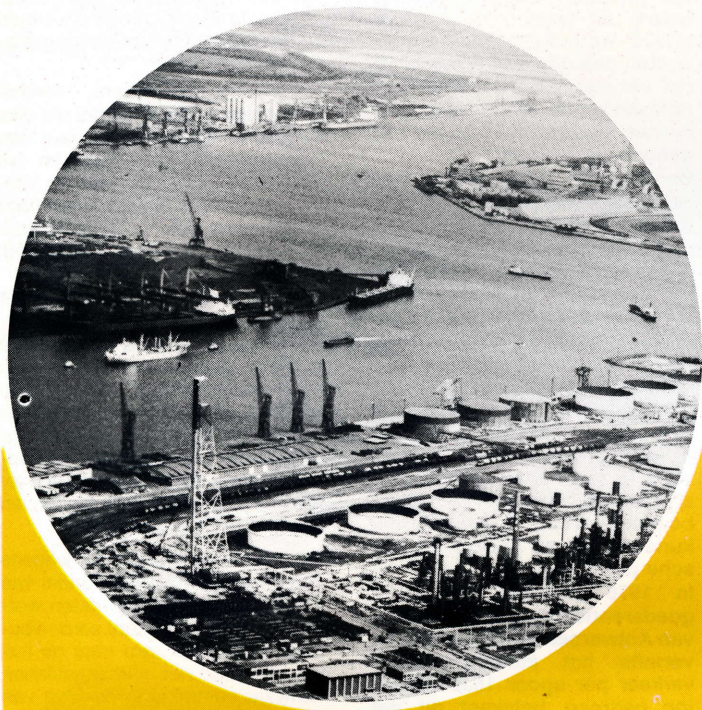
En dan heeft de haven van Antwerpen zich verder moeten aanpassen aan de eisen van de industrialisatie. De industrieterreinen in de haven beslaan nu meer dan 3 100 ha en de investeringen in de havenindustrie bedroegen gedurende de afgelopen 10 jaar meer dan 100 miljard F.









Meer dan 30 000 personen zijn in de Antwerpse havenindustrie tewerk gesteld. 25% van het havenverkeer is bestemd voor de havenindustrie of afkomstig ervan. Op de rechteroever zijn alle industrieterreinen bezet. Op de linkeroever, waar de haven in uitbreiding is, ongeveer 1 000 ha. Een volledige ontsluiting van het nieuw havengebied op de linkeroever vergt echter de snelle goedkeuring van het verdrag met Nederland over Baalhoek, dat een uitweg voor dit nieuw havengebied voorziet stroomafwaarts van het Nauw van Bath en zo dicht mogelijk bij zee.





DE HAVEN VAN ANTWERPEN



-  WATERWEGEN
-  GEPLANDE WATERWEGEN
-  AUTOSNELWEGEN
-  IN TUNNEL
-  IN ONTWERP
-  SPOORWEGEN
-  IN TUNNEL
-  IN ONTWERP



Zo past de haven zich vlot aan aan de wisselende eisen van de scheepvaart en het goederenverkeer ten einde haar rol als nationale haven van België en sleutel tot de gemeenschappelijke markt verder te kunnen vervullen.

Het hoeft geen betoog dat de verbindingen met het achterland hier een uiterst belangrijke schakel zijn. De verantwoordelijken voor de verschillende verkeersmiddelen hebben hun prestaties aan de groei van de haven aangepast. Het spoorverkeer, dat nu nochtans de ongunstige weerslag ondervindt van de zwakke conjunctuur, vooral inzake vervoer van ertsen, steeg in de afgelopen 10 jaar van 13,6 miljoen ton naar 15,8 miljoen ton (in 1950 was het 8 miljoen ton); het vervoer per binnenschip steeg in 10 jaar van 33 miljoen ton naar 38 miljoen ton (in 1950 was het 14 miljoen ton). Het internationaal wegverkeer dat in 1950 nog onbeduidend was, wordt pas sedert 10 jaar genoteerd. In deze periode steeg het van 1,9 naar 7,2 miljoen ton.

De cijfers van het spoorverkeer zijn momenteel beïnvloed door de crisis in de metaalnijverheid en het teruglopen van het ertsverkeer. In 1974, toen nog een jaar van hoogconjunctuur in de staalnijverheid, bedroeg de aan- en afvoer per spoor in de haven van Antwerpen 23,7 miljoen ton. Het aandeel van de Antwerpse haven in het totale goederenverkeer van de N.M.B.S. bedraagt meer dan 25 %. Met een lengte van 836 km vormt het spoorweginet in de haven trouwens meer dan 20 % van de totale spoorlengte van de Belgische spoorwegen. De groei van het net in de haven gaat steeds voort. Nieuwe lijnen zullen worden aangelegd voor de bediening van het nieuwe havendok. Ook op de linkeroever groeit de spoorweginfrastructuur samen met de haven. De mogelijkheid om over goede spoorverbindingen te beschikken vormt trouwens één der aantrekkingspunten voor nieuwe nijverheden in dit gebied.

Samen met de sluis en het kanaaldok werd daarom op de linkeroever een spoorwegtunnel onder het kanaaldok gebouwd.

Thans loopt de verbinding met de rechteroever via de spoorweg van de Kennedy-tunnel (E3-tunnel). De spoorverbindingen van de linkeroever vormen zodoende nu een aftakking van de lijn 59 tussen Gent en Antwerpen. Met het oog op de toekomst is een nieuwe spoortunnel onder de Schelde voorzien, aansluitend aan een tunnel onder het kanaaldok, om zo de haven op de linkeroever te verbinden met het vormingsstation Antwerpen-Noord. Op de linkeroever zullen spoorverbindingen worden tot stand gebracht naar de verschillende industriezones en naar het overslaggebied ten zuiden van het te bouwen kanaaldok. Bovendien zullen een omloopspoor rond het ganse gebied en insteeksporen naar de dokken aangelegd worden. Een duidelijk voorbeeld voor samenhang in de evolutie van de ha-

ven zelf en deze voor het spoor, vormt ook de uitbouw van de containerinstallaties van Interferry bij het Churchilldok op de rechteroever en de inspanningen van de N.M.B.S. inzake „kangoeroe-“ en „Huckepack-“ verkeer.

In een klein land als België liggen de grenzen steeds dichtbij en een werkelijke economisch verantwoorde ontwikkeling moet zich daarom richten op het grotere gebied van de E.E.G. De reglementen en tarieven der spoorwegmaatschappijen moeten in het Europese kader zodanig zijn, dat de geografische positie van de havens een normale repercussie heeft op de tarieven, d.w.z. tarieven gebonden aan de afstanden, ongeacht het feit of hierbij nationale grenzen overschreden worden of niet. Een samenwerking van de Europese spoorwegmaatschappijen en de Europese havens kan voor beiden, en voor de algemene economische toestand, slechts gunstige gevolgen hebben. Wij hopen dat zij weldra werkelijkheid zal worden.

L. DELWAIDE,
Schepen voor de
Haven van Antwerpen.





HET SPOORWEG- VERKEER IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Van de haven van Antwerpen wordt o.a. gezegd dat het een spoorweghaven is. Alhoewel dit gezegd reeds zeer oud is en de Antwerpse haven de laatste jaren een enorme evolutie heeft doorgemaakt, blijft in de huidige omstandigheden dit kenmerk nog altijd geldig omdat de N.M.B.S. de uitbreiding van de Antwerpse haven steeds op de voet gevolgd heeft en in geen enkele andere grote haven ter wereld de spoorweguitrusting zo intens in de havenstructuur geïntegreerd is als te Antwerpen.

Om de bedieningsmogelijkheden over het ganse havengebied te verzekeren werden in totaal 800 km sporen aangelegd waardoor alle ligplaatsen van de kaaien en loodsen en alle industrievestigingen in de haven per spoor bereikbaar zijn. Dit is een zeer speciale troef voor de Antwerpse haven waarvan de waarde duidelijk geïllustreerd wordt door de tonnages die de spoorweg jaarlijks uit en naar de haven vervoert (in 1976 beliep die trafiek 18,1 miljoen ton waarvan 2,3 miljoen ton bestemd waren voor of herkomstig uit de industriële ondernemingen in het havengebied).

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

Transporten van massaproducten zoals ertsen gebeuren meestal met volledige treinen die rechtstreeks in hun geheel tot op de laadinstellingen kunnen doorrijden. De andere goederen worden echter meestal niet in dergelijke grote hoeveelheden ten vervoer aangeboden dat zij met een volledige trein van één vertrekpunt naar één aankomstpunt zouden

kunnen verzonden worden. Er moeten dus enerzijds treinen voor het hinterland gevormd worden met wagens die op verschillende plaatsen in de haven geladen worden en anderzijds moeten de wagens van de treinen die uit het hinterland komen, naar verspreide losplaatsen in de haven afgevoerd worden.

Deze bewegingen kunnen niet in één tijd uitgevoerd worden en eisen meerdere opeenvolgende bewerkingen die respectievelijk plaats vinden in de vormingsstations en in de secties en op de kaaisporen.

Vooreerst zijn er twee vormingsstations „Antwerpen Noord” en „Antwerpen Kiel” langs dewelke al het verspreid spoorverkeer van en naar de haven gekanaliseerd wordt en die dagelijks ongeveer 70 treinen opvangen uit het hinterland en anderzijds evenveel treinen per dag vormen met bestemming naar het hinterland.

Antwerpen Noord is veruit het belangrijkste van deze twee vormingsstations en neemt ongeveer 90% van de verspreide haventrafiek voor zijn rekening. Bovendien vertrekken er dagelijks een 30-tal volledige treinen rechtstreeks van uit de erts-overslagbedrijven en de petroleumraffinaderijen in het havengebied.

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

De N.M.B.S. heeft steeds alles in het werk gesteld om gelijke tred te houden met de uitbreiding van de haven en met ontwikkeling van de moderne technieken. Ze heeft zich ook vrij vlog aangepast aan het sinds 1966 opkomende containerverkeer waarvoor zij, in de onmiddellijke nabijheid van het containercentrum van het Churchilldok, een eigen containerterminal heeft opgericht met 3 portaalcranes, 4 Straddle-carriers en een parkeerterrein van ± 35 000 m².

In 1976 vertrokken ongeveer 60 500 containers per spoor uit het havengebied en kwamen er 56 500 uit het hinterland in de haven toe.

Ondanks de vlugge ontwikkeling van het containervervoer blijven de traditionele transporten de hoofdbrok uitmaken van het spoorwegverkeer en de belangrijkste componenten van de spoorwegtrafiek uit en naar de haven waren in 1976 de volgende:

- ijzererts naar de Belgische en in mindere mate naar de Luxemburgse staalindustrie: 8,7 miljoen ton;
- petroleumprodukten naar de Belgisch Luxemburgse Eco-

nomische Unie: 1,3 miljoen ton;

- steenkolen naar de Belgische industrie: 700 000 ton;
- staalproducten komende uit de Belgische, Luxemburgse, Franse en Duitse staalfabrieken en bestemd voor de uitvoer over zee: 2,4 miljoen ton;
- scheikundige producten en meststoffen uit België, Frankrijk en Duitsland voor de uitvoer over zee: 570 000 ton;
- scheikundige producten bij invoer over zee: 240 000 ton.

Daarnaast kunnen we vermelden dat glas, cement, hout, katoen, wol en jute, allerlei machines, auto's en landbouwmachines, graan, fruit en gekoelde producten ook nog een vrij belangrijk vervoer voor de spoorweg uitmaken al bereiken zij op verre na niet de tonnage van hogergenoemde goederen.

Dank zij de vestiging van een hele reeks industriële bedrijven in het Antwerpse havengebied is er, naast de zuivere haventrafiek, ook een belangrijk industrieel verkeer ontstaan waarvan de spoorweg een niet onaardig gedeelte voor zijn rekening neemt. Het totale spoorwegverkeer van deze industrieën bereikte in 1976 2,3 miljoen ton (het gaat hier vooral om transporten van petroleumprodukten, onderdelen voor de assemblage van auto's, afgewerkte auto's en landbouwtractoren, meststoffen, kunststoffen en andere chemische produkten).

In 1976 bedroeg de totale goederenoverslag in de haven van Antwerpen 66 miljoen ton en vermits het zuivere havenverkeer per spoor 15,8 miljoen ton bedroeg, betekent dit dat ± 24% van het maritiem goederenverkeer per spoor aan- of afgevoerd werd.

Indien het dus juist is te zeggen dat de spoorweg een belangrijk instrument is voor de goede functionering van de haven van Antwerpen dan is het anderzijds ook zo dat deze haven een zeer belangrijke bron van verkeer is voor de N.M.B.S. vermits 30% van haar totale goederentrafiek in de Antwerpse haven geladen of gelost wordt. (18,1 miljoen ton op een totaal van 60 miljoen ton in 1976).

Als dokumentatie geven wij hierbij enkele details betreffende de spoorwegorganisatie in de haven.

Antwerpen D.S.

Vanuit dit vormingsstation wordt de ganse havenzone bediend, dit dank zij een uitgebreide spoorinfrastructuur (800 km spoorweg). Dagelijks ontvangt Antwerpen D.S. 2 000 tot 2 500 wagens. Deze zijn te verdelen over ongeveer 320 bedieningspunten, waaronder 62 industriële spooransluitingen.

Het spoorwegnet in het havengebied is ingedeeld in 17 secties met de volgende karakteristieken:

- zij zijn afgebakend volgens de topografische ligging en de belangrijkheid van de trafiek;
- elke sectie beschikt over een achterbundel die een drieledig doel heeft:
 - hij fungeert als vertrek- en aankomstbundel der treinen, als rangeerbundel voor het schiften der wagens en tenslotte als wachtbundel der lossingspunten op de kaaien;
 - één of meer rangeerlokotieven staan per sectie ter beschikking;
 - de secties zijn in meerdere divisies ingedeeld die een trapsgewijze hergroepering vormen tot behulp van het vormingsstation;
 - typisch en tevens vermeldenswaardig is het feit dat elke sectie werd gedoopt naar een naam die een historisch feit oproept of zelfs naar de zeevaartlijn die eindigt in het nabij gelegen dok ... Bijvoorbeeld: Angola, Far West, Groenland, Alaska, enz...

De bediening van de kaaien, vanuit de secties, geschiedt in het algemeen tussen 6 en 8 uur voor de wagens, aangekomen in de loop van de nacht en vóór 13 uur voor de wagens, aangekomen tussen 6 en 10 uur. In bepaalde gevallen, op dringende aanvraag van de bestemming, kunnen de wagens ter beschikking gesteld worden binnen het uur van hun aankomst.

Na het lossen worden de wagens verzameld in de achterbundel van de sectie. Volgens de noden worden ze door een lokaal verdeelbureau terug afgevoerd naar de haven of naar het vormingsstation vanwaar sommige in de loop van de avond nog vertrekken.

Problemen

Problemen duiken op in de bediening wanneer bijvoorbeeld de lossingsplaatsen oververzadigd zijn of wanneer een lossing moet worden verdaagd. Ten gevolge hiervan geraakt soms ook de achterbundel van de sectie zelf verzadigd en kan hij dus geen wagens meer ontvangen. Dit leidt uiteindelijk tot een verstopping van de vorming.

Antwerpen-Noord

Homogene treinen worden door dit station ontvangen en onmiddellijk naar hun bestemming doorgestuurd. Gezien de omvang van deze trafiek werd de rechtstreekse lijn naar de achterbundel Stocatra (ertsterminal) geëlectriceerd.

De homogene treinen, bestemd voor de nevenindustrie, doen eveneens dit station aan.

Antwerpen-Schijnpoort

Dit is het station dat uitgerust is voor het gecombineerd spoorwegvervoer. In 1977 werden er om en bij de 1 200 opleggers behandeld.

SNCF

Een vooruitgeschoven post te Brussel,
de Algemene Vertegenwoordiging
van de Franse Spoorwegen
voor de Benelux
Adolphe Maxlaan 25
tel: 02/218 34 15

Een doeltreffend
partner voor
uw transporten naar,
van of via Frankrijk



Waarom een vertegenwoordiging van de SNCF in België, mijnheer Lacôte?

Om hun commercieel beleid ten uitvoer te brengen, hebben de Franse spoorwegen een verkoopapparaat tot stand gebracht dat bestaat uit 130 handelsagentschappen en 350 gewestelijke afgevaardigden die heel het nationaal grondgebied bestrijken; dat apparaat heeft uitlopers in het buitenland waar in de belangrijkste landen „Algemene Vertegenwoordigingen” gevestigd zijn die er mee belast zijn dat beleid ook op het vlak van het internationaal verkeer door te trekken.

Dat systeem bestaat trouwens reeds zeer lang, want sedert meer dan een halve eeuw is er een Algemene Vertegenwoordiging van de Franse spoorwegen in het hartje van Brussel gevestigd en wel op het adres Adolphe Maxlaan 25.

Wordt er al zo lang aan prospectie van het goederenvervoer gedaan?

Uiteraard was de activiteit aanvankelijk louter op de reizigerssector gericht en die bestond dan alleen in de verkoop van biljetten. Maar sedert meer dan 20 jaar is de Algemene Vertegenwoordiging, bewust van het toenemend belang van het internationaal verkeer, zich steeds meer gaan toeleggen op het goederenverkeer. Er moet bovendien op gewezen worden dat de oprichting van de Gemeenschappelijke Markt het handelsverkeer onder de landen van de Gemeenschap in hoge mate heeft doen aangroeien; dat verkeer wordt maar al te dikwijls in waarde gemeten. Zonder twijfel weten zeer weinigen dat de omvang van het handelsverkeer tussen de BLEU en Frankrijk per jaar ongeveer 50 miljoen ton bedraagt.

Er is dus een zeer belangrijke taak te vervullen om voor de spoorweg een maximaal aandeel te verwerven!

De diensten van de Algemene Vertegenwoordiging van de SNCF

te Brussel leggen zich daarop toe in nauwe samenwerking met de collega's van de NMBS. Daartoe werd de goederenafdeling in twee cellen gesplitst. De ene cel moet de cliënteel schriftelijk of telefonisch inlichtingen verstrekken over vervoerprijzen, vervoervoorwaarden, niet aangekomen wagens enz. De andere cel bestaat uit drie afgevaardigden die het land afreizen om de waar aan de man te brengen, de cliënteel te bezoeken en ze op de hoogte te houden van nieuwigheden die inzake tarieven en technieken van de spoorwegen worden ingevoerd. Ze doen dit alles in nauwe samenwerking met de verantwoordelijke collega's van de Belgische spoorwegen.

Voor zover het mogelijk is, wordt die actie kracht bijgezet door deelneming aan gebeurtenissen zoals de tentoonstelling te Antwerpen en door passende reclame.

Zijn de resultaten in verhouding tot de geleverde inspanningen?

Eerlijk gezegd, we kunnen daarop positief antwoorden, ondanks de crisis die zich nu voordoet en ongetwijfeld eveneens dank zij de invoering, sedert 1 februari 1975 tussen Frankrijk en België, van het tarief 9581 dat zeer eenvoudig kan toegepast worden en niet meer gebaseerd is op de binnentarieven.

We hadden het daarstraks over de BLEU. Ik zou in dat verband willen verduidelijken dat het spoorwegverkeer tussen Frankrijk en de haven van Antwerpen op de tweede plaats komt na de produkten betreffende de BLEU. Ondanks een relatief ongunstige conjunctuur vertegenwoordigt de jaarlijkse omvang van het verkeer nog ongeveer twee miljoen ton en de Algemene Vertegenwoordiging van de Franse spoorwegen te Brussel houdt zich zeer nauwgezet met die transporten bezig.

Tenslotte zou ik willen zeggen tot de lezer, hij weze nu industrieel, handelaar of expeditie, dat hij niet moet aarzelen om een beroep te doen op de diensten van de Algemene Vertegenwoordiging van de SNCF in Benelux; hij zal er goed worden onthaald en alles zal in het werk gesteld worden om spoedig een gunstige oplossing voor de gestelde problemen te vinden.

Die uitnodiging geldt dus ook voor onze burenen?

Uw burenen in Nederland en Luxemburg kunnen zich natuurlijk tot onze zetel te Brussel wenden. We hebben echter ook in Rotterdam en Luxemburg diensten waarmee ze zich gemakkelijker in verbinding kunnen stellen.

Kantoor in Nederland: Delftsestraat, 9 c, Rotterdam, telefoon 010/11 53 63.

Kantoor in het Groot-Hertogdom: Bd. Grande Duchesse Charlotte, 37, Luxemburg, telefoon 352/296 27

Op een bijeenkomst ter voorbereiding van de tentoonstelling te Antwerpen hebben we de heer Lacôte, algemeen vertegenwoordiger van de SNCF in België, ontmoet.

een ploeg deskundigen ten dienste van de afzenders die met Duitsland werken.



Op de haventoonstelling ontmoetten we ook de algemene vertegenwoordiger van de Duitse Spoorwegen, de heer Wehner, met wie we het volgende gesprek hadden.



Is het niet zo, Mijnheer Wehner, dat het verkeer tussen België en Duitsland de jongste jaren steeds maar toegenomen is?

Sedert de oprichting van de Gemeenschappelijke Markt zijn de verkeersstromen tussen de lidstaten van de Gemeenschap en, in dit geval, tussen België en de Duitse Bondsrepubliek, steeds meer aangegroeid. De resultaten van de Belgische buitenlandse handel voor de periode van januari tot september 1977 bevestigen eens te meer dat de Bondsrepubliek nog altijd de eerste handelspartner van België is. Van de totale Belgische invoer was 21,9 %, afkomstig uit de DBR, terwijl 22,5 % van de uitvoer voor de DBR bestemd was. België behield de derde

plaats op de klantenlijst en de vierde plaats op de leverancierslijst van de DBR. De Westduitse invoer heeft vooral betrekking op grondstoffen en afgewerkte producten. België voert naar Duitsland vooral halffabrikaten, bijna afgewerkte producten en voedingsmiddelen uit.

Wat is het aandeel van de spoorweg in dat handelsverkeer?

In 1976 werden tussen België en de Duitse Bondsrepubliek 5 135 000 ton goederen per spoor vervoerd, waarvan 894 000 ton via de haven van Antwerpen. Tijdens diezelfde periode was het aantal per spoor vervoerde en in de Antwerpse haven behandelde transcontainers van

en naar de DBR met 22,4 % gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar.

De resultaten van 1977 zijn nog beter. Eind oktober was de tonnage die in de twee richtingen via Antwerpen wordt vervoerd, met 11,7 % gestegen ten opzichte van de per spoor vervoerde tonnage tijdens de eerste tien maanden van 1976.

Die ontwikkeling bewijst dat de spoorweg zich lang niet kwaad verdedigt tegen de buitengewoon dynamische concurrentie van de andere vervoertakken.

Een algemene vertegenwoordiging van de DB in België is dus ten volle gerechtvaardigd?

Inderdaad. Om de vervoerproblemen op de verbinding

België - Duitse Bondsrepubliek en op de lijnen naar verder gelegen landen op te lossen, kunnen de Belgische klanten van de Deutsche Bundesbahn op de vlotheid en de werkracht van onze ploeg rekenen. Ze zullen daar ook kennis maken met de heer Kirschweg en mevrouw Kronenwerth, die zich met de goederenproblemen bezighouden, en met de heer Köppen, die het reizigersverkeer voor zijn rekening neemt.

Nog even ons adres: Luxemburgstraat 23, 1040 Brussel, telefoon 02/512 53 39. We hebben ook een kantoor op de Place de la Gare, 9, te Luxemburg, en het telefoonnummer daarvan is 488 951.



NEDERLANDSE SPOORWEGEN OOK IN BRUSSEL GEVESTIGD



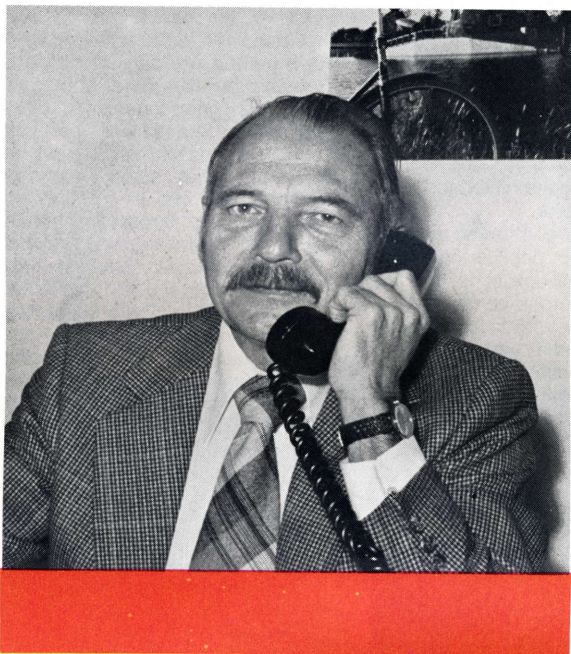
Op zijn beurt nam Mijneer Lucas, vertegenwoordiger van de Nederlandse Spoorwegen, het woord.

Reeds tientallen jaren hebben de n.v. Nederlandse Spoorwegen een algemene Vertegenwoordiging te Brussel. Het is de oudste N.S.-vestiging in het buitenland met als werkgebied België, Luxemburg en Frankrijk.

Tot de vele taken van dit kantoor behoren de behandeling van de commerciële aangelegenheden in het werkgebied en het representeren van N.S. bij de Directies van NMBS, SNCF en CFL.

Het accent valt echter op de bevordering resp. het behoud van het goederenvervoer per spoor van/naar Nederland via de Nederlandse zuidgrens.

Het uitgebreide net van vaarwegen in ons waterlandje en het goede wegennet in dat vlakke land, bezorgen het spoorvervoer een hevige concurrentie, hetgeen ook N.S. in Brussel in een moeilijke concurrentiepositie plaatst.



Hoe kunt u hierop reageren?

Daarom worden intensieve contacten onderhouden met het bedrijfsleven, al of niet rechtstreeks of via de agentschappen van de overige spoorwegen. Verder wordt er informatie over tarieven en voorschriften verstrekt, voorlichting gegeven over transportmogelijkheden, transportberekening, voor- en natransport, vervoersbewaking.

Kortom, er wordt zoveel mogelijk service verleend aan de verladers c.q. potentiële verzenders teneinde gezamenlijk oplossingen voor transportproblemen te vinden.

Het aangaan van vrachtreductie-overeenkomsten, tezamen met de andere spoorwegen en het bespreken van dienstregelingen en aansluitingen behoren tot de orde van alle dag.

Betreft het particuliere tariefovereenkomsten?

Ter verbetering van de efficiency wordt er naar zo eenvoudig mogelijke tarieven gestreefd; het internationale TFNW tussen Nederland en Frankrijk, dat onlangs tot stand kwam, is er een voorbeeld van. Een tarief België - Nederland (TBNW) is momenteel in bewerking.

De samenwerking met de overige spoorwegen is in dit internationale vervoer van doorslaggevende betekenis. Slechts gezamenlijk kan het hoofd aan de felle concurrentie worden geboden en zijn vervoerprestaties mogelijk.

Nieuwe vervoerstechnieken, zoals o.a. containervervoer, Huckepack en vervoer in nieuwe speciale wagens (al of niet met Particuliere verhuurmaatschappijen) stellen de spoorwegen tot moderne ontwikkeling in staat.

En dat kleine stukje Holland, links van de Schelde...?

Tot het ambtsgebied van de N.S. te Brussel behoort nog een deel van Nederland, n.l. Zeeuws-Vlaanderen, met daarin de spoorlijn van Sas van Gent naar Terneuzen.

Deze spoorlijn is niet rechtstreeks maar via het net van de NMBS met N.S. verbonden. De belangen van het goederenvervoer van dit stukje Nederland worden eveneens door N.S.-Algemene Vertegenwoordiging te Brussel behartigd.

De N.S.-vertegenwoordiging in Brussel blijft steeds gaarne ter beschikking van de verladers in België, Luxemburg en Frankrijk alsmede van de spoorwegen in het ambtsgebied. Ze is gevestigd op de Keizerinlaan, 66 (bus 1), 1000 Brussel, nabij het Centraal Station. Het telefoonnummer: 02/512 83 45; het telexnummer: 62471 NS-BRU.



INTERFERRY IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

De haven van Antwerpen die, inzake behandeling van stukgoed, ertsen e.a., internationale faam heeft verworven, heeft ook op efficiënte wijze de opkomst van de grote containers opgevangen.

Langsheen het Churchilldok, dat hoofdzakelijk voor diepzeecontainertrafik is bestemd, werden private containerterminals opgericht die, qua organisatie en uitrusting, niet moeten onderdoen voor de anderen.

De snelle evolutie van het containertransport was de reden voor de NMBS, die steeds bij de groei van de Antwerpse wereldhaven betrokken was, om ook met een containerterminal in het havengebied aanwezig te zijn. De continuïteit van het maritiem vervoer naar en van het Europese hinterland werd aldus verzekerd.

Deze spoorweg-instelling werd ingeplant tussen het 6de havendok en het Churchilldok, in het centrum van de Antwerpse containerzone. Rechtstreeks verbonden met de spoorwegbundel „Angola” (één van de 17 secties) en op korte afstand van de vormingsstations Antwerpen-Noord en Antwerpen

Schijnpoort, is deze ligging uiterst geschikt voor een soepele aan- en afvoer van de spoorwagens.

Op 1 januari 1972 heeft de NMBS de exploitatie van de containerterminal toevertrouwd aan haar dochteronderneming de n.v. Interferry. Deze is tevens enig vertegenwoordiger in België van Intercontainer en Interfrigo en staat in voor de betrekkingen tussen de te Basel gevestigde hoofdzetels en de Belgische cliëntele.

In de loop der jongste jaren kwamen heel wat bijzondere treinverbindingen voor het containervervoer tot stand: tussen Antwerpen en Rotterdam bijvoorbeeld, drie treinen per dag, tussen Antwerpen en Duitsland (met aansluitingen naar Oostenrijk, Oost-Europa en Scandinavië) een trein per dag, tussen Antwerpen en Frankrijk (met aansluiting naar Zwitserland, Italië en Spanje) een trein per dag. Bovendien werden speciale containertreinen (Trans Europe Container Express) ingelegd met gegarandeerd aankomstuur: dat geldt o.a. voor de verbinding tussen Antwerpen en Parijs (en verder naar Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux en Nantes) en voor de verbinding tussen Antwerpen en bepaalde Italiaanse terminals via Frankrijk.

Getrouw aan het parool van directeur J. Schuermans „in een minimum van tijd een maximum aan service” werd de Interferry-spoorwegterminal gedurende de nog jonge geschiedenis, uitgebouwd tot één der best uitgeruste en snelst werkende terminals op het Europese continent.

Om dat waar te maken beschikt het bedrijf te Antwerpen over een uitgebreide infrastructuur:

- een spoorwegbundel met 4 sporen van 400 meter lengte. Deze bundel wordt bediend door twee containerkranen die respectievelijk 30 en 35 ton hefvermogen hebben. De loopkat van deze kranen beweegt zich over een afstand van 22 meter waarvan 9 meter overspanning van het wegdek, wat een soepele lossing en lading van spoorwagens en vrachtwagens mogelijk maakt.

- een sporenbundel met 4 sporen van 280 meter lengte. Een derde kraan met een hefvermogen van 35 ton beweegt zich over deze bundel.

- de drie kranen zijn uitgerust met een telescopische spreader welke 220° draaibaar is en containers van 20', 30' en 40' kan opnemen. Een der kranen beschikt over grijparmen die de behandeling mogelijk maakt van containers en tuigen welke niet aan de ISO-normen voldoen.

- vier straddle-carriers met een hefvermogen tot 30 ton, die tot drie hoog kunnen stapelen, een beweegbare spreader hebben voor alle ISO-containers en belast, tegen 30 km/uur over het terrein kunnen rijden.

- een opslagruimte binnen kraanbereik van 8160 m²
een parking van 7170 m²

totaal: 15330 m²

of in TEU (20' equivalenten) uitgedrukt: een ruimte om bij 3 hoog ongeveer 3 000 containers te bergen. — een modern gebouw op de terminal verleent onderdak aan de verschillende diensten van Interferry. Ook een douanedienst, waar de cliënten de nodige formaliteiten kunnen vervullen, is voorhanden. Een weegbrug en een onderhoudsloods voltooien het geheel.

Enkele cijfers getuigen van deze enorme groei en het aanpassingsvermogen van deze Antwerpse spoorwegcontainerterminal:

Evolutie van het aantal behandelde containers in de internationale containertrafik:

	Terminal Interferry	Kaaisporen
1972	12.802	38.749
1973	18.838	54.759
1974	25.866	57.187
1975	27.030	41.928
1976	36.774	56.566
1977	41.826	61.929

De n.v. Interferry streeft er naar, een steeds betere service te bieden aan de cliënten van het spoor, door het constant verbeteren van haar infrastructuur, maar in het bijzonder door een nauwe samenwerking met de NMBS enerzijds, de wegvervoerders, expediteurs en rederijen anderzijds.

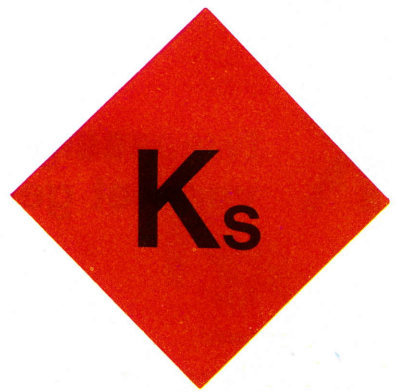
Als vertegenwoordiger van Intercontainer, is Interferry daar om de Belgische cliëntele met raad en daad bij te staan. Naast de Antwerpse terminal bestaan er in ons land nog de SBA-diepzee en short-sea terminal te Zeebrugge en de spoorwegterminals van Brussel TT, Charleroi (Châtelaineau), Kortrijk en Luik (Bressoux). Al de stations, open voor het goederenvervoer per spoor, zijn tevens open voor het containervervoer. Wij vestigen er echter de aandacht op dat in deze stations, geen infrastructuur aanwezig is om containers van of op spoorwagens te lossen of te laden. Interferry zal U ook hierover graag inlichten.

Als vertegenwoordiger van Interfrigo beschikt Interferry eveneens over specialisten om U te informeren over het vervoer van goederen onder geleide temperatuur. Zij kunnen U het meest geschikt materieel aanduiden, of het nu wagens of containers zijn en U inlichten over de vervoerprijs op de Europese spoorweglijnen.

INTERFERRY N.V.
Zomerweg 26
2030 ANTWERPEN
Tel.: 031/42 16 92
Telex: 32529



platte wagens van het gewoon type met twee assen



SPOORNIEUWS

278



gemeen zijn die wagens bijzonder geschikt voor het vervoer van produkten van de ijzer- en staalnijverheid: ijzeren balken, damplanken, betonstaal, enz. Ook machines van alle aard, al of niet gedemonteerd, en voertuigen zoals tractoren en landbouwmachines worden met dergelijke wagens vervoerd.

Ze zijn uitgerust met kop- en zijschotten om de lading bij abnormale verplaatsingen tegen te houden of om te verhinderen dat ze kantelt of valt. Op de schotten zitten gewoonlijk ringen of vastzetmidelen om de stouwing van de goederen te vergemakkelijken.

De schotten zijn neerklapbaar, zodat de wagens gemakkelijk geladen worden. Als men de kop-schotten neerklapt, kunnen voer-

tuigen op luchtbanden, landbouwtractoren bijvoorbeeld, van de ene wagen op de andere rijden en kan men aldus een heel stel vormen.

Met de zij- en kopprongen, eveneens neerklapbaar, kan men hoger laden en dat geldt dan vooral voor produkten van de bosbouw, voor buizen, balken, enz.

Volgens het type van de wagen mogen de maximumlasten voor S-wagens (100 km/u) en voor wagens die op de lijnen van categorie C (die van het Belgisch net) rijden, niet boven 21 tot 27 ton gaan. Verder zijn er aanvullende voorschriften voor de verdeling van de goederen over de wagenvloer. Zoals gewoonlijk komen al die gegevens voor op de roosters die op de zijkant van de wagen zitten.

Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Ks-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 13.1
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2139 of 2135.

De Handelsdirectie
Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/532 80 80,
toestel 2619 of 2661.

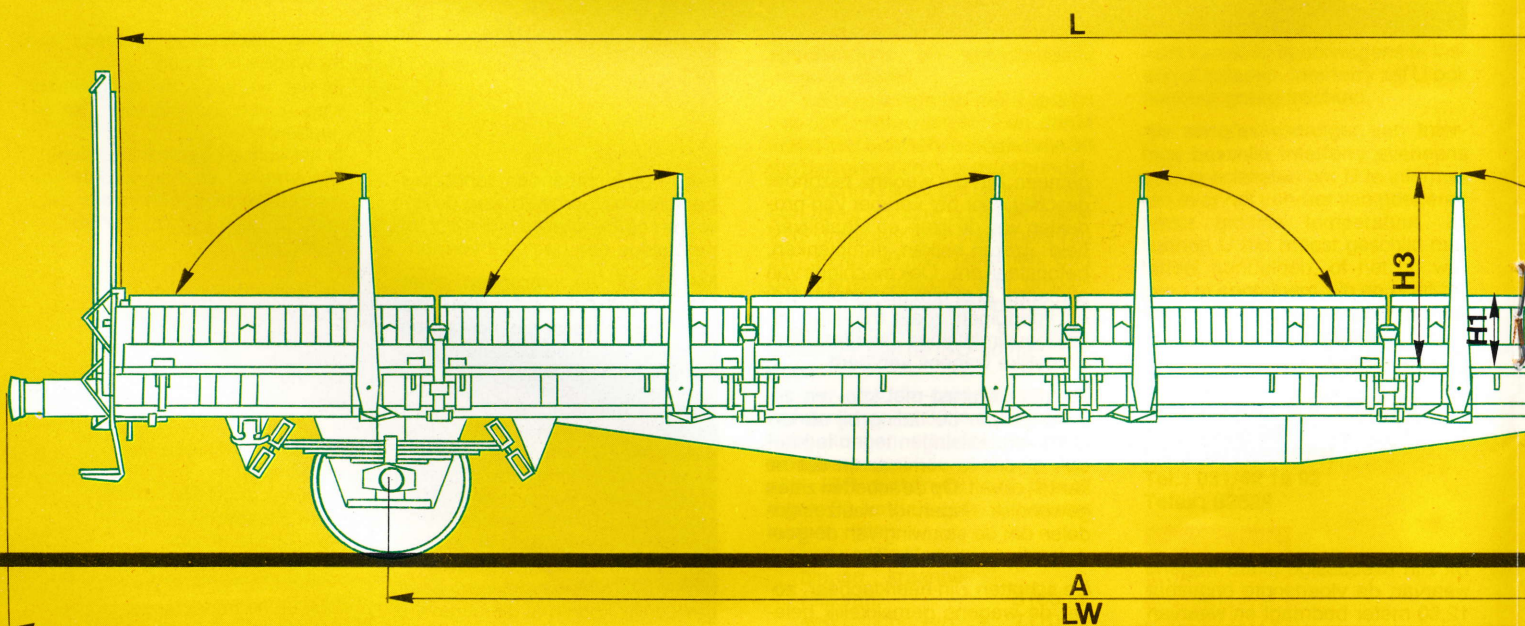
Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

Dit zijn tweeassige platte wagens waarvan de vloerlengte ongeveer 12,50 meter bedraagt en waarvan de totale lengte over de buffers minder dan 14 meter is. Over 't al-

K tweeassige platte wagen van het gewoon type

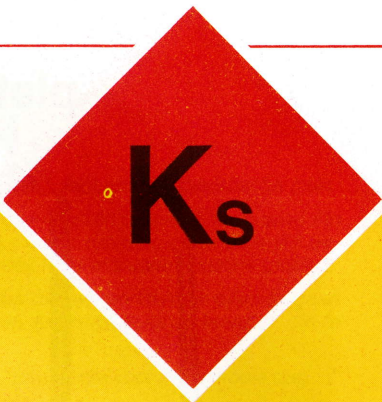
S geschikt om te rijden tegen 100

1 Code		K	Ks	Ks
2 Type		3202 A1	3202 A2	3202 A3
3 Aantal		827	250	173
4 Nummer van de wagen	internationale code serienummer	21.88 300.0.000 999	21.88 330.3.000 250	21.88 330.3.500 999
5 Constructiejaar		1963	1966-67	1966-67
6 Totale lengte = LW	mm	13.920	13.920	13.920
7 Radafstand = A	mm	8.000	8.000	8.000
8 Totale breedte = BW	mm	2.866	2.866	2.866
9 Vloerhoogte = HP	mm	1.260	1.260	1.260
10 Nuttige lengte = L	mm	12.560	12.560	12.560
11 Nuttige breedte = B	mm	2.508	2.508	2.508
12 Oppervlakte	m ²	31,5	31,5	31,5
13 Hoogte van de zijschotten = h1	mm	400	400	400
14 Hoogte van de kopschotten = h2	mm	445	445	445
15 Zijdelingse rongen	aantal hoogte = h3	2 × 6 885	2 × 6 885	2 × 6 885
16 Koprongen	aantal hoogte = h4	2 × 2 460	2 × 2 460	2 × 2 460
17 Gemiddelde tarra	t	11,5	11,5	11,5
18 Toegelaten lasten	t	A 20,5	B 24,5	C 24
			S 20,5	21
			S 20	24
19 Maximum geconcentreerde lasten	m-t			
		m	t	m
		aa	3	24,5
		bb	5	24,5
		cc	7	24,5
		aa	3	16
		bb	6	21
		cc	9	21
		aa	3	16
		bb	6	24
		cc	9	24
20 Minimum bochtstraal	m	75	75	75

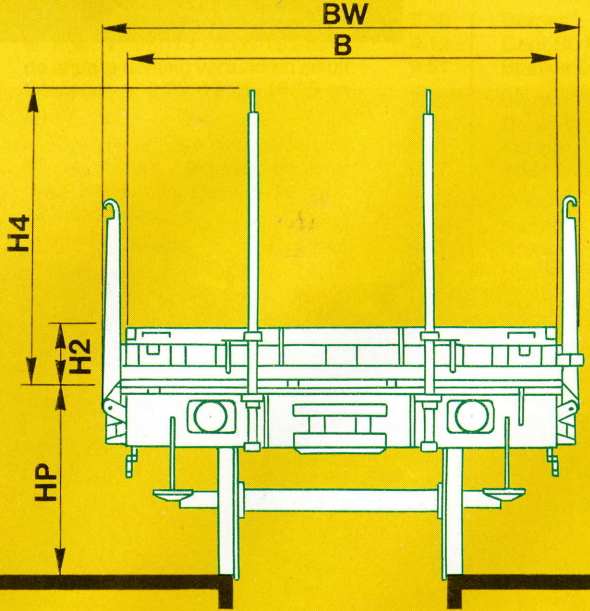
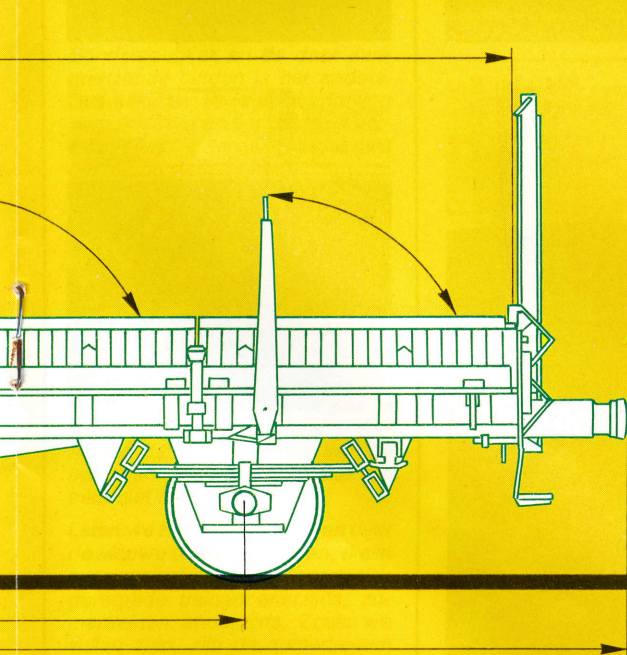


00 km/u

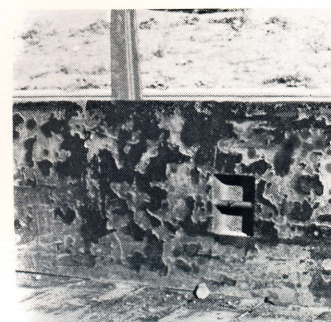
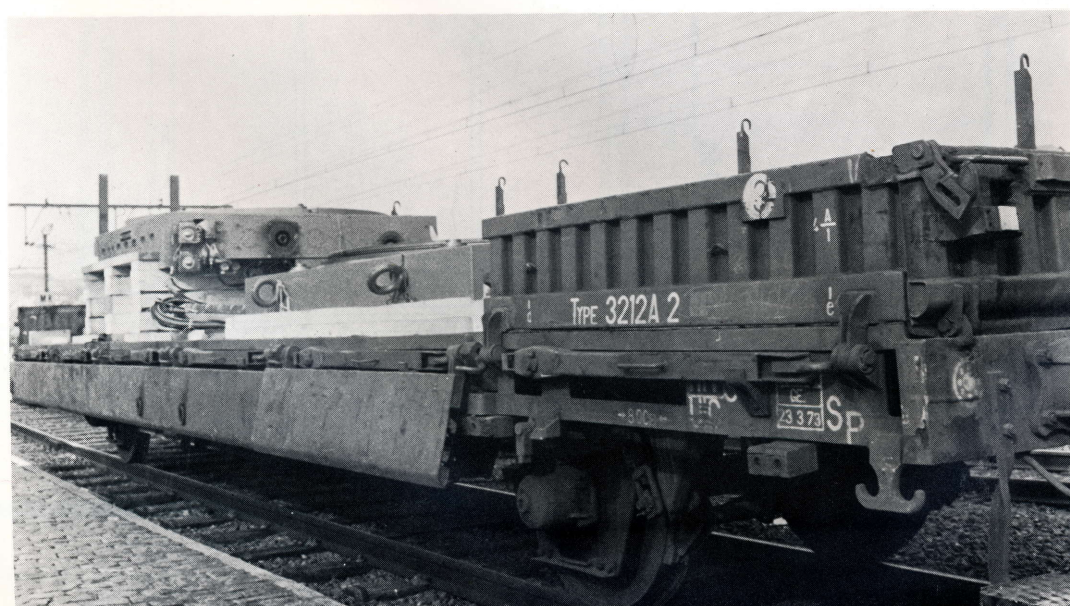
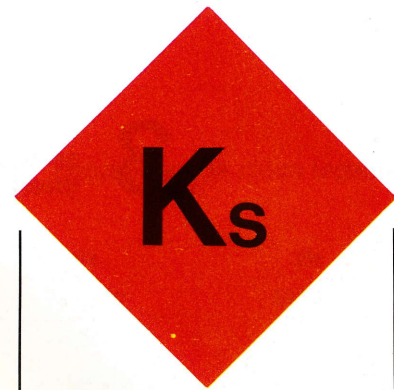
3 eerste cijfer van het serienummer
(overeenkomend met het type K)



Ks			Ks			Ks			Ks			Ks			
3232 A1			3212 A2			3212 A3			3212 B0			3212 B1			
834			580			752			1000			150			
21.88 330.0.000 899			01.88 330.1.000 684			01.88 330.1.685 2.464			01.88 330.4.000 999			01.88 330.5.000 149			
1946			1961-65			1962			1973-74			1974			
13.712			13.860			13.860			13.880			13.880			
7.328			8.000			8.000			9.000			9.000			
2.960			3.070			3.070			3.042			3.042			
1.247			1.238			1.238			1.235			1.235			
12.360			12.500			12.500			12.500			12.500			
2.591			2.770			2.770			2.740			2.740			
32			34,6			34,6			34,25			34,25			
411			450			450			435			435			
400			445			445			435			435			
2 × 6 595			2 × 6 1.297			2 × 6 1.297			2 × 6 1.303			2 × 6 1.303			
—			2 × 2			2 × 2			2 × 2			2 × 2			
—			2.007			2.007			2.002			2.002			
13			12,7			12,7			13,5			13			
	A	B	C		A	B	C		A	B	C		A	B	C
	18	22	26		19	23	27		19	23	27		19	23	27
S	18		22	S	19		23	S	19		23	S	19		23
	m		t		m		t		m		t		m		t
aa	3		25	aa	2	17	18	aa	2	16	18	aa	2	16	18
bb	5		25	bb	3	19	20	bb	3	17	18	bb	3	17	18
cc	7		25	cc	6	22	27	cc	6	20	24	cc	6	20	24
				dd	9	26	27	dd	9	26	27	dd	9	26	27
				ee	12	27	9	ee	12	27	13	ee	12	27	13
	75				75				75				75		



platte wagens van het gewoon type met twee assen



DEZE ZOMER: TWEE TOERISTISCHE TREINEN

Het idee om vanuit Antwerpen een „Ardennen - Expres” te laten rijden, is ontstaan bij de Antwerpse groep „WEVA” die zich met verkeerskwesaties bezighoudt en die een gedetailleerd plan aan de N.M.B.S. heeft voorgelegd. Een marktstudie voorspelde een groot succes voor die verbinding.

Tijdens de zomer 1977 startte de N.M.B.S. met een experiment. Aldus werd verleden jaar op zaterdagen, zon- en feestdagen van 22 mei tot 24 september de wereldhaven met Bastenaken verbonden.

Dank zij een opiniepeiling vernam men hoe de reizigers erover dachten. De meerderheid onder hen (enkele honderden per reis) hebben er hun voldoening over uitgesproken. Tien procent wenst echter dat de trein wat vroeger zou vertrekken te Luik G. Anderen zouden willen dat die trein over een langere periode zou rijden en dachten ook aan een weekeindtarief.

Al die meningen werden onderzocht. We kunnen nu reeds mededelen dat de reisduur vanaf Luik wordt ingekort.

Deze trein, nu „ARDENNER” gedoopt, staat definitief in de tabellen van de zomerdienstregeling ingeschreven.

Vanaf 28 mei dus zal hij de reizigers naar de Ourthevallei brengen volgens onderstaande dienstregeling:

7.49	↓	Antwerpen C	↑	22.41
8.55	↓	Hasselt	↑	21.37
9.49	↓	Luik G.	↑	20.45
11.22	↓	Gouvy	↑	19.13
11.51	↓	Bastenaken	↑	18.44

Interessant is ook de „Hageland-Bokrijk”, een andere toeristische trein.

Het folkloristisch domein in Bokrijk is gewoon een juweeltje. De huizen zijn er opgetrokken in hun oorspronkelijke constructie, zoals ze indertijd bestonden. Bovendien zijn er in die streek heel wat aantrekkelijke plekjes.

De N.M.B.S. biedt haar klanten aldus de gelegenheid er even te gaan rondwalen en legt een speciale trein Antwerpen-As en terug in, die te Bokrijk stopt.

Deze trein is ook zeer praktisch voor iemand die voor „Een mooie dag ...” naar Diest wil.

De sportieve lui komen ook aan hun trekken. Ze worden uitgenodigd voor een trip „trein + fiets” vanuit het station As, het eindstation van de Hageland-Bokrijk.

Hierna geven we de voornaamste plaatsen welke de trein aandoet. Hij stopt echter ook nog op andere plaatsen.

9.54	↓	Antwerpen C	↑	19.17
10.50	↓	Diest	↑	18.22
11.10	↓	Hasselt	↑	18.05
11.20	↓	Bokrijk	↑	17.50
11.40	↓	As	↑	17.30

Van 28 mei tot 1 oktober rijdt die trein op zaterdag en zondag.

NIEUWE DIENSTREGELING OP 28 MEI

Bij elk seizoen duiken er nieuwigheden in de dienstregeling op. Op 28 mei maken we het opnieuw mee. Niets wereldschokkends: wat aanpassingen, een paar bijkomende treinen om te voldoen aan de noodwendigheden van het verkeer, enkele toeristische nieuwigheden.

Eerst een woordje over de zomertijd die op 2 april ingaat. Onze klok wordt een uur vooruitgezet. Op 30 september draaien we de uurwijzer een uur achteruit en hebben we de langste nacht van het jaar 1978.

Onze Nederlandse en Franse buuren doen dit ook. In de Duitse Bondsrepubliek en de daar aangrenzende landen is het anders. Dus uitkijken als je in die richting vertrekt! Zorg ervoor dat je uit verstrooidheid je aansluiting niet mist (vooral bij de terugkeer)!

Bij de invoering van de zomertijd worden sommige dienstregelingen merkbaar gewijzigd. Er verschijnen te gelegener tijd bijvoegsels bij de reisdgids. Als je ze niet hebt, wees dan op je hoede. Telefoon even naar het station: men geeft er met genoeg alle gewenste inlichtingen. Anders zou je met pak en zak op het perron kunnen staan en daar moeten vernemen dat het vertrek van de trein vervroegd werd of dat die trein niet meer rijdt.

Laten we het nu weer hebben over de nieuwe dienstregelingen, die in twee groepen worden ingedeeld: geregelde treinen enerzijds, zomertreinen anderzijds. Zoals we zullen zien, zijn de zomertreinen voornamelijk op het toerisme afgestemd.

Geregelde treinen

— Er is een rechtstreekse verbinding Antwerpen - Neerpelt en, met twee uitlopers naar Herentals en Hasselt. Er rijdt om het uur een trein volgens onderstaande dienstregeling:

A. 47	↓	Antwerpen C	↑	B. 37
A. 51	↓	Berchem	↑	B. 33
B. 04	↓	Lier	↑	B. 21
B. 22	↓	Herentals	↑	B. 03
<hr/>				
B. 24	↓	Herentals	↑	B. 00
B. 40	↓	Turnhout	↑	A. 44
<hr/>				
B. 32	↓	Geel	↑	A. 51
B. 41	↓	Mol	↑	A. 42
<hr/>				
B. 46	↓	Mol	↑	A. 38
C. 34	↓	Hasselt	↑	A. 50
<hr/>				
B. 53	↓	Lommel	↑	A. 28
C. 00	↓	Overpelt	↑	A. 20
C. 04	↓	Neerpelt	↑	A. 17

— Bovendien rijdt er voortaan op werkdagen tussen Hasselt en Antwerpen een rechtstreekse trein:

9.02	↓	Hasselt	↑	11.37
10.14	↓	Antwerpen C	↑	10.23

— Antwerpen - Oostende: nieuwe dagelijkse verbinding, vijf treinen in de twee richtingen:

Oostende	7.16	10.24	13.24
Antwerpen C	8.47	11.44	14.43
Oostende	17.24	19.24	
Antwerpen C	18.44	20.43	

Antwerpen C	10.16	13.07	16.07
Oostende	8.55	11.50	14.50
Antwerpen C	20.07	22.07	
Oostende	18.50	20.50	

— Tussen Gent en Mechelen vullen drie nieuwe treinen de dienst op de piekuren aan. Twee treinen Gent - Dendermonde rijden voortaan door tot Mechelen.

— Kortrijk - Brugge: nu rijdt er om het uur een semi-directe trein, uiteraard sneller dan de omnibus-trein die om de twee uur blijft lopen. De nieuwe trein:

A. 47	↓	Kortrijk	↑	B. 20
A. 58	↓	Izegem	↑	B. 10
B. 05	↓	Roeselare	↑	B. 03
B. 15	↓	Torhout	↑	A. 53
B. 27	↓	Brugge	↑	A. 40

Vier van die treinen lopen door tot Oostende en vertrekken uit Brugge te 7.31, 11.28, 15.28 en 19.28; in de andere richting vertrekken ze uit Oostende te 8.25, 12.25, 16.25 en 20.25.

— Ook zijn er twee nieuwe verbindingen Ronse - Brussel, dank zij twee bestaande treinen die men laat doorlopen.

6.22	↓	Ronse	↑	18.46
7.38	↓	Brussel-Zuid	↑	17.15

— Vergeten we ook niet de drie treinen die het vele pendelaars in de week gemakkelijker zullen maken:

15.58	↓	Aalst	↑	
16.41	↓	Geraardsbergen	↑	
5.59	↓	Geraardsbergen	↑	18.15
6.20	↓	Denderleeuw	↑	17.40
8.27	↓	Kortrijk	↑	19.24
9.31	↓	Brussel-Zuid	↑	18.09

— Tenslotte wordt de dienst tussen Namen en Dinant en ook tussen Brussel en Aarlen versterkt (door een semi-directe verbinding: 8 treinen meer voor de heenreis, 6 treinen meer voor de terugreis).

Zomertreinen

Elders hadden we het over de Ardenner en de Hageland-Bokrijk. Hier beperken we ons dus tot de speciale treinen die tijdens de zomerperiode naar de kust worden ingelegd:

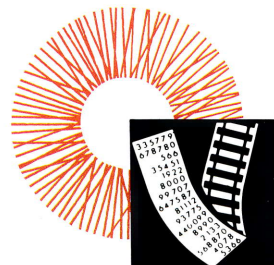
— Oostende-Expres: een directe trein die niet stopt en te 9.50 uit Brussel vertrekt.

— Blankenberge-Expres: een tweelingbroer van de vorige, die van Antwerpen naar Blankenberge rijdt.

— Henegouwen-Kust: drie treinen naar de badsteden.

7.50	↓	Bergen	↑	22.02
9.13	↓	Gent St. Pieters	↑	20.43
9.51	↓	Blankenberge	↑	20.02
7.12	↓	Bergen	↑	22.07
8.04	↓	Doornik	↑	21.15
8.51	↓	Kortrijk	↑	20.41
9.47	↓	Adinkerke	↑	19.31
8.24	↓	Doornik	↑	21.34
9.11	↓	Kortrijk	↑	21.02
9.57	↓	Brugge	↑	20.08
10.07	↓	Blankenberge	↑	19.55

Onderweg wordt er ook nog op andere plaatsen gestopt. Die treinen rijden alleen op zondag vanaf 28 mei tot einde september.





gecombineerd vervoer: 10 kaarsjes, 10.000 voertuigen



Het gecombineerd vervoer, ook intermodaal of weg-spoorweg-vervoer genoemd, bestaat al meer dan 10 jaar. De bepaling ervan vinden we in de teksten van een seminarie dat einde 1977 georganiseerd werd:

„Met één enkele verrichting goederen en tuigen van het ene vervoermiddel op het andere doen overgaan, vanaf de plaats van vertrek of vervaardiging tot op de plaats van aankomst of verbruik”.

In feite komt de verrichting neer op het behandelen van wegvervoermiddelen zonder dat het goed tussen de twee eindpunten om het even welke behandeling ondergaat.

Voor sommigen kan het gecombineerd vervoer als een enorme paradox klinken. Stel u maar eens voor: een wegvoertuig dat met de spoorweg verzonden wordt! In de praktijk is dat doenbaar — naar het oordeel van specialisten — wanneer de af te leggen afstand meer dan 400 kilometer bedraagt, de tarieven het de vrachtoederder mogelijk maken aan zijn trekken te komen en het aanbod inzake spoorwegverbindingen overeenkomt met dat inzake wegvervoer. Die

drie voorwaarden zijn ontegensprekelijk van verschillende aard, doch moeten alle drie samengevoegd worden opdat de formule de verwachte resultaten zou opleveren.

10 kaarsjes.

Oorspronkelijk bestond er maar gecombineerd vervoer in binnenverkeer en kende België de formule niet: binnen onze enge grenzen zou dat stelsel niet alleen zinloos, maar tevens veel te duur geweest zijn.

Op een bepaald ogenblik werd in Frankrijk de idee opgevat een stap verder te gaan. En zo ontstond er een internationaal verkeer, waarbij ons land zich onmiddellijk aansloot met een eerste rechtstreekse verbinding naar Novara, in Italië. Dat was tien jaar geleden: er staan dus tien kaarsjes op de taart.

Sedertdien werd dat net uitgebreid. Daar de tariefproblemen die onze betrekkingen met de oostelijke landen hinderden, thans opgelost zijn, liggen de Duitse, Zwitserse, Oostenrijkse ... en nog verder gelegen markten nu voor ons open.

De formule van het gecombineerd

vervoer kende tot in 1973 een doorlopende groei, die een mooie toekomst voorspelde. Doch daarna, in 1974 en 1975, kwam er een forse daling en vielen wij terug op het verkeersvolume van de allereerste exploitatiejaren. Gelukkig liep de grafiek in 1976 weer omhoog: in het jaar 1977 werden er voor het eerst meer dan 10 000 Belgische wegvoertuigen per spoor vervoerd.

Speciaal materieel.

Wanneer wij van gecombineerd vervoer spreken, denken we aan een globale vervoerformule.

In werkelijkheid hangt de toepassing daarvan af van verschillende technische middelen, die volgens twee maatstaven kunnen ingedeeld worden:

- het opladen van de voertuigen, namelijk horizontaal, over opritten waarover de voertuigen op de wagen rijden, of vertikaal, door middel van een met armen en grijpers toegeruste kraan;
- het aanvaardbare laadprofiel, dat verschilt volgens de te berijden netten en dat de vloerhoogte van de wagen bepaalt.

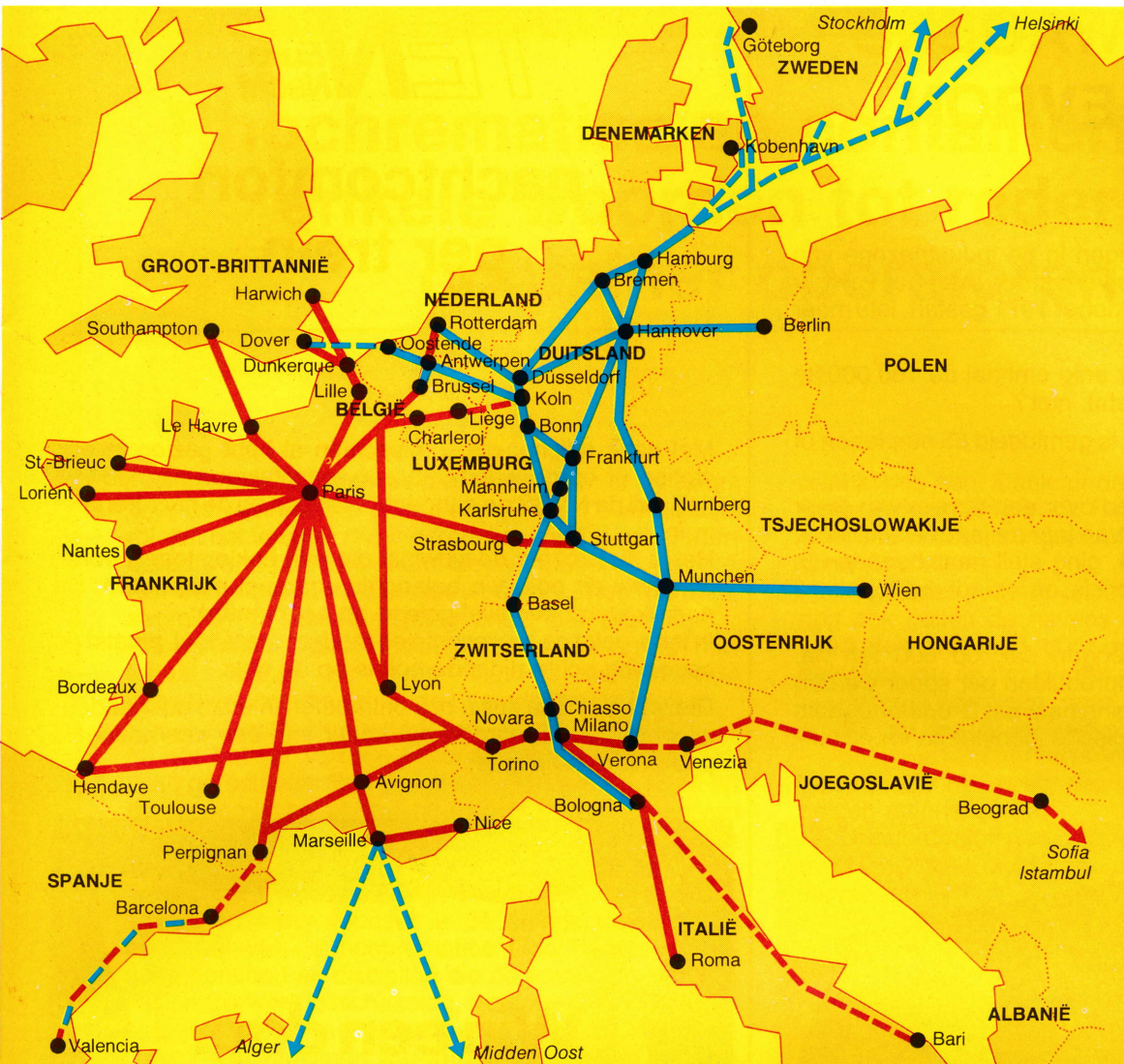
Van die wagens bestaan er drie grote typen.

De kangoeroewagen is bij ons het best gekend, vermits hij in Frankrijk wordt gebruikt; hij wordt horizontaal, over een speciale oprit en met een speciale tractor, of vertikaal geladen.

De kuilwagen kan overal rijden, want met die wagen is er geen gevaar voor overschrijding van het profiel; hij kan enkel vertikaal geladen worden.

Die laatstgenoemde wagen kennen wij nog niet, daar wij met de Duitse markt geen verbinding hadden. Sedert de laatste weken van 1977 bezit ons land echter twee installaties om opleggers op draagwagens te laden, namelijk te Oostende en te Antwerpen.

Tussen Oostenrijk en Groot-Brittannië komt er een verbinding tot stand die over München loopt. De opleggers komen te Oostende op wagens toe, worden van daaruit vervoerd met rij-op-rij-af-schepen en rijden daarna verder over de weg. In de omgekeerde richting komen de opleggers te Oostende toe en worden ze van daaruit met de trein naar München gezonden.



Wij stippen aan dat het niet enkel om Oostenrijk gaat: ook Oostbloklanden zijn bij dat verkeer betrokken.

TRW

Waarom Oostende? Men heeft het reeds begrepen: voor verder vervoer over zee met bestemming naar Dover. En hoe te Oostende? Heel eenvoudig, zoals voor alle gecombineerd vervoer in België: onder toezicht van TRW (Transport Route Wagon).

TRW is DE Belgische vennootschap voor gecombineerd vervoer, zoals Novatrans de Franse vennootschap van die aard is. De spoorwegmaatschappijen hebben immers beslist de organisatie van die zendingen aan particuliere vennootschappen (één per land) toe te vertrouwen. Dat biedt wel bepaalde voordelen: de verleiding om te concurreren bij de cliënteel der vervoerders wordt uitgesloten; de wegvervoerders die hun opleggers aan de spoorweg toevertrouwen, komen bij één enkele dienst terecht die van eind tot eind voor hun zending instaat; als enige cliënt van de spoorwegen verkrijgt de vennootschap voor ge-

combineerd vervoer, door het vormen van belangrijke stellen en zelfs van gesloten treinen, heel wat voordeliger voorwaarden, die het haar mogelijk maken de contractanten tarieven voor te stellen waarmee ze werkelijk in staat is te concurreren met de prijs voor een zelfde vervoer over de weg.

De ten vervoer aangeboden opleggers moeten ongetwijfeld aan bepaalde voorwaarden voldoen.

Al naar het type van gebruikte wagen zijn sommige uitrustingen onontbeerlijk.

Opegelegde maten inzake hoogte en breedte moeten strikt in acht genomen worden.

Doch die problemen, waarover TRW haar cliënteel kan inlichten, worden over 't algemeen niet als een hinderpaal beschouwd wanneer de wegvervoerder een geregeld verkeer in het vooruitzicht heeft. Hij zet zijn oplegger op de parkeerplaats af, tenzij hij hem zelf op de draagwagen laadt.

Daarna is zijn rol uitgespeeld: TRW zorgt voor alles, ook voor de verrichtingen van overgave aan de grens. Aan het andere eind van het spoorwegtraject zorgt een zus-

tervennootschap van TRW voor de eindverrichtingen, volgens de overeengekomen voorwaarden.

Belgische uitrusting.

In 1967 kreeg het station Brussel-West zijn uitrusting voor het laden van kangoeroewagens; drie jaar later kwam Antwerpen aan de beurt. Met de aanleg van container- en opleggerterminals te Bressoux, Châtelineau en Brussel, ontstonden er andere mogelijkheden, thans met verticale lading. Sedert het einde van 1977 heeft Oostende zijn eigen installaties voor opleggerwagens. Over Oostende is er trouwens een veelbelovend verkeer. Voor het eerste jaar hoopt TRW op een lading van zowat 3 tot 4 000 opleggers; voor de toekomst verwacht men een uitbreiding die tot een verkeer van 15 000 voertuigen per jaar zou kunnen leiden.

Met die uitrusting geeft het Belgisch net toegang tot de grote internationale lijnen, waarvan wij een kaart bijvoegen. Het gaat om snelle verbindingen waarin de snelheid met die van de TEEM-treinen kan vergeleken worden.

Als aanwijzing vermelden we dat het traject Antwerpen-Modane in 27 uur wordt afgelegd. Dit komt overeen met de duur van hetzelfde traject over de weg, wanneer men rekening houdt met de tijd voor het rusten en voor de maaltijden.

Met het organiseren van dat verkeer heeft TRW geen problemen: alles loopt op wieltes en de recente verkeerstoename is daarvan een bewijs. Het komt er alleen op aan steeds meer vervoerders te overtuigen van het gemak en de rendabiliteit van die formule. Er zijn er nog te veel die de spoorweg lange tijd als een harteloze concurrent beschouwd hebben.

Sommigen kunnen zich niet inbeelden dat diezelfde spoorweg een partner kan worden, met een aangepast, snelle en goedkope service.

TRW, N.V.,
A. Vandenpeereboomstraat
Station Brussel-West
1080 BRUSSEL
Tel. 02/425 62 51 — 428 47 77 —
426 83 15.

100 000 WAGENS BIJ CHEVRON

De raffinaderij Chevron, gelegen in de industriezone van Feluy, viert dit jaar haar 10de verjaardag. Met het vervoer per spoor is zij echter pas in oktober 1971 gestart, iets meer dan 6 jaar geleden dus.

Op 17 januari ll. werd zonder enig omhaal de 100 000ste wagen geladen. Een mooi getal, niet?

Honderdduizend wagens, dat is gemiddeld 65 eenheden of ongeveer 4.000 ton per dag.

Dit gemiddelde werd berekend over een termijn van meer dan zes jaar. Het was echter van jaar tot jaar verschillend: het was hoger tot eind 1973, ging steil naar beneden in 1974, het jaar van de energiecrisis, en is sindsdien opnieuw gestegen.

Ter illustratie kunnen we zeggen dat, op 600 ton na, 750 000 ton zware petroleumproducten per spoor werden vervoerd in 1977: een derde ging naar het Groothertogdom Luxemburg, de rest naar Belgische industrieën en elektrische centrales.



TEN Trans
Euro
Nacht

nachtcomfort per trein

Met deze affiche, die u misschien al hebt gezien in een station of op de wand van een vrachtwagen van NBMS-colli, wil de NMBS de aandacht vestigen op de nachtreis per trein.

Het is niet zozeer de tijdwinst die erin beklemtoond wordt, alhoewel dit ook een belangrijk voordeel mag heten. De nadruk wordt evenwel gelegd op het comfort. In feite, gelet op het recente en modern materieel, plaatst de spoorweg echte rijdende hotels op de rails.

Diezelfde affiche zult u ook ontmoeten in onze buurlanden: zij werd gerealiseerd in het kader van een internationale publiciteitscampagne.



Rhochrematica en containerisering: enkele woorden tot reders en container operatoren

Rhochrematica is een nieuw woord. Het is de naam voor de wetenschap die tot stand kwam naarmate de rol van het vervoer meer erkenning vond in een veranderde wereld op zoek naar nieuwe modellen.

Het is afgeleid van de Griekse woorden „rhoè” (stroom, stroming) en „chrema” (ding, zaak, stof, produkt).

Rhochrematica slaat dus op de doorstroming van materiaal, vanaf de bron via de verschillende verwerkingsstadia tot bij de uiteindelijke gebruiker.

Een systematische benadering van de problemen die bij het beheer van die materiaalstroom rijzen, is ten volle gerechtvaardigd om een nieuwe kijk te krijgen op de economische, sociale en ecologische aspecten van gebruik, verwerking, verdeling, terugwinning en afvoer van materiaal.

In dat licht krijgt het vervoer een nieuwe dimensie.

Containerisering voorziet in de steeds toenemende behoeften van de rhochrematica. Door haar revolutionaire eenvoud en discipline die de kosten drukken en het zware werk uitschakelen, verspreidde het containervervoer zich vlug over de hele wereld.

De scheepvaartlijnen waren een eerste stap en vandaag doen de containerschepen de voornaamste we-

reldhavens aan. Dank zij de snelheid en de doeltreffende behandeling in de havens, hebben ze de weg geëffend voor een ongekende uitbreiding voor de rhochrematicus.

Intercontainer past de principes van de containerisering ook buiten de havens toe, namelijk op de vervoerketen over land, door een zeer ruim aanbod van treindiensten op het Europese vasteland:

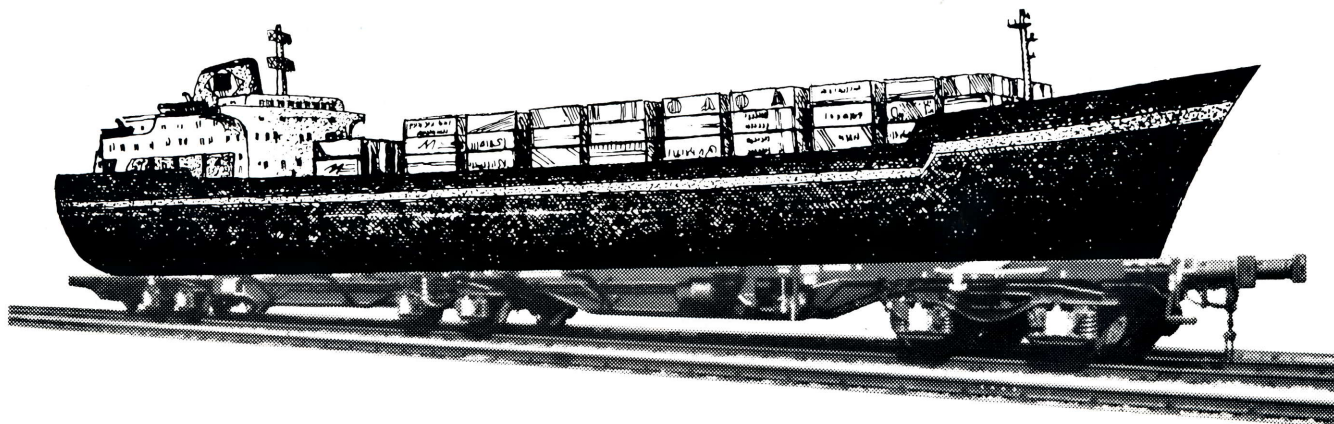
— distributiediensten naar het binnenland, die de containers aan de fabriekspoort afhalen en afzetten;

— aanvoerdiensten met containertreinen tussen grote havens, die de exploitatie van de scheepvaartlijnen helpen rationaliseren;

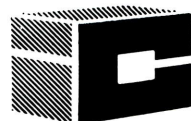
— „landbrugdiensten” waarbij de container per trein over land gaat en de zeemijlen door landkilometers vervangen;

— diensten die de havens met de binnenlandse distributiecentra verbinden.

Die diensten beseffen dat uw containers even doeltreffend over land als met uw schepen moeten reizen. U kunt ze inschakelen door u tot Intercontainer te wenden zodra u marktstrategie en operationele planning begint uit te stippelen.



INTERCONTAINER



Algemene directie: Hirschgässlein 11, CH-4010 Bâle — Tel. 061-22 25 25 — Telex 62 298

DE BOSCH-EXPRES: voor de tweede maal in België

1. Heißluft-System zum Auftauen sowie zum Backen auf mehreren Etagen
2. „Original-Bratautomatik“ - jeder Braten gelingt automatisch
3. Backofenauszugswagen zur besseren Belüftung und Überwachung ihres Brot- und Backgutes
4. Pyrolytische Selbstreinigung - das Hartige Reinigen des Backofens von Hand entfällt
5. Zur Sicherheit ihrer Möbel - zwangsbelüftet
6. Kombinierbar mit Glaskeramik - Kochfeldern oder konventionellen Kochfeldern



Zoals in 1977 (in ons nr. 2/77 stond daarover een artikel) heeft de firma Bosch met haar expotrein opnieuw een rondreis gemaakt op het Belgisch spoorwegnet. Gedurende zeven dagen kwam die trein in de stations van de vijf grote agglomeraties van ons land. Tijdens die periode hebben de verdelers van dat merk en ook andere nog niet overtuigde beroepslui de hele gamma van elektrische huishoudtoestellen, ook die welke België niet invoert, kunnen bewonderen.

In elke streek ontvingen de handelsvertegenwoordigers van Allumalux — de invoerder — hun bestaande en potentiële klanten voor alle technische uitleg; de voorstelling van nieuwigheden en gegevens betreffende prototypes van toestellen waarvan de productie nog niet is begonnen.

Die trein is dus opnieuw naar België gekomen, alhoewel sedert lang beslist was dat Allumalux zou deelnemen aan het vaksalon Home Electric, dat in april e.k. geopend wordt. Wij leiden daaruit af dat de expotrein voor de Belgische firma echt belangrijk is.

Een van de verkoopschefs bevestigde dit.

De trein is een zeer praktisch middel. Onze verdelers kunnen niet speciaal naar Brussel komen om heel onze gamma van produkten te leren kennen. Onze handelsvertegenwoordigers kunnen trouwens alleen maar kleine toestellen ten huize demonstreren.

Nu zijn we op de Belgische markt „leader” op het gebied van koelapparatuur en we zijn nr. 2 inzake vaatwasmachines. Die positie willen we niet alleen behouden, maar ook versterken.

Daarom gaan we de mensen in hun eigen streek opzoeken en dat wordt naar waarde geschat. Daarboven komt het in die trein tot een betere dialoog en een vlottere samenwerking, terwijl er in een vaksalon ook veel mensen uit louter nieuwsgierigheid komen. De verdelers die in de trein komen, hebben een persoonlijke uitnodiging gekregen wat als positief ervaren wordt. Het gesprek komt dan ook gemakkelijker op gang. Dat is nu precies het voornaamste opzet.

De trein, ook een verpakking.

Is de trein niet wat krap, zodat de bezoeker zich niet op zijn gemak voelt?

— De trein is eens een andere „verpakking”, de sfeer is er anders. Men heeft het gevoel dat men er eens „uit” is. Wat nu die zogenaamde krappe ruimte betreft, we

hebben de indruk hier over een stand van 500 m² te beschikken. Als men rekent dat een wagen 50 m² oppervlakte biedt en dat er vijf wagens zijn, betekent dit dat men — het is natuurlijk een subjectieve gewaarwording — het gevoel heeft over meer dan tweemaal de werkelijke ruimte te beschikken. Dat alles werkt het scheppen van een goede sfeer in de hand. Meer nog, wij hechten zeer veel belang aan de inbreng van indrukken, voorstellen, meningen van klanten. De marktstudie bepaalt volledig en tot het kleinste detail de productie van elektrische huishoudtoestellen. Zo bv. werd de blauwe kleur, die voorheen symbool van koude was, vervangen door groen, dat frisser aandoet.

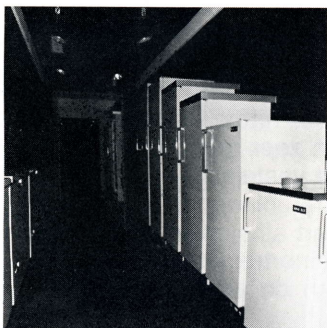
Nog een ander voorbeeld! We vervaardigen milieuvriendelijke, „ecologisch” bestudeerde toestellen: dat zijn toestellen die, zelfs bij meer capaciteit en rendement 10 tot 15 % minder energie verbruiken. Het is nu wel een interessante troef. Bij de marktstudie komen ook de opmerkingen van de verdelers aan bod: zij lichten ons in over de voorkeur die ze bij de huisvrouwen vaststellen.

Dat is van kapitaal belang, want de opvattingen van de huishoudster zijn in grote mate veranderd. Ze wil nu een maximaal comfort en elektrische toestellen schrikken haar niet meer af. Dat heeft de marktsituatie grondig gewijzigd.

De trein is dus een uitstekend middel voor interne en tevens externe communicatie. Allumalux gebruikt de trein trouwens niet alleen voor die operatie. Alle Bosch-toestellen die uit Duitsland ingevoerd worden, komen per spoor in België. Het gemiddeld dagelijks contingent dat in het centraal depot van Allumalux te Zaventem aankomt, bedraagt 6 tot 7 volledige wagens. Ook bij de distributie is de spoorweg betrokken, en wel via N.M.B.S.-Colli.

De transportafdeling van de firma Allumalux kent dus zeer goed de spoorweg. Nu hebben ook de mensen uit de commerciële sector de spoorweg uit een andere gezichtshoek gezien, dank zij de rijdende tentoonstelling.

En de kennismaking is meegevalen. Het was dus een compleet succes.





TREIN + FIETS: EEN SUCCESFORMULE

De fiets is in trek. Op het jongste Autosalon hadden de vele fietsen veel bekijks van een grote massa bezoekers. De ene ging met interesse de bandjes voelen, de andere streefde de stuurstang, sommigen bekeken alles met de blik van een kenner. Precies als op de markt, waar een paardenkoper het gebit en de bouw van een paard bekijkt.

Elders ziet men hele groepen fietsers, uitgedost in soms nog splinternieuwe plunjes. Zij ontpoppen zich tot echte fietsmakers, want kettingen dienen geolied, naven gesmeerd, bandjes hersteld, versnellingsapparaten geregeld...

Vroeger was de fiets een vervoermiddel (postboden, politieagenten enz. maken er nog steeds gebruik van), nu het uitverkoren vrijetijdsattribuut van de wielertoerist.

Sedert enkele jaren heeft ook de spoorweg daarvoor belangstelling. De formule „trein + fiets” bestond aanvankelijk voor de zomermaanden, maar ze heeft nu zoveel succes dat ze het hele jaar door blijft lopen.

Tweëntwintig stations beschikken samen zowat over 500 tot 550 fietsen — voor mannen, vrouwen en kinderen — die de sportieve treinreizigers tegen een dagtarief kunnen huren en ze dan terugbezorgen ook in een van de andere 100 stations, volgens hun keuze of hun... actieradius.

De fietsen zijn in uitstekende staat, uitgerust met versnellingen voor de heuvelachtige streken en voorzien van lichten en reflecterend materiaal waarmee men, meer nog dan wat volgens de wettelijke voorschriften is vereist, de veiligheid van de gebruikers verhoogt.

De fietsers sluiten een huurcontract en zijn meteen gedekt door een verzekering (zonder bijkomende kosten), zodat ze onbezorgd de gastvrije natuur kunnen opzoeken. Wel hebben ze nadien misschien spierpijn, maar wat ze hebben ontdekt aan natuurschoon is die pijn overwaard.

Prijzen alles inbegrepen, per dag:

- op vertoon van een geldig spoorwegbiljet: 95 fr. per fiets;
- zonder spoorwegbiljet: 125 fr per fiets.

Prijs voor drie dagen en meer: 80 fr per dag.

- Prijs voor groepen die met een collectief biljet reizen: 80 fr per dag (zelfs voor 1 dag).

De verzekering is in die bedragen inbegrepen. De huurder krijgt, samen met het huurcontract, een lijst van al de stations waar hij zijn fiets kan terugbezorgen.

BENELUX TOURRAIL EEN VRIJKAART VOOR HET BENELUX-SPOORWEGNET

Rekening houdend met de verkoopresultaten in 1977, hebben de Nederlandse, Luxemburgse en Belgische Spoorwegen beslist de Benelux Tourrail-kaart in 1978 opnieuw te koop aan te bieden.

Met die kaart kan men vanaf 1 maart tot 30 september 1978 gedurende 10 opeenvolgende dagen naar goedduken rondreizen op het Benelux-spoorwegnet. Ze is zonder formaliteiten verkrijgbaar in de grote stations die internationale biljetten afleveren. De verkoopprijs van 1977 blijft gehandhaafd: 1.880 F in tweede klasse, 2.820 F in eerste klasse.

Nieuwe elementen zijn dat kinderen tot 12 jaar voor halve prijs kunnen reizen, en dat er enkele verkooppunten zullen zijn in Rijnland-Westfalen, Groot-Brittannië en Frankrijk.

Een Benelux Tourrail folder met alle nuttige inlichtingen zal gezamenlijk uitgegeven worden door de nationale toeristische diensten en de spoorwegmaatschappijen van de Benelux-landen.

BIJNA 18 MILJOEN LIGPLAATSEN

Ligplaatsen vertegenwoordigen op het eerste gezicht niet zo veel ten opzichte van het totale spoorwegverkeer: slapen doet men alleen 's nachts en al bij al vormen de nachtreinen maar een klein percentage van al de treinen die worden ingelegd.

Ligplaatsen hebben niettemin een groeiende bijval. In 1976 werden er zowat 17.650.000 gebruikt, d.i. een Europees gemiddelde van 48.425 per dag, of liever per nacht! In vergelijking met 1975 is er een stijging met 9,3 %.

Iedere nacht zijn er bijna 50.000 mensen die in een ligrijtuig slapen. Heel de bevolking van Has-selt of Doornik!
Stel je voor!

De grootste stijging op nationaal vlak werd in Polen genoteerd: 86 % meer dan in 1975. De meeste ligplaatsen worden in Frankrijk gebruikt.

Men kan gemakkelijk die toeneming begrijpen. Reizen in een ligrijtuig is goedkoop en men wint er tijd mee.

MET 88 TREINEN OP SNEEUWVAKANTIE



Wintervakantie is een verschijnsel dat zich op spectaculaire wijze ontwikkelt. Vroeger zag men alleen de gegoede klasse in de skistations tijdens het winterseizoen. De democratisering van het toerisme, de door de hotelhouders en vervoerders gedane inspanningen en de invoering van zeer voordelige formules „alles inbegrepen” hebben ertoe bijgedragen dat wintersport nu door veel mensen beoefend wordt. Voor sommigen is een jaarlijkse skivakantie zelfs zowat een statussymbool geworden, maar zover zouden wij het niet willen drijven.

Toch zien we dat wintervakantie elk jaar meer adepten telt. In de kerstperiode moesten er 88 treinen ingelegd worden (42 gewone treinen, 32 bijtreinen en 14 speciale treinen voor reisbureaus), waarmee nagenoeg 40.800 reizigers werden vervoerd. Ter vergelijking kunnen we vermelden dat er 82 treinen ingelegd en 35.000 reizigers vervoerd werden met Kerstmis 1976.

De helft van de reizigers namen een ligplaats, of reisden met slaapwagens en de rest had zitplaatsen.

Wat de bestemmingen betreft, ging de voorkeur naar Zwitserland (verreweg de koploper), vervolgens naar de Franse Alpen, Oostenrijk, West-Duitsland en Italië.

Bijna alle gevraagde reserveringen konden worden toegestaan, inzonderheid dank zij de tijdelijke hulp die de N.M.B.S. werd geboden door de netten van bestemming.



NAAR NEDERLAND MET DE TREIN



Onlangs hadden we het over de expotrein Bosch, die toegankelijk was voor de vaklui van elektrische huishoudtoestellen. Nu gaat het over een andere trein en een ander publiek. De Nederlandse Spoorwegen hebben van 10 tot 17 maart in Brussel Zuid een gelijkaardige tentoonstelling gehouden. Hun trein stond open voor iedereen. Wij hadden onze lezers trouwens reeds in februari uitgenodigd voor een bezoekje.

De bezoekers werden ontvangen in een tuin in lentebloei die in de hal van het Zuidstation was aangelegd, zodat ze meteen in de typisch Nederlandse sfeer terecht kwamen. De bloemen, samengebracht door de Keukenhof van de gemeente Lisse, boden een zonnige, frisse en typische aanblik. Nederland gaat immers door voor het bloemenland bij uitstek, niet? Denk maar eens aan „La Tulipe Noire”, waarin Dumas grote tuiniers van Nederland in de bloemetjes heeft geplaatst.

In de drie exporijtuigen, waarvan er één als bioscoop was ingericht, kon men kennismaken met het toerisme bij onze noorderburen: aantrekkelijke streken, allerlei bezienswaardigheden, voordelige formules voor treinreizen naar Nederland.

De Nederlandse trein heeft veel bijval gehad bij de Belgische reizigers. Evenals andere geïndividualiseerde tentoonstellingen was die expotrein zowat een verlengstuk van het vakantie-salon dat in diezelfde periode open was.

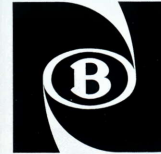
Een wetenswaardigheid: de rijtuigen van die expotrein zijn halfeeuwers die de publiciteitsdienst van de Nederlandse Spoorwegen nog net van de slopershamer heeft kunnen redden. Die rijtuigen hebben een echte gedaanteverwisseling ondergaan; eerst werd alles eruit verwijderd, ze werden grondig schoongemaakt, voorzien van vasttapijt, verwarming en verlichting. Dank zij hun vernieuwde uitrusting zijn ze nu het ideale middel voor de mensen die hun producten en diensten zowat overal wensen voor te stellen, zonder de beslommingen van voortdurende verhuizingen.

INTERFRIGO: KOUDE VOOR DE WARMER LANDEN

Iedereen weet dat Interfrigo een vereniging is die door 22 spoorwegnetten is opgericht om het internationaal vervoer van goederen onder geleide temperatuur te organiseren. Het werkterrein van Interfrigo strekt zich uit over heel Europa, over het Midden-Oosten en over Noord-Afrika (voor het transport in machinekoelcontainers).

Interfrigo noteerde voor 1977, wat het vervoer met koelwagens betreft, een aangroei van 6% in vergelijking met het vorig jaar, waardoor de tussen 1973 en 1976 geboekte daling van 9% bijna volledig wordt gecompenseerd.

Interfrigo gaat de moeilijkheden niet uit de weg: ze worden meestal tot ieders voldoening opgelost. Zo werd een langeafstandsverkeer georganiseerd voor het vervoer van tafelappelen tussen de streek van de Garonne (Frankrijk) en Teheran. De stellen van 19 koelwagens (met gewoon ijs als koelmiddel) hebben 6.000 km in 17 dagen afgelegd. De appelen zijn in uitstekende staat aangekomen. Iedereen was voldaan, zodat er goede vooruitzichten zijn. Men heeft ook proeven gedaan met het vervoer van citrusvruchten over lange afstand, inzonderheid met Spaanse sinaasappelen naar Teheran.



OVERWEGEN: VOORZICHTIGHEID GEBODEN!

Stevig vastgeremd op zijn plaats, het stuurwiel in de handen, de voet losjes op het pedaal zo rijdt de automobilist, zalig genietend van de vreugde die autorijden hem verschaft. Hij verblindt kilometers, de bomen vliegen voorbij. Hé 'n overweg! Of in telegramstijl een OW. Het licht wordt rood, de bel werkt, de sluitbomen gaan dicht. En wat doet onze pseudo-Lauda?

Wat zou jij in zijn plaats doen? Een slalom om er nog gauw door te wippen omdat je denkt dat de trein nog een eind ver is? Neen, duizendmaal neen!

Rode lichten koudweg negeren, snelheidsbeperkingen over het hoofd zien, spotten met de seinen van de spoorweg, kortom een loopje nemen met de wet, met het gezond verstand, het gevaar tarten ... het zijn dingen die je in geen geval mag doen. Zelfs uit verstrooidheid zou het nog onvergeeflijk zijn. Vergeet niet dat een trein, ook als hij remt, nog altijd een mastodont is die alles verplettert.

Bij het onderzoek van de statistieken vallen er twee dingen op. Ten eerste zijn de ongevallen aan de overwegen in 90% van de gevallen te wijten aan onvoorzichtigheid van de weggebruikers. Ten tweede — en dat is een riem onder het hart — werd er in 1977 een vermindering van het aantal ongevallen genoteerd. Niettemin hebben nog 23 mensen er het leven bij verloren.

Campagnes

De N.M.B.S. heeft zich steeds zorgen gemaakt over die toestand en naar oplossingen gezocht. Ze staat niet alleen: Via Secura heeft immers besloten om tijdens het tweede kwartaal van 1978 een grootscheepse campagne te organiseren om het publiek voor te lichten en voor dat probleem te sensibiliseren.

Met de installatie van automatische camera's aan de overwegen speculeren de Belgische spoorwegen op de vrees voor de rijkswacht en hopen ze aldus overmoedige en soms roekeloze automobilisten tot rede te brengen. Die camera's werken tegelijk met de waarschuwings-signalisatie en registreren overtredingen. Spuiters zouden zeggen dat de automobilisten zich met hun wagen kunnen laten fotograferen voor de prijs van een bekeuring. Het zou echter nogal duur uitvallen. Voor de campagne van Via Secura worden de grote media gebruikt: radio, televisie, geschreven pers. Weggebruikers zullen overal langs de wegen reuzepanelen aantreffen waarmee ze worden aangemaand tot voorzichtigheid en tucht bij het naderen van een overweg.

Sommigen zullen beweren dat de radicaalste oplossing erin zou bestaan alle overwegen op te doeken. Dat klopt. Het Belgisch spoorwegnet is echter tot stand gekomen in een periode waarin het wegverkeer lang niet zo druk was als nu.

Vandaag de dag zijn er voor de bouw van overbruggingen of onderbruggingen enorme investeringen vereist die de budgettaire mogelijkheden te boven gaan als ze niet over een betrekkelijk lange periode gespreid worden. Er bestaan plannen om de overwegen af te schaffen en elk jaar verdwijnt er een gedeelte. Er zullen echter nog lange tijd gevaarlijke overwegen blijven bestaan. Daarom wordt iedereen nu gewaarschuwd op dat gevaar, waarop men moet bedacht zijn.

EEN DERDE SPOOR VOOR DE LIJN NAAR LUIK

Vooraleer er op een spoorweglijn een spoor wordt bijgelegd, moet de hele zaak grondig bestudeerd worden: er komt heel wat bij kijken, vooral nabij de agglomeraties. Op de ene plaats moet men een lijn overbruggen in plaats van ze te kruisen. Op een andere plaats lopen de sporen onder wegbruggen door, maar is er geen ruimte genoeg voor de aanleg van een derde spoor. Elders staan er huizen op het ontworpen tracé en verder bevindt er zich nog een oud, vervallen stationnetje, dat weg moet voor de verbreding van de lijn en dat even verder door een nieuw station dient vervangen om aan de exploitatiebehoeften tegemoet te komen.

Gewoonlijk is de spoorweg niet de enige partij. Sommige terreinen zijn privaat bezit of behoren aan andere administraties toe. Er moeten wegwerken worden uitgevoerd waarvoor het Ministerie van Openbare Werken bevoegd is.

Sinds geruime tijd zijn de diensten van de Baan van de N.M.B.S. bezig met de aanleg van een derde spoor op de lijn 36 Brussel-Luik: dat spoor wordt baanvak na baanvak aangelegd om het aangroeiend verkeer vlotter te kunnen verwerken.

Als onderdeel van de werken Schaarbeek-Leuven wordt er gewerkt aan een baanvak tussen Schaarbeek en Diegem. De reizigers die op deze lijn voorbijrijden, kunnen momenteel, vanuit de trein, het viaduct in aanbouw zien.

Op dat viaduct loopt het derde spoor van lijn 36 over de lijnen 25 en 27, Brussel-Antwerpen, die noordwaarts lopen. Daartoe moesten er palen in de grond geheid worden en betonnen pijlers gegoten om de balken te kunnen plaatsen en de

constructie af te werken. Men had 350 werkdagen nodig om, „weer of geen weer”, een viaduct te bouwen dat een halve km lang is en een rechtstreekse verbinding vormt tussen Schaarbeek en Haren Zuid. Daar zal trouwens een derde perron worden aangelegd voor de treinen van lijn 36.

Te Diegem ligt het derde spoor er al sinds de bouw van het nieuw reizigersstation. Er werd een onderdoorgang gemaakt volgens de duwmethode, een moderne techniek waarmee er tijdens de werken maar gedurende een zeer beperkte tijd snelheidsbeperkingen voor het verkeer moeten opgelegd worden.

Achtereenvolgens zullen de andere baanvakken aangelegd worden tot het geheel zal voltooid zijn en men over de hele lijn op het derde spoor zal kunnen rijden.

Vooraf tijdens de piekuren zal het verkeer vlotter verlopen voor de ... treinen die over de aslijn rijden.



DE TREIN ... EEN FESTIJN

Ontwerpers van aanplakbiljetten gaan soms grasduinen in het spoorwegwereldje. Ontwerpers van aanplakbiljetten? Met die benaming doen we de waarheid even geweld aan, aangezien we het hier veeleer hebben over de tekenaars van stripverhalen die voor de gelegenheid grootschalig gaan werken op 20 m².

Vorig jaar deed Morris ons de Daltons aan de hand voor de slogan: „De trein ... is lekker wegwezen!”

Willy Vandersteen heeft voor de slogan van dit jaar: „De trein ... een festijn” Suske, Wiske en Lambik verenigd, die Sidonie tegemoetsnellen. De familie heeft zich de diensten aangeschaft van een kruier met forse ribbenkast, Jeromeke, die in al zijn avonturen staaltjes van zijn superkracht ten beste geeft. Suske en Wiske genieten reeds ruime bekendheid in Vlaanderen en in Nederland waar ze zelfs in films optreden. In Wallonië zijn ze iets minder bekend, maar ook daar zullen die lachbekjes gauw de harten veroveren.

BIJENGEWOON VERVOER: EEN NUTTIG ADRES

In nr. 1/77 van ons tijdschrift waren twee bladzijden gewijd aan de adressen van de gespecialiseerde afdelingen voor buitengewoon vervoer bij onze buurnetten.

In verband daarmee melden we u de volgende adreswijzigingen:

**British Railways
Shipping and international services division
163-203 Everholtstreet
LONDON NW1 1BG
Tel. 387-1234, toestel 4108 of 4387**

We willen er nog even op wijzen dat de spoorweg van afzending instaat voor de studie van het vervoer. Op voormeld adres kan uw correspondent in Engeland de vereiste inlichtingen inwinnen wanneer het een lading betreft die buiten het ruimtprofiel komt.

DE TREIN... EEN FESTIJN!

