

5/78 DECEMBER

SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN



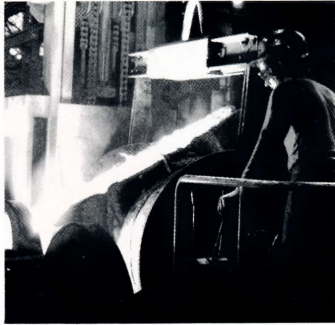


Foto omslag:
Gieterijen Magotteaux,
zie bladzijde 6

INHOUD



TOERISME

De ski-express: 22
De autoslaaptrein: 22
Vakantie te Altenmarkt: 22



TARIEF

Uitvoer per spoor, nieuwe brochure: 23

SPOORNIEUWS

5/78

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

Verantwoordelijke uitgever:
J. HEINEN - BRUSSEL

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

Foto's
H. Groteclaes: 1, 7
ALGECO: 11
CAIB: 11
NMBS



ONDERNEMING

40.000 ton steenkolen: 4
Gieterijen Magotteaux: 6
Een Rapolège-trein voor Cockerill: 9
EMGO: 25.000^e wagen: 16



UITRUSTING

De veerbootwagens: 11
Belading en gepalleteerde ladingen: 17



B NIEUWS

De B-Revue, voor uw advertentie: 8
De BEM der ferry-boats: 10
Aankopen van rollend materieel: 20
TEEM: nieuw folder: 23
Nieuwe kleding voor onze locomotieven: 23
Verpakkingscatalogus: 23

Hoffelijk over heel de lijn

Het is beslist niet netjes vanwege sommige treinreizigers die, zonder enige consideratie voor andere mensen, sporen van hun stoffige schoenen op zitbanken achterlaten.

Nog erger is het wanneer schaamteloze „verzamelaars” asbakjes en bordjes wegnemen of de bekleding van zitbanken stukscheuren.

Het is waar dat in sommige afdelingen de lucht door rokers verpest wordt.

Men is echt bang als men op de piekuren ziet hoe sommige reizigers de trein bestormen om een zitplaats te bemachtigen en daarbij mensen wegduwen die minder vlug zijn of die met bagage en kinderen zeulen.

Het is echt geen pretje voor reizigers die moeten kunnen zitten maar die te bedeesd en te bescheiden zijn om een zitplaats te vragen.

Om al die redenen zijn er soms mensen die niet meer met de trein willen reizen. Anderen berusten erin en moeten het verduren. Het is echt jammer vast te stellen hoe actueel tal van reizigers zich onhoffelijk aanstellen in het gemeenschappelijk vervoer en zodoende nog slechts een bron van ergernis zijn voor hun me-

demensen. En nochtans komt het op zo weinig aan.

Het ligt aan de manier waarop mensen en dingen bejegend worden, aan het hoofs gebaar dat niets kost en een spontane glimlach ontlokt. Zijn we misschien dromers? Toch niet. Vroeger ging men beleefd uit de weg en nam men de hoed af. Nu draagt men geen hoed meer en is daarmee blijkbaar ook de hoffelijkheid uit de wereld.

Kunnen wij niet meer oprecht en onbevangen glimlachen? Zijn wij zo'n lummels geworden, zo onverschillig en hard in een wereld waarin we door werk, tijd en egoïsme opgejaagd worden?

De campagne van het Ministerie van Verkeerswezen voor meer hoffelijkheid in het gemeenschappelijk vervoer is geen kouwe drukte: onverschilligheid en vernielzucht kosten de gemeenschap veel tijd en geld.

We pronken met onze auto, ons TV-toestel en onze stereo-installatie die we met de beste zorgen omringen. Waarom doen we dat ook niet met dat stuk van ons erfgoed dat, met een weinig meer attentie, het leven prettiger zou kunnen maken en aan de gemeenschap minder zou kosten.



De jaarwisseling is er opnieuw in haar eigen grijsgrauwe sfeer en geeft meteen aan met welk ritme de tijd voortvlucht. Zodoende ben ik daar weer om u in naam van de N. M. B. S. onze beste wensen aan te bieden.

Men moest verleden jaar allicht geen profeet zijn om te voorspellen dat 1978 nog niet het einde zou betekenen van de lange economische crisis. Maar tegelijkertijd had ik in het bijzonder de nadruk gelegd op de inspanningen tot aanpassing die de N. M. B. S. doet om te kunnen beantwoorden aan de diepe verzuchting van ieder mens : beter leven. Het is, geloof ik, dit aspect van het beheer dat best weergeeft welke grondige wijziging onze onderneming ondergaan heeft. Inderdaad het schijnt al lang geleden dat de N. M. B. S. zich nog kon beperken tot de rol van de grote staatsambtenaar die de publieke zaak naar beste vermogen dient. Haar leiders moeten, zoals u, zich nu dagelijks inzetten om de tegenstrijdigheden die in het bedrijf en zijn omgeving opduiken, te verzoenen. Zoals u, kennen wij nu de kwelende beheersproblemen, soms onder andere vormen maar altijd geplaatst voor opties die verantwoordelijkheid en toekomst binden.

Ik wil mij hier beperken tot slechts twee tegenstrijdigheden waarmee wij geconfronteerd worden :

- De mens van vandaag stelt zich maar weinig vragen nopens de kost van zijn auto. Integendeel, is hij zeer gevoelig voor de prijs van het gemeenschappelijk vervoer waarvan hij terecht meer comfort en betere prestaties vergt.
- Op korte termijn dient onze uitrusting aangepast aan het kleiner volume van de handelsbetrekkingen, maar anderzijds moeten wij paraat staan om onmiddellijk de ondernemingen doeltreffend bij te staan van bij de eerste tekenen van de zo verwachte economische heropbloei.

Beste lezer en klant, er zijn tussen u en ons banden ontstaan uit de gelijkwaardigheid van de tegenstrijdigheden en de noodwendigheden waaraan wij het hoofd moeten bieden.

Voor mij is de toestand zoals wij die nu kennen, een teken des tijds. Hij brengt soms spanningen mee, maar wekt ook geestdrift op om te weerstaan, om blijk te geven van verbeeldingskracht en om zo doeltreffend mogelijk te reageren. Ons beroep is in zekere mate boeiender maar ook veeleisender geworden dan weleer.

Dit kort woordje wil in hoofdzaak onderlijnen hoe wij onze wensen voor 1979 formuleren in een geest van begrip, van wederzijds verlangen om de moeilijkheden te overwinnen en met het gevoel te werken aan een betere toekomst.

F. DE HAECK,
Handelsdirecteur.



een berg



Tertre

Spoornieuws heeft al verslag uitgebracht over de verandering van de spoorwegplaats van de te Tertre gevestigde firma Carbonisation Centrale, waar de wagentippers werden gedemonteerd en er een loskuil onder de sporen werd gemaakt.

Bij Carcoke, zoals dat cokesbedrijf nu heet, worden gedurende vijf dagen per week steenkolen per spoor aangevoerd, wat per maand neerkomt op ongeveer 50.000 ton. Per dag is dat een gemiddelde van 2.500 ton, die met 2 of 3 gesloten treinen uit de Kempen en soms ook uit Antwerpen worden aangevoerd.

Die 50.000 ton vormen een gemiddelde dat over een vrij lange periode werd berekend en dat thans door de actualiteit achterhaald is. Sedert 15 augustus ligt de cokesfabriek van Thy Marcinelle en Monceau immers stil. De behoeften aan cokes zijn evenwel niet verminderd, zodat Carcoke en het cokesbedrijf van Marly meer moeten produceren. Zodanig zelfs dat Carcoke zich genoodzaakt zag om in

september in totaal 70.000 ton van de Kempense steenkolenmijnen te betrekken. Onze belangstelling voor dat bedrijf was dan ook onmiddellijk gewekt, te meer daar bij die 70.000 ton nog eens 24.000 ton per schip te Antwerpen aangevoerde steenkolen kwamen, die rechtstreeks naar Tertre moesten vervoerd worden.

Die operatie is rimpelloos verlopen, hoewel men in bepaalde kringen niet helemaal gerust was in de zaak, daar er bijna een week lang 10.000 ton steenkolen per dag te Tertre moesten geleverd worden. We zullen even kijken hoe die operatie in haar werk gegaan is.

Antwerpen

Aan de kaaien van Stocatra legt een schip aan met 24.000 ton Amerikaanse steenkolen in het ruim. Gaat men het schip lossen en de lading opslaan? Er zijn ook andere oplossingen. Men kan de goederen b.v. rechtstreeks van het schip in wagens overslaan. Op die manier vermijdt Carcoke de kosten voor opslag en dubbele behandeling.

Voor Stocatra vormt het lossen van 6.000 ton per dag geen onoverkomelijk probleem. De vele machtige kranen doen dat werk zonder moeite. Aan één voorwaarde moet evenwel voldaan zijn: er moeten voldoende lege wagens ter beschikking staan en de gesloten treinen moeten zo snel mogelijk afgevoerd worden om overbezetting van de sporenbundel te voorkomen.

Maar dat is nu precies de taak van de spoorweg.

NMBS

Bij de spoorweg gaat men die operatie nu rustig onder ogen nemen. De fabrieksspooren van Stocatra zijn via een geëlektrificeerde lijn rechtstreeks met Antwerpen-Noord verbonden, zodat het geen onmogelijke opdracht is om vanuit Antwerpen-Noord 4 tot 6 treinen per dag naar Tertre te zenden. Nu moet men nog de nodige krachtoeruitingen vinden en zien dat men zijn weg vindt in de bestaande dienstregelingen.

steenkolën



De NMBS besluit voor dat vervoer 150 Fads-wagens te gebruiken met een versnelde omloop, in 6 stellen van 25 eenheden. Het welslagen van die onderneming hangt echter niet alleen van de spoorweg af. Te Tertre moet men benevens die 6 treinen ook nog 4 uit de Kempen komende treinen kunnen lossen. Dat betekent nachtwerk, wat nu ook weer niet zo erg is.

Dank zij de spoorweg kan men besparen op de havenkosten (zie boven) en op het liggeld (te betalen bedrag wanneer een schip niet binnen de gestelde termijn gelost wordt), die zeer hoog kunnen oplopen. Het spoor zorgt er dus voor dat heel het proces ononderbroken verloopt, zodat de cokesfabriek en dus de hele staalnijverheid onder de best mogelijke voorwaarden kunnen werken.

De Kempen

Bij de Belgische steenkolenmijnen zijn er geen problemen: daar werkt men door in het normale tempo, de gewone planning verloopt er zom-

der overbelasting. Alleen mag er zich geen onverwacht voorval of geen vertraging voordoen waardoor het verzendingspatroon voor de treinen naar Tertre zou verstoord worden. Maar een organisatie die sedert jaren gesmeerd loopt, deinst voor zoiets niet terug.

Enkele cijfers

In cijfers is die onderneming als volgt verlopen.

Fads-wagens

Nu heel het operatieschema vaststond, was alles gereed om het transport vlot te laten verlopen. Een grote troef was het gekozen wagentype. De Fads is een grootvolume wagen (die lasten van 50 tot 56 ton kan vervoeren), met beweegbare zijwanden en ruim open aan de bovenzijde. Die wagen verenigt alle kwaliteiten voor een dergelijk vervoer: gemakkelijk te laden, snel te lossen over een kuil met transportbanden met grote capaciteit.

- Duur: 4 dagen.
- Verzending uit Antwerpen: 24.000 ton die rechtstreeks werden overgeslagen.
- Verzending uit de Kempen: 16.000 ton, in het normale tempo.
- Ingelegde treinen: 33.
- Gebruik van 150 wagens in ononderbroken omloop.
- Versneld aanvoerritme in Tertre; vrijwel om de 2 uur.

Informatie en reclame

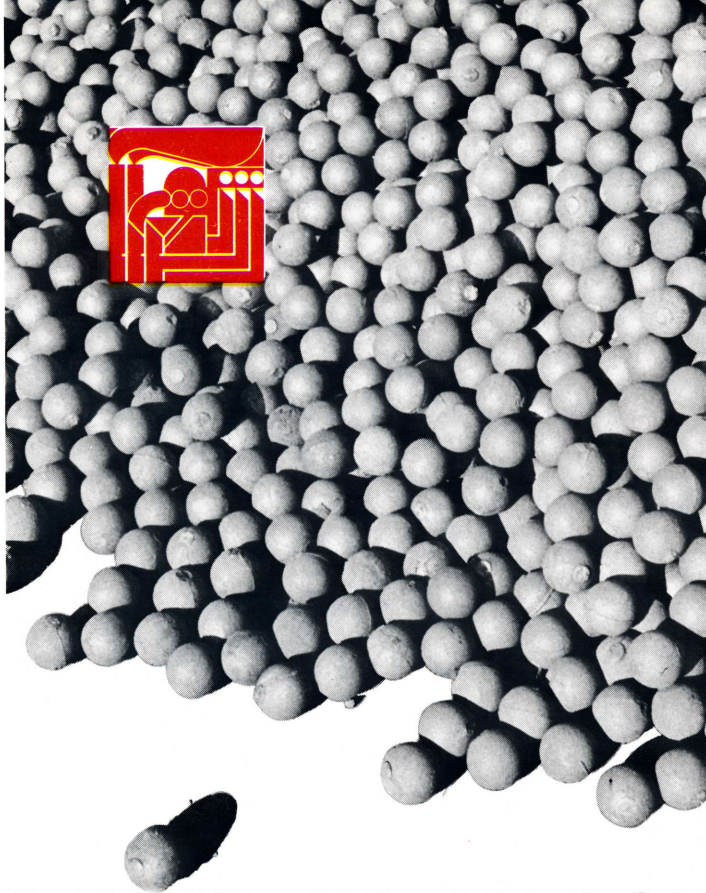
De hier gegeven informatie kan op twee manieren verstrekt worden. De eerste bestaat erin een theoretisch model op te stellen, met alle mogelijke details en waarin men alle gegevens in een strak schema situeert. Met de tweede methode wordt verteld hoe alles in zijn werk is gegaan, wat er eventueel verkeerd is gelopen en waar men problemen heeft ondervonden, zodat men er praktische lessen uit kan trekken.

De man van de reclame moet het van de eerste methode hebben, hij wil verbluffende resultaten voorleggen. De man van de objectieve

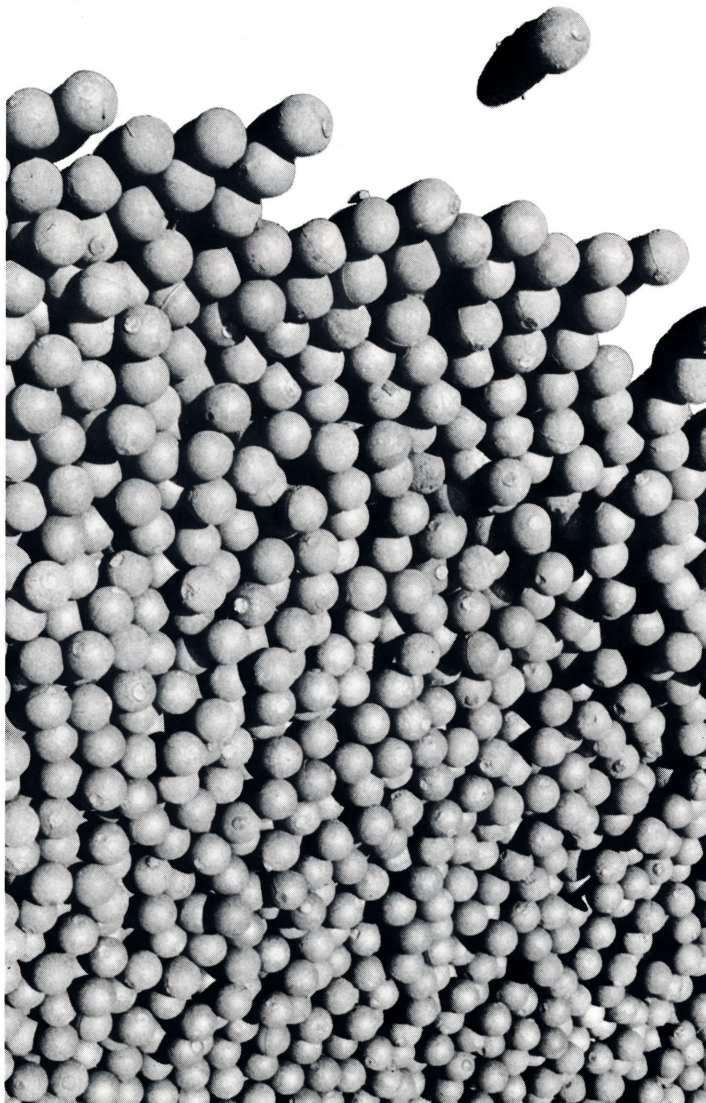
informatie geeft de voorkeur aan de tweede methode, hij verzwijgt niets.

Het gebeurt dat hun teksten elkaar wonderwel aanvullen en dat ze, dank zij een volkomen geslaagde onderneming, precies een zelfde beeld schetsen. Dat is nu het geval. Alles is vlot verlopen. De informatieman heeft in dit artikel een relaas van de feiten gegeven en de man van de reclame is het met die versie volkomen eens.

De operatie die te Tertre haar beslag heeft gekregen, is voor beide partijen een voorbeeld van „hoe het moet”. De drie protagonisten hebben hun rol voortreffelijk gespeeld: het stuk staat boven alle kritiek.



GIETERIJEN MAGOTTEAUX: AAN DE SPITS



Toen we door de fabriek liepen, liet iemand zich ontvallen:

— Hier wordt wel vaak pétanque gespeeld!

Waarop onze gids glimlachend antwoordde:

Pétanque met die kogels? Pas op, ze zijn niet hol. Wik ze maar eens! Zo vatte hij gekscherend samen wat een kaderlid van de gieterijen Magotteaux ons even tevoren in een technische uiteenzetting had verteld.

De gieterijen Magotteaux werden in 1918 opgericht. In die tijd produceerde de fabriek een hele waaier van produkten, volgens de vraag. Tegen het einde van de jaren 30 ging de fabriek zich specialiseren in het gieten van kogels voor breekmolens, waarmee ze voor een dubbel afzetgebied werkte: de cement- en de mijnindustrie. Vandaag prijkt de firma als nummer één op de wereldranglijst voor die markt. Intussen heeft ze ook verwante activiteiten ontwikkeld, onder meer de fabricatie van pantserplaten voor breekmolens, en verricht ze grondig onderzoek betreffende de uitrustingen voor die techniek.

De cementfabrieken

Vroeger gebruikten de cementfabrieken in hun breekmolens gesmiede kogels. Het verlies aan staal per voortgebrachte ton cement bedroeg dan echter 4 kg. Vormgegoten kogels zijn slijtvaster en hebben een verlies van minder dan 100 gram. Het spreekt vanzelf dat de fabricatie van die kogels enkele pro-

blemen deed rijzen. Men moest een geschikte legering vinden en voorkomen dat er, gedurende de afkoeling in de vorm, gallen in de kogel ontstonden. De gieterijen Magotteaux hebben de juiste oplossingen gevonden. Dank zij dit bedrijf is België nu de eerste wereldproducent van gegoten breeklichamen.

De productiecyclus

Het staal wordt in zeer speciale vormen gespoten die de vorming van gallen tijdens het stollingsproces voorkomen.

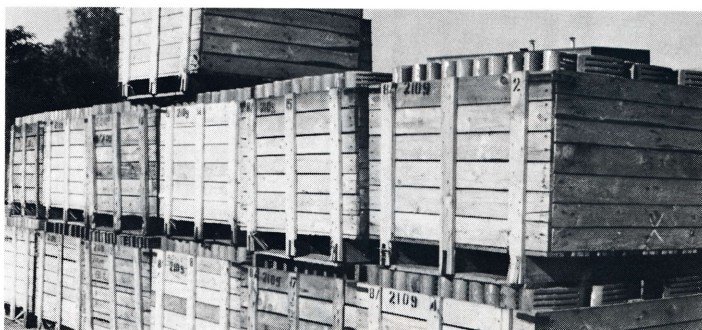
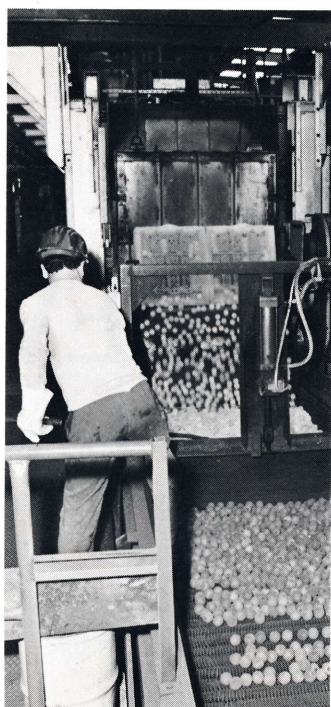
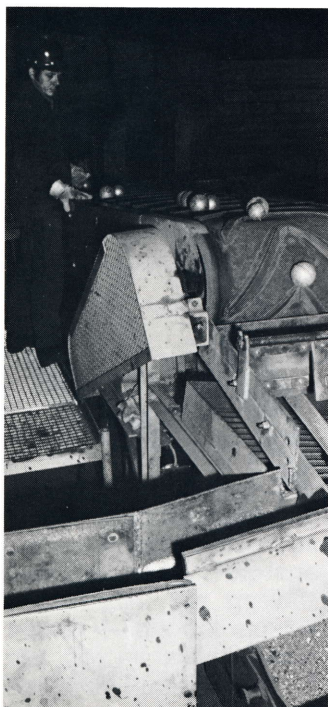
Nadat de kogels uitgenomen, gereinigd en gekalibreerd zijn, worden ze thermisch behandeld (850°) waarna ze al de vereiste kwaliteiten bezitten.

Ze worden bij hoeveelheden van 1 ton in vaten opgeslagen in afwachting dat ze naar een cementfabriek gaan.

Op die manier verlaten elk jaar 30.000 ton kogels de fabriek nr. 1 van Vaux-sous-Chèvremont, die sedert enkele jaren volledig geautomatiseerd is. Een bijzonderheid van die fabriek is haar keten voor thermische behandeling die volledig van eigen vinding is.

Onderzoek en commercialisering

De gieterijen Magotteaux besteden 4 % van hun omzet aan onderzoekswerk. Dat uitzonderlijk hoge aandeel komt het bedrijf ongetwijfeld ten goede en wel om de volgende reden.



INZAKE KOGELS VOOR BREEKMOLENS

De kaderleden van Magotteaux zorgen zelf voor de commercialisering van de producten. Burgerlijke ingenieurs die sterk gemotiveerd zijn om hun produkt te verkopen hebben het voordeel dat ze, dank zij hun vorming, zich rekenschap kunnen geven van de bijzondere problemen voor de klanten en dat ze die problemen kunnen bestuderen. Ze maken tevens uit op welke produkten men zich moet toeleunen om de activiteit op een constant peil te houden. Want die producenten van kwaliteitskogels bevinden zich enigszins in dezelfde situatie als de uitvinder van de onverslijtbare stof: zodra de markt voorzien is, brokkelt de vraag af en moet men op andere produkten overschakelen. De specialisten van de commerciële techniek wijzen aldus de weg.

Drie Belgische fabrieken en hun filialen

De gieterijen Magotteaux beschikken te Vaux-sous-Chèvremont (thans Chaudfontaine) over een complex van drie fabrieken. Het zijn in feite drie eenheden met elk hun eigen specifieke taak. De eerste produceert gewone kogels, de tweede pantserplaten voor breekmolens en de derde, volgens het Shell Molding-procédé, precisievormen voor kraanwerk. Buiten onze grenzen bezitten de gieterijen Magotteaux nog 5 fabrieken: in Frankrijk, Spanje (voor de bevoorrading van het Iberisch schiereiland), de V.S.A. (voor de Noord Amerikaanse markt), Brazilië

(voor de eigen binnenlandse markt) en Japan (voor de controle van de markt in het Verre Oosten). Niettemin is 96 % van de 30.000 ton in België geproduceerde kogels voor de uitvoer bestemd: de helft daarvan gaat naar de landen van de Gemeenschappelijke markt, de rest naar de hele wereld, behalve (op enkele uitzonderingen na) naar de Oostbloklanden.

Vervoer

De gieterij van Vaux-sous-Chèvremont heeft jaarlijks een vervoer van 70 tot 80.000 ton. Nagenoeg de helft daarvan betreft inkomend vervoer dat voornamelijk bestaat uit schroot (het grootste deel), ferrolegeringen voor de staalveredeling en vormzand. De spoorweg voert negen tiende van het schroot op de fabriekssporen aan. Soms heeft hij ook zijn aandeel in de aanvoer van zand, maar zand en ferrolegeringen zijn grotendeels het domein van de weg en de waterweg. Bij vertrek neemt de spoorweg maar 1/10 van de zendingen voor zijn rekening. Dat is in de eerste plaats te wijten aan het feit dat de leveringen niet groot genoeg zijn om gesloten treinen te vormen, aangezien een moderne breekmolen maar een capaciteit van 200 tot 250 ton kogels heeft. Meestal moeten de goederen binnen de 24 uur geleverd worden, een termijn die de spoorweg niet kan garanderen voor zendingen bij afzonderlijke wagens. Toch worden er te Vaux-sous-Chèvremont elke week wagens

geladen met bestemming naar Joegoslavië, Polen, Griekenland (over Marseille), Italië en de Arabische landen. Over het algemeen worden vaten en kisten op platte wagens en onverpakte ladingen in open wagens vervoerd.

De spoorweg zou waarschijnlijk een groter aandeel van het verkeer kunnen verwerven. Dat is een kwestie van organisatie. Dit probleem wordt thans door de 2 partijen onderzocht.

Even samenvatten

Die gieterij slaagt er dus in, dank zij een artikel dat goed verkoopt (aanvankelijk eerder een toevallige keuze) aan de crisis het hoofd te bieden.

Ze produceert kogels met een diameter van 13 tot 120 mm en een gewicht van enkele grammen tot 10 kg.

Haar research-afdeling houdt het oog op de toekomst gericht en ontwerpt produkten waarvoor ze steeds nieuwe klanten ontdekt, waarmee ze de steeds toenemende concurrentie aan kan en daardoor de produktie ten minste op hetzelfde peil kan handhaven. Het beheer steunt op het beginsel van de winstdeling, waardoor het personeel zeer gemotiveerd is, wat op zijn beurt het rendement en tevens de kwaliteit van de produkten ten goede komt.

De groep stelt in België 750 personen tewerk en nogeens zoveel in de filialen; de produktie bedraagt jaarlijks 70 tot 80.000 ton speciaal staal en in 1977 bereikte de omzet 2.850.000.000 BF.



In verband met de groeiende concurrentie besteedt de groep nu meer aandacht aan de mijnindustrie, ook al moeten daarvoor andere produktie-eenheden gebouwd worden om zijn nieuwe produkten te ontwikkelen. Wat nog meer? Tijdens het gesprek met een kaderlid van de firma werd er veel over het sociaal beleid gepraat. Dat spreekt vanzelf in een bedrijf dat als eerste de winstdeling in praktijk bracht, een idee dat vandaag erg in de mode is, maar buiten Vaux-sous-Chèvremont maar nauwelijks toepassing vindt.



reklamemedium

met "B-REVUE" een halfuur sneller te zwevezele

B-Revue als reklamemedium

De huidige trend om alles en nog wat cijfermatig te onderzoeken, te analyseren en statistisch te interpreteren, kent ondanks het intrinsiek saaie karakter van cijfergegevens, toch een buitengewoon succes omwille van de vaak onverwachte en soms onwaarschijnlijke resultaten welke te voorschijn komen.

In bepaalde sectoren, zoals de wereld van de media (pers, radio, tv) zijn statistisch verwerkte steekproefresultaten echter ook een enig middel om wat klaarheid en duidelijkheid te scheppen in een vaak onoverzichtelijk of ondoordringelijk geheel.

Daartoe wordt regelmatig door SOBEMAP (Belgische Maatschappij voor toegepaste economie en wiskunde), een massale enquête gehouden over de lees-, kijk- en luistergewoonten. Deze, aan de hand van interviews bekomen resultaten, worden dan op statistische basis met een zekere betrouwbaarheid veralgemeend tot de ganse bevolking.

De werking van deze enquête bestaat er in door middel van steekproefonderzoeken, het bereik van de verschillende publiciteitsorganen (pers, bioscoop, radio, televisie, affichage) te peilen en de distributie ervan te ontleden op basis van geografische en socio-economische criteria, o.a. met betrekking tot de leeftijdskategorie, sociale klasse, beroep, studieniveau, aantal kinderen in het huisgezin, e.a.

Uit deze enquête hebben we enkele relevante resultaten opgediept met betrekking tot B-Revue, welke een globaal beeld geven van de mogelijkheden die dit maandblad als reklamemedium biedt.

B-Revue telt zo maar eventjes

263.900 CIM gecontroleerde lezers (een CIM lezer is een persoon die verklaart een blad te hebben gelezen, doorgekeken of doorbladerd in de loop van een referentieperiode variërend volgens de periodiciteit van het blad en voorafgaand aan de datum van het interview. Deze referentieperiode is voor een maandblad de maand tevoren, voor een weekblad de week tevoren en voor een dagblad de dag tevoren). B-Revue telt echter 556.700 lezers in totaal. Dit zijn personen die hebben verklaard het blad te hebben gelezen, doorbladerd of ingekeken, niet noodzakelijk in de referentieperiode.

B-Revue heeft als medium een zeer specifiek karakter. Het kan bestempeld worden als zijnde een blad voor mannen en jongeren. Inderdaad 76,9% mannen (nationaal profiel 48,3 %) en 54,3% jongeren tussen 15 en 34 jaar (nat. profiel 36,1 %) lezen B-Revue.

In België bestaan er niet zoveel bladen met dergelijke lezerskarakteristieken. Weinige bladen worden inderdaad voor zo'n groot percentage door mannen en jongeren gelezen. Daarom is B-Revue meer dan ooit het medium om de mannen en de jongeren te bereiken. Indien zij uw doelgroep zijn is het werkelijk een „must” in B-Revue te adverteren, vooral omdat de kostprijs per contact de goedkoopste is voor deze doelgroep, wat niet wegneemt dat hij ook zeer voordelig is als u andere categorieën van lezers wenst te bereiken. Meerdere gegevens i.v.m. de B-Revue lezer zullen graag op verzoek worden bezorgd.

Bel of schrijf gerust naar:

PUBLICARTO n.v.

T.a.v. de heer Bob Verhoeven

Dapperenlaan 11, bus 5

1200 Brussel Tel. 02/771 2010

771 2019

Dit was de start voor de uitgave van een maandblad dat door de Belgische Spoorwegen in de treinen gehangen wordt voor de reizigers die met lezen de tijd aangenaam willen doorbrengen. Dit maandblad is de B-Revue.

In B-Revue vindt u in 't algemeen verhalen die kort zijn — opdat men ze volledig zou kunnen lezen tijdens de korte trajecten — en de aankondiging van een aantal toeristische en kulturele evenementen in België en in het buitenland.

Ook artikelen op historisch-kultureel en artistiek gebied vinden in B-Revue een plaats. Voor wie graag leest is er een rubriek met boekbespreking en maandelijks worden er ook de laatste modestuffjes in gepresenteerd.

En omdat de lektuur als ontspanning is bedoeld worden stripteekeningen en humor in B-Revue ook niet vergeten.

De bedoeling is nog niet dat men de trein gaat nemen om B-Revue te kunnen lezen. Wie weet... komt dat nog.

20 jaar geleden kwam men op het idee om reizen per trein nog prettiger te maken met lektuur voor elk wat wils.



RAPILEGE-TREINEN: VERVOER "à la carte"

In een vorig nummer hebben we in grote trekken uiteengezet wat Rapilege-treinen zijn. Die gesloten treinen — die dat eigenlijk niet zijn — zullen tussen België en Frankrijk in beide richtingen rijden.

De invoering van een dergelijke formule vergt uiteraard tijd: men breekt met vanouds bestaande gewoonten niet zo maar van de ene dag op de andere. De dossiers zullen geleidelijk bestudeerd worden, zoals bij onze Franse bureaus die, één jaar na het begin van het experiment, al prat gingen op 10 geregelde Rapilege-verbindingen en 180 ontwerpen op stapel hadden.

Bij ons was de beslissing nog maar een paar weken gevallen en er was al een eerste Rapilege-verbinding: een vervoerprogramma van Cockerill voor de verzending van platen naar de Peugeotfabrieken van de streek van Montbéliard en de streek van Mulhouse.

Volgens het aanvoerplan van Peugeot was het uitgesloten in eenmaal duizend ton goederen te leveren voor de vorming van een gewone gesloten trein. Met de Rapilege-formule van 500 ton per trein werd het een vlottere operatie en kon men beter voldoen aan de eisen van de autoconstructeur. En die eisen zijn des te dwingender, daar er niet één, maar wel twee bestemmingen moeten bediend worden: Montbéliard en Ile Napoléon. Er was dus een bijkomende moeilijkheid. Die werd echter uitge-

schakeld door een overeenkomst NMBS-SNCF.

Cockerill legt een Rapilege-trein in en plaatst de wagens ervan in een welbepaalde volgorde: voraan Ile Napoléon, achteraan Montbéliard. In de eerste stopplaats haakt de SNCF het achterste deel van het stel af en ze laat het andere deel als „een halve trein” doorrijden naar Mulhouse.

In de praktijk vertrekt die Rapilege-trein uit Kinkempois te 1 u 39, komt op het Franse net de Ecouvies te 6 u 16 en bereikt Montbéliard te 18 u 01. Aldus mag men rekenen dat er 20 tot 24 uur verloopt tussen het ogenblik waarop de trein de fabriek te Flémalle verlaat en dat waarop hij ter bestemming aankomt. De snelheid is die van een gesloten trein voor een last die maar half zo groot is.

Dat is dus wel **vervoer „à la carte”**.

De formule bevredigt iedereen. Inzonderheid de mensen die verantwoordelijk zijn voor het vervoer bij Cockerill en die kort geleden aan de NMBS het volgende schreven: „(...) is een nieuwe stap inzake de diensten die door goed samenwerkende spoorwegnetten kunnen verleend worden wanneer ze, voor een doeltreffende aanpassing aan de evolutie van het verkeer, van de nood een deugd maakt, en dwingende eisen ombuigt tot verbeteringen.

Namens onze klant en in onze naam danken wij u van harte voor de hulp die ons door uw beslissing geboden wordt”.

„Verbetering” is wel het juiste woord voor de Rapilege-formule. Het beleid van de spoorwegen past zich aan de tijdsevolutie

aan. De spoorweg vanouds een „massavervoerder”, heeft oplossingen gezocht waarmee de cliënteel voldoende wordt geschonken en waarmee op afdoende wijze de concurrentie van de andere vervoertakken wordt tegengegaan.

Dat de eerste Belgische Rapilege-trein voor rekening van Cockerill rijdt, is ook veelbetekenend. Voor een reus van de ijzer- en staalnijverheid kan men zich alleen massavervoer voorstellen. En toch wordt voor die reus verkeer van de halfzware categorie georganiseerd! De spoorweg moest natuurlijk de sleutel vinden voor het probleem van zijn cliënt. Dat is nu gebeurd. We hebben dan ook de overtuiging dat nog andere formules in de toekomst het patroon van het spoorwegvervoer zouden kunnen wijzigen.

VEERBOOTVERKEER

DE BEM ORGANISEERT HET



De Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats is te Brussel gevestigd en heeft vanzelfsprekend ook kantoren te Zeebrugge. Elk probleem betreffende het verkeer met Groot-Brittannië kan haar voorgelegd worden. Haar adres: **BEM der Ferry-Boats**
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. 02/524 01 08
telex: 23.584

In ons vorige nummer gaf de heer Pickering ons een uiteenzetting over de rol en de werking van de algemene vertegenwoordiging van British Rail te Brussel. Toen het voorbereidend gesprek voor de publikatie werd gevoerd, had de heer Pickering de leiding ad interim van die vertegenwoordiging. Intussen vernamen we dat hij officieel tot algemeen vertegenwoordiger werd benoemd.

Spoornieuws feliciteert de heer Pickering van harte met die bevordering, die de bekroning van een lange en vruchtbare loopbaan in België vormt.

Op een vraag van ons had de heer Pickering uitgelegd hoe de Britse regering, tijdens de eerste wereldoorlog, speciaal uitgeruste schepen moest bouwen om spoorwagens rechtstreeks naar het vasteland te kunnen verschepen, en hoe in 1924 een privé-firma die idee overnam om een geregelde veerbootdienst in te voeren.

De Britten waren evenwel niet de enigen die aan de toen nog drieste formule van geïntegreerd vervoer dachten, aangezien in datzelfde jaar 1924 ook de Belgisch-Engelse maatschappij der ferry-boats werd opgericht om mee te werken aan de geregelde goederenvervoerdienst met veerboten tussen Zeebrugge en Harwich.

Daarmee had en heeft men nog steeds de bedoeling overladingen te beperken of overbodig te maken, daar die verrichtingen niet alleen veel kosten, maar de goederen daarbij ook dikwijls beschadigd worden of verloren gaan.

Aan het maritiem vervoer zijn over 't algemeen immers heel wat bezwaren verbonden die te maken hebben met de traagheid van de behandelingen, het opslaan van de goederen en het gevaar bij het gebruik van de behandelingstuigen in de havens.

De veerboten brengen de spoorwegwagens naar Engeland zonder dat de goederen moeten overgeladen worden en brengen een huishuisdienst tot stand, voor zover afzender en geadresseerde elk over een particulier verbindingsspoor beschikken.

Om de beurtvaart van de schepen tussen Zeebrugge en Harwich te vergemakkelijken, werden de installaties aan de buitenrede van de 2 havens gebouwd en werden ze uitgerust met een dubbel gelede ophaalbrug die aan de ene kant op de wal en aan de andere kant op het schip rust, zodat de wagens in alle omstandigheden, onafhankelijk van het tij, erover kunnen.

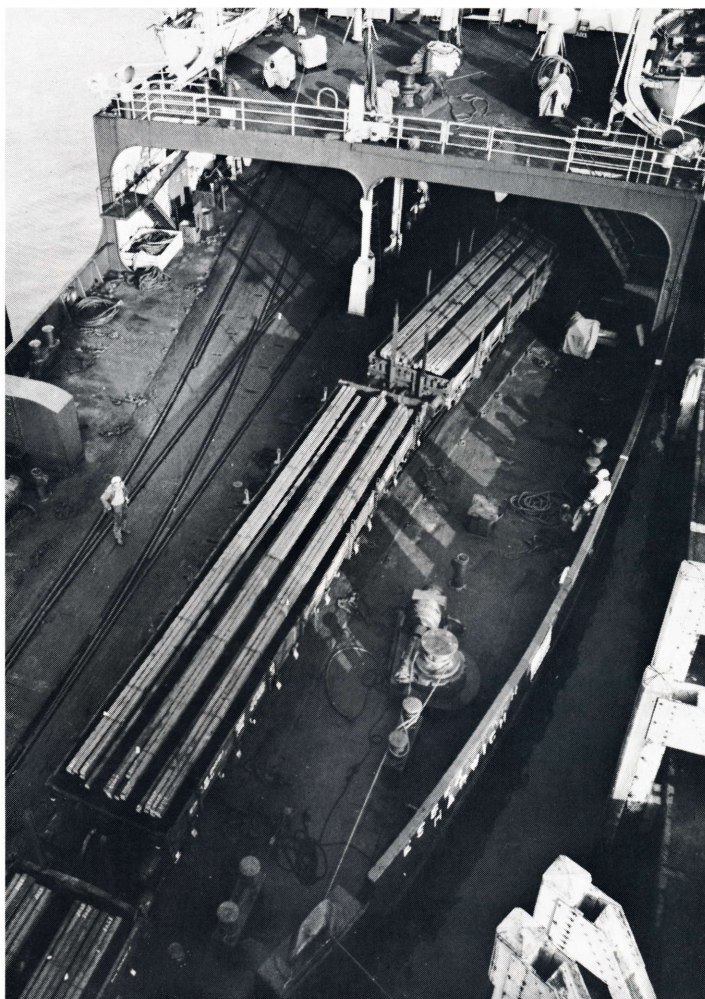
Er is een geregelde dienst met 3 veerboten. Die schepen zijn 125 m lang, met een tonnemaat van 3 000 ton, en doen in minder dan 7 uur twee overtochten per dag in elke richting, soms zelfs drie of vier als er veel verkeer is.

Op die schepen gaan een dertigtal

wagens, die een plaats vinden op 4 sporen met een totale lengte van 340 m.

De NMBS, de belangrijkste vastelandsspoorwegen en verscheidene gespecialiseerde maatschappijen hebben een groot aantal wagens van allerlei types ingelegd die aan weerszijden van de Noordzee kunnen rijden.

Die wagens met speciale rem- en koppelingsinrichtingen en Brits profiel voldoen aan de in Groot-



Brittannië geldende rijvoorwaarden. Ze worden veerbootwagens genoemd. Ook British Rail beschikt over dergelijk materieel. Sommige wagens, al dan niet met verlaagde laadvloer, zijn geschikt voor buitengewoon vervoer (op het stuk van afmetingen of lading) tot 125 ton.

Dat park van zeer gespecialiseerd materieel wordt door een computer beheerd. Om de dienst doeltreffend te laten werken, worden de meeste formaliteiten door bemiddeling van plaatselijke bureaus vervuld.

De drie vierde van het verkeer via Zeebrugge gaat in doorvoer door

België. De lijn Zeebrugge-Harwich levert dus een bescheiden bijdrage voor de aanhoudende inspanning die België zich getroost om naast Duitsland, Nederland en Frankrijk een billijk aandeel van het goederenvervoer tussen het continentale achterland en Groot-Brittannië voor zijn rekening te nemen.

Het maritieme spoorwegverkeer werd gunstig beïnvloed door de gestadige evolutie van de tarifiering. De jongste jaren heeft men een tendens vastgesteld om de tarieven in tweevoudig opzicht te vereenvoudigen en eenvormig te maken, namelijk inzake structuur (toepassing van een prijs per wagen) en indeling van de goederen

(die internationaal werd gemaakt door de gemeenschappelijke goederennaamlijst-NCM).

Naast de bestaande rechtstreekse tarieven (Groot-Brittannië/Duitsland, Groot-Brittannië/Italië en Spanje, EGKS) werden nieuwe tarieven ingevoerd:

- tarief nr. 5600, Groot-Brittannië/België, op 1.9.1977;
- tarief nr. 9635, Groot-Brittannië/Nederland, op 1.9.1978.

Verder zijn er onderhandelingen aan de gang over een rechtstreeks tarief Groot-Brittannië/Basel en Groot-Brittannië/Oostenrijk, dat begin 1979 van kracht zou worden.

Ferryboatwagen



SPOORNIEUWS
5/78



De NMBS stelt de gebruikers een zeker aantal wagens ter beschikking, speciaal gebouwd voor het ferryboatverkeer met Groot Brittannië. Ze zijn qua laadprofiel, koppeling en remmen, aangepast aan het verkeer op het Engelse net. Het is vanzelfsprekend dat deze wagens ook mogen ingezet worden op het Belgische net en zelfs in internationale goederentreinen indien er op dat ogenblik geen ander materieel voorhanden is.

De Tfis-wagen die wij u hier voorstellen, is de laatste aanwinst in dat wagenpark. Wij beperken ons enkel tot het weergeven van een schema, aangetekend met de nuttige afmetingen: het buitenaanzicht lijkt heel sterk op de met een rolluik-

dak uitgeruste Taes-wagen, reeds voorgesteld in een eerder verschenen steekkaart. In feite staat hij ook heel dicht bij de Tbis, voorzien van schuifwanden die de helft van de wagen kunnen vrijmaken. Hij is evenwel kleiner dan de Tbis, daar hij aangepast is aan het Engelse laadprofiel dat minder "vrijgevig" is dan het Belgische. De aangenomen tonnages komen ongeveer overeen.

Op te merken valt dat daar waar het rolluikdak van de Tbis slechts de helft van de nuttige laadoppervlakte vrijmaakt, de laadoppervlakte van de Tfis, dank zij het systeem met een mechanisch luik, in één keer kan beladen worden.

Het ferryboatwagenpark bevat eveneens gesloten

wagens, stortwagens en platte wagens. De verzenders die materieel met hoge specialisatiegraad opzoeken — bijvoorbeeld ketelwagens voor het vervoer van welbepaalde producten — kunnen zich wenden tot de verhuurmaatschappijen wiens mogelijkheden ook in deze steekkaart worden belicht.

Wij vestigen de aandacht van onze lezers op het volgende: gewoonlijk vinden zij op elke steekkaart in de rechtse kolom, de adressen van de spoorwegdiensten waar ze terecht kunnen indien er problemen zijn. Deze gegevens blijven steeds geldig. Nu vermelden wij de adressen van de diensten betrokken bij het Belgisch-Engels verkeer.

Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Tfis-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.

BEM der ferryboats
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/524 01 08

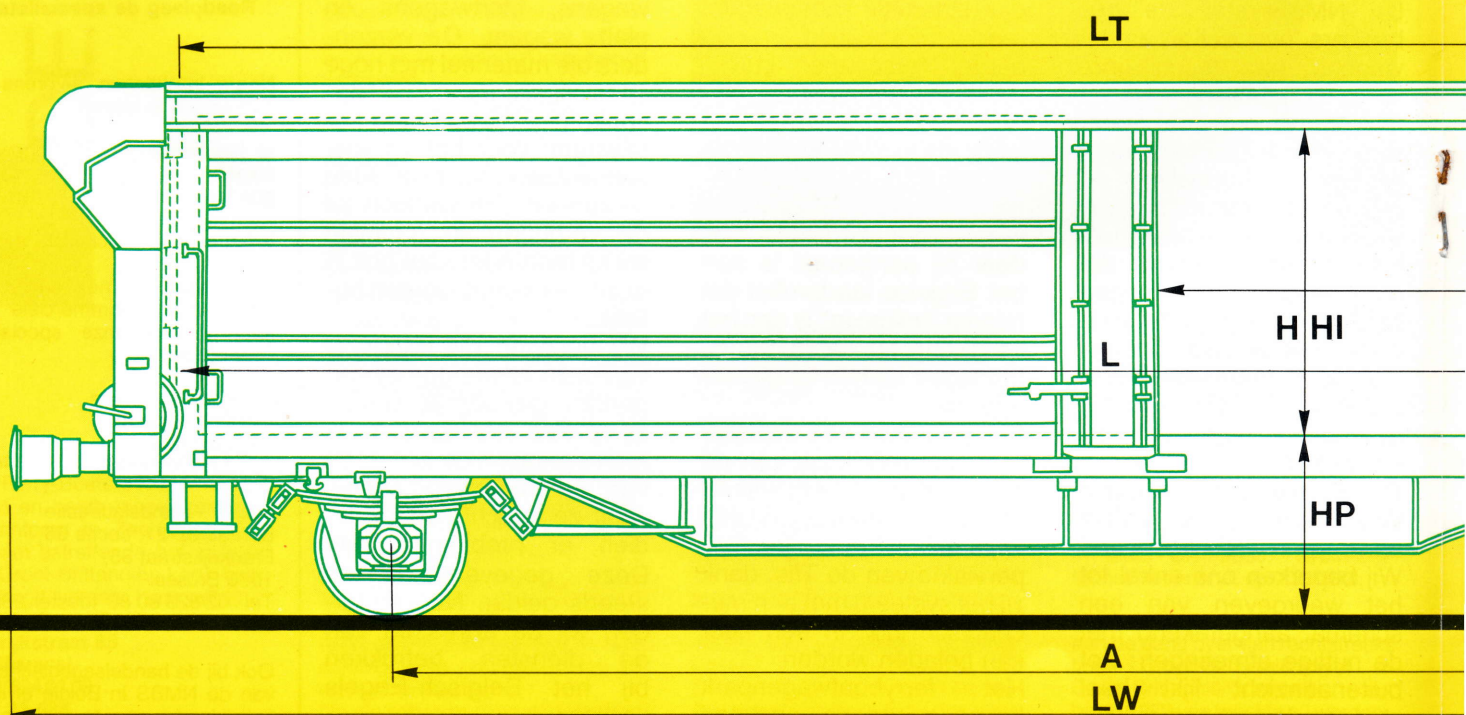
NMBS - Handelsdirectie
Bureau 62-21, sectie 66
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80 toestel 2699 of 2777

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

T wagen met opengaand dak

f i s voor veerbootverkeer
met schuifwanden
geschikt om te rijden tegen

1	Code			Tfis
2	Type			5030 DO
3	Aantal			50
4	Nummer van de wagen internationale code serienummer			2188
				579 9 000-a 049-a
5	Constructiejaar			1976-77
6	Totale lengte = LW		mm	14 020
7	Asafstand = A		mm	9 000
8	Totale breedte = BW		mm	2 594
9	Totale hoogte = HW		mm	3 530
10	Vloerhoogte = HP		mm	1 200
11	Nuttige lengte = L		mm	12 376
12	Nuttige breedte = B		mm	2 216
13	Nuttige hoogte = H		mm	2 035
14	Oppervlakte		m ²	27,1
15	Capaciteit		m ³	61,2
16	Zijdelingse laadopening (schuifwand)	lengte = LI	mm	5 660
		hoogte = HI	mm	2 035
17	Laadopening in het dak	lengte = LT	mm	12 336
		breedte = BT	mm	2 069
18	Gemiddelde tarra		t	14,5
19	Toegelaten lasten		t	
				A B C
				17,5 21,5 25,5
		S		17,5 21,5 25,5
20	Minimum bochtstraal		m	75



gen 100 km/h.

5 eerste cijfer van het serienummer
(overeenkomend met het type T)

T fis

Op bladzijde 4 van deze steekkaart stellen wij u bondig enkele gespecialiseerde wagens voor die worden ingezet op de ferry-boat-verbindingen voor welbepaalde goederen.

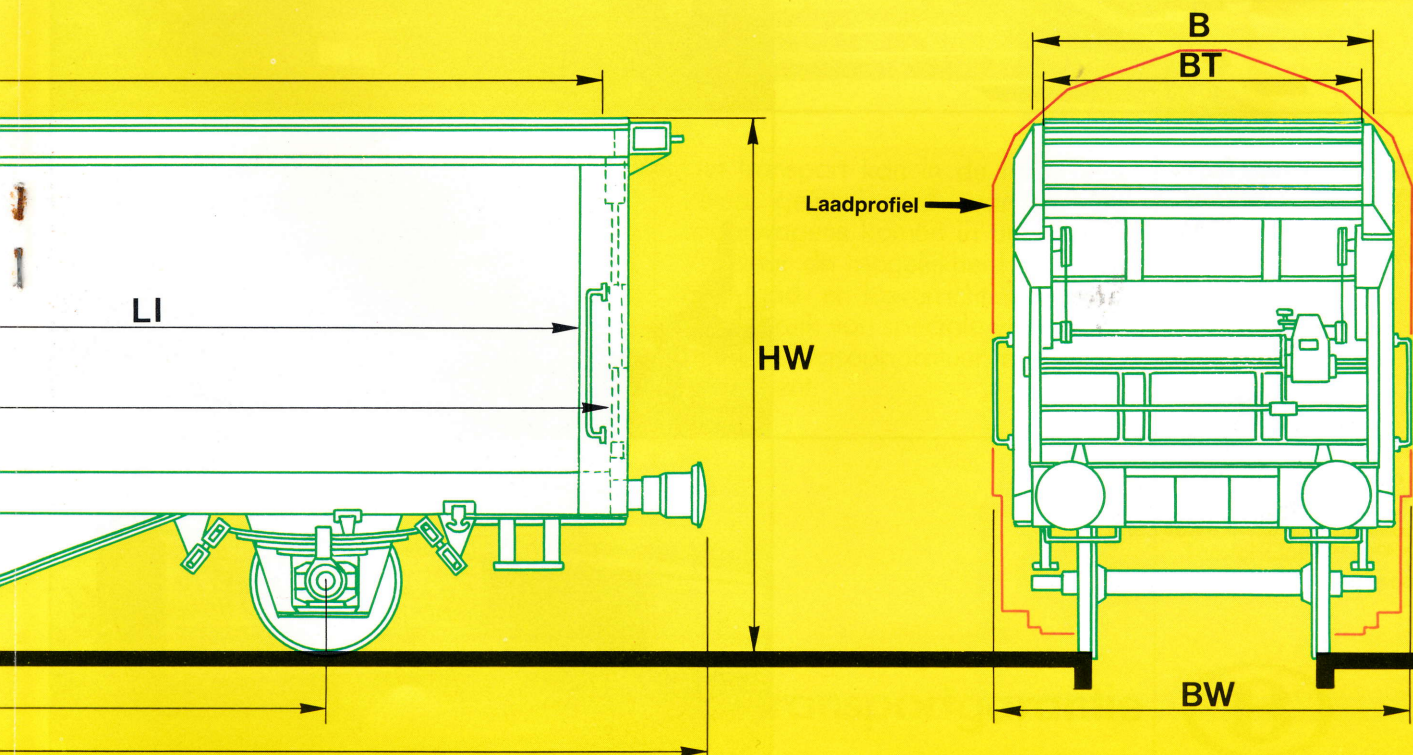
De lijst is noodzakelijkerwijs beperkt: eensdeels omwille van plaatsgebrek en anderdeels omwille van de hoge specialisatiegraad van het materieel, waarin slechts enkele expediteurs geïnteresseerd zijn.

De maatschappijen die dergelijke wagens verhuren, zijn steeds bereid geïnteresseerde personen gedetailleerde uitleg betreffende het materieel en de huurvoorwaarden te verstrekken.

Hierna hun adres:

ALGECO
Koningstraat 172, bus 17
1000 Brussel
Tel. 02/218 00 22
218 15 24

CAIB
De Meeús plantsoen, 18
1040 Brussel
Tel. 02/513 86 16
Telex 23095



Veerbootwagen ALGECO

A

- tweeasser van roestvrij staal voor vervoer van agressieve of gevoelige producten met een soortgelijk gewicht van 0,9 tot 1 t/m³;
- laden: door het keteldekseel of via een buis;
- lossen: via kleppen op de bodem en aan de zijkanten of pneumatisch;
- inhoud: 27,5 m³;
- totale lengte: 9,80 m;
- toelaatbare belading op lijnen van categorie C: 28 t;
- werkdruk: 3 bar;
- uitgerust met een 100 mm dikke warmteïsolering en 6 verwarmingskringen.

B

- wagen zoals hierboven, maar bestemd voor verkeer naar Finland;
- dezelfde metrische kenmerken behalve de inhoud: 30 m³.



Veerbootwagen voor vloeibaar gas ALGECO

- draaistelwagen voor vervoer van onder druk vloeibaar gemaakt gas: ammoniak, butadieen, methylamine, dimethylamine, enz. naar Engeland;
- laden: via de leiding van de vloeibare fase; drukkivellering door de leiding van de gasfase;
- lossen: zelfde werkwijze;
- inhoud: 90 m³;
- totale lengte: 18,90 m;
- toelaatbare belading op lijnen van categorie C: 50 t;
- het bovengedeelte van de ketel is tegen de zon beschermd.



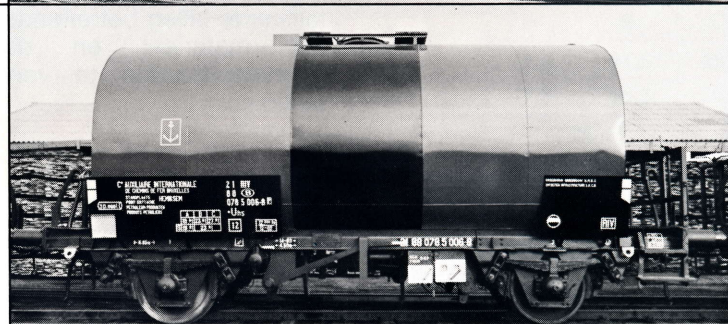
Ferrywagon ALGECO

- vierassige wagen; twee grote zijdelingse deuren met 9,239 m breed opening; gebouwd in aluminium;
- totale lengte: 20,06 m; laadopervlakte: 47 m²; inhoud: 110 m³;
- vloerhoogte: 1,21 m; minimum bochtstraal: 35 m;
- toegelaten last op lijnen van categorie C: 54 t.



Veerbootwagen CAIB

- twee-assige tankwagen voor het vervoer van petroleum en chemische producten;
- inhoud: 30 m³; met verwarming; proefdruk: 1,5 kg/cm²;
- tarra: 11,5 t;
- maximum belading op lijnen van categorie C: 18,5 t;
- lossen: door zwaartekracht;
- totale lengte: 8,80 m.



Veerbootwagen CAIB

- constructiejaar: 1967; max. lading: 90 t;
- aantal assen: 4
- voor producten van klas A - 2 bar;
- inhoud: 94,5 m³
- tarra: 23,7 t;
- lossen door zwaartekracht.



Cargowaggon CAIB

- totale lengte: 21,7 m;
- vloeroppervlakte: 48 m²; inhoud: 112,7 m³;
- zijdelingse openingen, lengte 6,55 m, breedte 2,20 m;
- maximum belading: 53,5 t;
- tarra: 25,5 t;
- minimum bochtstraal: 35 m.



uw "prive" station

dank zij een particuliere spooraansluiting



De particuliere spooraansluiting betekent niet alleen de toegang tot het 250.000 km lange Europese spoorwegnet, zij verbindt uw onderneming ook rechtstreeks met duizenden andere die op het spoor aangesloten zijn.

De spooraansluiting is dus ideaal voor huis-huis-vervoer.

De lading ondergaat geen enkele wijziging gedurende het transport, dus geen afhaling, noch aanhuisbestelling, noch overlading en bijgevolg:

- aanzienlijke besparing van tijd en kosten;
- minder beschadigingsrisico's;
- beperking van de verpakkingskosten mogelijk.

Het transport kan in de fabricatieketen geïntegreerd worden. De spoorwagens komen in uw bedrijf. Vandaar de mogelijkheid tot rationele laad- en losverrichtingen door het gebruik van speciale wagens en behandelingsapparatuur met hoog rendement.

Voor alle inlichtingen:

van commerciële aard
Handelsdirectie NMBS
Bureau 62-33 sectie 66
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80
Toestel 2661

van technische aard
Directie Baan NMBS
Bureau 36-12 sectie 54
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80
Toestel 2365

uw transportgarantie





Legenden foto's

1. De 25000^e wagen wordt geladen in het bijzijn van de spoorwegvertegenwoordigers en de bedrijfsdirectie.
2. Klaar voor de afreis naar ... Denemarken.

EMGO: 25.000^{ste} wagen



Op 14 september 1978 verliet, in aanwezigheid van de bedrijfsdirectie en vertegenwoordigers van de DB, SNCF, SBB en de NMBS, de 25000^e spoorwagen de afdeling „expeditie” van EMGO-Lommel. Bestemming: Denemarken.

„Deze gebeurtenis is een rijdende mijlpaal in de geschiedenis van ons bedrijf”, verklaarde de heer Hager, financieel directeur, in zijn gelegenheidstoespraak.

De N.V. Europese maatschappij voor Gloeilampen* vestigde zich in 1966 in het Lommelse industriepark. Het is in wezen een glasfabriek die enkel en alleen glasballons voor de montage van gloeilampen vervaardigt. Het afgelegen Lommel werd als vestigingsplaats gekozen omwille van de beschikbaarheid van wit zand (basisgrondstof voor de glasballons) en een voldoende potentieel aan arbeidskrachten (toen in 1966). Het bedrijf is ingeplant naast de spoorlijn Hamont-Mol

en heeft een aansluitingsspoor. Zeven jaar waren nodig om 10 000 wagens vol te stouwen; slechts 5,5 jaar later bereikt men het cijfer 25 000! In vergelijking met de eerste periode betekent dat bijna een verdrievoudiging van het groeiritme.

De verkeerstoename werd opgevangen door het gebruik van „Transwaggons”. Deze grootvolumewagens zijn uitermate geschikt voor het vervoer van de glasballons. De standaardverpakking, afgestemd op het volume van de wagens en de ruime deuropening waarborgen een optimale benutting van de capaciteit en een vlotte belading. Heden worden 1 000 dozen per wagen geladen, daar waar in de eerste periode een gewone gesloten wagen slechts 550 dozen bevatte.

Quasi de totaliteit van de productie wordt per spoor ter bestemming gebracht, uitgezonderd voor niet ver afgelegen fabrieken. Waarom

nu juist per spoor? De heer Hager gaf ons het antwoord:

1. De trein geniet de voorkeur op andere vervoerswijzen omdat hij uitermate geschikt is voor transporten op lange afstand. De gemiddelde afstand die elke glasballon aflegt op Europese trajecten bedraagt immers $\pm 1 000$ km. Op wereldvlak vergroot de afgelegde weg tot $\pm 2 400$ km (10% van de totale productie gaat overzee). De treinkeuze is dus evident.
2. Het spoor is „flexibel”. De wagens zijn 24 uur op 24 uur beschikbaar op het aansluitingsspoor. Het wegtransport kan dergelijke beschikbaarheid niet waarborgen.
3. De zekerheid van het transport over lange afstand; de risicofactor wordt per trein tot het minimum herleid. De breekbare lading vereist een omzichtige behandeling. Het spoor biedt op dat gebied de meeste garanties. EMGO-Lommel kan nu nog steeds

bestempeld worden als een jong bedrijf in volle expansie. Het groeiritme van deze „middelgrote onderneming” is het gevolg van de dynamische aanpak. Dergelijke bedrijven zijn een noodzaak voor de spoorweg. Hij mag daarom niet enkel zijn inspanningen richten naar grote bedrijven met massale transporten, maar moet ook oog hebben voor diversificatie in zijn commerciële aanpak. Middelgrote ondernemingen zoals EMGO-Lommel mogen niet verwaarloosd worden; zij leveren immers interessante transporten op. EMGO-Lommel en het spoor, ... beslist een efficiënte samenwerking!

* EMGO-Lommel werd reeds eerder uitgebreid voorgesteld in *Spoornieuws* nr. 3/73, ter gelegenheid van de verzending van de 10 000^e wagen.

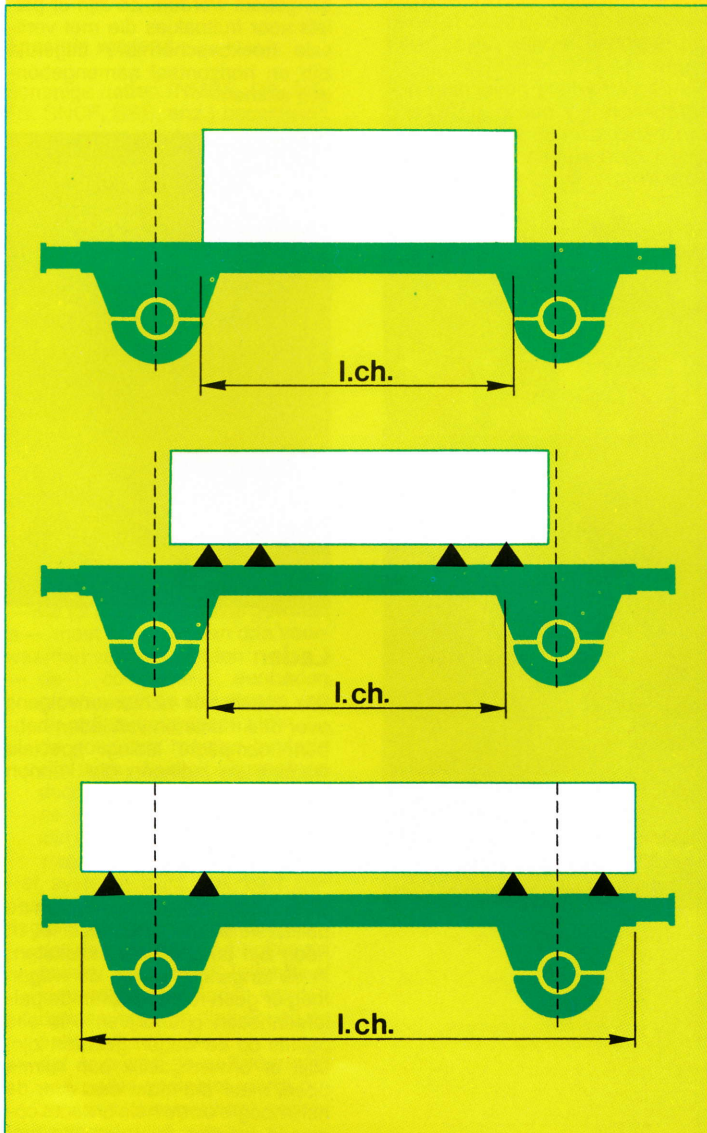
WAGENS LADEN ZOALS HET HOORT!

Hoogste laadgewicht

Het hoogste laadgewicht dat met elke lijncategorie en met elke vervoerwijze overeenstemt, is altijd aangegeven in een tabel op de zijwand van de wagen. Het gewicht van de lading mag niet groter zijn dan de waarde die overeenstemt met de laagste categorie van de te berijden lijnen. Wij willen er nogmaals op wijzen dat de lijnen van het Belgisch net behoren tot categorie C, wat in de tabel die we als voorbeeld geven, betekent dat een lading in binnenverkeer tot 58 ton mag gaan.

Bij een internationaal vervoer kunnen de stations alle nuttige inlichtingen verstrekken in verband met de categorieën van de lijnen van de verschillende netten.

De dagelijkse ondervinding leert ons dat het helemaal niet overbodig is nog maar eens de nadruk te leggen op bepaalde elementaire voorschriften, die afzenders bij het laden van de wagens niet uit het oog mogen verliezen.



	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄
	36	38,5	50	55	58
S	36	38,5	50	55	58

Geconcentreerde lasten

Op veel wagens zijn er nog andere kentekens aangebracht: het zijn aanwijzingen voor het vervoer van geconcentreerde lasten. Het gaat hier om gewichten die niet mogen overschreden worden voor een gegeven lengte van de lading.

De lengten aa, bb enz. worden op de langsligger van de wagen afgemeten vanaf het midden van die wagen. De letters worden op de zijwand geschilderd, zodat de laders niet telkens opnieuw de maten moeten berekenen.

Uit onderstaand schema blijkt duidelijk hoe men de grafische tekens boven de kolommen met gewichten dient te interpreteren.

Een gewone streep (—) betekent dat de lading rechtstreeks op de wagnvloer rust.

Een streep met driehoekjes (▲▲) betekent dat de lading op dwars geplaatste onderleggers rust. In dat geval zijn er twee mogelijkheden:

- ofwel bevinden de onderleggers zich tussen de assen of tussen de draaistelspillen: de in aanmerking te nemen lengte van de lading is de afstand tussen de uiterste onderleggers;
- ofwel bevinden de onderleggers zich voorbij de assen of draaistelspillen dan moet de lengte van de lading zelf in aanmerking genomen worden.

Lastverdeling

U hebt goederen op een wagen geladen en u hebt de gebruikelijke voorschriften in acht genomen. Maar hebt u de volgende details niet over het hoofd gezien?

1. Bij tweeassige wagens mag de verhouding van de opdrukken niet groter dan 2 : 1 zijn. Dit betekent dus dat, als

één van de assen 10 ton draagt, de andere as niet meer dan 20 ton mag dragen.

2. Bij draaistelwagens mag de verhouding van het gewicht per draaistel niet groter dan 3 : 1 zijn. Volgens het vorige voorbeeld zouden dat dus gewichten van 10 en 30 ton worden.

3. De verhouding van het gewicht per wielas mag niet groter dan $1,25 \times 1$ zijn. Dit betekent dus dat, als men boven het linkerwiel van een as 1 000 kilo laadt, men boven het rechterwiel van diezelfde as niet meer dan 1 250 kilo mag laden en omgekeerd.

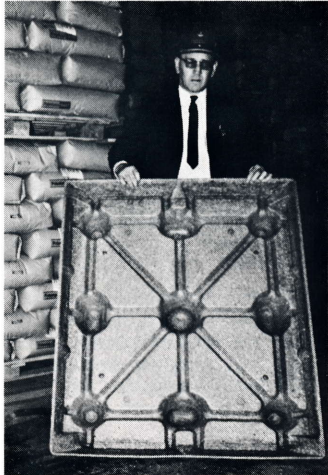
Als men deze voorschriften niet uit het oog verliest, is de evenwichtige verdeling van de last gewaarborgd. Geen enkel wagenonderdeel wordt tijdens het vervoer te veel belast en voor de goederen bestaat er geen risico voor beschadiging.

Het ligt nu helemaal niet in onze bedoeling de klanten al te strakke regels voor te schrijven, maar goede raad kost niets en het gaat hier om louter preventieve maatregelen. We willen namelijk alleen maar voorkomen dat de wagens van onze klanten aan de grens lang opgehouden worden, enkel en alleen omdat ze overbelast zijn. Kijk dus goed uit, want dergelijke tegenvallertjes kosten veel geld ... en ze zijn gemakkelijk te voorkomen.

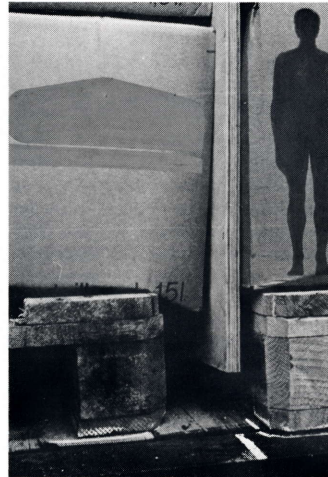
	m	—	▲▲
a-a	2	18	17
b-b	3	19	20
c-c	6	22	27
d-d	9	26	27
e-e	12	27	9

LADINGEN

De expediteurs zijn het er over eens dat men dank zij het gebruik van pallets heel wat werk uitspaart. Er zijn verschillende typen pallets: ze zijn gemaakt van hout, van vezelplaat, van karton, van papier, van metaal, van plastic.



Goed geladen



De zak is doorgezakt, zodat de inhoud kan beschadigd worden.



Onvoldoende stabiliteit te wijten aan de verkeerde plaatsing van de zakken.

Behoudens in het geval van zeer breekbare goederen (die kunnen verschuiven of die in een speciale wagen verzonden worden) is het raadzaam de goederen zo te laden dat ze binnen het vlak van de pallet liggen.

Als de verpakking bovendien niet erg stevig is (b.v. papieren zakken), kan men tussen de pallet en de lading karton steken als extra bescherming.



Stouwmiddelen

De lading en de pallet moeten één vast geheel vormen, zodat men een echte palletteenheid heeft.

Om te voorkomen dat een laadeenheid uiteenvalt, kan men gebruik maken van:

- een thermokrimpde hoes, die de colli samenhoudt;
- in de langs- of dwarsrichting aangebrachte bandijzers om de lading of de pallet vast te zetten; eventueel kan men nog hoekbeschermers gebruiken om beschadiging van de goederen te voorkomen; bij voorwerpen die in elkaar passen (rekken b.v.), is het soms voldoende de bovenste lagen samen te binden.

Er bestaan nog andere middelen om de colli samen te houden, b.v. een speciale lijm waarmee ze aaneengeplakt worden, zonder dat de verpakking scheurt.

De pallet kan ook aan de goederen aangepast worden. Zo zijn er pallets voor fruitbakjes die met verticale hoekbeschermers uitgerust zijn en horizontaal samengebonden worden.



Laden

We zullen het achtereenvolgens over drie manieren van laden hebben: compacte lading, speciale wagens en ladingen die kunnen verschuiven.

Compacte lading

Bij een compacte lading moeten de palletteenheden allemaal even hoog zijn en goed aaneensluiten; in de langsrichting van de wagen mag er geen ruimte tussen de palletteenheden openblijven. Als alle pallets op de wagen geladen zijn, blijft er onvermijdelijk een ruimte open, maar die moet dan over de hele hoogte en de hele breedte opgevuld worden (bijvoorbeeld met

Om moeilijkheden tijdens het vervoer te voorkomen, is het raadzaam de palletteenheden volgens bepaalde voorschriften te plaatsen en te laden. Het eerste vereiste is natuurlijk dat de pallets stevig genoeg moeten zijn om het vervoer te doorstaan.

Alle andere punten die men niet uit het oog mag verliezen, hierna op een rijtje.

Hoe een palletteenheid klaarmaken

Plaatsing

De presentatie van de goederen beantwoordt natuurlijk aan welbepaalde commerciële normen. Om tijdens het vervoer moeilijkheden te voorkomen, moeten pallet en lading aan elkaar aangepast zijn. Het is doorgaans gemakkelijker een pallet te bestuderen volgens de goederen die daarmee moeten vervoerd worden.

Elke laadeenheid moet zo compact en stabiel mogelijk zijn; de stabiliteit van de lading kan ook verbeterd worden door middel van afwisselend geplaatste lagen.

Bij het laden van de pallets moet men rekening houden met de aard van de goederen.

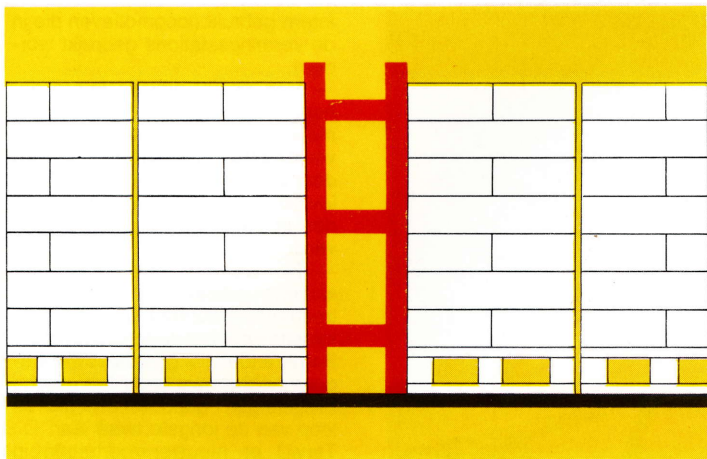
Onbuigzame goederen mogen ietwat over de pallet geladen worden, zodat de lading niet over de naastliggende pallet kan komen. Breekbare goederen of goederen die kunnen platgedrukt worden, laat men liefst niet over de pallet komen.



De doorzakking is te wijten aan het feit dat de doos over de kant van de pallet komt.

OP PALLETEN

stevige materialen die één geheel vormen).



Als men de pallets vastzet met keggen of dwarsbalken, zou de lading kunnen verschuiven of kantelen, wat natuurlijk moet vermeden worden.

Speciale wagens

Sommige netten (NMBS, DB, NS, FS, SNCF, SBB, enz.) beschikken over wagens met een inrichting waarmee de lading met een luchtkussen wordt samengedrukt (het Daberkow-systeem). De pallet eenheden worden van elkaar gescheiden door verplaatsbare wanden van plakhout en als de lading volledig op de wagen geladen is, wordt er een „matras" opgeblazen.

De aldus samengedrukte lading vormt als het ware een bijna vast geheel, zodat ze tijdens het vervoer niet kan verschuiven of uiteenvallen. Over het algemeen is het een uitstekend systeem om beschadiging te voorkomen.

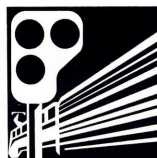
Daarenboven gaat het laden en lossen van dergelijke wagens veel vlotter van de hand.

Om goede resultaten te bereiken — wat tot dusver het geval geweest is — moet er echter aan drie voorwaarden voldaan worden:

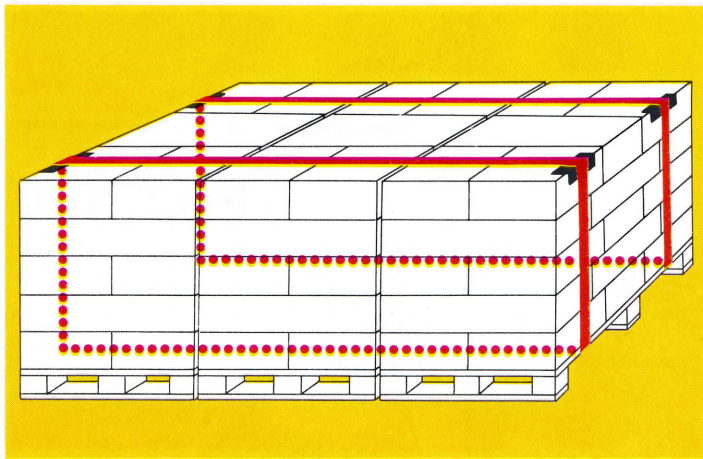
- de compacte eenheden moeten aan de afmetingen van de pallets aangepast zijn;
- de goederen moeten bestand zijn tegen de druk uitgeoefend door het luchtkussen;
- de lading moet hoog genoeg zijn en de gehele lengte van de wagen beslaan.

Het systeem blijkt ook voor bepaalde breekbare zendingen zeer degelijk, als men er voor zorgt:

- dat de goederen niet buiten de pallets uitsteken (eventueel kunnen ze zo geladen worden dat ze binnen de omtrek van de pallet blijven);
- dat er boven de pallet eenheid een pallet geplaatst wordt om zo een onvervormbaar geheel te vormen.



Ladingen die kunnen verschuiven



Die formule is uitstekend voor breekbare ladingen als ze binnen de omtrek van de pallets blijven in de langsrichting van de wagen, zodat men geen compacte lading kan vormen. Daarbij mag men de volgende punten echter niet uit het oog verliezen:

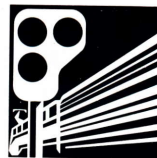
- de eenheden moeten zo stabiel zijn dat ze niet kunnen kantelen;
- de lading moet in de langsrichting van de wagen op de pallet samengebonden worden; de thermokrimpde hoes alleen is niet voldoende;
- de pallets moeten netjes in dezelfde lijn geplaatst worden;
- de glijbalken van de pallets moeten stevig genoeg zijn; ze moeten in de langsrichting van de wagen gericht zijn om het verschuiven te vergemakkelijken;
- in de vloer mag er geen oneffenheid zijn die het schuiven kan hinderen (men kan eventueel planken als onderliggers gebruiken);
- men moet genoeg ruimte vrijhouden aan de uiteinden van de wagen en indien mogelijk ook tussen de pallet eenheden; het gebruik van balen stro is een goede bijkomende beveiliging;
- de lading moet zo verdeeld worden dat, ingeval ze zou verschuiven, de toegelaten asdruk niet overschreden wordt.

Als het aantal pallet eenheden te klein is om een compacte lading te kunnen vormen, kan het raadzaam zijn ze zo te plaatsen dat de lading kan verschuiven. Men moet dan compacte groepen samenstellen die in de langsrichting van de wagen kunnen verschuiven. Elke groep moet met bandstaal van

20 mm doorsnede of met ander materiaal van dezelfde kwaliteit samengebonden worden. De twee banden die over de groepen en onder de pallets lopen, moeten goed aangespannen zijn; tussen de goederen en het bandstaal moet eventueel beschermend materiaal geplaatst worden.

Voor inlichtingen betreffende het stouwen en juist laden van goederen — inzonderheid pallet eenheden — kan men zich richten tot de:
NMBS - Dienst E 13-1
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/5238080, toestel 2139 of 2135.

ROLLEND MATERIEEL VOOR DE NMBS



Krachtens de wet van 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen is deze belast met het onderhoud van de installaties van het net en met de vernieuwing van het rollend materieel.

Met „rollend materieel” worden alle draag- of tractievoertuigen bedoeld die gebruikt worden voor de exploitatie van het net, dus zowel rangeerlocomotieven — die men soms in de stations ziet, als ze een leeg treinstel aanvoeren — als rijtuigen, goederenwagens en zware elektrische en diesellocomotieven. De vernieuwingsprogramma's volgen elkaar in een versneld tempo op. Ze passen in het kader van het tienjarenplan, waarover we reeds uitvoerig gehandeld hebben en waarin een massale vervanging van het verouderde materieel, en dan meer bepaald de rijtuigen, in uitzicht is gesteld. Bij de uitwerking van de pro-

gramma's en bij het ontwerpen van nieuw materieel gelden er twee overwegingen. In de eerste plaats moet het nieuwe materieel voor reizigersvervoer beantwoorden aan nieuwe voorwaarden inzake comfort, veiligheid en esthetiek; tevens moet het materiaal voor goederenvervoer gespecialiseerd worden om rentabiliteit en veiligheid van het voertuig te verhogen. In de tweede plaats moeten de krachtvoertuigen en ook de elektrische motorstellen een hoger vermogen hebben en tevens minder energie verbruiken.

De studies zijn er dan ook op gericht ultramodern materieel te ontwerpen. De nationale industrie maakt er een erezaak van daarvoor een verfijnde technologie te ontwikkelen (bijvoorbeeld voeding van elektrische motoren door middel van thyristoren) waarmee haar concurrentiepositie op de internationale markt verstevigd wordt.

Nieuwe rijtuigen die meer comfort bieden en die er aantrekkelijk uitzien, maken de reis immers prettiger.

Met gespecialiseerde goederenwagens beschikt men over een grotere laadcapaciteit en kan men tijd winnen bij het laden en het lossen. Men gaat minder wagens „voor alle gebruik” bouwen, maar eerder wagens die volledig geschikt zijn voor een rendabel en veilig verkeer.

Welk nieuw rollend materieel heeft de NMBS zich nu in de loop van de laatste twee jaar aangeschaft?

In 1977 waren dat vier verschillende voertuigtypen:

— De elektrische viermotorstellen (oranje-grijs), waarvan er in 1976 reeds enkele van de reeks van 12 waren geleverd.

— Tien elektrische krachtvoertuigen en 30 diesellocomotieven voor

intern gebruik (locomotieven die in de vormingsstations gebruikt worden).

— Van de 80 nieuwe internationale rijtuigen — een gemeenschappelijke bestelling van verscheidene netten, gefinancierd door Eurofima — werden er 33 geleverd in 1977; de overige 47 werden in 1978 aan de NMBS geleverd.

— Er werden ook goederenwagens geleverd: 600 met losrechters en 32 met speciale constructie voor het vervoer van coils. Betreffende die gloednieuwe wagens hebben we twee technische belichtingen gepubliceerd in de loop van de jongste twee jaar.

Terwijl er nieuwe voertuigen in dienst worden genomen, worden er andere vervaardigd. In 1977 werden de volgende bestellingen geplaatst: 12 nieuwe oranje-grijze elektrische vierwagenmotorstellen, 2 reeksen van 26 elektrische tweewagenmotorstellen, zoals er reeds heel wat op onze lijnen rijden, en 125 nieuwe rijtuigen voor binnenvoer. De rijtuigen van laatstgenoemd type, M4 gedoopt, werden geheel door de diensten van de NMBS ontworpen. Ze vormen een standaardgroep volgens welke gedurende geruime tijd rijtuigen voor binnenvoer zullen gebouwd worden. We komen daarop terug bij de ingebruikneming, wanneer de nieuwe zomerdienstregeling in mei van 1979 wordt ingevoerd.

In 1978 werden er 26 elektrische tweewagenmotorstellen, 13 kraanwagens en 150 rijtuigen van het type M4 besteld.

Het gaat hier om aanzienlijke investeringen, waarvan het grote publiek niet altijd een juist idee heeft. Men kan nu wel aanvoeren dat elke vervoerder vroeg of laat zijn rollend materieel moet vernieuwen en zijn gebouwen moet onderhouden of vervangen zoals voor de stations. Akkoord, maar het is evenzeer juist dat de spoorweg de enige vervoerder is in België die zijn eigen verkeersnet moet onderhouden en vernieuwen.

We zijn er ons echter van bewust dat nieuwe voertuigen die beter geschikt zijn voor het verkeer en die meer eigentijds comfort bieden, een noodzaak zijn voor een vervoerbedrijf dat dag aan dag moet afrekenen met een concurrentie waarvan de pers vaak de voordelen prijst, maar ook de negatieve aspecten ten opzichte van het huidige economische patroon belicht.

Ten slotte nog dit: al die voertuigen werden in België gemaakt door private firma's, die hebben deelgenomen aan de voorgeschreven aanbestedingen. Onze nationale industrie heeft dus een trouwe klant aan de NMBS.

INHOUD VAN HET JAAR 1978

De cijfers (1 tot 5) vermeld achter de titels, verwijzen naar de nummers waarin de artikels zijn verschenen.

ONDERNEMING

TMM, een nieuwe agglomeratieband: 1
Great Lakes Carbon Ghent: 1
Gecombineerd vervoer spoor/weg: 2
Wagens voor glasvervoer: 3
Vervoer van vloeibaar gietijzer: 4
Volledige treinen voor Moreelsguano: 4
G.G.T. te Gent: 4
40.000 ton kolen: 5
Fonderies Magotteaux: 5
Rapidèze-trein voor Cockerill: 5
EMGO: 25.000^e wagen: 5

CONTAINER

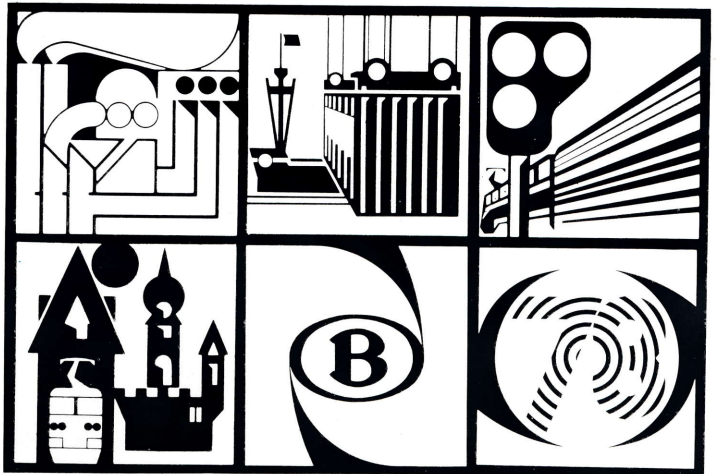
Containers naar Zuid Afrika: 1
Tien jaren Intercontainer: 1
Interferry te Antwerpen: 2
Sealink Containerlane: 4

UITRUSTING

De Tds-wagen: 1
De Ks-wagen: 2
De Tahs-wagen: 3
De Shis-wagen: 4
De „f“-wagens: 5
Het laadprofiel: 4
Wagens voor vervoer van hout: 4
Gepalleteerde ladingen: 5
Technische fisches: 1 tot 5

TOERISME

Auto-slaaptreinen: 1, 5
Nieuwe dienstregelingen: 2
Toeristische treinen: 2
Gebruik van de ligplaatsen: 2
Trein + fiets: 2
Benelux Tourrail: 2
Sneeuwtreinen: 2
Europese standardrijtuigen: 3
Inter Rail: 3
Week-end-biljet: 3
TEE, voor sport: 3
De match: 3
IBW + trein + fiets: 3
Wintervakantie: 4
Ski express: 5
Vakantie te Altenmarkt: 5



B-NIEUWS

Een transformator per weg en spoor: 1
Twee expo-treinen: 1
SNCF, DB en NS te Brussel: 2
Bosch Express: 2
Overwegen: 2, 3, 4
Verdubbeling van lijn 36: 2
Adres voor buitengewoon vervoer: 2
De Rapidèze: 3
Handelsagent te Brussel: 3
Nieuwe reizigersbiljetten: 3
Tentoonstelling te Oostende: 3
Vervoer van levende dieren: 4
BR, CFF en FS te Brussel: 4
Staangeld van de wagens: 4
„Niet-roken“-plaatsen: 4
Bronzen leeuw voor NMBS-film: 4
De société belgo-anglaise des fes ferry-boats: 5
De aankopen van de NMBS: 5
Nieuwe kleding voor onze locomotieven: 5
Een brochure voor uitvoerders: 5
TEEM-folder: 5

ACTUEEL

De haven van Antwerpen: 2
Nederlandse expo-trein: 2
Interfrigo: 2
De F.I.L.: 4



NAAR DE SNEEUW

Hebt u al van ALTENMARKT-ZAUCHENSEE gehoord?? Neen??

Vanaf deze winter kunt u met het Bureau voor Toerisme van de NMBS daar naartoe dank zij een minitrip die dagelijks van 3.12.1978 tot 15.4.1979 wordt georganiseerd.

Even voorstellen?

ALTENMARKT is een prettig wintersportcentrum en ligt in de provincie Salzburg op 4 km van Radtstadt, op een hoogte van 850 m. De skivelden van het nabijgelegen massief van de Hochbiefang gaan tot 1600 m.

Skiliefhebbers die het hoger willen zoeken, kunnen dit op het massief van de Zauchensee (op 10 km), waar men van een hoogte van 2180 m kan afdalen. Met de talrijke skiliften is het gemakkelijk bereikbaar en er ligt sneeuw van december tot april.

Benevens afdalen kan men er ook meedoen aan wandelskiën, schaatsen, sleeën, curling en bowling, sledetochten, kortom men kan er alle wintersporten beoefenen.

Er zijn verscheidene skischolen voor beginners en gevorderden en in de gespecialiseerde winkels kan men een ski-uitrusting huren. Wandelaars beschikken er over een uitgebreid net van sneeuwvrij gemaakte wandelpaden die langs heerlijke en gemakkelijk te bereiken plekjes lopen.

Na de sport kan men ontspanning vinden in zwembad, sauna, solarium, tenniszaal, cafés, typische herbergen, dancings en restaurants.



In ALTENMARKT voelt iedereen zich op zijn gemak, de lucht is er zuiver, de sneeuw ligt er uitstekend, er is sfeer en men wordt er goed onthaald.

Het is een groot dorp dat zijn typisch uitzicht heeft bewaard, met chalets die de charme van de Oostenrijkse wintersportcentra vormen, al is de hotel- en sportaccommodatie er ultramodern. Ook kinderen zijn er welkom: ze worden opgevangen in een kinderbewaarplaats met ski-school.

Het verblijf kost 3 665 F volgens formule A en 4 260 F volgens formule B.

Voor nadere inlichtingen kunt u terecht in stations en reisbureaus. Meer details vindt u in het tweede programma „Toerisme NMBS” — Winter 1978/1979 — Ontdek een stad, een dorp”.

SKI EXPRESS

U kent de wintertreinen: Ski Express, Alpina Express, France Alp'Express. Drie seizoentreinen die duizenden vakantiegangers vervoeren naar de wintersporttoorden.

Zij rijden dit jaar evenals voorheen met deze bijzonderheid evenwel voor de Ski Express die, in 1978-79, een nieuwe uitbreiding krijgt. Een deel van de trein zal dus nu verder doorgaan naar Villach, in Oostenrijk. Villach is de poort van Carinthië, de Oostenrijkse „Côte d'Azur”. Een door de natuur bijzonder gezegende streek waar de bergen zich weerspiegelen in de meren, afgeboord met een uitzonderlijk rijke flora. Hoeft er nog meer gezegd? Neen. Namen als Villach en Velden roepen op zichzelf reeds vakantiebeelden. Een tip dus voor de liefhebbers.

AUTOSLAAPTREINEN: DE GOEDE FORMULE

De auto heeft de laatste decennia een aanzienlijke uitbreiding genomen. Ook met vakantie gaan werd gemeen goed. Dus lag het voor de hand dat het reizen per auto dezelfde trend zou volgen.

Deze tendens was de spoorweg niet ontgaan toen hij meer dan 20 jaar geleden reeds met een autoslaaptrein op de proppen kwam, ten behoeve van de toeristen die lak hebben aan kilometerverreterij, maar toch hun eigen wagen niet willen missen in het vakantieoord.

Het was een bewijs dat twee vervoermiddelen mekaar kunnen aanvullen, zoals dit ook het geval is bij het goederenvervoer, waar „spoor/weg” formules als kangoeroe, huckepack e.a. ingang hebben gevonden.

Deze autoslaaptrein formule schenkt voldoening voor zowat 60 000 Belgen (zeven tienden van de autoslaaptreinclïënteel) die als bestemming Avignon, St.-Raphaël, Toulouse of Narbonne (36 000 reizigers voor laatstgenoemde stad) kozen.

De NMBS verwachtte wel enigszins dat haar autoslaaptreinen in 1978 succes zouden hebben en ze had zich dan ook voorgenomen op bepaalde verbindingen sommige treinen te ont-dubbelen.

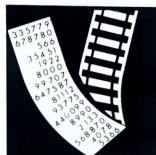
Reeds op het einde van de zomer 77 waren er symptomen van een nieuwe bloeiperiode: de toeristische stroom naar het zuiden groeit opnieuw aan. Dit moest uiteraard ook voor de autoslaaptreinen een gunstige weerslag hebben. Dank zij een degelijke informatie kennen steeds meer reizigers thans die aantrekkelijke formule.

En ze is aantrekkelijk, omdat ze praktisch is. Men rijdt de auto op de spoorwagen en men gaat zich knusjes in een lig- of slaaprijtuig installeren. Zo eenvoudig is dat. Bij het ochtendgloren is men al ter bestemming, fris en monter om met volle teugen van de lang verwachte vakantie te genieten. Na enkele kilometers aan het stuur van zijn auto vindt men het rustige kustplaatsje of de mooie streek van zijn keuze.

Men kan ons opmerken — wat reeds gebeurde — dat de waarheid geweld wordt aangedaan met de slogan „win 4 dagen”. Dat is helemaal niet waar. Degenen die in één ruk 1 000 tot 1 200 km (of meer) rijden zullen, omwille van de vermoeidheid, zeker niet maximaal genieten van de eerste vakantiedagen. De reis hangt nog in de benen! Anderen, die 5 à 600 kilometer per dag als optimaal beschouwen, hebben een meerdaagse reis voor de boeg.

Met de autoslaaptrein, geen zorgen, geen vermoeidheid: na een verkwikkende slaap is men ter bestemming — of bijna!

Het nieuw vereenvoudigd tarief, met vaste prijzen, is er waarschijnlijk mede de oorzaak van dat de cliënteel voor bedoeld verkeer met 15 tot 20% is toegenomen. Er lopen reeds geruchten (die wellicht binnenkort zullen bevestigd worden) dat er nieuwe tariefverbeteringen en een herziening van de dienstregelingen op komst zijn. Laten we ook niet vergeten dat men zich voortdurend inspant, de geboden diensten nog te verbeteren, vooral wat spijs en drank betreft. Meer dan 80 000 Belgen vonden in 1978 dat de autoslaaptrein de ideale reisformule was. En als de bijna 25.000 auto's konden praten, zouden ze hetzelfde zeggen. Maar ze blijven stom. Van verbazing alicht, dat ze zo verwend worden!

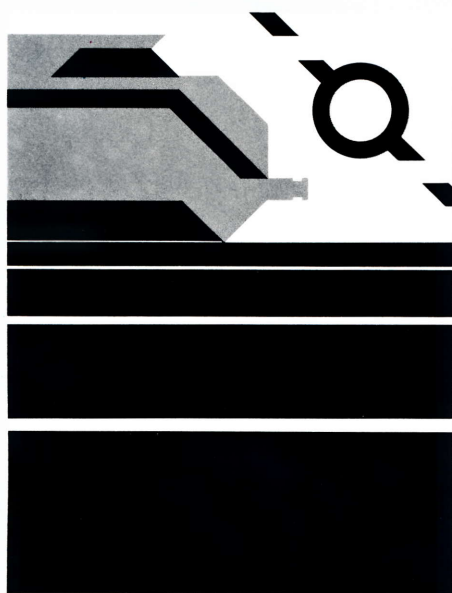


UITVOER PER SPOOR

In april 1974 hebben we een kleine brochure uitgegeven met als titel „Uitvoer per spoor”. We nemen aan dat die brochure regelmatig wordt geraadpleegd en dat ze er niet meer zo fris uitziet.

In die brochure, die we ook „Practische gids” hebben gedoopt, worden de belangrijkste punten aangehaald die men moet inacht nemen wanneer men iets per spoor uitvoert (de spoorweg vervoert soms maar over een deel van het traject). Daarmee werd precies aangegeven wat men moet doen om „het spoor” niet bijster te raken.

De daarin voorkomende gegevens zijn niet meer actueel, doordat verschillende reglementen intussen zijn gewijzigd. Daarom hebben we een nieuwe, bijgewerkte brochure gemaakt. Er is weinig verschil met de vroegere brochure: alleen de omslag is enigszins anders.



**uitvoer
per
spoor**

PRACTISCHE GIDS

uitgave 1978



Verzenders die er belang in stellen kunnen ze kosteloos krijgen bij de

**NMBS - Handelsdirectie
Bureau 61-22, Sectie 65
Frankrijkstraat 85
1070 BRUSSEL**

TEEM: VOOR EEN GOEDE INFORMATIE

Met het oog op een goede informatie over de TEEM, de Europese goederensnelreinen, hebben wij de Belgische gegevens in dit verband gedrukt op een vrije ruimte in de internationale folder, gewijd aan deze transportformule.

Wat vindt U in deze folder? Technische gegevens, uiteraard ook de schematische dienstregeling der voornaamste verbindingen die ons land aanbelangen en verder nog nuttige adressen. Dit document kunt u zich aanschaffen bij onze handelsvertegenwoordiger in uw streek of door ons gewoon een woordje te sturen. Ons adres:

**NMBS - Handelsdirectie
Bureau 61-21/65
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel**

VERPAKKINGSCATALOGUS

Het Belgisch Verpakkingsinstituut, v.z.w. (BVI) publiceert begin 1979 een „Verpakkingscatalogus” — eerste uitgave in zijn soort — waarin 700 gespecialiseerde firma's zullen geregistreerd zijn.

Het is een belangrijk werkdocument, dat vele bedrijven die geconfronteerd zijn met verpakkingsproblemen, kan interesseren.

Elk gespecialiseerd bedrijf uit de verpakkingssector heeft de gelegenheid zijn diensten aan te bieden en heel precies zijn produktiemogelijkheden te bepalen.

Het belgisch Verpakkingsinstituut nodigt alle geïnteresseerden uit hun reclame in de catalogus te plaatsen. De adverteerders kunnen zich richten tot de heer RUYFFELAER, ECI, afdeling publiciteit, Jupiterlaan, 15, te 1190 Brussel. Tel. 02/344 48 16.

ONZE LOCOMOTIEVEN IN EEN NIEUW KLEEDJE

Het nieuwe uitzicht van de locomotieven is geen toegeving aan modezucht of aan snobisme. De NMBS heeft ze met een welbepaalde bedoeling in een nieuw kleedje gestoken.

Een geel kleedje, zoals dat van de nieuwe werkschappij reeds geruime tijd dragen.

Het was een onvermijdelijke evolutie, omdat de sombere kleuren van de locomotieven niet meer passen in het tijdsbeeld, nu er bij de veiligheids-campagnes gepleit wordt voor meer zichtbaarheid. Men spoort voetgangers, fietsers en motorrijders ertoe aan om, zodra de avond valt, reflecterende banden en badges te dragen, zodat de andere weggebruikers ze beter zouden zien. Men zal zich wellicht nog wel herinneren dat de mensen die zich bezighouden met de veiligheid op de weg, een paar jaar geleden aan iedereen de raad gaven een wagen met opvallende, goed zichtbare kleuren te kopen.

Ook de NMBS heeft aandacht besteed aan dat probleem. Gedurende meer dan twee jaar werd de helderheid van de verschillende kleuren uitgetest, met de bedoeling de juiste kleuren te kiezen en aldus de veiligheid te verhogen voor diegenen die in of nabij de sporen werken, voor de weggebruikers die de overwegen berijden en voor de mensen die in openbare of private spoorweginstallaties komen.

De keuze is op geel gevallen. Een logische keuze als men ziet hoe op een foto die bij duister weer is genomen, de arbeiders in gele werkkledij sterk afsteken bij de arbeiders in het traditionele „blauw”. Wat een contrast!

Men heeft er twee jaar over gedaan, omdat men niet zomaar om het even wat wilde kiezen. Voortaan moeten alle locomotieven geel zijn. Elektrische locomotieven krijgen een metaalblauwe sierband, diesellocomotieven een groene. Sommige voertuigen, zoals bijvoorbeeld de oranje-grijze vierwagenmotorstellen, behouden hun uitzicht, omdat die kleuren reeds aan de vereisten van de zichtbaarheid voldoen. Er komt dus verandering in het beeld van de spoorweg. Een verandering die de veiligheid moet ten goede komen. Het is een stap vooruit waarop wel eens mag gewezen worden.



William Key

De trein...milieuvriendelijk **B**