

1/79 APRIL

SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN





Foto omslag:
Brussel: 1000 jaar

INHOUD



TOERISME

Inlichtingsautomaat: 14
TEE nog springlevend: 14
Brussel-Parijs: 14
Millennium van Brussel: 11
Zomervakantie: 14
Inter Rail Senior: 14



ONDERNEMING

Aangepaste lading: 3
Stenen voor Zeebrugge: 4

SPOORNIEUWS

1/79

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, Ledeberg

Foto's
NMBS



B NIEUWS

Vernieuwingstrein: 12
Oud materiaal: 6
Beschikbare terreinen: 6



UITRUSTING

De Eo-Wagen: 7

Redactioneel

Is het nog wel nodig de benarde toestand, waarin de NMBS zich bij de jaarwisseling bevond, terug ter sprake te brengen? Was alles niet gezegd en herhaald? Een plotse, hevige temperatuursdaling, een snerpende wind en aanhoudende poedersneeuw verlamden grotendeels het spoorwegverkeer.

Onmiddellijk grote koppen in de krant, alle media volgden, het imago van de NMBS kreeg een deuk. Ook de spoorwegmannen die in de uiterst lastige omstandigheden, die u kent, het verkeer terug op gang brachten voelden dit aan.

Noemen wij het een „opportuun” toeval voor de NMBS dat het gure weer een maand aanhield, en zij meteen de gelegenheid kreeg het tij te doen keren. Het publiek dat aanvankelijk zo sterk beïnvloed was geweest, kreeg ook de tijd om zich te bezinnen en zijn eerste oordeel te herzien gedurende de 31 dagen van sneeuw, vorst en ijzel.

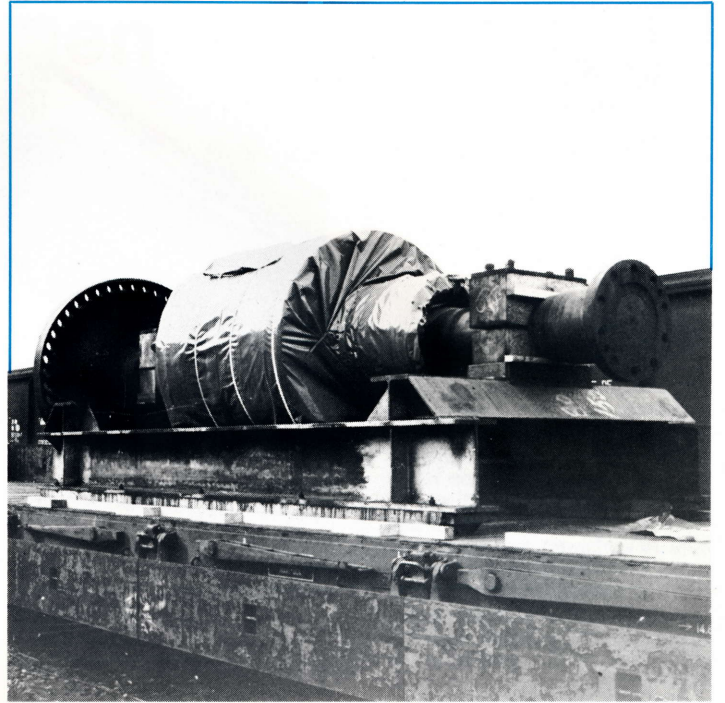
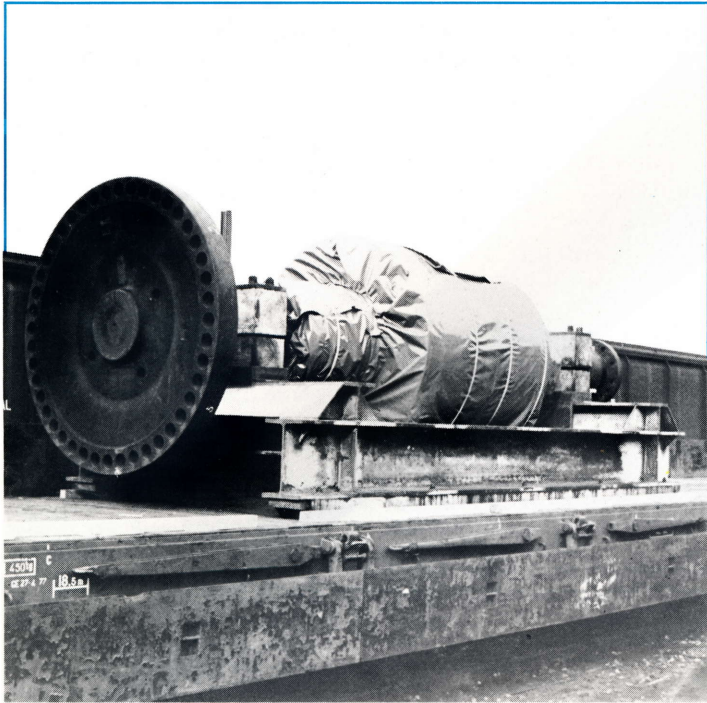
De reizigerstoelooi in de stations ging fiks de hoogte in, gezien elke andere verplaatsing dan deze per trein onzeker en gevaarlijk was. Het publiek heeft dit verschijnsel maar al te goed aangevoeld. De NMBS herstelde niet alleen heel

vlug de uiterst kritische toestand, maar bood bovendien het hoofd aan een aanzienlijke trafiekstijging.

Voor de goederensector kwamen de bedrijven die voor hun bevoorrading hoofdzakelijk van het spoor afhankelijk, op geen enkel ogenblik in moeilijkheden. Overal waar het spoor rechtstreeks toegang gaf tot de fabrieken werd de aan- en afvoer verzekerd, zij het dan ook als gevolg van speciale maar doeltreffende maatregelen die werden genomen.

Ter illustratie van de hulp, die de NMBS aan de door de koude zwaar beproefde nijverheid bracht, citeren wij slechts twee voorbeelden, meer bepaald in de energiesector: het vervoer per spoor van steenkool en petroleumproducten verhoogde tijdens de maand januari respectievelijk met 4,3 en met 2%.

Uit dit alles kunnen wij een heel eenvoudig besluit trekken: de spoorweg, zeer gevoelig voor de kritiek, heeft voorkomen, zowel voor het publiek als voor de ondernemingen, dat januari 1979 nog catastrofaler werd dan zij geweest is.



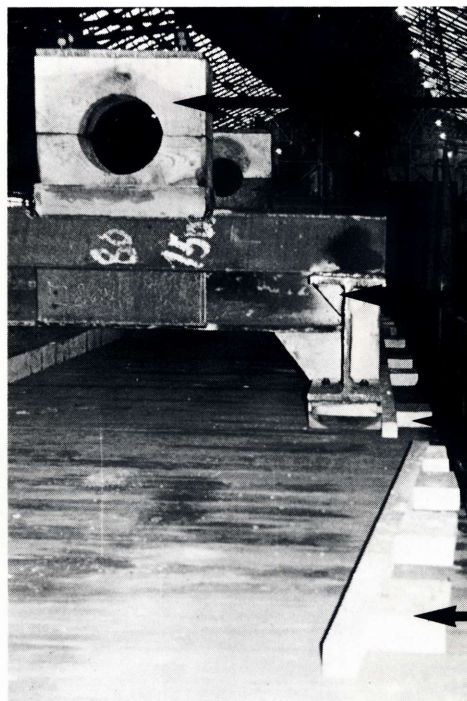
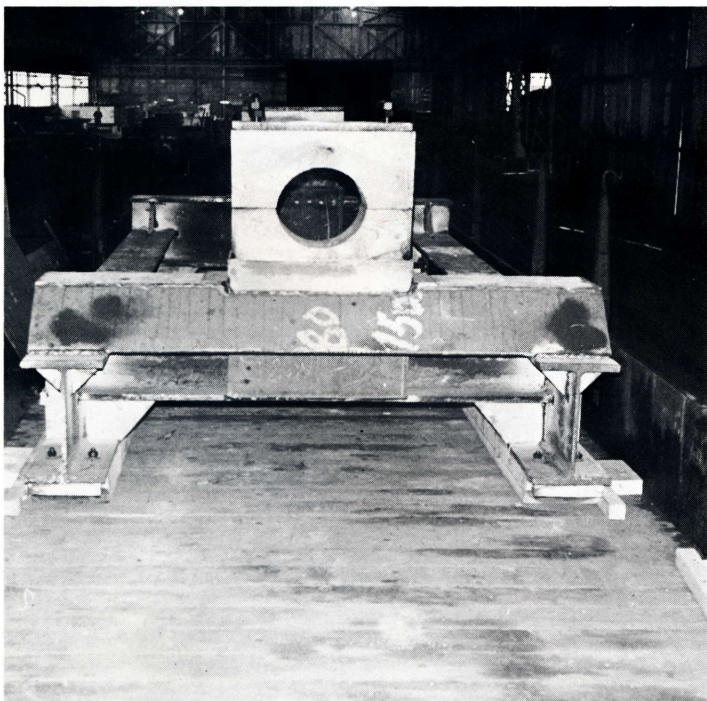
TE VOLGEN FORMULE



Reeds meermaals hebben we het gehad over laden, over vastzetten van ladingen, over allerlei problemen waarmee de afzenders bij het vervoer van goederen te maken hebben. De veiligheid van de verzonden goederen is immers van essentieel belang. Bijgevolg moet alles in het werk gesteld worden om risico's en beschadigingen te voorkomen.

We illustreren nu met een concreet geval hoe een firma dat probleem heeft opgelost. Om een bepaalde lading te vervoeren bood een houten slede geen voldoende waarborg. Daarom werd een me-

talen inrichting vervaardigd die uitstekend past voor die lading (een 18 ton wegend dynamo-anker) en die telkens opnieuw kan worden gebruikt voor een zelfde vervoer.



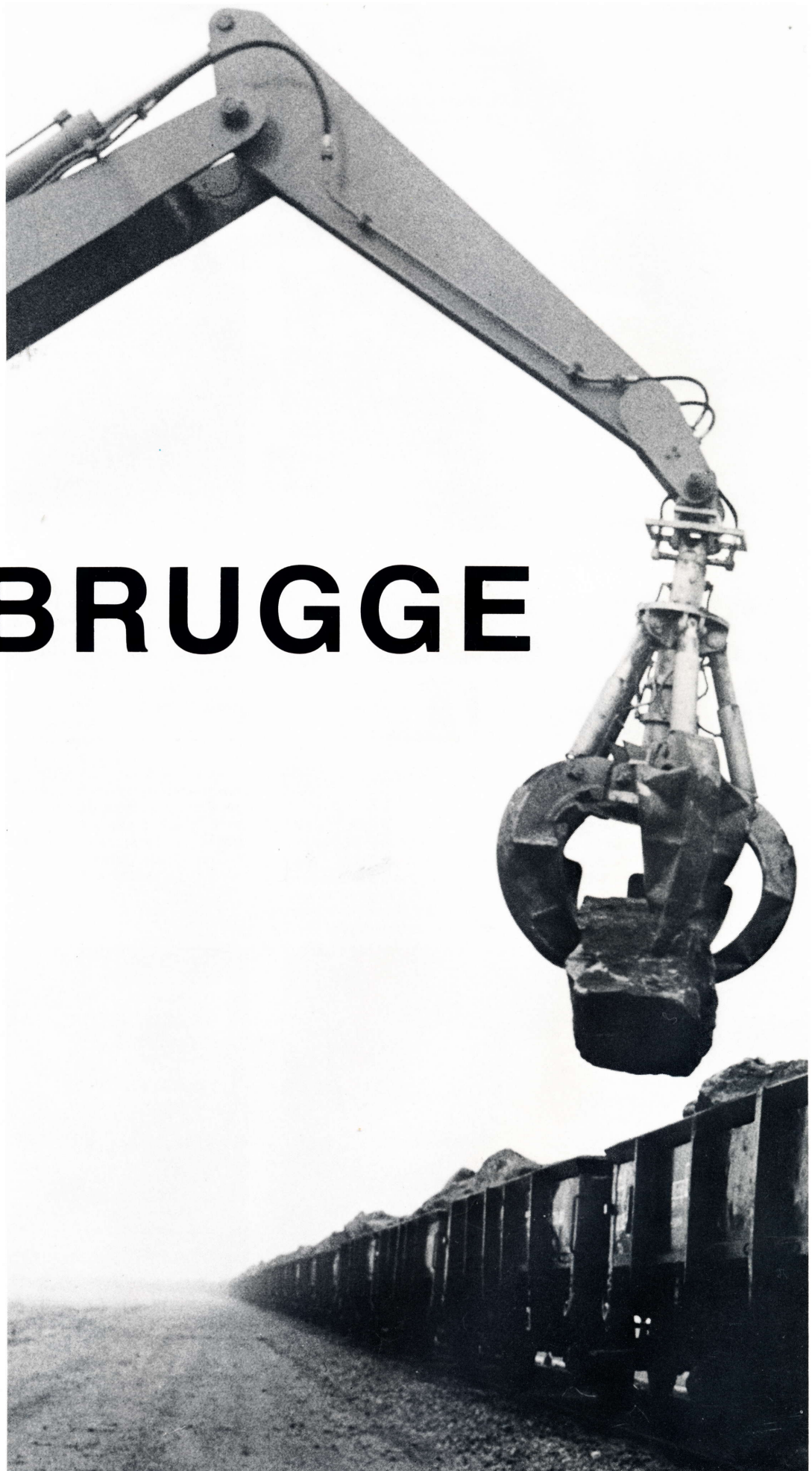
1 kussentjes

2 metalen inrichting

3 zijdelingse geleiding

4 rem

ZEEBRUGGE



20 ton steen per wagen



De regelmatige kusttoerist zal stellig reeds opgemerkt hebben dat er centraal tussen de drukbezochte badsteden Blankenberge en Knokke, een enorme bouwwerf is afgebakend. Zelfs de koninklijke weg maakt nu een ommetje rond het terrein, waar één der meest gigantische bouwprojecten der laatste decennia op stapel staat. Wat eens een toeristenoord was, met strand, „zon” en zee op de affiche, is nu de grondsteen voor de nieuwe zeehaven "Zeebrugge". Een oppervlakte van 35 ha werd voorzien voor het aanleggen van de werf. Zeewaarts plande men de bouw van een zeesluis, waarvoor bijhorende havenhoofden en dammen moeten worden opgeworpen. Het is vanzelfsprekend dat deze zeewaartse uitbreiding enorme hoeveelheden bouwmaterialen vereist. Meer dan één miljoen ton groevesteen van alle mogelijke kalibers moet aangevoerd worden.

De tijdelijke vereniging Zeebouw/Zeezand, opgericht door zes bouwondernemingen, is belast met deze uitbouw. Voor de aanvoer van de groevesteen heeft Zeebouw/Zeezand beroep gedaan op de drie traditionele vervoerders: het schip, de vrachtwagen en de trein. Als krachtigste vervoerder is de NMBS aangezocht de bevoorrading van de werf met steenblokken van meer dan 1 ton, op een regelmatige wijze te verzekeren.

Deze steenblokken komen vooral uit de CCB-steengroeven van Havinnes, maar ook Quenast, Lessen en Zinnik dragen hun "steentje" bij. De eerste volledige treinen, bestemming Zeebrugge, zijn te Havinnes gevormd. Daar de laadcapaciteit van Quenast en Lessen beperkt is tot een halve trein per dag, worden deze samengevoegd tot één enkel stel. Tot 16 maart is er dagelijks één trein bestemming Zeebrugge; van 19 maart tot 20 april, twee treinen per dag en tenslotte wordt vanaf 23 april het ritme opgevoerd tot drie treinen. Er wordt gewerkt in het stelsel van de vijf-dagenweek.

Deze treinen torsen een gemiddelde vracht van 1100 ton en zijn samengesteld uit twee wagentypes: omgebouwde Eo-wagens en gerecycleerde L1-wagens.

Eo-wagens zijn stortwagens, net zoals degene u voorgesteld op de wagensteekkaart in dit nummer, maar de laterale wanden zijn voor de helft weggenomen en er is een dubbele laadvloer aangebracht om de weerstand te verhogen.

L1-wagens hebben reeds hun degelijkheid bewezen in een gelijkwaardige trafiek op IJmuiden. Het zijn platte wagens, met een eveneens versterkte laadvloer, en waar bovendien, om de laadstabiliteit te verhogen, rondom een soort reling is aangebracht.

Elkeen van deze wagens heeft een nuttige laadvloer van 24 m² en een laadgrens van ongeveer 20 ton. Een eenvoudig rekensommetje leert ons dat een volledige trein van 1100 ton, gemiddeld uit 55 wagens bestaat. Dat is dan ook de reden waarom de NMBS bij de 280 omgebouwde Eo's de 80 L1-wagens heeft gevoegd. Inderdaad. Om een ritme van drie treinen per dag aan te houden met een omlooptijd van 48 uren, moet men over zes stellen kunnen beschikken, dus ongeveer 330 wagens. Nemen we een veiligheidsmarge van 10 %, dan zijn we rond met ons park van 360 wagens. Laat ons even de omloop der treinen nader bekijken. Dag A, de steengroeven laden de stenen op de wagens. De trein vertrekt 's avonds en bereikt Zeebrugge net na middernacht. Dag B, Zeebouw/Zeezand lost de wagens, waarna het lege stel 's nachts terug naar de steengroeven spoort om de cyclus te herbeginnen. Dus iedere 48 uur ontvangt elke wagen zijn rantsoen van 3 tot 20 stenen, variërend van 1 tot 3 ton en van 3 tot 6 ton. De zwaarste blokken (3 tot 6 ton) worden op de middenste wagens geladen.

Op de los- en stockeerterreinen van Zeebouw/Zeezand is een speciale spoorweginfrastructuur aangelegd. Dat kleine privéspoorwegnet is aangesloten op de lijn Oostende-Knokke, en alle noodzakelijke manoeuvres kunnen er op uitgevoerd worden. Dicht bij het aansluitingspunt met de hoofdlijn is het spoor opgesplitst in vijf laterale aftakkingen, die, indien vereist, gelijktijdig vijf treinen kunnen ontvangen. Alle aangelegde sporen zijn aan strenge stabiliteits- en weerstandstests onderworpen, om technische problemen te vermijden, die de goede uitvoering van het bevoorradingsplan in het gedrang zouden kunnen brengen. Deze trafiek zal ongeveer 15 maand duren en kan gevolgd worden door andere trafieken. Maandag 26 februari is deze trafiek, in aanwezigheid van een honderdtal genodigden, officieel "opengeknippt" door de heer Si-moen, Inspecteur Generaal van

Openbare Werken. De eerste trein, samengesteld uit Eo-wagens, was geladen met ongeveer 1100 ton Doornikse steen (28 % van de lading bestond uit blokken van 3 à 6 ton).



Daar werden wij voor het eerst geconfronteerd met een elektronische weegbrug (Railweight) die de wagens individueel weegt, rijdend tegen een snelheid van 5 à 7 km per uur. Dergelijke weegtechniek is een primeur voor België. Bij aanvoer wordt het gewicht van elke geladen wagen automatisch geregistreerd en uitgetikt. Na het lossen van de stenen rijdt de lege trein met identieke samenstelling terug over de weegbrug. Door een eenvoudige aftrekking bekomt men onmiddellijk het nettogewicht van de lading per wagen. Het geheugen van de weegbrug is derwijze geprogrammeerd, dat de locomotief steeds wordt overgeslagen. Zij vertoont slechts een weegfout van 0,065 %, fout die te verwaarlozen is, daar deze zelfs het gewicht van één steen niet tekent.

Na de weging rangeert men de trein op één der 5 laterale sporen, waar drie hydraulische kranen met een grijper van 800 liter inhoud (goed voor 10 ton) hem opwachten. Eén van de kranen wordt steeds in reserve gehouden om aan onvoorziene gebeurtenissen het hoofd te kunnen bieden. De stenen worden rechtstreeks op de stockeerterreinen opgestapeld. Per trein rekt men een lostijd van 9 uren, lostijd die onder het regime van drie treinen per dag tot 8 uren wordt teruggebracht, om het aanvoerritme te kunnen volgen. Zeebouw/Zeezand legt zijn voorraden derwijze aan dat er steeds voldoende bouwmaterialen aanwezig zijn om 8 à 10 weken door te werken zonder aanvoer.

Een gesprekje met de stationschef van Zeebrugge leerde ons dat ook deze man en zijn personeel zich hebben moeten aanpassen aan deze enorme trafiek. Er is ter plaatse een factagebureau en een schouwpost opgericht. Voor het vertrek naar de groeven wordt de trein er geschouwd. De afgekeurde wagens worden er uit gerangeerd, vervangen, en de nodige herstellingen onmiddellijk ter plaatse uitgevoerd. Aldus ontstaat er een permanente ruilpost voor Eo en L1-wagens.

Er is voorwaar werk op de werf!

Bij vertrek in de steengroeven wordt de lading niet gewogen. Er is enkel een controle op de doorbuiging van de veren.



DE RECUPERATIE BIJ DE NMBS

Het valt goed te begrijpen dat de uitgebreide en zeer diverse activiteiten van de NMBS er de oorzaak van zijn dat grote hoeveelheden recuperatieproducten van alle aard beschikbaar komen. Men denkt hierbij in de eerste plaats aan oude spoorstaven en dwarsliggers, afvalproducten van de werkplaatsen, buiten dienst gesteld rollend materieel, elektrische kabels en toestellen.

Globaal beschouwd komen per jaar beschikbaar:

- een flinke 60000 ton schroot waarvan meer dan 1/3 bestaat uit oude spoorstaven en klein spoor-materiaal;
- meer dan 300000 dwarsliggers waarvan het grootste gedeelte in goede voorwaarden geschikt is voor ander gebruik.

Het komt erop aan zich zo snel mogelijk van deze overtolligheden te ontdoen zonder nutteloos vervoer of stapelen; maar hoe?

Het ijzer- en non-ferro-schroot wordt maandelijks bij openbare verkoop aangeboden. Deze verkopen worden gehouden in het begin van elke maand en slaan grotendeels reeds op het schroot dat in de loop van de maand beschikbaar komt.

De regelmaat in de verkopen alsmede de belangrijke te koop gestelde hoeveelheden hebben medegebracht dat de aangeboden prijzen grotendeels beschouwd worden als referentieprijzen voor de schrootmarkt.

Voor houten dwarsliggers wordt op het einde van elk jaar een massaverkoop gehouden, gesteund op de voorzieningen van het volgende jaar. Dit laat toe de dwarsliggers rechtstreeks naar de opkopers te sturen naarmate zij op de werf beschikbaar komen.

Afzonderlijke verkopen van kleine hoeveelheden gebeuren onderhands in de loop van het jaar.

Terloops zij er op gewezen dat de uitgetrokken dwarsliggers nog een flinke handelswaarde behouden en zeer gewaardeerd worden wegens hun mechanische eigenschappen en hun weerstand aan verrotting. Zij worden met goed gevolg aangewend voor het stutten in de mijnschachten, als palen voor afsluitingen of als versterking van bermten, bij aanleg van siertuinen of speel-terreinen. De beste exemplaren vinden zelfs een toepassing als lintelen of dorpels in rustieke woningen.

Oude goederenwagens en rijtuigen zijn meestal voor afbraak bestemd en komen na recuperatie van sommige wisselstukken of nog herbruikbare elementen, in het schroot terecht.

Enkele exemplaren vinden nog een nieuwe transportactiviteit in private, industriële spoorinstellingen, terwijl de kasten van oude gesloten wagens, welke nog in goede staat verkeren, graag worden aangewend als schuilplaats voor het vee in de weiden of als bergplaats voor allerhande gebruik.



Dit zijn slechts enkele algemene en eenvoudige gevallen, maar de huidige industriële ontwikkeling laat toe de recuperatie ver door te drijven: het zilver wordt teruggewonnen uit sommige elektrische contacten en uit de fotografische baden, gebruikte olie wordt gereinigd en geregenererd, oude remstangen worden in ringen versneden, enz...

Herbruikbare producten of voorwerpen van diverse aard, worden zoveel mogelijk van de hand gedaan op plaatsen waar ze beschikbaar komen ten einde onnodig vervoer en opstapelen te vermijden. Aldus wordt voor elk geval de meest geschikte oplossing gezocht om nutteloos geworden voorwerpen in de voordeligste voorwaarden van de hand te doen.



TE HUUR: TERREINEN NMBS

De NMBS bezit in de Gentse regio nog enkele interessante terreinen met industriële bestemming. Deze gronden kunnen onmiddellijk ter beschikking van eventuele kandidaat-huurders gesteld worden. De terreinen zijn gelegen in de onmiddellijke omgeving van het spoorwegennet.

LIGGING (station)

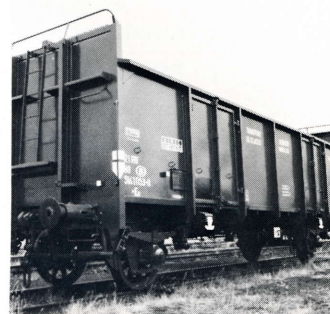
Gent-Sint-Pieters
Gent-Sint-Pieters
Gent Rabot

OPPERVLAKTE

4118,7 m²
3048 m²
10408,41 m² en 21,84 m²

Voor inlichtingen terzake: tel. (091) 22 57 21 - toestel 131 (de Heer De Grootte R.), of, bij afwezigheid, toestel 119.

Bak- heugelwagen



SPOORNIEUWS
1/1979



Er bestaan meerdere types van de heugelwagen. Het type Eo dat wij hier voorstellen, is een bakwagen dus meer bepaald een open kas als bovenbouw.

De wagen is gebouwd voor het transport van kisten van grote afmetingen, als verpakking voor glas, spiegels, marmer, enz.

De leibalken, vastgehecht aan de heugels verzekeren een zijwaartse geleiding van de lading. Zij dienen dus als een soepele vastzetting, daar zij de kisten de mo-

gelijkheid bieden te verschuiven — tijdens het vervoer — in de lengte van de wagen.

De verschuiving van de vier leibalken is regelbaar, dit door middel van getande latten, voorzien op drie niveaus en geplaatst aan de kopwanden van de wagen. Deze uitrusting laat de keuze toe van de hoogte der geleiding, in functie van de hoogte der kisten. Bij de lading volstaat het de kisten te groeperen in een homogeen lot en ze zo dicht mogelijk bij de leibalken te plaatsen.

De eventuele ruimten tussen de kisten en de leibalken moeten worden opge-

vangen met behulp van latten of houten geraamten. Vermelden we nog dat de leibalken de kisten moeten steunen op minstens 7/10^e van hun hoogte.

De plaatsing der balken kan worden uitgevoerd door middel van een rolbrug die ze bij de hiervoor voorziene ringen opheft. De rolbrug is meer bepaald een goed laadmiddel, daar de kisten over de zijwanden van de wagen worden geheveld.

Op enige van deze wagens is de constructiebalk boven de zijdeur onderbroken zodat men op die wijze de deurhoogte kan benutten om zeer hoge kisten in de wagen te plaatsen.

Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Eo-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.

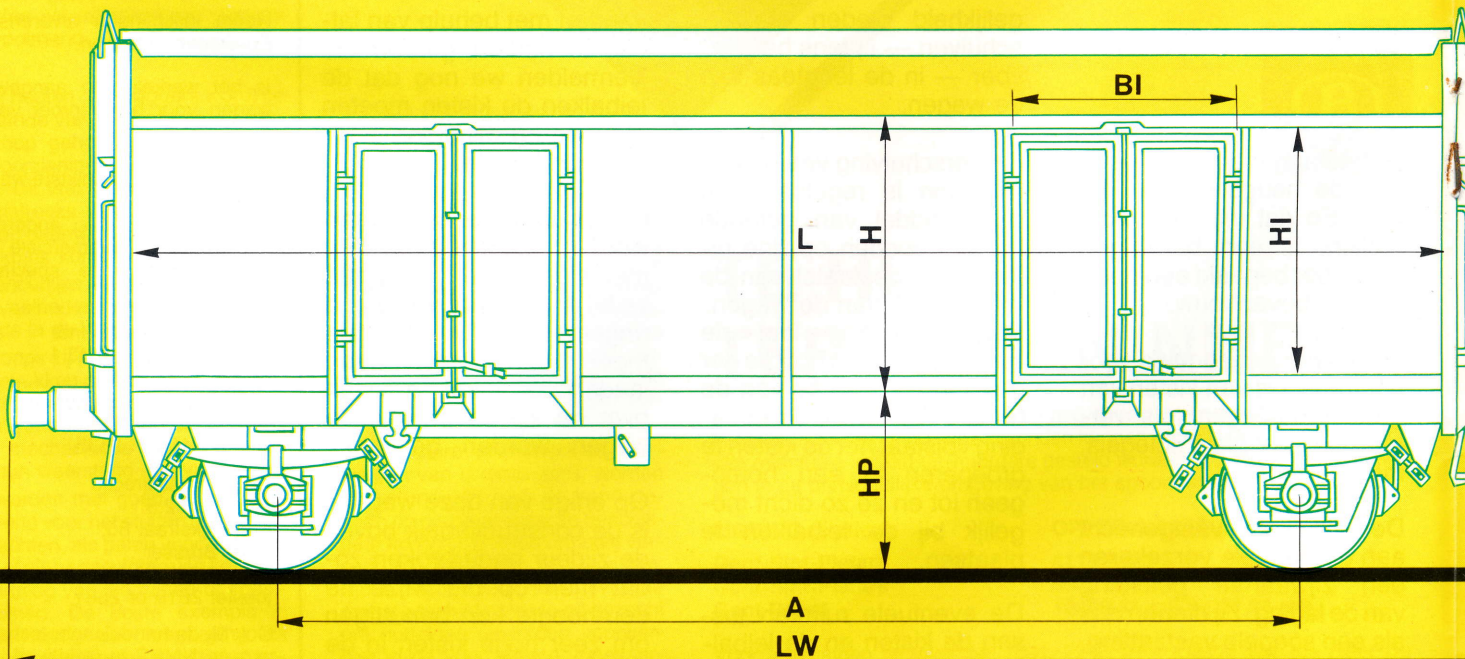
De Handelsdirectie
Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/532 80 80,
toestel 2619 of 2661.

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

E bak- heugelwagen

O frontale kipping niet to

1	Code			Eo	
2	Type			1215 A6	
3	Aantal			75	
4	Nummer van de wagen	internationale code		2188	
		serienummer		514 1 000 074	
5	Constructiejaar			1974	
6	Totale lengte = LW	mm		10 000	
7	Asafstand = A	mm		6 600	
8	Totale breedte = BW	mm		2 994	
9	Totale hoogte = HW	mm		3 662	
10	Vloerhoogte = HW	mm		1 238	
11	Nuttige lengte = L	mm		8 430	
12	Nuttige breedte = B	mm		2 768	
13	Hoogte van de zijdelingse wand = H	mm		1 720	
14	Zijdelingse laadopening (draaideur)	hoogte = HT	mm	1 603	
		breedte = BI	mm	1 390	
15	Aantal deuren per zijdelingse wand			2	
16	Aantal leibalken			4	
17	Gemiddelde tarra	t		13,7	
18	Toegelaten lasten		A	B	C
			18	22	26
			a a	1,5	14
19	Maximum geconcentreerde lasten		b b	3,0	16
20	Minimum bochtstraal	m		75	



toegelaten

5

eerste cijfer van het serienummer
(overeenkomend met het type E)



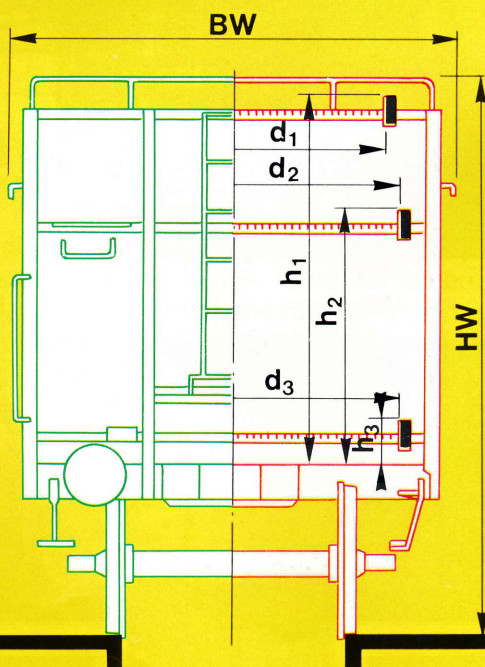
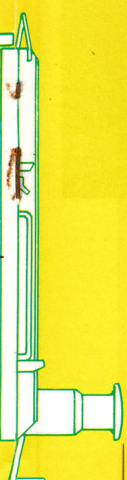
Eo		
1213 B1		
56		
2188		
514 1 100		
155		
1976		
10 000		
5 400		
2 934		
3 659		
1 235		
8 450		
2 760		
1 500		
1 500		
1 800		
1		
4		
12,7		
A	B	C
19	23	27
	m	t
a a	1,5	14
b b	3,0	16
60		

Tandlat	Leibalken	
	Hoogte (mm)	max. afstand (mm)
Bovenste	h_1 2309	d_1 2348
Middenste	h_2 1644	d_2 2478
Onderste	h_3 373	d_3 2478

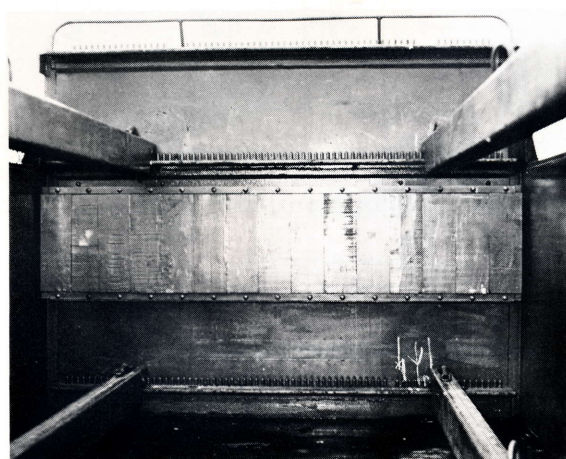
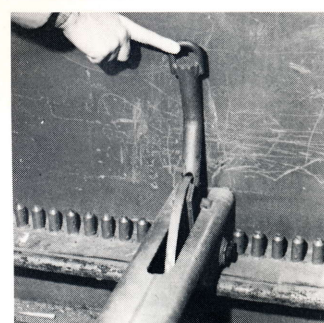
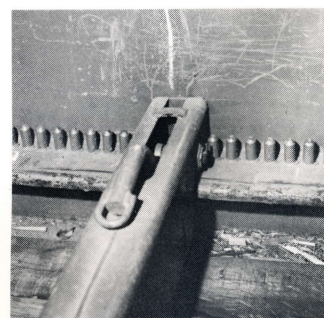
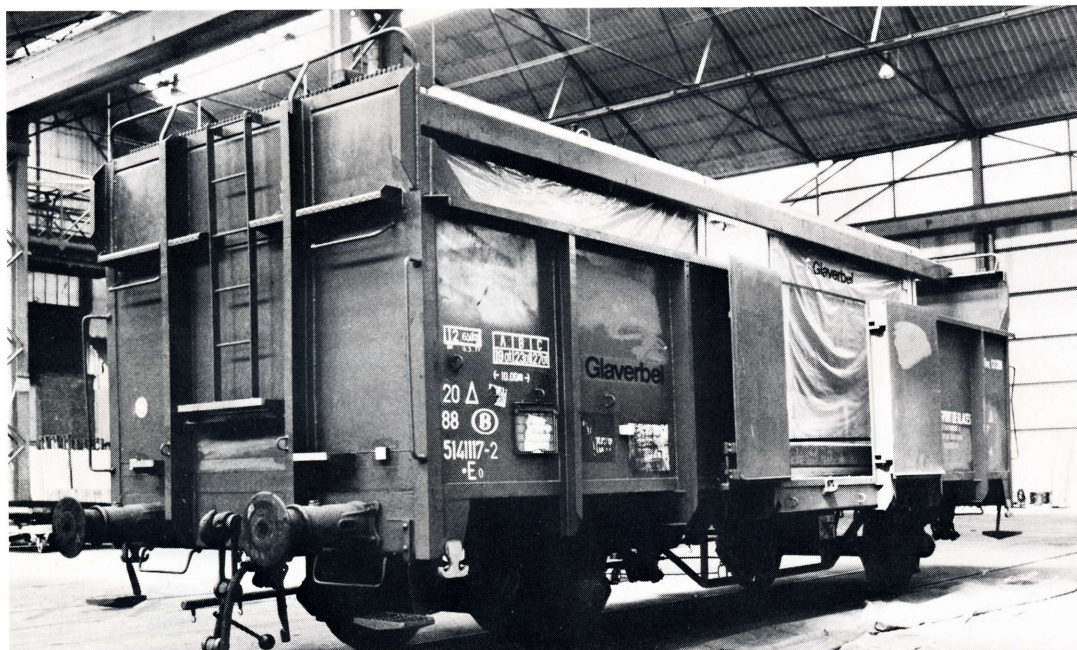
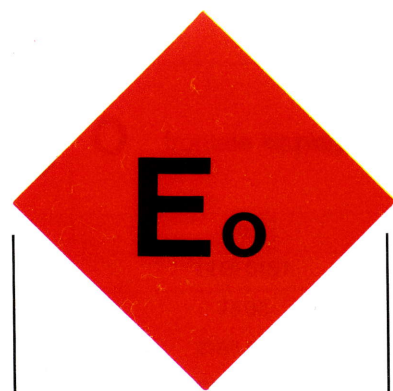
Opmerking

type 1215 A6: constructiebalk over hele lengte

type 1213 B1: geen constructiebalk over de deur



Bak- heugelwagen



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.

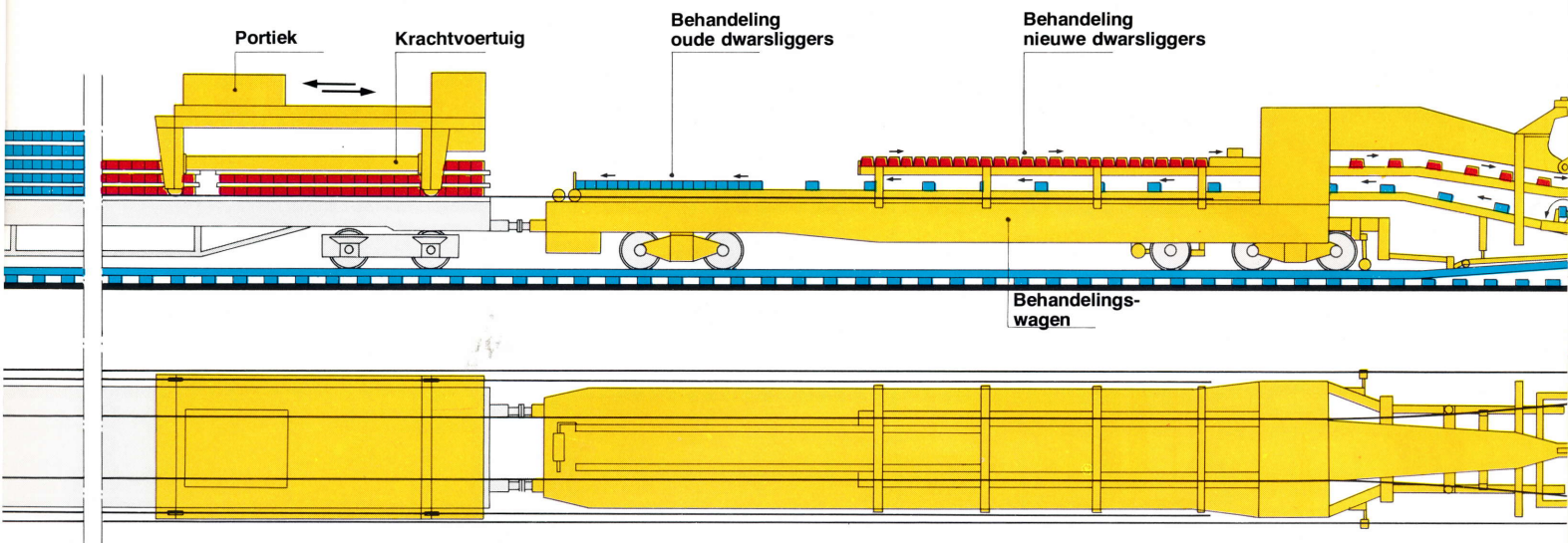
Voor alle inlichtingen:
van commerciële aard,
Handelsdirectie NMBS
Bureau 62-33, sectie 66
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel. 02/5238080
Toestel 2661

van technische aard,
Behandelingsdienst-vervoer
Afdeling 13-1, sectie 50
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel. 02/5238080
Toestel 2139

uw transportgarantie



DE VERNIEUWINGSTREIN VAN DE N.M.B.S.



Een spoorlegger heeft beslist geen gemakkelijk baantje, als men bedenkt hoe zwaar spoorstaven en dwarsliggers wegen. Om maar een paar voorbeelden te noemen: houten dwarsliggers van 2,60 m wegen 70 kilo, betonnen dwarsliggers zoals men ze nu gebruikt, wegen 200 kilo en in de toekomst zal men er van 250 tot 300 kilo leggen. Spoorstaven zijn nu langer dan vroeger en hebben een gewicht van 50 of 60 kilo per meter.

Zoals op vele andere gebieden heeft de technologische vooruitgang het werk vergemakkelijkt van de mannen die de sporen moeten leggen en onderhouden. Dit wordt duidelijk aangetoond door de werktrein van de dienst van de Baan, een nieuwkomer op het Belgisch net, die met de machines voor het onderstoppen, nivelleren en aanstampen een merkwaardigheid op zichzelf is.

Dat geelkleurig monster, gekoppeld aan een stel platte wagens, springt natuurlijk onmiddellijk in het

oog voor reizigers die in een station of vanuit een voorbijrijdende trein het vreemdsoortig geval te zien krijgen.

De machine is 68 meter lang. Ze bestaat uit twee motordraaistellen, die zich 35 meter van elkaar bevinden en waarop een balk rust (inderdaad zo genoemd) die het werk verricht. Met die balk worden de spoorstaven opgetild en opzij gelegd, de oude dwarsliggers verwijderd, de ballastbodem aangestampd, andere dwarsliggers gelegd en de spoorstaven opnieuw op hun plaats gelegd.

Hoe gaat dit nu allemaal in zijn werk?

Eerst worden kraagschroeven en spoorstaafbevestigingen verwijderd, waarna de vrijgemaakte

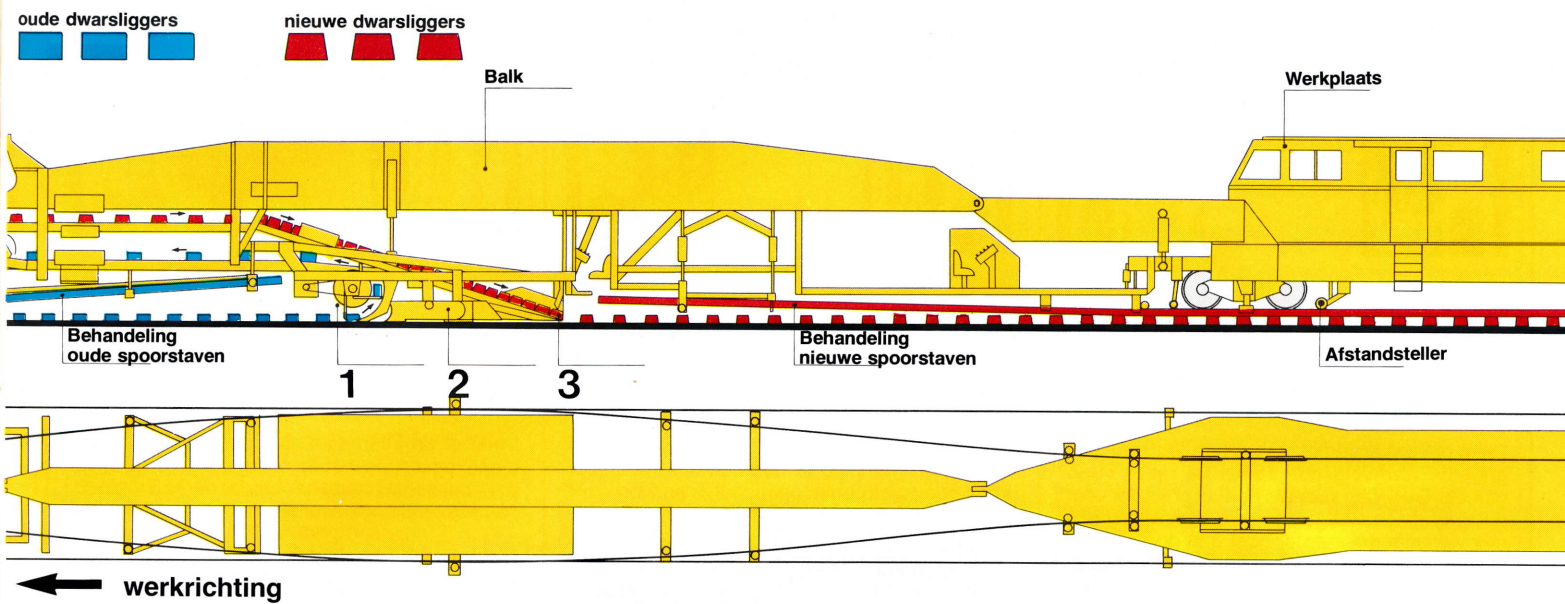
spoorstaaf kan opgetild en opzij gelegd worden. Dit is niet het werk van de machine: de mannen doen het zelf met moderne motortuigen.

Vervolgens komt de werktrein in actie die al de reeds opgegeven verrichtingen automatisch en zonder onderbreking uitvoert, alsof het kinderspel is.

De trein bestaat uit een krachtvoertuig, de eigenlijke machine en een stel van acht platte wagens met een rolbaan. Op die wagens liggen bij het vertrek de nieuwe dwarsliggers en bij aankomst de weggenomen dwarsliggers.

Een behandelingsportiek gaat heen en weer over de platte wagens om de nieuwe dwarsliggers te nemen en de oude dwarsliggers af te zetten. De nieuwe dwarsliggers worden op een aanvoerband (in het rood op de schets) overgebracht, de oude worden met metalen grijpers opgetild en op een afvoerband (in het blauw) naar het uiteinde van de trein vervoerd.





Op onze schets is de operatie in drie hoofdfasen aangegeven. In fase 1 neemt de machine de oude dwarsliggers weg; in fase 2 wordt de ballastlaag genivelleerd en aangestampd; in fase 3 wordt het nieuwe materiaal gelegd.

Over heel die zone, d.w.z. over zowat de hele lengte van de balk, liggen de spoorstaven in een boog. Aan het einde van de trein is er iemand die naziet of de herlegde spoorstaven goed liggen, terwijl met een controletoestel wordt nagegaan of de nieuw gelegde dwarsliggers op de juiste afstand van elkaar liggen.

We hebben de schets en de beschrijving van het werk uiteraard eenvoudig gehouden. Hoe dan ook, alleen het resultaat is van belang. Het is gewoonweg merkwaardig. De machine werkt in een tempo van 800 dwarsliggers per uur, wat neerkomt op een halve kilometer spoor. Ze wordt bediend door vijf man, begeleid door een toezichtsbediende en vier helpers.

Al zijn er ploegen spoorleggers om de spoorstaafbevestigingen weg te nemen en nadien opnieuw aan te brengen, hun werk is onbetwistbaar minder lastig dan vroeger.

Die machine kan dwarsliggers vervangen en tegelijk nieuwe spoorstaven leggen. De nieuwe spoorstaven worden op de ballast gelegd en de voorbijkomende machine tilt ze op, legt ze opzij en brengt ze daarna opnieuw op hun plaats, terwijl ze de oude spoorstaven afzet op de plaats waar even tevoren de nieuwe spoorstaven lagen.

Nog een woordje over de foto's. Op de eerste heeft men een duidelijk beeld van het voertuig, met zijn balk, het begin van de aanvoerband en de rolportiek die betonnen dwarsliggers gaat nemen. Op de tweede ziet men duidelijk hoe de spoorstaven opzij gelegd worden. Op de derde is het einde van de band met nieuwe dwarsliggers afgebeeld, op de plaats waar ze op de ballast neerkomen.





DENK OP TIJD AAN JE ZOMERVAKANTIE

De grote vakantiemakelaars hebben hun programma voor volgende zomer nu reeds voorgesteld. De reden voor die haast ligt echter voor de hand: er gaan tegenwoordig zo veel mensen met vakantie dat men er best aan doet zo vlug mogelijk zijn appartement of hotelkamer te bespreken. Anders loopt men het gevaar dat bepaalde reisbestemmingen volgeboekt zijn, zodat de keuze beperkter wordt.

Het is dus begrijpelijk dat mensen, die zeker op tijd willen reserveren, reeds in februari of maart de reisbureaus binnenlopen. Brochures, vol met droomreizen, vallen bij de potentiële klanten in de bus.

Railtour en FTS, de spoorwegspecialisten op dat gebied, hebben hun eigen brochures uitgegeven die men in alle reisbureaus gratis kan krijgen. Reislustige klanten kunnen daar aan de baliebediende hun wensen voorleggen en samen kunnen ze dan de verschillende mogelijkheden overlopen, want de klant moet met het oog op zijn keuze degelijk geïnformeerd worden over de voor- en nadelen van de verschillende formules.

Bij Railtour en FTS kies je zeker, want je kiest kwaliteit: de hotels worden zorgvuldig uitgezocht, de trein is „betrouwbaar”, men wordt er in de watten gelegd en de verhouding kwaliteit/prijs is voordelig. Er zijn ook een groot aantal verschillende formules: appartement of hotelkamer; 10, 15 of 30 dagen; en bovendien vertrek je wanneer je wilt naar waar je wilt.

Naast de traditionele reisbestemmingen, die ieder jaar opnieuw, in een weliswaar verbeterde versie, en tot groot genoegen van de klanten, in de brochures opgenomen worden, bieden de twee reispromotors hun klanten nieuwe formules en nieuwe voordelen. Hun verbeeldingskracht wordt door de resultaten beloond: ze hebben een trouwe klantenkring die steeds groter wordt. Reden te meer om er eens binnen te springen en de brochures van Railtour en FTS te doorbladeren. Je zal aangenaam verrast zijn door de mogelijkheden die je in Frankrijk, Italië, Spanje en in andere landen worden aangeboden.



BRUSSEL-PARIJS EEN NIEUWIGHEID

Mocht men ons vragen een internationale spoorwegverbinding te noemen die het uitstekend doet, we zouden onmiddellijk antwoorden: Parijs-Brussel.

Elke dag sporen er een dozijn treinen in iedere richting tussen beide hoofdsteden en nog moeten er vaak ontubbelingstreinen ingelegd worden om alle reizigers te kunnen opvangen.

De bij die verbinding betrokken netten (dus ook onze noorderburen daar de lijn doorloopt tot Amsterdam) willen deze ontubbelingstreinen een officieel tintje geven door ze dagelijks in te schakelen in de betrokken dienstregelingen, en dat voor beide richtingen.

Eureka: wie zoekt die vindt!

Te Brussel

Vanaf 27 mei kan men dus te Brussel met twee nieuwe treinen naar Parijs reizen.

De ene komt van Amsterdam, vertrekt uit het Zuidstation te 10 u. 23 en komt te Parijs aan te 13 u. 05. Er is evenwel een beperking: die trein rijdt alleen maar in het zomerseizoen.

De andere vertrekt te 18 u. 12 en komt aan te 21 u. 04.

Deze rijdt heel het jaar. Voor de sneller rijdende Memling werd op de internationale dienstregelingsconferentie besloten het uur van vertrek te vervroegen, omdat hij anders door de nieuwe trein zou opgehouden worden.

De Memling zal dus uit Brussel vertrekken te 17 u. 53 in plaats van 18 u. 40 en zal te Parijs aankomen te 20 u. 20 in plaats van te 21 u. 02.

Te Parijs

Ook vanuit Parijs zullen er twee bijkomende treinen naar Brussel sporen.

Heel het jaar door zal er een trein rijden met als dienstregeling: 16 u. 47 - 19 u. 30.

In de zomer, van maandag tot vrijdag, zal een andere trein uit de Franse hoofdstad vertrekken te 10 u. 20 en in de Belgische hoofdstad aankomen te 13 u. 18. Op zaterdag en zondag zal men vroeger moeten opstaan en vóór 9 u. 10 in het station zijn; dan komt men precies te 12 uur te Brussel aan.

Inzake TEE-treinen

De TEE-treinen blijven zoals weleer tussen Brussel en Parijs rijden. Op enkele uitzonderingen na.

L'oiseau bleu en de Ile de France zullen immers niet meer dagelijks ingelegd worden.

Volgende treinen worden afgeschaft:

- op zaterdag, de TEE van 20 u. 35 te Brussel en die van 20 u. 31 te Parijs;
- op zondag, de TEE van 7 u. 30 te Brussel en die van 7 u. 22 te Parijs.



DE TEE NOG SPRINGLEVEND

Vlak na de internationale conferentie over de dienstregelingen van de reizigerstreinen is in de pers het bericht verschenen dat de TEE-treinen zouden opgedoekt worden.

Bij sommigen heeft zulks wel enige beroering verwekt. In werkelijkheid zullen de Trans-Europ-Expresstreinen niet verdwijnen. Wel zal hier en daar iets worden aangepast.

Uiteraard is de TEE voor exploitatie een „dure” trein met luxerijtuigen, uiterst verzorgde bediening, en die bovendien snel rijdt. Al die kenmerken bepalen de kostprijs die door de exploiterende netten wordt berekend.

Op sommige verbindingen zijn die treinen geheel bezet, andere hebben minder succes. De leiders van de spoorwegnetten hebben dan ook geoordeeld dat het uit economisch oogpunt niet meer verantwoord is te veel luxe te voeren als men met verlies moet rijden. Voor de TEE-lijnen die verlieslatend zijn, bestaat er een cliëntele die zich die weelde niet wil of kan veroorloven. We beschikken thans over materieel waarvan het comfort met dat van de Trans-Europ-Express kan vergeleken worden. Wij gaan dus „democratiseren” en bepaalde TEE-treinen vervangen door treinen waarin de twee klassen voorkomen en die bijna even snel rijden.

De verlieslatende Parsifal, Molière, Saphir en Edelweiss krijgen de rode kaart: we gaan ze anders gebruiken.

Het resultaat is dat reizigers met een kaartje 1e of 2e klas, zonder toeslag kunnen reizen met die treinen, die in ongeveer dezelfde tijd het traject afleggen.

Misschien kunnen die wijzigingen een weerslag hebben op de dienstregelingen van sommige andere treinen die, om de cliëntele beter te dienen, volgens een ander patroon zullen sporen.

We komen daarop terug bij de invoering van de zomerdienstregeling.



INLICHTINGSAUTOMAAT VOOR TOERISTEN TE BRUSSEL ZUID

Een inlichtingsautomaat is een soort van telefooncel voor toeristen.

De toerist vindt er een telefoon (met speciale bediening), een scherm waarop diaposities worden getoond, een plattegrond van de stad, een reserveringsautomaat en een folderautomaat.

Een toerist komt in het station aan; hij wenst een hotelkamer. Hij neemt de telefoon op en meldt, met een toets, welke taal hij wenst te spreken; een hostess staat hem te woord. Als hij wil weten waar het hotel precies ligt, geeft de hostess het nummer op van een diapositief waarop de reiziger het hotel kan vinden. Zodra de kamer gereserveerd is, neemt de reiziger uit de eerste automaat een ticket dat hij in het hotel (waaraan het nummer intussen is opgegeven) maar moet tonen als bewijs dat hij gereserveerd heeft.

Ook kan hij voor 5 frank een plattegrond van de stad nemen uit de tweede automaat. Meer moet hij niet betalen; het telefoongesprek is kosteloos.

Het toeristisch informatiecentrum van de stad Brussel (TIB) beantwoordt de telefonische oproepen. Het doet dit in eigen naam en in naam van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme en van de Toeristische Federatie van de Provincie Brabant.

Dat centrum reserveert niet alleen hotelkamers. Het verstrekt ook al de inlichtingen die een — Belgische of buitenlandse — reiziger wenst zodra hij in de hoofdstad komt. Het systeem werkt tijdens het jaar van het Millennium uiteraard op volle toeren.



Een dergelijke inlichtingsautomaat staat in de ingangshal van Brussel Zuid nabij de loketten en het inlichtingskantoor. De heer Flachet, Adjunct-Directeur-Generaal van de NMBS, heeft die cel op 15 december officieel geopend in aanwezigheid van de heer Debroux, Directeur van het TIB, en van vooraanstaande personen uit de toeristische sector.

Die inlichtingsautomaat is de eerste van een reeks die men op 25 en later 35 plaatsen in de Brusselse agglomeratie, onder meer in de grote stations, gaat plaatsen. De informatiemogelijkheden in het station Brussel Zuid worden daardoor verruimd. Het is een goede zaak voor de honderdduizenden toeristen die er elk jaar komen.

AUTOSLAAPTREINEN

In ons vorig nummer hebben we het gehad over de autoslaaptreinen, die steeds meer bijval oogsten. Met 22% en 21% reizigers meer bij vertrek uit ons land, benaderen de resultaten van 1978 opnieuw zeer dicht die van 1974, een recordjaar voor dat verkeer.

Die opmerkelijke nieuwe aangroei heeft de spoorwegen ertoe aangezet naar nog meer mogelijke verbeteringen te streven, die natuurlijk maar geleidelijk kunnen ingevoerd worden.

Dit jaar is het opvallendste feit de inschakeling van een restauratierijtuig op bijna alle verbindingen.

In plaats van de standaardmaaltijd te moeten gebruiken — zoals het tot op heden was — hebben de reizigers voortaan de *keuze* uit een gevarieerde spijkskaart met koude vleeschotels en warme gerechten. Een gezellig etentje maakt de reis nog aangenamer.

In de informatiebrochure zullen de trouwe spoorreizigers nog een andere nieuwigheid ontdekken: vanaf 1979 is er voor België nog slechts één tarief. Voor een reis naar Avignon, Narbonne of Saint-Raphaël is er maar één prijs, of men nu uit Bressoux dan wel uit Schaarbeek vertrekt. Die brochure werd trouwens aan de vaste autoslaaptreinreizigers gezonden maar ook aan andere personen die in bepaalde beroeps categorieën thuishoren. Mocht u die brochure niet ontvangen hebben en indien u werkelijk geïnteresseerd bent, dan kan u ze verkrijgen in de inlichtingskantoren van de grote stations.



INTER RAIL SENIOR

In het reizigersverkeer wordt er zowat elk jaar iets nieuws ingevoerd. Voor 1979 werd een formule ten gunste van de "derde leeftijd", door 17 spoorwegen samen uitgedokterd.

Met die formule krijgen de „65-plussers“ voordelen die vergelijkbaar zijn met die welke sinds verscheidene jaren gelden voor diegenen die minder dan 26 jaar zijn. Wel zijn er een paar verschillen.

Vanaf 1 maart wordt de nieuwe kaart, bij wijze van proef voor twee jaar, door de bedoelde 17 Europese spoorwegen afgeleverd. Het gaat om de spoorwegen in Zwitserland, Luxemburg, Roemenië, Griekenland, Portugal, de Bondsrepubliek Duitsland, Denemarken, Italië, Joegoslavië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje, Zweden, België, Frankrijk en Finland.

De kaart, in werkelijkheid een abonnement, kost 5220 fr. in tweede klas en 7.830 fr. in eerste.

Ze geldt in 16 van de 17 landen gedurende een hele maand als vrijkaart. De eerste geldigheidsdag wordt door de houder gekozen. De spoorweg van uitgifte verleent 50% vermindering op de prijs van de reizen die op zijn eigen lijnen worden gemaakt. Met de korte afstanden in België is dit geen bezwaar.

Op vertoon van die kaart wordt zowat overal op aanverwante vervoerdiensten een prijsvermindering toegestaan. De lijst van die diensten wordt samen met de kaart afgegeven.

Samengevat kunnen we dus zeggen dat al wie 65 jaar en meer is, zich aan het loket van elk groot station of in elk erkend reisbureau onmiddellijk een kaart „Inter Rail Senior“ kan aanschaffen. Voor aanvragen bij kleinere stations moet met een wachttijd van een week gerekend worden.

Nog iets: bij de aanvraag moet men de identiteitskaart tonen om te bewijzen dat men van Belgische nationaliteit is en ten minste 65 jaar is.

Kleurrijge treinen



Kleurrijge vakanties



FTS- & RAILTOURREIZEN

PAUL FUNKEN