

2/79 JUNI

# SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT  
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD  
VAN DE HANDELSDIRECTIE  
DER BELGISCHE  
SPOORWEGEN





Voor uw afspraken: het „stationsbuffet“.



### ONDERNEMING

Ertsen voor ARBED: 3  
Polyglass voor Zwitserland: 6  
Bananen voor Griekenland: 8  
Rapilège-treinen naar Maubeuge: 14



### ACTUEEL

Bosch-Express: 8  
Technisch onderwijs: 17  
Jacques Richez, nieuwe affiche: 18

## INHOUD

# SPOORNIEUWS 2/79

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-Putman



### TOERISME

Vielsalm: 16  
Toeristische treinen: 16  
Brussel-Parijs: 18  
Zomervakantie: 18



### UITRUSTING

De Shs-wagen: 9  
Kleine containers: 14  
Veerbootwagen voor vervoer van coils: 18



### B-NIEUWS

De NMBS in 1978: 4



### CONTAINER

Intercontainer: nieuwigheden: 18

Ik heb vannacht gedroomd. 't Was een sprookje. Volgens de wens van een beroemd man had men de steden op het platteland gebouwd. De

huizen stonden in parken met kleine vijvers vol waterlelies, met prachtige grasperken, waarop men heerlijk kon dromen onder een stralende hemel. Kinderen stoeiden ongestoord op ruime speelpleinen. Nergens in het landschap waren er torengebouwen te bekennen, nergens overschaduwden hoge constructies de huizen in de omgeving.

De bomen groeiden kaarsrecht en hun wortels werden niet verstikt onder een laag beton. Overal groeiden bloemen in kleurige perken vóór de huizen, langs de straten, in de tuinen. Op de voetpaden kon men rustig kuieren. Geen jachtige voetgangers meer die haastig hun weg zoeken naar de bushalte of die naar de ingang van de metro rennen om, anderen wegdringend, nog een plaatsje te bemachtigen in een overvolle trein.

Kleine, rustige spoorwegstations met verrukkelijke bloemperken soesden vredig in de zon: de rust werd er alleen af en toe verstoord door het gefluit van een geduldige wachter. De treinen stopten, reizigers stapten in en uit en weer ging het gezapig verder naar het volgende dorp, even vredig en rustig.

Sommige treinen stopten niet, maar in de rijtuigen zag men glimlachende mensen, druk pratend.

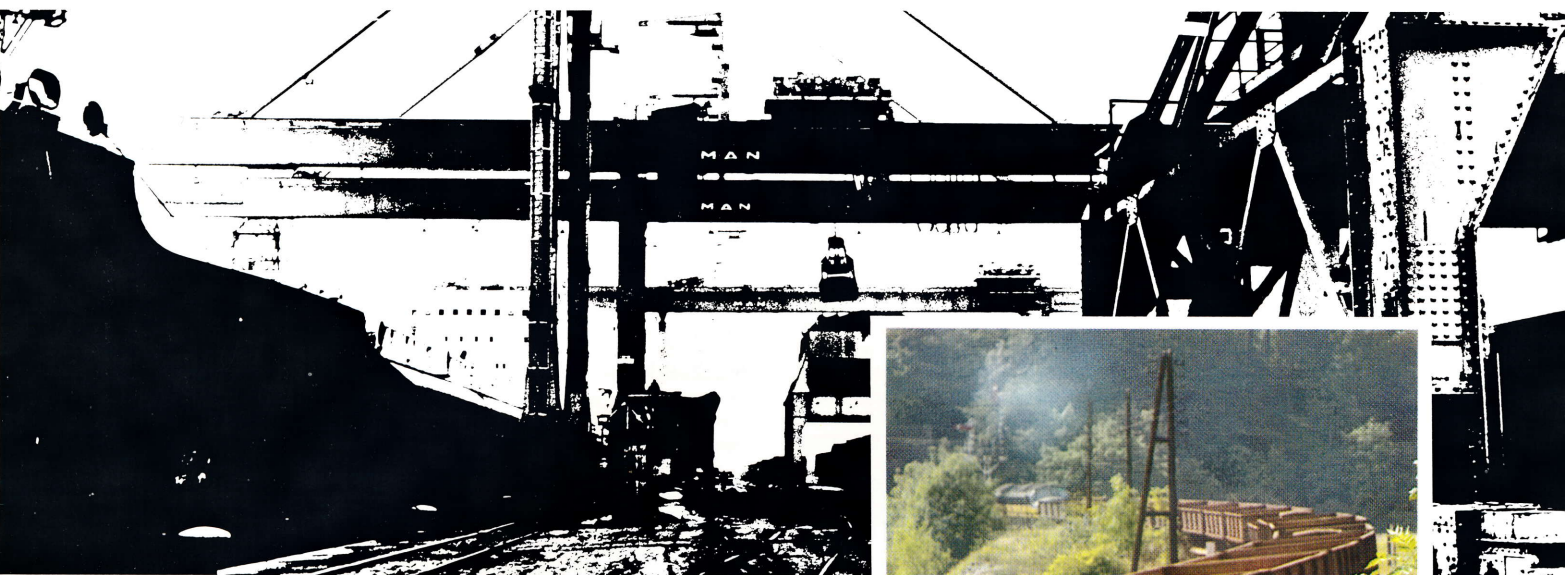
In de vakantie zaten de kinderen op de berm langs de sporen en op de bruggen en ze maakten er een spelletje van om te wuiven naar de vensters van de helgekleurde treinen.

Ah! ik vergat u nog te zeggen: iedereen nam de trein — maar dan ook IEDEREEN — en dat vervoer, toen nog goedkoper, gaf voldoening aan allen.

Hoe mooi een droom toch kan zijn! Maar hoe ontvucherend het ontwaken! Hoe jammer dat men moet vaststellen dat we met al ons gezond verstand nog op het verkeerde spoor zitten.



PAUL FUNKEN  
5-1979



# ERTSVERVOER PER SPOOR : ZES GROTE TROEVEN



In 1974 bracht een project i.v.m. de ertsenspijpleiding de transportwereld in beroering. De Luxemburgse maatschappij ARBED, die de rijke Braziliaanse ertsens aankoopt, overwoog in feite het vervoer van grondstoffen tussen de haven en haar fabrieken via zo'n pijpleiding. Dit hield een belangrijke investering in, toen berekend voor een doorlopend vervoer van 10 miljoen ton per jaar. De uitgaven hadden niet alleen betrekking op de aanleg van de leiding en van de noodzakelijke pomp- en controlestations, maar ook op de uitrusting voor het drogen van het erts vóór het vervoer. Want het echte vervoermiddel is het water.

De spoorweg was zeker te kunnen mededingen. Hij voelde zich gewapend tegen de concurrentie en dacht de plaats van de pijpleiding te kunnen innemen door een even soepele en doeltreffende dienst aan te bieden. Er werden onderhandelingen gevoerd, studies gemaakt, een werkplan voorgesteld en lange tijd overwogen.

Terzelfder tijd kreeg de staalverwerkende industrie een zware stoot te verwerken; na de roes van de hoogconjunctuur kwam de crisis in onze streken en ondermijnde deze traditionele productiesector. Men sprak niet meer over de 10 miljoen ton per jaar. Was dit doorslaggevend voor de spoorweg? Waarschijnlijk niet: zelf voor zo'n grote hoeveelheid kon hij zich nog steeds goed verdedigen. Wat het ook zij, er werd een akkoord gesloten. Sinds februari 1978 zorgt de NMBS voor een regelmatige bevoorrading van de fabrieken in Esch-Belval vanuit de ertsenterminal van Stocatra in Antwerpen.

Het echte contract geldig voor 10 jaar begon te lopen op 1 januari 1978 voor een regelmatige bevoorrading van 2 à 2,5 miljoen ton; de mogelijkheid voor een hogere tonnage blijft open.

Dit vervoer vertoont wel enkele bijzondere kenmerken, die de moeite waard zijn om even van dichtbij te bekijken.

## 1. Stijging van de vrachten

Om het hoofd te bieden aan een dergelijk verkeer heeft de NMBS de mogelijkheid overwogen de nettovracht van de treinen gevoelig te vermeerderen. Deze vervoeren nu 1320 ton erts in plaats van de 1000 ton voorzien voor alle treinen tussen Antwerpen en de grens van het Groot-Hertogdom.

Twee maatregelen begunstigen deze verhoging: de in gebruikname van de krachtige locomotieven type 20 en de aanwending van de dubbele tractie op bepaalde gedeelten van het net.

## 2. Versnelde rotatie

Iedere dag, dus zes dagen per week is er een rotatie van 36 uren met zes treinen van 1320 ton. Dit betekent een heel snelle heen- en terugreis, rekening houdend met de duur voor lossen en laden. Het lossen neemt in feite tamelijk weinig tijd in beslag daar de treinen uit zelflossers samengesteld zijn. Aan deze zes rotaties zijn er 2 toegevoegd van 48 u. ieder die de bevoorrading vervolledigen, noodzakelijk voor de goede werking van de ovens.

## 3. Aangepast materieel

Er zijn in totaal 220 zelflossers die de voorziene rotaties zonder onderbreking kunnen uitvoeren. Iedere trein bestaat uit 22 wagens. Een park van 10 treinen laat toe het hoofd te bieden aan mogelijke problemen: vertragingen op een of ander punt van de vervoerketting, technische storing, enz. Zowel de wagens van de NMBS als deze van ARBED worden in de rotatie ingeschakeld.

## 4. Economische voordelen

De economische voordelen worden gemakkelijk zichtbaar. De goederenomszet van de haven van Antwerpen verhoogt met 2 à 2,5 miljoen ton; de NMBS staat in voor transport, controleert het, onderhoudt de wagens, enz. Dit alles bevordert vanzelfsprekend de werkgelegenheid in de betrokken gebieden. Dit verkeer is nog eens een bewijs van de Europese eenmaking. Immers de NMBS vervoert voor een maatschappij gevestigd in een buurland. Het brengt trouwens een stijging met zich mee van ongeveer 15 % van het totaal potentieel aan ertsens, ingevoerd per schip: 40.000 ton op ongeveer 250.000 ton per maand.

## 5. Groeiverwachtingen

ARBED gebruikt grotendeels ertsens ontgonnen op het vasteland. Doch deze mijnen geraken geleidelijk uitgeput. Langs de andere kant is om technische redenen de nood aan rijke ertsens steeds groter geworden. Er bestaan dus gunstige groeiverwachtingen. Men schat dat

indien ARBED op volle toeren zou draaien, ze tot 6 miljoen ton per jaar zou kunnen invoeren. In 1978 is dit verkeer heel traagjes op gang gekomen. Doch zeer vlug werd de vraag naar materieel zeer dringend.

Het gemiddelde van 2 miljoen ton werd vóór het einde van het jaar bereikt. Op dit ogenblik houdt de groei aan, wel minder snel maar ontegensprekelijk. En een nieuwe verbetering van de conjunctuur zou de verhoging versnellen; maar het is ook mogelijk dat de cliënt dan een gedeelte van de bijkomende hoeveelheid aan andere havens zou toevertrouwen (Duinkerke of Rotterdam die reeds hun belangstelling voor dit verkeer hebben getoond).

## 6. Soepelheid

Vaak is de soepelheid bij het wegverkeer groter dan bij het spoorwegverkeer. Alhoewel de weg nu niet in aanmerking kwam is de spoorweg goed gewapend om zich aan dergelijk vervoer aan te passen.

De vervoercapaciteit op de lijn naar Luxemburg kan nog opgedreven worden. En men mag gerust zeggen dat de spoorweg absolute waarborgen biedt voor dergelijke ondernemingen.

Wat kan er nog meer verteld worden? Niets, tenzij dit: na 2 jaren van onderhandelingen heeft de spoorweg de voorstanders van de ertsenspijpleiding de loef kunnen afsteken. En dit is niet zonder reden: want menslievendheid komt hier immers niet in aanmerking. Aan u om de besluiten te trekken.



# NMBS

## RESULTATEN 1978

Het spoorvervoer in België in 1978 kan als volgt worden omschreven: ups en downs! Een meer gedetailleerde kijk op de cijfers geeft ons het volgende beeld.

### Reizigers

	+	-
Aantal Reizigers	-	14,8 %
Biljetten 1 <sup>e</sup> klasse	10,3 %	
10-rittenkaarten agglomeraties	11,1 %	
Internationaal verkeer	8,6 %	
Abonnementen		3,2 %
Sociale abonnementen		4,3 %
Autoslaaptreinen auto's	22 %	
reizigers	21 %	
Ligplaatsen	17,5 %	
Bedplaatsen	11,8 %	
BIGE-Biljetten	17,7 %	

De gevoelige vermindering van het aantal reizigers heeft als oorzaak, het verdwijnen uit de statistieken vanaf juni 1977 van de autobusreizigers. De NMBS-autobuslijnen werden vanaf deze periode overgenomen door de NMVB. Ook de daling van het aantal abonnementen is opmerkelijk. De aanhoudende economische crisis is daar zeker niet vreemd aan.

In de verhouding der uitgereikte biljetten stelt men een stijgende interesse vast voor de eerste klasse. Deze trend wordt reeds een drietal jaren opgemerkt.

Ook de toeristische reisformules boeken winst. En dat is zeker niet te danken aan het uitstekend weertje in 1978; de zomer was immers bar slecht. Moeten wij het dan zoeken in het zeker en ontspannend karakter van de trein? Misschien wel.

### Volledige wagenladingen

Hier kan, globaal beschouwd, een positief resultaat ingeschreven worden. Na de rode cijfers van de laatste twee jaren wordt opnieuw een stijgende curve waargenomen.

	Ton	Ton-kilometer
Totaal verkeer	+ 8,4 %	+ 9,9 %
Doorvoer van schip op wagen	+16,6	+28,4
Uitvoer ter zee	+24,8	+23,2
EGKS-produkten	+11,8	
— metaalprodukten	+14,8	+11,3
— erten	+12,6	+17,4
— vaste brandstoffen	+ 1,43	+ 6,3
Niet - EGKS - produkten	+ 3,4	
— groefprodukten	+ 9,4	+ 2,7
— scheikundige produkten	+ 3	+ 5,3
— bouwmaterialen	+10,7	+12,1
— landbouw- en voedingsprodukten	+ 0,4	+ 6,9
Containers (aantal: +15,4 %)	+20	+20,2

Een sectoriële analyse leert ons dat er een terugval is voor: binnenlandse transporten van zand, kalksteen en ongebluste kalk; olietransporten en witte vetten naar Zwitserland; textiel- en lederprodukten; bepaalde voedingsprodukten zoals vlees, aardappelen, fruit, groenten en bieten (de Belgische bietentelers hebben een uitstekende campagne gehad, er was dus geen of weinig import).

Met de wetenschap dat België 12 % meer ruw staal heeft geproduceerd in 1978 (totale productie 12.605.000 ton), kunnen we besluiten dat het spoor in deze sector met een stijging van 14,8 %, haar plaats heeft weten te handhaven. Hetzelfde geldt voor het containervervoer. Vergelijk zelf.

	Haven-verkeer	Spoorweg-verkeer
Antwerpen	+ 18 %	+ 17,7 %
Zeebrugge		
— Short Sea Terminal	+ 0,7 %	+ 2,2 %
— OCZ	+ 36,8 %	+ 60,4 %

Het NMBS-deel in de containertrafiek van Antwerpen en Zeebrugge was respectievelijk 34,9 en 46,2 %. Op te merken valt dat de zwakke toename van de Short Sea Terminal-trafiek te Zeebrugge, gedeeltelijk te wijten is aan de Britse havenstakingen (belangrijkste klanten n.b.) in de loop van het jaar 1978.

Het gecombineerd vervoer rail/weg zit verder op het goede „pad”: 29,2 % meer opleggers voor het kangoeroe-systeem; en een enorme „boom” voor het Hückepack-verkeer: 1239 voertuigen in 1978 tegen 141 in 1977. De cijfers spreken boekdelen.

Nog enkele belangrijke elementen:

- de gemiddelde tonnage per wagen is gestegen van 32,1 naar 33,9 ton. Het aantal gebruikte wagens daarentegen bleef ongeveer constant, hetgeen de stijgende tendens tot het aanwenden van wagens met grote capaciteit bevestigt.
- de gemiddelde afstand per zending is gestegen van 111,1 naar 112,6 km. Dat is dan ook de reden waarom de NMBS een resultaat heeft geboekt in ton/km dat ongeveer 10 % hoger ligt, daar waar het aantal zendingen lichtjes terugliep en de toename in tonnage zich situeert tussen 8 en 9 %.

Met 63 miljoen ton bereikt het goederenvervoer het niveau van 1968. Het recordjaar 1974 benaderen blijft nog steeds een bescheiden wens. Laat ons echter realistisch blijven en 70 miljoen ton als streefcijfer voorop zetten. Deze grens zal zonder twijfel makkelijker haalbaar zijn, dank zij een soepele handelspolitiek, voortdurend aangepast aan de wijzigende marktverhoudingen, en een onafgebroken inspanning om de productiviteit te verbeteren.



# MEI 1979: NIEUWE STATIONS

De vrij belangrijke investeringen van de NMBS, zijn vaak gespreid over verscheidene jaren. De bouw van een nieuw station, de electrificatie van een lijn, vergen dikwijls meer tijd dan normaal omdat de aannemers niet steeds kunnen doorwerken: het verkeer moet immers terzelfdertijd gewoon doorgaan en dat in de meest veilige omstandigheden.

Daarom kunnen we de hier voorgestelde nieuwigheden niet zo maar inschrijven op het bilan 1979. De beslissingen dateren immers van veel vroeger, wel werden de werken pas in dat jaar voltooid.

Mei 1979 was in dit opzicht een periode die de annalen van de NMBS zal halen: viermaal heeft de Heer Chabert, Minister van Verkeerswezen, de officiële inhuuringsplechtigheden bijgewoond. Bekijken we ze even van naderbij.

## Roeselare

De stad Roeselare is in de spoorweggeschiedenis van ons land getreden in 1857. In dat jaar werden de verbindingen Lichtervelde-Roeselare, Roeselare-Izegem en Brugge-Roeselare-Kortrijk in dienst genomen.

Het oude stationsgebouw daterend van 1890, voldeed heden ten dage niet meer aan de vereisten van een moderne spoorwegexploitatie. Ook de infrastructuur buiten het station was ontoereikend geworden door de voortdurende toename van het autopark en het aantal fietsers.

De werken namen een aanvang in oktober 1972. Reeds in 1974 was het nieuw dienstgebouw voor de NMBS-betonwerf en het moderne baancentrum klaar. Het nieuwe stationsgebouw, dat een interessanter deel uitmaakt van een geheel waartoe ook een viaduct en een overdekt busstation behoren, werd op 15 mei 1979 ingehuldigd door de heer Chabert, Minister van Verkeerswezen.

Het bestaat uit twee gedeelten. Het gedeelte vóór het viaduct omvat gelijkvloers de lokettenzaal, het buffet en enkele dienstlokalen. Op de verdieping bevinden zich de lokalen voor de treindienst en een modern seinhuis dat een zone zal bedienen die zich tot het station Izegem uitstrekt. Het deel onder het viaduct bestaat uit het busstation, de wachtzaal, een snackbar, een zevental winkelruimten en een postlokaal.

In het station en onder het viaduct werd een ruime fietsenstalling ingebouwd. De vrijgekomen terreinen van de vroegere spoorbedding en van de goederenloods worden

door de stad Roeselare ingericht als autoparking.

Deze vernieuwing van de spoorweginfrastructuur zal gewis een fundamentele bijdrage leveren tot de bloei van de stad en het hele middengebied van West-Vlaanderen.

## Hoei Noord

Het eerste station van Hoei Noord werd in dienst gesteld in 1892, op de rechtstreekse verbinding Luik-Namen, die de twee bestaande baanvakken Namen-Hoei en Luik-Hoei verving.

Om de stationsinstellingen te rationaliseren en het comfort van de reizigers op te voeren werd een aanpassing van het gebouw overwogen. Achteraf bleek evenwel dat dergelijke aanpassing heel duur zou uitvallen. Verder zou dit geen echt functioneel gebruik van het stationsgebouw meebrengen voor de reizigersdienst, zodat beslist werd een nieuw gebouw op te richten.

Het werd op 16 mei officieel ingehuldigd. Dit complex heeft een lengte van 83 m en een breedte van 12 m. Het omvat ook een reeds eerder opgericht modern seinhuis. De werking ervan werd op geen enkel ogenblik onderbroken tijdens de bouw. Dat is op zichzelf een technisch meesterstukje als men de uiterst grote gevoeligheid kent van de elektronische apparatuur, die ook in dienst moest blijven tijdens het heien van de funderingspalen.

Net zoals te Roeselare is het station een onderdeel van een complex dat eveneens een autobusstation en een parking omvat. Dat zal echter pas in 1980 klaar komen. Het station heeft een modern uiterlijk door de gevels in geprefabriceerde betonelementen en de aluminiumramen. Bij het ontwerp werd evenwel rekening gehouden met de aanwending van groefproducten uit de streek: 50 m<sup>3</sup> hardsteen uit de steengroeven van Vinalmont werden er in verwerkt; de dakbedekking bestaat uit natuurleesteen van Warnifontaine en Martelange.

## Manage

Op 29 juli 1843 werd de lijn 's Gravenbrakel, Charleroi en Namen in aanwezigheid van de Koning en de Koningin ingehuldigd. Dat jaar werd ook de toen veel besproken tunnel van Godarville gebouwd. Men beweerde dat deze geen enkele bestaansreden had, tenzij dat iedere spoorweg die zichzelf respecteerde zijn tunnel moest hebben.

Sinds 22 mei is de lijn 's Gravenbrakel-Luttre-Pont-à-Celles geëlectriceerd. Het is een belangrijke schakel tussen twee stations gesitueerd, op de radiale assen Brussel-Bergen en Brussel-Charleroi. De lijn is 26 kilometer lang en bedient een aantal gemeenten met een totale bevolking van 45.000 inwoners alsmede de spoor-aansluiting van de industriezone van Feluy.

De electrificatiewerken hebben enkele opmerkelijke verbeteringen meegebracht: opvoeren van de maximale snelheid van 90 km/u, de seinrichting en de overeginstallaties werden volledig gemoderniseerd, een dubbel spoor tussen Godarville en Gouy-lez-Piéton, dank zij de afschaffing van de tunnel van Godarville.

Het station 's Gravenbrakel onderging een grondige omwerking, zodat het reizigersverkeer naar Luttre-Pont-à-Celles zonder interferentie van het verkeer van Brussel-Bergen kan geschieden. Het station Ecaussinnes-Carrières werd omgevormd en beschikt nu over vier perronsporen.

Ook het station Manage werd volledig gemoderniseerd, en heeft nu vijf geëlectriceerde perronsporen. Het nieuwe stationsgebouw werd opgevat in functie van de exploitatienoodwendigheden. Het is opgesplitst in vier afzonderlijke constructies, ieder gekenmerkt door een verschillende bouwwijze, die bepaald is door de te vervullen functie.

De electrificatie van deze lijn is de eerste belangrijke fase van de werken tussen Bergen en Charleroi. In 1892 zal het gehele net van deze streek onder stroom staan, alsook de Waalse aslijn van Luik naar Moeskroen. De inhuldiging van 28 mei kan aldus geen eindpunt betekenen, maar is eerder te beschouwen als een nieuwe start.

## Genk

Genk is het typevoorbeeld van de ontwikkeling van een stadspool als gevolg van een industrialisering. In het begin van de eeuw telde de gemeente 2.500 inwoners. Dertig jaar later was de bevolking reeds verdubbeld. Dit gebeurde nogmaals in de loop van een tweede ontwikkelingsfase, en derwijze dat op het huidige ogenblik Genk quasi evenveel inwoners telt als Hasselt. Dit alles is het gevolg van de ontwikkeling van de mijnexploitatie. Dit ging ten andere gepaard met een snelle ontplooiing van het Limburgs spoorwegnet waardoor de verbinding As-Genk-Bokrijk een beetje in de schaduw kwam te staan.

Dit baanvak van de lijn Hasselt-Maaseik, dat in 1874 was ingehuldigd, werd door de Duitsers in 1943 opgebroken om materieel te recupereren. Resultaat: gedurende bijna 40 jaar reden geen treinen meer naar Genk.

Sedert 27 mei werd de situatie hersteld. De lijn Hasselt-Genk werd terug in eer hersteld en geëlectriceerd. De Genkenaars hebben terug een station, een modern en praktisch gebouw, bijna in het centrum van de stad, en deel uitmakend van een communicatiecomplex, helemaal zoals de andere nieuwe stations.

Wat gebeurde er in de praktijk?

1. Er werd een baanvak van 2,4 kilometer verwezenlijkt tussen Boksergheide en Genk, met daarbij horend vier kunstwerken.

2. De ganse lijn werd geëlectriceerd, dus 15,8 kilometer.

3. Een nieuw stationsgebouw werd opgetrokken te Genk, de stopplaatsen Kiewit en Bokrijk werden aangepast en Boksergheide kreeg een voorlopig seinhuis.

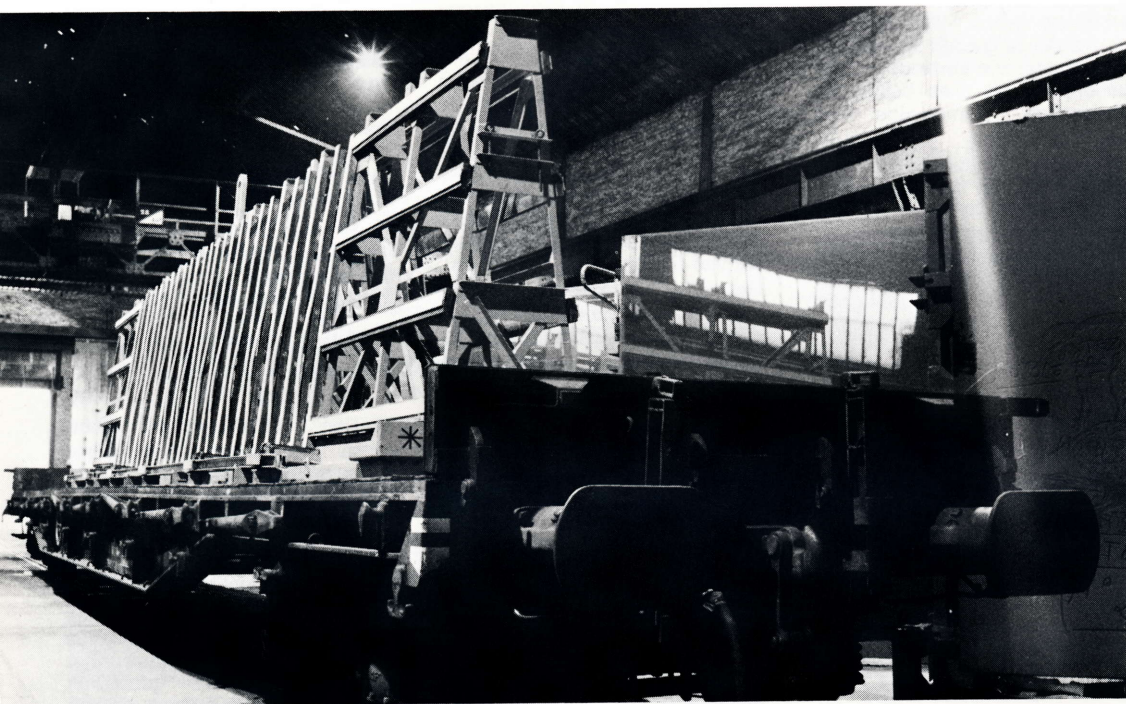
Het nieuwe stationsgebouw is uitgerust met drie perronsporen, overdekt met een luifel (de aanleg van een vierde spoor blijft steeds mogelijk), een centrale gang onder de sporen, en twee gebouwen waaronder een wachtzaal en een buffet.

De aanpalende parking biedt plaats aan zowat 70 voertuigen en er is ruimte voorbehouden voor de stalling van fietsen en motorfietsen. Het nabij gelegen autobusstation is werkelijk indrukwekkend; het is wel zo dat, bij gebrek aan spoorwegverbindingen, vanuit Genk een zeer uitgebreide autobusdienst de streek bediende.

Naar aanleiding van de officiële inhuldiging, op 28 mei, hebben de personaliteiten speciaal de gerealiseerde vooruitgang benadrukt, namelijk het in eer herstellen van de in de oorlog afgeschafte lijn en de oordeelkundige keuze bij de inplanting van het nieuwe station, op 200 meter van het administratief en cultureel centrum van de stad.

Voortaan zullen de inwoners van deze stad beschikken over een klokvaste treindienst met om het uur en per richting een semi-directe verbinding Brussel-Genk en een omnibus van en naar Hasselt. Het merendeel van deze ritten zullen worden uitgevoerd met elektrische motorstellen.

# 60 m<sup>2</sup> Polyglass voor Zwitserland



1



3

Een eerder ongewoon transport vertrok vanuit Auvclais op 13 juni: de Glasfabrieken Saint-Roche verzonden naar Zwitserland twee dubbel isolerende platen in Polyglass, van zeer grote afmetingen: 2 m 29 op 13 m 10 per wand.

Dit was niet de eerste maal: 24 stukken van dit genre hadden reeds enkele jaren terug dergelijke reis gemaakt.

Op een platte Rs-wagen werd een speciaal voor dit vervoer ontworpen schraag

bevestigd, waarop de twee glaswanden werden geplaatst en overdekt met zeildoek. Onze foto's geven een idee van de beschermingsmaatregelen.

De lading — van zeer grote waarde — werd tot op haar bestemming begeleid door gespecialiseerd personeel van de NMBS, dat met een permanente controle belast was.

En om van natuur uit bezorgde lezers gerust te stellen, willen we er aan toevoegen dat alles verliep zonder scherven.

2





4



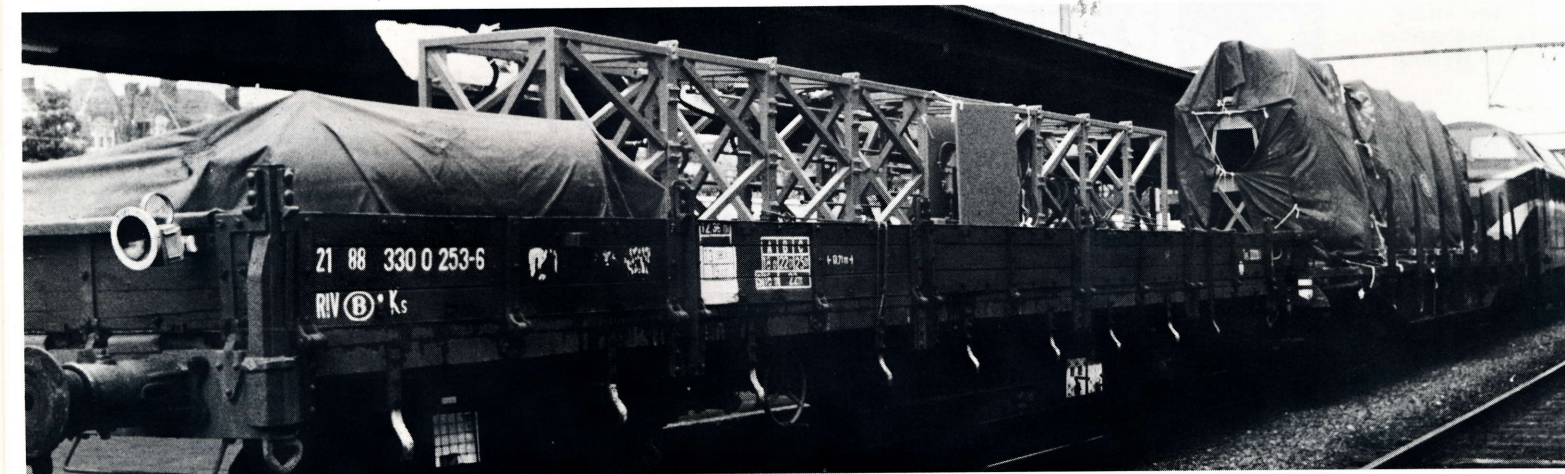
5

6



7

1. Vastgezette schraag.
2. Beschermingspanelen zijn bevestigd op de schraag zelf.
3. Een vel plastic zal de lading bedekken.
4. En hier dus de twee glasplaten, elk van 30 m<sup>2</sup> en 1,5 ton.
5. Delicate plaatsing, uiterste voorzichtigheid.
6. Voor de plaatsing van het zeildoek, afscherming met plasticvel.
7. Afgedekt, opgespannen, klaar voor vertrek.



# DE BOSCH-EXPRES: DERDE TOCHT



Begin april deed de Bosch-Expres voor de derde maal onze stations aan. De Belgische kleinhandelaars in elektrische huishoudtoestellen kregen weer de gelegenheid de expotrein te bezichtigen. Naast het gewone materiaal dat in de handel te vinden is werden eveneens de nieuwigheden van Bosch tentoongesteld. Er ontbrak echt niets.

Driedeurskoelkasten, met onder meer een lade waarin groenten en dranken op keldertemperatuur worden bewaard. Een afvalcompactor die tot 32 wijnflessen kan reduceren tot een kleine zak, „klaar om mee te nemen”. Een moderne stofzuiger met kabeloproller, met een lampje dat aangeeft wanneer de zak vol is, met bezemborstel en nog allerhande bijbehoren. Ovens met microgolven, al dan niet gecombineerd met traditionele ovens (alhoewel de traditionele oven aanzienlijk verbeterd is en aangepast aan de keuken waarin alles vanzelf gaat). U vindt er eenvoudig alles, tot indien we het zo mogen noemen de oude keukenrobot toe, die nu wel uitgerust is met een aantal erg praktische snuffjes; het is een zeer stevig apparaat, dat reeds een twintigtal jaren een troef van Bosch is en

waarmee je macaroni en spaghetti maakt, waarmee je groenten op de gewenste grootte fijnhakt, waarmee je zelf meel klaarmaakt en je dus je brood zelf kunt maken, de droom van elke milieubeschermer. Die opsomming volstaat o.i., maar we willen er nochtans even op wijzen dat een gestadig verbeterde produktie gepaard moet gaan met een dynamische presentatie. En de trein is wel het geschikte decor voor de presentatie van de produktie van die firma, die volledig met de wensen van haar cliënteel rekening houdt.

Dit jaar is de Bosch-Expres later gekomen dan gewoonlijk. De vorige keren reed hij in het begin van het jaar, nu pas in april. Volgens de verantwoordelijke leiders zoeken zij naar een ideale periode voor hun tentoonstellingstrein. In 1978 werden hun activiteiten in de war gestuurd, o.a. door een flinke ijzel die de handelaars afschrikte. Begin april van dit jaar lag er nog wel sneeuw in de Ardennen, maar er was geen vergelijking mogelijk met verleden jaar. Verder is het ook zo dat de verdelers een voorkeur hebben voor de lente. Het is moeilijk daarvoor een uitleg te vinden, maar het is waar.

In 1980 zullen we de Bosch-Expres niet zien.

Door toedoen van Allumalux zal Bosch volgend jaar deelnemen aan een gespecialiseerde jaarbeurs. De twee samen is van het goede te veel en een te grote versnippering van de inspanningen. Omdat nochtans de trein een ideaal medium is, zullen we de Bosch-Expres in 1981 terug zien en daarna telkens om de twee jaar.

Aan de verantwoordelijke leider van de Bosch-Expres vroegen we:

— De trein komt nu bij ons na een rondreis in Duitsland! Heeft het materieel niet te veel geleden en heeft u geen kleine technische problemen?

Neen. Verleden jaar waren wij de eersten die de trein gebruikten. Vanaf de eerste dag was de generator stuk en waren er nog een paar kleine defecten. Dit jaar zijn er geen problemen: de trein is nu immers ingereeden.

Allumalux en Bosch houden het dus bij de expotrein. Wij leiden daaruit af dat deze formule wel doeltreffend is. Zo niet zou een dergelijke investering de mensen al hebben afschrikt.

## BANANEN VOOR GRIEKENLAND



Sinds april 1978 organiseert Interfrigo voor rekening van BALTH PAPP 'Amtsspedition', te München, een steeds aangroeiend vervoer van bananen per trein naar Griekenland. Die vruchten komen van overzee naar het Europese vasteland via de Duitse Noordzeehavens en ook via Antwerpen. Vandaar worden ze zonder onderbreking vervoerd en ze bereiken reeds enkele dagen later Thessaloniki en andere bestemmingen in Griekenland.

Die zendingen worden „begeleid”. De ideale temperatuur voor de goede bewaring van de bananen bedraagt immers 8° C, met een marge van 1° C lager of hoger. Voor een dergelijk lang traject is een bestendig toezicht vereist. Een

begeleider met de geschikte technische vorming maakt gebruik van een machinewagen die in het midden van de trein geplaatst is, om de temperatuur van de lading volgens noodzaak te verhogen of te verlagen.

Tot in april 1978 werden de bananen over de weg naar Griekenland vervoerd. Sinds een jaar echter heeft een proeftrein met 41 wagons (1800 ton) algehele voldoening geschonken aan de expediteur en de geadresseerde.

Van 29 november 78 tot 15 februari 79 bv. zijn verscheidene duizenden tonnen bananen per trein vervoerd. U vraagt zich wellicht af waarom wij zo willekeurig een bepaalde periode vermelden? De verklaring is eenvoudig. Voor dat vervoer

moeten immers tijdelijke invoervergunningen door de Griekse autoriteiten worden afgeleverd.

Er is ook fruitteelt in Griekenland, waar men niet wil overspoeld worden door buitenlandse producten, wat tot nutteloze overconsumptie of verkwisting zou leiden. Dat verkeer is dan ook beperkt tot een welbepaalde periode van het jaar, zodat het statistisch niet kan gesitueerd worden, tenzij over een lange periode.

Hoe dan ook, het spoorwegvervoer schenkt volledige voldoening, dat staat vast. Het heeft bij de geadresseerden steeds meer bijval. BALTH PAPP heeft een goeie zet gedaan: het spoor biedt de waarborg voor uitstekende dienstverlening.



# platte wagen van speciaal type, met draaistellen



SPOORNIEUWS  
2/1979



De Shs-wagen heeft geen dak — is dus volledig open — en is bestemd voor het vervoer van rollen plaatstaal, liggend geladen zonder speciale vastzettoestellen.

De wagen is uitgerust met wiegen die in de langsrichting van de wagen gemaakt zijn en waarin de rollen plaatstaal (ook coils genoemd) vastliggen.

We zullen ons hier beperken tot twee belangrijke reeksen Shs-wagens, uitgerust met 7 wiegen.

Buiten die wagens bestaan er enkele reeksen verbouwde of aangepaste Sh- of Shs wagens die eveneens zijn uitgerust voor het vervoer van coils.

Die wagens hebben 3 tot 8 wiegen en kunnen een nuttige last ver-

voeren die varieert tussen 40 en 60 ton.

Wij zullen er niet over uitweiden, daar het aantal van die wagens eerder beperkt is.

We willen toch nog enkele bijzonderheden verstrekken over het draagvermogen. Aan de zijkant van de wagen zijn er twee tabellen: de ene vermeldt, zoals gewoonlijk, het maximum draagvermogen; de andere geeft schematisch aan hoe de lading moet verdeeld worden volgens het gewicht van de coils die moeten vervoerd worden.

Rekening houdend met de bijzondere aard van die ladingen, moet men nog volgende richtlijnen in acht nemen:

1. De wiegen gebruiken die zich boven de draaistellen bevinden, indien deze volstaan voor de lading.

2. Overbelasting van de draaistellen vermijden.

3. Er voor zorgen dat de verhouding van de gewichten per draaistel lager ligt dan 3.

4. Wanneer in een zelfde wieg rollen plaatstaal worden geladen met een verschillende breedte of diameter, moet het zwaartepunt van het geheel op de lengteas van de wagen liggen.

De hier verstrekte inlichtingen zijn maar aanwijzingen. De gebruikers worden verzocht na te gaan of hun lading overeenstemt met de opschriften op de wagens.

## 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.

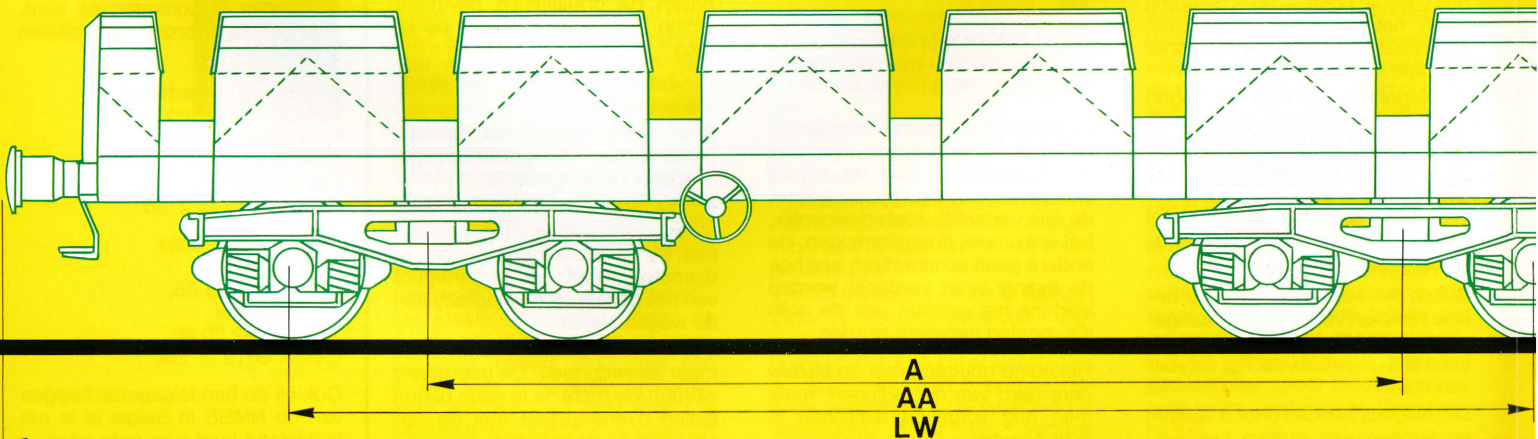
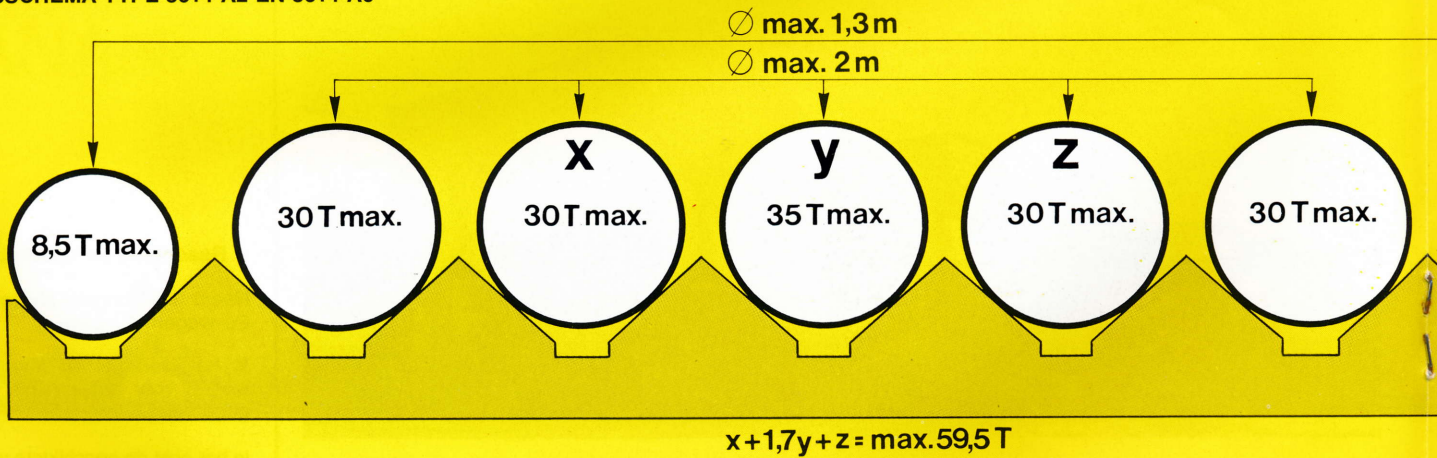
Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

# S platte wagen van speciaal type, met draaistellen

**h** voor het vervoer van rollen plaatstaal met horizontaal  
**s** geschikt om te rijden tegen 100 km/u

1 Code		Shs	Shs
2 Type		3614 A2	3614 A6
3 Aantal		200	270
4 Nummer van de wagen internationale code serienummer		3188 437 0 100 299	3188 437 0 300 569
5 Constructiejaar		1968-69	1971-72
6 Totale lengte = LW	mm	12 040	12 060
7 Afstand tussen draaispinnen = A	mm	6 500	6 500
8 Uiterste radafstand = AA	mm	8 300	8 300
9 Totale breedte = BW	mm	3 048	3 048
10 Totale hoogte = HW	mm	2 105	1 955
11 Nuttige breedte = B	mm	2 670	2 640
12 Aantal vaste wiegen		7	7
13 Gemiddelde tarra	t	20,5	20,5
14 Toegelaten lasten	t	A B <sub>1</sub> B <sub>2</sub> C <sub>2</sub> C <sub>3</sub> C <sub>4</sub> 37 39,5 51,5 56,5 59,5 S 37 39,5 51,5 56,5 59,5	A B <sub>1</sub> B <sub>2</sub> C <sub>2</sub> C <sub>3</sub> C <sub>4</sub> 37 39,5 51,5 56,5 59,5 S 37 39,5 51,5 56,5 59,5
15 Minimum bochtstraal	m	50	50

LADINGSSCHEMA TYPE 3614 A2 EN 3614 A6

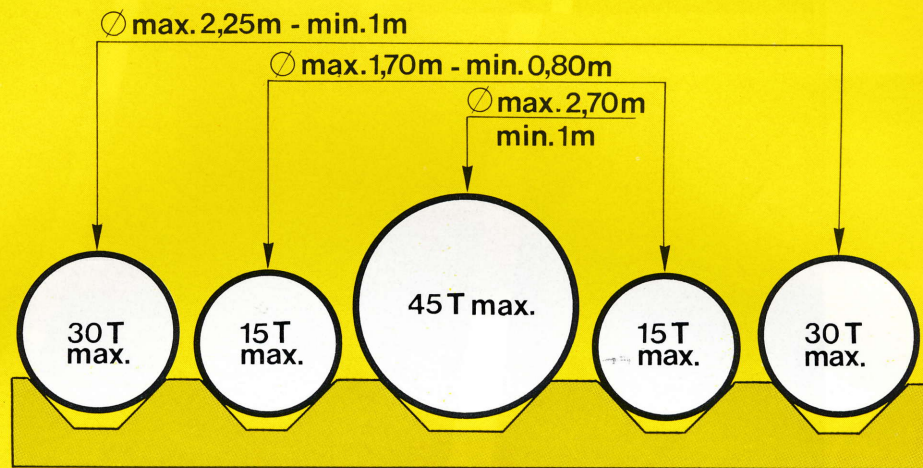


ontale as

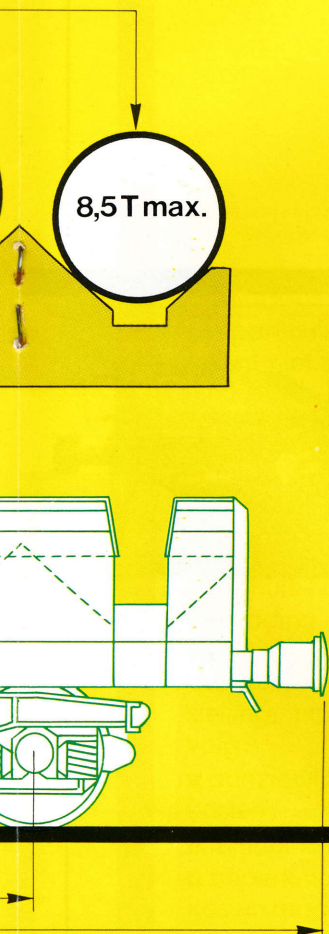
**4** eerste cijfer van het serienummer  
(overeenkomend met het type S)



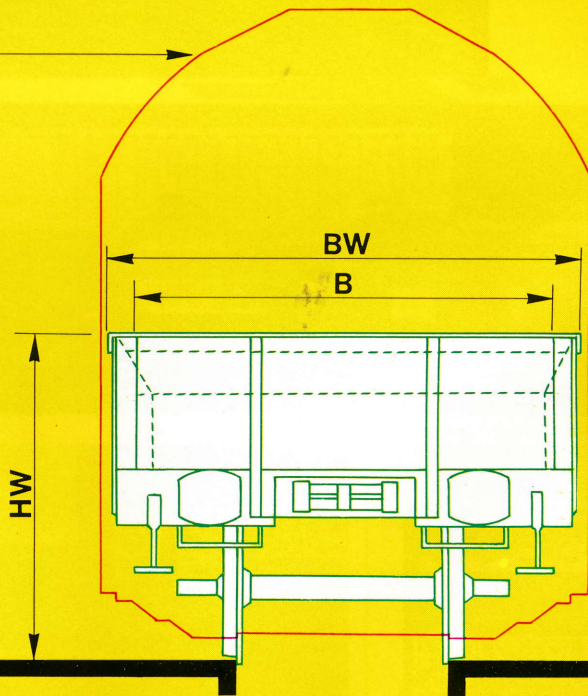
Shs						
3614 A8						
350						
3188						
437 1 000						
349						
1978						
12 040						
7 000						
8 800						
3 019						
1 855						
2 400						
5						
17,9						
	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>	
4						
5		39,5	42	54	59	62
6	S	39,5	42	54	59	62
35						



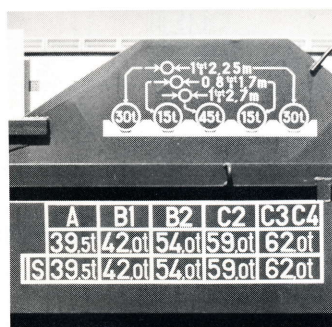
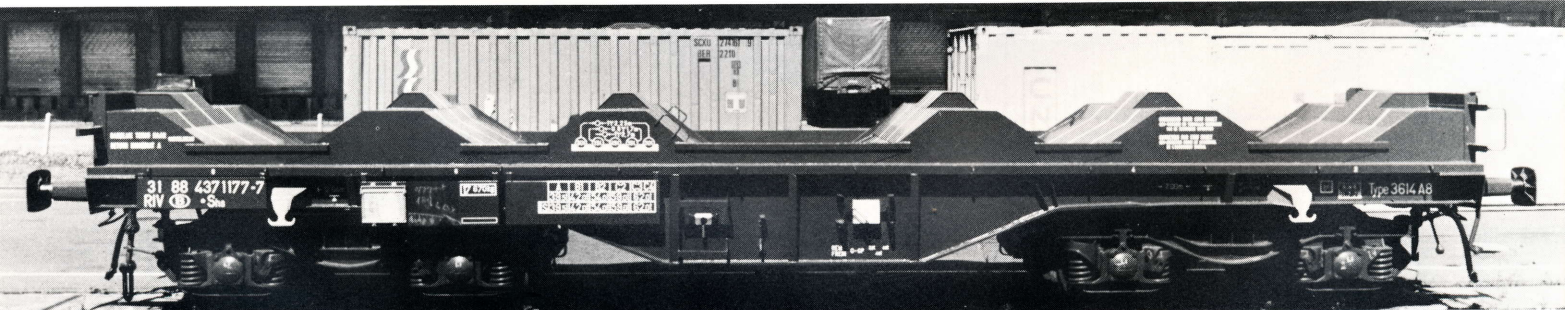
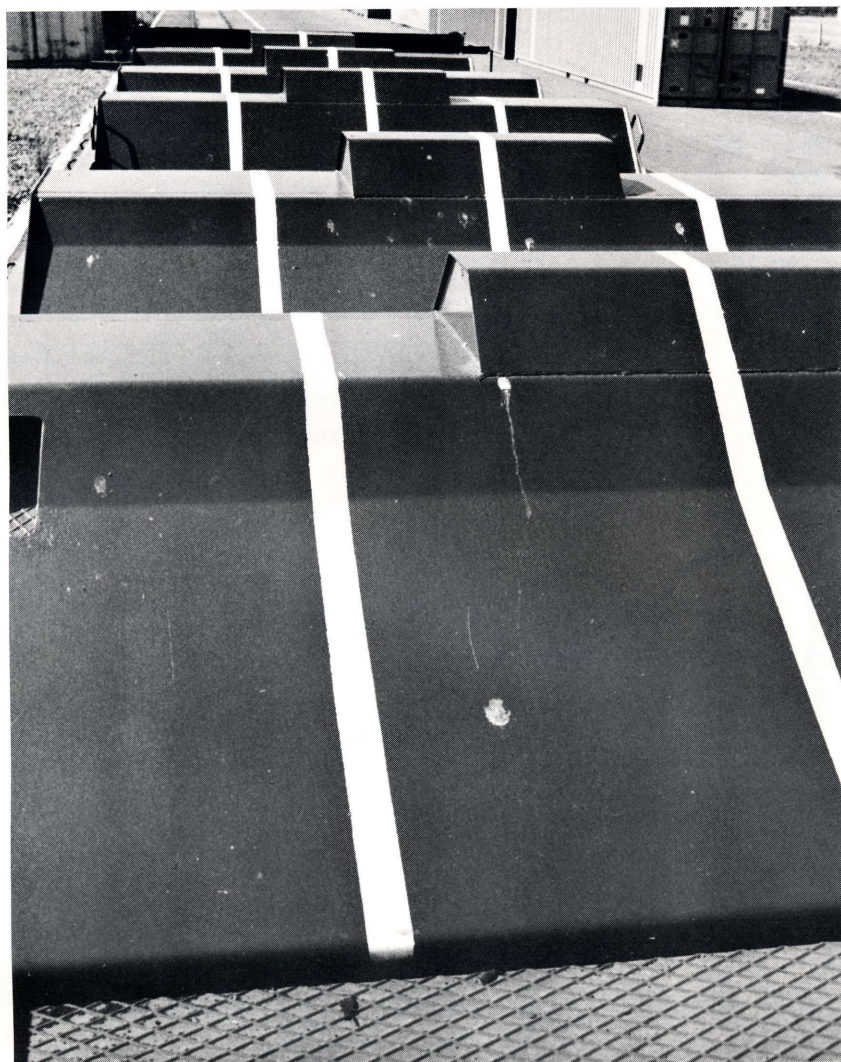
LADINGSSCHEMA TYPE 3614 A8



MODEL UIC



platte wagen van speciaal type, met draaistellen



# 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. 02/523 80 80  
Toestel 2139

**uw transportgarantie**



# LA LOUVIERE - MAUBEUGE: EEN VLOTTE SAMENWERKING



Het doet zich maar zelden voor dat het tractiematerieel van de spoorweg over de grens gaat met een bestuurder van het land van herkomst in de stuurpost.

In het goederenverkeer is dit niet het geval. Gewoonlijk overschrijden alleen de wagens de grenzen, omdat dit in verband met de rentabiliteit van het vervoer logisch is.

Soms gaat men met een wagen even over de grens en dit wordt dan, na overleg tussen de betrokken netten, gedaan om het vervoer van de goederen vlotter te laten verlopen.

Sinds enkele maanden doet men dit voor een verkeer van ijzer- en staalproducten tussen La Louvière en Noord-Frankrijk. De firma Boël gaat immers per spoor zowat 110 000 ton goederen per jaar vervoeren naar FFM-Maubeuge, in de hoop dat de tonnage in de toekomst nog hoger zal liggen.

Elke werkdag vervoert een trein 450 tot 650 ton. Men heet hem dan de Rapolège.

Hij is licht, want zijn gewicht stemt overeen met dat van een halve trein. En snel is hij ook: hij vertrekt uit La Louvière om 18u10 en komt in Maubeuge aan om 20u15.

Die vlotheid is inzonderheid te danken aan het feit dat hij in één trek kan doorrijden zonder tijdrovend oponthoud aan de grens. Interessant is ook dat de wagengroep be-

laden kan terugkeren met goederen voor de firma Boël.

Het verkeer loopt goed, maar dat is op zichzelf niet zo uitzonderlijk.

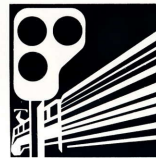
Veel belangrijker is, dat er een ware geest van samenwerking tussen twee spoorwegnetten tot uiting komt. We hadden dit reeds onderstreept toen we het hadden over Rapolège-treinen in het algemeen. Nu gaat men nog een stapje verder.

Wij ondervinden meer dan ooit dat de spoorwegen zich niet meer, zoals vroeger, opsluiten in het beperkte kader van hun eigen net, maar dat ze streven naar soepelheid en aanpassingsvermogen waarmee ze niet alleen op het stuk van dienstverlening, maar ook van prijzen beter kunnen concurreren.

De mensen die bij de SNCF en de NMBS voor de commerciële kant bevoegd zijn, houden bij hun wervingsbeleid daarmee rekening. De resultaten blijven niet uit: zij herstellen zo het vertrouwen dat bij heel wat klanten was teloor gegaan ten opzichte van de spoorweg die, onbetwistbaar, heel wat minder soepel was dan zijn concurrent, het wegvervoer.

In dat opzicht is de toekomst van de spoorweg heel wat rooskleuriger dan de traditionele pessimisten het voorspellen.

# VERPAKKINGEN EN TRANSPORTMIDDELEN: DE KLEINE CONTAINERS



Voor stukgoedzendingen worden kleine containers gebruikt. Het zijn kisten met een inhoud van ten hoogste 3 m<sup>3</sup>. Er bestaan twee verschillende types: de collico's (van aluminium, opvouwbaar) en de eigenlijke kleine containers (op wielen).

## Collico's

Er bestaan vijf modellen, naargelang het volume, dat gaat van 53 tot 430 dm<sup>3</sup>. De collico's zijn licht en stevig en gemakkelijk te hanteren. Ze bieden tevens een ander groot voordeel: de collico's nemen weinig plaats in bij het stapelen en vormen een volledige, rationele en zuinige verpakking. Ze vervangen de klassieke kartonnen of houten verpakking. Ze zijn bijgevolg geschikt voor het vervoer van tal van producten, zoals eetwaren, tabak en sigaretten, ijzerwaren, elektrisch en electromechanisch materieel, chemische en farmaceutische producten, speelgoed, textielproducten, levende planten enz.

De expediteurs huren de collico's op lange termijn om tot een rotatie van 3 tot 5 transporten per maand te komen. N.M.B.S.-Colli gaat de geladen collico's bij de expediteur afhalen en bezorgt ze bij de geadresseerde. Deze ledigt ze, vouwt ze op en geeft ze mee met de bestelwagen die 24 of 48 uur nadien langs komt.

## Kleine containers

De eigenlijke kleine containers zien er heel anders uit. Het gaat om kisten die niet uiteenbaar zijn, die intrekbare wielen hebben en voeten om een stabiele positie te waarborgen.

Ze zijn in drie categorieën ingedeeld volgens de capaciteit: van 1 tot 1,2 m<sup>3</sup>, van 1,2 tot 2 m<sup>3</sup> en van 2 tot 3 m<sup>3</sup>.

Net als de collico's kunnen ze als verpakking dienen voor te vervoer-

ren producten van de meest uiteenlopende aard.

Naast de modellen met volle wanden van hout zijn er nog andere met wanden van latwerk of traliwerk die voor het vervoer van kleinvee en pluimvee bestemd zijn.

Men kan tevens beschikken over geïsoleerde kleine containers met een inhoud van 1,4 of 1,5 m<sup>3</sup> voor het vervoer van bederfelijke waren.

Die containers kunnen gemakkelijk behandeld worden dank zij het rolstelsel. Met een handel doet men de wielen verdwijnen en worden de kisten vastgezet voor het laden, lossen en stapelen. Bovenaan bevinden zich ringen waaraan de kisten door hijstoestellen opgetild worden.

Het zijn twee praktische transportmiddelen — en twee verpakkingen — voor stukgoed. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste kenmerken aangegeven.

De expediteur kan op die wijze kiezen wat hij nodig heeft.

U kunt er nog meer over vernemen bij N.M.B.S.-Colli (tel. 02/523 80 80, toestellen 2830 en 2839) of bij het naaste centrum voor wegvervoer.





### Collico's

Types	CA 35	CA 46	CA 47	CA 52	CA 63
Nr	1	2	3	4	5
Binnenafmetingen in mm	610×290×300	820×380×400	750×460×375	1050×500×500	1250×600×600
Ruimte (dm <sup>3</sup> )	53	125	129	262	450
Tarra (kg)	10	14	13	22,5	28,5
Max. nuttige last (kg)	150	150	150	150	150

### Kleine containers

Categorie	A. — 1 à 1,200 m <sup>3</sup>			B. — 1,200 à 2 m <sup>3</sup>				C. — 2 à 3 m <sup>3</sup>			
	volle	volle	tralie	volle	volle	volle	tralie	volle	latwerk	volle	volle
te gebruiken voor	alle vervoeren		klein-vee	bederfel. (1)	waren (2)	alle verv.	klein-vee	alle vervoeren			
kenletters	D	D	M	J	J	F	O	I	L	L	G
behandeling door kraan	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
nuttige binnenlengte (m.)	1,41	1,43	1,28 (3)	1,46	1,41	1,65	0,94 (3)	2,03	1,89	1,85	2,03
nuttige binnenbreedte (m.)	0,80	0,83	0,78 (3)	0,92	0,87	1,05	1,02 (3)	1,05	1,10	1,10	1,05
nuttige binnenhoogte (m.)	0,89	0,96	0,51 (3)	1,05	1,13	1,15	0,51 (3)	1,32	1,42	1,39	1,39
inhoud (m <sup>3</sup> )	1	1,180	1	1,500	1,400	2	2	2,81	3	2,82	3
max. last (kg)	1288	1240	1225	855	1050	1190	1105	1060	1120	1160	1150
tarra (kg)	212	260	275	645	450	310	395	440	380	340	350
max. gewicht (last + tarra)	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500
vakken	1	1	2	1	1	1	4	1	1	1	1

(1) Koeling door middel van ijs  
(2) Koeling door middel van droog ijs (opengand dak)  
(3) Afmetingen van elk vak



# TOERISTISCHE TREINEN

Sinds 25 mei heeft de N.M.B.S. een aantal toeristische treinen ingelegd waarmee de reizigers dank zij verscheidene voordelige formules — „Een mooie dag te ...”, weekendbiljetten, trein + fiets, autocar-rondritten — het land kunnen verkennen, waarbij ze alleen met die treinen rijden of gebruik maken van aansluitende treinen.

Er werden in verband met die treinen drie folders uitgegeven: één betreffende Henegouwen, de tweede met treinen die vanuit Brussel vertrekken of via Brussel rijden, de derde betreffende lijnen die Antwerpen aandoen. Die folders zijn ter beschikking in de stations, waar iedereen ze zich kan aanschaffen. Wij zullen ons dan ook beperken tot een bondige opsomming van die treinen en voor elk daarin voorkomend station de uren van vertrek en aankomst bij de heenreis en bij de terugreis vermelden. Zo betekent b.v. Brussel (9.48/21.44) - Oostende (10.48/20.45) dat de trein bij de heenreis uit Brussel vertrekt om 9.48 uur en Oostende bereikt om 10.48 uur en dat hij bij de terugreis Oostende verlaat om 20.45 uur en te Brussel aankomt om 21.44 uur. Het is een praktische manier om te zien of er 's morgens en 's avonds aansluiting is en om te weten hoeveel tijd men op de plaats van bestemming kan doorbrengen.

In plaats van de treinen op te geven volgens de vermelding in de drie folders, geven we hierna de indeling van de treinen: volgens de dagen waarop ze rijden. Sommige rijden alleen op zondag, andere: op zaterdag en zondag en drie ervan lopen alle dagen.

Even kijken.

## Op zondag, tot 29 september.

1. Doornik (8.23/21.36) - Blankenberge (10.07/19.55)
2. Bergen (7.05/22.15) - Doornik (8.03/21.15) - De Panne (9.47/19.33)
3. Bergen (7.50/22.02) - Blankenberge (9.51/20.02)
4. Charleroi (6.56/21.09) - Oostende (9.07/19.03). Deze trein rijdt ook elke dag tussen 7 en 29 juli
5. Westkust Direct: Brussel (8.55/21.53) - De Panne (10.30/19.54)
6. Oostende Express: Brussel (9.48/21.44) - Oostende (10.48/20.45)
7. Brussel (8.18/21.52) - Dinant (9.54/20.13) - Bertrix (11.19/18.56) Direct
8. Luik (7.00/21.37) - Blankenberge (9.35/19.03)
9. Hasselt (7.02/21.36) - Blankenberge (19.35/19.03)
10. Aarschot (8.12/21.08) - Mechelen (8.43/20.38) - Blankenberge (10.16/19.10)
11. Mechelen (7.21/20.24) - Oostende (9.04/18.42)
12. Westhoek direct: Antwerpen (7.36/21.25) - Gent (8.31/20.36), overstappen - De Panne (9.36/19.10)
13. Luxemburg (7.36/22.18) - Blankenberge (11.14/18.36) deze trein rijdt wel op zondag maar alleen tussen 1 juli en 26 augustus, alsook op 21 juli en 15 augustus.

## Zaterdag en zondag, tot 29 september

1. De Ardenner: Antwerpen (7.58/22.41) - Luik - Gouvy (11.29/19.13), met uitlopers naar Bastenaken (11.58/18.47) en Ettelbrück (12.16/18.24)
2. Hageland - Bokrijk: Antwerpen (9.41/20.06) - Bokrijk (11.07/18.38) - Genk (11.14/18.30)
3. Blankenberge Express: Antwerpen (8.17/20.33)

## Alle dagen

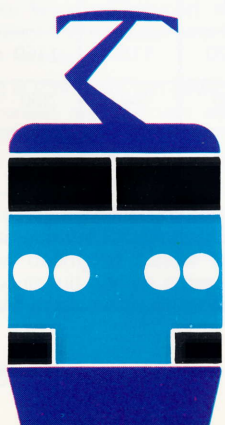
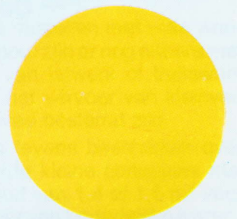
Er worden nog 3 dagelijkse treinen aan de dienst toegevoegd:

- tot 29 september: Brussel (8.43/20.25) - Bokrijk (10.16/18.52) direct
- heel het jaar, d.w.z. ten minste tot 25 mei 1980: Brussel (8.43/20.25) - Spa (10.42/18.22) direct en Antwerpen (8.54/18.44) - Oostende (10.16/17.24).

Al die treinen worden uiteraard ingelegd met inachtneming van de toeristische bezienswaardigheden van het land.

De keuze van die treinen en de onbetwistbare voordelen van de opgegeven formules bewijzen dat er een aanzienlijke inspanning wordt gedaan voor mensen die af en toe een prettig weekeind (en waarom ook niet een dag in de week?) willen doorbrengen in hun uitverkoren streken, zonder zich zorgen te moeten maken over de terugreis op drukke en overvolle wegen.

Nog een goede raad: indien u de regionale folders niet heeft kunnen bemachtigen, kunt u meer inlichtingen inwinnen bij het centrum voor telefonische informatie voor reizigers: nummer: 02/219 28 80. We staan u graag te woord.







# VIELSALM: OBJECTIEF TOERISME

Voor Vielsalm betekent 21 juli niet alleen 'nationale feestdag', maar op die dag wordt tevens het aloude bosbessen- en heksenfeest gevierd. Reeds de avond van 20 juli starten de festiviteiten met de 'heksensabbat' en op 21 juli dan, nemen ze deel aan de grote optocht waarin ze tandenknaarsend de vers geplukte vruchten onder de toeschouwers uitdelen. Dat is traditie. En niemand zou hieraan een eind willen stellen, zeker nu niet, op een ogenblik dat iedereen teruggrijpt naar vroeger, om te ontvluchten aan de spanningen van het alledaagse leven.

Ten andere, Vielsalm zal nooit uit eigen initiatief haar heksenlegende begraven, evenmin als de festiviteiten ermee verbonden. Regelrecht afgestemd op het toerisme, weet de gemeente beter dan wie ook, welk pakket aan gemakkelikheden zij dient aan te bieden om „koning-klant” ter wille te zijn. En haar ontwikkelingsprojecten zijn daar dan ook op gericht.

Vielsalm beschikte reeds over een zekere toeristische infrastructuur. Twee campings, twee zwembaden, waarvan een overdekt, een fantastische kampeerplaats in het woud, speciaal uitgerust voor openluchtbarbecue, talrijke bewegwijzerde wandelingen in de 8000 hectaren woud van de gemeente, enz.

Sedert de fusie der gemeenten in een groot Vielsalm (waarvan de langste diagonaal 30 kilometer bedraagt!), werd het probleem door het gemeentebestuur grondig aangepakt. Eerste inspanning: mo-

dernisering van de camping van Grand Halleux, die zich aan de rivieroever uitstrekt, en beschikt over een verwarmd zwembad en een meekundige verdeling der kampeerpercelen die er een geordend en aantrekkelijk terrein van maken.

Tweede inspanning: de creatie van een „toeristisch kwartier”, ingeplant tussen de spoorweglijn en een meer van 13 hectaren. Deze zone omvat een omnisportzaal, transformeerbaar in een gigantische congresshall met uitrusting voor simultaanvertaling, en verder nog kleinere zalen, met een maximale capaciteit van 200 personen, logies voor groepen (bijvoorbeeld bosklassen), restaurant, sportterrein voor verscheidene disciplines, enz. Daaraan moet nog worden toegevoegd dat het geheel doorkruist wordt met wandelstraten, en dus uitermate veilig voor spelende kinderen.

Al bij al een zeer interessant project voor Vielsalm. Er bestaan in België weinig centra die in staat zijn congressen te ontvangen van grote omvang in deze ideale condities. De Ardense gemeente, met zijn moderne uitrusting en zijn hotelinfrastructuur voegt er een kader aan toe, weinig vergelijkbaar met andere. Meer nog, de inplanting van de zone in de nabijheid van het spoorwegstation bevordert de toegang voor deze die per trein wensen te komen. Te volgen dus.

Vermeldenswaard zijn zeker ook de twee vakantiedorpen, uitgerust met sport- en ontspanningsmogelijkheden, waarmee deze tak van de expansie wordt afgerond. Binnen vijf jaar, wanneer alles zal afgewerkt en bewoonbaar zijn, zal Vielsalm zijn toeristische capaciteit verdriedubbeld hebben. Daarbij moet vermeld worden dat, eenmaal in volle bedrijf, de gemeentelijke bevolking zal verdubbeld zijn. Een mooie ontplooiing voor deze gemeente die het hele jaar door toeristen zal ontvangen, voor de skisport in de winter, op de Baraque Fraiture, waarvan de grote piste intussen nog zal verlengd zijn, en voor de wandelingen, de wouden en de congressen, de rest van het jaar.

Laten we daarbij de twee 'spoorweggadgets' niet vergeten: de toeristische trein De Ardenner stopt ieder weekend te Vielsalm gedurende de zomer; en Vielsalm staat tevens op de lijst der inleveringsstations van de formule „Trein +/fiets”.

Groot Vielsalm omvat verder ook vier spoorwegstopplaatsen: Grand Halleux, Rencheux, Vielsalm en Salmchâteau.

Maar de Ardenner en Trein + fiets zijn niet de enige mogelijkheden: de dienst reizigers en toerisme van ons handelsagentschap te Luik (tel. 041/23 17 13 of 23 22 85) zal er u veel meer over vertellen.



# VERVOER EN BUITENLANDSE HANDEL: EEN INITIATIEF VAN DE C.L.E.

tienvoudigd. Het informele karakter van het prille begin werd evenwel behouden.

Informeel zeker, maar niet onbezonnen, want een vaste vergadering is bepaald: de eerste maandag van elke maand, tussen 18 en 19.30 u. in het Pershuis te Luik. Een lid, of gastspreker behandelt in 20 minuten een uitvoerprobleem.

Daarna volgt een gedachtenwisseling — met een glaasje in de hand — over het onderwerp, zonder echter de volledige duur van de samenkomst in beslag te nemen. Er wordt ook tijd gemaakt voor privé-gesprekken.

Een dergelijke club, die leeft zonder juridische structuur, zonder openbaarmaking en met een vrijwillig beheer is een zeldzaamheid.

Misschien zult u zich afvragen, wat is dan de bestaansreden? Meer dan u denkt! Hij bevordert de regionale uitvoer door de uitwisseling van ideeën en ervaringen, door de tijdelijke vereniging van sommige complementaire ondernemingen voor de prospectie van bepaalde markten en door het nemen van verschillende initiatieven zoals het onderwijs in internationale betrekkingen.

De C.L.E. heeft daadwerkelijk bijgedragen tot de oprichting te Luik van technische avondlessen „Vervoer en buitenlandse handel”. Het programma heeft twee doelstellingen. Het wil enerzijds studenten vormen in transportproblemen, uitvoer, douaneformaliteiten en binnen- en buitenlandse handel, en anderzijds wil het een bijkomende vorming geven aan vervoerders, laders, beroepslui uit het bank- en verzekeringswezen... Het onderwijs wordt gerealiseerd in het kader van algemene cursussen en beoogd het beheersen voor elk der vakken van de technische en wettelijke aspecten, van de tarifaire problemen, van de vervoersdocumenten en hun praktische toepassing. De theorie wordt onderwezen door vakmensen met behulp van audio-visuele middelen. De praktische oefeningen maken de leerlingen vertrouwd met concrete gevalstudies, maar ook met de enorme waaier aan documenten.

De cursussen duren gewoonlijk drie jaar. Onder bepaalde voorwaarden kunnen leerlingen rechtstreeks in het tweede jaar starten.

De lesrooster omvat 9 uur les per week. Naast de typische handelsvakken is er ook aandacht voor de Franse en Engelse taal.

Wilt u er meer over vernemen? Richt u tot het Instituut de Seraing, Rue Colard Trouillet, 48, 4100 Seraing (tel. 041/37 17 02).

Volgens de woorden van haar voorzitter ontwikkelt de „Club Liégeois des Exportateurs” (C.L.E.) zich sedert vijf jaar „op improvisatorische wijze”.

Toevallig ontstaan tijdens een gezellig onderonsje van enkele vrienden in een bar, is het ledenaantal vandaag de dag ver-



## INTERCONTAINER EEN 24ste NET

Op 1 april 1979 werd een samenwerkingsakkoord van kracht tussen de Roemeense Spoorwegen (CFR) en Intercontainer, waarmee een 24ste net nauw betrokken wordt bij de Intercontainer-gemeenschap van 23 Europese spoorwegen.

Krachtens dat akkoord worden de internationale spoorwegzendingen grote containers tussen, enerzijds, elk station voorkomend op de lijst van de stations die voor het Intercontainerverkeer open zijn en, anderzijds, de CFR-terminals (of omgekeerd), voortaan in het Intercontainerstelsel aangenomen. Bijgevolg is reëxpeditie van de containers aan de Roemeense grens niet meer nodig.

De infrastructuur van de CFR is goed aangepast aan het verkeer van grote containers en omvat meer dan 40 terminals.

De invoering van het akkoord tussen CFR en Intercontainer is zeer belangrijk voor het Europese spoor. Het opent nieuwe en veelbelovende ontwikkelingsmogelijkheden voor het internationaal spoorwegvervoer van grote containers.



## ALLES OVER CONTAINERS

Intercontainer heeft een informatiebrochure met duidelijke, nuttige inlichtingen en sprekende illustraties uitgegeven.

Het is een basisdocument waarin de techniek van het containervervoer en het internationaal spoorwegverkeer uitvoerig worden belicht.

Diegenen die vertrouwd zijn met het containervervoer, kunnen er wellicht nog iets nieuws in ontdekken. Nieuwelingen vinden daarin een gebied waarin alles is bestudeerd en afgestemd op een veiliger, sneller en ook zuiniger vervoer.

De klanten van Interferry en Railtrans kunnen zich een dergelijke brochure in het Nederlands of het Frans aanschaffen bij de afgevaardigden die geregeld langskomen. Van haar kant zal de N.M.B.S. er met genoegen bezorgen aan de expediteurs die er bij de redactie van ons tijdschrift (telefoon 02/523 80 80, toestel 2670) om vragen.



## NIEUWE VEERBOOTWAGEN

In een voorgaand nummer hebben we kennis gemaakt met de Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats. Ter inleiding hadden we een uittreksel gepubliceerd uit een vraaggesprek met de algemene vertegenwoordiger van de Britse Spoorwegen. Sommige lezers, wellicht misleid door de opmaak, verkeerden in de mening dat de heer Pickering iets met die Maatschappij te maken had. Dat is helemaal niet zo. De enige „verwantschap” bestaat erin dat ze alle twee zorgen voor de dienstverlening aan een gemeenschappelijke cliënteel en een zelfde belangstelling aan de dag leggen voor het materieel en de technieken die in het Engels-Belgisch verkeer gebruikt worden.

Zij delen beslist de belangstelling voor een gloednieuwe wagen gebouwd door de Duitse firma VTG — die in België door Algeco is vertegenwoordigd — voor verhuur aan klanten.

Het betreft een wagen met telescopische luiken voor het vervoer van rollen plaatstaal die grotendeels op de Shs-wagen van de N.M.B.S. gelijk, welke we onlangs hebben voorgesteld. Het enige verschil bestaat hierin dat de nieuwe wagen voorzien is van panelen die over de wiegen kunnen neergeklapt worden, zodat men een volle vloer heeft en de wagen voor het vervoer van allerlei verpakte goederen kan worden gebruikt. Aldus wordt een maximale rentabiliteit van de wagen nagestreefd in het verkeer tussen België en de Britse eilanden.

## NIEUW ADRES

Intercontainer is verhuisd. De contractant voor het internationaal containertransport per spoor heeft zich pas in zijn nieuwbouw geïnstalleerd, op een paar stappen van het station van Bazel. Daarom delen wij u de hiernavolgende gegevens mee, geldig sedert de 1<sup>e</sup> maart:

INTERCONTAINER  
Margarethenstrasse 38  
Case postale  
CH - 4008 BÂLE

Het telefoon- (061/22 25 25) en het telexnummer (62 298) blijven ongewijzigd.



## NIEUW AANPLAKBILJET

Jacques Richez is als graficus een van de befaamde ontwerpers in ons land en ook ter wereld.

Voor iemand die niet vertrouwd is met die beroepskring zegt zijn naam wellicht niet zoveel, op enkele uitzonderingen na. Nou ja, de naam van de ontwerper komt steeds in kleine lettertjes voor op de affiches en ook moeten we toegeven dat Belgen nooit veel belangstelling hebben getoond voor grafische kunst.

Zijn werken zijn echter overbekend. Om er maar twee te noemen: het symbool van de expo '58 en de G van de Generale Bankmaatschappij. Twee creaties van de vele waarmee Richez als grote specialist reeds lang een internationale reputatie heeft verworven.

Jacques Richez heeft nu voor de N.M.B.S. een aanplakbiljet van 20m<sup>2</sup> ontworpen dat op blz. 24 is afgebeeld en dat betrekking heeft op het weekendbiljet, een van de nieuwste toeristische formules van de Belgische Spoorwegen.

Met die creatie heeft hij bewezen dat hij als beeldend kunstenaar een meester is.

Jacques Richez verstaat de kunst om, al naar het geval, de best geschikte techniek te kiezen en deze aan te wenden volgens de eisen van het thema.

We kunnen er nog aan toevoegen dat hij niet vastgeankerd zit aan een bepaalde stijl. Beslist niet. Sommigen stellen zich voor dat het uitwerken van een publicitaire boodschap een koud kunstje is. Niets is minder waar.

Een aanplakbilet zoals dat van Jacques Richez bewijst dat talent en arbeid steeds de bovenhand zullen hebben op ongebreidelde verbeelding of amateurisme en dat, per slot van rekening, het beroep van graficus iets anders is dan tijdverdrijf voor dromers.

## PRETTIGE VAKANTIE

Wordt uw vakantie een heerlijke vakantie? Dat hopen wij voor u. De trein wil hier wel wat aan doen en er wat kleur in brengen. Dit is de jongste jaren trouwens een typisch verschijnsel bij de spoorweg geworden: de treinen zijn nu veel kleuriger. Gedaan met de sombere tinten, waardoor de treinen zich met het omringende groen versmolten. Vandaag de dag vallen ze op door felle, in het oog springende kleuren, die het landschap opfleuren en de reislust opwekken.

Blauwe treinen die 's nachts rijden, voeren de reizigers als in een droom naar hun vakantieoord.\*

Oranje treinen die naar zonnige bestemmingen



## BRUSSEL - PARIJS: NIEUWSOORTIGE TREINEN

Vanaf 27 mei hebben de Europese spoorwegen een nieuw product op de markt gebracht.

De op verschillende internationale verbindingen aangevoelde behoefte aan een hoogwaardig 2<sup>e</sup> klas aanbod heeft inderdaad geleid tot het inleggen, naast de TEE-treinen, van een eerste reeks van 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas kwaliteitstreinen. Het comfort der rijkstrijgen, de snelheid en de dienstverlening aan boord zijn te vergelijken met deze van de TEE-treinen. De prijs 1<sup>e</sup> of 2<sup>e</sup> klas wordt verhoogd met een geringe toeslag.

Tussen Brussel en Parijs rijden twee van deze nieuwsoortige treinen: één in de richting Parijs met vertrek te Brussel om 18 u 12; een in de richting Brussel met vertrek te Parijs om 16 u 47.

Daarnaast werd ook het aanbod van vakantie-treinen aangepast om de toeristen met bestemming Zuid-, West- of Oost-Frankrijk een betere aansluiting te waarborgen in Parijs.

Hierna vindt u een overzicht van de volledige dienstregeling Brussel-Parijs geldig tot 29 september 1979.

De trein rijdt	BRUSSEL N	BRUSSEL Z	BERGEN	PARIJS N	AARD	KLAS	
niet op zat. - zond. - feestdagen noch van 2.7 tot 31.8 en op 4.6.79	—	6.42	—	9.07	TEE	1/toesl.	✕ BAR
niet op zond. en op 4.6 en 15.8.1979	7.13	7.30	8.02	9.58	TEE	1/toesl.	✕ BAR
alle dagen	8.03	8.15	8.50	11.17		1-2	☺
alle dagen	10.04	10.23	10.55	13.05		1-2	✕ ☺
alle dagen	10.44	11.03	11.40	13.51		1-2	✕ ☺
alle dagen	11.28	11.43	—	14.08	TEE	1/toesl.	✕ BAR
alle dagen	13.48	14.07	14.44	16.58		1-2	☺
alle dagen	15.51	16.08	16.43	18.55		1-2	☺
alle dagen	—	17.17	—	19.43	TEE	1/toesl.	✕ BAR
niet op zat. - zond. - feestdagen noch van 2.7 tot 31.8 en op 4.6.79	—	17.53	—	20.20	TEE	1/toesl.	✕ BAR
alle dagen	—	18.12	18.48	21.04		*	✕ ☺
alle dagen	18.48	19.15	19.50	22.00		1-2	✕ ☺
niet op zaterdag en op 3.6.79	20.30	20.45	—	23.09	TEE	1/toesl.	✕ BAR
alle dagen	23.37	0.32	1.28	6.42		1-2	☺ ☺

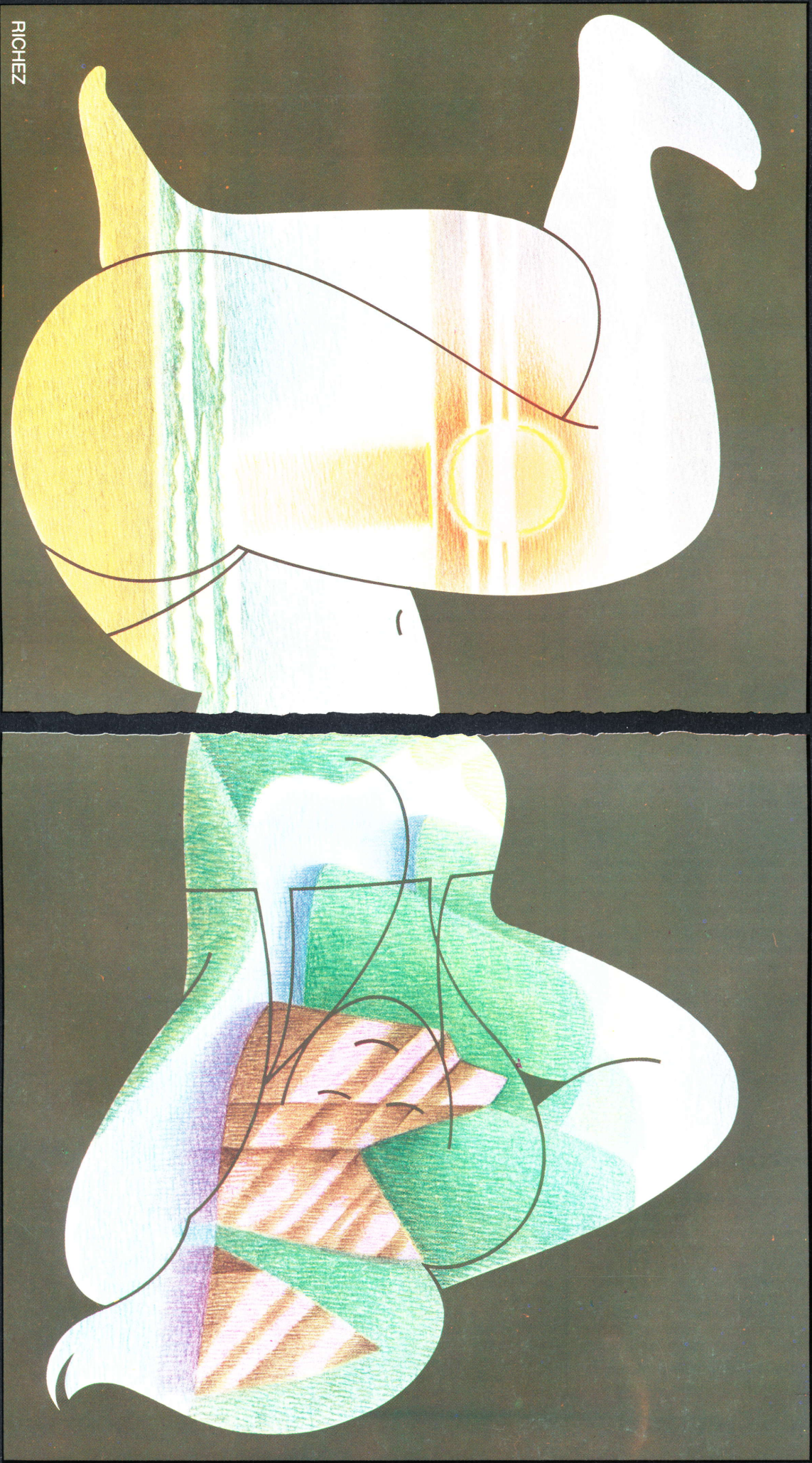
\* nieuwe trein met luxuriestrijgen 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas (beperkte toeslag)

snellen, brengen de reizigers in een opgewekte stemming.

Rode rijkstrijgen waarin men zich bij een glas of op de dansvloer even kan ontspannen, scheppen een vertrouwelijke sfeer en verrijken de reiservaring.

Het penseel van Paul Funken heeft uit de groene pop een kleurrijke vlinder te voorschijn getoverd (wij hebben hem in al zijn schakeringen op de voorpagina van ons vorig nummer opgedrukt), als symbool van de ontluikende zomer, als voorbode van de vakantie, die wij u alvast „fleurig” wensen.





RICHEZ

TRINITY TICKETS WEEK-END **B** GUNSTARRIEF