

ⓑ

Informatieblad  
van de Handelsdirectie  
der Belgische  
Spoorwegen

# SPOORNIEUWS

# 3

# 80

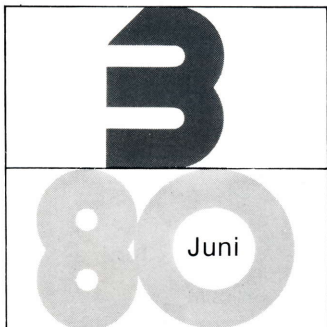
Juni

Twee-  
maandelijks  
tijdschrift  
behalve juli  
en augustus

Brussel X

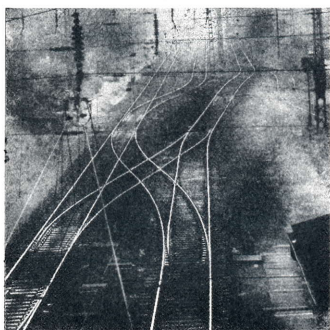
G.P.P./10/209





# SPOORNIEUWS

INHOUD



## Onderneming

- **Kraft**, fabrikant van kazen, sausen en klaargemaakte schotels, verschaft aan de Naamse streek een trafiek van voedingswaren. Bladzijde 4.
- **Tubemeuse** heeft samen met de spoorwegen een speciaal aangepaste wagen uitgedokterd voor het verzenden van haar grote spiraalbuizen. Blz. 7.



## Actueel

- **De TGV**, Franse voorloper van de treinen met zeer grote snelheden, kwam op bezoek in België. Wij hebben het er over op blz. 13.
- Op pagina 15 behandelen wij een uittreksel van een belangrijk hoofdstuk uit een brochure, uitgegeven door de **Groep der Negen**, de werkgroep van de spoorwegnetten der negen EEG-landen.



## Uitrusting

- Op pagina 9 stellen wij de Ss-wagen voor, een plat voertuig met vaste rongen.



## Tarief

- Een nieuw rechtstreeks tarief België - Spanje voor stukgoedzendingen. Zie pagina 3.



## Toerisme

- Nieuwe voordelen in internationaal verkeer voor de **Senioren**. Bladzijde 3.
- **B-Tourrail**: nieuwe abonnementen voor goedkope reizen. Alle details op pagina 14.
- **Minitrips NMBS**: voor korte vakanties. Zie blz. 17.



## B-Nieuws

- **Mijnheer Gaertner** vertegenwoordigt nu de Duitse spoorwegen te Brussel.
- De Vlaamse en Waalse asverbindingen worden geëlectrificeerd. De stand van deze werken op blz. 18.

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: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's  
NMBS  
Kraft: 4,5  
De Pauw: 1

VAN DE  
REDACTIE

*Dromen van een werkelijk internationale spoorweg! Een zalige droom...*

*Sommigen laten zich volledig wegglijden in het onwezenlijke. Anderen bundelen hun krachten om de droom om te toveren tot werkelijkheid. Zij maken rechtstreekse tarieven, stellen soepele dienstregelingen op, ontwerpen in onderling overleg gelijkwaardige wagens... dat alles over de grenzen heen.*

*Nog anderen brengen op een eigen discrete wijze hun steentje bij.*

*De stationschefs van Brussel-Zuid en "Paris-Nord" opteerden voor deze stille wijze. Zonder bazuin- en trompetgeschal vierden ze respectievelijk op 19 en 23 mei de verzusterling van hun stations. Zodoende werd een reeds jarenlange "vriendschap" officieel bezegeld. Was de verbinding Brussel-Parijs, 140 jaar geleden, niet de eerste internationale lijn op het Europese continent? Nu nog steeds, na bijna anderhalve eeuw, blijft ze onze internationale koploper.*

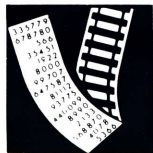
*De verzusterling van twee stations! Toegegeven, het is een uitzonderlijk feit. Maar voor al wie internationaal denkt en het spoor een warm hart toedraagt is het een ontspannende gebeurtenis.*

# KORTWEG

# KORTWEG

# KORTWEG

# KORTWEG



## NIEUW STUKGOEDTARIEF BELGIË-SPANJE EN OMGEKEERD.

N.M.B.S. - COLLI heeft, in samenwerking met de Spaanse en Franse netten (RENFE-ATIMER en SERNAM), een rechtstreeks tarief voor stukgoedzendingen tussen België en Spanje en omgekeerd uitgewerkt.

Het tarief bevat prijzen van eind tot eind, levering aan huis inbegrepen, alsook prijzen toepasselijk tot de Belgisch-Franse en de Frans-Spaanse grens.

België vormt slechts één bevrachtingszone en bijgevolg verschillen de vervoerprijzen bij vertrek uit België enkel in functie van de Spaanse bevrachtingszones.

De Spaanse stations en gemeenten zijn opgenomen in het tarief.

Het tarief is van toepassing sinds 1 juni. Alle inlichtingen kunnen gevraagd worden in de belangrijke stations, in de inlichtingskantoren of in de handelsagent-schappen.

Het kan bekomen worden op bureau 61.12 (verkoop van de tarieven) Tel. 02/523.80.80 toestel 2688 door storting van 100 F op de P.R. 000-0001010-40 van de N.M.B.S. - Financiële Directie 1060 Brussel.

Gelieve op de achterkant van uw stortingsbulletin te vermelden: "Stukgoedtarief België-Spanje", uw eventueel B.T.W.-nummer en uw eventueel klantnummer bij de N.M.B.S.

De prijs van 100 F dekt eveneens de ambtshalve levering van de vervolgen die zullen uitgegeven worden.



## WELKOM, MIJNHEER GAERTNER



Sedert eind 1979, wordt de Algemene Vertegenwoordiging van de Duitse Spoorwegen te Brussel, geleid door de heer Gaertner, opvolger van de heer Wehner.

Deze "Berliner", geschoold aan de universiteit van Freiburg, is na een stage in de chemische sector, in 1971 bij de spoorwegen beland. Als doctor in de rechten, heeft hij verschillende commerciële functies waargenomen bij de Deutsche Bundesbahn, te weten: het spoor/weg-vervoer, het internationale goederenvervoer en het internationale reizigersverkeer. Hij is bijzonder vatbaar voor de problemen van het openbaar vervoer, waarin het spoor natuurlijk een belangrijke rol vervult; getuige daarvan zijn universiteitsthesis handelend over het openbaar vervoer.

Zijn medewerking aan de Werkgroep der Negen (in het kader van de EEG) heeft hem een goede kennis bezorgd van de internationale transportproblematiek, en dus ook van de door België gevoerde transportpolitiek.

Sommigen onder onze lezers zullen hem zeker reeds kennen. Wij hebben het genoegen u mijnheer Gaertner te kunnen voorstellen.

Welkom in ons midden mijnheer Gärtner.



## INTERNATIONALE REDUCTIEKAART VOOR SENIOREN

Niet te verwarren met de Inter Rail Senior die reeds twee jaar bestaat en waarmee gedurende een maand op 17 Europese spoorweg-netten onbeperkt kan gespoord worden.

De nieuwe "International Senior"-kaart werd pas sinds 1 mei van dit jaar in voege gebracht: de dames vanaf 60 jaar en de heren vanaf 65 jaar, die in België woonachtig zijn, kunnen zich deze "International Senior"-kaart aanschaffen.

**Verminderingen:** deze kaart geeft recht op een vermindering van 50 % op de internationale biljetten voor Groot-Brittannië, Nederland, Frankrijk, Spanje en Portugal en een vermindering van 30 % op deze voor de Duitse Bondsrepubliek en op de RMT-reisbiljetten van de lijn Oostende-Dover en Folkestone.

De kaart kan echter **niet** gebruikt worden voor biljetten voor **binnenlandse** reizen, maar de vermindering geldt wel op de prijs van het Belgisch traject, deel uitmakend van een internationaal vervoerbiljet naar één der deelnemende landen.

**Prijs:** deze bedraagt 200 F voor een kaart, geldig 3 maand en 500 F voor een kaart, geldig 1 jaar.

**Aflevering:** de kaart kan worden gekocht in alle stations van het land. In de voornaamste stations wordt ze dadelijk afgeleverd, in de andere stations dient ze enkele dagen vooraf te worden aangevraagd.

**Even een voorbeeld:** Mevrouw Van Nerum uit Brussel bezoekt iedere maand haar dochter te Parijs. Dit kost haar volgens het volle tarief, voor een jaar, 12 maal 1.238 frank (heen en terug in 2e klas), dus 14.856 frank.

Met haar "International Senior"-kaart, geldig 1 jaar, zal Mevrouw Van Nerum slechts volgend bedrag neertellen: 500 frank (prijs van de kaart) plus 7.428 frank (ritten tegen 50 %), wat dus de totale

som geeft van 7.928 frank; een besparing van zowat 7.000 frank. Zonder de aanschaffingswaarde te rekenen zal zij tevens niet te verwaarlozen sommen besparen op haar eventuele reizen naar andere, aan de formule deelnemende landen.

Een raad, Mevrouw Van Nerum, ga vlug een "International Senior"-kaart kopen.

# KRAFT



Kraftco Corporation werd gesticht in 1923, in Illinois, USA.

Die groep, die zowat 50.000 mensen tewerkstelt over de gehele wereld, bestaat voornamelijk uit 3 grote afdelingen, waarvan er één - Kraftco International - de voedingsbedrijven buiten de Verenigde Staten van Amerika groepeerde.

Deze reus in de sector van de voedingswaren voert een erg nauwkeurig uitgestippeld productie- en verkoopbeleid, met de steun van zijn onderzoeks- en ontwikkelingsafdeling, waar zo'n 400 mensen hun beste beentje voorzetten in hun eigen specialiteit: scheikundigen, voedingspecialisten, ingenieurs, onderzoekers, laboranten...

Eén van die 27 niet-Amerikaanse productiecentra is sedert 1975 gevestigd in de industriezone van Rhisnes-Suarlee, bij Namen. In 1965 had Kraft de firma

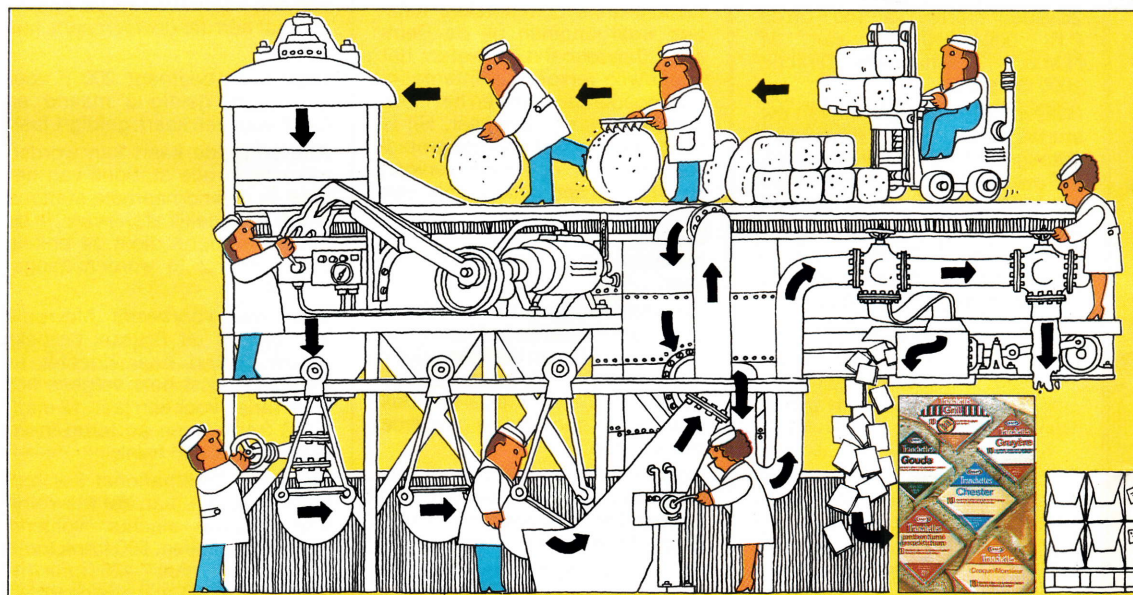
Franco-Suisse overgenomen en aan het assortiment van die firma geleidelijk haar eigen produkten toegevoegd. Acht jaar later moest de productiecapaciteit worden opgevoerd; Kraft zocht een plaats om een nieuwe fabriek in Europa op te richten. De keuze viel op België, omdat ons land een centrale positie heeft in de EEG. Het feit dat er in Namen én de nodige ruimte én voldoende personeel voorhanden waren, gaf de doorslag.

## MULTIPRODUCTS.

Kraft kreeg een terrein van 47 ha toegewezen in RHISNES, langs de autoweg. Daar werd een gebouw opgetrokken waarvan het dak alleen al meer dan 5 ha beslaat. Het is een centrum met een uiteenlopende productie, één van de vier van dat type in Europa en meteen op één na het belangrijkste.

Multiproducts betekent dat de fabriek in Rhisnes verschillende typen van voedingswaren produceert (kaas, mayonaise, sauzen, deegwaren...), niet alleen voor de Belgische markt, maar ook voor de uitvoer naar Frankrijk, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, enz.

Het gaat echter niet om productie in de eigenlijke betekenis van het woord, maar wel om transformatie en verpakking. De grondstoffen worden gewijzigd van vorm, gemengd en verpakt tot produkten die klaar zijn om in allerlei voedingszaken groot en klein verdeeld te worden. Er wordt mayonaise gemaakt en toch is er in Rhisnes noch een kippenhok noch een citroenboom te vinden. Kraft bewerkt gewoon de grondstoffen die van elders komen. Of anders gezegd: Kraft "transformeert".



# met een spoorwegausje

## HYGIENE.

Om in de fabriek te Rhisnes te mogen rondlopen, moet je eerst een witte kiel aantrekken en een wit hoofddeksel opzetten. In bepaalde afdelingen van de fabriek wordt er nog meer zorg besteed aan de hygiëne en bezoekers komen er niet binnen. Voedingswaren mogen immers in geen geval besmet worden. Er staan trouwens overal op het terrein en in de fabriek toestellen om op voedsel verlekkeerde insecten en ander ongedierte op te sporen en te verdelgen.

Aldus hebben we tot onze verwondering en voldoening vastgesteld dat er een groot aantal beschermingsmaatregelen worden genomen die het personeel dan ook zeer nauwgezet toepast. Het wil daardoor voorkomen dat het laboratorium dat alle productie controleert (keuring van grondstoffen, productie, verpakking en verdeling van de afgewerkte producten), te vaak zijn veto moet uitspreken. De normen die Kraft voor het werk hanteert zijn heel wat strenger dan die welke door de wet worden bepaald, maar de firma wil haar imago van kwaliteit hoog houden.

En meteen haar concurrentiële positie op de markt versterken, want in de voedingswarenssector is het de kwaliteit die telt.

## MIRACOLI, TOMATENSAUS OF CROQUE-MONSIEUR.

In Rhisnes werken zo'n 850 mensen. In 1977 lag de productie om en bij de 15.000 ton netto, in 1979 was dat 33.000 ton en voor 1980 rekent de directie op een verhoging met ongeveer 10 %.

Sedert verscheidene jaren bekleedt Kraft de eerste plaats op de Belgische markt voor gesmolten kaas. De plakjes kaas apart verpakt in een doorschijnend vliesje of in aluminiumfolie zijn in elk gezin bekend. Wie heeft nog nooit een boterham of een croque-monsieur met Ziz gegeten? Wie kent niet al die soorten van smeerkaas zoals Bécassine, Volvet en andere die verpakt zijn in driehoekjes of vierkantjes, voor kleine en grote lekkerbekken? Of de Santé-kaas voor afslankers of in het algemeen voor al wie een evenwichtige voe-

ding wenst en de calorietjes weegt.

Die kaas komt "mondjesmaat" bij de verbruiker, maar de grondstoffen worden in een groot volume verwerkt. Te Rhisnes hebben wij kaasbollen als karrewielen met een diameter van 1 meter zien vermengen met een andere kwaliteit, die werd geleverd in bollen van 250 kilo.

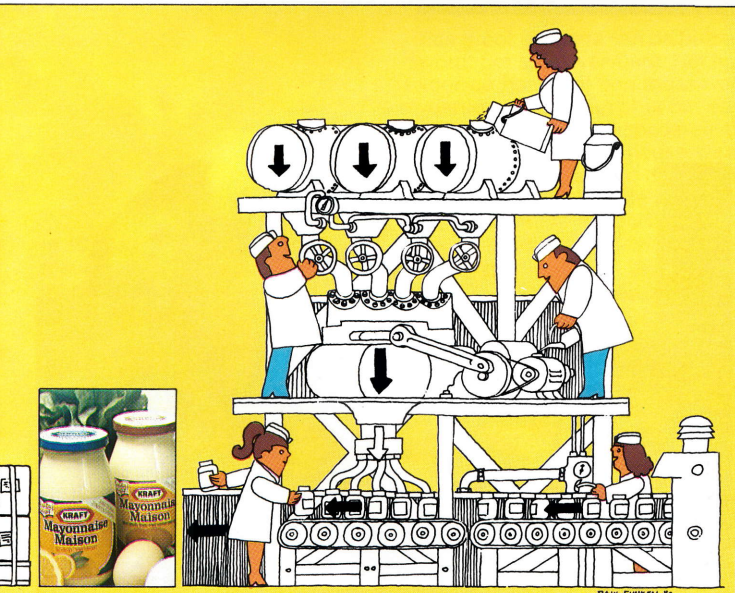
Kraft heeft ook kruidenierswaren: eigen-gemaakte mayonaise met citroen en verse eieren, een heleboel sausen, waaronder de beroemde Tomato Ketchup, planklare of ovenklare schotels, een hele reeks Italiaanse gerechten. Voor een vlugge hap of zelfs wat uitgebreider, een spaghetti bolognese: een zakje deegwaren, een zakje saus, een kwartiertje koken en Kraft laat je smullen; voor de Chianti, de typische Italiaanse wijn die erbij hoort, moet je zelf zorgen.

## 400 PRODUCTEN, 6000 BESTANDDELEN.

Voor de duidelijkheid nu ook wat cijfertaal. De apart verpakte kaasplakjes verlaten de fabriek in een tempo van tientallen tonnen per dag. De kaasafdeling levert de helft van de productie van de fabriek. Een groot gedeelte van al die producten komt op de Belgische markt, al voert de Europees gerichte fabriek ook een belangrijk gedeelte van haar productie uit naar Duitsland, Italië en Engeland.

We hebben daarnet productiecijfers in nettogewicht opgegeven. Als de verpakking wordt meegerekend (belangrijk voor de verzendingsdienst!) moeten die cijfers, naargelang het produkt van een coëfficiënt van 1,2 tot 2 voorzien worden. Zo is de afdeling "sauzen" een grote afnemer van bokalen en flessen, die meer dan een derde van het gewicht van het te verkopen produkt vormen. De fabriek beschikt over opslagtanks voor de basisstoffen: 90.000 liter azijn, 125.000 liter olie, 25.000 liter glucose. Kraft wil ook milieuvriendelijk zijn en heeft in samenwerking met de provincie een zuiveringsstation gebouwd voor de behandeling van haar afvalwater.

Haar ketels werken met stookolie, maar kunnen omgeschakeld worden op aardgas. Ze staan in de buurt van de compres-



bepaalde, erg gevoelige producten te beschermen.

Ook in het magazijn voor de verpakkingen waarvoor strenge beschermingsmaatregelen nodig zijn, wordt er op temperatuur en vochtigheidsgraad nauwlettend toegekeken.

De 400 voor de verbruiker bestemde producten worden gemaakt van 6.000 tot 7.000 bestanddelen, waaronder meer dan 100 verschillende soorten kruiden. De produktieruimte beslaat een oppervlakte van 10.000 vierkante meter en de fabriek beschikt over ruim 10.000 vierkante meter gekoelde magazijnen en 14.500 vierkante meter opslagplaatsen bij omgevingstemperatuur.

## VERVOER: 2 ZONES.

De magazijnen lopen uit op twee transportzones die aan weerszijden van de fabriek gelegen zijn: de ene is voor de aanvoer, de andere voor de verzending.

Aan beide zijden zijn er perrons voor vrachtauto's en spoorwagons. Bij de ingang is het perron voor wegvoertuigen voorzien van zes openingen met een regelbaar platform voor de behandelingstoestellen; bij de uitgang kunnen 12 vrachtwagens tegelijkertijd geladen worden. De perrons voor de spoorvoertuigen kunnen aan beide kanten 3 tot 4 wagons ontvangen en zijn volledig overdekt. Het merendeel van de wagons die er komen, zijn van het Hbis-type: het zijn gesloten wagons met schuifdeuren, uitgerust met een stouwsysteem met beweegbare panelen en luchtkussens. Dat type van wagon is ideaal voor het vervoer van Kraft. Ze komen binnen met pallets vol tomatenconserven en deegwaren; ze gaan de fabriek uit, volgelaten met dozen vol flessen met saus, die met krimpfolie zijn samengepakt.

Voor de verbindingen met Engeland, Duitsland en Italië biedt de trein meer voordelen: voor het vervoer over lange afstand met één enkele bestemming die op het net is aangesloten, is de trein heel wat praktischer.

Het distributiecentrum in Duitsland ontvangt de meeste Belgische zendingen per spoor. Maar andere fabrieken werden al bediend vanuit Namen. Zo werden bv. tien machinekoelwagens in februari naar Italië gezonden met een belangrijke hoeveelheid plakjes kaas (natuurlijk met een Italiaanse merknaam). Veerbootwagens zouden kunnen zorgen voor geregelde verbindingen tussen Rhisnes en de produktiecentra in Groot-Brittannië. En op dit ogenblik worden besprekingen gevoerd met Interferry om een geregeld verkeer onder temperatuurbeheersing naar Italië tot stand te brengen (Interferry vertegenwoordigt in dat geval Interfrigo, de internationale maatschappij voor spoorwegkoeltransporten).

Bij de aanvoer kwam er tot dusver alleen maar verkeer vanuit vier Italiaanse steden, die tomatenconserven voor Tomato Ketchup en deegwaren voor de bereiding van Italiaanse schotels zenden.

ron en de wagen vastgemaakt; de heftrucks kunnen op die manier de wagons binnenrijden en er de pallets op de juiste plaats afzetten. Een bediende plaatst de scheidingspanelen en blaast de luchtkussens op, zodat het laden maar zo'n twintig minuten in beslag neemt.

En ook in omgekeerde zin gaat het even vlot.

Het station Rhisnes bedient de fabriek één keer per dag van maandag tot vrijdag, waarbij er vier verschillende verrichtingen nodig zijn: ophalen van lege wagons aan de ingang, afzetten van geladen wagons aan de uitgang, ophalen van geladen wagons aan de uitgang, en afzetten van lege wagons aan de uitgang.

Daarvoor worden rangeerlocomotieven van de N.M.B.S. gebruikt. Ze komen van de lijn Brussel-Namen, waarop het verbindingsspoor van Kraft is aangesloten. Het hoofdspoor van die verbinding buigt op twee plaatsen af en loopt zo recht op de fabriek uit, naar de ingang, en naar de uitgang.

Die twee uitlopers zijn overdekt: zodra de wagons aan het perron afgezet of opgehaald zijn en de locomotief weer vertrok-

ken is, wordt het rolluik aan de ingang gesloten. Nog zo'n voorzorgsmaatregel die bijdraagt tot de "zuiverheid" in de fabriek.

## HET GROEIT.

Die vier verrichtingen hebben evenwel niet elke dag plaats. Het verkeer varieert naargelang de aanvoer naar de fabriek van Rhisnes of naar de andere verdeelcentra in Europa. In 1979 kwam het maandelijks volume ervan zo tussen 300 en 1000 ton per maand. In dat jaar bereikte dat verkeer een 10 000 ton in totaal en voor 1980 wordt een zelfde stijging als bij de produktie verwacht.

De vestiging van de fabriek viel bij de overheid in het Naamse indertijd in goede aarde, in verband met de investeringen en de werkgelegenheid die daaruit voortvloeiden.

Ook de N.M.B.S. is opgetogen over de samenwerking met Kraft: ze brengt enige verscheidenheid in het verkeer van een streek waarin een grote industriesector, die van de steengroeven overweegt. Je kan natuurlijk zeggen dat een tiental duizenden tonnen niet veel zaaks is, maar het is toch een stap in de goede richting en per slot van rekening maken vele kleintjes een groot...



## HET SPOOR: VAN FABRIEK NAAR FABRIEK.

Het vervoer gaat zowel over de weg als per spoor.

Kraft bereidt niet alleen de producten, maar zorgt ook voor de distributie van de afgewerkte producten op de Belgische markt. De bestellingen, die geboekt worden bij de handelsvereniging met dezelfde naam, die te Brussel gevestigd is, worden op vrachtauto's naar de verschillende klanten gevoerd. Het detailvervoer gaat dus over de weg, omdat dit zo vlot mogelijk moet verlopen.

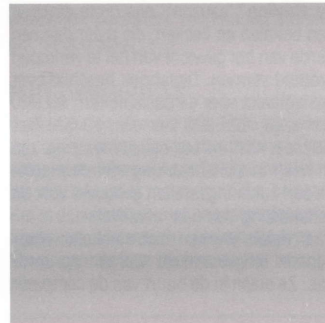
Maar bij een deel van de activiteit speelt ook het internationaal productiebeleid van de groep.

Maar ook heel wat andere producten komen daarvoor in aanmerking. Kaas en andere grondstoffen voor de voeding bijvoorbeeld. Om die reden werd de aansluiting van de aankomsthal volledig gebetoneerd (een echt salon!), waardoor er geen stof opwaait tijdens het lossen en de goederen aldus worden beschermd.

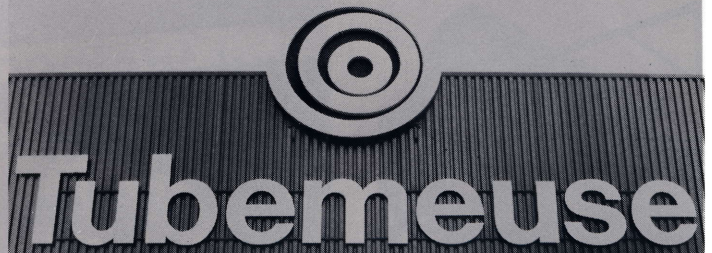
## 20 MINUTEN PER WAGEN.

Kraft bezit handige behandelingstoestellen met een zeer groot werkvermogen: vorkheftrucks die de pallets tot een hoogte van 4m80 kunnen opslaan. Zij zijn dan ook uitermate geschikt voor het laden van Hbis-wagons.

Een overgangsplaat wordt tussen het per-

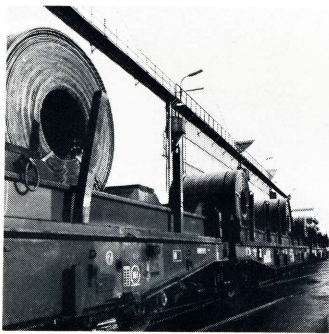


# grote wagens



# Tubemeuse

# voor dikke buizen



king met een dubbele naad (1 van binnen en 1 van buiten) worden aaneengelast. De lasmachines werken zonder onderbreking en maken in feite één enkele, oneindig lange buis (het einde van de ene rol staalplaat wordt aan het begin van de volgende gelast, zodat er noch tijd noch materiaal verloren gaat). In werkelijkheid snijdt een automatische snijbrander er stukken af met een lengte die tussen de 10 en de 16 m schommelt. Er worden platen van 4 tot 20 mm dikte verwerkt en de diameter van de geproduceerde buizen gaat van 50 tot 160 cm.

Elke produktielijn kan 40.000 ton buizen per jaar leveren. Op het eerst gezicht is dat niet zo veel, maar vergeet niet dat zo'n buis voor het grootste gedeelte uit holle ruimten bestaat; het volume is dan ook erg groot t.o.v. het gewicht. Om het productieoverzicht af te ronden, vermelden we nog dat de buizen aan 7 verschillende controles worden onderworpen voordat de binnen- en buitenbekleding worden aangebracht.

Een groot gedeelte van de buizen wordt per spoor vervoerd. Het ligt voor de hand dat een massavervoerder ervoor geknipt is om dergelijke omvangrijke goederen te behandelen. Bij Tubemeuse, waar 75 % van de productie de fabriek per spoor verlaat, is de spoorwagen ten andere net zo belangrijk als de produktielijn zelf: hij is er thans volledig in geïntegreerd.

Vier jaar geleden konden we zien hoe de buizen op gewone platte wagens met rongen werden geladen. Maar dat was echter niet alles: de buizen moesten nog met verdrilde staaldraad vastgesjord worden, met tussenvoeging van een dikke laag beschermend materiaal om de buizen voor schade te vrijwaren. Het laden was dus zeer tijdrovend, zodat het vervoer per spoor heel wat voordelen moest bieden om Tubemeuse tot zo'n omslachtige laadwijze te

bewegen. Sedertdien is er heel wat veranderd, en wel in twee stappen.

## ALGERIJNSE BESTELLING

In 1979 kreeg Tubemeuse een bestelling uit Algerije: 275 km buis met een diameter van 1,22 m in lengte van gemiddeld 11 m. Dat waren zowat 25.000 buizen. Volgens de opgelegde leveringstermijnen moest Tubemeuse 100 buizen per dag maken. Het spreekt vanzelf dat de buizen zich bij Tubemeuse niet mochten ophopen: ze moesten geregeld naar Antwerpen worden vervoerd, vanwaar ze werden verscheept. Welke andere vervoerder dan de spoorweg kon voor een verkeer met zo'n snelle omloop instaan?

Er werd een oplossing gezocht waarbij Tubemeuse voor het beladen van de wagens in haar verzendingsdienst niet voor een ongevoel grote personeelssterkte moest zorgen. De Eaos, een lange

stortwagen met draaistellen, was toen de geschiktste wagen. Hij kon 5 buizen laden: de eerste vier, in twee lagen boven elkaar, werden door de wagenwanden op hun plaats gehouden; de vijfde echter lag boven de bak en kon dus verschuiven. Daarom werd op 80 wagens tegen het midden van de kopwand een balk aangebracht zodat ook die vijfde buis in de lengte niet meer kon bewegen. Als bijkomende beveiliging werd de hele lading nog met kabels vastgelegd.

## VASTE RONGEN

In diezelfde periode werd een prototype van een platte wagen met zeer sterke vaste rongen uitgetest. Die rongen hadden dezelfde functie als de wanden van de stortwagens. Bovendien kon de lading door middel van vier kabels met spanmechanisme volledig vastgesjord worden.

Met het prototype werden goede resultaten geboekt; het werd spe-

In 1976 waren we al eens bij Tubemeuse te Flémalle op bezoek om er de productie van spiraalsgewijs gelaste buizen met hoog weerstandsvermogen, grote diameter en grote lengte te bekijken. Om ons geheugen op te frissen schetsen we hier nogmaals in grote lijnen het productieproces. Het uiteinde van een rol plaatstaal wordt in een krachtige lasinstallatie gevoerd. De machine rolt de plaat volgens een schroeflijn op tot een cilinder met wel bepaalde middellijn, waarna de randen van de plaat in één bewer-





ciaal gevolgd en aan de hand van de bevindingen nog wat bijgeschaafd. Vandaag is die wagen een serieprodukt onder de code-naam Lps: we hebben hem in het technische fiche van ons vorig nummer voorgesteld. Wie er meer over wil weten, kan daar dus terecht.

### VRIJERUIMTEPROFIEL

De diameters van de buizen kunnen, al naar de aard van een bestelling, sterk uiteenlopen. Er moet telkens weer een nieuw laadplan worden uitgewerkt.

Bij die Algerijnse bestelling was er een probleem omdat, met 5 buizen per wagen, de totale hoogte van de lading 4,62 m bedroeg, terwijl het Belgische vrijerूमteprofiel tot 4,60 m is beperkt (het is dan nog heel wat ruimer dan het internationale, dat maar 4,28 m toestaat).

Op het bureau voor buitengewoon vervoer werd evenwel een reisweg uitgestippeld om de treinstellen veilig naar Antwerpen te voeren, zonder enig gevaar voor de vaste installaties naast het spoor als voor de lading zelf. De trein moest iedere keer hetzelfde traject volgen, maar de hoogte van de lading mocht de voorgeschreven grens van 4,62 m in geen geval (nog met geen cm) overschrijden.

De spoorweg plaatste te Flémalle een dwarsarm zoals voor de bovenleiding wordt gebruikt. Daaraan werd op de gewenste hoogte een buisje bevestigd dat als verklikker dienst deed: alle wagen moesten er vóór vertrek onderdoor zonder het te raken. Om elke vorm van vertraging te voorkomen had Tubemeuse bovendien zelf een controlesysteem aangebracht: aan de uitgang van het laadgebouw werd een fotocel geplaatst. Wanneer een te hoog beladen wagen de lichtstraal onderbrak, trad een geluidssignaal in werking en werd de onregelmatig geladen wagen automatisch uitgerangeerd om de lading binnen de perken te brengen.

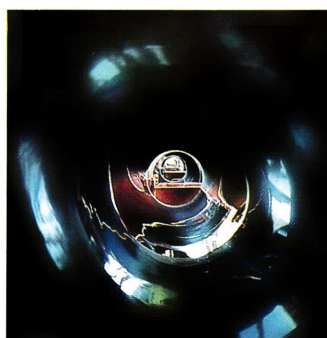
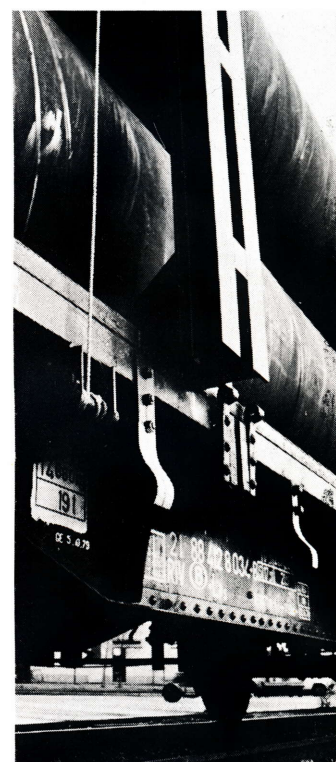
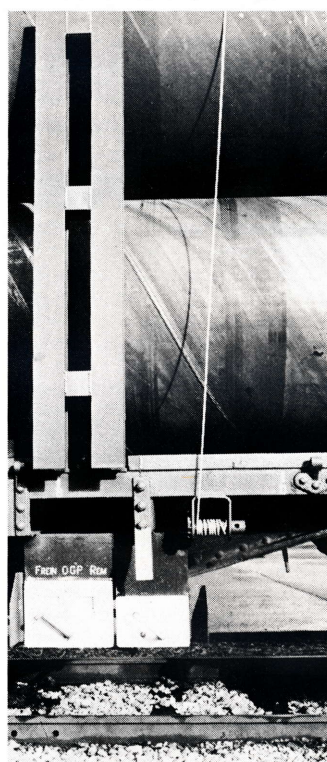
Beter te veel dan te weinig voorzorgen; het hele systeem vlotte dan ook uitstekend. Wie tussen de regels heeft gelezen, zal het opgevallen zijn dat alle betrokkenen hun steentje hebben bijgedragen om voor alle problemen doel-



treffende oplossingen te vinden, hoe eenvoudig die op het eerste gezicht soms ook mogen lijken.

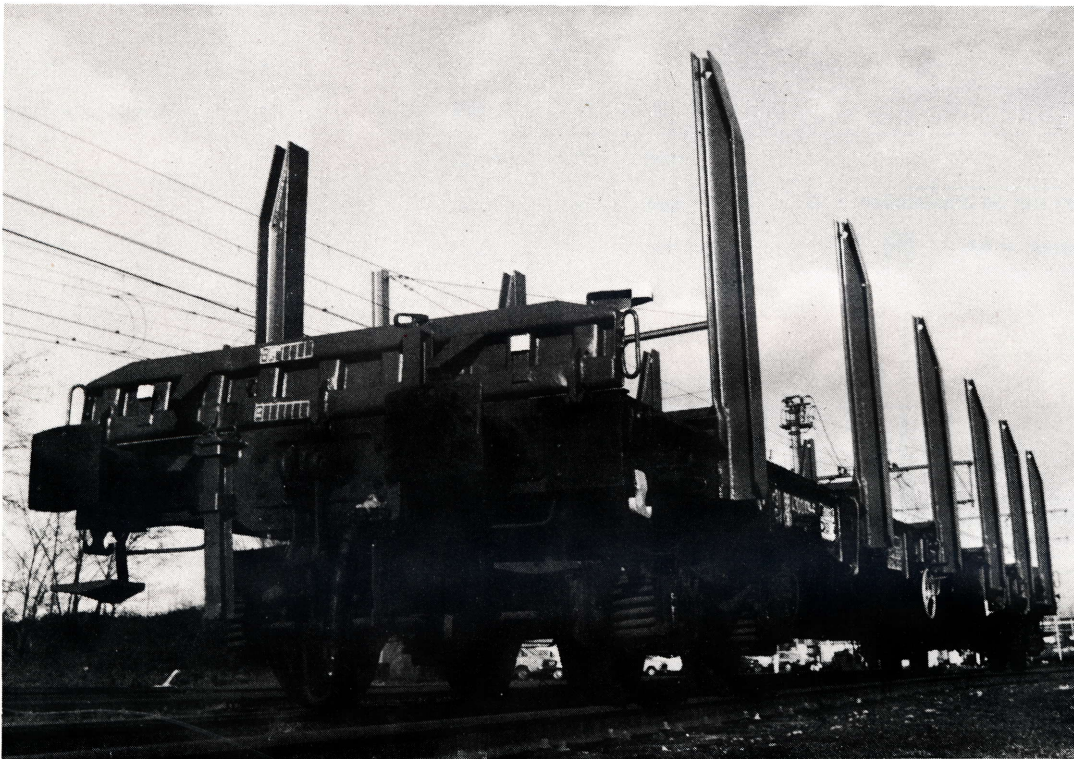
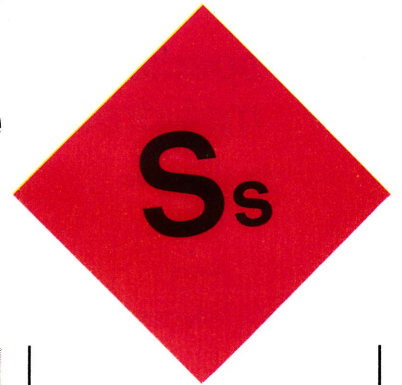
Dank zij de nauwe samenwerking met Tubemeuse kon de spoorweg een nieuw wagentype ontwikkelen, door bestaand materieel aan te passen. Door aan dergelijke specifieke noden tegemoet te komen, worden mogelijkheden geboden die ook door de andere cliënteel dikwijls aangegrepen worden. Een ander gunstig resultaat (de beste verworvenheid volgens de heer Gérard, die ons te Flémalle te woord stond) is het feit dat er nu een rechtstreekse verbinding Luik-Antwerpen-D.S. bestaat waarbij het hele Luikse gewest baat vindt.

Kan men nog een beter beeld schetsen van een spoorweg, die zijn aandacht wijdt aan de specifieke noden van zijn cliënteel en het oog gericht houdt op doeltreffendheid en vooruitgang?

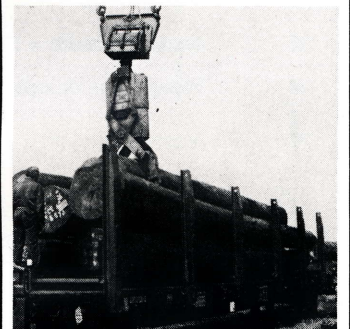




# een speciaal type van platte wagen met draaistellen.



**SPOORNIEUWS**  
N° 3 - 1980

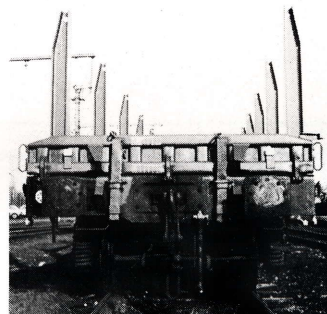


stammen. Ze zijn 18,50 m lang en kunnen ook gebruikt worden voor het vervoer van buizen, profielen en andere gelijkaardige goederen, waarvoor lange wagens met sterke en vrij hoge rongen nodig zijn, zodat het laadvermogen ten volle kan benut worden. Opklapbare kopschotten zorgen ervoor dat de lading tijdens het vervoer niet abnormaal kan verschuiven.

Over de gehele wagenlengte verdeeld zijn er 4 bindkabels met doeltreffende spanmechanismen. Die kabels beschermen de lading, zodat ze niet meer moet vastgelegd worden met staaldraad en het arbeidsloon niet zo hoog oploopt.

De lading rust op vaste leibalken tussen de rongen, zodat er tussen wagenvloer en lading een vrije ruimte blijft die het laden en lossen met hijstouwen vergemakkelijkt. Op die leibalken zijn houten dwarsbalken bevestigd, die de lading tijdens het vervoer tegen verschuiving beschermen.

De gegevens over de toegestane en geconcentreerde lasten zijn op de zijkanten van de wagens in de gewone tabellen vermeld. Elke afzender kan aan de hand ervan nagaan of zijn lading de voorgeschreven maxima niet overschrijft.



Al gezien, een platte draaistelwagen Ss? We beperken ons in dit artikel tot die wagens met vaste rongen van bijna twee meter hoog.

Die wagens zijn speciaal ontworpen voor het vervoer van boom-

## Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Ss-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. 02/523 80 80,  
toestel 2619 of 2661.

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

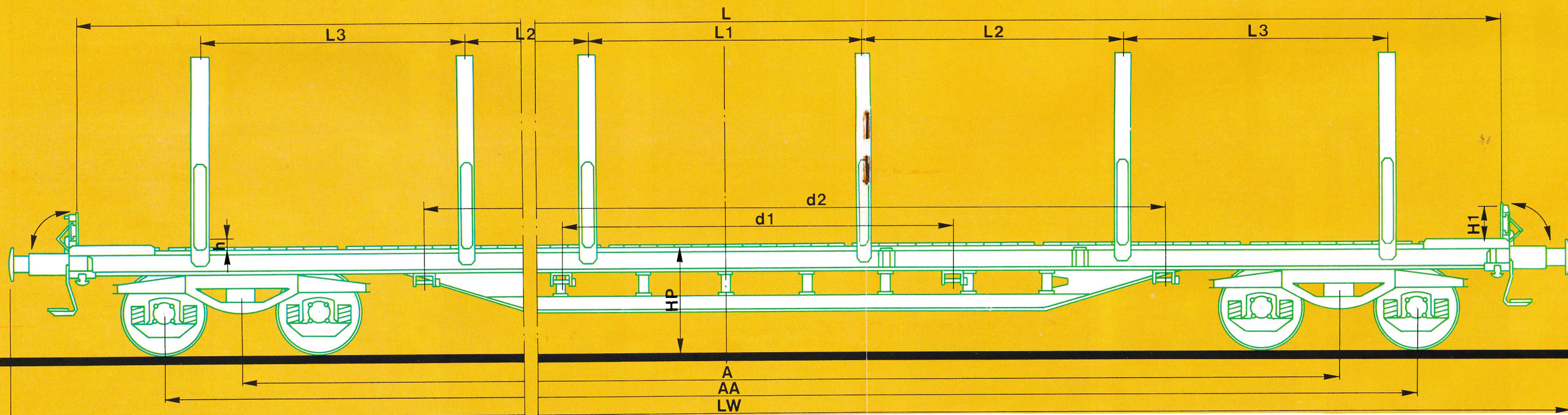
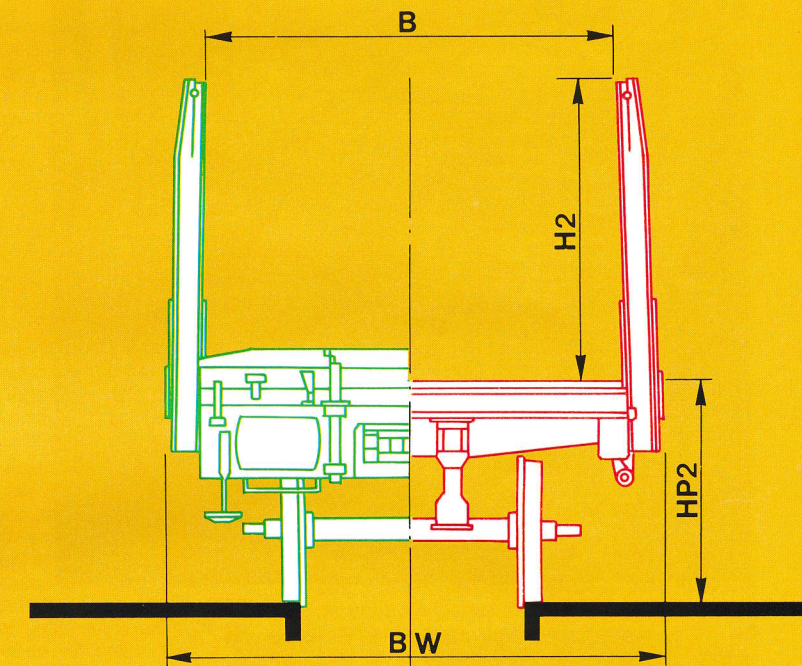
# S speciaal type van platte wagen met draaistellen

S kan tot 100 km/h rijden

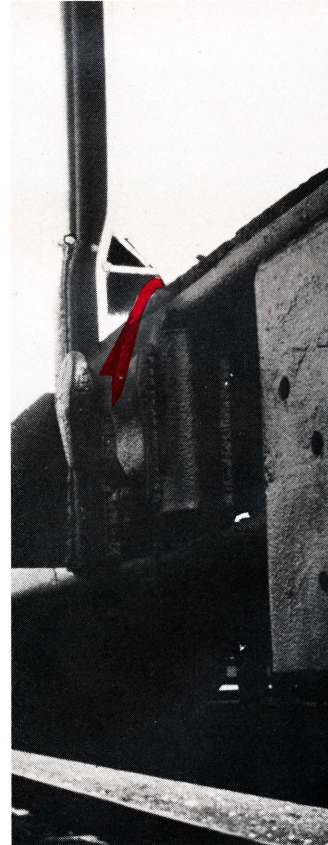
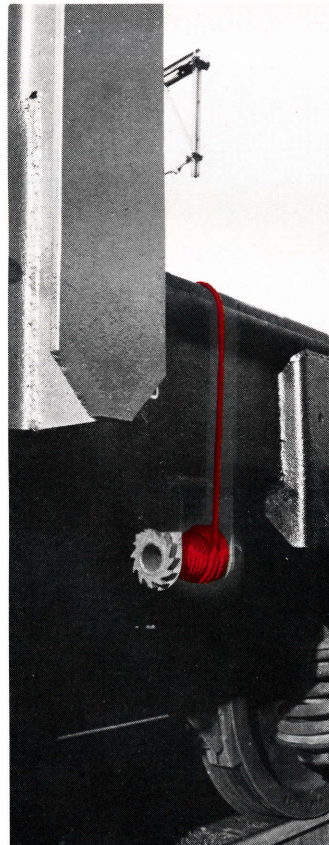
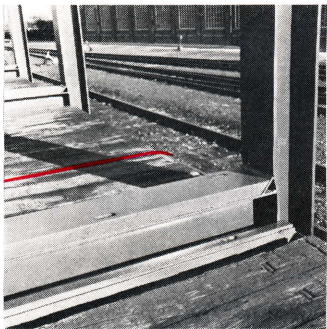
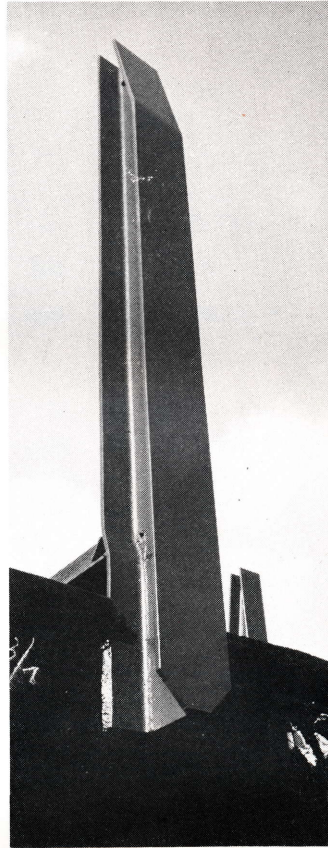
4 eerste cijfer van het reeksnummer van het type S.

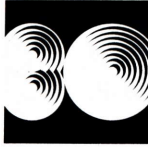


1	U.I.C.-code	Ss	17	Vaste leibalken	aantal	6			
2	Type	3514 E1		hoogte boven de vloer = h1	mm	165			
3	Aantal	10	18	Bindinrichtingen	aantal	4			
4	Wagennummer internationale code reeksnummer	3188		afstand d1	mm	4.550			
		430 0 100-5 109-6		afstand d2	mm	10.060			
5	Verbouwingsjaar	1979	19	Gemiddeld eigengewicht	t	25,5			
6	Totale lengte = LW	mm	20	Toegestane lasten	t	A	B	C	
7	Afstand tussen de spillen van de draaistellen = A	mm				38,5	46,5	54,5	
8	Afstand tussen de eindassen = AA	mm				S	38,5	46,5	54,5
9	Totale breedte = BW	mm	21	Maximale geconcentreerde lasten	m-t	m			
10	Hoogte van de vloer = HP	mm				a-a	2	32	33
11	Hoogte van het laadvlak = HP2	mm				b-b	5	35	38
12	Nuttige lengte = L	mm				c-c	9	36	44
13	Nuttige breedte = B	mm				d-d	15	44	54,5
14	Hoogte van de opklapbare kopschotten boven de vloer	mm				e-e	18	54,4	24
15	Vaste zijronden	aantal	22	Maximumlasten op de leibalken	t		37		
		nuttige hoogte = H2					43		
							54,5		
16	Afstand tussen de rongen	L1	mm	23	Minimumstraal van de boog	m		35	
		L2	mm						
		L3	mm						

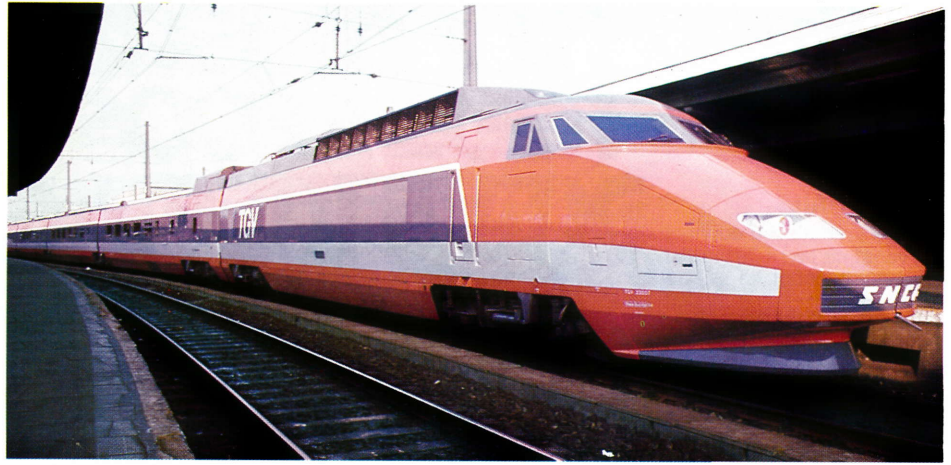


een speciaal type  
van platte wagen  
met draaistellen





## ZEER HOGE SNELHEID:



## DRA EEN WERKELIJKHEID

Jawel, zeer binnenkort wordt het tijdperk der supersnelle treinen ingeluid. Nu reeds zijn er buurnetten die de laatste voorbereidingen treffen alvorens definitief met deze ultra snelle treinen uit te pakken op de halflange en lange afstanden.

Tijd besparen is de hoofdbekommernis en betekent het aantrekken of het terugwinnen voor de trein van een cliënteel en dan voor goed.

De SNCF stelt zijn TGV zowat overal in Frankrijk te kijk om er het reizigerspubliek warm voor te maken. Onbetwistbaar een geslaagde "public-relations"-actie.

Het is bekend dat de Belgische toerist ook veelvuldig gebruik maakt van de Franse spoorweglijnen, en vooral van de aslijn Parijs-Marseille. Daarom ook hield de Algemene Verteenwoordiger van de SNCF voor de Benelux eraan dit nieuwe materieel ook voor te stellen aan deze cliënteel. Deze vijfdaagse première had plaats te Brussel, Antwerpen en Luik van 5 tot 9 mei.

Natuurlijk spreekt men sinds geruime tijd van deze prestigetrein voor zeer hoge snelheid (Très Grande Vitesse). Wij konden er reeds enkele jaren terug te Brussel de eerste versie met turbinevoorstuwning van bezichtigen. De uiteindelijke en definitieve versie is evenwel electrisch aangedreven, dit omwille van de talrijke voordelen die deze energievorm biedt in de huidige tijd en ook omdat sindsdien de ingenieurs alle problemen, eigen aan de hoge snelheid, konden oplossen.

Sinds 1971 voorzag de Franse overheid een versterking van de spoorweg Parijs-Lyon, die op dat ogenblik haar verzadigingspunt bereikte, zowel op het vlak van de reizigers als wat betreft het goederenvervoer. Deze Zuid-oostzone groepeert inderdaad zowat 40 % van de Franse bevolking en kent een intensieve industriële activiteit.

In 1976 werd het principe aanvaard voor de aanleg van een nieuwe lijn, exclusief voor het reizigersverkeer tegen zeer hoge snelheid. De TGV vond hier zijn ideaal actieterrein. Dank zij zijn groter vermogen en zijn betere adhesie kan hij hellingen nemen tot 35‰ in plaats van 5 tot 10‰. Zo kon een lijn aangelegd worden die over hoogvlakten loopt en waarbij de valleien worden vermeden. Met het gevolg dat minder kunstwerken en overwegen nodig zijn en ruime bochten, onontbeerlijk bij hoge snelheden, kunnen voorzien worden.

De constructie van deze lijn nadert haar einde: in oktober 1981 zullen de TGV's reeds lopen op de sectie St-Florentin - Vervigny - Lyon. Twee jaar later zullen de 390 km spoorlijn volledig openstaan voor het verkeer.

De nieuwe spoorlijn verlaat de oude op ongeveer 27 km ten zuiden van Parijs en vervoegt te opnieuw op 9 km van Lyon. Zij is qua opvatting vergelijkbaar met de andere: dezelfde spoorbreedte, zelfde rail, zelfde electrische installatie (maar onder 25.000 volt). Zodanig zelfs dat de TGV (dubbelstroomtrein) van dezelfde infrastructuur als de andere treinen gebruik zal maken: geen nieuwe stations, geen speciale stopplaatsen. Zijn kruissnelheid, 260 km/u. (maar hij bereikt een topsnelheid van 285 km/u.) zal enorme tijdwinsten mogelijk maken, zoals onze tabel aantoont:

Van Parijs naar:	nieuwe ritduur	huidige ritduur	winst
Dijon	1.37	2.18	0.41
Besançon	2.21	3.28	1.07
<b>Le Creusot</b>	1.30	3.37	2.07
<b>Lyon</b>	2.00	3.45	1.45
Montpellier	4.37	6.49	2.12
Marseille	4.43	6.41	1.58
Geneve	3.19	5.49	2.30
Lausanne	3.29	5.04	1.35

Hier moet gepreciseerd worden:

1. dat de twee plaatsen waarvan de namen in vetjes gedrukt zijn, behoren tot het tracé van de nieuwe lijn;
2. dat de aanzienlijke tijdswinst om Le Creusot te bereiken wordt verklaard door het feit dat deze plaats zich niet op de oude lijn bevindt en dat het weldra niet meer zal nodig zijn over te stappen om er te geraken !
3. dat eens voorbij Lyon de TGV's niet meer zo snel kunnen rijden en dat de tijdswinst dan een minder stijgende lijn zal volgen.

Ook moet vermeld dat de openstelling van de nieuwe lijn gelijktijdig zal verlopen met het opdrijven van het verkeer. De TGV-stellen zullen Lyon met Parijs verbinden met een cadans van één trein om de 30 minuten in beide richtingen.

De treinstellen bestaan uit twee tractierijtuien, één aan elk uiteinde, en 8 gewone rijtuigen, waaronder één met bar. Zij bieden plaats aan 375 reizigers, waarvan 240 in 1e klas.

In eerste klas staan de oranje en bruine zetels op rijen van drie geplaatst, waarvan twee langs de ene en een langs de andere kant van de centrale gang; in tweede klas zijn ze geschikt in groepjes van twee, dus vier per rij, hun kleur is blauw en groen.

De rijtuigen zijn uiteraard geklimatiseerd en de vensters dubbel beglaasd, de geluids- en thermische isolatie is uitstekend en het luchtversingssysteem zeer efficiënt. Een speciaal bestudeerde verlichting schept een aangename sfeer en iedere reiziger beschikt over een afzonderlijke leeslamp, ingebouwd in de bodem der bagagerekken. Alle zitplaatsen zijn individueel; in de achterkant van de rugleuningen bevinden zich uitklapbare tafeltjes waarop de daarvoor zittende reiziger een maaltijd kan gebruiken.

Een treinstel meet ongeveer 200 meter. Het is gemonteerd op zes motordraaistellen en zeven loopdraaistellen (deze laatste staan onder de verbindingen tussen de rijtuigen). De TGV is gehuld in een warm oranjeleurtje, doorstreept met een donkergrijze lijn ter hoogte van de vensters en versierd met een witte band die over de langsrichting loopt. Het geheel heeft het uitzicht van een reuzeslang met zeer aerodynamische lijnen. Het interieur is aan het buitenaanzicht gewaagd: men ruikt er het merk en de smaak van een industrieel designer.

Alleen het zien van deze mooie trein geeft u dadelijk lust om een biljet te kopen naar het zuiden, naar objectief 83.



## B-TOURRAIL

Nieuwe toeristische abonnementen vanaf dit jaar ! Zij werden «B-Tourrail» gedoopt en er bestaan twee versies:

1. de B-Tourrail 8/16, waarmee u acht dagen vrij kunt reizen, te kiezen binnen een periode van zestien dagen;
2. de B-Tourrail 5/16, geldig gedurende vijf dagen, vrij te kiezen binnen een periode van zestien dagen.

Deze periode van zestien dagen, voor beide formules van toepassing, laat u toe, wanneer u het goed uitkijkt, drie weekends mee te pikken. U koop bijvoorbeeld een B-Tourrail 8/16, waarvan de eerste geldigheidsdag een zaterdag is. Dan zal het abonnement geldig zijn gedurende een tijdspanne van zestien dagen waarin drie opeenvolgende weekends zijn vervat. Binnen die periode kiest u acht dagen die u het beste passen en waarop u zonder enige beperking kunt reizen.

De B-Tourrail wordt verkocht tot 31 oktober en van 15 tot 31 december.

## Verminderingen.

De kinderen, minder dan 12 jaar, genieten van een vermindering van 50 % op de B-Tourrail-prijzen.

De jongeren van 12 tot 25 jaar hebben recht op een vermindering van 25 % op de B-Tourrail-prijzen.



## NETABONNEMENT

Om een leegte op te vangen werd een nieuw, gewoon netabonnement ingevoerd, geldig gedurende zestien opeenvolgende dagen. U bepaalt zelf de eerste geldigheidsdag.

Deze formules worden verkocht zonder formaliteiten in alle stations.

Met de B-Tourrail of het netabonnement zestien opeenvolgende dagen kunt u ook deelnemen aan de uitstappen «Een mooie dag te...». De prijs van de uitstap wordt dan verminderd met de prijs van de treinreis.



## WEEKEND-BILJETTEN

Beschikt U over een vrij weekend en voorspelt de weerman een stralende zon ? Trek er dan even op uit per trein: de trein is lekker wegwezen !

Profiteer van onze weekendbiljetten.

Het zijn speciale retourbiljetten tegen verminderde prijs met bestemming kust en Ardennen.

De voornaamste kenmerken zijn:

- gevoelige prijsvermindering\*: 50 % en meer (75 % voor kinderen tot 12 jaar);

- geldig in 1<sup>e</sup> of 2<sup>e</sup> klas vanaf de vrijdagavond tot de maandagmorgen.

Indien een feestdag samenvalt met een vrijdag, zijn de weekendbiljetten geldig vanaf donderdagavond, indien hij samenvalt met een maandag zijn ze geldig tot dinsdagmorgen.

\* Indien minstens 40 km worden afgelegd bij de heenreis + 40 km bij de terugreis.

## Naar de kust

Deze weekendbiljetten, met bestemming de kuststations (Veurne en Diksmuide inbegrepen), zijn verkrijgbaar in alle Belgische stations.

U hebt de mogelijkheid om zonder enige formaliteit, de terugreis aan te vangen in een ander kuststation dan het station van aankomst.

## Naar de Ardennen

Deze weekendbiljetten zijn geldig bij vertrek uit alle stations gelegen op of ten noorden van de lijn Erquelines, Charleroi, Namen, Luik, Wezet, met bestemming naar de meeste stations bezuiden die lijn.

Het aankomst- en vertrekstation moeten niet noodzakelijk hetzelfde zijn. Een voorwaarde nochtans: u moet dit melden op het ogenblik dat u het biljet aankoopt.



## EEN MAAND TEGEN 1/2 PRIJS VOOR ALLEN

Ja ! Dank zij de **halveprijskaart**. De prijs bedraagt 380 F in 2<sup>e</sup> klas en 570 F in 1<sup>e</sup> klas: zij laat u toe een maand lang te reizen tegen halve prijs \* op het hele spoorwegnet.

Het is werkelijk voordelig: na twee retourreizen van telkens minstens 100 km per enkelvoudig traject hebt u de kostprijs van de kaart reeds ingewonnen. Oordeel zelf over de besparingen.

De halveprijskaart wordt verkocht zonder formaliteiten in alle stations.

**De gezinskaart tegen halve prijs**  
Voor de prijs van 190 F in 2<sup>e</sup> klas en 290 F in 1<sup>e</sup> klas biedt zij dezelfde voordelen als de voorgaande.

Zij is slechts verkrijgbaar gedurende bepaalde perioden van het jaar tegen volgende voorwaarden:  
• minstens drie kaarten per gezin nemen;

• in het bezit zijn van een kaart «Zonnige vakantie», afgeleverd door sommige sociale organisaties.

\* Vast recht inbegrepen. Minimumprijs: 17 F in 2<sup>e</sup> klas, 21 F in 1<sup>e</sup> klas.



## VERBLIJVEN IN BELGIË

U hebt een paar snipperdagen; u wil even uit de dagelijkse sleur? Wij hebben de oplossing: een NMBS-verblijf in België!

Het beantwoordt volledig aan de noodzaak om zich gedurende enkele dagen te ontspannen.

U hebt de keuze:

3 of 4 dagen te Knokke

3 dagen of 1 weekend te Oostende

4 dagen te Blankenberge

3 dagen te Spa

3 dagen te Yvoir in Maas- en Bocvallei

Het betreft hier een formule van vrije verblijven met logies en volledige pension (of half pension) in een hotel.

De prijzen zijn forfaitair en omvatten de treinreis vanuit een Belgisch station, het logies, het volledige pension of half pension en de dienst.

Inrichtingsdata, inschrijvingstermijnen, dienstregelingen, prijzen, enz... zijn vermeld in een brochure «Minitrips NMBS».



## EEN MOOIE DAG TE...

Een totaal verschillende formule: de individuele excursie !

Zij geeft u «ter plekke» de vrije teugel en biedt u terzelfdertijd de gelegenheid plaatselijke curiosa en bezienswaardigheden te bezoeken.

Zodoende kunt u alleen of in familieverband «Een mooie dag» doorbrengen te Brugge, of te Dinant. Andere aantrekkelijke daguitstappen zijn bijvoorbeeld: Antwerpen (zoo, haven- of Scheldetocht), Belœil (kasteel en park), Gent en de romantische Leie (wandeling en Leievaart), Bokrijk (domein)... er is zelfs een afdeling van de Lesse per boot.

De excursies «Een mooie dag te...» gaan ook over onze grenzen. U kunt onder meer een bezoek brengen aan Amsterdam en zijn grachten, Keulen en de Rijn, Luxemburg en zijn wallen, Maas-tricht en de Maas.

Meer inlichtingen vindt u in de folder «Een mooie dag te...» verkrijgbaar in de voornaamste stations.



## EEN DAG AAN ZEE EEN DAG IN DE ARDENNEN

Er bestaan ook speciale biljetten «een dag aan zee» of «een dag in de Ardennen». Zij zijn alle werkdagen verkrijgbaar (zaterdag uitgezonderd) tegen dezelfde prijzen en onder dezelfde voorwaarden als hierboven vermelde weekendbiljetten.

Twee belangrijke verschillen nochtans:

- de biljetten «een dag aan zee/een dag in de Ardennen» zijn enkel in het toeristisch seizoen verkrijgbaar;

- de heen- en terugreis moeten op dezelfde dag geschieden.



## VERMINDERINGEN VOOR GROEPEN

Tot nader bericht, personen die in België in groep reizen, kunnen op aanvraag genieten van de hierna volgende verminderingen:

groepen	minimum aantal deelnemers	verminderingen
gewone	10 20(1)	25% 50%
jongeren onder de 21 jaar	10	50%
scholen	10	50%

(1) Totaal vereiste minimum afstand: 100 km

Gratis biljetten kunnen afgeleverd worden aan de begeleiders wanneer de groep meer dan vijftien deelnemers bevat.

De plaatsbespreking is kosteloos voor reizen in het binnenland.

Aan wie moet u de aanvraag richten?

Aan het handelsagentschap of aan het vertrekstation.

Wanneer moet u de aanvraag indienen!

Vijf werkdagen op voorhand. De aanvraag wordt evenwel nog aanvaard één uur voor het vertrek van de trein, maar in dergelijk geval is er geen plaatsbespreking meer mogelijk.

Onze handelsagentschappen houden zich steeds ter beschikking voor alle verdere inlichtingen.



Twee bladzijden terug heeft u kunnen kennis maken met de Franse TGV-trein, die even over onze grens is gewipt. Deze blikvanger van een nieuw snelheidstijdperk is, als we het zo mogen stellen, de voorloper van de nakende spoorwegvernieuwing, en van de hoopvolle toekomstperspectieven aangekondigt in een brochure van de Groep van Negen.

De Groep van Negen is een "werkkern" samengesteld uit de spoorwegmaatschappijen van de negen landen aangesloten bij de Europese Economische Gemeenschap. De spoorweg kan zeker een waardevolle bijdrage leveren in het zoeken naar een evenwichtige expansie voor deze staten. Het was dus meer dan logisch dat de diverse spoorwegmaatschappijen zich rond de tafel schaarden om de gemeenschappelijke problemen te bestuderen en om een globale spoorontwikkelingspolitiek uit te werken op internationaal niveau.

De passage die volgt hebben wij in extenso uit de door de Groep van Negen recent gepubliceerde brochure gelicht. Het is een belangrijk hoofdstuk over de spoorweg der toekomst.



De spoorwegen zijn er al zo lang dat we hun specifieke voordelen maar al te gemakkelijk als vanzelfsprekend beschouwen. Hun dienstverlening is echter niet alleen gericht op reizigers en verladers, ook voor de Gemeenschap als geheel bieden ze unieke voordelen.

### Onvervangbare functie in het reizigersvervoer.

Voor bepaalde sectoren in het reizigersvervoer bestaan geen zinnige alternatieven voor het railvervoer. Noch de auto, noch de bus bijvoorbeeld kunnen het qua snelheid en comfort opnemen tegen de *Intercitydiensten op middellange afstand*. Deze worden binnenkort met snelheden tot 250 km/h op nieuwe lijnen uitgevoerd. Tegenwoordig rijden IC-treinen al met 160 en zelfs met 200 km/h op de hoofdlijnen.

Door de toenemende verkeerscongesties en de snel stijgende brandstofprijzen krijgt het *railvervoer over korte afstanden in en rond agglomeraties* eveneens een steeds grotere waarde voor de reizigers. En die neemt toe naarmate de diensten steeds verder geïntegreerd worden met die van andere stedelijke vervoerssystemen zoals bus en metro.

# VOORDELEN VAN DE SPOORWEGEN VOOR DE SAMENLEVING

De nachtverbindingen voor het reizen over zeer lange afstand bieden verder een praktisch alternatief voor het luchtvervoer, speciaal bij slecht weer. In een nachttrein kan de reiziger rustig slapend of etend, tot 1500 km afleggen.

De spoorwegen doen bepaalde groepen klanten ook speciale, voordelige aanbiedingen in het lange afstands- en vakantievervoer, zoals het vervoer van vakantiegangers, goedkope lange afstandsreizen voor jongeren, vervoer van grote groepen, en - een uniek aanbod - de autoslaaptreinen.

Dan zijn er natuurlijk ook nog andere nuttige faciliteiten zoals hotels, parkeerterreinen en reisbureaus.

### Essentieel aandeel in het goederenvervoer.

Zonder het railvervoer zouden vele goederen niet doelmatig geproduceerd en gedistribueerd kunnen worden.

Voor het ononderbroken vervoer in gesloten treinen tussen afzender en ontvanger bestaat geen alternatief. Deze hoogst efficiënte

vorm van transport is, mede door het aantrekkelijke prijsniveau en de regelmaat in het vervoer, onmisbaar voor de zware en middelzware industrie.

Verder is het gespreid *wagenladingsvervoer* met zijn flexibele capaciteit en zijn laad- en losfaciliteiten ideaal voor bepaalde klanten. Speciaal wanneer zij over eigen spooraansluiting beschikken, waardoor het overladen op een station overbodig wordt.

Uit kostenoogpunt wordt deze vorm van vervoer steeds interessanter door toepassing van nieuwe methodes, waarbij de wagens in groepen worden behandeld in plaats van afzonderlijk. Hierdoor vermindert de behandelingstijd en wordt de regelmaat in het transport verbeterd.

Tenslotte vervullen de spoorwegen vandaag de dag met name

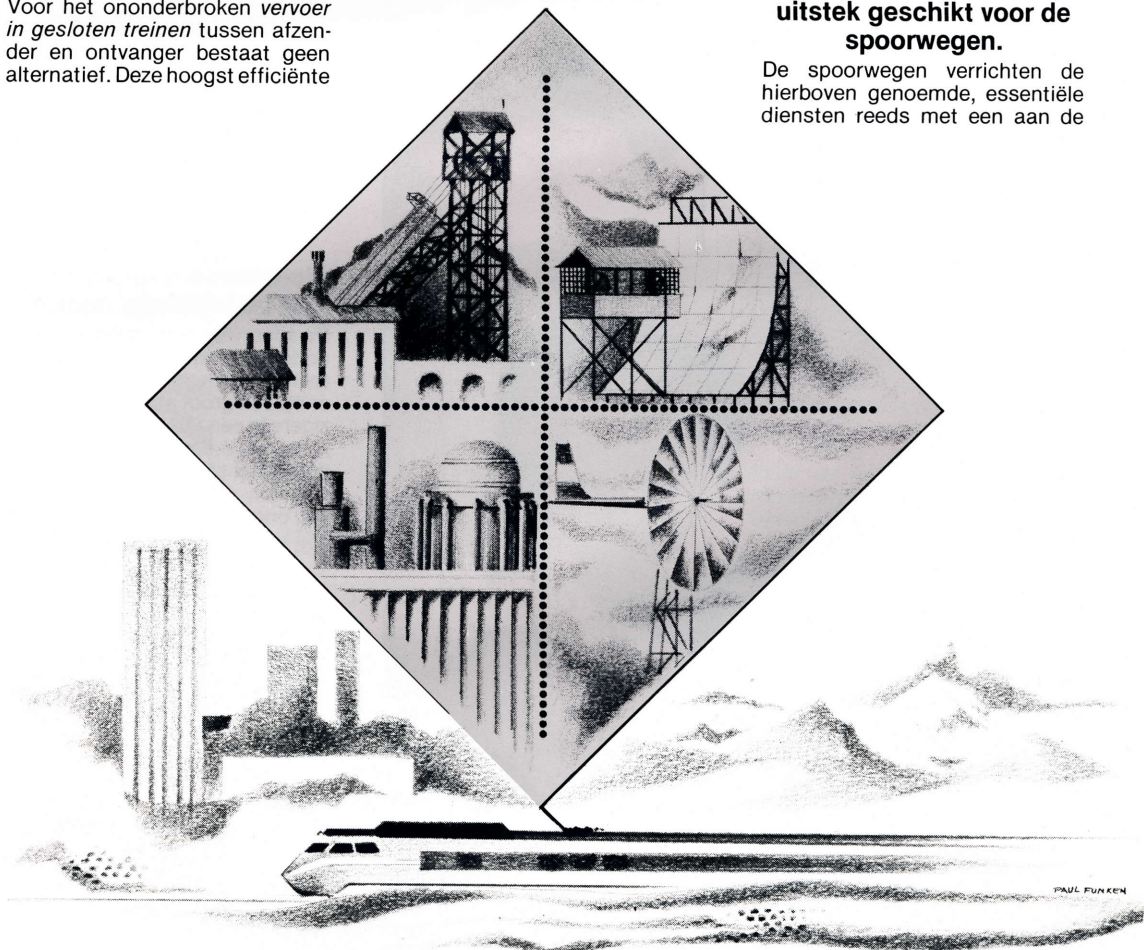
een vitale rol in het *gecombineerd vervoer*. Hierbij worden verschillende vervoertechnieken gecombineerd in het container- en rail/wegvervoer zodanig dat elks respectievelijk specifieke voordelen volledig tot hun recht komen.

Bij deze vorm van vervoer overbruggen de spoorwegen het grootste deel van het af te leggen traject. Het wegvervoer neemt de aan- en afvoer voor zijn rekening. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de vermindering van verkeerscongesties, luchtvervuiling en verspilling van kostbare olieproducten. Toch kan de verlader profiteren van de flexibiliteit van het wegvervoer.

Door de ontwikkelingen in het gebruik van containers neemt het belang van het gecombineerd vervoer steeds meer toe. Er wordt als het ware een "lopende bandsysteem" in het vervoer geschapen dat een ideale oplossing biedt voor logistieke problemen van vervoer en opslag van goederen.

### Nieuwe technieken bij uitstek geschikt voor de spoorwegen.

De spoorwegen verrichten de hierboven genoemde, essentiële diensten reeds met een aan de



eisen van de huidige markt aangepast modern apparaat.

Omdat het railvervoer echter een geleide en geprogrammeerde vervoerstechniek is, leent het zich bij uitstek voor verdergaande toepassingen op het gebied van cybernetica en datasystemen.

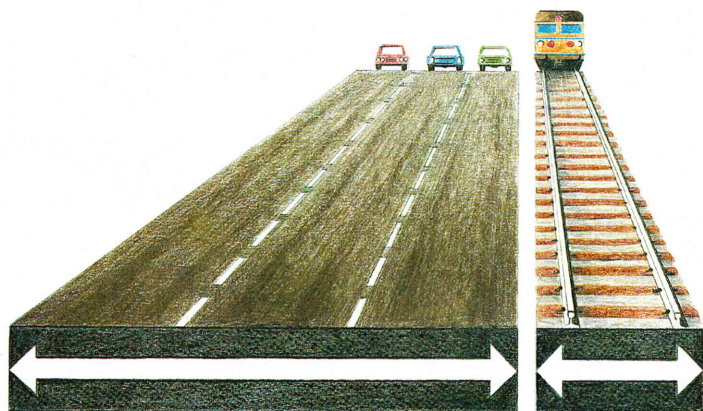
Als gevolg hiervan worden veiligheid, betrouwbaarheid en vervoersprestatie van het railvervoer voortdurend verbeterd. Systemen voor elektronische plaatsreservering bijvoorbeeld vergroten de dienstverlening aan de reizigers. Deze kunnen bij talloze verkooppunten plaatsruimte, maaltijden en slaap- of ligplaatsen reserveren.

Verladings trekkers trekken ook profijt van de automatisering. Zo biedt bijvoorbeeld de computergestuurde centrale beheersing van het goederenvervoer een verbetering van de controle op het transportproces.

Het railvervoer zal door de invoering van deze nieuwe technieken in de komende jaren zijn concurrentiepositie nog kunnen versterken.

### Opvallend zuinig in gebruik en flexibel bij de keuze van de energiebronnen.

Dank zij hun specifieke technische eigenschappen (geringe rol-



weerstand van stalen wiel op stalen rail, treinvorming enz.) hebben de spoorwegen een bijzonder bescheiden energieverbruik. Bovendien wordt voor het grootste gedeelte van elektrische energie gebruik gemaakt. Elektriciteit kan worden verkregen uit onverschillig welke primaire energiebronnen: kernenergie, waterkracht, geothermische energie, kolen, olie of windkracht. Geen enkele andere vervoerstechniek is zo flexibel als de rail en de waarde hiervan voor de Gemeenschap mag niet worden onderschat, zeker nu de huidige oliesituatie nog verslechtert.

### Belangrijke werkgelegenheids- en investeringsfactor.

Met een totaal van 1.230.000 werknemers zijn de spoorwegen in de Gemeenschap een belangrijke werkgever. Zij behoren ook tot de grootste afnemers van industriële producten, en geven daarmee een belangrijke stimulans aan de economische ontwikkeling.

### Verantwoord gebruik van de beschikbare ruimte.

De spoorweg heeft minder ruimte nodig dan welke andere vervoerstechniek ook. In de spits kunnen er op een groot station 20.000 reizigers in een uur aankomen. Toch is er voor deze vervoersstroom buiten het station niet meer nodig dan een strook land ter breedte van ongeveer 5 m.

Om per uur hetzelfde aantal reizigers te kunnen verwerken zou een autoweg nodig zijn met een breedte van meer dan 20 meter, wanneer er zich in iedere auto 2 inzittenden bevinden. Nog afgezien van het feit dat het railvervoer geen parkeerproblemen schept in de stadscentra; dit in tegenstelling tot het autoverkeer.

### Veiliger en minder lawaaiig.

Het railvervoer veroorzaakt minder overlast en is veel stiller dan het wegverkeer. Op 25 meter afstand produceert een trein 65 tot

75 decibel, een personenauto 70 tot 90, terwijl één zware vrachtwagen tot boven de 100 decibel kan uitkomen.

De spoorweg is ook een van de veiligste vormen van vervoer. In 1976 kwamen in de EG-landen 53.000 personen om het leven door wegongevallen, terwijl in dat jaar bij het railvervoer als gevolg van botsingen en ontsparingen 41 doden te betreuren vielen. De vergelijking wordt nog schokkender, wanneer men zich realiseert, dat op de weg in dezelfde periode 1.550.000 personen gewond raakten, tegenover 706 bij de spoorwegen, waarvan 250 tengevolge van botsingen en ontsparingen.

Als gekeken wordt naar de luchtvervuiling dan ziet men dat de personenauto 33 maal zoveel giftige bestanddelen in de atmosfeer brengt als het railvervoer.

### Het toenemend belang van de spoorwegen in de toekomst.

De politieke, economische en sociale omstandigheden hebben zich in de afgelopen jaren grondig gewijzigd. Door de energiecrisis is de groei aanzienlijk minder sterk toegenomen dan verwacht; verspilling is niet langer aanvaardbaar. Tegelijkertijd zijn de mensen niet bereid welke aantasting van hun levenspeil dan ook te aanvaarden. Daarom dienen de EG-lidstaten pogingen in het werk te stellen om de energiekosten van het vervoer tot een minimum terug te brengen, in het bijzonder door beperking van het oliegebruik. Gelijktijdig moeten de milieuvervuiling en geluidshinder worden bestreden overal waar dat mogelijk is. De kwaliteit van het openbaar vervoer mag daarbij onder geen beding verminderen.

Door hun wezenlijke voordelen zijn de spoorwegen het beste in staat dit samenhangend geheel van problemen op te lossen. Maar eerst dient aan een aantal essentiële voorwaarden te worden voldaan.



# MINITRIPS

in binnen- en buitenland



er even  
tussenuit  
tegen een  
voordelige  
prijs



bij voorbeeld

4 dagen te WENEN 5885 F

3 dagen te BERN 3065 F

3 dagen te LONDEN 2675 F

vraag de brochure in de stations

Even wegwezen:

## DE NMBS MINITRIP

Steeds meer mensen hebben er behoefte aan om tijdens de lange periode tussen de grote jaarlijkse vakanties de dagelijkse sleur even te vergeten, en er enkele dagen op uit te trekken om de geest te verrijken of gewoon weer op adem te komen.

**De NMBS Minitrip komt tegemoet aan al deze verlangens en biedt U een volledige ontspanning in korte tijd.**

Wat is een NMBS MINITRIP ? Een NMBS Minitrip is een korte reis — een weekend of enkele dagen — voor u georganiseerd door de toerismediën van de NMBS.

**Deze formule beantwoordt ten volle aan de wensen van de hedendaagse toerist.**

De NMBS Minitrip omvat immers het vervoer, het verblijf in een hotel, in bepaalde gevallen enkele maaltijden of andere prestaties en voorziet geleide bezoeken of reducties op de toegangsprijzen bij het bezoek aan bepaalde toeristische bezienswaardigheden. Het is een kant-en-klaar formule die u volledig ontlast van de voorbereiding en organisatie van uw reis. U hoeft alleen maar te kiezen.

**Waar kan u met een NMBS minitrip naartoe ?**

De NMBS heeft voor u een veertigtal Europese steden uitgezocht, waaronder enkele in België. Al die steden werden uitgekozen omwille van hun culturele en/of toeristische uitstraling. U vindt een volledige lijst op bladzijde 1.

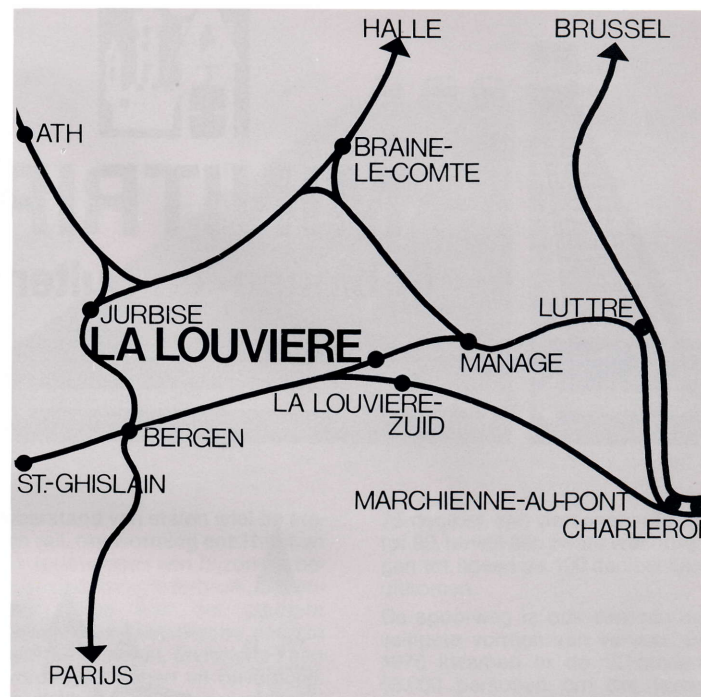
**Wanneer worden de NMBS minitrips georganiseerd ?**

Er bestaan winter- en zomerminitrips. Een aantal ervan worden georganiseerd op vaste data, andere elk weekend.

**Voorbeelden:**

2 dagen Keulen: 1.215 F.  
3 dagen Oostende: 1.530 F.  
2 dagen Amsterdam: 1.315 F.  
3 dagen Lausanne: 3.130 F.





Bij de inhuldiging van de nieuwe M4-rijtuigen 2e klasse, eind maart, heeft de minister van verkeerswezen de genodigden op twee werven rondgeleid. Twee passages uit zijn toespraak illustreren goed het waarom: "De energieperikelen verplichten ons onze toekomst volgens andere criteria te bepalen, dan de tot op heden geldende maatstaven (...). Door een versnelde electrificatie van ons spoorwegnet hebben wij deze vitale sector van onze nationale economie onafhankelijk willen maken van een primaire energiebron."

Het is inderdaad zo, dat de twee bezochte werven deel uitmaken van de electrificatiewerken op de Waalse en Vlaamse aslijnen, die, beschouwd in het geheel van het electrificatieplan, op aanvraag van de economische gewestraden absolute voorrang krijgen.

## La Louvière

Ter gelegenheid van de inhuldiging van de geëlectriceerde lijn 's Gravenbrakel - Manage - Luttre - Pont-à-Celles in mei 1979, werd de verbetering aangekondigd van het tracé der sporen van de drie armen van de driehoek "De la Paix", die gevormd wordt door La Louvière, Bracquegnies en La Louvière - Bouvy. Die werken waren de volgende belangrijke faze in de aanleg van de Waalse spoorwegdwarslijn.

Deze verbeteringen van het tracé moeten een verhoging van de snelheid van het spoorwegverkeer mogelijk maken en toelaten de overwegen nrs 15, 16, 19 en 21 op de lijn 118 af te schaffen. Daarvoor moeten belangrijke werken van burgerlijke bouwkunde worden uitgevoerd.

Voor de uitvoering van de werken was het onderbreken van het spoorverkeer tussen Bracquegnies en La Louvière noodzakelijk vanaf 18.2.80 wegens het kruisen op verschillende hoogten van het tracé van de oude en nieuwe spoorlijnen ter hoogte van de vertakking "La Paix". Sinds die datum werden de oude sporen uitgebrouwen en de nieuwe sporen van de lijn Bergen-La Louvière zullen eind juni 1980 gelegd worden.

De electrificatie en het in dienst stellen is voorzien einde september van dit jaar. Van dat ogenblik af wordt het baanvak Manage - La Louvière - Bergen elektrisch bereden.

De klokvaste half-doorgaande treinen van de dwarslijn die tijdelijk werden omgeleid van Manage langs Ecaussinnes en Zinnik naar Bergen zullen dan hun oorspronkelijke reisweg hernemen. De regelmatigheid van het verkeer tussen Brussel en Bergen zal daardoor belangrijk verbeterd worden.

De electrificatiewerken leggen ook belangrijke belemmeringen op aan

het treinverkeer op lijn 78, tussen Saint-Ghislain en Doornik vanaf 1 juni 1980.

## Deinze

De werken te Deinze zijn het belangrijkste deel der werken voor de electrificatie van lijn 75 (Gent-Kortrijk).

De aanneming voor de ophoging van het sporencomplex te Deinze is op 6.2.78 gestart.

Deze werken worden in verschillende fasen uitgevoerd daar het definitief tracé der sporen grotendeels dit van de huidige sporen volgt, weliswaar op een verhoogd niveau.

Een eerste belangrijke faze was het omleggen van de vroegere sporen. Dit kwam neer op het aanleggen van voorlopige sporen met voorlopige perrons doch met behoud van het oud station. De vroegere sporen konden dan buiten dienst gesteld en uitgebrouwen worden. Op deze vrijgekomen plaats werden de ophogingswerken met zandachtige grond uitgevoerd.

Daarenboven werden 1 viadukt en 7 bruggen en onderdoorgangen gebouwd, waarvan een brug en een onderdoorgang in twee fasen.

Het nieuwe verhoogde sporencomplex wordt gedeeltelijk (2 verhoogde sporen) in gebruik genomen in april 1980. Een nieuw dienstgebouw naast het viadukt bevat ook een seinhuis dat niet alleen het station Deinze maar ook de seininrichting van Waregem en Tielt op afstand zal bedienen.

Het oude stationsgebouw blijft nog ongeveer een zestal maanden in dienst, tot het vervangen wordt door het nieuwe stationsgebouw dat zich gedeeltelijk onder het viadukt bevindt en dat samen met een derde opgehoogd spoor in dienst zal gaan.

Op dat ogenblik wordt lijn 73 (Gent-Adinkerke) ook op de verhoogde

bedding gelegd en verdwijnt de laatste af te schaffen overweg te Deinze.

Een belangrijke parking, welke reeds in gebruik is, werd dicht bij het nieuwe station aangelegd. De ruimte onder het viadukt wordt benutten om het nieuwe station en de gebouwen voor de diensten RTT onder te brengen. Daarenboven zal de resterende ruimte onder het viadukt aangewend worden om het autobusstation en een fietsenbergsplaats in te richten. Het stationsplein zal ook ruimer worden.

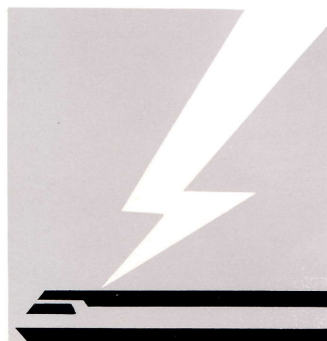
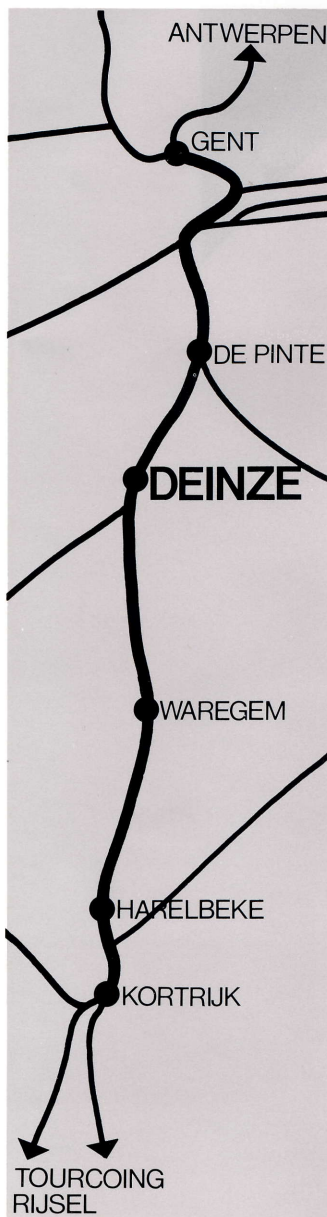
Boven de vijf verhoogde sporen komt een gemeenschappelijke peronkap.

Eind mei was Kortrijk aan de beurt om de personaliteiten te ontvangen voor de officiële openstelling van de geëlectriceerde lijn naar Gent.

22 september 1839: een heuglijke dag in de annalen van de stad Kortrijk. De aankomst van de eerste trein uit Gent wordt met veel luister gevierd. Deze lijn wordt in 1842 verlengd tot Roubaix. Naarmate de jaren verstreken zou het station Kortrijk meer en meer belang krijgen, dank zij de aanleg van lijnen naar Brugge, Wervik, Ieper, Oudenaarde...

Het tijdens een bombardement erg gehavende station (juli 1944) werd in 1956 vervangen door een functioneel en modern gebouw.

De electrificatie van de lijn Gent-Kortrijk zal deze verbinding een nieuwe impuls geven. Voltuoid na de electrificaties van het vak Antwerpen-St.-Niklaas (1970) en de verlenging naar Gent (1973) betekent dit, dat bijna de volledige grote Vlaamse transversaal die Aalbeke met Vreeren-Nerem verbindt, onder draad is gebracht.



Eind 1973 zette de raad van beheer van de NMBS het licht op groen voor de algemene elektrificatiewerken. Zoals gebruikelijk, nam men deze situatie te baat om de gehele infrastructuur te moderniseren en om in het bijzonder het grootste deel van de 67 overwegen af te schaffen.

Het "electrische" vak Gent-Kortrijk is ook een belangrijke stap naar de aansluiting met het Franse net. De nog ontbrekende schakel, Kortrijk-Moeskroen, zal in 1981 onder draad gebracht worden. De realisaties van de elektrificatie van het vak tussen de grens en Rijsel door de SNCF, zal interessante perspectieven openen voor de spoorverbindingen tussen Nederland, Antwerpen en Rijsel, alwaar men aansluit op het Franse "Intercity"-net.

Drie nieuwe stationsgebouwen zijn opgericht te De Pinte, Deinze en Waregem. De moderne apparatuur voor de electriciteitsverdeling, voor de bewaking van wissels en voor de telecommunicatiesignalen vereist nu veel minder plaats dan weleer. De aldus vrijgekomen ruimte wordt benut voor de correctie van "spoortracés", verbetering van toegangen, een betere integratie met andere vervoerswijzen en voor het creëren van parkeerplaatsen maar ook voor fietsenstallingen. Het ijzeren ros is nog altijd een populair vervoermiddel in de streek.

In zijn toespraak heeft de heer Lambrecht, burgemeester van Kortrijk, enkele interessante feiten aangehaald:

Het inrijden van de elektrische spoorwegverbinding Gent - Kortrijk opent inderdaad nieuwe perspectieven voor de ontwikkeling van Zuid-West-Vlaanderen.

Wij kunnen dit beschouwen als de eerste etappe naar een efficiënte spoorwegverbinding met de voor-

naamste centra van het binnenland en ook van het buitenland.

Wanneer men een oogslag werpt op de kaart van het Belgisch Spoorwegnet met zijn geëlectriceerde en niet-geëlectriceerde lijnen dan valt het op dat Zuid-West-Vlaanderen er niet bijster gunstig voorstaat.

Het is precies daarom dat ik zopas gesproken heb over de eerste etappe van de elektrificatie van de Spoorwegen in onze gewesten. **Ik weet en ik verheug er mij om, dat er plannen bestaan om de verdere uitbouw van de elektrificatie door te voeren. De verbinding met het Frans spoorwegnet via Moeskroen-Tourcoing is van grote betekenis. Het vormt zo wat de pendant van de E3: Antwerpen-Rijsel.**

Als men weet dat 45 jaar geleden de afstand Kortrijk-Brussel op 56 minuten kon afgelegd worden en dat wij er nu 80 minuten overdoen, hoeft er geen verdere bewijsvoering te worden aangebracht om een spoedige realisatie van de elektrificatie van deze spoorweglijn te bepleiten.

De mensen van Zuid-West-Vlaanderen zijn nuchter genoeg om te beseffen dat niet alles in eens en op hetzelfde tijdstip kan gerealiseerd worden; doch gelet op de opgelopen achterstand lijkt het ons toch billijk dat in het kader van de planning, die moet opgemaakt worden, Zuid-West-Vlaanderen prioritair zou behandeld worden, gelet ook op het economisch en commercieel karakter van onze streek enerzijds en op de bevolkingsdichtheid anderzijds, is deze vraag volkomen verantwoord.

Een ander aspect van het spoorwegverkeer, dat voor de stad Kortrijk van overwegend belang is, houdt verband met het parkeerprobleem.

Wij kunnen ons eveneens verheugen over het toenemend gemeenschappelijk vervoer, vooral op de spoorwegen. Hoe langer hoe meer is de bevolking geneigd niet enkel voor verre afstanden, maar ook voor middellange afstanden de trein te gebruiken en naarmate de modernisering zich zal doortrekken zal deze tendens nog toenemen, ook al om andere factoren zoals de steeds stijgende benzineprijzen.

Als men weet dat er nu al meer dan 9.000 mensen per dag in het station van Kortrijk de trein nemen dan weet men ook dat een groot percentage van deze treinreizigers met de auto zo dicht mogelijk het station wensen te bereiken en er hun wagen voor 8 à 10 uur parkeren.

In een tijd waarin wij onze levensgewoonten dringend dienen te herzien, heeft de vertegenwoordiger van de minister van verkeerswezen in zijn antwoord de voor de hand liggende conclusie verwoord.

Dit alles past wel gans bijzonder in de krachtlijnen van een nieuwe politiek ter bevordering van het openbaar vervoer en speciaal van het vervoer per spoor dat zuinig is met de ruimte, vriendelijk voor het milieu en niet verontreinigt.

Nu de energiekrisis zich steeds scherper aftekent, geeft de intensifiëring van de elektrificatie van het net een specifiek antwoord op de behoeften van de economie.

Bij dit openverklaren van de elektrische spoorlijn Gent - Kortrijk spreek ik, in naam van de Heer Minister, de wens uit dat de N.M.B.S. in een dergelijk toekomstperspectief verder een eminente rol mag vervullen.



**B** **Tour** **Rail**

**ONBEPERKT TREINEN VOOR 175F PER DAG**