

ⓑ

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

382

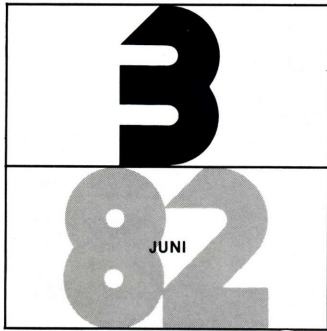
JUNI

Maandlijks
tijdschrift
behalve
1°, 4°, 7°, 8°
en 10° maand.

Brussel X

G.P.P./10/209





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

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tef. 02/523.80.80, toestel 22184
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's:
NS: 13
NMBS

INHOUD



B-NIEUWS

- De NMBS in 1981: 2-3
- Zeeuws-Vlaanderen: 13
- Onze commerciële vertegenwoordiging te Luik: 18
- Interfrigo: de wagen van de toekomst: 18
- De Technische Eenheid bestaat 100 jaar: 18



ONDERNEMING

- De elektrische centrale van Awirs: 4
- Uitzonderlijk vervoer: 16
- Brouwerij te Leuven: 18



UITRUSTING

- De Belotti-loskuil: 6
- Hefwerktuigen: 9



TOERISME

- De Orient Express opnieuw in dienst: 14
- Goede treinen voor goede vakanties: 16



Reizigers

• De abonnementen dalen met 0,1%, maar ze vertegenwoordigen nog steeds meer dan 60% van het binnenlands verkeer. De kopers van een gewoon biljet zijn talrijker geworden en hun relatief aandeel in het totale klantenpakket bedraagt nu 13,2% tegen 12,3% in 1980.

• Het internationaal verkeer deed het minder goed met een minus van 5,2% in aantal reizigers. Doch in 1981 verhoogde het aantal reizigers-kilometer met 2,2, wat wijst op langere trajecten. De autoslaaptreinen en de nachtformules trappelen ter plaatse. Daar kan de verminderde koopkracht wel voor aangewezen worden; heel wat landgenoten bekijken hun vakantieprobleem uit een andere hoek.

• De jongeren zijn voor het spoor een potentiële klantengroep in expansie. De Inter Rail-kaart doet het goed: 9.845 eenheden werden verkocht in 1981 wat 20% meer betekent dan in 1980 (dat zelf reeds 25% beter was dan 1979!). De BIGE-biljetten, die aan enkelingen dezelfde voordelen bieden als aan groepen, zitten ook in de lift: 465.865 stuks werden vorig jaar aan de man (vrouw) gebracht.

• Ook de derde leeftijd heeft een klare kijk op de voordeeltarieven van de Europese spoorwegnetten. In 1981 werden in België 18.477 Internationaal Seniorkaarten aangekocht. Deze geven recht op een reductie van 30 tot 50% op de meeste Europese netten, zowel in eerste als in tweede klasse.



N.M.B.S. 1981

Stukgoed

Het colli-verkeer heeft zich op een wisselvallige manier doorheen 1981 geworsteld. Het eerste semester was ronduit slecht, doch de gevoelige verbetering in het tweede heeft de globale schade beperkt tot slechts 0,7% uitgedrukt in aantal zendingen. De vervoerde tonnage was evenwel niet navenant, we noteerden 10,7% minder.

- Het binnenverkeer kwam er iets beter uit: -0,2% in aantal stukgoedzendingen en -10,4% in vervoerde tonnage. De contractanten, die 80% uitmaken van het klantenbestand, bezorgden ons meer trafiek dan degenen die het normaal tarief betalen, voor de expresszendingen was de situatie net andersom.

- De enige stijging werd genoteerd voor de vervoerde tonnage van internationale postcolli, daar tegenover staat weer een daling qua aantal. Doch de globalisatie van het internationaal verkeer wijst ook op een terugloop.



Wagenladingen

De NMBS heeft in 1981, 69.539.300 ton goederen als volledige wagenlading vervoerd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de kenmerkende resultaten:

	1980	1981	Vershil
Totale tonnage (x 1.000)	70.950	69.539,3	- 2%
Ton-km (x 1.000.000)	7.983,5	7.515,1	- 5,9%
Tonnage per zending	105,47	112,25	+ 6,4%
Tonnage per wagen	34,6	35,8	+ 3,5%
Gemiddelde afstand (km)	112,5	108,1	- 3,9%

- Het eerste semester was niet schitterend. Het verkeer herstelde zich vanaf september, maar de daaraan gekoppelde toename kon het geleden verlies niet compenseren.

- Per verkeerstromen beschouwd was de verkeersrevolutie heel verscheiden, zowel qua volume als qua ton-kilometer. Het binnenverkeer en de invoer van overzee stijgen respectievelijk met 6,9 en 3,4%. De doorvoer te land werd sterk beïnvloed (-21%) door de terugloop van de transporten tussen buurnetten van landbouwproducten en vaste brandstoffen. De doorvoer van overzee "IN" gaat met 11,5% achteruit. In Antwerpen werden heel wat minder ijzererts overgeslagen voor het Groot-Hertogdom en voor Frans Lotharingen, en dat verklaart ook gedeeltelijk de terugloop van de gemiddelde afstand.

- Indien we de aard van de goederen als criterium nemen, stellen we een daling vast van 3,3% bij de erts en quasi een status quo voor de twee andere grote sectoren, de vaste brandstoffen en de metaalproducten. Bij de overige verkeren (die 30% van het totaal uitmaken) noteren we een achteruitgang voor de groefproducten en bouwmaterialen, een steile duik voor textiel en leder (deze sector heeft slechts een aandeel van 0,1% in de globale trafiek) en een stap terug van 9% voor de scheikundige producten.

- De gecombineerde vervoeren doen het beter. In 1981 werden bijna 5.000 containers meer op de trein gezet dan in 1980. Antwerpen noteerde -5,4% en Bressoux verloor ook een deel van zijn potentieel; Zeebrugge daarentegen behandelde 13.000 contai-

In ons vorig nummer werden op summere wijze de trafiekresultaten van onze buurnetten in 1981 toegelicht. De algemene tendens was een terugloop van het goederenverkeer variërend van 3 tot 12% en een stijging van het reizigersverkeer, zelfs tot 10,3% in Duitsland.

De statistieken van de Belgische

ners meer en de twee particuliere terminals Athus en Muizen konden ook een gunstig resultaat voorleggen. Op te merken valt dat de spoorweg zijn aandeel in het totale Zeebrugse havenverkeer

lichtjes heeft verbeterd, het bedraagt nu 82,8%.

Zonder de slechte economische situatie zou het rail/route-vervoer het zeker nog beter hebben gedaan. 9,3% meer voor het kangoeroe-vervoer en 2,5% meer voor het huckepack-verkeer is zeker een eervol resultaat. Er is een globale progressie van 8,5% en de kaap van 20.000 wegvoertuigen per jaar is heel dichtbij.

- Het wagenpark evolueerde in dezelfde zin als de laatste jaren steeds het geval was: een daling van het aantal gewone wagens (vooral twee-assige) en een stijging van het gespecialiseerde wagenpark, beter aangepast aan de noden van de vervoerders. Het bruikbaar wagenpark telt iets meer dan 36.000 eenheden, waarbij zich nog ongeveer 4.000 particuliere wagens voegen.

spoorwegen vertonen een gelijkaardig beeld: een daling van het goederenvolume met 2% en een toename van het aantal reizigers met 1,9%. In vergelijking met onze buurnetten is de daling met 2% in de goederensector een eervol resultaat wat toch enigszins de duik onder de 70 miljoen ton-grens vergoelikt.

Het jaar 1982

De vooruitzichten voor dit jaar, opgemaakt tijdens de eerste maand, voorzien een stijging van het verkeer. Zal dit objectief bereikt worden?

De stakingen in de zware industrie kostten de NMBS ongeveer 3 miljoen ton verkeer. Niets laat evenwel vermoeden dat deze handicap volledig kan worden goedge maakt.

Maar blijven we bij de werkelijkheid en laten wij enkel het feit onderstrepen dat de NMBS in de Europese context taaie weerstand heeft geboden aan de aanvallen van de conjunctuur en van de concurrentie. Als deze gedragslijn kan worden doorgetrokken kunnen we de toekomst met gematigd optimisme tegemoet blikken.





AWIRS: de steenkool in opmars



De elektriciteitscentrale van Awirs, gesitueerd op het grondgebied van de gemeente Flémalle, werd ontworpen in 1948. De plaatselijke industrie had nood aan een goed uitgeruste centrale die moest instaan voor een gegarandeerde regelmatige elektriciteitsbevoorrading, tegen een zo gunstig mogelijke prijs en die bovendien het afval van de steenkoolwinning zou absorberen.

Het eerste project voorzag zes eenheden van 50 MW, maar dat werd snel gewijzigd.

In 1951 werden de eerste twee groepen in bedrijf gesteld, elk met een vermogen van 50 MW en gevoed met steenkool. Een derde productie-eenheid van 125 MW eveneens draaiend op steenkool maar met mogelijkheid om zware fuel te verbruiken, vervoegde het park in 1962. De vierde eenheid, ook van 125 MW, startte de productie in 1967 enkel werkend op zware fuel. Beide eenheden van 125 MW werden in 1969 omgebouwd voor een voeding met aardgas. Om het geheel te vervolledigen kwam daar in 1973 nog een groep van 300 MW bij, die zowel op fuel als op aardgas kan functioneren.

De maatschappij UCE Linalux

realiseerde de eerste vier uitbouwfasen van de centrale alleen, de vijfde in samenwerking met Esmalux en Intercom. Sinds 1976 staat de centrale onder het beheer van UNERG.

Drie brandstoffen

Awirs is gebouwd op een uitgestrekt terrein van 18 hectaren gepergrand tussen de Maas, de autoweg nr. 7 en lijn 125 van de NMBS. Het hoofdgebouw staat centraal op het terrein, met stroomafwaarts het opslagareaal voor vaste en vloeibare brandstoffen en stroomopwaarts de gasinstallaties. In feite bestaat de centrale niet uit één geheel, de spoorinfrastructuur is gescheiden van de rest door de weg. Wij komen er verder op terug.

Drie soorten brandstoffen dus voor Awirs. Het gas komt binnen via twee collectoren van 60 kg/cm² vooraleer het in de twee ontspanningsleidingen komt die het respectievelijk naar een druk van 15 en 1,5 kg/cm² brengen.

De fuel wordt aangevoerd per spoor. Vorig jaar 322.000 ton. De wagens worden ontvangen op een aansluiting van lijn 125 (Namen-Luik) waar een pompstation



de stookolie naar 5 opslag tanks leidt; twee van 5.000 m³, één van 20.000 m³ en twee van 45.000 m³.

De steenkool interesseert ons natuurlijk het meest. Awirs was traditioneel een steenkoolcentrale, want niettegenstaande de aanwezigheid van een kraan (die nu ontmanteld is) voor het lossen van binnenschepen, ging de voorkeur toch steeds uit naar het spoor. Zo bouwde men een losinstallatie met weegbrug en tuimeelaar. De steenkool werd in den beginne nog geladen in stortwagens en het tuimelen was de snelste - en spectaculairste - manier om ze te lossen. De tuimeelaar verdween in 1969: stookolie en gas waren de energiebronnen van de toekomst. Wat nog nodig was aan steenkool kwam via de weg, de vrachtwagens kipten hun lading op het opslagareaal (capaciteit 90.000 ton) en een kraan zorgde voor de voeding van de brekers.

Maar nu beleeft de steenkool een nieuwe opmars na de petroleumcrisis. Groep nummer 3 draait opnieuw volledig op steenkool en groep 4 is in omschakeling. Eind dit jaar zal het totale op steenkool draaiend vermogen 250 à 260 MW bedragen.

Dagelijks een volledige trein

Men zoekt naar een praktisch en snel middel om de steenkoolaanvoer te verzekeren. De trein is daarvoor een ideale partner. Maar vandaag de dag tuimelt men de wagens niet meer. De zelflossers die nu aangewend worden voor de bevoorrading vereisen de bouw van een loskuil. Welke type? De keuze is groot!

UNERG besliste haar centrales van Péronnes, Amercœur en Awirs uit te rusten met kleine loskuilen, zuinig en met een goed rendement. De firma Belotti werd belast met de bouw van de kuil en van de bijhorende infrastructuur (zie verder in dit nummer).

Het treinverkeer met de centrale startte in januari 11, en alles loopt tot ieders voldoening heel vlot, enkele kleine incidenten te wijten aan de weersomstandigheden niet te na gesproken (zoals het vastvriezen van de transportbanden in januari of het ongewild aanslaan van gevoelige veiligheidssystemen die het hele losproces stilleggen).

De werking van de loskuil is eenvoudig en snel. De trein rijdt via het aansluitspoor over de loskuil en wagen na wagen wordt gelost. Daartoe opent iemand telkensmale de deuren van de wagen, zodoende dat de transportband de tijd heeft de 30 ton wegende massa te evacueren (dat gebeurt in 30 seconden). De kuil is derwijze gebouwd dat de steenkool goed afrijst en er zich geen "opstoppingen" voordoen.

De kadans kan opgevoerd worden tot 1.000 ton per uur. Maar de verantwoordelijken verkozen het debiet te houden bij 850 ton per uur, een ritme dat probleemloos kan aangehouden worden. Het lossen van een hele trein duurt zodoende slechts 80 à 90 minuten. Het kan zeker nog een kwartuur sneller, maar overhaasting is niet lonend.

Momenteel is het moeilijkste punt het openen van de laterale deuren der wagens: het zijn geen homogene stellen en de deursluitingen zijn dikwijls verschillend. Meestal moet iemand op de wagen klimmen om aan een wiel te draaien. Dat is niet zo praktisch en daarom bestudeert de centrale de installatie van twee apparaten met perslucht om de deuren pneumatisch te openen. Dat zou eerlang gebeuren. Het is heel makkelijk realiseerbaar op de laatste generatie Fals-wagens, die op het uiteinde zijn uitgerust met een roterende as die zowel het openen van de deuren regelt als het sluiten en het vastzetten ervan.

Gemengde kolen

Vanuit de loskuil vertrekt een

transportband over de autoweg nr. 7 naar het opslagareaal. Dat is ingedeeld in twee stroten, één voor magere kolen en één voor vette kolen, en wordt omzoomd door een transportbandennet waarmee diverse operaties kunnen uitgevoerd worden. Twee opnemers-verdelers (stackers), één voor elke kwaliteit, vervolledigen de uitrusting van het areaal. De stackers hebben als bijzonderheid dat zij steenkool van de stock kunnen opnemen of aan de stock toevoegen en terzelfdertijd naar de brekers kunnen voeren. Eens de kenmerken van de opgeslagen steenkool zijn bepaald wordt een programma opgevoerd dat de twee stackers aan het werk zet om het ideale kolenmengsel samen te stellen.

Eén stookketel verbruikt 50 ton steenkool per uur. Dagelijks is er dus één trein nodig, maar daarnaast zijn er soms ook extra-treinen. Zo werd de voorraad die eind maart 80.000 ton bedroeg opgedreven tot 100.000 ton. Een eenvoudig rekensommetje toont aan dat één trein per dag eerder aan de lage kant is om op beide oren te kunnen slapen. Vrachtwagens zorgen voor een bijkomende aanvoer van steenkool uit de mijn van Roton of afkomstig van de recuperatie van de terril van Trazegnies door Ryan Europe. De wegvoertuigen storten de massa in de spoorwegkuil via drie openingen in de zijwand.

Als de ombouw van groep 4 voltooid is, zal het verbruik stijgen tot 100 ton per uur wat iets meer dan twee dagelijkse treinen vereist.

Op maat

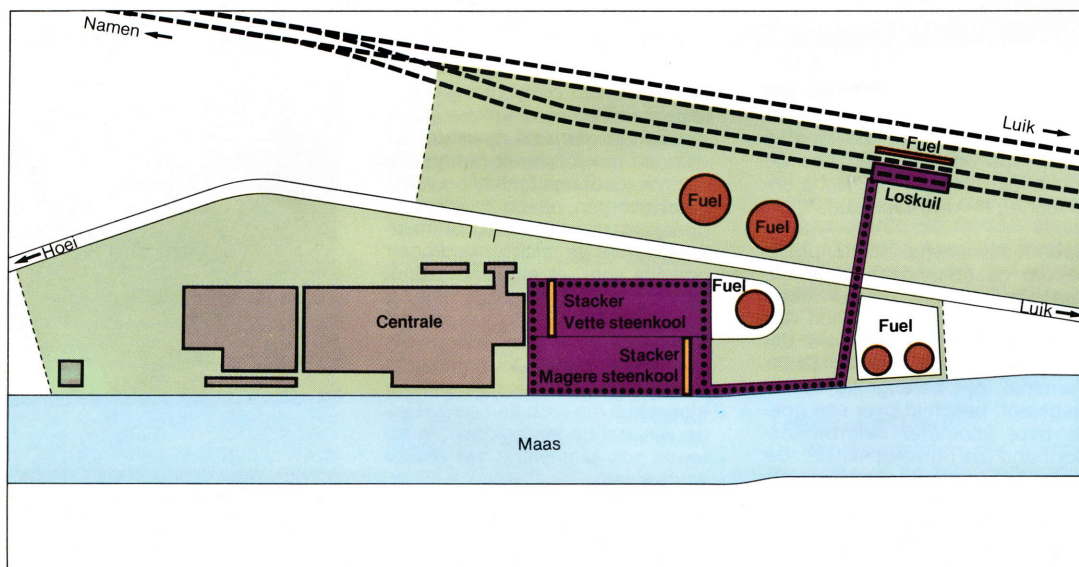
Een loskuil is een werktuig dat dient aangepast aan de specifieke behoeften, het is vooral functie van de te verwerken massa. Bovendien kan, indien mocht blijken dat de standaarduitrusting niet voldoet, iedere gebruiker de loskuil op maat laten aanpassen (net zoals men zich een kostuum

kan laten aanmeten). Dat was het geval voor de Belotti-kuilen in de drie UNERG-centrales. Awirs zal eerst de pneumatische installatie voor het openen der deuren bijbouwen en voor volgende winter staan warmtestralende wanden op het programma. Deze moeten vastzittende ladingen bij strenge vorst verwarmen om het lossen door zwaartekracht niet te hinderen. Het geval deed zich voor in januari toen bleek dat de lading die op vrijdag in Antwerpen was geladen, op maandag in de centrale muurvast zat; het was zelfs onmogelijk de deuren te openen. Wachten tot de temperatuur steeg was de enige boodschap. Met hetzelfde probleem hadden ook andere centrales te kampen. Daarom het warme wanden systeem dat reeds te Vilvoorde wordt toegepast. Het stel rijdt tussen de wanden waarin een buizenet is gebouwd dat gevoed wordt met zeer hete stoom. De wanden stralen voldoende warmte uit om de lading te verwarmen en het lossen mogelijk te maken. Awirs verwacht heel wat van het systeem: reeds lang passen ze iets dergelijks toe voor een eventuele opwarming van zware stookolie in ketelwagens.

Het treinverkeer met de centrale loopt heel vlot, een pluim dus voor de verantwoordelijken. De 33.000 ton steenkool die de NMBS vorig jaar heeft aangevoerd waren slechts het voorgerecht van de massa die dit jaar wordt verwacht. Awirs heeft dus duidelijk de trein herontdekt. Maar tijdens ons bezoek verklaarde onze gesprekspartner wijzend naar de nieuwe installatie:

- Kijk hoe eenvoudig het is, hoe snel het gaat. Het valt niet meer te vergelijken met hetgeen we hier voorheen hadden: de tuimeelaars, het stof...

Jawel, de spoorweg evolueert in gunstige zin. En zo hoort het.



Men zou bijna kunnen stellen dat de ingenieurs van de firma Belotti spoorwegtechnici zijn. Zij ontwerpen immers voor de ondernemingen uitrustingen en installaties die het de spoorweg makkelijker maken om zich in het productieproces te integreren.

Toch willen we vooreerst elk misverstand vermijden: Belotti, waarvan hier sprake, heeft niets te maken met de gelijknamige Italiaanse constructeur van hefwerkhuizen (zie verder in dit nummer). De Belgische Belotti is een familiale onderneming die in Deux-Acren, deelgemeente van Lessen, een atelier voor metaalconstructie heeft opgericht. In het bescheiden administratiegebouw ontwerpt men allerhande

vertolkt een hoofdrol in de transportketen voor de centrale: de trein brengt de steenkool in afneembare kipbare bakken naar het station Mol waar ze op de vrachtwagen worden geladen; deze transporttechniek werd reeds uitvoerig besproken in een vorig nummer.

In werkelijkheid was ons bezoek aan deze middelgrote onderneming geïnspireerd door de drie loskuilen die ze gebouwd heeft voor UNERG in de elektriciteitscentrales van Péronnes, Amécœur en Awirs. Deze ontvangen momenteel regelmatig volledige treinen die snel worden gelost in de kleine, doch efficiënte Belotti loskuilen.

lichtjes aangepast en zelfs verbeterd maar aan de essentiële kenmerken werd niet geraakt.



DE BELOTTI-LOSKUIL:



installaties voor het breken, het sorteren, de algemene behandeling van goederen, de opslag enz... Dus om het even hoe de naam klinkt, het is Belgische engineering en dito fabrikaat.

Spoornieuws begaf zich ter plaatse om de behandelingsinstallaties te bekijken. We hadden reeds voorbeelden van het kunnen van Belotti gezien bij vroegere bedrijfsreportages: Ghent Grain Terminal, een belangrijke spoorwegklant, beschikt over een goede twee kilometer Belotti-transportband (zie nummer 1/1982). De elektriciteitscentrale te Mol heeft een lostremel waarin zowel vrachtwagens als de kranen van het opslagareaal hun vracht storten. En de spoorweg dan? Die

Het algemeen concept van deze losinstallatie werd enkele jaren geleden opgemaakt toen de Villoordse cokesfabriek Marly, Belotti verzocht een loskuil op maat te ontwerpen. Geen makkelijke opdracht daar de diepte maximaal 5 meter mocht bedragen omwille van het stuwend grondwater niveau. Er kon dus niet op de traditionele manier worden gewerkt, en men moest blijf geven van verbeelding. De ingenieurs van Belotti bouwden daarom een kleine kuil die toch aan de gestelde verwachtingen voldeed en nu reeds zes jaar werkt tot ieders voldoening.

Het gebrevetteerd systeem werd eveneens toegepast voor de drie UNERG-centrales, het werd wel





laterale wanden kan daardoor worden teruggebracht tot 50° in plaats van de gebruikelijke 60° (of meer) bij de aanwending van gewoon staal.

Het roestvrij staal zorgt voor een snel afglijden van de steenkool; zij klontert niet samen en de afrijks-snelheid is niettegenstaande de geringe helling voldoende om een vlotte losoperatie te verzekeren.

Voegen we daaraan toe dat het roestvrij staal minder vlug slijt en dus veel langer meegaat.

Afrem-rooster

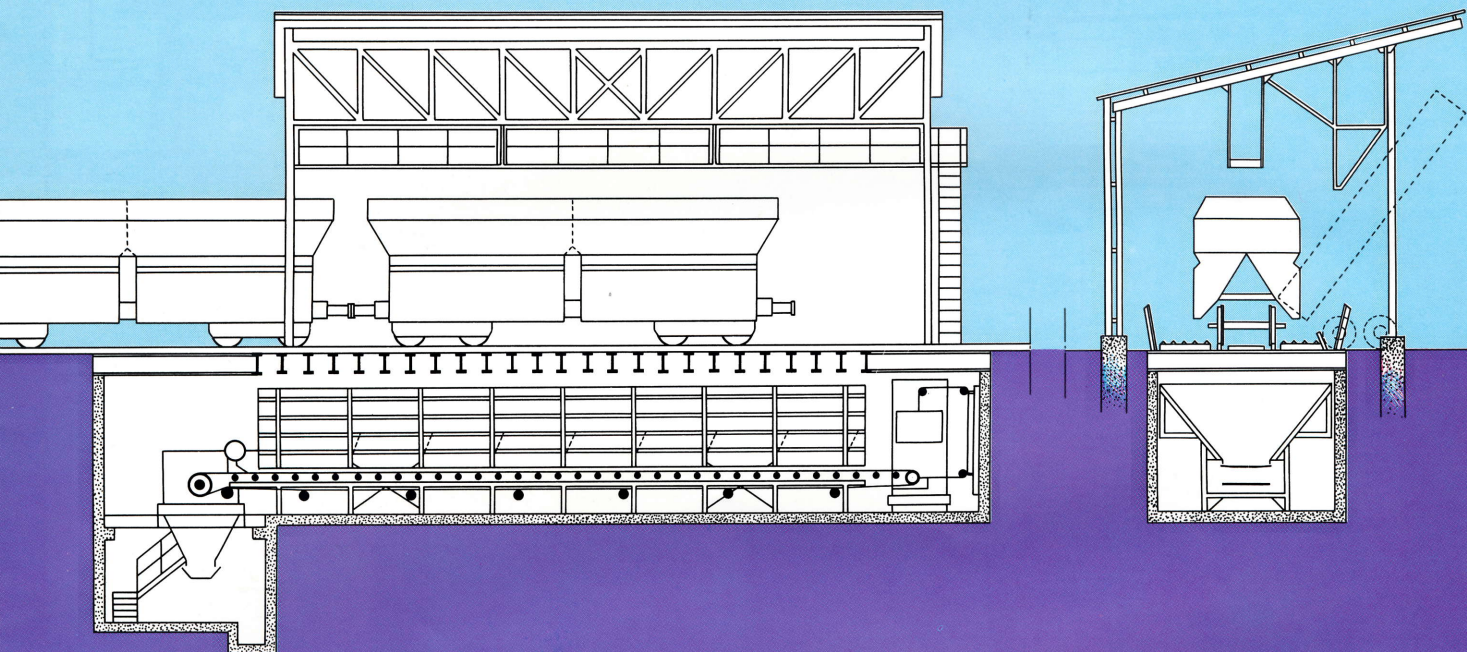
De klapdeuren van een Fals-wagen openen betekent dat in één seconde een massa van 55 à 60 ton vrijkomt en op de onderlig-

In een gewone loskuil wordt de steenkoolmassa die op de transportband terecht komt niet gelijkmatig geëvacueerd. Eerst loopt de achterkant van de tremel leeg, maar aan de voorzijde blijft de massa langer steken. Dat verhindert de lossing van een volgende wagen.

De terugslagplaten verdelen de tremel in een aantal zones waardoor het afglijden van de massa gelijkmatig wordt verdeeld. Het niveau van de steenkool daalt evenredig en een volgende wagen kan sneller worden gelost.

Een ander voordeel van de terugslagplaten is het verminderen van het gewicht van de steenkool op de evacuatietransportband:

EEN NIEUW CONCEPT



Geringe diepte

De loskuilen voor de elektrische centrales gaan maximaal 4,5 meter onder de grond, uitzonderlijk gaat men iets dieper om ruimte te creëren voor de aandrijfmotor van de evacuatie-transportband.

De diepte is één van de zwaarste posten in het budget; traditioneel graaft men tot 10 meter of meer en dat betekent investeren in beton, wat heel wat kost! Volgens een raming van het studie bureau kost een Belotti-loskuil "sleutel op de deur" slechts evenveel als de investering "burgerlijke bouwkunde" van een kuil van 10 meter.

Onroestbaar staal

De tremel is vervaardigd uit 6 mm roestvrij staal. De helling van de

gande evacuatie-transportband terechtkomt. Welke voorzorgen men ook neemt, een ophoping op de transportband behoort steeds tot de mogelijkheden. Om evenwel het werkritme niet te onderbreken wordt de massa steenkool afgeremd door een rooster dat zich net onder het spoor bevindt. De kracht van de neerstortende massa op de onderliggende transportband wordt zodoende gedeeltelijk gebroken.

Terugslagplaten

De terugslagplaten die gemonteerd zijn op de schuine wanden van de tremel zorgen samen met het rooster voor een dubbel afrem-effect. Maar dat is niet de enige functie.

het vermogen van de aandrijfmotor kan zodoende tot de helft teruggeschroefd worden. De band kan met volle belasting starten zonder de motor te beschadigen; de test werd met succes uitgevoerd te Péronnes waar de tremel gevuld was met 120 ton vooraleer te starten.

Gewapende transportband

Op aanvraag van de klant hebben de Belotti-ingenieurs een sterke gewapende transportband van 1,40 m breed geïnstalleerd onderaan de drie UNERG-loskuilen. De langskabels zijn versterkt met een dwarsrooster dat eventuele scheuren beperkt die vreemde elementen in de steenkool zouden kunnen veroorzaken.

De transportband draait tegen een constante snelheid, maar via de regeling van een uitgangsklep kan het debiet op 600 tot 1.000 ton per uur bepaald worden, de laag steenkool op de transportband wordt dus gewijzigd.

Gemengde kuil

De UNERG-loskuilen zullen weliswaar enkel steenkool ontvangen, doch dat sluit niet uit dat de installaties polyvalent zijn: graan onder al zijn vormen, zand, meststoffen... dat alles kan erin gestort worden.

Wij noemen de kuil gemengd omdat hij door verschillende transportwijzen kan bevoorraadt worden: vrachtwagens storten hun massa in openingen in de laterale muren; dat geldt evenzo voor de mechanische schoppen.

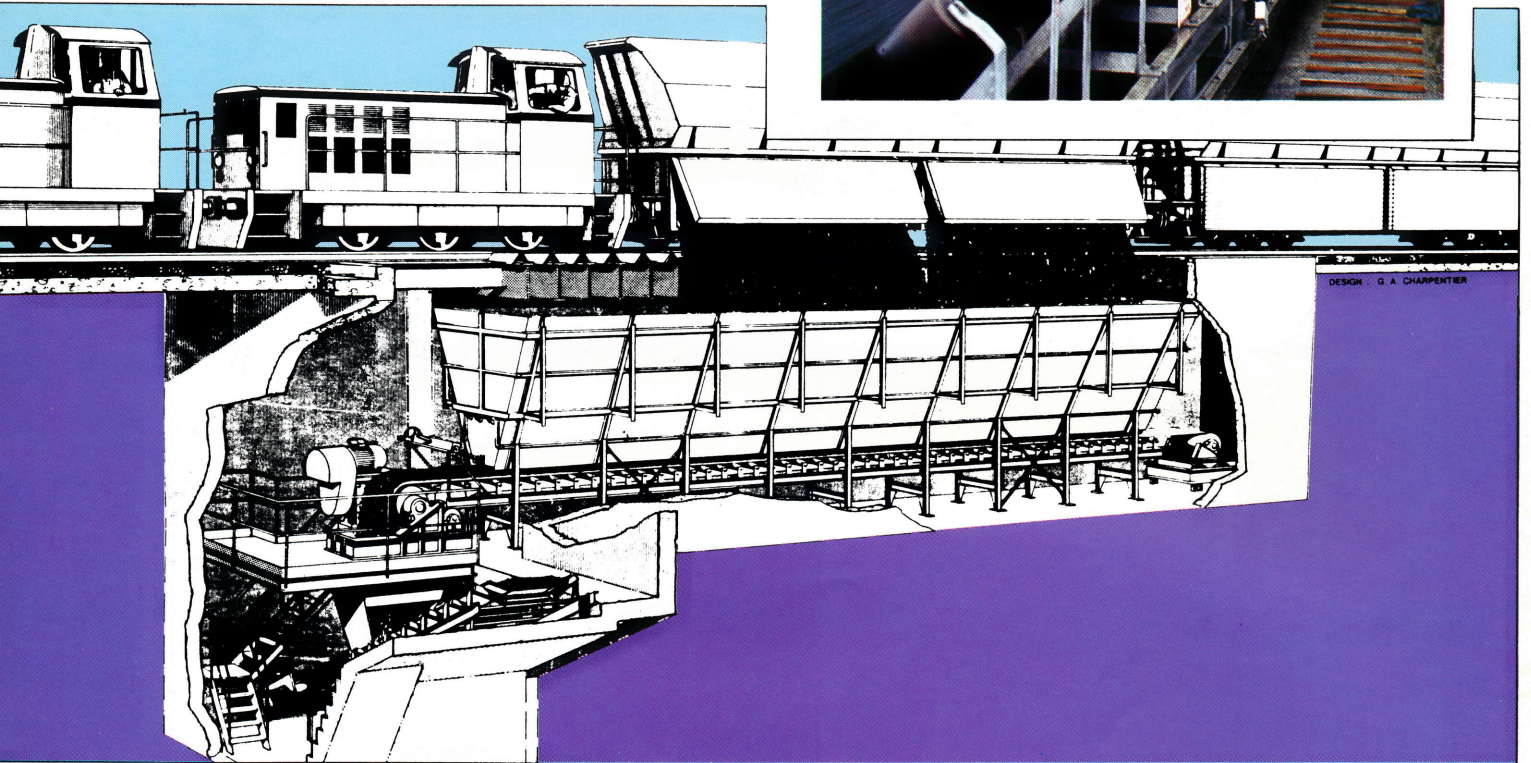
Een bevoorrading per vrachtwagen behoort tot de mogelijkheden voor kleine hoeveelheden steenkool geladen in punten

De optimale kadans kan wel bereikt worden als het pneumatisch systeem voor het openen van de deuren is geïnstalleerd en als er homogene stellingen aangevoerd worden.

Natuurlijk is de loskuil op zichzelf machteloos zonder een goed gestructureerd transportbandennet. Belotti heeft ook oog voor dit aspect; de firma verricht het studiewerk voor en de installatie van de banden. Zij gaat zelfs verder. De bijhorende weeginstallaties behoren ook tot het vertrouwd domein van Belotti. Doch, laten wij het hier bij houden, de loskuil volstaat voor vandaag, de rest komt wel een andere keer aan de beurt.

Opmerking

1.000 ton per uur is geen absolute limiet, men kan de capaciteit probleemloos opvoeren tot 1.500 ton per uur op voorwaarde dat het openen van de wagendeuren vlot verloopt en dat de bijkomende in-



waar geen bruikbare spooransluiting is (bijvoorbeeld bij terrils die afgegraven worden). In dergelijke gevallen is het aangewezen eerst de loskuil te vullen (4 à 5 vrachtwagens) en pas dan de transportband te starten, aldus spaart men energie.

Rendement

De Belotti-loskuil heeft een werkelijke capaciteit van 1.000 ton per uur, dat blijkt uit de ervaring. Maar dikwijls beantwoordt dat niet aan de verwachting van de gebruiker. Want zelfs indien de evacuatietransportband 1.000 ton per uur aankant, dan kan het openen en sluiten van de wagendeuren het rendement verminderen. De gebruiker zelf moet zijn installatie "regelen".

stallaties kunnen volgen.

De transportband heeft bovendien nog twee andere voordelen: hij werkt geruisloos en alle mechanische delen zijn zichtbaar en makkelijk bereikbaar.



HEFWERKTUIGEN OP DE SPOORTERMINALS



Ⓑ



Hefwerktuigen hebben op een spoorterminal een heel belangrijke functie. Zij vormen een onmisbare schakel in de transportketen: de overslag van containers van schip naar spoorwagen en van opleggers van spoorwagen naar wegvoertuig of vice versa.

Ook in de onderneming zelf - beginpunt of eindpunt van het vervoer - zijn deze hefwerktuigen van vitaal belang. Er is evenwel een verschillende dimensie: op een

terminal is er een concentratie van verkeerstromen waar de grote toevloed van goederen snel en rationeel moet behandeld worden, wat grote middelen impliceert. In de onderneming zijn de behandelde hoeveelheden steeds geringer en soms ook niet zo frequent; vandaar dat de hefcapaciteit niet zo opgedreven hoeft te zijn.

Het komt er vooral op aan een verantwoorde investering te

doen: een hefwerktuig aangepast aan de aard van het vervoer, niet te duur, met een hoog rendement, dat een eventuele uitbreiding van het vervoer probleemloos kan volgen en dat nog andere taken aankan zoals conventioneel hefwerk met een haak, manusje-van-alles op het opslagareaal...

Algemeen beschouwd is de gamma hefwerktuigen onbeperkt. Het gaat van een eenvoudige haak via de populaire vorkheftruck tot de gesofistikeerde portaalkraan met bijhorende sleepinrichting voor spoorwagens. Deze hele waaier mogelijkheden beschrijven - zonder er enkele te vergeten - is een onbegonnen taak. Daarom heeft Spoornieuws een bezoek gebracht aan de grote spoorterminals om te zien wat er zoal gebruikt wordt om containers, opleggers en laadkisten van de grond te tillen. Het grote hefwerk dus: de portaalkraan en de mobiele behandelingswerktuigen. Deze werktuigen behoren niet noodzakelijk tot de exclusiviteit van de spoorterminals. Portaalkranen kunnen in een meer compacte uitvoering best rendabel zijn in een onderneming met regelmatig containervervoer. Struikelblok dan zijn de mobiele behandelingswerktuigen vaak een geldig alternatief.

DE PORTAALKRAAN

De portaalkraan wordt dikwijls geacht enkel in havens te werken waar ze doelmatig aangewend wordt voor het laden en lossen van containerschepen. Maar ook op een inlandterminal bewijst ze goede dienst voor de behandeling van containers, opleggers en laadkisten.

Afhankelijk van de aard van het vervoer kan de portaalkraan een verschillende constructie hebben.

- *In havens* is de kraan meestal gebouwd met een *dubbele oversteek*. Dat laat tegelijkertijd een rechtstreekse overslag toe onder het centrale gedeelte op spoorwagens en onder de oversteek kant kade op vrachtwagens.

De oversteek kant water is ophaalbaar om aanmerende schepen niet te hinderen.

- Op een *inlandterminal in een havengebied* heeft de portaalkraan een enkele oversteek.

Spoorwagens en vrachtwagens worden onder het centrale gedeelte gelost en geladen. Onder de oversteek worden de te behandelen containers op piekdagen aan- en afgevoerd door straddle-carriers.

- Typisch voor een *inlandterminal in het hinterland* is de portaalkraan *zonder oversteeken*. Alle behandelingen gebeuren noodzakelijkerwijs onder het centrale gedeelte.

Portaalkranen zijn vast gemonteerd, verrijdbaar op sporen of uitgerust met banden. Laatste mogelijkheid wordt meestal toegepast op een constructie zonder oversteeken.

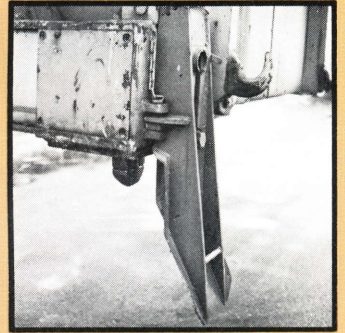
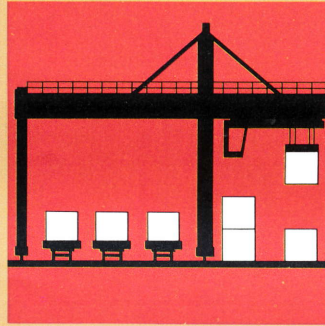
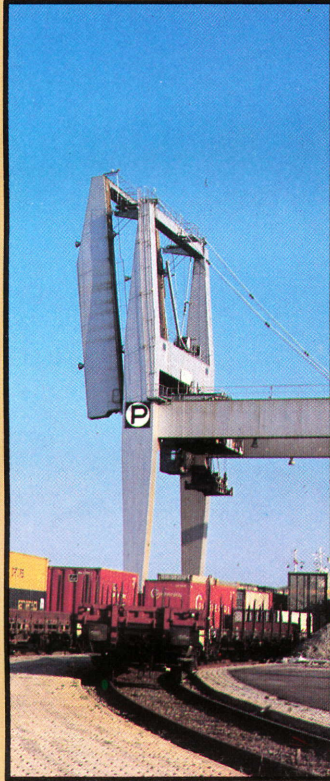
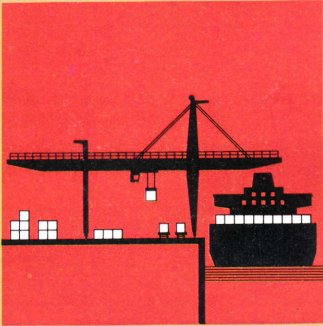
De *spreader*, het frame dat de containers opneemt, is aanpasbaar voor 20' tot 40'-eenheden en is soms uitgerust met een *piggy back* voor het behandelen van opleggers en laadbakken. Ook de haak voor conventioneel hefwerk behoort tot de mogelijkheden.

Het hefvermogen varieert van 30 tot 45 ton (of meer).

Deze gesofistikeerde portaalkranen (zoals op de O CZ te Zeebrugge) kunnen vijf bewegingen uitvoeren waarvan verscheidene tegelijkertijd:

- De *spreader*, die afstandsbediend aanpasbaar is aan de lengte van de container, kan opgehaald of neergelaten worden met een snelheid van 45 m per minuut bij vollast.

De hijssnelheid is continu regelbaar d.m.v. thyristorgestuurde



- Geleidingsstukken en vastzettingspinnen (twist-lock) op de vier hoeken van de spreader voor het grijpen van de container.



gelijkstroommotoren. De hijs-
hoogte boven de kaai is 25 m en
eronder 17 m, dus totaal 42 m.

- De zelfbewegende loopkat
waaraan de stuurhut bevestigd is
draagt het draaiplatform met de
spreader; de aandrijving ge-
schiedt door gelijkstroommoto-
ren. De snelheid van de loopkat
bedraagt 120 tot 150 m per mi-
nuut.

- De kraan zelf is verrijdbaar te-
gen een maximumsnelheid van



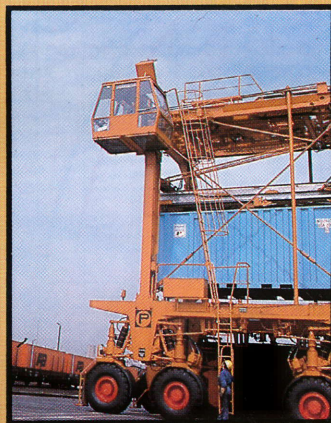
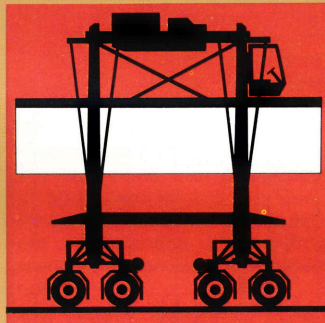
50 m per minuut. Zij is uitgerust
met spoorklauwen, waarmee ze
op de sporen geblokkeerd wordt
bij stormweer.

- Het onderste gedeelte van de
loopkat kan om haar as draaien
zodat de spreader met de contai-
ner een beweging van 360°
maakt.

- De spreader kan onder een be-
perkte hoek aangepast worden
aan de stand van de container op
het schip of op de vrachtwagen
door het uitschakelen van één
van de groepen hefmotoren.



DE MOBIELE HEFWERKTUIGEN



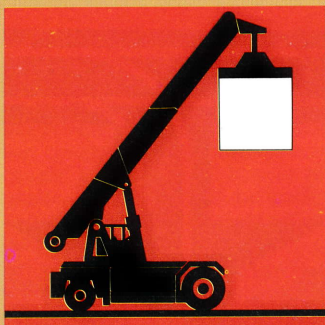
1. De straddle carrier

Het is een typisch havenhefwerk-
tuig voor containers. Je zou het
kunnen bestempelen als een rij-
dende mini-portaalkraan. De
straddle wordt aangewend voor
de aan- en afvoer van containers
onder de portaalkraan, voor het
stapelen op het opslagareaal
(met hun geringe breedte zijn ze
heel wendbaar tussen de rijen
containers), en voor het laden en
lossen van vrachtwagens.

De spreader is opgehangen tus-
sen de 4 telescopische poten. De
stuurpost bevindt zich helemaal
bovenaan, wat bijdraagt tot de
nauwkeurigheid bij het plaatsen
van de containers.

Aangedreven door een krachtige
dieselmotor haalt het voertuig
beladen makkelijk snelheden tot
30 km/u.



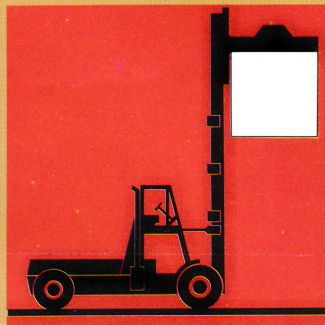
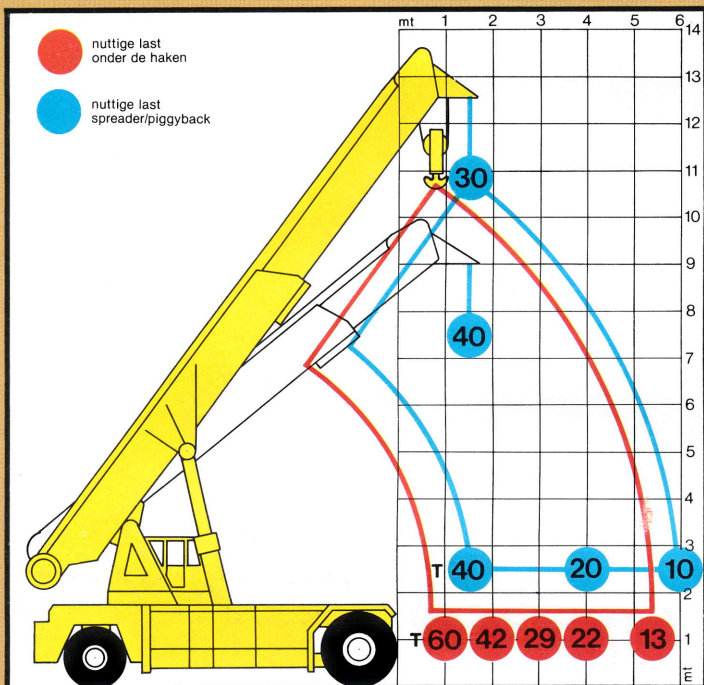


2. De Belotti

Is een mobiele kraan, uitgerust met telescopische arm waaraan een spreader bevestigd is voor de behandeling van containers. Met behulp van een bijkomend kader,

de piggy-back, kunnen opleggers en laadkisten behandeld worden. Het is de enige mobiele kraan die containers op 4 niveaus kan stapelen in de eerste lijn en 3 hoog in de tweede lijn.

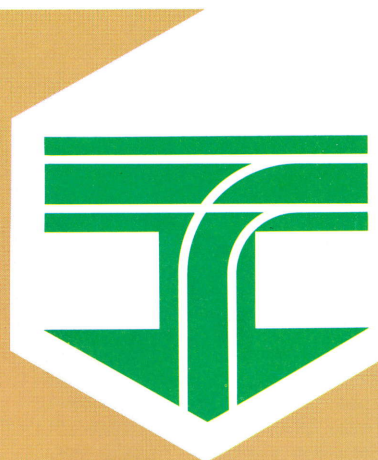
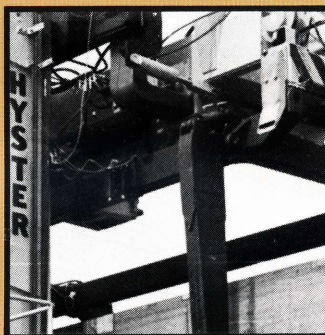
Ze is wendbaar en snel, draai-straal 8 m, en is ideaal geschikt voor hefwerk op een terminal. De spreader roteert 120° en is aanpasbaar van 20' tot 40'. De Belotti kan ook gebruikt worden voor conventioneel hefwerk mits aanhechting van een bijkomend kader uitgerust met haken. Men zou kunnen gewagen van een geldig alternatief voor een kleine portaalkraan. De investering is minder zwaar en kan beter renderen omwille van de polyvalentie.



3. De Hyster

De Hyster, operationeel op de spoorwegterminal te Bressoux, is een snelle krachtige polyvalente heftruck die lasten kan tillen tot 37 ton.

Uitgerust met vorken kan de Hyster makkelijk gepalettiseerde ladingen behandelen. Door het monteren van speciale grijpers kunnen ook cilindervormige lasten getild worden. Specifiek voor het hijswerk op de terminal te Bressoux wordt een aangepaste spreader gebruikt die op vorken bevestigd is en toelaat containers te laden en te lossen. Met een piggy-back kunnen ook hier opleggers en laadkisten behandeld worden.



Afhankelijk van de stand van de vorken kunnen de containers 3 of 4 hoog gestapeld worden in de eerste lijn.

Onze deskundigen

Hijsproblemen op uw spoorterminal kunnen opgelost worden in samenspraak met Directie Exploitatie NMBS E 13.11
Tel. (02) 523 80 80,
Toestel 2140

◀ • Twee pistons voor het positioneren van de spreader (vooruit of achteruit). De spreader rolt op wieltes over de vorken en wordt dan vastgezet.



ZEEUWS-VLAANDEREN, ACTIETERREIN VAN DE NMBS



Geografisch geïsoleerd van Nederland

Zeeuws-Vlaanderen is geografisch gescheiden van de rest van Nederland door de Westerschelde en maakt als het ware deel uit van België. Het is een verlengstuk van de provincie Oost-Vlaanderen. Tenzij je bereid bent over de Westerschelde te varen, moet je steeds via België naar Nederland. Zeeuwsvlamingen, echte Nederlanders n.b., zijn economisch sterk verbonden met Oost-Vlaanderen, zeker wat het goederenvervoer per spoor betreft.

In 1972 waren de Nederlandse Spoorwegen van plan de enige lokale spoorlijn, van Sas van Gent naar Terneuzen, te sluiten. Deze lijn die enkel nog door goederentreinen werd bereden was sterk deficitair. Ze kostte geld aan de gemeenschap. Deze intentie die kaderde in een totaalplan van de overheid om te besparen, lokte bij de plaatselijke ondernemingen heel wat kritiek uit. De lijn was heel belangrijk om de industriële activiteit op peil te houden.

Uit een enquête, geleid door de Nederlandse overheid, bleek dat er toch enorm veel perspectief zat in het spoorvervoer en dat de verladers zeker deze vervoermogelijkheid wilden behouden.

Nu, anno 1982, is de situatie totaal omgeslagen. Er zijn warespel twee nieuwe dienstgebouwtjes opgericht, bescheiden maar betekenisvol. De NS kijken er nu anders tegenaan; zij willen investeren in die lijn, de respons van het bedrijfsleven is navent.

De rol van de NMBS

Daar de 25 km lange lijn Sas van Gent - Terneuzen onverbrekkelijk is verbonden met het NMBS-net, gaat het vervoer van alle goederen noodzakelijkerwijs via Gent, ook als de goederen naar een andere Nederlandse bestemming moeten. Dat kan nu eenmaal niet anders.

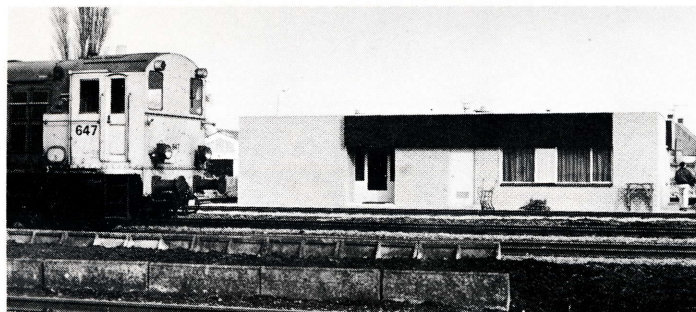
Deze situatie leverde de NMBS vorig jaar ongeveer 600.000 ton wagenladingen op. In goede jaren bereikte men bijna de kaap van het miljoen ton. Bijna alle ondernemingen met een belangrijk

spoorvervoer beschikken over een particuliere aansluiting. De totale lengte van de aansluitingen is bijna net zo groot als de lengte van de spoorlijn zelf. De Zeeuws-Vlaamse uitvoer per spoor bedraagt 75% van het totale cijfer, de invoer stelt het met 25%.

De exploitatie gebeurt helemaal met Nederlands materieel door NS-spoorlui. De wagens worden aan de grens overgegeven net zoals dat bijvoorbeeld in Roosendaal gebeurt; het blijft tenslotte internationaal verkeer. De tarieven die vanuit Zeeuws-Vlaanderen gelden zijn deze die vanuit België van toepassing zijn en dat maakt het spoorvervoer voor de plaatselijke verladers wat interessanter.

Commercieel wordt het geïsoleerde stukje Nederlands grondgebied beheerd door de NS-vertegenwoordiging te Brussel. En omdat er, dixit de heer Lucas "... in Zeeuws-Vlaanderen zaken worden gedaan volgens Belgische normen is het rationeler om het vanuit Brussel te doen. Ook de Gewestelijke Commerciële Vertegenwoordiging van de NMBS te Gent mag daar in samenspraak met ons aan klantenbinding doen. Dat loopt heel vlot."

Dus gewoon een officiële plechtigheid in Zeeuws-Vlaanderen omdat een spoorinfrastructuur die 10 jaar geleden ernstig bedreigd was, nu van grote economische waarde blijkt te zijn voor de plaatselijke industrie... en voor de NMBS. Dat mocht wel eens extra benadrukt worden!

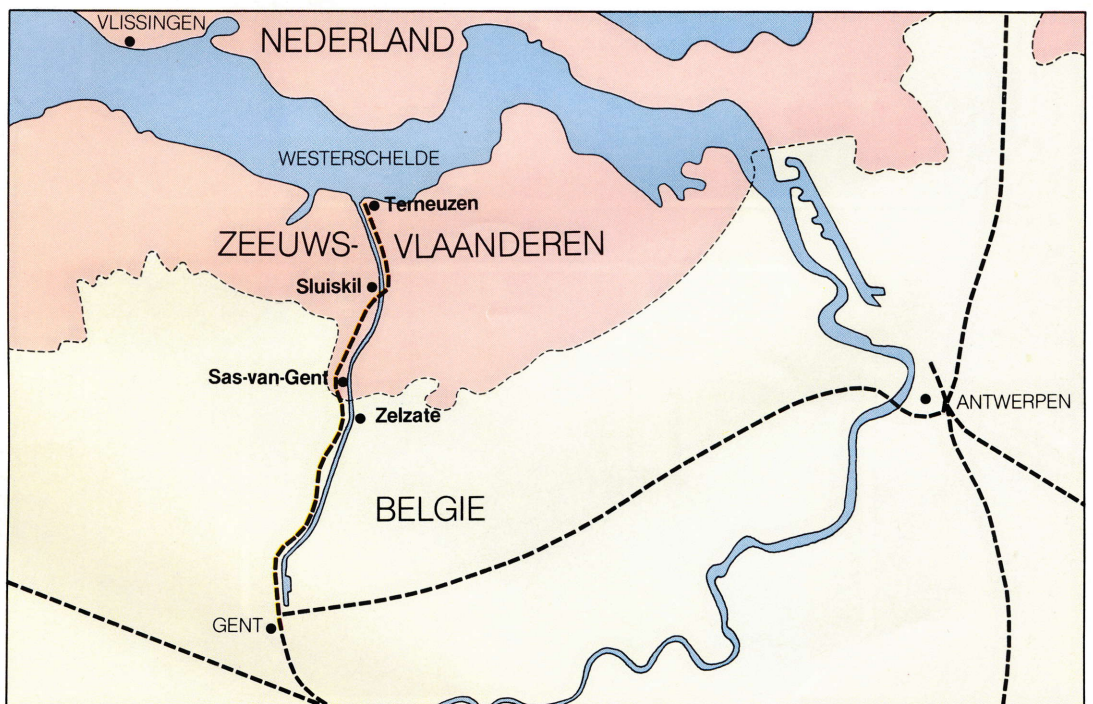


Schrik nu niet van onze aanhef! De NMBS heeft geenszins de bedoeling Zeeuws-Vlaanderen in te palmen. Maar de situatie is nu eenmaal zo dat de NMBS een sleutelpositie inneemt voor de aan- en afvoer van goederen voor de Zeeuws-Vlaamse industrie.

Wij verklaren ons nader. Aanleiding om even aandacht te schenken aan de bijzondere Zeeuws-Vlaamse situatie was de uitnodiging die in de bus viel om op 17 maart II. de inhuldiging bij te wonen van twee nieuwe NS-dienstgebouwtjes te Sas van Gent en te Terneuzen. Op zichzelf geen opzienbarend feit, maar na een gesprekje met de heer Lucas, Algemeen Vertegenwoordiger van de Nederlandse Spoorwegen te Brussel, bleek de eigenlijke reden van het gebeuren toch iets dieper te liggen dan aanvankelijk werd vermoed.

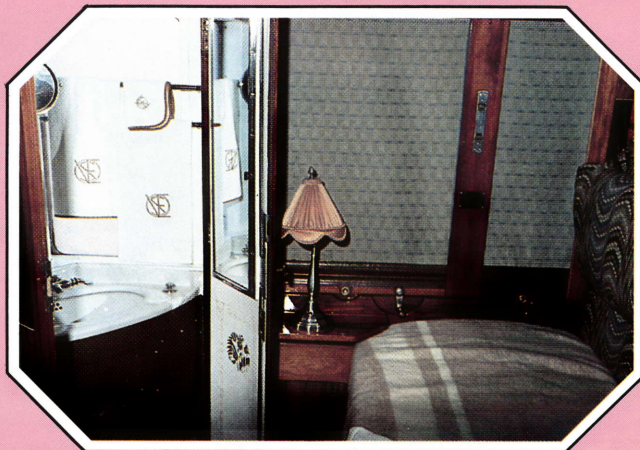
Belangrijkste spoorwegklanten in Zeeuws-Vlaanderen

- Dow Chemical Nederland B.V., te Terneuzen
- Association coopérative de carbonisation (cokesfabriek) te Sluiskil
- Overslagbedrijf OVET B.V. te Terneuzen (kolen en cokes)
- C.P.C. Sas van Gent N.V. te Sas van Gent (zetmeelfabriek)
- Zuid-Chemie B.V. te Sas van Gent (kunstmest)
- Nederlandse Stikstof Mij N.V. te Sluiskil (kunstmest)
- Broomchemie N.V. te Terneuzen
- Aug. de Meyer B.V. te Terneuzen (vooral expeditie hout en papier)
- Kelvin Terminals Koelveem B.V. te Terneuzen (latexproducten)
- De Hoop B.V. te Terneuzen (bouwmaterialen)





DE ORIENT-EXPRESS



Het wordt net zoals in de dulle jaren, alleen reist u niet tot Istanboel.

De trein, die men één jaar voor zijn honderdste verjaardag opnieuw op de sporen zet, is de Venetië-Simplon-Oriënt-Express, de VSOE, die net als zijn beroemde voorganger Londen en Venetië zal verbinden. Die laatste werd door onze landgenoot Georges Nagelmackers in het leven geroepen en nu door een private maatschappij als chartertrein weer in dienst gesteld. Hij zal ons voortaan driemaal per week doen terugdenken aan de glorie van de meest befaamde trein van het begin van onze eeuw.

De eigenaar kocht enkele oude rijtuigen die de maatschappij Wagons-Lits uit de circulatie had genomen, en liet slaap- en restauratierijtuigen deskundig restaureren. Ze zijn precies zo gedecoreerd als de kunstenaars uit de jaren 20 ze oorspronkelijk versierden. Elk rijtuig heeft een eigen stijl, eigen charmes, eigen luxe. De rijtuigen zijn wel wat comfortabeler geworden want, zonder hun vormgeving te wijzigen, heeft men ze toch wat aangepast aan de vereisten van onze tijd.

De trein bestaat uit twaalf slaaprijtuigen, de welbepaalde sleepings waarin Maurice Dekobra een bekende "Madonna" deed rondwaren, twee restauratierijtuigen en een bar + salon-rijtuig. Dit alles baadt in een na-1914-1918-sfeer en doet ons terugdenken aan illustere reizigers zoals Baden Powell en Mata Hari... Je kan die sfeer helemaal opnieuw proeven tussen Londen en Venetië tenzij je maar in Parijs of Milaan instapt.

Het was niet de bedoeling hier alleen een 'spoorwegcruise' van te maken; dankzij de regelmatige dienstregeling is de VSOE ook toegankelijk voor zakenlui en toeristen die - éénmaal is geenmaal - het moderne comfort van de grote internationale treinen willen ruilen voor de charme van vroeger jaren, voor de ongeëvenaarde luxe van de treinen van toen.

Alles is er op gericht om van de reis een feest te maken. De trein gaat tussen Dover en Boulogne de ferry-boat op; vanaf dat ogenblik is de veranda, het hoogste punt van het schip, voorbehouden aan de VSOE-reizigers en de zeearm met zijn uitzonderlijk druk verkeer heeft het oog heel wat te bieden.

De 'bar-salon' wordt elke avond opgevulld door een pianist, die onverdrotten doorspeelt tot de laatste reiziger is gaan slapen. Het ontbijt en de koude schotels worden in de

compartimenten opgediend. De twee restaurants nodigen in drie diensten uit om de specialiteiten van vermaarde chefs te komen proeven. Door de ramen van de trein schotelt de zomer u kwalitatief hoogstaande landschappen voor. Denken we maar aan de wijngaarden van de 'Côte d'or' of aan de Rhônevallei die tussen Lausanne en Brig met twee onnoemlijk mooie bergflanken is afgezoomd.

Zeker, zo'n reis is niet goedkoop. Maar vergeleken bij de hedendaagse expresstreinen is de VSOE wat de Rolls is vergeleken bij een Standardberline 2000 CC. Bovendien is in de prijs werkelijk alles, tot zelfs de minste toeslag inbegrepen. Om een voorbeeld te geven: een heenreis Londen-Venetië kost 250 pond sterling.

Voor plaatsbespreking en bijkomende inlichtingen dient u zich tot de reisbureaus te wenden. Onze tussenkomst op dat vlak bleef beperkt tot wat informatie na het bezoek aan de VSOE. De trein werd eind april in het station van Brussel-L.W. aan de pers en aan het publiek voorgesteld. Na enkele regels hebben wij onze pen vlug weer weggeborgen om plaats te maken voor het vogeltje dat u meer kan vertellen over de echte vormen en kleuren, in de droomwereld die op de VSOE-klanten wacht.

We vermelden hier nog dat de uitbaters van de VSOE voor de televisiecamera's mannequins hadden uitgenodigd die, om het geheel levendig te maken, de mode van toen droegen en overladen waren met juwelen. In beide restauratierijtuigen waren de tafels gedekt en lentetuiltjes versierden de compartimenten die nu eens in dagopstelling, dan weer in de nachtpositie en soms gecombineerd twee aan twee, werden voorgesteld.

Misschien komen het rode tapijt, dat langs het stel loopt, en de kleuren van de rijtuigen op de kleurenfoto's niet helemaal tot hun recht. Door de spiegeling van het rode tapijt in het nachtelijk blauw van de rijtuigen kreeg het geheel een violetachtige schijn. Dat was dan de schuld van de onvermoeibare poetsers.

De beeldjesjagers van de pers hebben zo'n goede gelegenheid niet laten voorbijgaan om onverpoosd plaatjes te schieten. Ze waren dus ook in grote getale opgekomen. Wij besluiten hieruit dat niet alleen de 'spoo mannen' een echte passie voor deze prachtige 'old-timer' hebben maar ook dat het grote publiek niet onverschillig blijft voor dit uitzonderlijke produkt. Wij verwachten dan ook dat dit aanbod een nooitgezien succes zal worden.



OPNIEUW IN DIENST



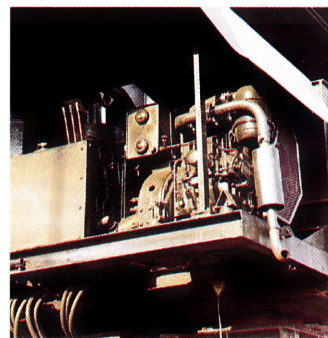
UITZONDERLIJK VERVOER

Een turbine-as van 274 ton, verpakt in een container, geladen op een verlaagde wagen met 24 assen, vertrok met de Paasdagen vanuit Jambes naar Le Bourget in Frankrijk. Natuurlijk was dat een uitzonderlijk vervoer, aangezien de 13,20 meter lange lading meerdere keren moest verplaatst

worden tijdens het transport (uitglijden, uit de lengte-as brengen...) om de vaste installaties op het spoor niet te beschadigen.

Tegen een maximum snelheid van 50 km/u (of soms heel wat minder op bepaalde plaatsen) en met het formeel verbod een andere trein te kruisen duurde het een hele tijd alvorens het grensstation Erquelinnes werd bereikt.

Onze fotograaf schoot een plaatje van het konvooi tijdens een stilstand in het station Charleroi.



Goede treinen voor goede vakanties

Voor zomer '82 zijn heel wat verbeteringen aan de spoorwegverbindingen tussen België en Zuid-Frankrijk gepland.

Aangezien de zonnige en gastronomisch befaamde streken van het Franse zuiden bij onze landgenoten erg in trek lijken te zijn, achtte de NMBS het nuttig hier wat aan te dokteren. Zo kwamen een hele reeks rechtstreekse verbindingen tot stand. Een folder vermeldt alle, zij het soms wat technische details in dat verband. Wij zullen ons hier beperken tot het uitstippelen van de grote lijnen van deze actie.

Vaarwel Parijs!

Vanaf dit jaar zullen vele Belgische vakantiegangers, die de **directe** nachttrein nemen, niet meer via Parijs reizen. Dit betekent meteen ook dat de vervelende karwei om van station te veranderen, wegvalt. Dat is zeker een goede zaak want niettegenstaande de uitstekende verbindingen die onlangs door de Parijzenaars tussen de verschillende stations werden gecreëerd, is het nog altijd geen pretje om zich met kinderen en zware koffers naar een ander station te haasten.

Het is en blijft veel eenvoudiger en comfortabeler om b.v. te Brussel in en te Toulouse uit te stappen; een dergelijke formule zal tijdens de zomer '82, met de "directe nachttreinen" van de NMBS dan ook tot de mogelijkheden behoren.

Slaaptreinen voor niet-automobilisten

Tot voormelde directe treinen behoren bijna alle autoslaaptreinen die, in bepaalde gevallen, ook voor niet-automobilisten openstaan.

In de praktijk zijn de TAC's op piekdagen alleen bestemd voor reizigers die ook hun auto wensen op de trein te zetten. Op andere dagen, wanneer die treinen niet volzet zijn met automobilisten, zijn ze ook toegankelijk voor reizigers zonder auto. Zo krijgen laatstgenoemden een bijkomende kans om plaatsen te vinden in treinen die niet via Parijs, dus rechtstreeks rijden. Ter plaatse worden naar tal van andere steden goede aansluitingen verzekerd.

Speciale prijs

Indien onze landgenoten die di-

recte nachttreinen nemen, kunnen zij de reis tegen een "speciale prijs" maken. In die "speciale prijs" zijn inbegrepen: de heen- en de terugreis tussen om het even welk Belgisch station van vertrek en de Franse stad van aankomst.

En daar blijft het niet bij! Het staat de reizigers vrij de heen- en terugreis met twee volledig verschillende treinen te maken. Het is onze bedoeling aan de klant, in het opmaken van zijn programma, de grootst mogelijke vrijheid te laten. Een voorbeeld zal hier zeker wat duidelijkheid scheppen.

U plant een vakantie te Perpignan, in de Roussillon.

U vertrekt op een dinsdagavond met de Camino Azul in een T2 bedplaats. Tien dagen later, op een vrijdag, keert u terug met de TAC Narbonne-Schaarbeek in een ligplaats.

De prijs wordt dan berekend als volgt:

- voor de heenreis, de helft van de speciale prijs Camino Azul T2;
- voor de terugreis, de prijs van een biljet Perpignan-Narbonne plus de helft van de speciale prijs voor het traject Narbonne-België. We maken de som en klaar is Kees.

Het spreekt vanzelf dat men zijn programma bij de aankoop van de biljetten moet voorleggen. Al bij al dus een interessante formule want door tussen meerdere treinen te kunnen kiezen, is men niet aan welbepaalde data gebonden.

De speciale prijzen zijn globale prijzen waar de treinreis, de bed- of ligplaats en het ontbijt in de trein inbegrepen zijn. Voor elk geval bestaan er drie prijzen: de eerste voor volwassenen, de tweede voor kinderen die jonger zijn dan twaalf en de derde voor de houders van een Internationale Seniorskaart.

Ontegenzeggelijk is dit toch wel een zeer goede formule. Met de directe nachtverbindingen kunnen de Belgische vakantiegangers heel Zuid-Frankrijk, van Menton tot Bordeaux, aandoen. In de meeste gevallen zijn er in het station van aankomst goede aansluitingen georganiseerd naar andere steden.

Men kan reeds drie maanden vóór het vertrek van de trein plaatsen bespreken en indien je op vaste data wil vertrekken en terugkomen, wacht je er best niet te lang mee. Heel wat Belgen kiezen immers Zuid-Frankrijk uit om er hun vakantie door te brengen.

De distributie is onze zaak!

Jaarlijks vertrouwen kleine en grote ondernemingen meer dan 15.000.000 stukgoedzendingen toe aan NMBS COLLI.

Zij hebben vertrouwen in onze ervaring en in de efficiënte structuur die we hebben opgezet:

- 30 wegcentra verspreid over het gehele land
- 950 vrachtwagens voor afhaling en bestelling ten huize
- een contract dat interessante voordelen inhoudt
- vervoerdocumenten via computer
- bestelling in minder dan 24 uur in 760 lokaliteiten
- bewijs van aflevering mits voorafgaande aanvraag



Onderzoek met ons uw problemen en onze oplossingen.

Wij huizen in de **Shell Building**
Ravensteinstraat, 60
1000 Brussel
Tel. 02/523.80.80
Toestel 2653 of 22829

(B) NMBS COLLI uw vervoerder



GRAANOVERSLAG- INSTALLATIE TE LEUVEN-KOM

De bevoorrading van brouwergerst voor de brouwerij Artois te Leuven werd in het verleden steeds aan de binnenscheepvaart toevertrouwd.

In 1979 heeft de NMBS besprekingen aangeknoopt met de "piilsjesfabriek" met het oog op een gedeeltelijke overschakeling naar het spoor. Gezien de traditionele ingesteldheid ten opzichte van de waterweg verlieten de besprekingen aanvankelijk erg stroef. Doch met veel overredingskracht en enkele onomstootbare commerciële argumenten kon de leiding van de brouwerij ertoe bewogen worden om de mogelijkheid te overwegen. De studie werd aangevat voor de bouw van een overslaginstallatie (spoorwagen/vrachtwagen) in het station Leuven-Kom... en het project werd aangenomen.

De installatie, operationeel sinds begin dit jaar, heeft een tussensilo met een capaciteit van 40 ton. Het eindtransport over zeer kleine afstand geschiedt per vrachtwagen. Artois beschikt zelf over opslagsilo's.

Afgaande op het transportvolume dat dit jaar reeds werd bereikt stelt men de jaarlijkse aanvoer voorop van 30.000 ton gerst per spoor uit Frankrijk. Men hoopt de aanvoer vanaf volgend jaar te verhogen tot 50.000 ton wat de helft van de totale gerstverwerking betekent in de brouwerij.

Ook de mouterij Dreyfus uit Herent, in de onmiddellijke nabijheid van Leuven, maakt gebruik van dezelfde overslaginstallatie en zal dit jaar eveneens ongeveer 30.000 ton ontvangen. Dus zo waar een goede start voor de nieuwe losinstallatie te Leuven-Kom... twee vliegen in één klap!



DE TECHNISCHE EENHEID BESTAAT EEN EEUW

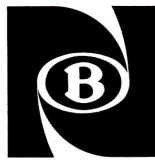
De Technische Eenheid! Wat is dat voor een ding?

Eenvoudig een intergouvernementele conventie afgesloten om de normen vast te stellen waaraan de sporen, de rijtuigen en wagens, de ladingen en het tractiematerieel moeten beantwoorden voor het internationale transitverkeer. Negentien Europese staten hebben die conventie onderschreven; zij zijn verenigd in een Unie die over geen enkel permanent organisme beschikt en daarom worden alle zaken door de Zwitserse federale Raad behandeld. Sedert 1929 voert de UIC voor rekening van de Unie alle studies en alle noodzakelijke testen uit.

Zwitserland is erg attent op de gang van zaken bij de Unie en bij de Technische Eenheid, omdat dit land het initiatief tot oprichting heeft genomen op het ogenblik van de voltooiing van de Gotthard- en Aarbergertunnel... in 1882, een eeuw geleden dus. Op de eerste gezamenlijke vergadering waren enkel de aangrenzende landen van Zwitserland aanwezig. Twee essentiële problemen die toen op de agenda stonden hadden betrekking op het laadprofiel en de spoorbreedte. Het eerste officiële rapport verscheen in 1886 en werd driemaal aangepast in 1907, 1912 en 1938.

Wat stond er te lezen in dit rapport? Wettelijke bepalingen in verband met de spoorbreedte, de minimum en maximum afmetingen tussen gekoppelde voertuigen, de asafstand, aan te brengen nummering en codificatie en de staat van het rollend materieel.

In feite is de Technische Eenheid een garantie voor de goede afloop van het internationaal verkeer. Nu, bij de herdenking van het honderdjarig bestaan, kan men zich terecht afvragen hoe onze betrekkingen over de grenzen heen zouden geëvolueerd zijn zonder dit document, zonder deze inspanning van toegewijde mensen die toendertijd zeker de naam "pionier" waardig waren.



ONZE VERTEGEN- WOORDIGING TE LUIK

De gewestelijke commerciële vertegenwoordiging van de NMBS te Luik heeft haar intrek genomen in nieuwe burelen. Dat hebben we reeds gemeld. Voor hen die deze mededeling ontving, publiceren wij het nieuwe adres van de heer Delhaise en zijn team:

**Boulevard de la Sauvenière, 87
4000 LUIK**

Telefoon:

- inlichtingen goederentarieven: (041) 23 17 13
- reizigersdienst en toerisme: (041) 23 22 85
- algemeen nummer: (041) 23 63 13



KORTWEG

KORTWEG

KORTWEG



DE KOELWAGENS VAN DE TOEKOMST

Reeds sedert lang wil Interfrigo de idee van een nieuwe koelwagen concretiseren teneinde haar positie als vervoerder van goederen onder geleide temperatuur te verstevigen. Zowel een wagen met assen als met bogies werd bestudeerd.

Uit de resultaten van een grondige studie bleek dat de nieuwe wagens uit commercieel oogpunt aan volgende criteria moeten beantwoorden:

- een zo groot mogelijk nuttige oppervlakte die gepalettiseerde ladingen toelaat;
- een zo ruim mogelijk nuttig volume;
- vrije hoogte van de deuren moet het laden en lossen met vorkheftrucks toelaten.

Na verschillende projecten te hebben beoordeeld en na ettelijke discussies met de spoorwagemaatschappijen werden eindelijk de wagentypes met volgende kenmerken weerhouden:

		met assen	met bogies
nuttige lengte	(a)	12,30 m	18,30 m
	(b)	13,80 m	20,20 m
nuttige oppervlakte	(a)	30,70 m ²	45,75 m ²
	(b)	34,50 m ²	50,50 m ²
nuttig volume	(a)	67,60 m ³	100,00 m ³
	(b)	75,90 m ³	111,00 m ³
aantal palets (1,20 x 0,80 m)		30	45
vrije deurhoogte		2,20 m	2,20 m
nuttige last		25 t	49 t

(a) = ijsbakken in normale stand
(b) = ijsbakken verwijderd

De hoeveelheid goederen die men kan laden in de nieuwe koelwagen met assen zal in de meeste gevallen opmerkelijk hoger liggen dan voorheen, waardoor de klant kan genieten van het voordeliger tariefniveau van 25 ton wat ook van toepassing is voor gepalettiseerde zendingen.

Interfrigo heeft onlangs de bestellingen geplaatst voor de prototypes van deze "wagens van de toekomst" bij de firma's Graaff (West-Duitsland) en Soule Fer et Froid (Frankrijk). Met deze prototypes - levering voorzien eind 1983 - zullen allerhande testen uitgevoerd worden zowel onder technisch als exploitatieoogpunt

en terzelfdertijd zal men ook experimenteren met een nieuw koelsysteem. Indien alle proeven en testen met succes worden doorstaan zal men de bouw in serie aanvatten. Het juiste aantal is nog niet vastgelegd.



Engeland 2 uur sneller

ⓑ TREIN + JETFOIL 



Jetfoiltoeslag slechts 370 F per traject op het trein-boot-trein tarief
inlichtingen in de stations en de reisbureaus

PAUL FUNKEN