SPOORNIEUWS

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

2 80 mei

Twee-
maandelijks
tijdschrift
behalve juli
en augustus

Brussel X

G.P.P./10/209

SPOORNIEUWS
N 80 mei

INHOUD

Nieuwe staf bij de NMBS. Voor onze lezers die wensen te weten wie bij de Maatschappij de teugels in handen heeft, publiceren wij het organigram van deze VIP's, op pagina 3.

Tekort beperkt in 1979. Iedereen heeft de stemmen van de pers gehoord. Wij geven hier op bladzijde 4 en 5, de "commerciële" redenen van deze geslaagde operatie.

Speciale treinen voor iedereen. Zoals wij het uiteenzetten op pagina 13, helpt de NMBS de diverse maatschappijen en organismen bij het realiseren van niet alledaagse public relations-acties.

Wagen met vaste laadkuil voor gecombineerd spoor- en wegvervoer. Op 28 maart beleefde Zeebrugge de inhuldiging van een nieuwe terminal voor het gecombineerd spoor- en wegverkeer (pagina 8). Bij deze gelegenheid stelde TRW de eerste van een serie van 100 wagens voor met vaste laadkuil, die zij in België laat construeren met de steun van CAIB. Alles over deze wagens op pagina 6 en 7.

Lps, wagen voor buizenvervoer. Op pagina 9 tot 12 is een wagenfiche gewijd aan deze platte wagen, uitgerust met zeer stevige, vaste rongen.

Europ-wagens. Vier nieuwe, speciale wagentypes worden ingeschakeld in de gemeenschap van de Europ-wagens, die onder het voorzitterschap staat van de NMBS, sedert 1977. Zie pagina 14 en 15.

Staaldraad geladen op tandlatwagens. Een ongewone lading, maar toch een goede wenk. Uitgebreid hierover op bladzijde 17.

De wereld der stations. Het was een der eerste grote tentoonstellingen, georganiseerd naar aanleiding van 150 jaar België; een spoorweg "expo", waarover wij het hebben op bladzijde 16.

Echo's, bladzijde 18 en 19.
- Trein + fiets in de Gaume: een idee, zomaar, voor een prettig weekeind.
- Drie nieuwe treinen voor de zonnekloppers.

Een mooi vervoer van buizen te Kinkempois.
Foto met teleobjectief door A. De Pauw.

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:
A. De Pauw, omslag.
NMBS

VAN DE REDACTIE

We leven in een vreemde wereld. Wie gisteren nog vol enthousiasme het autosalon bezocht, ziet vandaag met lede ogen toe hoe zijn auto met superdure benzine wordt volgetankt.

Even over de grens bereiden onze noorderburen zich voor op autovrije weekends, net als wij, enkele jaren geleden.

Bij ons heeft Economische Zaken een informatiebureau geopend dat al zijn energie besteedt aan het zoeken naar energiebesparende middelen.

En de spoorweg?
In vergelijking met andere vervoermiddelen is de spoorweg een matig verbruiker en hij gaat prat op die reputatie.

Automobilisten hoeven zich echter niet bezorgd te maken: de spoorweg doet zijn best om ze te helpen, in plaats van ze te dwarsbomen.

Waarom ook lange, zenuwslopende ritten achter het stuur afleggen, als de spoorweg de ideale formule van samenwerking tussen trein en auto aanbiedt: de autoslaaptrein. Je plaatst de auto op de trein en spaart zo benzine uit. Zodra je ter bestemming bent, beschik je over je eigen wagen om er ter plaatse korte ritten mee te maken.

Waarom niet eens proberen? Als je nog niet overtuigt bent, bedenk dan dat je niet alleen op benzine bezuinigt, maar dat je ook je krachten spaart, want je reist 's nachts, al slapend.
Zo zie je maar, niets dan voordelen.

NIEUWE GENERALE STAF BIJ DE NMBS

De oppensioenstelling van de Heer Vanhee, Directeur-Generaal, bracht heel wat belangrijke wijzigingen mee aan de top van de NMBS. Om onze lezers een juist inzicht te geven in de hiërarchie en de takenverdeling, drukken wij hierna het organigram af van de nieuwe staf.

M. E. FLACHET
Directeur-Generaal

M. G. DEPREZ
Adjunct-Directeur-Generaal
Coördinatie van de technische diensten
Relaties met de Franstalige instanties buiten de Maatschappij

M. L. DE SMET
Adjunct-Directeur-Generaal
Financieel adjunct

M. A. SOETE
Adjunct-Directeur-Generaal
Beheer van het verkeer
Relaties met de Nederlandstalige instanties buiten de Maatschappij

M. R. SQUILBIN
Directeur van de Algemene Directie

M. M. DEWULF
Directeur van de Exploitatie

M. J. NERUEZ
Directeur van het Materiaal

M. L. DOGNIEZ
Directeur van de Baan

M. E. ARYS
Directeur van Financiën

M. L. DE SMET
Directeur van het Personeel en de Sociale Diensten

M. F. DE HAECK
Handelsdirecteur

M. M. COLLE
Directeur van de Electriciteit en de Seininrichting

M. J. CARLIER
Directeur van de Aankopen

M. H. VAN POUCKE
Directeur van de Informatica

GUNSTIGER BUDGET

Begin maart werd door het kabinet van de Minister van Verkeerswezen een bericht gelanceerd waaraan de nationale pers bijzondere aandacht schonk: vergeleken met de ramingen gemaakt voor 1979 was het deficit van de NMBS tot een absoluut minimum herleid.

Het was inderdaad zo, dat de balans veel minder overhelde langs de negatieve kant dan men had verwacht. Dit bevredigend resultaat is zonder twijfel te danken aan twee belangrijke factoren: zin voor besparing en goede verkoopcijfers.

De wil om de exploitatiekosten te drukken werd op alle niveau's waargenomen, en uitte zich hoofdzakelijk in het voortdurend streven naar een optimale productiviteit. De verantwoordelijken hebben op geen inspanning gekeken om zo efficiënt mogelijk alle krachten binnen de maatschappij te bundelen, om de automatisering voort te zetten van de installaties met het oog op enerzijds een grotere veiligheid -en bijgevolg van een lagere sociale kost - en anderzijds een hoger rendement van het materieel.

Wij zullen deze facetten in een volgende uitgave toelichten. Nu hebben wij getracht te weten te komen hoe het gerealiseerde transportvolume de budgettaire balans kon beïnvloeden. Wij vroegen het aan de heer De Haeck, handelsdirecteur van onze maatschappij, die samen met zijn naaste medewerkers één en ander heeft verduidelijkt.

Globaal gezien kan de transportactiviteit van de NMBS ingedeeld worden in 3 grote categorieën: het goederenverkeer per volledige wagenlading (ongeveer de helft van de totale ontvangsten), het reizigersverkeer (ongeveer 30% van de ontvangsten) en het stukgoedverkeer (de overige 20%).

Volledige wagenladingen

Na de 63,2 miljoen ton vervoerd in 1978, raamden de specialisten, rekening houdend met een lichte stijgende trend, de totale trafiek voor 1979 op 68,1 miljoen ton. Hun vooruitzichten werden letterlijk verpulverd... in de goede zin. Het werd 73,9 miljoen ton, wat een stijging betekent van zo maar eventjes 17%!

België heeft in 1979 een heropleving gekend van de ijzer- en staalsector. Er is 7,5% meer ruwstaal geproduceerd. Vandaar een toename van het spoorverkeer: +17% ertsen, +15,3% metaalproducten en +19,9% vaste brandstoffen. Vermelden we toch, om billijk te blijven, dat het internationale verkeer met Frankrijk en het Groot Hertogdom Luxemburg er ook voor een deel tussenzit.

Andere spectaculaire stijgingen werden opgetekend in de sectoren van de groefproducten (+12%), de scheikunde (+21,9%), landbouw- en voedingsproducten (+27,5%), containervervoer, gecombineerd spoor- en wegvervoer...

De heer Boonen, hoofdinspecteur, die het vervoer per volledige wagenlading onder zijn hoede heeft, verheugt zich over deze resultaten, maar hoedt zich voor een overdreven optimisme. Voor hem blijft de belangrijkste doelstelling het verwerven van een marktaandeel gespreid over de verschillende sectoren, dat, gelet op de eigenheid van de spoorwegtechniek, onder rationele voorwaarden kan worden vervoerd.

Zo stelt men vast dat de trafieken verbonden met de aan- en afvoer voor de ijzer- en staalnijverheid het globale verkeer blijven domineren. Dat is een kwetsbare plek, daar zij de conjunctuurschommelingen van deze sector volgt.
De heer Boonen licht dit toe:
— Alles zal in het werk gesteld worden om aan de nieuwe vereisten van de ijzer- en staalnijverheid te voldoen en om deze behulpzaam te zijn bij haar reconversie. Terzelfdertijd zal onze inspanning tot diversificatie niet afgeremd worden. Wij hebben trouwens reeds enkele sprekende successen geboekt in de graansector, petroleumsector en chemische sector. Wij laten nog geen stoom af en zetten ons studie- en prospectiewerk onverdroten verder. De handelsdirectie zal de inspanningen van de technische directies, die instaan voor het beheer van de infrastructuren, de tractievoertuigen, het wagenpark en de dienstregelingen, derwijze bundelen dat er met een gediversifieerd clientèel betrouwbare, efficiënte en rendabele schakels kunnen gesmeed worden, zowel voor de NMBS zelf als voor de industrie.

Stukgoed

Bij het stukgoed is er ook een stijgende trend waar te nemen. Dat is te danken aan een intenser binnenlands verkeer bij de postcolli's en bij de ijlgoedzendingen in het kader van particuliere overeenkomsten.

Het mag terloops wel even vermeld worden dat het spoor de grootste afhaal- en besteldienst van het land bezit. In 1979 werden ongeveer 14.750.000 zendingen behandeld met een totaal gewicht van 406.000 ton.

Dat resultaat steeg ver boven de verwachtingen uit. De cijfers van het eerste trimester van 1980 stellen een nog grotere stijging in het vooruitzicht voor dit jaar.

De heer Lokker, hoofdinspecteur, belast met het beheer van het stukgoed, is de mening toegedaan dat het meest hoopgevende de vooruitgang is, die wordt geboekt op het gebied van de contractuele trafieken. Het is namelijk zo, dat nu reeds 80% van het binnenlands stukgoedverkeer - ijlgoed en postcolli - ter verzending aangeboden wordt door contractanten. Deze waarderen de dienstverlening van een organisatie die in een minimum van tijd het ganse Belgisch grondgebied bedient.

— Niettegenstaande deze gunstige evolutie mag de NMBS niet op haar lauweren rusten, voegt de heer Lokker eraan toe. De Maatschappij moet alles in het werk stellen om zich op lange termijn een sleutelpositie te verzekeren in deze distributiesector. Zij moet uitgroeien tot de meest efficiënte schakel tussen de producenten en de verkoopunten.

Reizigersverkeer

Voor de reizigers blijft het bilan ongeveer status quo. Er is in feite een vermindering waargenomen van het totaal aantal reizigers. Deze achteruitgang is te wijten aan de gevoelige daling van het aantal sociale abonnementen (—6,2%). Deze maken vanzelfsprekend een belangrijk deel uit van de afgeleverde vervoerbewijzen. De houders van biljetten tegen volle prijs maken immers nog geen 20% van het cliënteel uit. De maatschappij voert een sociale politiek, levert daarvoor grote inspanningen, maar de slechte situatie van de arbeidsmarkt weegt zwaar door in de statistieken. De heer Marnef, hoofdinspecteur, die waakt over onze reizigersbelangen, sputterde enigszins tegen toen wij hem deze minder gunstige cijfers voorlegden.

— Het zijn statistieken, verklaart hij, en dat vergt wel enige precisering.

Eerst en vooral, wat betreft de reizigers met biljetten, vertoont het verkeer in reiziger-kilometer een stijging van 2,3%.

Indien het verkeer der sociale abonnementen een gevoelige klap incasseerde, is dat deels te wijten aan een interne maatregel. Tot eind 1978 dienden de "spoorwegmannen" zich voor hun werkverplaatsingen een maandabonnement tegen speciale prijs aan te schaffen. In 1979 werd het abonnement vervangen door een jaarlijkse kaart met vaste prijs. Zodoende zijn de verplaatsingen niet meer opgenomen in de statistieken, en dat maakt toch 3% uit van het globale verkeer.

Indien we het effect van deze maatregel neutraliseren, bereikt het reizigersverkeer het niveau van het voorgaande jaar (zelfs met een lichte stijging). Op te merken, dat onze resultaten niet opgemaakt zijn op basis van het reëel aantal reizigers in treinen en stations; ze zijn de weergave van de verkoop der vervoerbewijzen.

Volgend jaar zal er hoogstwaarschijnlijk opnieuw sprake zijn van een daling, daar de leeftijd tot dewelke men gratis mag reizen wordt opgetrokken van 4 naar 6 jaar. De statistieken zullen ons dus een vertekend beeld geven, want deze leeftijdscategorie zal immers nog steeds per trein reizen.

Ik druk er nogmaals op, ons reizigersverkeer handhaaft zich en de ogenschijnlijke daling moet met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd worden.

WAGENS VOOR HET VERVOER VAN WEGVOERTUIGEN

In het Europees concert van het lange-afstandsvervoer, neemt het gecombineerd spoor- en wegvervoer een steeds belangrijker plaats in. Dat vervoer kan, van begin- tot eindpunt, schematisch in drie fasen worden ingedeeld:

1. De goederen worden in de fabriek zelf in een wegvoertuig geladen en van daaruit naar een spoorweglaadcentrum vervoerd;
2. De oplegger wordt op een wagen geladen en met een speciale gesloten trein naar een andere overlaadplaats gereden, waar de oplegger geparkeerd wordt;
3. De oplegger wordt over de weg tot in een bedrijf gereden waar de goederen worden gelost.

Dit huis-huisvervoer geschiedt gedeeltelijk over de weg en gedeeltelijk per spoor, zonder dat de goederen moeten worden overgeladen. In elk land waar een dergelijke vervoersformule bestaat, wordt het verkeer door een particuliere maatschappij georganiseerd. Ze is de enige klant van de spoorweg, de enige gesprekspartner die over dienstregelingen onderhandelt en bij de spoorweg tractieprijzen bedingt die daarna derwijze in globale prijzen worden doorberekend dat de totale kosten van de hele vervoersketen niet hoger uitkomen dan die van een louter vervoer over de weg.

In België wordt die centralisatie en prospectie bij de wegvervoerders door TRW (Transport rail weg) verricht. TRW exploiteert de terminals te Antwerpen, Oostende, Zeebrugge, Brussel, Charleroi en Luik. TRW houdt zich hoofdzakelijk met internationaal verkeer bezig, want België is immers te klein om een dergelijk systeem in binnenverkeer uit te bouwen en er vruchten van te kunnen plukken.

Om de kosten van de verrichtingen bij aan- en afvoer in de stations eruit te halen, is er namelijk een vrij lang treintraject nodig.

Aanvankelijk heeft elk land een eigen techniek van gecombineerd spoor- en wegvervoer ontwikkeld. In Frankrijk werd de voorkeur gegeven aan een wagen met verplaatsbare laadkuil waarin het wielstel van het wegvoertuig wegzakt. In Duitsland, waar het vrijeruimteprofiel groter is, koos men een wagen met verlaagde, mobiele laadvloer die opleggers kon opnemen waarvan de constructie nauwelijks moest gewijzigd worden. Dit werd de horizontale laadwijze genoemd omdat een verplaatsbare rijbrug en een speciale trekker nodig waren om de wegvoertuigen op de wagens te rijden.

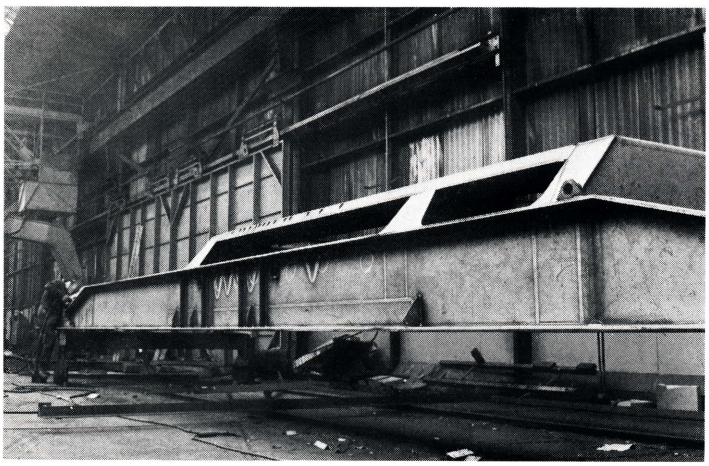
Sindsdien werden verticale laadtechnieken uitgewerkt. In dat geval wordt gebruik gemaakt van een portaalkraan die de wegvoertuigen oplicht met grijptangen die aan de spreaders bevestigd zijn. Op die manier kan het gecombineerd weg- en spoorverkeer ook in de containerterminals behandeld worden. Vooral België is met die oplossing gebaat, aangezien ons land met heel Europa handel voert en het op die manier zijn uitrusting kan vereenvoudigen.

Het gecombineerd spoor- en wegvervoer heeft goede vooruitzichten. Ondanks de economische crisis is dat verkeer voortdurend toegenomen en beschikt dat vervoersysteem over een aantal troeven waarvan de wegvervoerders vast en zeker gebruik zullen maken, vooral sedert de petroleumprodukten zo duur zijn geworden.

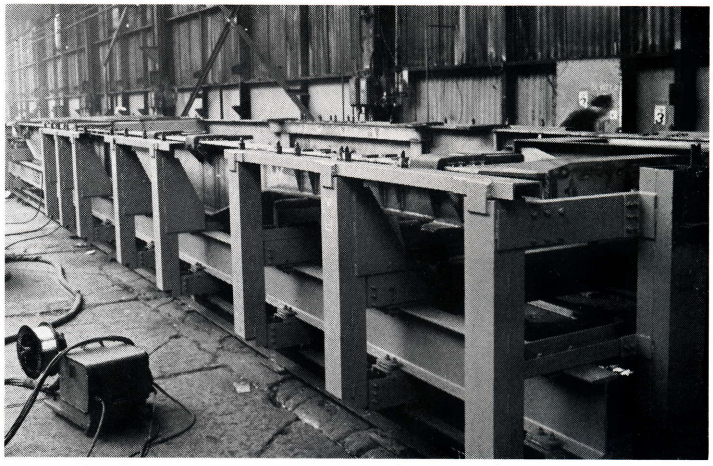
Voor een toenemend verkeer zijn er ook meer wagens nodig. De grote maatschappijen voor gecombineerd spoor- en wegvervoer van de buurlanden stellen parken van particuliere wagens samen die hun de mogelijkheid bieden het verkeer soepeler te organiseren. Dat beleid krijgt steun van de openbare machten die hebben ingezien dat dit vervoersysteem de hele gemeenschap ten goede komt.

In België heeft TRW die stap ook

A



B



C

D

gedaan, met de steun van de maatschappij CAIB die honderd wagens met vaste laadkuil voor het vervoer van opleggers heeft laten bouwen. De eerste exemplaren van die wagens zijn einde maart uit de werkplaatsen van Gregg Europa gekomen. We zijn ter plaatse een kijkje gaan nemen, want een dergelijke stap is van groot belang voor de toekomst van het spoor- en wegvervoer. De soepelheid van de vrachtauto en de kracht van de spoorweg hebben die twee partners ertoe gebracht, met eerbiediging van elkaars vrijheden, nauw te gaan samenwerken, een initiatief waarvan het economisch belang door de officiële instanties wordt erkend en dat ze ten volle steunen. Door de bouw van die spoorwegwagens tussen Brussel en Halle verwerft de Belgische industrie bovendien een groot aantal arbeidsuren. Die onderneming moet dus van nabij worden gevolgd.

Dit wagentype kan vergeleken worden met de reeds bestaande wagens in Frankrijk en Duitsland, maar qua constructie zijn er toch enkele verschillen. Gregg heeft de beste ideeën overgenomen en definitieve plannen getekend voor een wagen die door de UIC als standaardwagen zal worden gekozen.

In totaal zijn er 620 arbeidsuren nodig om zo'n wagen in verschillende stappen te bouwen.

Eerst worden de platen, die bij het binnenkomen in de werkplaats met staalzand bestraald worden, op het juiste formaat gesneden; vervolgens worden de langsliggers gemonteerd en met de kop- en dwarsbalken verbonden. Wanneer het geraamte in elkaar zit, brengen de lassers er de verdere uitrusting op aan. In dat stadium ligt de wagen ondersteboven. Daarna wordt hij in zijn normale stand omgekeerd en onder profiel gebracht. Voor de eerste maal nemen nu ook bedienden van de NMBS aan de werkzaamheden deel; hun voornaamste taak bestaat erin de doorbuiging van de langsliggers na te gaan, want de beladen wagen moet een volkomen horizontaal profiel hebben.

Dan worden de laatste onderdelen gemonteerd en kan de wagen in de schilderkamer. Hij wordt nog eens getest, voor de tweede maal in aanwezigheid van spoorwegtechnici die nu vooral het remsysteem onderzoeken. Ten slotte wordt de oranje wagen met zwarte draaistellen op het net ingelegd. Hij zal voortaan in de internationale treinen voor gecombineerd spoor- en wegvervoer ingezet worden.

Gregg heeft om te beginnen een kleine trein van 5 wagens vervaardigd om de fabricagetechnieken uit te werken. De overige 95 wagens worden daarna onder de beste voorwaarden in drie maand geproduceerd. Het honderdste voertuig zou eind juni in dienst moeten komen.

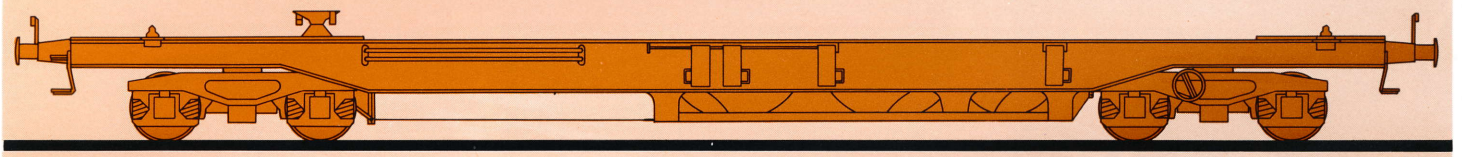
In de kleine tabel staan de belangrijkste kenmerken van deze nieuwe wagen met de code Sss. Daaraan dient toegevoegd dat de maximumasdruk 16 ton bedraagt.
Op de foto's zijn de constructiedetails duidelijk zichtbaar: de kuil met de verplaatsbare wielkeggen, die tussen de wielen van het wegvoertuig worden gezet, de stutblok die aan een kant van de wagen met de hand in de ideale stand kan worden gebracht, de bevestigingspunten voor gewone en wegcontainers, enz.

Die wagen kan op verschillende manieren worden beladen:
- één oplegger; of
- één wegcontainer van 12,19 m;
- twee wegcontainers van 7,15 m;
- twee wegcontainers van 8,05 en 6,25 m.

Verder dient aangestipt dat het laadvermogen beperkt is tot 37 ton en dat de wagen met een snelheid van 100 of 120 km/u kan rijden.

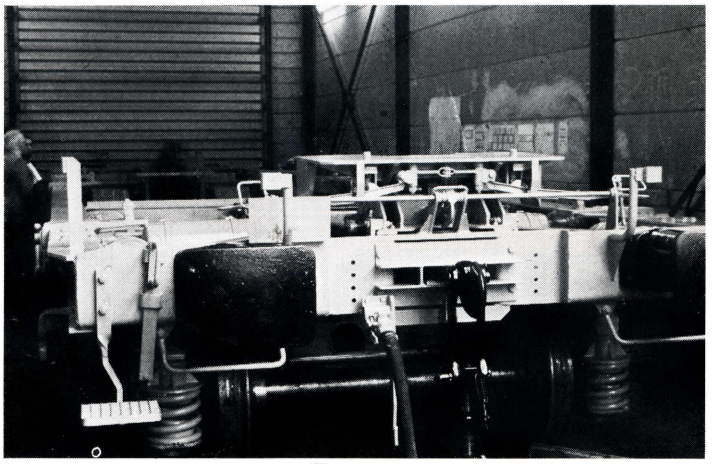
Het eerste exemplaar bevond zich op 28 maart te Zeebrugge, ter gelegenheid van de plechtige opening van de nieuwe terminal voor gecombineerd spoor- en wegvervoer. Die terminal bevindt zich in de nabijheid van de Ocean Containerterminal Zeebrugge, die de lezers van dit tijdschrift reeds kennen. Onze fotograaf was ter plaatse om die opening vast te leggen.

Lengte over alles	**16.440 mm**
Lengte van het onderstel	**15.200 mm**
Afstand tussen draaistelspillen	**11.200 mm**
Breedte van het onderstel	**2.980 mm**
Lengte van de vaste kuil	**7.950 mm**
Hoogte van de kuil boven spoorstaaf	**338 mm**
Maximum snelheid	**120 km/h**
Minimum bochtstraal	**75 m**



E

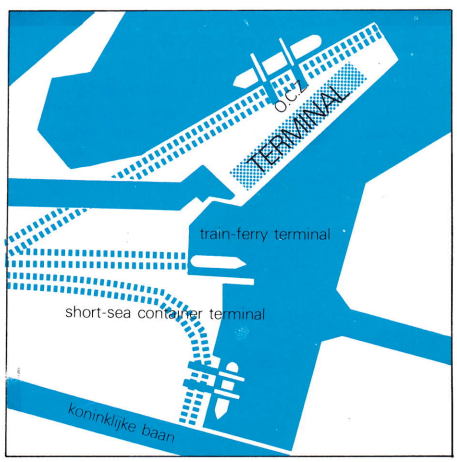
E



A. Afwerking van de kopbalken.
B. Een ondersteboven gekeerde chassis.
C. Controle van de gabarit.
D. Met de medewerking van CAIB.
E. Beweegbare stutblok.

Er viel een zeer dikke motregen te Zeebrugge, die vrijdag 28 maart - zoals over heel het land, ten andere. Dat zal alleen maar vervelend geweest zijn voor de genodigden van TRW en de NMBS, want de lading van opleggers en wegcontainers ondervindt niet de minste hinder van de weersomstandigheden.

In zijn toespraak heeft Mijnheer De Vos, president van TRW, gepreciseerd dat de terminal van Zeebrugge het uitgangspunt zou zijn van treinen naar Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Italië, Spanje en Joegoslavië, evenals naar andere bestemmingen die actueel ter studie liggen, in het kader van de "Union Internationale des Sociétés de Transport combiné Rail/Route".



E

En eerder dan er lang over uit te weiden, liet Mijnheer De Vos een film projecteren die de verschillende aspecten toonde van deze nog weinig bekende transporttechniek.

We vestigen er de aandacht op dat bij de terminal te Zeebrugge de verticale behandeling wordt aangewend, door middel van een mobiel hefvoertuig, wat wij op de foto's duidelijk tonen.

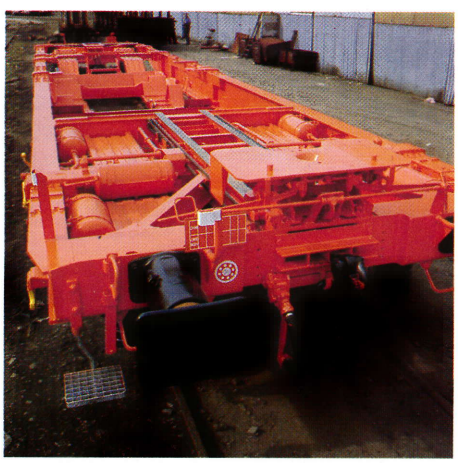
A-B. Het mobiele hefwerktuig aan het werk.

C. Een zeer mooie wagen.

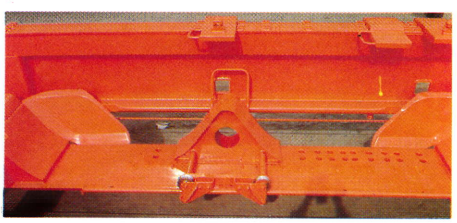
D. De kuil waarin de wielen worden geplaatst.

E. De aandachtige genodigden.

A



C



D

B

tweeassige platte wagen voor het vervoer van buizen

Lps

SPOORNIEUWS
Nr 2 - 1980

Lps-wagens zijn meestal tweeassige platte wagens van bijzondere makelij. We zullen ons in dit artikel beperken tot het type dat van bijna 2 m hoge vaste rongen voorzien is.

Ze zijn daardoor geschikt voor het vervoer van buizen, boomstammen, profielen of gelijkaardige goederen, waarvoor stevige rongen nodig zijn. Die wagens worden in hoofdzaak gebruikt voor het vervoer van buizen.

De rongen zijn bijzonder sterk en zijn tegen een zeer hoge dwarsdruk van de lading bestand. Wel wordt door hun versterkingen de nuttige laadbreedte op vloerhoogte enigszins beperkt. De breedte boven die versterkingen kon - ten opzichte van gewone wagens - evenwel vergroot worden door plaatsing van rongen bestaande uit twee profielen, waardoor ze dunner zijn. Dit is zeer interessant voor het vervoer van buizen, die een betrekkelijk laag gewicht hebben.

De lading kan in de dwarsrichting gemakkelijker vastgelegd worden door middel van vier spaninrichtingen (trommel met pal), zodat er geen verdrilde draden meer moeten gebruikt worden.

Op de wagenvloer tussen de vaste rongen zijn houten laadbalken bevestigd, zodat er ruimte blijft tussen vloer en lading, waardoor die lading gemakkelijk met behulp van hijstouwen kan worden gelost of afgezet.

De gegevens over de toegestane en geconcentreerde lasten zijn op de wagenflanken aangeduid; de gebruikers kunnen aan de hand daarvan nagaan of hun lading de voorgeschreven maxima niet overschrijdt.

Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Lps-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.

L bijzonder wagentype met 2 assen

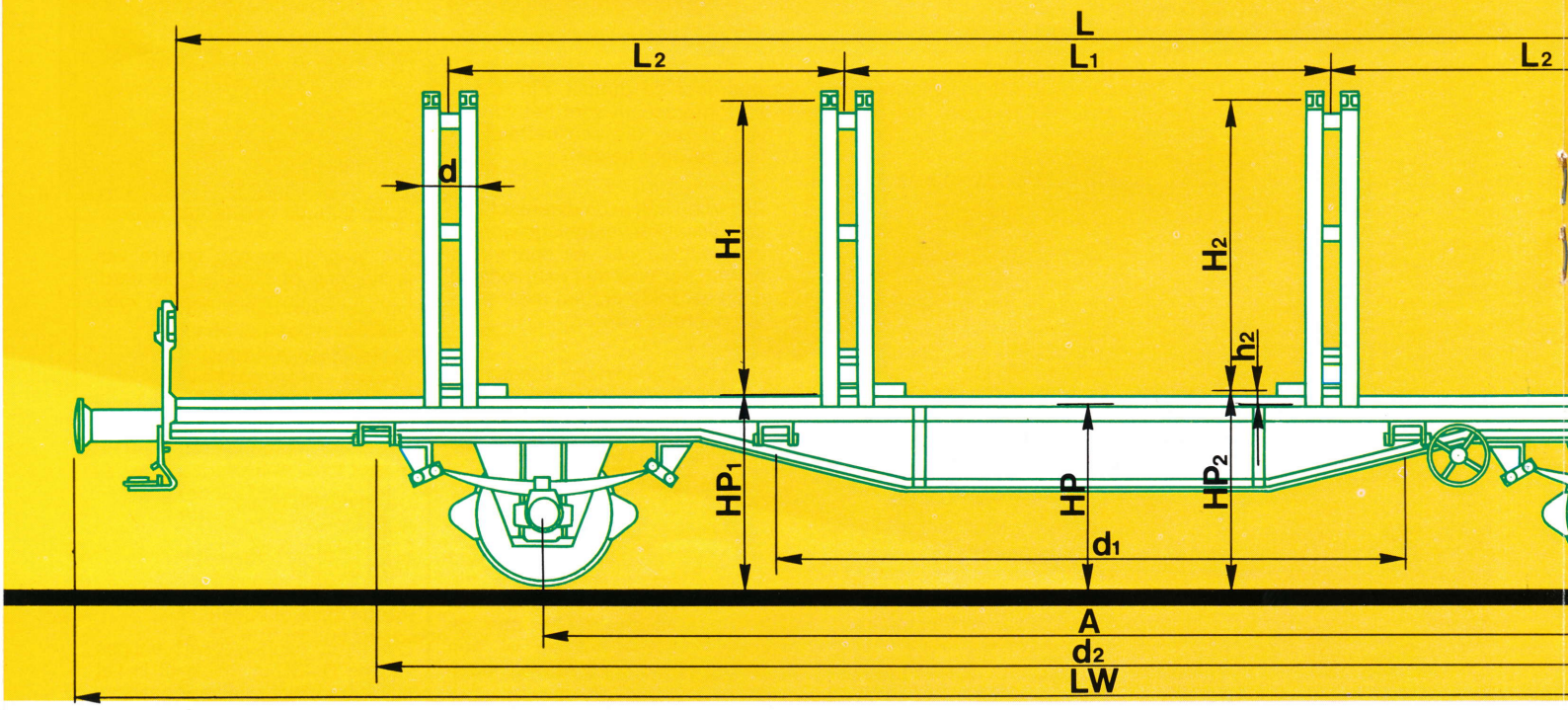
p zonder zijschot

s geschikt om te rijden t

1	Code		Lps
2	Type		3232 A6
3	Aantal		40
4	Nummer van de wagen internationale code		2188
	serienummer		412 8 001-7 040-5
5	Verbouwingsjaar		1979
6	Totale lengte = LW	mm	13.712
7	Asafstand = A	mm	7.328
8	Totale breedte = BW	mm	3.100
9	Totale hoogte = HW	mm	3.247
10	Vloerhoogte = HP	mm	1.265
11	Hoogte van de bovenrand van de metalen wiegen	mm	1.317
12	Nuttige breedte onderkant = B1	mm	2.440
	bovenkant = B2	mm	2.830
13	Vaste zijrongen aantal		2 x 4
	breedte = d	mm	340
	hoogte boven de wiegen = H1	mm	1.930
	hoogte boven de houten laadbalken = H2	mm	1.912
14	Nuttige lengte = L	mm	12.360
15	Afstand tussen de rongen L1	mm	3.200
	L2	mm	2.660
16	Houten laadbalken aantal	mm	4
	hoogte boven de vloer = h2	mm	70
	hoogte van het laadvlak = HP2	mm	1.335
17	Vastzettoestellen aantal		4
	afstand d1	mm	4.200
	afstand d2	mm	9.520
18	Gemiddelde tarra	t	14,5
19	Toegelaten lasten	t	

	A	B	C
	17,5	21,5	24,5
S	17,5	21,5	21,5

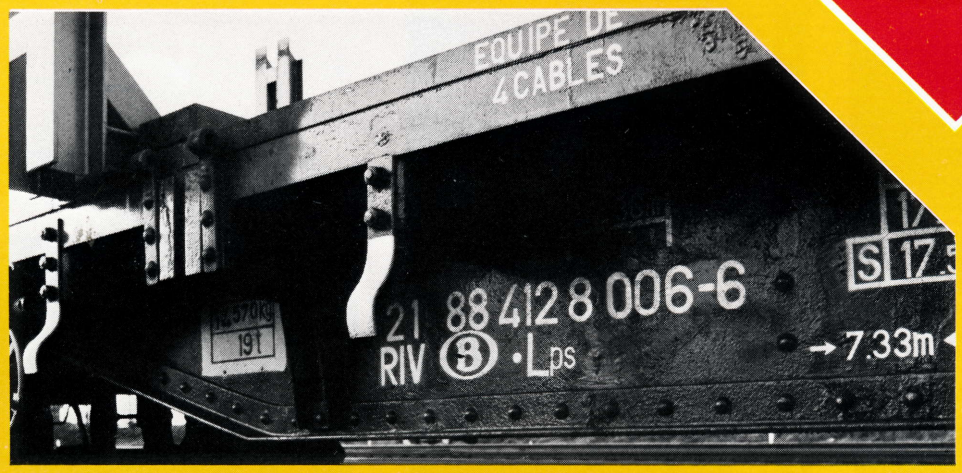
20	Maximum geconcentreerde lasten	m-t	m	t
		a-a	3	24,5
		b-b	5	24,5
		c-c	7	24,5
21	Minimum bochtstraal	m	75	

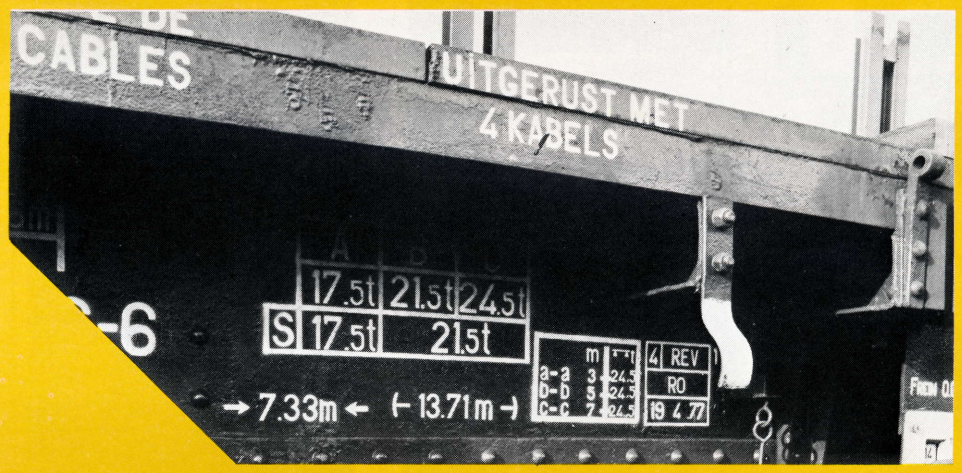


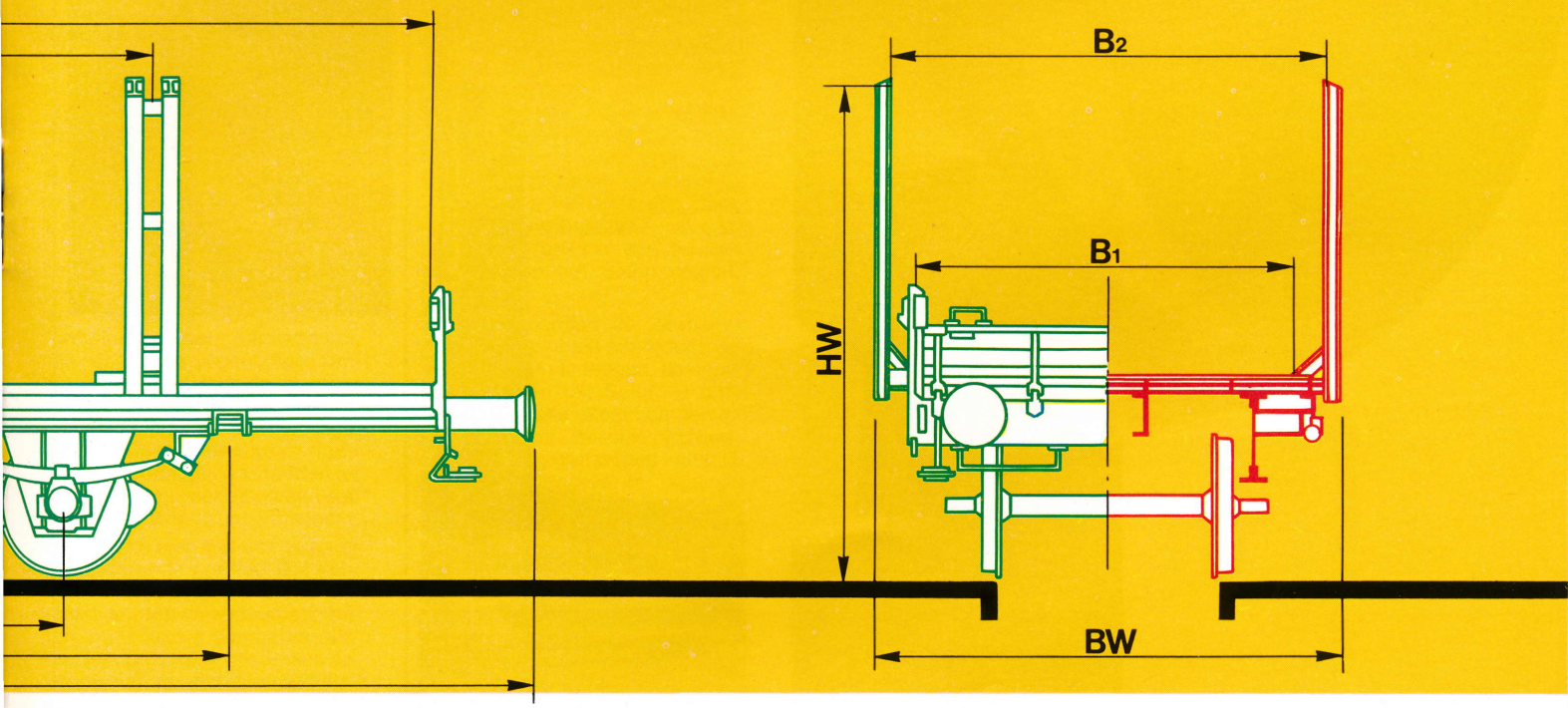
egen 100 km/h.

4 eerste cijfer van het serienummer (overeenkomend met het type L).

Lps

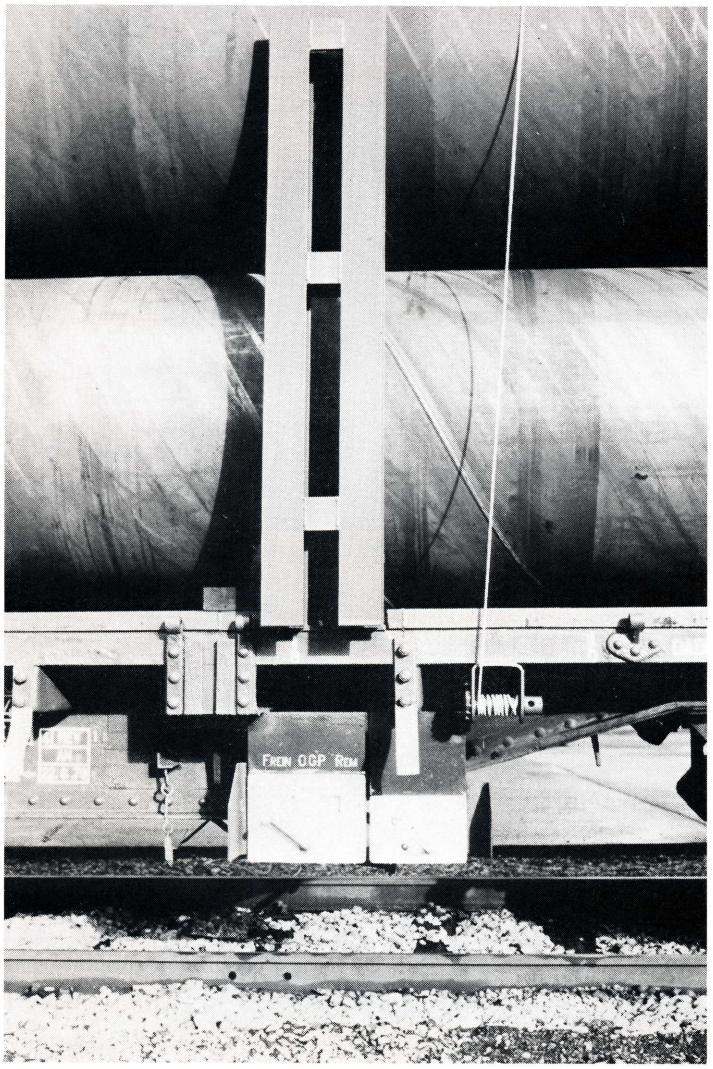


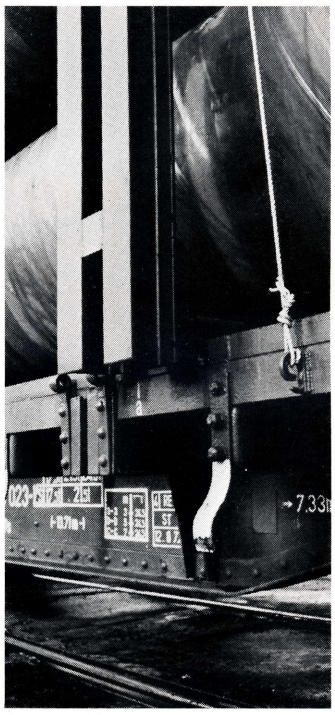


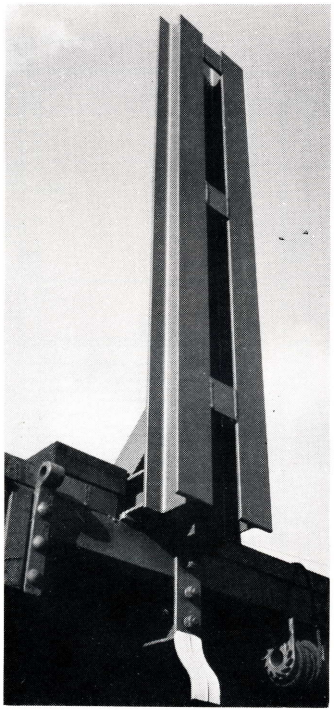


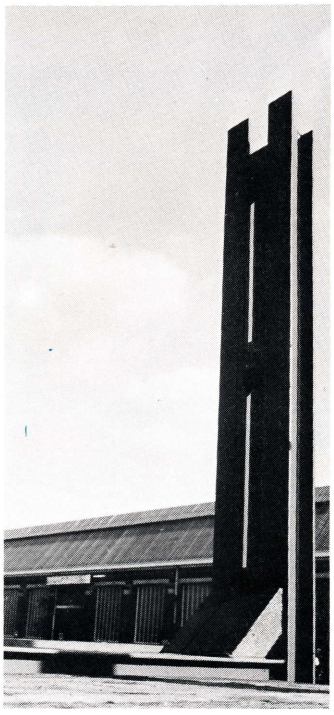
tweeassige platte wagen voor het vervoer van buizen

Lps









SPECIALE TREINEN VOOR IEDEREEN

Wie denkt dat er op het 4.000 km lange spoorwegnet van de NMBS alleen maar treinen met een vaste dienstregeling rijden, vergist zich. Er worden immers voor rekening van allerhande verenigingen en organismen voor een welbepaalde gelegenheid speciale treinen ingelegd.

De organisatoren van het Vakantiesalon te Brussel hebben de journalisten voor een grote persconferentie, met middagmaal, naar Oostende uitgenodigd. Omdat in verband met de al maar duurder wordende benzine het accent dit jaar op dichterbij gelegen vakantiebestemmingen moest worden gelegd, hadden de organisatoren voor de perslui een druk bezocht centrum uitgezocht.

Waarom ze niet met een autocar naar Oostende voeren? Dat kon, maar dan moest de groep gesplitst worden en zouden sommigen interessante contacten missen. Met de trein kon iedereen samenblijven en hadden de reizigers bovendien meer bewegingsvrijheid. De zaak was gauw geregeld: met twee zeer comfortabele Eurofimarijtuigen met twee barrijtuigen tussenin schiep men meteen de gewenste sfeer voor zo'n reis. Gezeten in een afdeling of aan de bar, kon iedereen, dank zij de geluidsinstallatie, de welkomsttoespraak van een der animatoren van het Salon volgen.

Overigens hadden de journalisten de gelegenheid om tijdens de reis contacten te leggen, de organisatoren van het Salon te ontmoeten, ja zelfs allerlei dingen te noteren, want in die rijtuigen, waarvan de ophanging uiterst soepel en modern is, kan je immers bij 120 per uur rustig iets op papier zetten.

En inderdaad, op de terugreis waren er die, ondanks het rumoer, al hun kopij voorbereidden, terwijl anderen in het bar-discotheek-rijtuig een dansje waagden.

De reisorganisator, even vóór de aankomst te Brussel hierover naar zijn mening gevraagd, stak zijn voldoening niet onder stoelen of banken. Voor hem was dit dé formule. De perslui waren het ongetwijfeld met hem eens: ze vonden het alleen maar jammer geen tijd te hebben gehad om wat garnaal te kopen. Maar daaraan had de trein geen schuld.

Uiteraard was het niet de eerste keer dat de NMBS een dergelijke trein inlegde. Elk jaar bijvoorbeeld nodigt de Brusselse Skäl Club, de vriendenkring van de profs van het toerisme, de leden op een "treinlunch" uit die telkens veel bijval oogst. Een Brusselse firma laat ook elk jaar van Luik naar Oostende een trein inleggen die in de voornaamste stations stopt. Zo worden al haar verdelers "opgepikt" voor een colloquium in de badstad. Ook andere bedrijven en organismen hebben die formule al beproefd en het feit dat die speciale cliënteel ons trouw blijft, bewijst dat het een goede formule is.

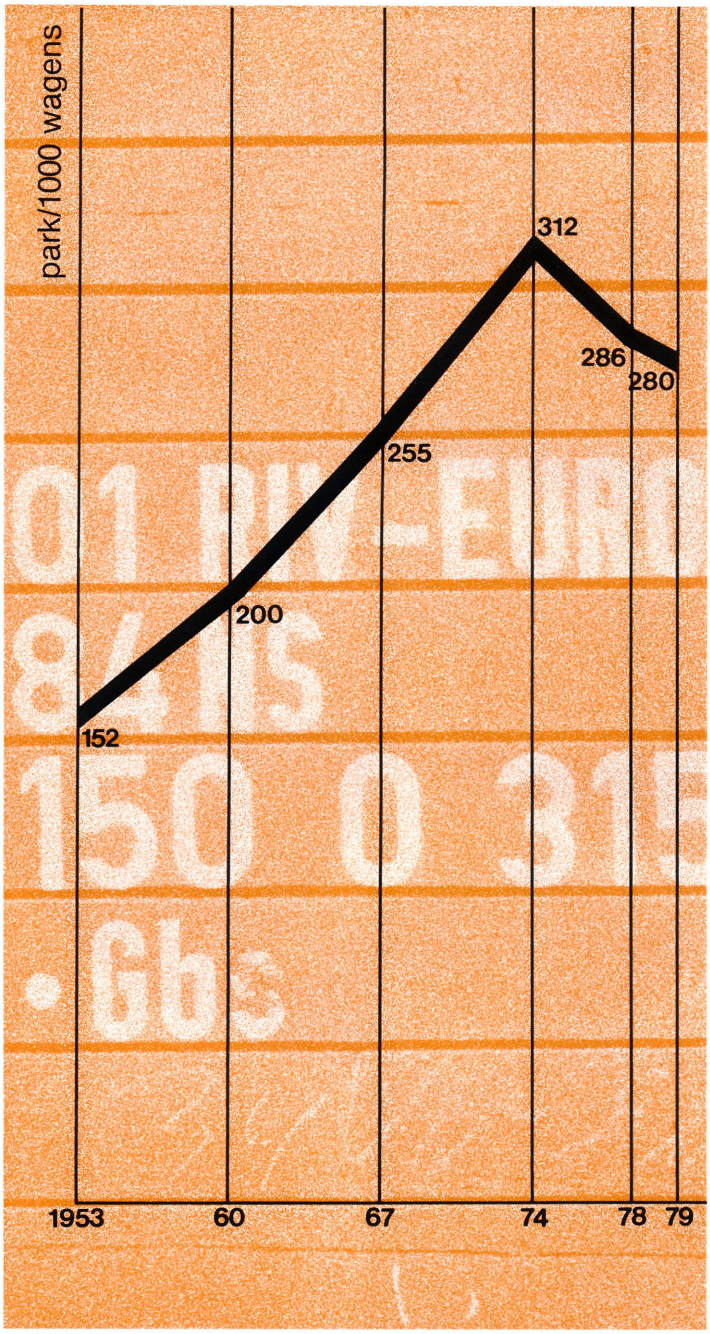
Ze biedt immers tal van mogelijkheden: de trein kan samengesteld worden met rijtuigen met zitplaatsen, bar-discotheek-rijtuigen met geluidsinstallatie, er kunnen in de rijtuigen drankjes geserveerd worden, er kan een uitgebreide maaltijd of een ontbijt opgediend worden. Wat het traject betreft, geen probleem!

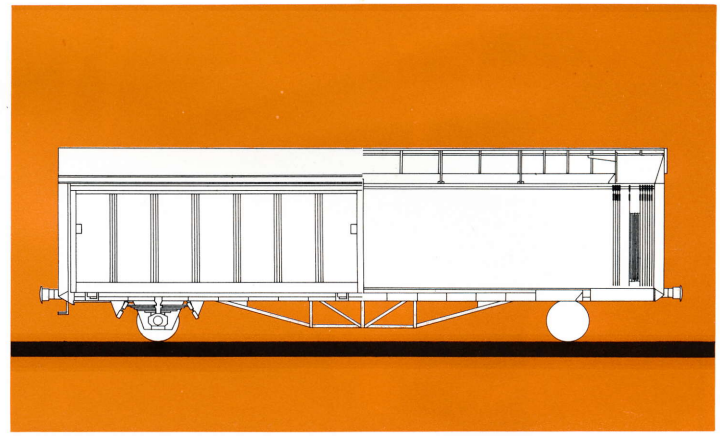
Men kan overal heen. Alleen moet de organisator zich schikken naar de dienstregeling die de exploitatiedienst uitwerkt volgens het verkeer van de geregelde treinen.
Wie er belang in stelt, kan alle nadere inlichtingen inwinnen bij de handelsagent van de NMBS in z'n streek. Hij zal u met genoegen uitvoerig inlichten, mogelijke formules voorstellen en de zaak voor u regelen.

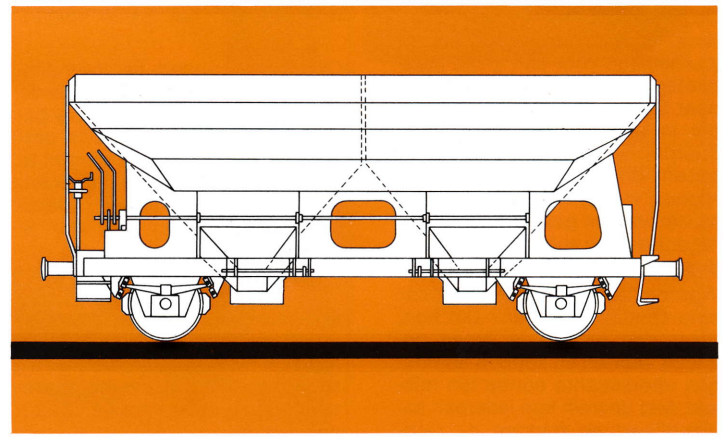
NIEUWE WAGENS

Het internationaal RIV-reglement bepaalt dat er tussen meerdere netten bijzondere overeenkomsten mogen afgesloten worden, voor zover de belangen van andere deelnemende netten niet geschaad worden. Op basis van deze bepaling besloten de Deutsche Bundesbahn en de SNCF in 1951 hun E-wagens (gewone twee-assige stortwagens) en G-wagens (gewone twee-assige gesloten wagens) volgens een speciaal regime uit te baten. In tegenstelling tot de gewone RIV-wagens, dienden de uitgewisselde wagens niet onmiddellijk naar het eigenaarsnet te worden teruggezonden, maar stonden vrij ter beschikking van het gebruikend net. Zodoende ontstond een grote soepelheid in het gebruik van deze wagens en werd een opmerkelijke besparing in ledige ritten gerealiseerd.

Het succes van deze ervaring werd geconcretiseerd in 1953 met de oprichting van de EUROP-gemeenschap, die de E en G-wagens volgens hetzelfde principe zou uitbaten. De deelnemende netten waren het Duitse, Oostenrijkse, Luxemburgse, Italiaanse, Nederlandse, Zwitserse, Deense, Franse en Belgische, plus de inmiddels opgeslorpte SAAR-maatschappij. Het voorzitterschap werd toevertrouwd aan de Zwitserse spoorwegen; voor het dagelijks beheer werd een EUROP-wagenbureau opgericht te Bern. In dat wagenbureau is elk deelne-







IN GEMEENSCHAP

mend net vertegenwoordigd door een afgevaardigde, die waakt over de eigen belangen.

Geleidelijk groeide het EUROP-wagenpark. De Ks-wagens (gewone twee-assige platte wagens) waren de eerste aanwinst. In 1972 werden vier eenheden aan de bestaande lijst toegevoegd: Gbs (twee-assige gesloten wagens met grote inhoud), Eds (twee-assige open wagens met lossing door zwaartekracht), Ts (twee-assige wagens met opengaand dak) en Rs (platte wagens met bogies van meer dan 18 meter lengte). Om deze uitbreiding efficiënt te kunnen aanwenden werd een nieuw en aangepast exploitatiesysteem toegepast.

In 1977 droegen de Zwitserse spoorwegen het beheer van de EUROP gemeenschap over aan hun Belgische collega's.

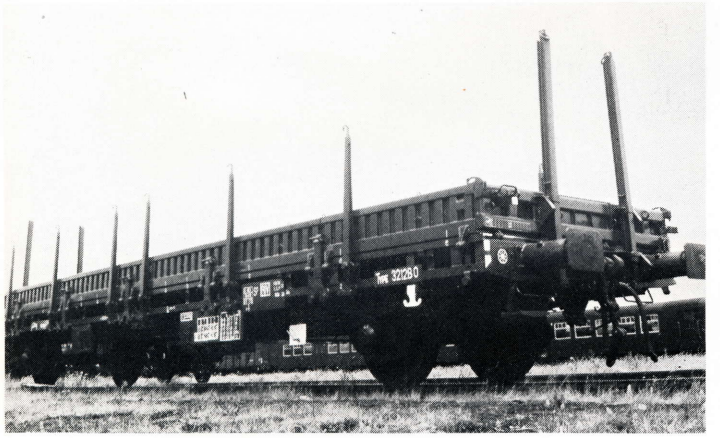
Het EUROP-wageneffectief is sinds de oprichting van de gemeenschap flink geëvolueerd. Bijgaande grafiek spreekt terzake klare taal. De vermindering van het aantal twee-assige gesloten en open wagens heeft de gemeenschap ertoe genoopt nieuwe meer gespecialiseerde wagentypes aan het bestaande park toe te voegen. Onder impuls van de NMBS, nieuw beherend net, werd een diepgaande studie aangevat. Twee jaar later kon aan de EUROP-commissie een voorstel worden voorgelegd tot opname in het EUROP-wagenpark van vier nieuwe wagentypes:

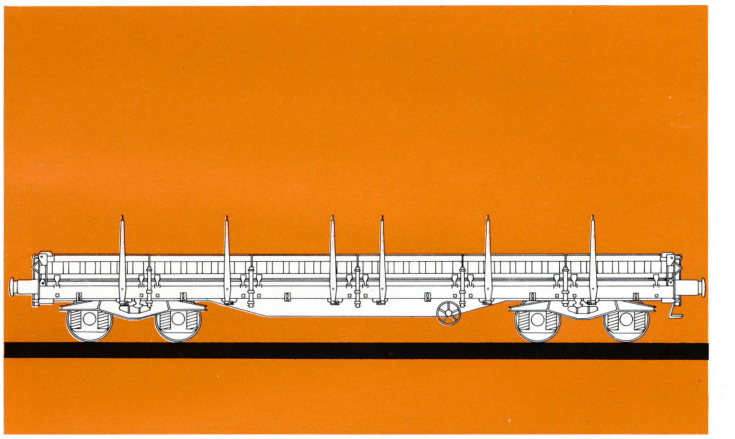
— Hbis, gesloten twee-assige wagens met openschuivende zijwanden;
— Res, platte wagens, op bogies, van meer dan 18 meter lengte met neerklapbare schutborden;
— Remms, platte wagens, op bogies, van minder dan 15 meter lengte met neerklapbare schutborden;
— Eaos, stortwagens op bogies, zijdelings kipbaar en al dan niet kipbaar in de langsrichting.

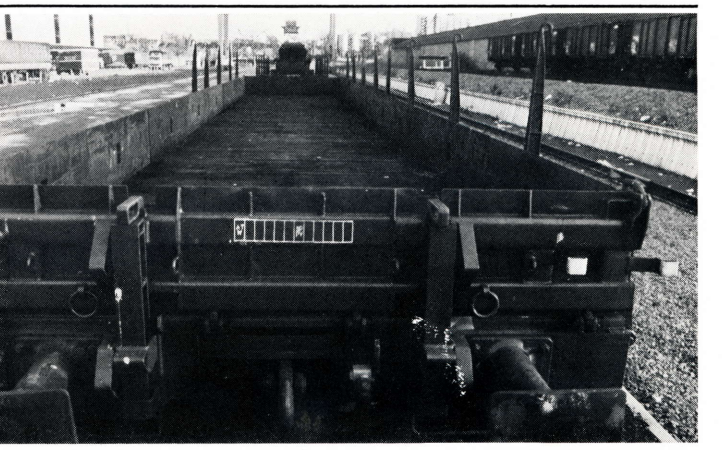
Herinneren we er onze lezers aan, dat ze alle kenmerken eigen aan deze wagens kunnen terugvinden in de reeds eerder verschenen wagensteekkaarten.

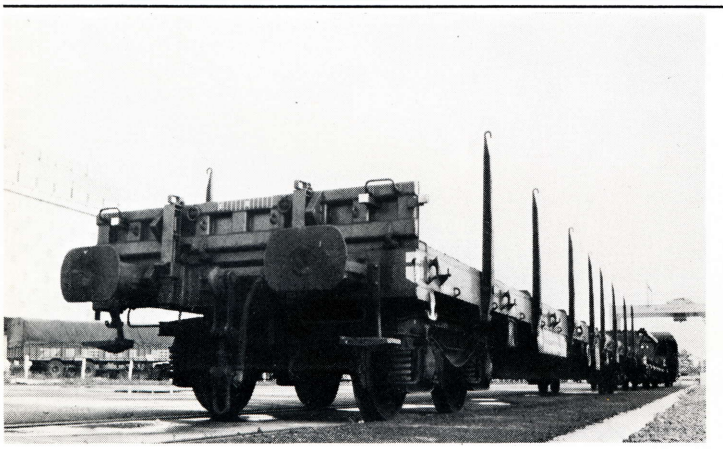
Het voorbereidend werk is nu definitief afgesloten. Op 9 mei 1980 werd een aanvang genomen met het "EUROP-merken" en met de effectieve integratie en exploitatie van de ongeveer 50.000 wagens behorend tot deze vier types.

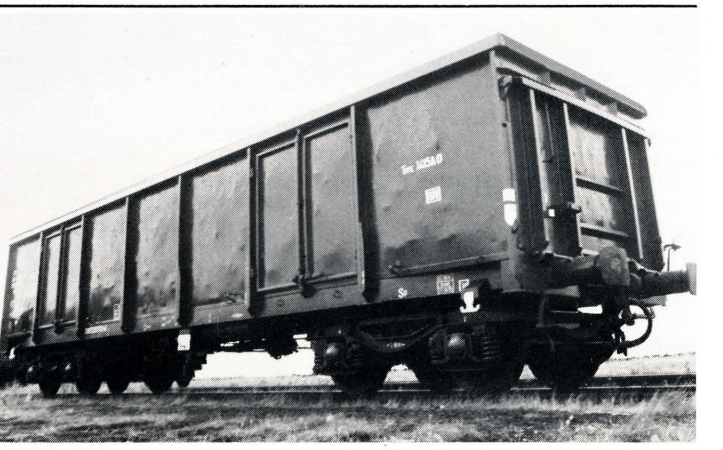
Alle bewegingen van de EUROP-wagens worden gecontroleerd door het EUROP-wagenbureau te Brussel, waar het sinds 29 oktober 1979 operationeel is.











De wereld van het station: een gebeurtenis

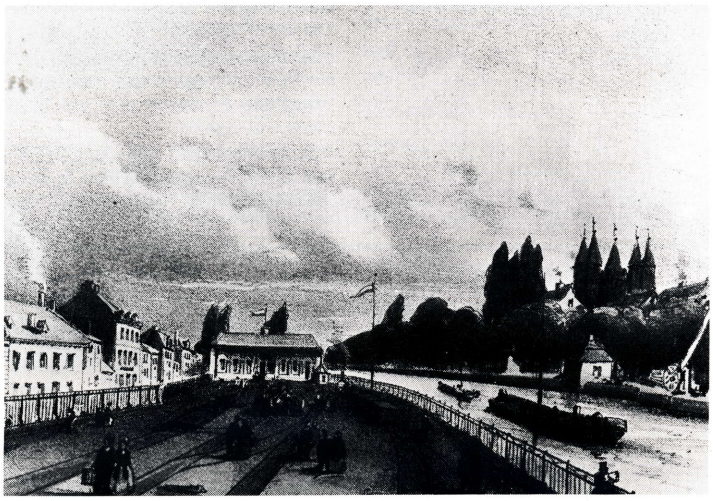
Europalia is een cultureel festival dat sinds 1969 om de twee jaar wordt georganiseerd en telkens gewijd is aan een land van ons Europa. In plaats van de cadans te volgen in 1979, verkozen de organisatoren het jaar af te wachten waarin 150 jaar België wordt gevierd, met de bedoeling de manifestatie nog meer reliëf te geven. Niettegenstaande het hoofdgebeuren van het festival traditiegetrouw plaats vindt na de zomervakantie, staan er reeds omkaderende evenementen op het programma die onmiddellijk na de paasvakantie van start gaan.

De eerste grote hoeksteen van het Europalia-programma 1980 is wel de WERELD DER STATIONS, een tentoonstelling ingericht in het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel, die loopt van 16 april tot 1 juni. Deze expo is niet geheel nieuw daar zij reeds Lyon en Milaan bezocht, na een verblijf in Parijs, in het centrum Beaubourg, sinds december 1978.

Na Brussel gaat deze tentoonstelling ten andere terug op de toer en komen achtereenvolgens Londen, Zweden en de Verenigde Staten aan de beurt, waar ze twee jaar zal blijven.

Ze werd samengesteld door het "Centre de Création Industrielle" en is in hoofdzaak het werk van een groep architecten die zich aangetrokken voelden door deze monumenten die de voorbije twee eeuwen diep gekenmerkt hebben. Een zeer begrijpelijke interesse, daar de architect van vandaag niet alleen meer een man is uit de wereld van beton en stenen, maar bovendien ook verantwoordelijk voor de esthetiek van het leefmilieu. Anderzijds hebben de stations - en de spoorweg in het algemeen - een belangrijke rol gespeeld in de evolutie van onze wereld: bij gewapende conflicten waren zij felbetwiste strategische plaatsen bij uitstek, zij vormden het middelpunt van de sociale evolutie en een kruispunt van nieuwe wegen die nieuwe perspectieven openden, zij waren de ongeëvenaarde catalysator in het hart van de economische explosie.

Denk echter niet dat de tentoonstelling van Parijs hier gewoon opgesteld wordt zoals ze aanvankelijk was. Zij die ze daar bezochten kunnen dit gerust overdoen te Brussel: het Paleis voor Schone Kunsten beleeft zijn wereld der stations in een Belgische sfeer. De organisatoren hebben de expositie een eigen karakter willen meegeven en haar dus in verband willen brengen met de festiviteiten van 1980. Was België niet het eerste land op het Europese continent dat zich een spoorwegnet kon veroorloven? In feite ontvingen we van Parijs slechts de leidraad van de expositie: 160 didactische panelen met een uitgesproken betrekking op de 14 hoofdthema's zoals het station: draaischijf van de stad, strategische plaats, stuwing naar de verbeelding, enz.



Parijs zond ons ook een model van het station Antwerpen Centraal, dat door enkelen beschouwd wordt als het mooiste van Europa, enkele decors met optische effecten en de op bewonderenswaardige wijze samengestelde catalogus, die voor de gelegenheid een Belgisch bijvoegsel heeft meegekregen.

Maar wat kunnen wij tonen dat typisch van bij ons is? Werkelijk heel wat. Litho's, modellen en documenten uit het museum van de NMBS, gewijd aan het ontstaan van het spoor in 1835, met het traject Brussel-Mechelen. Tevens werden twee enorme maquettes gebouwd (en andere worden verwacht) door de Mechelse groep, "Mijlpaal" genaamd; zij stellen Mechelen voor in 1835 en 1885; zij tonen vanzelfsprekend ook hoe de spoorweg, zijn gevoelige plek vindend in de stad, er het profiel, het leven en de ontwikkeling van heeft gewijzigd.

Een zaal Delvaux stelt een verzameling werken voor van deze "schilder van stations" die verliefd is op de spoorweg, een schepper van doeken die hem toelieten zijn hele leven te baden in de sfeer van zijn kinderdromen uit het begin van deze eeuw. Andere Belgische schilders en fotografen, eveneens geïnspireerd door het spoor, krijgen hun werk opgehangen tegen de wanden van het Paleis voor Schone Kunsten.

Maar dat is niet alles. Een beroepsvereniging stelt maquettes van de oude stations Brussel Noord en Zuid voor in suiker, terwijl een stationchef uit de vorige eeuw vorm heeft gekregen in speculoos. Het station - ruimte voor de speelse verbeelding - wordt eveneens in de expositie belicht. Het is bekend dat de modelbouwers zich met volle overgave geven aan hun kleine (maar zo precieze en werkelijkheidsgetrouwe) reproducties van spoorwegmateriaal. Het is ook zo dat er vandaag de dag een geweldige opbloei is van passies voor al wat spoorweg is. Gisteren sprak men er nog zeer weinig over, alsof deze "spoorwegmaniakken" (hiermee wordt niets negatiefs bedoeld) een zekere angstvalligheid betoonden om over hun hobby te praten. Nu treden ze niet alleen uit de onbekendheid, maar ze groeperen zich. Ze corresponderen onderling en betekenen voor de spoorweghistorici een kostbare en originele hulp. Ook zij zijn van de partij in het Paleis voor Schone Kunsten, want over stations spreken zonder een miniatuurnet te tonen zou ondenkbaar zijn.

Uitgedacht door architecten moet deze tentoonstelling vast de liefhebbers van oude stenen passioneren. Zij moet ook degenen de ogen openen die iets te vroeg hebben verklaard dat de stations geen stijl hebben, dat ze alle op elkaar gelijken, dat ze niet de minste belangstelling wekken. Tal van stations zijn authentieke kunstwerken, waarin de architect al zijn kennis en liefde heeft gelegd, waarin de ingenieur, bij het tekenen van het metalen geraamte voor grote overkoepelingen met lijnen heeft gespeeld op een zeer esthetische en fijnzinnige wijze.

Van het eerste station aan de Groendreef tot dit van Louvain-la-Neuve, geïntegreerd binnen een multi-functioneel complex, over het station Antwerpen Centraal en dat van Doornik en via alle andere stations die hun tijdperk hebben gekenmerkt, heeft er zich een enorme variëteit ontwikkeld van wisselende schoonheid met allerlei schakering van stijl.

Veel van deze gebouwen zijn terug te vinden in het album van Paul Pastiels "Stations van Weleer" (uitgegeven door de NMBS), zoals o.a. het reeds lang verdwenen station aan de Groendreef en het nu geklasseerde station Antwerpen Centraal. Cluysenaar, om slechts hem te noemen, heeft aan de stations van de compagnie Dender-Waas een eigen cachet gegeven en hij heeft een belangrijke rol gespeeld bij de conceptie van een hele serie andere stations; hij is er dan ook goed vertegenwoordigd.

Uit deze expositie blijkt ook dat de wereld fel is veranderd door de aanwezigheid van de spoorweg. Als het symbool van de industriële revolutie, als een attractiepool, als het vertrekpunt van een geheel andere levenswijze. De spoorweg is niet vreemd aan het pendelen, het werken op enkele tientallen kilometers van de woonplaats, de verspreiding en de vermenigvuldiging van de contacten, de grote trek tijdens de zomer, de toegang tot andere landschappen en andere streken. De grote stationshallen zijn als het ware afscheids- en ontmoetingssalons.

Waarom zou de stad Doornik, in augustus 1879, een driedaags Koninklijk Feest hebben georganiseerd naar aanleiding van de stationsinhuldiging, als dit monument niet voor de ganse bevolking, van de armste tot de rijkste, een teken was van verbetering en vooruitgang.

Waarom zouden momenteel enkelingen gealarmeerd zijn bij het verdwijnen van sommige oude stations, die ze soms trachten te redden door ze aan te kopen, moesten deze gebouwen, hoe banaal ook, geen dynamisme vertegenwoordigen, geen vitaliteit, die ons gedrag diep heeft getekend? U zal zeggen "Het vliegtuig..." Inderdaad, zowel de luchthavens als de zeehavens dragen in zich gelijkaardige elementen. Maar in hoever?

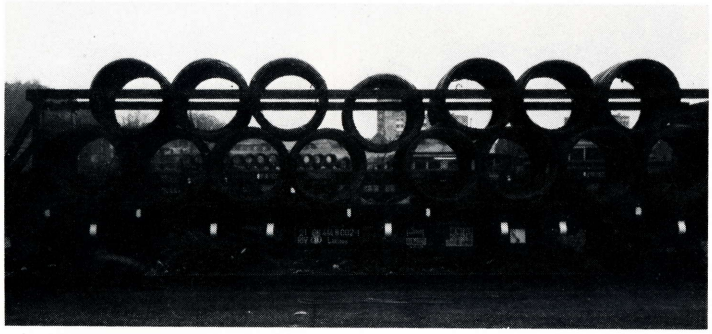
Op gevaar af van hoogdravend te zijn, zou men gemakkelijk kunnen zeggen dat het station de steunpilaar is van de moderne beschaving, en dat, zonder het station, onze huidige maatschappij een geheel ander uitzicht zou gehad hebben.

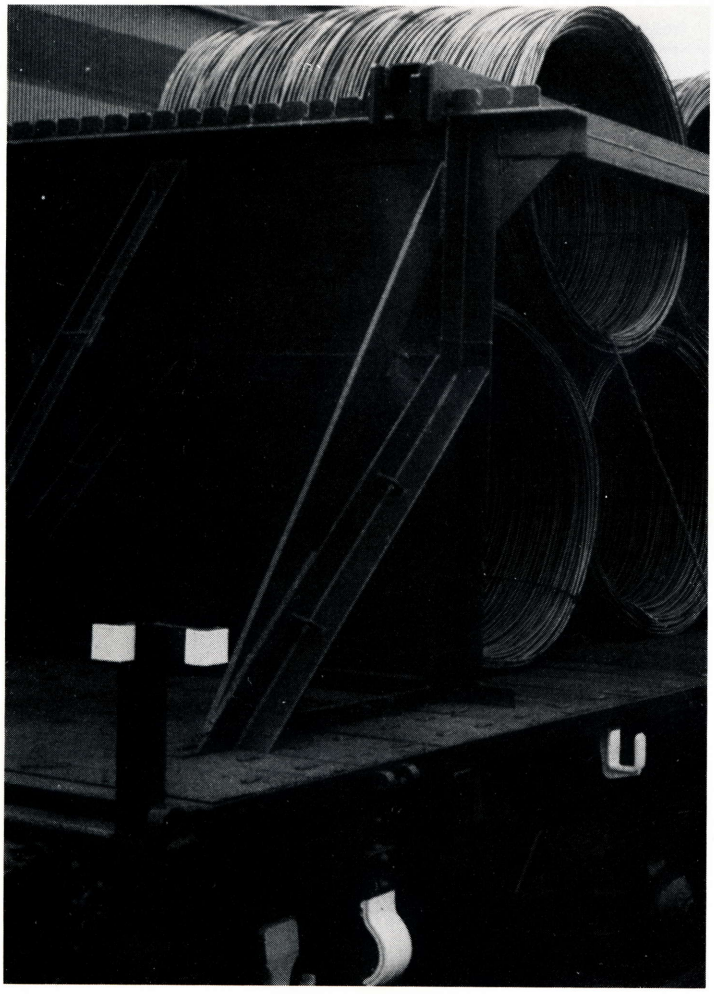
ONVOORZIEN GEBRUIK

De NMBS beschikt over platte heugelwagens met leibalken, oorspronkelijk bestemd voor het transport van kisten glas, spiegels, enz.

Op de hierbij gepubliceerde foto's, die wij van de technische diensten van de exploitatie kregen, ziet U dit wagentype, geladen met twee lagen rollen staaldraad.

Onvoorzien gebruik, maar misschien toch goed om weten.





AVIS

1980

trein + auto

DE TREIN GAAT VERDER...

tot de meest afgelegen Belgische plaatsen en dit dank zij de nieuwe formule "TREIN + AUTO", op punt gesteld door de NMBS en AVIS in de voornaamste Belgische stations.
Na een rustige treinreis, wacht een wagen op u ter bestemming.
U bent vrij en bespaart tijd.
Dit is de ideale formule voor een gehaaste zakenman alsook voor de toerist op verkenning.
Derhalve, voor uw volgende reis, reserveer kosteloos uw "TREIN + AUTO" in één van de NMBS informatiekantoren of in het dichtst bijgelegen AVIS-kantoor.

KORTWEG

TREIN + FIETS: EEN MOOI WEEKEND

Wouden? Zo'n 6.000 hectaren hebben ze er. Rivieren? Daaraan ontbreekt het hen evenmin: de Semois, de Ton, de Vire, de Mellier, de Rulles, de Attert, de Sûre. De zon? Zij genieten er ongetwijfeld meer van dan waar ook elders in het land. Om de waarheid te zeggen, zij genieten van een microklimaat, en om er zich van te overtuigen volstaat het op T.V. de weerkaart in het oog te houden.
Een natuurlijker leven? Het is hun lot, en zij zijn zonder twijfel dankbaar dat het zo is.

Maar wie zijn dan die "ZIJ"? "Les Gaumais" natuurlijk, de bewoners van de Gaume, van wie men zegt dat het vermetel is wanneer men ze Ardenner durft te noemen. Het hoeft er u wel niet bijgezegd dat dit een geintje is.

Wel dient toegegeven dat zij leven in een prachtige streek. Gegroepeerde dorpjes, waarvan de huizen meestal zijn opgetrokken in de plaatselijke natuursteen, uitgestrekte wouden, weilanden en glooiende velden, die u nog in volle stilte doorkruist - want het gekweel der vogels en het murmelen van de beekjes maken deel uit van de stilte. Hier en daar beleeft u nog een reeds lang vergeten tafereel: een dokkerende kar met in ijzer gevatte wielen, voortgesleept door de logge kracht van een schonkige knol, die voorbij een der talrijke kalvaries die hier te lande aan de kruising der kronkelende wegen zijn neergeplant.

Geloof echter niet, bij het lezen van deze zinnen, dat wij deze streekbewoners voor mensen nemen die achterop gebleven zijn op de beschaving: zij zijn mensen van deze tijd, met beide voeten op de grond omwille van een leven in nauw contact met de natuur en, daardoor wars van alle gekunsteldheid die zo typisch is voor de bewoners van de grote steden.

KORTWEG

Neem nu het station van Marbehan. Geheel opgetrokken in de regionale natuursteen, behoudt het enigszins het karakter van de Gaumse huizen. Zijn buffet - of eerder zijn restaurant, want het verdient vooral die term - werd bedacht met een gezellig open haardvuur, geïntegreerd in een symfonie van natuurhout dat leven geeft aan de muren, plafond en meubilering. Dit alles wordt tevens geharmoniseerd met een blanke beraping die het geheel laat baden in een helder licht.

Ontworpen, enkele jaren geleden, had het evengoed op de leest van het smaakloze modernisme kunnen geschoeid worden: plastic, beton en dergelijke. Maar neen, het is echt Gaums in zijn vormgeving en materialen.

Waarom zoveel praten over dit station, zult u zich afvragen? Heel eenvoudig. Omdat er fietsen verhuurd worden. Trein + fiets, de milieuvriendelijke formule.

De NMBS heeft blaadjes gepubliceerd die de huurders uitnodigen op toeristische fietsroutes in de streek met als centraal punt het station: drie tochten van een vijftigtal kilometer die als het ware een klaverblad vormen in het gebied.

Hieraan voegt de groepering der V.V.V.'s 'Zuidelijke Ardennen en de Gaume', vanaf de maand mei, nog enkele bijkomende tochten toe, waarover in een folder uitvoerig zal worden uitgeweid.

Het woud van Anlier, het troetelkind van Waters en Bossen, door-

KORTWEG

trekken en afstevenen op Virton en haar Museum van de Gaume, een levendige getuige van het plaatselijke leven uit vervlogen eeuwen, rustig doormalen naar Aarlen en haar Romeinse overblijfselen, of naar Martelange, zeer dichte buur van het Groothertogdom... De bochten van de Semois volgen en een hapje naar binnen werken in La Cuisine, alleen al voor het genoegen bij de gedachte aan deze woordspeling...

Wees maar gerust: de aangeboden fietsen in Marbehan zijn alle van een versnellingsapparaat voorzien; want de streek - en weinigen weten dit niet - heeft enkele sterke hellingen om er de "trappers" bij te verliezen. Het is dus beter ze met de kleine versnelling te lijf te gaan.

Wij vonden het de moeite waard om het zelf eens uit te testen, maar dan uiteraard in twee dagen, want de Gaume ligt niet bij de deur.

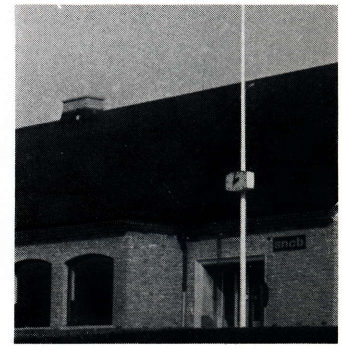
Vertrek op zaterdagmorgen, met

KORTWEG

een trein die ons in Marbehan bracht tussen 10 en 12 uur. Wij hadden de zaak goed uitgekiend; een telefoontje 48 uur vooraf, en we werden verwacht. De terugreis was gepland voor de volgende dag, om 18u.54. Een mooi te realiseren programma.

Men beloofde ons een hotel in een prijsklasse gelegen tussen de 1100 F. en de 1300 F. of een campingverblijf voor 650 F., met vol pension in beide gevallen. Het arrangement beviel ons ten zeerste.

Onmiddellijk na aankomst en het huren van de fietsen, wipten wij in het zadel om door te stoten in het woud van Anlier, waarachtig een klein Eden voor de natuurliefhebbers. Aan het fietsstuur bengelden de lunchzakjes, meegenomen uit Marbehan. Het weer was fantastisch. We leunden de fietsen tegen een boom en genoten smakelijk van onze picnic, omgeven door het groen en de stilte, waarbij ieder geluid, ieder gemurmel tot ons doordrong.

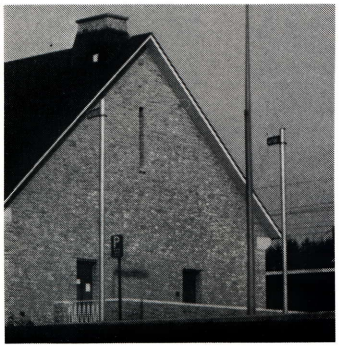


In de namiddag bereikten wij zonder enige moeite Martelange aan de Sûre. De helft van de tocht lag al achter de rug. Wij hadden alle tijd om met onze tweewieler rond te kuieren langs de hoge oevers van de Sûre, naar Grumelange tot de grens van het Groothertogdom, nog even een babbeltje met een visser... En dan terug, of naar het hotel of naar de camping, volgens de gedane keuze, niet zonder eerst in het knusse restaurant van Marbehan de maaltijd gebruikt te hebben die er op ons wachtte.

's Zondags, na het ontbijt, eveneens in onze forfait begrepen, stevenden wij door het woud af op Virton. Onderweg ontwaarden we een wegwijzer naar het archeologische Gallo-Romeinse park van Buzenol. Echt een opponthoud waard. Maar ons eigenlijke doel was het Museum van de Gaume, waar men binnentreedt tussen twee hagen van gietijzeren haardvuurplaten, die vijf eeuwen Gaumse gieterijen vertegenwoordigen. Alhoewel niet groot, is het museum geweldig rijk aan curiosa en tevens zeer goed georganiseerd, daar het zelfs toegankelijk is op zondag (het is dicht op dinsdag).

Na de picnic, steeds begrepen in het vol pension, trokken we heel rustig naar Marbehan, door de vallei van Rabais, waarin een geheel nieuw toeristisch domein is uitgebouwd met een enorme visvijver, openlucht zwembad, sportzalen enz. De omliggende bossen verbergen een mooi chaletpark voor vakantiegangers.

De zonnestralen drongen door tot in het lage struikgewas, weerkaatsen op de golfjes van de Semois snel wegflitsende sterretjes en speelden met onze schaduw op de slingerende wegen... Wij hadden bijna onze trein willen missen. Maar wij moesten verder en ook... de laatste loodjes begonnen zwaar te wegen. De voorbije tochten hingen lichtjes in de benen, hoe kon het ook anders,



KORTWEG

na zowat 100 kilometer op de trappers te hebben gestaan in amper 2 dagen. Temeer dat wij het niet meer gewend waren.

Op het perron wachtten nog enkele andere reizigers met zere kuitspieren: ze hadden de bewegwijzerde wandelpaden uit de streek achter de rug en hadden dus alleen maar een klein gedeelte gevolgd van het pad "de grote tocht" die via de Gaume van Bohemen naar Portugal gaat. Maar toch...

Er resten ons nu nog enkele tochten te ontdekken in deze rijke, nog onaangetaste natuur met haar milde klimaat. Er blijven nog zoveel zaken te bezichtigen in dat paradijselijk hoekje tussen de pijnbomen en wijngaarden. Deze herinneringen aan de Gaume kan men niet zo gemakkelijk weg"gommen". Stoort deze woordspeling u? Tot daar. Als men blij van zin is...

MET DE TREIN OP VAKANTIE NAAR FRANKRIJK, SPANJE EN OOSTENRIJK

Wil je echt van de zon genieten? Lekker bruingebrand, volkomen ontspannen en boordevol energie uit vakantie terugkeren? Dan hebben we voor jou dé oplossing: de TREIN! En natuurlijk staan er ook deze zomer nieuwe mogelijkheden op het programma.

Even een korte opsomming!

Bestemming Biarritz

We hoeven je zeker niet meer de autoslaaptrein Brussel-Biarritz voor te stellen, die tijdens het zomerseizoen elke zaterdagavond naar het Zuiden stevent.

Welnu, die krijgt er vanaf deze zomer een broertje bij: de Luik-Biarritz. Vertrek vanuit Bressoux elke donderdagavond om 20.00 u. en dit van 19 juni tot 23 augustus. De aankomst te Biarritz, de vrijdagmorgen, is voorzien om 9.49 u.

In de richting Zuid-Noord heeft het vertrek op vrijdag plaats om 18.30 u. zodat de trein reeds om 8.31 u., de zaterdagmorgen, het station Bressoux binnenloopt.

KORTWEG

Reis je zonder wagen, dan kan je deze trein ook nemen te Namen of Charleroi, zelfs met bestemming Bordeaux of Bayonne.

Zin om je vakantie met 2 dagen te verlengen? Ook dat kan. Je keert gewoon terug op zondagavond met de Biarritz-Schaarbeek.

Costa Brava Express

Is Biarritz de rechtstreekse toegangspoort tot Spanje en Portugal dan is Port-Bou dit zeker voor de Spaanse Middellandse Zeekust en vooral voor de Costa Brava.

Van 5 juni tot 4 september vertrekt de Costa Brava Express elke donderdagavond vanuit Nederland naar Languedoc-Roussillon, vanwaar hij op vrijdagavond naar onze contreien terugkeert.

Je kan deze trein naar de zon nemen in de volgende Belgische stations: Berchem-Antwerpen, Brussel Leopoldswijk en Namen.

Verder stopt hij in het Zuid-Franse Nîmes, Montpellier, Agde, Beziers, Narbonne en Perpignan. De echte zonnekloppers rijden natuurlijk door tot Port-Bou waar ze uiteraard goede aansluitingen hebben voor de Costa Brava.

Deze vakantietrein is samengesteld met restauratie-, slaap- en ligrijtuigen. En als nieuwkomer vult hij de reeds zeer gekende Camino-Azul uitzonderlijk goed aan.

See Express

Al laat zijn naam het misschien niet vermoeden, toch is dit een trein naar de Oostenrijkse bergen.

Vanaf 1 juni zal deze nieuwe vakantietrein rijden tussen België en de belangrijkste toeristische streken van Oostenrijk zoals Tirol, Salzburgerland en Karinthië (Wörthersee).

In één nacht zit je met deze trein dus in het toeristische hartje van Oostenrijk. Een voorbeeld: je vertrekt om 18.03 u. in Brussel en om 10.59 u. de volgende morgen ben je reeds te Velden-am-Wörthersee.

In de trein beschik je over bed-, lig- of zitplaatsen en de vakantiegangers kunnen een lekkere maaltijd gebruiken in het restauratierijtuig. Bovendien kan er ook een danspasje uitgevoerd in het discobarrijtuig.

Als je geheel ontspannen je vakantiebestemming wenst te bereiken en je wil er zelfs nog een paar dagen langer van genieten, dan zijn deze vakantietreinen drie nieuwe mogelijkheden om even in overweging te nemen.

KORTWEG

DE WERELD VAN DE LOCOMOTIEVEN

Veel verwonderde blikken waren gericht op het nogal ongewoon transport dat te Brussel plaatsvond op 10 april. Een "ongewoon transport" mag het wel heten wanneer een oude locomotief, geladen op een vrachtwagen, door het centrum van de stad wordt gevoerd tot vlak voor de ingang van het Paleis voor Schone Kunsten.

In werkelijkheid betrof het een kleine locomotief, meer bepaald een houten reconstructie (maar wel op ware grootte) van het eerste exemplaar dat vorige eeuw in België werd gebouwd. In die tijd hadden die machines nog niet de afmetingen die men ze nu toemeet.

"De Belg", want dat is zijn naam, rolde uit de werkplaatsen van Cockerill te Seraing, in de loop van het jaar 1835. Dit voertuig reed op het toen nog embryonale Belgische spoorwegnet; het was de zesde locomotief die door de pas opgerichte spoorweg in gebruik werd genomen. De vijf eerste waren afkomstig uit Engeland.

Toch ook een heel ongewoon transport, deze locomotief, voor een verhuisfirma.

RAILTOUR-& F.T.S. REIZEN 10 DAGEN ALLES INBEGREPEN VANAF 6.575 F