

SPOORnieuws

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
DECEMBER

ⓑ

5/73



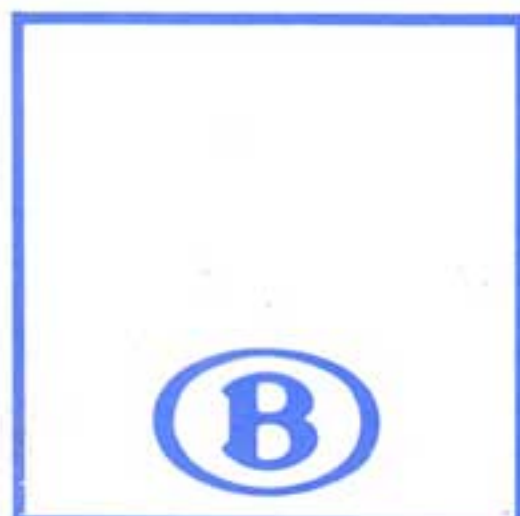
EDITORIAAL



Een jaar loopt ten einde... misschien in de ontspannende sfeer en zuivere lucht van de wintersportcentra, ofwel in de gewone drukte van uw kantoren, omdat de zaken gewoon doorgaan.

Is het nodig een balans op te maken? U vindt die op bladzijden 14 en 15, in het bondig overzicht van onze vijf nummers die dit jaar verschenen. De werkelijkheid ligt wel in de feiten, in het leven waar wij met onze reportages hebben aan herinnerd, in de beslissingen waarvan wij in onze nummers verslag hebben gebracht. Wat kunnen wij daar nog aan toevoegen? Vooreerst dat de spoorweg overal tegenwoordig is en een flink aandeel heeft in de activiteit van de gemeenschap. Als partner van de industriewereld ondergaat de spoorweg een ononderbroken proces van modernisatie en aanpassing aan de behoeften van de hedendaagse economie. Zijn methodes veranderen, zijn uitrusting eveneens. De spoorweg wil op alle vervoermarkten aanwezig zijn, niet alleen omdat hij door zijn handelsbeleid zeer gunstige voorwaarden kan bieden, maar ook omdat hij als openbare dienst, zijn taak moet volbrengen in een nieuwe geest, ten gunste van de Belgische industrie. Oudejaarsavond nadert: het is de periode van de geschenken. Wij zullen U niet de laatste nieuwe snelkoker of een reuzenfles champagne van een uitzonderlijk jaar aanbieden. De klanten weten het wel, de geschenk sleutelhanger is geen verkoopargument. Onze zakagenda, bescheiden maar praktisch, zal U over de post toegestuurd worden. Opdat U ons in 1974 niet zou vergeten!

Dat is trouwens onze wens voor het komende jaar. Dat de nauwe samenwerking tussen uw diensten en de onze vruchtbaarder dan ooit moge voortgezet worden. Egoïsme? In welke wens ligt er niet een weinig ikzucht verscholen? In ieder geval, deze wederzijdse trouw is ook afhankelijk van de bloei van uw onderneming... een voldoening die we U oprecht toewensen.



ONDERNEMING

CFI: huis-huisvervoer met spoorwagens: p 3 - 4 - 5
Antwerpen-Budel: 200.000 t zink: p 9



UITRUSTING

Een wagen voor elk scheikundig produkt: p 6 - 7 - 8 - 9
De automatische koppeling in 1985: p 11
1670 wagens: p 12 - 13



TOERISME

Nieuwe dienstregelingen: p 12 - 13



INHOUD 1973

5 nummers: p 14 - 15

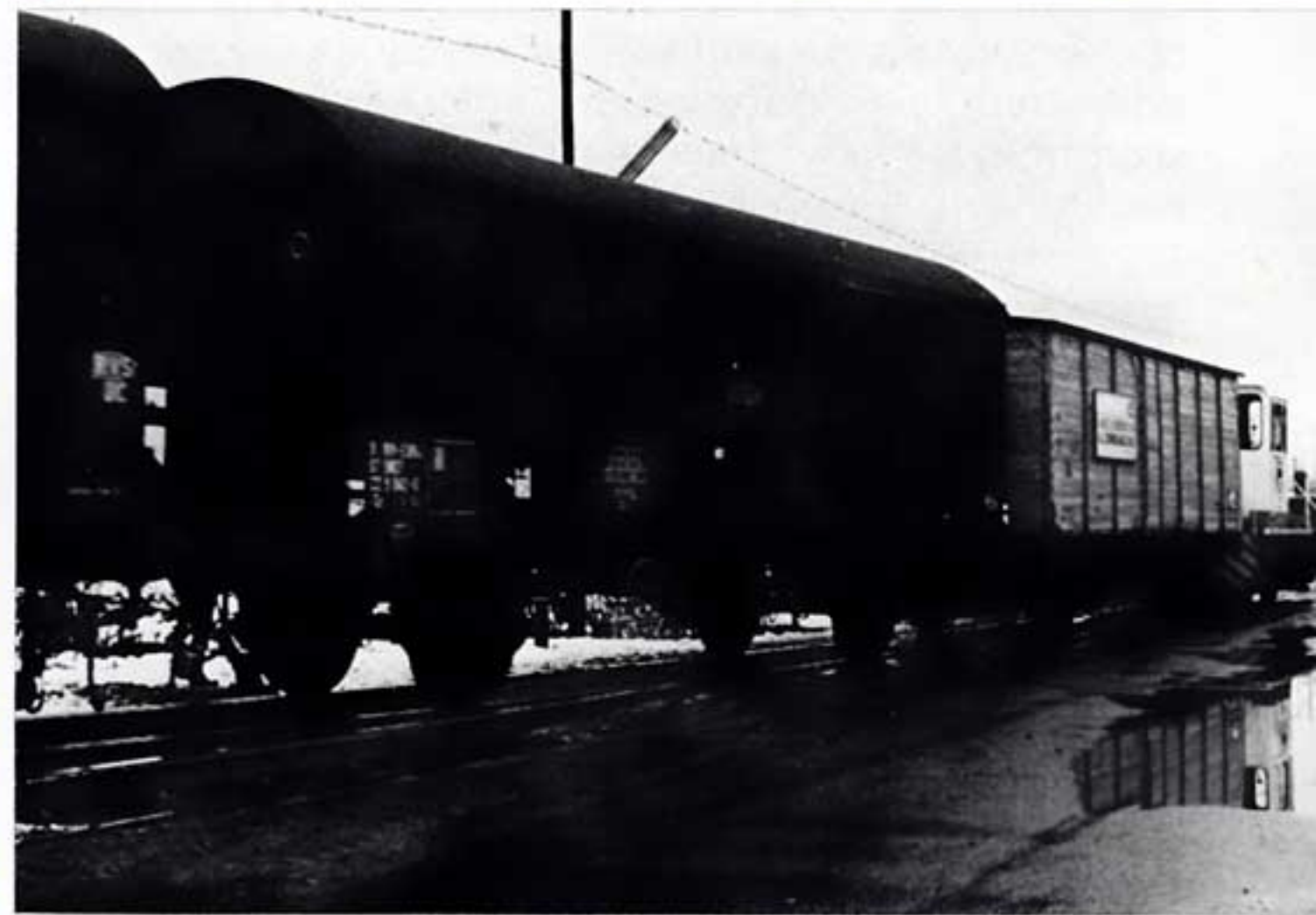


HUIS-HUISVERVOER MET SPOORWAGENS

De weg van Schaarbeek naar Vilvoorde, vier rijstroken en een middenberm waar de trams rijden. Een lichte bocht naar links... en U ziet de verkeerslichten: een overweg. Op uw rechterzijde bevindt zich het station Haren, dat bestemd is voor het goederenvervoer. Op uw linkerzijde, een verlicht bord: CFI-Group. CFI (Chemin de fer industriel) is dus gevestigd in het hart van de industriezone, tussen de spoorweg en het zeekanaal.

In 1930 had CFI over het kanaal een privé-brug gebouwd die voorzien was van alle nodige infrastructuur voor het treinverkeer. De streek kende toen reeds een intensieve industrialisatie. Twintig jaar later werd de exploitatie van het kanaal toevertrouwd aan een nieuwe vennootschap die de waterweg voor grotere schepen geschikt maakte. Er moest een nieuwe beweegbare brug gebouwd worden die zodanig opgevat was dat schepen van 6.000 ton tot aan de grenzen van Brussel konden varen en konden aanleggen aan de kaaien ingenomen door ondernemingen die bestendig uitbreiding namen.

Intussen werd de industrie steeds verder gemoderniseerd. CFI paste zich aan; door zijn diensten uit te breiden en door zoals zulks noodzakelijk is in een streek waar elke vierkante meter grond zijn bestemming heeft gevonden, een ruimer vervoerbeleid te voeren, waarbij het wegvervoer een belangrijke rol speelde.



Huis-huisvervoer

Het vervoer dat we hier behandelen, heeft niets te maken met vrachtauto's. Als eigenaar van een soort spoorwegnet in een kringloop, vormde CFI van bij het begin de logische aanvulling voor de N.M.B.S.-diensten.

In het station Haren plaatsen de Belgische Spoorwegen de wagens op een bundel van een 20-tal sporen. En daar eindigt meteen ook hun opdracht. Dan treedt CFI op om de wagentroepen te verdelen en ze naar hun uiteindelijke bestemming te voeren. Van station naar fabriek, ziedaar een formule die tussen Brussel en Vilvoorde over 40 km sporen, met behulp van 6 locotractoren, wordt toegepast. Meer dan 100 ondernemingen worden aldus dagelijks of nu en dan eens naargelang van hun omvang, bediend.

Het principe is eenvoudig, een algemeen verbindingsspoor — de CFI-sporen — begint in het station Haren, bedient de hele industriezone en loopt langs de fabrieken; particuliere verbindingssporen dringen ten hoogste enkele tientallen meter door tot in de industriële installaties. De meeste gebruikers hebben geen duur tractiematerieel nodig: de CFI-locomotieven doen het werk.

Gesloten treinen

Hier volgen enkele voorbeelden.

Voor de bevoorrading van zijn produktiekettingen heeft Renault de spoorweg gekozen. Losse onderdelen komen per spoorwagen aan; onderstellen, portieren, koetswerkonderdelen, motoronderdelen... Elke dag verlaten er zowat 550 voertuigen de eerste produktieeenheid. De tweede, heel recente eenheid die uitsluitend voor de montage van R 5-modellen dient, zal, als alle installaties in gebruik zullen zijn, een dagelijkse produktie van 300 voertuigen bereiken.

Men kan zich licht voorstellen wat er nodig is om dagelijks onderdelen van 850 auto's aan te voeren: 40 tot 50 platte of gesloten wagens. Niet meer, want de onderdelen passen nagenoeg in elkaar. De portieren b.v. worden in box-palletten vervoerd; de onderstellen steken in metalen kaders en vormen derhalve homogene lasten die gemakkelijk te vervoeren zijn.

Een ander voorbeeld, de cokesfabrieken. Die van Clabecq of Marly. Over het algemeen wordt de steenkool met aken aangevoerd. De steenkool gaat door de eenheid die ze omzet en verlaat de fabriek in spoorwagens in de vorm van gesorteerde cokes (de ijzer- en staalnijverheid verkiest grote blokken). Zeventig wagens verlaten elke dag de cokesfabrieken van Clabecq en hebben Clabecq als bestemming, het hoogoverbedrijf met dezelfde naam. De cokesfabrieken van Marly produceren in 24 uur een lading van 80 wagens die naar Hainaut-Sambre te Couillet rijden.

Samen met het vervoer van stookolie, voor Interbrabant, b.v. een elektrische centrale, die bevoorrad wordt door de raffinaderij van Feluy, wordt het cokesvervoer georganiseerd met gesloten treinen die omlopen van 24 uur verwezenlijken.

Aldus leggen de ketelwagens met warmteisolering en de verhoogde tremelwagens (cokes zijn licht maar nemen veel plaats in) vrijwel steeds hetzelfde traject af.

Groot- en kleinhandel

Pieux Franki ontvangt per spoor machines die in zijn werkplaatsen worden gemonteerd. CFE, een reus van de bouwnijverheid, laat zich per spoorwagen materieel voor zijn werkterreinen toezenden. „Tubes de Haren” ontvangt per trein plaatstaal waarvan buizen van alle afmetingen worden gemaakt.

A.E.G. is thans bezig met de aanpassing van niet meer gebruikte lokalen om er een opslagcentrum van te maken, waarheen gesloten treinen elke dag hun voorraad elektrisch huishoudelijk materieel zullen aanvoeren. De petroleummaatschappijen die op de rechteroever van het kanaal zijn gevestigd, ontvangen en verzenden ketelwagens met stookolie.

Hier moeten we voorbehoud maken: alhoewel de spoorweginfrastructuur en -diensten (zowel van de NMBS als van CFI) een voortreffelijk werktuig vormen, maken de petroleumbedrijven er weinig gebruik van, daar ze ongetwijfeld nog sterk gehecht zijn aan de traditie van het vervoer te water.

Moesten wij alle klanten vermelden dan zou de lijst werkelijk te lang zijn. Heel wat stoffen, gaande van het in grote hoeveelheden behandelde schroot tot de chemische produkten van de maatschappij Solvay, worden door CFI per spoor vervoerd en over de streek verdeeld.

Men dient evenwel te weten dat Chemin de Fer Industriel elke dag, tussen 6 en 21 uur het huis-huisvervoer met 400 wagens organiseert. CFI zorgt voor het onderhoud van zijn



De spoorweg verzekert in alle weersomstandigheden de dagelijkse navette-dienst van de cokes.



De onderstellen van de wagens komen aan in grote hoeveelheden.

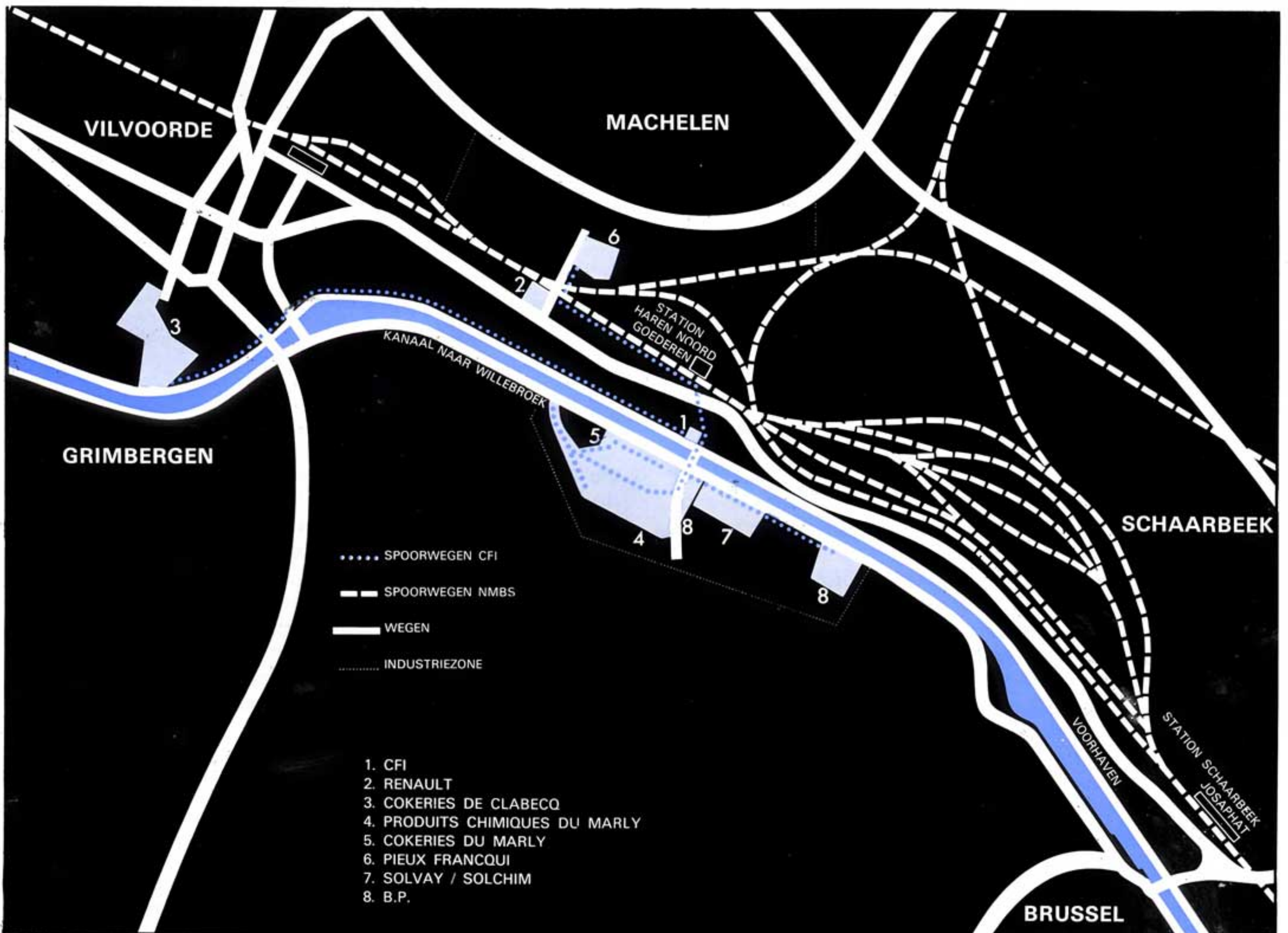
eigen infrastructuur met de steun van een spoorwegwerkplaats. 40.000 meter sporen lopen over terreinen, die aan voornoemde onderneming toebehoren, die ze huurt van de vennootschap die het kanaal exploiteert, of die ze bezet met de vergunning van de openbare besturen (voor kruisingen met wegen b.v.).

Vilvoorde

Op een paar kilometer van Haren behandelt ook het station Vilvoorde goederen. Daar laden of lossen de klanten van de spoorweg de vervoerde produkten zelf. Het domein van CFI strekt zich uit tot op enkele meter daarvan.

Deze nagenoeg autonome mini-spoorweg zorgt niet uitsluitend voor de verdeling van zendingen die uit het station

vertrekken. Hij brengt ook nog verbindingen tot stand tussen ondernemingen die in de kanaalzone gevestigd zijn. Op beide oevers van het kanaal volgt hij aandachtig de veranderingen en de ontwikkeling van de industrieën. Aldus kan CFI ongetwijfeld voldoening schenken aan zijn cliënteel in een omgeving waar, om uitbreiding te verwezenlijken de ondernemingen het met doorzicht moeten halen op wat niet meer in terreinwinst te vinden is.



ALGECO

Moeten de gebruikers nog overtuigd worden? De spoorweg vervoert werkelijk alles: dank zij de aanpassing van het materieel aan de nieuwe behoeften is de spoorweg een sterk gespecialiseerde vervoerder geworden. De mogelijkheden welke door die aanpassing zijn geschapen, zijn veel ruimer dan wat het grote publiek zich kan voorstellen. Een tentoonstelling die onlangs in het station Brussel-Zuid werd gehouden, heeft daarvan het bewijs geleverd.

De vennootschap „Algeco Belgique” stelde er 8 van de 300 types van ketelwagens voor, die door de groep Algeco-V.T.G. over heel Europa worden verhuurd. Die informatieve actie richtte zich zowel tot het grote publiek (de dagelijkse pers heeft erover geschreven) als tot de specialisten, namelijk de vervoerders en het spoorwegpersoneel. Zowel aan de enen als aan de anderen legde Algeco uit hoe de constructeur het proces van modernisering en aanpassing aan de moderne economie had gevolgd.

Voor het publiek was het doorgaand een ware ontdekking. Men kan duizend tankauto's over de wegen zien rijden zonder er daarom een idee van te hebben dat ook dagelijkse spoorverbindingen tussen ondernemingen worden verwezenlijkt door ketelwagens... wagens met een inhoud gelijk aan drie- tot viermaal deze van de tankauto's (kwestie van maximaal toegelaten gewicht).

De doorsnee man kan zich ook niet voorstellen (en dit zowel voor de tankauto's als voor de ketelwagens) wat al veiligheidsmaatregelen uitgedacht werden om zowel het leefmilieu als de lading te beschermen.

N.V.D.R.

In dat opzicht — en wij kunnen dat zonder vrees voor een vergissing bevestigen — blijft de spoorweg het veiligste vervoermiddel te zijn. Het vervoer verloopt immers op eigen bedding en gebeurt volgens uiterst strenge veiligheidsnormen. De weg wordt echter door om het even wie gebruikt. De bestuurder van een zware vrachtauto kan ieder ogenblik door een onvoorzichtige chauffeur in moeilijkheden worden gebracht; hij zal een beroep moeten doen op al zijn kunde om de situatie recht te zetten, maar soms gaat een gebeurtenis de menselijke vermogens te boven en heeft een tragische afloop.

Veiligheid dus, maar ook, dank zij de opzoeken en de huidige investeringen, ruimere mogelijkheden, om hoe langer hoe beter aan de behoeften van de vervoermacht te voldoen, welk produkt er ook dient vervoerd te worden.

Vandaag is er, dank zij de verhuringsformule, voor elk — of nagenoeg elk — produkt een eigen wagen. Laten wij dit nader verklaren. Ontwerpstudies vergen zware investering: hersenwerk wordt duur betaald. Door het probleem eens en voor altijd te bestuderen en door volledige reeksen van eenzelfde model te bouwen — reeksen die hij op grote schaal verhuurt —, heeft de constructeur de studiekosten kunnen delgen en de kostprijs van een voertuig merkbaar kunnen verminderen, wat de spoorwegnetten ongetwijfeld niet in dezelfde mate hadden kunnen doen, daar ze zelf geografisch gezien veel meer beperkt zijn.

De Europese vervoerders beschikken thans dus over een park met ketelwagens dat een zeer grote verscheidenheid biedt en waaruit ze op grond van de kenmerken van hun eigen produkten (faze, druk, spanningen en kritieke temperaturen...) de voertuigen kunnen kiezen die volkomen geschikt zijn. Voor chloor b.v. (wagentype 6869), werden de aan het vervoer verbonden risico's vrijwel tot nul teruggebracht: er bevindt zich geen enkele opening onder het peil

een wagen voor

TYPE 6991

— lichte poeder-
vormige produk-
ten zoals polysty-
reen

— ook korrelige
voedingsproduk-
ten (maïs, zet-
meelhoudende
produkten).

Dichtheid der
toegelaten pro-
dukten:
0,35 tot 0,55/m³

Verscheidene capaciteiten
mogelijk: 100, 80, 63 en 52 m³.
De wagen van 100 m³.

Deze wagen bestaat uit twee afdelingen van 50 m³ met elk drie loskegels onder de ketel. Daarmee kunnen eventueel twee verschillende produkten gelijktijdig vervoerd worden. Het is een draaistelwagen met een lengte van 18,74 m. Hij mag in categorie C (Belgisch net b.v.) 52,6 ton goederen vervoeren.

Hij wordt in Duitsland tot het snelheidsregime S (100 km/u) toegelaten in geval van een identieke lading.

Het lossen gebeurt pneumatisch, bij een druk van 2,5 kg/cm².

TYPE 9088

Benzine
Dieselolie

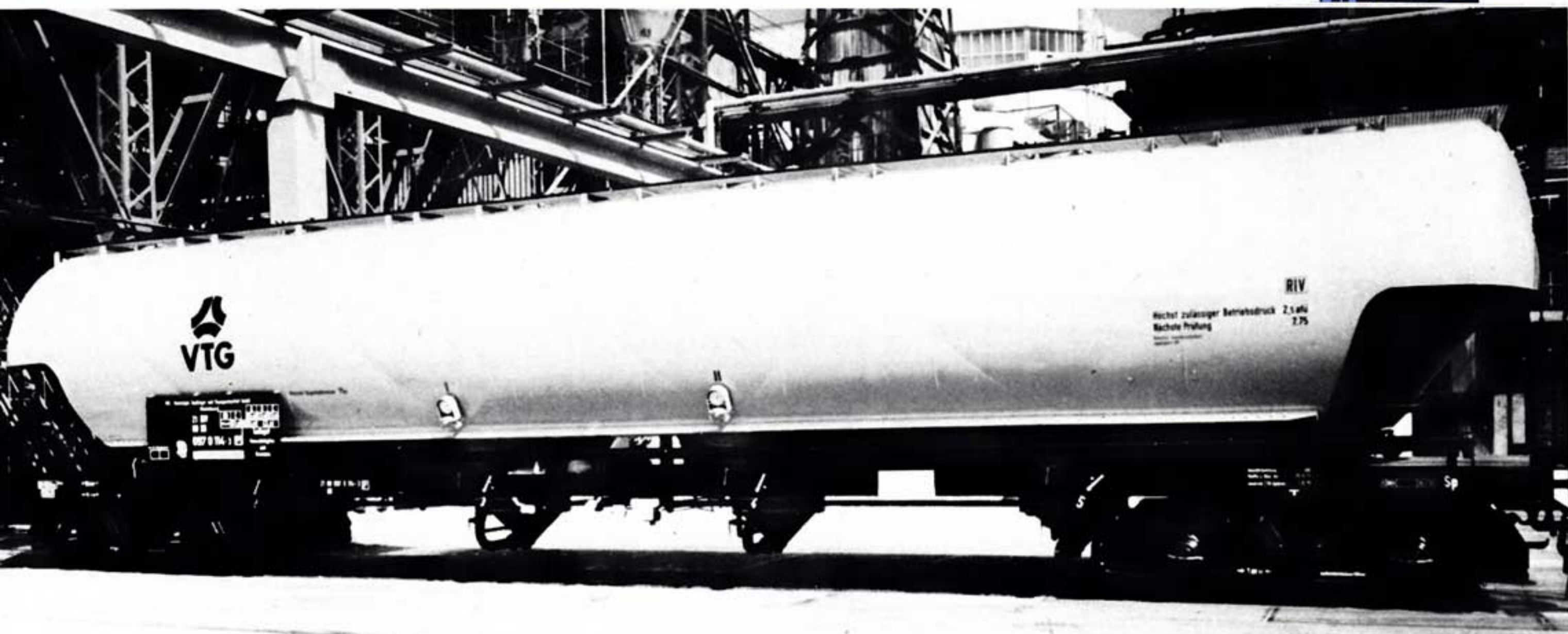
Wagen van 88 m³, van 15,70 m lang, toegelaten in categorie C met een lading van 59 ton.

De ketel wordt bovenaan in het midden langs een mangat gevuld.

Voor het lossen is de kraan onderaan gekoppeld met een klep waardoor de druk binnenin op atmosferische druk kan gebracht worden (om te voorkomen dat de ketel zou ingedrukt worden).

van de vloeistof, de dichtheid is volmaakt (beproefd bij een druk van 19 atmosfeer)...

Voor de vervoerder — en inzonderheid voor hen die met de los- of laadverrichting belast zijn — komt die vooruitgang ook van pas. Elke ontdekking, elk onderzoek, elke technische vervolmaking heeft tot gevolg dat het werk vereenvoudigd wordt en dat er uitrustingen met een steeds grotere bedrijfszekerheid worden ontworpen. Op een wagen, bestemd voor het vervoer van benzine b.v., heeft men de aftapkraan gekoppeld met een klep bovenop de ketel, waardoor de druk binnenin tijdens het lossen op atmosferische druk kan worden gebracht. Die vervolmaking kan de niet-ingewijde als overdreven voorkomen; niettemin biedt ze de vervoerder een belangrijke waarborg: de ketel loopt niet het gevaar ingedrukt te worden, een risico dat voordien bestond indien bij het lossen vergeten werd het mangat te openen. We wijzen er nog eens op, Algeco heeft voor elke bezoeker de gepaste argumenten gevonden. En de wagens die te Brussel-Zuid werden tentoongesteld, waren enkele van de meest recente en best uitgeruste van onze tijd.



De vennootschap Algeco Paris werd in Frankrijk opgericht, maar verspreidde zich snel over de Europese landen. In 1964, richt zij in samenwerking met Eurolease, Gecifer en Brugeoise et Nivelles — onder andere — een naamloze vennootschap op met dezelfde naam die te Brussel gevestigd is.

Wanneer de Duitse vennootschap V.T.G. in 1966 een belangrijk aandeel neemt in Algeco Paris, komt een zeer machtige groep tot stand. De groep wordt, met een park van 28.000 wagens, immers de voornaamste verhuurder van spoorwegmaterieel op de Europese markt.

De groep heeft nog andere afdelingen: binnenscheepvaart (101 lichters, 21 schepen voor de bevoorrading van de boorplatforms), opslagruimten (8 installaties, in totaal 957.100 m³) en werf (10.000 beweegbare constructies die te huur zijn).

In enkele woorden kan men zeggen dat de opdracht van Algeco Belgique erin bestaat voor rekening van de Franse en Duitse Committenten gebruikers voor de ketelwagens te zoeken, en hen voertuigen aan te bieden die voor hun spe-

ciale vervoeren gebouwd zijn. Het is dus een tussenpersoon die aan de verscheidenheid van het materieel de kwaliteit van de „service” en van de constructie koppelt.

ENKELE GESPECIALISEERDE KETELWAGENS

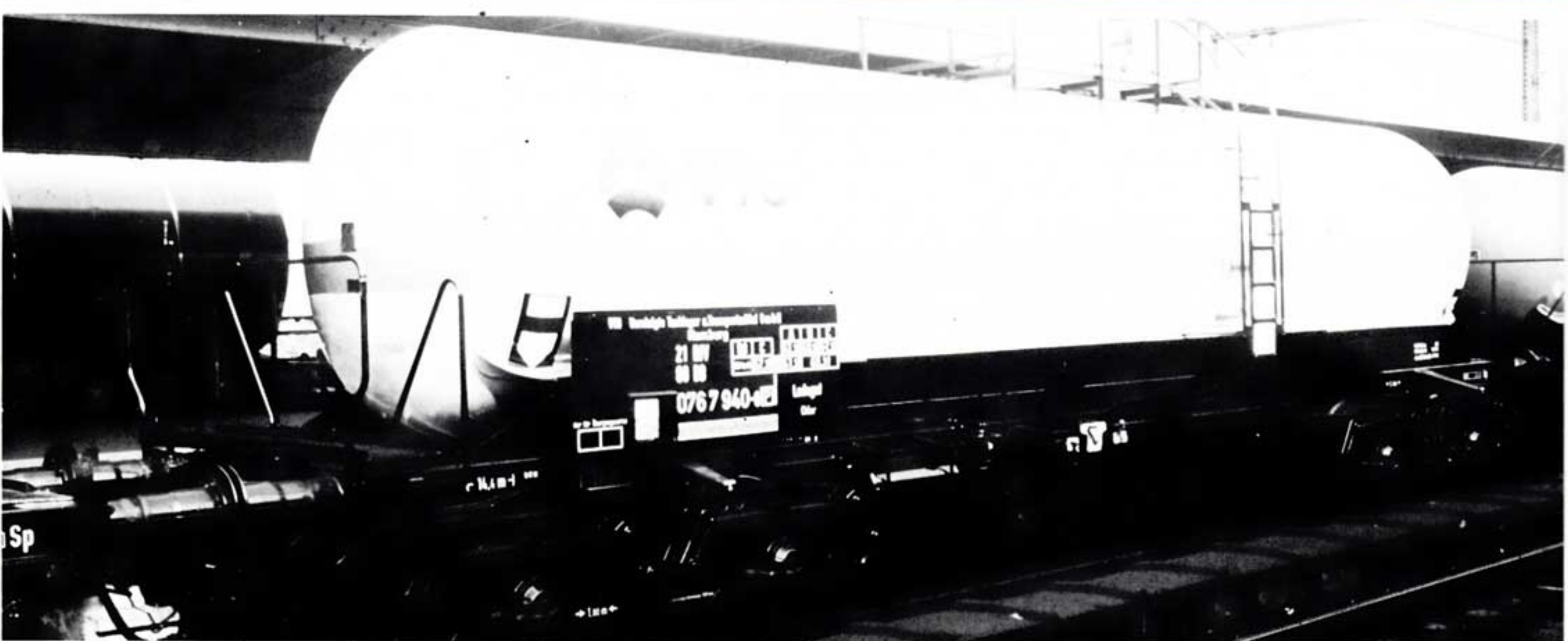
Al die wagens, die recent van bouw zijn, werden voorzien van automatische koppeling. Het zijn alle RIV-wagens die dus tot het internationaal verkeer zijn toegelaten. Alle wagens mogen rijden met een snelheid van 100 km/u (regime S), op voorwaarde dat ze het toegelaten laadvermogen niet overschrijden.

De bezoekers van de tentoonstelling kregen een foto van een draaistelwagen voor het vervoer van fosfor.

De ketel, die binnenin verstevigd is, rust op een op draaistellen gemonteerd onderstel. En de draaistellen hebben dit bijzonder kenmerk: in 10 minuten tijds kan men de assen vervangen. Dat is een belangrijke vooruitgang, want het vervoer van fosfor naar Spanje, waar een andere spoorwijdte bestaat, zal ononderbroken kunnen verlopen.



EEN WAGEN
VOOR
ELK
SCHEIKUNDIG
PRODUKT



TYPE 6760

Het betreft hier een ketel van 40 m³ van zacht staal met een zeer hoge weerstand, bekleed met eboniet, (binnenlaag) en voorzien van voorwarmers van roestvrij staal en een 100 mm dik warmte-isolerend middel. In snelheidsregime C mag deze korte wagen (14,4 m) 57 ton goederen vervoeren. Het lossen gebeurt ofwel door de zwaartekracht ofwel door middel van een duikbuis bij een druk van 3 kg/cm².

Bijtende loog

TYPE 6473

De ketel is van zacht staal met een zeer hoge weerstand, de wagen mag 59,7 ton H₂SO₄ (ten hoogste 37 m³) vervoeren.

De ketel heeft uiteraard onderaan geen aftapinrichting. Men gebruikt voor het lossen een duikbuis bij een druk van 3 kg/cm².

In tegenstelling met wat men zou kunnen denken, is de binnenzijde met geen enkele bijzondere stof bekleed: zuiver zwavelzuur heeft vrijwel geen corrosieve werking.

Zwavelzuur

TYPE 6869

Deze ketel van 47 m³ mag chloor in gasvormige of vloeibare fase vervoeren (ten hoogste 58 ton in categorie C).

Het vullen gebeurt langs een kraan bovenaan de ketel; de ketel wordt geledigd langs een kraan die zich nabij de vulkraan bevindt. Beide kranen hebben een pneumatisch veiligheidssysteem waardoor ze bij een ongeval onmiddellijk worden gesloten. Bovendien omvat het los- en laadsysteem ook een klep die het debiet beperkt.

De ketel werd beproefd bij een druk van 19 kg/cm².

Chloor en, na hergebruik, producten zoals methylchloride



wij komen er nog op terug...

We zullen in 1974 nog uitvoeriger terugkomen op enkele belangrijke vervoeren per spoor. Ze zijn ongetwijfeld belangrijk wegens de hoeveelheden vervoerde goederen, maar ook door de geest van samenwerking waarin die vervoeren tot stand konden worden gebracht.

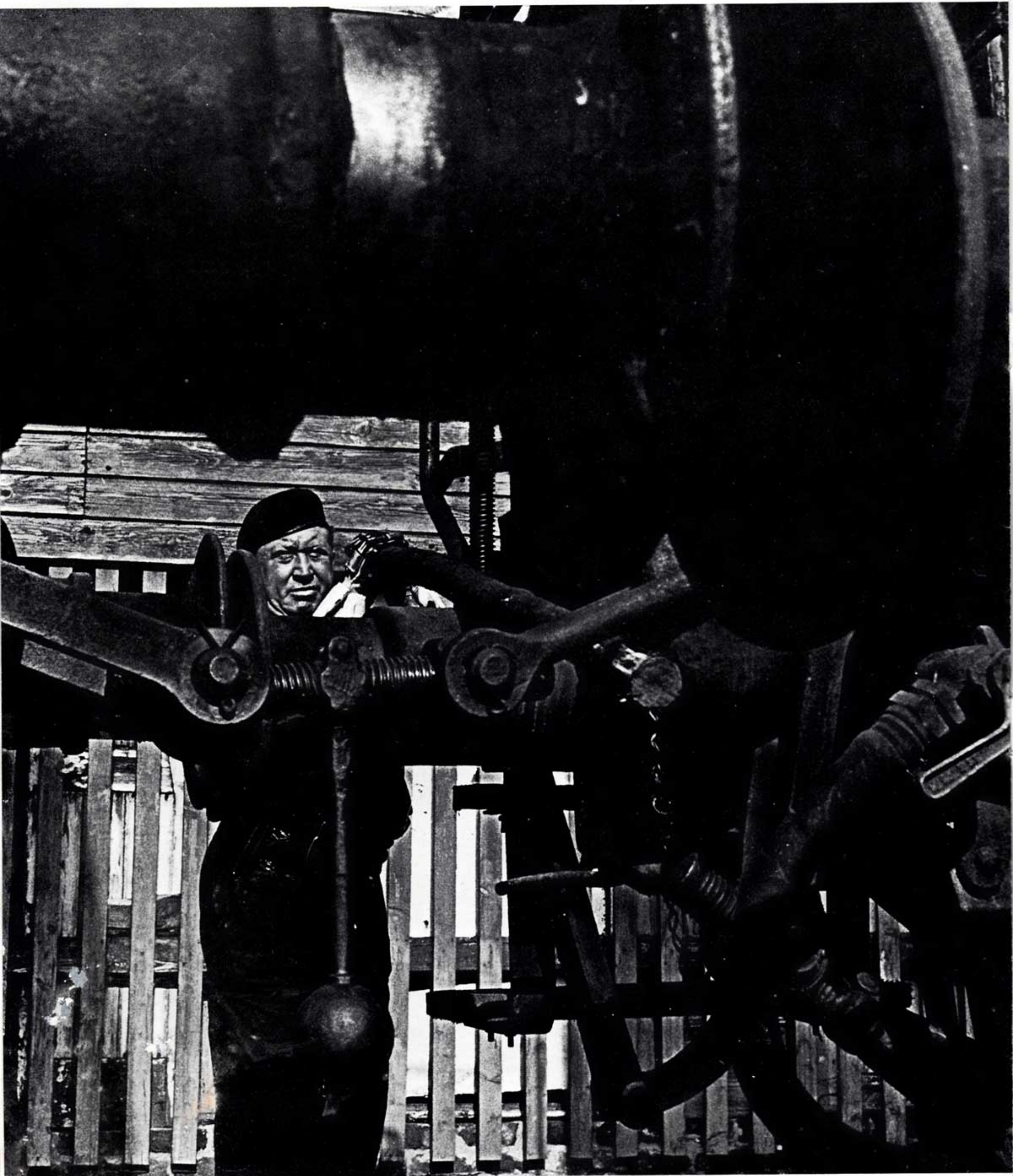
De Belgische Spoorwegen gaan, tussen Antwerpen en Budel, een Nederlands grenspunt nabij Hamont, in één jaar 200.000 ton zink vervoeren.

De Australian Mining and Smelting Corporation heeft samen met de Kempensche Zinc Maatschappij een vennootschap opgericht, BUDELCO b.v. genaamd, die te Budel een fabriek voor omzetting van zinkerts exploiteert. Het in Australië gewonnen erts komt te Antwerpen toe en wordt overgeladen op de trein voor de Hollandse grens.

Dat verkeer kon tot stand komen dank zij de uitzonderlijke samenwerking tussen de Belgische Spoorwegen en de Nederlandse Spoorwegen: het Belgisch materieel (tractie en wagens) — en ook het personeel — dringt immers tot in de installaties van Budelco door om er het zink te lossen, en keert daarna ledig naar België terug, om een omloop van 24 uur te verwezenlijken.

Het erts wordt vervoerd in speciale wagens ontworpen voor het lossen door de zwaartekracht. De dagelijkse gesloten treinen bestaan uit 35 tot 40 dergelijke wagens die, wegens hun kenmerken, uitermate geschikt zijn voor dat soort vervoer.

Deze trafiek van 200.000 ton is de eerste belangrijke zaak die door de N.M.B.S. in de non-ferro-ertssector wordt behandeld. Wij hopen dat de Belgische ondernemingen zich bijzondere inspanningen zullen getroosten om zich zodanig uit te rusten dat ze dergelijke goederen per spoor kunnen ontvangen. Zij kunnen er alleen maar baat bij hebben: de spoorweg verenigt in zich de gunstigste voorwaarden inzake vlot, snel en veilig vervoer, die men zich kan toewensen. En dank zij de ervaring opgedaan te Budel zal de spoorweg de dienst nog kunnen verbeteren.





Sinds lang spreekt men van een automatische koppeling. In Noord-Amerika, Japan en Rusland werd het probleem al sinds geruime tijd geregeld. Het geheel der Europese netten bleef dus over als het laatste grote spoorwegblok waar de schroefkoppeling nog in gebruik was.

In december 1965 besloot de U.I.C. de in dat verband reeds verrichte studies te hervatten en te beëindigen. Dat het systeem belangrijk was, was duidelijk gebleken: naast het onbetwistbare sociale voordeel de uitschakeling van het enorme risico dat het personeel loopt bij het koppelen van wagens met een schroefkoppeling — biedt de automatische koppeling economische voordelen: in de eerste plaats personeelsbezuiniging, tijdwinst bij het rangeren en het samenstellen van treinen, de mogelijkheid om zwaardere treinen te vormen, het optimale gebruik van het rollend materieel en de infrastructuur.

In 1961 nam de U.I.C. contact met de O.S.J.D., een organisatie voor samenwerking tussen de spoorwegen van de met Rusland verbonden landen. Waarom zou men geen koppeling bestuderen welke geleek op die van de communistische landen, of die althans zodanig ontvangen zou zijn dat alle Europese wagens konden gekoppeld worden zonder dat er bijkomend materieel nodig was. Er werd een vennootschap opgericht: UNICUPLER, welke de fabrikanten verenigt die de koppeling tot stand moeten brengen.

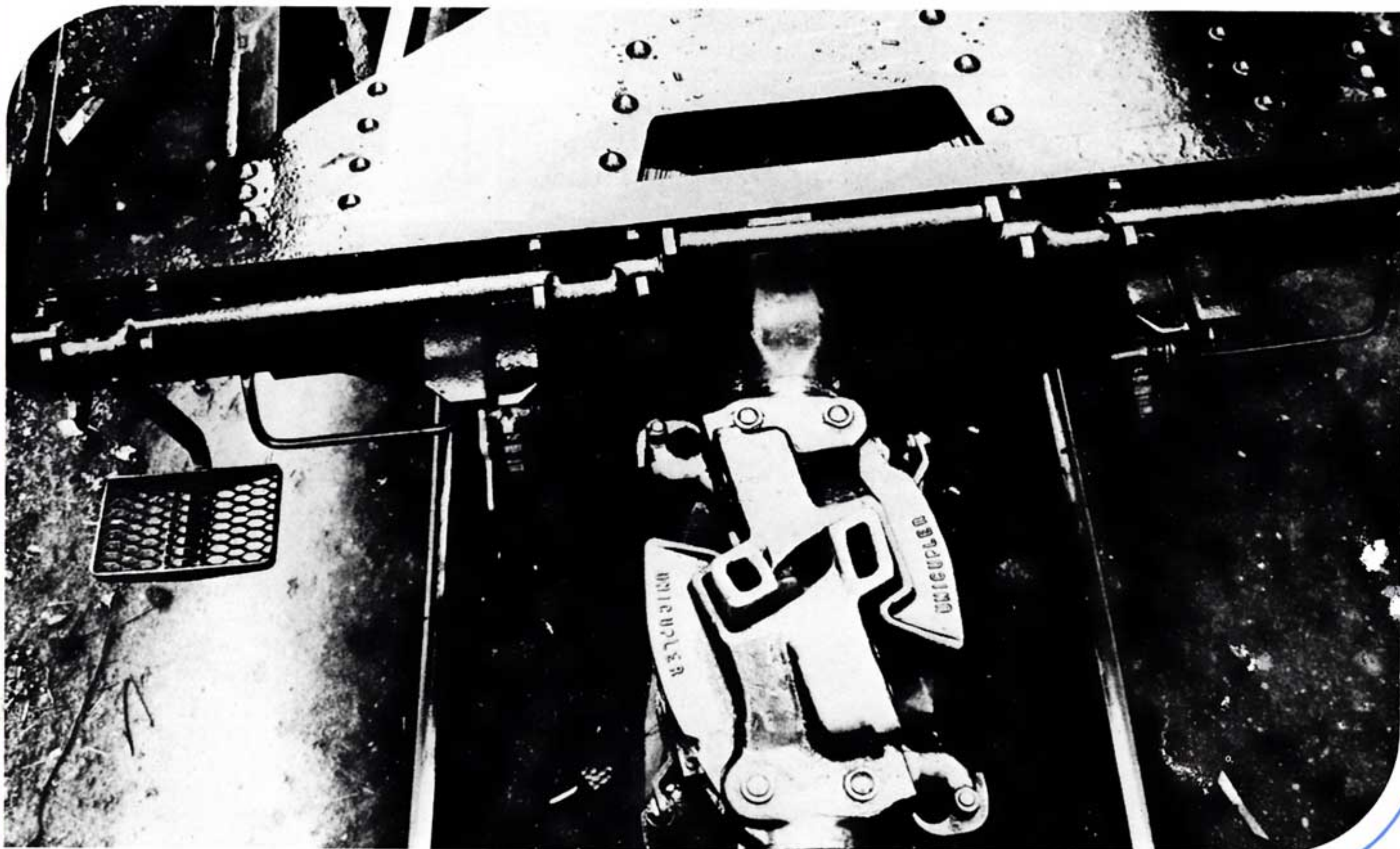
Toen de studies beëindigd waren deed de U.I.C., een keuze

die — het dient gezegd — breedopgevat was; ze bracht immers elementen van de verschillende voorgestelde koppelingen bijeen.

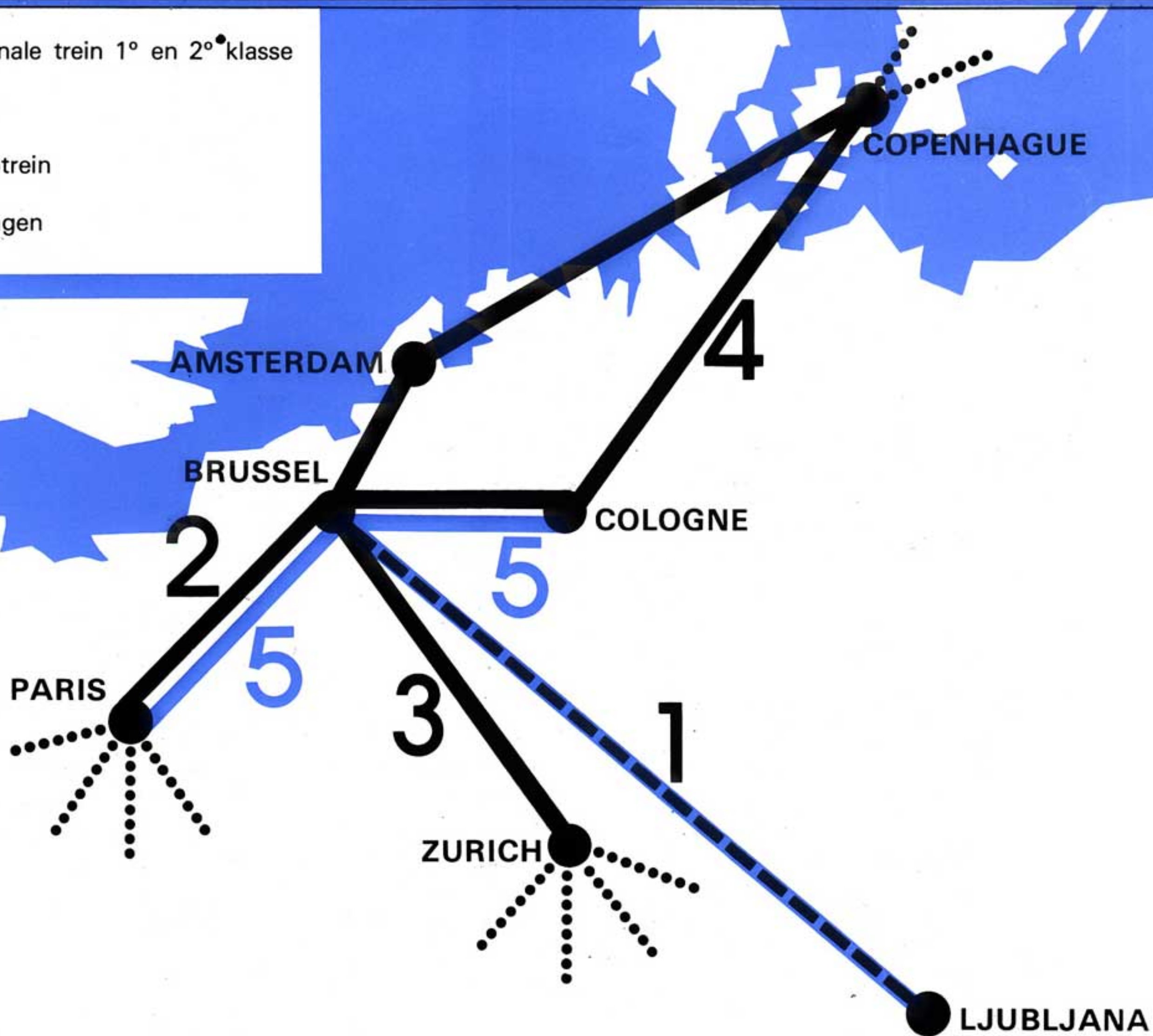
Het gekozen model zal gebruikt worden door alle netten die lid zijn van de Internationale Spoorwegunie. Wat het mechanisch gedeelte betreft, lijkt het profiel op dat van de Russische koppeling. De koppeling gebeurt door het neerdrukken van een hefboom (door de zwaartekracht), zodra de koppelkoppen in elkaar geschoven zijn. De ontkoppeling gebeurt snel en zonder gevaar door middel van een hefboom die gemakkelijk bereikbaar is. Het onderste gedeelte van het stuk omvat inrichtingen voor het aansluiten van twee luchtleidingen en 10 elektrische laagspanningsaansluitingen. Een elastische inrichting met een groot opslorplingsvermogen vervolledigt het geheel: ze brengt de trek- en drukkrachten over naar het onderstel van het rijtuig, die tevoren door de buffers werden opgevangen.

De koppeling is klaar. Nu dient men nog de paar duizenden wagens waaruit het Europese wagenpark bestaat, daarmee uit te rusten. Dat werk zal in 1985 voltooid zijn. In april 1981 zal de eerste etappe verwezenlijkt zijn voor de wagens die tot het internationaal verkeer worden toegelaten. Tegen einde 1985, of vroeger, indien zulks mogelijk blijkt, zullen de wagens die uitsluitend voor het binnenverkeer worden aangewend, eveneens met die koppeling uitgerust zijn.

De automatische koppeling in 1985



-  Internationale trein 1° en 2° klasse
-  TEE
-  Autoslaaptrein
-  Aansluitingen



1670 WAGENS

TE UWER BESCHIKKING

Wij hebben er reeds over gehandeld in ons nummer 2/72: de NMBS beschikt over een park van Eas- en Eaosortwagens met draaistellen. Bedoelde wagens die vier zijdeuren hebben, verschillen onderling door hun respectieve kopwanden.

De Eas-wagen is omkipbaar: zijn kopwanden zijn dus beweegbaar. De niet kipbare Eaos-wagen heeft van zijn kant vaste kopwanden.

Enkele technische kenmerken:

- tarra: 21, 3 tot 21,6 ton.
- nuttige oppervlakte: 35,2 m².
- lengte over alles: 14,04 m.
- vloerlengte: 12,9 m.



- capaciteit: 74 m³.
- toelaatbare belading:

A	B1	B2	C
42,4	48,5	50,5	51,5

- radstand: 9 m.
- aantal beschikbare wagens:
Eas : 1000
Eaos: 670
- stortgoederen.

Dank zij zijn merkwaardige nuttige lengte is de wagen bij uitstek geschikt voor het vervoer van lange voorwerpen zoals buizen, boomstammen, enz.



NIEUWE T.E.E.-TREINEN

Het aantal reizigers op de T.E.E.-verbindingen Brussel-Parijs groeit steeds maar aan. De huidige treinen bereiken het maximum wat hun samenstelling betreft.

Om aan de stijgende vraag te voldoen, zullen er te beginnen met de winterdienst in 1974 twee nieuwe treinen in beide richtingen worden ingelegd.

De reizigers zullen van maandag tot vrijdag, uitgezonderd tijdens het volle zomerseizoen, de T.E.E.-treinen Rubens en Memling kunnen nemen die hen naar Parijs zullen brengen zonder éénmaal te stoppen.

De nieuwe treinen:

Rubens	Memling		Memling	Rubens
6.42 ↓	18.40 ↓	Brussel-Zuid	↑ 9.05	↑ 21.05
9.05 ↓	21.00 ↓	Parijs	↑ 6.45	↑ 18.40

Voor de SNCF vervolledigt die dienst de reeks zeer vroege ochtendtreinen van 6u45, ingelegd voor zakenlui welke overdag heen en terug willen reizen en ter plaatse nog over een behoorlijke tijd wensen te beschikken.

NAAR ZWITSERLAND

De huidige T.E.E.-trein van Amsterdam naar Zürich zal uit de nieuwe dienstregeling der spoorwegen verdwijnen. Vanaf 26 mei e.k. wordt hij vervangen door twee verbindingen, de treinen Iris en Edelweiss, die volgens onderstaande dienstregeling zullen rijden:

Iris	Edelweiss		Edelweiss	Iris
7.03 ↓	16.13 ↓	Brussel-Zuid	↑ 14.04	↑ 22.34
9.25 ↓	18.35 ↓	Luxemburg	↑ 11.44	↑ 20.14
11.31 ↓	20.41 ↓	Straatsburg	↑ 9.37	↑ 18.07
12.51 ↓	22.03 ↓	Basel	↑ 8.18	↑ 16.47
13.54 ↓	23.08 ↓	Zürich	↑ 7.05	↑ 15.37

Die treinen zullen stilhouden te Namen, Aarlen, Metz en Mulhouse. Te Brussel-Noord is er gezorgd voor interessante aansluitingen met de treinen van en naar Amsterdam, behalve bij het eerste vertrek van de Iris. Te Basel organiseren de Zwitserse Spoorwegen aansluitingen met de Zwitserse treinen.

BRUSSEL-KOPENHAGEN

Een nieuwe T.E.E.-trein, Merkur genaamd, zal binnenkort instaan voor de verbinding tussen Stuttgart-Keulen en Kopenhagen. De Belgische reizigers zullen daarvan gemakkelijk gebruik kunnen maken dank zij de T.E.E.-trein Diamant Brussel-Keulen die voor de aansluiting zorgt.

DIAMANT				
	8.16 ↓	Brussel-Zuid	↑ 22.04	
	9.20 ↓	Luik Guill.	↑ 20.59	
	10.40 ↓	Keulen	↑ 19.40	
MERKUR				
	10.57 ↓	Keulen	↑ 19.08	
	12.13 ↓	Dortmund	↑ 17.52	
	15.09 ↓	Hamburg	↑ 14.55	
	20.09 ↓	Kopenhagen	↑ 9.50	

Nachttreinen

21.19 ↓	22.19 ↓	Kopenhagen	↑ 8.21	↑ 8.53
7.30 ↓	8.39 ↓	Stockholm	↑ 23.10	
		Oslo		↑ 22.40

Uit die belangrijke wijzigingen blijkt duidelijk hoeveel belang de spoorwegen hechten aan het comfort en de snelheid eigen aan de Trans-Europ-Express-treinen.

Men onderzoekt thans om op die treinen een dienst van hostessen te organiseren. Aldus wensen de spoorwegen hun cliënteel een vervoermiddel ter beschikking te stellen dat beantwoordt aan de huidige behoeften en aan de hoe langer hoe preciezer geformuleerde wensen inzake comfort en doeltreffendheid.

BRUSSEL-KEULEN

Er zullen ook twee nieuwe treinen rijden tussen Brussel en Keulen. Een bijzonderheid: de plaats van vertrek en bestemming van die treinen is Parijs. In werkelijkheid zijn het dus treinen Parijs-Keulen over Brussel. Voor België vormen ze een aanvulling voor het verkeer naar Duitsland en naar Frankrijk dat aansluit op de treinen van de Benelux, inzonderheid het verkeer van en naar Amsterdam.

13.24 ↓	Keulen	↑ 18.41
14.54 ↓	Luik Guill.	↑ 17.10
16.08 ↓	Brussel Zuid	↑ 15.55
18.52 ↓	Parijs	↑ 13.03

BRUSSEL-LJUBLJANA

Een nieuwe verbinding? Nee, niet in de ware zin van het woord! Eerder een vernieuwde verbinding.

Gezien de moeilijkheden welke de reizigers van de autoslaaptreinen naar Ljubljana ondervonden, heeft de Europese conferentie voor Reizigerstreindienst aanpassingsmaatregelen getroffen.

Om te beginnen zal het vertrek vanaf 30 mei op donderdag en niet op zaterdag plaatshebben. De terugreis blijft op vrijdag vastgesteld.

De dienstregeling is aanzienlijk verbeterd: vertrek uit Schaarbeek om 18u58 en niet meer om 23u15. De aankomst te Ljubljana zal bijgevolg om 13u30 en niet meer om 18u39 plaatshebben. De reizigers die hun reis met hun auto beëindigen, zullen die wijziging op prijs stellen: soms was het vervelend dat men pas zeer laat in de avond aankwam in het hotel. Voor de terugreis werd de dienstregeling met ongeveer een uur later gesteld.

Nog een verbetering: zodra de nieuwe dienstregeling van kracht wordt, zal er op het hele traject in de trein een restauratierijtuig lopen: men zal bijgevolg een maaltijd kunnen gebruiken alvorens de trein op de plaats van bestemming aankomt.

Het comfort zal dus verbeterd zijn op die zeer drukke lijn Schaarbeek-Ljubljana via Salzburg en Villach. En het wordt zelfs mogelijk geacht dat er forfaitaire prijzen zullen berekend worden: ongetwijfeld nog een verbetering.

Dienstregeling:

oude	nieuwe		oude	nieuwe
23.15	18.58 ↓	Schaarbeek	↑ 10.40	11.30
12.00	7.10 ↓	Salzburg	↑ 22.22	23.30
15.38	10.46 ↓	Villach	↑ 18.25	19.44
18.39	13.30 ↓	Ljubljana	↑ 15.23	16.17





SPOORNIEUWS



* Het eerste cijfer verwijst naar het nummer van het tijdschrift, de volgende naar de bladzijden.

ACTUEEL

Trexpo, een nieuwe medium: **4** - 10, 11*

ONDERNEMING

Tentoonstelling trein Philips: **2** - 6, 7
Vervoer van levende dieren: **2** - 8, 9
De fuels per spoor: **3** - 3 tot 11
EMGO: 10.000 wagens: **3** - 16, 17
Buitengewoon vervoer naar Tihange: **3** - 12, 13
De haven van Gent: **4** - 5 tot 9
De Chemin de Fer Industriel te Haren: **5** - 3 tot 5
200.000 ton zink naar Budel: **5** - 9

UITRUSTING

Nieuwe wagens:
— heugel-wagens: **1** - 20
— lessenaar-wagens: **1** - 20
— grootvolume-wagens: **1** - 22
— coil-wagens: **1** - 22
— graanwagens: **3** - 22
TRW: kangoeroe wagens: **2** - 3 tot 5
Reiniging van de wagens: **4** - 12
Eas- en Eaoswagens: **5** - 13
Automatische koppeling: **5** - 11

TARIEF - DIENSTREGELING

Het TEW, europees tarief: **1** - 3
R.I.V.: bijlage II: **3** - 18
B.T.W. en collivervoer: **4** - 14
Nieuwe reizigerstreinen: **5** - 12, 13

CONTAINER

Alles over containers: **1** - 6 tot 18
Containerterminal te Brussel: **3** - 23

TOERISME

Naar Bretagne met autoslaaptreinen: **1** - 4, 5
Zomer 1973: **2** - 11
Europabus: **2** - 11
Sociaal toerisme: **2** - 12
Slaapwagens: **3** - 21
Elektronische plaatsbespreking te Londen: **3** - 21
Elektrische tractie tussen Gent en Antwerpen: **3** - 20
Nieuwe bussen van de NMBS: **4** - 13
Nieuwe trein te Brussel: **4** - 13
Wintersport: **4** - 13
Trein + auto: **4** - 15

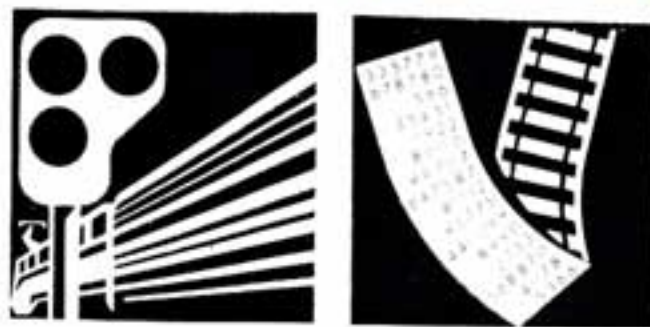
B-NIEUWS

Organigram Handelsdirectie: **2** - 14, 15
De NMBS in 1972: **3** - 14, 15
Handelsagentschappen:
— nieuwe gezichten: **3** - 18
— agentschap NMBS-SNCF te Rotterdam: **4** - 2
— agentschap te Milaan: **4** - 12
Stations-parkeerplaats te Borgworm: **2** - 13
Terrein te huur te Jumet: **2** - 13
Adresverandering: **3** - 18
Fusie: Pool-Europ: **3** - 19
Plaatjes „locomotieven”: **3** - 19
Interfrigo: jaarbalans: **4** - 12
Intercontainer, jaarbalans: **4** - 12

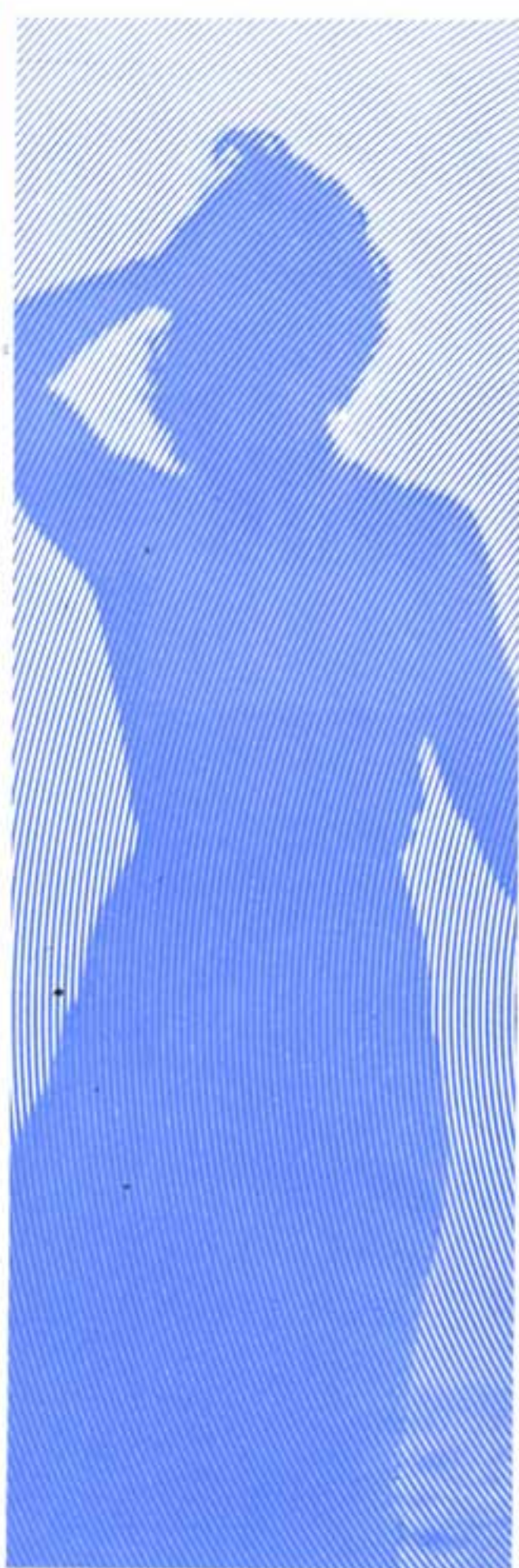
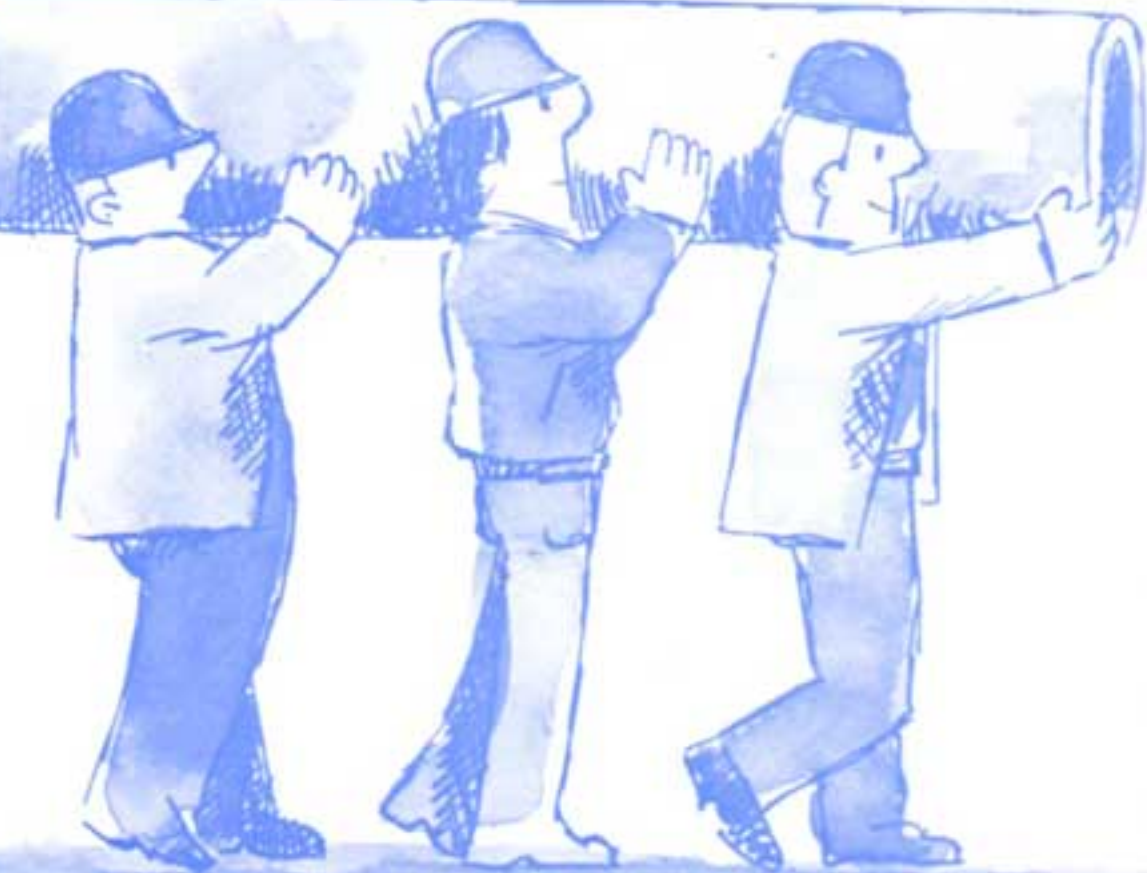
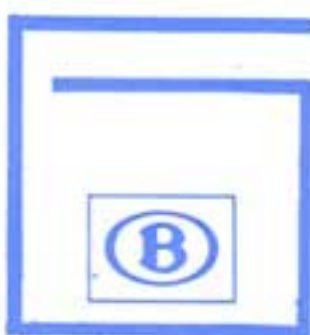
KLASSEERMAP SPOORNIEUWS

U wenst de verschillende Spoornieuwswaarsnummers te bewaren, in te binden of in volgorde te klasseren om er gemakkelijk nuttige inlichtingen in terug te vinden?
U hebt waarschijnlijk gemerkt dat onze brochures inge-

bonden zijn op een speciale wijze die u toelaat gemakkelijk de nummers te raadplegen zonder ze uit de aangepaste klasseermap te nemen.
Wij sturen u deze map op eenvoudig schriftelijke aanvraag gericht aan het bureau Spoornieuwswaars 61.23, sectie 66, Frankrijkstraat, 85, 1070 Brussel.



1973



Redactie:
 Frankrijkstraat, 85,
 1070 Brussel
 Tel. 02/23.80.80, toestel 2670
 Lay-out: P. Funken, Brussel
 Drukkerij: n.v. Omega, Antwerpen

Foto's:
 Algeco: 1 - 7 - 8
 Leys: 1
 Publiciteit NMBS: 3 - 4 - 5 - 13 - 15
 Brackez, Oostende: 10
 Cinéfoto NMBS: 11
 Haven Gent: 15
 Declerfayt: 15

*Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.
 Verantwoordelijke uitgever:
 P. SERGYSELS - BRUSSEL.*

NIEUW !

de franse stations



directe treinen naar de sneeuw

® B

