

1/76 FEBRUARI

SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN




Spoornieuws biedt U zijn beste wensen aan!
Moge 1976 U voorspoed brengen, dat wensen wij u van harte en voor de gelegenheid met dit speciaal monogram.



De NMBS viert immers in 1976 haar vijftigjarig bestaan. Zoals de meeste jubilerende maatschappijen heeft ook zij een halve eeuw vooruitgang niet ongemerkt willen laten voorbijgaan. In dergelijke gevallen wordt het monogram meestal met een lauwerkrans omringd waarboven dan het opschrift „50 jaar” prijkt.

De graficus die met deze opdracht belast werd, stond voor een moeilijke opgave. De elliptische vorm van de  is niet zo makkelijk aan te kleden en de vermelding „50 jaar” zou in beide landstalen moeten geschieden.

Het probleem werd handig opgelost. De traditionele lauwerkrans werd omgetoverd in sporen - dissymmetrisch geplaatst langs beide zijden van het monogram - en de twee belangrijke data voegde de graficus samen tot een originele kroon. Het monogram kan uitgevoerd worden in verschillende formaten, zwart op wit, wit op zwart en in diverse kleuren. Alle NMBS-edities van de publiciteitsdienst met betrekking tot 1976 zullen dit gelegenheidsmonogram dragen.

De traditionele , die het nog altijd doet, zal echter op 1 januari 1977 terug haar sober uitzicht krijgen.

TEN Trans Euro Nacht

een merk
dat doordringt

De spoorweggebruikers en anderen met enige opmerkingsgave zullen stellig reeds gemerkt hebben dat een nieuw TEN-merk de flanken van bepaalde slaaprijtuigen siert. Waarom nog maar een nieuw merk?

Heel eenvoudig. De spoorwegen hebben gewoon naar een symbool gezocht om de aandacht van het publiek te vestigen op een activiteit die zij zich onlangs toeëigenden.

De netten van negen West-Europese landen - België, Denemarken, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, West-Duitsland en Zwitserland - hebben in 1971 beslist een nieuw systeem in te voeren voor de exploitatie van de slaaprijtuigen. Tot dan toe waren de exploitanten en eigenaars van de rijtuigen de Compagnie Internationale des Wagons-lits et du Tourisme (CIWLT) en de Deutsche Schlafwagen Gesellschaft (DSG). Nu zou het een gemeenschappelijke zaak worden van de negen spoorwegnetten.

Met eigen middelen kochten ze nieuwe slaaprijtuigen aan en huurden een aantal rijtuigen van de twee voornoemde gespecialiseerde maatschappijen. Voor de bediening van de internationale verbindingen stelden zij een gemeenschappelijk wagenpark samen (1) dat geëxploiteerd en beheerd wordt door een enkel organisme dat de „Internationale Pool van de slaaprijtuigen” heet en te Parijs gevestigd is.

Om deze nieuwe dienst een commercieel imago te verstrekken hebben de deelnemende netten beslist het kenteken TEN - Trans Euro Nacht - als merk aan te nemen. Merk en grafische voorstelling maken voor het ogenblik het voorwerp

uit van een procedure tot „brevetgeving” bij het internationaal bureau voor de bescherming van de industriële eigendom te Bern.

De omschakeling kon echter niet in een handomdraai geschieden. Omwille van de continuïteit van de activiteiten, gebeurde de reorganisatie in verschillende fasen. Vanaf 1971 namen de spoorwegen geleidelijk de technische en financiële verantwoordelijkheden van de exploitatie op zich. Ook het tariefbeleid namen ze over om tenslotte in 1974 het totale commerciële beheer waar te nemen. Bij de meeste deelnemende netten, o.m. bij de NMBS, werd de reservatie van de slaapplaatsen geïntegreerd in het bestaande reserveringssysteem van de spoorweg.

Zonder merkbare verandering treft men zoals vroeger de slaapwagenbegeleiders in de rijtuigen aan. Hetzelfde personeel bleef behouden omdat men ten alle prijze afdankingen wilde vermijden. Men kan zich gemakkelijk inbeelden welke drama's het afzetten voor gevolg zou hebben gehad. Ook het personeel dat instaat voor het beddegoed, voor de schoonmaak van de rijtuigen, e.d., blijft behoren tot de twee oude maatschappijen. Beide zijn nu voor de spoorwegnetten prestatieverleners geworden.

De reiziger zelf zal deze omwenteling vooral merken aan enkele uiterlijke tekens: zijn reservatiebewijs is nu een „spoorwegdocument”; de blauwe kleur van de wagens - te donker geacht door de designers - is lichter geworden; rijtuigen van een gans nieuw type (T2 bijvoorbeeld) doen hun verschijning; het TEN-merk vervangt het embleem van de CIWLT...

„N” voor nacht, nuit, night, notte, noche... TEN kent geen grenzen. Eens te meer hebben de spoorwegen „Europees” gedacht.

(1) Het wagenpark van de Pool bestaat voor het ogenblik uit 304 „recent” gebouwde rijtuigen. Deze met een constructiedatum of een vernieuwingsdatum van vóór 1956 werden uit de circulatie genomen.

de spoorwegen en het vervoerbeleid van de Europese Gemeenschap

Een ontgoochelende balans

De breuk die zich in 1973 in de economische evolutie heeft voorgedaan, is eveneens merkbaar in het vervoerbeleid dat zich moeizaam ontwikkelt binnen de Europese Gemeenschap.

Bij het Verdrag van Rome wordt het vervoer erkend als een activiteit die samen met andere activiteiten moet bijdragen tot de doelstellingen van de Gemeenschappelijke Markt, maar die tevens een eigen nut heeft waarmee terdege rekening moet worden gehouden en dat niet ondergeschikt mag zijn aan de belangen van de goederenproducenten, zoals dit het geval is in het kader van de EGKS.

In april 1961 had de Europese Commissie, in overeenstemming met de filosofie van de Gemeenschap, op die grondslag een doctrine opgesteld die helemaal doordrongen was van het ideaal van de volmaakte concurrentie.

Bij het gemeenschappelijk vervoerbeleid diende men rekening te houden met de volgende beginselen:

— gelijke behandeling van de vervoerswijzen en -ondernemingen; gelijke behandeling van de gebruikers door de vervoerders;

— financiële autonomie van de ondernemingen (wat hun aanpassing aan de marktvoorwaarden onderstelt);

— vrijheid van de ondernemingen in hun commercieel handelen;

— vrijheid van de gebruiker in de keuze van de vervoerder;

— coördinatie van de investeringen in het vervoer.

Dat was een samenhangend programma.

Was het in wezen uitgevoerd geworden, dan zou het billijk geweest zijn voor alle vervoerders. Twaalf jaar later was dit op verre na nog niet het geval. Bij nader onderzoek blijkt dat er vier oorzaken aan de basis liggen van de mislukking:

— in plaats van beperkingen te vertonen in zijn productiecapaciteit, zoals in de beginfase van de Gemeenschappelijke Markt werd gevreesd, is er in de vervoersector bestendig een te groot aanbod ten aanzien van de vraag; die situatie verscherpt de concurrentie en brengt de rendabiliteit van de vele ondernemingen in het gedrang;

— wegens de versnipperde en schaarse boekhoudkundige gegevens over de infrastructuur-

en exploitatiekosten, en zelfs over de prestaties van het particulier vervoer (waarvan het vervoer voor eigen rekening een belangrijk deel uitmaakt), bleef de verantwoordelijke instellingen van de Europese Gemeenschap en van de Staten lange tijd verborgen hoeveel de verschillende vervoerstakken de gemeenschap eigenlijk kosten; — de moeilijkheden die de Staten ondervinden om de spoorweg van zijn verplichtingen als openbare dienst te ontslaan, werden sterk onderschat;

— de particuliere vervoerders overtreden herhaaldelijk de sociale, technische en tarifaire reglementeringen die de harmonisering van de concurrentievoorwaarden op het oog hebben en de betrokken Staten (behalve, naar het schijnt, de BRD) maken geenszins aanstellen om controle uit te oefenen. Het is een feit dat de Europese Gemeenschap noch de prijzen, noch de structuren heeft kunnen beïnvloeden. Vóór 1965 heeft Nederland, dat bevoordeeld was door zijn beter georganiseerde ondernemingen voor wegvervoer en vervoer per binnenschip en door zijn lage lonen, door zijn verzet het instellen van een internationale tariefregeling voor de drie vervoerswijzen verhinderd. In 1968 werden bij een reglement wel vorktarieven voor het wegvervoer ingevoerd die bilateraal van Staat tot Staat dienden vastgesteld te worden. Maar de grote onduidelijkheid ervan, de vrij ruime mogelijkheden die het biedt om speciale contracten af te sluiten, de leemten in de tekst (zo bijvoorbeeld werden de algemene toepassingsvoorwaarden van die tarieven nog niet vastgesteld), en het feit dat het door talrijke beroepsmensen niet wordt nageleefd, ontnemen het elk regeland inzake de capaciteit valt nog meer op door zijn afwezigheid. Te veel belangen hebben samengespannen tegen de opslorping van de structurele overcapaciteit in de binnenscheepvaart, met gevolgen die vandaag voor iedereen merkbaar zijn. Aan de basis van de internationale wegcontingenten liggen eerder theoretische overwegingen en aanpassing van de impulsen ingegeven door eigenbelang dan op economische beginselen steunende redeneringen. En de coördinatie van de infrastructuurinvesteringen is natuurlijk een dode letter gebleven. Opdat deze rationeel zou zijn in een markteconomie, moeten de gebruiks-

kosten op een juiste manier aan de gebruikers aangerekend worden. Dat beginsel werd vastgelegd in een voorstel van de Commissie aan de Raad, dat dateert van 1971, maar waarvan de ten uitvoerlegging op zich laat wachten.

In die omstandigheden hebben de spoorwegondernemingen in de Europese Gemeenschap nooit op gelijke voet gestaan met hun concurrenten:

— de vrijheid om hun prijzen te bepalen, die reeds in de meeste landen beknot is door de controle van de voogdijoverheid, wordt nog verder uitgehouden door de implicaties die ze meebrengt voor het algemeen beleid van de regeringen;

— ze konden van hun verplichtingen van openbare dienst niet worden ontheven, wat de voorstanders van het gemeenschappelijk vervoerbeleid hadden moeten voorzien. De reglementen van 1969 betreffende de normalisering van de rekeningen en de verplichtingen van de Lidstaten die inherent zijn aan het begrip van openbare dienst, voorzien weliswaar in financiële compensaties voor zekere vervormingen van de concurrentie die het spoor werden opgelegd. Maar die teksten bestrijken geenszins het volledige gebied, hun toepassing is facultatief voor hoofdpunten en ze laten vooral veel speelruimte inzake boekhoudkundige arbitrage aan het Ministerie van Financiën. Het ligt overigens voor de hand dat de verplichtingen van openbare dienst zwaar doorwegen op de eigenlijke commerciële exploitatie van het net;

— de financiële lasten verbonden aan het uitbouwen en onderhouden van een infrastructuur — zelfs al worden ze in sommige Lidstaten verlicht door een correctief — vormen een ernstige concurrentiële handicap t.o.v. hun concurrenten uit de particuliere sector. Het is hier wel de geschikte plaats om eraan te herinneren dat, volgens de berekeningen van de Commissie, de investeringsuitgaven voor de spoorweginfrastructuur, in vergelijking met die voor de drie vervoerswijzen in 1966 en 1971 de percentages op pag. 4 vertegenwoordigen in de voornaamste Lidstaten van de oorspronkelijke Gemeenschap.

Ondanks de platonische verklaring ten gunste van de bevordering van het openbaar vervoer, wordt het aandeel dat aan de spoorweginfrastructuur wordt toegewezen, van jaar tot jaar kleiner. Die ontwikkeling



alleen al verklaart ruimschoots de teruggang van de spoorwegen op de markt van het goederenvervoer (1) (in ton/kilometers).

Betekent dit dat het goed gaat met het particulier vervoer? Geenszins. In de gehele EEG gaat het zeer slecht met de binnenvaart. Ondanks een geleidelijke concentratie van de ondernemingen is bankroet van marginale ondernemers, om zo te zeggen, dagelijkse kost in de sector van het wegvervoer en bevinden de meeste andere zich in een wankel financieel evenwicht, terwijl ze kwistig zijn met hun maar matig betaalde inspanningen en niet te nauw kijken wat de naleving van nationale of gemeenschapsreglementen betreft (tarieven, werkvoorwaarden van de bestuurders, toelaatbare belading, enz.)

Het gemeenschappelijk vervoerbeleid is nooit van die aard geweest dat de vervoermarkt heeft kunnen werken volgens de beginselen van een gezonde mededinging, zelfs niet binnen de beperkingen die door het Memorandum van 1961 werden opgelegd.

De mededeling van 25 oktober 1973

De achterstand die de integratie van het vervoer binnen de gemeenschap heeft op de Douane-unie (1965) en vervolgens op de uitbreiding van de EEG (1973), heeft de Europese Commissie steeds met grote bezorgdheid vervuld. Op 25 oktober 1973 gaf zij de indruk een nieuwe impuls te geven aan dat ongelukkig gemeenschapsbeleid door een belangrijke mededeling die ze in dat verband aan de Raad deed.

— Zij erkende dat de inspanningen om de hinderpalen uit de weg te ruimen en een gemeenschappelijke vervoermarkt tot stand te brengen vruchteloos waren geweest.

— Zij achtte het noodzakelijk het kader waarin de concurrentie moet worden gezien, te veranderen tot de nieuwe doelstellingen die door de EEG werden vastgelegd door de topconferentie van Parijs (1972): weg-

werken van de regionale verschillen, verhoging van het algemeen welzijn, bescherming van de natuurlijke bronnen en van het leefmilieu, bevordering van de tewerkstelling, enz.

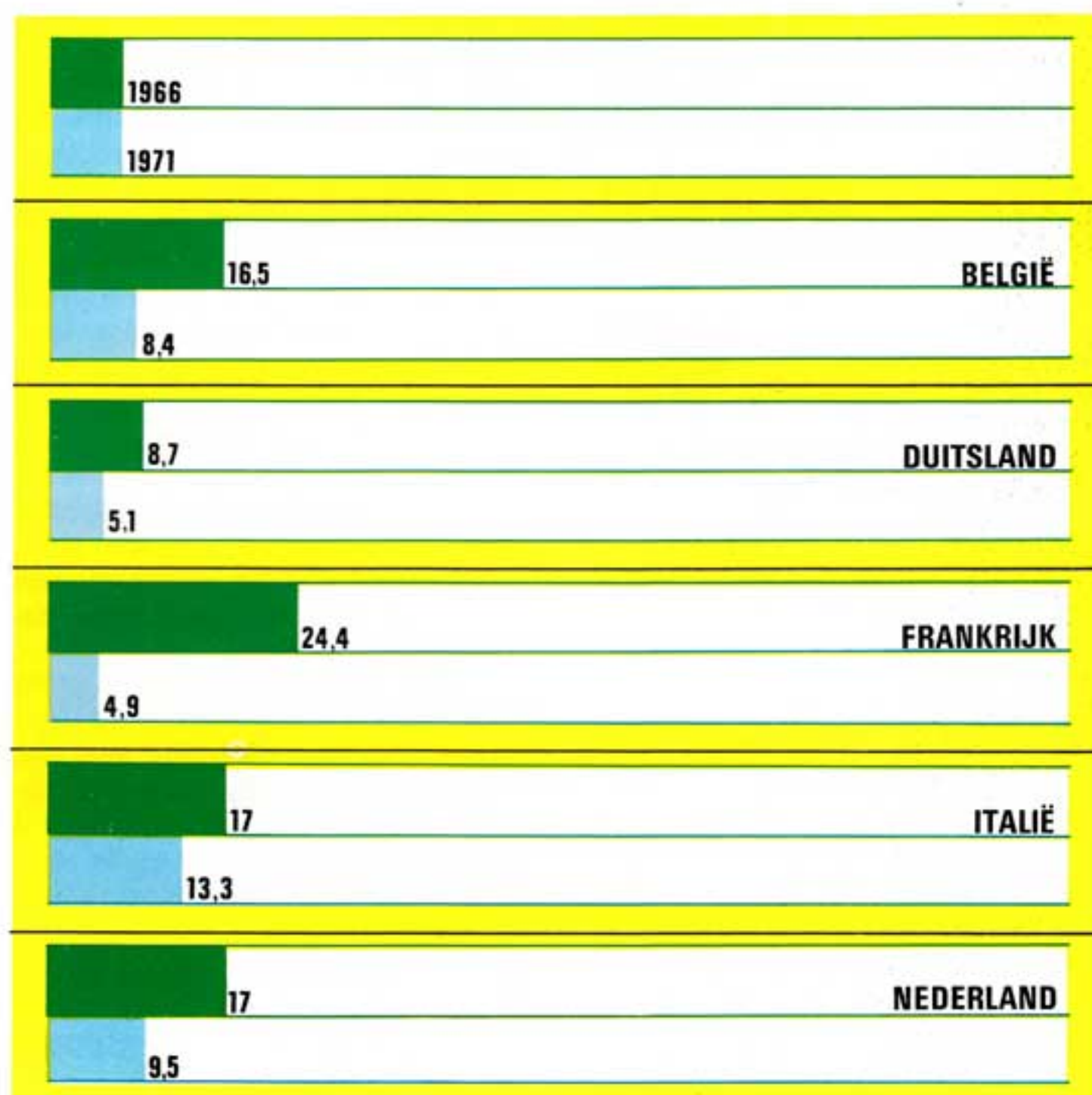
— Zij wees op de dringende noodzaak om niet alleen verandering te brengen in de marktorganisatie, maar tevens op het gebied van de infrastructuur.

Daar zij een doeltreffend instrument vormen voor de ruimtelijke ordening, zuinig zijn met ruimte en energie, sinds de verdwijning van de stoomtractie nagenoeg geen vervuiling veroorzaken, uiterst veilige technieken aanwenden en traditioneel aan de spits van de sociale vooruitgang staan in de vervoerssector konden de spoorwegen die intentieverklaring enkel toejuichen.

Twee jaar later wachten ze nog steeds. En jammer genoeg zijn de vooruitzichten minder gunstig dan in 1973. De Algemene Directie van het Vervoer bij de Commissie heeft onlangs een reeks voorstellen uitgewerkt in verband met de organisatie van de vervoermarkt.

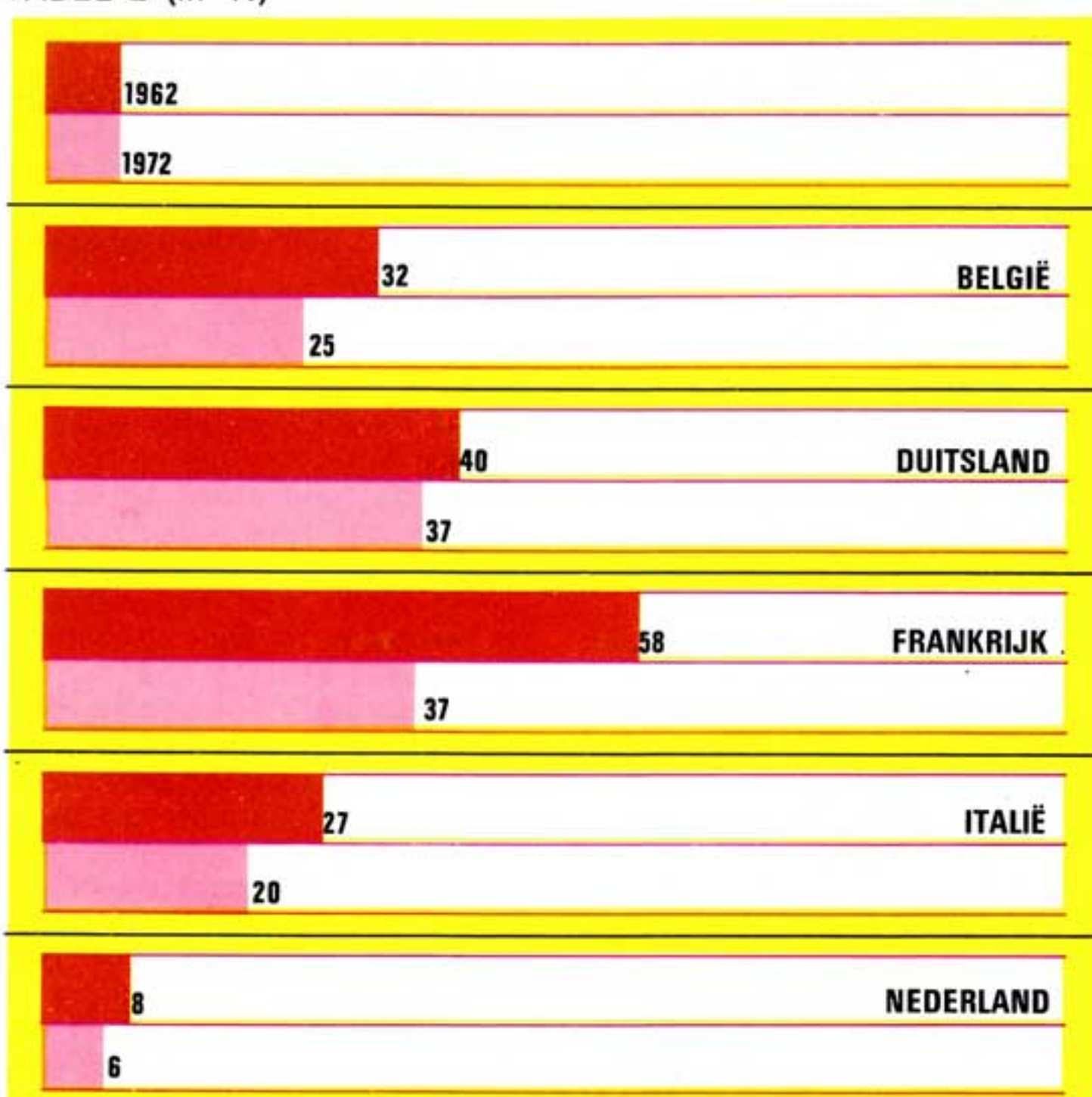
Een ambitieus project wat de vorm betreft, maar dat gericht is op een houding van lijdelijk toezien, waarbij de bedoelde markt overgeleverd wordt aan de grote machten die sinds 20 jaar de vervoerders ononderbroken de wet hebben gesteld, zonder acht te slaan op hun wettelijke belangen en op de beginselen van een gezonde economie. Moet er een nieuwe petroleumcrisis komen en, als gevolg van die crisis, nieuwe budgettaire beperkingen opdat men ervan overtuigd zou raken dat het vervoer zeer duur uitvalt voor de gemeenschap, zelfs als in de prijzen van het wegvervoer en van het vervoer over de waterwegen de werkelijke kosten niet vervat zijn? Zullen ze, zoals de Amerikanen, moeten ontdekken dat het feit dat de spoorwegen en het openbaar stadsvervoer werden opgeofferd, een misstap was van de beschaving die de huidige generatie noodgedwongen en met veel inspanningen moet goedmaken?

Te oordelen naar de sterke vloed die vergeten waarheden terug aanspoelt op de stranden van de politiek en de gedachte, mag men ondanks alles optimistisch zijn.



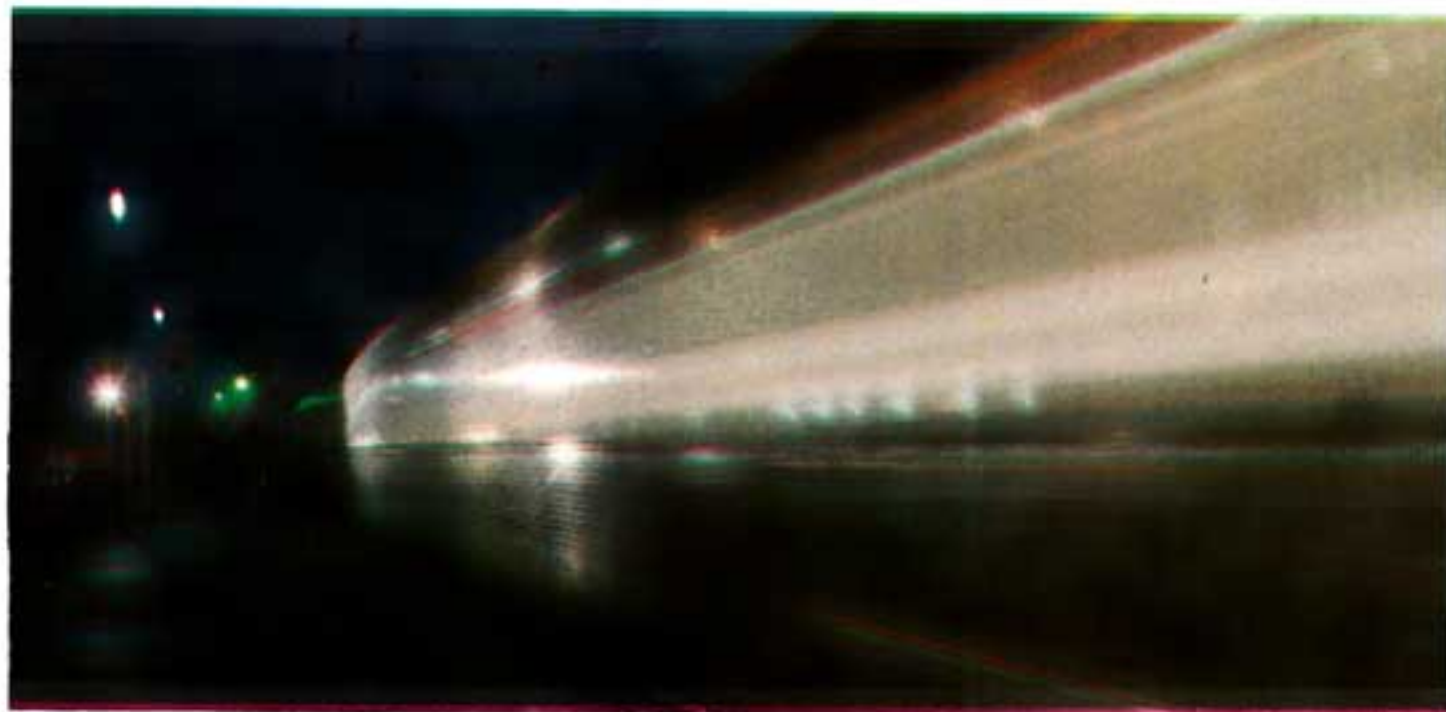
TABEL 1 (in %)

TABEL 2 (in %)



(1) Zonder te spreken van het enorme voordeel dat de personenwagen krijgt ten aanzien van het openbaar reizigersvervoer.

PARIJS/BRUSSEL de trein en het vliegtuig



Uit het Bulletin de l'Institut du Transport Aérien (ITA, Parijs) nemen we het volgende hoofdartikel van Annie Servant over, dat op 17 november jongstleden verscheen.

Zij brengt een probleem ter sprake dat ons allen om meer dan één reden aanbelangt: „Zal de huidige wederopleving van de Spoorweg in Europa conjunctuurgebonden blijven?“

Daar waar de ontwikkeling van de concurrentie tussen de vervoerwijzen in de jaren 60 vaak ongunstig was voor de spoorweg, zou uit de tendens die sinds verscheidene maanden valt waar te nemen, blijken dat de evolutie tijdens de jaren 70 gedeeltelijk ongunstig zal zijn voor het vliegtuig.

De spoorweg, die ten gevolge van de ontwikkeling van het lucht- en autoverkeer een vervoerwijze onder de vele andere is geworden en geen bevoorrechte plaats meer inneemt, heeft gereageerd. Geconfronteerd met de concurrentie van de twee voormelde vervoerwijzen, heeft de trein getracht de markt van het verkeer over korte en middellange afstand te veroveren, door zijn diensten, zowel op het gebied van de snelheid als op dat van het comfort en de frequentie te verbeteren, en door een competitief prijspeil te handhaven ten aanzien van de luchtvaarttarieven. Zulks was voor de spoorweg des te gemakkelijker daar Europa over een zeer dicht net van steden beschikt — eerste gunstige factor — en daar — tweede gunstige en niet de minst belangrijke factor — het lucht- en autoverkeer thans de nadelige gevolgen van hun succes ondervinden: overbelasting van de autowegen en van de toegangswegen naar

de luchthavens, verzadiging van de luchthavens, enz. In dit Bulletin hebben we reeds bij herhaling gewezen op het dynamisme van de Europese spoorwegnetten en op de vooruitgang die ze hebben geboekt. Uit de weerslag die de elektrificatie van de lijn Londen-Manchester in het midden van de jaren 60 had op het luchtverkeer in het Verenigd Koninkrijk, was duidelijk gebleken welk „gevaar“ de op het spoor doorgevoerde technische verbeteringen voor het vliegtuig betekenden.

De jongste jaren kon dat „gevaar“ gedeeltelijk ingedijkt worden door de opzienbarende ontwikkeling van het luchtvervoer. De ongunstige economische conjunctuur aan het eind van de eerste helft van dit decennium heeft niet enkel een heropflakking teweeggebracht van de belangstelling voor de spoorweg die economischer wordt geacht, maar heeft tevens én de regeringen én de leiders van beide vervoerwijzen gedwongen hun manier zelf van concurreren te herzien. Des te meer daar de toestand van het luchtverkeer verslechterd is ingevolge de steeds veelvuldiger eisen die inzake milieubescherming worden gesteld: verder van de stedelijke agglomeraties verwijderde luchthavens, beperking van hun openingsuren, enz. In de praktijk stelt men dus een geleidelijke achteruitgang vast van het luchtverkeer op bepaalde, hoofdzakelijk korte verbindingen — minder dan 500 km — terwijl het verkeer over middellange afstand nog minder de weerslag van die ontwikkeling ondervindt.

Die toestand wordt zeer treffend geïllustreerd door de verbinding Parijs-Brussel (272 km).

Sinds de invoering van de winterdienstregelingen (1 november) is de dagelijkse frequentie der vluchten tussen beide hoofdsteden immers tot drie gedaald. Zulks betekent dat het luchtverkeer tussen Parijs en Brussel nog hoofdzakelijk uit aanvoerterkeer bestaat, aangezien beide luchthavens niet meer dienst doen als eindbestemmingen van de reis maar als aansluitingscentra en het

mende belangstelling voor de trein hebben niet op zich laten wachten: in drie jaar tijds, van 1972 tot 1974, is het luchtverkeer op voornoemde verbinding met 6,7% afgenomen (202.316 reizigers in 1972, 200.873 in 1973 en 188.682 in 1974), terwijl het tijdens de vorige periode van drie jaar (1970 tot 1972) met 10,6% gestegen was.

Dat voorbeeld werpt misschien

	TEE	Vliegtuig	Helikopters (verbindingen tussen stadscentra)
— juni 1957 — Dagelijkse frequentie van het verkeer in beide richtingen (weekdag) Beste rit- of vluchttijd (van begin- tot eindpunt) Kosten per enkele rit/vlucht (gangbare frank) **	2 2 u 48 34,64	4 1 u 10 56,00	5 1 u 50 56,00
— zomer 1966 — Dagelijkse frequentie van het verkeer in beide richtingen (weekdag) Beste rit- of vluchttijd (van begin- tot eindpunt) Kosten per enkele rit/vlucht (gangbare frank) **	4 2 u 30 59,20 *	5 1 u 10 110 *	— — —
— zomer 1975 — Dagelijkse frequentie van het verkeer in beide richtingen (weekdag) Beste rit- of vluchttijd (van begin- tot eindpunt) Kosten per enkele rit/vlucht (gangbare frank) **	4 2 u 23 108 (ind. 182,4)	5 0 u 50 263 * (ind. 239,1)	— — —
— november 1975 — Dagelijkse frequentie van het verkeer in beide richtingen (weekdag) Beste rit- of vluchttijd (van begin- tot eindpunt) Kosten per enkele rit/vlucht (gangbare frank) **	4 2 u 23 110 (ind. 185,8)	3 0 u 50 277 * (ind. 251,8)	— — —

verkeer tussen beide steden vrijwel nog enkel bestaat uit spoorweg- en wegverkeer. Bovenstaande ruwe gegevens die wij de lezers ter overweging geven, verklaren grotendeels het „succes“ van het oppervlaktevervoer — hoofdzakelijk van de spoorweg — ten aanzien van het vliegtuig.

— 2 juni 1957: eerste rit van de Trans Europ Express-trein (TEE) tussen Parijs en Brussel (toen was de lijn nog niet geëlektrificeerd, de motorwagens waren wel snel en comfortabel maar minder competitief dan de huidige elektrische treinstellen).

De voornoemde vervoertijden van begin- tot eindpunt zijn, op zichzelf, dan nog niet volkomen vergelijkbaar, want men zou rekening moeten houden met de wachttijden en de begin- en eindtrajecten (1).

De resultaten van die toene-

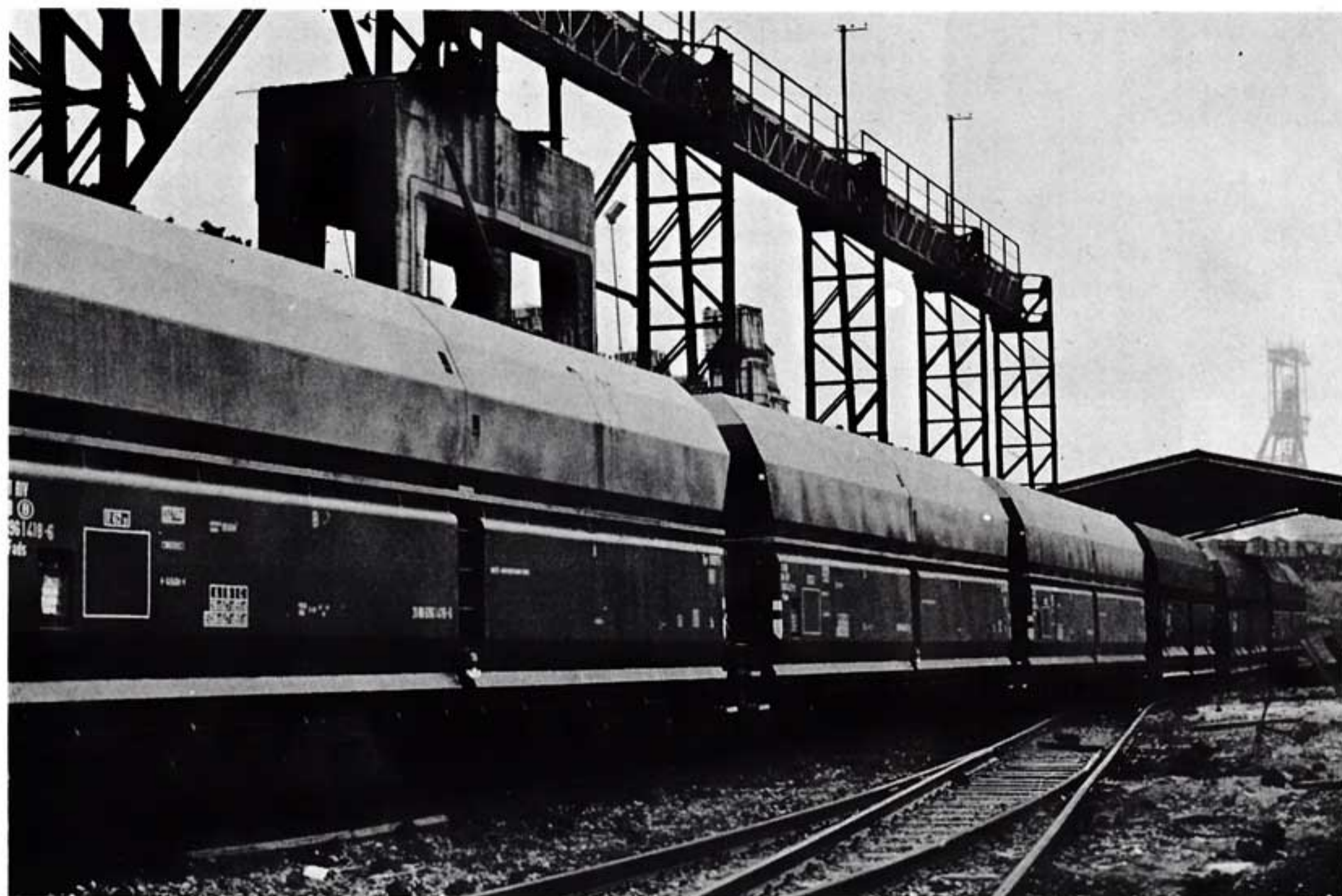
geen geheel nieuw licht op het probleem van de concurrentie tussen lucht- en oppervlakteverkeer, maar onderstreept toch de scherpste ervan. Het zou daarentegen wel het probleem kunnen evoceren van de nadere definiëring van een optimaal net voor het luchtverkeer in Europa...

* Hierbij zij evenwel opgemerkt dat het tarief voor een enkele heenreis toegepast is op een reis heen en terug van minder dan twee dagen. Parallel daarmee worden spoorwegreizigers met hun biljet toegelaten in eender welke andere TEE-trein die rijdt op dezelfde dag als die waarvoor ze hun plaats hadden besteld.
** In Franse frank.

(1) Volgens een onlangs gepubliceerde studie over de ontwikkeling van het luchtvervoer in Europa („General development of air transport in Europe - 1963-1972“ — Association of European Airlines) bedroeg de totale vervoertijd (duur der verbindingen stad-luchthaven inbegrepen) tussen beide hoofdsteden per vliegtuig 3 u 16 in 1966 en 2 u 59 in 1972 (tijdwinst: 17 min.) en per TEE-trein 2 u 75 in 1966 en 2 u 50 in 1972 (tijdwinst: 25 min.).

HAINAUT-SAMBRE

nieuwe uitrusting



De trein rijdt de installatie binnen.

komt over de kuil... en twee uur later is hij gelost.



Tot het midden van 1975 werden de cokestreinen die Hainaut-Sambre in de afdeling van Montignies ontving, door middel van tips gelost. Het dek van de tips werd schuin geplaatst, de voorwand van de wagens werd geopend en het goed kwam terecht in een kuil, vanwaar het op een transportband naar de opslagsilo's van de hoogovens werd gevoerd.

Cokes heeft een geringe dichtheid. Het laadvermogen per wagen bedroeg niet meer dan 17 ton. Per uur kon er maar 100 ton gelost worden, rekening houdend met al de verrichtingen bij het lossen met tips.

Ingevolge de ingebruikneming van een nieuwe hoogoven met grote capaciteit te Montignies moest het cokesverbruik stijgen. Om die stijging te kunnen verwerken, moest Hainaut-Sambre derhalve heel het aanvoersysteem veranderen.

Een nieuwe installatie

De spoorweg kon wagens van het Fads-type, die aan weerszijden door zwaartekracht snel worden gelost, ter beschikking van de onderneming stellen. De vier zijdeuren van die wagen gaan open en de lading stroomt heel snel in gepaste kuilen.

Op die grondslag is Hainaut-Sambre met de modernisering van haar installatie begonnen. Sedert juni wordt de cokes op een heel andere manier gelost. Over een 34 meter lange kuil, met een capaciteit van 2000 m³, loopt er een spoor waar de wagens gelost worden. Vanuit de kuil gaat de cokes naar de hoogovens over een transportband die 250 ton per uur kan vervoeren.

De wagens komen één voor één boven de kuil, zonder dat ze moeten afgehaakt worden. Op die manier kan een trein van 25 voertuigen, met een lading van ongeveer duizend ton, in twee tot drie uur gelost worden.

Grote capaciteit

De NMBS, die op de hoogte was van de plannen van het bedrijf uit de streek van Charleroi, heeft Fads-wagens van 90 m³ laten bouwen die beter voor cokesvervoer geschikt zijn dan de klassieke wagens van 75 m³. Op die nieuwe wagens kan men 40 ton grove cokes of 48 ton cokesgruis laden.

Dat materieel kon vrij kort na de ingebruikneming van de nieuwe losinstallatie geleverd worden. De grote wagens worden thans geregeld gebruikt: ze zijn op de bijgaande foto's afgebeeld.

Wij hadden reeds gezegd dat de spoorweg zich schikt naar de behoeften van zijn cliënteel. Nu is hij nog verder gegaan. Het is een hele prestatie.



ONDERNEMING

Fuel oil voor een thermische centrale : 1, 14
 Ertsen die uit Rotterdam aankomen : 1, 14
 Petroleumprodukten, rekordverkeer : 1, 14
 L'Oréal te Recogne : 2, 6-7
 Socomanex te Montzen : 3, 10-11
 Elektrische centrales : 4, 3-6
 CBM te Gent : 4,10-11
 Meuneries Bruxelloises : 4, 13
 Hainaut-Sambre, nieuwe uitrusting : 5, 6



ACTUEEL

Spoorweginvesteringen : 1, 3-6
 Over stedelijke vervoeren : 1, 14
 Tweede Computer Show : 2, 3-5
 Spoorweg en EEG : 5, 3
 De trein en het vliegtuig : 5, 5



CONTAINER

Nieuwe terminal te Châtelineau : 1, 7-10
 Luik-Bressoux, drie jaren activiteit : 2, 10
 Nieuw maritiem consortium : 3, 12-13
 Châtelineau in dienst gesteld : 4, 7



TARIEF

Hernummering van EGKS-tarieven : 1, 15
 Stukgoedzendingen naar Frankrijk : 3, 15
 TFBW, nieuwe prijzen : 3, 15



TOERISME

Het T2-rijtuig : 1, 11
 Zomervakantie : 1, 12
 Nieuwe dienstregelingen : 1, 12
 Autoslaaptreinen 1974 : 1, 13
 T2 S-rijtuigen : 2, 10
 Verminderingen voor 3 kinderen : 2, 10
 CINTER : 2, 13
 Trein + fiets : 2, 14
 TEN-abonnement : 2, 14
 Vervoer van uw bagage : 2, 15
 Elektronische plaatsbespreking : 3, 14
 Trein + auto : 3, 14
 Parking NMBS : 4, 14
 Wintervakantie : 4, 14
 Autoslaaptrein naar St.-Raphaël : 4, 14
 Ski-Express : 4, 14



B-NIEUWS

Gevaarlijke goederen : 2, 8
 Interfrigo verkeer : 2, 8
 Beschikbare terreinen : 2, 8
 Handelsagentschap Köln, nieuwe lokalen : 2, 11
 1974, rekord verkeer : 3, 3-5
 De spoorweg en het leefmilieu : 3, 6-7
 Organigram van de Handelsdirectie : 3, 8-9
 Nieuwe gezichten : 3, 7
 De NMBS als werkverschaffer : 4, 8-9
 Handelsagentschap Rijsel, nieuw adres : 4, 14

Eerste cijfer : nummer van het bulletin;
 volgende cijfers : bladzijden.



abu VAN DER BEEK 4895

Is het wel verstandig u met uw auto te wagen op dikwijls gladde slingerende bergwegen? Neem voor uw wintervakantie liever de trein. Zo'n comfortabele trein die zich van slecht weer niets aantrekt. Zo'n trein die rechtstreeks op uw sneeuw-bestemming afgaat, terwijl u lekker slaapt. Een trein, waarmee u fris aankomt. En waarmee u - ontspannen - weer terugreist. Alsof het geen toeval is dat wintersport en treincomfort op elkaar rijmen!

Rechtstreekse sneeuwtreinen met ligplaatsen
FRANCE ALP EXPRESS
 naar Grenoble - St-Gervais - Bourg-St-Maurice
 vertrek
 20 u 55 iedere vrijdag van 26.12.1975 tot 9.4.1976

Rechtstreekse sneeuwtreinen met lig- en slaappleatsen
SKI-EXPRESS
 naar Tirol en de Dolomieten
 vertrek 20 u 14 op iedere vrijdag
 van 2.1 tot 5.3.1976 en op 2.4.1976

ALPINA-EXPRESS
 naar de ski-oorden van Wallis
 vertrek 21 u 34 - iedere vrijdag van 19.12.1975
 tot 12.3.1976 en op 2.4.1976

BRIG - CHUR
 vertrek Brussel Zuid 22 u 19

Andere rechtstreekse sneeuwtreinen
 Italia-Express / Tauern-Express (naar Oostenrijk) /
 Oostende-Wenen Express

Forfaitreis Railtour - F.T.S. vanaf 5.875 BF.



Rechtstreeks naar de sneeuw.

Autoslaoptreinen

Met z'n allen... beterkoop

