

FILMS FERROVIAIRES  
EISENBAHNFILME  
RAILWAY FILMS

BFC 1986



**Selection de films ferroviaires  
Auswahl von Eisenbahnfilmen  
Selection of railway films**

**9<sup>e</sup> édition - Octobre 1985**

**Bureau International du film Ferroviaire.  
88, rue Saint Lazare  
F. 75436 Paris Cedex 09  
Téléphone : (1) 42.85.63.04**

## BUREAU INTERNATIONAL DU FILM FERROVIAIRE

Le Bureau International du Film Ferroviaire ( BFC ) est une Association patronnée par l'UIC ; il a pour objet d'organiser l'échange d'expériences en matière d'audiovisuel et de promouvoir toute coopération utile dans ce domaine entre les Réseaux membres. Son champ d'action porte sur l'ensemble des techniques audiovisuelles.

La gérance du BFC est assurée actuellement par la SNCF et son Président est Mr Yves CHENEL Directeur de la Communication, 88, rue Saint Lazare 75436 PARIS Cedex 09 Tél. (1) 42.85.63.04.

## INTERNATIONALES EISENBAHN-FILMBÜRO

*Das Internationale Eisenbahn-Filmbüro (BFC) ist eine Vereinigung unter der Obhut der UIC ; sein Zweck besteht darin, den Austausch von Erfahrungen im Ton-Bildbereich zu organisieren und jegliche nützliche Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsbahnen auf diesem Gebiet zu fördern. Sein Tätigkeitsfeld umfasst die gesamten Ton-Bildtechniken.*

*Die Geschäftsführung des BFC liegt zur Zeit bei der SNCF unter dem Vorsitz von H. Yves CHENEL, Leiter der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit, 88, rue Saint-Lazare, 75436 PARIS CEDEX 09 - Tel. : (1) 42.85.63.04.*

## INTERNATIONAL OFFICE FOR RAILWAY FILMS

The BFC ( International office for railway films ) is an association sponsored by UIC. Its function is to promote the exchange of experiences in the field of audiovisual aids and to foster cooperation in this sphere, between member railway administrations. It is involved in all audiovisual techniques.

The BFC is now managed by the French National Railways ( SNCF ) and chaired by Mr Yves CHENEL, Directeur de la Communication, 88 rue Saint-Lazare 75436 PARIS Cedex 09 - Tél. : (1) 42.85 63 04.

## PRESENTATION DU CATALOGUE

Le catalogue est rédigé en 3 langues : Français, Allemand, Anglais.

Les films et vidéogrammes inscrits au catalogue sont répertoriés sous leur titre original pages 13 et 14, tous, sauf deux notés N et B, sont en couleurs.

Les caractéristiques essentielles de chaque film sont mentionnées conformément à la légende ci-dessous.

CFF	Administration productrice
35 mm - 16 mm	Le film existe dans les deux formats.
Vidéo 3/4	Le document existe en cassette vidéo 3/4 de pouce.
Fr. All. Engl.	Le film existe en versions Française, Allemande, Anglaise. Les abréviations suivantes sont également utilisées :
	Dan. (Danois), Esp. (Espagnol, Ital. (Italien), Ned. (Néerlandais), Norv. (Norvégien), Pol. (Polonais), Port. (Portugais), Amér. (Américain), Rus. (Russe).
27 minutes	Durée du film.

## CONDITIONS DE PRET

Les films et les vidéogrammes sont mis gratuitement à la disposition de tous les organisateurs de séances privées ou gratuites, notamment les établissements scolaires, organismes ou groupements commerciaux, économiques ou industriels, associations, entreprises, etc.

Ces documents ne doivent être projetés qu'au cours de séances strictement non-commerciales et privées, à l'exclusion de toutes salles publiques payantes et de tous circuits commerciaux en général.

L'emprunteur s'engage à respecter la législation et notamment à obtenir les autorisations nécessaires à la projection.

La prise en charge des copies implique qu'il a obtenu ces autorisations et qu'il accepte les conditions énoncées ci-après.

## DEMANDE

L'emprunteur doit adresser sa demande au Réseau ferroviaire producteur du film ( voir liste à la page 11 ), au plus tard 4 semaines avant la date de projection.

Les demandes doivent comporter :

- les titres et formats des films, la date de la séance, l'adresse de la salle où aura lieu la projection, le nom des organisateurs de la projection.

La version demandée devra être dans la langue du pays où réside le demandeur ou à défaut dans la langue originale du film.

## **EXPEDITION**

L'Administration Ferroviaire expédie les films, à ses frais, de manière à ce que l'emprunteur les reçoive au plus tard la veille de la projection.

L'emprunteur peut également, s'il le désire, prendre les films directement auprès de l'Administration, dans ce cas il doit le mentionner sur la demande de prêt.

## **RETOUR**

Les films doivent être réexpédiés sur leur bobine dans leur emballage d'origine, aux frais de l'emprunteur, à la date limite fixée au moment du prêt ( le prêt est limité en principe à 15 jours ).

En aucun cas, l'emprunteur ne peut lui-même prêter les films sans en demander l'autorisation à l'Administration ferroviaire.

## **CONDITIONS DE PROJECTION**

Les films ne doivent faire l'objet d'aucune altération ni coupure lors des projections. Tout incident survenant au cours de la projection doit être signalé sur la fiche de contrôle accompagnant chaque copie.

En cas de détérioration grave ou de perte du film ou de ses emballages (boîte et bobine), l'Administration ferroviaire se réserve le droit de facturer à l'emprunteur tout ou partie de ces dommages.

## **RAPPORT DE SEANCES**

La feuille de compte rendu de séance dûment complétée par l'emprunteur sera expédiée avec les films en retour.

## FORM DES KATALOGS

*Der Katalog ist dreisprachig : französisch, deutsch, englisch.*

*Die Filme und Video-Aufzeichnungen mit ihrem Originaltitel finden Sie auf Seite 13 und 14, alle sind Farbfilme bis auf zwei (N et B : schwarz/weiß).*

*Die wichtigsten Kennzeichen der einzelnen Filme werden mit Hilfe nachstehender Bezeichnungen angegeben :*

<i>CFF/SBB</i>	<i>Produzent</i>
<i>35 mm - 16 mm</i>	<i>Der Film existiert in beiden Formaten</i>
<i>Vidéo 3/4</i>	<i>Das Dokument existiert auf Video-Kassetten 3/4 Zoll</i>
<i>Fr. All. Angl.</i>	<i>Der Film existiert in französischer, deutscher, englischer Fassung. Folgende Abkürzungen werden ebenfalls verwendet :</i>
	<i>Dan. (Dänisch), Esp. (Spanisch), Ital. (Italienisch), Ned. (Niederländisch), Norv. (Norwegisch), Pol. (Polnisch), Port. (Portugiesisch), Amer. (Amerikanisch), Rus. (Russisch).</i>
<i>27 minutes</i>	<i>Vorfuhrdauer.</i>

## VERLEIHBEDINGUNGEN

*Die Filme und Video-Aufzeichnungen werden kostenlos sämtlichen Veranstaltern privater oder öffentlicher Filmvorführungen zur Verfügung gestellt : insbesondere Schulen, Verbänden aus Handel, Industrie und Wirtschaft, Vereinen, Firmen usw.*

*Diese Filme dürfen nur auf nichtkommerziellen und privaten Veranstaltungen vorgeführt werden. Vorführung in Filmtheatern gegen Eintritt und kommerzieller Vertrieb sind untersagt.*

*Beim Leihen von Filmen verpflichten sich die Veranstalter zur Beachtung der örtlichen Vorschriften und insbesondere zur Einholung der erforderlichen Vorfuhrgenehmigung.*

*Die Übernahme von Kopien setzt voraus, dass der Veranstalter diese Genehmigungen erhalten hat und sich obigen Bedingungen unterwirft.*

## BESTELLUNG

*Der Entleiher muss seinen Antrag spätestens 4 Wochen vor der Filmvorführung an die Bahn stellen, die den Film hergestellt hat ( siehe Verzeichnis Seite 11 ).*

*Im Antrag sind anzugeben :*

*- Filmtitel, Filmformat, Datum der Vorführung, Anschrift des Vorfuhrraumes, Name der Veranstalter.*

*Es ist jeweils die Fassung in der entsprechenden Landessprache zu beantragen, falls eine solche nicht existiert, die Originalfassung.*

## **DISPATCHING**

The Railway Administration dispatches the films free of charge so that the borrower can receive them at the latest on the evening before they are to be shown.

If he so desires the borrower may take the films direct from the Administration, but in this case he should mention it on the special application form.

## **RETURN**

The films should be sent back on their spools and in the original packing at the borrower's expense, on the date fixed when the film was borrowed ( in principle the loan is valid for 15 days ).

The borrower may in no circumstances lend the films to a third party unless he has the authorization of the owner Railway Administration.

## **SHOWING CONDITIONS**

The films should on no account be altered or cut when shown. Any accident during showing should be notified on the voucher accompanying each copy. In the event of serious damage to or loss of the film or the packing ( box and spool ), the Railway Administration reserves the right to charge the borrower for the whole or part of the damage.

## **REPORT ON SHOWINGS**

The report form duly filled in by the borrower is to be returned with the films.

**Adresses des réseaux producteurs de films**  
**Anschriften der filmproduzierenden Eisenbahnverwaltungen**  
**Addresses of film-producing railway administrations**

BLS	Chemin de Fer des Alpes Bernoises (Berne-Loetschberg-Simplon) Genfergasse 11	CH 3001 BERNE
BR	British Railways Board Audio Visual Services 222 Marylebone Road	G.B-LONDON NW1 6JJ
CFE	Chemins de Fer Fédéraux Suisses Secrétariat Général - Information et Relations Extérieures Service des films Hochschulstrasse 6	CH 3030 BERNE
CIE	Córas Iompair Eireann Public Affairs Department Heuston Station	IRL-DUBLIN-8
CP	Caminhos de Ferro Portugueses Serviço de Relações Públicas Calçada do Duque 20	P-1294 LISBOA Codex
ČSD	Federalni Ministerstvo Dopravy Ostředni Dopravni Institut Poštovni přihrádka 40	ČS-180 78 PRAHA 8
DB	Deutsche Bundesbahn Film und Bildstelle Rhabanustrasse 3	D 6500 MAINZ 1
DSB	Danske Statsbahner Reklamesektionen Sølvgade 40	DK 1349-KØBENHAVN-K
FEVE	Ferrocarriles de Via Estrecha General Rodrigo 6 Parque de las Naciones	E.MADRID
FS	Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato Relazioni Aziendali Piazza Croce Rossa	I-00161-ROMA
JNR	Japanese National Railways Kokutetsu Building, Marunouchi	TOKYO 100
	24-26, rue de la Pépinière	F 75008 PARIS



JŽ	Jugoslovenske Železnice Zavod za novinsko - izdavačku i propagandnu delatnost JŽ Nemanjina 6	YU.BEOGRAD
MÁV	Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága Népköztársaság útja 73.75	H.BUDAPEST VI
NS	Nederlandse Spoorwegen Département des Relations Publiques Moreelsepark 1	NL-3511 EP UTRECHT
NSB	Norges Statsbaner Hovedadministrasjonen Postboks 9115 Vaterland Storgaten 33	N-OSLO 1
PKP	Polskie Koleje Państwowe. Ministerstwo Komunikacji Ośrodek Informacji Naukowej - Technicznej i Ekonomicznej ul. Chalubińskiego 4	PL-00928 WARSZAWA
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens Service des Relations Extérieures 53 ter, quai des Grands Augustins	F-75271 PARIS CEDEX 06
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles Gabinete de Información y Relaciones Externas Av. Pio XII s/n	E-MADRID-16
SNCB-NMBS	Société Nationale des Chemins de Fer Belges Bureau des Moyens Audiovisuels 85, rue de France Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen Cine-fotodienst, Frankrijkstraat 85	B-1070 BRUXELLES B-1070 BRUSSEL
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français Centre audiovisuel 9, quai de Seine	F-93407 SAINT-OUEN
SNTF	Société Nationale des Transports Ferroviaires Département Publicité Information 21-23, boulevard Mohamed-V	DZ-ALGER
VR	Valtionrautatiet Section de la Publicité Vilhonkatu 13 - PB 488	SF-00101 HELSINKI 10

Producteur <i>Produzent</i> Producer	Titre original <i>Originaltitel</i> Original Title	Page <i>Seite</i> Page
BLS	BLS. Happiness.....	15
BR	Wires over the border .....	15
	Discovering Railways .....	15
	Rubbish by rail.....	16
	Overture 125 .....	16
	The stone carriers .....	17
	Track 125.....	17
	Intercity 1250.....	18
	England's North Country .....	18
	Just like the rest of us.....	18
CFF	Heitersberg, la nouvelle ligne .....	19
	Swiss-puzzle .....	20
	Simplon .....	21
	Loewenberg, le centre de formation des CFF .....	22
	Sichereit - Was heisst das ? .....	23
CIE	D.A.R.T. Tomorrow's trains for tomorrow's world .....	24
CP	Uma historia de Comboios .....	24
ČSD	Zkušební Železniční okruh .....	25
	Čistička šterkového lože Delč .....	25
	Informační systém řízení dopravního provozu (I díl).....	26
	Informační systém Bevoz (II díl) .....	26
DB	Tausend - Tonnen - Treck .....	27
	Grüne Signale .....	28
	Rangierbahnhof Maschen .....	29
	Zugpferde des Fortschritts.....	30
	Träume zwischen alltag und morgen .....	31
	Partner der zukunft .....	32
	Ein konzept nach mass .....	33
	Neue strecken - neue züge .....	34
	Schienen, fracht und heisse noten.....	35
Zeugnisse der Zeit .....	36	
DSB	Farvel til dampen .....	36
	Scandinavia on a summer's day .....	37
	Fejekosten .....	37
	Stationer .....	38

FEVE	El Transcantábrico .....	39
FS	Ciao Italia .....	40
	Cinegiornale FS N° 122.....	40
	Cinegiornale FS N° 135.....	40
	Good-bye Mary, au revoir Marie, adios Maria.....	40
	Taro, un ponte a tempo di record .....	41
	Una nuova cabina ACEI per una grande città.....	41
JNR	Serving four million commuters .....	42
	Shinkansen .....	42
	Development of the magnetically levitated transport system.....	43
	Tohoku Shinkansen.....	43
JŽ	Putujte s nama.....	44
	( Les fumées de Šargan - Chargan ) .....	44
	( Tito, le premier voyageur ) .....	44
MÁV	Utasvédelem .....	45
NS	Flevolijn .....	45
	Bovengronds ...ondergronds .....	46
	Aankomst 13.17.....	47
PKP	Centralna Magistrala Kolejowa Projektowanie .....	47
	Droga do zawodu.....	48
	Interrail'84 .....	48
RATP	Métrobus - Paris .....	49
	Métropolis 1930 .....	50
RENFE	Centenario en Pajares .....	51
	RENFE, via al futuro .....	51
SNCB-NMBS	OCZ ( Ocean Containerterminal Zeebrugge ).....	52
	25 ans jonction Nord-Midi .....	52
	Entrée .....	53
SNCF	Le Rail.....	53
	Opération TGV 100 .....	54
	Il était une voie .....	54
	De vives voies .....	55
	TGV an 1.....	55
	Sans fausse note .....	56
	Rangez vos billes .....	56
	La Gare .....	57
SNTF	Le chemin de fer dans l'économie.....	57
VR	Sunny Scandinavia .....	57

## BLS - HAPPINESS

BLS

1976 - 16 mm - Non commenté - 17 minutes

Un voyage de Berne à Brig, présentant le paysage plus ou moins connu et les possibilités de sport et de détente au long de la ligne du Loetschberg.

*Eine Reise von Bern nach Brig, wobei auch bekannte und weniger bekannte Orte und die Möglichkeiten für Sport und Erholung entlang der Lötschberglinie gezeigt werden.*

A trip from Berne to Brig, highlighting well-known and less familiar places, as well as the opportunities for sports and relaxation along the Loetschberg line.

## WIRES OVER THE BORDER

BR

1974 - 16 mm - Angl. - 18 minutes

Compte rendu sur l'électrification de la grande ligne de la côte occidentale de Crewe à Glasgow : complément logique de l'électrification, en 1966, de l'artère Londres-Manchester-Liverpool.

*Bericht über die Elektrifizierung der West Coast-Hauptstrecke von Crewe bis Glasgow : logische Ergänzung der Elektrifizierung der Strecke Liverpool-Manchester-London im Jahre 1966.*

An account of the electrification of the West Coast Main Line Railway from Crewe to Glasgow : the logical completion of the Liverpool-Manchester-London electrification of 1966.

## DISCOVERING RAILWAYS

BR

1977 - 16 mm - Angl. - 13 minutes

Notre guide, Peter Purves - connu pour son émission de télévision « Blue Peter » - nous fait faire un tour d'horizon rapide mais néanmoins complet du domaine ferroviaire. Installés confortablement dans le High Speed Train nous passons en revue l'électrification, le renouvellement de la voie, les heures de pointe à Waterloo, les trains de marchandises et Sealink ; bref, une intéressante rétrospective ferroviaire.

*Unser Reiseführer, Peter Purves, der wegen seiner Fernsehsendung « Blue Peter » bekannt ist, gibt uns einen schnellen, aber vollständigen Überblick der Tätigkeiten im Eisenbahnbereich. Wir sitzen bequem im High Speed Train und sprechen über Elektrifizierung, Erneuerung der Strecken, die Verkehrsspitzen in Waterloo, Güterzüge und Sealink, kurz gesagt, eine interessante Rückschau.*

With Peter Purves, of television « Blue Peter » fame, as our guide, we are taken in a rapid but very full tour of railway activities. Starting off in the comfort of the High Speed Train, we then move on through electrification, track relaying, rush-hour at Waterloo, freight trains and Sealink, and enjoy a glimpse of railway history. A fascinating introduction to the subject of trains.

## RUBBISH BY RAIL

BR

1977 - 16 mm - Angl. - 7 minutes

Le problème des ordures ménagères ( actuellement 23 millions de tonnes par an ) et la rapide réduction du nombre de points de traitement des ordures nécessitent un système de transport ferroviaire de pondéreux vers des sites éloignés, transport organisé à grande échelle, avec possibilité d'accroissement dans le futur. Le film présente la réalisation de ce projet dans la partie Ouest de Londres où les ordures ménagères sont acheminée par le chemin de fer vers des ballastières désaffectées situées dans le Comté de l'Oxfordshire, puis recyclées pour être utilisées dans l'agriculture.

*Das Problem des Hausmülls ( z. Zt. 23 Mio. Tonnen pro Jahr ) und der schnelle Rückgang der öffentlichen Müllhalden erfordern ein Schienen-Transport-System zu weit entfernten Stellen ; ein im grossen Ausmass organisierter Transport, der in Zukunft möglicherweise noch zunimmt. Der Film zeigt die Verwirklichung dieses Planes im Westen von London, wo der Hausmüll mit der Eisenbahn nach stillgelegten Kiesgruben in der Grafschaft von Oxfordshire befördert wird. Dort wird er aufbereitet und in der Landwirtschaft benutzt.*

With household rubbish now totalling 23 million tons annually, and a consequent rapid reduction in local disposal sites, the only answer is to operate a system of bulk movement by rail on a massive scale - with spare capacity for the future - to distant sites. The film shows that this revolutionary concept has become a reality in West London, where rubbish is railborne to worked-out gravel pits in Oxfordshire which are then carefully restored to agricultural use.

## OVERTURE 125

BR

1978 - 16 mm - Non commenté - 7 minutes

Dans ce film « impressionniste » où l'image et la composition musicale sont imbriquées de manière à mettre en relief l'atmosphère et le rythme, sont présentés les nouveaux trains INTERCITY à grande vitesse.

*Ein anderes Beispiel für den impressionistischen Film, in welchem Bild und Musik miteinander harmonieren, um Stimmung und Rhythmus zu unterstreichen. In diesem Fall werden die neuen britischen INTERCITY-Hochgeschwindigkeitszüge vorgestellt.*

Another example of the Impressionist film genre in which picture and composed music are brought together to enhance the mood and rhythm of the subject. In this case, Britain's new high speed INTERCITY trains.

## THE STONE CARRIERS

BR

1982 - 16 mm - Engl. - 19 minutes.

La demande d'agrégats ne cesse de croître. Le film explique la solution apportée par le trafic ferroviaire marchandises qui s'avère efficace pour l'environnement de même que sur le plan financier, tout en offrant des perspectives dans ce domaine purement commercial. Il est mis l'accent sur l'intérêt d'une coopération entre les parties intéressées et donné une illustration d'exemples précis.

*Die Nachfrage nach Betonzuschlagstoffen nimmt ständig zu. Der film erklärt die Lösung in form des Güterverkehrs mit der Bahn. Er bedeutet einen Gewinn unter dem Umwelt - und finanziellen Aspekt und eröffnet Zukunftsperspektiven innerhalb dieses rein kommerziellen Geschäftes. Die Vorteile einer Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Parteien werden herausgestellt und spezifische Beispiele abgehandelt.*

The demand for aggregates is steadily rising. The film explains the Railfreight option - its successes both environmental and financial and future developments within this strictly commercial operation. The benefits of co-operation between interested parties are stressed and specific examples are illustrated.

## TRACK 125

BR

1982 - 16 mm - Engl. - 20 minutes

La voie ferrée est constituée d'un certain nombre d'éléments qui ensemble forment une voie sûre pour les trains actuels à grande vitesse. Le film montre les procédés de fabrication rigoureux de ces composants, les méthodes de pose des éléments assemblés et les normes exigeantes auxquelles la voie doit répondre.

*Das Eisenbahngleis besteht aus einer gewissen Anzahl Teilen, die zusammen eine sichere Bahn für die heutigen schnellen Züge bilden. Der Film zeigt die strengen Herstellungsverfahren dieser Komponenten, die Verlegung der zusammengebauten Elemente und die anspruchsvollen Normen, nach denen das Gleis instandzuhalten ist.*

Rail track consists of a series of components which together provide a safe path for today's high speed trains. The film reveals the stringent manufacturing processes of these components, the methods of laying the assembled track and exacting standards to which it has to be maintained.

## INTERCITY 1250

BR

1982 - 16 mm - Non commenté - 4 minutes

Un voyage de Londres ( King's Cross ) à Peterborough par le train spécial Intercités le plus rapide, à une vitesse bien supérieure à 1 250 miles à l'heure ! ( 2000 km/h ).

*Eine Reise von London ( King's Cross ) nach Peterborough mit dem schnellsten Intercity-Sonderzug, bei einer Geschwindigkeit von weit über 1 250 Meilen/Stunde ! ( 2000 km/h ).*

A journey from London, King's Cross, to Peterborough on the fastest intercity special - at a speed of well over 1 250 mph ! ( 2000 km/h ).

## ENGLAND'S NORTH COUNTRY

BR

1978 - 16 mm - Angl. - 23 minutes

Invitation au voyage dans la campagne du Nord de l'Angleterre.

*Einladung zu einer Reise durch die Landschaft des nördlichen England.*

An invitation to travel in the Countryside of the North of England.

## JUST LIKE THE REST OF US

BR

1984 - 16 mm - Angl. - 25 minutes

Plus de cinq millions de personnes souffrent d'infirmité sous une forme ou une autre en Grande Bretagne. Ce film, qui s'adresse essentiellement aux cheminots, montre les problèmes que rencontrent les personnes handicapées lorsqu'elles voyagent par le train. Il montre également comment une attitude bienveillante à laquelle s'ajoute le sens pratique peut transformer une perspective peu engageante en une expérience agréable.

*In Grossbritannien gibt es mehr als 5 millionen mehr oder weniger körperlich Behinderte. Dieser Film, der hauptsächlich für Eisenbahner gedacht ist, erläutert einige Probleme, die Behinderte zu lösen haben, wenn sie mit dem Zug reisen. Er zeigt sodann wie eine wohlwollende und praktische Handlungsweise eine trostlose Aussicht in eine angenehme Erfahrung verwandeln kann.*

Over 5 million people in Britain have some sort of physical disability. This film, addressed primarily to railway staff, demonstrates some of the problems encountered by handicapped people when they travel by train. It then shows how sympathetic and practical handling can turn a daunting prospect into a pleasurable experience.

1975 - 16 mm - Fr. All. - 15 minutes

Pour la première fois depuis longtemps, les Chemins de Fer Fédéraux suisses ont inauguré le 1er juin 1975 une nouvelle ligne. Partant de Killwangen près de Zurich, elle se dirige vers l'ouest par le tunnel du Heitersberg. Elle raccourcit de huit kilomètres le parcours Zurich-Berne. La construction de cette nouvelle ligne à travers le Heitersberg a été rendue nécessaire par le développement des installations ferroviaires de la région zurichoise. Le transfert de la gare de triage de Zurich dans la vallée de la Limmat était au centre de ce projet. La ligne facilite en outre l'acheminement des marchandises entre cette nouvelle gare de triage et le Saint-Gothard.

*Am 1. Juni 1975 eröffneten die Schweizerischen Bundesbahnen nach langer Zeit erstmals wieder eine neue Streckenverbindung. Sie führt von Killwangen bei Zürich durch den neuen Heitersberg-tunnel in westlicher Richtung und verkürzt die Strecke Zürich - Bern um 8 km. Die Idee einer Bahnlinie durch den Heitersberg aus dem Limmattal nach Westen hängt mit dem Projekt für die Erweiterung der Eisenbahnanlagen im Raume Zürich zusammen. Wesentliches Element dieses Projektes ist die Verlegung des Rangierbahnhofes Zürich ins Limmattal. Ausserdem erleichtert die neue Strecke den Güterverkehr zwischen diesem neuen Rangierbahnhof Limmattal und dem St. Gotthard.*

Opened in 1975, this is the first built by the Swiss Federal Railways in many years. Proceeding from Killwangen near Zurich in a westerly direction through the Heitersberg Tunnel it shortens the distance between Zurich and Berne by 8 km. This line was built as part of the project for improving railway installations in the Zurich area, a major element of which is the transfer of the Zurich marshalling yard to the Limmat Valley. It will also facilitate the movement of freight traffic from the Limmatal marshalling yard to the Gotthard line.



1980 - 35 mm - 16 mm - Non commenté - 25 minutes

Les images s'ordonnent comme les pièces d'un puzzle et montrent la beauté des paysages, les particularités régionales, l'assiduité proverbiale et la joie de vivre de notre population : une Suisse, paradis des vacanciers et des touristes. A une époque où toutes les valeurs sont remises en question, le film présente une Suisse bien vivante, que l'on peut découvrir chaque jour si l'on s'en donne la peine. A deux pas se trouvent des paysages qui rappellent le Grand Nord, les tropiques, les plus hauts sommets du monde, les grands bassins fluviaux...

Consultez l'horaire et partez en voyage. Toutes les destinations peuvent être atteintes facilement, même par nos hôtes étrangers. Elles sont groupées dans une zone restreinte, à deux pas ou presque de votre domicile.

*Wie Teile eines Puzzle-Spiels fügen sich Bilder von Landschaftlicher Schönheit, regionaler Eigenart, schweizerischer Emsigkeit und Fröhlichkeit zu einem Ganzen: Die Schweiz als Ferienland, als Reiseland. In einer Zeit, in der bestehende Werte immer neu in Frage gestellt werden, führt uns der Film eine Schweiz vor Augen, die man zwar nachgerade suchen muss, die man aber doch täglich erleben kann. In greifbarer Nähe liegen Landschaften wie der hohe Norden, die Tropen, das Dach der Welt oder die grossen Stromgebiete.*

*Schlagen Sie Ihr Kursbuch auf und fahren Sie hin. Alles ist für jeden erreichbar, auf kleinstem Raum, beinahe vor der Haustüre - auch für Feriengäste aus dem Ausland.*

As in a jigsaw puzzle, shots showing scenic beauty, regional characteristics, the industriousness and cheerfulness of the populations, are joined together to form a complete picture: Switzerland, the country for holidays and travel. In times where traditional values are questioned over and over again, Switzerland as presented in this film needs looking for, but you will have no trouble in finding it. You will find areas reminding you of the Arctic, tropical landscapes, the roof of the world or the great river system. Look up the timetable and set out. All this lies within reach, within a small country, in front of your doorstep - also for visitors from abroad.

1981 - 16 mm - Fr. All. Ital. - 20 minutes

Le Simplon, liaison universellement connue, avec son tunnel de 19,8 km, le plus long du monde à travers les Alpes. La ligne ferroviaire culmine à 707 m au-dessus du niveau de la mer. C'est la seule traversée alpine d'Europe aménagée à une aussi basse altitude. Elle fut ouverte à l'exploitation le 1er juin 1906, tout d'abord avec le premier des deux tunnels. La liaison avec le sud avait fait naître de grands espoirs, mais les aléas de la politique n'ont jamais permis de tirer pleinement parti d'une telle relation. La nouvelle politique de transport tend à supprimer les frontières traditionnelles et requiert des solutions efficaces. Pour l'heure, les CFF et le BLS s'emploient à renforcer la capacité des lignes d'accès au tunnel, côté nord, et aménagent le tracé pour des vitesses plus élevées, en vue de faire face dans un proche avenir à un volume de trafic accru.

*Simplon - ein weltweit bekannter Name, mit 19,8 km der längste Alpentunnel der Welt. Mit einer Scheitelhöhe von 707 m. ü. M., der niedrigste Alpenübergang im europäischen Eisenbahnnetz. Am 1. Juni 1906 wurde der Betrieb durch vorerst einen, der beiden Tunnels aufgenommen. Die neue Verbindung nach dem Süden berechtigte zu grossen Hoffnungen, aber das wechselvolle Spiel der Politik liessen das Werk nie zur vollen Geltung kommen. Die heutige Verkehrspolitik will die herkömmlichen Grenzen sprengen und verlangt vernünftige Lösungen. Zum Zeit werden die nördlichen Zufahrten zum Simplontunnel durch SBB und BLS leistungsfähiger gemacht und für höhere Fahrgeschwindigkeiten hergerichtet. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, um in nächster Zukunft einem erhöhten Verkehrsaufkommen genügen zu können;*

Simplon - a name known all over the world, length 19.8 km, the longest alpine tunnel. The lowest crossing of the Alps in the European rail network, summit 707 m above sea level. The first of the two parallel tunnels was opened to traffic on 1st June 1906. The new link was a promising achievement, but political events never allowed the line to prove its importance fully. Recent changes in traffic policy tend to break with traditional limitations and suggest solutions. At present, the SBB and BLS are improving the northern approaches to the Simplon tunnel. The greater capacity and higher speeds are prerequisites for coping with an increased traffic volume in the days ahead.

# LÖWENBERG LE CENTRE DE FORMATION DES CFF

CFF

1984 - 16 mm - Fr. All. - 23 minutes

Dix ans après l'acquisition de la propriété du Löwenberg et deux ans et demi après le premier coup de pioche, le centre de formation peut être solennellement inauguré. Le fait d'insérer une nouvelle construction d'un tel volume dans un parc unique en son genre, de façon à ce que le groupe des anciennes maisons patriciennes, d'une grande valeur historique, ne paraisse ni isolé, ni écrasé, mais puisse jouer, dans le nouveau contexte, un rôle important du point de vue architectural et gestionnaire, constitue une opération d'une extrême difficulté.

Le jour de l'inauguration, le 8 juin 1983, l'architecte remet les clés du nouveau centre de formation au président du conseil d'administration des CFF. « C'est ici, par un travail intensif, que nous acquerrons les connaissances professionnelles qui nous permettront de mener à bien notre tâche quotidienne ».

Lieu de rencontre privilégié pour les agents de tous services, de tous échelons et de toutes les régions, le centre du Löwenberg renforcera la coopération entre les secteurs de l'entreprise.

*10 Jahre nach dem Kauf der Besitzung Löwenberg, 2 1/2 Jahre nach dem ersten Spatenstich, kann das Ausbildungszentrum Löwenberg feierlich eröffnet werden. In diese einzigartige Parklandschaft ein so grosses neues Bauvolumen einzufügen, so dass die wertvolle historische Baugruppe des alten Herrschaftssitzes weder isoliert noch erdrückt wird, sondern im neuen Komplex architektonisch und betrieblich eine wesentliche Rolle spielt, ist eine schwere Aufgabe.*

*8 Juni 1983, Einweihungstag. Der Architekt übergibt dem Präsidenten des Verwaltungsrates der SBB den Schlüssel unseres neuen Ausbildungszentrums. Hier werden wir in intensiver Lernarbeit das fachliche Rüstzeug für die tägliche Aufgabe holen. Als Ort der Begegnung für uns Eisenbahner verschiedenster Dienste, Stufen und Regionen fördert das Ausbildungszentrum Löwenberg das Zusammenwirken der vielen Zweige der Unternehmung.*

Ten years after acquiring the Löwenberg estate by purchase, and 2 1/2 years after turning the first sod, the Löwenberg training centre can be opened with all due ceremony.

Adding new buildings of considerable size to this unique setting, neither isolating nor overwhelming its valuable ancient manor with its outbuildings, but including them architecturally and functionally in the new complex, was a very delicate task.

8th June 1983 - official opening day. The architect presents the keys of the training centre to the Chairman of SBB's Board. It is here where, through intensive work, we shall acquire and deepen our professional skills, which will enable us to perform our daily duties on the railways. As meeting place for railwaymen of all branches, grades and regions, the Löwenberg training centre will further the cooperation between the various services of our industry.

1984 - 16 mm - All. Fr. Ital. - 22 minutes

De nos jours, les conditions de vie supposent une grande mobilité. Dans notre petit pays, des millions de personnes sont quotidiennement en voyage, dans l'exercice de leur profession. Même durant les moments de loisir, nous bougeons, nous nous déplaçons. Nous devons pouvoir compter sur de bons moyens de transport.

La mobilité recèle des dangers. Aussi la sécurité est-elle de rigueur. Depuis qu'il existe, le chemin de fer a fait de la sécurité le premier de ses soucis. Chemin de fer et sécurité sont devenus des symboles. Que ne faut-il pas pour que le système ferroviaire fonctionne, pour que les trains circulent sûrement et ponctuellement, jour et nuit, par tous les temps ?

*Die Lebensbedingungen unserer Zeit erfordern grosse Mobilität. Allein in unserem Land sind täglich Millionen Menschen zur Berufsausübung unterwegs. Selbst zum Verbringen der Freizeit sind wir in Bewegung. Wir sind auf Verkehrsmittel angewiesen.*

*Mobilität birgt Gefahren. Sicherheit ist notwendig. Bei der Eisenbahn hat Sicherheit seit jeher einen enormen Stellenwert. Eisenbahn und Sicherheit wurden zum Begriff.*

*Was braucht es, damit dieses System der Eisenbahn funktioniert ; damit die Züge pünktlich und sicher verkehren ; Tag und Nacht, bei jedem Wetter ?*

The life we lead today asks for considerable mobility. In our country alone, millions of people travel to and from work every day. Even in our leisure time we are on the move. We depend on means of transportation.

Mobility involves hazards. We need safety. Safety has always been one of the main concerns of the railways. Railways and safety are synonymous.

What is needed to make a system like the railways work ; to allow the trains to run punctually and reliably ; day and night, whatever the weather ?

## D.A.R.T. TOMORROW'S TRAINS FOR TOMORROW'S WORLD

CIE

1985 - Vidéo 3/4 - 1/2 VHS Bétamax - Angl. Irlandais - 10 minutes

Document vidéo relatif à la construction de la première ligne du réseau express régional.

*Dokument vidéo über den Bau der ersten Strecke des regionalen Schnellverkehrsnetzes.*

Video-tape about the construction of the Dublin Rapid Transit System.

## UMA HISTÓRIA DE COMBOIOS (Une histoire de trains)

CP

1980 - 16 mm - Portugais - 30 minutes

Film de fiction sur un voyage au Portugal fait (il y a un siècle) par l'écrivain Hans C. Andersen.

Le réalisateur reprend aujourd'hui l'histoire de ce voyage ayant pour sujet la comparaison entre les trains d'hier et les trains d'aujourd'hui.

*Fiktions-Film über eine vor hundert Jahren unternommene Reise des Schriftstellers Hans C. Andersen nach Portugal.*

*Der Hersteller des Films greift diese Reisegeschichte auf, um anhand der darin geschilderten Begleitumstände das Reisen von damals mit den heutigen Fortschritten zu vergleichen.*

A fictional film about a journey to Portugal made by the writer Hans C. Andersen a century ago.

The film tells the story of this journey, comparing yesterday's trains with those of today.

## ZKUŠEBNÍ ŽELEZNIČNÍ OKRUH (Circuit d'essai ferroviaire)

ČSD

1983 - 16 mm - Tchéque - 14 minutes

Le circuit d'essai de l'Institut de recherches ferroviaires présente une base expérimentale d'importance européenne. Ses deux lignes ferroviaires qui dessinent une forme géométrique fermée, ainsi que l'équipement de plusieurs sortes de wagons de mesure, permettent d'effectuer divers essais du matériel de traction et de matériel remorqué. Ce circuit est également souvent utilisé pour les besoins de réseaux étrangers.

*Der Versuchsring des Forschungsinstituts des Eisenbahnwesens stellt eine aussergewöhnliche Versuchsanlage auf europäischer Ebene dar. Seine zwei Eisenbahnstrecken geschlossener geometrischer Form und die technische Ausrüstung verschiedenartiger Messwagen ermöglichen viele verschiedene Prüfungen von Triebfahrzeugen und Wagen sowie von Streckenkomponenten. Der Versuchsring wird auch oft von vielen ausländischen Bahnen benutzt.*

The testing loop of the Railway Research Institute is an experimental facility of European scope. The two rail lines form a closed system on which different types of measuring wagons are operated and different tests are conducted over tractive and trailer units. The loop is often used to meet the requirements of foreign railways.

## ČISTIČKA ŠTĚRKOVÉHO LOŽE DELČ (Cribleuse pour ballast de carrière DELČ)

ČSD

1983 - 16 mm - Tchéque - 20 minutes

Détails techniques de la nouvelle cribleuse DELČ. L'étude de son fonctionnement sert, entre autres, à la formation du personnel chargé de sa conduite.

*Der Film beschreibt einzelne Funktionsteile der neuen Schotterreinigungsanlage DELČ, zeigt ihre Arbeit und dient u. a auch der Ausbildung des Bedienungspersonals.*

Technical details of the new ballast-cleaning machine DELČ. The study of its operation is part, among other purposes, of the staff training in charge of the driving.

# INFORMAČNÍ SYSTÉM ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO PROVOZU (I díl) (Système d'information de la direction du transport ferroviaire - 1ère partie)

ČSD

1984 - 16mm - Tchèque - 16 minutes

La direction moderne du trafic ferroviaire des ČSD ne peut s'effectuer sans informations exactes et complètes, obtenues « sur le terrain ». Le film donne un aperçu précis des résultats actuels dans ce domaine de direction et d'édification du nouveau système, un des objectifs les plus prestigieux des ČSD.

*Die moderne Bahnbetriebsleitung der ČSD kann genaue, vollständige und kurzfristig erworbene Informationen nicht entbehren. Der Film zeigt eine Übersicht über die bisherigen Ergebnisse auf diesem Gebiet und den Aufbau eines neuen Informationssystems als eines der bedeutendsten Ziele der ČSD.*

Management system of the traffic of Czechoslovak railways cannot be completed without accurate and comprehensive information, obtained on-line. The film gives the result obtained hitherto in the field of management and in the setting-up of a new information system as one of the most important tasks of Czechoslovak railways.

# INFORMAČNÍ SYSTÉM BEVOZ (II díl) (Système d'information BEVOZ - 2ème partie)

ČSD

1984 - 16mm - Tchèque - 16 minutes

Le système d'information pour la direction du trafic ferroviaire arrive au stade décisif. Le film montre une de ses parties importantes, le système d'information BEVOZ, qui suit du point de vue administratif le mouvement de tous les wagons des ČSD à l'intérieur du réseau, ainsi que dans les réseaux étrangers. Une telle tâche ne peut être accomplie que grâce à la fourniture permanente d'informations, arrivant des établissements ferroviaires au centre de direction (et vice-versa) à l'aide d'un réseau parfait d'ordinateurs.

*Der Aufbau des Informationssystems für die Bahnbetriebsleitung der ČSD tritt in ein entscheidendes Stadium. Der film zeigt eines seiner bedeutenden Bestandteile, das Informationssystem BEVOZ, das den Umlauf aller ČSD-Güterwagen im Binnenverkehr und auch im Ausland verfolgt. Eine so umfangreiche Aufgabe kann nur mit Hilfe eines ununterbrochenen Informationsstroms von den Dienststellen zum Leitzentrum und zurück über ein vollständiges Netz von Rechanlagen erfüllt werden.*

The information system designed to manage railway traffic is reaching now its decisive stage. The film shows one of its major assets - the BEVOZ information system describes the movement of the wagons within the Czechoslovak railways. Such an extensive task can only be performed with a continuous data supply from local units to the management centre and vice-versa using a proper computer network.

1975 - 16 mm - All. - 30 minutes

Les liaisons internationales et les imbrications des économies nationales deviennent toujours plus étroites. Les matières premières doivent arriver aux centres industriels, les produits finis doivent partir vers l'utilisateur, et ce, à l'échelle de l'Europe entière. Une condition sine qua non en est l'existence d'un réseau international puissant de transports. Or, les chemins de fer d'Europe ont surmonté l'obstacle des frontières depuis plusieurs décennies. La caméra accompagne, dans ce film, OTTO au cours de son voyage à travers 6 pays d'Europe. OTTO n'est autre qu'un wagon ayant une expérience internationale. Récit de voyage distrayant pendant lequel le spectateur reçoit, en même temps, des informations sur les tâches des Réseaux européens de Lisbonne à Moscou, de Salonique à Stockholm.

*Die internationalen Bindungen und Verbindungen der Wirtschaft werden immer enger. Rohstoffe müssen zu den Industriezentren - Fertigprodukte sollen zum Verbraucher. Europaweit ! Voraussetzung dafür ist ein leistungsstarkes internationales Verkehrsnetz. Die Eisenbahnen Europas haben die Grenzen schon vor Jahrzehnten überwunden. Die Filmkamera begleitete OTTO auf einer Fahrt durch 6 europäische Länder. OTTO ist ein Güterwagen mit internationaler Erfahrung. Eine unterhaltsame Reiseerzählung, bei dem der Zuschauer auch Einblicke in die Transportaufgaben der europäischen Eisenbahnen zwischen Lissabon und Moskau, zwischen Thessaloniki und Stockholm erhält.*

International links and the inter-relationships between national economies are getting closer all the time. Raw materials must reach industrial centres, whilst finished goods must be shipped to users, and this on a pan European scale. Basic to this process is the existence of a powerful international transport network. Moreover, the obstacle formed by national frontiers has long ceased to exist for the Railways. In this film, the camera focuses on a wagon as it journeys through 6 European countries : OTTO is in point of fact a much-travelled wagon in international service. Enlightening account of the journey during which the spectator is also informed about the tasks of the European Railways from Lisbon to Moscow, from Salonica to Stockholm.



1976 - 35 mm - 16 mm - All. - 16 minutes

Pour le fameux journaliste de télévision Peter von Zahn (auteur et régisseur de ce film), le chemin de fer a toujours été le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement. Il n'en a pas moins été surpris de constater, après ses premières recherches, le nombre de secteurs dans lesquels la DB contribuait activement à la protection de l'environnement : aménagement des paysages, protection acoustique, élimination des eaux usées et des déchets.

Pour Hans Rosenthal qui, dans le film joue au «jeu des questions» avec des candidats, le chemin de fer seul, par son existence, contribue à la protection de l'environnement. Pour lui, la grande sécurité qu'offre le transport par fer des matières dangereuses est aussi importante pour la protection de l'environnement que l'utilisation de locomotives électriques.

Avec ce film, la DB donne un aperçu des mesures variées prises pour la protection de l'environnement qui sont en partie déjà appliquées depuis des dizaines d'années.

*Für Peter von Zahn (Autor und Regisseur dieses Films) war die Eisenbahn schon immer das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Der bekannte TV-Publizist war nach den ersten Recherchen aber dennoch überrascht, auf wievielen Gebieten die DB mit Erfolg aktiven Umweltschutz betreibt. Landschaftspflege, Lärmschutz, Abwasser- und Abfallbeseitigung und v.a.m.*

*Für Hans Rosenthal, der im Film ein kleines Fragespiel mit Kandidaten macht, trägt die Eisenbahn allein durch ihre Existenz zum Schutz der Umwelt bei : Für ihn ist die grosse Sicherheit beim Transport von gefährlichen Gütern ebenso aktiver Umweltschutz wie der abgasfreie Betrieb mit elektrischen Lokomotiven.*

For the great T.V. journalist, Peter von Zahn (author and co-director of the film) rail has always been the most favourable means of transport as far as environment is concerned. This did not in any way lessen his surprise on learning, after preliminary research, of the number of areas in which DB actively contributes to the protection of the environment : landscape planning, noise prevention, disposal of waste water and refuse.

For Hans Rosenthal who plays the «question game» with candidates in the film, the very presence of the railway contributes to the protection of the environment. For him, the real safety offered by rail transport for the conveyance of dangerous goods is just as important for the protection of the environment as is the use of electric locomotives.

Through this film we glean an idea of the various steps taken by DB to protect the environment - steps which have already been implemented for a great number of years.

1977 - 35 mm - 16 mm - All. Fr. Angl. - 17 minutes

7 juillet 1977 : la gare de triage la plus moderne d'Europe est en service.

1 014 aiguillages, 1 119 signaux, 1 151 circuits de voies, 575 pédales, 112 voies de classement, 140 freins de voie ; 300 km de voies. Et le tout commandé par ordinateur. Bien avant qu'un wagon de marchandises n'atteigne la gare de triage, toutes les données utiles sont transmises à l'avance à l'ordinateur. 3 ordinateurs travaillent en liaison étroite : conduite de l'exploitation, coordination, commande du triage.

Un pas sur la voie du chemin de fer moderne, signe visible de l'esprit d'entreprise : concentration et investissement.

*07.07.1977 : Europas modernster Rangierbahnhof ist in Betrieb. Rangierbahnhöfe sind Durchgangsstationen Rangieren heisst: prüfen - zerlegen - sammeln - verteilen. Neue Güterzüge entstehen - die Wagen «steigen um».*

*Überall, wo der Güterfluss zu stocken droht, wo die Kapazitätsgrenze erreicht ist, muss man wieder Luft schaffen. Wie in Maschen, dem neuen zentralen Rangierbahnhof im Grossraum Hamburg.*

*1 014 Weichen, 1 119 Rangiersignale, 1 151 Gleis-Stromkreise, 575 Schienenköpfschalter, 112 Richtungsgleise, 140 Gleisbremsen, 300 Kilometer Gleis. Und alles computer-gesteuert. Schon lange bevor ein Güterwagen den Rangierbahnhof erreicht, sind alle notwendigen Daten an den Computer vorausgemeldet.*

*3 Rechner-Anlagen arbeiten im Verbund : Betriebsführung, Koordination, Ablaufsteuerung. Ein Schritt auf dem Weg zur modernen Eisenbahn, ein Teil der Unternehmenskonzeption : Konzentration und Investition.*

July 7th 1977 : the most modern marshalling yard in Europe becomes operational.

1,014 points, 1,119 shunting signals, 1,151 track circuits, 575 rail treadles, 112 train-formation tracks, 140 retarders, 300 kilometers of track. And the whole thing is computerised. Well before a wagon reaches the marshalling yard all useful data concerning it have already reached the computer. Three computers work in close collaboration with one another : control, coordination of operations and general control of the yard.

A step forward towards a modern railway, a token of the path to follow in railway management : concentration of resources and capital investment.

1980 - 35 mm - 16mm - All. 29 minutes

043 196-5 - Ce numéro de locomotive a marqué la fin d'une époque. Le temps des «monstres de fer et de fumée» est définitivement terminé.

Désormais l'avenir appartient à la locomotive électrique de la Série E120, la première à être équipée de moteurs de traction alimentés en courant triphasé, une locomotive aux possibilités universelles.

Ce film donne un aperçu historique de l'évolution et des temps forts de l'histoire de la locomotive à vapeur et présente la nouvelle série E120.

*043 196-5 - Mit dieser Lok-Nummer ging bei uns eine Epoche zu Ende : das Zeitalter der fauchenden und stampfenden Dampflokomotiven. Die Zeit der «Stahltiere» ist bei uns für immer vorbei. Zum Leidwesen vieler. Alt war sie geworden - die Dampflokomotive. Sie stammte noch aus den Kindertagen der Industrie-Gesellschaft. Einst selbst ein Kind des Fortschritts - wurde sie sehr schnell selbst zum Zugpferd des Fortschritts. Aus guten Gründen hatte sich die Dampflokomotive praktisch ein Beförderungsmonopol erobert. Sie beeinflusste die Standortwahl von Industrien - sie erweiterte die Lebens - und Versorgungsräume des Menschen in ungeahntem Mass. Und noch in der Nachkriegszeit waren alle froh dass es sie noch gab, die Dampflokomotive. Aber es war eine Scheinblüte. Der Rechenstift siegte über Kohle und Dampf. In der Konkurrenz zum Diesel- und vor allem elektrischen Antrieb war die Dampfmaschine hoffnungslos unterlegen. Strom bestimmt die neue Epoche. Die Zukunft gehört der E-Lok der Baureihe E120 - die erste mit Drehstrom-Fahrmotoren. Eine Lok mit universellen Einsatzmöglichkeiten.*

*Aber auch diese E-Lok konnte nur entstehen - weil der Mensch einst einen Dampfkessel auf Räder setzte. Die Dampflokomotive hat sich um den Fortschritt verdient gemacht - sie ist es wert, dass der Mensch ihr ein Denkmal setzt. Mit diesem Film geben wir einen historischen Überblick über Entwicklung und Höhepunkte der Dampflokomotive. Und wir stellen die neue Baureihe 120 vor. Der Film enthält einmalige Aufnahmen von bleibendem Wert. Er ist ein filmisches Denkmal - und ein Dokument technischen Fortschritts.*

043 196-5 - ...for us this loco number marks the end of an era, that of the snorting, stamping steam locomotives. The age of the «beasts of steel» has, for us, gone forever, to the sorrow of many. The old steam locos have grown old - they dated back to the infancy of the industrial society. In themselves children of progress, they soon became «carhorses» of progress. Steam locos had, deservedly, gained a virtual monopoly in the forwarding market. They influenced the siting of industrial installations and expanded the space over which man could move and obtain supplies to an unbelievable extent. Right up to the post-war period people were still glad of the steam loco's existence, though by then it was living through an Indian summer. Hard cash considerations sealed the fate of coal and steam. In the race with diesel, and all the more with electric traction, the steam engine was hopelessly outdistanced. Electricity is the landmark of the new era - the future belongs to the E120 series electric locomotive, the first with 3-phase traction motors, and which has potential for universal use. But the existence of this electric locomotive was only made possible because men had, at an earlier date, placed a boiler on wheels. The steam locomotive deserved to derive some benefit from progress ; it deserves to have a monument erected to it by mankind. This film is a historical account of the development of the steam locomotive and of milestones in its existence. The new 120 series is also presented. The film contains unique shots of lasting value. It is a monument, a film and a document of technical progress.

1983 - 35 mm - 16 mm - Non commenté - 9 minutes

Göethe dit un jour : « il est vain de vouloir aborder une œuvre musicale par le seul biais de la langue car la musique se suffit à elle même et n'a pas besoin d'être expliquée ». Ce film constitue une tentative, réussie, d'illustrer et d'interpréter en images du 20ème siècle la symphonie n° 1 de Beethoven. Une rêverie moderne à la recherche d'un monde différent, une rupture par rapport au quotidien. Une composition acoustique et optique empreinte de nostalgie et d'harmonie.

*Göethe hat einmal gesagt : « Es ist vergeblich mit Mitteln der Sprache an ein musikalisches Werk heranzutreten, da die Musik selbstgenügsam ist und des Wortes nicht bedarf ». Dieser Film ist der gelungene Versuch, Beethovens 1. Symphonie mit Bildern aus der heutigen Welt zu illustrieren, zu interpretieren. Eine moderne Träumerei, auf der Suche nach einer anderen Welt, der Aufbruch aus dem Alltag. Ein akustisches und optisches Gemälde getragen von Sehnsucht und Harmonie.*

Göethe once said : « language is not the appropriate means of approaching a musical work since music is selfsufficient and self-explanatory ». The film is a successful attempt to illustrate and interpret with pictures of today Beethoven's first Symphony. Modern dreams in search of a different world, away from everyday life. An acoustic and optical composition full of nostalgia and harmony.

1983 - 16 mm - All. - 24 minutes

Le transport combiné c'est «l'autoroute roulante» sur laquelle des trains routiers effectuent la plus grande partie du trajet par fer, ce sont les caisses mobiles chargées sur des wagons DB ou des semi-remorques ou bien encore des conteneurs.

Tous ces systèmes de transport remplissent la même fonction : combiner les transports routiers et ferroviaires. La concurrence est ainsi supprimée, c'est un système d'avenir. Ce film montre l'application de ce système à l'aide d'exemples concrets.

*Der «kombinierte Verkehr» - das ist die «Rollende Landstrasse», auf die ganze Lastzüge fahren und per Bahn einen grossen Teil ihrer Strecke zurücklegen, das sind die «Wechselaufbauten» die auf DB-Waggons verladen werden; ebenso wie die «Sattelaufzieger». Und natürlich die «Container». Alle diese Transportsysteme haben ein Ziel : die Kombination von Strassen- und Schienen-Transport. Oder anders : einen kurzen Weg über die Strasse, vom Versender zum nächsten Kombi-Bahnhof. Einen langen Weg auf der Schiene und dann wieder einen kurzen Weg über die Strasse zum Empfänger.*

*Statt Konkurrenz - ein System mit Zukunft.*

*In diesem Film zeigen wir die praktische Anwendung, anhand von nachprüfbaren Beispielen.*

Combined traffic means the «rolling high way» on which trailer trains cover most of the route by rail, swapbodies loaded on DB wagons, semi-trailers or containers.

Such transport systems have the same aim : combining road and rail transport, in other words cover a rather short distance by road from the forwarder's premises to the nearest interchange station, then a long distance by rail followed by a short journey by road to the consignee's premises.

Therefore Road and Rail no longer compete, they are partners for the future.

This film shows us how everything works in practice.

1984 - 16 mm - All. - 21 minutes

Plus de 20 000 entreprises ouest-allemandes peuvent être desservies par l'une des quelque 15 000 gares qu'elles possèdent en propre sous forme d'embranchements particuliers.

Ceux-ci voient passer chaque année plus de 250 millions de tonnes de marchandises diverses. Ce service de porte à porte, spécifique au chemin de fer, constitue le point fort du trafic marchandises de la DB et un service d'intérêt vital pour ces entreprises. Certaines de celles-ci se sont déclarées disposées à expliquer devant la caméra l'intérêt et les avantages liés à l'embranchement particulier.

Un responsable politique de la municipalité de Trèves explique l'importance de ces liaisons ferroviaires dans les régions industrielles.

*Über 20 000 Firmen sind in der Bundesrepublik über rd. 15 000 « eigene Bahnhöfe » zu erreichen : über einen Gleisanschluss. Güter aller Art können so direkt bis zur Verwendungsstelle in der Fertigung transportiert werden. Und nach getaner Arbeit können die Güter sofort wieder verladen werden. Die Schienen sind auf diese Weise eine ununterbrochene Transportkette, vom Rohstoff bis zum Verbraucher.*

*Über die Gleisanschlüsse werden jedes Jahr über 250 Millionen Tonnen Güter aller Art transportiert.*

*Dieser Eisenbahn-spezifische von Haus zu Haus - Verkehr ist das Rückgrat des Güterverkehrs der DB - für die Firmen sind es regelrechte Lebensadern.*

*Bei einigen Firmen haben wir mal hinter die Kulissen gesehen, haben nach den Gründen für den Gleisanschluss gefragt. Bereitwillig haben die Firmen uns vor der Kamera dargelegt, warum für sie der Gleisanschluss wichtig und vorteilhaft ist.*

*Und in Trier haben wir uns von den Kommunalpolitikern sagen lassen, warum die Schienenverbindung in die Industriegebiete von so grosser Bedeutung sind.*

More than 20 000 firms located in West Germany are rail connected through some 15 000 private sidings. Various products can thus be carried directly to the final assembly plant. Once assembled the goods are loaded on trains again. The railway provides a continuous transport line from raw materials to the final user. More than 250 million tonnes of freight are carried every year on such private sidings. This specific railway service from door to door plays a major role in DB's freight traffic offer and is vital to companies.

We even asked some of them why they had opted for private sidings and their representatives willingly explained to us why they considered them as attractive and useful.

A politician based in Trier also stated why such rail links to private plants were vital in industrial areas.

1985 - 16 mm - All. - 19 minutes.

Le chemin de fer doit rester compétitif et il ne le peut que s'il modernise ses lignes ou s'il en construit de nouvelles. A l'avenir les trains de voyageurs devront rouler à 250 km/h. La vitesse est l'un des atouts dans la compétition.

Le chemin de fer allemand (DB) vise l'année 1991 ; le nouveau réseau sera alors achevé et praticable pour la nouvelle génération de trains express intercitys.

*Die Bahn muss konkurrenzfähig bleiben. Darum hat für sie die Zukunft bereits begonnen. Denn Wettbewerb zwingt zum Modernisieren, zum einem weitgefächerten Angebot, zu vorausschauenden Massnahmen. Das Erbe der Bundesbahn war ein veraltetes Streckennetz, von West nach Ost ausgerichtet. Das muss korrigiert werden : Die geographische Gestalt der BRD erfordert, dass die Hauptstrecken von Nord nach Süd verlaufen. Auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans hat die DB diese Aufgabe schon in Angriff genommen : Sie baut die Strecken Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart. Der Ausbau und Neubau von 15 weiteren Strecken ist vorgesehen. Es werden schnelle Strecken sein : Reiszüge sollen 250 Stundenkilometer, Güterzüge 120 Stundenkilometer Spitze fahren. Schnelligkeit ist einer der Trümpfe im Wettbewerb. Die Franzosen z. B. besitzen bereits einen Hochgeschwindigkeitszug, dessen Leistungen zukunftsweisend sind : den TGV. Die 426 km lange Strecke Paris - Lyon bewältigt er in 2 Stunden. Einen ähnlichen Superzug wird es bald auch in der BRD geben : den ICE - Intercity - Experimental. Seine Eigenschaften : schnell, wirtschaftlich, leise, komfortabel. Sein Tempo : 250 Stundenkilometer - vielleicht sogar 350 Stundenkilometer ! Die Deutsche Bundesbahn hat das Jahr 1991 im Visier : Dann wird das neue Streckennetz fertig sein, befahrbar für eine neue Zug-Generation.*

The railway has to remain competitive and is taking action right now. This means modernisation, improvement of the offer, setting up of measures for the future. DB has inherited an old network which is orientated on the East to West direction. This should be altered : West Germany's geographical configuration is such that main arteries should follow the Nord-South direction. DB has started work on the basis of the Federal Plan for communication routes and has launched the construction of the Hannover-Würzburg and Mannheim-Stuttgart lines. DB has planned to upgrade or build some 15 other lines. They will be high speed lines allowing a maximum speed of 250 km/h for passenger trains and 120 km/h for freight trains. Speed is one of the assets of the railway in a competitive situation. For instance the French operate a high speed train, the TGV, the performance of which is spectacular. The 426 km long route from Paris to Lyons is covered in two hours. West Germany will soon have a similar supertrain i.e the Intercity Express train characterized by its high speed, cost-effectiveness, low noise and high comfort levels. It will run at 250 km/h and perhaps reach 350 km/h. DB is taking aim at 1991. By this time the new network will be ready for a new generation of trains.

1985 - 16 mm - All. - 20 minutes.

«Locomotive» c'est le nom d'un groupe «pop» originaire d'une petite ville quelque part en Allemagne et un groupe portant ce nom ne peut que tourner un clip vidéo dans l'enceinte du chemin de fer.

Voilà comment naît un film sur le trafic marchandises. Le chemin de fer y apparaît comme un moyen de transport performant, non polluant et économe en énergie, qui répond à tous les besoins des chargeurs.

Le transport de détail, de wagons complets et le transport combiné sont expliqués à l'aide d'exemples qui font ressortir l'aspect exploitation du chemin de fer. On insiste sur le rôle important des gares de triage, en choisissant l'exemple de celle de Maschen, l'une des plus grandes et des plus modernes d'Europe.

Le film présente également le grand parc de matériel roulant de la DB et en particulier les wagons spéciaux aptes à transporter les marchandises les plus diverses. Ces wagons sont acheminés par toutes sortes de trains : trains de desserte, trains directs, trains Intercargo et Trans-Europ-Express-Marchandises.

*« Bahndamm » ist der Name einer Popgruppe in Südgrossoberseidel-basterhausen, einer Kleinstadt irgendwo in Deutschland.*

*In Anlehnung an die « Grossen » der Popszene plant diese Gruppe, ein eigenes Video für die Band herzustellen - natürlich selbst, damit's nicht so teuer wird.*

*Und wenn man schon «Bahndamm» heisst, dann kann das Video nur in dieser Kulissee gedreht werden. Auf diese Weise entsteht ein Film über den Güterverkehr der Eisenbahn. Er zeigt die Bahn als gut funktionierendes, umweltfreundliches und energiesparendes Transportmittel, das allen Belangen der verladenden Industrie gerecht wird.*

*Anhand von Beispielen werden die Transportsysteme wie Stückgutverkehr, Wagenladungsverkehr und der kombinierter Ladungsverkehr gezeigt und die eisenbahnseitige Durchführung dieser Transporte erläutert. Hierbei spielen natürlich die Rangierbahnhöfe eine gewichtige Rolle. Die Funktion der Rangierbahnhöhe wird am Beispiel des Rangierbahnhofs Maschen erklärt, einem der schönsten und modernsten Europas.*

*Darüber hinaus wird der umfangreiche Wagenpark des Transportunternehmens Bundesbahn vorgestellt. Da gibt es Spezialwagen für den Transport der unterschiedlichsten Güter.*

*Und befördert werden diese Güterwagen in den unterschiedlichsten Zügen, wie z.B. den Nah- und Durchgangsgüterzügen, den InterCargogüterzügen und dem Trans - Europ - Express Marchandise. Beim grossen « Bahndamm - Festival » stellt die Popgruppe ihr gelungenes Video ihren Fans vor, natürlich mit einem eigens darauf komponierten und vorgetragenen poppigen Song.*

Railbeat is the name of a pop group from a small town somewhere in Germany.

Taking other pop stars as models they decide to make a video clip themselves in order to reduce the costs. A group called « railbeat » is bound to shoot a film on the railway premises. This was the starting point of a film on rail freight. Rail is shown as an efficient, non polluting and energy saving mode of transport meeting the requirements of the shippers. Small freight, wagonload traffic and combined transport are explained with examples showing the operating function of the railway. In this respect marshalling yards play a major part as illustrated by the Maschen marshalling yard, one of the largest and most modern yards in Europe. A presentation is made of the large DB fleet, including the special wagons designed to carry a large variety of goods.

The wagons are hauled in local or through trains, Intercargo or Trans-Europ-Express Merchandise trains. During their concert the Railbeat band show their successful video clip to their fans accompanied by their latest song on rail freight.



## ZEUGNISSE DER ZEIT

DB

1985 - 35 mm - 16 mm - All. - 37 minutes

Film réalisé pour le 150<sup>ème</sup> anniversaire de la DB.

Un écrivain veut écrire un livre sur l'histoire de la DB; ses pensées se concrétisent sous la forme d'une série de photos en couleur commençant par la première circulation du 7 décembre 1835 sur la célèbre ligne Nuremberg-Fürth.

Ce film montre l'essor économique du chemin de fer ainsi que les problèmes actuels. Il passe en revue les différentes époques, partant de la Ludwigsbahn en 1835 pour aborder le train de l'avenir, l'ICE.

*Der Film zum 150 jährigen Jubiläum der Deutschen Bundesbahn.*

*Ein Schriftsteller will ein Buch über die Geschichte der Deutschen Bundesbahn schreiben und seine Gedanken verdichten sich zu einer bunten Bildfolge, die mit der ersten Eisenbahnfahrt am 7. Dezember 1835 auf der berühmten Strecke Nürnber-Fürth beginnt.*

*Der Film zeigt den wirtschaftlichen Aufschwung, aber auch die Probleme der Gegenwart - eben ein Gesichtsmalder von der Ludwigsbahn des Jahres 1835 bis zum zukunftsweisenden Intercity-Express.*

This film was shot for the 150 th anniversary of DB. A writer wants to write a book on the history of German Railways. We can see his ideas as a set of colourful pictures starting with the first train run on December 7 th 1835 on the famous Nuremberg-Fürth line. The film shows the economic development of the railway as well as its present difficulties. It reviews the different periods from the Ludwigsbahn in 1835 to the new generation of ICE trains.

## FARVEL TIL DAMPEN (Adieu à la vapeur)

DSB

1968 - 16 mm - Dan. Angl. - 28 minutes

Le film donne un aperçu des différentes locomotives à vapeur qui ont été utilisées par les chemins de fer de l'Etat Danois depuis la locomotive « ODIN » (1847) jusqu'à 1968 où la traction diesel a presque complètement remplacé la traction vapeur.

*Der Film berichtet über Dampflokomotiven, die im Laufe der Jahre bis heute von den Dänischen Staatsbahnen eingesetzt wurden.*

The film tells about steam locomotives used over the years by the Danish State Railways ranging from the «ODIN» locomotive (1847) to those used up to 1968, when Diesel traction took over almost completely from steam traction.

## SCANDINAVIA ON A SUMMER'S DAY (La Scandinavie un jour d'été)

DSB

1974 - 16 mm - Dan. - 27 minutes

Ce film nous présente les montagnes de la Norvège, où nous rencontrons le soleil de minuit, puis l'archipel côtier suédois et ensuite, contrastant avec tout cela, le paysage plat du Danemark.

*Dieser Film führt uns in die Berge Norwegens ; wir erleben die Mitternachtssonne, sehen die schwedischen Fjorde und im Gegensatz dazu betrachten wir schliesslich das Flachland Dänemarks.*

The film leads us to the mountains of Norway and, after being shown the midnight sun, we are taken through the Swedish skerries. Finally, as a contrast to all this, we see the flat landscapes of Denmark.

## FEJEKOSTEN (Le Balai)

DSB

1984 - 35 mm - 16 mm - Angl. - 7 minutes

Le but du film est de protéger l'environnement à l'extérieur et dans les emprises des DSB. Il s'adresse tout particulièrement aux écoliers. Il est envisagé de mettre au point des méthodes d'enseignement destinées à être utilisées en prolongement de ce film afin de bénéficier au maximum de l'impact créée par la diffusion de ce document.

*Der Film richtet sich vor allem an die Schüler ; zum späteren Gebrauch in den Schulen sind weitere Unterrichtsmittel als Fortführung des Films in Aussicht genommen. Zweck des Films ist der Umweltschutz innerhalb und ausserhalb des Bahnbereichs der DSB.*

This film applies above all to pupils and it is contemplated to prepare, further to the film, teaching matters to be used in schools. The aim of the film is to protect the environment outside and inside the DSB right-of-way.

## STATIONER (Gares et Stations)

DSB

1985 - 16 mm - Dan - 35 minutes

Les DSB ont fait réaliser un nouveau film dont le sujet est un voyage à travers le Danemark. Il est intitulé «Gares et Stations» et dans l'action est intégrée la connaissance des gares et des stations DSB, depuis une station de campagne abandonnée dans le Jutland jusqu'à la gare centrale de Copenhague.

Les stations et gares font partie des aventures de voyage, et le film montre qu'elles servent toujours de lieux de rendez-vous, qu'il s'agisse d'une station sur une ligne secondaire ou d'une gare de jonction comme celle de Frédéricia. Tel est aussi le cas pour les «stations flottantes» des DSB : les ferry-boats.

L'action du film s'appuie sur un voyage effectué par deux personnes en direction d'un point commun de rencontre. Un grand-père maternel et son petit-fils utilisent en cours de route : l'autobus, le train et le ferry-boat avant de se rencontrer en gare centrale de Copenhague.

*Eine Reise durch Dänemark ist das Thema eines neuen Films, den die DSB haben produzieren lassen. Der Titel ist «Bahnhöfe», und der Film handelt von einer Bekanntschaft mit kleinen und grossen DSB - stationen - vor einer verwaisten Landstation in Jütland zum Kopenhagener Hauptbahnhof.*

*Die Stationen sind Glieder des Reiseerlebnises, und der Film zeigt, dass Stationen immer noch als Treffpunkte dienen, entweder es sich um eine Nebenbahnstation oder einen Knotenpunkt wie Fredericia handelt. Das ist auch der Fall bei den fliessenden Bahnhöfen des DSB: den Fährschiffen. Die Handlung baut auf einer Reise zweier Personen nach einem gemeinsamen Treffpunkt.*

*Ein Grossvater und sein Enkelking benutzen unterwegs sowohl Bus und Zug als auch Fähre, bis sie sich auf dem Kopenhagener Hauptbahnhof treffen.*

DSB have shot a new film on a journey through Denmark. It is entitled «Stations » and in the action is inserted a presentation of DSB stations - from a deserted rural station in Jutland to Copenhagen central station.

Stations are part of adventures and this film shows that they always play the role of meeting-points, be it on a secondary line or in a large station at a junction e.g. in Fredericia. This also applies to marine terminals operated by DSB for ferry-boat services. Action is focused on the journeys of two persons who are going to meet. The grand-father and grand-son will travel in turn by bus, train and ferry-boat until they meet in Copenhagen central station.

1983 - Vidéo 3/4 - 1/2 VHS - Bétamax - Esp. Fr. All. Angl. Ital. - 21 minutes

Ce merveilleux train a été inauguré en 1982. Il propose un voyage de rêve où défilent toutes les richesses que peuvent offrir des régions peu connues d'un point de vue touristique, telles que Léon, Palencia, la Biscaye, Santander, les Asturies et la Galice.

Ce bijou des chemins de fer à voie métrique se compose de 6 voitures et de 2 fourgons, il peut recevoir 48 passagers. Les trois premières voitures sont de confortables wagons-lits et le reste des wagons salons: un d'entre-eux avec bar, piano, tables basses, etc....

On trouve à bord de ce train où l'air est conditionné : bibliothèque, télévision, magnétoscope, chaînes haute fidélité et même des douches. Les nuits sont passées dans le train arrêté dans les différentes gares et les journées, consacrées au tourisme, dans un autocar qui suit le Transcantábrico sur tout son parcours.

Le voyage dure 7 jours, mais à certaines périodes le train peut être loué «à la carte».

*Dieser wunderbare Zug wurde 1982 eingeführt. Im einer Traumreise führt er uns alle Schätze vor Augen, die touristisch wenig bekannte Gegenden wie Leon, Palencia, Biskaya, Santander, Asturien und Galizien zu bieten haben.*

*Diese Perle unter den Meterspurbahnen besteht aus 6 Reiswagen und 2 Gepäckwagen, kann 48 Personen befördern. Die ersten drei Reiswagen sind bequeme Schlafwagen, die restlichen sind Gesellschaftswagen, davon einer mit Bar, Klavier, Cluhtischen, usw.*

*Im klimatisierten Zug befinden sich : Bibliothek, Fernsehapparat, Magnetoskop, Hi-Fi-Gerät und sogar Duschen. Es wird geschlafen bei angehaltenem Zug in den Bahnhöfen, die Tage sind dem Tourismus gewidmet mit Busfahrten längs der Transcantabrico-Strecke.*

*Die Reise dauert 7 Tage, aber zu gewissen Jahreszeiten kann der ganze Zug «à la carte » gemietet werden.*

This marvellous train was inaugurated in 1982. It proposes a dream journey where all the wealth of relatively little known regions from the point of view of tourism, pass by.

These regions are Leon, Palencia, Biscay, Santander, Asturias and Galicia.

The jewel of metric gange railway consists of 6 couches and 2 vans, with a passenger capacity of 48 seats. The first three coaches are comfortable sleeping-cars, the remainder being saloon-carriages, one carriage having a var, a piano and coffee tables, etc.

On board this air-conditionned train can also be found a library, a television set, a video-cassette recorder, a hi-fi stereophonic system and even showers. Nights are spent on the train at a stanstill in the various-stations, the days being devoted to sightseeing and travelling arranged on board a coach which follows the transcantabrico all over the way.

The journey lasts 7 days, but at certain periods, the whole train is hired on request.

**CIAO ITALIA**  
**(Salut Italie)**

**FS**

1976 - 35 mm - 16 mm - Ital. - 29 minutes

Présentation agréable de sites touristiques sur un accompagnement musical emprunté aux auteurs les plus prestigieux.

*Eine angenehme Darbietung von Sehenswürdigkeiten mit musikalischer Begleitung, den berühmtesten Komponisten entlie hen.*

A pleasant presentation of tourist spots accompanied by the music of the most glamorous composers.

**CINEGIORNALE FS N.122**  
**(Ciné-journal FS N°122)**

**FS**

1976 - 16 mm - Ital. - 21 minutes

Rapport n°4 sur la Direttissima.  
Inauguration du 1er tronçon de la nouvelle ligne Rome-Florence.

*Bericht n°4 über die Direttissima.  
Eröffnung des 1. Abschnittes der neuen Linie Rom-Florenz.*

Report n°4 on the Direttissima.  
Inauguration of the first section of the new Rome-Florence line.

**CINEGIORNALE FS N.135**  
**(Ciné-journal FS n°135)**

**FS**

1980 - 35 mm - 16 mm - Ital. - 14 minutes

L'inauguration de la ligne Coni-Vintimille est l'aboutissement d'une longue et difficile histoire ; perspectives et développement de la nouvelle ligne.

*Die Einweihung der Strecke Coni-Ventimiglia krönt den erfolgreichen Abschluss einer langen und schwierigen «Geschichte» : Aussichten und Verkehrserwartungen der Neubaustrecke.*

The official opening of the Coni-Ventimiglia line marks the outcome of a long and difficult chain of events ; prospects and trends in respect of the new line.

**GOOD BYE MARY, AU REVOIR MARIE, ADIOS MARIA**

**FS**

1982 - 35 mm - 16 mm - Ital. Fr. - 14 minutes

Une touriste en voyage en Italie avec les meilleurs services offerts par les FS.

*Eine Touristin auf Reisen durch Italien ; ihr werden die besten Dienste der FS geboten.*

A tourist girl travelling around Italy with the best services provided for by FS.

## TARO , UN PONTE A TEMPO DI RECORD (Taro, un pont dans un temps record)

FS

1983 - 35 mm - 16 mm - Ital. - 27 minutes

9 novembre 1982, le pont ferroviaire sur le fleuve Taro ( près de Parme ) s'écroule à cause d'une exceptionnelle vague de mauvais temps.

La ligne Bologne-Milan, l'une des plus importantes pour le trafic national et international est interrompue.

Le pont provisoire et le pont définitif sont reconstruits dans un temps record.

*Am 9 November 1982 stürzte die über den Taro - Fluss (bei Parma) führende Eisenbahnbrücke infolge eines aussergewöhnlichen Unwetters ein.*

*Die Strecke Bologna - Mailand, die zu den wichtigsten Strecken für den Binnen - wie für den internationalen Verkehr gehört, war somit unterbrochen.*

*Die Notbrücke und danach die endgültige Brücke wurden in einer Rekordzeit erbaut.*

On November 1982, the railway bridge over river Taro ( near Parma ) stumbled down because of an exceptionally bad weather spell. Bologna - Milano route, one of the busiest for domestic and international traffic, was closed to operations.

The temporary and permanent bridges are reconstructed in a record time.

## UNA NUOVA CABINA ACEI PER UNA GRANDE CITTA' (Un nouveau poste d'enclenchements pour une grande ville)

FS

1984 - 35 mm - 16 mm - Ital. Fr. All. Angl. - 24 minutes

Vide de tout trafic, la gare de Milano - Centrale a vécu dans une atmosphère irréaliste, un moment unique dans l'histoire : 48 heures de « black-out » pour la mise en service de la nouvelle cabine ACEI.

D'heure en heure, on assiste au travail de 250 techniciens qui ont créé une installation d'avant garde technologique plaçant Milano - Centrale parmi les gares les plus modernes d'Europe.

*Im Zentralbahnhof von Mailand, der total stillgelegt worden war, gab es in einer ganz unüblichen Atmosphäre ein einmaliges Erlebnis in der Geschichte : 48 Stunden lang war der Bahnhof « tot », damit das neue ACEI-Stellwerk in Dienst gestellt werden konnte.*

*Von Stunde zu Stunde können wir der Arbeit von 250 Technikern beiwohnen, die eine der technologisch neuesten Anlagen erstellt haben, sodass dieser Bahnhof nun zu den modernsten Europas zählt.*

Emptied from any traffic, Milano - Centrale station has lived in an unreal atmosphere, a unique historical moment : 48 hour black-out for the commissioning of the new ACEI cabin. Hour after hour the work of 250 technicians is being reported as they create an advanced station facility, which places Milano - Centrale at the forefront in Europe.

## SERVING FOUR MILLION COMMUTERS

JNR

1981 - 16 mm - Angl. - 25 minutes

Aujourd'hui, quatre millions de banlieusards viennent chaque jour travailler à Tokyo. Les JNR doivent s'adapter à une demande sans cesse croissante. Pour ce faire, en plus d'une desserte optimale impérative, ils ont été amenés, en collaboration avec les collectivités locales, à aménager et à créer de nouvelles lignes, ainsi qu'à concevoir et entretenir de nouveaux équipements.

*Heute fahren jeden Tag vier Millionen Pendler nach Tokio zur Arbeit.*

*Die JNR müssen sich an eine ständig zunehmende Nachfrage anpassen.*

*Dies veranlasste sie, in Zusammenarbeit mit den örtlichen Behörden, nebst einer dringend optimalen Bedienung, auch neue Strecken zu bauen oder bestehende auszubahnen, sowie neue Ausrüstungen zu entwickeln und zu unterhalten.*

Today, four million commuters are travelling every day to and from Tokyo. JNR have to meet an ever-increasing demand, which has to be tackled by an optimum basic service. In addition to this, they upgraded or created new lines jointly with local communities for which they designed and are maintaining new equipment.

## SHINKANSEN

JNR

1982 - 16 mm - Angl. - 15 minutes

Avec une vitesse commerciale de 210 km/heure, le Shinkansen, en service depuis 1964, a amené les Japonais à revoir leur conception du temps et de la distance. Mode de transport rapide, parfaitement sûr, économique, confortable, il offre aux voyageurs de nombreux services et bénéficie de constantes améliorations.

*Mit einer Reisegeschwindigkeit von 210 Km/St. hat der seit 1964 in Betrieb befindliche Shinkansen die Japaner dazu veranlasst, ihre Vorstellungen von Zeit und Distanz neu zu überdenken. Als schnelles, höchst zuverlässiges, wirtschaftliches, bequemes Transportmittel bietet er den Reisenden zahlreiche Dienste und wird Ständig verbessert.*

Since the Shinkansen was put into service in 1964, it has reached a speed of 210 km/h in revenue service and led the Japanese to reconsider the concepts of time and distance. This mode of transport is fast, fully reliable, cost-effective and comfortable. The service offer is quite substantial and is being improved constantly.

## DEVELOPMENT OF THE MAGNETICALLY LEVITATED TRANSPORT SYSTEM JNR

1984 - 16 mm - Engl. - 18 minutes

Ce film présente la conception et l'évolution du prototype MLU 001 ; à sustentation magnétique et moteur linéaire, qui a dépassé la vitesse de 500 km/heure. Il décrit le système et les différentes phases de cette évolution.

*Dieser Film stellt die Konstruktion und die Entwicklung des Prototyps MLU 001 vor, der mit magnetischer Schwebeanlage und Linearmotor die Geschwindigkeit von 500 Km/St. überschritten hat. Es wird das System beschrieben, sowie die verschiedenen Entwicklungsstapfen.*

The film shows how the prototype MLU 001 was designed and further developed. The magnetically levitated transport system with linear motor has run at speeds higher than 500 km/h. The system and the various stages in the development are described.

## TOHOKU SHINKANSEN JNR

1984 - 16 mm - Engl. - 15 minutes

Les aménagements intérieurs du Tohoku Shinkansen sur son parcours entre Omiya et Morioka, et les équipements de sécurité existants, en cas de séisme ou de catastrophe naturelle.

*Innere Ausstattung des Tohoku Shinkansen auf der Strecke zwischen Omiya und Morioka, sowie die Sicherheitstechnischen Anlagen für den Fall eines Erdbeben oder einer Naturkatastrophe.*

The interior fittings of Tohoku Shinkansen on the route Omiya /Morioka and the existing safety equipment in the event of earthquakes or natural catastrophes.



## PUTUJTE S NAMA (Voyagez avec nous)

JŽ-DB

1971 - 35 mm - 16 mm - Serbo-Croate. All. - 19 minutes

C'est un film commun JŽ-DB de tourisme et de propagande présentant le voyage par chemin de fer entre la RF d'Allemagne et la Yougoslavie. Outre les beautés de la nature et les monuments culturels et historiques, ce film montre aux spectateurs le confort offert par les chemins de fer de la RF d'Allemagne et de la Yougoslavie : automobiles accompagnées, wagons-restaurants, voitures-couchettes, voitures-lits, etc.

*Gemeinschaftlichertouristischer Werbefilm JŽ-DB über die Reise per Eisenbahn von der Bundesrepublik Deutschland nach Jugoslawien. Neben natürlichen Schönheiten und kulturhistorischen Denkmälern Jugoslawiens zeigt dieser Film dem Zuschauer den ganzen Komfort, über welchen die Eisenbahnen der Bundesrepublik Deutschland und Jugoslawiens verfügen : Autoreisezüge, Liegewagen, Schlafwagen, Speisewagen, usw.*

A JŽ/DB film, both tourist and publicity, about the railway journey from the German Federal Republic to Yugoslavia. Apart from natural beauty and cultural and historical monuments, this film shows the audience the great comfort of the West German and Yugoslav railways : motorail service, dining-cars, couchettes, sleeping-cars, etc.

## (Les fumées de Šargan-Chargan)

JŽ

1974 - 16 mm - Serbo-Croate - 21 minutes

Les derniers jours du chemin de fer de montagne à écartement de 0,76 m qui mène de Titovo Uzice jusqu'à Sarajevo par la montagne Šargan. Une montée unique en Europe.

*Die letzten Tage der Schmalspur-Bergbahn (Spurweite 0,76 m) zwischen Titovo Uzice und Sarajevo über das Šargan-Gebirge. Eine Bergfahrt, die einmalig in Europa ist.*

The last days of the 0.76m gauge mountain railway between Titovo Uzice and Sarajevo, which passes over the Šargan mountain, a climb unique in Europe.

## (Tito, le premier voyageur)

JŽ

1976 - 16 mm - Serbo-Croate - 20 minutes

Inauguration de la nouvelle ligne Belgrade-Bar par le Maréchal Tito.

*Einweihung der Neubaustrecke Belgrad-Bar durch Marschall Tito.*

Opening by Marshal Tito of the new Belgrade-Bar line.

## UTASVÉDELEM (La protection des voyageurs)

MÁV

1983 - 35 mm - 16 mm - Hongrois - 19 minutes

Le film présente les situations de danger qui peuvent frapper les voyageurs à la gare, en s'approchant du bord du quai, en montant ou descendant du train, ainsi que pendant le voyage ou en sortant de la gare. Outre ces situations de danger physique le film traite des influences psychologiques défavorables qui, à cause de la faute des cheminots, peuvent frapper les voyageurs. Il attire l'attention sur quelques méthodes qui rendent le voyage plus intéressant sur le plan culturel.

*Der Film stellt Gefahrenmomente dar, denen die Reisenden sowohl im Bahnhof, wenn sie am Bahnsteigrand stehen oder in den Zug ein - bzw. aus dem Zug aussteigen, als auch während der Fahrt oder beim Verlassen des Bahnhofs ausgesetzt sind. Neben diesen körperlichen Risiken behandelt der Film auch die nachteiligen psychologischen Einflüsse, die infolge des fehlerhaften Verhaltens von Eisenbahnern auf die Reisenden einwirken können. Er lenkt die Aufmerksamkeit auf einige Methoden, die das Reisen in kultureller Hinsicht angenehmer gestalten.*

The film shows hazardous situations that may affect passengers in a station, as they come close to the platform edge and board or alight from the train, or during the journey, and also when getting out of the station. Apart from these situations with a physical danger, the film deals with unfavorable psychological effects, due to railwaymen's fault, that may also adversely affect passengers. It also outlines a few methods that make the journey more attractive culturally.

## FLEVOLIJN FASE 1 (Ligne Flevo phase 1)

NS

1983 - 16 mm - Ned. Angl. - 21 minutes

Le film présente la première phase de la construction d'une ligne ferroviaire dans le polder Flevo où il y a une trentaine d'années les vagues du lac IJssel dominaient encore, mais où en l'an 2000 plus de 250.000 habitants demeureront dans les nouvelles villes de Lelystad et d'Almere.

*Der Film behandelt den Bau einer Eisenbahnstrecke im Polder Flevo, wo vor novh etwa 30 Jahren die Wellen des IJssel-Sees schlugen. Im Jahr 2000 werden dort allerdings über 250 000 Einwohner in den neuen Städten Lelystad und Almere wohnen.*

The film is about the first phase of the construction of a railroad line in the Flevo polder which was dried out only thirty years ago, but where by year 2000, more than 250 000 inhabitants will form the cities of Lelystad and Almere.

## BOVENGRONDS... ONDERGRONDS

NS

(A la surface...sous la surface)

1979 - 16 mm - Ned. Angl. - 24 minutes

Sur la nouvelle ligne ferroviaire d'Amsterdam à la Haye via l'aéroport Amsterdam-Schiphol un tunnel d'une longueur de 6 kilomètres a été construit. Le tunnel est situé dans une région agraire où se trouve de l'eau souterraine salée sur une profondeur de 15 mètres.

L'eau souterraine salée reste à cette profondeur parce qu'elle est bloquée par une structure de sol naturelle.

Pendant le dragage du sol, on craignait que l'eau souterraine salée arrive à la surface, ce qui aurait causé de grands dégâts à cette région. C'est pour cela qu'on a utilisé deux méthodes de construction destinées à prévenir la remontée de l'eau salée à la surface pendant la construction du tunnel.

Ce film expose ces deux méthodes de construction.

*Auf der neuen Eisenbahnlinie, die von Amsterdam über den Flughafen Schiphol nach Den Haag führt, wurde ein 6 km langer Tunnel gebaut. Dieser Tunnel liegt in einer landwirtschaftlichen Gegend, unter der sich in 15 m Tiefe eine salzwassergetränkte Schicht befindet.*

*Das Salzwasser bleibt in dieser Tiefe stehen, weil es hier durch eine natürliche Bodenbeschaffenheit festgehalten wird.*

*Während der Ausgrabungen befürchtete man, das Salzwasser würde an die Oberfläche dringen, was in dieser Gegend sehr viel Schaden angerichtet hätte.*

*Man hat deswegen 2 Baumethoden angewandt, die ein Aufsteigen des Salzwassers an die erdoberfläche verhindern sollten. Der Film veranschaulicht diese beiden Baumethoden.*

A 6-kilometre tunnel has been built on the new railway line between Amsterdam and The Hague via Amsterdam Schiphol Airport.

It is located in agricultural country characterised by the presence of underground salt water at a depth of 15 metres.

Salt water stays at this depth because it is imprisoned there by a natural soil structure.

During soil dredging operations, it was feared that the salt water might rise to the surface, which would have wrought havoc in the region concerned.

Hence the use of two building methods to prevent water from rising to the surface during tunnel building work.

This film depicts the two methods involved.

## AANKOMST 13.17 (Arrivée 13h 17)

NS

1985 - 16 mm - Ned. Fr. (sous-titres) Angl. (sous-titres) - 30 minutes

La qualité des services rendus aux voyageurs dépend de la collaboration entre tous les départements de l'entreprise, aussi bien au niveau des dirigeants que de leurs collaborateurs. Souvent, la coordination entre les différents départements n'est pas parfaite et les voyageurs risquent d'en être les victimes. Le film « Arrivée 13h 17 » sert d'introduction à un cours « Qualité dans tous les domaines ». L'histoire du film montre d'une façon un peu exagérée ce qu'une question téléphonique posée par un client aux NS peut provoquer.

*Die Dienstleistungsqualität, die den Reisenden geboten wird, hängt von der Zusammenarbeit aller Unternehmensbereiche ab ; dies gilt sowohl für das leitende Personal, als auch für dessen Mitarbeiter. Diese Zusammenarbeit lässt öfters zu wünschen übrig, sodass die Reisenden darunter zu leiden haben können. Der Film « Ankunft um 13.17 » dient als Einführung zu einem Vortrag über die « Qualität in allen Bereichen ». Er zeigt mit etwas Übertreibung was eine Telefonanfrage bei den Niederländischen Eisenbahnen hervorrufen kann.*

Customer care is a function of the effective cooperation of all railway departments and involves both managers and employees. Difficulties encountered by passengers can be the result of inappropriate coordination. This film entitled « Arrival at 1.17 p.m. » is used in the training course on quality of service. We are shown the possible impact of a question put by an NS customer on the phone, in a rather exaggerated way.

## CENTRALNA MAGISTRALA KOLEJOWA PROJEKTOWANIE (La grande ligne centrale du chemin de fer - l'établissement du projet)

PKP

1972 - 35 mm - 16 mm - Pol. Fr. All. Angl. Rus. - 23 minutes

Projet et organisation de la construction de la grande artère ferroviaire qui reliera la Silésie au Centre de la Pologne.

Cette ligne sera ouverte aux voyageurs et aux marchandises et adaptée aux grandes vitesses (250 km par heure).

*Studien und Organisation der Bauarbeiten des ersten Abschnitts der zentralen Bahnmagistrale, die das Gebiet Schlesien mit dem Landeszentrum verbinden wird. Diese Strecke wird für den Güter- und Personenverkehr bestimmt sein und ist für eine Geschwindigkeit von 250 km/h vorgesehen.*

Studies and premises of the project as well as the organisation of constructional work on the first section of the central trunk line of the railway that will join Silesia to the centre of the country.

This line will be adapted to high speed passenger trains (250 km/h) as well as goods trains.

## DROGA DO ZAWODU (Vers un métier)

PKP

1980 - 35 mm - N&B - Pol. - 16 minutes

Présentation du processus concernant l'instruction et l'éducation de la jeunesse à l'école technique des chemins de fer ainsi que des travaux des diplômés de cette école en différentes spécialités.

Ce film est destiné à la jeunesse des écoles primaires appelée à choisir un métier.

*Es werden der Lehr- und Erziehungsprozess der Jugend im Eisenbahntechnikum wie auch die Arbeit der Technikumabsolventen in verschiedenen Fachgebieten dargestellt.*

*Der Film ist für die Jugend der Volksschule bestimmt, die vor der Wahl eines Berufs steht.*

This shows the process of teaching and educating young people at the Railway Technical Scholl, and also the work of scholl graduates in different specialities.

The film is intended to facilitate the choice of profession for young people at elementary school.

## INTERRAIL' 84

PKP

1985 - 35 mm - 16 mm - Pol. - 8 minutes

Ouverture de la 1<sup>ere</sup> Exposition internationale des installations d'entretien et de réparation du matériel roulant. « INTERRAIL' 84 » est le prélude des prochaines expositions qui auront lieu à Poznań tous les 3 ans.

*Eröffnung der 1. internationalen Ausstellung von Instandhaltungs und Reparaturanlagen für Eisenbahnfahrzeuge. « INTERRAIL' 84 » gilt als Auftakt für die nächsten Ausstellungen, die alle 3 Jahre in Poznań stattfinden werden.*

Opening of the first international Exhibition on facilities designed to maintain and repair railway rolling stock.

Interrail'84 is a prelude to the future exhibitions which are to take place in Poznań every three years.

1982 - 16 mm - Fr. All. Angl. Esp. Russe - 19 minutes.

Actualisation de l'ancien métro : nouvelles lignes ; métro sur pneus et automatique . Importance du trafic, postes de contrôle, PCC et PCE. Simulation de conduite, nettoyage du matériel. Rénovation des stations, décoration, animation commerciale et information. Prolongement des lignes vers la banlieue.

Réseau d'autobus : lignes parisiennes et de banlieue, entretien, femmes machinistes, couloirs de circulation et sites propres, lignes de rocade, liaison téléphonique.

RER : les deux lignes RATP, stations, liaisons avec les autobus et la SNCF, interconnexion sur la ligne B, escaliers mécaniques et trottoirs roulants, distributeurs automatiques, sécurité, agents dans les stations et animations culturelles.

*Modernisierung der bisherigen Metro : neue Strecken, Luftreifen-Metrofahrzeuge, Selbststeuerung-Verkehrsaufkommen , Kontrollstellen, zentrale Transport- und Energieleitung, Fahrsimulation, Fahrzeugreinigung - Stationserneuerung, Dekoration, kaufmännische Veranstaltungen und Information. Streckenverlängerungen in die Vorstädte.*

*Busnetz : Linien innerhalb und ausserhalb von Paris, Unterhaltung, Führerinnen, Fahrkorridor und eigene Fahrstrassen, Umfahrungen, Fernspreerverbindungen.*

*RER : beide RATP-Linien, Stationen, Verknüpfungen mit Busnetz und SNCF, Verkehrsverbund auf der Linie B, Rolltreppen und Rollsteige, Fahrkarten-automaten, Sicherheit, Stationspersonal und kulturelle Veranstaltungen.*

Updating the underground system - newlines, automatically driven trainsets on rubber tyres. Traffic volumes, control centers, central control post, power supply control center. Driving simulation - rolling stock cleaning - Station renovation and decoration - promotion and information - Extension of suburban lines.

Bus system : lines in Paris and Paris suburbs - maintenance - lady drivers - bus lanes and dedicated sites, circular lines, telephone links.

RER : 2 RATP lines, stations, coordination with the bus and the French Railways systems, interconnection with RER Line B, escalators, travellers, ticket vending machines, safety, station staff and cultural shows.

1984 - 16 mm - N et B - Fr - 23 minutes.

Le film retrace, à partir de documents d'archives, les divers aspects du métro d'avant-guerre.

- Travaux de construction du métro : travaux à ciel ouvert, puits, galeries, coulage du béton, creusage et déblayage des tunnels, pieds de voûte, voies, construction sous la Seine par bouclier métallique, câbles, céramique.

- Inaugurations :

Prolongement Odéon - Place d'Italie par Georges Pernot, Ministre des Travaux Publics, le 15 février 1930.

Ligne Pont-de-Sèvres - Porte de Montreuil en présence de Fulgence Bienvenüe.

- Exploitation : entrée des voyageurs dans les bouches de métro, guichetière, découpage des tickets, foule, portillons, chefs de station et de train, métro aérien (travelling).

- Entretien et réparations : arrivée d'une Sprague-Thomson 1923 dans les ateliers, travelling latéral depuis le pont roulant, ouvriers.

- La nuit sur le réseau : nettoyage et chaulage, ballast et pose des rails, ouverture au petit matin.

*Mit Hilfe von Archiven werden in diesem Film die verschiedenen Aspekte der Vorkriegsmetro vorgestellt.*

- *Bauarbeiten : Übertagearbeiten, Schächte, Stollen, Betoneinbringung, Tunnelbohrung und -ausräumung, Gewölbewiderlager, Gleise, Arbeiten unter der Seine mit Schildbauweise, Kabel, keramik.*

- *Eröffnungen :*

- *der Streckenverlängerung Odéon - Place d'Italie am 15. Februar 1930 durch Georges Pernot, Minister für öffentliche Arbeiten,*

- *der Strecke Pont-de-Sèvres - Porte de Montreuil in Anwesenheit von Fulgence Bienvenüe.*

- *Betrieb : Eintritt der Reisenden in die Metro-Stationen, Schalterpersonal, Fertigung der Fahrkarten, Menge, automatische Türen, Stationsleiter und Zugführer, Übertrage-Metro (Fahraufnahme).*

- *Unterhaltung und Reparaturen : Anfahrt einer Sprague-Thomson 1923 in die Werkstatt, seitliche Fahraufnahme von der Schiebepöhlle aus, Arbeiter.*

- *Das Netz bei Nacht : Reinigung und Tünchen, Schotterbett und Schienen-verlegung, Öffnung am frühen Morgen.*

The film presents the various aspects of the underground before the war on the basis of archives :

- construction of the underground system : works in the open, shafts, galleries, concrete pouring, tunnel boring and clearing, abutments, tracks, construction under the Seine by means of a metal shield, cables, ceramics.

- Inaugurations :

- Line extension from Odeon to Place d'Italie by Mr Georges Pernot, Minister for Public works on February 1930,

- line from Pont-de-Sèvres to Porte de Montreuil in the presence of Mr Fulgence Bienvenüe.

- Operations :

Passengers coming into underground stations, ticket-clerck, ticket sales, crowd, turnstiles, station-masters, guards, elevated railway (travelling).

- maintenance and repairs

arrival of a Sprague-Thomson (1923) trainset in a workshop - Travelling from the wagon transfertable, workers,

- RATP network during the night, cleaning and whitewashing, ballasting and laying of rails. Opening early in the morning.

## CENTENARIO EN PAJARES (Centenaire à PAJARES)

RENFE

1984 - Vidéo 3/4 - Esp. - 13 minutes

Le roi et la reine d'Espagne, Juan Carlos et Sofia, ont présidé la commémoration du centenaire de la ligne de chemin de fer qui relie León aux Asturies à travers le col de Pajares. SM voyageèrent jusqu'au lieu où allait se passer la commémoration à bord d'un train ancien, reproduction du train qui assura le premier service ferroviaire en Espagne. Près de la frontière séparant les deux régions, le Chef de l'Etat rendit hommage à la mémoire des cheminots espagnols de toutes les époques.

*Der König von Spanien, Juan Carlos, und die Königin Sofia präsidierten bei der Hundertjahrfeier der Strecke, die León über den Pajarespass mit Asturien verbindet. Ihre königlichen Hoheiten fuhren zum Ort der Feierlichkeiten mit einem altertümlichen Zug, der eine Nachbildung des erstern in Spanien verkehrenden Zuges war. An der Grenze der beiden Provinzen würdigte das Staatsoberhaupt das Andenken der spanischen Eisenbahner aller Zeiten.*

The King and the Queen of Spain, Juan Carlos and Sofia presided over the Centennial Commemoration of the rail link between León and Asturias through Pajares pass. The royal couple travelled to the commemoration place on board an old train, which was a reproduction of the train that provided the first rail link in Spain. Near the border separating the two regions, the King paid tribute to the memory of Spanish railwaymen of all times.

## RENFE, VIA AL FUTURO (RENFE vers l'Avenir)

RENFE

1984 - Vidéo 3/4 - Esp. Fr. - 20 minutes.

Des millions de personnes voyagent par train chaque année en Espagne. Des millions de voyageurs font confiance au Réseau National des Chemins de Fer Espagnols (RENFE) pour faire leurs déplacements. RENFE est une des plus grandes entreprises du pays compte tenu du nombre de travailleurs spécialisés qui, jour après jour, font appel pour leur travail à de nouvelles technologies. RENFE est aujourd'hui la première entreprise espagnole de transport.

*Millionen reisen in Spanien jedes Jahr mit dem Zug. Millionen Reisende verlassen sich für ihre Reisen auf die nationale spanische Eisenbahn - gesellschaft (RENFE). Die RENFE ist eines der grössten Unternehmen des Landes ; ihre Mitarbeiter wenden Tag für Tag bei ihrer Arbeit neue Technologien an. Sie ist heute das erste spanische Verkehrsunternehmen.*

Millions of people travel by rail each year in Spain. Millions of passengers trust National Spanish Railways (RENFE) for their trips. RENFE is one of the largest companies in Spain as to payroll, the employees integrating day after day new technologies in their jobs. RENFE is today the first Spanish transport company.



## OCZ (Ocean Containerterminal Zeebrugge)

SNCB-NMBS

1970 - 16 mm - Fr. Ned. - 18 minutes.

Le port de Zeebrugge, situé sur le front de mer permet une rotation rapide des navires de haute mer et constitue une tête de pont idéale pour le trafic des grands containers en provenance ou à destination des autres continents.

Le terminal transocéanique de Zeebrugge a été édifié sur une presqu'île artificielle. Le film montre la construction de la péninsule, l'installation des grues-portiques ainsi que la manutention des containers, le chargement et le déchargement direct du navire sur wagons ou inversement.

*Der Zeebrugger Hafen, der gleich am Meer liegt, ermöglicht den schnellen Umlauf von Hochseeschiffen und stellt einen idealen Umschlaghafen für den Grosscontainerverkehr dar, der von oder zu anderen Kontinenten führt.*

*Das Übersee-Terminal Zeebrugge wurde auf einer künstlichen Halbinsel gebaut. Der Film zeigt den Bau der Halbinsel, die Portalkrananlage wie auch die Containerbehandlung die direkte Be- und Entladung vom Schiff in die Güterwagen oder umgekehrt.*

The port of Zeebrugge, with its seafront location, facilitates the rapid turnaround of sea-going ships and provides an ideal bridgehead for intercontinental traffic in large containers. The transoceanic terminal of Zeebrugge is situated on an artificial peninsula. The film features the building of the peninsula, the installation of gantry cranes, container handling operations, as well as the direct loading and unloading from ship to wagon and vice versa.

## 25 ANS JONCTION NORD-MIDI 25 JAAR NOORD-ZUID-VERBINDING

SNCB-NMBS

1977 - 16 mm - Fr. Ned. - 12 minutes

Ce film a été réalisé lors du 25<sup>e</sup> anniversaire de la mise en service de la jonction ferroviaire entre les gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi. Cette jonction ne relie pas seulement ces deux gares de la capitale mais forme un nœud entre les réseaux ferroviaires des différentes régions du pays.

Le film présente la construction de la jonction et l'importance actuelle de la réalisation.

*Dieser Film wurde zum 25. Jahrestag der Inbetriebnahme der Eisenbahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Brüssel-Nord und Brüssel-Midi gedreht. Dieser Anschluss verbindet nicht nur diese zwei Bahnhöfe der Hauptstadt, sondern bildet auch einen Knotenpunkt zwischen den Eisenbahnnetzen der verschiedenen Regionen. Der Film zeigt den Bau der Verbindung und ihre heutige Bedeutung.*

This film was made on the occasion of the 25th anniversary of the railway link-up between the Brussels-Nord and Brussels-Midi stations. Not only does the link-up join these two sections in the Belgian capital, but it has also become the nucleus of the converging rail routes from the various parts of the country.

The film shows the building of the link-up as well as the rôle it plays to-day.

## ENTREE

SNCB-NMBS

1981 - 16 mm - Fr. Ned. - 16 minutes

Ce film s'adresse à la jeunesse. Il veut faire connaître aux jeunes le train comme moyen de transport moderne et leur indiquer comment prendre contact avec les services du Chemin de Fer.

Il donne des renseignements sur le voyage et démontre qu'il est simple d'emprunter le train, de connaître les heures de départ et d'arrivée ainsi que les différents tarifs offerts aux voyageurs.

*Dieser Film wendet sich an die Jugend. Er wurde gedreht, um sie mit der Eisenbahn als Verkehrsmittel bekannt zu machen und ihr zu erklären, wie man mit deren Diensten in Verbindung tritt.*

*Der Film enthält Angaben über das Reisen und veranschaulicht, wie einfach es ist, den Zug zu nehmen, Auskunft über Abfahrts- und Ankunftszeiten und über die dem Reisenden gebotenen Tarifmöglichkeiten zu erhalten.*

This is a youth-oriented film designed to convey to young people the message that the train is a modern means of transport, and to show them how to contact the railway departments concerned.

The film gives a whole range of travel information, shows how very easy it is to take the train and obtain details about departure and arrival times, fares, and about the possibilities they offer.

## LE RAIL

SNCF

1981 - 16 mm - Fr. All. Angl. - 21 minutes.

Rôle de la SNCF dans le développement de l'économie nationale. Sa tâche de transporteur et les différentes techniques mises en œuvre pour assurer dans les meilleures conditions l'acheminement des voyageurs et des marchandises.

Ce film a été conçu pour servir de support pédagogique lors des cours d'économie de la classe de 4<sup>e</sup> à la terminale, mais son caractère général lui permet d'intéresser tous les publics.

*Rolle der SNCF in der staatlichen Wirtschaftsentwicklung. Ihre Aufgabe als transport unternehmen, und die verschiedenen technischen Einsatzmöglichkeiten, um unter besten Bedingungen Reisende und Güter zu befördern.*

*Dieser Film wurde zu pädagogischen Zwecken für den Wirtschaftsunterricht in Gymnasien vorgesehen, aber sein allgemeiner Charakter interessiert auch andere Leute.*

The role SNCF plays in the expansion of the National Economy. The film demonstrates the different techniques used to transport both passengers and goods in the best possible conditions.

This film was originally made as an educational aid for tuition in economy but it may well be of general interest.

## OPERATION TGV 100

SNCF

1981 - 35 mm - 16 mm - Fr. All. Angl. - 13 minutes

Le 26 février 1981, la rame TGV n° 16 a atteint sur la ligne nouvelle Paris-Lyon la vitesse de 380 km/h, battant ainsi largement le précédent record du monde de vitesse sur rail détenu par la SNCF depuis 1955 avec 331 Km/h.

Cette performance, réalisée par une rame de série, montre que la marge de sécurité disponible vis-à-vis de la vitesse commerciale du TGV (270 km/h) est très importante et que la technologie ferroviaire française se situe parmi les meilleures du monde.

*Am 26. Februar 1981 erreichte der Schnelltriebzug (TGV) Nr. 16 auf der Neubaulinie Paris-Südost die Geschwindigkeit von 380 km/h und schlug damit bei weitem den früheren Weltrekord auf der Schiene, den die SNCF seit 1955 mit 331 km/h innehatte.*

*Diese mit einer serienzug-einheit erzielte Leistung zeigt, dass die Sicherheitsspanne oberhalb der Reisegeschwindigkeit des TGV (270 km/h) sehr beträchtlich ist und die französische Eisenbahntechnik zu den besten auf der Welt zählt.*

On February 26th 1981, TGV trainset n° 16 reached 380 km/h on the new line from Paris to the South-East, thereby smashing the previous world speed record on rail (331 km/h) which the SNCF had held since 1955.

This record was achieved on a production model trainset ; it shows that a significant safety margin is provided in relation to the speed in regular service (270 km/h) and that French railway technology ranks among the best in the world.

## IL ETAIT UNE VOIE

SNCF

1982 - 35 mm - 16 mm - Fr. - 19 minutes

Voilà 150 ans que le premier train de voyageurs a, en France, quitté la première gare pour un voyage qui n'a pas cessé depuis. Dans ce film où se mêlent intimement les documents d'archives et des images arrachées à la conscience collective, la SNCF d'aujourd'hui se penche sur son passé et y trouve les raisons de sa combativité présente et de ses volontés futures.

*Vor 150 Jahren, verliess zum ersten Mal ein Personenzug in Frankreich den ersten Bahnhof für eine Reise, die heute noch andauert. In diesem Film, in dem Archivadokumente eng mit Bildern aus dem gemeinsamen Erbgut vermischt werden, beugt sich die derzeitige SNCF über ihre Vergangenheit und findet darin die Gründe ihrer heutigen Kampfkraft und ihrer zukünftigen Willensfähigkeiten.*

150 years ago, the first passenger train in France left the first station for a trip, which never ended since. In this film, where archives intimately meddle with images taken from collective conscience, today's SNCF is leaning over its past and find some reasons for its present aggressiveness and its future prospects.

## DE VIVES VOIES

SNCF

1982 - 35 mm - 16 mm - Fr. Angl. Esp. - 17 minutes

Lien vital entre les régions de France depuis près de 150 ans, le chemin de fer a su évoluer au rythme du pays.

La technique n'a pas changé (une voie qui assure la circulation et le guidage des convois) mais chaque élément a tiré le meilleur parti de l'expérience et de l'innovation pour être le plus efficient : voie, signalisation, engins de traction, matériel marchandises et voyageurs, gares sont à la pointe du progrès.

Dans tous les domaines apparait le souci constant d'obtenir performances et fiabilité aux moindres coûts pour la collectivité.

*Die Bahn ist seit fast 150 Jahren ein lebenswichtiges Band zwischen den verschiedenen Landesteilen Frankreichs und hat sich dem Entwicklungsrhythmus angepasst.*

*Die Technik blieb ungeändert (Gleise für das Fahren und die Führung der Züge), aber für jedes einzelne Teil wurden die Erfahrung und die Innovation genutzt, um am wirksamsten zu sein : Gleis, Signalsystem, Triebfahrzeuge, Güter- und Reisezugwagen, Bahnhöfe stehen an der Spitze des Fortschritts.*

*In allen Bereichen bemüht man sich ständig um Leistungen und Zuverlässigkeit zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erzielen.*

A vital link between the regions of France for 150 years, rail has progressed in tune with the country.

The technique has not changed (a track which provides the running and guidance of trains,) but each individual component makes the best of experience and innovation to reach an optimum efficiency : track, signalling, tractive units, freight and passenger stock, stations, are in the state of the art.

In all fields, there is a constant concern to achieve higher levels of performance and reliability at the lesser cost for the community.

## TGV AN 1

SNCF

1982 - 35 mm - 16 mm - Fr. Angl. Esp. - 18 minutes.

27 septembre 1981, après 4 années de travaux le TGV est en service. Révolution dans les transports terrestres peut-être, mais sûrement aboutissement d'une évolution qui a commencé en 1955 avec le précédent record du monde de vitesse sur rails.

*Nach 4 Jahren Arbeit, wurde am 27. September 1981 der TGV (Hochgeschwindigkeitszug) in Betrieb genommen.*

*Vielleicht handelt es sich um eine Umwälzung im Landverkehr, aber es ist bestimmt das Ergebnis einer Entwicklung, die 1955 mit dem vorhergehenden Weltrekord auf Schienen begonnen hat.*

On September 27, 1981, after 4 years of construction, TGV is put into service. Perhaps a revolution in land transport, TGV is certainly the outcome of an evolution, which started in 1955 with the previous rail world speed record.

## SANS FAUSSE NOTE

SNCF

1983 - 35 mm - 16 mm - Fr. Angl. - 13 minutes.

Sur la ligne nouvelle Paris Sud-Est, les TGV circulent à 270 km/h en un ballet incessant, où tout faux pas est proscrit. La prévention des avaries et l'entretien des rames doivent donc se situer dans un ensemble cohérent et sans faille, capable d'assurer en permanence et au moindre coût la disponibilité d'un matériel en parfait état. Ce rôle est dévolu à l'atelier du matériel de Paris Sud-Est qui, quotidiennement, sait jouer du TGV sans fausse note.

*Auf der Neubaustrecke Paris-Südosten fahren die TGV-Züge mit 270 km/h wie in einem endlosen Ballett, in dem kein Fehler erlaubt ist. Die Schadensverhütung und die Unterhaltung der Wagenzüge müssen also im Rahmen einer kohärenten und lückenlosen Organisation stattfinden, die imstande ist die Wagen ständig und zu den geringsten Kosten in perfektem Zustand verfügbar zu erhalten. Dies ist die Aufgabe des Ausbesserungswerks Paris-Südosten, das jeden Tag ohne Missgriff mit TGV-Zügen umzugehen weiss.*

On the new line Paris-Southeast, TGV trainsets run at 270 km/h in an endless ballet, where any « faux pas » is prohibited. The prevention of damages and the maintenance of trainsets have to be carried out in a consistent and flawless frame work, which can ensure continuously and at the lowest cost, the availability of the rolling stock in a perfect condition. This rôle is granted to Paris-Southeast rolling stock workshop with plays TGV daily without being out of key.

## RANGEZ VOS BILLES

SNCF

1984 - 35 mm - 16 mm - Fr. - 13 minutes.

Fascinant univers des gares de triage, de ces wagons qui semblent se diriger seuls au hasard de leur humeur.

Et pourtant, rien n'est plus organisé que ce vaste espace où chaque acteur connaît parfaitement son rôle et où seul le visiteur a le droit de rêver.

*Faszinierende Welt der Rangierbahnhöfe mit diesen Güterwagen, die allein, aufs Geratewohl, abzulaufen scheinen.*

*Nichts ist jedoch besser organisiert als dieser ausgedehnte Raum, in dem jeder seine Rolle kennt und wo nur der Besucher seiner Phantasie freien Lauf lassen kann.*

Fascinating universe of marshalling yards, and wagons which seem to be steering themselves wherever they choose.

However, nothing is more organized than this space, where each actor knows perfectly his part and where the visitor is the only one allowed to dream about.

## LA GARE

SNCF

1985 - 35 mm - 16 mm - Fr. - 9 minutes.

C'est souvent à travers la gare que la clientèle et le public en général jugent les services de la SNCF.

La gare, avec son personnel d'accueil, ses multiples installations commerciales, l'affichage des informations destinées aux voyageurs, etc ...

Partons à sa découverte et ne craignons pas de jeter de temps à autre un regard indiscret dans la coulisse.

*Oft ist es der Bahnhof nach dem die Benutzer und das breite Publikum die Dienstleistungen der SNCF beurteilen.*

*Der Bahnhof mit seinem Empfangspersonal, seinem zahlreichen kommerziellen Anlagen, mit der Anzeige der Informationen für die Reisenden, usw.*

*Eine Gelegenheit, Unbekanntes zu entdecken und ab und zu neugierisch hinter die Kulisse zu schauen.*

Customers and the general public often rate SNCF services with reference to the station outward appearance.

The station consists of information staff, many sales facilities, the display of data for passengers use and so forth.

Let's discover it and catch a glimpse from time to time, in the wings.

## LE CHEMIN DE FER DANS L'ECONOMIE

SNTF

1980 - 35 mm - 16 mm - Arabe.Fr. Angl. - 25 minutes

Transport massif sur de longues distances, participation au développement économique du pays, telle est la vocation du train.

*Massenguttransporte über lange Strecken, ein Beitrag zum weiteren wirtschaftlichen Aufschwung des Landes, geleistet von der Eisenbahn, die hierfür 'wie geschaffen' ist.*

The train plays a leading role in the country's life with bulk transport over long distances and participation in economic development.

## SUNNY SCANDINAVIA

VR

(La Finlande en été)

1981 - 16 mm - Non commenté - 28 minutes.

Présentation des voyages par train en Scandinavie et des quatre capitales scandinaves, Copenhague, Oslo, Helsinki et Stockholm.

*Ein Film über die Reiseangebote in Skandinavien und die vier skandinavischen Hauptstädte, Kopenhagen, Oslo, Helsinki und Stockholm.*

The film presents the possibilities of railway travel through Scandinavia. We visit the four capital cities : Copenhagen, Oslo, Helsinki and Stockholm.

SNCF Co n° 8534

Composition-Maquettage **GAPPS**