

B

Deze man memoriseert ... 150 km spoor



ab 4133

Zovele jongetjes dromen ervan treinbestuurder te worden. En onder hen zijn er die volwassen geworden, hun droom niet hebben opgegeven...

Maar hoe wordt men nu treinconductor? Achttien maanden strenge, nauwgezette scholing, technische opleiding en praktische vorming zijn in ons land de regel. Daarbij komt nog een streng medisch onderzoek en een hele reeks psychologische tests. Wanneer alles goed gaat, komt de dag dat de toekomstige bestuurder een bepaalde lijn krijgt toegewezen. Deze lijn moet hij eerst van buiten leren. Op een te-

levisiescherm bekijkt hij uren en uren na elkaar - en dat aan de werkelijke snelheid - elke bocht, elke rechte lijn, elk station van «zijn» traject. Wanneer hij «zijn» spoor en «zijn» machine op en top kent, mag de kandidaat eindelijk de lokomotief van zijn dromen bestijgen, voor een laatste stage in gezelschap van een moniteur.

In België beschikken de treinbestuurders over de modernste scholingsmethoden. En over de meest geperfectioneerde veiligheidssystemen. 't Is daarom dat, wanneer u met de trein reist, u echt «relax» reist.



107.000 ton: een rekord



De exploitatiediensten van de N.M. B.S. hadden reeds een hoogtepunt gekend : 77.000 ton vloeibare brandstoffen die in één maand door een honderdtal wagens van 50 ton werden vervoerd. De grote „boom“ dateert evenwel van december 1971. In minder dan dertig dagen (Kerstdag en Nieuwjaar afgerekend) hebben dezelfde 100 wagens 107.000 ton vervoerd.

Dat betekent 1.000 ton per wagen !

In de omloopcyclus van 24 uren, vertegenwoordigt zulks een bewonderenswaardige prestatie. Stel u voor. Eerste dag : er wordt geladen te Antwerpen, de trein rijdt naar Charleroi ; tweede dag : de wagens die te Gent werden geladen, vertrekken naar Luik ; derde dag : dezelfde trein, te Antwerpen geladen, vertrekt naar Ruien... Mensen en machines hebben een hoge graad van produktiviteit bereikt. Bravo !