



De convoyeurs wachten,

Duiventreinen

Zeven uur 's ochtends, op een afgelegen spoor van het vormingsstation Monceau. Enkele spoorwagens wachten in de rust van de prille morgen. Over enkele ogenblikken vertrekken ze naar Orléans, Bordeaux of Châteauroux. Hun lading is uiterst waardevol: wedstrijdduiven. De eigenaars wachten met spanning en ongeduld op hun terugkeer uit verre oorden.

Voor de NMBS is deze op het eerste gezicht ongewone activiteit niet uitzonderlijk. De spoorwegonderneming vervoert al reisduiven sinds het midden van vorige eeuw. In 1859 werden vanuit Luik de eerste "duiventreinen" op gang getrokken. De ervaring van het departement Goederenvervoer vindt dus haar wortels in de pioniersjaren van het treinvervoer.

Indertijd betekende het treinvervoer van duiven een enorme sprong voorwaarts. Beeldt u zich in dat voordien de manden door dragers te voet naar de plaats van vertrek werden gedragen. De dragers reisden in groep, vaak 's nachts, en de besten bereikten Parijs op acht dagen. Daarvoor ontvingen ze een loon van vijf frank.

Vandaag kost het "ticket" per duif tussen 35 en 100 frank, afhankelijk van de afstand. Er is een speciaal tarief van toepassing waarover jaarlijks overlegd wordt met de Duivenbond. Bij die gelegenheid leggen de geprekspartners ook de dienstregeling vast. Het vervoer zelf wordt opgevolgd door het departement Transport.

Dure vogels

Gedurende de trip logeren deze lange-afstandsvliegers comfortabel in grote korven, in gesloten wagens. Op Orléans, bijvoorbeeld, nemen 25 duiven per korf plaats. Op langere afstanden wordt hun aantal beperkt tot 18 per korf. Per wagen legt een verzorger hen in de watten. Hij ver-

schaft de duiven op tijd en stond een natje en een droogje. Dezelfde verzorger staat in voor het lossen, eens de bestemming is bereikt. Daarna zorgt hij ervoor dat de ledige korven per trein terugkeren, waarna hijzelf per reizigerstrein huiswaarts spoort (vanaf Parijs per Thalys). Al deze attenties zijn meer dan verdiend. De atleten van de snelle vlucht leveren immers verbazingwekkende prestaties. En de toppers zijn goud waard. De winnaar van een regionale wedstrijd sleept 15.000 frank in de wacht, een internationale of nationale laureaat rijft al gauw een miljoen of meer binnen.

Tot in Barcelona

Bijna elke week, van de eerste vrijdag van mei tot de eerste vrijdag van september, zetten tientallen wagens en gesloten treinen koers naar Frankrijk, tot in het diepste zuiden (Perpignan, Dax of Marseille). Soms leidt de tocht zelfs over de Pyreneeën, zoals bijvoorbeeld voor de befaamde wedstrijd van Barcelona.

De duiven worden geladen op woensdag of donderdag en brengen de nacht door in Monceau (of in één van de vier andere Belgische vertrekstations). Op vrijdag of zaterdag komen ze aan de start, afhankelijk van de afstand. Daar worden ze gelost om zo snel mogelijk hun eigen duiventil te bereiken.

Voor de grootste en succesrijkste

vluchten op de lange afstand (zoals Barcelona, Marseille, Perpignan en Dax) zet de spoorweg een heel logistiek systeem op. De marathonvliegers komen onder meer uit Groot-Brittannië, Nederland en Duitsland en worden gehergroepeerd in Montzen. Daar neemt de NMBS de reizigers over, vervoert hen door België, pikt tijdens de doortocht de Belgische deelnemers op en haakt op het eind de wagens aan de Franse treinen richting Zuiden.

Levende traditie

De duivensport kent niet meer het succes van weleer. In de jaren '20 telde ons land honderdduizenden liefhebbers. Toch behoort deze sport tot de populairste vrijetijdsbestedingen (en tot de actiefst beoefende folklore), zowel in Vlaanderen als in Wallonië (waar de patroons vaak duiventillen plaatsten in de mijnwerkersbuurten).

De Belgische Duivenbond heeft nu 75.000 vergunde leden, waarvan de meerderheid in Vlaanderen woont. Hoewel de duivenliefhebbers in aantal verminderten, blijft het aantal duiven al enkele decennia ongeveer constant.

Door haar transportmiddelen en ervaring ter beschikking te stellen, draagt de NMBS bij aan de voortzetting van een traditie die meer leeft dan men zou vermoeden.

de duiven zijn op tijd

Eurocargo '96

(Düsseldorf, 13 - 15 maart 1996)

Overrompeling

Tijdens het achtste "Internationale Salon van Transport en Logistiek" in Düsseldorf stelden de NMBS-Goederenvervoer en Railtrans Duitsland samen de EurailCargo-treinen voor. "Gedurende die drie dagen werd onze stand overrompeld door vervoersverantwoordelijken uit diverse sectoren. We konden vooral rekenen op interesse uit de sectoren staal, chemie, energie en automobiel", zegt Ernst Van Der Stockt, de NMBS-vertegenwoordiger in Keulen.

Eurocargo bood een overzicht van alles wat met transport te maken heeft, gaande van opslag en overslag, koeriersdiensten, vervoermaatschappijen over behandelingsmaterieel, constructeurs van wagens en opleggers, tot informatietoepassingen, vormingsinstituten en belangenverenigingen. Zowel het spoorvervoer als het transport over weg en water

SALON

en het luchtvervoer kwamen er aan bod. De beurs is trouwens één van de belangrijkste gelegenheden voor aankopen door expediteurs en vervoerders. De organisatoren telden 10.000 bezoekers.

De gezamenlijke missie van de NMBS en Railtrans droeg er zeker toe bij het Belgische aanbod van kwaliteitstreinen krachtig te profileren bij een internationaal publiek.