spoor-info

december 1978

Piek in het treinverkeer.

Elk jaar worden met Kerstmis talrijke speciale treinen ingelegd om de Belgische vacantiegangers naar de wintersportstations in het buitenland te brengen.

Een vijftigtal regelmatige en meer dan veertig bijkomende treinen hebben dit jaar op 19, 20, 21 en 22 december, 43 000 reizigers vervoerd naar de Duitse, Oostenrijkse, Franse, Italiaanse en Zwitserse wintervacantiecentra.

Het grote aantal plaatsaanvragen noodzaakte niet alleen het in dienst stellen van al het beschikbaar materieel van de NMBS, maar tevens van talrijke rijtuigen die bij andere netten werden geleend om de treinen te versterken.

Het geheel van deze vervoermiddelen liet toe 21 000 zitplaatsen en 22 000 slaapplaatsen ter beschikking te stellen van de kliënteel van de winterse vakantiecentra.

Inter Rail Senior : Een nieuwe kaart voor de derde leeftijd.

Een studie, uitgevoerd op Europees niveau toonde aan dat er een zekere vraag bestaat naar een vervoerbewijs met soepele gebruiksmodaliteiten voor de derde leeftijd. Als gevolg daaraan wordt naar analogie met de Inter-Railkaart voor jongeren een Inter Rail Seniorkaart voor personen uit de derde leeftijd ingevoerd. Zeventien europese spoorwegnetten brengen vanaf 1 maart 1979 de nieuwe kaart op de markt voor een proefperiode van twee jaar. Om het genot van die kaart te hebben moeten de personen van beide geslachten 65 jaar oud zijn. De kaart laat toe gedurende een maand aan halve prijs te reizen op het net dat ze aflevert en gratis op de andere netten.

De prijs van de kaart, in UIC-frank (Internationale Spoorwegvereniging) bedraagt 360 Fr-UIC in tweede en 540 Fr-UIC in eerste klas. Omgerekend aan de huidige koers van de UIC-frank zou dat bedrag thans 5 220 BF respectievelijk 7 830 BF zijn.

NMBS, Dienst Pers en Public Relations
Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel
Tel. (02) 524.20.34

Overname toegestaan, ook zonder bronvermelding

Foto's worden graag door de Dienst Pers en Public Relations ter beschikking gesteld.

Volgende spoorwegnetten nemen aan dat initiatief deel : Zwitserse Bondsspoorwegen (SBB), Luxemburg (CFL), Roemenië (CFR), Griekenland (CH), Portugal (CP), Duitse Bondsrepubliek (DB), Denemarken (DSB), Italië (FS), Yoegoslavië (JZ), Nederland (NS), Noorwegen (NSB), Oostenrijk (ÖBB) Spanje (RENFE), Zweden (SJ), België (NMBS), Frankrijk (SNCF), Finland (VR).

Er wordt ook overwogen bilaterale of multilaterale overeenkomsten af te sluiten tussen de spoorwegnetten om de bestaande nationale verminderingen wederzijds te erkennen.

NSB : de spoorwegen en de sneeuw.

In de winter heeft de spoorweg af te rekenen met het probleem van de slechte weersgesteldheid om door te gaan betrouwbare en punctuele diensten te verzekeren.

In landen met strenge winters is het vooral de sneeuw die de grootste moeilijkheden oplevert voor de spoorwegnetten. Dit is onder andere het geval voor de Noorse Staatsspoorwegen (NSB) waar de lengte van het huidige net 4 241 km bereikt, waarvan er 2 400 km geëlektrificeerd zijn.

Op enkele lijnen, die biezonder blootgesteld zijn aan slechte weersomstandigheden, zoals de lijn Oslo-Bergen en de lijnen van Nortland, laten vaste installaties van sneeuw- en lawineschermen toe het hoofd te bieden aan de ruwe winters. Bovendien zijn de lokomotieven van alle belangrijke lijnen vooraan uitgerust met een afgeplatte sneeuwopruimer, die het spoor ruimt over een breedte van 2,30 m. Verschillende typen van sneeuwopruimers worden daarbij gebruikt.

Het laatste toestel, dat in dienst gesteld werd, is een wenteloprui-mer, de HB 12, uitgerust met een turbineoverbrenging en waarvan het bovenste deel 180° rond kan draaien ten overstaan van het onderstel van het toestel en dus met de as van het spoor. Deze uitrusting is biezonder doeltreffend in geval van sterke sneeuwval. Gelijkaardige tuigen bestaan op meerdere andere netten.

Het erts reist per trein in de Duitse Bondsrepubliek.

Het verkeer van zware bloktreinen met ertsen tussen Nordenham eerst, later tussen Hamburg en de staalfabrieken van Peine-Salzgitter, nabij Brunswick, blijkt een sukses te zijn. Een eerste zware trein met erts heeft onlangs tussen Hamburg en Ratisbonne gereden. Vandaar zal het erts vervoerd worden met platte schuiten op de Donau tot de staalfabrieken van Linz.

Tussen Hamburg en Peine-Salzgitter, rijden de treinen die het ertstransport verzekeren met 40 wagens met 6 assen, elk geladen met 100 ton. Het totale gewicht van deze treinen, die de zwaartste zijn van Europa, bereikt 5 400 ton.