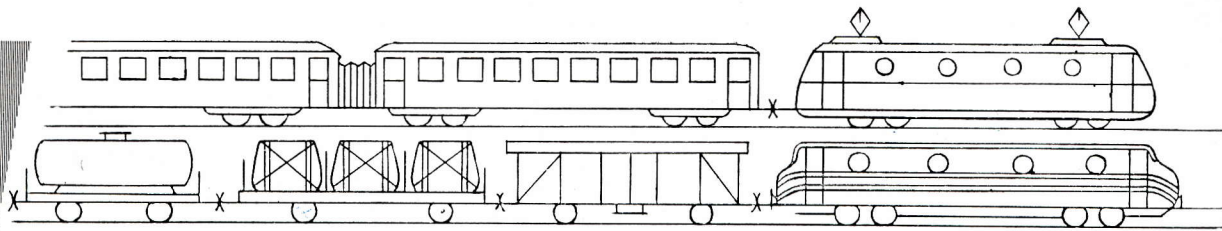


B

N^r 6

DECEMBER 1961



SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.
CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 TOESTEL 3602



*de
spoorweg...
de
zekere
weg
naar de
bergen*

I N H O U D :

	Blz.
Ook Nederland palletiseert!	2
De electronica bij de Spoorwegen	4
De Internationale Spoorwegunie trekt een lijn!	7
Tariefberichten. Wederuitgave van bundels III en VI van de goederentarieven voor wagenladingen	9
De spoorweg... de zekere weg naar de bergen	10
25 ketelwagens zijn in dienst	12
Nijverheidsgronden ...	14
Het Belgisch Tariefstelsel voor goederenvervoer. De EGKS-tarieven	15
De dienstregeling van de internationale reizigerstreinen voor 1962-1963	17
Inhoud Spoornieuws-jaargang 1961	19
Overbelasting of slecht laden... ..	20

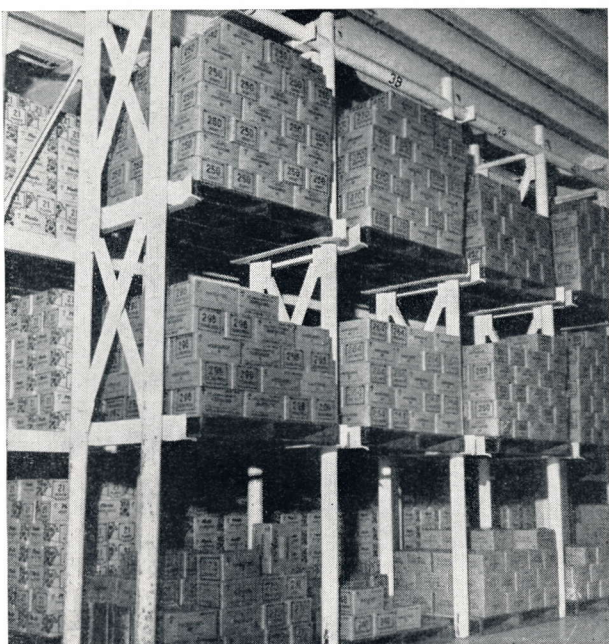
Foro's:
Blz. 1 : Graubünden.
M. Meerkämper, Davos.
Blz. 10 : ZFV.

De Nederlandse Spoorwegen kunnen bogen op een pool van 20.000 pallets bestaande uit platte en boxpallets. Uit betrouwbare gegevens blijkt dat deze hoeveelheid reeds onvoldoende is om aan de steeds stijgende vraag te kunnen voldoen.

De Nederlandse industrie palletiseert trouwens in een steeds toenemend ritme.

De Vanden Bergh en Jurgens Margarinefabrieken (Unilever) te Rotterdam alléén hebben een bestendige rotatie van 2.000 houten pallets voor hun spoorvervoer bij wagenladingen bestemd voor grossiers verspreid over geheel Nederland.

Deze grossiers beschikken natuurlijk over installaties die uitgerust zijn om gepalletiseerde goederen te ontvangen.



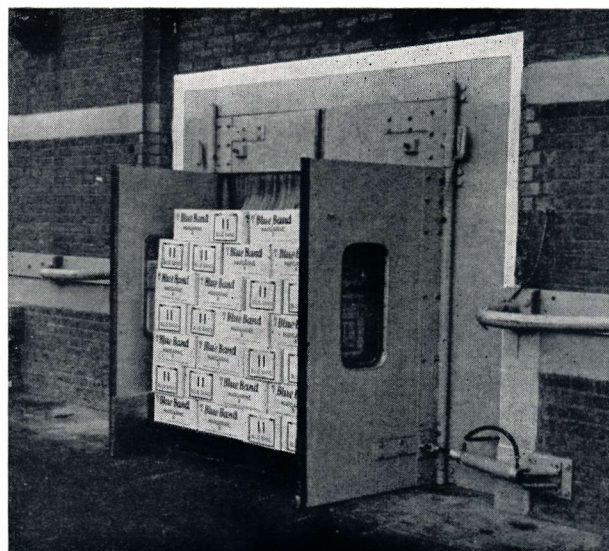
2

Het expeditieproces verloopt vlot. De in kartonnen dozen verpakte margarine wordt op platte pallets geladen tot een gewicht van 950 kg per stuk (foto 1). De beladen pallets worden opgestapeld in het magazijn waar steeds een metershoge voorraad voorhanden is (foto 2). Uit deze voorraad wordt geput om de klanten regelmatig te bedienen. Met de vorkheftruck worden de beladen pallets langs een der klapdeuren in de scheidingsmuur van het magazijn (foto 3) op het verhoogd laadperron geschoven, waar zij op hun beurt door een heftruck worden opgenomen en in de spoorwagen geladen (foto 4 en 5). Deze klapdeuren worden door de heftrucks zelf opengedruwd en sluiten automatisch wanneer deze zich terugtrekken.

Het is duidelijk dat een dergelijke laadoperatie slechts weinig minuten in beslag neemt. Het gebruikte personeel is één man in het magazijn en één man op het perron.



*Hoever staan wij
in België?*



3

2



5

De lading van elke wagen bestaat uit 16 pallets, hetzij een gezamenlijk gewicht van $950 \text{ kg} \times 16 = 15.200 \text{ kg}$. Vroeger werd er slechts gemiddeld 7,5 ton per wagen geladen. Het vervoer gebeurt altijd in dezelfde wagens die dan ook met een speciale stuwring zijn uitgerust. De palletisering betekende aldus voor de Margarinefabriek Vanden Bergh en Jurgens een enorme bezuiniging van materieel en werkkrachten.

En dit is maar één voorbeeld uit de velen in Nederland. Hoever staan de Belgische producenten t.o.v. het palletiseren van hun bedrijf?

De Europese economische gemeenschap zal een ruime omzet van goederen in de hand werken.

Willen de Belgische producenten gelijke tred houden met de snelle en moderne structurele evolutie ter zake dan is het hoog tijd dat zij zich op geen enkel gebied laten voorbijstreven en hun installaties moderniseren en aanpassen.

Het palletiseren hervormt op een ingrijpende rationele manier de goederenbehandeling en het vervoer, zowel binnen als buiten het bedrijf. Wij vestigen de aandacht van de Belgische handelaars en industriëlen op deze aangroeiende evolutie.

In onze volgende nummers zullen wij hen aanhoudend uitnodigen met ons een blik te werpen over het muurtje van onze voornaamste buurlanden.



4

3

De electronica

Bull. n. 123	D. Vracht	A. personeel	Paal-Taxi	Rev. Gew. Al. 100	Rebours.	G. V. Bull. n. 123	F. Vracht	Rebours.	9250	Paal-Taxi	D. Vracht	F. Vracht	D. Vracht	D. Vracht
Van Lierde N.V. 382 Kerkstraat Lier					Van Lierde N.V. 382 Kerkstraat Lier									
SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek					SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek									
ELEC MAT					ELEC MAT									

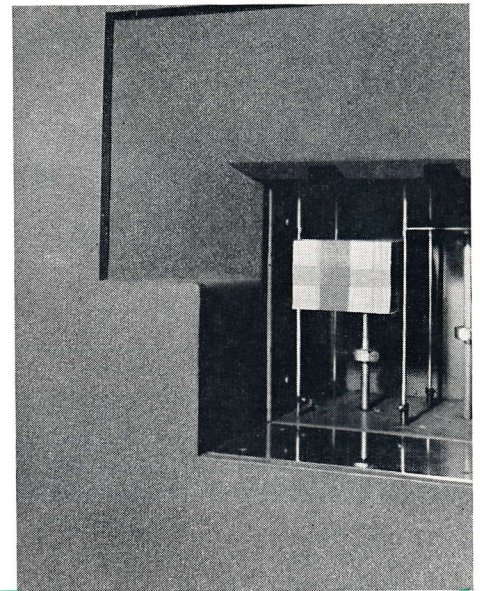
1



2

Bull. n. 123	D. Vracht	A. personeel	Paal-Taxi	Rev. Gew. Al. 100	Rebours.	G. V. Bull. n. 123	F. Vracht	Rebours.	9250	Paal-Taxi	D. Vracht	F. Vracht	D. Vracht	D. Vracht
Van Lierde N.V. 382 Kerkstraat Lier					Van Lierde N.V. 382 Kerkstraat Lier									
SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek					SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek									
ELEC MAT					ELEC MAT									

3



4

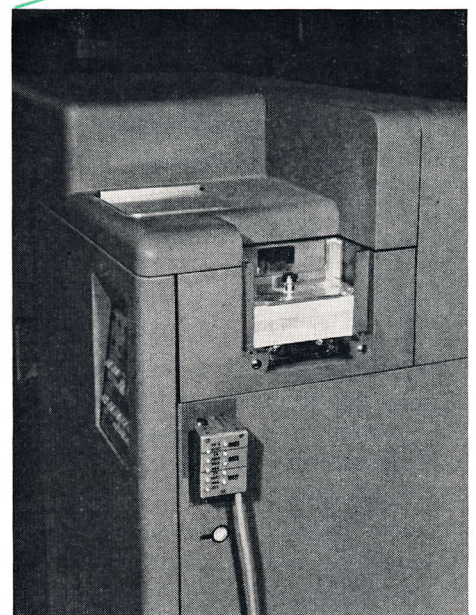
De spoorweg volgt de vooruitgang op de voet, ook op het stuk van de Administratieve arbeidsmethoden.

Al de Brusselse verzenders en de geadresseerden die er mee in betrekking staan, hebben de nieuwe mechanografische kaart (of, bij aankomst, een gedeelte van die kaart) in handen gehad, die als verzendingsbulletin bij vertrek uit het wegcentrum Brussel dient.

Om u een gedacht te geven over het gebruik van die kaart en de verbeteringen die zij opleverde, zijn wij naar Brussel Thurn en Taxis op fotoreportage gegaan.

1. Dit is de bulletin-kaart zoals de afzender ze aan de besteldienst afgeeft. Zodra de vrachtwagen in de late namiddag in het wegcentrum is teruggekeerd, worden in het middenvak onder de titel „Service-Dienst” gecodeerde gegevens over het vervoer van de zendingen met de hand ingeschreven.

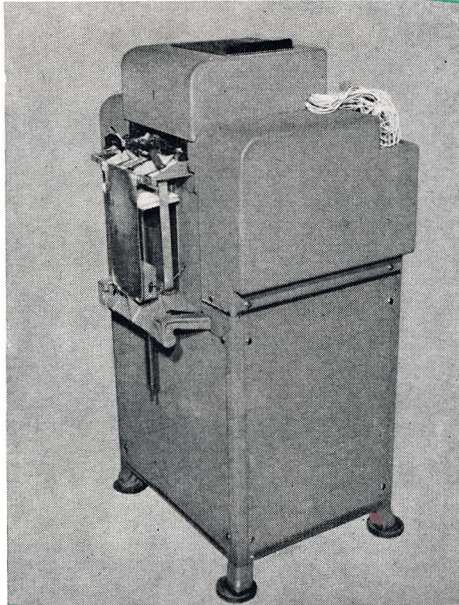
4bis



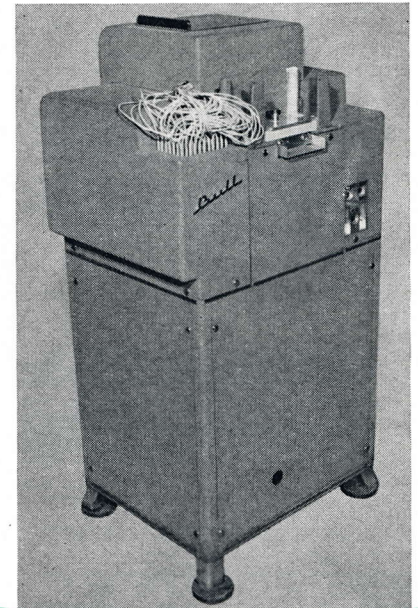
bij de Spoorwegen

5

Bull. n. 123	D. 206	Vracht 34	A. percont. 5	Versprek. 62	Post. 199	G. V. Bull. n. 123	9250	Bull. n. 123	D. 206	Vracht 34	A. percont. 5	Versprek. 62	Post. 199
Van Lierde N V 382 Kerkstraat Lier				Service - Dienst 5				Van Lierde N V 382 Kerkstraat Lier					
SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek								SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek					
ELEC MAT													



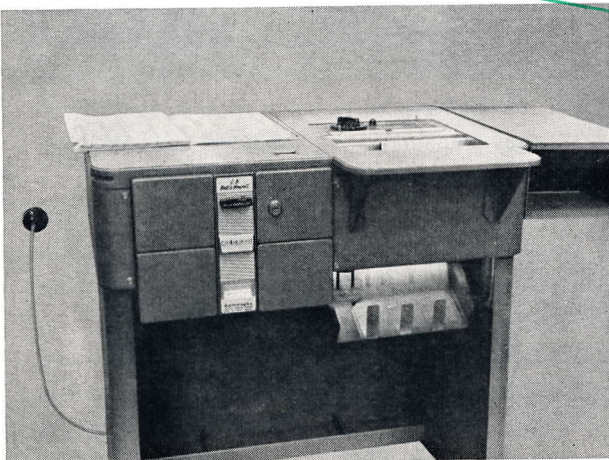
6



6bis

7

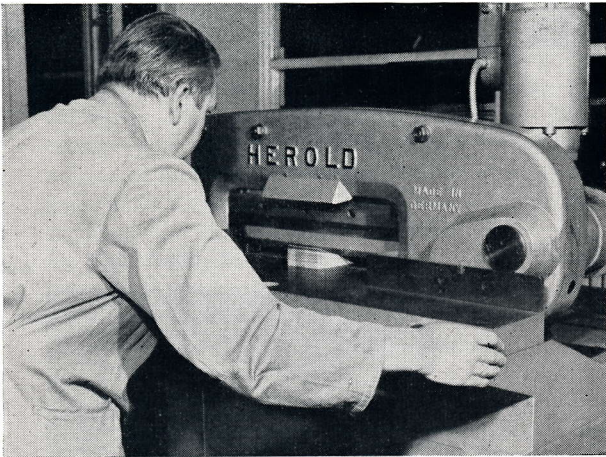
Bull. n. 123	D. 206	Vracht 34	A. percont. 5	Versprek. 62	Post. 199	G. V. Bull. n. 123	9250	Bull. n. 123	D. 206	Vracht 34	A. percont. 5	Versprek. 62	Post. 199
Van Lierde N V 382 Kerkstraat Lier				MECHEL 199				Van Lierde N V 382 Kerkstraat Lier					
SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek								SAVIC 296 Picardstraat Molenbeek					
ELEC MAT													



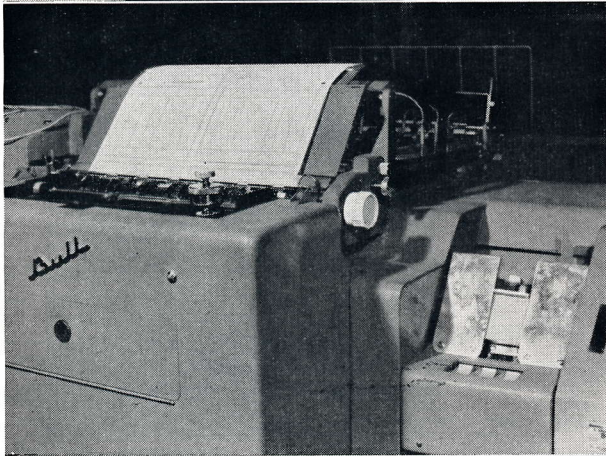
8

2. Bepaalde gegevens worden in de bulletin-kaart geponst : gewicht, aantal colli, terugbetalingen en codes die het vervoerregime (franco, niet-franco, aanhuisbestelling, kantoorliggend), de gemeente van de geadresseerde, alsook eventuele speciale vervoervoorwaarden weergeven (containers, teruggezonden ledige verpakking, weging, enz...).
3. Bulletin-kaart na ponsing.
De kaarten worden van nu af alleen nog door machines behandeld. Zij worden met een transportband naar het lokaal van de machines gebracht.
4. De kaarten gaan in een tempo van 120 kaarten per minuut in het electronisch brein.
De twee foto's tonen het in- en uitgaan van de kaarten.
5. In het electronisch brein zijn dan de volgende aanwijzingen in de kaart geponst :
 - naam van het station van bestemming;
 - litera van de wagen waarin de colli zullen

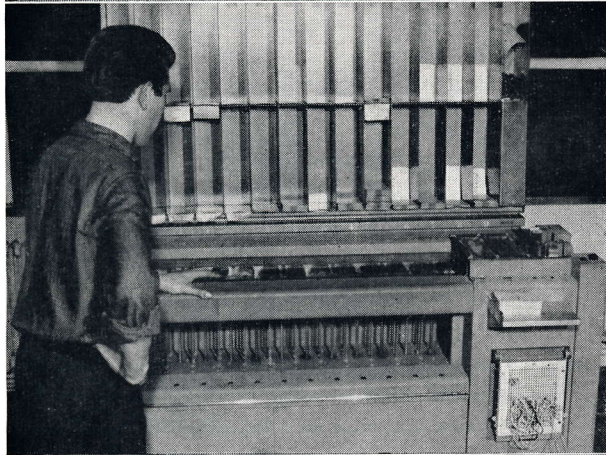
De electronica



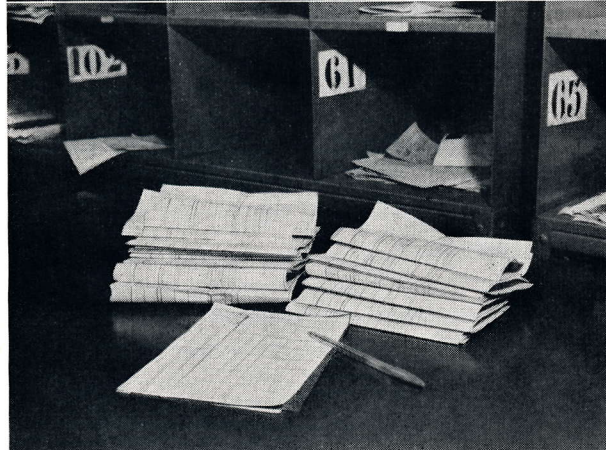
9



10



11



12

geladen worden (de litera is een identificatienummer voor de lading, het heeft niets gemeen met het reeksnummer dat op de wagen geschilderd is);

- datum van verzending;
- een dossiernummer (factagenummer in spoorwegtaal) bestemd voor eventuele latere opzoekingen;
- de vrachtprijs, berekend door de machine;
- de eventueel bij de geadresseerde te innen som.

6. De kaarten gaan dan in een tempo van 60 per minuut door de interpreteermachine die tot taak heeft sommige der geperforeerde aanwijzingen van de kaart in gewoon schrift om te zetten en op de bovenboord te drukken.
7. Kaart die uit de interpreteermachine komt.
8. Met het oog op eventuele latere opzoekingen worden de kaarten op microfilm gebracht en gerangschikt volgens de dossiernummers waarvan onder 5 sprake is.
Tempo : 400 kaarten per minuut.
9. De kaarten worden door een stevige snijmachine in tweeën gesneden. Het rechter derde gedeelte geldt als ontvangstbewijs voor de afzender, het linker gedeelte vormt het vervoerdocument dat met de zending meegaat.
10. De kaarten (linker gedeelte) gaan in een tabelleermachine die per klant de borderelfacturen van de zendingen opstelt in een tempo van iets minder dan 100 kaarten per minuut. Borderellen en ontvangstbewijzen (rechter gedeeltes) worden dan aan elkaar bevestigd en 's anderendaags aan de afzenders overhandigd.
11. Vervolgens worden de kaarten (linker gedeelte) getriërd en de tabelleermachine (waarvan sprake onder 10) stelt een samenvattend borderel per wagen op.
12. Kaarten en borderel worden samengevoegd voor het vertrek. Het is 22 uur. *De 16.000 in de loop van de dag afgehaalde zendingen zijn klaar*: de colli in de wagens geladen, de vervoerdocumenten bevracht en gefrankeerd, de facturen opgesteld en de boekhoudingsbalans afgesloten.

DE INTERNATIONALE SPOORWEGUNIE

TREKT EEN LIJN

De Internationale Spoorwegunie (U.I.C.) groepeert 49 spoorwegmaatschappijen, waaronder die der 17 landen van West-Europa die lid zijn van de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer (CEMT). Op verzoek van deze conferentie, heeft de U.I.C. zopas een memorie gepubliceerd, getiteld „De economische problemen van de spoorwegen der Lid-Staten van de CEMT”.

Men kan het initiatief van de CEMT niet genoeg loven omdat zij zich, op het ogenblik dat de zes landen van de Europese Economische Gemeenschap in versneld tempo hun verwezenlijkingen doorvoeren, reenschap heeft gegeven van het groot belang van het internationaal vraagstuk van het vervoer in het raam der expansie van het handelsverkeer. Zo zij zich tot de U.I.C. heeft gericht om de gegevens ervan te laten preciseren en om oplossingen voor te stellen, dan is dit in de eerste plaats omdat de financiële toestand van de spoorwegnetten, wegens de ontwikkeling van de andere vervoermiddelen, voor talrijke regeringen een voorwerp van bezorgdheid is geworden en ook omdat de U.I.C. reeds verscheidene memories over dit onderwerp heeft uitgegeven en aldus een speciale bevoegdheid heeft verworven om een hechte grondslag voor de latere werkzaamheden van de Conferentie der Ministers te leggen.

De publicatie van deze memorie komt bijzonder ge-

legen, nu dat de Economische Gemeenschap der Zes Landen er naar streeft om een gemeenschappelijke vervoerspolitiek vast te leggen.

I. Voorafgaande opmerkingen.

1. Hoewel de U.I.C. het standpunt van de Spoorweg weergeeft, heeft zij er niettemin naar gestreefd opvattingen te weren welke zouden ingegeven zijn door een enge bekommernis om stelselmatig de eigen belangen van de spoorwegnetten te verdedigen. Trouwens, de spoorweg heeft in zijn huidige stand, en ongeacht de modaliteiten die in de verschillende landen gelden voor zijn conventionele betrekkingen met de Staat, het karakter van een onderneming ten dienste van de gemeenschap en maakt deel uit van de economische structuur van de Naties. In die omstandigheden ware het nutteloos, de vraagstukken welke de spoorweg aangaan, te willen behandelen zonder zich boven de rivaliteiten te plaatsen, zonder resoluut te breken met bepaalde toestanden die overleveringen uit het verleden zijn, kortom zonder steeds rekening te houden met de hogere verantwoordelijkheid van de Regeringen. Het is wel degelijk op dit hoger plan van het algemeen belang dat de U.I.C. zich heeft willen plaatsen, in de overtuiging dat dit loyaal zoeken naar de beste oplossingen voor de gemeenschap er zal kunnen toe bijdragen om de standpunten nader tot elkaar te brengen en tot effectieve resultaten te komen.

2. De U.I.C. wijst er bovendien op dat haar verslag in hoofdzaak van principiële aard is, hoewel het zo bepaald mogelijke suggesties behelst. Om in concrete gevallen de toekomstige plaats van de spoorwegen in het vervoerwezen te bepalen, moet men natuurlijk rekening houden met de technische vooruitgang, die thans aanzienlijke mogelijkheden biedt voor geautomatiseerde en in ruime mate geautomatiseerde lijnen. De U.I.C. kan, voor zover dit nodig is, dienangaande de gewenste nadere gegevens verschaffen. Waar het echter op aankomt is dat de belanghebbende Departementen van de verschillende landen de omvang vatten van het „spoorwegprobleem”, dat zij overtuigd worden van de noodzakelijkheid dit probleem op een hoger plan op te lossen en ten slotte hun beslissingen op onaanvechtbare grondslagen vestigen.

3. Het vervoerwezen in het algemeen en de verschillende vervoermiddelen in het bijzonder hebben hun eigen kenmerken, die voor een groot deel de complexiteit en de moeilijkheid van het probleem der coördinatie van het vervoer verklaren. De ontleding van die kenmerken toont aan dat de Spoorweg, van technisch standpunt gezien, nog zeer ruime mogelijkheden heeft wat betreft het potentieel en de kwaliteit van zijn vervoer, dat hij een werkelijk concurrerend vervoermiddel blijft dat bijzonder aangepast is aan de bestendige behoeften van de nijverheid en dat, bij een belangrijke expansie van het vervoer, zijn aandeel in het totaal verkeer zeer aanzienlijk zou moeten toenemen. De modernisering van de spoorweg blijkt dus

een economische noodzakelijkheid te zijn die ver boven de enge belangen van de spoorwegnetten uitreikt.

II. De noodzakelijke aanpassing van de spoorweg op zichzelf beschouwd.

4. De U.I.C. wordt er aldus in de eerste plaats te genoopt, alleen van het standpunt van de spoorweg uit en afgezien van de andere vervoermiddelen, te onderzoeken welke maatregelen aangewezen zijn om de modernisering en, meer in het algemeen, de aanpassing van de spoorwegnetten aan de behoeften van de huidige economie te vergemakkelijken.

Heeft de spoorweg zich de ontzaglijke inspanning getroost welke hij zelf moest opbrengen met de middelen waarover hij beschikte? Om deze vraag te beantwoorden verwijst het verslag naar de grondige evolutie van de spoorwegnetten op technisch, commercieel en structureel gebied, welke evolutie tot uiting gekomen is in een veelal aanzienlijke verhoging van de productiviteit en in de vermindering van de kostprijzen.

Wat er ook van zij, de spoorwegbesturen zijn er zich van bewust dat hun inspanningen met al de nodige energie moeten doorgezet worden.

5. De spoorweg kan echter zijn eigen actie alleen dan ten volle doelmatig doen zijn, wanneer de Openbare Overheid hem de middelen verschaft om al te doen wat binnen zijn eigen gebied ligt om het financieel evenwicht te benaderen, met inbegrip van de afschrijvingen en het aanleggen van de onmisbare reserves. Die middelen kunnen als volgt worden samengevat:

- in het algemeen, er voor zorgen dat de spoorweg zoveel mogelijk het karakter heeft van een nijverheids- en handelsonderneming;
- bijgevolg vermijden er een werktuig voor sociale of economische politiek van te maken door het invoeren van steuntarieven als hulp aan de nijverheid, of van zeer lage tarieven ten voordele van bepaalde categorieën van gebruikers;
- in het belang van de waarheid en om klaarheid te scheppen, overgaan tot een voorafgaande verrichting, de z.g. „normalisatie van de rekeningen”, die er in bestaat de huidige rekeningen te vervangen door „genormaliseerde rekeningen” opgemaakt naar het voorbeeld van die van een nijverheids- en handelsonderneming, met uitschakeling, of zoniet met tenlasteneming door de openbare begrotingen, van de uitgaven die niet in die rekeningen passen en waarvoor overigens geen tegenprestatie gevonden wordt. Ter aanvulling van de speciale memorie welke de U.I.C. in januari 1957 heeft opgesteld, verschaft het verslag aan de CEMT al de nuttige aanwijzingen betreffende het juiste oogmerk, de grenzen, de elementen en de toepassingsvoorwaarden van deze verrichting tot normalisatie van de rekeningen. Het herinnert er aan dat, enerzijds, de normalisatie van de reke-

ningen niet kan bestaan in eenvoudige overboekingen maar dat zij een „financiële werkelijkheid” moet zijn en, anderzijds, dat zij geen invloed heeft op de oorzaken zelf van de ontoereikendheid der ontvangsten of van de uitgaveoverschotten en dat hierbij de basismaatregelen die er moeten toe strekken een harmonisch vervoerstelsel te bevorderen, al hun belang behouden. Het legt er ook de nadruk op dat de terugbetalingen door de openbare begrotingen ten behoeve van de normalisaties niet mogen voorkomen als uiteindelijke correcties, die door de openbare mening al te vaak met toelagen worden gelijkgesteld. Tot slot wordt in dit verslag onderstreept dat het van belang is rekening met de toestand van elk land te houden bij de contacten tussen de Regeringen en de Spoorwegondernemingen, met dien verstande nochtans dat men de normalisaties zoveel mogelijk eenvormig behoort te maken door de algemene principes der verrichting op dezelfde wijze toe te passen;

- de spoorweg ook toelaten de belangrijke investeringen te financieren en te verwezenlijken die een vereiste zijn voor zijn modernisering en, zover dit nodig is, voor de vergroting van zijn capaciteit;
- hem de beheersautonomie en de vrijheid van handelen van een ware nijverheids- en handelsonderneming toestaan in de mate dat zulks strookt met de algemene controleopdracht van de Openbare Overheid; in het bijzonder hem de grootst mogelijke soepelheid verlenen op commercieel gebied, onder meer voor het vaststellen van de tarieven, en op het gebied van het aanwenden van de uitgaven;
- de spoorweg een ruime vrijheid laten voor zijn technische aanpassing, wat betreft de structuur van de netten (inkrimping en concentratie van de diensten), het beroep op derden voor bepaalde bijactiviteiten en de mogelijkheid om, met de gewenste waarborgen, gebruik te maken van de auto, onder meer voor het eindvervoer;
- tenslotte de openbare mening voorlichten over de noodzakelijkheid van die hervormingen, omdat het publiek moet begrijpen dat de Spoorweg een nijverheids- en handelsonderneming is ten dienste van de gemeenschap, een onderneming die, zonder een maximale winst na te streven, zich nochtans geen buitensporige eisen kan laten opleggen waardoor haar rendabiliteit in het gedrang dreigt te komen.

III. Noodzakelijkheid van een algemene vervoerspolitiek.

6. Na de uiteenzetting van de maatregelen eigen aan de spoorweg, waarvan de toepassing ten eerste is gewenst, wordt in het verslag vastgesteld dat die maatregelen, indien ze afzonderlijk werden genomen, een niet-rationele verdeling van het verkeer in stand zouden houden. Dezelfde overweging zou gelden ten aan-

(vervolg blz. 18)

Tarief Berichten



Wederuitgave van bundels III en VI van de goederentarieven voor wagenladingen

De NMBS heeft besloten op 1 januari 1962 een herdruk te laten verschijnen van de bundels III en VI van haar goederentarieven.

BUNDEL III

Deze bundel omvat de classificatie en de nomenclatuur van de goederen die gerangschikt zijn volgens een codenummer, alsook de alfabetische lijst van deze producten.

Onder een gelijkaardige presentatie onderscheidt de nieuwe uitgave (welk tweetalig is) zich van de huidige editie door het feit dat de goederenrubrieken aangepast werden enerzijds aan een ontwerp van nomenclatuur van de Internationale Spoorwegunie en anderzijds aan de eenvormige goederennomenclatuur voor de noodwendigheden van de vervoerstatistiek van de Europese Economische Gemeenschap.

Sommige goederen hieronder vermeld hebben een tariefdeclassering ondergaan zodat hierop voortaan een lagere klasse toepasselijk is; het betreft hier :

— Fonoliet	3e kl./4e kl.
— Graniet in blokken	3e kl./4e kl.
— Molenstenen	2e kl./4e kl.
— Papenhout (bois de fusain)	1e kl./3e kl.
— Porfier	3e kl./4e kl.
— Puimsteen	1e kl./4e kl.
— Samengestelde stoffen van ammonium en calciumnitraat voor bemesting	1e kl./3e kl.
— Samengestelde stoffen van ammonium en kaliumnitraat	1e kl./3e kl.

De verkoopprijs van deze bundel bedraagt 150 F of 130 F naargelang de belangstellende firma's hem wensen te ontvangen met of zonder omslag in karton.

BUNDEL VI

Deze bundel, te raadplegen voor het vervoer per volledige wagenladingen van goederen onderworpen aan de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, werd uitgegeven op 1.5.1956. Wegens het groot aantal tot nu toe gepubliceerde verbeterbladen (meer dan honderd) werd besloten tot zijn herdruk over te gaan.

Enkele vormwijzigingen worden aan de vroegere tekst aangebracht, de principes zelf van de reglementering blijven nochtans ongewijzigd.

De verkoopprijs van deze bundel bedraagt 250 F of 230 F naargelang de koper hem met of zonder omslag in karton wenst te bekomen.

★★

De hiervoor vermelde prijzen omvatten de overdrachtstaxe evenals de levering van de verbeterbladen voor het bijhouden van deze bundels tot hun volgende herdruk. De levering wordt gedaan tegen voorafgaandelijke betaling op PCR 1010 van de NMBS.

Wij raden de cliënteel ten zeerste aan de reden van de betaling op de keerzijde van het stortingsbulletin aan te duiden en, wat bundel VI betreft, ook te preciseren of de Nederlandse ofwel de Franse uitgave verlangd wordt.

DE
SPOORWEG...
DE
ZEKERE
WEG
NAAR DE
BERGEN



Zo de liefhebbers van wintersport geen moeilijkheden onder- vinden om niettegenstaande het seizoen en het reliëf de berg- landen te bereiken, danken zij zulks aan de spoorweg die met het algemeen bekende succes met sneeuw en vorst afrekent.

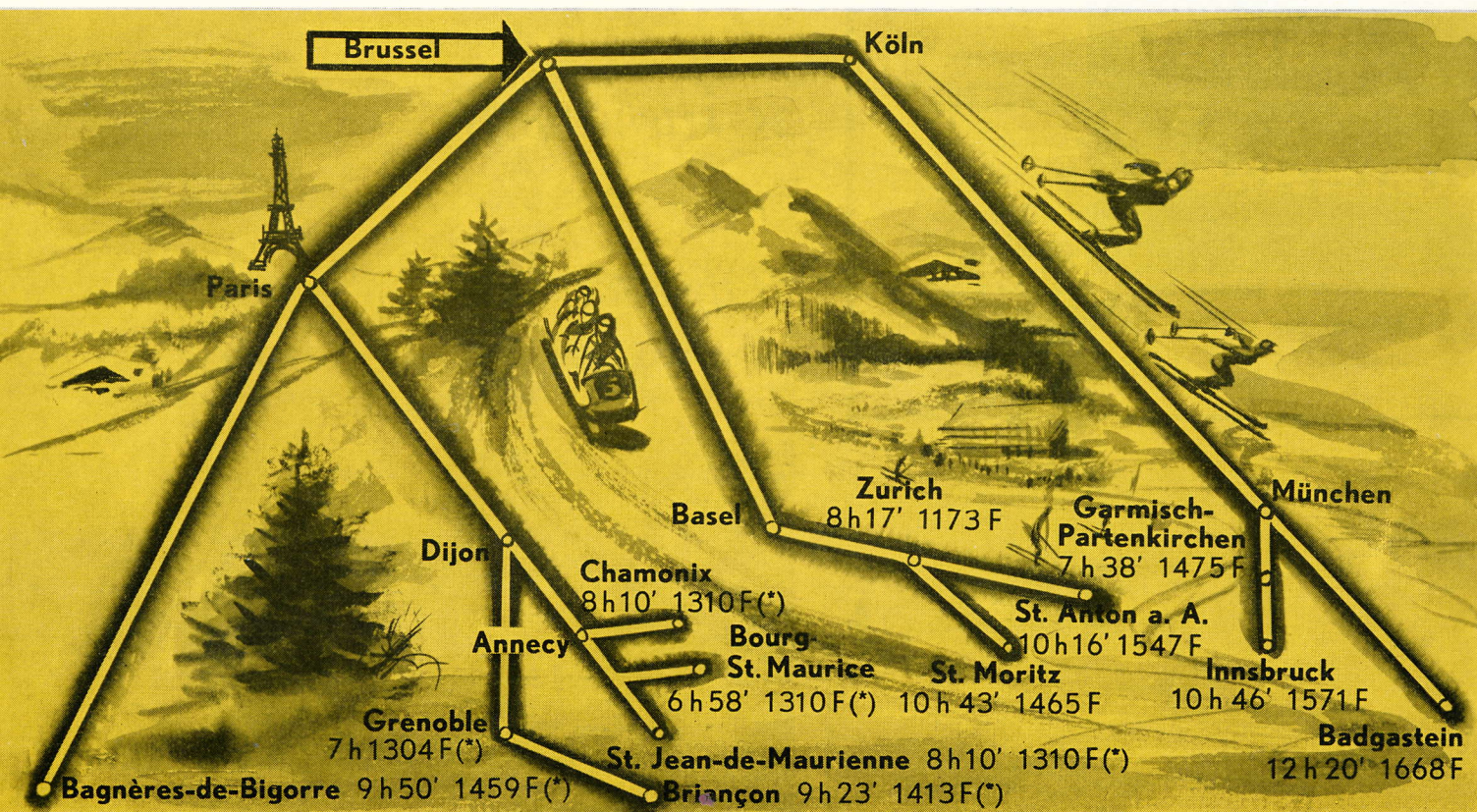
Iedereen weet dat de spoorweg de skiërs tot op de toppen van de sneeuwvelden voert. Nochtans zijn al de voordelen welke de trein biedt, nog steeds onvoldoende gekend.

België bevindt zich op een afstand van 700 tot 1000 km van de verschillende Europese skistations.

Voor de sportliefhebbers wier vacantedagen juist zijn afge- meten, biedt de trein het grote voordeel dat deze afstand in één nacht en dus zonder tijdverlies wordt afgelegd.

Wanneer men tegen de avond vertrekt — behalve voor de stations welke men via Parijs bereikt, waarvoor men thans te Brussel in de namiddag moet vertrekken — brengt de trein U de volgende dag 's morgens ter bestemming.

Aldus bereikt U dezelfde dag dat uw vakantie aanvangt, op de



1) (*) Toeristisch biljet SNCF.

2) De vermelde prijzen (Belgische franken) zijn deze van een 2e klassebiljet (heen en terug) bij vertrek uit Brussel.

aangeduide uren de sportcentra die op de kaart hierboven voorkomen.

Buiten deze verbindingen leggen de reisbureau's tal van geregelde extra-treinen naar verschillende richtingen in.

De ligwagens die in de nachttreinen lopen, zijn toegankelijk voor al de reizigers met een 2e-klassebiljet tegen betaling van een toeslag van 115 F (naar Savoje 135 F bij vertrek uit Parijs).

De ligafdelingen 2e klasse bieden plaats voor 6 personen.

Bij vertrek uit Parijs naar de Franse stations zijn er ligplaatsen 1e klasse voor 4 personen per afdeling.

Op de ligplaats, die van vulling en springveren is voorzien, kan men de nacht uitgestrekt en ontspannen doorbrengen. In principe kleedt de reiziger zich niet uit, maar omdat zulks toch discreet kan gedaan worden, verschaft de spoorweg buiten het oorkussen 2 dekens zonder beddelakens.

Per rijtuig is er een bediende ter beschikking van de reizigers. Aan hem kan men zijn vervoerbewijzen en zijn indentiteits-

papieren toevertrouwd om aan de grenzen niet gestoord te worden. Behoudens in uitzonderlijke gevallen zal hij u de douanecontrole besparen. Kortom, U brengt een nacht door „zoals thuis”. En 's morgens gebruikt U een van de vier toilet-afdelingen van het rijtuig, waarin koud en warm water, een electrisch stopcontact enz. voorhanden zijn.

De reiziger die nog meer comfort wenst, kan een van de verschillende mogelijkheden gebruiken die de slaapwagens bieden (afdelingen met een of twee bedden in 1e klasse, of met 3 bedden in 2e klasse).

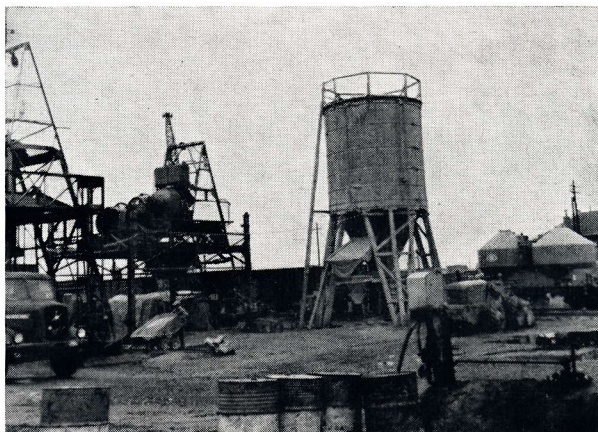
Hoe U het uiteindelijk ook doet, met de trein neemt U een goede start en komt U in blakende vorm ter bestemming aan.



In ons nummer 4 van juli jongstleden werd het indienststellen van 25 ketelwagens met pneumatische lossing, voor het vervoer van stoffgoederen in het vooruitzicht gesteld. Thans zijn deze wagens in dienst. Gezien het succes door dit materieel behaald beoogt de N.M.B.S. het effectief met ongeveer 150 eenheden te verhogen.

25 ketelwagens zijn in dienst

Een werf in volle activiteit.



Op de achtergrond van foto 1, welke een werf voorstelt in volle activiteit, staat een ketelwagen welke gelost wordt. Vermelden we terloops dat het terrein waarop de werf is ingericht door de NMBS aan de aannemer in huur werd gegeven. Deze wagens zijn voorzien van alle toebehoren om de pneumatische lossing onder de beste voorwaarden te laten geschieden.

De compressorgroep en de buigzame leidingen met hun koppelstukken dienen door de cementverbruiker aangeschaft.

Deze laatste toestellen moeten voldoen aan onderstaande karakteristieken :

a) De groep motor-compressor.

De compressor mag zijn van het rotatieve of van het klassieke type met zuigers.

De aandrijfmotor kan een benzinemotor, een dieselmotor of een elektrische motor zijn.

De compressor moet van volgende onderdelen voorzien zijn: een filter voor de aangezogen lucht, een terugslagklep aan de uitlaat, een automatische drukregelaar, een veiligheidsklep, een manometer en een olie- en waterafscheider.

De druk van de samengeperste lucht aan de ingang van de wagen is ongeveer $2,5 \text{ kg/cm}^2$, terwijl het volume aangezogen lucht 300 tot 600 m^3/h . bedraagt naar gelang van de afstand tussen de wagen en de vaste silo.

Onder deze voorwaarden zal normaal cement gelost worden met een debiet van $\pm 1 \text{ ton/min}$.

Een compressor met kleiner debiet kan in veel gevallen ook voldoening geven indien de geadresseerde een langere lossingsduur kan aangaan.

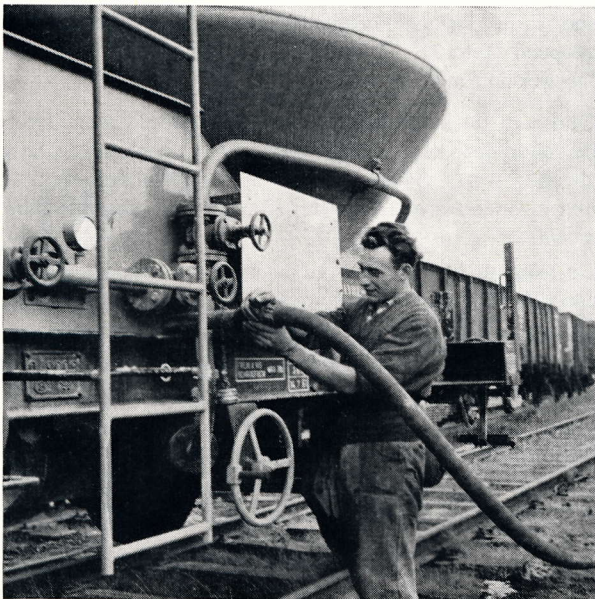
Het spreekt vanzelf dat de karakteristieken van de groep motor-compressor en het debiet van de lossing in nauw verband staan met de afstand van de silo tot de wagen, de opvoerhoogte, de straal van de bochten en het aantal dezer.

Met een aangepaste instelling kan de lossing uitgevoerd worden op een afstand welke verschillende tientallen meter kan bedragen.

b) De buisleiding voor samengeperste lucht.

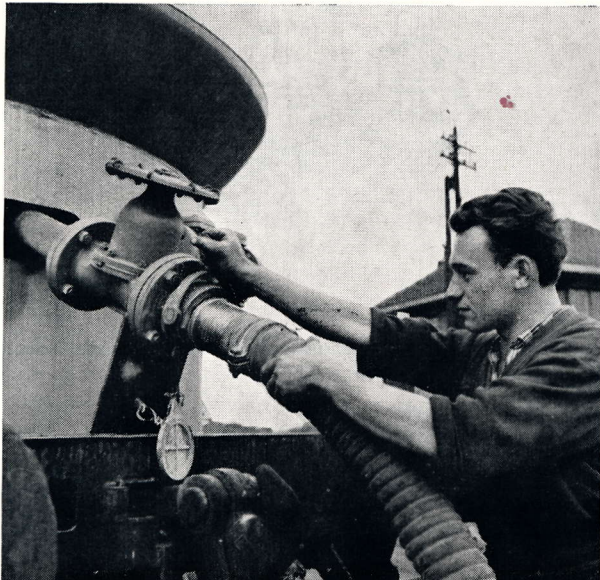
De buigzame leiding van 50 mm doormeter wordt op de wagen aangesloten (foto 2) met een symmetrisch half koppelstuk met geribd staartstuk, ook „Pompierkoppeling” genoemd. Deze koppeling beantwoordt aan de Franse norm n° E29-572 van september 1957 — nominale doormeter 50 mm.

2



De buigzame leiding voor geperste lucht wordt op de wagen aangesloten.

3



De buigzame leiding voor cement wordt op de wagen aangesloten.

c) De buisleiding voor de afvoer van het cement.

De buigzame leiding van 100 mm doormeter wordt aangesloten op de wagen (foto 3) met een half koppelstuk, type KEYSER met geribd staartstuk en ingaand uiteinde. Deze koppeling beantwoordt aan de Franse norm n° E29-578 van juli 1937 — nominale doormeter 100 mm.

Lading van de wagen.

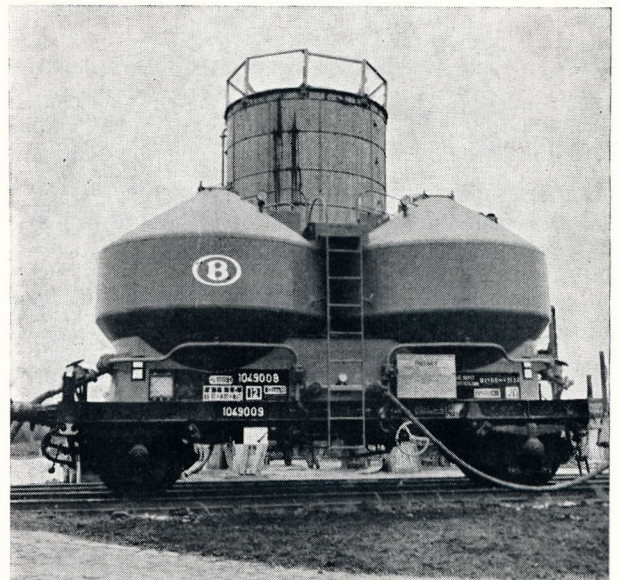
Het laden van de wagen geschiedt gewoonweg door het cement via een buis in de twee silo's te storten. Deze laatste

4



De karakteristieken van de wagen. Door de ladder bemerkt men de manometer — links daarvan de kranen voor luchttoevoer naar de ketel en naar de cementafvoerleiding.

5



De wagen is verbonden aan de compressor (buigzame leiding op het voorplan) en aan de silo (buigzame leiding uiterst links).

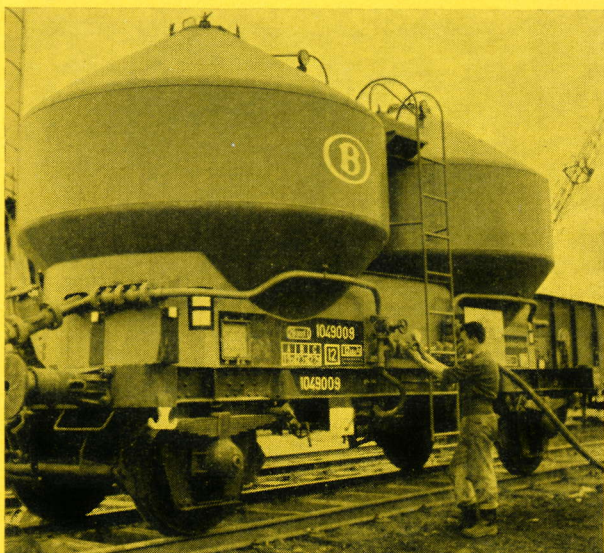
hebben elk een nuttig volume van 14 m³, dus bedraagt het totaal nuttig laadvolume 28 m³ — met een maximum toegelaten lading van ± 27,5 ton (foto 4).

Lossen van de wagen.

De operaties voor het lossen van de wagen zijn heel eenvoudig. De wagen wordt enerzijds aan de compressorgroep verbonden en anderzijds aan de silo (foto 5).

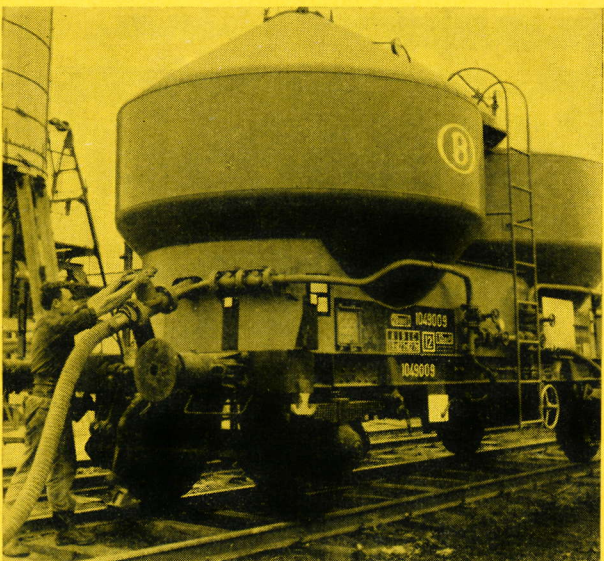
De compressorgroep wordt aangezet en de toevoerkran voor samengeperste lucht van de betrokken silo geopend (foto 6). Zodra de manometer boven op de silo een druk aangeeft

6



De toevoerkraan van de samengeperste lucht wordt geopend, waardoor de ketel onder druk gebracht wordt.

7



De afvoerkraan van het cement wordt geopend.

8



De lediging van de wagon geschiedt automatisch.

van $\pm 2,5 \text{ kg/cm}^2$ wordt de afvoer kraan van het cement geopend (foto 7).

De werking gebeurt nu als volgt :

Onderaan de ketels bevindt zich een poreuse plaat. De lucht die door deze plaat dringt maakt het cement boven de plaat als het ware vloeibaar. Het aldus gefluidiceerde cement wordt onder druk door de afvoerleiding naar de silo gestuwd.

De lediging van de silo geschiedt verder automatisch zonder een enkele tussenkomst (foto 8).

De cliënten die zich aan het gebruik dezer wagens interesseren kunnen zich rechtstreeks tot de plaatselijke handelsagent van de Spoorwegen wenden.

Voor inlichtingen van technische aard gelieven zij zich te wenden tot de dienst „Behandeling Goederen” Afdeling 11-3, Leuvense weg 21, te BRUSSEL tel. (02) 13.18.70 – binnenpost 3113 of 3491.



NIJVERHEIDSGRONDEN.

Industriële gronden zijn te huren in navermelde stations :

Londerzeel	oppervlakte	1.600 m ²
St. Niklaas (Waas)	»	685 m ²
St. Niklaas Oost	»	540 m ²
Gembloux	»	530 m ²
Hamoir	»	2.500 m ²
Martinrive	»	3.000 m ²
St. Katelijne Waver	»	1.000 m ²
Veurne	»	22.000 m ²
Aarlen	»	2.000 m ²
Marbehan	»	1.000 m ²
Bassenge	»	1.700 m ²
Raeren	»	16.000 m ²
Senzeille	»	2.000 m ²
Treignes	»	6.500 m ²

Al deze gronden zijn met de spoorweg verbonden. Voor alle inlichtingen gelieve men zich te wenden tot de Directie van de Baan, Afdeling 32-1 - Sectie 10, Leuvense Weg, 17, Brussel 1. Tel. 13.18.70 - Binnenpost : 3381.

het belgisch tarievenstelsel voor goederenvervoer

(vervolg)



DE EGKS-TARIEVEN.

Na het in ons vorig nummer verschenen kort overzicht over bundel VII, willen wij thans de belangrijkste bepalingen uit een andere brochure van onze tarievenverzameling bespreken, namelijk bundel VI. Deze omvat de volledige tarifiering voor het vervoer van goederen die onder de toepassing vallen van het Verdrag waarbij de „Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal” (E.G.K.S.) werd ingesteld, en die als vrachtgoed worden verzonden zowel in binnenverkeer als in de internationale verbindingen.

Doch alvorens tot de bespreking ervan over te gaan, menen wij even te moeten uitweiden door eerst een gedeelte van de tekst van artikel 70 van het E.G.K.S.-verdrag betreffende het vervoer over te nemen en toe te lichten. Dit artikel bepaalt onder meer het volgende: „de instelling van de gemeenschappelijke markt noopt tot het toepassen van zodanige vervoertarieven voor kolen en staal, dat aan verbruikers, die in overeenkomstige omstandigheden verkeren, overeenkomstige tarieven worden berekend”.

De vier hoofdbeginselen die in dit artikel zijn vervat en die op de spoorwegtarieven een diepgaande invloed hebben uitgeoefend, zijn:

- a) het verbod van tariefdiscriminaties die gebaseerd zijn op het land van herkomst of van bestemming van de goederen. Een discriminatie vloeit voort uit het feit dat niet altijd overeenkomstige tarieven worden toegestaan aan verbruikers die in overeenkomstige omstandigheden verkeren. Dergelijke praktijken kwamen inzake spoorwegtarieven veel voor; meestal leidden zij tot een begunstiging van het binnenlands vervoer ten opzichte van het vervoer uit of naar het buitenland evenals van het doorvoer verkeer.

De discriminaties werden vrij spoedig opgeheven en men mag aannemen dat de desbetreffende voorschriften van het Verdrag worden nagekomen.

- b) Het verbod van speciale steuntarieven in het belang van een of meer ondernemingen. Steuntarieven strekken er toe enkele natio-

nale nijverheidsbedrijven te bevoordelen ten opzichte van andere nationale of vreemde bedrijven. Die tarieven mogen echter niet verward worden met de speciale tarieven, die eveneens een beperkte draagwijdte hebben en welke de spoorweg genoopt is in te voeren om het hoofd te bieden aan de concurrentie van andere vervoermiddelen. Met zijn concurrentietarieven verleent de spoorweg geen enkele steun aan de industrieën, vermits hij hun een prijs aanrekent die ze reeds konden bekomen door zich tot zijn concurrenten te wenden.

- c) De noodzakelijkheid rechtstreekse internationale tarieven in te voeren met inachtneming van de totale afstand en met een degressiviteit in verband met die afstand. In een akkoord, op 21 maart 1955 door de Regeringen van de landen van de E.G.K.S. ondertekend, zijn de modaliteiten voor het opstellen van de rechtstreekse internationale tarieven vastgelegd. Dit akkoord is hierna nader uiteengezet.

I. — ALGEMENE TARIEVEN.

Hierna worden achtereenvolgens de onderstaande punten betreffende de algemene EGKS-tarieven geanalyseerd :

- de structuur,
- het toepassingsgebied,
- tonnagevoorwaarden vereist voor de toepassing.

Structuur.

De algemene tarieven zijn de volgende :

201 : van toepassing op steenkolen, bruinkolen en briketten.

211 : van toepassing op cokes en halfcokes van steenkolen en bruinkolen.

221 : van toepassing op ijzererts en mangaanerts, evenals

222 : op vliegstof uit hoogovens met bestemming naar fabrieken die de verbintenis hebben onderschreven geheel hun beschouwd verkeer per spoor te ontvangen (222) en met bestemming naar fabrieken welke dergelijke verbintenis niet hebben aangegaan (221).

251 : van toepassing op schroot voor de smelterij.

252 : van toepassing op ruwijzer en ruw staal.

261 : van toepassing op gewalste halffabrikaten van de ijzerbereiding.

271 : van toepassing op bepaalde bijzondere produkten van de ijzerbereiding.

281 : van toepassing op afgewerkte produkten van de ijzerbereiding.

Die tarieven vloeien voort uit de toepassing van het akkoord van 21 maart 1955 waarbij de modaliteiten van opstelling van de rechtstreekse internationale tarieven zijn bepaald. Dit akkoord behelst onder meer, voor het vervoer tussen de zes landen, de hierna volgende maatregelen :

- a) afzien door de spoornetten, bij elke grensoverschrijding te lande, van de helft van de in de vervoertaks begrepen vaste aanslag (= vaste kosten). Deze vaste kosten komen in principe overeen met de kostprijs der twee eindoperaties van een transport (levering van materieel, aanneming van het vervoer bij vertrek en verschillende stationsverrichtingen bij aankomst) en zijn onafhankelijk van de afgelegde afstand.

Waar het dus gaat om doorvoer te lande (dubbele grensoverschrijding) valt het gedeelte der vaste kosten volledig weg, met al de overeenkomstige aannemings- en afleveringsoperaties. Van dan af blijft dus nog enkel de trajecttaks bestaan.

- b) toestaan van de degressiviteit der eenheidstaksen van de verschillende bij het transport betrokken netten, in verhouding tot het totale traject. De prijzen van de prijstabellen veranderen inderdaad in dalende verhouding tot de totale, zonder onderbreking afgelegde afstand in de landen van de E.G.K.S.. De prijzen behouden nochtans hun vaste verhoudingen tot 100 km; eerst boven deze afstand treedt de degressiviteit in voege.

De aangenomen formule voor de prijsberekening heeft bijgevolg drie verschillende aspecten, naar gelang het gaat om vervoer in binnenverkeer, om uit- en invoerverkeer te land of om doorvoer te land :

Stellen we voorop dat :

T_{o_1} = vaste aanslag (welke de spoorwegen vrij mogen bepalen) in voege op net 1,

P_1 = parcoursvracht (door elk spoorwegnet vrij bepaald) van zelfde net 1,

d_1 = afstand in kilometers, afgelegd op net 1,

$f(d_1)$ = degressiviteit van de taks in verhouding tot de afstand d_1 .

De prijs voor binnenlands vervoer op net 1 beantwoordt aan de formule :

$$T_{o_1} + P_1 \cdot d_1 \cdot f(d_1),$$

Deze prijzen vormen de barema's A van de EGKS-tarificatie.

Voor uitvoer- of invoerverkeer (tussen de landen 1 en 2) zullen de prijzen beantwoorden aan de formule :

$$\frac{T_{o_1} + P_1 \cdot d_1 \cdot f(d_1 + d_2)}{2} + \frac{T_{o_2} + P_2 \cdot d_2 \cdot f(d_1 + d_2)}{2}$$

1e land

2e land

Deze prijzen vormen de barema's B van de EGKS-tarificatie.

Voor het doorvoer te land ten slotte (tussen de landen 1, 2 en 3) krijgen we :

$$\frac{T_{o_1} + P_1 \cdot d_1 \cdot f(d_1 + d_2 + d_3)}{2} + \frac{P_2 \cdot d_2 \cdot f(d_1 + d_2 + d_3)}{2}$$

1e land (vertrek)

2e land (doorvoer)

$$\frac{T_{o_3} + P_3 \cdot d_3 \cdot f(d_1 + d_2 + d_3)}{2}$$

3e land (aankomst)

Deze prijzen worden opgegeven in de barema's C van de EGKS-tarificatie.

De structuur van de tarieven is niet gewijzigd wat betreft de bevrachting van de zendingen bij stellen en bij volledige treinen waarvan sprake in hoofdstuk IV. Verminderingen worden toegestaan naar rato van de verlaging van de kostprijs bij aanbidding ten vervoer van zendingen waarvoor de prestaties van de N.M.B.S. aanmerkelijk worden verminderd.

Wij zullen deze uiteenzetting der tarificatie van de tot de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal behorende produkten in ons volgend nummer beëindigen. (vervolgt).

De dienstregeling van de internationale reizigerstreinen voor 1962-63

NIEUWE VERBETERINGEN



LONDON
PARIS
MILANO
MÜNCHEN
BEOGRAD
KLAGENFURT
RIJEKA
AVIGNON
DOVER
CHUR

De Europese Conferentie voor de Dienstregelingen die van 23 september tot 6 oktober laatstleden te Brussel werd gehouden, heeft beslist dienstregelingen in te voeren die in juni 1962 van kracht worden en gedurende een jaar zullen geldig blijven.

Hierbij werden aanzienlijke verbeteringen aangebracht in de verbindingen die België aanbelangen.

A. Eerst en vooral werden de auto-nachtexpresdiensten uitgebreid en verbeterd.

Nieuwe auto-nachtexpres naar Zwitserland :

Oostende - Brig.

Deze zal 's maandags in juli en augustus rijden met de volgende dienstregeling :

12.00 u V. Dover	A. 17.30 u
17.30 u V. Oostende	A. 11.35 u
19.29 u V. Schaarbeek	V. 9.40 u
7.07 u A. Brig	V. 22.37 u

Met Brig als bestemming, zal het u mogelijk zijn niet enkel geheel Zwitserland met uw wagen te bezoeken doch ook nog over de Forclaz-pas Savoie en de Dauphiné te bereiken.

Met uw wagen naar Avignon vanaf de maand april 1962.

De auto-nachtexpres Luik-Avignon zal vanaf half-april (in plaats van einde mei) tot einde september, tweemaal per week rijden. Bovendien zal de duur van de rit in de twee richtingen aanzienlijk worden ingekort (aankomst te Avignon te 10.30 u in plaats van 11.24 u.).

De auto-nachtexpres Oostende-Milaan : zal vanaf begin mei 1962 (in plaats van begin juni) rijden.

De auto-nachtexpres Oostende-Munchen : de duur van de rit zal met 30 minuten worden ingekort.

B. De dienstregeling van de andere internationale treinen is aanzienlijk verbeterd, voornamelijk wegens :

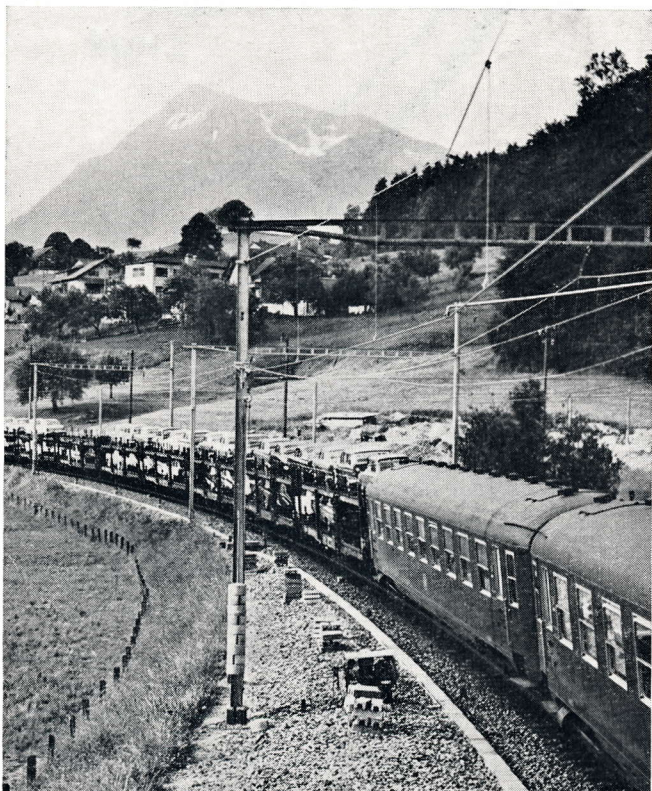
- de electrificatie van de lijn Dover-Londen;
- het uitvoeren van de douanecontrole tijdens de rit tussen Gent en Oostende;
- de electrificatie van de lijn Parijs-Aulnoye;
- de overschakeling op de dieseltractie op bepaalde Joegoslavische lijnen;
- diverse rationaliseringsmaatregelen.

Dank zij deze verwezenlijkingen en nog andere maatregelen wordt de duur van de rit naar Munchen, Klagenfurt, Rijeka en Belgrado naargelang van de treinen aanzienlijk ingekort en zulks met 1 u tot 1u30 in de verbinding met Munchen, 1u30 met Oostenrijk en 3 u tot 3u30 met Joego-Slavië.

De duur van de rit Parijs-Aulnoye zal eveneens met 30 minuten worden verminderd zodat de verbindingen tussen Parijs en de Azurenkust beter zullen zijn.

Wat Zwitserland betreft zal de duur van de rit naar Interlaken en Chur eveneens respectief met 40 en 60 minuten worden verminderd dank zij een betere aansluiting van de rechtstreekse rytuigen te Bazel.

Nieuwe lijn naar Brig. — De auto-nachtexpres te GWATT. (Internationale lijn Bern-Lötschberg-Simplon.)



(vervolg van blz. 8)

zien van de aanpassingsmaatregelen die afzonderlijk zouden genomen worden voor het vervoer over de weg of het vervoer te water, al is het waar dat, evenzeer als voor de spoorweg, dergelijke maatregelen op een of ander gebied gewenst lijken. Men moet daarin het gevolg zien van de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende vervoermiddelen, die gedeeltelijke oplossingen uitsluit.

Aldus wordt men er toe gebracht het debat op een hoger plan te stellen, door het niet te beperken tot de oplossing van het vraagstuk van het financieel evenwicht der spoorwegen. Op een veel breder gesteld plan, moet men er naar streven een optimaal vervoerstelsel te verwezenlijken dat, in het kader van de algemene economische politiek, het geheel van de vervoermiddelen omvat, om een goed gebruik van de middelen voor de gemeenschap mogelijk te maken en tegelijk de gebruikers en de vervoerders voldoening te schenken. Om deze reden zijn de Regeringen van oordeel dat er een „algemene vervoerspolitiek” nodig is welke de verwezenlijking van dit optimaal stelsel ten doel heeft.

Op welke grondslagen of met welke actiemiddelen kan men dergelijk stelsel verwezenlijken? Met andere woorden, hoe kan men aan de „coördinatie van het vervoer” richting geven? De suggesties die in het derde deel van het verslag voorkomen zijn als antwoord op deze vraag bedoeld.

7. De U.I.C. stelt voor :

1°) de coördinatie van het vervoer op de volgende doelstellingen te vestigen :

- zo naar capaciteit als naar kwaliteit kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige behoeften van de gebruikers,
- kunstmatige oplossingen zoveel mogelijk uit te sluiten, zodat elk vervoermiddel het vervoer toebedeeld krijgt waarvoor het best geschikt is, om de globale kostprijs van het vervoer te verlagen,
- aan de gebruiker de vrije keuze van het vervoermiddel te laten, en ook de vrijheid om zelf te vervoeren, onder het enige voorbehoud de prestaties van de gemeenschap naar hun juiste prijs te betalen,
- ten slotte de rendabiliteit van het beroep van vervoerder te verzekeren;

2°) om die doelstellingen te bereiken, een stelsel van „gezonde concurrentie” bevorderen waarbij de bezwaren worden vermeden zowel van de autoritaire maatregelen als van een concurrentie zonder enige beperking, die als onaanvaardbaar wordt beschouwd;

3°) deze gezonde concurrentie baseren op drie voorwaarden, die hierna worden ontleed : nastreven van de „gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden”, het bekomen, door een passende tarifiering, van een zo rationeel mogelijke keuze van de gebruiker en ten slotte het in acht nemen van de behoeften van de gemeenschap.

(wordt voortgezet)

INHOUD SPOORNIEUWS 1961

NR 1

Spoornieuws n° 1 - januari 1961.

	Blz.
Voorwoord	1
Palletiseren : een goede raad !	2
Dedouaneren : dedouaneer uw goederen aan de grens	3
Goederentreinen TEEM : versnelde goederentreinen	3
Uitvoer : bijzondere aangifte voor de statistiek	3
Bundel VII : wederuitgave van bundel VII der goederentarieven	3
Nieuwe vrachtbrief : de nieuwe Belgische vrachtbrief	4
Havenverkeer : verruiming van het „bergingsrecht“ van 1.2.61 af	4
Weegloon : weegloon voor colli	5
Postcolli naar Kongo : huidige verzendingsmogelijkheden	5
Gestempelde verpakkingen : laat uw kartonnen verpakkingen stempelen	5
Rekening-Courant : open een rekening-courant	5
Internationale treinen : de auto-nachtexpressreinen	6
Tariefberichten : allerlei	7
Handelsvertegenwoordigingen	8

NR 2

Spoornieuws n° 2 - maart 1961.

	Blz.
Gans het Middellandse zeegebied voortaan binnen het bereik van uw wagen	2
Een nieuwe stap naar een Europese pool van het „standaard-pallet“	4
5.000 t per dag gelost door één ploeg met gereduceerd effectief	5
Een adres is beter !	5
Interfrigo : vervoert bederfelijke waren door gans Europa	6
Inhuldiging van de elektrische spoorlijn Brussel-Aalst-Gent	8
Kent U Europabus ?	8
Postcolli voor Kongo en Ruanda-Urundi : huidige verzendingsmogelijkheden	9
Tariefberichten : allerlei	10
Wijziging telefoonnummers van onze handelsagentschappen in Amsterdam en Basel	10

NR 3

Spoornieuws n° 3 - mei 1961.

	Blz.
Interfrigo en België	2
Rekeningen-courant en creditbladen	3
Goed laden is niet zo moeilijk	4
Voor U genoteerd	5
Nijverheidsgronden	5
Symbiose Trein-Auto : een voorbeeldig paar	6
18.30.00 voor de reizende Brusselaars : Centraal Inlichtingsbureau Reizigers, per telefoon	7
Zakenlui, dit is niet voor U : inlichtingen in verband met het verlof van uw personeel	8
Het TEEM-net krijgt vorm : de TEEM-dienstregeling waarbij België betrokken is	10
Rationele kanalisatie van het internationaal goederenverkeer	12

Het reizen hangt in de lucht	13
Treinboek internationaal verkeer goederen (L.I.M.) geldig tot 26 mei 1962	13
Tariefberichten : allerlei	14
De nieuwe reisgids geldig van 28 mei 1961 af	14

NR 4

Spoornieuws n° 4 - juli 1961.

	Blz.
Weer iets nieuws : modern materieel voor goederenvervoer	2
Kanalisatie van het internationaal verkeer : lijst van de open grenspunten	6
Ze zijn zo geriefelijk, weet U... ! : de bagagekluisen	8
Het Belgisch Tariefstelsel voor het goederenvervoer : vereenvoudigd tabellarisch overzicht van de tarifiering van het goederenvervoer	9
Dinsdag 13 juni 1961... : vervoer van een eerste partij van 1.000 ton breuksteen, deel van 2.000.000 ton	11
Voor een nauwer contact : oprichting van 17 nieuwe handelsagentschappen in het binnenland	12
Tariefberichten : allerlei	12
Uitbreiding van de Europese „pallet-pool“	12

NR 5

Spoornieuws n° 5 - oktober 1961.

	Blz.
Vervoerprijs van stukgoedzendingen en volumieuze goederen	3
De Europese pool der „standaard“-pallets breidt zich uit	7
Reinigen der spoorwegwagens na lossing	8
Uurregelingen voor de uitvoer	8
Postcolli ter bestemming van Kongo en Ruanda-Urundi	13
De locotractor 230	14
Het Belgisch tarievenstelsel voor goederenvervoer	15
Tariefberichten : allerlei	17
Snelle verbindingen	19
De Wintêrdienstregeling, voorbode van de vooruitgang voor het seizoen 1962	19
Termijn voor het lossen van de wagens in de stapelplaatsstations en toepassing van het staangeld	20
Nieuwe handelsagentschappen	20
Londen-Brussel in 4½ uur	20

NR 6

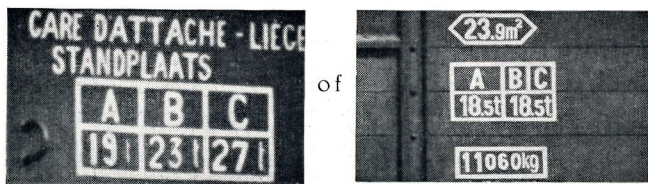
Spoornieuws n° 6 - december 1961.

	Blz.
Ook Nederland palletiseert !	2
De electronica bij de Spoorwegen	4
De Internationale Spoorwegunie trekt een lijn !	7
Tariefberichten. Wederuitgave van bundels III en VI van de goederentarieven voor wagenladingen	9
De spoorweg... de zekere weg naar de bergen	10
25 ketelwagens zijn in dienst	12
Nijverheidsgronden	14
Het Belgisch Tarievenstelsel voor goederenvervoer. De EGKS-tarieven	15
De dienstregeling van de internationale reizigersreinen voor 1962-63	17
Inhoud Spoornieuws-jaargang 1961	19
Overbelasting en slecht laden... ..	20

WEGENS OVERBELASTING OF SLECHTE LADING

kan uw wagen onderweg uitgezet worden

Op de zijwanden van elke wagen staat een van de volgende tabellen, waarvan de cijfers wel te verstaan van het ene voertuig tot het andere verschillen :



Wat betekenen die aanduidingen?

Het betreft hier de toelaatbare belading of het draagvermogen van de wagen. Het cijfer vermeld onder de letter C is de maximum belading.

Sommige spoorwegen nemen die belading nochtans niet aan, omdat hun sporen ze niet zouden doorstaan. Daarom stellen zij een ander kleiner draagvermogen vast, dat vermeld is onder de letters A of B, volgens de categorie waartoe het net behoort. Wanneer een wagen verscheidene spoorwegnetten moet berijden, geldt het kleinste cijfer voor geheel het traject.

In Belgisch of Belgisch-Luxemburgs binnenverkeer stemt de toelaatbare belading echter altijd overeen met het cijfer onder C, dus het maximum.

Het vertrekstation zal de afzender bereidwillig inlichten over de toelaatbare belading die voor om het even welke vreemde bestemming geldt.

Wij drukken de afzenders op het hart het voorgeschreven draagvermogen in acht te nemen, hun lading over het hele beschikbare oppervlak te verdelen en ze goed te stouwen opdat het voertuig onderweg niet uit zijn evenwicht zou geraken.

Dat wil niet zeggen dat de spoorwegwagons zo bijzonder onstabiel of broos is. Iedereen weet wel beter. Indien men echter mocht overdrijven, zouden zich onvoorziene gevolgen kunnen voordoen, zoals uit nevenstaande foto blijkt.

Alle gevallen van overbelasting of slechte lading lopen evenwel niet zó af, en gelukkig maar.

Laten wij niet spreken over de verschuldigde boeten in geval van overbelasting en laten we het enkel houden bij de gewone gevolgen van enige onregelmatigheid bij de lading.

Wanneer het feit in het vertrekstation wordt vastgesteld, verwittigt dit station de afzender en treft met hem maatregelen. Indien de onregelmatigheid slechts onderweg wordt vastgesteld, zal het station waar zulks gebeurt de nodige maatregelen treffen om de toestand recht te zetten. Over het algemeen begint het station met de wagen uit te zetten, d.w.z. het vervoer te onderbreken. Indien de zaak kan opgelost worden (inzonderheid bij overbelasting) door het wegnemen van een gedeelte van de lading, zal de afzender verzocht worden onderrichtingen te verstrekken wat er met de af te nemen goederen moet gebeuren.

Van op de plaats waar het teveel van de wagen wordt afgenomen, wordt dit als een afzonderlijke zending behandeld.

Indien daarentegen de onregelmatigheid slechts kan worden verholpen door een algehele overlading op een andere wagen, door een hervreiding of door herstel van de lading, zal het station daartoe ambtshalve overgaan.

De spoorweg zal de kosten van de verrichting terugvorderen van de afzender of van de bestemming naar gelang van de omstandigheden, doch dit is slechts de juridische kant van het probleem, want het spreekt vanzelf dat die kosten in ieder geval uiteindelijk ten laste vallen van de afzender die de onregelmatigheid heeft begaan.

Al de gewenste inlichtingen betreffende de tussenkomst van de spoorweg worden op de vrachtbrief vermeld : plaats, datum en oorzaak van de feiten, alsook de gemaakte kosten.

En om te eindigen een aanbeveling die zeker nuttig zal zijn voor hen die een zending moeten laden waarvoor verschillende wagons vereist zijn.

Als U 60 ton produkten moet verzenden en daartoe 3 wagons te uwer beschikking worden gesteld, maak dan daaruit niet eenvoudig op dat het voldoende is 20 ton op elke wagen te laden. Dat is dikwijls zo, maar niet altijd. Tel de toelaatbare beladingen van de 3 wagons samen (indexen A of B of C volgens de bestemming); zie of deze som 60 ton bereikt en verdeel dan uw goederen naar gelang van het gewicht dat op elke wagen mag geladen worden. Dan komt er geen last, niet voor u en ook niet voor ons !

