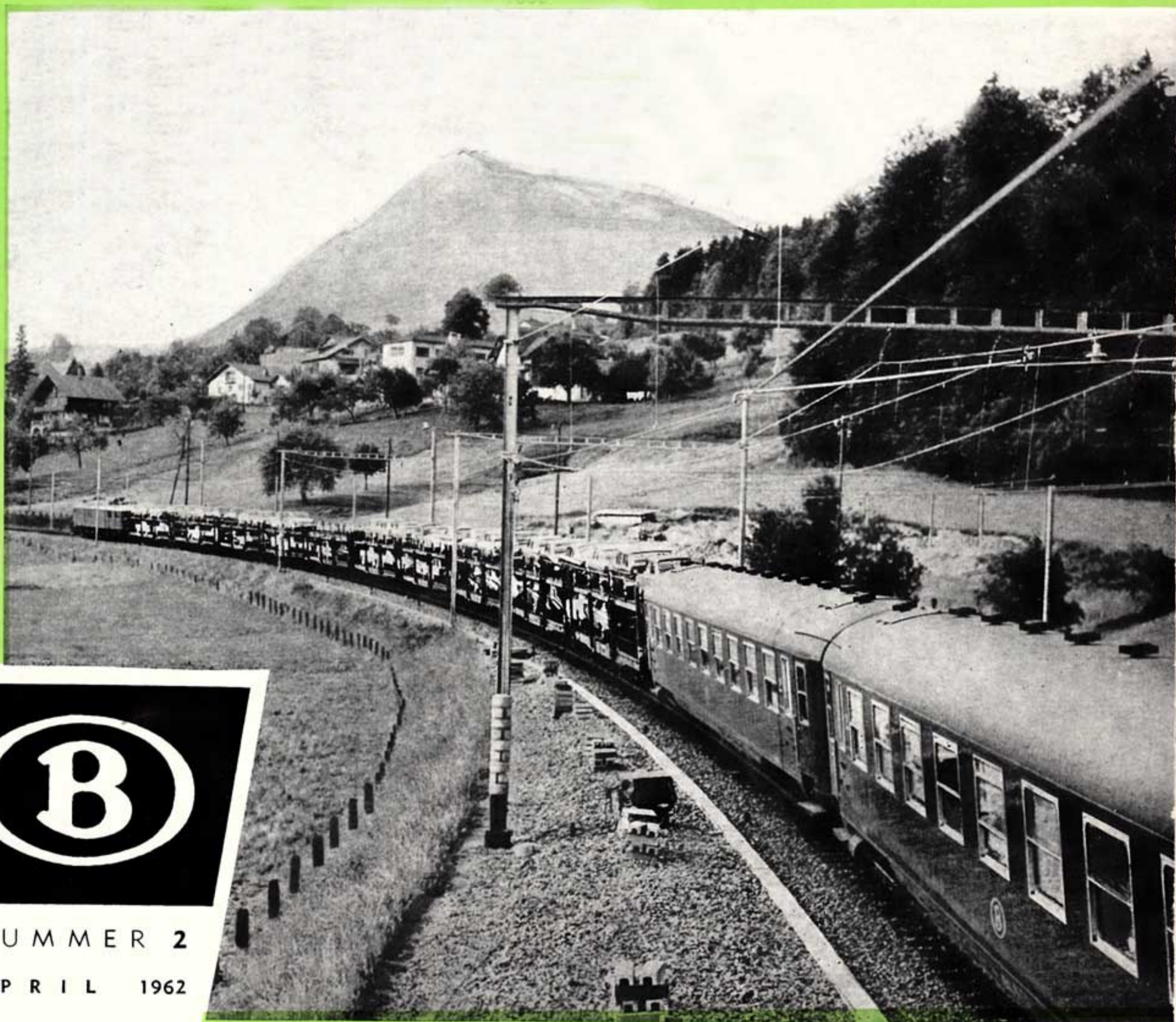


SPOORNIEUWS



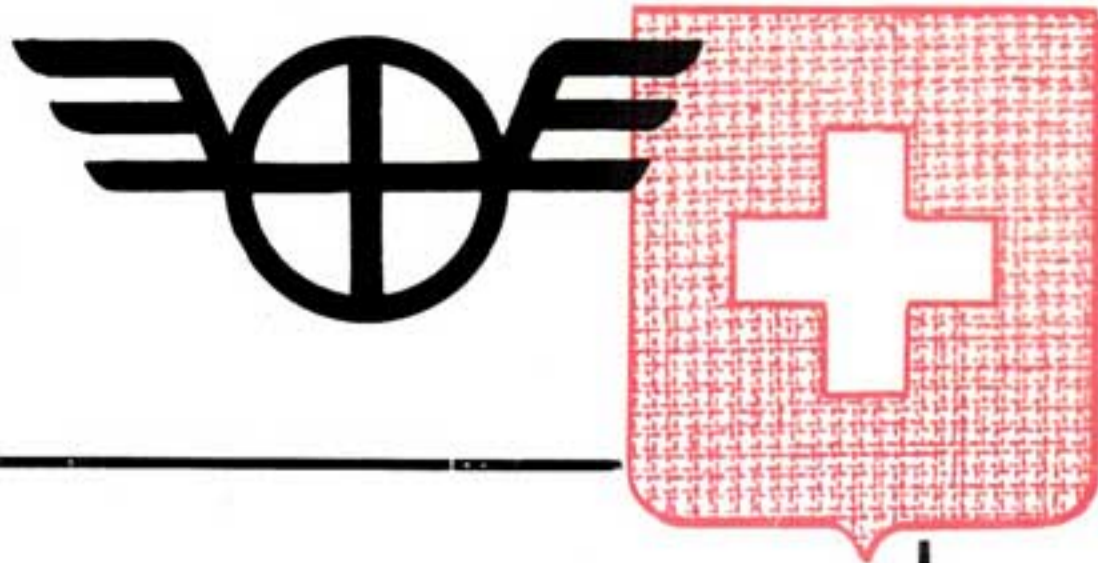
NUMMER 2
APRIL 1962

De Auto-nachtexpres te Gwatt op de lijn Bern - Lötschberg - Simplon (foto B.L.S.)

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

INHOUD : De pallets doen het, ook in Zwitserland, blz. 2 / De spoorweg bij u thuis, blz. 5 / Industriële gronden, blz. 8 / Brig, nieuwe bestemming van onze auto-nachtexpresstreinen in 1962, blz. 9 / Tarief voor het vervoer van de auto, blz. 10 / Vacantie in Europa met Europabus, blz. 11 / Dit is van belang voor uw sociale dienst, blz. 13 / Tariefberichten, blz. 15.

Texte français sur demande.



De pallets doen het,
ook in
Zwitserland

Na ons bezoek aan een Nederlandse margarine-fabriek en een Duitse onderneming voor elektrische constructies gaan wij, ter afwisseling, een kijkje nemen in de Zwitserse schoennijverheid. Zeven grote Zwitserse schoenfabrieken, die samen 70 % van de productie vertegenwoordigen, hebben de verzending van hun producten volledig gepal-letiseerd.

- Het zijn — *Bally te Schönenwerd, Schoftland, Altdorf en Dottikon*
— *Hug & Cie te Herzogenbuchsee en Dulliken*
— *Coop - Schuhfabrik VSK te Bazel en Wangen b/Olten*
— *Minerva te Porrentruy*
— *Ilco Schuhe te Burgdorf*
— *Schuh Rütishauser te Kruezlingen*
— *Schuh Zulkiger te Erlenbach (ZCH).*

Die ondernemingen gebruiken meestal het boxpallet. In de Bally-fabrieken wordt volgend materieel gebruikt :

- het gewoon pallet, beladen met 6 of 12 grote kartons (elk gevuld met dozen schoenen van een zelfde model) en speciaal gebruikt voor de zendingen tussen de verschillende Bally-fabrieken (foto 1);
- het boxpallet. Op dit ogenblik is die vervoerwijze nog niet veralgemeend en werd zij vooral bij wijze van proef aangewend (foto 2);
- het raam Bally, door de firma zelf vervaardigd en dus speciaal aangepast aan het vervoer van schoenen.



In feite is het een kist van metalen latwerk die op een gewoon pallet wordt gemonteerd en waarin 300 dozen schoenen kunnen geladen worden in plaats van 140 in het boxpallet van de Zwitserse Bondspoorwegen (SBB) (foto 3).

Dit tuig kan gemakkelijk gedemonteerd en toegevoegen worden, en zodoende staan de SBB kosteloos vervoer toe voor het ledig teruggezonden tuig. Dit artikel is geïllustreerd met foto's welke de firma



Bally welwillend te onzer beschikking heeft gesteld. Er dient genoteerd dat het raam Bally in Zwitserland wordt gebouwd en te koop is voor elke gebruiker die er belangstelling voor heeft.

In Zwitserland zijn de voorbeelden van palletisering talrijk en gevarieerd. Dit is nauwelijks te verwonderen wanneer men in aanmerking neemt dat 2485 firma's een uitwisselingsovereenkomst met de SBB hebben afgesloten. In totaal worden er voor het vervoer per spoor ongeveer 700 000 pallets (particuliere pallets + pallets van de Zwitserse Spoorwegen) gebruikt.

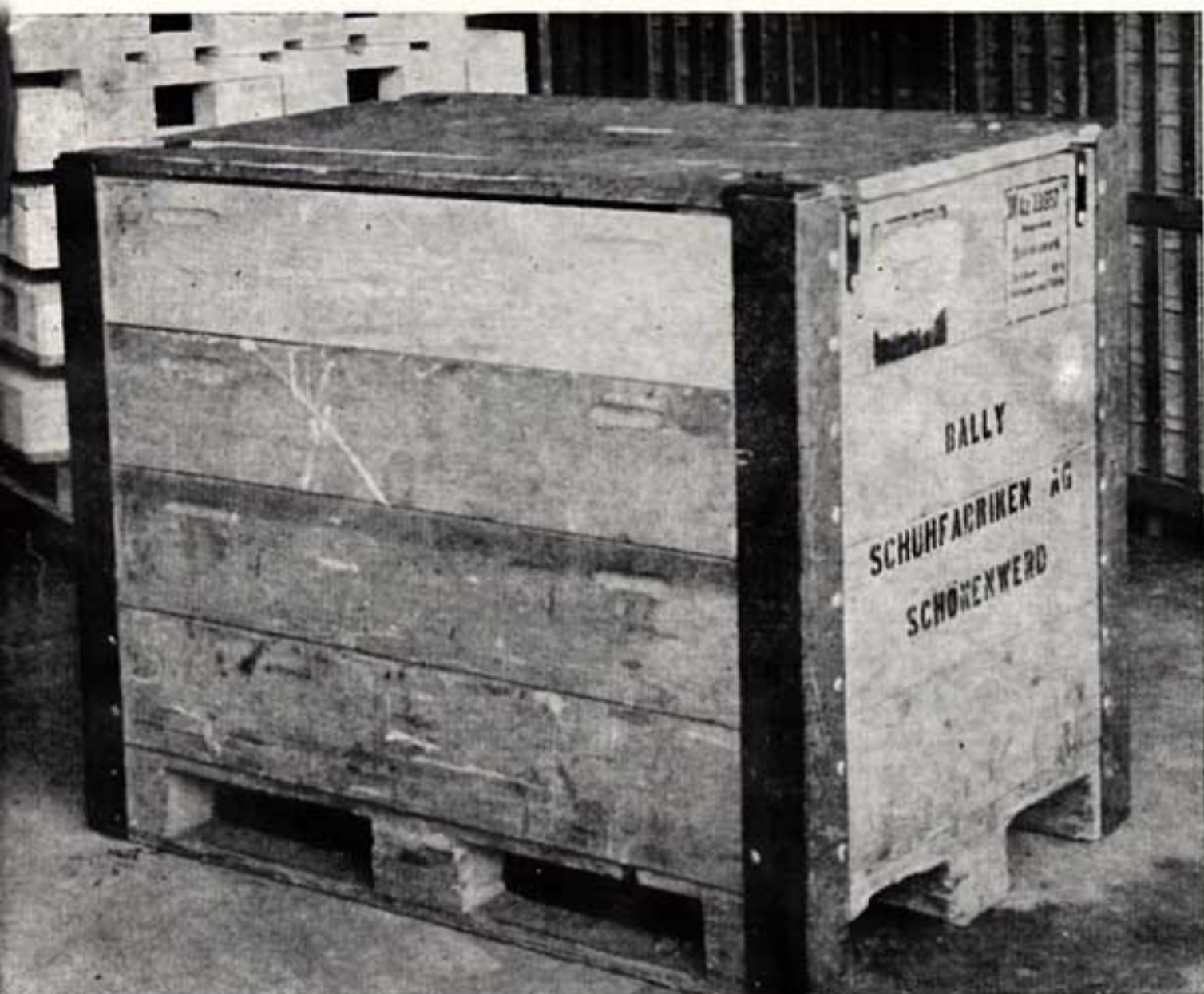
Een niet alledaags voorbeeld dat onze handelsagent in Zwitserland ter ore kwam, toont aan hoe diep deze nieuwe techniek in de mentaliteit van de Zwitserse zakenman al is doorgedrongen: het gebruik

gebruikelijke zending van 20 ton vuurvaste steen een prestatie van 60 man-uren voor de lossing nodig was (1), was één tot anderhalf uur voldoende voor de gepalletiseerde, met vorkheftruck geloste zendingen.

Even grote besparingen werden verwezenlijkt bij de latere behandeling voor het vervoer naar de plaats van verwerking. Bovendien werd er veel minder materiaal gebroken. De investeringen voor de aankoop van de vorkheftruck en de pallets werden, per slot van rekening, in ongeveer 6 maanden afgeschreven! Deze proef waartoe onder de druk van het tekort aan arbeidskrachten werd besloten, bleek dus een zeer goede zaak te zijn.

★★

Het verheugt ons aan onze lezers te kunnen mede-



2

van pallets voor de bouw van gasfabriekovens te Genève! Deze fabriek bezit dertien ovens die geregeld volledig moeten vernieuwd worden. Onlangs moesten vijf ovens gesloopt en herbouwd worden. Hierbij moesten er zowat 1000 ton Zwitserse, Belgische en Franse vuurvaste producten verwerkt worden.

De fabriek te Genève bevond zich tegenover een vraagstuk van arbeidskrachten dat onoplosbaar leek. De Zwitserse spoorwegen, voortgaande op vroegere ervaringen inzake vervoer van steen, adviseerde tot het gebruik van pallets. Deze proefneming werd met een schitterend succes bekroond. Terwijl er voor de



3

delen dat de palletisering ook in België vorderingen maakt.

Een van de firma's die deze behandelingsformule hebben aangenomen, heeft onze fotograaf toegestaan opnamen in haar installaties te maken.

Het is namelijk de N.V. Electromécanique, afdeling

(1) lossing stuk per stuk noodzakelijk.



booglassen te Sint-Stevens-Woluwe, die sedert enkele tijd haar zendingen electroden palletiseert.

Het betreft hier stukgoedzendingen en geen wagenladingen.

Vóór de palletisering was deze klant verplicht om elk collo afzonderlijk metalen banden te leggen.

Thans beperkt hij zich tot het leggen van banden alleen om de gepalletiseerde lading (foto 1). Een enkel etiket per pallet volstaat, waar vroeger één per collo nodig was.

De N.V. Electromécanique beschikt over een voorraad pallets. Onze klant kan ze nu overdag klaar maken op het ogenblik dat hem het best past.

hetzelfde niveau als de vrachtwagenvloer ligt, en het volstaat de pallets in de vrachtwagen te rijden (foto 2).

En hier dan de zending in de vrachtwagen (foto 3). Vóór de geadresseerde zal er niemand de colli nog aanraken!

Dit is een voorbeeld van een oplossing voor een bepaald bijzonder geval. De oplossingen voor de palletiseringsproblemen zijn zeer verscheiden. Zij verschillen al naar de klant al of niet over een magazijn op gelijk niveau met de vrachtwagens beschikt, of nog al naar de palletisering de gehele



1



2



3

De kosteloze uitwisseling van beladen tegen ledige pallets geschiedt bij de afhaling aan huis. De bediende van onze ophaaldienst, die de omvang van de zending kent, heeft het nodige aantal pallets meegenomen. Zodra de vrachtwagen voorrijdt, geschiedt de lading in een minimum van tijd. Het gebruikte tuig is de « handhefwagen ». De onderneming beschikt inderdaad over een laadvloer die op

keten opslag-vervoer omvat, ofwel enkel de vervoer- verrichting (geval van de firma Electromécanique). Indien de kwestie u aanbelangt, aarzelt dan niet ons uw vraagstuk voor te leggen. Onze dienst Behandeling-Vervoer zal het volgaarne met u onderzoeken. Wendt u tot de N.M.B.S., Directie der Exploitatie, Dienst Behandeling-Vervoer, Leuvenseweg 17, te Brussel (telefoon 02/13.18.70, binnenpost 3113).



4



Foto overgenomen uit „Courrier du Rail“ van de Schweizerische Bundesbahnen te Bern.

De spoorweg bij U thuis

Een goederenvervoer van bij de afhaling ten huize van de afzender tot bij de aflevering ten huize van de geadresseerde is wat men gewoonlijk « huis - huisvervoer » noemt.

Onder de vormen welke deze verrichting aanneemt, is er ene welke de spoorweg van bij zijn oorsprong in praktijk heeft gebracht dank zij de particuliere aansluitingen die de spoorweg tot in de nijverheidsinstellingen laten doorlopen en het station bij de cliënt brengen.

Belang van de spoorwegaansluitingen

Tallose ondernemingen zijn dank zij deze wijze van bediening ontstaan en tot bloei gekomen. Het is inderdaad haast overbodig de voordelen van deze werkwijze te onderstrepen :

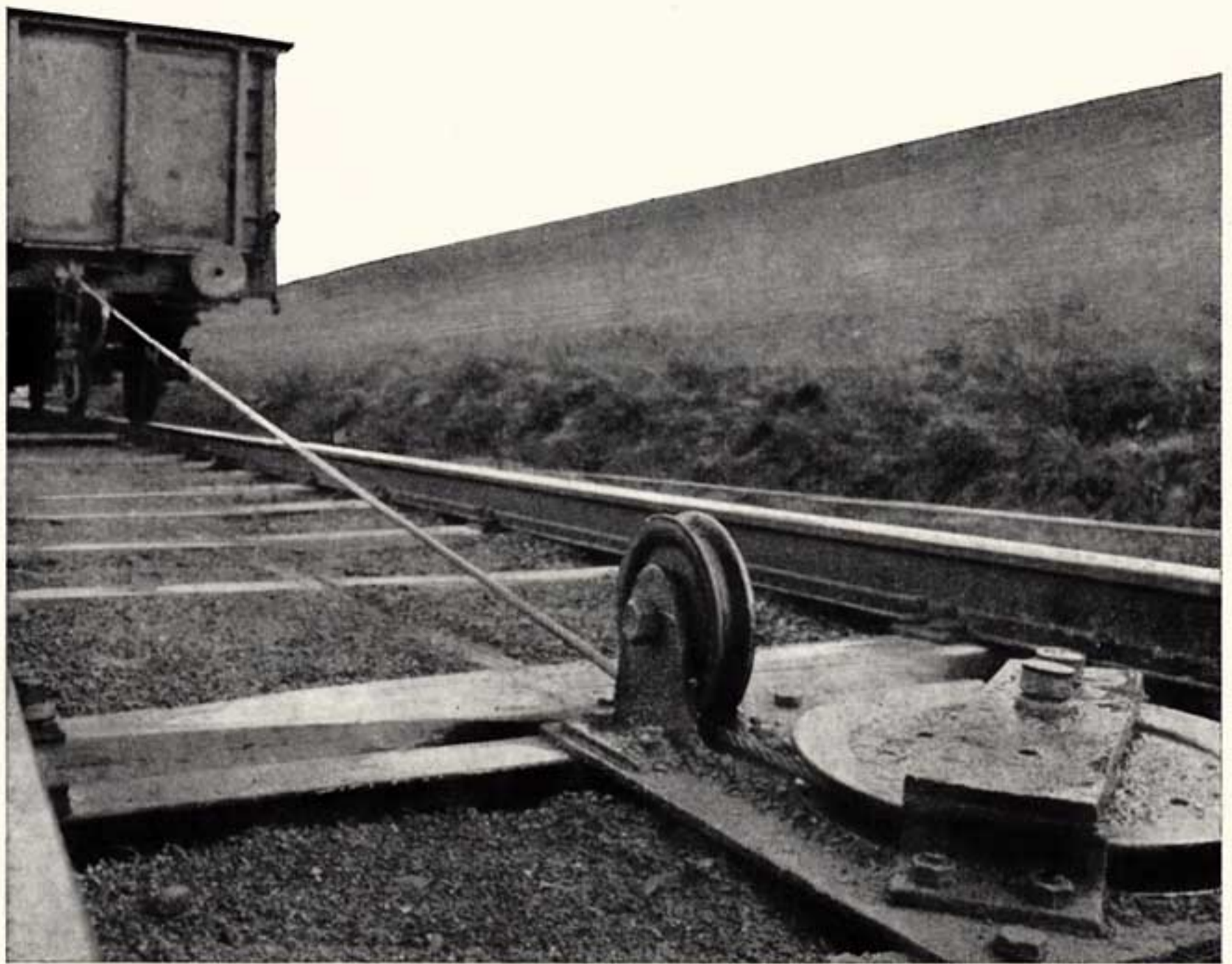
— afschaffing van de kosten van af- en aanvoer der goederen van of naar het station ;

— programmatie van het werk door een bediening op bepaalde ogenblikken van de dag, in overleg met het station vastgesteld. Uitschakeling van de aankomst op een ongelegen tijdstip van vrachtwagens die dadelijk moeten gelost worden ;

— mogelijkheid om ten volle profijt te trekken van de specialisatie van het vervoermaterieel in samenhang met de vaste installaties met groot rendement, bij voorbeeld zelflossers en silo's onder de sporen, kipsystemen voor het lossen met silo's enz. ;

— rechtstreekse aansluiting van de onderneming op een Europees wegennet van meer dan 200.000 km.

Het is dan ook niet te verwonderen dat het verkeer van de aansluitingen een merkelijk deel van het goederenvervoer per spoor vertegenwoordigt. Deze verhouding bereikte, in 1960, 80 % van het aantal wagens (aankomst en vertrek samen). Wanneer men de havens als spooransluitingen beschouwt — wat ze in feite ook zijn — dan zouden wij tot een nog veel grotere verhouding komen. De diensten welke de particuliere aansluiting in de toekomst nog



Verplaatsen van een wagen door middel van een kaapstander.

kan bewijzen zijn niet te overzien. De Gemeenschappelijke Markt moet onvermijdelijk leiden tot een aanzienlijke toeneming van het ruilverkeer binnen de gemeenschap, d.w.z. lange-afstandsvervoer, waarvoor de spoorweg in de eerste plaats in aanmerking komt. Het onlangs tot stand gekomen net van TEEM-treinen (Trans-Europ-Express voor goederen) is een bewijs van de inspanningen die de Europese spoorwegen zich op dit gebied getroosten.

Aanleggen van een verbindingsspoor.

Voor het aanleggen van een particulier verbindingsspoor is een machtiging van het Ministerie van Verkeerswezen vereist.

Het ministerieel besluit bepaalt de algemene en speciale voorwaarden die de aangeslotene en de N.M.B.S. moeten naleven voor de aanleg van het verbindingsspoor, de aansluiting en de exploitatie na de indienstneming.

In principe zijn de kosten voor de aanleg van het verbindingsspoor voor rekening van de afzender en

moet deze voor het toezicht op en de exploitatie van de aansluiting zorgen.

Dit is gelukkigerwijze maar theorie, want de N.M.B.S. beschikt over het gespecialiseerd materieel en personeel om de aangeslotene behulpzaam te zijn bij het oplossen van menig probleem :

— het terrein : de aangeslotene die voor het aanleggen van zijn particulier spoor een terrein nodig heeft dat aan de spoorweg toebehoort, mag daarover beschikken tegen betaling van een kleine jaarlijkse vergoeding.

— de aansluiting op het N.M.B.S.-net : de spoorweg verstrekt doorgaans het aansluitend spoor-toestel en een deel lopend spoor van ten hoogste 18 meter lengte. De aangeslotene draagt de aanlegkosten en betaalt een jaarlijkse vergoeding voor het gebruik van het door de spoorweg verstrekte materieel. De spoorweg zorgt voor het onderhoud en de vernieuwing van dat materieel.

— de bediening : in de overeenkomst afgesloten tussen de aangeslotene en de spoorweg worden de

Tractiemiddelen : 1. de wagentuwer.
2. de tractor.
3. de locotractor.

vergoedingen vastgesteld die aan deze laatste dienen betaald voor zijn prestaties met betrekking tot de bediening van het verbindingspoot.

Al naar de belangrjkheid van de prestaties, welke natuurlijk afhangt van de ligging van de aangesloten installaties ten opzichte van de spoorweg alsook van de overeengekomen exploitatievoorwaarden, zijn de verbindingspooten in drie categorieën ingedeeld. De spoorweg houdt zich aan een forfaitaire vergoeding per categorie, die voor elke ledig of beladen op het verbindingspoot aankomende wagen, wordt aangerekend en die vastgesteld is volgens een degressie in verhouding tot het aantal per jaar ontvangen wagens.

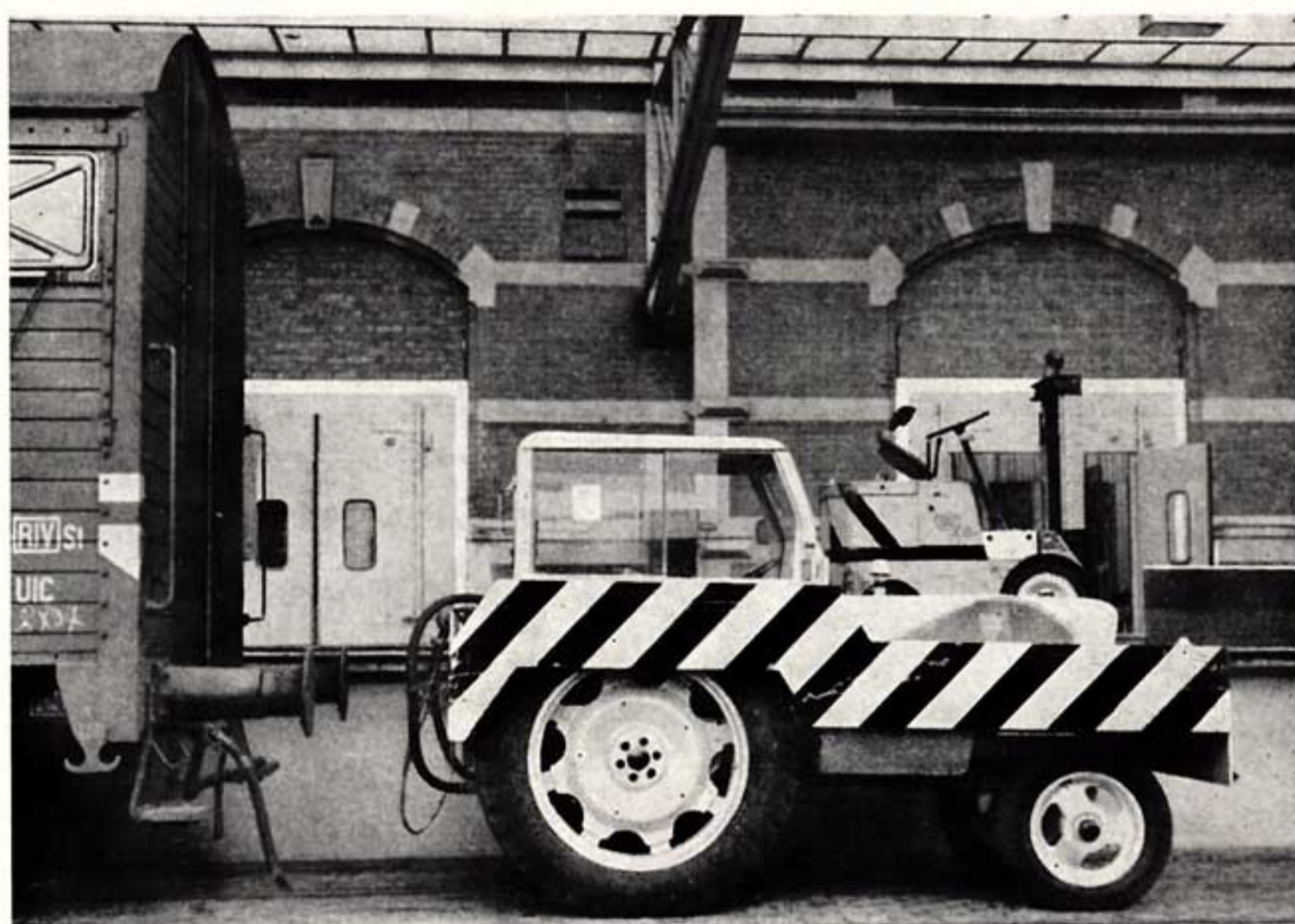
— het verbindingspoot: het aanleggen van het eigenlijke verbindingspoot is ten laste van de aangeslotene. Om hem evenwel de moeilijkheden die met een dergelijke onderneming gepaard gaan te besparen, kan de spoorweg die werken binnen de perken van zijn mogelijkheden uitvoeren.

De tractiemiddelen op het verbindingspoot.

De spoorweg brengt de wagens aan de ingang van het verbindingspoot. Daar ook komt hij ze afhalen bij de terugkeer.

Op het verbindingspoot moet de geadresseerde zelf voor het verplaatsen van het materieel zorgen. Er bestaan tractiemiddelen met een vermogen dat aan de verschillende behoeften is aangepast.

De foto's bij dit artikel geven er een algemeen overzicht van.

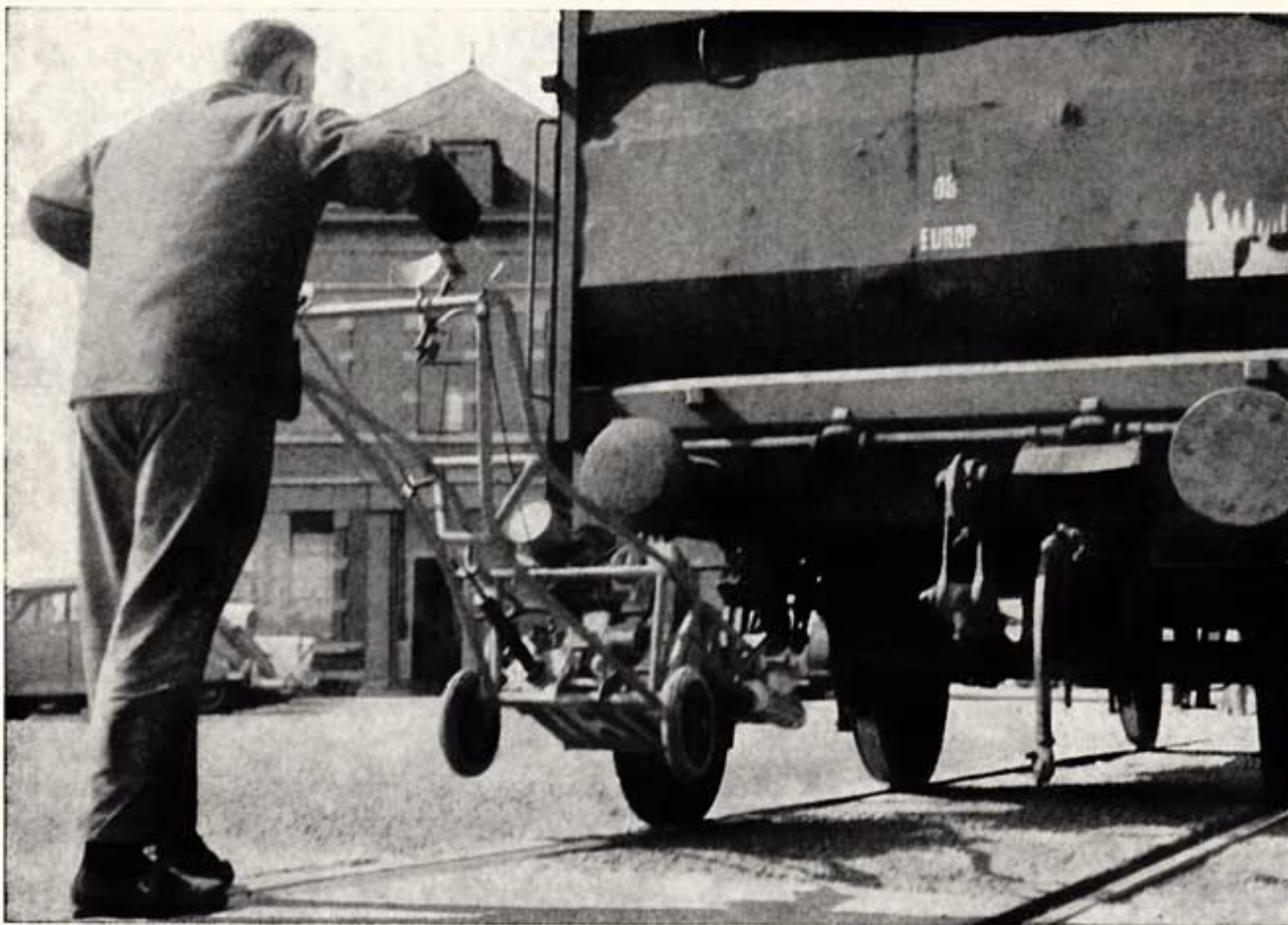


1

2

3

7



De wagentuwer.

Het tariefstelsel voor de verbindingssporen.

Bestaan er voor de verbindingssporen voorkeurtarieven?

In principe niet. De algemene en speciale tarieven gelden voor het vervoer zonder enig onderscheid wat de plaats van lading of lossing betreft.

Het grote voordeel voor de aangeslotene is het feit dat het vervoer ter plaatse in zijn onderneming aankomt. Tegenover de ontvangst in het station bespaart hij dus een behandelingsverrichting

(overlading van spoorwagen op vrachtwagen) en een bestelverrichting. Wij laten het aan de belanghebbenden zelf over een raming op te maken van die besparing, waarvan de grootte verschilt voor ieder geval en die zij zelfs nog kunnen opvoeren door de aanschaffing van moderne zelflossers. Doch dit is dan reeds een ander vraagstuk waarover wij onze lezers in een vorig nummer hebben onderhouden.

Op het stuk der tarieven vermelden wij nog dat bepaalde speciale tarieven uitsluitend gelden voor de aangeslotenen, hetzij uitdrukkelijk, hetzij wegens de opgelegde voorwaarden: verkeer met grote treinstellen, enz.

Een ander voordeel voor de aangesloten klanten ligt in de mogelijkheid om stukzendingen op hun verbindingsspoor te ontvangen of vandaar te verzenden zonder een beroep te doen op de besteldienst op voorwaarde evenwel dat die zendingen van een voldoende omvang zijn.

Tenslotte bestaat er nog een speciaal tarief waarbij aan de onderschrijver die er zich toe verbindt per jaar ten minste 100 t op verbindingsspoor geladen stukgoederzendingen af te geven, een vrachteruggave van 20 F per verzonden 100 kg wordt verleend.

INDUSTRIELE GRONDEN

Industriële gronden zijn te huur in navermelde stations:

SAUVEGARDE (goederenkoer en aanpalende gronden)
3 000 m² — Per spoor verbonden en toegankelijk langs de weg.

ANTWERPEN SCHIJNPOORT (langs sporenbundel 0)
3 500 m² — Met weinig kosten per spoor te verbinden.

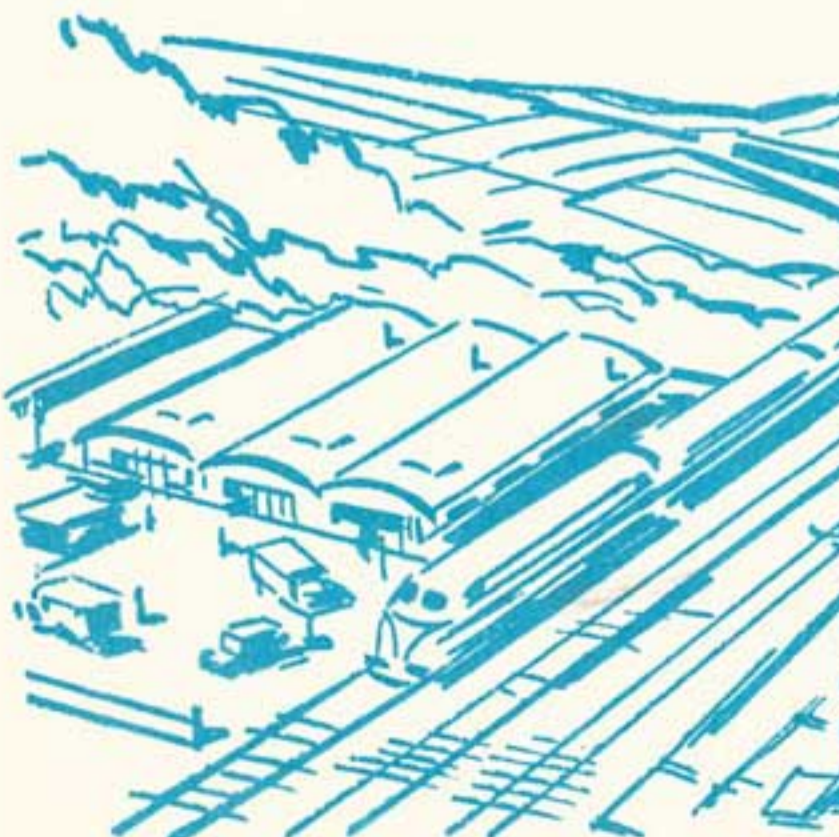
DOORNIK (in het station)
6 000 m² — Kan per spoor verbonden worden, toegankelijk langs de weg.

DOORNIK (in de nabijheid van de brug «Pont des Roulages»)
3 000 m² — Kan per spoor verbonden worden, toegankelijk langs de weg.

VAULX (in het station)
20 000 m² — Kan per spoor verbonden worden, toegankelijk langs de weg.

LESSEN (voormalig station Lessines-Carières)
40 000 m² — Kan per spoor verbonden worden, toegankelijk langs de weg.

Voor alle inlichtingen gelieve men zich te wenden tot de N.M.B.S., Directie van de Baan, Afdeling 32.1 - Sectie 10, Leuvense weg 17, Brussel 1. Telefoon 13.18.70, Binnenpost 3381.





Brig

nieuwe bestemming van onze auto-nachtexpressreinen in 1962

Interieur van een slaapwagen.

Het gebied dat met onze treinen voor vervoer van begeleide auto's kan bereikt worden breidt zich van jaar tot jaar uit.

Tijdens het volgend zomerseizoen zal een nieuwe dienst eenmaal per week de bestemming Brig in het hartje van Wallis bedienen,

waardoor de vallei van de Rhône, het meer van Genève, Lausanne, Genève, het Berner-Oberland en zelfs over de Forclazpas, gans het Hoge Savoye in uw bereik komt.

De uitbreiding van de auto-nachtexpressen is niet alleen geografisch. Ze gebeurt ook door aanvulling van de bestaande diensten.

AANTAL TREINEN BIJ VERTREK UIT BELGIE				
	1959	1960	1961	1962
MILAAN *	14	25	25	32
MÜNCHEN	19	27	36	36
AVIGNON	10	10	35	50
BRIG	—	—	—	9
	43	62	96	127

MILAAN *
MÜNCHEN
AVIGNON
BRIG

*
De treinen naar Milaan geven aansluiting met de Italiaanse auto-nachtexpressen Milaan—Rome (alle dagen) en Milaan—Brindisi (eenmaal per week); deze laatste geven op hun beurt aansluiting met een car-ferry die de reiziger en zijn wagen in Griekenland ontscheept (te Korfoe, te Igoemenitza of te Patras).

Verkeer van de treinen tijdens de zomer 1962.

Naar BRIG :

1 afreis per week van 2/VII tot 27/VIII.

Naar MÜNCHEN :

2 afreizen per week van 29/V tot 28/IX.

Naar AVIGNON :

2 afreizen per week van 18/IV tot 6/X.

Naar MILAAN :

1 afreis per week van 14/IV tot 11/VII en van 29/VIII tot 22/IX.
2 afreizen per week van 11/VII tot 29/VIII.

Aansluitingen.

MILAAN—ROME

Dagelijkse dienst heel het jaar door.

MILAAN—BRINDISI

1 afreis per week, in aansluiting, van 5/VIII tot 16/IX, met de dienst Oostende—Milaan.

BRINDISI—KORFOE—IGOEMENITZA—PATRAS (car-ferry)

Dagelijkse dienst (behalve dinsdag) van 1/IV tot 22/IX.

Om de lijst van de bestemmingen aan de Middellandse Zee aan te vullen, herinneren wij onze lezers aan het bestaan van de dienst
PARIJS—BIARRITZ

3 afreizen per week van 22/IV tot 22/IX.



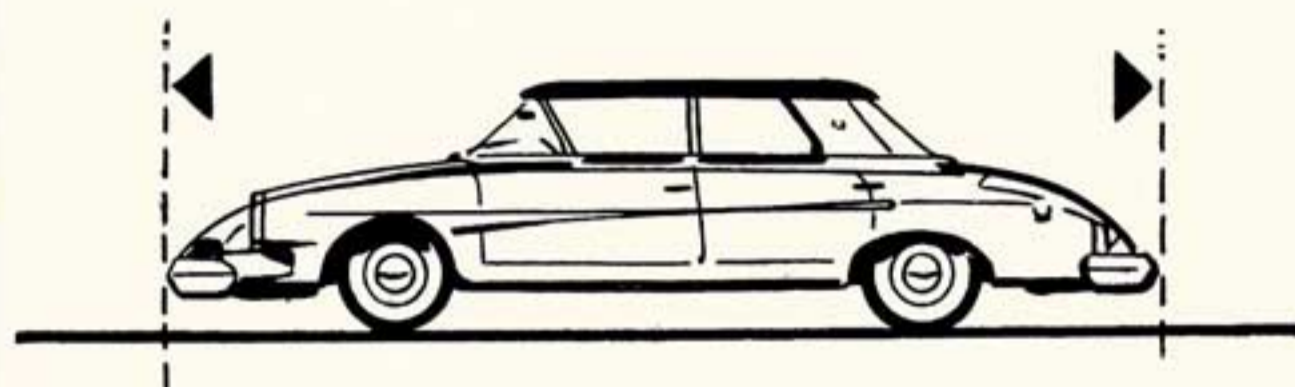
TARIEF

voor

het vervoer van de auto



Laden van een auto te Schaarbeek.



Auto met een totale lengte

Enkel traject	tot 4,42 m	meer dan 4,42 m
	SCHAARBEEK—BRIG	1 720 FB
SCHAARBEEK—MÜNCHEN	1 540 FB	1 790 FB
BRESSOUX—AVIGNON	1 710 FB	2 110 FB
SCHAARBEEK—MILAAN	2 190 FB	2 530 FB
Terug over dezelfde weg : 20 % vermindering.		
MILAAN—ROME	12 800 lire	19 200 lire
MILAAN—BRINDISI	20 000 lire	30 000 lire
BRINDISI —	van BRINDISI tot	
	KORFOE of IGOEMENITZA	PATRAS
Auto's tot 750 kg	10 000 lire	13 750 lire
Auto's van 751 tot 1250 kg	15 625 lire	21 875 lire
Auto's van meer dan 1250 kg	21 875 lire	31 250 lire

Voor zichzelf betalen de reizigers de normale prijs van de reis volgens de klasse die zij nemen.

De spoorweg stelt lig- en slaapwagens te hunner beschikking.

Er dient te worden genoteerd dat de bagage in de koffer van de wagen kosteloos wordt vervoerd.

De lezers die belangstellen in een van onze bestemmingen van de zomer 1962 kunnen een uitvoerig prospectus bekomen in de inlichtingskantoren van onze grote stations of in de reisbureau's.

De industrieel, de handelaar adverteert in in de **officiële reisgids** van de **N.M.B.S.**

Oplage ± **100.000 exemplaren.**

Twee edities per jaar. Zich wenden tot de concessionaris :

PUBLI-SUCCES

Jettelaan, 141

BRUSSEL 9 (Tel. 25.12.60)



Vacantie in Europa met Europabus.

Bij de aanvang van het toeristisch seizoen 1962 achten wij het interessant U ter kennis te brengen dat Europabus dit jaar een net van 119 autocardiensten voor groot toerisme te uwer beschikking stelt, namelijk :

— 77 geregelde lijnen die de aantrekkelijkste centrum van Europa met elkaar verbinden, zoals : Lon-

den, Parijs, Frankfort, München, Salzburg, Innsbruck, Wenen, Rijeka, Venetië, Rome, Napels, Palermo, Nice, Madrid, Malaga, Toledo, Lissabon, enz...

— 22 rondritten van verscheidene dagen doorheen schilderachtige streken van het vasteland. Zie hier enkele willekeurig gekozen ritten : de Noordkaap (10 dagen), Engeland en Schotland (12 dagen),

Romantisch Duitsland (7 dagen), Zwitserland (7 dagen), rondrit door Oostenrijk (7 dagen), de Kastelen van de Loire (2 dagen), rondrit door Andalusië (9 dagen) enz...

— 20 prachtige excursies van niet meer dan 1 dag, onder meer : rond de Mont Blanc, de Camargue, de Lombardische meren, de Dolomieten...



Volgende lijnen vertrekken vanuit België :

1. Oostende/Antwerpen - Brussel - Menton

(in drie dagtrajecten) : het ganse jaar door één vertrek per week in het voor- en het naseizoen en 3 vertrekken in het volle seizoen; vaste prijs heen en terug met eetmalen en logies : 3 431 F bij vertrek uit Antwerpen, Brussel, Bergen en Namen.

2. Oostende/Antwerpen - Brussel - Barcelona

(eveneens in drie etappen) : 1 vertrek per week van juni tot september; vaste prijs heen en terug met eetmalen en logies : 4 043 F (Oostende) en 3 661 F (Antwerpen, Brussel en Bergen).

3. Antwerpen - Brussel - Lourdes

(drie etappen) : 1 vertrek per week

van mei tot september; vaste prijs heen en terug met eetmalen en logies : 3 515 F (Antwerpen, Brussel en Bergen).

4. Oostende - Brussel - Frankfurt/Main

(in één rit langs de Rijn); dagelijks van juli tot september; prijs heen en terug : 825 F (Oostende) en 625 F (Brussel).

5. Oostende - Brugge - Amsterdam

4 vertrekken per week van juli tot september; prijs heen en terug : 500 F (Oostende) en 437 F (Brugge).

6. Oostende - De Panne - Rijsel

dagelijks van juni tot september; prijs heen en terug : 188 F (Oostende) en 137 F (De Panne).

Al die autobussen kunnen in aansluiting met andere Europabuslijnen uit het buitenland genomen worden om over speciaal uitgekozen toeristische reiswegen naar ver afgelegen plaatsen te reizen.

Het staat U evenwel ook vrij de trein te nemen om sneller op de plaats te komen vanwaar een rondrit of een excursie vertrekt die door een buitenlandse onderneming is georganiseerd.

Prospectussen van de verschillende landen die bij Europabus aangesloten zijn, kunnen in de voornaamste stations en erkende reisbureau's bekomen worden; deze leveren eveneens de biljetten af en de plaatsbespreking voor gans het net.