

SPOORNIEUWS



Cilindrische containers van de Deutsche Bundesbahn (zie blz 11)

NUMMER 4

OKTOBER 1962

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602

INHOUD: Sociale abonnementen, blz. 2 / De Diamant, blz. 4 / Nieuwigheden in de nieuwe winter-reisgids, blz. 4 / Honderden treinen per dag, blz. 5 / Spreiding van de zendingen metaalproducten, blz. 6 / Avondtreinen, blz. 6 / De Zwitserse koehoeder, blz. 7 / De schokmatras, blz. 8 / Beschikbare industriële gronden en gebouw, blz. 10 / De nieuwe cilindrische containers P.A., blz. 11 / Een nieuw type van schraagwag, blz. 13 / Vervoer met eigen wagen, blz. 14 / Brussel-Parijs en de electricatie, blz. 16 / Het laadprofiel van de spoorweg, blz. 17 / De nacht-ferry Brussel-Londen, blz. 19 / Een parkeerplaats te Luik Guillemins, blz. 19 / Belading van de wagens met bestemming naar Italië, blz. 20 / Tariefberichten, blz. 21 / Adreswijziging, blz. 23 / Expeditie van groeperingsgoederen, expreszendingen of postcolli. Wijziging der vervoerdocumenten, blz. 23.

Foto's: D.B. Frankfurt (Main) bladz. 1 - 11 - 12; N.Z.T.B. - Brussel blz. 7.

Texte français sur demande.

Op 1 augustus heeft de N.M.B.S. een sociaal abonnement voor werklieden en bedienden ingesteld in toepassing van de wet van 27 juli 1962, „tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de N.M.B.S. ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden”.

Daar de uitgifte van deze abonnementen de belangstelling van eenieder heeft opgewekt, menen wij het nuttig hieronder een bondig overzicht te geven van deze nieuwe vervoerbewijzen.

Toestand vóór 1 augustus 1962.

Sedert vele jaren levert de N.M.B.S. „gewone”

ken. Anderzijds lieten ze de arbeiders toe dagelijks in hun regionaal milieu terug te keren en hun vestiging in ongezonde en ongepaste industriegebieden te keer te gaan.

Het bestaan van deze abonnementen heeft ontegensprekelijk, zowel thans als in het verleden, sterk het sociale en het economische evenwicht in ons land in de hand gewerkt.

Nieuwe factoren die vooral na de tweede wereldoorlog zijn ontstaan hebben de verantwoordelijke instanties gedwongen het probleem opnieuw te stellen en liggen tevens aan de basis van de maatregelen waarvan sprake bij het begin van dit artikel. Wij bedoelen hiermee het volgende :

1° De prijs van de „sociale” abonnementen werd

Sociale abonnementen

abonnementen af die gesteund zijn op commerciële principes, terwijl anderzijds „sociale” abonnementen worden uitgereikt, zoals weekabonnementen voor werklieden, werkabonnementen voor bedienden met bescheiden inkomen en schoolabonnementen. Het bestaan van deze abonnementen met sociaal karakter werd tot heden als gewettigd beschouwd in het raam van de „openbare dienst” die door de spoorweg wordt verzekerd. Ze werden steeds uitgereikt tegen prijzen die min of meer belangrijke reducties ten opzichte van de „gewone” abonnementen inhielden.

Weekabonnementen voor werklieden.

De weekabonnementen voor werklieden werden ingesteld in 1870 ingevolge de steeds groeiende industrialisering van ons land.

Hun lage prijs heeft aan de nijverheid de mogelijkheid geboden werkkrachten in alle streken van het land aan te werven en haar kostprijs te druk-

sinds verscheidene jaren niet meer aangepast aan de schommelingen van de levensduurte en bijgevolg aan de tarieven van de vervoerbewijzen met commerciële inslag.

Dienvolgens schommelde de toegekende vermindering tussen 50 en 93% tegenover de prijs van de biljetten en bedroeg zij 48% op de prijs van het gewoon abonnement op de gemiddelde afstand van 30 km.

Onder deze omstandigheden is het begrijpelijk dat de kostprijs nog slechts gedeeltelijk werd gedekt, zodat het jaarlijks verlies in deze sector rond de 1300 miljoen F schommelt, d.i. ongeveer 6.500 F per arbeider en per jaar;

2° de spoorweg is niet meer bij machte het verlies van de „reizigersdienst” te laten dragen door de opbrengst van de „goederendienst”. De uitbating van het net moet inderdaad geschieden rekening houdend met de kostprijs van iedere prestatie. De sanering van de reizigersdienst dringt zich dus op.
3° de materiële toestand van de arbeiders is merke-

lijk verbeterd en de verhouding tussen het inkomen van werkmans en bediende werd gevoelig gewijzigd, om niet te zeggen omgekeerd. Logischerwijze moet hiermee rekening gehouden worden bij de uitgifte van abonnementen met sociaal karakter.

Werkabonnementen voor bedienden.

De werkabonnementen werden ingesteld op 1 januari 1939. Zij hadden tot doel aan de bedienden met bescheiden inkomen vervoersvoorwaarden aan te bieden die konden vergeleken worden met deze waarvan de arbeiders sedert 1870 genoten.

Oorspronkelijk werd de weddegrens vastgesteld op 24.000 F per jaar. Zij werd in 1952 op 65.000 F gebracht, terwijl zij met ingang van 1 augustus 1962 tot 100.000 F werd opgevoerd.

Bij het instellen van dit abonnement werd een vermindering van 20% toegekend op de prijzen van het gewoon abonnement. Op de gemiddelde afstand van 30 km bereikt deze vermindering thans reeds 30%.

In 1961 bekwamen ongeveer 20.000 bedienden dit abonnement, wat voor de spoorweg een jaarlijks verlies betekent van ongeveer 100 miljoen F, hetzij gemiddeld 5.000 F per jaar en per abonnent.

Toestand sedert 1 augustus 1962.

De vroegere week- en werkabonnementen worden vervangen door één enkel gemeenschappelijk abonnement, „sociaal abonnement” genoemd.

Dit abonnement wordt afgeleverd aan :

- a) alle werklieden;
- b) de bedienden wier bruto bezoldiging de 100.000 Frank per jaar niet overschrijdt.

Onder jaarlijkse brutobezoldiging wordt verstaan : de bruto jaarwedde, rekening gehouden met het beweeglijk gedeelte voortspruitend uit de aanpassing van de wedden aan het verhoogde indexcijfer, kommissielonen en andere toelagen. Haard- en standplaatsvergoedingen, kindergeld, vacatiegeld, enz. blijven evenwel buiten beschouwing.

Er bestaan sociale abonnementen :

1. voor 1 of 3 maanden, geldig in 1e of in 2e klasse, die door alle rechthebbenden op het sociaal abonnement (zowel werklieden als bedienden) kunnen bekomen worden;
2. betaalbaar per week en alleen geldig in 2e klasse voorbehouden aan werklieden die als ondergeschikten hoofdzakelijk handenarbeid verrichten:
 - a) geldig van maandag tot zaterdag,
 - b) geldig van zondag tot zaterdag,
 - c) geldig voor een reis per week.

De baremas van het abonnement vermeld onder 1. (2e klasse) en van de abonnementen betaalbaar per week, geldig van maandag tot zaterdag (2, a) zijn voortaan dezelfde.

Hieruit volgt dat de tariefverhoging niet dezelfde is voor de vroegere week- en werkabonnementen. Deze tariefverhoging wordt door de wet van 27 juli 1962 ten laste van de werkgevers gelegd. Het Koninklijk Besluit van 28 juli 1962, getroffen in uitvoering van deze wet en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad nr 180 van 31 juli 1962 vermeldt de bedragen van de patronale tussenkomst. Deze laatste wordt door de werkgever aan de belanghebbende terugbetaald tegen afgifte van het vervallen abonnement of van het attest in ruil hiervan door de spoorweg afgeleverd.

Voor
de
zaken-
lui :



DE "DIAMANT",

of Antwerpen-Bonn in 3h50.

De zakenlieden zullen zeker met interesse vernemen dat van 30 september af een dagelijkse snelle treinverbinding tot stand werd gebracht tussen Antwerpen en Bonn over Brussel Noord en Keulen.

Dit stel — „Diamant” genaamd — bestaat uit een meerledige Duitse motortrein met 162 plaatsen en een restauratiewagen. Het is alléén toegankelijk voor 1ste klasreizigers (er wordt echter geen toeslagbiljet geëist zoals in de TEE-treinen).

Zijn dienstregeling is als volgt :

Heen :	Antwerpen C.	V.	7h34
	Brussel N.	V.	8h11
	Keulen	V.	11h03
	Bonn	A.	11h23
Terug :	Bonn	V.	17h45
	Keulen	V.	18h15
	Brussel N.	V.	21h00
	Antwerpen C.	A.	21h33.

Te Keulen geeft de „Diamant” aansluiting naar alle richtingen :

te 11h08 naar het Roergebied en Hamburg;
te 11h20 naar Hannover;
te 11h35 naar de Rijnstreek en het Zwarte Woud;
te 11h45 naar München.

Prijs van het reisbiljet :

	Heen	Heen/Terug
Antwerpen-Bonn	473 F	834 F
Brussel-Bonn	415 F	735 F
Luik-Bonn	262 F	474 F

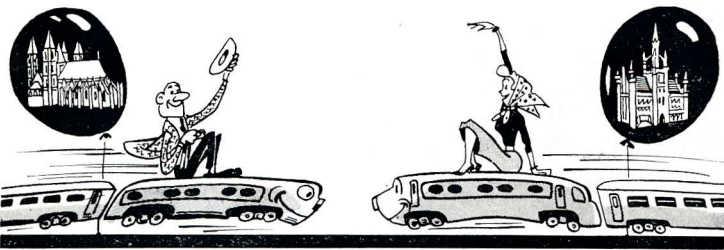
* * *

ANDERE NIEUWIGHEDEN IN DE NIEUWE
WINTER-REISGIDS.

Brussel-Kortrijk.

Wegens de doorvoering van de dieseltractie op





de lijn Brussel-Kortrijk hebben meest al de treinen een snellere dienstregeling, inzonderheid op de spitsuren.

Bovendien wordt een late directe trein in elke richting ingelegd met vertrek te Brussel Zuid te 20h14 en te Kortrijk te 21h36.

Die treinen zorgen te Oudenaarde voor de aan-

sluitingen naar Ronse en te Kortrijk voor de aansluiting op de verschillende lijnen.

Brussel-Doornik.

Een gecadenceerde uurdienst van semi-directe treinen die door dieseltractoren worden gesleept is op de verbinding Brussel-Doornik ingevoerd. Voor de twee rijrichtingen samen en wanneer men er de ontdubbelingstreinen op de spitsuren bijtelt, omvat de nieuwe dienst 36 treinen tegen 25 voorheen.

* * *

VOORUITZICHTEN VOOR 1963.

De invoering van de elektrische tractie op de lijn Brussel-Bergen is voor februari 1963 in uitzicht gesteld. Dit elektrisch rijden zal van 26.5.63 worden uitgebreid tot de internationale treinen, de treinen Bergen-Quévy en Bergen-St. Ghislain-Hornu.

BIJ ALLE WEER...

HONDERDEN treinen per dag

TEGEN MEER DAN 100 PER UUR



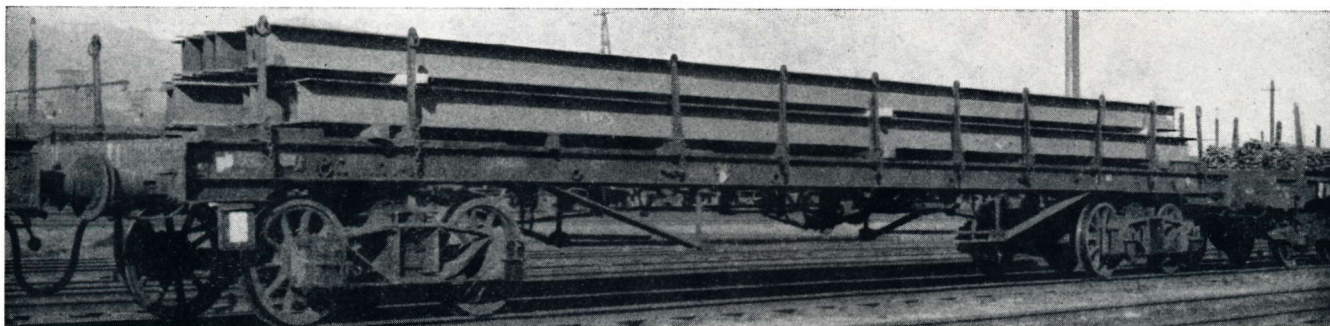
Met een **NETABONNEMENT**
REIST U WAARHEEN U WILT



Een jaarabonnement

kost slechts **29F** per dag in 2^{de} klasse

en **44F** in 1^{ste} klasse



Spreiding van de zendingen metaalproducten

AVONDTREINEN

Met het begrip avondtreinen worden de treinen bedoeld die rond 18 h 's avonds vertrekken en vóór middernacht nog ter bestemming komen.

500 km is een normale prestatie voor een avondtrein.

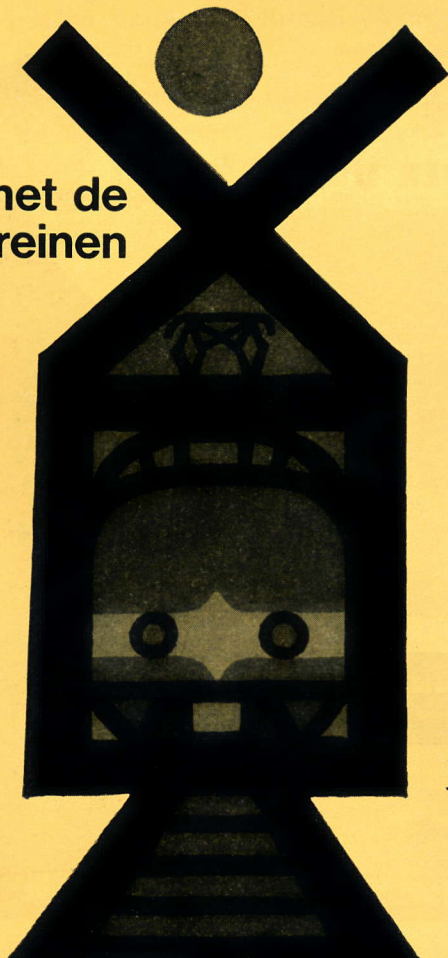
Van België uit vertrekken avondtreinen in alle richtingen, o.a. ook naar Holland.

De trein van 17h38 uit Brussel N. brengt U reeds te 20h28 in Amsterdam en om 21h38 te Alkmaar, het meest noordelijk gelegen eindstation van die lijn.

Aansluitingen onderweg brengen U naar Groningen en Leeuwarden, de twee andere meest noordelijk gelegen eindstations van het Nederlands spoorwagennet, respectievelijk te 0h07 en 0h10. Dit laat ons toe te zeggen dat de avondtreinen heel Holland bestrijken.

overall in Holland

met de
avondtreinen



®

Tijdens de laatste tiendaagse periode van elke maand worden er zowat 20 procent meer platte wagens aangevraagd dan zulks voor de eerste twee tiendaagse perioden het geval is. Dat verschijnsel doet zich nog sterker voor in de maanden juni en december; het komt vooral tot uiting in het verkeer van de metaalproducten.

Om die verhoogde vraag het hoofd te bieden, legt de N.M.B.S. sinds een jaar bij elk maand-einde een belangrijk gedeelte stil van het vervoer dat voor de goede gang van haar eigen diensten onontbeerlijk is.

Het gebeurt evenwel dat — die maatregelen en alle inspanningen voor een beter rendement van de wagens ten spijt — aan de aanvraag van de cliënteel niet kan voldaan worden.

De metaalfabrieken zijn aldus de voornaamste benadeelden van de schommeling van hun aanvragen. Het spreekt vanzelf dat de verhoging van onze voorraad platte wagens een einde zou stellen aan die moeilijkheden, doch daartoe zouden wij zowat 500 miljoen moeten investeren in een materieel dat slechts zeer onbestendig zou worden gebruikt. Aan een zo dure oplossing kan onmogelijk worden gedacht.

Bij het naderen van de herfstmaanden tijdens welke onze exploitatiemoeilijkheden het grootst zijn, wensen wij een beroep te doen op de medewerking van onze cliënteel, opdat zij zoveel mogelijk haar vervoer zou verleggen naar de eerste helft van elke maand, om aldus de verzendingen te spreiden en ons in staat te stellen de wagens met de gewenste regelmaat te leveren.

*Die koe wordt goed verzorgd.
Zie maar hoe ze gedijt...*

De Zwitserse koehoeder kent dan ook zijn vak.

... De Spoorweg O O K !

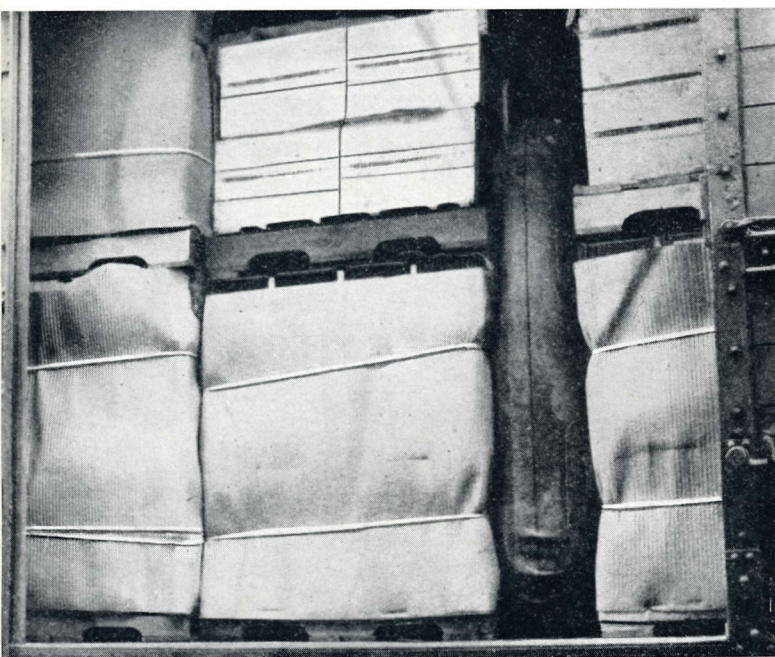
Alvorens er toe te besluiten uw vervoer zelf te doen, denk er eens over na of het niet beter is het aan specialisten toe te vertrouwen. Door u tuigen voor eigen vervoer aan te schaffen investeert u belangrijke sommen die door één technische verbetering improductief kunnen worden.

Het vervoer is bovendien een moeilijk vak : het kan teveel zijn de daarmee verband houdende beslommeringen nog aan die van uw eigen werkring toe te voegen. Denk maar aan die dagen met beijzeldde wegen waarop particuliere voertuigen ver van hun basis ongebruikt blijven staan. Alvorens er toe te besluiten uw vervoer zelf te doen is het geraden bij ernstige vakmensen inlichtingen in te winnen betreffende de moeilijkheden van het vak en omtrent de middelen om op een andere manier dezelfde doeleinden te bereiken.

Laat niet na bij de handelsvertegenwoordigers van de spoorweg aan te kloppen. Zij staan geheel te uwer beschikking om samen met u uw verkeersproblemen te bestuderen.

HANDELSAGENTSCHAPPEN		Tel.
AALST	Denderstraat 49	261.15
AARLEN	61, Avenue de la gare	211.15
ANTWERPEN	Meir 24	33.02.68
BERGEN	14, Square F. Roosevelt	359.79
BRUGGE	Station	369.97
BRUSSEL	Anspachlaan 153B	} 11.95.50 12.13.50
CHARLEROI	1, Quai de la gare	32.73.73
CINEY	Station	217.72
DOORNIK	Station	258.45
GENT	Zonnestraat 9	25.92.85
HASSELT	Statieplein 21	232.65
KORTRIJK	Station	200.49
LUIK	42, rue de la Casquette	23.17.13
LEUVEN	Station	277.03
MECHELEN	Station	164.82
NAMEN	52, rue Godefroid	230.84
VERVIERS	Station	308.40





In ons bulletin nr 3 van mei 1961 hebben wij de aandacht van de expediteurs gevestigd op het belang dat een gebonden en homogene lading biedt om averijen te voorkomen.

Voor zendingen zakken, kisten met kleine afmetingen enz. is de oplossing over het algemeen gemakkelijk. Dit is spijtig genoeg niet zo voor de zendingen bestaande uit zware of grote kisten, gepalettiseerde ladingen enz...

Welnu, zelfs voor die goederen moet tot elke prijs vermeden worden dat in de wagenladingen grote open ruimten overblijven.

Door de schokken eigen aan alle vervoer zou de lading snel uiteenvallen, met als gevolg niet alleen toegenomen risico voor beschadiging, maar ook de onmogelijkheid om de gepalettiseerde ladingen met de daartoe bestemde mechanische tuigen te lossen.

Tal van proeven werden gedaan om een rationele oplossing voor dit probleem te vinden. Lange tijd waren de uitslagen weinig bemoedigend.

Hoe de ruimte vullen die in het midden van een lading openblijft?

Dergelijke ruimten zijn meestal kleiner dan 30 of 40 cm. Een man kan er niet tussen, zodat het heel moeilijk is de lading vast te zetten en te stouwen. Een vooraf ineengetimmerd stel kan men er even

moeilijk tussenkrijgen. De openblijvende ruimte is niet steeds regelmatig en daardoor kan het stel dikwijls beschadigen aan de goederen veroorzaken wanneer het in de wagen wordt aangebracht. Thans wordt ons een rationele moderne en afdoende oplossing geboden, namelijk de „schokmatras”.

Niet alleen vult de matras de ruimten die op het einde van de lading overblijven, zij vangt ook de schokken op gedurende het vervoer.

Tijdens de proeven is er vastgesteld dat goed aangebrachte matrassen schokken dempen van 10 tot 15 km/h.

Dit nieuwe stou- en vastzettingsmiddel wordt reeds sedert jaren in de V.S.A. gebruikt en het werd ook reeds sedert kort in verscheidene Europese landen (Frankrijk, Zweden, Zwitserland, Engeland, enz.) toegepast.

Gemiddelde karakteristieken van de matrassen.

Formaat : Zij bestaan in verscheidene afmetingen, onder meer :

- 1m20 × 0m90
- 1m20 × 1m20
- 1m20 × 1m50
- 1m20 × 1m80
- 1m20 × 2m10
- 1m20 × 2m40
- 1m20 × 2m70.



Opgeblazen matras.

Lege geplooiide matras.



Gewicht : 10 tot 15 kg volgens het model.

Gemiddelde weerstand : de matrassen zijn opgevat om te weerstaan aan drukkingen teweeggebracht door een lading van 5 ton.

Werkingsdruk : van 200 tot 400 gr volgens het type van matras.

Opblazen : de matras wordt in de op te vullen ruimte gebracht nadat ze vooraf lichtjes is opgeblazen. Sommige typen zijn voorzien van handvatten om ze gemakkelijker te kunnen behandelen. Nadat de matrassen op hun plaats gebracht zijn, worden ze verder tot de normale werkingsdrukking opgeblazen.

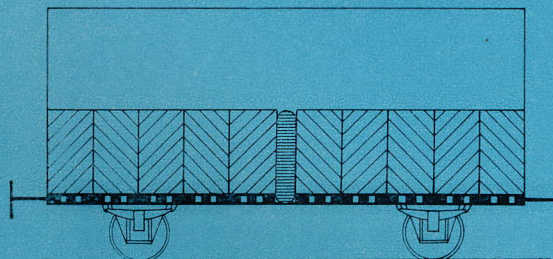
Leeglopen : het leeglopen gebeurt eenvoudig door de stop los te schroeven. Na enkele seconden kunnen de matrassen uit de wagen worden weggenomen.

Hierna volgen enkele suggesties inzake het plaatsen van schokmatrassen.

VERVOERVOORWAARDEN.

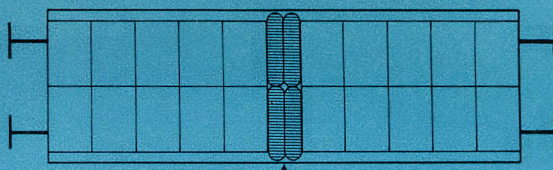
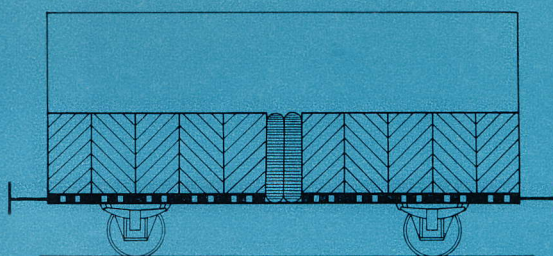
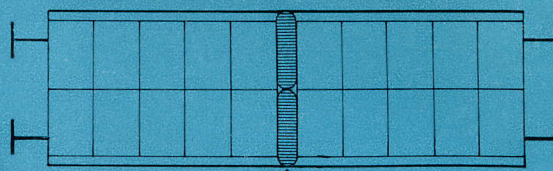
Op het net van de N.M.B.S.

De schokmatras wordt beschouwd als laadtuig.
a) Vervoer met lading : de matrassen worden kosteloos vervoerd binnen de grens van 10% van het nettogewicht van de goederen. Die grens is ruimschoots voldoende voor alle behoeften.



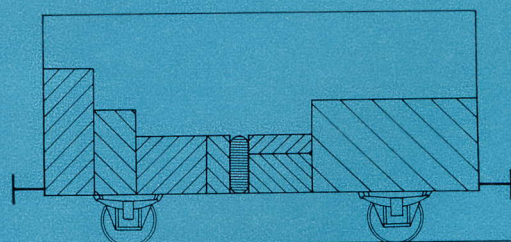
Schokmatras op de juiste wijze geplaatst in een gepalletiseerde lading.

Eventueel wordt een enkele matras met grote afmetingen geplaatst.



Eventueel wordt een enkele matras met grote afmetingen geplaatst.

Als het pas geeft worden ook soms twee matrassen met grote afmetingen geplaatst.



Juiste plaatsing van een matras in een lading bestaande uit goederen met verscheidene afmetingen.

Het gewicht der schokmatrassen dient in de vrachtbrief opgegeven.

b) Vervoer van schokmatrassen die gediend hebben of moeten dienen voor een vervoer per spoor. Het vervoer is kosteloos tussen het station van bestemming en het station van vertrek van de zending, waarvoor zij gediend hebben of moeten dienen. Slechts een miniem inschrijvingsrecht wordt voor de zending aangerekend.

c) Voor de schokmatrassen wordt eventueel afhaal- of bestelloon aangerekend.

Op de vreemde spoorwegnetten.

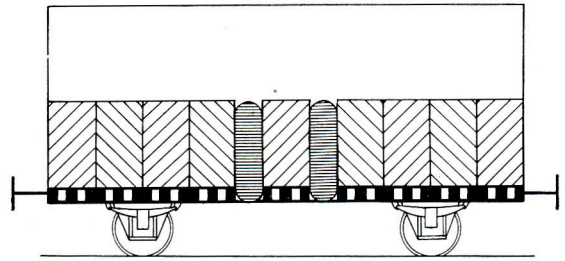
De tariefreglementering is niet eenvormig op al de Europese spoorwegen!

In grote trekken kan men aannemen dat sommige spoorwegen zoals de N.M.B.S. de schokmatras als stouwuig beschouwen (Franse, Luxemburgse, Zwitserse, Italiaanse spoorwegen), terwijl andere er de regels op toepassen die gelden voor het vervoer van verpakkingen (Nederlandse en Duitse spoorwegen).

* * *

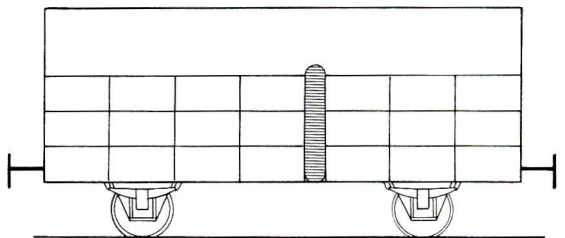
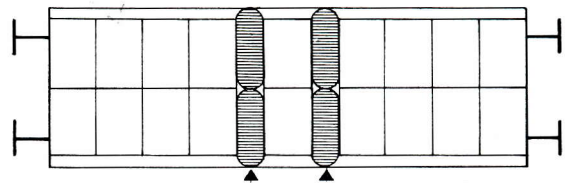
Alle inlichtingen van technische aard kunnen bekomen worden bij:

**N.M.B.S., Dienst „Goederenbehandeling”,
Afdeling 11-3, Leuvenseweg 21, te Brussel,
tel. (02)13.18.70 - binnenpost 3113 of 3428.**



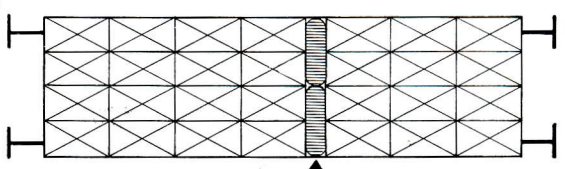
Praktische oplossing voor gepalletiseerde ladingen met ruimten groter dan 40 cm.

Eventuele plaatsing van matrassen met grote afmetingen.



Lading met ruimten van 10 tot 40 cm.

Eventuele plaatsing van een matras met grote afmetingen.



BESCHIKBARE INDUSTRIËLE GRONDEN EN GEBOUW

Industriële gronden zijn beschikbaar te :	
Courcelles Fosses'	20.000 m ² nabij de straat „Notre Dame de Grâce”.
Hamont	33.000 m ² in het station.
Herbesthal	4.000 m ² tussen het spoor 96 en de weg op Lontzen.
Ieper	15.000 m ² vroegere rijtuigenloods.
Kontich Dorp	4.000 m ² rechtover de goederenloods.
Leopoldsburg	38.000 m ² in het station.
Luttre	10.000 m ² aanhorigheid van de Centrale Werkplaats.
Manage	6.600 m ² langs de „rue des Verreries”.
	5.800 m ² langs het spoor 17.
Oudenaarde	3.300 m ² nabij het locomotiefdepot.
Ronet	9.000 m ² in het station.

Turnhout 1.800 m² in de sporenbundel van de goederendienst.

Al deze gronden zijn toegankelijk van de openbare weg af en kunnen aan het spoor aangesloten worden.

Maaseik - Beschikbaar industrieel gebouw.

Een gebouw (stelplaats met slaapzaal), met een oppervlakte van 25 m × 10 m, d.i. 250 m². is beschikbaar in de aanhorigheden van het station Maaseik.

Het gebouw is in goede staat, is met de spoorweg verbonden en kan tot industriële doeleinden aangewend worden.

Alle inlichtingen kunnen bekomen worden bij N.M.B.S., Directie van de Baan - Afdeling 32/1 - Sectie 10, Leuvense weg 17, Brussel 1 - tel. 13.18.70 - Toestel 3381.

Voor onze nieuwe lezers wijzen wij er op dat de container een recipiënt is met een inhoud van ongeveer 5 ton die zowel op een wagen als op een speciaal ingerichte vrachtauto wordt vervoerd (3 containers per wagen; 1 container per vrachtauto). De containers worden zeer gemakkelijk van een wagen op een vrachtauto geladen en omgekeerd, dank zij een inrichting die door de motor wordt aangedreven. Met de vrachtauto kunnen sommige typen van containers door kipping worden gelost en hij zet de andere typen op de grond neer of licht ze er van op.

Aldus is het mogelijk van huis tot huis grote ladingen met gemak te vervoeren. Er bestonden tot nog toe gesloten en open containers P.A. alsmede ketels voor vloeistoffen. Hierna stellen wij u de nieuwe cilindrische container P.A. voor die bestemd is voor poeder- en korrelvormige stoffen.

* * *

Een serie van 40 wagens, elk uitgerust met 3 cilindrische containers, zal in dienst gesteld worden op het einde van dit jaar.

Dit effectief is zeer beperkt. Slechts op het einde van volgend jaar zal het ons mogelijk zijn aan de algemene behoefte te voldoen wanneer een nieuwe bestelling zal geleverd zijn. Deze containers zullen ingesteld worden voor het vervoer van een zeer uiteenlopende reeks granuleuse en stofvormige goederen in bulk, zoals: voedingswaren, granen, mout, suiker, enz. of de meest verscheidene chemische produkten.

Karakteristieken :

Inhoud : 7,5 m³

Tarra : 850 kg

Toelaatbare lading : 5000 kg

Hoogte : 2,303 m

Breedte : 2,081 m

Lengte : 3,087 m.

Om onze industriëlen een idee te geven van de laadmogelijkheden van die containers op een spoor aansluiting (dus zonder behulp van een speciale tractor) signaleren wij dat de maximumhoogte van de container, geplaatst op

Eerlang nieuwe cilindrische containers P.A. voor het vervoer van poeder- en korrelvormige goederen



Cilindrische containers in gebruik bij de Deutsche Bundesbahn.

de draagwagen, ongeveer 3,50 m is. Op de speciale wegtractor is de totale hoogte ongeveer 3,36 m tot ongeveer 3,46 m naar gelang het type van de benuttigde tractor.

De breedte van deze laatste voertuigen bedraagt 2,15 m tot 2,30 m.

Foto 1: Een container wordt van de wagen op een wegvoertuig geschoven.

Foto 2: Het laden gebeurt langs een opening voorzien van een waterdicht deksel.

De nuttige afmetingen van de vulopening (0,70 m × 1,40 m) laten toe te laden met een buis, een schuif of zelfs met een transportband.

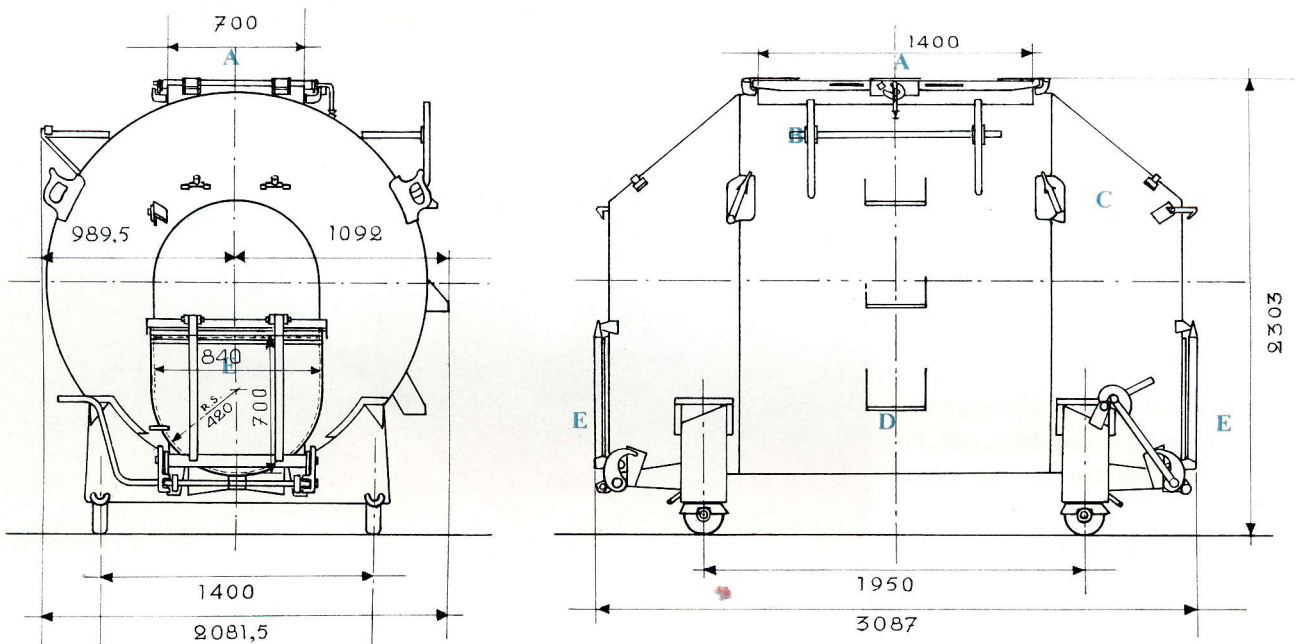
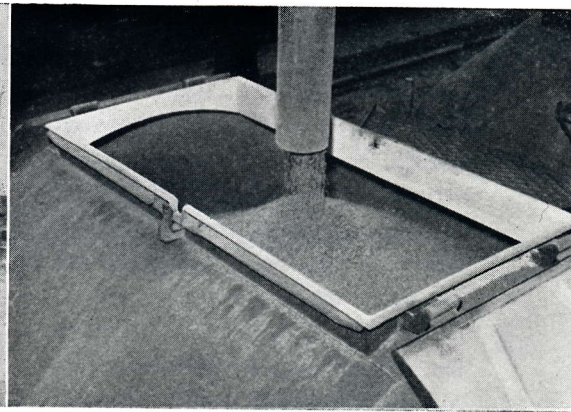
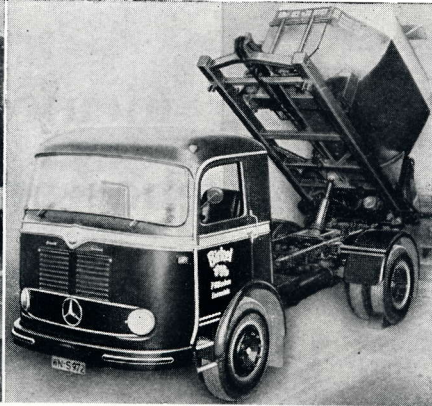
De vulopening is gemakkelijk te bereiken via een ladder en een platform.

Foto 3: De container wordt gelost op de plaats door de klant aangeduid. Het

lossen gebeurt naar keuze, aan een der beide uiteinden van de container, langs een halfcirkelvormige opening (breedte 0,84 m - hoogte 0,70 m). Daartoe volstaat het de container de nodige schuif te geven (max. 45°) en de deur te ontgrendelen.

Indien de geadresseerde over een spoor aansluiting beschikt kan de lossing door kipping gemakkelijk geschieden zonder speciale wegtractor bij middel van een aangepast en eenvoudig heftoestel.

Alle gewenste bijkomende technische inlichtingen omtrent dit nieuw vervoermaterieel kunnen bekomen worden bij de N.M.B.S., Dienst voor Behandeling der goederen te Brussel, Leuvenseweg 17, Tel. 13.18.70 - Binnenpost : 3491.

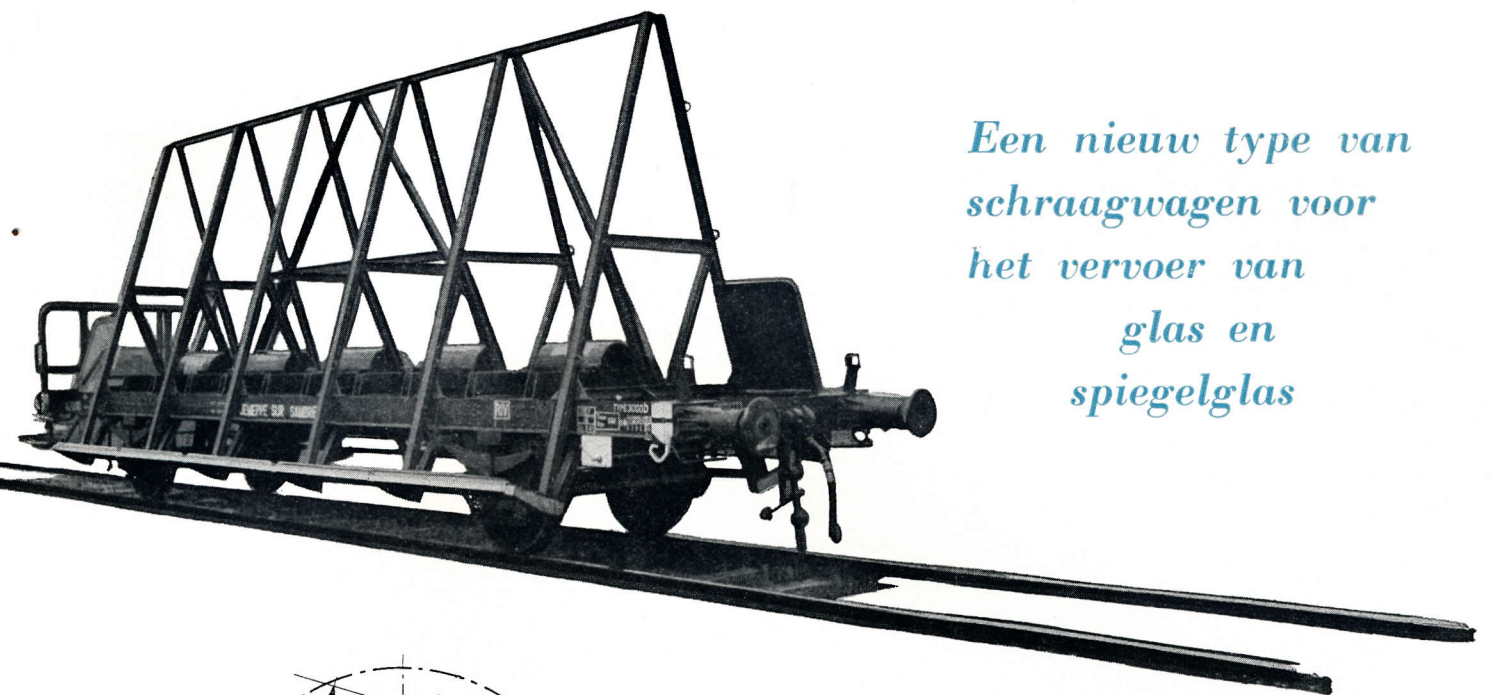


A: Vulopening B: Staanplaats C: Hijsring D: Ladder E: Ledigingsgat

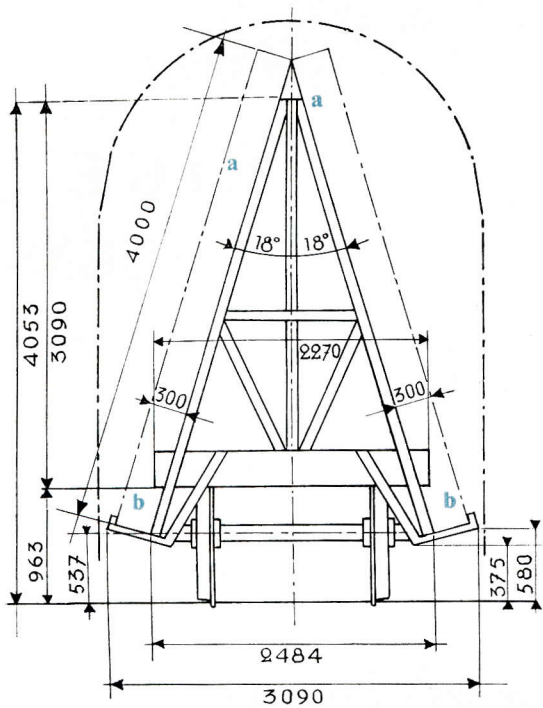
De volgende tabel geeft de vervoerprijzen per ton over een afstand van 50, 100 en 150 km.

Klassen	Aard der goederen (voorbeelden)	5 t			10 t			15 t			30 t		
		50 km	100 km	150 km	50 km	100 km	150 km	50 km	100 km	150 km	50 km	100 km	150 km
Prijs in franken per ton													
1e kl.	suiker	142	244	315	126	216	279	109	187	242	—	—	—
2e kl.	mout	142	244	298	126	216	264	109	187	229	—	—	—
3e kl.	pleister; droge mortel- mengsels	140	224	268	115	183	219	102	163	195	94	147	175
4e kl.	hydraulische kalk gemalen of in poeder	131	200	235	109	166	195	97	148	174	90	134	157

Deze prijzen bevatten hetzij een afhaling, hetzij een bestelling aan huis binnen een kring van 5 km. Wanneer de twee verrichtingen worden gevraagd, dient een toeslag van 125 F per container bij de vervoerprijs gevoegd. Toeslag voor verder dan 5 km voor elk der twee verrichtingen = 25 F per container en per km.



*Een nieuw type van
schraagwagen voor
het vervoer van
glas en
spiegelglas*



Belgisch laadprofiel

De Belgische Spoorwegen hebben drie wagens gebouwd met een maximumdraagvermogen (categorie C) van 15 t onder het regime van de gewone snelheid en 12 t onder het regime S (voor snelheden tot 100 km/h).

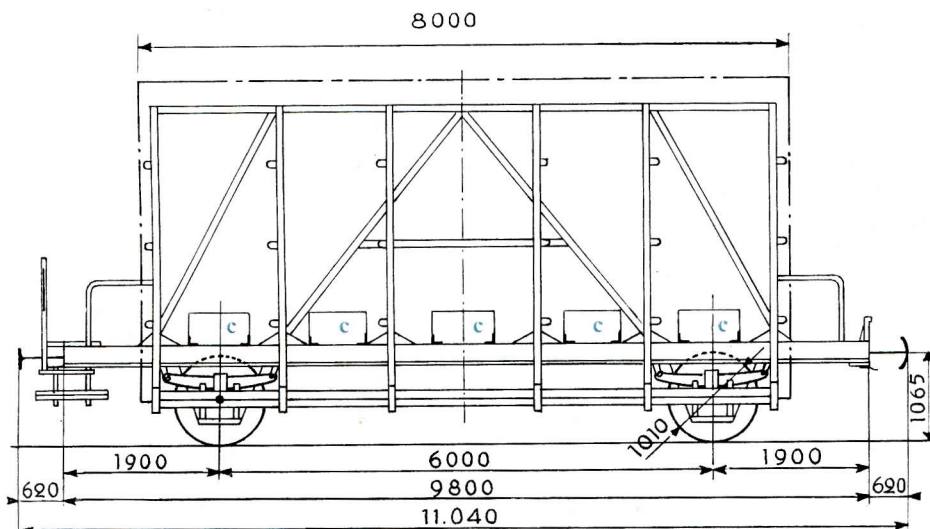
Vijf verstelbare tegengewichten maken het mogelijk één der twee schuine vlakken van de schraag te beladen; de tegengewichten worden dan van de aslijn van de wagen naar het niet beladen schuin vlak verplaatst.

Alle andere nuttige technische details zijn op de bijgevoegde schema's gegeven.

Met die wagens kunnen in binnenverkeer en tussen België, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Denemarken, Oostenrijk, Hongarije, Roemenië, Bulgarije, Polen, Joego-Slavië en Turkije, één kist van 8,00 m × 4,25 m × 0,40 m of twee kisten van 8,00 m × 3,95 m × 0,40 m vervoerd worden.

In internationaal verkeer op de andere netten met RIV-profiel kunnen één of twee kisten van 8,00 m × 3,80 m × 0,40 m worden vervoerd.

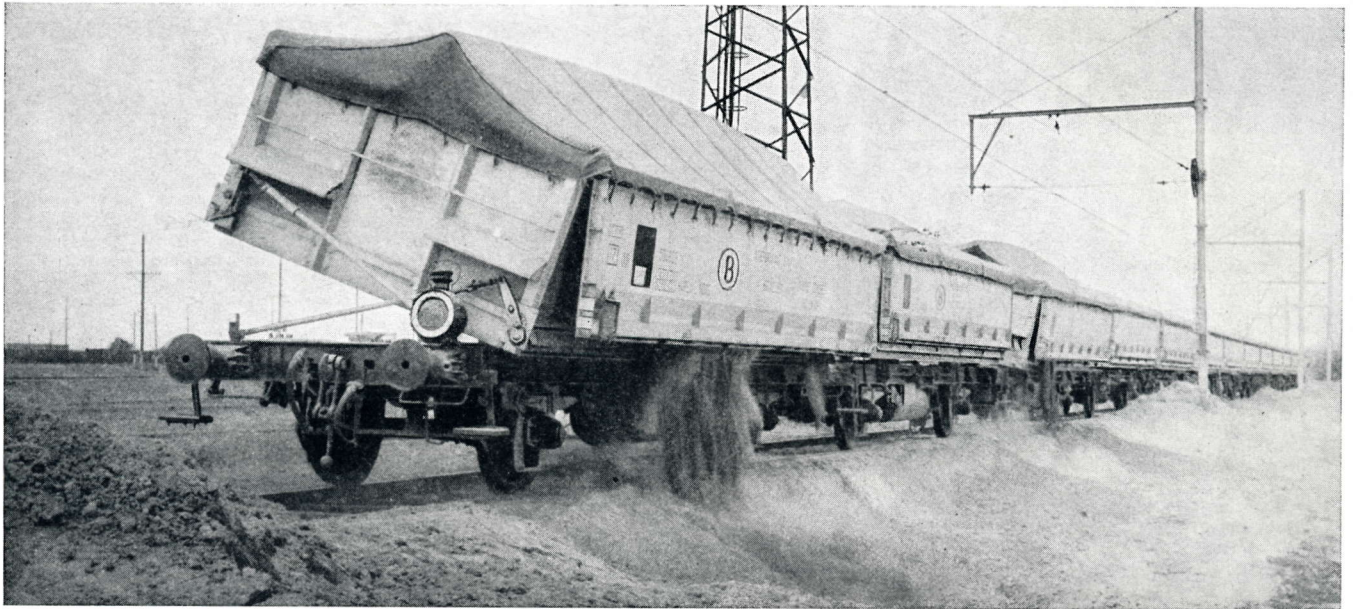
In speciale gevallen mag de lengte der kisten eventueel 9 m bedragen en kan de lading van langere kisten worden overwogen na onderzoek door de N.M.B.S., „Centraal studie bureau van de buitengewone vervoeren”, Kantersteen 10, Brussel 1. Tel. 18.60.50 - binnenposten 1043 - 1045 - 1070 - 1079.



a: schraag b: schraaghiel c: verstelbare gewichten

Schraagwagen

maximum draagvermogen: 15 t
tarra van de wagen: 13.200 kg



P-wagen met zijdelingse kipping gebruikt door eigenaar.

VERVOER MET EIGEN WAGENS

Studies, gemaakt om de goederenbehandeling te rationaliseren, hebben talrijke ondernemingen tot het besluit gebracht dat zij, technisch en economisch gezien, er belang bij hebben over een park van eigen spoorwagematerieel te beschikken.

Het is een feit dat het vervoer harmonisch in het fabricageproces moet ingeschakeld worden en aan deze gebiedende eis is voldaan wanneer de onderneming beschikt over speciaal aan haar behoeften aangepast vervoermaterieel, dat zo gebouwd is dat de laad- en losverrichtingen gemakkelijk en de menselijke tussenkomst tot het strikt minimum beperkt wordt.

Deze noodzakelijkheid schijnt men wel te hebben ingezien, wanneer men let op het belangrijk aantal particuliere wagens (in spoorwegtaal P-wagens geheten) die bij de N.M.B.S. zijn geïmmatriculeerd. Op 31 december laatstleden waren er inderdaad meer dan 7.500, hoofdzakelijk ketel- en tremelwagens, tegenover de 66.000 wagens die aan de spoorweg toebehoren (commercieel park).

De immatriculatie van wagens in het park van de N.M.B.S. vormt een contract waardoor de juridische verhoudingen tussen de aanvrager en de spoorweg worden bepaald. Zij behelst de erkenning door de spoorweg dat het materieel geschikt is om in binnenverkeer of ook nog in internationaal verkeer te rijden. De immatriculatie verleent een nationaliteit aan het materieel ten opzichte van de andere spoorwegen waarop het eventueel zal moeten rijden.

De aanvrager moet niet noodzakelijk eigenaar van de wagens zijn; hij kan inderdaad voor zijn eigen gebruik de immatriculatie vragen van wagens die hij gehuurd heeft bij gespecialiseerde vennootschappen of bij de N.M.B.S. zelf.

Om de immatriculatie van wagens te bekomen dient de aanvrager zich te richten tot de handelsagent van de streek of rechtstreeks tot de Directie van het Materieel en de

Aankopen, bureau 23/32, Leuvenseweg 17, te Brussel, tel. 13.18.70.

Op verzoek zal dit bureau hem de tekst zenden van de algemene voorwaarden van immatriculatie van P-wagens. De voornaamste karakteristieken van deze bepalingen alsook van de tariefvoorschriften die voor het vervoer met P-wagens gelden kunnen als volgt worden samengevat.

A. ONDERHOUD VAN DE WAGENS.

Dit onderhoud valt ten laste van de titularis en omvat :

- de periodieke herzieningen overeenkomstig de voorschriften van de spoorweg;
 - de herstelling van beschadigingen (behoudens bij verantwoordelijkheid van de spoorweg);
 - het gewoon onderhoud (de schoonmaak inbegrepen).
- De spoorweg kan zich met deze verrichtingen belasten. Onderweg worden de wagens door de spoorweg kosteloos nagezien en gesmeerd.

B. VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE SPOORWEG BIJ BESCHADIGING OF VERLIES.

De spoorweg moet bewijzen dat de beschadiging niet door zijn schuld ontstaan is. Kan hij dit niet, dan moet hij de titularis vergoeden en hem in voorkomend geval een vergoeding voor genotsderving betalen.

Deze vergoeding werd middelerwijl van 2 op 4 goudfranken per dag gebracht en is verschuldigd van de 1e dag af, indien de immobiliteit van de wagen 14 dagen overtreft en van de 6e dag af in tegengesteld geval.

C. TARIFERING.

Beladen vervoer.

In principe rekent de spoorweg voor het goed dezelfde vrachtprijzen aan als die welke zouden geïnd worden

indien dit goed in aan de spoorweg toebehorende wagens werd vervoerd.

Om rekening te houden met het feit dat hij geen materieel ter beschikking van zijn klant moet stellen, verleent de spoorweg een ristorno op de vervoerprijs.

Voor open wagens (platte, stort- of analoge wagens) is het bedrag van deze ristorno afhankelijk van de verhouding tussen de lading en de tarra van het materieel. Deze ristorno schommelt van 7 centiem per tonkilometer vervoerde producten bij een slecht benuttigde wagen tot 17 centiem voor goede ladingen.

Voor de andere categorieën van materieel wordt de ristorno berekend per ton lading en hangt zij af van de afstand, maar is er niet recht evenredig mede.

Voorbeeld : traject van 100 km, overdekte wagen :

Ristorno : 40 F per ton lading.

traject van 100 km, ketelwagen v. vloeistof :

Ristorno : 28 F per ton lading.

Ledig vervoer.

Voor deze ritten wordt een vracht geïnd die veranderlijk is volgens de tarra van de wagen en de vervoersafstand. Voorbeeld : wagen van 15 ton tarra, ledig over 100 km verzonden. Vracht 3,10 F per wagen-kilometer.

D. RENDABILITEIT VAN DE PARTICULIERE WAGENS.

De rendabiliteit van de particuliere wagen wordt bepaald door een aantal factoren die in drie grote posten kunnen gegroepeerd worden :

- de financiële lasten (afschrijving, interest) en de kosten voor onderhoud en herstelling;
- het tariefstelsel van de particuliere wagen;
- de bezuinigingen verwezenlijkt bij de eindverrichtingen van het vervoer.

De financiële lasten en de kosten voor onderhoud en herstelling.

Zij hangen af van de aankoopprijs, de periode bepaald voor de afschrijving en vooral van het aantal keren dat het materieel wordt gebruikt. In normale gebruiksvoorwaarden kan het geheel van deze lasten, uitgedrukt op een jaarlijkse basis, ongeveer op een tiende van de aanschaffingsprijs van de wagen geraamd worden.

Het tariefstelsel van de particuliere wagen.

De resultante van de verminderingen voor beladen vervoer en de vergoedingen voor ledig bereden trajecten kan voor de gebruiker positief of negatief zijn. Met modern materieel betekent ze echter, in de regel, een netto-winst (quotient van de deling der lading door de tarra hoger dan 2,2) en in de mate dat het vervoer niet over korte afstanden geschiedt.

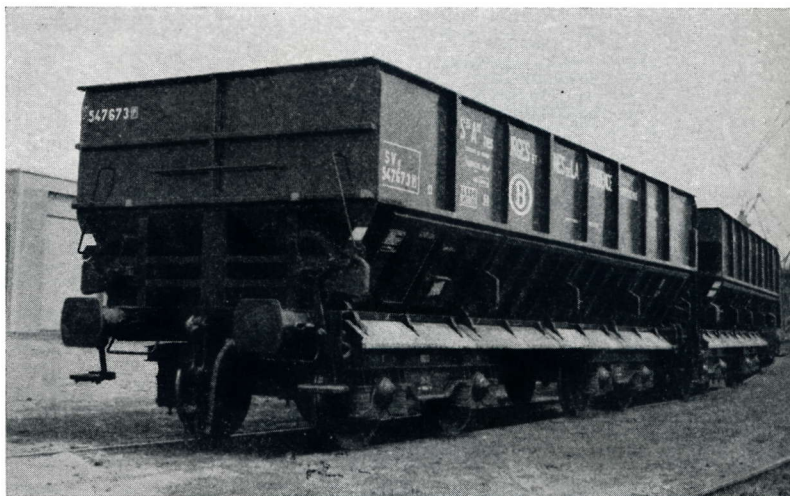
Bezuinigingen verwezenlijkt bij de eindverrichtingen.

In de mate dat de particuliere wagen aan de behoeften van het bedrijf van de gebruiker is aangepast, levert hij een besparing op in de eindverrichtingen, hetzij bij de lading, hetzij bij de lossing, of voor beide tegelijk.

Voor een wagen met automatische lossing, bij voorbeeld, belooft de gemiddelde bezuiniging 5 tot 10 F per ton.

Becijferd voorbeeld.

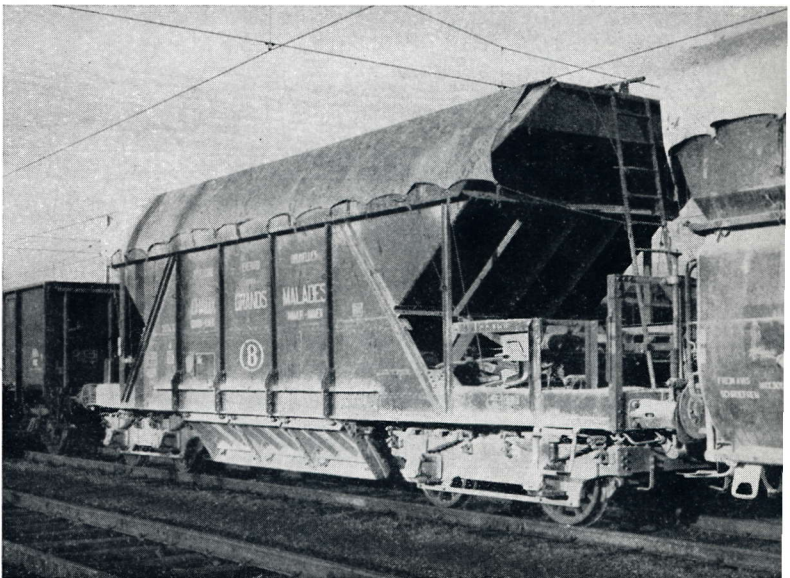
Een becijferd voorbeeld toont beter de voordelen aan van het gebruik van een particuliere wagen. Nemen wij het volgende voorbeeld :



Particuliere tremelwagen voor het vervoer van erts.



P-ketelwagens bestemd voor het vervoer van petroleumproducten.



Tremelwagen toebehorend aan een wagenverhuurder en bestemd voor het vervoer van kalk.

- Wagen met automatische lossing met 25 t laadgewicht, 11 t tarra.
- Aanschaffingsprijs : 350.000 F.
- Afschrijving : 30 jaar.
- Aantal malen dat de wagen wordt gebruikt : 125 maal per jaar, d.i. een jaarlijkse vervoercapaciteit van 3.100 t.
- Goederen : steenkolen.
- Vervoerafstand : 150 km.

		Resultaten in frank/ton	
		Lasten	Voordelen
1. Financiële lasten, onderhoud en herstelling :			
	$\frac{350.000 \text{ F}}{3100 \text{ ton}} = \frac{35.000}{3100}$	11,30 F	
2. Ristorno door de spoorweg verleend :			
0,17 F per t/km = 0,17 \pm 150			25,50 F
Vergoeding ontvangen voor de ledige rit :	$\frac{2,6 \times 150}{25}$	15,60 F	
3. Besparing door de gebruiker op de losverrichtingen verwezenlijkt : gemiddeld 5 tot 10 F per t.			7 F
Totaal		26,90 F	32,50 F
Netto-voordeel		5,6 F per t.	

Zoals uit de voorgaande analyse blijkt, zijn een belang-

rijke factor van het vraagstuk de tamelijk hoge investeringen welke dienen besteed, zo voor rollend materieel als voor vaste installaties.

Een belangwekkende oplossing die vóór enkele jaren werd uitgedacht en waarop de N.M.B.S. de aandacht van de industriële vestigt, bestaat in het verhuren van wagenonderstellen die door de klant volgens zijn bijzondere behoeften kunnen uitgerust worden.

Hierbij zijn de investeringen betrekkelijk klein. Daar deze wagens in het opzicht van de tarieven gelijkgesteld worden met de gewone particuliere wagens, volgt hieruit bovendien dat de financiële lasten van de aanpassing snel worden afgeschreven dank zij de batige resultante van de ristorno's op de vervoerprijs en de vergoedingen voor de ledige ritten.

Zo zijn enkele interessante verwezenlijkingen tot stand gekomen, zoals bijv. de verbouwing van platte wagens tot wagens met dubbel dek voor het vervoer van auto's. Voegen wij hier nog aan toe dat de onderneming die, om in tijdelijke behoeften te voorzien, het niet wenselijk acht wagens aan te kopen, materieel kan huren hetzij bij de N.M.B.S., hetzij bij gespecialiseerde vennootschappen.

Het stelsel van de particuliere wagens wordt ook voor het gehuurd materieel toegepast.

Ziehier, bij wijze van inlichting, de lijst van de voornaamste materieelverhuurders :

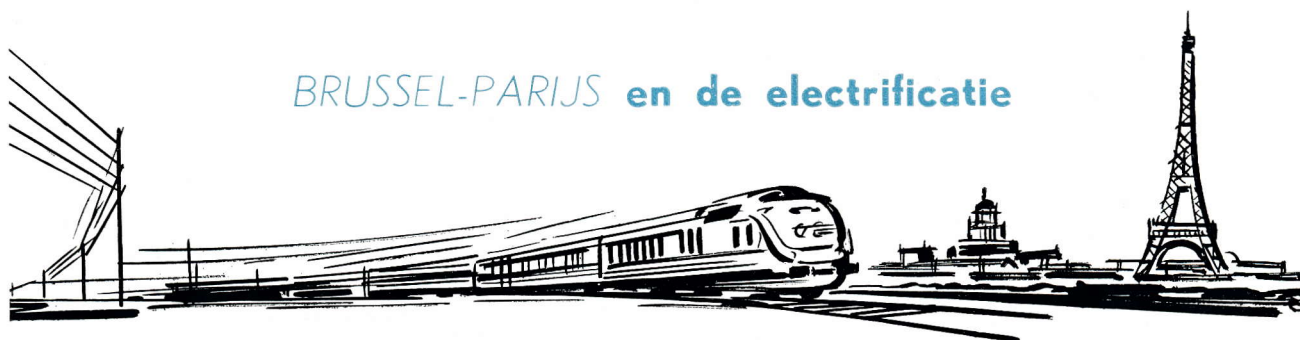
Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer N.V., Jacques de Lalaingstraat 1, Brussel 4.

Locacitern, Troonstraat 24, te Brussel 5.

Ets Etienne Everard, 12/13, Drève de l'Infante te Waterloo.

M. Ed. Dumonceau, 24, rue de Montigny, te Charleroi.

British Petroleum (Belgium), Kipdorp 48 te Antwerpen.



De electrificatiewerken op de lijn Brussel-Parijs naderen hun voltooiing. In mei laatstleden werd het Franse traject Aulnoye-Parijs in gebruik genomen en tegen februari aanstaande wordt ook het Belgisch gedeelte van deze lijn elektrisch bediend.

Welke praktische resultaten zal deze verwezenlijking voor de reizigers opleveren?

Reeds op de huidige dienstregelingen heeft de electrificatie van het Franse parcours een zeer gunstige weerslag gehad.

Inderdaad drie *gewone* sneltreinen, dus geen „TEE”'s, verbinden dagelijks Brussel met Parijs in \pm 3u30.

In omgekeerde richting, van Parijs naar Brussel, doen ook drie sneltreinen het even vlug. Op een dag Brussel-

Parijs en terug, met een verblijf ter plaats van 7 uur, ligt binnen de mogelijkheden.

Voor de Winterdienstregeling 1962-1963 die op 30 september van kracht wordt zal de electrificatie van het Belgisch gedeelte, dat in februari 1963 klaar komt, nog geen nieuwe verbetering meebrengen.

De uitwerking op de Zomerdienstregeling van 1963 zal evenwel nog belangrijker zijn dan de vorige verbeteringen. De duur van het traject zal inderdaad nog met een half uur worden ingekort.

Brussel-Parijs wordt dan een gevalletje van nog amper drie uur.

Ten opzichte van de Winterdienstregeling 1961-1962 is dit een tijdswinst van 25%.

MAG HET LAADPROFIEL VAN DE SPOORWEG OVERSCHREDEN WORDEN ?



Gedeelte van een roterende cementoven, met zeer grote middellijn. Bevestigd op 2 afzonderlijke bogies met draaischamel vormt de lading een brug en daardoor is de continuïteit van de tractie verzekerd.

JA ZEKER !

Wanneer het laadprofiel wegens de volumineuze aard van het goed niet kan geëerbiedigd worden, betekent zulks niet dat het vervoer per spoor onmogelijk is. Het kan integendeel over het algemeen met bepaalde voorzorgen als „buitengewoon vervoer” geschieden.

Er bestaat bij de N.M.B.S. een „Centraal Bureau Buitengewone Vervoeren” (C.B.B.V.) dat op verzoek van de klant de mogelijkheid bestudeert van het vervoer per spoor van goederen (ook op eigen wielen rijdende voertuigen) waarvan de afmetingen buiten de reglementaire grenzen vallen.

Dat bureau verleent zijn medewerking op eenvoudige schriftelijke aanvraag gericht tot deze dienst of tot de chef van het vertrekstation. Bij de aanvraag moeten schetsen gevoegd worden, bij voorkeur op schaal 1/20, met de omtrek van het stuk der verschillende aanzichten en de nodige maten erop vermeld.

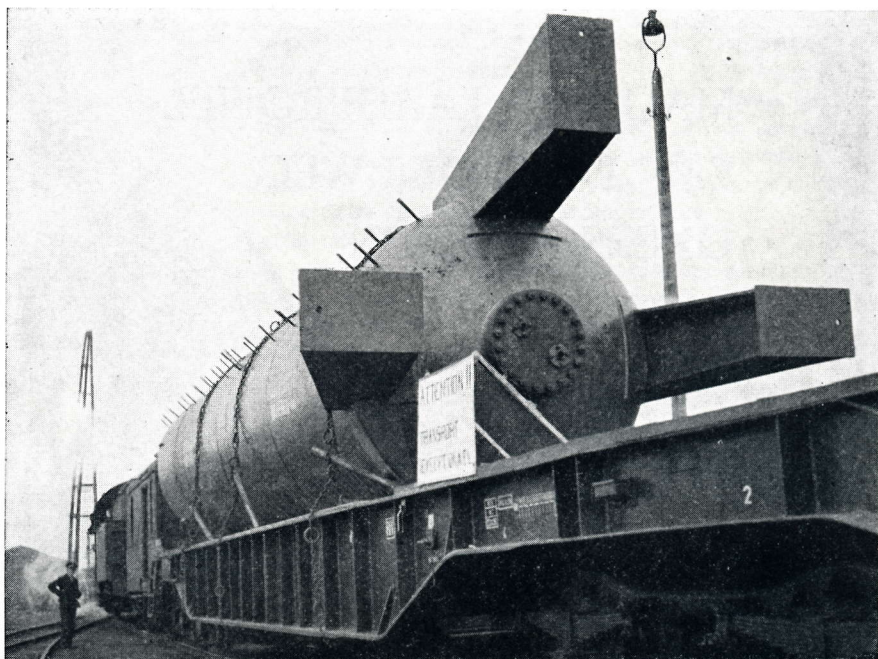
Zodra het C.B.B.V. die aanvraag ontvangt, kiest het de gewone of speciale wagen die best past. In voorkomend geval bepaalt het de te volgen reisweg alsook de vervoers-

voorwaarden. Er dient op gewezen dat het C.B.B.V. speciaal waakt over de belangen van de klant, door de lasten en kosten die uit de uitzonderlijke aard van het vervoer kunnen voortvloeien tot het minimum te herleiden en door hem in de kortst mogelijke tijd een machtiging af te leveren met opgave van de voorwaarden waartegen het vervoer kan geschieden.

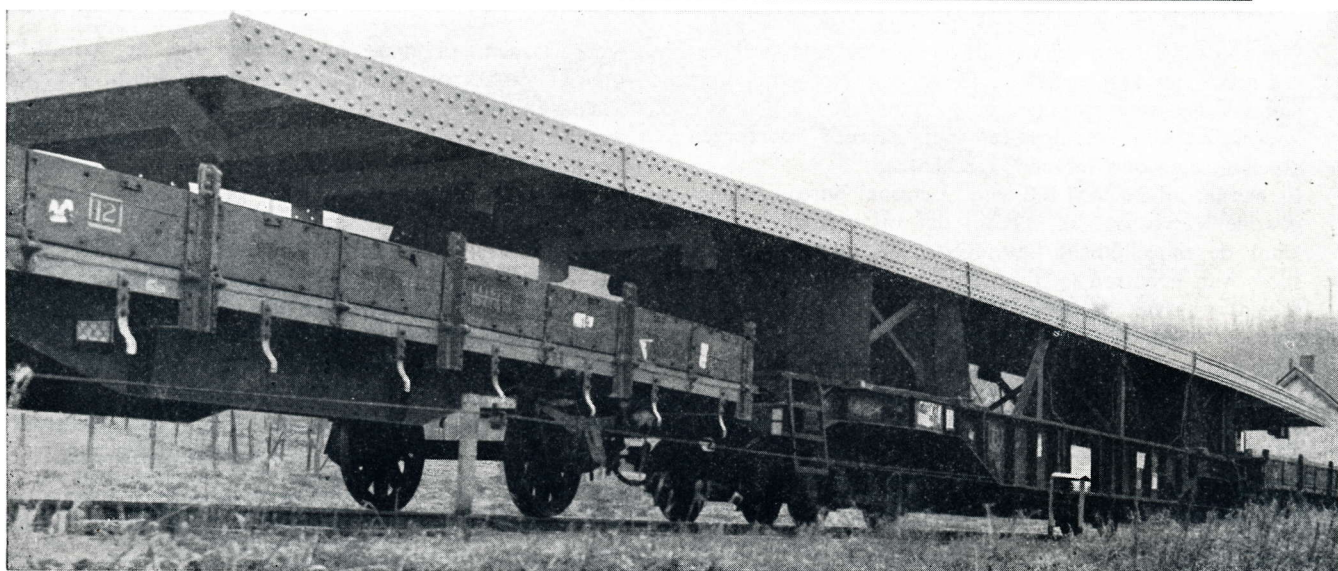
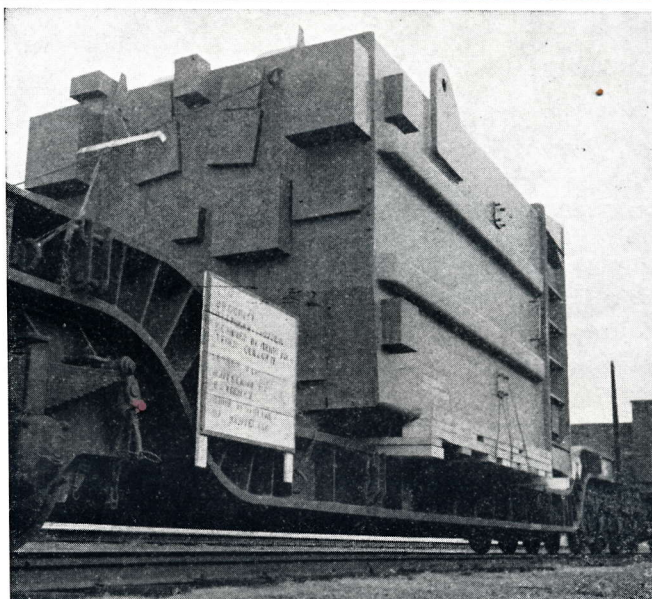
Hierbij valt te noteren dat de industriëlen er belang kunnen bij hebben onze dienst voor buitengewoon vervoer te raadplegen bij het opmaken van plans van metalen of andere constructies ten einde op de hoogte te zijn van de mogelijkheden van het vervoer. Met een kleine wijziging in de vorm der stukken of de samenvoeging der onderdelen kan het vervoer soms aanzienlijk vergemakkelijkt worden. Op verzoek komt een afgevaardigde van onze dienst dat met U bespreken.

Richt U tot de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Centraal Bureau voor de studie der Bijzondere Vervoeren, Kantersteen 10, Brussel. Tel. 18.60.50, binnenposten : 1043, 1045, 1070 of 1079.

Reservoir bestemd voor een petroleum-
raffinaderij (gewicht 28 t), geladen op een
speciale kuilwagen. De lading komt buiten
het normaal laadprofiel. ➤



Transformator met een gewicht van 56 t, geladen op een
speciale wagen met verlaagde vloer. Die lading komt
buiten het normaal laadprofiel. ➤



Bijzonder vervoer van brugelementen.

ENKELE BIJZONDERHEDEN OVER DE BEVRACHTING VAN ZENDINGEN DIE BUITEN HET LAADPROFIEL KOMEN.

Die zendingen worden volgens de normale regels bevracht, rekening houdende met volgende bijzonderheden :

1 de prijs per ton is die welke overeenstemt met het laadvermogen van elke wagen en niet die welke voortvloeit uit het totaal gewicht van de zending;

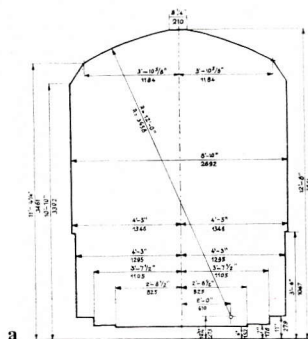
2° bovendien is er een toeslag verschuldigd gaande van 100 tot 1414 F per wagen naar gelang van de afstand, als forfaitaire dekking van de kosten der voorzorgen welke voor het vervoer dienen genomen. Deze toeslag wordt verdubbeld wanneer het vervoer geen enkel ander vervoer buiten laadprofiel mag kruisen.

Wanneer het vervoer geen enkele andere trein mag kruisen, moet men bovendien rekening houden met een minimumgewicht van 150 ton voor de gehele zending en mag de totale vrachtprijs niet minder dan 4000 F bedragen.

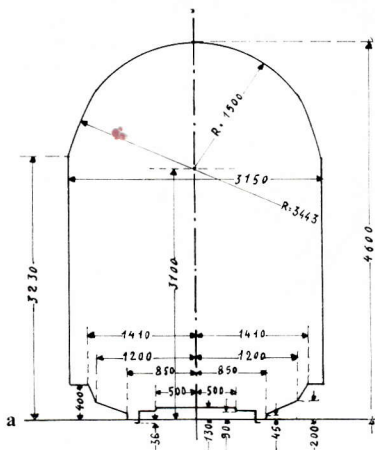
3° eventuele buitengewone prestaties (verschuiven van de sporen, verplaatsen van seinen, enz.) worden afzonderlijk in rekening gebracht.

4° wanneer voor het vervoer buiten laadprofiel speciale wagens met verlaagde vloer of kuilwagens moeten gebruikt worden, is een toeslag verschuldigd van 100 tot 1414 F per wagen naar gelang van de af te leggen afstand, dit om de spoorweg te vergoeden voor de hogere kosten wegens het gebruikte materieel.

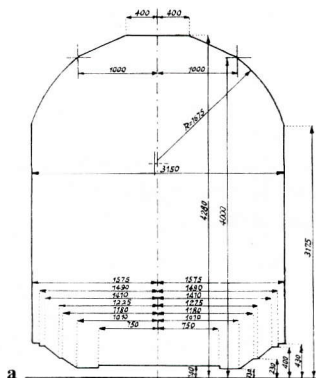
5° wanneer voor het vervoer buiten laadprofiel zeer lange wagens (meer dan 12 m) nodig zijn, worden de reeksprijzen slechts verleend voor de verhoogde tonnageminima, om de wagen met grote lengte voldoende te laten renderen. Die verhoging bedraagt 3 ton voor lengten van 12 tot 15 m, 6 ton voor 15 tot 18 m, 12 ton voor 18 tot 30 m en 20 ton voor meer dan 30 m. Zo de zending het noodzakelijk maakt dat langs beide zijden van de draagwagens een of meer veiligheidswagens worden bijgezet, dan wordt dezelfde regel toegepast op de gehele aldus gevormde groep. (Zie foto blz. 18: vervoer van brug-elementen).



Brits laadprofiel



Belgisch laadprofiel



Internationaal laadprofiel

a: bovenvlak der spoorstaven



NACHT-FERRY / BRUSSEL-LONDON

De nacht is er om te slapen...

Als men evenwel 's nachts rustig slapen kan en bovendien nog de afstand Brussel-Londen afleggen dan is dit voor zakenlui die karig met hun tijd dienen om te springen, een welkome oplossing voor de zakenreis.

Zij zullen overdag hun tijd 100% productief kunnen besteden dank zij de doorgaande slaapwagens die regelmatig Brussel met Londen verbinden. Het vertrek heeft plaats te Brussel Zuid om 21u15 en zonder overstappen bereikt men Londen te 9u10.

's Morgens is er gelegenheid tot ontbijten in de restauratiewagens op het traject Dover-Londen. Ook die tijd dient als winstpunt geboekt.

Voor de terugreis geldt volgende dienstregeling: Londen V. vertrek 22 u. Brussel Zuid aankomst 8u58.

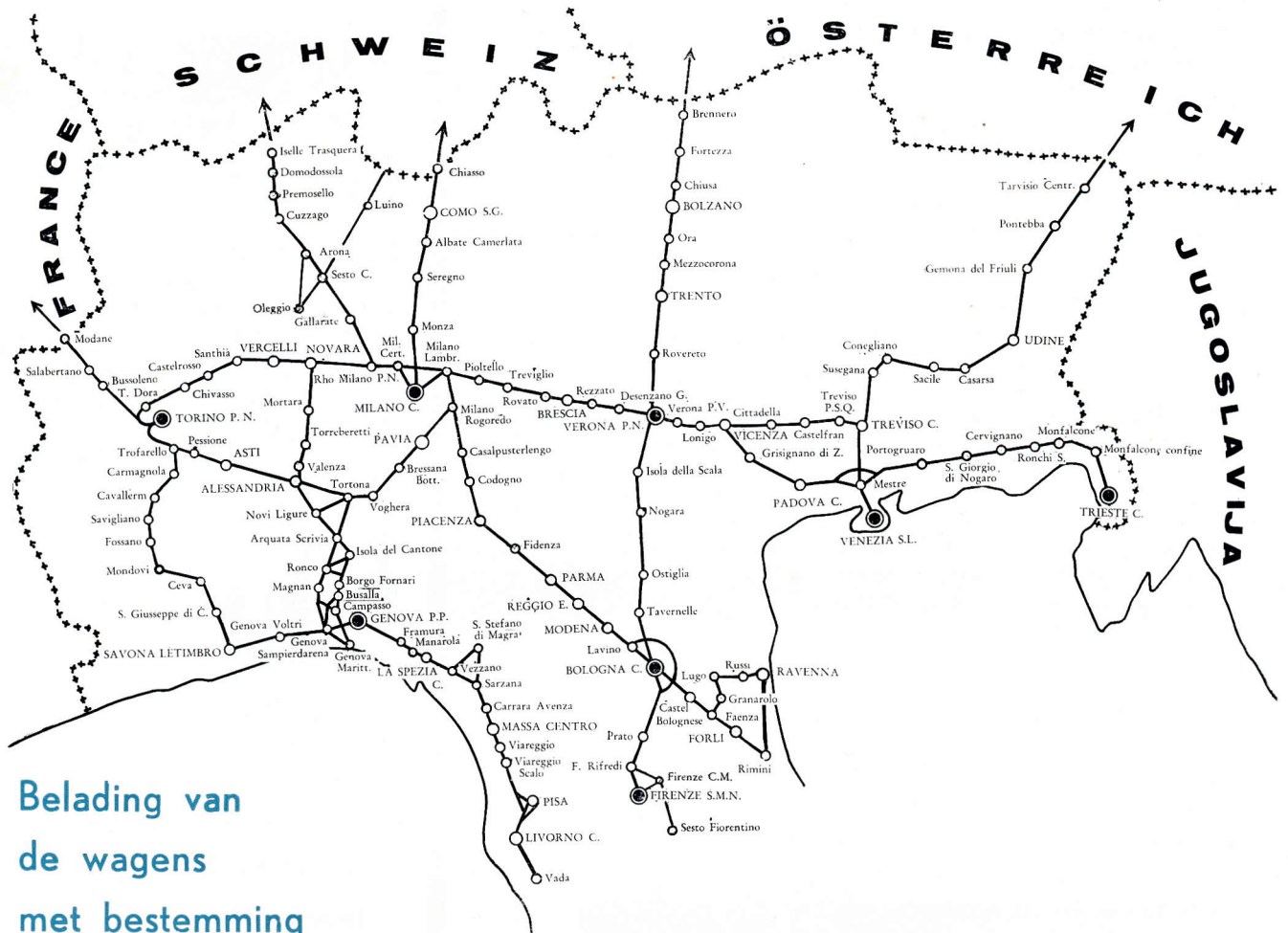
EEN PARKEERPLAATS TE LUIK (GUILLEMINS).

De N.M.B.S. heeft op 3 september een voorlopige parkeerplaats voor auto's en moto's geopend in het station Luik (Guillemins). Ze is voorbehouden aan de reizigers die zich per auto naar het station begeven.

Het parkeerrecht is vastgesteld op 10 F voor een auto en 5 F voor een moto per periode van 24 uur.

Ook kunnen parkeerabbonementen bekomen worden met meer dan 50% vermindering op de gewone prijzen.

Deze parkeerplaats is gelegen juist nevens het stationsgebouw. De toegang geschiedt langs de rue du Plan Incliné.



Belading van de wagens met bestemming NAAR ITALIE

De toelaatbare belasting van een wagen kan verschillen naar gelang van de bereden landen.

Op de wagens is een opschrift op een van volgende manieren aangebracht.



Foto 1



Foto 2.

De cijfers onder A, B en C op de 1e foto geven het maximum-draagvermogen van de betrokken wagen

aan naar gelang het te berijden spoorwegnet geklasseerd is onder de kenletter A, B of C.

In het geval van foto 2 geldt voor de beschouwde wagen hetzelfde maximumdraagvermogen, ongeacht of het bereden spoorwegnet onder letters A, B of C gerangschikt is.

Het spreekt vanzelf dat het maximum-draagvermogen van het spoorwegnet dat het kleinste toelaatbare belasting heeft, in internationaal verkeer moet nageleefd worden.

De lijst van de kenletters waaronder de Europese Spoorwegnetten zijn gerangschikt, komt voor in Bundel I der goederentarieven van de N.M.B.S.¹ Thans zijn de Italiaanse Staatsspoorwegen onder kenletter B gerangschikt.

Voortaan zal het onder kenletter C bepaalde maximum-draagvermogen nochtans worden toegelaten voor de wagens die vanuit België naar zowat 425 Italiaanse stations worden verzonden via :

- Montzen-Bazel/Chiasso, Pino of Iselle
- Montzen-Kufstein-Brenner
- Montzen-Salzburg-Tarvisio
- Moeskroen, Quiévrain, Quévy, Heer-Agimont, Lamorteau, Athus of Bettemburg.

Bazel-Chiasso,
Pino of Iselle
of Modane.

De lijst van de Italiaanse stations waarvoor deze maatregel geldt, kan ingezien worden in al de goederenkantoren van de stations.

¹ Die bundel omvat in hoofdzaak de wet van 25 augustus 1891 voor de vervoercontracten alsook het Algemeen Reglement voor het goederenvervoer per spoor en kan bekomen worden tegen storting of overschrijving van het bedrag van 100 F op prk 1010 van de N.M.B.S.

*Invoer van Duitse
brandstoffen
per spoor*



Ingevolge een beslissing van de Deutsche Bundesbahn werd op 1 juli 1962 een 1e vervolg uitgegeven tot het internationaal tarief nr 1201 voor het vervoer van brandstoffen tussen Duitsland en België.

Dit vervolg brengt een regime van speciale verminderingen in voege die toegekend zullen worden bij het verstrijken van de kolendienstjaren 1962/63, 1963/64 en 1964/65, aan de geadresseerde die er om vraagt. Het kolendienstjaar loopt van 1 april tot 31 maart van het volgend jaar.

De verminderingen, waarvan sprake, zijn :

1. *een vermindering voor minimumtonnenmaat* toegekend aan de geadresseerde die minstens 3000 ton brandstoffen heeft ontvangen gedurende een kolendienstjaar.

Deze vermindering bedraagt :

0,60 FB/t voor zendingen uit het bekken van Aachen,

1,60 FB/t voor zendingen uit het Ruhrbekken;

2. *een getrouwheidspremie*, toegekend voor elk kolendienstjaar in de loop waarvan de werkelijk vervoerde tonnenmaat deze van het referentiejaar 1961/62 zal bereikt hebben. Deze premie bedraagt :

0,90 FB/t voor zendingen uit het bekken van Aachen,

2,50 FB/t voor zendingen uit het Ruhrbekken;

3. *een vermindering voor bijkomende tonnenmaat*, toegekend aan de geadresseerde, die gedurende

Tarief Berichten



het kolendienstjaar 1962/63 een grotere tonnenmaat zal bereikt hebben dan in het dienstjaar 1961/62. Deze vermindering wordt echter slechts toegekend voor de per spoor vervoerde bijkomende tonnenmaat die voortvloeit hetzij uit een toename van het verbruik, hetzij uit het ontstaan van nieuw verbruik of nieuwe afzetmogelijkheden; zij mag evenwel geweigerd worden wanneer zendingen samengebracht werden bij een enkele geadresseerde om deze vermindering te bekomen.

Deze vermindering bedraagt :

- voor zendingen uit het bekken van Aachen :
 - 3,10 FB/t voor een bijkomende tonnenmaat van ten minste 5%,
 - 4,60 FB/t voor een bijkomende tonnenmaat van ten minste 15%,
 - 6,10 FB/t voor een bijkomende tonnenmaat van ten minste 25%.
- voor zendingen uit het Ruhrbekken :
 - 8,20 FB/t voor een bijkomende tonnenmaat van ten minste 5%,
 - 12,30 FB/t voor een bijkomende tonnenmaat van ten minste 15%,
 - 16,40 FB/t voor een bijkomende tonnenmaat van ten minste 25%.

Inlichtingen omtrent de andere voorwaarden die eveneens gelden om de bedoelde verminderingen te bekomen, kunnen verkregen worden op de belangrijke stations en op de handelsagentschappen van de N.M.B.S.

Verkeer

met

Zwitserland



De aandacht van de afzenders wordt bijzonder gevestigd op het belang dat het internationaal tarief voor het vervoer van goederen bij wagenladingen tussen België en Zwitserland voor hen biedt.

De vervoerprijzen van dit tarief zijn in Zwitserse franken uitgedrukt en in twee afzonderlijke tabellen vermeld, de ene voor het traject tussen de Belgische stations en Bazel (kosten voor douaneformaliteiten onderweg inbegrepen) en de andere voor het Zwitsers traject.

De afzenders hebben de keuze tussen de volgende vervoerwegen :

- via Montzen-grens bij verzending over Duitsland;
- via Gouvy-grens of Sterpenich-grens, volgens de voorschriften van het tarief, voor de zendingen die over het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk moeten doorgevoerd worden.

Voor E.G.K.S.-producten (vaste minerale brandstoffen en ijzer- en staalproducten) is in het tarief bovendien de doorvoer over de grenspunten Lamorteau, Erquelinnes of Quévy voorzien.

In de goederenklassificatie zijn ongeveer 150 producten opgenomen, waarvoor prijzen voor het traject ten noorden van Bazel in verschillende hoofdstukken zijn opgegeven.

Er zij speciaal gewezen op de bijzonder voordelige voorwaarden die in hoofdstuk nr 1 worden geboden voor de goederen van allerlei aard. Behoudens uitdrukkelijk vermelde uitzonderingen gelden de vervoerprijzen van dit hoofdstuk, evenals de reducties waarvan in de bijzondere voorwaarden sprake is, voor alle goederen, d.w.z. voor die welke niet zijn opgenomen in de naamlijst, evenals voor die waarvoor geen lagere vervoerprijzen kunnen worden bekomen bij toepassing van de andere hoofdstukken.

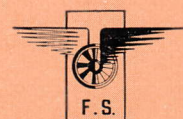
Genoemd tarief kan geraadpleegd worden in al de stations die er in zijn vermeld en inzonderheid

in de belangrijkste goederenstations, en alle nadere inlichtingen over de toepassing ervan kunnen bekomen worden bij de Handelsdirectie van de N.M.B.S., Bureau 61-44, Kantersteen 4, te Brussel.

Verkeer

met

Italië



Invoering op **1 augustus 1962.**

- a) van het 2e vervolg op het internationaal tarief nr 2430 voor het vervoer van brandstoffen van België naar Italië;
- b) van het 2e vervolg op het internationaal tarief nr 2431 voor het vervoer van ijzer- en staalproducten tussen België en Italië;
- c) van het 6e vervolg op het rechtstreeks goederentarief Italië/België.

In die vervolgen is rekening gehouden met de op 1 juli 1962 door de Italiaanse spoorwegen aangebrachte wijzigingen in hun kosten voor het vervullen van douaneformaliteiten. In het 6e vervolg op het rechtstreeks tarief Italië/België is onder meer de toelating van rembourszendingen voorzien.



Errata

De zetduivel heeft in ons laatste nummer lelijk huisgehouden. Zou de naderende vakantie er iets mee te maken hebben?

Er staat : op de 8ste lijn van blz. 8 onder het artikel „Vereenvoudiging van het staangeld voor wagens” :

„...vreemde *Europ-wagens*, ”....

Dit moet zijn : „... vreemde *niet-Europ-wagens*...”

In de dienstregelingstabel „III Naar Duitsland en verder gelegen landen” van de rubriek „Snelle TEEM-verbindingen (a)” blz. 12 staat er in het hoofd van de 6e en 7e kolom : „Vertrek”-„Aankomst”.

Hier is een inversie der woorden gebeurd. De lezer zal onmiddellijk begrepen hebben dat dit moet zijn : „Aankomst - Vertrek”.

ADRESWIJZIGING

Ons handelsagentschap te LUIK werd overgebracht van het nr. 124 boulevard de la Sauvenière naar het nr. 42 rue de la Casquette.

Het oproepnummer blijft ongewijzigd: 23.17.13.

Verkeer met Oostenrijk

Op **1 mei 1962** werd een 2e bijvoegsel bij het 1e vervolg en op **1 juli 1962** een 3e bijvoegsel bij het 1e vervolg van het goederentarief Oostenrijk-Belgische zeehavens gepubliceerd.

Met die bijvoegsels worden nieuwe soorten goederen en nieuwe prijzen opgenomen in de speciale tarieven 1 (goederen van allerlei aard), 6 (glaswerk) en 208 (korrelvormig smergel).

EXPEDITEURS VAN GROEPPERINGSGOEDEREN, EXPRESZENDINGEN OF POSTCOLLI. - WIJZIGING DER VERVOERDOCUMENTEN.

Met het doel betere statistische gegevens te kunnen verzamelen is de spoorweg genoodzaakt de huidige verzendingsbulletins te wijzigen en dit vermoedelijk van 1 januari e.k. af.

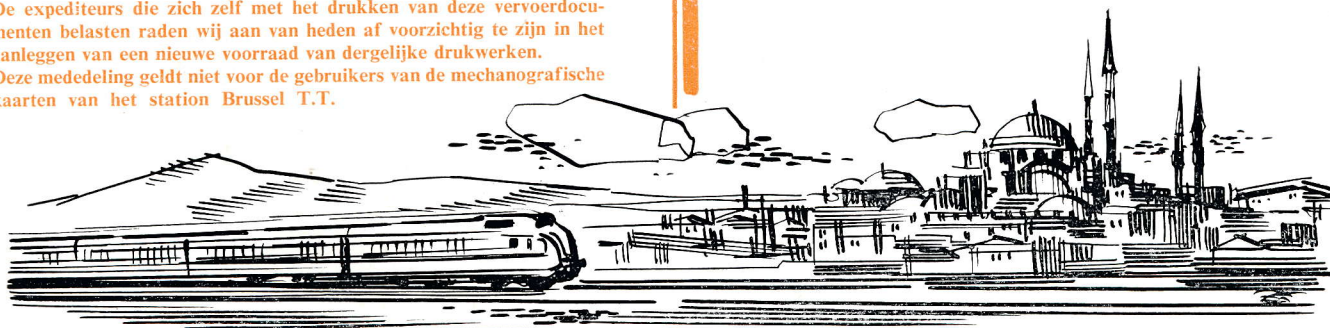
De expediteurs die zich zelf met het drukken van deze vervoerdocumenten belasten raden wij aan van heden af voorzichtig te zijn in het aanleggen van een nieuwe voorraad van dergelijke drukwerken.

Deze mededeling geldt niet voor de gebruikers van de mechanografische kaarten van het station Brussel T.T.

Verkeer met Centraal Europa en de verder gelegen landen

Vanaf 1 augustus 1962 zal het tarief NRZ (Rosenbach Grenze/Nickelsdorf Grenze-Zeebrugge doorvoer) ook gelden voor diepgevroren fruit en groenten.

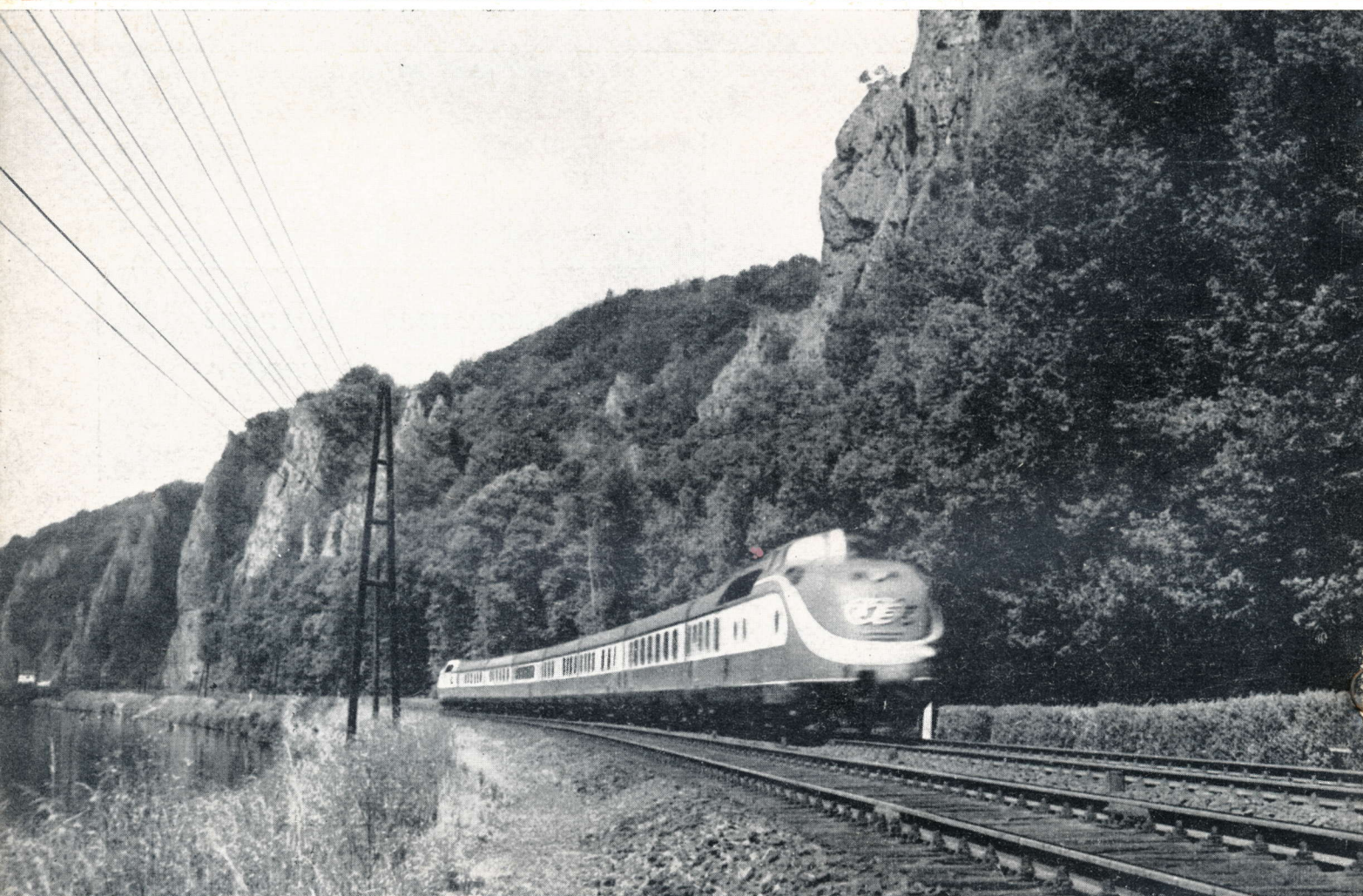
Op 1 augustus 1962 werd een 5e vervolg op het goederentarief Buchs (SG) - Belgische zeehavens ingevoerd. Hierbij worden prijzen voor smeltkroezen van grafiet en draagbare vuurwapens in het tarief opgenomen.





TRANS EUROP EXPRESS

TUSSEN 90 STEDEN VAN EUROPA



HOOGSTE KOMFORT - KORTSTE RITDUUR