

SPOORNIEUWS

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



Zonnige
Vakantie

ONZE INLICHTINGSKANTOREN
STAAN VOOR U OPEN !

B

(Foto Putman Fr.)

(lees blz. 10)

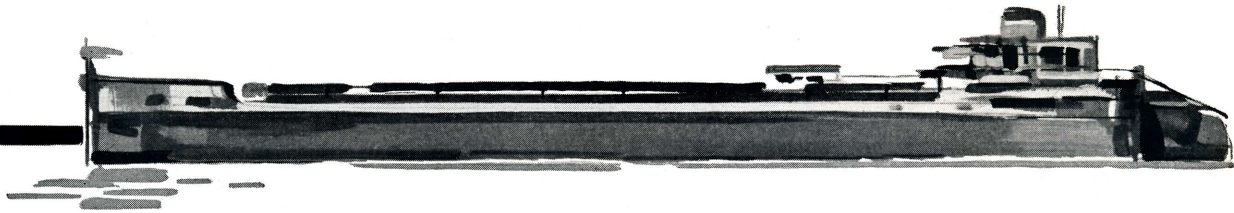
NUMMER 3
JUNI 1963

In een keurig koningsblauw uniform, een koket kalotje op de leuke krullen en een aantrekkelijk gezichtje. Zo staan de jonge hostessen van de Belgische Spoorwegen ten dienste van de reizigers. Dit is een van de jonge rekruten bij de uitvoering van haar „glimlachopdracht“.

INHOUD : De Internationale Spoorwegunie verklaart hoe zij oordeelt over enkele ontwerpen van bevaarbare waterwegen, blz. 2 / Onder het teken van het sociaal toerisme, blz. 5 / Nieuwigheden in de zomerreisgids 1963, blz. 8 / Inlichtingen en toerisme, blz. 10 / Wanneer vrachtauto's de trein nemen, blz. 11 / Van 26.5.63 af : nieuwe dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland, blz. 14 / Vervoer van vloeibaar gietijzer, blz. 20 / Petroleumprodukten, blz. 21 / Stouw vast. - Toegelaten wagenbelasting op het Duitse Spoorwegnet. - Geen anonieme colli !, blz. 22 / Tariefberichten, blz. 23.

Texte français sur demande.

De Internationale Spoorwegunie verklaart hoe zij oordeelt over enkele



Ontwerpen van Bevaarbare Waterwegen

Aan het bulletin van februari 1963 van de UIC ontlenuw wij volgende tekst :

In een memorie over de economische problemen betreffende de spoorwegnetten van de landen die deelnemen aan de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer¹, die in juli 1961 tot de CEMT werd gericht, heeft de Internationale Spoorwegunie een lans gebroken voor het opmaken en het bijhouden van werkelijke vervoerrekeningen van de Natie.

Die rekeningen, gehouden in een sfeer van volstrekte onpartijdigheid door een daartoe opgericht regeringsorganisme, zijn volgens de UIC het enige middel om gedaan te maken met de eindeloze controversen en om een nauwkeurig oordeel te kunnen vormen over de vergelijking van de kosten voor de onderneming en van de economische en sociale kosten van het vervoer.

In die rekeningen zouden derhalve moeten voorkomen :

- het bedrag van de bijdragen van de Staat voor de verschillende vervoermiddelen (normalisaties van de rekeningen en evenwichtstoelagen voor de spoorwegen, lasten der infrastructuur van de wegen, de bevaarbare waterwegen, de luchtwegen);
- het bedrag van de specifieke rechten en belastingen waaraan het vervoer onderworpen is;
- de balansen van de investeringen door de openbare besturen gedaan of onder hun controle verricht, met opgave van het verwacht verkeer, van de uitgaven die moeten gedaan worden, van de vastgestelde wijzen van vordering op de gebruikers (taxes, rechten enz....).

Het is gewenst dat die rekeningen zouden vergezeld zijn van studiën met vooruitzichten op gemiddelde

en lange termijn, met betrekking van het vervoerwezen in de studiën aangaande de vermoedelijke evolutie van de bevolking, het inkomen, de landbouw- en nijverheidsproductie, het verbruik van staal, steenkolen, electriciteit, kernenergie enz., die thans in de ministeriële diensten worden verricht.

In Frankrijk bestaat een commissie van de rekeningen van het vervoerwezen en in vele landen worden tal van studiën van die aard verricht, doch alles lijkt er op te wijzen dat wij nog steeds ver verwijderd zijn van het ogenblik waarop de rekeningen van het vervoerwezen der landen geregeld in een volledige, homogene en bruikbare vorm zullen gepubliceerd worden. De tijd verstrijkt echter, de staten doen investeringen, de wantoestanden worden bestendig en de onmisbare duidelijkheid ontbreekt nog steeds. De bij de UIC aangesloten spoorwegen beseffen dat dit getalm een gezonde oplossing van het probleem hoe langer hoe moeilijker maakt en hebben dan ook besloten zelf bepaalde basisstudiën te verrichten. Na aan de CEMT een doctrine inzake coördinatie van de investeringen alsmede een thesis over de methodologie van de studiën betreffende de vooruitzichten voor het verkeer te hebben voorgesteld, na dezelfde aangelegenheden bij de EEG en de ECE te hebben ter sprake gebracht, zijn zij tot bepaalde concretere werkzaamheden overgegaan. Ze zijn thans in staat de resultaten voor te leggen van een studie betreffende de ontwerpen van aanleg van nieuwe bevaarbare waterwegen in West-Europa.

De ontwerpen van internationaal belang zijn er op gericht :

- de bevaarbare lengte van de voornaamste Europese waterwegen voor de scheepvaart te vergroten : Moezel, Boven-Rijn, Maas, Main, Schelde, Po;
- de verbindingen van het door de Rijn, de Donau, de Rhône en de Maas gevormde net te verbeteren, om een Europees net met grote capaciteit tot stand te brengen;

¹ Noot van de redactie. De tekst van die memorie werd gepubliceerd in Spoornieuws (n^o van december 1961, februari en juni 1962).

— de waterwegen voor schepen van 300 ton, die de geïndustrialiseerde streken van Frankrijk en België bedienen, te moderniseren om ze bevaarbaar te maken voor schepen van 1 350 ton.

De UIC stelt als principe :

1. dat de verruiming van de bestaande bevaarbare waterwegen of de aanleg van nieuwe bevaarbare waterwegen moet beantwoorden aan dezelfde rentabiliteitsnormen als de overige investeringen inzake infrastructuur;
2. dat elk ontwerp tot verruiming of aanleg van een bevaarbare waterweg moet gepaard gaan met een ernstige raming van het verkeer, rekening houdend met de latere rechten die vereist zijn om de kosten te dekken.

Ze is van oordeel dat de exploitatie van de aan te leggen wegen zonder heffing van rechten, wat meestal door de toekomstige gebruikers wordt gevraagd, een economische vergissing zou zijn; daardoor zou de concurrentie met de overige vervoerwijzen vervalst worden en zou een feitelijke toestand worden bestendigd die reeds een wanverhouding vertoont, aangezien de kosten van de infrastructuur der bestaande bevaarbare waterwegen thans slechts voor een heel klein deel door rechten worden gedekt.

De studie had betrekking op volgende ontwerpen :
Duitsland : Rijn - Main - Donau - de sectie Bamberg - Nüremberg

België : het volledig programma tot verbetering van kanalen en stromen

Frankrijk : de verbinding Rhône - Rijn

Italië : de waterweg Venetië - Lago Maggiore

Nederland : het kanaal Friesland - Groningen

Zwitserland : Boven-Rijn - de sectie Rheinfelden - Konstanz.

Men heeft zich beperkt tot de ontwerpen waarvan de studie reeds voldoende was gevorderd en waarover gegevens beschikbaar waren, zowel over het programma der uit te voeren werken als over het bedrag der in overweging te nemen investeringen. De UIC heeft inderdaad die gegevens gebruikt zoals ze in de publicaties van de bevoegde organismen

voorkwamen, ondanks het feit dat voor bepaalde van die gegevens voorbehoud dient gemaakt.

De uit te voeren berekening vereiste eerst de vaststelling van de afschrijvingsduur der verschillende elementen van de constructie; men heeft een eenvormige afschrijvingsduur van 60 jaar gekozen, wat voor veel constructies minder is dan de technische levensduur, doch waarbij rekening is gehouden met het verouderingsrisico.

Daar het doel van de studie er in bestaat een vergelijking van gemiddelde kosten te maken, heeft men zijn keuze laten vallen op het stelsel van afschrijving met vaste annuïteiten, met een rentevoet van 3,5% in Zwitserland, 4,5% voor Nederland en 6% voor de overige landen. De residuele waarde van de constructies werd verwaarloosd.

De jaarlijkse kosten voor onderhoud en exploitatie hangen af van het aantal sluisen, van de wijze van aanleg der oevers, enz. De nauwkeurigste gegevens die ter zake zijn gepubliceerd, werden gebruikt.

De verdeling van de kosten onder de verschillende groepen van gebruikers : scheepvaart, irrigatie, drainering, watervoorziening, bescherming tegen overstromingen enz., geeft gewoonlijk aanleiding tot moeilijke problemen. In dit geval ging het echter om ontwerpen van overwegend belang voor de scheepvaart, waarover ramingen van deskundigen beschikbaar waren. Voor de onderzochte ontwerpen heeft men rekening gehouden met de volgende percentages van de kosten die op de scheepvaart zouden moeten aangeschreven worden :

	van de annuïteiten	van de exploitatiekosten
Duitsland	100%	100%
België	80%	100%
Frankrijk	100%	100%
Italië	0%	0% (stroom)
	100%	100% (kanalen)
Nederland	50%	100%
Zwitserland	100%	100%

Op grond van de aldus uitgevoerde berekening kon de volgende tabel worden opgemaakt :

	Rentefoet	Munteenheid (miljoenen)	Investering	Vaste annuïteit van afschrijving en van de interest	Exploitatiekosten	Totale jaarlijkse kosten	Jaarlijkse kosten voor de scheepvaart
Bamberg - Nüremberg							
66 km, 7 sluisen	6 %	DM	530	32,8	7,9	40,7	40,7
Belgisch programma, 379 km	6 %	FB	11.200	693,1	93	786,1	647,4
Rhône - Rijn, 1 485 km, 125 sluisen	6 %	NF	3.890	240	39	279	279
Venetië - Lago Maggiore, 440 km, 19 sluisen	6 %	LI	106.110	6.568	730	7.298	4.450
Kanaal van Friesland, 87 km, 3 sluisen	4,5%	HF	101	4,9	1,5	6,4	3,95
Rheinfelden - Konstanz, 140 km, 12 sluisen	3,5%	FS	300	12	3.25	15,25	15,25



De studie liep vervolgens over de verdeling van die kosten onder de schepen. Die verdeling had moeten gedaan worden volgens het beginsel van de veroorzaakte kosten,

doch men heeft genoeg moeten nemen met een vereenvoudigde verdeling per ton-kilometer, die slechts juist zou zijn indien de volledige scheepvaart zou onderhouden worden met precies dezelfde schepen, met een constant percentage van trajecten zonder lading, een eenvormige snelheid, enz.

Volgende tabel geeft dus slechts het gemiddelde tolrecht per ton-kilometer dat zou moeten toegepast worden om de op de scheepvaart aan te schrijven jaarlijkse kosten in te vorderen. Die tabel is gebaseerd op de verkeersramingen opgemaakt door de voorstanders van de ontwerpen. Het gaat derhalve om ramingen die des te optimistischer zijn, daar de toepassing van tolrechten een ernstige matigende uitwerking zou hebben.

De totale jaarlijkse kosten per 100 ton-kilometer komen op :

	In nationale munt	In Zwitserse franken
Duitsland	15,2 DM	16,57
België	29,2 FB	2,53
Frankrijk	4,29 NF	3,80
Italië	283 LI	1,97
Nederland	0,64 HF	0,77
Zwitserland	4,87 FS	4,87

Daar men a priori kan denken dat de uitgaven voor aanleg kunnen overtroffen worden en dat het verwachte verkeer niet zou tot stand komen indien de berekende tolrechten werden toegepast, mag men die kosten per 100 ton-kilometer beschouwen als minimumcijfers. Aangezien het om nieuwe investeringen gaat, zouden ze moeten vergeleken worden met de marginale kosten van het vervoer over de bestaande wegen, voor een betrouwbare beoordeling van het economisch belang der ontworpen nieuwe wegen.

Bij gebrek aan de nodige gegevens kan men zich over die ontwerpen slechts een eerste oordeel vormen door de kosten ervan te vergelijken hetzij met de vervoerprijs per 100 ton-kilometer, die bij voorbeeld in België op het Albertkanaal op 1 januari 1960 op 105 Belgische frank kwam voor zendingen over een afstand van 30 km en op 39 Belgische frank

voor zendingen over een afstand van 130 km, hetzij met het toegepaste gemiddelde tolrecht per 100 ton-kilometer, dat bij voorbeeld in Duitsland op de kunstmatig aangelegde wegen 0,4 DM en in België over het algemeen 2 FB bedraagt, hetzij ten slotte met de gemiddelde ontvangst van de spoorweg uit het verkeer bij wagenladingen.

Die laatste vergelijking is als volgt :

	Kosten van de infrastructuur der bestudeerde ontwerpen			Spoorweg-ontvangst	Percentage
Duitsland	15,2 DM	7			217
België	29,2 FB	83,10			35
Frankrijk	4,29 NF	5,96			72
Italië	283 LI	771			37
Nederland	0,64 HF	5,71 ⁽¹⁾			11
Zwitserland	4,87 FS	10,9 CFF			45
	4,47 DM	7 DB			64

⁽¹⁾ Dat cijfer heeft betrekking op het totaal goederenverkeer, stukgoedzendingen inbegrepen.

Uit die cijfers blijkt dat, voor zover de infrastructuurkosten der beschouwde bevaarbare waterwegen door de gemeenschap ten laste zullen genomen worden, wat in verscheidene landen het geval lijkt te zijn, de bevaarbare waterweg een toelage zal krijgen die overeenstemt met een zeer aanzienlijk gedeelte van de gemiddelde spoorwegontvangst voor een verkeer van dezelfde aard. Zulks betekent dat voor de concurrentie tussen het spoor en de waterweg geen gelijke voorwaarden zullen gelden en dat de normale verdeling van het vervoer nieuwe wanverhoudingen zal ondergaan.

De UIC kon wel te verstaan geen grondige studie van het probleem maken. Zij kon onder meer de gegevens, waarover zij geschikte, niet ter bespreking voorleggen, en ze heeft zich soms moeten tevredenstellen met ramingen. Ze heeft slechts benaderende cijfers kunnen opmaken. Deze spreken evenwel een duidelijke taal en tonen voldoende aan dat het noodzakelijk is een veel grondiger onpartijdige studie te maken die de mogelijkheid zou bieden nauwkeurig, voor elk ontwerp en per type van schip, het juist bedrag te berekenen van de tolrechten die behoren ten laste gelegd te worden van de gebruikers, in de onderstelling van het meest waarschijnlijk te verwachten verkeer, met inachtneming van de toepassing van die tolrechten.

**onder
het teken
van het
sociaal toerisme**



**OOK VOOR DE LIGWAGEN „LIEVER IN JUNI OF
SEPTEMBER DAN IN JULI OF AUGUSTUS“.**

Waar is de tijd toen enkele jaren geleden een vriend U bij zijn terugkeer uit vakantie zeer gewichtig en met een tikje bluf verklapte dat hij het traject Parijs - Nizza per „couchette” had afgelegd.

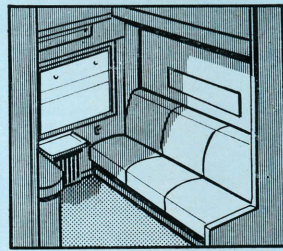
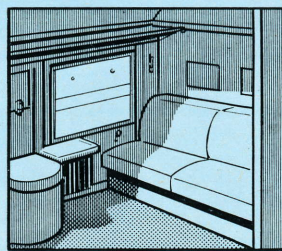
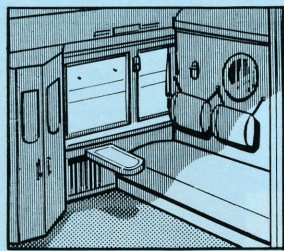
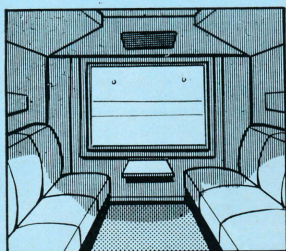
Nog nooit had hij 's nachts zo comfortabel gereisd. Zo iets kende men alleen in Frankrijk. Dat was ten minste een geschikte formule voor de nachtreis per trein en bovendien niet duur.

Zo was inderdaad de toestand enkele jaren geleden. De evolutie heeft evenwel niet op zich laten wachten. De Duitse en Oostenrijkse Spoorwegen bouwden „Couchette”-rijtuigen die daar „Liegewagen” gingen heten en ook de Belgische Spoorwegen kwamen met eigen „ligwagens” op de proppen.

En nu zijn wij zelfs zo ver dat vaak de vraag het aanbod overtreft en geen voldoening kan worden geschonken aan alle reizigers die per ligwagen willen reizen.

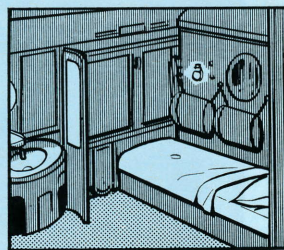
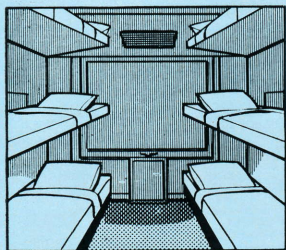
Dit neemt evenwel niet weg dat nog een groot gedeelte van het publiek niet juist weet wat een lig-

over dag



over dag

's nachts



's nachts

2° klas
ligwagen

Slaapwagen 1° klas
„single” afdeling

Slaapwagen 1° klas
„double” afdeling

Slaapwagen 2° klas
„toerist” afdeling

wagen is en hoe hij er uit ziet. Vaak worden ook de begrippen *slaapwagen* en *ligwagen* nog door elkaar gehaald.

Ten behoeve van de Sociale diensten van onze lezers vatten wij hier in het kort samen wat onder *ligwagen* dient verstaan en ter verduidelijking drukken wij tevens hierbij enkele schetsjes af.

Hoewel er op het Franse Spoorwegnet hier en daar ook een 1e klas *ligwagen* rijdt, dient gezegd dat waar men het over *ligwagens* heeft, het bijna uitsluitend 2e klas *ligwagens* betreft.

Bij dagopstelling zien deze er uit als gewone snel-treinrijtuigen met zijgang en 9 afzonderlijke coupé's. Elke coupé heeft acht zitplaatsen die 's nachts tot 2 x 3 boven elkaar geplaatste ligplaatsen worden omgevormd.

Voor de nacht beschikt de reiziger over een oor-kussen met sloop, een wollen deken en in de Belgische treinen ook over een laken. Aan elk rij-tuigeinde bevindt zich een toiletafdeling (W.C.) met een stekker voor electrisch scheerapparaat en een lavabo. Naast een der toiletten is bovendien nog een opschikkamertje met lavabo en stekker voorhanden. De reiziger kan dus 's morgens vooraleer ter be-

stemming te komen volledig zijn opschik maken en, na een reis van 1000 km fris als een hoentje uit-stappen.

In een *slaapwagen* is het aantal reizigers veel ge-ringer. Men onderscheidt er „single”-afdelingen met één bed, „double”-afdelingen met twee en „toerist”-afdelingen met drie boven elkaar geplaatste bedden.

Voor plaatsen in „single”- en „double”-afdelingen betaalt de reiziger buiten het gewoon 1e klas reis-kaartje een *slaapwagentoeslag* die verandert in ver-houding tot de afstand.

Voor de plaats in een „toerist”-afdeling is buiten de *slaapwagentoeslag* slechts een gewoon 2e klaskaartje nodig.

De drie toeslagen zijn niet gelijk en nemen af van „single” naar „toerist”-afdeling.

Het is begrijpelijk dat de *slaapwagentoeslag*, gelet op het comfort en de aangeboden ruimte (1, 2 of 3 personen per afdeling in plaats van 6), duurder uit-valt dan de *ligwagentoeslag*. De *ligwagen* is trou-wens een populaire reisformule die het nachtcom-fort binnen ieders bereik brengt.

De toeslag per ligplaats belooft 115 F voor de nachtreizen naar Duitsland, Oostenrijk, Italië en

LOURDES

per trein dezelfde dag...

Inderdaad van 26 mei af brengt de spoorweg een interessante dagverbinding met Lourdes tot stand.



De treinen, die zowel uit eerste als tweede klasse rijtuigen bestaan, zullen onderstaande dienstregeling volgen.

HEEN		TERUG	
8 u 25	V. Brussel Zuid	A. 22 u 54	
11 u 25	A. Parijs Noord	V. 19 u 45	
12 u 05	V. Parijs Austerlitz	A. 18 u 40	
21 u 58	A. Lourdes	V. 8 u 13	
Prijis "heen en terug"		2 ^e kl.	1 ^e kl.
gewoon		2.060 F	3.075 F
toeristisch		1.679 F	2.505 F



BELGISCHE SPOORWEGEN



De trein is gerieflijk.

Zwitserland, 135 F naar Denemarken en 175 F naar Frankrijk.

Nu het verlof voor de deur staat acht de spoorweg het zich tot plicht de aandacht van de toeristen te vestigen op het voordeel dat de spreiding van het verlof biedt.

Het staat als een paal boven water dat na de Siberische winter die wij doorstaan hebben, iedereen naar het Zuiden wil... naar de „sakkerse” zon die wij zo hebben gemist.

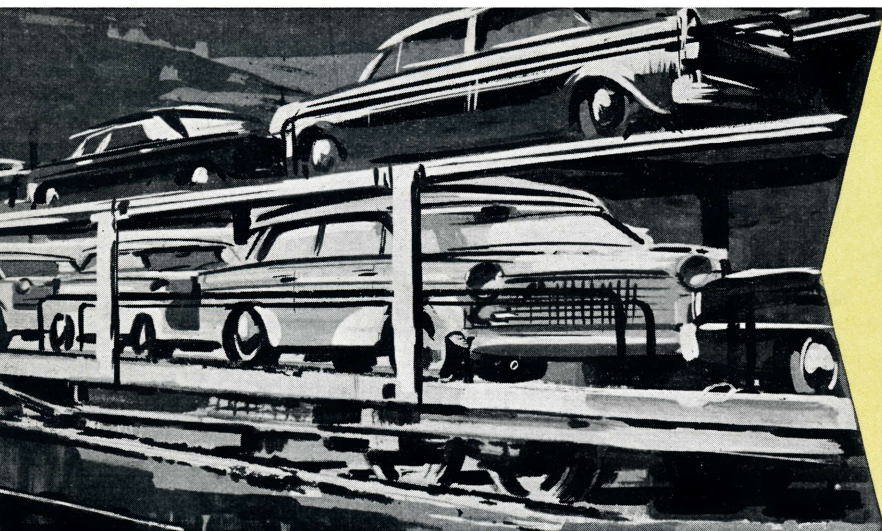
De uittocht zal dus in de komende maanden nog groter zijn dan voorheen. Als iedereen nu juli en augustus verkiest zal het plaatsgebrek evenredig zijn. Daarom willen wij U reeds nu een goede raad geven voor uw aanstaande verlof.

Indien U zelf vrij kunt beslissen over de datum van uw vakantie. Indien U niet gebonden zijt aan de vakantieperiode van uw schoolgaande kinderen zak dan bij voorkeur niet in juli of augustus naar het Zuiden af.

Niet alleen treft U er de zon in juni en september maar ook reeds in mei en nog steeds in oktober. Voor uw spoorreis loopt U geen gevaar dat er geen ligplaatsen meer zouden beschikbaar zijn.

Indien U toch op juli of augustus aangewezen zijt, zorg dan dat uw vertrek niet samenvalt met het begin van een week-end, het begin of het einde van de maand. In de week hebt U wellicht meer kans. Buiten de reeds aangehaalde argumenten dat U in een veel rustiger atmosfeer reist en dat in het Zuiden de zon steeds present is, geven wij U ook nog volgende argumenten ter overweging.

- U krijgt meestal gunstiger hotelprijzen buiten het „hoog seizoen”;
- ook de service is er beter en in sommige gelegenheden wordt de toerist als het ware vertroeteld;
- en tenslotte geeft het U zo'n behaaglijk gevoel, te bedenken dat U uw zomer met veertiendagen of een maand hebt verlengd.



Nieuwigheden in de zomerreisgids 1963

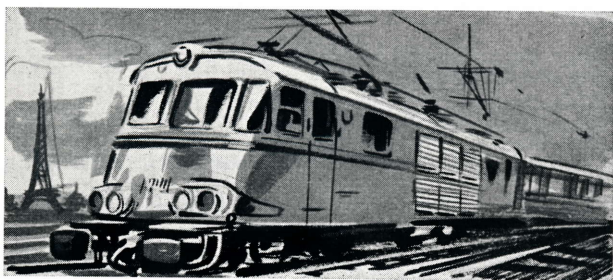
DE TRANS-EUROP-EXPRESTREINEN.

TEE Amsterdam - Brussel - Zurich.

Het vertrek van de EDELWEISS werd 1 h 15 vervoegd in de richting Noord-Zuid om de verbindingen met Zwitserland op het einde van de dag te verbeteren.

TEE Oostende - Frankfurt.

De dienstregeling van de SAPHIR is licht gewijzigd om te Köln in de beide richtingen, de aansluiting te verzekeren met de RHEINGOLD (Amsterdam - Bazel en omgekeerd).



TEE Brussel - Parijs.

Het aantal TEE-verbindingen tussen Brussel en Parijs werden van 3 op 4 per dag gebracht. Buiten de morgen-, namiddag- en avondverbindingen vertrekt rond de middag uit Brussel een bijkomende TEE-trein naar Parijs.

DE AUTO-NACHTEXPRESTREINEN.

In ons laatste nummer hebben wij reeds de aandacht van onze achtbare lezers gevestigd op de nieuwe auto-nachtexpres Brussel - Narbonne, zodat wij het overbodig achten er hier nogmaals in extenso over uit te weiden.

ANDERE INTERNATIONALE TREINEN.



België - Duitsland - Skandinavië.

De vooruitzichten van 1962 worden werkelijkheid in 1963.

Inderdaad, de Noord-Expres en de Paris - Skandinavië-expres volgen nu de TREKVOGELROUTE, d.w.z. dat zij de nieuwe ferry-boat-lijn in de Baltische zee over Puttgarden (Duitsland) en Rödby (Denemarken) gebruiken.

Het traject Brussel - Kopenhagen wordt hierdoor met 5 uur ingekort.

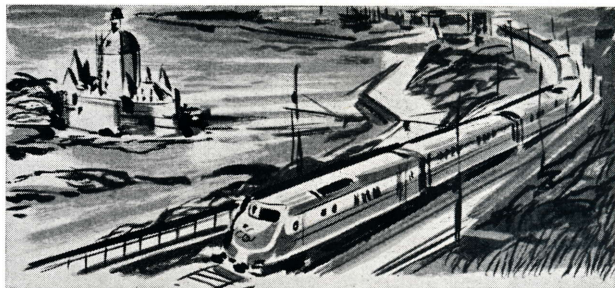
België - Duitsland en verder.

De dienstregeling van de „Oostende - Wien-expres” wordt met 1 uur ingekort.

Te Wenen is een nieuwe aansluiting naar Budapest en Bucarest voorzien.

Het traject tussen Berlijn en Moscou wordt met 4 uur verminderd.

Driemaal per week en dit van juni tot september wordt tussen Moscou en Oostende een Sovjetse slaapwagen ingeschakeld.



België - Frankrijk.

Al de gewone treinen leggen voortaan de afstand Brussel - Parijs af in 3 uur, wat gemiddeld 40 minuten tijds winst betekent.

Anderzijds werd een dagverbinding, voor alle klassen, naar de Pyreneeën tot stand gebracht: V. te Brussel te 8 h 25 en A. te Lourdes te 21 h 58.

BINNENVERKEER.

Brussel - Bergen.

Bergen komt nu slechts op 40 minuten van Brussel te liggen dank zij de electrificatie van de lijn en een gecadanceerde dienstregeling die, voor de twee richtingen samen, 30 halfdoorgaande treinen met twee stilstanden omvat.

Op de sectie 's Gravenbrakel - Brussel is bovendien een gecadanceerde dienstregeling ingevoerd met behulp van 35 stoptreinen die de afstand in 35 minuten afleggen. Op de sectie 's Gravenbrakel - Bergen tenslotte rijdt om de twee uren een stoptrein die de afstand in 33 minuten aflegt (totaal 35 treinen).

Brussel - het Centrum.

Een nieuwe tabel 108, Binche - Brussel, werd in de reisgids opgenomen; zij vat de opgaven van de oude tabellen 107bis, 108, 116, en 117 samen. De lijn 108 bestaat voortaan uit een gecadanceerde dienst die het Centrum met Brussel verbindt en voor de beide richtingen samen 33 halfdoorgaande treinen met Dieseltractie voorziet. De afstand La Louvière - Brussel wordt in 40 à 55 minuten afgelegd.

Brussel - Charleroi.

Daar Nivelles Est een eindpunt van verscheidene autobuslijnen is geworden, zullen de directe treinen Brussel - Charleroi er voortaan stoppen. De directetrein-reizigers zullen er niet door gestoord worden daar de normale reisduur niet werd verlengd.

Doornik - Luik.

De N.M.B.S. heeft tussen Doornik en Bergen een gecadanceerde dienst, beurtelings half-doorgaand en omnibus, ingericht en tussen Bergen en Charleroi een halfdoorgaande.

Bovendien werden alle belangrijke aanlegstations van de dwarslijn Doornik - Luik voorzien van gecadanceerde verbindingen met een minimum-aansluitingswachtijd.

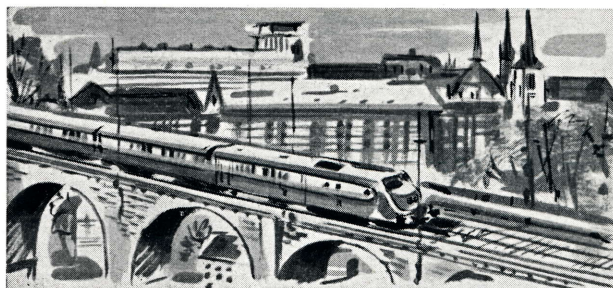
VERSNELLING DER TREINEN.

De progressieve vervanging van de stoom- door Dieseltractie, alsook het moderniseren van de spoor- en seininrichting, hebben het mogelijk gemaakt dat verscheidene verbindingen versneld werden, o.m. deze van Brussel naar Dendermonde, Lessen, Geraardsbergen en Adinkerke.

VOORUITZICHTEN.

Met de bedoeling gans het reizigersvervoer te verbeteren door een betere coördinatie van de geëlectrificeerde lijnen met gecadanceerde dienst, werden de volgende wijzigingen aan de huidige organisatie in het vooruitzicht gesteld:

1. de nieuwe gecadanceerde dienst op de lijn Bergen - Brussel en de halfdoorgaande treinen van de lijn Brussel - Luik zullen tot een enkele dienst versmolten worden met het gevolg dat te Brussel niet meer zal dienen overgestapt en aldus de rechtstreekse verbinding Bergen - Luik in 2 h 10 zal kunnen worden afgelegd.
2. De gecadanceerde dienst van de lijn uit Luxemburg zal in de zomer tot de Kust (Knokke - Blankenberge) in een enkele dienst verlengd worden, zonder overstappen te Brussel, waardoor het traject Blankenberge - Luxemburg slechts 4 h 25 zal belopen.
3. De verbinding Namen - Antwerpen zal van 1 h 45 op 1 h 26 worden teruggebracht door de verbeterde aansluiting te Brussel Noord.





Nevenstaande foto toont een fase uit een indrukwekkende reeks buitengewone transporten die met bestemming naar de staalfabriek van Chertal worden uitgevoerd.

Die transporten zijn gespreid over een periode lopend van 24 december 1962 tot begin mei 1963 en omvatten:

— herkomstig uit Le Creusot (Frankrijk): 5 walsrijgestellen met 2 staanders van elk 129 ton, met de volgende afmetingen: lengte: 9,70 m; dikte: 2,10 m; breedte: 3,60 m.

— herkomstig uit de fabrieken Sack te Dusseldorf: 1 walsrijgestel met 2 staanders van dezelfde aard als de vorige, 1 gestel met 2 staanders van 140 ton (afmetingen 9,45 x 2,00 x 4,40) en ten slotte een gestel, samengesteld uit 2 mastodonten van 190 ton (afm. 10,75 x 2,00 x 3,70). Eens dat reuzenspeelgoed gemonteerd, vormt het de nieuwe warmwalserij van Chertal.

Elke staander moest vervoerd worden op een 43 m lange speciale wagen met 20 assen met een tussenframe dat opgehangen lasten met een gewicht tot 240 ton kan dragen.

De overlading heeft in het station Bressoux plaats gehad met een vaste portiekkraan met een vermogen van 200 ton.

Eens op een speciale platte vrachtwagen geladen, werd elke staander over de weg naar Chertal vervoerd.

Wagen, portiekkraan en platte vrachtwagen behoren toe aan de „Société de Transports Spéciaux Industriels” (STSI) te Parijs.

Inlichtingen en toerisme



ONZE INLICHTINGSKANTOREN IN DE GROTE STEDEN:

	Tel.		Tel.
Antwerpen Centraal	33.38.90	Gent (St.-P.)	22.44.44
	33.38.99	Hasselt	211.01
Brussel - Telefooncentrale - open dag en nacht	18.30.00	Kortrijk	200.44
Stations te Brussel:		Leuven	213.21
Centraal - Zuid - Noord - Leopolds-W.		Luik (Guill.)	52.20.43
Brugge	324.06	Bergen	341.71
Charleroi Z.	32.63.78	Namen	237.01
	31.44.50	Oostende	715.17
		Doornik	210.51
		Verviers	316.14

ONZE INLICHTINGSKANTOREN AAN DE KUST:

Knokke	{ Station	Tel. 633.14
	{ Afhaling bagage	613.14
	{ (1) Vuurtorenplaats	610.03
Heist	{ Station	513.21
	{ (1) Zeedijk, 263	511.65
Zeebrugge	Station	540.02
Blankenberge	Station	418.04
Wenduine	Florahelling	418.51
Den Haan	Leopoldlaan, 8	235.43
Oostende	{ Station	715.17
	{ Afhaling bagage	712.17
	{ (1) Wapenplein - Feestpaleis	752.38
Middelkerke	Leopoldlaan, 29	203.31
Westende	Portiekenlaan, 5	202.92
Nieuwpoort Stad	Station	230.88
Nieuwpoort-Bad	Hendrikaplein	230.87
Oostduinkerke	Astridplaats	223.80
Koksijde	Teirlinckplaats	210.46
Veurne	{ Station	312.99
	{ Afhaling bagage	312.98
De Panne	Zeelaan 102A	418.53
Adinkerke	Station	414.62

(1) in de stad

Wanneer vrachtauto's de trein nemen!...

In ons vorig nummer hebben wij in laatste instantie een foto laten verschijnen van een proefvervoer van opleggers per trein van Parijs naar Rotterdam, wat met de nieuwe techniek „Kangoeroe” mogelijk werd.

Hoewel dit vervoer ons spoorwegnet tot nu toe alleen voor de doorvoer aanbelangt zal de Belgische economie binnen afzienbare tijd waarschijnlijk zeker deelnemen aan het vervoer van wegvoertuigen per trein.

Met genoegen nemen wij uit het tijdschrift *Spoor-Nieuws-Dienst* der Nederlandse Spoorwegen een ietwat ingekort artikel over in verband met deze interessante evolutie.

ALGEMEENHEDEN.

Reeds vóór de tweede wereldoorlog zochten de spoorwegen naar een oplossing om goederen van huis tot huis te kunnen vervoeren.

Na de oorlog was er een duidelijk streven waar te nemen om complete wegvoertuigen per spoor te vervoeren. In deze ontwikkeling gingen de Amerikaanse Spoorwegen voorop. De problemen waren nochtans in Europa ingewikkelder dan in de Verenigde Staten van Amerika. Het Europees laadprofiel biedt minder ruimte dan dit der Amerikaanse Spoorwegen. Kon men bij deze laatstgenoemde volstaan met een platte spoorwagen en normaal wegmaterieel, in Europa stond men voor de keus :



— het spoorwegmaterieel specialiseren bij gebruik van normaal wegmaterieel;

— het wegmaterieel specialiseren bij gebruik van normaal spoorwegmaterieel waarbij voor de keus uit deze mogelijkheden mede de exploitatievorm (al of geen samenwerking met het wegvervoer) van grote invloed is.

De Franse Kangoeroetechniek be-



De Kangoeroe-vrachtauto neemt plaats op de trein
(foto Van Gend & Loos).

staat uit een gespecialiseerde spoorwagen, welke geconstrueerd is uitgaande van de drie volgende normen :

— de wagen moet geschikt zijn om het grootst mogelijk aantal van de bestaande wegvoertuigen te kunnen vervoeren;

— de eventueel noodzakelijke aanpassingen van het wegvoertuig moeten zo gering mogelijk zijn;

— er werd rekening gehouden met de ontwikkeling van de samenstelling van het wegvoertuigenpark naar een bepaald type (met name de oplegger).

Het samengaan van het rail- en wegvervoer combineert de voordelen van de beide vervoerswijzen. Over lange afstanden worden de wegvoertuigen in grote treinverbanden vervoerd. De beweeglijkheid op de aanvullende wegtrajecten blijft nochtans gehandhaafd.

DE TECHNIEK.

Het spoorwegmaterieel :

De Kangoeroewagen heeft tussen de langsliggers twee overlooprails; deze looprails kunnen twee standen innemen :

— hoog, teneinde het verkeer van de opleggers over de wagens heen mogelijk te maken;

— laag, om de oplegger te laten zakken om bij rail-transport binnen het laadprofiel te blijven.

In figuur 1 zijn de standen schematisch weergegeven.

Het laden en het lossen der opleggers wordt gedaan in achterwaartse richting door een speciale aangepaste manipulatierekker, welke bediend wordt door daarvoor opgeleid personeel.

De toegang tot de eerste wagen,



Het Kangoeroe-konvooi klaar voor de start (foto S.N.C.F.).

welke beladen moet worden, wordt verkregen door een mobiele oprit, welke evenals de manipulatierekker in beheer is bij de spoorwegen.

Het wegmaterieel.

Met uitzondering van de 3 speciale aanvullingen, waarover hieronder nog wordt gesproken, kunnen alle normale typen opleggers worden vervoerd, mits zij :

— een normale breedte hebben, van hart velgen tot hart velgen en dubbele montage der banden;

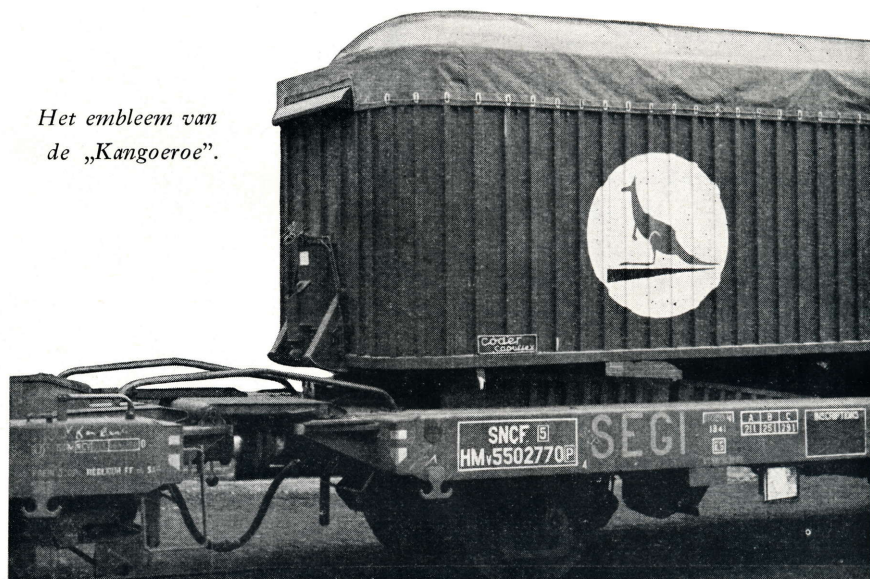
— een koppelingspen volgens SAE-normen;

— standaard banden;

— afmetingen die binnen het laadprofiel vallen.

De drie noodzakelijke aanpassingen waarop wij reeds gewezen hebben zijn :

1. Aanbrengen, aan de voorkant van de oplegger, van een hulpkoppelstuk (een kogel), nodig voor het aankoppelen van de manipulatierekker.



Het embleem van de „Kangoeroe”.

- Vervangen van de standaardverbinding der dubbele banden door speciale verbindingstukken, welke het mogelijk maken dat de wielen kunnen lopen op de loop- en geleiderails van de wagen.
- Een eenvoudige voorziening welke het mogelijk maakt de platen met achter- en stoplichten en kentekens op te klappen.

De dienstregeling.

De dienstregeling welke aan de

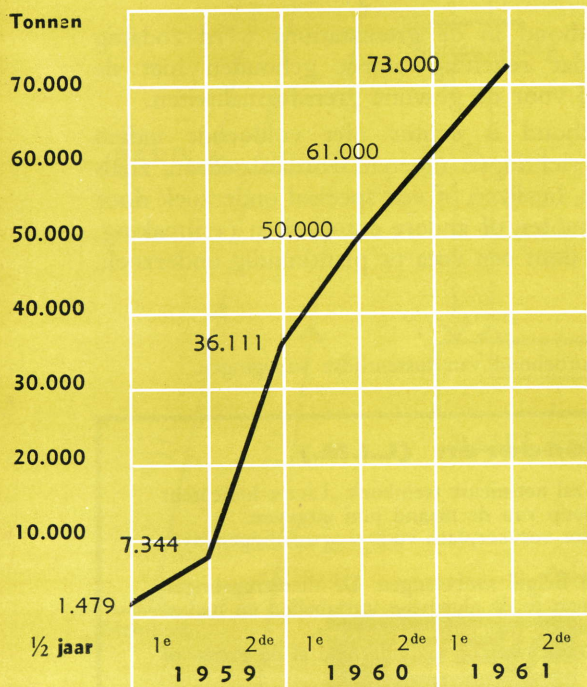
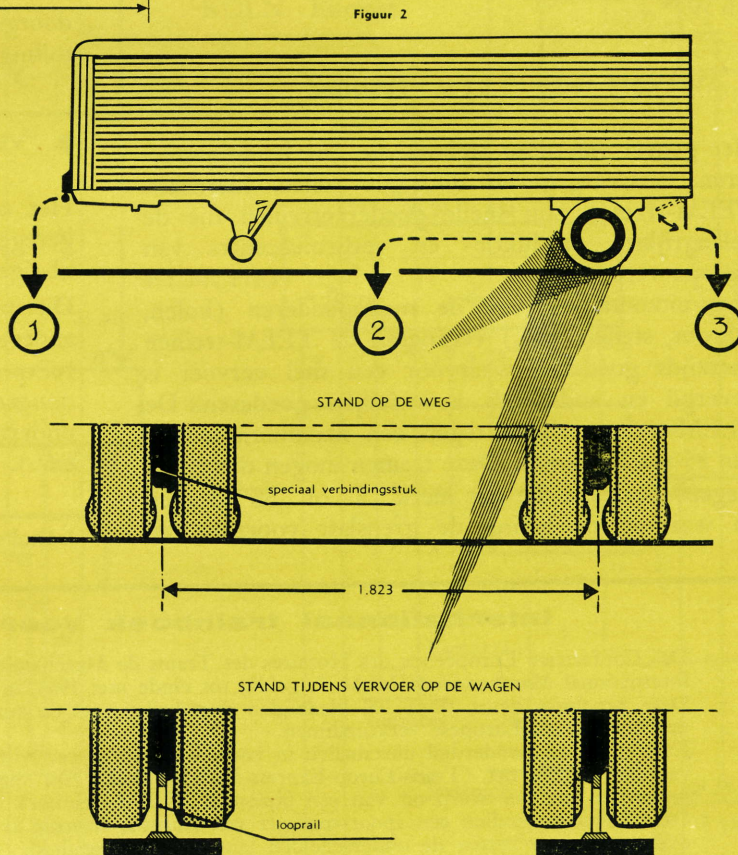
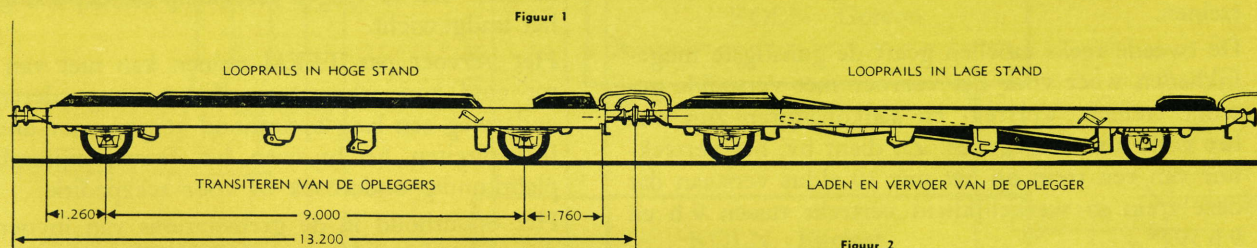
eisen van snelheid en regelmaat kan voldoen, werd ontworpen door de betrokken spoorwegbeheren. Daarbij vervoeren de Spoorwegen in de nacht, terwijl de daguren gereserveerd zijn voor de aansluitende wegtrajecten ¹.

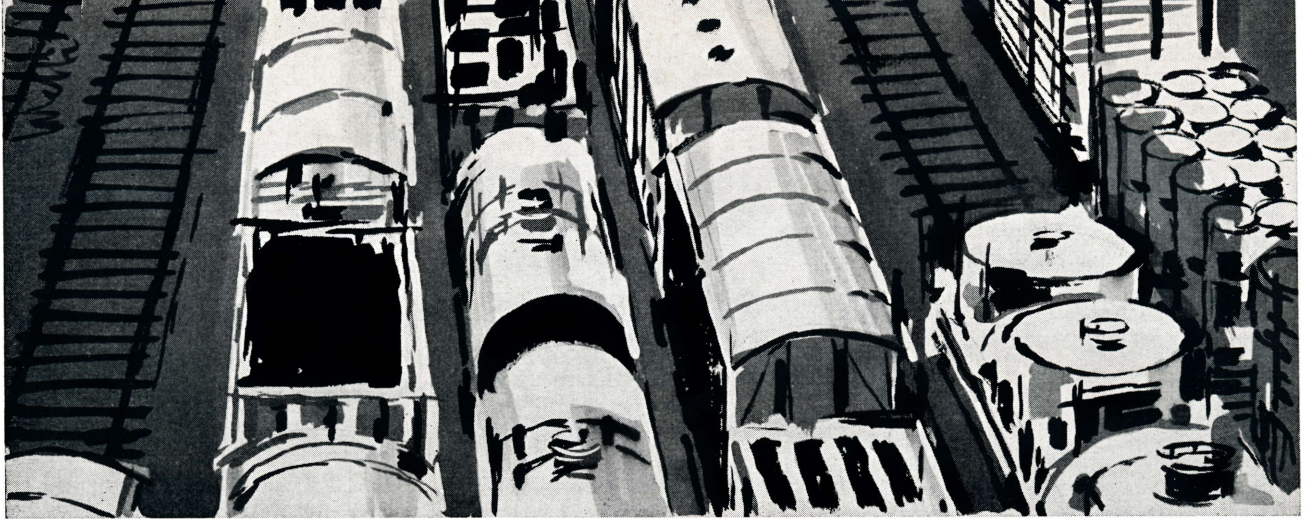
De spoorwegen beschouwen deze nieuwe formule als een service aan het wegvervoer. Deze neemt de verantwoordelijkheid voor het transport van huis tot huis en blijft het commerciële contact met de cliëntele behouden.

ONTWIKKELING VERKEER IN FRANKRIJK.

Bijgaande grafiek geeft een inzicht in de ontwikkeling van het vervoer volgens het Kangoeroesysteem in het Franse binnenverkeer.

¹ N.V.D.R. In een film die te Brussel door de SNCF werd vertoond was ten gerieve van de „vrachtoevers” een ligwagen in de „kangoeroetrein” opgenomen. In deze onderstelling begeleidt de vrachtoeverder zijn voertuig, terwijl hijzelf „buiten dienst” blijft. Andere organisatiemogelijkheden kunnen onder de loop worden genomen wanneer de oplegger niet wordt begeleid.





Van 26-5-63 af : nieuwe dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland⁽¹⁾

Van 26.5.63 af zijn de nieuwe dienstregelingen voor het goederenvervoer van kracht.

In navermelde tabellen vindt U de vertrek- en aankomsturen voor het vervoer van wagenladingen naar het buitenland.

De eerste reeks tabellen bepaalt de gunstigste vervoersmogelijkheden mits benutting van de TEEM-treinen.

De tweede reeks tabellen geeft de gunstigste mogelijkheden weer voor het vervoer met versnelde gewone treinen. Vertrek- en aankomsturen zijn met het volle uur aangegeven. Zo dient bv. het vertrek uur van een trein op het uur 10 aldus verstaan dat deze trein in werkelijkheid vertrekt tussen 9 h en 9 h 59.

A. VERVOER MET TEEM - TREINEN.

Het geheel van deze treinen die ons land interesseren is weergegeven door de schets hiernaast. TEEM-treinen zijn snelle goederentreinen die de belangrijkste produktie- en verbruikscentra van Europa verbinden.

Met uitzondering van de massagoederen (kolen, schroot, stenen, enz.) vervoeren de TEEM-treinen enerzijds goederen waarvoor een snelvervoer is gevegd en anderzijds bederfelijke goederen. De TEEM-treinen rijden tegen een maximumsnelheid van 85 tot 100 km/h. Deze treinen mogen dus enkel wagens bevatten die het merk „S” of „SS” dragen en waarvan de lading de grenslast voorzien om

onder het „S”-regime te rijden, niet overschrijdt. (S en SS zijn op internationaal vlak overeengekomen merken voor voertuigen die tegen 85 resp. 100 km/h kunnen rijden.)

Wij vestigen, bijgevolg, de aandacht van de afzender op de noodwendigheid materieel gemerkt met „S” of „SS” aan te vragen alsook op de beperking van het laadgewicht.

Het vervoer per TEEM-treinen kan niet van eind tot eind gewaarborgd worden voor goederen die onderweg een lang oponthoud vergen voor douaneformaliteiten, het bij-ijzen, het veeartsenijkundig of plantkundig onderzoek of voor reëxpeditie.

Het oponthoud in de grensstations van invoer laat doorgaans het inklaren niet toe; dienvolgens is vertolling van de zendingen ter bestemming vereist.

B. VERVOER MET GEWONE VERSNELDE TREINEN.

Het oponthoud in de grensstations werd zodanig geregeld dat rekening wordt gehouden met de nodige tijd voor de gewone grensformaliteiten.

Dit oponthoud is echter niet voldoende indien andere verrichtingen moeten worden gedaan, zoals reëxpeditie, bij-ijzen of een speciaal onderzoek door douanebeambten of andere autoriteiten (vrijmaking, onderzoek door een veearts, plantkundig onderzoek, enz.).

¹ Onder voorbehoud van tussentijdse wijzigingen.

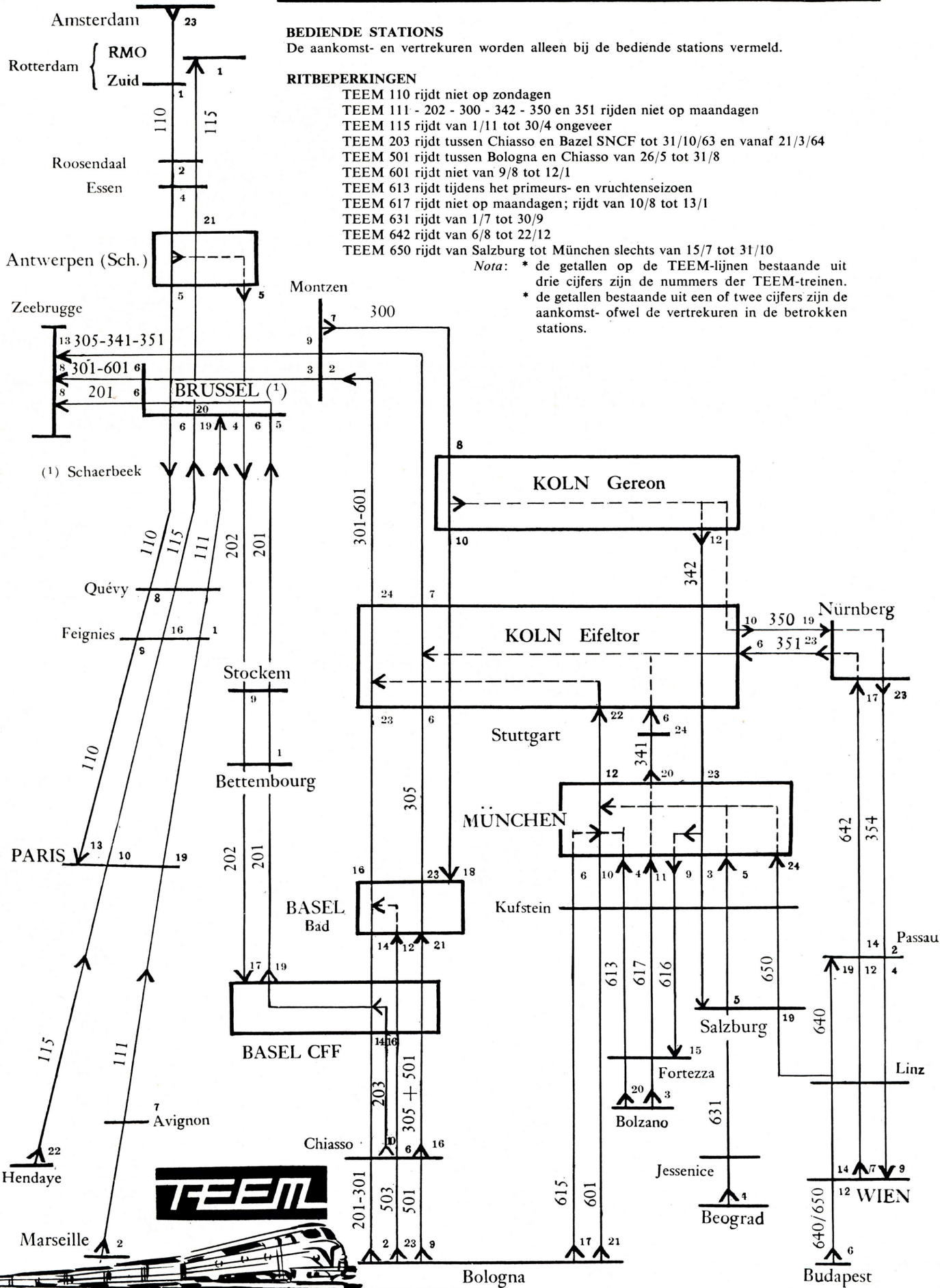
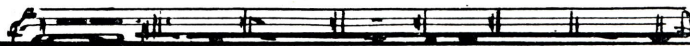
Internationaal treinboek voor goederen (L.I.M.)

De „Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises”, zal het nieuw treinboek „Livret-Indicateur International Marchandises (L.I.M.)”, geldig tot einde mei 1964, in de loop van de maand juni uitgeven. Deze brochure bevat ruim 300 bladzijden uurtabellen met de gunstigste vervoerplannen voor wagenladingen over de voornaamste Europese verkeerslijnen.

Er komen een honderdtal uurtabellen in voor, waarvan er een vijftigtal België aanbelangen. De dienstregelingen van het TEEM-net (Trans-Europ-Express-Marchandises), zijn opgenomen in de algemene uurtabellen en maken bovendien het voorwerp uit van een bijzonder TEEM-treinboek dat bij de brochure gevoegd is.

Deze bevat bovendien een spoorwegkaart van Europa, formaat 85 x 100 cm, waarop inzonderheid al de grens- of overgavestations tussen de onderscheiden landen zijn aangeduid.

Deze documentatie kan bekomen worden tegen storting van 70 F op postrekening nr. 1010 van de NMBS te Brussel; op de strook van het overschrijvings- of stortingsbulletin vermelde men als referte de drie letters L.I.M.



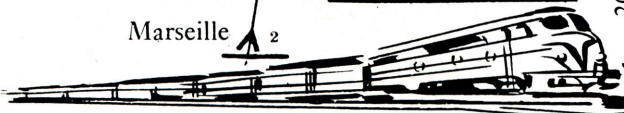
BEDIENDE STATIONS

De aankomst- en vertrekuren worden alleen bij de bediende stations vermeld.

RITBEPERKINGEN

- TEEM 110 rijdt niet op zondagen
- TEEM 111 - 202 - 300 - 342 - 350 en 351 rijden niet op maandagen
- TEEM 115 rijdt van 1/11 tot 30/4 ongeveer
- TEEM 203 rijdt tussen Chiasso en Bazel SNCF tot 31/10/63 en vanaf 21/3/64
- TEEM 501 rijdt tussen Bologna en Chiasso van 26/5 tot 31/8
- TEEM 601 rijdt niet van 9/8 tot 12/1
- TEEM 613 rijdt tijdens het primeurs- en vruchtenseizoen
- TEEM 617 rijdt niet op maandagen; rijdt van 10/8 tot 13/1
- TEEM 631 rijdt van 1/7 tot 30/9
- TEEM 642 rijdt van 6/8 tot 22/12
- TEEM 650 rijdt van Salzburg tot München slechts van 15/7 tot 31/10

Nota: * de getallen op de TEEM-lijnen bestaande uit drie cijfers zijn de nummers der TEEM-treinen.
* de getallen bestaande uit een of twee cijfers zijn de aankomst- ofwel de vertrekuren in de betrokken stations.



SNELLE VERBINDINGEN PER TEEM(a)

I. NAAR FRANKRIJK (1)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	GRENSOVERSCHRIJDING			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst	
					TREIN	U	D		U	D
Antwerpen (DS)	20050	2	II	Quévy	TEEM 110	8	II	Bordeaux	6	III
Antwerpen (Zd)	20305	1	II					Brest	5	III
Brussel (TT)	10016	2	II					Clermont-Ferr.	8	III
Essen	TEEM 110	4	II					Dijon	2	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I					Le Havre	11	III
Zeebrugge	99264	19	I					Limoges	4	III
Oostende	99419	24	I					Lyon G.	6	III
								Marseille	13	III
				Nantes	6	III				
				Nice	22	III				
				Paris la-Chap.	13	II(2)				
				Paris Tolb. Juv.	18	II				
				Rouen	6	III				

(1) Behalve andersluidende vermelding in deze tabel zijn de dienstregelingen slechts toepasselijk op het versneld vervoer (régime accéléré) in S-wagens waarvan de tonnage S niet overschreden is.


(2) Toepasselijk op alle zendingen, geladen in S-wagens waarvan de tonnage S niet is overschreden.

(3) TEEM 110 alleen voor goederen die, van eind tot eind, vervoerd worden onder het stelsel van het Internationaal Douane-doorvoerkeer.

II. NAAR OOSTENRIJK, ZWITSERLAND EN ITALIE (VIA HET GRENSSTATION STOCKEM)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst			
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D	
Antwerpen (DS)	20050	2	II	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II	
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	856	4	III	
Brussel (TT)	10016	2	II								»	Milano	5563	17	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								»	Roma	5773	23	IV
Kortrijk	99314	21	I								»	Buchs (SG)	911	9	III
Oostende (Zeeh.)	99419	24	I								»	Wien (Matzl.)	G 53	19	IV
Zeebrugge	99264	19	I												

(1) TEEM 202 neemt, bij vertrek uit België, alleen maar vertolde zendingen op.

 = Uitsluitend aan bederf onderhevige goederen.

III. NAAR DUITSLAND EN VERDER GELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24322	23	II	Montzen	24322	4	II	TEEM 5544	6	II	Naar Duitsland			
Antwerpen (Zd)	22339	22	I								Basel Bad	5544	18	II
Brussel (T.T.)	14310	22	I								Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								München	5434	23	II
Kortrijk	84346	21	I								Nürnberg	5422	19	II
Liège (G)	40007	17	I								Passau	5598	2	III
St.-Niklaas	99158	21	I								Schirnding	6003	7	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	99944	19	I											
Verviers (O)	41151	19	I											
											Naar en over Oostenrijk			
											Brennero via	G 13	14	III
											Kufstein			
											Budapest via	69	18	III
											Passau			
											Jesenice via	1975	24	III
											Salzburg			
											Salzburg	5494	4	III
											Wien (West)	G 818	9	III
											via Passau			
											Naar en over Zwitserland			
											Bâle SBB	9094	24	II
											Chiasso via	14580	4	III
											Bâle (1)			
											Milano via	5563	17	III
											Bâle-Chiasso			
											Zürich via	911	6	III
											Bâle			
											Naar Tsjecho-Slowakije			
											Plzen via	7106	18	III
											Furth. i/W.			
											Plzen via	7534	22	III
											Schirnding			
											Praha via	4402	7	IV
											Furth. i/W.			
											Praha via	4482	6	IV
											Schirnding			

(1) Uitsluitend voor aan bederf onderhevige goederen.

(a) Deze uurtabellen kunnen gewijzigd worden.

U = uur

D = dag.

**VERSNELDE VERBINDINGEN
MET ANDERE GOEDERENTREINEN**

NAAR FRANKRIJK (1)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	TREIN	U	D	STATION VAN BESTEMMING	Aankomst									
									U	D								
Essen	28320	5	II	Quévy	88320	14	II	Bordeaux	22	III								
	Antwerpen (Zd)	20305	1					II	Brest	5	IV							
	Antwerpen (Nd)	20050	3					II	Clermont-Ferr.	3	IV							
	Brussel (TT)	10016	2					II	Dijon	12	III							
	Gent (Zeeh.)	90011	23					I	Le Havre	14	III							
	Oostende	99419	24					I	Limoges	10	III							
	Zeebrugge	99264	19					I	Lyon G.	18	III							
									Marseille	2	IV							
				Nancy	14	III												
				Nantes	18	III												
				Nice	1	IV												
				Paris-la-Chap.	1	III(2)												
				Paris Tolb. Juv.	3	III												
				Reims	6	III												
				Roubaix	4	III												
				Rouen	6	III												
Montzen	47300	10	II	Erquelines	47300	15	II	Bordeaux	22	III								
	Visé (4)	47300	11					II	Brest	5	IV							
									Clermont-Ferr.	3	IV							
									Dijon	12	III							
									Le Havre	14	III							
									Limoges	10	III							
									Lyon G.	18	III							
									Marseille	2	IV							
				Nancy	14	III												
				Nantes	18	III												
				Nice	1	IV												
				Paris-la-Chap.	1	III(2)												
				Paris Tolb. Juv.	3	III												
				Reims	6	III												
				Roubaix	4	III												
				Rouen	6	III												
Charleroi (SQ)	47310	5	II	»	47310	7	II	Bordeaux	22	III								
	Liège (M)	40007	17					I	Brest	5	IV							
	Montzen	47310	1					II	Clermont-Ferr.	3	IV							
Montzen	47304	21	I	»	47304	3	II	Dijon	12	III								
	Visé	47304	22					I	Le Havre	14	III							
									Limoges	10	III							
								Lyon G.	18	III								
								Marseille	2	IV								
								Nancy	14	III								
								Nantes	18	III								
								Paris-la-Chap.	1	III(3)								
								Paris Tolb. Juv.	3	III								
								Reims	6	III								
								Roubaix	4	III								
								Rouen	6	III								
Antwerpen (DS)	29347	24	I	Mouscron	80262	11	II	Boulogne	11	III								
	Brussel (TT)	19152	3					II	Brest	5	IV							
	Essen	22361	19					I	Clermont-Ferr.	3	IV							
	Gent (Zeeh.)	90023	21					I	Dunkerque	5	III							
	Montzen	49303	24					I	Le Havre	12	III							
	Oostende (Z)	99336	20					I	Lille	23	II							
	Zeebrugge	99103	17					I	Limoges	20	III							
									Nancy	14	III							
				Nantes	22	III												
				Reims	6	III												
				Roubaix	22	II												
				Rouen	6	III												
Antwerpen (DS)	26320	1	II	Stockem	26320	9	II	Metz	23	II								
	Antwerpen (Zd)	22318	24								I	Strasbourg	4	III				
	Brussel (TT)	16308	23								I				»	66352	12	II
	Gent (Zeeh.)	96367	10								I				»	66387	9	II
	Liège (G)	40007	17								I				»	66352	12	II
	Kortrijk	99304	3								I				»	66387	12	II
	Oostende (Z)	91150	21								I				»	66309	17	II
	Verviers (O)	41151	19								I				»	66352	12	II
	Zeebrugge	99103	17								I				»	16308	7	II
	Liège	40007	17								I				Gouvy	44320	3	II
Verviers (Ouest)	41151	19	I															

(1) Behalve andersluidende vermelding in deze tabel zijn de dienstregelingen slechts toepasselijk op het versneld vervoer (régime accéléré) in S-wagens waarvan de tonnage S niet overschreden is. De zendingen moeten bovendien vervoerd worden onder het stelsel van het Internationaal Douane-doorvoerterkeer.

(2) Eveneens toepasselijk op zendingen van het gewoon Frans vervoerregime.

(3) Toepasselijk op alle zendingen, geladen in S-wagen waarvan de tonnage S niet is overschreden.

(4) Uitsluitend aan bederf onderhevige goederen.

VERSNELDE VERBINDINGEN MET ANDERE GOEDERENTREINEN

II. NAAR DUITSLAND, OOSTENRIJK EN NOORDELIJKE LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6143	11	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	6	II				Bochum N	5275	23	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Bremen	5321	1	III ⁽¹⁾
Brussel (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Dortmund (S)	5249	24	II
	14308	21	I	»	14308	1	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	77322	17	I	»	64306	4	II				Düsseldorf (D)	9833	20	II
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Liège (M)	40007	17	I	»	44359	1	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hamburg	5117	2	III ⁽¹⁾
Oostende	99336	20	I	»	84346	5	II				Hannover	5007	3	II
Verviers (O)	44347	22	I	»	44347	6	II				Osnabrück	5117	2	III
Zeebrugge	99944	19	I	»	84346	5	II				Wuppertal	9461	1	III
											Münster	7065	13	III
											Krefeld	7411	17	II
											Göteborg via Putgarden	5158	22	IV ⁽¹⁾
								Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV ⁽¹⁾			
								Kobenhavn (G) via Putgarden	2186	3	IV ⁽¹⁾			
								Padborg	9912	12	III			
								Stockholm via Putgarden	4008	4	V ⁽¹⁾			
								Stockholm via Trelleborg	4004	5	V			
								Frankfurt (M)	5300	2	III			
								Köln (G)	5055	16	II			
								Mannheim	6620	10	III ⁽¹⁾			
								München (S)	5238	9	III ⁽¹⁾			
								Salzburg	7707	16	III ⁽¹⁾			
								Stuttgart	5438	2	III ⁽¹⁾			
								7271	12	II				

⁽¹⁾ Slechts toepasselijk op zendingen geladen in wagens gemerkt „S” (met toegelaten maximum-snelheid van 100 km/h), waarvan de toegelaten last „S” niet is overschreden.

III. NAAR NEDERLAND⁽¹⁾

GRENSOVERSCHRIJDING

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	TREIN	U	D		STATION VAN BESTEMMING	U	D
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Roosendaal	12100	8	II	Amersfoort	4	III	
Brussel (TT)	10016	2	II					Dordrecht	7	III	
Quévy	82106	2	II					Eindhoven	5	III	
Gent (O)	99156	18	I					Nijmegen	3	III	
Kortrijk	84346	21	I					Rotterdam R.M.O.	12	II	
Oostende	99336	20	I					Rotterdam Z	11	II	
Zeebrugge	99944	19	I	Groningen	12	III					
				Utrecht	6	III	Amsterdam Wgm	6	III		
							Amersfoort	4	III		
							Dordrecht	7	III		
							Eindhoven	5	III		
							Nijmegen	3	III		
							Rotterdam R.M.O.	9	III		
							Rotterdam Z	2	III		
							Groningen	12	III		
							Utrecht	6	III		
							Amsterdam Wgm	2	III		
							Amersfoort	5	III		
							Dordrecht	2	III		
							Eindhoven	1	III		
							Nijmegen	5	III		
							Rotterdam R.M.O.	6	III		
							Rotterdam Z	5	III		
							Groningen	9	III		
							Utrecht	4	III		
							Amsterdam Wgm	23	II		
							Amersfoort	5	III		
							Dordrecht	7	III		
							Eindhoven	1	III		
							Nijmegen	5	III		
							Rotterdam R.M.O.	6	III		
							Rotterdam Z	24	II		
							Groningen	7	III		
							Utrecht	4	III		
							Amsterdam Wgm	15	II		
							Amersfoort	13	II		
							Dordrecht	7	III		
							Eindhoven	8	II		
							Nijmegen	13	II		
							Rotterdam R.M.O.	7	III ⁽³⁾		
							Rotterdam Z	11	II		
							Groningen	7	III ⁽³⁾		
							Utrecht	13	II		
Visé	44323	23	I	Maastricht	44323	24	I				
Gouvy	44323	19	I								

⁽¹⁾ Niet toepasselijk op wagens die 's zaterdags of 's zondags in het grensstation toekomen.

⁽²⁾ Voorrang aan G.V.-zendingen.

⁽³⁾ Niet toepasselijk op wagens die 's vrijdags, 's zaterdags of 's zondags te Maastricht toekomen.

VERSNELDE VERBINDINGEN MET ANDERE GOEDERENTREINEN

IV. NAAR GROOT-BRITANNIE

VERTREK-STATION	TREIN	BESTEMMINGEN																		
		INSCHEPING		Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Bish.)		Cardiff		Southampton		
		U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II												
Quévy	82106	2	I																	
Brussel (TT)	19152	3	II																	
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	18	II	7	III												
Gent Zeehaven	99156	18	I																	
Montzen	42330	2	II																	
Quévy	82106	2	II	Oostende	15	II			19	II	2	II	3	III	5	III				
Mouscron	84346	20	I																	
Quévy	82106	2	II																	
Brussel (TT)	19152	3	II																	

VERTREK-STATION	TREIN	BESTEMMINGEN																	
		INSCHEPING		Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow		Liverpool	
		U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II											
Quévy	82106	2	I																
Brussel (TT)	19152	3	II																
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	18	II	7	III											
Gent Zeehaven	99156	18	I																
Montzen	42330	2	II																
Quévy	82106	2	II	Oostende	15	II			19	II	2	II	3	III	5	III			
Mouscron	84346	20	I																
Quévy	82106	2	II																
Brussel (TT)	19152	3	II																

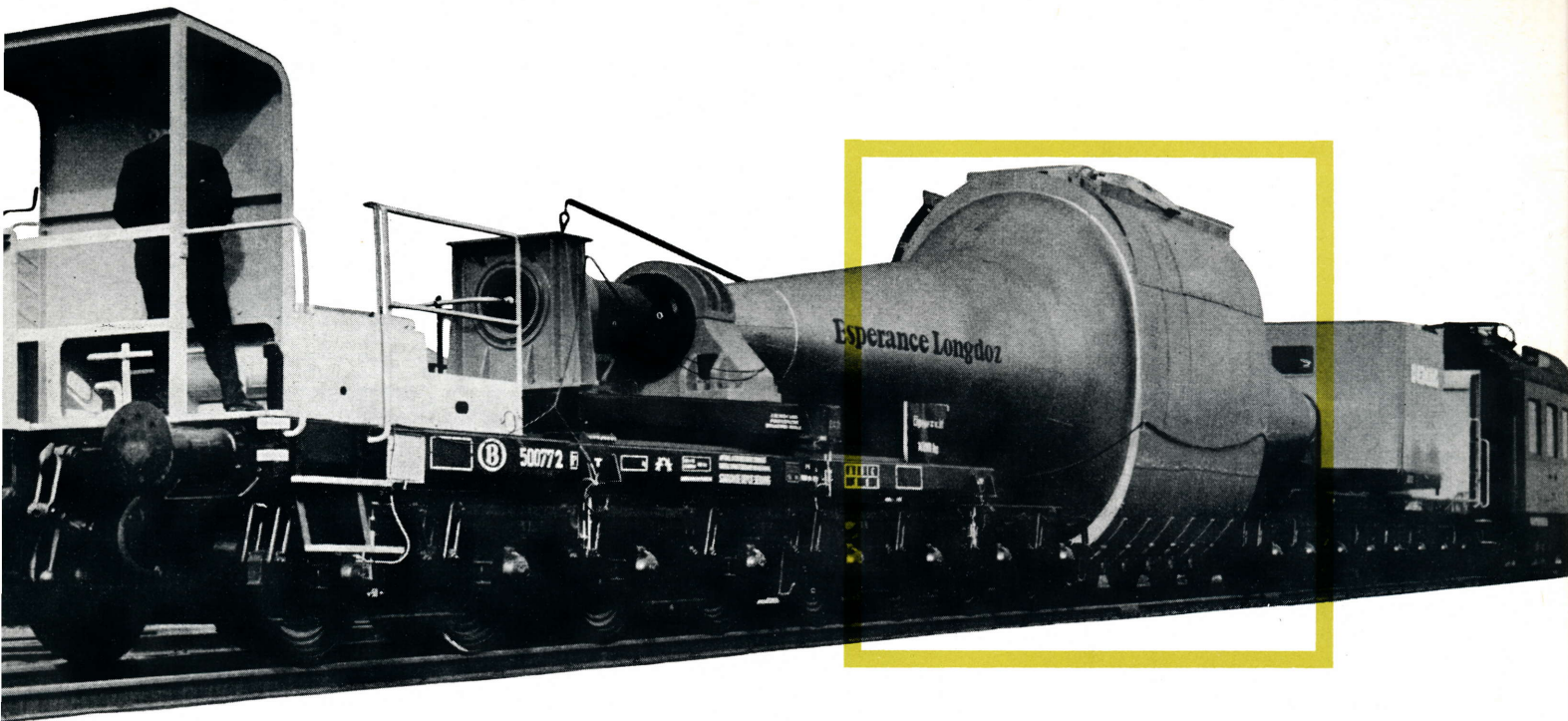
V. NAAR LUXEBURG, SAARBRUECKEN EN BASEL

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	TREIN	U	D	
					TREIN	U	D	TREIN	U	D					
Brussel (TT)	16108 ⁽¹⁾	3	II	Arlon (a)	16108	8	II	66352	13	II	Bettembourg	5130	11	II	
Oostende (Z)	91150 ⁽¹⁾	21	I	»	16108	8	II								
Gent (Zeeh.)	99156 ⁽¹⁾	18	I	»	16108	8	II								
Antwerpen (DS)	26320 ⁽²⁾	1	II	Stockem (b)	26320	8	II	26320	9	II	Bâle SBB	5037	9	III	
Antwerpen (Z)	22318	24	I												»
Brussel (TT)	16308 ⁽²⁾	23	I												»
Liège (G)	40007	17	I	»	46374	9	II	66352	12	II	Saarbrücken	9411	7	III	
Kortrijk	99304 ⁽²⁾	3	I	»	66387	4	II								
Verviers (O)	41151	19	I	»	46374	9	II								
Zeebrugge	99103 ⁽²⁾	17	I	»	16308	7	II	66309	17	II	Bettembourg	5178	19	II	
Gent (Zeeh.)	90023 ⁽²⁾	21	I	Stockem	26304	15	II								
Oostende (Z)	91150 ⁽²⁾	21	I	»	26304	15	II								
Liège	40007	17	I	Gouvy	44320	3	II	4114	6	II	Luxembourg	4114	12	II	
Verviers (O)	41151	19	I												»
															»
											Saarbrücken	9411	7	III	
											Bâle SBB	5037	9	III	

⁽¹⁾ Zendingen G.V. ⁽²⁾ Voor goederen verteld bij vertrek is er een sneller vervoer voorzien in de TEEM-verbinding (tabel II):

(a) formaliteiten voor stukgoezendingen en bij afwijking voor volledige wagenlading.

(b) formaliteiten uitsluitend voor wagenladingen.



Vervoer van vloeibaar gietijzer

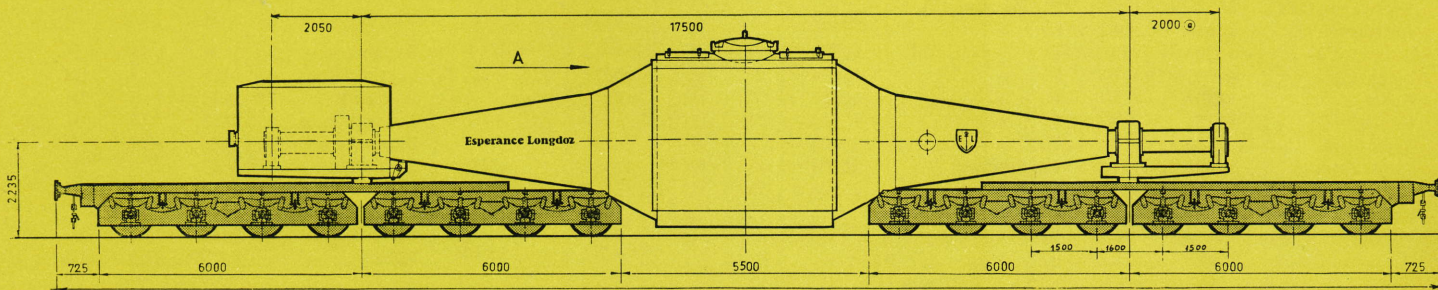
Voor de eerste maal in België zal vloeibaar gietijzer van de ene fabriek naar de andere worden vervoerd over de normale lijnen van een openbare spoorweg. Het grote Belgische metaalbedrijf *Esperance Longdoz* heeft de eerste van een reeks van acht reuze-grote wagens aangekocht; die zijn 31 meter lang en wegen ledig 170 ton en met de lading 320 ton. Elke wagon loopt op 16 assen verdeeld over vier bogies; op het raam van de wagon is een isothermisch vat gemonteerd dat de vorm heeft van twee torpedo's met tegen elkaar komende grondvlakken.

Dit vat, dat 150 ton vloeibaar gietijzer kan bevatten, is aan de binnenkant bekleed met silico-alumineuse vuurvaste stenen die speciaal bestudeerd zijn om tegen een hitte van circa 1300 tot 1350 graden bestand te zijn en die hitte te behouden.

De treinen met vloeibaar gietijzer, elk bestaande uit

twee wagens, zullen een baanvak van de lijn Luik-Wezet berijden en het traject van 22 km tussen de hoogovens van Seraing en de nieuwe staalfabriek van Chertal bij Herstal in 50 minuten afleggen. De 8 bijzondere treinen die dagelijks worden ingelegd, zullen het mogelijk maken elke dag 2 400 ton gietijzer met een temperatuur van 1300 graden te vervoeren; die temperatuur zal tijdens het vervoer maar met circa 8 graden dalen.

Wij voegen er aan toe dat de voorbereiding van dat buitengewoon verkeer tal van aanpassingswerken op de spoorlijn heeft gevergd, inzonderheid de bouw van een brug van 89 meter en de versterking van vier andere constructies.

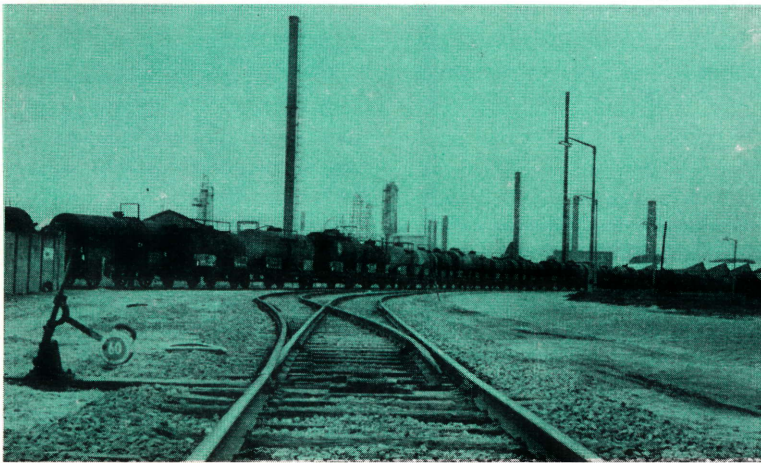
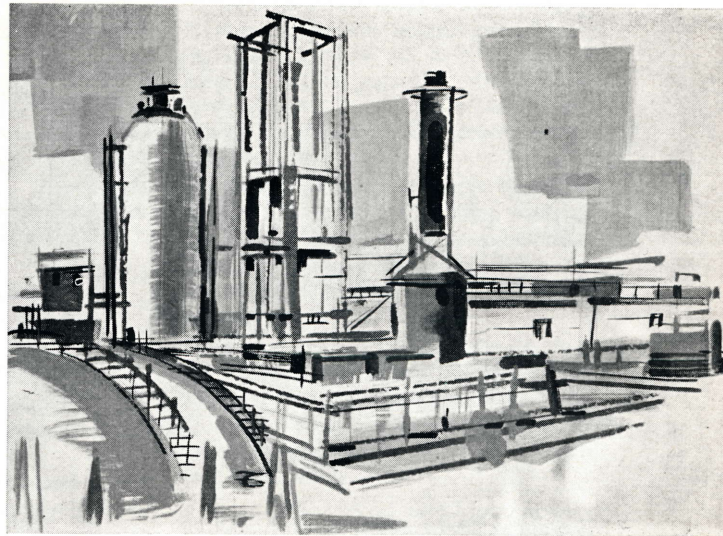


Petroleumprodukten

De behoeften van het Groothertogdom Luxemburg aan petroleumprodukten nemen in een massale en voortdurende kadans toe.

Daardoor vergde het vervoer van die produkten tussen de raffinaderijen en de verbruikers een aangepaste organisatie om met een minimaal aantal ketelwagens zo'n groot mogelijke tonnages te vervoeren.

Dank zij een nauwe samenwerking tussen de Belgische en Luxemburgse spoorwegen, enerzijds, en de raffinaderijen en geadresseerden anderzijds, geschiedt dit vervoer sedert 26 mei 1963 met volledige en homogene treinen die elke werkdag respectievelijk uit Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Noord vertrekken. Het daartoe gebruikte vervoermaterieel heeft een omlooptijd van 3 dagen, d.w.z. dat een zelfde wagen de volledige omloop van 560 km in drie



**een
nieuw uitzicht
van de
wederopleving van
de spoorweg**

dagen aflegt, inbegrepen de laadtijd van de ketels, het vervoer beladen, het lossen en de terugkeer ledig naar Antwerpen.

Deze prestatie bewijst dat de spoorweg bekwaam is massale en geregelde transporten in een minimum van tijd en met een minimum aan kosten te verzekeren.

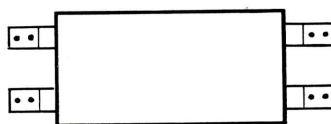
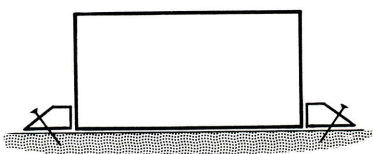
STOUW FAST

Goederen slecht vaststouwen brengt ze in gevaar bij het vervoer.

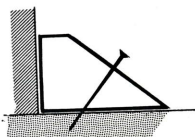
In het slechtste geval kan slecht stouwen ongevallen veroorzaken.

Wij verzoeken onze lezers de volgende schema's ter attentie aan hun verzendingsdiensten voor te leggen.

VERKEERD

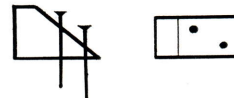
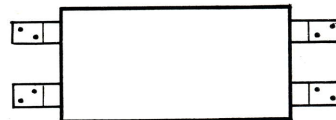
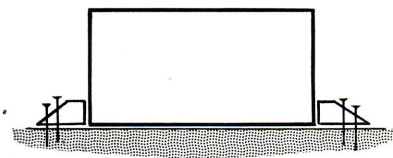


Sla de spijkers niet op één lijn, want dan barst het hout allicht.

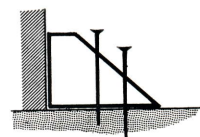


Schuin geslagen spijkers (punt naar de goederen gericht) laten gemakkelijker los en worden bij de minste belasting sneller uitgerukt.

GOED



LET OP! De spijker moet ten minste over 1/3 van zijn lengte in de vloer zitten.



De spijkers verticaal inslaan!



Toegelaten wagenbelading op het Duitse Spoorwegnet.

Het maximum draagvermogen van een goederenwagen is aangegeven op elke zijde van de wagen onder de vorm van een of meerdere getallen, welke van links naar rechts in stijgende lijn voorkomen onder de kenletters A - B - C.

De toegelaten maximumtonnage van de wagens bestemd voor de Duitse stations is deze aangegeven onder kenletter B; de tonnage aangegeven onder kenletter C is nochtans toegelaten als maximum voor wagens bestemd voor stations van de Saar.

De Duitse spoorwegen hebben beslist, de mogelijkheid de wagens te laden tot de voorziene maximumtonnage onder kenletter C, uit te breiden tot een zeker aantal andere stations.

Aanwijzingen dienaangaande kunnen gevonden worden in de lijst van de stations van het „Internationaal tarief voor het vervoer van goederen per spoor tussen Duitsland en België" (DBGT). Zij kunnen ook bekomen worden in de Handelsagentschappen van de NMBS alsook in de voornaamste stations.



Geen anonieme colli!

Men moge dan nog denken dat wij met dwanggedachten rondlopen, toch vinden wij het nodig er bij de heren verzenders nogmaals op aan te dringen dat zij hun colli correct zouden etiketteren.

Op elk collo moet inzonderheid niet alleen de eigen naam en adres, doch ook die van de geadresseerde duidelijk en onuitwisbaar vermeld zijn. Is naam en adres van de geadresseerde niet opgegeven, dan kunnen de colli laattijdig ter bestemming geraken of zelfs verloren gaan.

De N.M.B.S. evenals de cliënteel zelf krijgt daarbij heel wat meer te doen wegens de moeizame identificatie van de colli.

Wij hopen dus dat die verplichting goedwillig zal worden nageleefd in het belang van de verzender en van de spoorweg.

Tarief Berichten



VERKEER MET SPANJE (RENFE).

Op 15 mei 1963 trad in voege het 8ste vervolg op het internationaal tarief „Iberiatarif” toepasselijk op zendingen fruit en verse groenten afkomstig uit Spanje en bestemd voor België.

VERKEER MET DE BALKANLANDEN.

Op 1 maart 1963 werden volgende tariefmaatregelen ingevoerd:
Opnemen van aardappelen in het Internationaal Goederentarif Nickelsdorf Grenze / Rozenbach Grenze - Zeebrugge doorvoer (NRZ).

VERKEER MET ITALIE.

Op 1 maart 1963 werden de volgende tariefmaatregelen ingevoerd:
Herdruk van de *internationale tarieven Chiasso en Iselle (doorvoer) / Franse, Belgische en Nederlandse zeehavens, Chiasso en Iselle (doorvoer) / Groot-Brittannië*.
De titels van de herdrukte tarieven zijn de volgende:
— *Internationaal tarief nr 9.500 voor het vrachtgoedvervoer bij wagenlading, van voedingswaren van Italië over sommige Franse, Belgische en Nederlandse zeehavens met bestemming naar Groot-Brittannië.*

— *Internationaal tarief nr 9.501 voor het vrachtgoedvervoer bij wagenlading, van voedingswaren van Italië met bestemming naar Groot-Brittannië.*

In die nieuwe uitgaven is rekening gehouden met de verhoging sedert 15.10.62 van de prijzen voor de zendingen van 5 ton over het Duitse traject, de tarief-

hervorming van de N.M.B.S. op 1.1.63, alsook met de nieuwe prijzen voor het zeetraject en het Brits traject.

Van 1 april 1963 zijn rembourszendingen met bestemming naar Italië opnieuw toegelaten voor zover zij de waarde vertegenwoordigen van het goed aangeduid op de factuur. Die factuur (of een afschrift er van) moet door de afzender bij de vrachtbrief gevoegd worden.

VERKEER MET OOSTENRIJK.

Op 1 april 1963 werden volgende tariefmaatregelen ingevoerd:

Uitgave van het internationaal tarief Belgische zeehavens / Nederlandse zeehavens - Oostenrijk (BöS/Nös) waarbij de oude afzonderlijke tarieven BöS en Nös in één tarief werden samengebracht. Die nieuwe uitgave is eveneens aangepast aan het typetarief van de UIC en omvat gelijke prijzen voor al de goederen die over de havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam worden vervoerd. Zij omvat ook prijsverhogingen wegens de tariefstijging van de Nederlandse Spoorwegen op 1.9.62 en de herwaardering van de gulden in maart 1961. Een bepaald aantal verbindingen waarvoor er geen verkeer was, werden in de artikeltarieven afgeschaft met uitzondering van artikeltarief nr 1. De aandacht van de gebruikers wordt inzonderheid gevestigd op punt 5 van de inleiding dat als volgt luidt:

„Op verzoek kunnen onder andere relaties, waarvoor in artikeltarief 1 reeds vrachtprijzen voorkomen, in artikeltarief 2 en overige artikeltarieven worden opgenomen.”

Die bepalingen moeten aldus begrepen worden dat de betrokken spoorwegen voor een goed dat in de artikeltarieven nr 2 en volgende speciaal wordt genoemd, op eenvoudig verzoek en voor zover de omvang van het verkeer zulks verantwoordt, de verminderde prijzen van die artikeltarieven worden toegestaan, zelfs voor de stations die er niet zijn in opgenomen, in zover nochtans die stations reeds in artikeltarief nr 1 voorkomen.

Zo gelden bij voorbeeld voor het station *Bludenz*, dat in artikeltarief nr 1 voorkomt, de verminderde prijzen van artikeltarief 109 (bananen), doch niet voor het station *Radstadt* dat niet in artikeltarief 1 voorkomt.

De verzending geschiedt in de eerste plaats tegen de voorwaarden van artikeltarief 1 voor de beschouwde verbinding en de betrokken spoorwegen staan vervolgens een vrachttariffverhoging toe op basis van het artikeltarief met verminderde vracht, voor al het vervoer dat uitgevoerd wordt tijdens de periode tussen het ogenblik dat de vraag in aan-

merking genomen wordt en dit waarop de maatregel wordt bekend gemaakt.

Op 1 april 1963 werd het internationaal tarief wederuitgegeven dat tussen Oostenrijk en België geldt voor warm gewalst bandstaal (coils) herkomstig uit Oostenrijk.

De prijzen van het tarief zijn nu uitgedrukt in Oostenrijkse Schilling doch er werd geen basiswijziging aangebracht. Het tarief omvat een verplichting tot onderschrijving voor 12 000 t tijdens de periode van 1.4 tot 31.12.63.

Op 1 mei 1963 is het vervolg nr 1 op het tarief Oostenrijk - Belgische Zeehavens / Nederlandse Zeehavens (BöS - Nös) ingevoerd. Dit vervolg omvat enkele nieuwe stations en verbeteringen van drukfouten.

Van 1 april 1963 af werd een nieuwe schaal III in het speciaal doorvoertarief 8705 ingelast. Die schaal geldt voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar Oostenrijk en waarvoor voortaan de prijzen van schaal I dus niet meer gelden. Die maatregel behelst een verhoging van de prijzen voor dergelijke zendingen.

VERKEER MET ZWITSERLAND EN DE VERDER GELEGEN LANDEN.

1. Uitgave van een nieuw internationaal tarief Belgische zeehavens / Nederlandse zeehavens - Basel. In dit nieuw tarief worden de oude afzonderlijke tarieven Belgische zeehavens - Basel en Nederlandse zeehavens - Basel samengevoegd. Bovendien is de nieuwe uitgave aangepast aan het type-tarief van de UIC en is er rekening gehouden met de tariefhervorming van de NMBS op 1.1.1963.
2. Wederuitgave van het internationaal tarief België (locaal verkeer) - Zwitserland, aangepast aan het typetarief van de UIC en waarin rekening is gehouden met de tariefhervorming van de NMBS op 1.1.63.
3. Wederuitgave van het internationaal tarief Nederland (locaal verkeer) - Zwitserland, aangepast aan het type-tarief van de UIC en waarin is rekening gehouden met de tariefhervorming van de NMBS op 1.1.63.

VERKEER MET DENEMARKEN.

Aanhuisbestelling van P.A. containers.

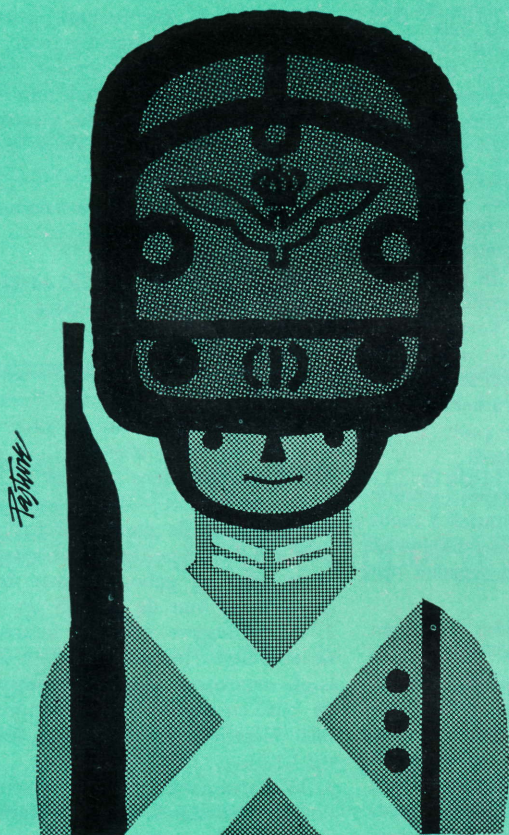
Sinds 16 april 1963, kunnen de Deense Staatsspoorwegen de pa containers, aangekomen in de hiernavermelde stations, aan huis bestellen:

Buddinge - Frederiksberg - Glostrup - Helerup - Herlev - Kobenhavns Godsbangard - Norrebro - Vanlose - Osterport.

reis slapend naar

Kopenhagen

in één verkwikkende nacht
per slaap- of ligwagen



Dank zij het in gebruik nemen van de "Trekvogelroute" via Puttgarden en Rødby van 26/5/63 af, brengt de trein u reeds 's morgens te 9 u. 15 in de Deense hoofdstad.

Vertrek : Oostende 16 u. 00, Brussel (N.) 17 u. 32, Luik (G.) 18 u. 52, Charleroi (Z.) 17 u. 18, Namen 17 u. 54.

Ligwagentoeslag: 2e Kl. : 135 B. F.

Slaapwagentoeslag: 1e Kl. "single" 1.587 BF
"double" 646 BF
van Brussel uit
2e Kl. "toerist" 411 BF

per trein legt u

1000 Km in één nacht af



BELGISCHE SPOORWEGEN