

SPOORNIEUWS

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

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT — N U M M E R 5 / D E C E M B E R 1963



*Alvorens
men
het weer
vergeet...*

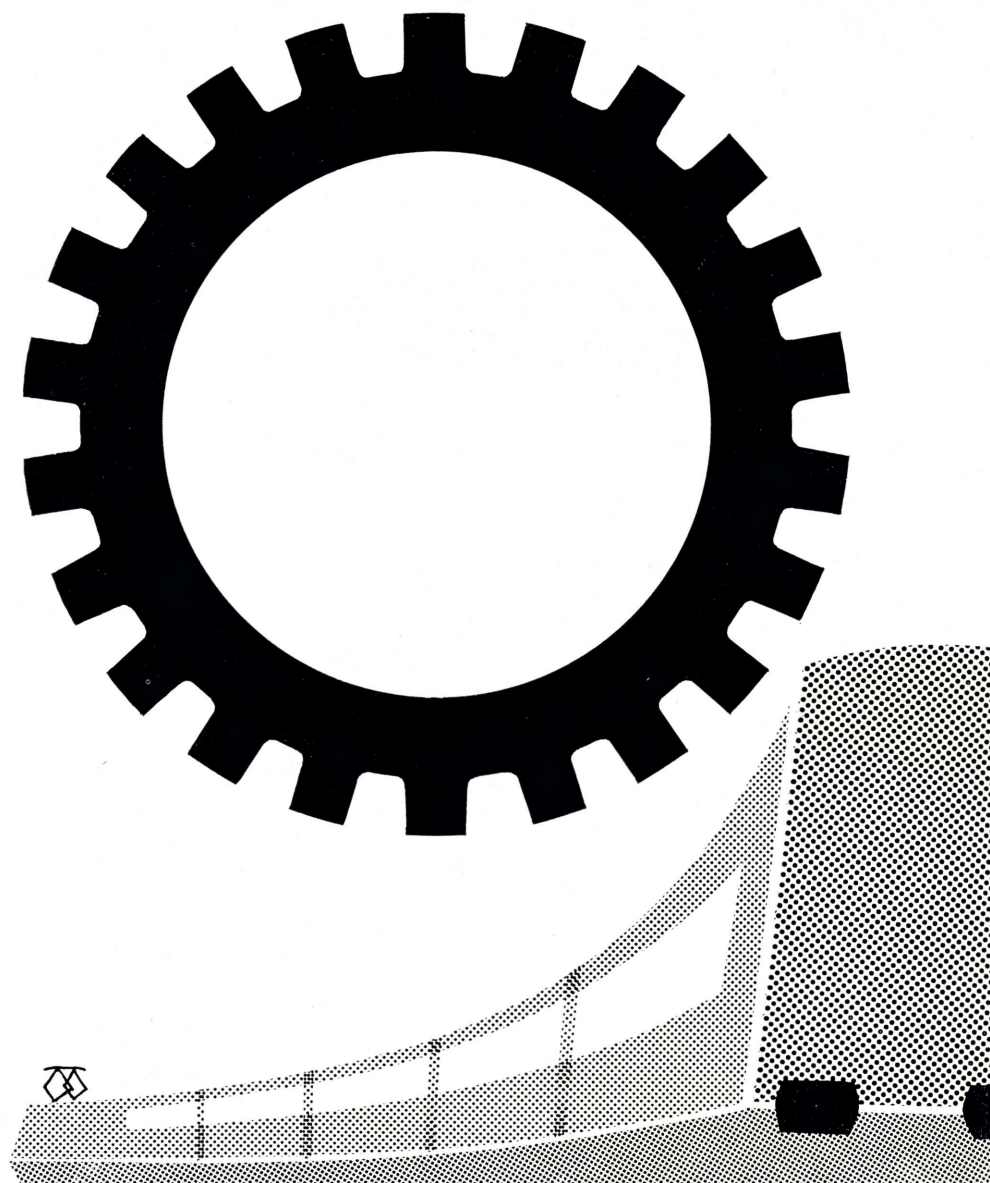
B

De greep van Koning Winter is voor het spoorvervoer geen hinder.

Poto Putman

INHOUD: Alvorens men het weer vergeet..., blz. 3 / Rechtstreekse internationale tarieven, blz. 4 / Onze handelsagenten, blz. 5 / Voorschriften betreffende het laden van goederenwagens, blz. 6 / Aanvragen van vervoerprijzen per telex, blz. 7 / Skiërs, profiteert van uw week-ends, blz. 8 / Weldra een zorg minder, blz. 10 / Internationale dienstregeling voor de zomer 1964, blz. 11 / Waar een spoorwegbiljet voor het buitenland kopen?, blz. 12 / Structuur van de Handelsdirectie van de Belgische Spoorwegen. - Verschillende inlichtingen, blz. 13 / Tariefberichten. - Veiligheid van het personeel, blz. 14 / Inhoud Spoornieuws jaargang 1963, blz. 15.

Texte français sur demande.



**per trein
naar het Duits
industriegebied
500 km
in één avond**

Wanneer u 's avonds te 17 u. 32 uit
Brussel afreist brengt de trein u te

DUSSELDORF	te 22 u. 00
DUISBURG	22 u. 17
ESSEN	22 u. 34
DORTMUND	23 u. 25
FRANKFORT/M	23 u. 59



BELGISCHE SPOORWEGEN



Onder die titel hebben wij in ons nummer van april 1963, de balans opgemaakt van de afdoende hulp welke de N.M.B.S. de nationale economie heeft geboden tijdens de „strengste winter van de eeuw”. Wij zullen niet blijven stilstaan bij de krachttoeren die werden verwezenlijkt bij het vervoer van reizigers, zowel op het gebied van gerieflijkheid (althans relatief, rekening gehouden met de temperaturen) als op dit van de regelmatigheid (gemiddelde vertraging van 3'). Wij willen evenwel nog eens wijzen op ons besluit in verband met het goederenvervoer, inzonderheid dat een nijverheidsonderneming van enig belang haar installaties noodzakelijkerwijze moet aansluiten op de spoorweg om een geregelde werking over het gehele jaar te kunnen garanderen.

De harde lessen van een uitzonderlijk gure winter hebben sommige industriëlen ertoe aangezet hun vervoerbeleid te herzien:

- ontwerpen tot aansluiting werden bestudeerd of uitgevoerd;
- moderne behandelingsinstallaties zijn ontworpen in het raam van modernisering en uitbreiding van de ondernemingen;
- er bestaan ook ontwerpen tot verruiming van de parken partikuliere wagens.

Om tijdens de vorstperiode geen te hoge vervoerkosten te moeten betalen ingeval de spoorweg moet bijspringen, hebben wij op tarifair plan firma's speciale tarieven zien onderschrijven die de N.M.B.S. het hele jaar door een bepaald verkeer waarborgen. Andere hebben

ons gevraagd tarieven te bestuderen die aan hun bijzonder geval zijn aangepast.

De mogelijkheid tot bijspringen is inderdaad ondergeschikt aan de middelen waarover de N.M.B.S. beschikt en in hoever die kunnen aangepast worden aan het gemiddeld verkeer, rekening gehouden met de marge technische reserve. Op dat gebied kan geen enkele zakenman die de kostprijs op het oog houdt, de spoorweg laken en hoe meer het gemiddeld verkeer stijgt, hoe gemakkelijker de spoorweg in de winter zal kunnen bijspringen.

Wij meenden deze enkele beschouwingen bij het naderen van een winter die naar iedereen hoopt, zacht zal zijn, te moeten herinneren, opdat sommige industriëlen nu nog de nodige schikkingen zouden kunnen treffen om een betere samenwerking met de spoorweg te kunnen verzekeren. Zoals vorige winter zal de N.M.B.S. in de toekomst alles in het werk stellen om de economie van het land op de been te houden, welke de moeilijkheden van het ogenblik ook zijn, doch die inspanningen zullen veel verder dragen wanneer U daaraan meewerkt...
alvorens men het weer vergeet !

*Alvorens
men
het weer
vergeet...*

RECHTSTREEKSE INTERNATIONALE TARIEVEN

In ons nummer van december 1962 hebben wij gesproken over de rechtstreekse internationale tarieven waarin de verzender de rechtstreekse vrachtprijzen tot op het punt van bestemming in het buitenland kan vinden. Die prijzen omvatten zeer dikwijls de bijkomende kosten die op de verschillende bereden spoorwegen gelden en inzonderheid de kosten voor douaneformaliteiten. Het nut van dergelijke tarieven voor de cliënteel hoeft wel niet onderstreept. Aan de hand van die prijzen kan men inderdaad gemakkelijk de kostprijs van het goed ter bestemming bepalen en kan men de met zijn belangen best strokende verbruiks- en productiemarkten prospecteren.

Bovendien beschikken de klanten voor sommige gevallen over een keuze van reismogelijkheden waarvoor de prijzen onderling op de goedkoopste zijn gelijkgeschakeld; zij kunnen dus de reisweg kiezen die hen de gerieflijkste en de snelste blijkt te zijn en daarbij toch het voordeel van de goedkoopste weg behouden.

Ten slotte zijn sommige haventarieven bedoeld om de vervoerprijzen gelijk te schakelen over de verbindingen met de verschillende betrokken zeehavens en de klanten kunnen dus de voordeligste weg kiezen, rekening houdend met de plaats- en vrachtkosten en de verscheidenheid of de veelvuldigheid van de overvaarten.

Veel van die tarieven vergen moeizame onderhandelingen met de vreemde spoorwegen en soms aanzienlijke tariefoffers.

De opsomming en de ontleding van de talrijke internationale tarieven die belang bieden voor de Belgische cliënteel, vallen buiten het bestek van dit artikel.

Het toepassingsgebied van die tarieven is overigens zeer veranderlijk: sommige zijn beperkt tot één verbinding en tot één bepaald goed, terwijl andere, zoals het rechtstreeks Belgisch-Duits tarief praktisch voor het gezamenlijk verkeer tussen België en de Duitse Bondsrepubliek gelden. Zij worden over het algemeen ambtshalve toe-

gepast; nochtans kunnen bepaalde voorwaarden gesteld worden en de verzenders hebben er belang bij inlichtingen in te winnen bij de vertrekstations of de inlichtingskantoren van de spoorweg.

Anderzijds kan het zijn dat sommige, principieel algemeen toepasselijke tarieven slechts de voornaamste verbindingen en goederen vermelden. Nochtans bestaat de mogelijkheid ze ook voor andere soorten verkeer te laten gelden wanneer dit verkeer omvangrijk genoeg is om de nodige onderhandelingen met de betrokken vreemde spoorwegen te verantwoorden.

Dit is het geval voor het zogenoemd „Bös/Nös”-tarief dat geldt tussen de Belgische zeehavens en Oostenrijk of omgekeerd.

De prijzen van dit tarief zijn berekend door samentelling:

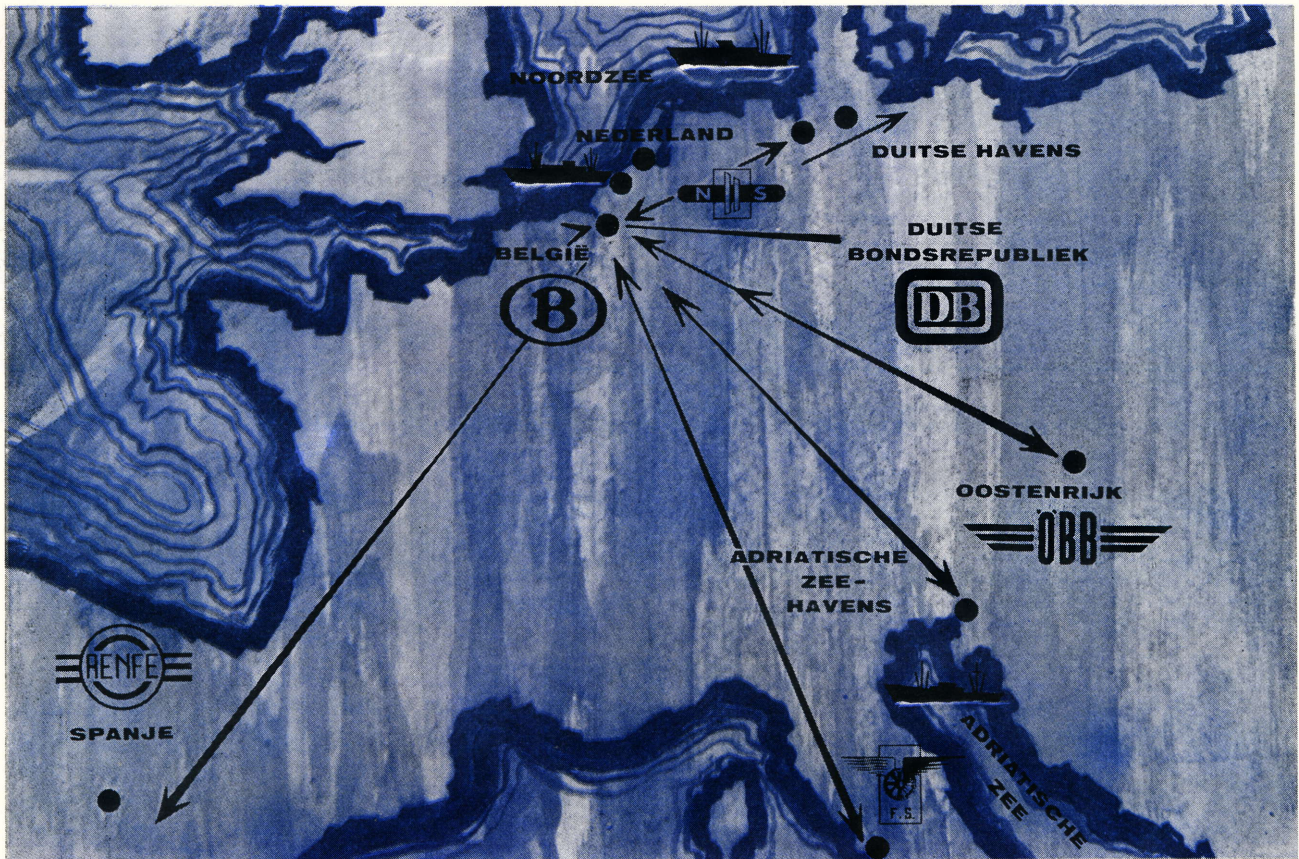
— van de Oostenrijkse vrachtprijzen tot aan de Duitse grens;

— de Duitse vrachtprijzen die min of meer aanzienlijke verminderingen omvatten naar gelang van het peil der vrachtprijzen tussen de betrokken Oostenrijkse stations en de havens van de Adriatische Zee enerzijds, en, tussen diezelfde stations en de Duitse Noordzeehavens anderzijds; die Duitse vrachtprijzen zijn dezelfde tussen de Oostenrijkse grens en de Belgische of Nederlandse grens.

— de identieke vrachtprijzen tussen de Nederlandse grens en de havens van Rotterdam of Amsterdam, enerzijds, en van de Belgische grens naar Antwerpen, anderzijds.

Toeslagen of verminderingen op die laatste prijzen worden voor de andere havens aangerekend volgens hun ligging ten opzichte van de voornaamste havens.

De belanghebbende verzenders treden best in verbinding met de handelsagent van de spoorweg voor hun verkeer herkomstig van of met bestemming naar Oostenrijk, wanneer de verbinding of het goed die hun interesseren niet speciaal in het tarief voorkomen.



ONZE HANDELSAGENTEN :

IN BELGIË :

M. VAN DER BORGHT
 M. HERREMANS
 M. LEVECQ
 M. VAN CLEYNENBREUGEL
 M. RUYFFELAERT

Denderstraat 49
 Koningin Astridplein (Centraal Station)
 61, avenue de la gare
 Station
 Anspachlaan 153B

Aalst
 Antwerpen
 Aarlen
 Brugge
 Brussel

Telefoon
 (053) 261.15
 (03) 33.02.68
 (063) 211.15
 (050) 369.97
 (02) 11.95.50
 12.13.50

M. MAINIL
 M. GOFFIN
 M. VAN DER VEKEN
 M. VOLANT
 M. LODEWEYCKX
 M. MUSICK
 M. SCHMITZ

1 Quai de la gare
 Station
 K. Maria Hendrikaplein, 2
 Statieplein, 21
 Station
 Station
 42, rue de la Casquette

Charleroi
 Ciney
 Gent
 Hasselt
 Kortrijk
 Leuven
 Luik

(07) 32.73.73
 (083) 217.72
 (09) 22.71.00
 (011) 232.65
 (056) 200.49
 (016) 277.03
 (04) 23.17.13
 23.22.85

M. VANDEVIJVERE
 M. BEUGNIES
 M. PERIN
 M. DIEU
 M. LEJEUNE

Station
 14, Square F. Roosevelt
 52, rue Godefroid
 10, rue Hôpital Notre Dame
 14, rue Xhavée

Mechelen
 Bergen
 Namen
 Doornik
 Verviers

(015) 164.82
 (065) 359.79
 (081) 230.84
 (069) 258.45
 (087) 308.40

IN HET BUITENLAND :

M. ROELKENS
 M. SCHOOS
 M. PIRONT
 M. MESTDAGH
 M. DURY
 M. KRUCHTEN

Leidseplein, 5-7
 Viaduktstrasse, 60
 Bahnhofvorplatz, 3
 Regentstreet, 167
 2, place de Paris
 14, rue du 4 septembre

Amsterdam
 Basel
 Köln
 London
 Luxembourg
 Paris

24.59.59
 24.40.77
 21.27.61
 Regent 1491
 223.93
 Richelieu 4041

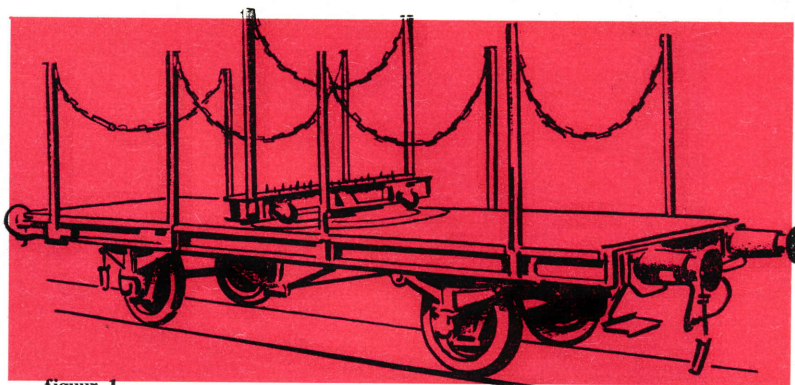
ONZE INLICHTINGSKANTOREN (internationale vervoerprijzen voor goederen):

Antwerpen Dokken en Stapelplaats
 Brussel

Noorderplaats
 Ravensteingalerij, 4

Telefoon
 (03) 32.31.31 (telex: Railbel Antw 814)
 (02) 13.41.10 (telex: Obelcom Bru 21.502)

voorschriften betreffende het laden van goederenwagens



figuur 1

De Internationale Wagenunie heeft zopas voorschriften en raadgevingen gepubliceerd over het laden van goederenwagens. De brochure, met talrijke concrete geïllustreerde voorbeelden, kan door de belanghebbende afzenders aangekocht worden in het station dat hen bedient. Wij nemen ons voor in ons bulletin bij opeenvolgende delen een korte inhoud van dit werk op te nemen.

Hierna zijn enkele algemene voorschriften samengevat.

Gewicht per as en gewicht per strekkende meter.

Reeds tweemaal (december 1961 en oktober 1962) hebben wij gesproken over het maximumlaadvermogen van de wagens, dat bepalend is voor het gewicht per as dat door elk der bij een vervoer betrokken spoorwegen is toegelaten. Wij komen daar dus niet meer op terug. Deze beperking is de belangrijkste, doch niet de enige. Men begrijpt best dat een lading zich onder verschillende aspecten kan voordoen: geconcentreerd over een kleine lengte in het midden van de wagen of verdeeld over geheel de laadvloer. Een wagen is niet gebouwd om een massa die gelijk is aan zijn laadvermogen, geconcentreerd in het midden, te dragen. De lading moet over de lengte derwijze verdeeld zijn dat het gewicht per strekkende meter een bepaald maximum niet overtreft. In een bijlage van de brochure zijn de door elke spoorweg aangenomen cijfers aangegeven. Dit maximum is 8 ton voor België (het hoogste), doch sommige spoorwegen nemen slechts 3,2 t per strekkende meter aan. Op sommige wagens staan, aan weerszijden en op gelijke afstanden van het midden van de langsliggers, verscheidene merken die het maxi-

mumgewicht aangeven dat voor geconcentreerde ladingen is toegelaten (figuur 1).

Verdeling van de lading.

De spoorweg vraagt — en dit is slechts logisch — dat de lading over de gehele oppervlakte van de vloer zo goed mogelijk wordt verdeeld. Elke te ongelijk verdeelde lading, waarbij een wiel abnormaal wordt belast (wat men kan zien aan de samendrukking van de draagveren) kan leiden tot de weigering van het vervoer.

Laadprofiel.

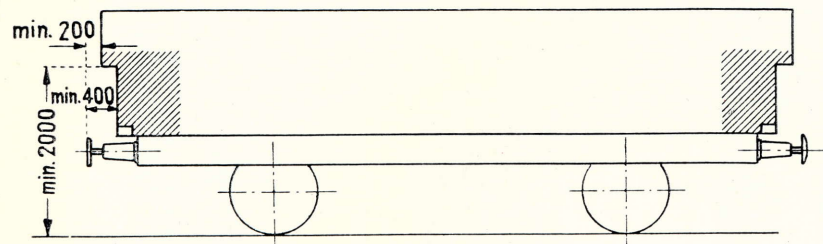
In ons nummer van oktober van 1962 hebben wij een afbeelding gegeven van het internationale laadprofiel alsook van het Belgische en het Britse laadprofiel. Het internationale laadprofiel is door al de spoorwegen aangenomen met uitzondering van de British Railways (geheel het net) en ook van de Franse Spoorwegen (enkel voor enige baanvakken). Om rekening te houden met het doorrijden van de bochten moet er tussen de ladingen en het profiel een horizontale afstand zijn die afhangt van de kenmerken van de wagen en van de lading.

Ladingen die over de kopdwarsbalk uitsteken.

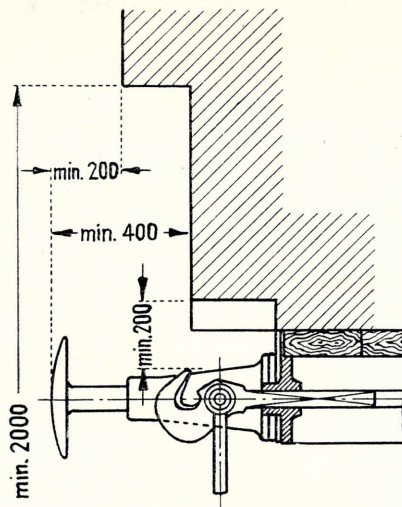
De lading mag over de kopdwarsbalk van de wagen slechts binnen zekere grenzen uitsteken, zoals afgebeeld met de figuren 2 en 3 (blz.7).

Indien die voorwaarden niet vervuld zijn, moet men veiligheidshalve een platte wagen bijvoegen waarboven de kop van de lading vrij kan bewegen. De brochure vermeldt de gebruiksregels voor de veiligheidswagens.

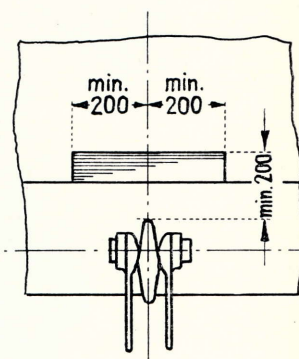
In alle gevallen moet de lading voor het aan-



figuur 2



figuur 3



figuur 4

koppelen van de wagens een vrije ruimte laten met een hoogte van ten minste 200 mm boven de trekhaak en een breedte van ten minste 200 mm aan elke kant van de aslijn van die trekhaak (figuur 4).

Schikking en stouwing van de lading. — Enkele algemene voorschriften.

— De lading mag niet boven op de wanden van de wagen rusten.

— Voorwerpen die aan beide uiteinden niet even zwaar of niet even dik zijn, moeten derwijze geplaatst zijn dat de dikke met de dunne uiteinden en de zware met de lichte uiteinden afwisselen.

— Stukken die schuin moeten geplaatst worden, omdat ze geen effen steunvlak hebben of die verticaal geplaatst buiten het laadprofiel zouden steken, mogen niet in schuine stand gehouden worden met kettingen, staaldraad, verlengstukken of koorden alleen, doch moeten stevig gesteund worden met schragen of andere aangepaste middelen.

— Zware stukken moeten derwijze geschikt worden dat de lading over verscheidene langsliggers of dwarsbalken van de wagen verdeeld is. Wanneer de steunvlakken te klein zijn of wanneer de lading te geconcentreerd is, moet men bijkomende steunstukken gebruiken. De ligging van het zwaartepunt mag de veiligheid niet in gevaar brengen.

Lading op verscheidene wagens.

Zeer lange voorwerpen die niet op één wagen kunnen rusten, mogen op twee of meer wagens geladen worden.

Voor de lading van stijve voorwerpen moet men twee wagens met een draaischamel gebruiken.

Voor buigzame voorwerpen (spoorstaven, rond betonijzer) mag men verscheidene wagens gebruiken die al of niet een draaischamel hebben. De wagens met een draaischamel worden rechtstreeks ofwel met tussenvoeging van een wagen gekoppeld ofwel verbonden met de lading zelf, wanneer die lading de trek- en de drukkrachten kan verdragen. In dit laatste geval wordt het vervoer nochtans een „buitengewoon vervoer”.

De brochure bevat alle nodige aanwijzingen over dergelijk vervoer.

(wordt voortgezet).

**aanvragen
van vervoerprijzen
per telex**

In ons informatieblad nr 4 van oktober 1963 deelden wij mede hoe inlichtingen over tarieven voor het internationaal goederenvervoer te Brussel en te Antwerpen per telex kunnen bekomen worden.

Ten gerieve van onze buitenlandse lezers weze verduidelijkt dat om het telex-toestel van ons inlichtingskantoor te Antwerpen Dokken en Stapelplaats te bereiken vooraf het cijfer 3 dient gevormd en vervolgens het indicatief RAILBEL ANTW 814.



Skiërs, profiteert van uw week - ends



Foto: CUSSAC

Hoewel dat sommigen zal verbazen, durven wij toch beweren dat België een wintersportland is.

Natuurlijk zijn de Belgische Ardennen niet het Mekka van de skisport. Men moet er zich niet aan verwachten skiërs uit de hele wereld naar Ovat te zien toestromen.

Het spreekt dus vanzelf dat de volgende regels niet bestemd zijn voor de kampioenen die skipisten in overeenstemming met hun kunde wensen te vinden, evenmin trouwens als voor de modepopjes die meer denken aan de originaliteit van hun „fuseaux” en hun anorak dan aan hun schoenen en „latten”; die lieden gaan natuurlijk best hun winterverlof in het buitenland doorbrengen.

Doch wij menen dat de opwindende skisport in België verdient gepopulariseerd te worden en wij zouden de door de winter inactief geworden sportlui, de jongelieden van onze grote steden en zij die in de zomer meermaals een week-end aan zee doorbrengen, er willen van overtuigen **dat het even eenvoudig is één of een paar dagen naar de wintersporten te gaan.**

Nog veel te weinig Belgen kennen de ruwe schoonheid van die stuurse streek op het „dak van België”. Nauwelijks 10 jaar geleden liepen er elke winter nog onfortuinlijke wandelaars in de sneeuw verloren. Aan de rand van die streek: de Venen, gedomineerd door het „signal de Botrange” (700 m), kwamen onze winterstations tot stand.

Van in oktober, november, wanneer de wind naar het noord-westen draait, wordt het klimaat guur en komt er sneeuw, soms tegengewerkt door vochtige luchtstromingen uit het zuid-westen. Niettemin valt het niet zelden voor dat in de Venen een dikke laag sneeuw ligt terwijl de thermometer te Brussel nog 7^o tot 8^o aanwijst. Wie had dergelijk verschil van temperatuur kunnen vermoeden?

Sommige jaren hebben de skiërs aldus de Belgische pisten kunnen benuttigen tot in april!

En de verplaatsing dan?

Zoals wij reeds hoger zegden is het veel gemakkelijker om het plateau te bereiken dan men over het algemeen denkt.

Wij spreken niet over de lieden die met de wagen gaan, hoewel de te nemen wegen dikwijls beïjzeld zijn en dus niet gemakkelijk te berijden, zodat het comfort van de trein en de opvallende stabiliteit van de autobussen uit de streek nog meer te waarderen is.

Neen wij willen de nadruk leggen op het feit dat in België werkelijk iedereen, inzonderheid met de trein en de gemeenschappelijke vervoermiddelen, gemakkelijk naar de skivelden kan.

Sommige skistations kunnen gemakkelijk op één dag bezocht worden, terwijl andere minder gemakkelijk te bereiken plaatsen dan meer aangewezen zijn voor diegenen welke een tweedaagse week-end aan de skisport willen besteden.

Met de 50% verminderingskaart op de trein, aangevuld met een autobusrit, liggen al de Belgische skivelden wijd open voor de liefhebbers van een opkikkerende sport. Die kaart, welke een maand geldig is en niet veel kost (200 F in tweede klasse), geeft gedurende de geldigheidsperiode recht op biljetten met 50% verminderde prijs.

Bij wijze van inlichting geven wij hierna een lijst van de Belgische skiplaatsen met verschillende nuttige aanwijzingen en inzonderheid het middel om ze per trein en autobus te bereiken.



Skipiste te Ovifat (Robertville) Foto: "Oost-West

OVIFAT

Met de trein tot Verviers en daar, aan het station, de bus van 9u.15 (lijn 390) die om 9u.55 ter plaatse aankomt.

Hoogte van de banen: 600 m.

Toegang: 10 F

Een skilift. Een panoramisch chalet met restauratie.

Inlichtingen over de besneeuwing

M. GAZON, tel. Elsenborn 080/460.66.

Terugkeer: bus te 18u.07, lijn 390, 18u.47 aankomst te Verviers.

SPA

Per trein tot Spa.

(5 km mooi traject scheiden de banen van het spoorwegstation).

Per taxi: 80 F voor 5 personen.

Men kan dikwijls per ski tot bij de inkom van de stad afdalen.

Hoogte van de baan: 500 m; helling: 25%.

Een vertrekelling voor middelmatige skiërs.

1 hellingoptrekinrichting. Een sleebaan.

Inlichtingen over de besneeuwing bij d.

Dienst voor toerisme te Spa, tel. 087/71.700e

Verkoop van warme dranken.

FRANCORCHAMPS

Met de trein tot Spa en vandaar met de bus van 11u.38 aan het station (lijn 44a van de N.M.B.S.).

Hoogte van de baan: 350 tot 400 m.

Toegang: 10 F.

Slalommogelijkheid. Een springschans.

Twee skiliften.

Inlichtingen over de besneeuwing: de heer

COUVREUR, tel. 087/23741.

Terugkeer: de bus vertrekt om 18u.25 naar Spa.

BEVERCE (MALMEDY)

Per trein tot Verviers, voor het station de bus van 9u.25 (lijn 395) naar Malmédy, aankomst te 10u.20.

Van Malmédy, 40 F per taxi voor 5 personen of een uur te voet.

Hoogte van de piste: 500 m; helling 18%.

1 skilift: 20 F voor 6 ritten.

Restauratie ter plaatse.

Inlichtingen over de besneeuwing: hoeve

LIBERT, tel. 080/772.47.

Terugkeer: om 18u.32 te Malmédy de bus naar Trois-Ponts (lijn 45 van de N.M.B.S.) of, om 18u.27 naar Verviers (lijn 395).

JALHAY

Bus te Verviers om 10u.27 aan het station (lijn 1261).

Hoogte van de baan: 375 m; 12 tot 20% helling.

Verhuren van ski's en inlichtingen over de besneeuwing: **M. LECLERCQ, tel. 087/672.07.**

Terugkeer: bus naar Verviers te 17u.55

REULAND

Bus 395 aan het station te Verviers. Vertrek 9u.25.

Baan: sneeuwwegen. Helling 18%.

Terugkeer: 17u.25 (bus lijn 395) naar Verviers.

BUTGENBACH

Bus (lijn N.M.B.S. 45) aan het station Trois-Ponts te 9u.02 of aan het station Verviers te 9u.15 (lijn 390).

Sneeuwveld voor wandelingen.

Terugkeer: 17u.25 (lijn 45).

Voor inlichtingen over de besneeuwing kunt u:

1) naar de radio luisteren, na het gesproken dagblad van de RTB te 13 u. of naar de BRT donderdag, vrijdag en zaterdag te 12u.30.

2) telefoneren:

te **Luik:** naar de Toerismedienst (tel. 52.36.00)

te **Brussel:** — Touring Club (tel. 11.65.60)

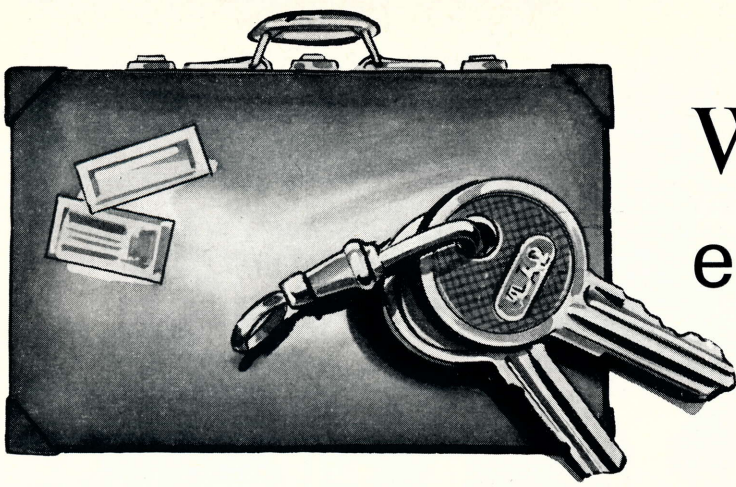
— Informatiecentrum (tel. 18.05.29)

— Commissariaat Generaal voor Toerisme (tel. 13.38.60)

— Royal Automobile Club (tel. 13.16.93)

— Toeristische Vereniging van Spoorwegmannen (tel. 18.20.21)

te **Antwerpen:** naar V.T.B. (tel. 31.09.95).



weldra: een zorg minder

Wij zijn eerlijk tegenover onze lezers en klanten... en daarom geven wij toe dat het vraagstuk van het vervoer per spoor van hun bagage hen reeds meer dan eens begrijpelijk heeft kregelig gemaakt, inzonderheid voor de reizen naar het buitenland.

Het douaneonderzoek geeft daar meestal aanleiding toe.

De reiziger die, de handen vrij, wil reizen, moet zijn bagage in het station van vertrek laten registreren.

Doch hij moet deze aan de douanecontrole bij de uitreis uit België aanbieden.

Hij kan dat doen vóór hij vertrekt, in de vaste douaneposten die in sommige grote stations fungeren of nog bij de reizende douaneploeg in de stations waar deze op de trein komt om haar opdracht te vervullen.

Indien de reiziger een van beide handelwijzen niet heeft kunnen benutten, kan hij zijn verplichtingen nakomen bij diezelfde reizende douaneploeg door naar de pakwagen te gaan, hetzij onderweg, hetzij bij een van de treinstilstanden. Dat alles is zeer ingewikkeld.

Doch wij durven de „onaangenaamheid” niet omschrijven voor de reiziger die 's nachts de grens overschrijdt en verplicht is in een plotsende regen naar de pakwagen te gaan langsheen een perron van een dikwijls slecht tegen de weersomstandigheden beschut grensstation.

In dergelijke omstandigheid is het trouwens gebruikelijk zijn bagage te laten registreren in een groot station (Brussel-Zuid of Antwerpen-Centraal) waar een vaste douanepost is en dit met bestemming naar een vreemd station waar eveneens een douanepost is.

Diezelfde handelwijze is trouwens verplicht in het geval dat de reiziger niet met dezelfde trein als zijn bagage reist (wanneer hij zijn bagage vooruitstuurt bij voorbeeld).

Dit alles vormt slechts een gedeelte van het vraagstuk: de uitreis uit België. Gelijkaardige

moeilijkheden doen zich voor bij de inreis in het vreemd land. Hoeveel reizigers die in Madrid aankomen, hebben niet reeds met verstomming vernomen dat hun bagage door de douane te Irun was ingehouden? Dergelijke volstrekt onaannemelijke stand van zaken heeft geleid tot het geleidelijk verdwijnen van de geregistreerde bagage omdat de reiziger nu zijn bagage mee in de rijtuigen neemt en er de doorgangen verspert. Ten aanzien van dergelijke toestand die wij euphemistisch als ouderwets bestempelen, hebben de betrokken spoorwegen besloten te moderniseren.

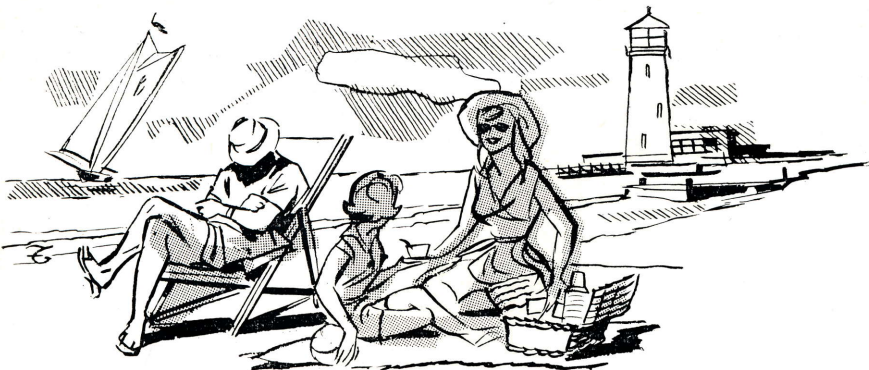
De besprekingen hebben tot een overeenstemming geleid.

Weldra dus zal een vereenvoudigde handelwijze worden ingevoerd voor het vertollen van de geregistreerde bagage in internationaal verkeer naar de Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje en Zwitserland.

Daartoe is een formulier ingevoerd „Douaneverklaring voor geregistreerde bagage” die de reiziger bij de registrering van zijn bagage wordt overhandigd; goed ingevuld en ondertekend heeft ze dezelfde waarde en dezelfde uitwerking als de gebruikelijke mondelinge verklaring welke door de douanediensten wordt gevergd. Zij ontslaat de reiziger ervan aanwezig te moeten zijn bij het vertollen van zijn bagage. Die wordt aan de douane door de diensten van de spoorweg aangeboden waardoor de formaliteiten worden bespoedigd en het vervoer versneld.

De douane behoudt zich natuurlijk het recht voor de juistheid van de verklaring na te gaan. Met dit doel moet de bagage kunnen onderzocht worden. Tenzij de reiziger zijn koffers wil openlaten kan hij ze afsluiten op voorwaarde dat hij de sleutels aan de spoorwegbedienden geeft bij de registrering van de bagage.

Wij hopen dat die nieuwe formule deugdelijk zal zijn.



internationale dienstregeling voor de zomer 1964

De dienstregeling van een bepaald aantal internationale treinen wordt voor de komende zomer aanzienlijk verbeterd. Wij citeren inzonderheid:

1. De autonachtexpressen.

Wegens het succes dat de trein Schaarbeek-Avignon in 1963 heeft genoten, zal hij in 1964 tweemaal in plaats van eens per week rijden.

Van 26 maart af zal een trein donderdags rijden, terwijl van 31 mei een tweede trein 's zondags wordt ingelegd. Van beide treinen wordt de samenstelling vergroot. De verbinding *Schaarbeek-Narbonne* zal in die zin verbeterd worden dat de wekelijkse trein vrijdags in plaats van 's zondags zal rijden en dit van 5 juni tot einde september. In de richting Noord-Zuid zal de ritduur 45 minuten worden ingekort; in de trein zullen 8 autodraagwagens in plaats van 4 lopen.

Anderzijds blijft de huidige regeling behouden voor:

— de verbinding Oostende-München, twee treinen per week van 2 juni tot 25 september;

— de verbinding Oostende-Milaan, drie treinen per week van 16 juni tot 3 september. Te noteren valt dat de samenstelling van de 3 autonachtexpressen Oostende-Milaan ten opzichte van 1963 zal worden vergroot.

— De verbinding Amsterdam-Düsseldorf - Bressoux - Avignon, twee treinen per week van 24 maart tot 27 september.

2. De verbindingen met Trans-Europ-Expressen (T.E.E.).

Van juni 1964 zullen de T.E.E.-treinen op het traject Parijs-Brussel-Amsterdam samengesteld zijn uit nieuwe luxerijtuigen, geslept door elektrische veelstroomlocomotieven. Buiten de rijtuigen met afdelingen, met het nieuwste comfort uitgerust, zullen in die T.E.E.-treinen restauratiewagens,

keukenwagens en een bar-wagen lopen.

De reis Brussel-Parijs zal, zonder stilstand onderweg, **2u30** duren, waarbij de controle van de douane en de staatsveiligheid onderweg in elke richting zal geschieden. Wij brengen U dan, op de volgende bladzijde, de T.E.E.-dienstregeling die van 31 mei 1964 op de lijn Amsterdam-Brussel-Parijs zal gelden:

Binnenaanzicht van een ligwagen.



Amsterdam	V	↓	9.01		18.10
Brussel Zuid	A		11.40		21.—
	V		7.30	17.18	21.10
Paris Nord	A	↓	10.08	14.20	19.53
					23.40

Amsterdam	A	↑	12.40		23.20
Brussel Zuid	V		9.57		20.32
	A		9.50	14.30	20.24
Paris Nord	V		7.20	12.—	17.54
					20.42

De samenstelling en de dienstregeling van de T.E.E.'s naar Zwitserland en Duitsland wordt niet gewijzigd.

3. De verbinding Frankrijk-België-Nederland met klassieke treinen.

Er zal voor gezorgd worden dat de reizigers meer tijd hebben voor het middagmaal, dank zij enige oordeelkundige verschuivingen in de dienstregeling.

4. De Italia-Express.

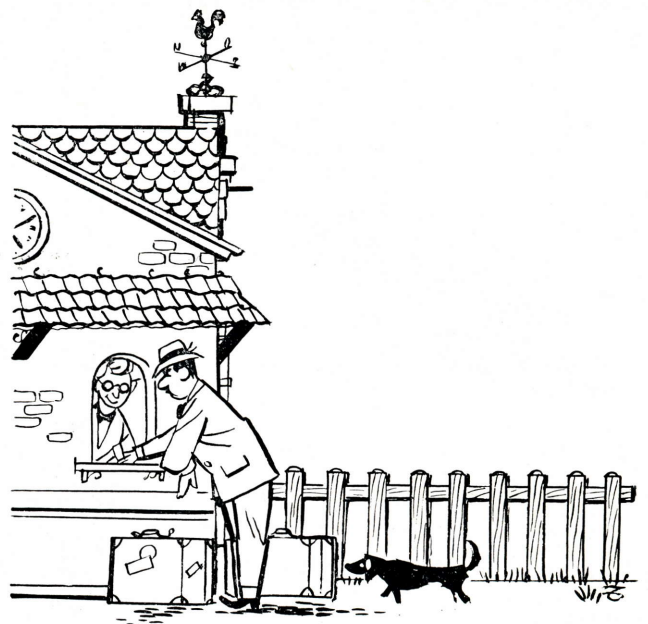
De Italia-Express blijft ongewijzigd behouden. Nochtans, om de doorreis naar Rome voor de slaapwagen- en ligwagenreizigers zeker te waarborgen, werd het vertrek van de aansluitende trein Milaan-Rome verlaat, waardoor de belanghebbenden 22 minuten overstaptijd hebben in plaats van 15.

5. De verbinding Frankrijk-België-Duitsland.

Twee treinen van de lijn Parijs-Keulen zullen voortaan naar Hannover doorlopen met de volgende dienstregeling:

7.48		Parijs	↑	22.12
12.54	↓	Luik Guillemins		17.09
15.10		Keulen		14.34
19.25	↓	Hannover		10.17

De dienstregeling van de andere treinen blijft behouden.



WAAR een spoorwegbiljet voor het buitenland kopen?

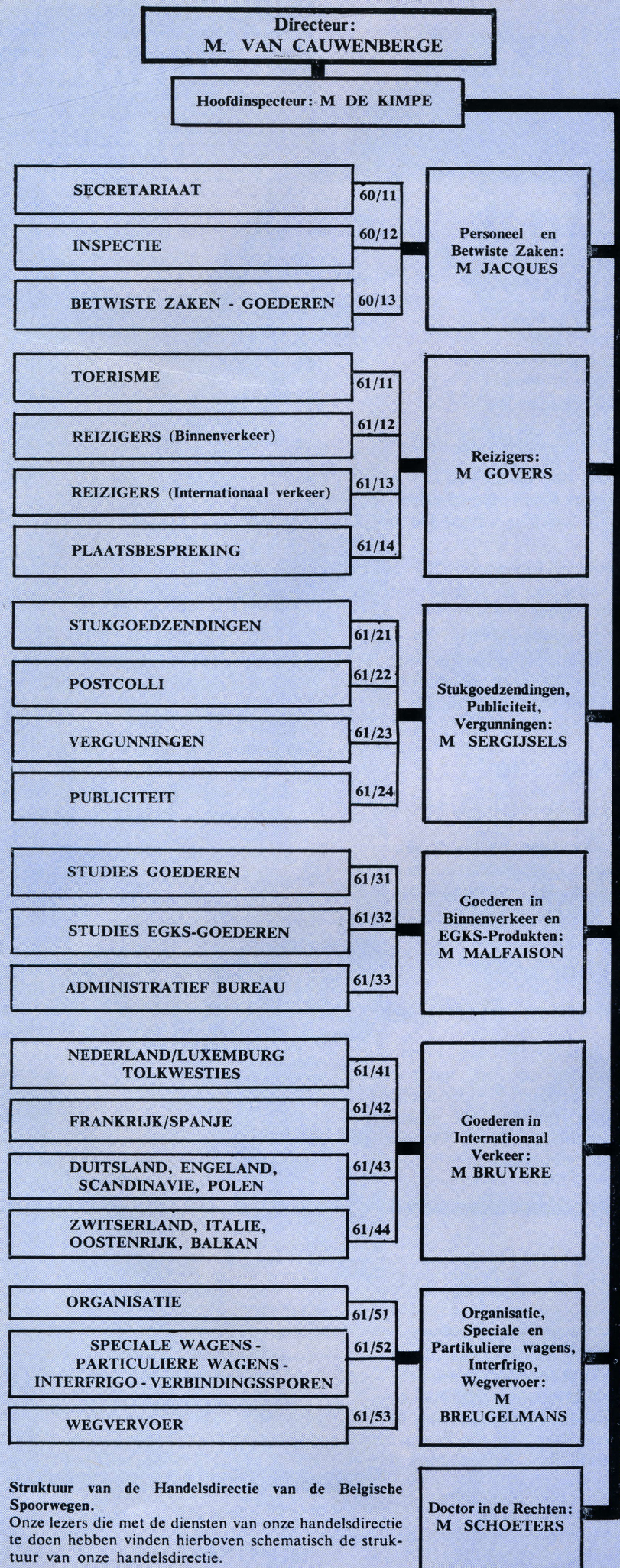
U woont op het platteland en U moet naar het buitenland.

Dicht bij uw woonplaats is er een station, maar ja, het is maar een stationnetje waar niet veel treinen zich verwaardigen stil te houden. U vraagt zich af of het wel enig nut heeft naar dat stationnetje te gaan om uw biljet te kopen. Trouwens, zal er dan ook wel voor de plaatsbespreking gezorgd worden? Wel uw veronderstelling is juist, want niet alle stations beschikken over de nodige tariefdocumenten om internationale biljetten uit te reiken. Doch ook de kleine stations zijn daar om U te dienen. Zij zullen uw aanvraag aan een belangrijker station overmaken en U het gewenste biljet bezorgen. Gelet op de tijd die wordt geveerd om de formulieren over te zenden, moet U de aanvraag drie dagen voor het vertrek indienen. Ook voor de plaatsbespreking staat het „kleine station” ter beschikking om uw aanvraag aan de bevoegde dienst over te maken. De uitreiking van bespreekbewijzen voor zitplaatsen (alsook voor ligwagens) begint een maand voor het vertrek van de trein (acht dagen voor de internationale treinen die uit Oostende vertrekken).

De volgende stations kunnen onmiddellijk de reizigers gerieven zonder tussenkomst van een ander station :

- | | |
|----------------------|--------------------|
| AALST (Noord) | HERBESTHAL |
| ANTWERPEN (Centraal) | KORTRIJK |
| ANTWERPEN (Oost) | LEUVEN |
| ARLON | LIEGE (Guillemins) |
| BRUGGE | MECHELEN |
| BRUSSEL (L. W.) | MONS |
| BRUSSEL (Noord) | NAMUR |
| BRUSSEL (Zuid) | OOSTENDE |
| CHARLEROI (Sud) | TOURNAI |
| GENT (St. Pieters) | VERVIERS (Central) |
| HASSELT | |

**STRUKTUUR VAN DE HANDELSDIRECTIE
VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN**



Struktuur van de Handelsdirectie van de Belgische Spoorwegen.
Onze lezers die met de diensten van onze handelsdirectie te doen hebben vinden hierboven schematisch de structuur van onze handelsdirectie.

**Gebruik
op de feestdagen
van de sociale
abbonementen
geldig van maandag
tot zaterdag.**

De werklieden die 'szondags niet moeten werken schaffen zich gewoonlijk een sociaal abonnement aan voor één week, geldig van maandag tot zaterdag.

In principe, is dit abonnement niet geldig op de wettelijke feestdagen.

Nochtans, indien de houder werkelijk verplicht wordt te werken op een feestdag die in de week valt, mag hij zijn abonnement zonder bijkomende betaling gebruiken, op vertoon van een attest waarbij de werkgever bevestigt dat de belanghebbende moet werken.

**Afhaling
en bestelling
aan huis van
expreszendingen.**

Sinds het begin van dit jaar doet de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de afhaling en bestelling aan huis van de expreszendingen niet meer op de zon- en feestdagen. Uitzondering werd hierop evenwel gemaakt voor de feestdagen die een zondag niet onmiddellijk voorafgingen, of er niet op volgden. Daar bleek dat slechts weinige afzenders of geadresseerden op de bedoelde dagen kunnen bereikt worden, werden de afhaal- en besteldienst afgeschaft op al de feestdagen, op welke dag ze ook zouden vallen. Anderzijds wordt ook de bestelling aan huis op zaterdagavond niet meer gewaarborgd voor expreszendingen die niet vóór 16 uur aankomen in het station van aankomst dat met de aanhuisbestelling belast is.

**Opheffing van
de toegangscontrole.**

Van 1 november 1963 af zal, bij wijze van proef, de toegangscontrole worden afgeschaft in de stations Gent-St.-Pieter en Liège-Guillemins.

De uitgangcontrole blijft behouden.

Nochtans hebben enkel personen in het bezit van een geldig vervoerbewijs of van een perronticket vrije toegang tot de gangen en perrons van deze stations.

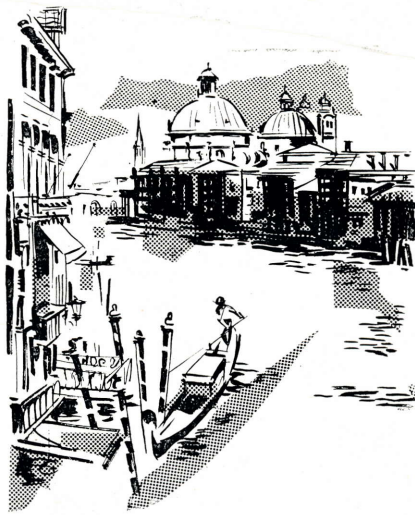
De opheffing van de toegangscontrole geschiedt met het doel de wegen welke naar de perrons leiden doorlopend te ontlasten en elk tijdsverlies te vermijden; zij zal, vooral op de spitsuren, stellig doeltreffend zijn.

Nochtans zal de N.M.B.S. deze maatregel enkel kunnen bestendigen wanneer de cliënteel, blijk gevend van de nodige tucht, bijdraagt tot het welslagen van deze proefneming.

Verkeer met Oostenrijk

De vervolgen 6, 7 en 8 op het internationaal goederentarif Oostenrijk-Belgische Zeehavens / Nederlandse Zeehavens (Bös-Nös) werden respectievelijk op 15 september, 1 en 15 oktober 1963 ingevoerd.

Met die vervolgen werden enkele nieuwe stations en goederen ingelast, alsook drukfouten verbeterd.



Verkeer met Italië

Invoering op 16.9.63 van een 8e vervolg op het internationaal tarief Italië-België (bederfelijke waren). Dit vervolg omvat:

- 1° sommige wijzigingen bij de berekening van de vrachten op Italiaans traject;
- 2° de vermindering van de huidige wederverzendingstermijn voor de te Domodossola en te Franzensfeste wederverzonden zendingen.

Verkeer met de Scandinavische landen

Op 1 oktober 1963 werd een nieuwe uitgave ingevoerd van het internationaal Scandinavisch-Belgisch tarief voor het vervoer van sommige goederen bij wagenlading.

Die nieuwe uitgave is opgevat volgens het model van het type van internationaal tarief dat door de U.I.C. is voorgeschreven en waarin inzonderheid volgende maatregelen zijn opgenomen: — herziening van de prijzen om rekening te houden met de laatste tariefwijzigingen die op de verschillende betrokken spoorwegnetten werden ingevoerd;

- vervanging van de reisweg Grossenbrode-Gedser door de vervoerweg Puttgarden-Rödby (Vogelfluglinie);
- invoering van een nieuw speciaal tarief (nr 24) voor kaas uit Denemarken met bestemming naar verschillende Belgische stations;
- uitbreiding van het speciaal tarief voor sommige metaalproducten (nr 40) tot nieuwe verbindingen.

Verkeer met Centraal - Europa en de Balkanlanden

Op 1 november 1963 werd een nieuwe uitgave van kracht van het tarief Buchs SG - Belgische Zeehavens. Te dier gelegenheid werd het tarief in één enkel document samengevoegd met het gelijklopend tarief Buchs SG - Franse Zeehavens. Al de thans vermelde goederen, met uitsluiting van dood gevogelte, werden erin behouden en er zijn ook prijzen vermeld voor verhuismeubelen.

Ten opzichte van de thans geldende prijzen omvat het nieuwe tarief aanzienlijke verhogingen, inzonderheid voor de tonnagevoorwaarde van 5 t.

Verkeer met Tsjecho - Slowakije

Vanaf **15 oktober 1963** is de haven van Terneuzen (Zeeuws-Vlaanderen) opgenomen in het internationaal tarief België-Tsjecho-Slowakije.

Verkeer met Spanje en Portugal

Op 15 oktober 1963 trad in voege het 9de vervolg op het internationaal tarief „Iberiatarif” toepasselijk op zendingen fruit en verse groenten afkomstig uit Spanje en Portugal, en bestemd voor België.



Veiligheid van het personeel

In het kader van een actie ter voorkoming van arbeidsongevallen, heeft de Directie van het Personeel en de Sociale Diensten van de N.M.B.S. een geïllustreerde brochure uitgegeven die bestemd is voor haar personeel en waarin dit op een suggestieve wijze wordt gewaarschuwd tegen de verschillende gevaren die het bedreigen. Sommige gedeelten van deze brochure kunnen de grote ondernemingen aanbelangen voor de installatie waar spoorwagematerieel rijdt.

Zij kunnen een exemplaar van die brochure bekomen bij de heer **VANNITSEN**, Eerste Inspecteur bij de Directie P.S., Belliardstraat 76 te Brussel 4, telefoon 18.60.50, binnenpost 2332.

Nummer 1
FEBRUARI 1963



De economische problemen van de Spoorwegen in de gemeenschappelijke markt, blz. 3 / Stukgoed, blz. 4 / Het Belgisch tariefstelsel voor vervoer van goederen, blz. 6 / 1.000 km in één nacht, blz. 10 / Douaneformaliteiten, tarief, blz. 11 / De familie „container” maakt het goed!, blz. 12 / In één nacht met mijn auto op de drempel van Spanje, blz. 15 / Tariefberichten. - Europese pool voor Standaardpallets, blz. 16.

Nummer 2
APRIL 1963



De „aquariumwagen”, blz. 2 / Alvorens men het weer vergeet ..., blz. 3 / De Belgische tarievenpolitiek voor het vervoer van goederen, blz. 6 / Mutaties in onze handelsagentschappen, blz. 8 / Sociaal toerisme, blz. 9 / De Pyreneeën, wat zou dat nog?, blz. 11 / Het stelsel Kangoeroe, blz. 13 / Wij doorkruisen heel Europa met Europabus, blz. 14 / Stukgoedzendingen. Palletisering, blz. 17 / Etiketieren van de colli. Een nieuwe veerboot voor de overtocht Harwich-Zeebrugge, blz. 18 / Tariefberichten, blz. 19.

Nummer 3
JUNI 1963



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.

Nummer 4
OKTOBER 1963



Spoorweghaven Antwerpen, blz. 3 / De toekomst van het spoor in België, blz. 7 / Het Belgisch tariefstelsel voor het vervoer van goederen, blz. 9 / „Brussel-Lourdes” per trein dezelfde dag, blz. 11 / Laat uw colli „goed vertrekken”, blz. 12 / Laat uw verpakkingen van het type „kartonnen kist” van een „kwaliteitsstempel” voorzien, blz. 13 / Cilindrische containers P.A. voor poeder- en korrelvormige goederen, blz. 14 / Afschaffing van de foto op het spoorabonnement. - Tariefberichten, blz. 16.

Nummer 5
DECEMBER 1963



Alvorens men het weer vergeet..., blz. 3 / Rechtstreekse internationale tarieven, blz. 4 / Onze handelsagenten, blz. 5 / Voorschriften betreffende het laden van goederenwagens, blz. 6 / Aanvragen van vervoerprijzen per telex, blz. 7 / Skiërs, profiteert van uw week-ends, blz. 8 / Weldra een zorg minder, blz. 10 / Internationale dienstregeling voor de zomer 1964, blz. 11 / Waar een spoorwegbiljet voor het buitenland kopen?, blz. 12 / Structuur van de Handelsdirectie van de Belgische Spoorwegen. - Verschillende inlichtingen, blz. 13 / Tariefberichten. - Veiligheid van het personeel, blz. 14 / Inhoud Spoornieuws jaargang 1963, blz. 15.



het spoor vervoert
60.000.000
ton goederen per jaar
snel, regelmatig
bij alle weer

BELGISCHE SPOORWEGEN



BRUNNEN