

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 1 / FEBRUARI 1964



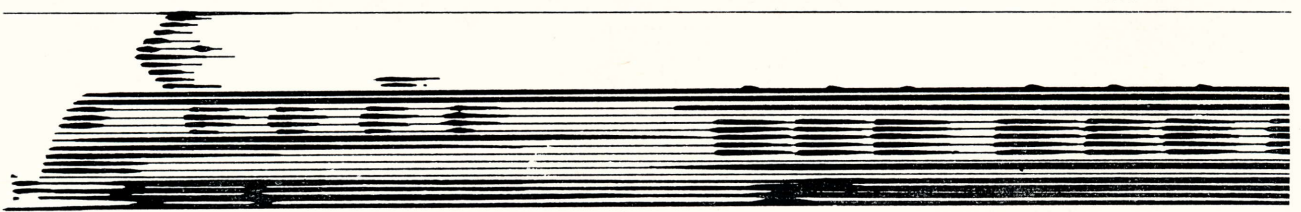
Wegeninfrastructuur (blz. 3).

INHOUD : Wegeninfrastructuur, blz. 3 / Voorschriften betreffende het laden van goederenwagens, blz. 6 / Modernisering van het goederenmaterieel, blz. 8 / Industriële gronden en gebouwen, blz. 10 / Het vervoer van poeder- en korrelvormige stoffen. - Deelneming aan oprichting van „Transfribel“, blz. 11 / Een voorbeeld: de pallet-pool van de vennootschap „Lorraine-Escaut“, blz. 12 / Zakenlui neemt de trein. - Ristorno op de camionnagekosten. - Bericht voor ons geacht lezerspubliek, blz. 14 / Tariefberichten, blz. 15. (Foto's Putman)

Texte français sur demande.

BRUSSEL - WENEN

PER TREIN
MEER DAN 1000 KM.
IN EEN NACHT



rechtstreekse lig- en slaapwagens

vertrek: Brussel Noord 17u32
aankomst: Wenen HBF 10u

BELGISCHE SPOORWEGEN





wegen- infrastructuur

De „American Association of State Highway Officials” (AASHO) heeft zopas een zeer belangrijk verslag uitgegeven over de bestandheid van de wegeninfrastructuur tegen het verkeer.

Voor de eerste maal in de wereld werd een echt groots experiment gedaan op wetenschappelijke grondslagen, na een nauwgezette voorbereiding die nagenoeg 10 jaar heeft geduurd.

De proeven die er in bestonden voertuigen van verschillende typen over wegen en kunstwerken van verschillende modellen te laten rijden, werden dag en nacht 25 maanden lang uitgevoerd met de medewerking van het Amerikaanse leger en onder toezicht van de meest bevoegde experts.

Dit omvangrijk onderzoek toont het belang aan van de belasting per as voor de slijtage van de wegen. Aldus verdraagt een weg van 13 cm dikke betontegels zonder bezwaar het overrijden van een bijna oneindig aantal voertuigen met een last van 1 ton per as, doch wordt hij vernield door het overrijden van twee miljoen voertuigen met een last van 5,5 ton per as en van slechts 50.000 voertuigen met een last van 13,6 ton per as. Het is dus volkomen aangewezen dat het zwaar verkeer bepaalde beperkingen worden opgelegd. Men kan zich ook volkomen gewettigd afvragen of die „zwaargewichten”, grote verslijters van de wegen, voor een toereikend aandeel tussenkomen in de kosten voor het aanleggen en onderhouden van het wegennet ofwel dat zij in feite onrechtstreeks worden gesubsidieerd door de gebruikers van lichte voertuigen.



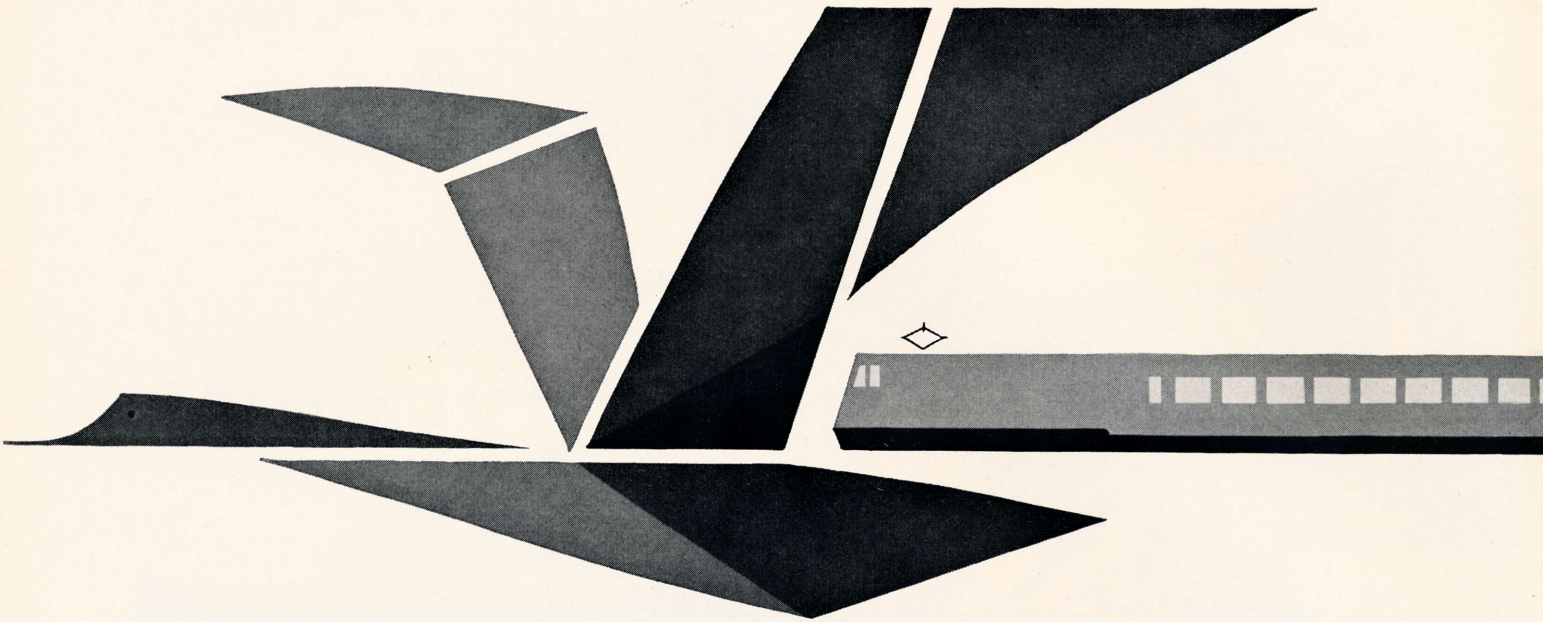
Een versleten weg...

Deze laatste kwestie hebben enkele experts van de Nederlandse spoorwegen trachten op te lossen. De uitslagen van hun onderzoek werden bekend gemaakt in het tijdschrift „De Ingenieur” nr 41 van 11 oktober 1963 ⁽¹⁾.

En ziehier de synthese er van:

Met die studie werd niet beoogd na te gaan of de belastingen en rechten in Nederland door het wegverkeer betaald, al of niet de uitgaven dekken die zij veroorzaken. Het kwam er voor de auteurs gewoon op aan te bepalen of het aandeel van elke categorie voertuigen in de betaalde belastingen kan vergeleken worden met het aandeel van de uitgaven waartoe die voertuigen aanleiding geven.

⁽¹⁾ Berekening van de kosten van de weg in Nederland van enkele groepen weggebruikers, door dr. J. Walter en drs J.W.H. Geerlings.



Het vertrekpunt van de studie vormt dus de toewijzing aan de verschillende categorieën van voertuigen van een bepaald aandeel der totale uitgaven.

Volgens de officiële gegevens kunnen de uitgaven voor het Nederlandse wegverkeer als volgt uiteengezet worden:

a. interest en afschrijving van de weg- bekledingen, bruggen en kunstwerken	40%
b. onderhoud van de geïnvesteerde werken vermeld onder a.	28%
c. interest op het kapitaal geïnvesteerd in de wegbeddingen	16%
d. allerhande kosten (inzonderheid ver- keerspolitie en bewaking van de over- wegen)	16%
	100%

Er werd aangenomen dat men, om de vorenstaande categorieën van uitgaven met een benaderende juistheid te kunnen uitzetten, over volgende verdelingsleutels moest beschikken:

Rubriek a.:

1. Jaarlijks kilometeraantal voor de voertuigen of groepen van voertuigen;
2. Verhouding tussen het gewicht van de voertuigen en de belangrijkheid van het wegdek.

Rubriek b.:

1. Jaarlijks kilometeraantal;
2. Verhouding tussen het gewicht van de voertuigen en de slijtage van het wegdek.

Rubriek c.:

1. Kilometeraantal;
2. Oppervlakte door de voertuigen of groepen van voertuigen ingenomen.

Rubriek d.:

— Jaarlijks kilometeraantal.

Tot nu toe beschikte men niet over voldoende gegevens betreffende de sleutels a-2 en b-2.

Het verslag AASHO heeft de grote verdienste die leemte te hebben aangevuld. Die twee sleutels vormen inderdaad veruit de voornaamste onderscheidsfactoren van de ene categorie van voertuigen tot de andere. Zoals we reeds hoger zegden, dient bijvoorbeeld niet vergeten dat, wanneer het



Wegverslijters.

gewicht per as van 5,5 t stijgt tot 13,6 t voor een weg van een bepaald type (dus te vermenigvuldigen met de factor 2,5 ongeveer) de slijtage dient vermenigvuldigd met :

$$\frac{2.000.000 \text{ assen,}}{50.000 \text{ assen}} \text{ d.i. met de factor } 40.$$

BRUSSEL - KOPENHAGEN DEZELFDE DAG

MET DE "VOGELFLUGLINIE"

BRUSSEL/ND vertrek 7 u. 28
KOPENHAGEN aankomst 23 u. 20

Op grond van die gegevens, alsook van het gewicht, het gemiddeld jaarlijks kilometeraantal en de oppervlakte ingenomen door de voertuigen van de verschillende categorieën, hebben de auteurs het aandeel van de jaarlijkse uitgaven berekend dat normaal aan het verkeer van particuliere personenauto's moest ten laste gelegd worden.

Dit aandeel komt op 40,5% van het totaal der uitgaven, terwijl het in werkelijkheid 55%⁽¹⁾ bedraagt, d.i. 26,4% te veel.

Vervolgens, als type van vergelijking de VW 1200 genomen, stellen zij de verhouding op die er zou moeten bestaan tussen het aandeel van de uitgaven gedragen door die auto en het aandeel dat normaal ten laste komt van een bestelauto, een vrachtwagen van 4 ton, een vrachtwagen van 6 ton, een trekker met aanhangwagen van 12,9 ton. De uitslag van hun berekeningen kan als volgt worden samengevat:

Samenstelling, bij vergelijking met de VW 1200, van het aandeel der uitgaven per bereden kilometer, voor verschillende typen van autovoertuigen:

VW 1200	1,00
Bestelauto	1,23
Vrachtwagen 4 ton	3,47
Vrachtwagen 6 ton	8,33
Trekker met aanhangwagen	17,48

Indien wij nu rekening houden met de jaarlijks door die verschillende categorieën werkelijk afgelegde weg, dan komen wij tot volgende verdelingscoëfficiënten der uitgaven:

⁽¹⁾ Verkeersbelasting, belasting op de benzine en andere, samengerekend op grond van het gewicht der voertuigen en de gemiddelde bereden afstanden.

Bestelauto:	$\frac{22.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 1,23 = 1,50$
Vrachtauto 4 ton:	$\frac{20.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 3,47 = 3,86$
Vrachtwagen 6 ton:	$\frac{30.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 8,33 = 13,90$
Trekker met aanhangwagen:	$\frac{45.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 17,48 = 43,70$

Uitgaande van het feit dat de VW 1200, 26,4% te veel betaalt (zie hiervoren), besluiten de auteurs dat er in werkelijkheid 429 gulden⁽¹⁾ $\times 0,736 = 316$ gulden voor zou moeten betaald worden.

Op grond van vorenstaande coëfficiënten zouden de andere typen van voertuigen

	moeten betalen	terwijl ze betalen	Verschil
Bestelauto	475 gulden	783 gulden	+ 39%
Vrachtwagen 4 ton	1.220 gulden	1.537 gulden	+ 21%
Vrachtwagen 6 ton	4.400 gulden	1.635 gulden	-169%
Trekker met aanhangwagen	13.800 gulden	3.605 gulden	-283%

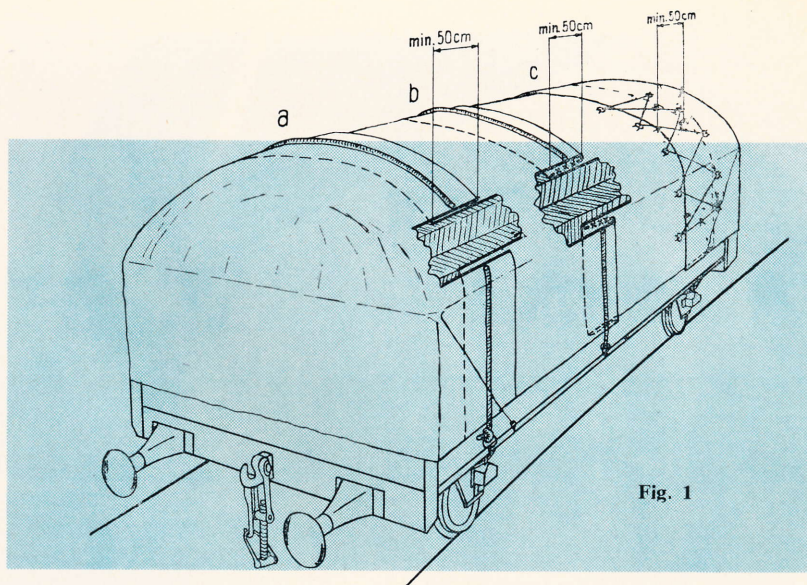
* * *

Wij twijfelen er niet aan dat de toestand in België nauwelijks verschilt van die welke ook Nederland kent. Onze lezers, automobilisten, die zich elke dag ergeren aan de hinder die de „zwaargewichten” in het algemeen verkeer veroorzaken, weten voortaan dat het snel verslijten van onze wegen en autostrades haast uitsluitend te wijten is aan diezelfde voertuigen die zij onrechtstreeks helpen subsidiëren.

In het raam van de inspanningen geleverd door de Regeringen en de E.E.C. om de concurrentievoorwaarden der verscheidene vervoermiddelen te harmoniëren en de economische en de sociale kostprijs van elk dezer te bepalen, verdient dit vraagstuk een grondig en... dapper onderzoek.

⁽¹⁾ Gemiddelde jaarlijkse belasting voor een wagen van dat type.

voorschriften betreffende het laden van goederenwagens



Open wagon met nokstaaf of dekkleedstang.

In ons vorig nummer zijn wij begonnen met de samenvatting van de nieuwe bijlage II tot het Reglement voor het gebruik van wagens in internationaal verkeer, die getiteld is „Voorschriften voor de lading”.

Ziehier een tweede gedeelte van die richtlijnen.

Dekklenden.

1. De dekkleden moeten stevig gespannen worden derwijze dat zij niet door de wind kunnen opwaaien. De dekkleden mogen niet zonder steun gespannen worden van de ene wand naar de andere: zij moeten op de lading of op geschikte steunen rusten en er mogen geen zakken in voorkomen die zich met regenwater kunnen vullen ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Om de toepassing van dat voorschrift te vergemakkelijken, hebben de spoorwegen wagens met dekkleedstang in dienst gesteld (zie foto hierboven).

2. Voor de bevestiging van de dekkleden moeten alle beschikbare ogen en ringen, welke zich in de omgeving van de hoogte van de vloer bevinden, worden gebruikt.

3. De dekkleden mogen niet vastgespijkerd worden. Men mag ze evenmin, zonder geschikte bescherming, rechtstreeks op scherpe hoeken of kanten van de lading laten rusten.

4. Worden verscheidene dekkleden voor een wagon gebruikt, dan moeten de dekkleden elkaar ten minste 50 cm overlappen en behandeld worden op één der volgende manieren (fig. 1):

a. de beide dekkleden overlappen elkaar alleen over 50 cm en hun uiteinden worden bevestigd met een koord die dwars over de wagon gespannen is.

b. de beide dekkleden zijn met elkaar verbonden door middel van eindogen, ze worden omgevouwen zoals hierna is aangegeven en vervolgens bevestigd met een koord die dwars over de wagon wordt gespannen.



Fig. 2

c. indien de dekkleden ogen hebben die geplaatst zijn op 50 cm van de buitenranden, worden de beide dekkleden met elkaar verbonden door middel van die ogen.

Aldus overlappen ze elkaar over de gewenste breedte.

d. met een schuine, zijdelingse bevestiging van ten minste 3 ogen, uitgevoerd overeenkomstig de figuren 3 en 4 (blz. 7).

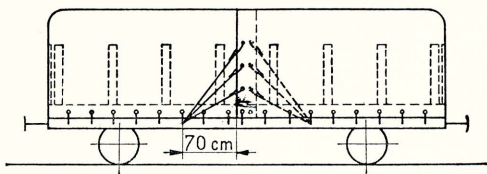


Fig. 3

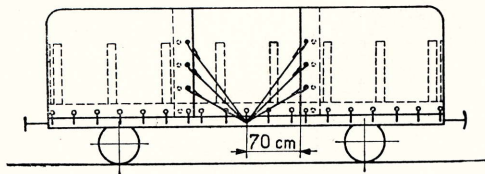
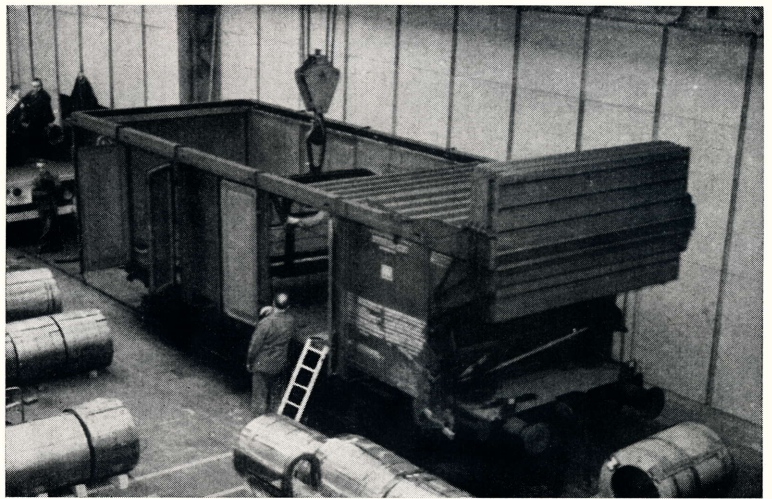


Fig. 4



Wagen met rolluik (Renaud Ducau).

5. Er dient aangestipt dat de eenvoudige overlapping van de dekkleden, zoals zulks beschreven is onder a. niet wordt angewend wanneer het goed moet beschermd worden tegen de regen. In dat geval wordt de schikking van de dekkleden de volgende.



Fig. 5

6. Voor het bevestigen van de dekkleden mag alleen gebruik worden gemaakt van niet-metalen bindmateriaal van goede kwaliteit, bij voorbeeld koorden en rijgkoorden met een minimumdikte van 6 mm en sterk genoeg om aan een breuklast van ten minste 230 kg te weerstaan.

N.V.D.R.

Het afdekken met dekkleden is een dure ver-richting, niet zozeer wegens de huurprijs van het dekkleed (30 F in Belgisch binnenverkeer) maar wel wegens de arbeidskrachten die vereist zijn om het dekkleed te plaatsen.

Om onder meer dit bezwaar te verhelpen, tracht de spoorweg meer wagens met opengaand dak in dienst te stellen. Andere reeksen van wagens

voorziet hij van deksels waarmede een volkomen dichtheid kan bereikt worden en tevens de lading langs de bovenkant kan geschieden zoals bij de open wagens.

Het gebruik van dekkleden blijft evenwel in tal van omstandigheden onvermijdelijk.

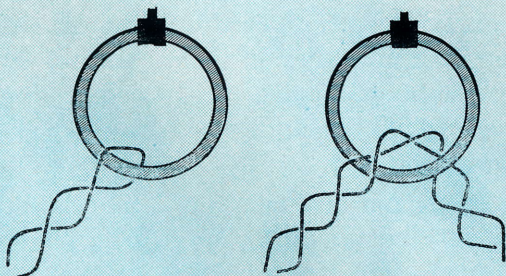
BINDMIDDELEN.

1. Staaldraad gebruikt voor het bevestigen van de ladingen moet uitgedoofd zijn en ten minste 3 mm doormeter hebben, tenzij een grotere middellijn uitdrukkelijk is voorgeschreven. De einden van de draad mogen niet uitsteken.

2. Wanneer dooreengevlochten draden moeten gebruikt worden, moet elk van de draden om de bevestigingspunten liggen. (fig. 6)

VASTZETMIDDELEN.

Voor het vastzetten van cilindervormige voorwerpen moeten wigvormige keggen gebruikt worden waarvan de schuine zijde die tegen de lading ligt een helling van ongeveer 35° bezit. (fig. 7)



VERKEERD — fig. 6 — JIUST

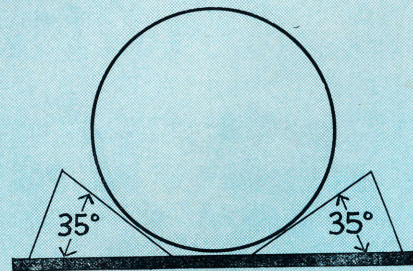
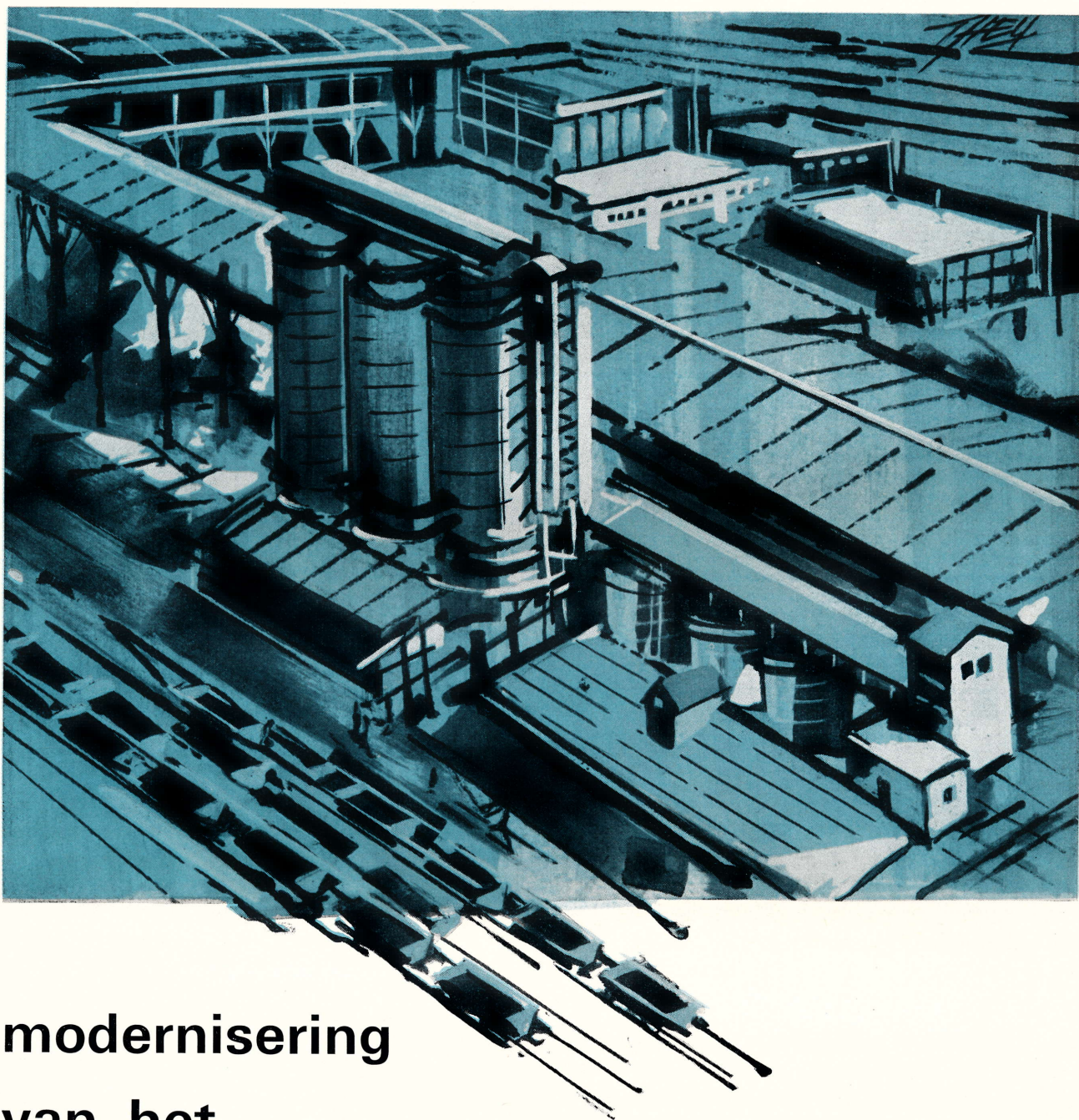


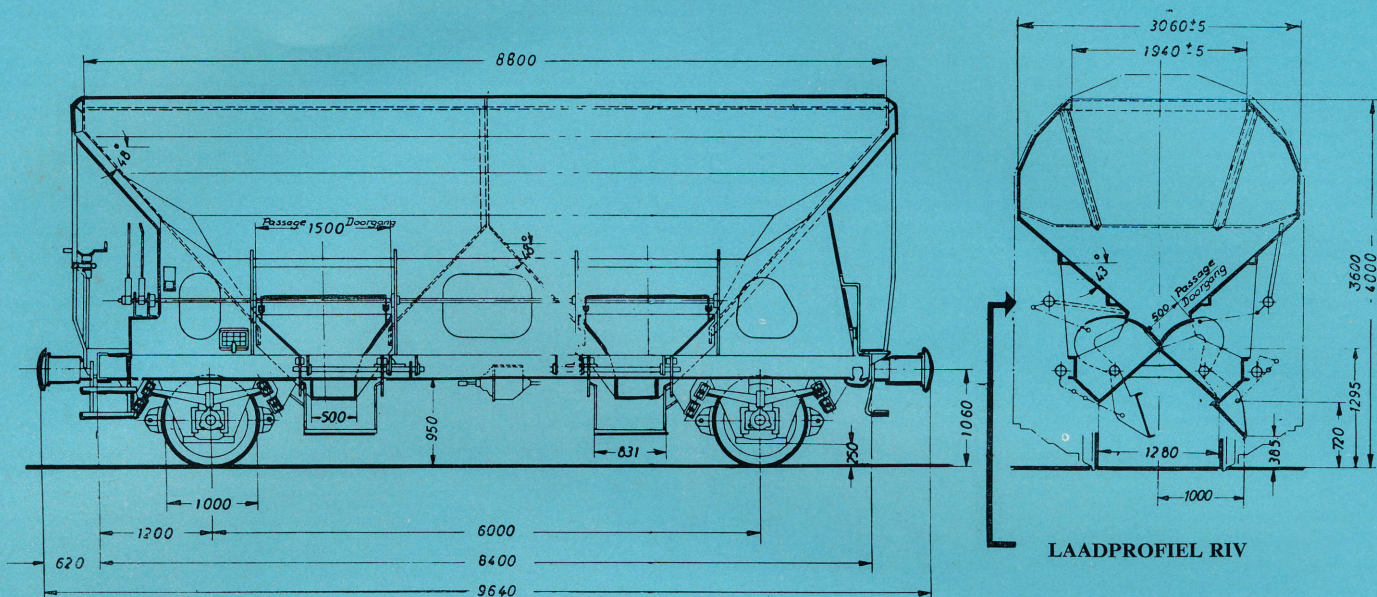
Fig. 7



modernisering van het goederen- materieel

In het raam van de modernisering van haar voermaterieel heeft de N.M.B.S. een nieuwe soort open goederenwagens in dienst gesteld, de zgn. tremelwagens-zelflossers met regelbaar lossings-debiet (type O.t.m.m.).

Deze wagens hebben een hoogte van 3,60 m of 4 m en zijn voorzien van 2 tremels met een totaal volume van 32,55 m³ en 40,6 m³ volgens het geval. Zij kunnen 28 ton stortgoederen laden, terwijl hun tarra ongeveer 12 t bedraagt.



Zoals bij gelijk welke andere open wagen kan het laden door middel van een kraan of transportband geschieden; de laadopening beslaat praktisch het gehele wagenoppervlak, hetzij 2,48 m × 8,84 m.

Het grote voordeel van deze wagens ligt echter vooral in hun zeer rationeel opgevat lossingsysteem. De helling van de langs- en dwarsvlakken der tremels bedraagt respectievelijk 43° en 48°. De stortgaten van elke tremel laten toe de wagen volledig te ledigen langs de ene of de andere zijde van het spoor, of langs beide zijden tegelijkertijd, naar keuze van de geadresseerde. Deze kan daarenboven zelf het debiet aanpassen aan de capaciteit van zijn lossingsinstallatie. De 4 vaste uitloopschuiven (2 per tremel), 50 cm breed, en met uitloop op 72 cm boven het loopvlak der rails, kunnen verlengd worden door middel van wegklapbare uitloopgoten, 83 cm breed, en met uitloop op 38 cm boven het loopvlak der rails. Deze aangepaste stortgoten laten toe naar believen te lossen:

- in een silo gelegen naast en beneden het niveau van het spoor, of,
- op een camion of in een verhoogde silo, door middel van een transportband.

Eén man volstaat om het lossingsmechanisme te bedienen: de wagen lost zichzelf door zwaarte-

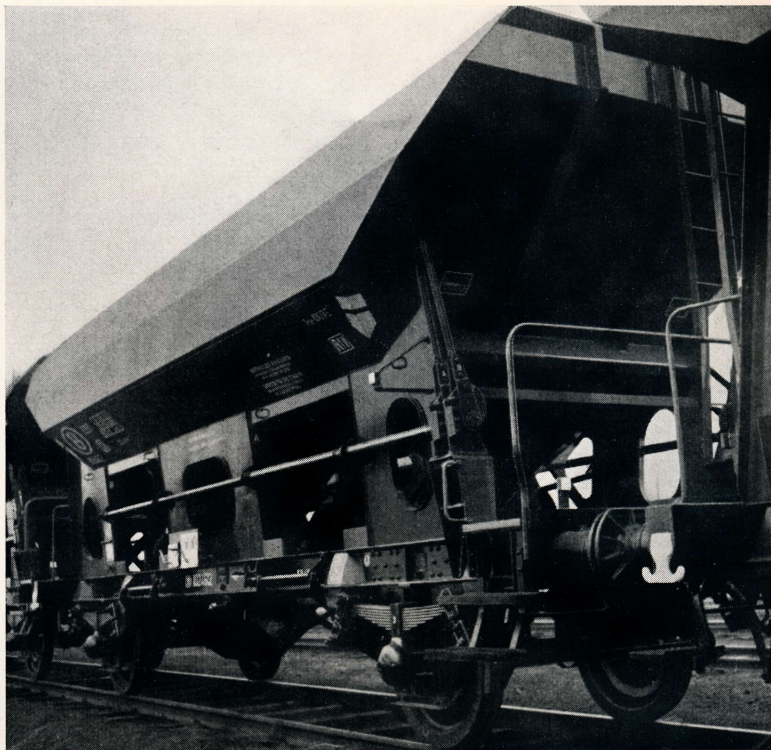
kracht. Vijf minuten volstaan om een camion te laden.

Deze wagens zijn uitstekend geschikt voor vervoer van stortgoederen, voor zover deze geen afdekking vereisen en niet kleverig zijn of onderhevig aan brugvorming: kolen (behalve stoffkolen en schlamm), eierkolen en agglomeraten, cokes (tot diameter van 240 mm), steenslag, grind, kalksteen, cementclinker, ruw zand, glasgruis, gebroken en gekorrelde slakken, vloeispaath (castines), ruw dolomiet, enz.

De wagens van 40,6 m³ passen het best voor lichte goederen, zoals b.v. cokes, terwijl deze van 32,55 m³ meer voor zwaardere goederen bestemd zijn, of ook kunnen ingezet worden bij vertrek uit firma's die geen wagens van 4 m hoogte kunnen laden.

Alle verdere technische inlichtingen kunnen bekomen worden bij de dienst „Goederenbehandeling” afdeling E 11-3, Leuvenseweg 21, te Brussel (tel. (02) 13.18.70 - toestel 3113). De spoorweg is bereid een proeftransport te organiseren.

Reeds meer dan 200 dezer nieuwe wagens zijn in dienst en hun aantal stijgt voortdurend naar rato van 2 per dag. Een tweede bestelling is voorzien. De wagens worden door de N.M.B.S. zowel voor binnen- als voor internationaal ver-



Tremelwagens-zelflossers met regelbaar lossingsdebiet (type O.t.m.m.)

keer in de mate der beschikbaarheden ten dienste van de clientèle gesteld, en dit tegen de normale vervoer voorwaarden en zonder extra-vergoeding. Belanghebbenden die zich het exclusief gebruik van één of meerdere wagens willen verzekeren voor een bepaalde periode en trafiek, kunnen deze in huur nemen tegen 100 F per wagen en per kalenderdag. Alle verdere inlichtingen kunnen bekomen worden bij het regionaal handels-

agentschap der N.M.B.S. Dit nieuw type van materieel zal in veel gevallen een rationele oplossing geven aan het soms moeilijk probleem van de behandeling van de vervoerde stortgoederen. De N.M.B.S. is er dan ook van overtuigd dat de inspanningen die zij zich getroost om haar vervoermaterieel geleidelijk aan te passen aan de behoeften der moderne economie, door haar cliëntele zullen op prijs gesteld worden.

INDUSTRIELE GRONDEN EN GEBOUWEN

Industriële gronden en gebouwen zijn beschikbaar in de navermelde stations:

a. Gronden

Boom	2.000 m ²
Marche-lez-Ecaussines	7.200 m ²
Mariembourg	6.000 m ²
Jemeppe s/Sambre	4.400 m ²
Pepinster	9.000 m ²
Herbesthal	10.000 m ²

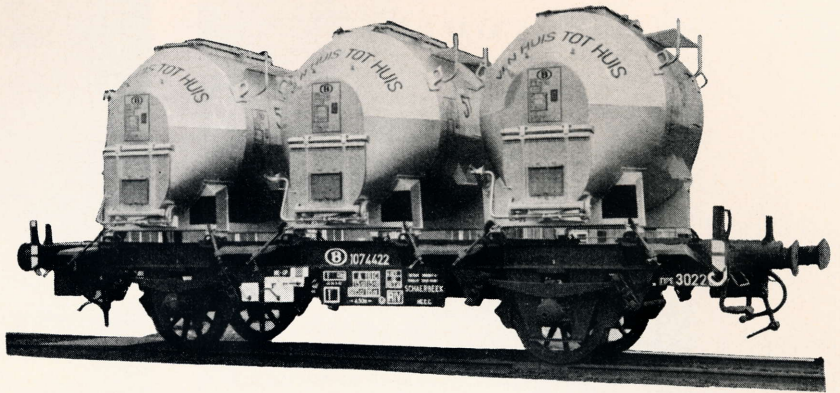
b. Gebouwen

Ghlin	100 m ²
Quaregnon-Wasmuel	100 m ²
Charleroi Sud (Quai)	1.800 m ²
Fosses	100 m ²

Al deze gronden en gebouwen zijn per spoor verbonden of kunnen mits weinig kosten aangesloten worden.

Voor alle inlichtingen en voorwaarden gelieve men zich te wenden tot de N.M.B.S., Directie van de Baan, afdeling 32/1, sectie 10, Leuvenseweg, 17, Brussel 1, tel. 13.18.70, binnenpost 3381.

Het vervoer van poeder- en korrelvormige stoffen



Wij hebben onze lezers reeds ingelicht over enkele technische en economische hoedanigheden van de nieuwe container met een inhoudsvermogen van 5 ton voor poeder- en korrelvormige stoffen.

Dat laadtuig is bijzonder geschikt voor het vervoer in bulk tussen afzenders en geadresseerden die over geen verbinding met de spoorweginstallaties beschikken.

Die containers kunnen inderdaad zeer gemakkelijk overgeladen worden van spoorwagen op vrachtauto of omgekeerd en kunnen dus aan huis afgehaald of besteld worden.

Ook in het buitenland zorgen sommige spoorwegen voor de bestelling of afhaling aan huis.

De handelsagenten van de N.M.B.S. staan te uwer beschikking om U alle aanvullende inlichtingen over dat vervoer zo in binnen- als buitenland te verschaffen.

deelneming aan oprichting van een belgische vennootschap voor koeltransporten "transfribel,"

Het gebruik van diepvriesproducten begint in onze streken toe te nemen, alhoewel zulks nog lang niet dezelfde omvang heeft bereikt als in de Verenigde Staten.

De werken voor de oprichting van de fabrieken en de organisatie van de distributiekring zijn evenwel zeer goed gevorderd. Onlangs werd te Zeebrugge een nieuw koelpakhuis van 20000 m³ geopend, dat speciaal bestemd is voor het vis-verkeer.

Naar algemeen gedacht wordt, zal het gebruik van diepvriesproducten binnen afzienbare tijd in West-Europa een grote uitbreiding nemen, waardoor een behoefte aan transportmogelijkheden zal ontstaan.

Het gaat om speciale transporten, waarbij de temperatuur op -20° tot -25° moet blijven, en daarvoor zijn er machinekoelwagens nodig.

De spoorweg zal kunnen concurreren op de grote afstanden. De coöperatieve vennootschap Interfrigo — dochtermaatschappij van de spoorwegnetten van West-Europa — heeft de kwestie

grondig bestudeerd en heeft sinds 1963 een aanvang gemaakt met de uitrusting van een tiental wagens.

De weg zal een sterke concurrent zijn dank zij de bijzondere voordelen op geringe afstanden en zelfs op langere afstanden, wanneer de te bedienen inrichtingen niet gunstig gelegen zijn ten opzichte van de spoorweg.

Om de voordelen van beide vervoerwijzen te verenigen, heeft de N.M.B.S. er prijs op gesteld deel te nemen aan de oprichting van een Belgische vennootschap die zich zal toerusten voor koeltransport over de weg. Die vennootschap zal de cliënteel aldus een volledige dienst, spoor of weg, kunnen bieden.

De organismen die tot het ontstaan van „Transfribel” hebben bijgedragen zijn: de N.M.B.S., de coöperatieve vennootschap „Interfrigo”, de Regie van de koel- en vriesdiensten van de Belgische Staat, de Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats, de N.V. Edmond Depaire, de N.V. Entrepôts Frigorifiques de Bâle.

EEN VOORBEELD :

de pallet-pool van de vennootschap „Lorraine- escaut”



Lossen van een niet-gepalletiseerde zending.

Uit „Notre Trafic”, orgaan van de Handelsdienst van de S.N.C.F. lichten wij volgend artikel dat handelt over de uitslagen van de palletisering in een grote Franse fabriek.

Veel Franse ondernemingen zijn in de eerste plaats begaan met de productiviteit: het is dus niet nutteloos nog eens terug te komen op de mogelijkheden welke het spoor in zake goederenbehandeling en palletisering aan zijn klanten biedt.

Men kent zeker al de veelvuldige inspanningen die sedert een tiental jaren werden gedaan om de goederen bij het vervoer beter te beveiligen en de opslag er van te vergemakkelijken, inzonderheid de studies en verwezenlijkingen van het „Laboratoire général pour Emballages”. Deze instelling heeft, in samenwerking met de vakverenigingen en „AFNOR” (Association Française de Normalisation), de kwaliteit en de normalisering van de verpakkingen verbeterd en tegelijkertijd gezorgd voor een lagere kostprijs.

Maar vooral de palletisering heeft op het gebied van goederenbehandeling en vervoer de spectaculairste verbeteringen opgeleverd.

Er is een nieuwigheid die de S.N.C.F. ruimschoots heeft helpen verbreiden: haar klanten weten nu inderdaad dat zij de wagens met hun eigen pallets of met de hare mogen beladen. Zij hebben de keuze tussen die twee formules en er is zelfs een derde, zeer soepele mogelijkheid, de „palletpool” of het gemeenschappelijk gebruik van pallets van de spoorweg en van particulieren.

Het principe er van is eenvoudig. Het bestaat er in dat de gebruiker dezelfde pallets in gebruik neemt als die van de S.N.C.F. en dit in voldoende aantal. Voor elk beladen pallet dat het station aan de gebruiker aflevert of omgekeerd, wordt ter compensatie een pallet van hetzelfde type ledig of beladen terugbezorgd. Vandaar dat onze klant het dubbele voordeel geniet bestendig over zijn oorspronkelijk aantal pallets te beschikken en de lasten niet te moeten dragen voor het beheer van een particuliere voorraad pallets.

Verscheidene vennootschappen hebben zich bij de palletpool aangesloten, inzonderheid de „Société Métallurgique LORRAINE-ESCAUT” die de ingewikkelde aanvoer van vuurvaste stenen uit haar fabriek van Thionville moest oplossen⁽¹⁾. Over de ondervinding ter zake weidt „Notre Trafic” verder uit.

10.000 ton vuurvaste stenen.

Het jaarlijks verbruik van LORRAINE-ESCAUT ! Er weze aangestipt dat die stenen zeer verschillend van hoedanigheid en vorm zijn en voortkomen uit een vijftiental voortbrengende fabrieken.

De opslag er van vergde zonder twijfel een ruime oppervlakte, er was gebrek aan behandelings-tuigen en de stenen waren moeilijk te bewaren.

⁽¹⁾ LORRAINE-ESCAUT vervaardigt te Thionville producten voor buizen, gewalst handelsstaal en bladstaal. De vuurvaste stenen zijn bestemd voor de drie hoogovens.

Alles moest uit de hand geschieden wat veel breekschade veroorzaakte, zeer traag en ook zeer duur uitviel, inzonderheid bij het lossen.

Om die moeilijkheden te verhelpen, besloot de vennootschap in 1960 tegelijkertijd tot een uitgebreide studie van de modellen van stenen met het oog op de normalisering er van en ook tot een proef met de palletpool.

8.000 pallets in pool.

De proef werd gedaan over een jaar met 2.000 pallets, aangekocht door de Vennootschap (alle van het type AS-200 × 1.200 mm, met vier insteekgaten, pallets die zowel in de lengte als in de breedte met een vorkheftruck kunnen opgenomen worden en die een last van 1.000 kg kunnen dragen).

LORRAINE-ESCAUT is gestart met de aflevering van verscheidene honderden pallets aan het station Thionville. Onmiddellijk heeft het station Thionville de stations waar de stenen werden verzonden, gecrediteerd met een overeenstemmend aantal pallets om die onmiddellijk ter beschikking van de afzenders te stellen.

En de pool werkte, in de eerste fase met een enkele leverancier, dan geleidelijk met andere. De stations van afzending bezorgden aan de afzenders evenveel ledige pallets als er beladen pallets ter vervoer werden aangeboden; bij aankomst te Thionville bezorgde LORRAINE-ESCAUT de spoorweg evenveel ledige pallets als er beladen pallets werden ontvangen.

De proef was zo overtuigend dat LORRAINE-ESCAUT besloot de palletpool uit te breiden tot al zijn leveranciers van vuurvaste stenen, de buitenlandse inbegrepen — wat gelijklopend de S.N.C.F. er toe bracht akkoorden af te sluiten met meest al de Europese spoorwegbesturen.



Lossen van een gepalettiseerde zending.

Thans heeft LORRAINE-ESCAUT 8.000 pallets in pool.

Twee soorten voorbeelden.

De Vennootschap heeft uit de pool twee soorten voorbeelden getrokken: vereenvoudiging van het eigenlijke vervoervraagstuk, verbetering van zijn exploitatie.

Met de pallets kon men inderdaad omvangrijke ladingen in gesloten wagens vervoeren waarbij het risico voor beschadiging haast totaal verdween, zowel tijdens het vervoer als bij de behandeling, die veel minder kostte.

Voordelen ook ter plaatse, inzonderheid verhoging van het opslagvermogen in het magazijn (tot 5 ton per vierkante meter) dank zij het stapelen van de pallets, afschaffing van het terugzenden van ledige verpakking (geen vervoerkosten meer noch immobilisatie van materieel), vereenvoudiging van de palletinventaris door het bestendig evenwicht van het samengestelde park. Ten slotte een uitzonderlijke troef bij de aanvoer van breekbare goederen: met pallets wordt het vervoer van eind tot eind alsook de opslag, zonder verbreking van de lading, verzekerd.

Het voorbeeld van LORRAINE-ESCAUT staft vele andere om aan te tonen dat de palletisering is aangewezen om tal van problemen van onze klanten op te lossen.

Denk dus aan het voorbeeld van LORRAINE-ESCAUT voor vraagstukken waarvoor u de oplossing soms elders zoekt!

**ZAKENLUI
NEEMT
DE TREIN**



Onze beste treinen :
29-9-63/30-5-64



Het dienstregelingsfoldertje „Zakenlui” verschaft ons op 8 blaadjes, brievenformaat, de dienstregeling van al de interessante treinen die op het Belgisch spoorwegnet rijden, alsook de verbindingen met Keulen, Bazel, Parijs, Amsterdam, Londen, Rijsel en Luxemburg.

Met dit document en het telefoonnummer van uw autoverhuurder weet u hoe eender welke hoek in ons land te bereiken:

- snel, dank zij de trein;
- soepel, dank zij de auto.

Vergeet ook niet dat u de concessiehouder van de spoorweg voor het verhuren van auto's kunt bereiken:

DIT RENT A CAR

te Brussel,	telefoon	(02) 37.12.80 of 37.12.89
te Antwerpen	»	(03) 32.81.66 of 32.81.67
te Charleroi	»	(07) 32.22.32
te Gent	»	(09) 26.19.01
te Luik	»	(04) 52.21.65



Ristorno op de camionnagekosten

Wij vestigen er de aandacht van de afzenders van stukgoed op dat de N.M.B.S., sinds 1 januari jongstleden, ristorno op de camionnagekosten (20 F per 100 kg) toestaat aan firma's die de verbintenis aangaan in het station een jaarlijkse tonnage van slechts 50000 kg goederen te bezorgen (tegen 100 ton vroeger). Daar die ristorno maar wordt verleend indien de spoorweg de zendingen niet aan huis moet afhalen, spreekt het vanzelf dat die maatregel alleen wordt toegepast voor firma's die zelf hun zendingen naar het wegcentrumstation van hun bedieningskring brengen.

Goederen die in een of ander klein station worden bezorgd, moeten door de N.M.B.S. naar het wegcentrumstation vervoerd worden, zodat daarop geen ristorno toegestaan wordt.

Bericht voor ons geacht lezerspubliek

In geval van adreswijziging verzoeken wij onze geachte lezers ons deze onmiddellijk te willen overmaken met opgave van het codecijfer dat voorkomt op de adreszegel op de omslag waarin ons informatieblad wordt verzonden. Dit zou voor ons een enorme tijdsbesparing betekenen bij het opzoeken in onze adreslijsten van het te corrigeren adres.

Wij danken onze geachte lezers bij voorbaat voor deze bijzondere attentie.

Tarief Berichten

VERKEER MET OOSTENRIJK

Op 10 december 1963 werd vervolg nr 9 op het internationaal goederentarief Oostenrijk - Belgische Zeehavens / Nederlandse Zeehavens (Bös-Nös) ingevoerd.

Met dat vervolg werden de boriumhoudende ertsen in speciaal tarief nr II en de minerale smeeroliën in bijlage 2 ingelast.

VERKEER MET ZWITSERLAND

Op 1 januari 1964 werd het 1ste vervolg op het goederentarief België-Zwitserland ingevoerd.

In dat vervolg wordt hoofdzakelijk rekening gehouden met de verhoging van de Franse tarieven op 10 juni 1963. Daarbij werden de prijzen en bijzondere bepalingen van Hoofdstuk I gewijzigd.

RECHTSTREEKSE TARIEVEN VAN TOEPASSING OP HET VERKEER VAN EN NAAR ZWITSERLAND EN DE VERDER GELEGEN LANDEN.

Naar aanleiding van het artikel „Rechtstreekse internationale tarieven” verschenen in ons informatieblad nr 5 van december 1963, kan in hetzelfde verband nog gewezen worden op de rechtstreekse tarieven die van toepassing zijn op het verkeer naar of van Zwitserland.

De bijzonderheid welke die tarieven gemeen hebben, bestaat erin dat er tussen de Belgische stations en de Zwitserse stations gelijke prijzen worden toegepast voor de verschillende vervoerwegen die daarin zijn opgenomen, d.w.z. voornamelijk via Bazel over de Duitse vervoerweg of de Frans-Luxemburgse vervoerweg, alsmede, wat de EGKS-produkten betreft, via Bazel over de Franse vervoerweg.

De afzender mag dus de weg kiezen die voor hem het best geschikt is, terwijl tevens de prijzen van de goedkoopste vervoerweg worden toegepast. In het tarief dat geldt bij vertrek uit Antwerpen, zijn de prijzen bovendien gelijkgesteld met die van Rotterdam. De tarieven worden toegepast op goederen die aanleiding geven tot courant verkeer. Andere goederen kunnen desnoods aan de lijst worden toegevoegd.

In de prijzen zijn de vervoerkosten en de kosten voor de douaneformaliteiten begrepen. Voor bepaalde goederen worden verlagingen toegestaan ten op-

zichte van de normale tarifiering over de goedkoopste vervoerweg,

Die tarieven, waarvan de toepassing eveneens mag gevraagd worden voor het verkeer met de vóór of verder dan Zwitserland gelegen landen, zijn:

— het internationaal tarief 9476 tussen de zeehavens en Bazel,

— het internationaal tarief 9503 tussen

de Belgische stations en de Zwitserse stations.

— het internationaal tarief tussen de zeehavens en bepaalde Zwitserse stations,

In laatstgenoemde twee tarieven zijn de prijzen tot Bazel en de prijzen op het Zwitsers traject afzonderlijk opgegeven,

AFHALINGEN EN BESTELLINGEN TEN HUIZE VAN CONTAINERS PA IN NEDERLAND.

Van 1.1.1964 af kunnen de containers pa nog slechts in de navolgende plaatsen en de naaste omgeving worden uitgereden, t.w.:

ALMELO
ALPHEN a/d RIJN ⁽¹⁾
AMSTERDAM
BREDA
DELFT
DEURNE ⁽¹⁾
EINDHOVEN
ENSCHDEDE
'S GRAVENHAGE
GRONINGEN
HAARLEM
HELMOND
HENGELO
HOOGEZAND S.

LEERDAM
LEIDEN ⁽¹⁾
MAASTRICHT
MIDDELBURG ⁽¹⁾
ROTTERDAM
SCHIEDAM
STADSKANAAL
TEGELEN ⁽¹⁾
TILBURG
UTRECHT
VEENDAM
VENLO ⁽¹⁾
WILDERVANK
WINSCHOTEN
ZUIDBROEK

⁽¹⁾ Alleen voor het uitrijden van open containers pa met stortgoederen.

AUTO-NACHTEXPRES

Steeds talrijker zijn telkenjare de autotoeristen die hun wagen ook een treinreis gunnen. Misschien was U een van die velen en hebt U opgetogen de formule aan vrienden en kennissen overgedaan.

Misschien hadt U alleen nog maar horen praten over deze treinen die in één nacht de automobilisten met hun wagen 1000 km en meer zuidwaarts voeren en overweegt U nu de mogelijkheid van dergelijke vacantiereis.

In dat geval bevelen wij U ten zeerste de Auto-nachtexpres aan.

Het is inderdaad een uitstekend middel om uw vakantie met 4 dagen te verlengen (2 bij het gaan en evenveel bij het keren). Bovendien beschikt U op die wijze over zoveel meer mogelijkheden voor uw verlof. Vermits U fit ter plaatse komt kunt U meer genieten. U bestrijkt een veel groter gebied gezien U met nagenoeg 1000 km voorsprong start.

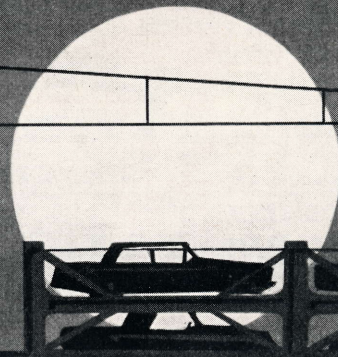
Wat staat er nu op het programma voor 1964?

Wij gaan nog vroeger van start dan vorig jaar. Inderdaad, de eerste Auto-nachtexpres naar Milaan zet het seizoen in op 23 maart. Daarop volgen Luik-Avignon op 24 maart en Brussel-Avignon op 26 maart. De diensten naar Munchen en Narbonne worden begin juni ingereden.

In het eerstkomend nummer van dit blad zullen wij wel de gelegenheid hebben om wat meer praktische bijzonderheden te verstrekken over de dienstregelingen, de prijzen en de data van deze treinen.

Op één belangrijk punt willen wij toch nu reeds de aandacht van onze lezers vestigen. Het betreft de vervoerprijs voor de auto. Voortaan zal de normale korting voor de retourreis (20%) ook toegepast worden op de vervoerprijs van de auto, zelfs als de terugreis niet langs de zelfde weg als de heenreis is geschied (v.b. heen: Brussel-Milaan, terug: Avignon-Brussel). De beide trajecten moeten natuurlijk gelijktijdig besteld zijn.

AUTO- NACHT EXPRES



voor: **AVIGNON**
MUNCHEN
NARBONNE

MILAAN
aansluiting
voor: **ROME**
en **BRINDISI/**
GRIEKENLAND

BELGISCHE SPOORWEGEN



1964