

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602
TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT — NUMMER 2 / APRIL 1964



De kantelende wagenkipper (blz. 3).



INHOUD : Aanpassing van sommige tarieven op 1 april 1964, blz. 2 / De wagenkipper, blz. 3 / Stouwen van kisten met breekbaar materieel, blz. 7 / De luchtvaart en de spoorwegen, blz. 8 / België - Azurenkust zonder stadstraject te Parijs, blz. 9 / Europabus, programma 1964, blz. 10 / Patroons, dit is ook voor u!, blz. 11 / De trein voor U en uw auto, blz. 12 / Nieuwe inkleding van de treingids, blz. 14 / Beschadiging van de wegen, blz. 15 / Tarieven voor goederenverkeer tussen Duitsland en België. — Tariefberichten, blz. 16.

Texte français sur demande.

Aanpassing van sommige tarieven op 1 april 1964

De Raad van Beheer van de N.M.B.S. heeft besloten tot volgende tariefaanpassingen die van 1 april 1964 zullen gelden:

I. Reizigers.

1. Biljetten.

De basisprijzen voor de enkele biljetten worden gebracht van 0,90 F per km op 1,00 F per km in 2e klasse, en van 1,45 F per km op 1,50 F in 1e klasse.

De prijsvermindering voor de retourbiljetten is eenvormig op 10% gesteld.

2. Gewone abonnementen.

De prijzen voor die abonnementen worden gemiddeld met 17,7% verhoogd.

3. Sociale abonnementen.

De prijzen voor die abonnementen worden gemiddeld met 13,7% verhoogd.

Van de andere kant zullen die abonnementen voortaan ook zonder enige beperking 's zondags en op feestdagen geldig zijn.

Het maximumbedrag van de brutobezoldiging voor de bedienden die dergelijk abonnement kunnen verkrijgen, is van 100000 F op 125000 F per jaar gebracht.

4. Schoolabonnementen.

De prijs voor die abonnementen wordt gemiddeld met 15,4% verhoogd.

5. Perronkaartjes.

De prijs voor de perronkaartjes is op 5 F gebracht.

II. Ingeschreven bagage.

De minimumvracht is van 28 op 30 F gebracht. Dat geldt ook voor de vrachtprijs voor een opgevouwen kinderwagen of een kinderfiets.

De vrachtprijs voor een fiets of een kinderwagen is van 38 op 40 F gebracht en die voor een bromfiets van 66 op 70 F.

III. Bagagebewaring.

De prijs van de boekjes met 25 bons voor het stallen van fietsen in de stations is van 70 op 75 F gebracht, terwijl het maandabonnement voor het stallen van een fiets in een bepaald station van 55 op 60 F is gebracht. Voor het stallen van bromfietsen zijn de overeenstemmende prijzen 100 F voor de boekjes met 25 bons en 80 F voor de maandabonnementen.

IV. Stukgoedcolli.

De vrachtprijs voor de *postcolli* is van 26 op 28 F gebracht. De prijs voor de afhaling van die colli stijgt van 7 tot 8 F.

De vaste prijzen over alle afstanden voor de *expresszendingen* die niet meer dan 10 kg wegen, zijn eenvormig op 40 F gebracht.

Voor de *expresszendingen* die meer dan 20 kg wegen, is er gemiddeld 5% verhoging.

De prijs voor de afhaling of bestelling aan huis van de *expresszendingen* die eenvormig 5 F per 10 kg beliep, is voor de eerste 10 kg op 10 F gebracht.

De vrachtprijzen voor de zendingen *ijlgoed* die niet meer dan 50 kg wegen en tussen 2 bestelzones A verzonden worden, zijn met 5% verhoogd.

Een nieuwe schakering naar gelang het gewicht van de zendingen is in de schaal van de bestelverrichtingen bijgevoegd.

Het inschrijvingsrecht voor de zendingen niet-franco is van 9 op 10 F gebracht.

STUKGOEDCOLLI

De restornoschaal van het speciaal tarief 9102 werd op volgende wijze uitgebreid:

5%	voor een ontvangst van	200.000 F	8%	voor een ontvangst van	750.000 F	
6%	»	»	9%	»	»	1.000.000 F
7%	»	»	10%	»	»	1.500.000 F

De getrouwheidsclausule werd afgeschaft.

de wagen- kipper

Met de wagenkipper kan men open wagens snel lossen door die wagens gewoon schuin te stellen of zelfs te kantelen.

De aldus in een kuil gestorte goederen worden er uit opgehaald en per transportband afgevoerd naar silo's of naar de opslagplaats.

De wagenkipper is aangewezen voor bedrijven die ten minste een tiental wagens per dag lossen. Hij wordt gebruikt voor het lossen van kolen - cokes - slakken - ertsen - kalk - steenslag - zand - bieten en tal van andere in stortwagen los vervoerde goederen.

De kipper staat in het losspoor en de wagens kunnen dus gewoon doorrijden. Naar gelang het gebruikte type van wagenkipper wordt bij het lossen een rendement van 8 tot 20 wagens per uur bereikt (één werkmans voor de bediening). Het aldus te bereiken uurrendement gaat van 200 tot 500 ton.

De kippers zijn van het frontaal, zijdelings of draaiend type.

Met frontale kippers kan men de gewone stortwagens met een of twee kopdeuren lossen. Er dient op gelet dat de assen van de wagens die gekipt worden gemonteerd zijn met rollagerpotten of met draagpotten met „perfect packing„ (1).

Voor geregeld vervoer kan de N.M.B.S. wagens in pendeldienst ter beschikking van de ge-

(1) Vulsel dat smeerolie bevat



1



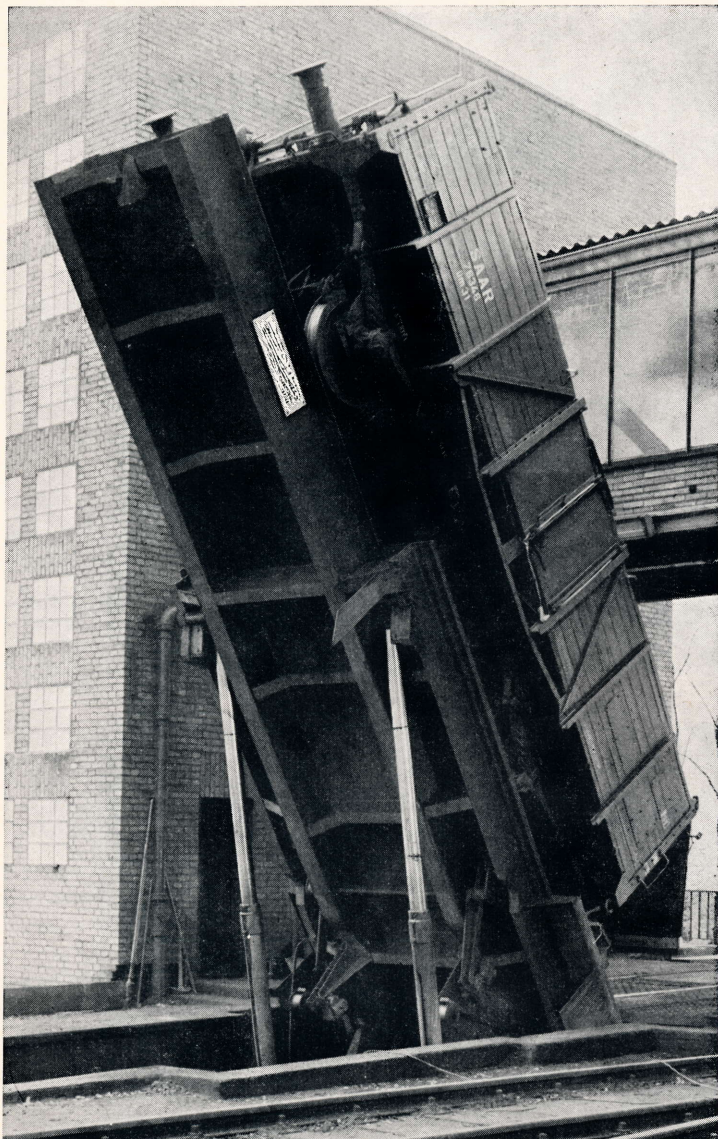
2

Figuren 1-2. Wagenkipper benuttigd in de betonstuttenfabriek van de N.V. Kolenmijnen Helchteren-Zolder te Zolder (lossen van zand)

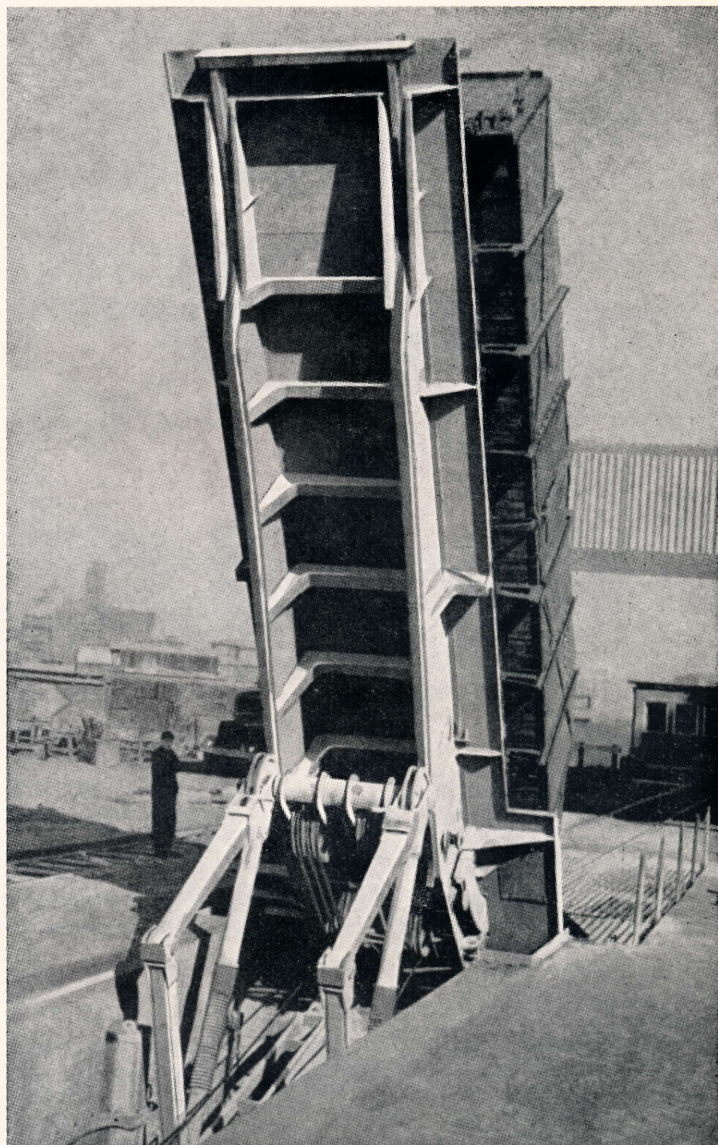
(foto's Putman)

bruikers stellen waarvan de uitrusting aan die vereisten beantwoordt.

Bij gebruik van draaiende of zijdelingse kippers moeten de kasten van de wagens aangepast zijn om te weerstaan aan de drukking die bij het kippen ontstaat. Die laatste typen worden gewoonlijk gebruikt om particuliere wagens te behandelen welke speciaal voor die wijze van lossen zijn gebouwd.



Figuur 3 Eenzijdig - frontale wagenkipper met elektro-hydraulische aandrijving.



Figuur 4 Eenzijdig-frontale wagenkipper met lieraandrijving.

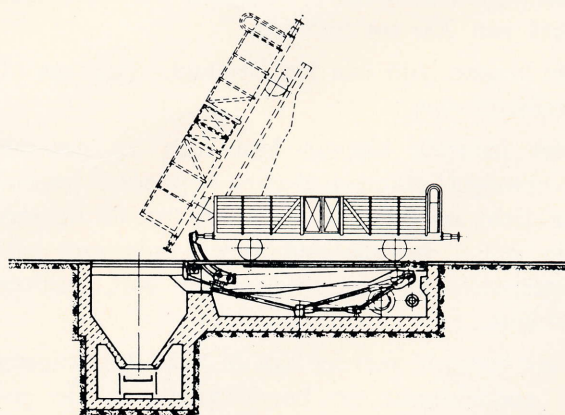
De frontale kipper is dus de eenvoudigste en er bestaat een uitgebreide reeks modellen van:

1. De gelede kipper die in een enkele richting kipt.

Het kippen geschiedt met elektro-hydraulische bediening (fig. 3) of met een lier (fig. 4).

Die kippers kunnen gemonteerd worden op een draaischijf (fig. 6) waarmee men dan:

— de wagens met een enkele kopdeur kan draaien;



Figuur 5 Kuil en eenzijdig-frontale wagenkipper.



Figuur 6 Wagenkipper op draaischijf.

— kan lossen in verscheidene kuilen die omheen de draaischijf liggen;

— de geloste wagens op een ander spoor kan zetten.

2. De portiekipper die langs twee zijden kipt.

Met kippers uitgerust met een lier kan men wagens lossen in een centrale silo, of nog in twee verschillende silo's aan weerszijden van het platform waarop de wagens staan.

Er bestaan overigens andere frontale kippers zoals:

— de kippers met een liermechanisme naast het platform. Zij passen best in de installaties waar de diepte van de funderingen door de aard van het terrein beperkt is;

— de kippers met ophaalbare stortgoot om goederen te lossen die bij het vallen kunnen beschadigd worden;

— de kippers voor het laden van schepen, enz. In strijd met wat sommigen zouden menen, moet er niet zoveel geld in geïnvesteerd worden.

De uitgave voor de installatie van een gewone (gelede) kipper met fundering belooft nagenoeg 1 500 000 F (zonder de kuil en de transportband).

Een voorbeeld: voor een bedrijf dat per dag een twintigtal wagens ontvangt komt de kostprijs per gekipte ton goederen op ongeveer 3 F (afschrijving, interesten, onderhoud, arbeidsloon en drijfkracht inbegrepen).

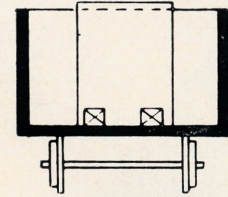
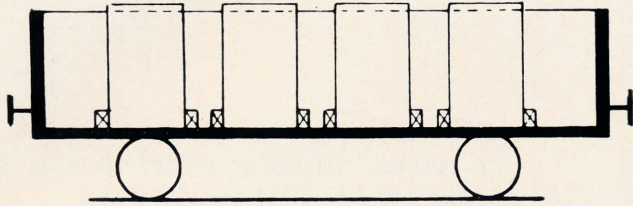
Thans zijn er in België een twintigtal kippers geïnstalleerd (de laatste 2 jaar werden 7 eenheden in bedrijf genomen).

In 1964 zullen ook nog andere bedrijven kippers installeren of er althans het gebruik van bestuderen.

De klanten die over de installatie van een wagenkipper meer inlichtingen wensen te bekomen, kunnen zich in verbinding stellen met onze gespecialiseerde dienst „Behandeling Goederen”, Directie E. 11-3 — Leuvenseweg 17 te Brussel — tf 13.18.70, binnenpost 3113 of 3491. Deze dienst staat bereidwillig ter beschikking om de best aangepaste oplossing voor enig vraagstuk te vinden.

Wij vestigen eveneens de aandacht van onze lezers op het feit dat elke wagenkipper door de spoorweg moet aangenomen zijn. Daartoe moeten de plannen van de ontworpen kipper voor akkoord gezonden worden naar de Directie M.A. afdeling 23-3 — Leuvenseweg 17 te Brussel.

Fig. 1. Onwrikbaar vastzetten (af te raden)



VASTZETTEN
DER
GOEDEREN

Fig. 2. Soepel vastzetten van middelzware kisten (de kisten tot één geheel verbinden met planken of met bandijzer)

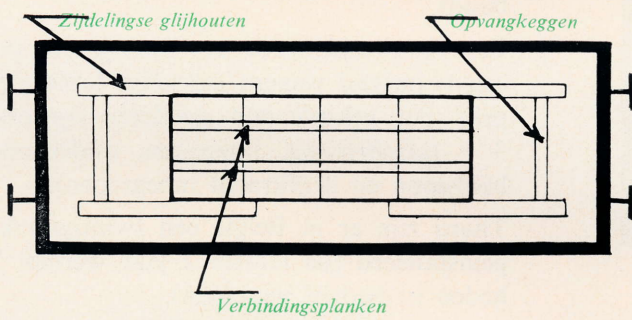
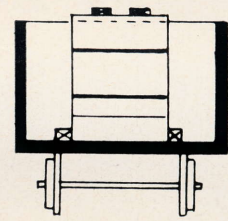
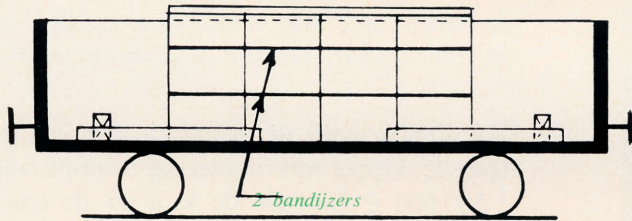
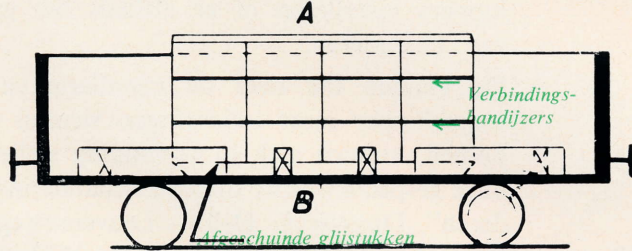
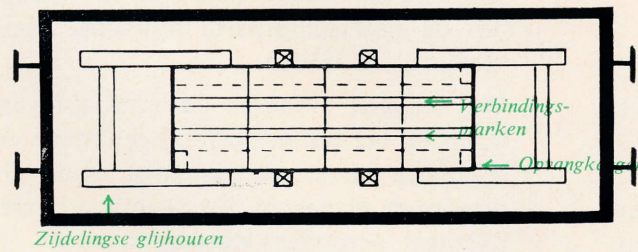
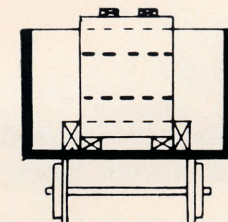


Fig. 3. Soepel vastzetten van middelzware kisten (beste manier)



Doorsnede A B





STOUWEN VAN KISTEN MET BREEKBAAR MATERIEEL

Een incident, onlangs voorgekomen bij het vervoer van kisten met precisiemachines, zet er ons toe aan de aandacht van de verzenders te vestigen op enkele principes die dikwijls uit het oog verloren worden, voor het vastzetten, stouwen en verpakken bij het laden van goederen.

Figuur 1 toont een wijze van gebrekkig vastzetten die dikwijls voorkomt en vaak oorzaak is van ernstige schade.

De afzender heeft gemeend goed te doen met de kisten los van elkaar te plaatsen. Zij zijn aan het grondvlak vastgezet met 4 keggen (2 per rijrichting). De klant heeft hier blijkbaar het zg. systeem van „onwrikbaar” vastzetten aangewend. Dat systeem moet zoveel mogelijk vermeden worden voor een breekbaar of zwaar goed. De zendingen per spoor staan inderdaad normaal bloot aan krachten in de langsrichting, eigen aan het exploitatiestelsel van de spoorweg. De schok die een onwrikbare lading ontvangt, heeft tot gevolg:

1. Wanneer de keggen afgerukt zijn:

de kisten komen los te staan, kunnen verschuiven en zelfs tegen elkaar aanstoten. Zulks kan beschadiging van het goed veroorzaken en zelfs de veiligheid van het verkeer in gevaar brengen.

2. Wanneer de keggen aan de schok weerstaan, kunnen twee gevallen zich voordoen:

a. *de kisten zijn onwrikbaar blijven staan, doch de inhoud is beschadigd.*

De kracht van de schok dient opgevangen door de inhoud van de kist en vandaar risico van beschadiging ingeval het materieel in de kist ontoereikend of niet rationeel is verpakt.

b. *De kisten kantelen.* Zulks doet zich in-

zonderheid voor wanneer de kisten tamelijk hoog zijn en het grondvlak kleine afmetingen heeft. De gevolgen er van zijn vaak niet te overzien.

★★

Elke lading moet zo rationeel mogelijk geschieden. Het vastzetten, stouwen en verpakken mag niet op goed geluk af geschieden, doch moet het resultaat zijn van een intelligente studie van de kwestie.

Figuur 2 toont de aan te raden wijze van vastzetten. Hoe gebeurt zulks?

- a. de kisten tegen elkaar aan zetten;
- b. de kisten met planken of bandijzer tot één enkel blok verbinden;
- c. zijdelingse glijhouten plaatsen waarbij er voor gezorgd wordt dat de wrijving zo groot mogelijk is. De zijdelingse glijhouten moeten een heel eind voorbij de kopkist uitsteken;
- d. de opvangkeggen moeten ver genoeg af staan.

Er wordt aanbevolen glijstukken in de langsrichting onder de kisten te plaatsen.

Figuur 3 toont aan hoe de kisten in dergelijke gevallen best worden vastgezet.

Voordelen van het voorgestelde systeem.

- a. Bij schokken beweegt het geheel en wordt de kracht dus niet overgezet op het goed, doch op het ondervlak van de kisten (of de glijstukken) alsook op de zijdelingse glijhouten;
- b. de kisten kunnen niet kantelen omdat zij tot een geheel verbonden zijn;
- c. slechts na verscheidene schokken zou het geheel tot tegen de opvangkeggen kunnen komen.

DE LUCHTVAART EN DE SPOORWEGEN



De handelsluchtvaart is van nature uit een concurrent van de spoorwegen, van het vervoer over de weg en te water. Het luchtvaartverkeer heeft direct na de laatste oorlog een opvallend peil bereikt en is sedertdien elk jaar in een gelijk of zelfs groter tempo toegenomen dan het vervoer per particuliere auto en zeker veel sneller dan de aangroei van het reizigersverkeer per spoor of per schip. Het spoor en de scheepvaart hebben elk jaar nog slechts een klein aandeel in de toeneming van de globale vraag voor het vervoer van reizigers. Het is dus duidelijk gebleken dat de luchtvaart niet enkel een nieuw verkeer in haar voordeel schiep, doch dat zij een steeds groter aandeel van de gevestigde cliënteel van de trein of de pakketboot aantrok. Dat verschijnsel komt zeer duidelijk tot uiting in het reizigersvervoer over de Noord-Atlantische Oceaan.

In het openbaar vervoer van reizigers binnen de Verenigde Staten, de autocars uitgesloten, is het aandeel van het luchtvaartverkeer in 10 jaar tijds van 23% tot 64% gestegen. Nochtans verschilt de toestand opvallend in West-Europa. Het aantal reizigers/km van het luchtvaartverkeer binnen Europa bereikte 6800 miljoen in 1961, d.i. slechts 1/30e van het spoorwegverkeer. Dat is niet meer dan het reizigersverkeer per spoor van een land zoals Nederland. Een spoorwegnet zoals dat van Frankrijk of van de Duitse Bondsrepubliek heeft nog een reizigersverkeer dat vijf- of zesmaal hoger ligt dan de luchtvaart in Europa.

Moet men daaruit besluiten dat de luchtvaart in Europa niet de plaats heeft verkregen die haar ten nadele van de traditionele vervoermiddelen moest toekomen? Zeker niet, en de Europese spoorwegen menen derhalve niet dat

het Amerikaanse voorbeeld de weg toont die het vervoer in Europa onvermijdelijk is opgegaan. Enerzijds, blijkt het voordeel van de snelheid op de drukst bereden Europese verbindingswegen de kleine afstand, lang niet zo opvallend als in de Verenigde Staten en, anderzijds, ligt de kilometerkostprijs voor het luchtvaartverkeer wegens die korte afstanden aanzienlijk hoger.

Bovendien reist men in Europa minder vaak omdat het gemiddelde inkomen per hoofd kleiner is en men reist ook minder ver omdat Europa kleiner is dan Amerika. De Europese spoorwegen hebben de laatste jaren kunnen vaststellen dat hun inspanningen om de kwaliteit van de geboden diensten te verbeteren lonend waren, inzonderheid met de invoering van de Trans-Europ-Express, alsook met de snelle avond- en nachttreinen. De beste langeafstandstreinen zijn van langsom beter bezet en verbeteringen zijn nog mogelijk.

Voor het overige heeft de evolutie in de Verenigde Staten op verre na niet geleid tot een zoveel voldoening gevend algemeen vervoersysteem dat het Europa als voorbeeld kon gesteld worden. In dat verband dient er aan herinnerd dat de openbare mening in de Verenigde Staten onlangs werd beroerd door het geleidelijk vervallen van de openbare vervoerdiensten. Wij weten nu dat de financiële toestand van de Amerikaanse Spoorwegen, particuliere bedrijven die generlei hulp ontvangen van de openbare macht, slecht is.

Minder bekend is het feit dat de toestand van de luchtvaartmaatschappijen die de binnen-

landse diensten verzekeren, zeer precair is, niettegenstaande de maatregelen tot beperking van de concurrentie tussen de maatschappijen welke door de Civil Aeronautic Board werden genomen.

De zogenaamde lokale maatschappijen die het verkeer over korte afstand verzekeren, boeken zelfs een zeer aanzienlijk tekort en hebben toelagen moeten krijgen die gelijk zijn aan 55% van de ontvangsten. De grootste helikopterdienst van de wereld, tussen de luchthavens van Chicago, moest gesubsidieerd worden. Officiële enquêtes hebben geleid tot de boodschap aan de natie van President Kennedy over de organisatie van het vervoerstelsel. Het is wel veelbetekenend dat die boodschap maatregelen voorziet die de luchtvaart van dit stelsel niet uitsluit en er toe aanzet dat commissies samengesteld uit afgevaardigden van de drie verantwoordelijke federale agentschappen voor het vervoer te land, te water en door de lucht, dikwijls zouden samenkomen.

Finaal hebben de Europese spoorwegen goede redenen om te geloven in de toekomst van hun reizigersverkeer. Hoewel de technische voordelen worden erkend welke het vervoer door de lucht in sommige gevallen kan bieden, achten zij zich toch voldoende gewapend om de concurrentie van de luchtvaart te verdragen. Daar deze van haar kant in dat reizigersverkeer per spoor een te veroveren markt ziet, zal de strijd tussen die twee wijzen van vervoer steeds heviger worden toegespitst. Dat nu de verschillende vervoerwijzen een strijd zouden aangaan tot de sterkste uiteindelijk overwint zou volstrekt in strijd zijn met de belangen van de naties. De concurrentie in het vervoerwezen vertoont inderdaad al te veel neiging tot anarchie en kan zowel de vervoerondernemingen als de gemeenschap hopen geld kosten, indien geen gezond vervoerbeleid wordt nastreefd.

De Amerikanen schijnen dat te hebben begrepen. Wij hebben het geluk in Europa van de Amerikaanse ondervinding te kunnen profiteren en sommige fouten te kunnen vermijden. De luchtvaart heeft er belang bij samen met de andere vervoerondernemingen deel te nemen aan het bepalen van een gezond vervoerbeleid waaraan in alle landen en in verscheidene internationale vergaderingen gewerkt wordt, alsook aan de inrichting van een algemeen vervoerstelsel op Europese schaal.

(Uittreksel uit het bulletin van de Internationale Spoorwegen)

België - Azurenkust zonder stadstraject te Parijs

Om het de reiziger voor de Azurenkust zo gemakkelijk mogelijk te maken en hem het stadstraject tussen de stations Paris-Nord en Paris-Lyon te besparen, zullen de Franse Spoorwegen deze zomer volgende treinen uit Paris-Nord laten vertrekken:

1. Brussel-Zuid	trein 126	V. 14.22	(rechtstreekse ligwagen Amsterdam- Ventimiglia).
Paris-Nord		A. 17.26	

	of		
Brussel-Zuid	trein 124	V. 15.08	(26.6 - 1.9)
Paris-Nord		A. 18.12	
Paris-Nord	trein FR	V. 19.06	(31.5 - 26.9)
Nice		A. 8.24	
Ventimiglia		A. 9.24	
Ventimiglia	trein RF	V. 18.40	(31.5 - 26.9)
Nice		V. 19.54	
Paris-Nord		A. 9.20	
Paris-Nord	trein 117	V. 10.30	
Brussel-Zuid		A. 13.29	

2. Brussel-Zuid	trein 144	V. 19.10	
Paris-Nord		A. 22.12	
Paris-Nord	trein 10063	V. 23.00	(¹)
Nice		A. 11.32	
Nice	trein 10066	V. 17.00	(²)
Paris-Nord		A. 6.52	
Paris-Nord	trein TEE 103	V. 7.20	
Brussel-Zuid		A. 9.50	
	of		
Paris-Nord	trein 109	V. 7.48	
Brussel-Zuid		A. 11.00	

(¹) op vrijdagen van 3 juli tot 11 september, behalve op 31 juli

(²) op zondagen van 5 juli tot 13 september, behalve op 2 augustus

Het zal dus volstaan in het station Paris-Nord over te stappen. Anderzijds weten onze lezers sinds geruime tijd dat de ligwagen ter bestemming van Ventimiglia hun het voordeel biedt niet meer van trein te moeten veranderen in Paris-Nord. Al de reizigers naar de Azurenkust die het stadstraject te Parijs hetzij per bus, taxi of metro vervelend vinden, zullen deze maatregel gewis naar waarde weten te schatten.

B

EUROPABUS

wegverkeersdiensten der europese spoorwegen

oostende/antwerpen brussel nice menton
 oostende/antwerpen brussel barcelona
 brussel lourdes
 oostende lille
 oostende brugge amsterdam
 oostende brussel frankfurt
 oostende brussel luik poznan



INLICHTINGEN EN INSCHRIJVING IN DE
 VOORNAAMSTE STATIONS EN AANGENOMEN REISBUREAU'S

De wegverkeersdiensten van de Europese Spoorwegen hebben onlangs hun gemeenschappelijk Europabus-programma voor 1964 bekend gemaakt.

Voor diegenen onder U die nog niet nader kennis maakten met de Europabusdiensten herinneren wij er terloops even aan wat onder het begrip Europabus dient verstaan.

Onder deze benaming hebben vijftien spoorwegbesturen de meest interessante Europese autocarlijnen gegroepeerd.

Voor het seizoen 1964 zijn 80 regelmatige lijnen, 52 rondritten tegen forfaitaire prijs en

Oostende/Antwerpen-Brussel-Nizza-Menton
 Oostende/Antwerpen-Brussel-Barcelona
 Brussel-Biarritz-Lourdes
 Oostende-Rijsel
 Oostende-Brugge-Amsterdam
 Oostende-Brussel-Frankfurt M.
 Oostende-Brussel-Luik-Poznan.

Deze laatste lijn is nieuw en werd ingereden op 21.3.64. De afstand van 1.185 km wordt in twee dagen afgelegd en de overnachting heeft plaats te Rhynern.

Aan de andere lijnen die sedert talrijke jaren worden uitgebaat werden volgende interessante wijzigingen gebracht.

Voor Menton heeft men voortaan de keuze tussen een tweedaagse of een driedaagse reis. De reisweg naar Lourdes loopt nu langs Biarritz bij de heenreis en over Orleans bij de terugreis.

In verband met de vreemde lijnen stippen wij volgende nieuwigheden aan:

DUITSLAND.

Van 31 mei tot 14 september wordt een dagelijkse dienst Frankfurt-Wiesbaden-Rüdesheim ingericht alsmede twee excursies Frankfurt-Heidelberg en Frankfurt-Rüdesheim. De rondrit van het Noorden zal nu ook Berlijn aandoen.

SPANJE.

Van 31 mei tot 20 september worden twee nieuwe diensten met vertrek om de week, in uitbating genomen: Madrid - Valladolid - Santander - San Sebastian in drie dagen en San

PROGRAMMA 1964

20 excursiediensten in het programma opgenomen.

Europabus is evenwel meer dan een eenvoudig vervoermiddel, het is een reisstijl zoals er een levensstijl bestaat. Behalve de voordelen van de georganiseerde reizen (begeleiding door een hostess, bediening van hotels, enz.), biedt Europabus aan de toerist de gelegenheid, zelf zijn reisweg overeenkomstig zijn wensen en zijn mogelijkheden uit te stippelen, te stoppen waar hij wil en de tijd van de ritten aangenaam door te brengen. Europabus is de aanvulling in toeristisch opzicht van de spoorweg op het Europese vlak.

De Belgische lijnen van dit uitgestrekte Europabusnet zijn:

Sebastian - Santander - Coruna - Santiago - Oporto - Salamanca - Madrid in acht dagen. Deze twee diensten worden ook gecombineerd als rondrit van 5 of van 10 dagen tegen forfaitaire prijzen.

Verder is er een nieuwe 5 daagse rondrit in Marokko voorzien van 26 maart tot 22 oktober met vertrek om de week en als reisweg Tanger - Casablanca - Rabat - Meknès - Fez - Xauen - Tetoan - Tanger.

FRANKRIJK.

In juli wordt viermaal per week, en in september en oktober tweemaal per week, een dienst Lourdes-Bilbao verzekerd.

Van 15 mei tot 27 september gaat een Europa-bus driemaal per week van Parijs naar Genève. Voor de dienst Thonon-Stresa over Martigny en de Simplonpas zijn drie afritten per week voorzien in het volle seizoen, een vertrek per week in juni (vanaf de 15e) en september.

GROOT-BRITTANNIE.

Van mei tot september worden 9 rondritten van 9 dagen ingericht in Schotland. Verder staan er twee driedaagse rondritten op het programma nl. „Oxford - Cotswolds en het land van Shakespeare” en „De Kust van Dorset - Het Oosten van Devon”.

GRIEKENLAND.

Van 15 maart tot 29 oktober vertrekt tweemaal per week de rondrit van de Atriden in twee dagen.

Over al deze Europabusdiensten alsmede over het volledig programma kunt u inlichtingen inwinnen bij de erkende reisbureau's of in de inlichtingskantoren der belangrijke stations.



Voor uw Vacantie
BIEDT DE N.M.B.S. U
EEN TOERISTISCHE KAART
van BELGIË aan

WEND U TOT:

PATROONS !

dit is ook voor u .

Het N.M.B.S.-plakbriefje hierboven werd ontworpen voor de berichtenramen van de grote ondernemingen. Aangevuld door uw dienst, is het bedoeld om het personeel van uw firma in te lichten in welk lokaal of kantoor uw personeel de toeristische kaart van België kan bekomen die door de N.M.B.S. is uitgegeven.

Met het doel het sociaal toerisme te bevorderen heeft de spoorweg voor de verlofgangers een hele keur formules uitgedacht voor individueel en collectief verlof en zij komen voor op de rugzijde van genoemde kaart. De kaart zelf vormt een volledig toeristisch repertorium waarop de lezer een hele reeks van uitstapjes kan uitstippelen.

De sociale diensten van de ondernemingen die hun personeel wensen in te wijden over gezonde en aangename ontspanning kunnen zich wenden tot:

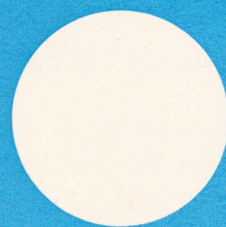
1. de Handelsdirectie van de N.M.B.S.

bureau 61-24, Kantersteen 4, Brussel 1, om het plakbriefje en een voorraad toeristische kaarten te bekomen;

2. de handelsagentschappen van de N.M.B.S. en de stations

voor uitvoerige brochures over de rondritten per autocar, de uitstapjes „Een mooie dag te ...” en andere belangwekkende reizen.

AUTO- NACHT EXPRES



*de trein voor U
en uw auto*



In ons vorig nummer maakten wij reeds gewag van de auto-nachtexpres, maar het ontbrak ons dan aan ruimte om meer praktische inlichtingen af te drukken.

Daarom publiceren wij hierna, ten behoeve van de belangstellenden, een tabel die op overzichtelijke wijze vertrek, bestemming, dienstregeling, ritperiode en samenstelling van elk der vijf heen- en terugdiensten geeft.

Een andere tabel vermeldt de prijzen voor het vervoer van de auto's. Deze prijzen verschillen naar gelang van de lengte van de wagen (tot 4,42 m of groter dan 4,42 m).

Opgelet, voortaan zal de normale korting voor de retourreis ($\pm 20\%$) ook toegepast worden op de vervoerprijs van de auto, zelfs als de terugreis niet langs dezelfde weg als de heenreis geschiedt. (V.b. heen: Brussel-Milaan, terug: Avignon-Brussel).

De beide trajecten moeten natuurlijk gelijktijdig besteld zijn.

Voor de reizigers gelden de gewone tarieven.

In verband met de vervoerprijzen wordt wel eens beweerd dat de Auto-nachtexpres nogal duur uitvalt. Deze opvatting willen wij hier terloops even rechtzetten.

De Auto-nachtexpres is niet bestemd voor mensen die geen belang hechten aan hun comfort en die bereid zijn met 5 of 6 personen in hun wagen een non-stopreis van meer dan 1000 km te doen. Voor dat soort toeristen is de Auto-nachtexpres steeds te duur.

Voor de auto-toerist die op zijn comfort gesteld is daarentegen, blijkt bij een objectieve vergelijking van de prijs van een Auto-nachtexpresreis voor 2 personen met de kostprijs van hetzelfde traject langs de weg, dat de vergelijking in het voordeel van de trein uitvalt. Het is natuurlijk de werkelijke kilometerprijs van de auto (afschrijving enz. inbegrepen) die dient in aanmerking genomen, evenals de overnachtingen en andere bijkomende wegonkosten die aan dergelijke lange en vermoeiende rit langs de weg verbonden zijn. Op het krediet van de trein komen dan de genomen verlofdagen en het feit dat men zoveel meer uit zijn verlof kan halen.

Zó gezien is de Auto-nachtexpres niet duur.

Inschrijving en bijkomende inlichtingen in de voornaamste stations en bij de erkende reisbureau's.

A. — DIENSTREGELINGEN - RITPERIODES - SAMENSTELLING.							
Herkomst	Bestemming	Dienstregeling		Ritperiodes			Samenstelling
		V.	A.	van	tot	Dagen	
Oostende/ Schaarbeek	Milano P.V.	17.14 19.20	10.10	op 23.3 4.4 22.6	en van 10.10 3.9	elke zaterdag elke maandag en donderdag	WL 1e en 2de kl. ligplaatsen 2de kl. restauratierijtuig, etagewagens voor auto's.
Milano P.V. (Terug)	Schaarbeek/ Oostende	19.25	9.40 11.38	op 24.3 5.4 23.6	en van 11.10 4.9	elke zondag elke dinsdag en vrijdag	
Oostende/ Schaarbeek	München Ost	17.14 19.07	8.20	2.6	25.9	dinsdag en vrijdag	WL 1e en 2de kl., lig- plaatsen 2de kl. buffetrijtuig en gesloten wagens voor auto's.
München Ost (Terug)	Schaarbeek/ Oostende	21.—	10.14 11.38	3.6	26.9	woensdag en zaterdag	
Bressoux	Avignon Fontc.	21.—	10.42	24.3	26.9	dinsdag en zaterdag	WL 1e en 2de kl., lig- plaatsen 2de kl., restauratie- rijtuig en etagewagens voor auto's.
Avignon Fontc. (Terug)	Bressoux	18.23	8.07	27.3	27.9	vrijdag en zondag	
Schaarbeek	Narbonne	18.55	9.39	5.6	25.9	vrijdag	WL 1e en 2de kl., lig- plaatsen 2de kl., buffet- rijtuig, etagewagens voor auto's.
Narbonne (Terug)	Schaarbeek	19.11	9.57	6.6	26.9	zaterdag	
Schaarbeek	Avignon Fonct.	16.45	6.28	26.3 31.5	24.9 27.9	donderdag zondag	WL 1e en 2de kl., lig- plaatsen 2de kl., buffet- rijtuig, etagewagens voor auto's.
Avignon Fontc. (Terug)	Schaarbeek	23.27	12.47	25.3 1.6	23.9 28.9	woensdag maandag	

B. — VERVOERPRIJZEN - ENKELE EN HEEN- EN TERUGRIT.				
PRIJS	H	H + T	H	H + T
	Auto's	— 4m42	Auto's	+ 4m42
Oostende-Milano P.V.	2580 F	4640 F	3000 F	5400 F
Schaarbeek-Milano P.V.	2340 F	4200 F	2720 F	4900 F
Oostende-München Ost	1820 F	3280 F	2120 F	3820 F
Schaarbeek-München Ost	1580 F	2840 F	1840 F	3320 F
Bressoux-Avignon Fontc.	1910 F	3130 F	2380 F	3900 F
Schaarbeek-Narbonne	2440 F	3870 F	3040 F	4790 F
Schaarbeek-Avignon Fontc.	2050 F	3380 F	2540 F	4180 F

1. Geldigheidsduur van de reisgids.

Vanaf volgend zomerseizoen, d.w.z. vanaf 31.5.64, wordt de reisgids eens per jaar uitgegeven. Hij zal voortaan dus telkens einde mei verschijnen.

Daar de dienstregeling van de lijnen die de kust bedienen (50, 51 en 51bis) tijdens het badseizoen opvallende wijzigingen ondergaat, werd besloten in de reisgids zelf, op hun normale plaats, de winterdienstregeling (ongeveer 8 maanden) van die lijnen op te nemen, terwijl de dienstregeling voor de zomer (ongeveer 4 maanden) voorkomt in een witte brochure die in de voorste omslagflap van de reisgids steekt. Aangezien verschillende vreemde spoorwegen het principe van de jaarlijkse dienstregeling nog niet hebben aangenomen, moeten wij eveneens tweemaal per jaar de tabellen van de internationale verbindingen uitgeven. De internationale dienstregeling voor de zomer komt voor in een op roos papier gedrukte brochure die in de achteromslagflap van de reisgids steekt. Die brochure, opgenomen in de reisgidsen die in de stations worden te koop gesteld, omvat een afscheurbare „bon” die recht geeft op de kosteloze aflevering van de wintereditie in de stations. De abonnees ontvangen die winterdienstregeling ambtshalve en kosteloos.

2. Afzonderlijke uitgave van de dienstregeling voor de spoorwegen en voor de buurtspoorlijnen.

Voortaan worden twee afzonderlijke boekjes uitgegeven:

— het ene, de officiële reisgids van de N.M.B.S., omvat de dienstregeling van de treinen, alsook van de autobuslijnen die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen worden geëxploiteerd. Het is te koop in de stations en kan per postabonnement verkregen worden. De prijs is op 45 F gesteld.

— het andere, de algemene gids van de N.M.V.B., omvat de dienstregeling van de trams en autobussen die door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen worden geëxploiteerd, alsook van de particuliere autobussen. Die reisgids is te koop in de stations van de N.M.B.S., alsook in de kantoren van de gewestelijke directies der N.M.V.B. Hij is eveneens te verkrijgen per postabonnement. De prijs van die gids belooft 35 F.

Nieuwe inkleding van de reisgids



Tot naricht, de intekening op het postabonnement voor het ene of het andere van die boekjes, kan geschieden op het postkantoor van de localiteit, of met storting (overschrijving) op p.r. 9460, van het postkantoor Brussel I, met nadrukkelijke vermelding van de gewenste gids (officiële reisgids N.M.B.S. of algemene gids N.M.V.B.).

3. Gewestelijke reisgidsen.

De gewestelijke reisgidsen van de N.M.B.S. zijn voortaan een jaar lang geldig. De samenstelling blijft ongewijzigd. De prijs is vastgesteld op 15 F per exemplaar.

Anderzijds worden gewestelijke reisgidsen van de N.M.V.B. te koop gesteld in de voornaamste aansluitstations N.M.B.S./N.M.V.B., alsook in de kantoren van de gewestelijke directies en de depots der N.M.V.B.

Internationaal tarief

E.G.K.S. nr 1001

De Afdelingen 1, 2 en 3 van het Internationaal tarief E.G.K.S. nr 1001 werden op 1.3.1964 heruitgegeven.

De aandacht van de cliëntele wordt meer speciaal gevraagd voor hoofdstuk 6, afdeling 1, van de nieuwe uitgave dat bepalingen omvat voor het vervoer in gesloten treinen van vaste minerale brandstoffen, ijzererts en mangaanerts. Deze nieuwe reglementering is het gelukkig gevolg van de inspanningen van de aan het tarief deelnemende spoorwegen, om voor deze zendingen gemeenschappelijke en eenvormige tariefbepalingen in te voeren.

In internationaal verkeer zullen de gebruikers van de spoorweg voortaan dan ook beschikken over een nieuw bevrachtingsinstrument dat niet enkel hun taak aanzienlijk zal verlichten

maar ook zal bijdragen tot de verdere groei van de transporten per gesloten trein.

BUNDEL VI (goederen vallend onder het E.G.K.S.-verdrag).

Verbeterblad 28 van 1.3.1964 tot bundel VI omvat 3 maatregelen welke de aandacht van de cliëntele verdienen.

1. Wijziging van de bepalingen geldend voor het vervoer per treinstellen en per volledige treinen.

De invoering van een eenvormige reglementering voor het vervoer in gesloten treinen in het Internationaal tarief E.G.K.S. nr 1001 heeft de aanpassing van de N.M.B.S.-reglementering in binnenverkeer noodzakelijk gemaakt. Aldus is voor de zendingen per treinstel het Kapittel IV van toepassing en voor de zendingen per volledige trein het nieuw Kapittel IVbis.

2. Afschaffing der verminderingen toegekend op de normale vrachtprijzen voor zendingen per treinstellen van 60 t tot en met 400 t.

Deze maatregel betreft de afschaffing

van de verminderingen ten belope van 7,5%, 10%, 15% en 17% welke werden toegekend voor zendingen steenkool per treinstel van respectievelijk 60 t, 120 t, 300 t en 400 t, alsook van de vermindering van 10% welke werd toegekend voor zendingen cokes per treinstel van 60 t.

3. Wijziging van cijfer 5 e) van de Toelichting tot Bundel VI.

Gelijklopend met het aan de dienst onttrekken van verouderde wagens met gering laadvermogen, heeft de N.M.B.S. de jongste jaren, meerdere reeksen moderne wagens met een laadvermogen gaande tot 28 à 29 t ter beschikking van de cliëntele gesteld. Daar dientengevolge het gemiddeld laadvermogen van de open stortwagens 24,5 t bereikt, heeft de N.M.B.S. beslist de huidige bepalingen van cijfer 5 e) aan die karakteristiek van haar wagenpark aan te passen.

In het vervolg is het dan ook niet meer toegelaten voor de zendingen vervoerd tegen de voorwaarden van de prijstabel A der algemene of speciale tarieven het te bevrachten minimumgewicht van de kleinste wagen af te trekken.

Het CIPCE (Centre d'Information des Chemins de fer européens) bespreekt op zijn beurt de uitlagen van de studie ondernomen door Amerikaanse experts betreffende de slijtagefactoren voor de wegen (onderzoek AASHO) waarover wij in ons vorig nummer gesproken hebben en legt de nadruk op de „slijtagewet” van de wegeninfrastructuur, wet die als volgt kan geformuleerd worden:

„Op een bepaalde weg, om het even hoe dik het dek is en welke de structuur er van zij, schommelt de beschadiging te wijten aan het overrijden van een as met bepaald gewicht nagenoeg zoals de vierde macht van dat gewicht.”

„Met andere woorden, wanneer de beschadiging te wijten aan het voorbijrijden van een as van een toerismewagen (0,6 ton ongeveer) als eenheid genomen wordt, dan is de beschadiging veroorzaakt door het voorbijrijden van een as van 6 ton **10000 maal** groter, en die te wijten aan een as van 12 ton, **160000 maal** groter.”

Het CIPCE besluit dat men derhalve nu beter verstaat waarom de huidige Amerikaanse reglementering met de strenge grens van 8,2 ton in meest al de staten blijft gelden. Die houding dient onderstreept op het ogenblik dat men op de Europese wegen de maximumbelading per as op 13 ton wil brengen. Dergelijke voorstellen zijn hoofdzakelijk gesteund op de verwachte winst aan „wegenproductiviteit”, doch de bijkomende lasten die er voor de infrastructuur zouden uit voortvloeien, worden daarbij verwaarloosd.

beschadiging van de wegen



tarieven die gelden voor het goederenverkeer bij wagenlading tussen Duitsland en België

Het goederenverkeer bij wagenlading tussen Duitsland en België valt onder toepassing van verscheidene internationale tarieven:

1^o Voor de goederen van de EGKS:

— internationaal tarief nr 1201 voor het vervoer van minerale brandstoffen uit sommige stations van de Duitse Bondsrepubliek naar sommige Belgische stations;

— internationaal tarief nr 1231 voor het vervoer van ijzer- en staalprodukten tussen sommige stations van de Duitse Bondsrepubliek en sommige Belgische stations.

2^o Voor goederen die niet tot de EGKS behoren:

— internationaal tarief nr 9142:

Van in 1952 hebben de Deutsche Bundesbahn (DB) en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) een internationaal tarief ingevoerd voor het vervoer van goederen tussen Duitsland en België (DBGT).

Dat tarief geldt zonder dat het op de vrachtbrief moet gevraagd worden. Het geldt praktisch voor al de zendingen die bij wagenlading tussen de Duitse en de Belgische stations, als ijlgoed en vrachtgoed, vervoerd worden. De enige uitzonderingen zijn:

— het vervoer van levende dieren;

— zendingen die buiten het in internationaal verkeer aangenomen profiel komen;

— zendingen op platte wagens met verlaagde laadvloer met meer dan 2 assen.

Meest al de stations die bij het verkeer tussen Duitsland en België betrokken zijn komen in het tarief voor.

Dat tarief geldt evenwel ook voor zendingen herkomstig van of met bestemming naar stations die er niet zijn in opgenomen, dank zij bijzondere bevrachtingsmodaliteiten die in het tarief vermeld zijn.

Al de produkten die tussen de betrokken landen tamelijk veel worden vervoerd, komen voor in de naamlijst van de goederen. Deze lijst wordt trouwens naar gelang de behoeften aangevuld.

Met de alfabetische tabel die, zoals het hele tarief zelf, in het Duits, het Frans en het Nederlands is gesteld, kan men de naamlijst gemakkelijk raadplegen. De goederen zijn in 25 klassen gerangschikt volgens een combinatie van de Duitse en Belgische classificaties.

In algemene regel worden de vervoerprijzen bekomen door samenvoeging van de afzonderlijk voor het Duitse en voor het Belgische traject berekende prijzen.

Een veertigtal speciale tarieven bieden bijzondere voorwaarden voor sommige goederen of over sommige verbindingen.

Die speciale tarieven verschaffen de cliëntele inzonderheid het voordeel automatisch de speciale tarifieringen te genieten die door elk van de spoorwegen in bepaalde voorwaarden worden toegestaan.

De prijzen van de speciale tarieven zijn vastgesteld, ofwel van eind tot eind, of anders door samenvoeging van de Belgische en Duitse prijzen.

De meest voorkomende bijkomende kosten zijn vermeld in het rechtstreeks tarief en slechts in uitzonderlijke gevallen moet men zijn toevlucht nemen tot de bepalingen van de binnenlandse tarieven voor de toepassing van sommige kosten.

De modaliteiten van toepassing van het rechtstreeks tarief vloeien niet voort uit een eenvoudige samenvoeging van de bijzondere voorwaarden van elk der twee spoorwegen.

De DB en de NMBS hebben gestreefd naar vereenvoudiging en harmonisatie van die bijzondere voorwaarden om ze in dat rechtstreeks tarief op te nemen. Die bepalingen werden in alle gevallen in het voordeel van de cliëntele vereenvoudigd of geharmoniseerd.

Daaruit kan voor die cliëntele aanzienlijk voordeel voortvloeien. Bij voorbeeld worden de goederen die langer zijn dan 12 m en de onverdeelbare massa's die meer dan 10000 kg wegen, waarvoor volgens de binnenlandse tarieven toeslagen worden aangerekend, tegen de normale tariefvoorwaarden van het rechtstreeks tarief vervoerd.

Buiten die eigenlijke tariefvoordelen biedt het rechtstreeks tarief voor de in- en uitvoerders het voordeel dat zij de vervoerprijs voor het gehele traject gemakkelijk en nauwkeurig kunnen bepalen.

Die interessante verwezenlijking is verantwoord door de voortdurende toename van het ruilverkeer tussen Duitsland en België.

Tarief Berichten



VERKEER MET OOSTENRIJK.

1^o Op 1 februari 1964 werd aanvulling nr 10 op het internationaal goederentarief Oostenrijk - Belgische zeehavens/Nederlandse zeehavens (Bös-Nös) ingevoerd. Van de andere kant is op 1 maart 1964 het 1e vervolg verschenen op genoemd tarief.

2^o Op 1 februari 1964 is het internationaal goederentarief nr 9113 (BÖGT) ingevoerd dat in lokaal verkeer tussen België en Oostenrijk geldt. Dat tarief omvat een bepaald aantal speciale tarieven waarvan het voordeel beperkt is tot de onderschrijvers die er zich toe verbinden hun totaal verkeer of een bepaalde tonnage van hun zendingen aan de spoorweg toe te vertrouwen.

VERKEER MET ITALIE.

Op 1 februari 1964 is het 1e vervolg op het internationaal tarief Chiasso/Iselle-Zeehavens (9500) en Chiasso/Iselle Groot-Brittannië (9501) ingevoerd.

Het behelst een algemene verhoging van de prijzen volgens de aard van de produkten en de reeksen, gaande van 5 tot 9 Zwitserse frank per ton.

VERKEER MET ZWITSERLAND.

Op 1 januari 1964 is het 1e vervolg op het internationaal tarief Belgische/Nederlandse zeehavens - Bazel ingevoerd.

VERKEER MET JOEGOSLAVIE, HONGARIJE EN DE VERDER GELEGEN LANDEN.

Op 1 maart 1964 is aanvulling nr 4 op het tarief NRZ (Nickelsdorf/Rosenbach - Zeebrugge) ingevoerd.

ALGEMEEN EUROPEES STUKGOEDTARIEF.

Op 1-4-64 is het 13e vervolg op het algemeen Europees stukgoedtarief van kracht geworden.

Dit vervolg voorziet de verhoging met 50% van het te bevrachten gewicht van de goederen die geen 150 Kg per m³ benomen ruimte wegen.