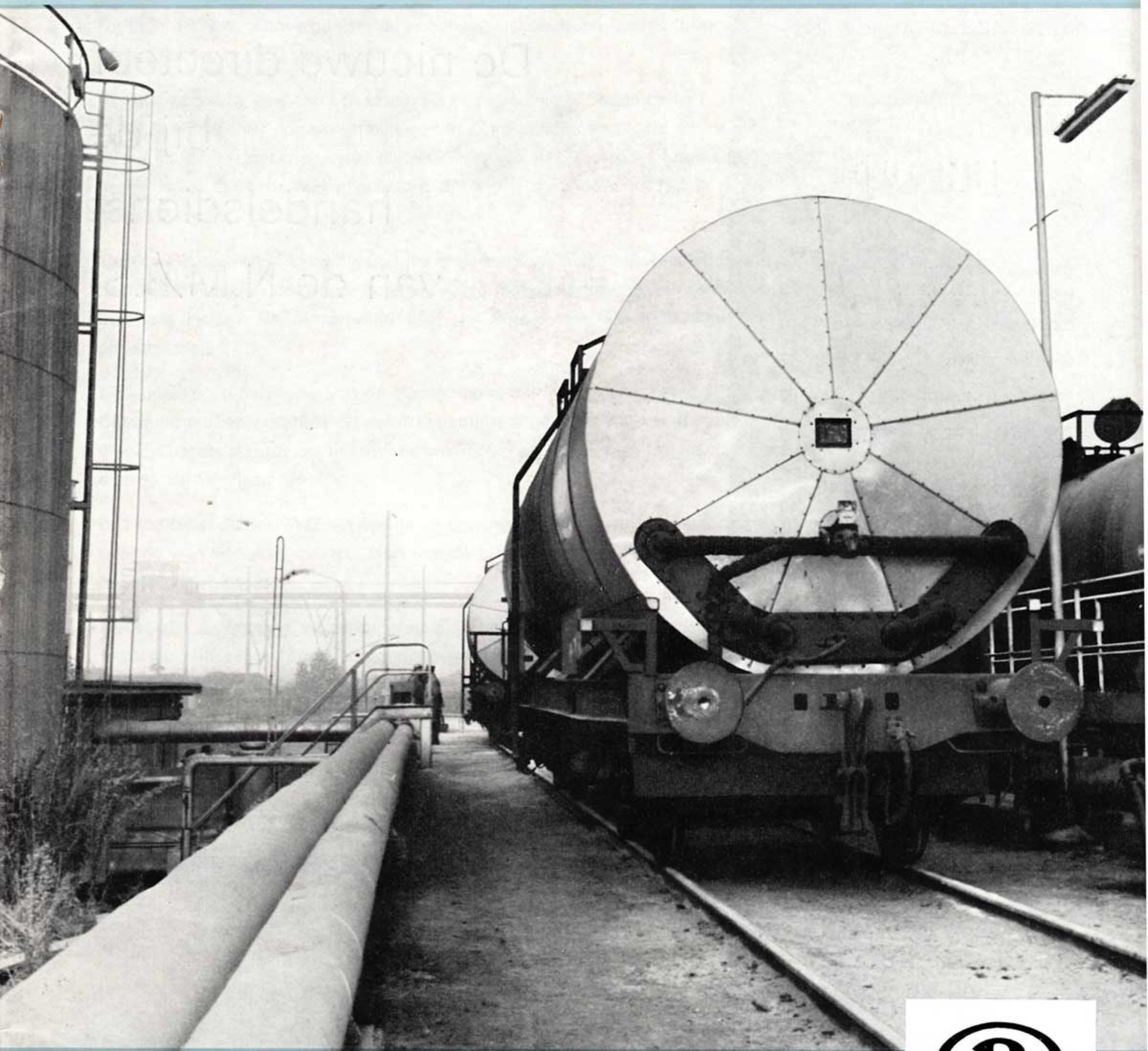


SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 5 / DECEMBER 1965



INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRAALSTATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3653





NUMMER 5 — DECEMBER 1965

Omslagfoto: *Lossen van een ketelwagen met warmte-isolering bij de firma ARBED-fabriek van Belval.*

INHOUD

	Blz.
De nieuwe directeur bij de handelsdienst van de N.M.B.S.	3
De vervoertechnieken „Spoor-weg”	4
Collico-containers	7
Internationale treinen	8
Reis deze winter slapend naar de Azurenkust	9
De economische expansie in West-Vlaanderen	10
De N.M.B.S. dingt naar het vervoer van koolwaterstoffen	15
Opheffing van de toegangscontrole in de stations	18
Inhoud Spoornieuws jaargang 1965	18
Buitengewoon vervoer	19
Trein + Auto	20

Lay-out: L. Tack.

Foto's : Putman, Sado, Van Rafelghem, Algeco

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

De nieuwe directeur bij de handelsdienst van de N.M.B.S.

Op 29 oktober 1951, heeft de Raad van Beheer de heer R. WEBER, burgerlijk ingenieur A.I.Br., tot die hoge functie geroepen.

De heer WEBER is 52 jaar oud. Hij is Brusselaar.

Hij is in 1937 te Antwerpen bij de spoorweg gekomen en heeft zijn loopbaan bij de dienst van de exploitatie tot in 1952 voortgezet.

In 1951 neemt hij deel aan een studiereis in de Verenigde Staten onder het beschermheerschap van de O.E.E.S. Hij zal later nog een andere reis in Kongo ondernemen. Na een onderbreking tijdens dewelke hij als particulier secretaris van de voorzitter van het Bestendig Comité van de N.M.B.S. fungeert, neemt hij in 1954 de leiding van een filiale van de spoorwegen: „de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats”.

Gedurende de elf jaar in dienst van die onderneming, welke hij op schitterende wijze leidde, heeft de heer WEBER talrijke contacten kunnen leggen met de spoorweg- en handelskringen van meest al de Europese landen. Vanzelfsprekend heeft hij vooral met Groot-Brittannië bijzonder goede relaties onderhouden.

Als gedelegeerd beheerder van de Maatschappij der Ferry-Boats, heeft de heer WEBER tussen Groot-Brittannië en het vasteland de eerste inrichting uitgewerkt van vervoer over zee van w  gvoertuigen, volgens het stelsel „roll on, roll off” tussen Tilbury en Antwerpen. Die inrichting werkt in samenwerking met de British Road Services.

In 1963 heeft de heer WEBER deel in de oprichting van Transfribel, de spoorwegfiliale die koelvervoer over de weg verzekert met materieel van de beste hoedanigheid. Hij is er tot nu toe gedelegeerd beheerder van geweest.

Buiten zijn dynamisme, waarover we reeds spraken, is de heer WEBER bekend om zijn baanbrekende, laten we zelfs zeggen, non-conformistische geest. Wij zijn ervan overtuigd dat onze klanten die benoeming ten zeerste zullen waarderen.



Synthese van het "Flexi-Van" systeem.

Sedert enkele jaren is er op het gebied van het vervoer over lange afstand een vruchtbare samenwerking tussen de vervoerders over de weg en de spoorweg.

Aan de basis van die samenwerking ligt het beginsel van de lading op spoorwagens van vrachtauto's, opleggers of containers met groot laadvermogen, die met goederen zijn beladen en welke aan de wegvervoerders worden toevertrouwd om per spoor de grootste afstand tussen bepaalde centra af te leggen. Die handelwijze biedt opvallende voordelen inzake regelmaat en snelheid waarbij een aanzienlijk contingent van „zwaargewichten" niet op de wegen komen waar zij de door iedereen betreunde verzadiging nog zouden verergeren.

Op dat gebied waren er reeds zeer belangrijke verwezenlijkingen in Frankrijk, in Duitsland en in Groot-Brittannië.

Een nieuwe factor heeft voor de Europese spoorwegen nog meer gewicht gegeven aan de noodzakelijkheid om zich bij die nieuwe techniek aan te passen. Het geldt de aanzienlijke uitbreiding die sedert enige tijd in de Verenigde Staten werd genomen door het vervoer van goederen in containers met groot laadvermogen. Wel heeft het stelsel „piggy-back" er eerst de gunst genoten van de vervoerders doch die methode volgens welke de vracht-

wagens of opleggers op spoorwegwagens worden geladen, behelst bepaalde nadelen. In de eerste plaats is er het feit dat de verhouding gewicht van het goed/tarra weinig bevredigt.

Bovendien is het stelsel „piggy-back" te duur, behoudens voor het beurtverkeer. Het is dus niet aangewezen voor zendingen naar overzeese landen.

Daarom hebben de gebruikers en vervoerders in Amerika een nieuwe techniek bestudeerd (Flexi-Van) die er in bestaat de goederen te laden in containers met een laadvermogen dat zelfs boven de 20 ton reikt (30 tot 60 m³).

Sommige van die containers kunnen uitgerust worden met een afneembaar wielstel waardoor zij voor het eindvervoer in feite opleggers vormen die door een gewone tractor kunnen vervoerd worden. Daarentegen kan het vervoer overzee en per spoor ingericht worden als containertransport wat de rentabiliteit aanzienlijk vergroot.

Thans worden in de Verenigde Staten duizenden van die containers gebruikt en inzonderheid van langsom meer voor het vervoer overzee vooral naar Europa. In de haven van Antwerpen wordt het aantal ervan werkelijk spectaculair.

De Europese spoorwegen hebben het belang van die nieuwe techniek direct in-

gezien en zij zijn zo ver om, in samenwerking met de particuliere vennootschap „Railroute Transéurope", die reeds internationaal bekend is onder de afkorting „T.E.R.R.E." en waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd Marnixlaan 24, te Brussel, over te gaan tot het inleggen van directe treinen tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, enerzijds, en Italië, anderzijds.

Die treinen zullen uit Antwerpen viermaal per week 's avonds vertrekken en de dag B te Milaan aankomen, van waaruit zij 's avonds opnieuw zullen vertrekken om te Antwerpen in de loop van de dag C toe te komen. Wij twifelen er niet aan dat dergelijk uiterst snel vervoer een groot succes zal kennen, zowel bij de vervoerders overzee als bij de firma's die grote containers gebruiken voor hun „lokaal vervoer" tussen België en Italië.

In de haven van Antwerpen, alsook in sommige Italiaanse stations die de belangrijke industriële centra bedienen, zal een speciale terminus worden ingericht voor het laden en lossen op en van de wagens.

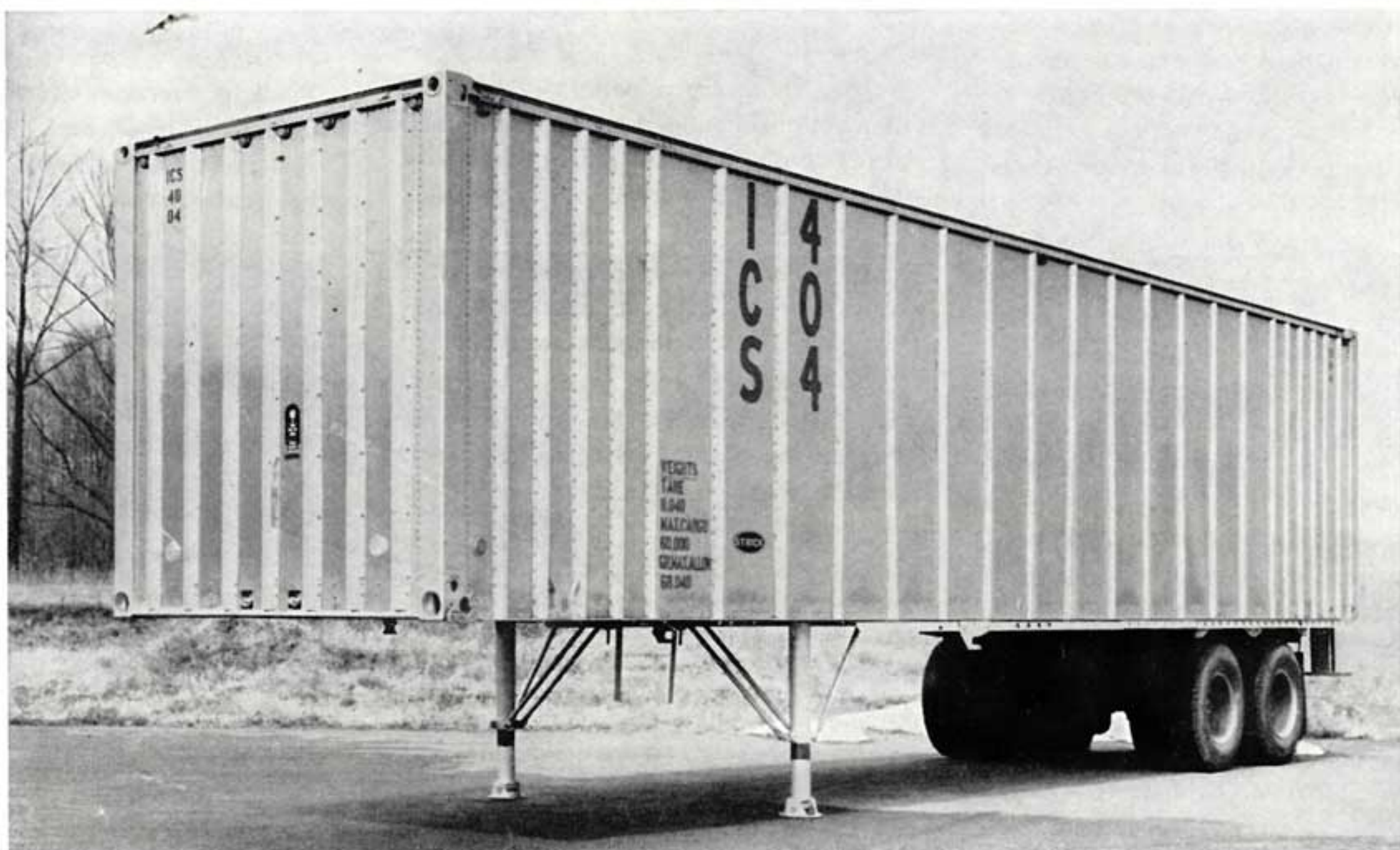
Het spreekt vanzelf dat het feitelijk „huis-huisvervoer" in handen van de particuliere vervoerders blijft, waarbij de spoorweg zich in dit geval beperkt tot het vervoer tussen de gespecialiseerde terminusplaatsen.

DE VERVOER- TECHNIEKEN "SPOOR-WEG"

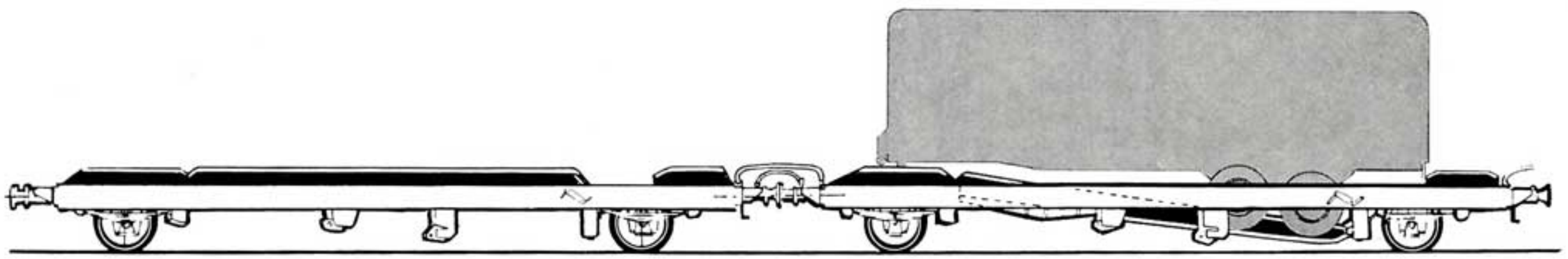
Flexi-Van — Kangourou — U.F.R.



„Flexi-Van“ container compleet met afneembaar wielstel en tractor.



„Flexi-Van“ container met afneembaar wielstel alleen.



▲ *Figuur a : „Kangoeroe” systeem. Looprails in hoge stand (links), in lage stand (rechts).*



◀ *„Kangoeroe” vrachtauto neemt plaats op de trein.*

Natuurlijk kunnen die treinen ook gebruikt worden voor het vervoer van opleggers van het type „Kangoeroë” of „U.F.R.” of gelijkaardige technieken.

Het stelsel „Kangoeroe”¹ is gekenmerkt door het grote vermogen (23 t en 54 m³) van de vervoerde opleggers. Als *spoorwegmaterieel* worden wagens gebruikt die tussen de langsliggers twee overlooprails hebben; deze looprails kunnen twee standen innemen:

- hoog, ten einde het verkeer van de opleggers over de wagens heen mogelijk te maken;
- laag, om de oplegger te laten zakken ten einde bij spoorwegverkeer binnen het laadprofiel te blijven.

Die standen zijn schematisch in figuur a weergegeven.

Het laden en lossen van de opleggers wordt gedaan in achterwaartse richting met een aangepaste traktor.

De toegang tot de eerste wagon, welke beladen moet worden, geschiedt langs een mobiele oprit.

Wat *het wegmaterieel* betreft, kunnen al de normale typen van opleggers vervoerd

worden op voorwaarde dat ze zijn uitgerust:

- met dubbele banden en dat zij een normale radstand van velg tot velg hebben;
- met een koppeling, opgevat volgens de normen S.A.E.
- met standaardbanden.

Zij moeten afmetingen hebben die binnen het laadprofiel vallen en drie noodzakelijke aanpassingen dienen er op uitgewerkt:

1. Aanbrengen aan de voorkant van de oplegger, van een hulpkoppelstuk (met kogelgewricht) nodig voor het aankoppelen van de behandelingstraktor.
2. Vervangen van de standaardverbinding der dubbele banden door speciale verbindingstukken, waarmee de wielen kunnen lopen op de loop- en leirails van de wagon.
3. Een eenvoudige inrichting waarbij de platen met achter- en stoplichten en kentekens kunnen opgeklapt worden.

Op de Franse spoorwegen wordt een belangrijk verkeer tussen zeer verwijderde centra met 246 kangoeroewagens verzekerd.

Met de huidige verbinding Parijs-Rotterdam zouden wij op het Franse net „Kangoeroe” kunnen aangesloten worden. In dat bestek voorziet men de aansluiting van de centrums van Brussel en Antwerpen.

*Het stelsel „Spoor-weg” UFR*² is in Frankrijk eveneens zeer verspreid. Er zijn inderdaad meer dan 2500 aangepaste opleggers. De exploitatie is in handen van de Vennootschap GTTM³ die in nauwe samenwerking met de S.N.C.F. werkt.

De draagwagon is een gewone platte wagon met 2 langrails waarop de opleggers bij het laden en lossen rijden.

De wegoplegger is speciaal opgevat binnen het internationaal laadprofiel wanneer hij op de draagwagon staat. Hij biedt bovendien volgende bijzonderheden:

- hulpvelgen met krans die op de achterwielen gemonteerd zijn;
 - hulpwielen die vooraan gemonteerd zijn, eveneens met krans;
 - het koppelstelsel oplegger-tractor is van een speciaal type met klaphaak.
- De oplegger bestaat in verschillende versies:

— de normale laadbak met 7 tot 17 ton laadvermogen;

— de laadbak voor bederfelijke waren;

— de ketel voor het vervoer van wijn en andere vloeistoffen.

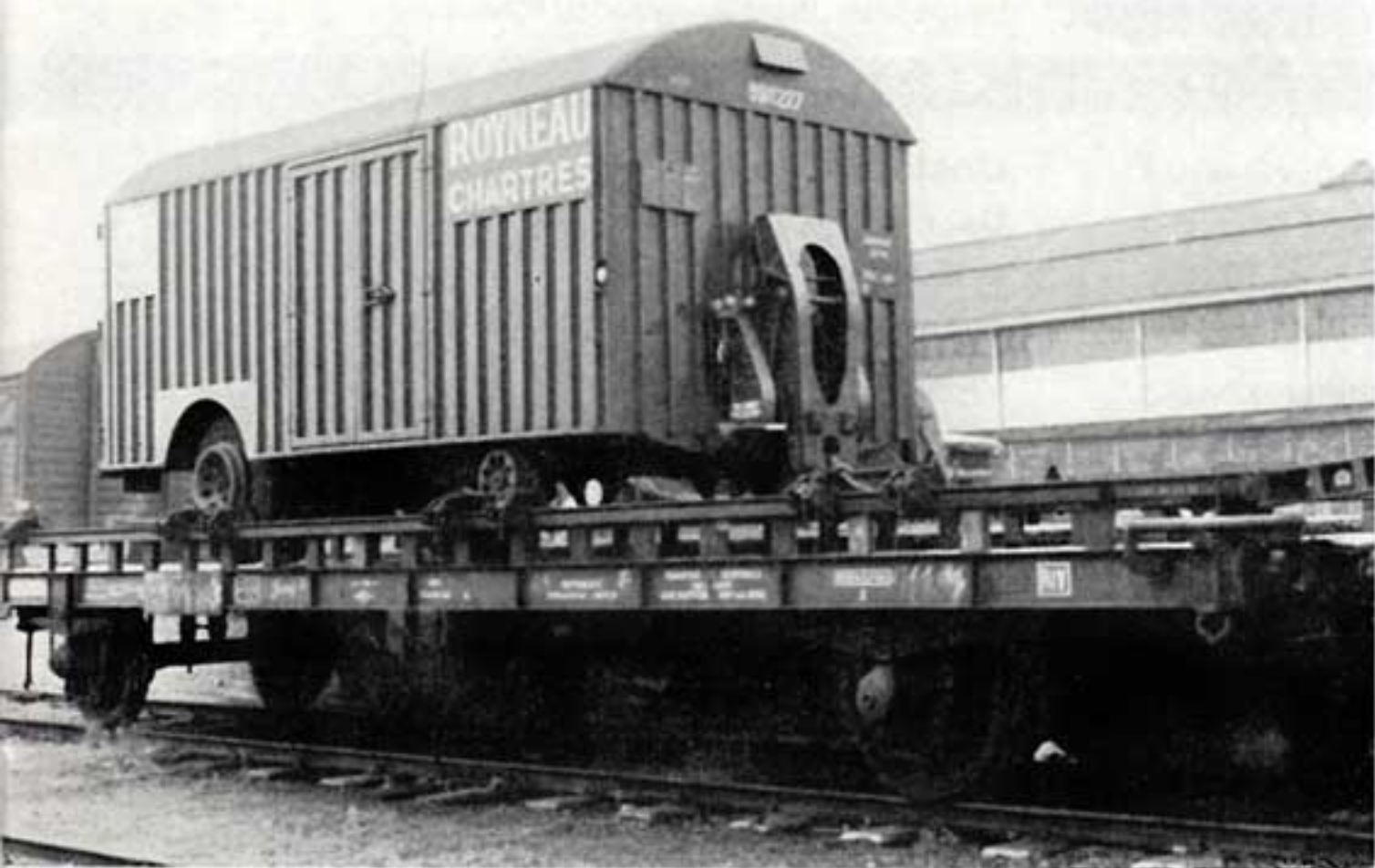
De wegtractor is een normale tractor doch uitgerust met een gemengde koppeling waarbij gewone opleggers en UFR-opleggers kunnen voortgetrokken worden. Het laden en lossen van de UFR-voertuigen wordt verricht op het uiteinde van een spoor dat uitloopt op een verhoogde helling.

Antwerpen en Brussel zijn de twee thans bediende centrums.

¹ In ons bulletin nr 3 van 1963 verscheen reeds een uitgebreid artikel over de kangoeroewagens.

² UFR: Vennootschap voor de Unie van Vervoerders over de weg en per spoor.

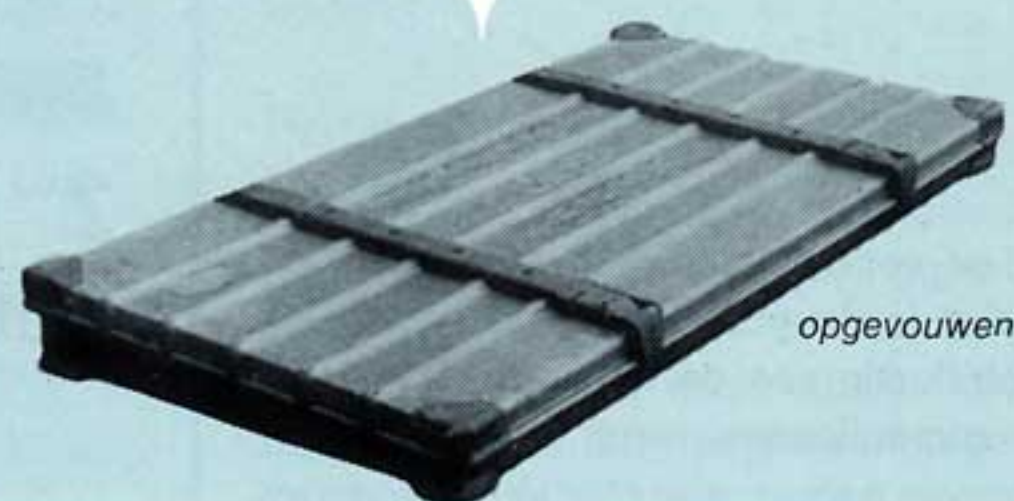
³ GTTM: Technische Groepering van de Vervoerders over de weg en per spoor.



Boven: U.F.R.-oplegger op de speciale draagwagen.

Onder: U.F.R.-oplegger bij het eindvervoer op de weg.

huur voor uw verzendingen **COLLICO** containers



COLLICO'S zijn volledig opvouwbaar containers in aluminium.

Er bestaan 5 types met een inhoud gaande van 53 tot 450 dm³.

Het huren van **COLLICO'S** voor verzendingen per spoor biedt aanzienlijke voordelen:

- de goederen worden slechts op hun werkelijk gewicht bevracht;
- meestal volstaat een summiere verpakking;
- risico voor beschadiging wordt praktisch uitgeschakeld;
- de terugzending van ledige opgevouwen **COLLICO'S** geschiedt kosteloos.



VERHURING EN DOCUMENTATIE BIJ
DE FILIALE VAN DE N.M.B.S.

N. V. EDMOND DEPAIRE

HAVENLAAN 94, BRUSSEL
TEL. 02/26.98.20

INTERNATIONALE TREINEN

Betere dienstregelingen van 22 mei 1966 af

1. Het voornaamste punt dat dient aangestipt is de gunstige weerslag van de electrificatie van de lijn Luik-Keulen, op de zomerdienstregeling van de *internationale treinen naar Duitsland* en verder.

2. Voor de *Auto-slaaptreinen* zijn eveneens talrijke verbeteringen voorzien, te beginnen met de verbinding Oostende-Munchen die natuurlijk profiteert van bovenvermelde electrificatie.

3. Aangaande de *Trans-Europ-Expressen* dienen, buiten een paar reiswijzigingen, ook merkelijke versnellingen genoteerd.

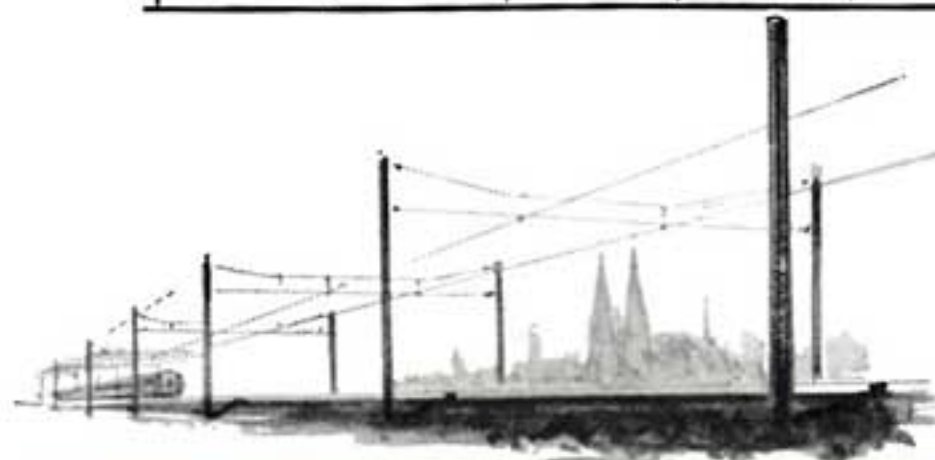
Hierna volgen in het kort wat meer bijzonderheden over elk der aangehaalde punten.

1 Verkeer België-Duitsland en verder :

a. Zeven treinen zullen dagelijks het traject Brussel-Keulen afleggen in minder dan 2u35. De snelste zullen er amper 2u20 over doen.

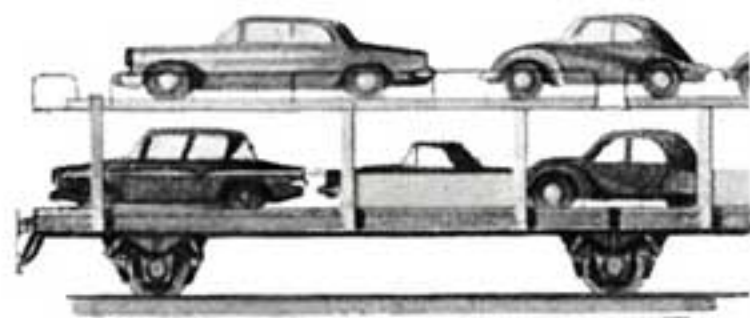
Een dezer treinen vertrekt uit Antwerpen-Centraal terwijl vier hunner uit Oostende komen. Deze laatste bevatten ook rijtuigen van het binnenverkeer die niet verder gaan dan de grens.

	8.10	8.51	10.51	12.51		18.51	V Oostende	A	↑	11.13
							V Antwerpen (CI)	A		
7.00	8.50	10.20	12.20	14.20	16.18	20.20	V Brussel (Nd)	A		9.46
7.56	9.46	11.21	13.21	15.21	17.15	21.21	V Liège (Gins)	A		8.42
9.22	11.13	12.51	14.49	16.53	18.43	22.53	A Köln	V		7.08



b. De Oostende - Wien-Express komende van Wenen zal Brussel-Noord te 12u21 in plaats van te 12u59 aandoen. Dit betekent een winst van 38 minuten. Voor de Dalmatia-Express bedraagt de tijdwinst meer dan een uur. Hij zal in 1966 onder volgende dienstregeling rijden :

2 Auto-Slaaptreinen



Oostende-Munchen.

De nieuwe dienstregeling werd versneld met twee uur voor de richting Munchen en met één uur voor de richting Oostende. Bovendien liggen de uren van vertrek en aankomst gunstiger dan vroeger.

20u45	↓	Oostende	↑	11u38
22u16		Schaarbeek		10u05
9u14	↓	Munchen	↑	22u17

Deze trein zal elke donderdag rijden van 22 mei tot 26 september 1966.

Oostende-Brig-Milaan.

De nieuwigheid hier is de bediening van Brig. De afreizen zijn voorzien op zaterdagen van 28 mei tot 17 september en ook op maandagen van 4 juli tot 15 augustus. Brig wordt evenwel alleen 's zaterdags bediend.

3 Trans - Europ - Express



De TEE's Saphir en Diamant zullen allebei Brussel als vertrekstation krijgen. Hun reeds korte ritduur werd nog verminderd.

SAPHIR				
16u56	↓	Brussel	↑	13u07
21u58		Frankfurt		8u20
DIAMANT				
8u00	↓	Brussel	↑	20u32
11u49		Dortmund		16u35

Reis deze winter slapend naar de Azurenkust

18u52 ↓ Brussel ↑ 11u22
18u15 ↓ Rijeka ↑ 11u30

Met de Paris - Scandinavie-Express wordt ook de ritduur van het traject Brussel-Kopenhagen nagenoeg één uur korter.

18u25 ↓ Brussel ↑ 12u21
9u25 ↓ København ↑ 21u15

		19.01	20.13	22.13	22.45
14.02	15.02	17.35	18.45	20.44	22.07
13.05	14.05	16.27	17.41	19.43	21.10
11.34	12.39	14.58	16.03	18.16	19.46

De Nord-Express van zijn kant laat toe het traject Luik-Kopenhagen eveneens vlugger af te leggen. De reiziger wint een half uur zo bij de heen- als bij de terugreis.

c. Verkeer Frankrijk-België-Duitsland.
Voor de nachtverbinding Parijs-Berlijn met trein 197 dient een versnelling van bijna drie uur genoteerd.

23u15 ↓ Paris ↑ 6u40
5u19 ↓ Liège ↑ 23u56
11u25 ↓ Hannover ↑ 17u25
16u50 ↓ Berlin ↑ 11u42

Voor reizigers uit Luik betekent dit een snelle dagverbinding naar Berlijn met een tijds winst van 2u47 ten opzichte van de de vorige dienstregeling.

De verbetering aan de dagverbinding Parijs-Hannover met trein 181, hoewel minder spectaculair, is ook het vermelden waard.

7u52 ↓ Paris ↑ 22u06
12u46 ↓ Liège ↑ 17u28
18u47 ↓ Hannover ↑ 11u26

Over het traject Luik-Hannover doet men nu ruim een half uur minder bij de heenreis en bijna drie kwartier bij de terugreis.

Voor Belgische reizigers, die naar de Azurenkust sporen levert het overstappen te Parijs, waar van station dient veranderd, soms wel enige hinder op.

Dit overstappen kunt u vermijden door met de nachttrein te reizen. U wint bovendien een vacantedag zo bij de heenreis als bij de terugreis. Na een verkwikkende nachtrust in de trein komt U 's morgens fris en fit ter bestemming.

Tot april 1966 kunt u het nachtraject Brussel-Azurenkust zonder overstappen en in alle comfort afleggen met volgende treinen:

Tijdens de winterperiode beschikt u:

1. Over *rechtstreekse 2e klasse ligwagens* tussen Brussel en Ventimiglia in trein 126. Trein 126 vertrekt uit Brussel-Zuid te 14u21. Zonder dat u uw rijtuig hoeft te verlaten bereikt u de volgende morgen te 8u19 Nizza en te 9u45 Ventimiglia;

2. tijdens onderstaande drukke verkeersperiodes:¹

— van 17 tot 24 december 1965;

— van 31 december tot 5 januari 1966;

— van 30 maart tot 14 april 1966, kunt u bovendien ook nog trein 144 nemen, die Brussel-Zuid te 19u06 verlaat. Op die dagen zal trein 144 *2e klasse ligwagens en een slaapwagen* voor Nizza bevatten. Zonder overstappen te Parijs wordt Nizza te 11u26 aangedaan.

Vermelden wij terloops dat in trein 144 tijdens de zomerperiode dezelfde lig- en slaapwagens dagelijks naar Ventimiglia rijden.

De spoorweg streeft er naar de langeafstandsreizen steeds maar gerieflijker te maken.

¹ Voor de richting Frankrijk-België beginnen en eindigen de aangegeven periodes een dag later.

Schaarbeek-St. Raphaël.

Deze trein werd een half uur versneld en de aankomst te St. Raphaël op 10u10 vastgesteld. De vertrekdagen zijn: de zondagen van 22 mei tot 25 september 1966 en de zaterdagen van 1 oktober 1966 tot 29 april 1967.

Schaarbeek-Narbonne.

De dienstregeling blijft ongewijzigd. De trein rijdt elke vrijdag van 27 mei tot 23 september 1966, alsmede elke woensdag van 29 juni tot 31 augustus 1966.

Schaarbeek-Avignon.

Hier werd ook geen verandering gebracht aan de dienstregeling. Afreis elke donderdag van 30 juni tot 1 september 1966.

Luik-Avignon / Luik-Narbonne / Luik-St. Raphaël.

Voor het komende seizoen zal Luik over drie Auto-slaaptreinen beschikken. De dienstregeling ziet er uit als volgt.

Bressoux	↓	20.12	18.25	20.12
Avignon		8.32	—	—
St. Raphaël		—	10.10	—
Narbonne	↓	—	—	11.05
Narbonne	↓	—	15.15	—
St. Raphaël		14.34	—	—
Avignon		—	—	18.05
Bressoux	↓	7.08	7.08	7.08

De afreizen zijn voorzien op donderdag voor St. Raphaël, op vrijdag voor Narbonne en op zaterdag voor Avignon, van 26 mei tot 7 oktober 1966.

De tijds winst schommelt tussen 10 minuten en een half uur naar gelang van de trein en de richting. Ook de Parsifal en de Paris-Ruhr kregen een nog vluggere dienstregeling.

PARSIFAL

7u23 ↓ Paris ↑ 23u25
11u10 ↓ Liège ↑ 19u38
17u27 ↓ Hamburg ↑ 13u24

Op het traject Luik-Hamburg wint de

reiziger bij de heenreis ongeveer een kwartier en bij de terugreis nagenoeg een half uur.

PARIS-RUHR

17u45 ↓ Paris ↑ 12u32
21u30 ↓ Liège ↑ 8u50
0u25 ↓ Dortmund ↑ 6u03

Voor de verbinding Luik-Dortmund wordt eveneens een kwartier winst geboekt bij het gaan en ongeveer een half uur bij het keren.

DE ECONOMISCHE EXPANSIE IN WEST-VLAANDEREN

Sedert 1950 kent het noorden van West-Vlaanderen een opvallende economische bloei.

Die bloei valt vooral op in de driehoek Oostende-Zeebrugge-Brugge.

Het graven van het nijverheidsbekken in de haven van Brugge en de verkoop van de beschikbare gronden in het nijverheids-park langsheen de rechteroever van het kanaal zijn evenveel elementen welke deze evolutie in de hand hebben gewerkt. Nieuwe activiteiten zijn ontstaan, in de stad gevestigde firma's hebben hun werkplaatsen en stapelhuizen naar het nieuwe park overgebracht. De verandering begon in 1956 en het feit dat er in 1964 meer dan 4.000 arbeidskrachten waren tewerkgesteld, toont aan hoe belangrijk die expansie is.

Wij citeren als voornaamste firma's:

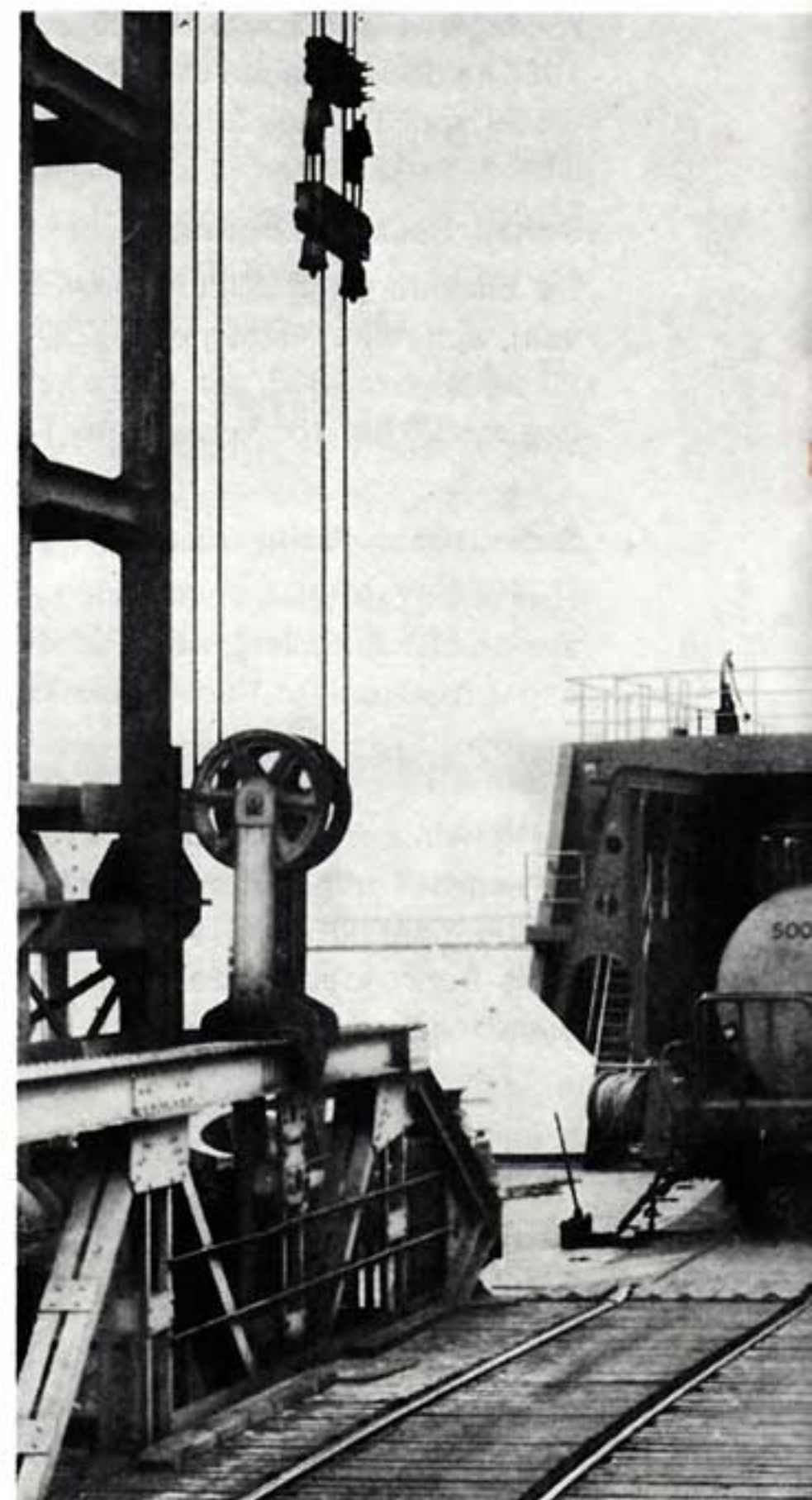
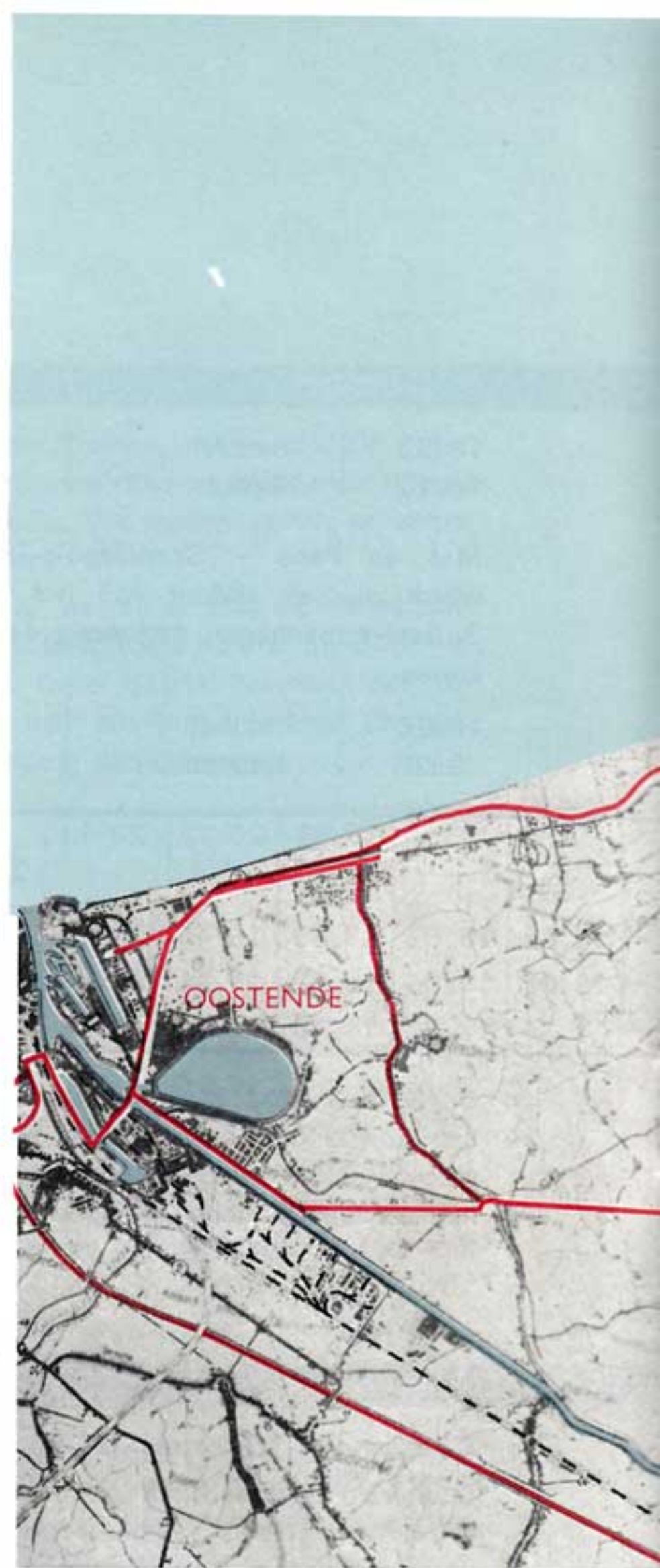
- de N.V. Compagnie Belge de Radio et de Télévision (C.B.R.T.) waar het miljoenste televisietoestel in het begin van dit jaar van de montageketting liep;
- de N.V. Outboard Marine Belgium, van Amerikaanse oorsprong: vervaardiging van motoren voor yachts en motorboten, bestemd voor de uitvoer;
- de Pemco Glidden International C.A., eveneens van Amerikaanse oorsprong: vervaardiging van plasticstoffen en verf in poeder;
- de N.V. Scott en Willams, ook nog van

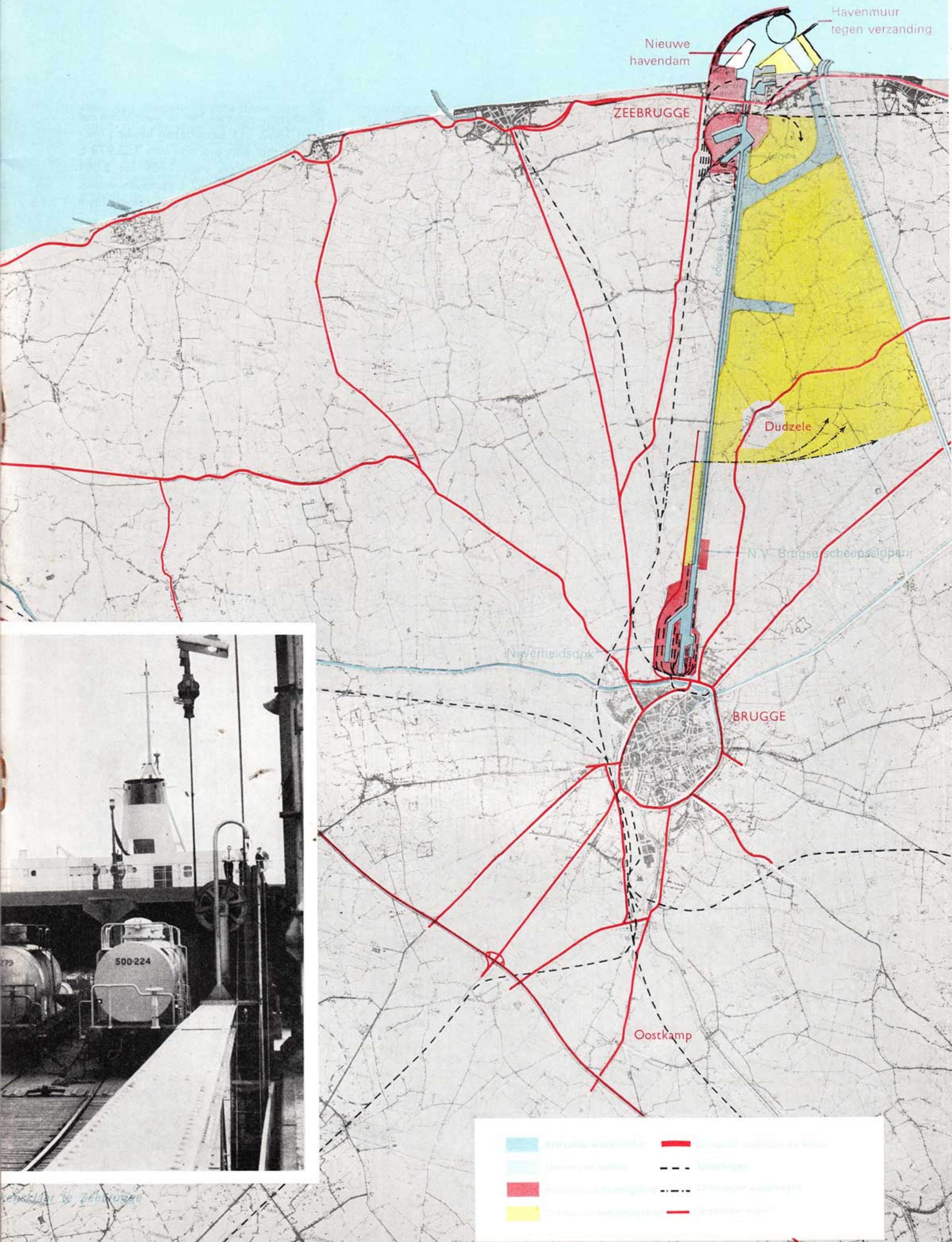
Amerikaanse oorsprong die breimachines produceert;

- Eurocolor (N.V. Franco-Belge): verf- en vernisfabriek;
- de betonproductiecentrale van de Cementfabrieken van Obourg;
- drie sloopwerven: de firma's Van Heyghen gebroeders, Bakker Jacques en Zonen en de N.V. Brugse Scheepssloperij, waar afgedankte zeeschepen worden gesloopt en waarbij het schroot meestal wordt uitgevoerd.

Wegens de huidige conjunctuur ligt de productie van al die firma's op een hoog peil, wat het havencomplex van Brugge een uitzicht geeft van intense bedrijvigheid. Daar de meeste fabrieken op de spoorweg aangesloten zijn, speelt deze voor hen een belangrijke rol.

Doch die expansie is niet uitsluitend tot het havengebied beperkt. In de Brugse agglomeratie zijn ook tal van nieuwe activiteiten ontstaan. De Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek heeft zopas moderne fabrieken opgetrokken om haar productie te kunnen uitbreiden, waartoe de spoorweg bijdraagt door elke dag de gist in recordtempo naar al de gewesten van het land te vervoeren. De N.V. La Brugeoise et Nivelles (vervaardiging en montering van rollend materieel) heeft haar bedrijvigheid tot andere sectoren verruimd. Aldus werden constructiewerkplaatsen opgericht voor vorkhef-





Uitsicht op Zeebrugge



Haveninrichtingen van Brugge.

illustreren, volstaat het te vermelden dat er in 1950, 911 zeeschepen hebben aangelegd met een tonnage van 153.879 t, terwijl die cijfers voor 1964 tot 2.061 schepen en 1.501.562 t gestegen waren. Zeebrugge heeft reeds een zekere faam als petroleumhaven. Tankschepen van 40.000 t leggen er regelmatig aan bij de firma Sinclair, waar de opslagmogelijkheden aanzienlijk werden vergroot en die over heel de provincie West-Vlaanderen vloeibare brandstof aanvoert.

De invoer van melassen uit de Zuid-Amerikaanse landen overtreft 70.000 t per jaar en dat goed wordt in de ruime reservoirs van de firma Tameco opgeslagen.

Zeer belangrijke hoeveelheden munitie en springstoffen worden op de havenmuur behandeld, zowel bij de in- als bij de uitvoer.

Wij zouden onvolledig zijn indien wij nalieten de zeer bedrijvige rol te onderstrepen welke de ferry-boatdiensten spelen.

trucks „Clark“, voor grondwerkmaterieel „Michigan“, voor wegenbouwmachines en opleggers voor het vervoer in bulk van cement.

De Amerikaanse firma Bus & Car, te St.-Michiels, vervaardigt op ketting voor rekening van de Continental Trailways en voor uitvoer naar de Verenigde Staten, autobussen van het type Silver Eagle (46 plaatsen) en Golden Eagle (32 plaatsen).

Van de andere kant heeft de firma Siemens te Oostkamp de basis gelegd van een belangrijke elektronische fabriek die verscheidene honderden arbeiders zal tewerkstellen.

• • •

Waar de Brugse agglomeratie er tijdens de laatste 15 jaar op economisch gebied aanzienlijk is op vooruit gegaan, heeft het complex van Zeebrugge met zijn „snelle“ zeehaven de beweging gevolgd. De N.V. Glaverbel mag prat gaan op een zeer hoge productie van vensterglas dat zij tot in de Verenigde Staten en in het Verre Oosten uitvoert.

De cokesfabriek N.V. Fours à Coke, levert zowel cokes aan de Scandinavische staalfabrieken als aan de hoogovens in het Noord-Oosten van Frankrijk en in het Groothertogdom Luxemburg. De spoorweg heeft een ruim aandeel in het vervoer voor die industrieën.

De haven van Zeebrugge heeft thans zelfs een belangrijk passagiersverkeer.

Om de omvang van haar expansie te



Haven van Zeebrugge met overslag op zeeschepen.

Elke dag zorgen verscheidene van die boten voor de spoorwegverbinding met Groot-Brittannië. Die dienst reikt over het gehele Europese continent. Aldus worden fruit en groenten uit Italië met de TEEM-treinen in 22 uur van de Italiaanse-Zwitserse grens naar Zeebrugge aangevoerd, waar de wagens in een minimum van tijd worden verscheept. Om het aandeel van de spoorweg in de havenbeweging te Zeebrugge aan te tonen, volstaat het te vermelden dat 26.789 wagens in 1964 met 187.000 ton goederen beladen te Zeebrugge werden aangevoerd voor de verscheping naar Groot-Brittannië en dat wij uit Engeland tijdens hetzelfde jaar in totaal 162.000 ton hebben gelost.

De toekomstmogelijkheden van Zeebrugge zijn op verre na niet uitgeput. De bouw van de nieuwe havenmuur (600 m lang en 70 m breed) in de achterhaven is bijna beëindigd. Onnodig te zeggen dat de inrichting van de binnenrede en het aanleggen van die kaaien waarvoor voortaan zeeschepen met grote tonnenmaat kunnen aanleggen, het potentieel van de haven tijdens de komende jaren nog zal vergroten.

De vestiging van nieuwe ondernemingen gaat voort op de nijverheidsgronden die beschikbaar gekomen zijn door het graven van het prins Filipisdok. Na de firma's Schmitz Söhne, Distrigaz, Merckx, heeft de firma Z.A.M. (Zeebrugge Abattoirs Maritimes) eveneens besloten er nieuwe installaties op te richten.

En in het hinterland wacht een uitgestrekt nijverheidspark, langsheen de oostelijke oever van het Boudewijnkanaal, tussen Dudzele en Zeebrugge, op nieuwe fabrieken.

Aansluitingen op het spoorwegnet zijn eveneens voorzien, om op die terreinen gunstige exploitatievoorwaarden te scheppen.

* * *

De Oostendse agglomeratie heeft eveneens deel in de economische expansie van de laatste jaren.

Met de lijn Oostende-Dover, is Oostende de grootste Belgische passagiershaven. Elk jaar steken meer dan anderhalf miljoen passagiers het Kanaal over in de ene of de andere richting. Sedert 1955 kunnen de diensten van het Bestuur van het Zeezezen er prat op gaan dat hun cijfers verdubbeld zijn. Het internationaal spoorwegverkeer bij vertrek uit Oostende ondervond daarvan de gunstige invloed. Men kan zich geen idee vormen van het belang van Oostende indien men niet onderstreept hoe nauw de visnijverheid

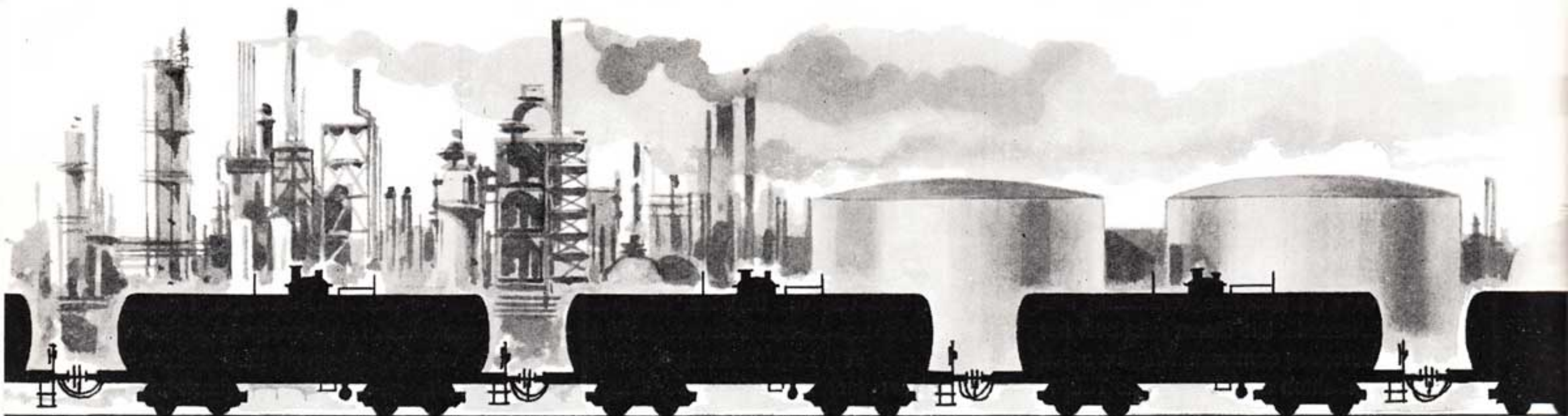
is verbonden met de economische bedrijvigheid van die badstad. De ondernemingen van die sector benuttigen inderdaad zeer veel arbeidskrachten. Jaarlijks wordt er meer dan 50.000 t vis ontscheept. Een moderne vissershaven en een goed ingerichte markt dragen bij tot de afvoer van de vis die elke dag per snelle goederentrein uit Oostende wordt afgevoerd om 's anderendaags 's morgens in alle hoeken van het land de verbruiker te bereiken.

Ook in het achterland van Oostende is er nijverheid. Te Zandvoorde produceert de

N.V. Union Chimique Belge een uitgebreide reeks scheikundige produkten, meststoffen, hulp- en grondstoffen voor de vervaardiging van zeepoeders. Dat complex omvat ook een cokesfabriek die haar produktie niet enkel naar de Scandinavische landen afvoert, doch die eveneens regelmatig volledige treinen verzendt naar de staalfabrieken van het Groot-hertogdom Luxemburg. Sedert einde 1964 werd dat nijverheidscomplex aangevuld met nieuwe gebouwen die bestemd zijn voor de vervaardiging van grondstoffen voor de productie van nylon.



N.V. Union Chimique Belge - Chemische bedrijven te Zandvoorde.



UITZICHT VAN HET VRAAGSTUK.

Het Belgisch verbruik aan koolwaterstoffen is in volle ontwikkeling en slaat op aanzienlijke tonnages.

In 1964 werd dat verbruik geraamd op:

Benzine	: 1.396.000 t
Gasolie	: 1.988.000 t
Lichte stookolie	: 1.797.000 t
Zware stookolie	: 4.223.000 t

Totaal : **8.008.000 t**

Tot nu toe noteerde de N.M.B.S. een opvallende uitbreiding van haar vervoer van koolwaterstoffen bij vertrek uit de Antwerpse raffinaderijen naar het Groot-hertogdom Luxemburg; haar vervoer naar de Belgische verbruikers is evenwel zeer gering gebleven.

Volgende factoren liggen aan die ongunstige toestand ten grondslag:

— de verdeling door de petroleummaatschappijen is gevestigd op de bevoorrading van de klanten, rechtstreeks per vrachtwagen of per lichter, ofwel langs opslagplaatsen om die aan een waterweg gevestigd zijn.

— de evolutie naar massaal verbruik is betrekkelijk recent en het huidige vraagstuk van de bevoorrading wordt met de bestaande inrichting opgelost.

— de N.M.B.S. beschikte tot nu toe over geen ketelwagens en die vormden, gelet op de duur van de omlooptijd, een aanzienlijke last voor de petroleummaatschappijen.

Het beleid van de N.M.B.S. moet thans op dat gebied volledig herzien worden, rekening houdend met de versnelde vervanging door lichte brandstoffen van de vaste brandstoffen die traditioneel een van de voornaamste grondslagen van het spoorwegverkeer hebben gevormd.

De studies door de ondernemingen gedaan, hebben tot volgende praktische besluiten geleid:

— Vanwege de spoorweg is er geen enkele belangwekkende oplossing voor het verkeer naar de verspreide verbruiksplaatsen die niet aangesloten zijn of niet kunnen aangesloten worden. Dat is het geval voor de inrichtingen waar de benzine verkocht wordt en ook voor de kleine verbruikende ondernemingen die niet met het spoorwegnet verbonden zijn.

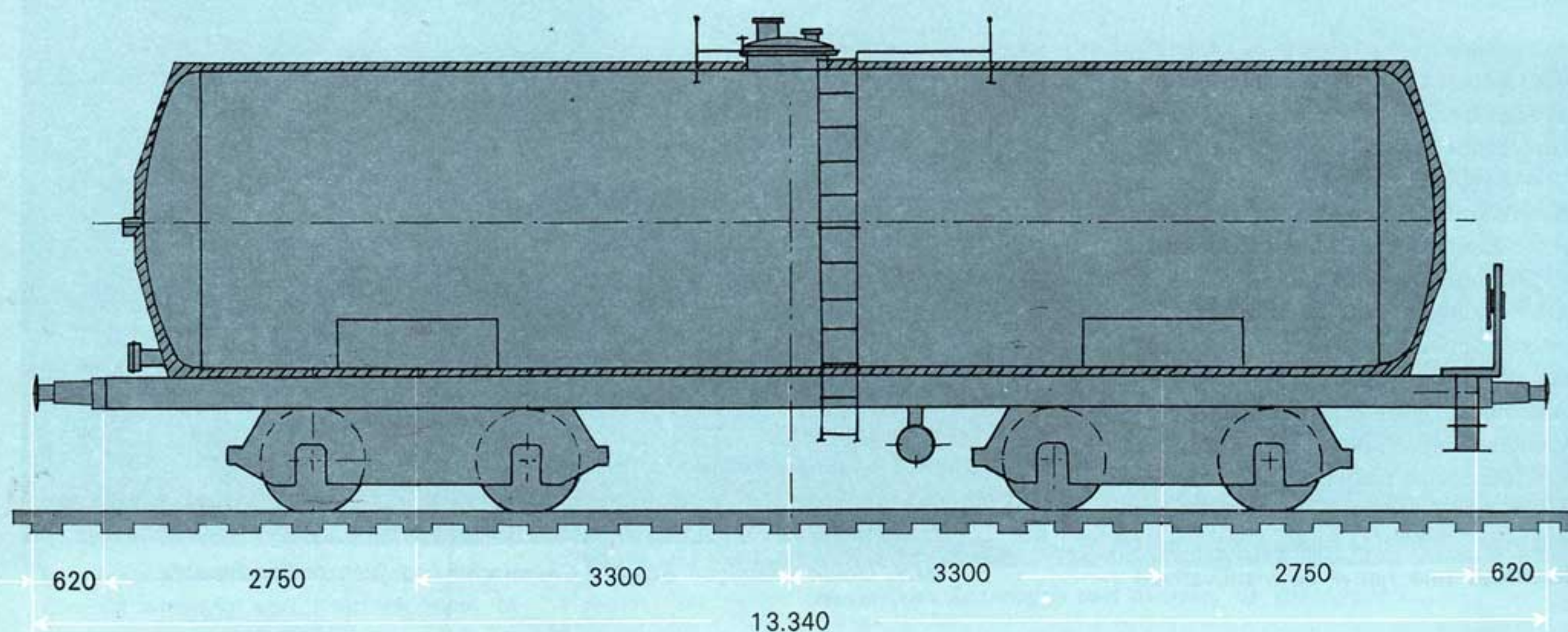
— Daarentegen kan en moet de N.M.B.S. een belangrijke rol spelen in het vervoer bestemd voor de nijverheidsverbruikers en voor de aangesloten opslagplaatsen. Met dat doel heeft zij een organisatieprogramma uitgewerkt dat de nodige technische en commerciële oplossingen behelst om op dat gebied snel te slagen:

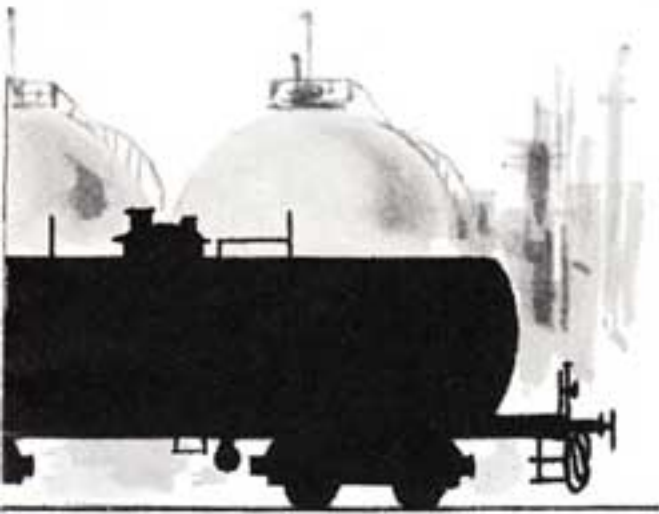
— de N.M.B.S. sluit met gespecialiseerde particuliere vennootschappen huurcontracten af waardoor zij over moderne wagens met groot vermogen kan beschikken.

— speciale vervoerregelingen worden opgesteld om massaal en georganiseerd vervoer met snelle omlooptijden te kunnen verwezenlijken.

— De N.M.B.S. sluit met haar klanten particuliere contracten af waarin voor een bepaalde verbinding een vaste prijs is bepaald, die hêt ter beschikking stellen van ketelwagens omvat zoals zulks geschiedt voor het vervoer dat met andere typen van materieel wordt verzekerd. Zonder andere mogelijkheden uit te sluiten, weiden wij hierna uit over twee actieterreinen waar de N.M.B.S. het tot concrete resultaten brengt:

SCHEMA VAN KETELWAGEN OP DRAAISTELLEN MET WARMTE-ISOLERING BESTEMD VOOR HET VERVOER VAN EXTRA ZWARE STOOKOLIE EN BITUMEN.





DE N.M.B.S. DINGT NAAR HET VERVOER VAN KOOLWATERSTOFFEN

A. VERVOER VAN EXTRA-ZWARE STOOKOLIE IN WAGENS MET WARMTE-ISOLERING.

Type van materieel.

De keuze is gevallen op de ketelwagen met warmte-isolering met draaistellen die volgende voordelen biedt:

— De warmte-isolering.

Aan de hand van de huidige techniek kan een bevredigende doelmatigheid bekomen worden opdat het warmteverlies in normale voorwaarden niet meer dan 10°C

in 36 uur bedraagt. Dat is ruim voldoende, gelet op de temperatuur die bij de lading ten minste 65°C bedraagt en op het feit dat de uiterste grens van mogelijkheid tot lossen 45°C is.

In het kader van de voorziene inrichting zou de stookolie slechts 20 tot 24 uur werkelijk in de wagens blijven.

Aldus mag men besluiten dat de voorverwarming, behoudens uitzonderlijke omstandigheden, overbodig is.

— Groot laadvermogen.

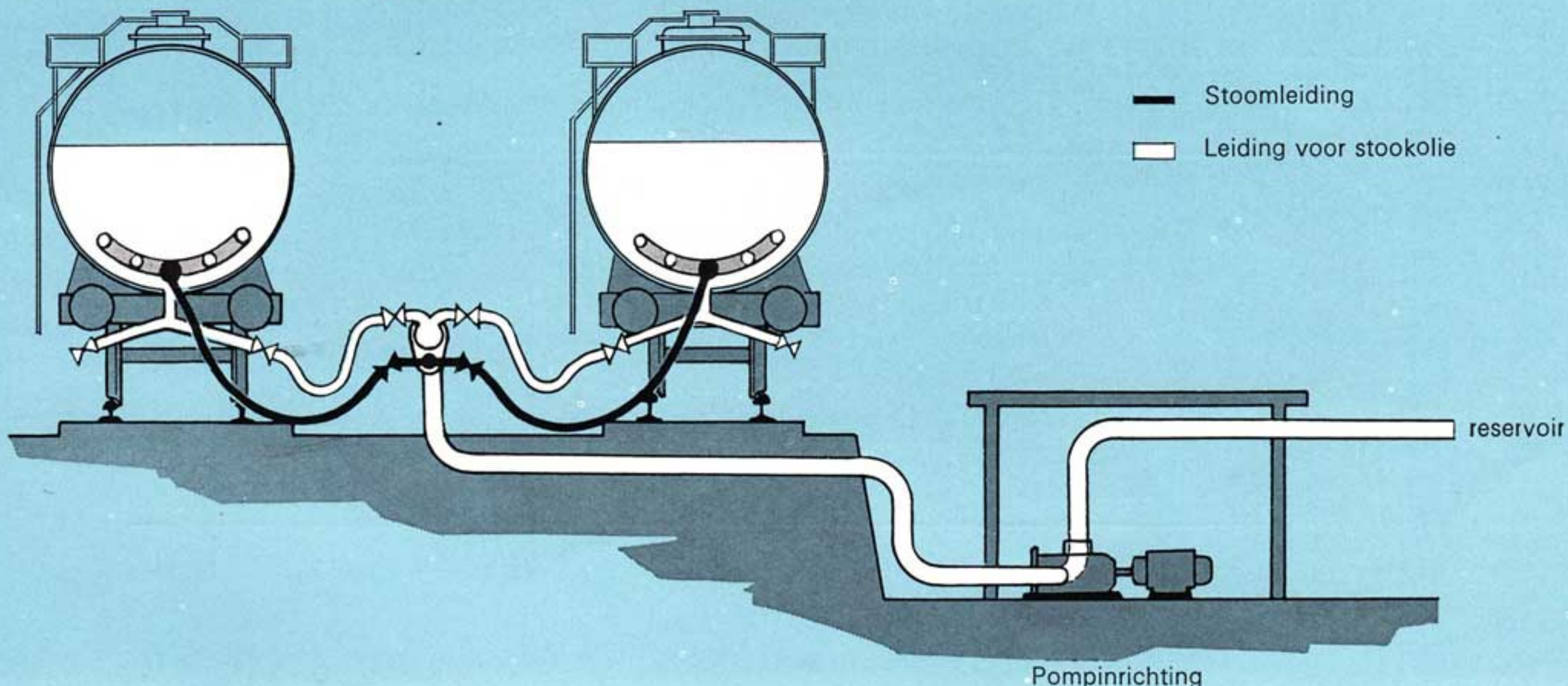
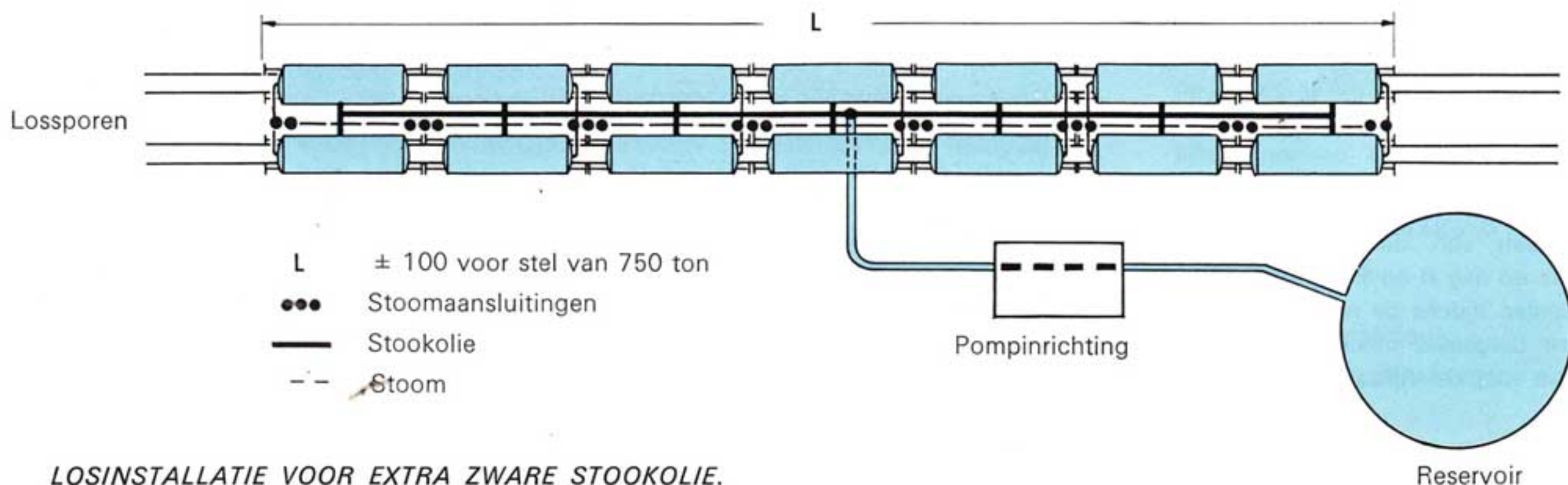
Met een eigengewicht van $\pm 24,8\text{ t}$ en

een lengte over alles van $\pm 13,50\text{ m}$ biedt de ketel een inhoudsvermogen van 58 m^3 en een laadvermogen, regime C, van $55,2\text{ t}$.

Ten opzichte van de wagen van het gewone type met een laadvermogen van 20/25 t, biedt de wagen met groot vermogen volgende voordelen:

— bij de lading en bij de lossing, één verrichting in plaats van twee;

— de spoorweginstallaties vergen weinig ruimte; $\pm 0,25\text{ m}$ voor 1 t lading, in plaats van $\pm 0,35\text{ m}$, d.i. nagenoeg 30% ingewonnen plaatsruimte.





Lossen van een ketelwagen met warmte-isolering bij de firma ARBED, fabriek van Belval.

Vervoer.

Het vervoer kan geschieden met volledige rechtstreekse treinen van uit de raffinaderij tot op het verbindingsspoor van de verbruiker, ofwel met rechtstreekse volledige treinen naar het station dat een groep verbruikers bedient en uitrangering naar het verbindingsspoor van de klanten. De terugkeer van de ledige ketelwagens naar de raffinaderijen geschiedt in omgekeerde volgorde.

De volledige omloop van een stel zou aldus 48 uur bedragen en omvatten:

- ter beschikking stellen van de ledige wagens in de raffinaderijen, 's morgens vroeg op dag A;
- vertrek van de beladen wagens op dag A 's avonds;
- wagens ter beschikking 's morgens vroeg op dag B;
- weghalen van de ledige wagens, 's avonds op dag B en terugkeer naar de raffinaderijen tijdens de nacht.

Met een dergelijke inrichting, rekening gehouden met de vijfdaagse werkweek,

zou een tempo van twee tot drie omlopen per week kunnen bereikt worden.

Ze biedt in hoofdzaak het voordeel van de grote regelmaat welke men bijvoorbeeld weervindt bij het vervoer van erts en hetgeen zowel voor de afzender als voor de geadresseerde een rationalisering van de behandeling oplevert.

Bovendien biedt zij de verbruiker de verzekering van een normale gang van de onderneming met een beperkte veiligheidsvoorraad.

Wij geven hierna enkele mogelijke voorbeelden van gevallen die binnen het kader van de voorgenomen inrichting kunnen vallen:

1. Onderneming met één enkele werkzetel die ± 60.000 t/jaar verbruikt:
 - bediening om de twee dagen met een treinstel van ± 600 t.
2. Onderneming met één enkele werkzetel die ± 125.000 t/jaar verbruikt:
 - bediening alle dagen met een treinstel van ± 600 t waarbij twee stellen worden ingelegd.

3. Onderneming met twee werkzetels met een globaal verbruik van ± 125.000 t/jaar:

- dagelijks afwisselende bediening met een treinstel van ± 600 t en inleggen van twee stellen.

4. Groep van 3 ondernemingen die door éénzelfde vormingsstation worden bediend en die globaal ± 125.000 t/jaar verbruiken:

- afwisselende bediening van de fabrieken, of
- dagelijkse uitrangering van de trein naar de drie verbruikers.

Die vier voorbeelden tonen aan dat alle combinaties mogelijk zijn zodat de inrichting de grootste soepelheid biedt.

Tariefbeleid.

De N.M.B.S. zal elk geval behandelen in het raam van een particulier contract dat niet wordt gepubliceerd en waarbij voorzien wordt:

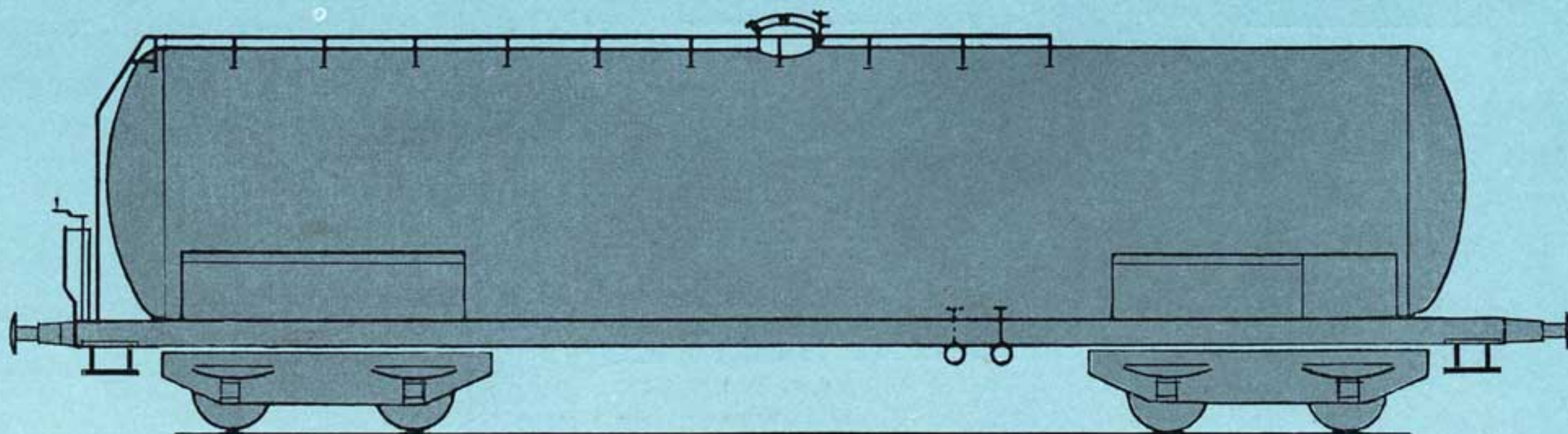
- een vaste prijs per ton welke het stellen van de wagens omvat alsook de terugkeer van de ledige wagens naar de raffinaderijen;
- een bevoorradingsprogramma dat voldoende soepele voorwaarden behelst om de overdracht van leveranciers toe te laten.

Het contract zou bij voorkeur worden afgesloten met de verbruiker aan wie de raffinaderij een prijs „af fabriek“ kan bieden.

Evenwel zouden wij ook de afsluiting van contracten met de raffinaderijen kunnen overwegen die „voor bepaalde overeenkomsten een prijs „aflevering ter plaatse“ zouden willen bieden.

In de meeste tot nu toe bestudeerde gevallen blijkt duidelijk dat de N.M.B.S. met de aldus beschreven inrichting vervoerprijzen kan bieden in concurrentie met de prijzen van het rechtstreeks vervoer door een concurrerend vervoermiddel of met

SCHEMA VAN KETELWAGEN OP DRAAISTELLEN VOOR HET VERVOER VAN LICHTE PETROLEUM-PRODUKTEN

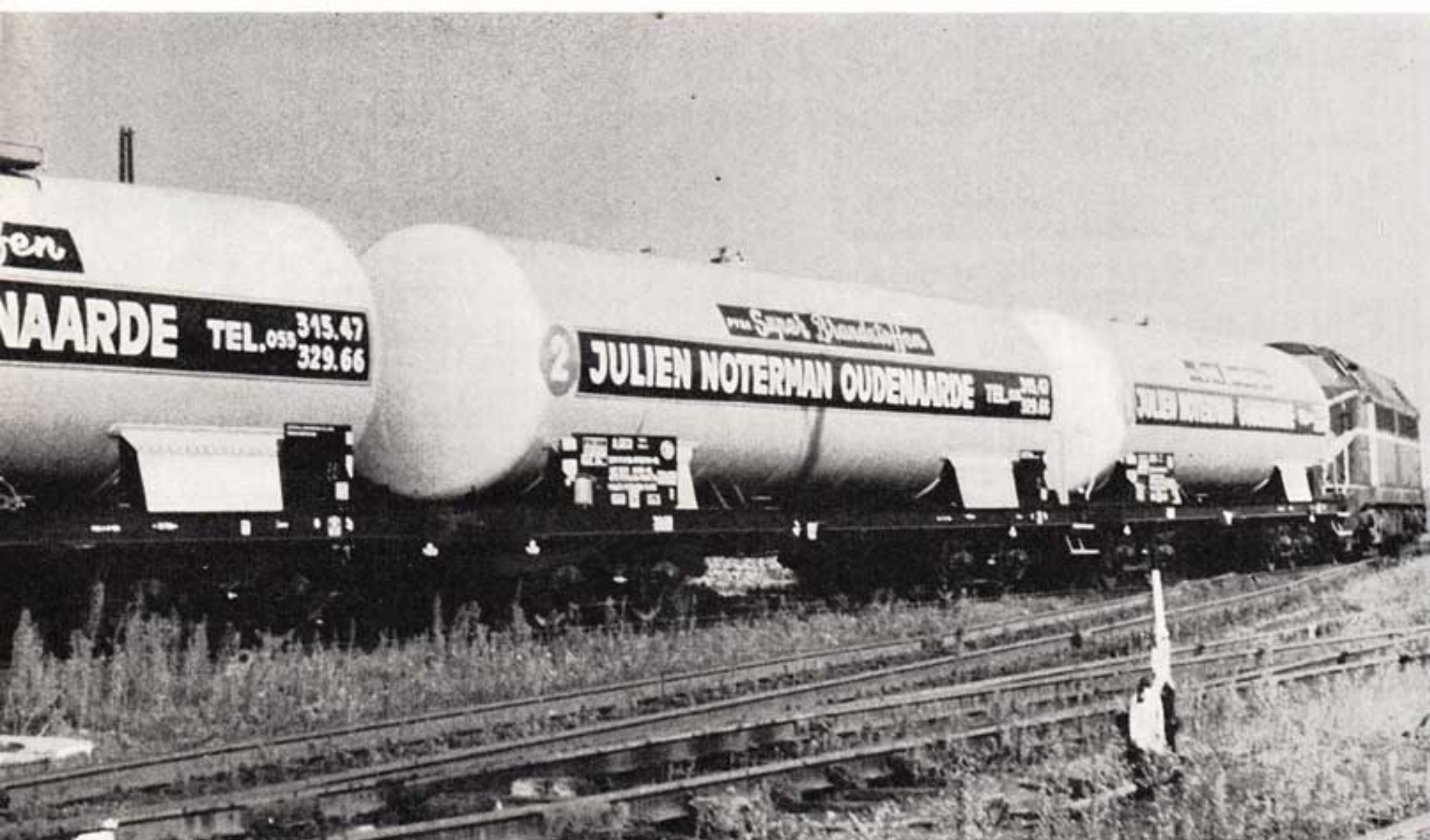




Ketelwagen met draaistel voor het vervoer van lichte petroleum-produkten.



Ketelwagenstel op het losspoor van de firma Noterman te Oudenaarde.



de prijzen van de gemengde weg water/weg waarbij thans voor de petroleummaatschappijen de kosten komen voor de overslag in de opslagplaats.

Demonstratie van Belval op 14 oktober 1965.

De N.M.B.S. is thans in onderhandeling met talrijke industriële verbruikers van extra-zware stookolie: elektrische centrales, ijzer- en staalnijverheid, scheikundige fabrieken, cementfabrieken en glasblazerijen. Die ondernemingen werden uitgenodigd om op 14 oktober 1965 in de fabrieken van de ARBED te Belval (Groothertogdom) een keuringsdemonstratie bij te wonen van drie wagens met warmte-isolering die door de R.B.P. uit Antwerpen waren verzonden.

De hiervoren beschreven wagens konden aldus aan een zestigtal afgevaardigden worden getoond. Op het technisch vlak konden volgende drie besluiten getrokken worden:

— De bij vertrek op 71° C geladen stookolie had bij het lossen nog een temperatuur van 61° C, en dat na een gemiddeld verblijf in de wagens van 52 uur, terwijl buiten de hoogste temperatuur gemiddeld 10° C was geweest met nachtminima van bij 0° C. Het lossen kon geschieden zonder voorverwarming van de wagens.

— Een moderne ontvanginstallatie laat een gemakkelijke en snelle lossing toe en neemt toch slechts een beperkte ruimte in.

— Het vermogen van de pompen moet aangepast worden aan de omvang van de dagelijkse aanvoer. Aldus is een debiet van 100 t/uur gewenst, wanneer er dagelijks nagenoeg 700 t ontvangen wordt.

B. VERVOER BESTEMD VOOR DE VERDELERS.

Typen van materieel.

Ook hier werden ketelwagens met draai-

Stel ketelwagens dat de pendeldienst verzekert tussen de raffinaderij en de installaties van de firma Noterman uit Oudenaarde.

stellen verkozen, er evenwel rekening mee houdend dat de warmte-isolering in dit geval niet meer nodig is wegens de vloeibaarheid van de producten.

Het vermogen van de ketels schommelt van 66 tot 80 m³ zodat het laadvermogen, dat ± 57 t bedraagt, volkomen kan benuttigd worden.

Vervoer.

Het vervoer kan geschieden in het raam van de hiervoren beschreven inrichting ofwel in het bestek van de bestaande treinen, steeds met de zorg 's morgens vroeg bij de geadresseerde de daags tevoren geladen wagens af te leveren.

Tariefbeleid.

Die inrichting belangt tegelijkertijd de aangesloten verdelers aan en zij die, gevestigd op een terrein van de spoorweg, in praktisch dezelfde positie verkeren.

Het particulier contract omvat dezelfde karakteristieken als die welke werden beschreven voor de extra-zware stookolie.

Concreet voorbeeld.

Een belangrijke firma uit Oudenaarde is reeds tot de verwezenlijking overgegaan. Na haar installaties op het station te hebben aangesloten en haar groeiperings- en tankinstallaties te hebben aangepast,

verzekert zij haar geregelde bevoorrading met een stel van 3 wagens van 80m³ die in pendeldienst rijden en, om de 48 uur, een geregelde aanvoer verzekeren van de verschillende vereiste kwaliteiten van producten. Aldus kan zij haar vrachtwagenpark uitsluitend bestemmen voor de rationele inrichting van de verdeling bij de klanten.

Tot wie zich wenden?

De belanghebbende ondernemingen kunnen betreffende de uitrusting van de ontvanginstallatie en de diverse technische aspecten kosteloos de hulp vragen van onze technici en zich daarvoor wenden tot:

DIRECTIE VAN DE EXPLOITATIE Bureau 11-31

Leuvenseweg, 17, Brussel.

Tel. 13.18.70 - Toestellen 3113 en 3491.

De kwesties van commerciële aard worden behandeld door onze:

HANDELSDIRECTIE

Bureau 61-31

Kantersteen 4, Brussel.

Tel. 13.18.70 - Toestel 3616.

Opheffing van de toegangscontrole in de stations.

Bij uitbreiding van het experiment dat sinds 1 november 1963 in de stations Gent-St. Pieters en Luik-Guillemins werd ondernomen heeft de N.M.B.S. beslist van 1 januari 1966 af, bij wijze van proef, de toegangscontrole ook in de stations Antwerpen (Centr.), Brugge, Charleroi (Sud) en Verviers (Cal) af te schaffen.

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 tijdverlies te vermijden; zij zal, vooral op de piekuren, 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.

INHOUD SPOORNIEUWS 1965

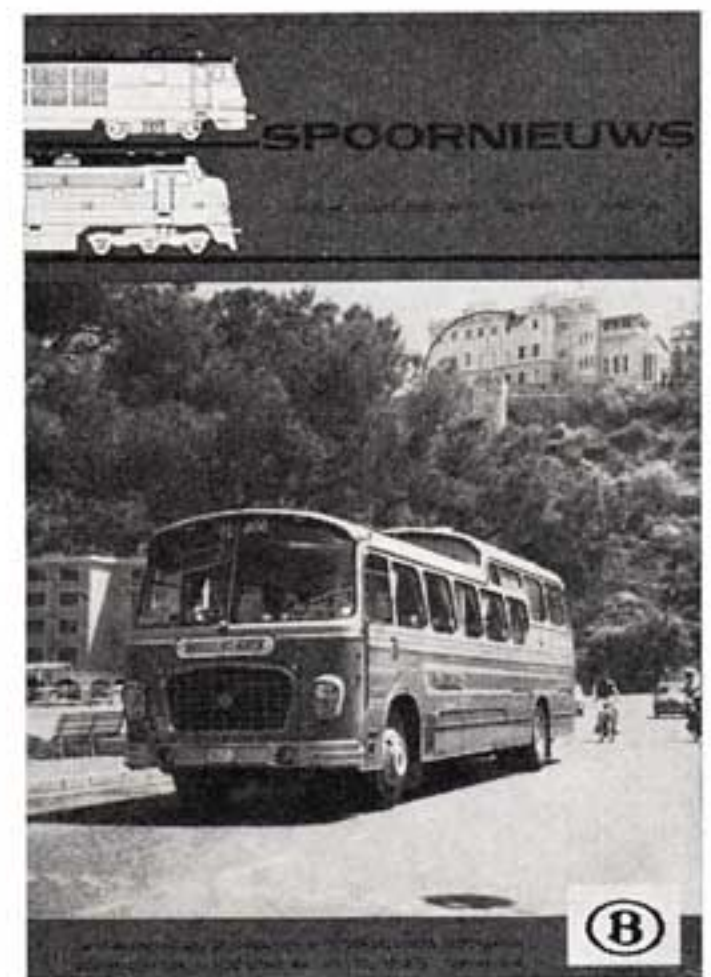
1



FEBRUARI 1965

De industrialisatie in Limburg, blz. 2 / Vloeibaar gietijzer 280 km ver vervoerd, blz. 6 / Dit vervoeren wij ook!, blz. 8 / Vakantie... met de auto-slaaptrein, blz. 10 / De toekomst van de spoorwegen. Waarom wij hopen, blz. 11 / De „Europovereenkomst“, blz. 14 / Het elektrisch spoorwegnet in België weer uitgebreid, blz. 16 / Vertelling van de uitvoerzendingen naar Frankrijk, blz. 17 / Tariefberichten, blz. 18 / Heen- en terugbiljetten, blz. 19 / Werkgevers! Dit interesseert uw personeel, blz. 19.

2



APRIL 1965

De internationale verkeerstentoonstelling te Munchen 1965, blz. 2 / De vorming van de vervoerprijzen, blz. 7 / De verminderingen van „sociale aard“ op de vervoerprijzen voor reizigers, blz. 8 / Kleine containers voor stukgoedzendingen blz. 9 / De Collico-kisten, blz. 13 / 5 nieuwe TEE's, blz. 15 / De station-„parkings“, blz. 16 / Doorheen Europa met Europabus, blz. 17 / Dit is iets voor uw sociale dienst, blz. 18 / Beschikbare industriegronden en gebouwen, blz. 19.

BUITENGEWOON VERVOER

Deze stalen ring heeft zo maar eventjes een doormeter van 4 m 66 en een gewicht van 14 t.

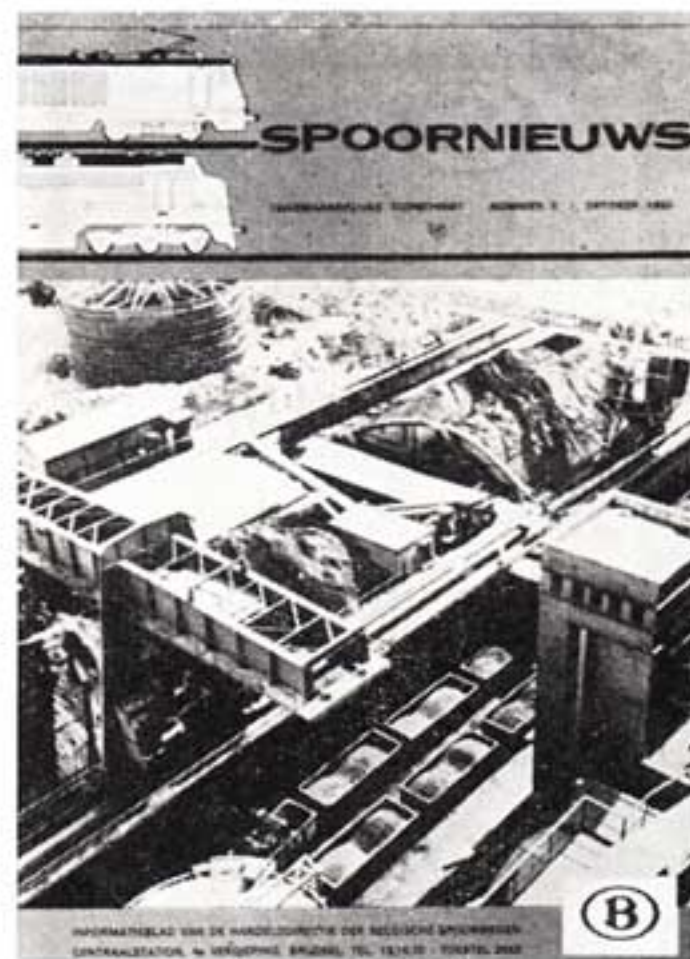
Hij werd vervaardigd door de firma Allard te Mont-sur-Marchienne en door de spoorweg per kuilwagen vervoerd naar Dragoman in Bulgarije.



3

JUNI 1965

Het verkeer van de N.M.B.S. in 1964, blz. 2 / In het teken van de IVA. De spoorwegen aan de eer te Munchen, blz. 4 / Kolenvervoer naar de Belgische elektrische centrales, blz. 7 / De nieuwe dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland van 30.5.65 af, blz. 8 / Het internationaal treinboek voor goederenverkeer (L.I.M.), blz. 9 / Vloeibaar gietijzer „L.D.” van Oberhausen naar Chertal, blz. 14 / Zoekt U een nijverheidsemplacement?, blz. 15 / Collico-containers, blz. 15 / Bericht voor ons geacht lezerspubliek, blz. 15 / Evolutie van het verkeer der „zware goederen” van de N.M.B.S., blz. 16 / 25 ton per zelflosser, blz. 17 / Met de auto-slaap-trein ook naar de Balearen en Corsica, blz. 18 / Met vakantie de handen vrij, blz. 18 / Anderhalf miljard reizigers, 50 miljard kilometer afgelegd... en geen enkel dodelijk ongeval, blz. 19 / Teruggave van met het zegel gelijkgestelde taxes in geval van uitvoer van bepaalde produkten, blz. 19 / Naar de Azurenkust in één nacht, blz. 19 / Naar de IVA te Munchen per trein dezelfde dag, blz. 20.



4

OKTOBER 1965

In memoriam, blz. 3 / De machtige elektrische centrales van het bekken van Charleroi en van de Beneden-Samber, blz. 4 / Is de toekomst reeds begonnen?, blz. 8 / Snelle goederentreinverbindingen met niet-aangrenzende landen, blz. 10 / 500 km per avondtrein via Parijs, blz. 14 / Omlooptijd van de particuliere wagens voor vervoer van ijzererts versneld, blz. 15 / Waarom aan het loket voor een biljet aanschuiven?, blz. 16 / Automatisatie bij de Spoorwegen. De automatische controle van de snelheid der treinen, blz. 16 / Het Netabonnement, blz. 17 / Franco-Belgisch verkeer: halveprijskaart, blz. 18 / Officiële reisgids: nieuwe treinverbindingen met Parijs, blz. 18 / „Auto-slaap-trein” Schaarbeek-St. Raphaël, ook tijdens de winterperiode elke week, blz. 18 / Het internationaal station Herbesthal werd overgebracht naar Welkenraedt, blz. 18 / Nijverheidsgronden en -gebouwen, blz. 19 / Tariefberichten, blz. 19 / Bijzonder bericht, blz. 19 / Win een dag. Neem de slaap-wagen, blz. 20.



5

DECEMBER 1965

De nieuwe directeur bij de handelsdienst van de N.M.B.S., blz. 3 / De vervoertechnieken „Spoor-weg”, blz. 4 / Collico-containers, blz. 7 / Internationale treinen, blz. 8 / Reis deze winter slapend naar de Azurenkust, blz. 9 / De economische expansie in West-Vlaanderen, blz. 10 / De N.M.B.S. dingt naar het vervoer van koolwaterstoffen, blz. 15 / Opheffing van de toegangscontrole in de stations, blz. 18 / Inhoud Spoornieuws jaargang 1965, blz. 18 / Buitengewoon vervoer, blz. 19 / Trein + Auto, blz. 20-

trein + auto



**SNELHEID EN KOMFORT
VAN DE TREIN**

**BEWEEGLIJKHEID
VAN DE AUTO**

IN BELGIË

Als U ter bestemming in één van de navermelde centra een auto zonder bestuurder tot uwe beschikking wilt hebben, volstaat het vóór U vértrekt telefonisch een wagen te bestellen bij **DIT'RENT-A-GAR** op een van onderstaande nummers of uw vraag te richten tot een der voornaamste Belgische stations.

ANTWERPEN	tel. 32.81.66
BRUSSEL	tel. 37.12.80 37.12.89
CHARLEROI	tel. 32.35.35
GENT (Auto Occidental)	tel. 26.19.01
LUIK	tel. 52.72.31

B BELGISCHE SPOORWEGEN

IN HET BUITENLAND

In talrijke steden van Europa kunt U ook een wagen zonder bestuurder aan het station bekomen.

Bespreek hem voor het vertrek bij :

- 1) voor Duitsland - in de voornaamste Belgische stations.
Inlichtingen : Vertegenwoordiging Deutsche Bundesbahn, Luxemburgstraat, 23, Brussel 4 - Tel. 12.53.39
- 2) voor Frankrijk - Franse Spoorwegen, Ad. Maxlaan 25, Brussel - T. 17.00.20
- 3) voor Groot-Brittannië - British Railways, Ad. Maxlaan 41, Brussel Tel. 17.92.02
- 4) voor Italië - Compagnia Italiana del Turismo, Keizerinlaan 70, Brussel - Tel. 12.31.86
- 5) voor Nederland - Nederlandse Spoorwegen, Kantersteen 45, Brussel Tel. 12.83.45
- 6) voor de andere landen - bij de reisbureaus of de grote autoverhuurdiensten.



P. Fankew

TARIEFAANPASSING

Ingevolge de voortdurende stijging van prijzen en lonen, die een toeneming van de exploitatiekosten der N.M.B.S. teweegbrengt, ziet deze laatste zich verplicht, met ingang van 1 januari 1966, een reeks maatregelen te treffen om het rendement van haar tarieven te verbeteren.

1. REIZIGERS EN BAGAGE.

De voorziene tariefaanpassingen slaan zowel op de biljetten als op bepaalde categorieën abonnementen.

De prijzen voor het afhalen, vervoeren en bestellen van bagage worden met die van het expresgoed gelijkgeschakeld, daar de N.M.B.S. voor beide soorten zendingen dezelfde prestaties moet verrichten.

2. STUKGOEDZENDINGEN.

In binnenverkeer worden de prijzen verhoogd als volgt:

— de forfaitaire prijs voor de expreszendingen tot 10 kg wordt op 50 F gebracht;

— voor de expreszendingen van meer dan 10 kg tot 20 kg, wordt de forfaitaire prijs op 75 F gebracht;

— voor zendingen van meer dan 20 kg, wordt het kilometerbarème voor de expreszendingen verhoogd met 1 F per gewichtsschijf van 10 kg;

— de vervoerprijs voor de postcolli wordt op 35 F gebracht;

— het algemeen ijlgoodtarief wordt naargelang van het gewicht van de zendingen op degressieve wijze verhoogd; de gemiddelde verhoging bedraagt 7%.

In internationaal verkeer:

— wordt een taxe voor het vervuilen van de douaneformaliteiten bij vertrek, bepaald op 8 FB, begrepen in de vervoerprijzen van het Internationaal Tarief voor Postcolli. Van dit tarief verschijnt een nieuwe uitgave op 1 januari 1966;

— worden de Belgische aandelen van het Algemeen Europees stukgoedtarief (A.E.S.T.) en van het Algemeen Internationaal Tarief voor Expresszendingen (T.C. Ex.) met 10% verhoogd. Wat dit laatste tarief betreft, zal de verhoging evenwel slechts op 1 juli 1966 van kracht worden.

3. WAGENLADINGEN.

A. Goederen die onder de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.) ressorteren.

Een uniforme verhoging met 6 F/t zal toegepast worden voor de prijstabellen 251, 252 en 262 en dit uitsluitend in binnenverkeer.

Inderdaad, ingevolge de geldende regels voor de berekening der vrachtprijzen der betreffende tarieven in internationaal verkeer zal:

— de uniforme verhoging tot 3 F/t worden teruggebracht voor zendingen bij in- en uitvoer te land;

— geen verhoging worden toegepast voor doorvoorzendingen te land.

De toegepaste verhoging der vrachtprijzen der tabellen 201, 211, 271 en 281 variëren volgens de afstand. Voor de beschouwde tarieven bedraagt de gemiddelde verhoging $\pm 4\%$.

B. Goederen die niet onder de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.) ressorteren.

1. Tarieven nr 1 en 2 (expres- en ijlgood).

Deze tarieven omvatten drie reeksen van prijzen: voor 5 t, 10 t en 15 t.

Teneinde de structuur van beide tarieven aan te passen aan deze van tarief nr 3 zullen de prijzen als volgt vastgesteld worden:

— tarief nr 2: prijzen van de reeksen voor 5 t, 10 t en 15 t van de eerste klasse van tarief nr 3 vermeerderd met 25%;

— tarief nr 1: prijzen van tarief nr 2 vermeerderd met 100%.

2. Tarief nr 3 (vrachtgoed).

Tussen de prijzen van de reeksen van 20 t en die van de reeksen van 15 t, 10 t en 5 t bestaat thans een eenvormig verschil van 5%, 20% en 60%.

Met het doel een betere aanpassing aan de kostprijs te verwezenlijken zal dit verschil opgevoerd worden tot resp. 10%, 40% en 90%; daarenboven zullen de prijzen der reeks van 20 t met 5% worden verhoogd.

3. Tarief nr 4 (wegvoertuigen).

De eigenlijke vervoerprijzen voor vrachtgoedzendingen (barema A) worden verhoogd met 5%.

De vervoerprijzen voor ledige wagens van particulieren, die dienen voor het vervoer van wegvoertuigen (barema B), blijven ongewijzigd.

4. Tarief nr 6 (levende dieren).

Voor andere dieren dan postduiven worden de vervoerprijzen met 10% verhoogd.

Wat de postduiven betreft worden twee reeksen van prijzen per maand voorzien:

a. voor zendingen van 1 tot 24 manden, en voor zendingen van 25 manden en meer, wanneer deze laatste geladen zijn in een wagen waarvan de lading minder dan 50 manden bedraagt;

b. voor zendingen van 25 manden en meer, voor zover de lading van de wagen minstens 50 manden bedraagt.

Met deze structuurwijziging hoopt de N.M.B.S. een betere benutting te bekomen van het materieel dat gebruikt wordt voor het vervoer van postduiven. De prijzen per mand ondergaan een verhoging die veranderlijk is naar gelang de afstand en de benutting van het materieel.

5. Tarief nr 14 (springstoffen en munitie).

Thans worden de zendingen bevracht op vijfmaal het werkelijk gewicht tegen de prijzen van de 1ste klasse van tarief nr 3 voor 5 t, 10 t of 15 t (naargelang het te bevrachten gewicht per wagon).

In de toekomst zullen ook de prijzen van de 1ste klasse van tarief nr 3 voor 20 t toegepast worden (de vervoerprijzen voor springstoffen en munitie worden derhalve niet verhoogd wanneer het per wagon te bevrachten gewicht 20 t bedraagt). Anderzijds wordt het minimum te bevrachten gewicht voor extratreinen verhoogd van 150 t tot 200 t.

6. Tarief nr 15 (buitengewone transporten).

Het minimum te bevrachten gewicht voor extra-treinen wordt verhoogd van 150 t tot 200 t; de andere vervoersvoorwaarden blijven behouden.