

# SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

NUMMER 3 / JULI 1966



*Prettige Vakantie!*

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





NUMMER 3 — JULI 1966

*Omslagfoto*: Tijdens de vakantieperiode hebben de spoorwagenaars het buitengewoon druk.

*Texte français sur demande.*

## INHOUD

	Blz.
De Belgische Spoorwegen in 1965	3
Tarief spoorweg - vliegtuig	6
De techniek spoor-weg "Kangoeroe,"	8
Toelaatbare belading van de wagens	9
Nieuwe dienstregeling voor het vervoer van goederen met bestemming naar het buitenland	12
De transcontainer en het spoor	18
Reductiekaart	20

Lay-out: L. Tack

Foto's: Putman

Druk.: Omega n.v., Antwerpen

## MUTATIE BIJ DE ALGEMENE DIRECTIE VAN DE N. M. B. S.



Op 30 juni laatstleden heeft de heer DE VOS, Directeur-Generaal, die de leeftijdsgrens heeft bereikt, de Nationale Maatschappij verlaten.

Als burgerlijk bouwkundig en elektrotechnisch ingenieur debuteerde hij bij de Regie van Telegraaf en Telefoon. Daarna ging hij over naar het Bestuur van het Vervoer, vervolgens naar de Buurtspoorwegen en nam ten slotte in 1952 de hoge leiding over ons net op zich.

Als man van de daad heeft hij er zich omringd met de meest toegewijde medewerkers en heeft hij een zeer oude onderneming uit haar onvermijdelijke sleur geholpen.

Hij streed niet alleen voor de aanpassing van een wetgeving die ver achtergebleven was op de evolutie van het vervoer maar spande zich ook krachtig in om het intern beheer van het net te verbeteren.

De omschakeling van de tractie, de modernisering van de grote verkeersaders, de rationalisatie van de deficitaire lijnen en de invoering van ordinateurs hebben wij aan hem te danken.

De heer DE VOS heeft aldus de weg afgebakend die moet gevolgd worden opdat onze vernieuwde spoorweg zijn essentiële rol in het economisch leven van het land zou kunnen blijven vervullen.



Op de vergadering van 27 juni laatstleden heeft de Raad van Beheer van de N.M.B.S., na hulde te hebben gebracht aan de uittrekkende Directeur-Generaal, de heer Lucien LATAIRE als zijn opvolger aangesteld.

De nieuwe Directeur-Generaal werd in 1909 geboren te Kortrijk, behaalde zijn ingenieursdiploma aan de Universiteit te Gent, en trad in 1933 in dienst bij de spoorweg, waar hij achtereenvolgens in de exploitatie, de technische, financiële en administratieve diensten werkzaam was.

De exploitatieproblemen waarmee hij vooral in de gewestelijke diensten werd geconfronteerd, brachten hem weldra rechtstreeks in contact met de cliënteel. Bij het beheer van de stations, onder meer te Antwerpen en Brussel, streefde hij ernaar, zowel voor het reizigers- als voor het goederen-

verkeer, nauwe betrekkingen te onderhouden met het publiek en diens vertrouwen te wekken. Tijdens een lange periode bij de Dienst der Financiën, waarvan hij Directeur werd, kon hij zich inwerken in de kostprijsproblemen die zo belangrijk zijn voor het opstellen van de tarieven. Ten slotte heeft hij als Directeur van het Personeel en de Sociale Diensten het vertrouwen weten te winnen van al degenen over wie hij thans de leiding heeft.

Als financier heeft de heer LATAIRE kunnen ervaren hoe moeilijk het is de behoeften van de economie aan goedkoop vervoer te bevredigen en tevens het financieel evenwicht te behouden in een onderneming waaraan door de duidelijk bevoordeelde concurrentie het merendeel der renderende activiteiten werd ontnomen. Als beheerder van het personeel heeft hij er zich rekenschap kunnen van geven wat het betekent om, in een economie van volledige tewerkstelling, te voorzien in het bestaan van een keurleger van bedienden, dat nodig is om de tradities van regelmatigheid en veiligheid van het spoor hoog te houden.

Wij zijn er stellig van overtuigd dat de veelzijdige en grondige vorming van degene die voor vele jaren met de hoge leiding werd belast, het beheer over het Belgisch net ten goede zal komen.



# De Belgische Spoorwegen in 1965

*Uit het verslag van de Raad van Beheer der N.M.B.S. aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 27 mei laatstleden, hebben wij ter intentie van onze lezers volgende passages gelicht.*

Over het geheel genomen heeft de economische conjunctuur in Europa zich in 1965 niet zo gunstig ontwikkeld als de vorige jaren. Hoewel de industriële bedrijvigheid op een hoog peil bleef, werd de expansie ervan inderdaad door een bepaalde ver-

traging gekenmerkt. In België was de vooruitgang van de industriële bedrijvigheid ten opzichte van het jaar 1964 betrekkelijk klein. De productiecoëfficiënten over het tweede semester zijn in sommige grote sectoren zelfs lager gebleven dan de cijfers die een jaar tevoren werden bereikt; zulks was inzonderheid het geval voor de steenkolen, waarvan de afzet nog terugliep zodat de voorraden op de mijnen opnieuw aanzienlijk toegenomen zijn.

Daar de geografische ligging van België en de beperkte oppervlakte van het grondgebied de vervoermarkt er bijzonder gevoelig maken voor de economische schommelingen in het binnenland en in de buurlanden moesten die conjunctuurelementen onvermijdelijk een ongunstige weerslag op het spoorwegverkeer uitoefenen.

De commerciële ontvangsten beliepen 12,150 miljard frank; zij bedroegen 12,392 miljard in 1964.

Het verschil van 242 miljoen vloeit voort uit de daling van het verkeer der wagenladingen, eensdeels in het binnenland, onder de invloed van de inkrimping van de behoeften aan vaste brandstoffen, bouwmaterialen en groefprodukten, anderdeels bij invoer en doorvoer, ten gevolge van de vermindering van het vervoer van overzees erts en potas.

De netto-uitgaven zijn met 859 miljoen toegenomen. Die verhoging is hoofdzakelijk te wijten aan de vermeerdering van de bezoldigingen en pensioenen, ten gevolge van de stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen en aan de aanpassing ervan zoals in de andere openbare sectoren. In de tweede plaats is ze toe te schrijven aan het oplopen van de prijzen voor de stoffen en der onderhoudskosten van de installaties en het materieel, alsook aan de uitbreiding van de trajecten der treinen en autobussen.

In werkelijkheid bedroeg de verhoging meer dan 1,4 miljard frank. De politiek van bezuiniging en van opvoering van het rendement die door de Maatschappij wordt gevoerd, maakte het evenwel mogelijk de uitgaven met meer dan een half miljard te drukken. In 1965 omvatte het gemiddeld voor de exploitatie tewerk gesteld effectief nog slechts 51.302 eenheden. Gelet op de aangroei van het verkeer sedert een tiental jaren en op de verkorting van de arbeidsduur voor het spoorwegpersoneel, getuigt dergelijk resultaat van de volharding waarmee wij tot nog toe de rationalisatie van de onderneming hebben doorgevoerd.

Het verslag vermeldt nog dat de tariefcompensaties toegenomen zijn, die door de Staat worden gestort om het verlies te dekken dat door de Maatschappij geleden wordt wegens het toekennen van de openbare instanties van gunsttarieven aan verschillende categorieën van reizigers, doch het onderstreept dat er slechts gedeeltelijk compensatie is en dat er daardoor ten laste van de exploitatierekening een verlies blijft dat in 1965 nog een miljard frank bedroeg.

Die onvoldoende gecompenseerde tariefverminderingen zijn de voornaamste oorzaak van het aanzienlijk tekort uit de reizigerssector. Wij oordelen evenwel dat het niet aan te nemen is dat de toekenning ervan om redenen van nationale erkentelijkheid, om sociale redenen en dergelijke, die weliswaar gegrond doch volledig vreemd zijn aan de spoorwegexploitatie, moet aanleiding

**geven tot een zo zware last voor de spoorweg.**

De exploitatierekening van de spoorweg blijft gebukt gaan onder de pensioenlasten die inzonderheid voortkomen van de overtallige effectieven die bij de oprichting van de Maatschappij van de Staat werden overgenomen.

**Wij blijven bij de mening dat de bijdragen van de N.M.B.S. ter zake niet groter zouden moeten zijn dan die welke voor het geheel van de nijverheid gelden. Een dergelijke oplossing zou een aanzienlijke vermindering van de uitgaven teweegbrengen.**

\* \* \*

De duurzame financiële sanering bij de N.M.B.S. dient gezocht in de normalisatie van de rekeningen, die al sedert jaren wordt besproken. Wij hebben op die normalisatie niet gewacht om een politiek van rationalisatie en modernisering te voeren, die wij met beslistheid zonder verpozen zullen voortzetten.

Wij brengen in herinnering dat de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer op 2 februari 1955 de Internationale Spoorwegunie heeft belast met de studie van de normalisatie der rekeningen. De besluiten waartoe die studie aanleiding gaf, werden op 16 mei 1957 goedgekeurd door de Conferentie van Ministers van Verkeer. Onder de voorgenomen maatregelen stippen wij inzonderheid aan:

- de technische modernisering van de spoorwegen door middel van de nodige investeringen;
- de evolutie naar een commerciële beleid, met een zover mogelijk doorgedreven vermindering van de verplichtingen van openbare dienst;
- de gelijkstelling van de spoorweg en van zijn concurrenten inzake uitgaven voor onderbouw;
- de afschaffing van de abnormale lasten waarop kan ingewerkt worden en de inschrijving van de overige op de openbare begrotingen.

Wij moeten erop wijzen dat sommige principes waarop de voornoemde maatregelen gebaseerd zijn, reeds worden toegepast. Aldus hebben de openbare instanties aan de N.M.B.S. een aanzienlijke hulp verleend voor de modernisering van vaste installaties, van het park van locomotieven en van materieel voor het reizigersvervoer. Een grote inspanning dient nog gedaan voor het goederenmaterieel want, gelet op de ouderdom van het park en op de eisen van de cliënten, die wil beschikken over wagens met grote capaciteit en beter aan haar behoeften aangepaste voertuigen, zou de

Maatschappij jaarlijks duizend versleten en verouderde wagens moeten kunnen vervangen.

De reglementering die ondermeer bij de wet van 25 augustus 1891 aan de spoorweg was opgelegd, werd versoepeld zodat een grotere handelsvrijheid werd bekomen.

**Doch, inzake uitgaven voor de onderbouw, is de gelijkheid van het spoor en de andere vervoermiddelen nog lang niet verwezenlijkt. Alleen de Maatschappij heeft sedert haar oprichting de uitgaven voor aanleg, modernisering en onderhoud van de onderbouw, grotendeels moeten dragen, hetgeen haar grote financiële lasten verklaart.**

Anderzijds, is het vraagstuk van de afschaffing of de volledige compensatie van de abnormale lasten en de prestaties



die de Maatschappij als openbare dienst op zich moet nemen, nog steeds hangende.

### Het reizigersverkeer in 1965.

Dat verkeer is ietwat gedaald ( - 0,6%). De algemene daling wordt hoofdzakelijk verklaard door een slecht zomerseizoen en de wederaangroei van de werkloosheid.

1. Aantal reizigers (miljoen)		273,5
2. Bereden kilometers (miljoen)		8.974,6
3. Ontleding:	<i>Verkeer</i>	<i>Ontvangst</i>
Biljetten	34,3%	60,3%
Gewone abonnementen	12,4%	9,0%
School-abonnementen	7,1%	5,2%
Sociale abonnementen	46,2%	25,5%

### Goederenverkeer in 1965.

#### a. Wagenladingen.

In de loop van het jaar 1965 heeft het verkeer de weerslag ondergaan van de daling der binnenlandse vraag in de sectoren van de economie die het grootste deel van het vervoer per spoor opleveren (brandstoffen, ertsen, bouwmaterialen, groefprodukten, enz.).

De expansie van de uitvoer heeft de negatieve weerslag van die evolutie op het verkeer niet kunnen compenseren (voortgang van de zendingen metaalprodukten met 3,2%). Globaal, leidden die negatieve bewegingen tot een vermindering van de tonnage met 4,1%.

1. Vervoerde tonnage (milj. ton)	63,9
2. Aantal ton-kilometer (miljoen)	6758,3

#### 3. Verdeling van de vervoerde tonnage over de voornaamste soorten van produkten:

Brandstoffen (miljoen)	21,6
Ertsen (miljoen)	15,3
Metaalprodukten (miljoen)	11,8

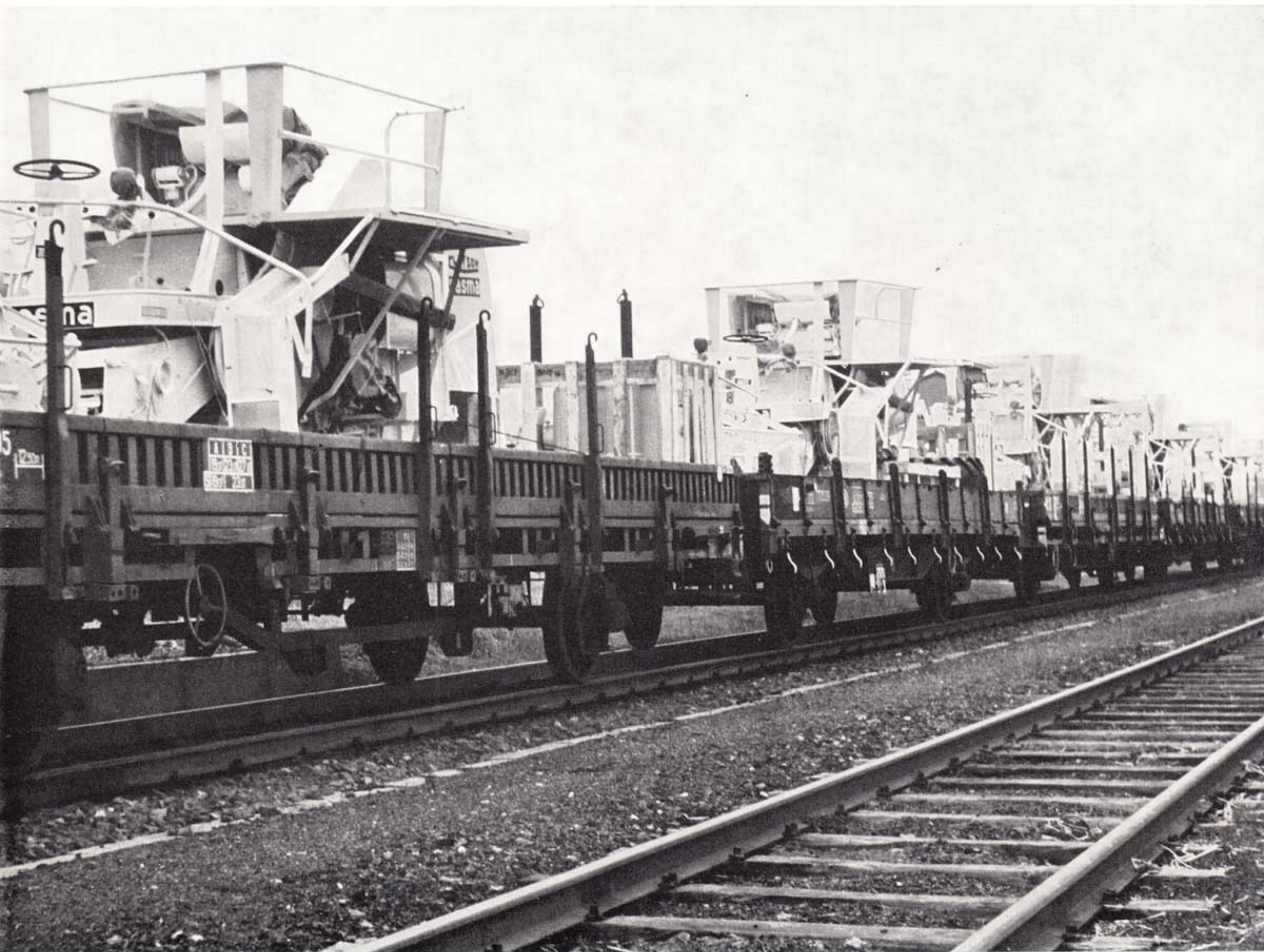
#### b. Stukgoed.

Het stukgoedverkeer kende een stijging van 36.900 ton die zowel in binnenverkeer (8600 ton) als in internationaal verkeer (28.300 ton) tot uiting kwam.

De toeneming deed zich gelden in al de sectoren: ijlgoed (30.400 ton); exprescolli's (5.800 ton), postcolli's (700 ton).

#### Vervoerde tonnage

1. Postcolli's	33.000 t
2. Exprescolli's	61.000 t
3. IJlgoed	508.000 t





(gewone zendingen) op het spoortraject, zijn de vervoerprijzen de volgende :

Zone van vertrek	Zendingen tot tot 45 kg	Zendingen van 46 kg tot 100 kg	Zendingen van 101 tot 500 kg	Zendingen van meer dan 500 kg
	Prijs per zending		Prijs per schijf van 10 kg	
Zone I	45 F	65 F	8 F	5 F
Zone II	60 F	85 F	10 F	7 F
Zone III	80 F	105 F	12 F	9 F

In deze vervoerprijzen zijn begrepen : de kosten voor afhaling aan huis en overbrenging van het station van aankomst naar het vliegveld.  
Voor de *expresszendingen* zijn de prijzen het dubbel van deze voorzien voor de ijlgoodzendingen.

Daar de kosten voor het spoorvervoer tot Zaventem niet ten laste van de goederen mogen gelegd worden bij hun overgave aan de SABENA, worden deze steeds ten laste van de afzender geboekt.  
Wat het *luchtvervoer* en de kosten voor de formaliteiten in de luchthaven betreft,

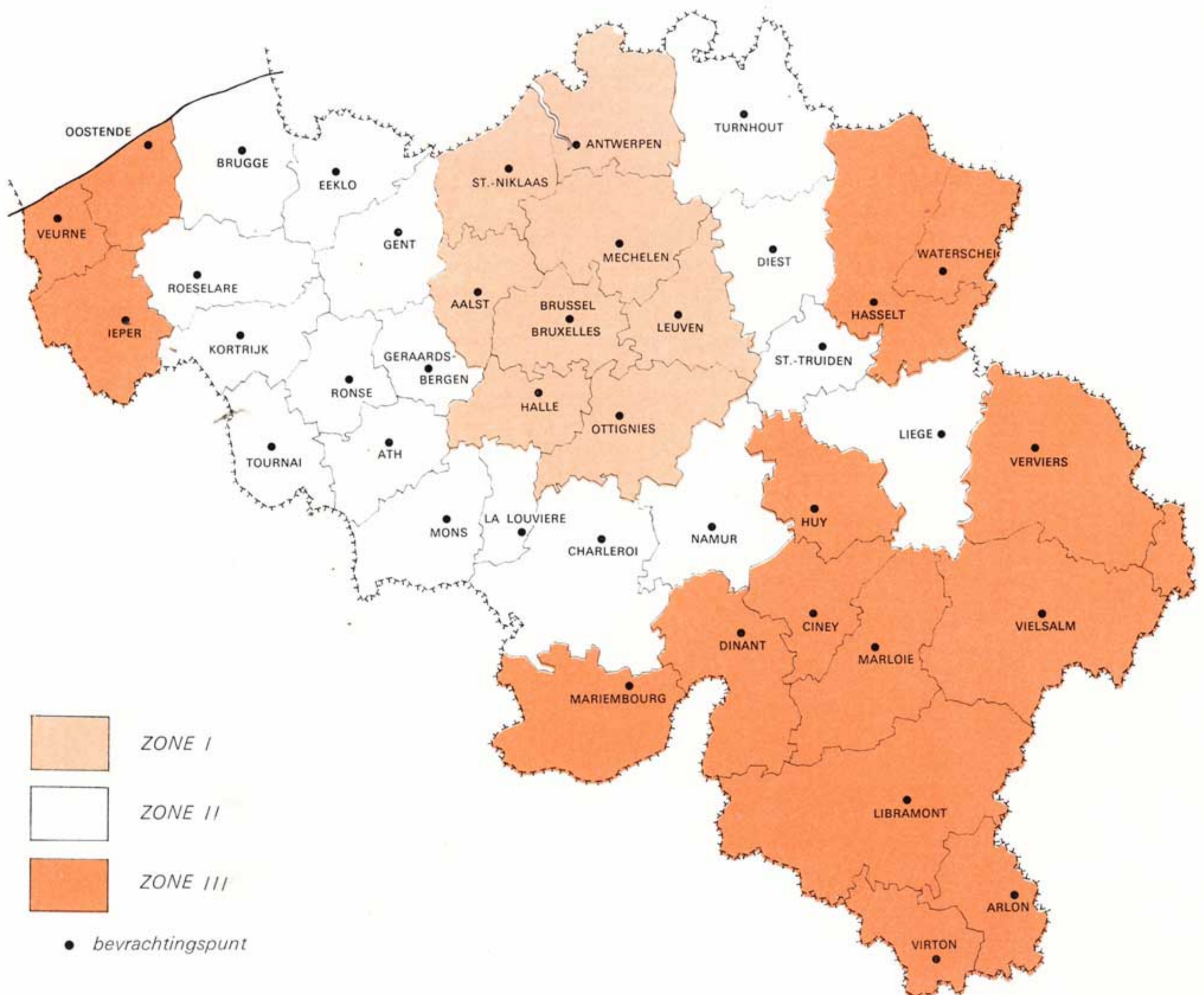
worden de prijzen en voorwaarden van de SABENA-tarieven toegepast.

**Afrekening.**

Voor de aanzuivering van de kosten, die volgens de aanduidingen op het verzendingsbulletin en de verklaring voor het luchtvervoer door de afzender ten laste worden genomen, wordt aan deze een afrekening gestuurd.

\* \* \*

Er wordt aan herinnerd dat de colli die niet méér wegen dan 20 kg, zoals voorheen, als VLIEGTUIG-POSTCOLLO kunnen verstuurd worden (Document DC 1812). De voorwaarden en bepalingen van het „Internationaal Tarief voor Postcolli“ werden trouwens niet gewijzigd.





## De techniek spoor-weg «KANGOEROE»

Op 4 mei werd te Brussel een dienst van gemengd vervoer spoor - weg ingevoerd tussen België en Frankrijk en omgekeerd. Met die verbinding tussen het spoor en de weg is er tussen beide vervoerwijzen een gelukkige samenwerking ontstaan, waarbij de wegvervoerder zijn algehele handelsautonomie behoudt. De techniek spoor - weg „Kangoeroe“ bestaat in het vervoer van wegopleggers

op speciaal daartoe uitgeruste spoorwegwagens. Opdat de lading binnen het profiel van de spoorweglijnen zou blijven, gaat de gedeeltelijk uitneembare vloer van de wagen omlaag tot het niveau van het onderste profiel, zodat de achterwielen van het voertuig in de aldus gevormde holte komen, en vandaar de benaming „Kangoeroe“ (foto 1).



Het vervoer geschiedt tussen centrumstations waar laadhellingen en speciaal uitgeruste tractoren voor de laad- en losoperaties voorhanden zijn (foto 2). Het eerste centrumstation dat in België werd uitgerust is dat van Brussel-West.

Voor de exploitatie van die techniek hebben de Franse en Belgische spoorwegen regelingen van technische en tarifaire aard getroffen met particuliere vennootschappen, gevormd door wegvervoerondernemingen die onderling gebonden zijn met wederzijdse akkoorden voor de eindverrichtingen.

De Belgische vennootschap belast met de exploitatie van de techniek „Kangoeroe“ is de Vennootschap „Transport-Route-Wagon, (T.R.W.)“ Havenlaan 49C, te Brussel (tel. 25.94.54).

Om die techniek aantrekkelijk te maken, moesten de spoorwegen prijs- en snelheidsvoorwaarden bieden die te vergelijken zijn met die van het vervoer over de weg van eind tot eind. Die voorwaarden zijn vervuld met een aangepaste tarifiering en door het inleggen van een rechtstreekse gespecialiseerde trein van en naar Parijs. Die trein sluit te St-Quentin en te Parijs aan op andere rechtstreekse treinen, welke die stations verbinden met de belangrijke centraux Bordeaux, Le Mans, Limoges, Toulouse, Lyon, Marseille, alsook met sommige stations nabij de Spaanse grens. Met die organisatie kunnen bij vertrek uit België, beladen voertuigen 's anderendaags 's morgens te Parijs en de tweede dag nadien 's morgens in de andere verder gelegen centrumstations afgeleverd worden.

De techniek spoor - weg „Kangoeroe“<sup>1</sup> geldt voor het vervoer per spoor van gewone wegopleggers, die licht werden aangepast met groot laadvermogen (24 t - 54 m<sup>3</sup>). Zij richt zich inzonderheid tot de wegvervoerondernemingen.

De Vennootschap T.R.W. houdt zich ter beschikking van de gebruikers om alle nuttige inlichtingen te verschaffen.

<sup>1</sup> Voor uitvoeriger inlichtingen over deze techniek verzoeken wij de lezer het „Spoornieuws N.M.B.S.“ nrs 3 van juni 1963 en 5 van december 1965, in te kijken.

1

2





# Toelaatbare belading van de wagens

De spoorweg vervoert de grootste verscheidenheid van goederen, van de lichtste tot de zwaarste, en daarvoor heeft hij materieel gebouwd dat aangepast is aan de behoeften van de cliënten.

Al de wagens mogen nochtans — en dat is gemakkelijk te begrijpen — niet om het even welke massa dragen en voor elke wagen moet de toelaatbare belading nageleefd worden waarvoor hij gebouwd is. Bovendien moet rekening gehouden worden met het feit dat een wagen beladen met een bepaalde massa heel goed kan lopen bij 50 km/u doch dat niet meer doet bij 120 km/u. Ten slotte speelt de staat van het spoor (de fundering, het

reliëf, de kunstwerken, enz.) een overwegende rol en die vergt een laadgrens. Aldus werden de Europese spoorwegen voor de wagens met 2 tot 4 assen ingedeeld in 6 categorieën, tegelijk volgens het maximumgewicht (tarra + lading) toegelaten per as en de maximumbelading toegelaten per strekkende meter-wagen. Een wagen met 2 assen met een lengte van 8 m (over de buffers) die op een lijn B2 moet rijden, mag niet meer wegen (tarra + lading) dan  $18 \times 2 = 36$  ton, noch meer dan  $6,4 \times 8 = 51,2$  ton, dus maximum 36 ton.

In volgende tabel is aangegeven in welke categorieën de lijnen gerangschikt zijn van de voornaamste spoorwegen, waartussen akkoorden voor uitwisseling van materieel bestaan.

Doch hoe kan nu de Belgische expediteur in de *praktijk* het gewicht bepalen dat hij mag laden op een wagen die hem voor een zending ter beschikking gesteld is? Voor abnormale gewichten en ver afgelegene bestemmingen kan zulks ingewikkeld lijken en is het dat soms ook; doch in meest al de gevallen is de zaak eenvoudiger dan ze op het eerste gezicht lijkt.

Categorie	Maximumgewicht per as	Maximumgewicht per strekkende meter-wagen
A	16 t	4,8 t/m
B1	18 t	5,0 t/m
B2	18 t	6,4 t/m
C2	20 t	6,4 t/m
C3	20 t	7,2 t/m
C4	20 t	8,0 t/m

<i>Landen</i>	<i>Spoorwegen</i>	<i>Categorieën van lijnen</i>	<i>Opmerkingen</i>
Duitsland	DB	B2	Duitse Bondsspoorwegen.
	DR	B2	Spoorwegen van de Duitse Democratische Republiek.
Oostenrijk	ÖBB	B2	Oostenrijkse Bondsspoorwegen.
België	NMBS	C4	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.
Bulgarije	BDZ	B2	Spoorwegen van de Bulgaarse Staat. Beperking: Kardam-Negru Voda, traject over water Calafat Haven - Vidin = gewicht per as 17 t, gewicht per str. m. 3,6 t/m.
Denemarken	DSB	C2	Deense Staatsspoorwegen. Beperking: Traject over zee Warnemünde Gedser = gewicht per strekkende meter 5,0 t/m, Halsingborg-Helsingor = gewicht per str. m., 5,0 t/m; voor wagens waarvan het gewicht per as de 18 t niet overschrijdt, gewicht per str. m. 6,4 t/m.
Spanje	RENFE	B2	Nationale Maatschappij der Spaanse Spoorwegen.
Frankrijk	SNCF	B2	Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen.
	Anzin	C2	Kolenmijnen van het bekken van het Noorden en van Pas-de-Calais.
Groot-Brittannië	BR	B1	Britse Spoorwegen.
Griekenland	CEH	A	Spoorwegen van de Griekse Staat. Beperking: Svilengrad - Pythion - Alexandroupolis, Armenochorion - N. Kafkasos = gewicht per as 14 t, gewicht per str. m. 4,5 t/m. Uitbreiding: Piraeus - Thessaloniki - Idomeni, Thessaloniki - Kozani = gewicht per as 20 t, gewicht per str. m. 8,0 t/m.
Hongarije	MAV	B1	Spoorwegen van de Hongaarse Staat. Beperking voor de overgang van de grenspunten van Satoral-jaujhely = gewicht per as 17 t, van Magyarboly, Röske Kötegyan = 16 t, van Agerdomajor = 12 t.
	GySEV	B1	Spoorweg Györ Sopron Ebenfurti Vasut.
	BHEV	A	Lokale spoorweg van Budapest.
Italië	FS	B2	Italiaanse Staatsspoorwegen. Beperking: Traject over zee Civitavecchia - Golfo Aranci (Sardinië) = gewicht per as 16 t; gewicht per str. m. 4,8 t/m.
	FNM	A	Spoorweg, Noorden Milaan.
Luxemburg	CFL	C4	Nationale Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen.
Noorwegen	NSB	A	Noorse Spoorwegen.
	RjB	A	Noorse Spoorwegen.
Nederland	NS	C2	Nederlandse Spoorwegen.
		B1	Voor wagen met meer dan twee assen.
	WSM	A	Nederlandse spoorweg Westlandsche Stoomtramweg.
Polen	PKP	C3	Staatsspoorwegen van Polen.
Roemenië	CFR	B2	Spoorwegen van de Roemeense Volksrepubliek.
Zweden	SJ	C2	Zweedse Staatsspoorwegen.
		B1	Voor wagens met meer dan twee assen.
Zwitserland	CFF	C3	Zwitserse Bondsspoorwegen.
	SP	C3	Gemeenschap van de particuliere Zwitserse Spoorwegen.
Tsjecho-Slovakije	CSD	B1	Tsjecho-Slovaakse Spoorwegen van de Staat.
Turkije	TCDD	A	Turkse Spoorwegen.
Joegoslavië	JZ	B1	Gemeenschap van de Joego-Slavische Spoorwegen. Beperking voor de overgang van de grenspunten van Beli Manastir, Horgos, Kikinda en Vrsac = gewicht per as 16 t, gewicht per str. m. 4,8 t/m.

Al de spoorwegen zijn inderdaad overeengekomen de nuttige elementen om de toelaatbare belading te bepalen op een eenvormige wijze op al hun voertuigen te vermelden. Op elke wagen staat op de twee wanden een in het wit geschilderde tabel met opgave van de beladingen die volgens de categorieën van te berijden lijnen (A, B1, B2, C2, C3, C4) zijn toe-

gelaten — wordt de letter B zonder cijfer vermeld, dan geldt ze voor de categorieën B1 en B2; zo geldt de letter C ook voor C2, C3 en C4.

Hierna zijn enkele modellen afgebeeld: Bekijken we figuur 1, tegelijk met de tabel van de categorieën van lijnen.

De tweede horizontale lijn van de tabel

betekent dat de wagen in gewone treinen een lading mag vervoeren van:

— 20,5 ton op de lijnen van categorie A  
— 24,5 ton op de lijnen van de categorieën B1 en B2.

— 28,5 ton op de lijnen van de categorieën C2, C3 en C4.

De derde horizontale lijn, voorafgegaan

	A	B	C
	20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	24,5t	
SS	15,5t		

Fig. 1

	A	B	C
	20,5t	24,5t	
S	20,5t	24,5t	
SS	15,5t		

Fig. 2

	A	B	C
	20,5t		
S	20,5t		
SS	15,5t		

Fig. 3

	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C
	39t	41,5t	51t	59t
S	39t	41,5t	51t	
SS	31t			

Fig. 4

	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub>	C <sub>4</sub>
	31,5t	34t	49t		58t	59t
S	31,5t	34t	49t			
SS	31,5t					

Fig. 5

	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>
	36,5t	39t	51t	55,5t	59t
S	36,5t	39t	51t		
SS	31t				

Fig. 6

van het teken S betekent dat de wagen bij 100 km/h mag beladen zijn met:

- 20,5 ton op de lijnen van categorie A;
- 24,5 ton op de lijnen van de categorieën B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub>, C<sub>2</sub>, C<sub>3</sub> en C<sub>4</sub>.

De vierde horizontale lijn (SS) betekent dat de wagen bij 120 km/h mag beladen zijn met:

- 15,5 ton op de lijnen van al de categorieën.

Wanneer de tabel geen vermelding S of SS geeft, mag de wagen niet lopen in treinen met snel regime.

Om het maximumgewicht te kennen dat op een wagen mag geladen worden, volstaat het dus tussen de tot op de bestemming te berijden spoorwegen die op te zoeken welke de kleinste belading toelaat. Aldus moet voor een vervoer van België (NMBS - Categorie C<sub>4</sub>) naar Tsjecho-Slovakije (CSD - Categorie B<sub>1</sub>) over West-Duitsland (DB - Categorie B<sub>2</sub>), categorie B<sub>1</sub> in aanmerking genomen worden en, in het voorbeeld dat voorafgaat (figuur 1), mag de wagen geladen zijn met 24,5 t in de gewone treinen of in de treinen die niet sneller dan 100 km/h rijden en 15,5 t in de treinen die de 120 km/h niet overtreffen.

Wij onderstrepen dat de Belgische Spoorwegen geklasseerd zijn onder diegene welke een gewicht per as aannemen dat beantwoordt aan de hoogste categorie (C<sub>4</sub>).

Op de platte wagens met een nuttige vloerlengte van meer dan 10 m, komt de aanwijzing voor van de geconcentreerde lasten die voer drie verschillende lengten worden aangenomen. - Zie hiervan de aanwijzingen op fig. 7.

De ingeschreven waarden zijn maximaal en mogen niet overschreden worden.

Om te eindigen voegen wij er nog aan toe

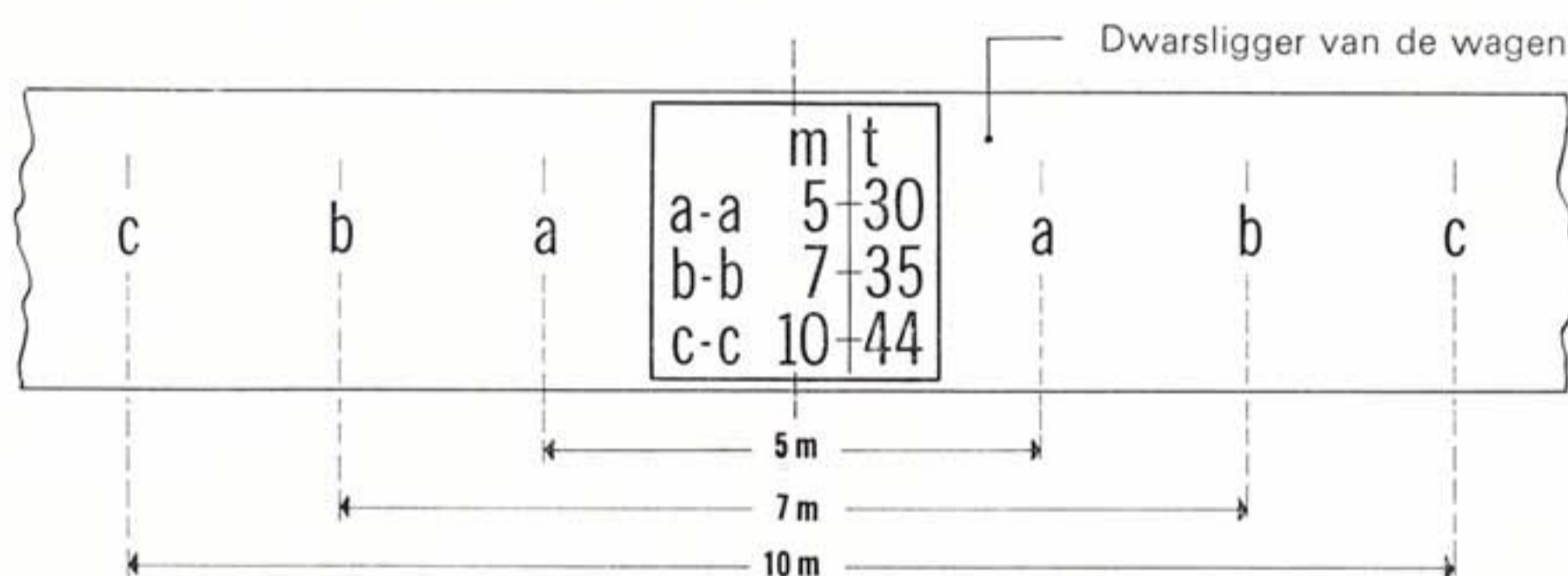


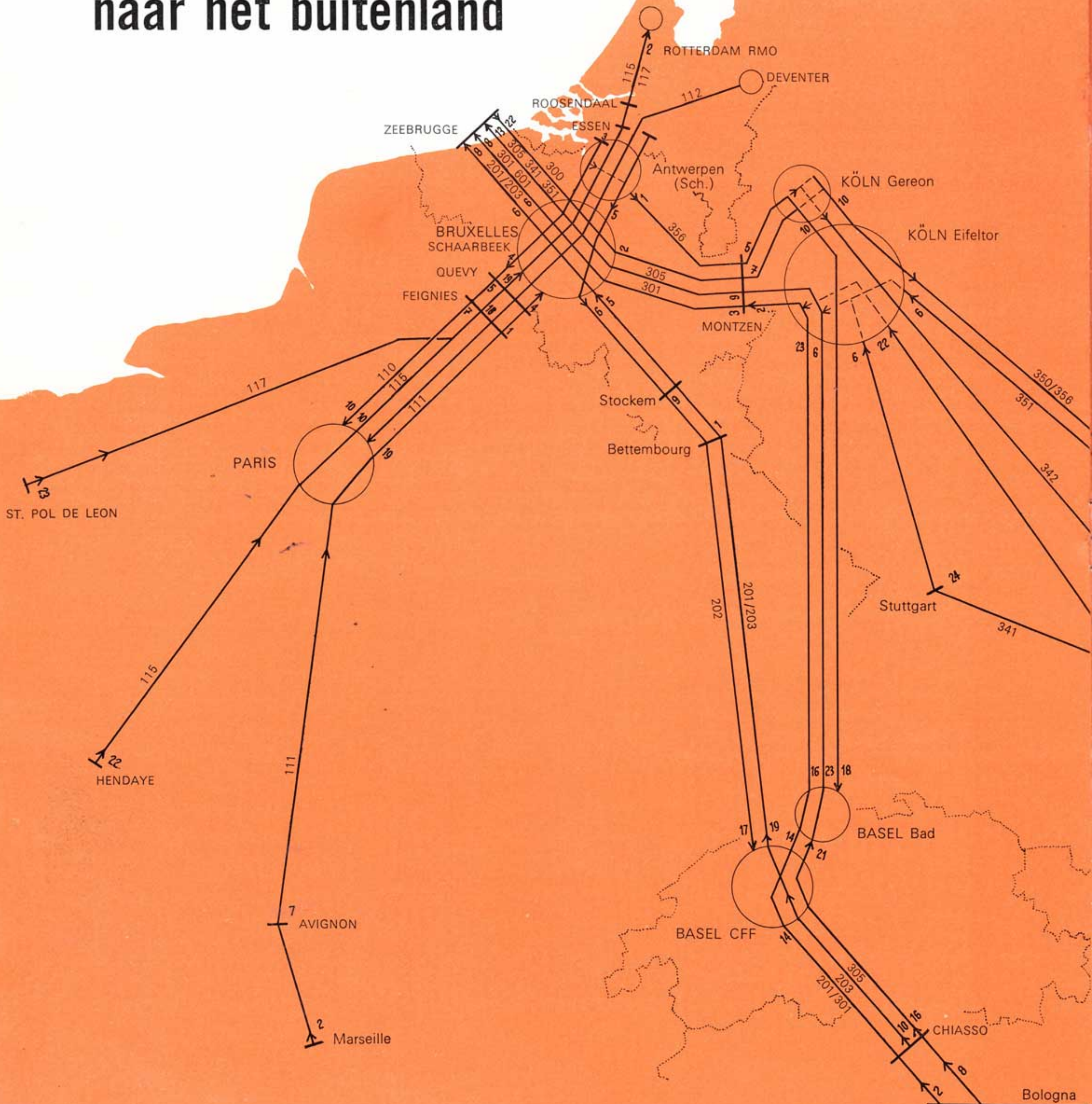
Fig. 7

dat met sommige spoorwegen speciale akkoorden bestaan die afwijken van de voorafgaande aanwijzingen om de gebruikte wagens naar best vermogen aan te wenden. Aldus nemen Oostenrijk, West-Duitsland, Italië en Frankrijk voor sommige stations of sommige trajecten

hogere gewichten per strekkende meter aan dan die van de normale categorieën waarin hun lijnen zijn geklasseerd. In voorkomend geval kunnen dienaangaande inlichtingen bekomen worden in de stations of bij de Handelsagentschappen van de Spoorweg.



# Nieuwe dienstregeling voor het vervoer van goederen met bestemming naar het buitenland



**Nieuwigheden van de dienstregelingen geldig van 22-5-66.**

Ten opzichte van 1965 noteren wij volgende wijzigingen.

1. De TEEM 110 is speciaal bestemd voor het verkeer van België naar Frankrijk. Hij kan omvatten:

- a. al de zendingen ijlgood of stukgoed, te vertollen te Feignies;
- b. al de zendingen ijlgood of stukgoed met bestemming naar Paris-la-Chapelle;
- c. al de zendingen ijlgood of stukgoed, vertold in een binnenlands station of in doorvoer op de Franse lijnen, met uitzondering van de zendingen bestemd voor Modane.

De wagens lopen voorbij Feignies (zie a.) of Parijs (zie c.) volgens het stelsel dat er voor geldt op de Franse spoorweglijnen, in versneld regime, of in gewoon regime. Al de wagens „S” die bij aankomst dienen vertold, en met die trein worden vervoerd, komen te Paris-la-Chapelle aan om 10 uur op de dag B.

De wagens „S” bij aankomst te vertollen en waarvoor het versneld regime geldt, komen aan:

te	om	de dag
Bordeaux	6	C
Marseille	14	C
Hendaye	18	C
Cerbère	4	D
Lyon	6	C
Nice	23	C
Rennes	5	C
Toulouse	9	C

2. Bovendien kunnen de respectieve wagens van de TEEM-treinen Zeebrugge-Bazel en Antwerpen-Nürnberg te Keulen uitgewisseld worden.

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

De eerste reeks tabellen bepaalt de gunstigste vervoersmogelijkheden mits de TEEM-treinen benuttigd worden.

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

**A. Vervoer met TEEM-treinen.**

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

Zij vervoeren enerzijds goederen waarvoor een snel vervoer is gevegd, met uitzondering van de massagoederen (kolen, schroot, stenen, enz.) en anderzijds bederfelijke goederen. De TEEM-treinen rijden tegen een maximumsnelheid van 85 tot 100 km/h. Zij mogen dus enkel wagens bevatten die het merk „S” of

„SS” dragen en waarvan de lading de grenslast voorzien om onder het „S”-regime te rijden, niet overschrijdt. (S en SS zijn op internationaal vlak overeengekomen merken voor voertuigen die tegen 100 resp. 120 km/h kunnen rijden.) Wij vestigen, bijgevolg, de aandacht van de afzender op de noodwendigheid materieel gemerkt met „S” of „SS” aan te vragen alsook op de beperking van het laadgewicht.

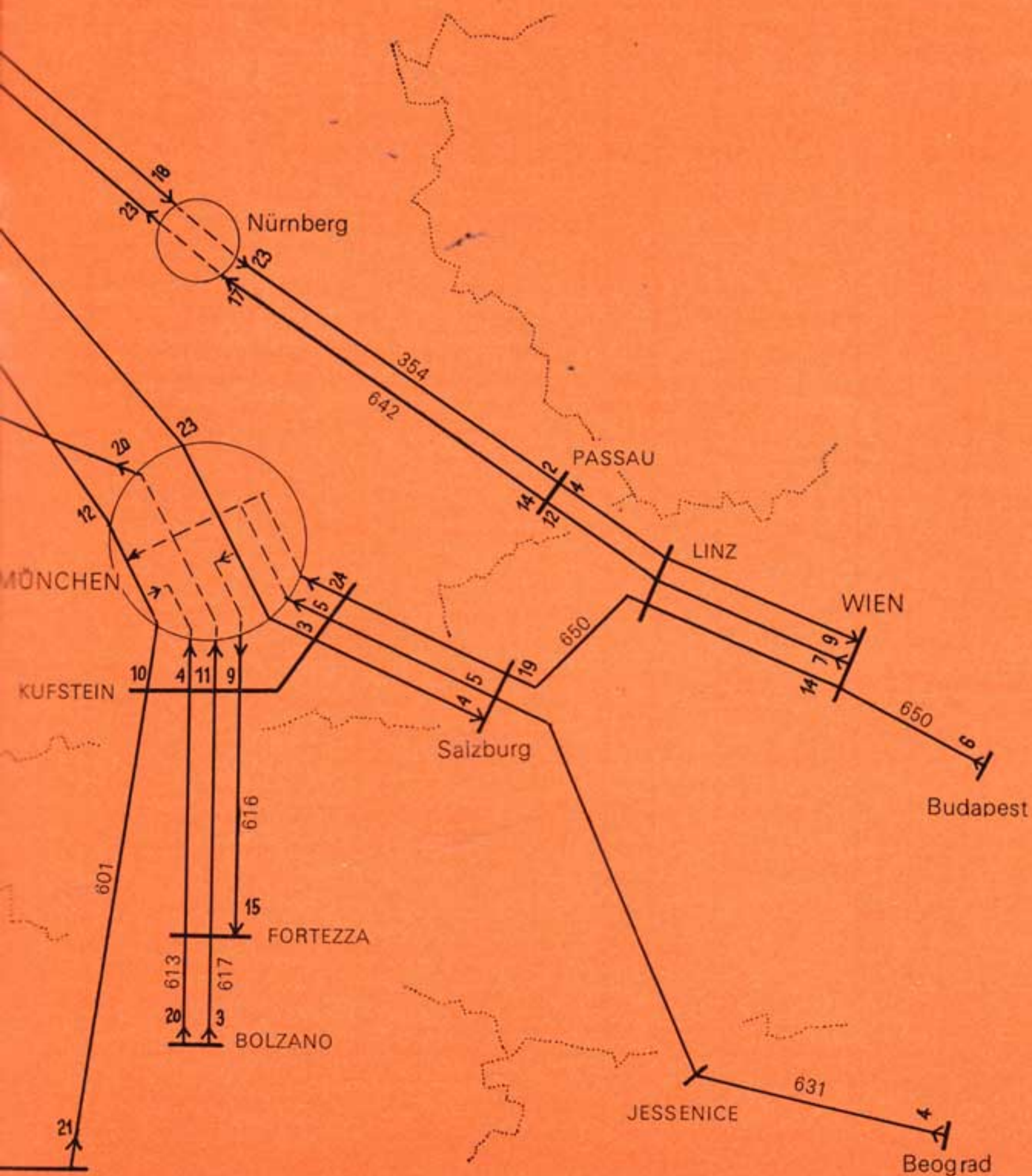
Het vervoer per TEEM-treinen kan niet van eind tot eind gewaarborgd worden voor goederen die onderweg een lang oponthoud vergen voor douaneformaliteiten, het bij-ijzen, het veeartsenijkundig of plantkundig onderzoek of voor reëxpeditie.

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

**B. Vervoer met gewone treinen.**

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

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



**BEDIENDE STATIONS**

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

**RITBEPERKINGEN**

*TEEM 110 en 112 rijden niet op zondagen en maandagen.*

*TEEM 202 - 300 - 305 - 342 - 350 en 351 rijden niet op maandagen.*

*TEEM 115 rijdt van 1/11 tot 30/4 ongeveer.*

*TEEM 117 rijdt van 1/2 tot 30/4, rijdt niet op maandagen.*

*TEEM 203 rijdt tussen Chiasso en Bazel SNCF tot 31/10 en van 21/3 (ongeveer) af.*

*TEEM 601 rijdt niet van 9/8 tot 12/1.*

*TEEM 613 rijdt tijdens het primeurs- en vruchten-seizoen.*

*TEEM 617 rijdt niet op maandagen; rijdt van 10/8 tot 13/1.*

*TEEM 631 rijdt van 1/7 tot 30/9.*

*TEEM 642 rijdt van 6/8 tot 22/12.*

*TEEM 650 rijdt van Salzburg tot München slechts van 15/7 tot 31/10.*

*NOTA: de getallen op de TEEM-lijnen bestaande uit drie cijfers zijn de nummers der TEEM-treinen;*

*de getallen bestaande uit een of twee cijfers zijn de aankomst- ofwel de vertrekuren in de betrokken stations.*



### I. NAAR FRANKRIJK

VERTREK-STATION	TREIN	U		GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
		U	D		TREIN	U	D	TREIN	U	D		U	D	
Antwerpen (DS)	TEEM 110	1	II	Quévy	TEEM 110	5	II	TEEM 110	5	II	Bordeaux	6	III	
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Brest	5	IV	
Brussel (TT)	10056	1	II								Clermont-Ferr.	8	III	
Gent Oost	99156	22	I								Dijon	4	III	
Gent (Zeeh.)	99158	23	I								Le Havre	4	III	
Zeebrugge	TEEM 300	19	I								Limoges	4	III	
Oostende	94101	24	I								Marseille	14	III	
Essen	TEEM 112	4	II	Quévy	TEEM 112	11	II	TEEM 112	12	II	Nantes	5	III	
											Paris la-Chap.	10	II	
											Rouen	6	III	

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

VERTREK-STATION	TREIN	U		GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
		U	D		TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	20050	4	II	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	5496	9	III
Brussel (TT)	10056	1	II								Milano	1805L	6	IV
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Roma	5773	23	IV
Gent (O.)	99156	18	I											
Kortrijk	84346	21	I											
Oostende	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	22	I											
											Buchs (SG)	5157	9	III
											Wien (Matzl.)	1675	19	IV

(1) TEEM 202 neemt, bij vertrek uit België, alleen maar vertolde zendingen op. = Uitsluitend aan bederf onderhevige goederen.

### III. NAAR DUITSLAND EN VERDER GELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U		GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
		U	D		TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	TEEM 356	24	I	Montzen	TEEM 356	4	II	5546	5	II	<b>Naar Duitsland</b>			
Antwerpen (Zd)	22339	22	I								Basel Bad	5544	18	II
Brussel (TT)	10056	1	II	Montzen	TEEM 300	5	II	55			Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (O.)	99156	18	I								München	5434	23	II
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nürnberg	5422	18	II
Kortrijk	84346	21	I								Passau	5598	2	III
St.-Niklaas	99158	20	I								Schirnding	6003	8	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I								<b>Naar en over Oostenrijk</b>			
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Brennero via	G 13	14	III
				Kufstein										
				Budapest via	69	8	IV							
				Passau										
				Jesenice via	1975	23	III							
				Salzburg										
				Salzburg	5494	4	III							
				Wien (West)	G 818	9	III							
				via Passau										
				<b>Naar en over Zwitserland</b>										
				Bâle SBB	9094	24	II							
				Chiasso via	14580	6	III							
				Bâle (1)										
				Milano via	5555	11	III							
				Bâle-Chiasso										
				Zürich via	5157	15	III							
				Bâle										
				<b>Naar Tsjecho-Slowakije</b>										
				Plzen via	7108	24	III							
				Furth. i/W										
				Plzen via	7534	22	III							
				Schirnding										
				Praha via	5572	13	IV							
				Furth. i/W.										
				Praha via	4516	23	III							
				Schirnding										

(1) Uitsluitend voor aan bederf onderhevige goederen. U = uur D = dag.



## II. NAAR DUITSLAND, OOSTENRIJK EN NOORDELIJKE LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6141	11	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	6	II				Bremen	5311	1	III <sup>(1)</sup>
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Dortmund (S)	5275	2	III
Brussel (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	76315	19	I	»	64306	7	II				Düsseldorf (D)	9833	19	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Liège (M)	40007	18	I	»	44300	24	I				Hamburg	5105	3	III <sup>(1)</sup>
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	4	II
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Wuppertal	9461	1	III
Verviers	41151	20	I	»	44300	24	I				Münster	5105	24	II
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	»	84346	5	II				Göteborg via Putgarden	6402	22	IV <sup>(1)</sup>
											Göteborg via Trelleborg	6402	22	IV <sup>(1)</sup>
											Kobenhavn (G) via Putgarden	2102	8	IV <sup>(1)</sup>
								Padborg	9911	12	III			
								Stockholm via Putgarden	6204	4	V <sup>(1)</sup>			
								Stockholm via Trelleborg	6202	5	V			
								Frankfurt (M)	5300	1	III			
								Köln (G)	5055	16	II			
								München (S)	5238	9	III <sup>(1)</sup>			
								Salzburg	7711	15	III <sup>(1)</sup>			
								Stuttgart	5438	2	III <sup>(1)</sup>			
								7271	11	II				

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

## III. NAAR NEDERLAND <sup>(1)</sup>

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D			
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam RTL	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100	7	II	12100	8	II	Amersfoort	4	III
Brussel (TT)	10016	2	II								Dordrecht	7	II
Quévy	TEEM 111	2	II								Eindhoven	5	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nijmegen	5	III
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam R.M.O.	13	II
Kortrijk	84346	21	I								Rotterdam Z	11	II
Oostende	94101	19	I								Groningen	12	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Utrecht	6	III
								Amsterdam RTL	6	III			
								Amersfoort	4	III			
								Dordrecht	7	III			
								Eindhoven	5	III			
								Nijmegen	5	III			
								Rotterdam R.M.O.	7	III			
								Rotterdam Z	2	III			
								Groningen	12	III			
								Utrecht	6	III			
								Amsterdam RTL	15	III			
								Amersfoort	5	III			
								Dordrecht	7	III			
								Eindhoven	8	III			
								Nijmegen	13	III			
								Rotterdam R.M.O.	6	III <sup>(3)</sup>			
								Rotterdam Z	3	III			
								Groningen	6	IV <sup>(3)</sup>			
								Utrecht	13	III			
								Amsterdam RTL	1	III			
								Amersfoort	5	III			
								Dordrecht	7	III			
								Eindhoven	1	III			
								Nijmegen	8	III			
								Rotterdam R.M.O.	6	III			
								Rotterdam Z	24	II			
								Groningen	9	III			
								Utrecht	4	III			
								Amsterdam RTL	15	II			
								Amersfoort	17	II			
								Dordrecht	7	III			
								Eindhoven	8	II			
								Nijmegen	13	II			
								Rotterdam R.M.O.	6	III <sup>(3)</sup>			
								Rotterdam Z	9	II			
								Groningen	6	III			
								Utrecht	13	II			

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

<sup>(2)</sup> Voorrang aan G.V.-zendingen.

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

Deze dienstregelingen zijn geldig van 22-5-66 af. Ze kunnen gewijzigd worden.



#### IV. NAAR GROOT-BRITTANNIE

VERTREK-STATION	TREIN	INSCHEPING		BESTEMMINGEN															
				Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton	
				U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II											
Quévy	TEEM 111	2	II																
Brussel (TT)	19152	3	II																
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	6	III											
Gent Zeehaven	99156	18	I																
Montzen	42330	24	I																
Quévy	TEEM 111	2	II	Oostende	15	II			19	II	2	III	3	III	5	III			
Mouscron	84346	20	I																
Quévy	TEEM 111	2	II																
Brussel (TT)	19152	3	II																

VERTREK-STATION	TREIN	INSCHEPING		BESTEMMINGEN																
				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow				
				U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D			
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	6	IV	3	IV	4	IV	7	IV	5	IV	10	IV	12	IV
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Brussel (TT)	19152	3	II																	
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	6	IV	3	IV	4	IV	7	IV	5	IV	10	IV	12	IV
Gent Zeehaven	99156	18	I																	
Montzen	42330	24	I																	
Quévy	TEEM 111	2	II																	

#### V. NAAR LUXEMBURG, SAARBRUECKEN EN BASEL

VERTREK-STATION	TREIN	GRENS-STATION		Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING				
		U	D	TREIN	U	D	TREIN	U	D	TREIN	U	D		
Antwerpen (DS)	20065 <sup>(1)</sup>	21	I	Stockem	26320	8	II	26320	9	II	Bâle SBB	5031	22	II
Antwerpen (Z)	20305	1	II	»	26320	8	II	66352	12	II	Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 <sup>(2)</sup>	10	III
Brussel (TT)	16308 <sup>(1)</sup>	23	I	»	16308	6	II	66352	12	II	Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	94341	11	I	»	16308	6	II				Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 <sup>(2)</sup>	10	III
Gent (O)	90216 <sup>(1)</sup>	22	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Luxembourg	35468	18	II
Kortrijk	84346 <sup>(1)</sup>	21	I	»	26304	15	II				Bettembourg	35468	19	II
Oostende (Z)	91150 <sup>(1)</sup>	21	I	»	26304	15	II				Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5213 <sup>(2)</sup>	10	III
Liège (G)	40007	18	I	Gouvy	44320	3	II	31724	6	II	Luxembourg	31724	12	II
Verviers	41151	20	I	»	44320	3	II				Bettembourg	31724	13	II
											Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5213 <sup>(2)</sup>	10	III

<sup>(1)</sup> Voor goederen verteld bij vertrek is er een sneller vervoer voorzien in de TEEM-verbinding (tabel II)

<sup>(2)</sup> Brebach



## Een dag aan de kust... met kosteloze terugreis !

Vanaf zaterdag 2 juli tot en met zondag 16 oktober 1966, zullen de stations dagelijks, behalve op de hieronder vermelde data, bijzondere biljetten met kosteloze terugreis afleveren ter bestemming van de kust; deze biljetten zijn slechts geldig in 2de klasse en de terugreis moet verplichtend plaats hebben de dag van de heenreis.

Minimumprijs van het biljet: 140 F; maximumprijs: 250 F.

Bij de aanvraag van Uw biljet wel bepalen  
**„EEN DAG AAN DE KUST“**

alsook het bestemmingsstation aan de kust. Deze stations zijn: Adinkerke-Panne, Koksijde, Veurne, Nieuwpoort (via Diksmuide en autobus N.M.B.S.), Oostende, Blankenberge, Zeebrugge, Heist, Duinbergen, en Knokke.

De terugreis mag geschieden bij vertrek uit een station van de kust, naar keuze, van de reiziger welke ook het bestemmingsstation van de heenreis zij.

Deze bijzondere biljetten zullen niet uitgereikt worden op volgende data:

- a. op 15, 16, 21, 24 en 31 juli.
- b. op 1, 13, 15, 16 en 31 augustus.

Prijzen der biljetten „Een dag aan de Kust“ bij vertrek uit verschillende grote stations naar Oostende:

Brusselse agglomeratie	140 F
Antwerpen-Centraal	148 F
Bergen	158 F
Charleroi-Sud	186 F
Doornik	140 F
Leuven	158 F
Mechelen	140 F
Namen	196 F

# De transcontainer en het spoor

In ons vorig nummer maakten wij gewag van de aankomst in de haven van Antwerpen van een Amerikaans vaartuig dat speciaal omgebouwd werd voor het vervoer van transcontainers over zee.

Het vervoer te land van deze transcontainers interesseert de spoorwegen in hoge mate.

De vereniging van de Europese Spoorwegen volgt deze evolutie van nabij en in internationale commissies, worden oplossingen bestudeerd en voorbereid om het vervoer van transcontainers per spoor in de beste voorwaarden te verzekeren. De belangrijkste oogmerken op dit domein zijn:

- snel vervoer;
- voorkomen van schokken en beschadiging;
- leveren van geschikte spoorwagens;
- ter beschikking stellen van aangepaste instellingen in belangrijke Europese centra ten einde de terminale bewerkingen en de aanhuisbestelling te vergemakkelijken;



— kortom, bereidvolle samenwerking, op internationaal plan, met verzenders en bestemmingen om de beste „Service“ te bieden.

Ook de N.M.B.S. volgt met grote aandacht en veel belangstelling de evolutie van de containerisatie in het goederenvervoer, zowel onder technisch als tarifair oogpunt.

De laatste maanden werden, bij vertrek uit Antwerpen, reeds talrijke transcontainers per spoor naar het buitenland vervoerd.

Het is gebleken dat deze spoortransporten voldoening hebben geschonken.

Het past echter dat wij onze geachte cliëntele terzake nog enkele richtlijnen geven.

1. De transcontainers moeten geladen worden op platte wagens, met 2 assen, type U.I.C., 12,50 m kastlengte uit de wagenreeks 7727685 tot 7728464. Deze wagens zijn het best geschikt voor het vervoer van transcontainers omdat hun vloer redelijk laag is (1,238 m boven railvlak) en omdat ze voorzien zijn van buffers met groot opsloringsvermogen. De maximum-toegelaten last op deze wagens is:

in normaal vervoerregime

A	B	C
19,5 t	27,5 t	27,5 t

in vervoerregime S

A	B	C
19,5 t	23,5 t	23,5 t

In de regel mag de lading dus niet zwaarder zijn dan 23,5 t.

Naargelang van het brutogewicht van de transcontainers en rekening houdende met hun lengte, zal de lading bestaan uit: 1 of 2 containers van 20' of uit 1 container van 30' of van 40'.

2. De transcontainers moeten met hun lengteas op de lengteas van de wagen geladen worden (dus in 't midden). Zij moeten zijdelings gestuwd worden om zijdelingse verplaatsing op de wagenvloer te voorkomen. Een verschuiving in de lengterichting tijdens het vervoer is, binnen zekere perken, toegelaten.

Er moeten voor het vastzetten van deze transcontainers, noch kettingen, noch touwen gebruikt worden. De rongen en de schutborden van de wagen moeten in normale stand geplaatst zijn.

De ladingen worden vóór het vertrek, bij de verzender, nagezien door een bevoegde afgevaardigde van de materieel-dienst der Belgische Spoorwegen.

3. De ladingen worden als „breekbare

goederen“ aangezien en aldus behandeld. Daarom moeten zij van de reglementaire plakbriefjes voorzien zijn. Deze zendingen staan trouwens tijdens hun vervoer onder speciaal toezicht.

4. De aandacht van de klanten wordt bovendien gevestigd op het snelle vervoer van de transcontainers. Enkele voorbeelden maken dit duidelijk.

De wagens welke te Antwerpen D.S. met de nodige vervoerbescheiden, vóór 17 uur op dag 1 ter verzending aangeboden worden, komen normaal ter bestemming op de dag en het uur zoals aangeduid in onderstaande tabel.

5. In belangrijke centra in het buitenland, zijn er goederenstations welke nu reeds uitgerust zijn met geëlectriceerde kranen met een hefvermogen van 15, 20, 25 en zelfs 30 ton.

Deze tuigen zijn ter beschikking van de klanten (uw correspondenten) voor de overlading der transcontainers van de spoorwagen op de wegvoertuigen en omgekeerd.

De Belgische Spoorwegen zijn bereid samen met de verzenders, hun correspondenten in het buitenland en met de vreemde spoorwegen, een eenvoudige oplossing te zoeken voor de problemen die rijzen bij het inrichten van de overlading en de terminale wegvervoeren ter bestemming.

Terloops weze vermeld dat behoorlijke hefkranen o.m. bestaan in Basel, Bern, Chiasso, Zürich, Hamburg, Stuttgart, München, Parijs, Lyon, Marseille, Rijsel, enz. Het volstaat dat de verzenders ons de centra opgeven welke hen interesseren, opdat wij de zaak met onze betrokken collega's van de andere netten verder zouden kunnen onderzoeken.

6. De transcontainers met I.S.O.-afmetin-

gen, d.w.z. met een breedte en een hoogte van 8 voet ( $\pm 2,44$  m) leveren geen moeilijkheden op voor lading en vervoer per spoor.

Bij lading van transcontainers welke een hoogte hebben van 8'6" ( $\pm 2,59$  m) en 8'6" + uitstekende onderrand ( $\pm 2,59 + 0,07 = 2,66$  m), moet er vooral op gelet worden dat de wagenlading het toegelaten laadprofiel niet overschrijdt. Dit laadprofiel verschilt van land tot land en is het kleinst op het Franse spoorwegnet. Bijvoorbeeld: transcontainers met een hoogte van 8'6", geladen op de boven aangegeven spoorwagens van het type U.I.C., kunnen op het Franse spoorwegnet niet als een „normaal vervoer“ aanvaard worden. Dezelfde transcontainers kunnen wel „binnen laadprofiel“ vervoerd worden over andere buurnetten.

De Europese spoorwegen hebben natuurlijk de tariefproblemen niet verwaarloosd betreffende de zendingen in intercontinentale containers.

Tijdens een proefperiode van verscheidene maanden hebben zij kostbare inlichtingen verzameld waardoor zij de cliëntele een onberispelijke dienst kunnen bieden tegen voorwaarden die gunstig kunnen vergeleken worden met die van de concurrerende vervoermiddelen.

Binnen zeer korte tijd zullen de spoorwegen in staat zijn aan de expediteurs een tarifiering voor te stellen die beantwoordt aan de bijzondere kenmerken van het verkeer met „transcontainers“.

Voor alle bijkomende inlichtingen omtrent Transcontainervervoer is onze dienst „Behandeling en vervoer van goederen“ steeds ter beschikking.

Adres: Leuvenseweg 17, Brussel.

Tel.: 02/13.18.70 Binnenpost 3153.

Zürich (HB)	te 7 h	op dag 3,	via Montzen of Sterpenich-Basel
Chiasso	te 11 h	op dag 3,	via Montzen
Chiasso	te 13 h	op dag 3,	via Sterpenich
Bern (HB)	te 6 h	op dag 3,	via Montzen of Sterpenich-Basel
Bâle (SNCF)	te 16 h	op dag 2,	via Sterpenich
Basel (Bad)	te 16 h	op dag 2,	via Montzen
Basel (SBB)	te 23 h	op dag 2,	via Montzen
Basel (SBB)	te 17 h	op dag 2,	via Sterpenich
Nürnberg	te 19 h	op dag 2,	via Montzen
München	te 23 h	op dag 2,	via Montzen
Berlin Grunenwald	te 24 h	op dag 3,	via Montzen-Helmstedt
Hamburg Hbf	te 3 h	op dag 3,	via Montzen
Stuttgart	te 2 h	op dag 3,	via Montzen
Frankfurt	te 1 h	op dag 3,	via Montzen
Essen (Duitsland)	te 18 h	op dag 2,	via Montzen
Milano (Farini)	te 6 h	op dag 4,	via Montzen of Sterpenich.



## REIS tegen

# HALVE PRIJS

## met de reductiekaart

# 50%

Met een 50%-verminderingkaart kunt U gedurende een volle maand uw kaartjes tegen de helft van de prijs krijgen.

De aankoop prijs van die kaart is gedelgd zodra U totaal 450 kilometer hebt afgelegd.

Als U op meer dan 120 kilometer van de kust woont, vallen 2 week-ends aan zee al goedkoper uit met deze halveprijskaart.

U kan ze kopen in alle stations. Ze kost maar 250 F voor de tweede klasse.

Zalige week-ends en voordelig reizen met de 50% reductiekaart van de N.M.B.S.!