

SPOORnieuws

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
FEBRUARI

ⓑ

1/73



EDITORIAAL

Midden januari, ter gelegenheid van een „open-door“ operatie te Antwerpen, kwamen specialisten en gebruikers van transcontainers bijeen. Bij de plechtige indienststelling van de vergrote spoorwegterminal had Interferry de poorten van haar installaties geopend om aan alle geïnteresseerden de gelegenheid te geven om gecombineerd vervoer beter te leren kennen.

Ons land, hoe klein ook, behoort tot de landen die het best uitgerust zijn voor het verkeer van transcontainers. Antwerpen, een wereldhaven, bezit, naast zowat zes gespecialiseerde installaties die door diverse ondernemingen langs de kaden werden opgericht, een volledige spoorwegterminal: 4 sporen van 400 meter, bediend door twee portaalkranen,

waarvan er één met armen en grijpers is uitgerust, een opslagterrein van 8.000 m², en daarbij een bundel van 14 sporen.

In de terminal die door Interferry wordt beheerd, houdt men zich niet enkel bezig met het containervervoer, maar ook met het gecombineerd vervoer spoor/weg, omdat één van de portaalkranen kan aangewend worden om opleggers voor wegvervoer op kangoeroe-wagens te laden.

SPOORNIEUWS heeft op die gebeurtenis nader willen ingaan: in dit nummer vinden de lezers 12 bladzijden gewijd aan het vervoer van transcontainers, technische beschouwingen en commerciële gegevens...

Bedoeld vervoer neemt voortdurend toe. Er komen geregeld nieuwe elementen bij. In die bladzijden dient men dus basis- of andere elementen te zoeken die weinig vatbaar zijn voor wijzigingen op korte termijn. Voortaan zal SPOORNIEUWS de lezers op de hoogte trachten te houden van de vernieuwingen en de nieuwe reglementeringen op het stuk van het gecombineerd vervoer.



11 januari 1973, Antwerpen. De Heer Delwaide, Schepen van de haven, en de Heer Lataire, Voorzitter van de raad van beheer van Interferry huldigen de nieuwe terminal in.



INHOUD



TARIEF

Het T.E.W.,
europees tarief,
blz 3



TOERISME

Naar Bretagne
met auto-slaaptreinen,
blz 4-5



CONTAINER

Alles over
containers,
blz 6 tot 18



UITRUSTING

Nieuwe gespecialiseerde
wagens,
blz 20 tot 22



Het Algemeen Europees Tarief voor het vervoer van wagenladingen werd op 1 juli 1970 ingevoerd.

Zoals blijkt uit de benaming beantwoordde dit initiatief aan een doel ingegeven door de gemeenschaps-gedachte; het ging er tevens om de weerslag te milderen van de betrekkelijk hoge vrachten, aangerekend door de netten voor de zendingen die op hun lijnen soms slechts korte afstanden afleggen.

Aldus werd vermeden dat bij elke grensovergang opnieuw het nationaal tarief werd toegepast, zodat men het vervoer als een „internationaal geheel” en niet meer als een opeenvolging van nationale transporten is gaan beschouwen.

Terzeldertijd zagen de aangesloten netten af van het tariefonderscheid op grond van de aard van de vervoerde produkten, en hielden nog enkel rekening met de vervoerde tonnenmaat m.a.w. het belang van de geleverde prestatie.

Het Franse, Belgische, Italiaanse en Luxemburgse net nemen thans deel aan die poging tot eenvormigheid.

De structuur van het T.E.W. is de volgende:

— er werden twee schalen vastgesteld, de ene wordt toegepast op tweewassige wagens, de andere op wagens met meer dan twee onafhankelijke assen of draaistelwagens. Beide schalen zijn per ton onderverdeeld, de eerste gaat van 10 tot 32 ton, de tweede van 15 tot 65 ton.

— in elke schaal vindt men twee prijzen die in goudfrank zijn uitgedrukt, en aan elke geladen tonnenmaat beantwoorden.

+ een vaste prijs P per wagen,

+ een prijs per kilometer Q.

— de vrachtprijs bekomt men door de vaste prijs P op te tellen bij de prijs per kilometer Q, vermenigvuldigd met de totale afstand van het vervoer d:

$P + Q \cdot d$

— de totale afstand verkrijgt men door de nationale afstanden gewoon samen te tellen.

Toepassingsgebied

Het tarief geldt voor alle goederen, behalve voor E.G.K.S.-produkten, ontplofbare produkten, lange voorwerpen, levende dieren, bederfelijke waren, wegvoertuigen, spoorwegvoertuigen die op hun eigen wielen rijden en transcontainers.

Het tarief wordt enkel op bepaalde reiswegen toegepast.

P-wagens (van particulieren) genieten een *ristorno* van 15% op de vrachtprijs; er wordt een vracht voor de terugkeer in ledige staat geïnd die op de tarra van de wagen gebaseerd is.

T.E.W.

T.E.W.-aanvraag

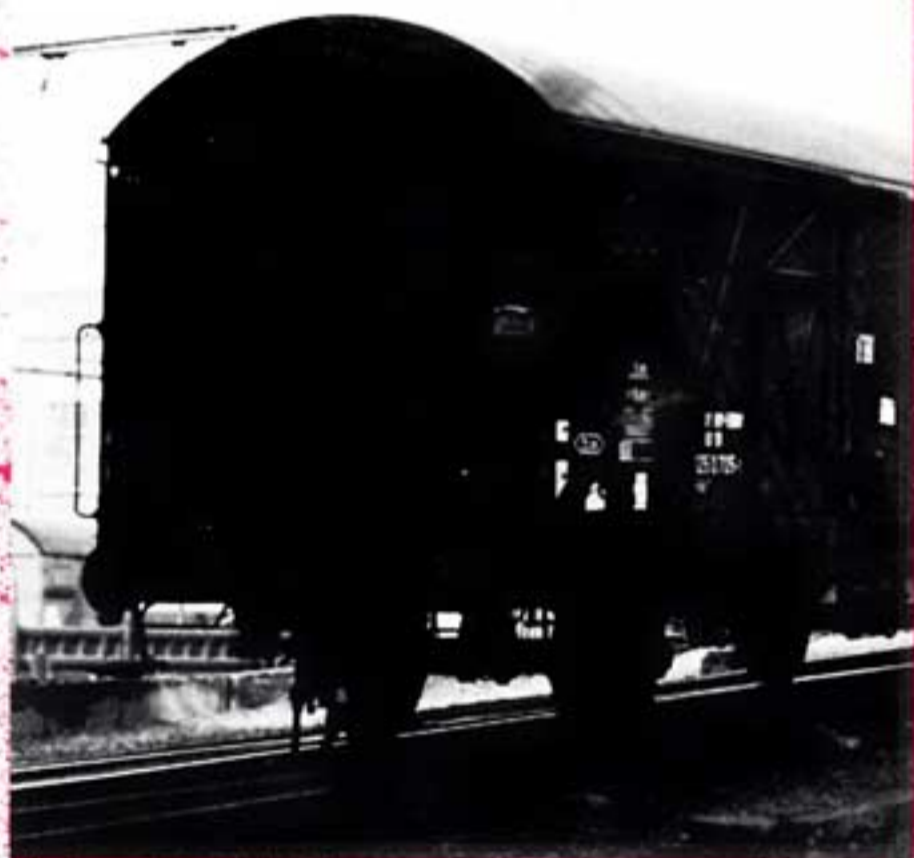
Het T.E.W. wordt enkel toegepast op uitdrukkelijk verzoek in de vrachtbrief. Laten we onthouden dat het T.E.W. vaak voordelig is wanneer:

— het een vervoer betreft van goederen die tot de hoge tariefklassen behoren;

— een van de deelnemende netten de lading slechts over een korte afstand vervoert; dit is vaak het geval met verzendingen van en naar het noorden van Frankrijk;

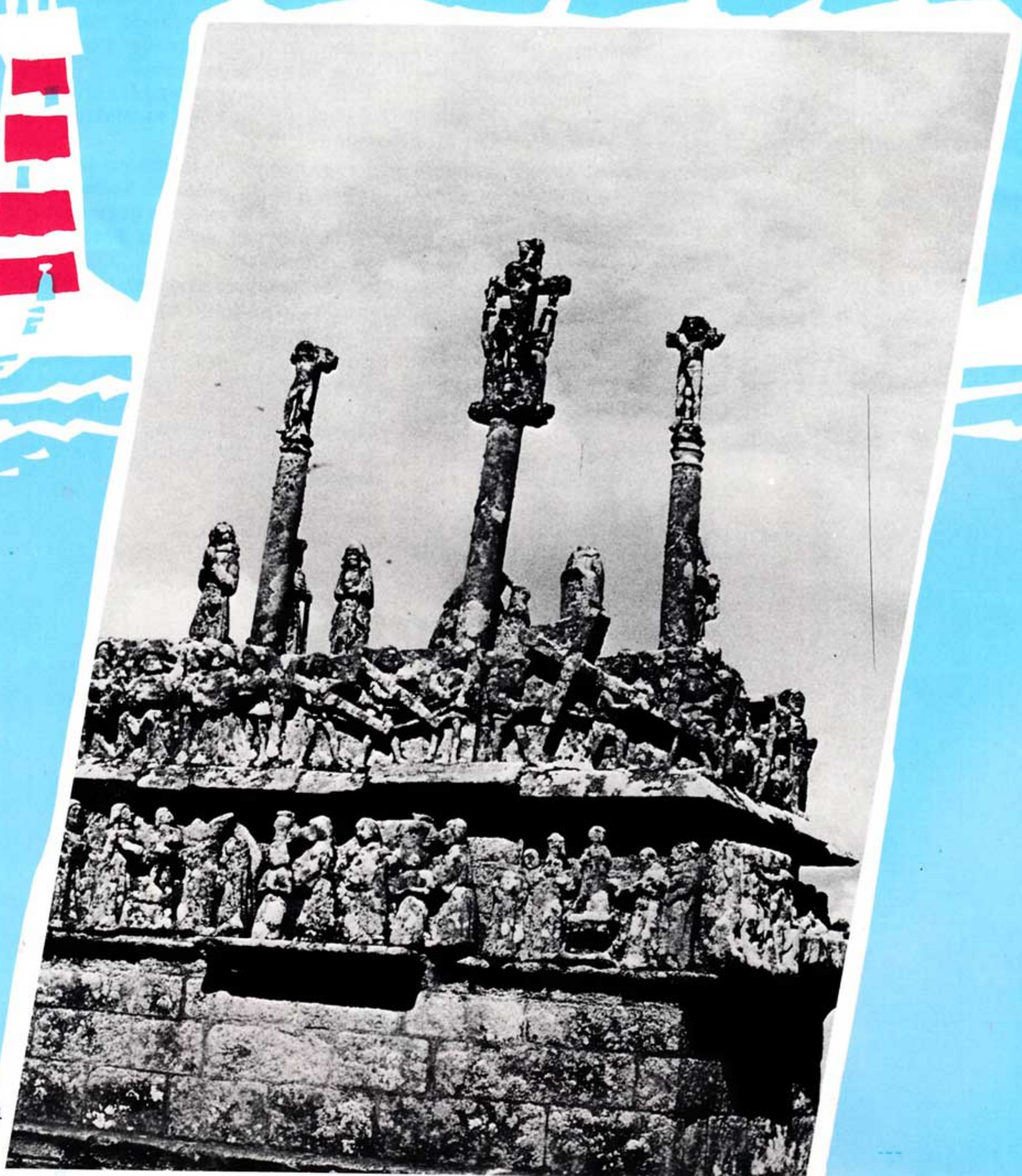
— de onderverdeling per ton gunstig uitvalt ten opzichte van de traditionele „tonnenmaatreeksen”.

Het is evenwel aan te raden in elk geval een vergelijking te maken tussen de T.E.W.-bevrachting en de traditionele bevrachting. Daarvoor staan de handelsagentschappen ter beschikking van de cliënteel.





naar Bretagne met



de auto-slaaptrein

Zij heten Tanguy, Buzaré of Flagel en spelen doedezak op het marktplein van Plougastel of in de motregen op de boot naar Ouessant.

In de bochten van de wegen, die naar de onmetelijke stranden slingeren, waar de zee soms kilometers achteruit wijkt, hebben zij kalvariekruisen geplant die vaak als achtergrond dienen voor foto's van boerenvrouwen met hun typisch kanten hoofddekseel.

's Avonds zingen en dansen zij voor U, gekleed zoals eertijds, zij brengen hun oude refreintjes in dezelfde hortende taal, die nog dagelijks gesproken wordt door de oudsten onder hen.

«Rappelle-toi, Barbara,
Il pleuvait sans cesse sur Brest...» schreef de dichter. Misschien.

Want het is mooi en warm te Roscoff, waar de stranden baden in de golfstroom, die het eiland Batz met zoele golven omspoelt en er de hortensias, rozen en mimosas tot bloei brengt.

Elders slaat de schrik U om het hart zoals in de buurt van het eiland Sein, waar de draaikolken woest schuimend opspringen rond de rotsige paternoster van de Pointe du Raz.

Hoger op naar Morgat, beschut door

de Pointe de Pen Hir, werpt de zee zich op een strand van zand en keien, waar kampeerders zich uitleven met hun gummiboten en houten vloten. Quiberon, Lorient, Perros-Guirec, Pont-l'Abbé, Douarnenez, Camaret, St-Pol-de-Léon, Concarneau, St-Brieuc... namen die ruiken naar stuifwater, schaaldieren en... pannenkoeken, die in de oude herbergen worden opgediend. Namen, versnipperd als de stranden waar zand en rotsen zich een plaatsje zoeken tussen de klippen.

Mocht U zeebenen hebben, dan kunt U per boot in 3 uur naar het eiland Ouessant, waarvan Henri Queffélec de harde zeebonken vereeuwigde in een overbekend boek...

Tot op heden werd enkel het Zuiden door de auto-slaaptrein bediend: Biarritz, St.-Raphaël, Avignon...

Dit jaar komt er vanaf 24 juni een nieuwe verbinding: Schaarbeek-St.-Brieuc, in Bretagne. De nieuwe trein zal tijdens de zomer om de week rijden. Vertrek uit Schaarbeek op zondag, 22u.19, aankomst te St.-Brieuc op maandag 8u.03.

De terugreis gebeurt tijdens de nacht van maandag op dinsdag: vertrek uit St.-Brieuc om 21u.40, aankomst te Schaarbeek om 7u.14.

En zonder auto mag U ook met deze trein mee!



pasture

Schaarbeek - Narbonne/Toulouse

Vertrek elke vrijdag vanaf 6 april tot 28 september, elke maandag en elke woensdag vanaf 25 juni tot 29 augustus.

Terugreis 's anderendaags.

Schaarbeek - Biarritz

Vertrek elke zaterdag vanaf 2 juni tot 29 september.

Terugreis 's anderendaags.

Schaarbeek - Fréjus St-Raphaël

Vertrek elke zaterdag tot 31 maart, elke zondag vanaf 8 april tot 30 september, elke dinsdag vanaf 26 juni tot 28 augustus, elke zaterdag vanaf 6 oktober.

Terugreis 's anderendaags.

Halte te Avignon.

Bressoux - Fréjus St-Raphaël

Vertrek elke woensdag vanaf 11 april tot 30 mei, elke donderdag vanaf 7 juni tot 27 september.

Terugreis elke donderdag vanaf 12 april tot 31 mei, elke dinsdag vanaf 5 juni tot 2 oktober.

Bressoux - Avignon

Vertrek met de trein Bressoux - St-Raphaël (zie hoger) en ook nog elke zondag vanaf 3 juni tot 9 september, elke dinsdag van 19 juni tot 14 augustus.

Terugreis met de trein St-Raphaël - Bressoux en ook nog elke dag die een vertrek volgt.

Bressoux - Narbonne

Vertrek elke vrijdag vanaf 6 april tot 12 oktober, elke zondag vanaf 3 juni tot 9 september, elke dinsdag vanaf 19 juni tot 14 augustus.

Terugreis 's anderendaags.

Oostende/Schaarbeek - Milano Porta Vittoria

Vertrek elke zaterdag vanaf 7 april tot 29 september, elke maandag vanaf 2 juli tot 3 september.

Terugreis 's anderendaags.

Halte te Brig.

Oostende/Schaarbeek - München

Vertrek elke donderdag van 7 juni tot 27 september.

Terugreis 's anderendaags.

Schaarbeek - Salzburg/Villach

Vertrek elke zaterdag vanaf 2 juni tot 22 september.

Terugreis elke vrijdag vanaf 8 juni tot 28 september.

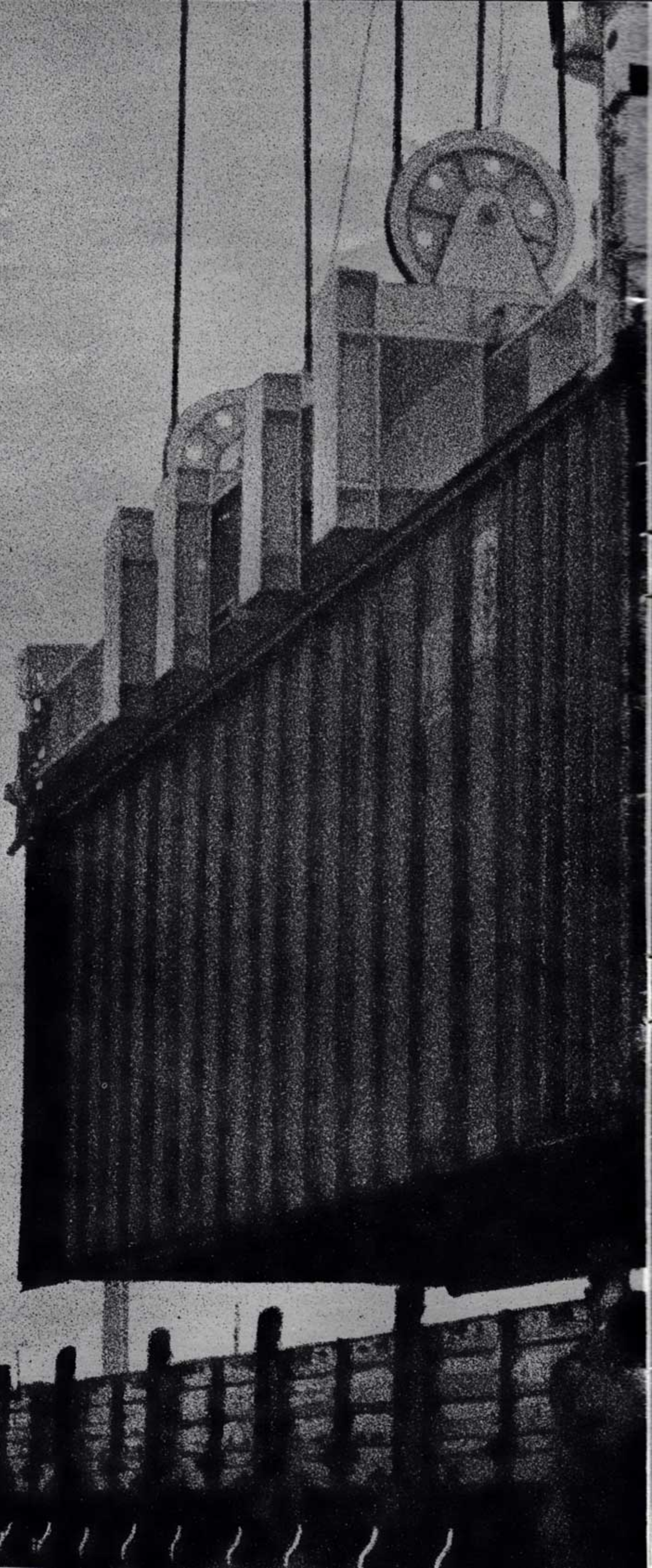
Die trein rijdt ook nog tot en uit Ljubljana.

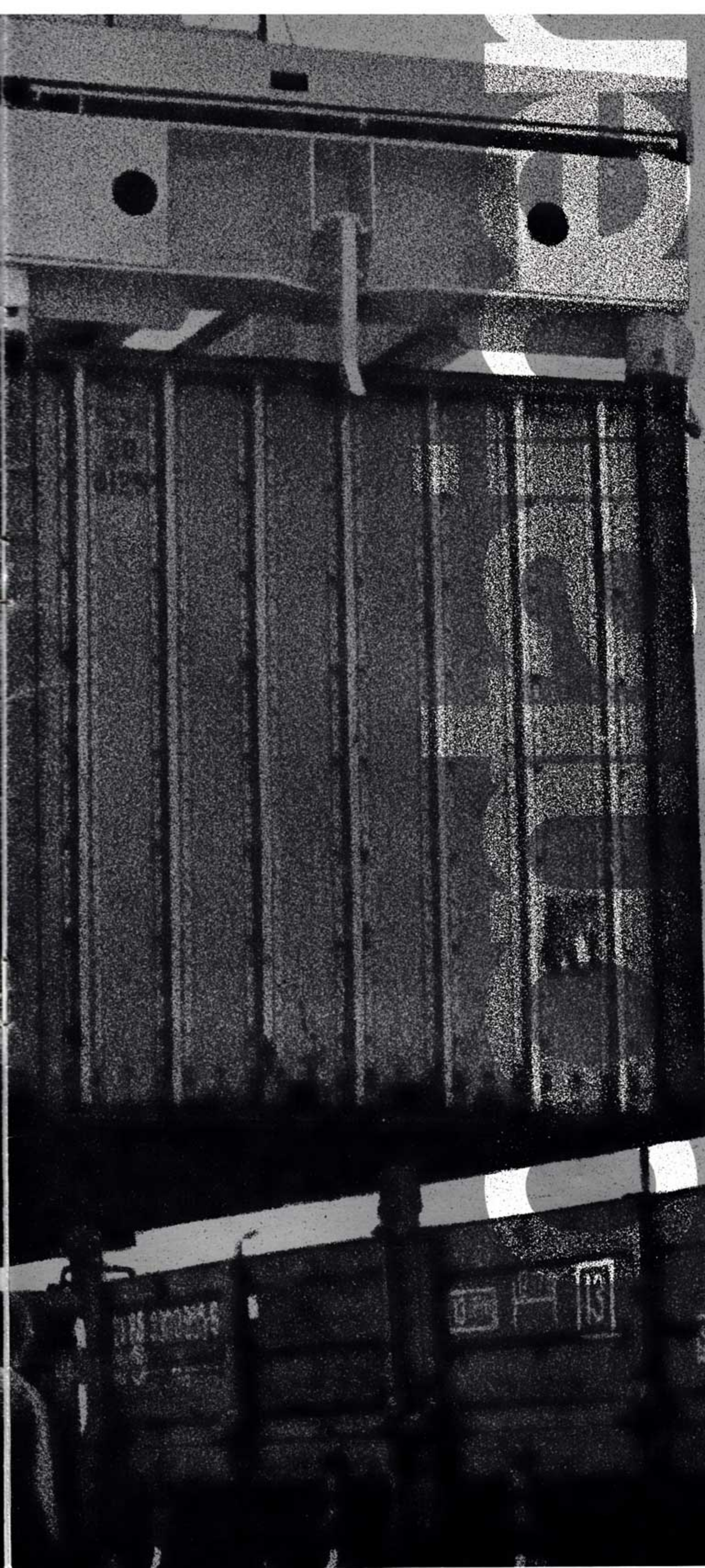
Schaarbeek - St-Brieuc

Die trein zal tussen 24 juni en 3 september rijden.



Artık





INTERCONTAINER

is de internationale maatschappij die werd opgericht om het containervervoer met de spoorwegen te coördineren en te ontwikkelen.

Deze maatschappij heeft tot doel in internationaal verkeer een volledig dienstbetoon met prijzen „van eind tot eind” te verlenen, zonder dat de cliëntele zich om de opeenvolgende fasen van het vervoer hoeft te bekommeren.

INTERFERRY

dochtermaatschappij van de NMBS, is de vertegenwoordigster van Intercontainer voor België. Die maatschappij vertegenwoordigt voor België tevens Interfrigo.

DE TRANSCONTAINER

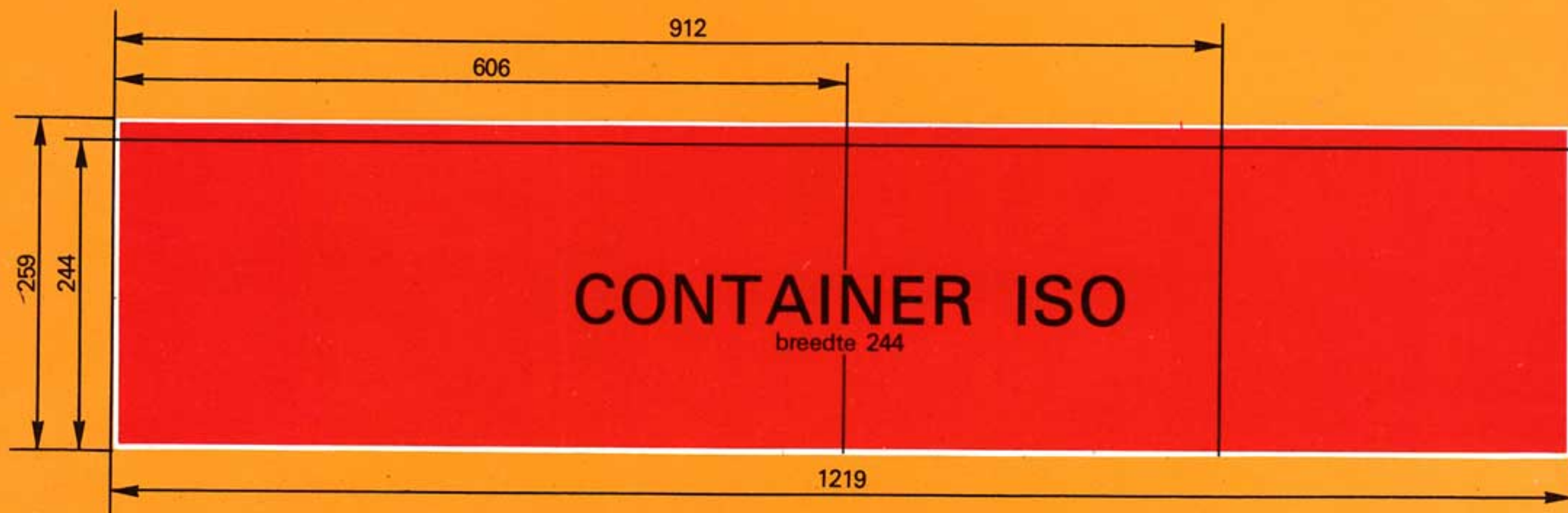
De transcontainer is opgenomen in een ketting met verschillende vervoerssystemen en zal weldra zijn plaats veroveren op internationaal vlak.

Voor die internationale taak is er een bepaalde technische eenheid geboden, zowel voor de containers zelf als voor de hefwerktuigen en de vervoersmiddelen.

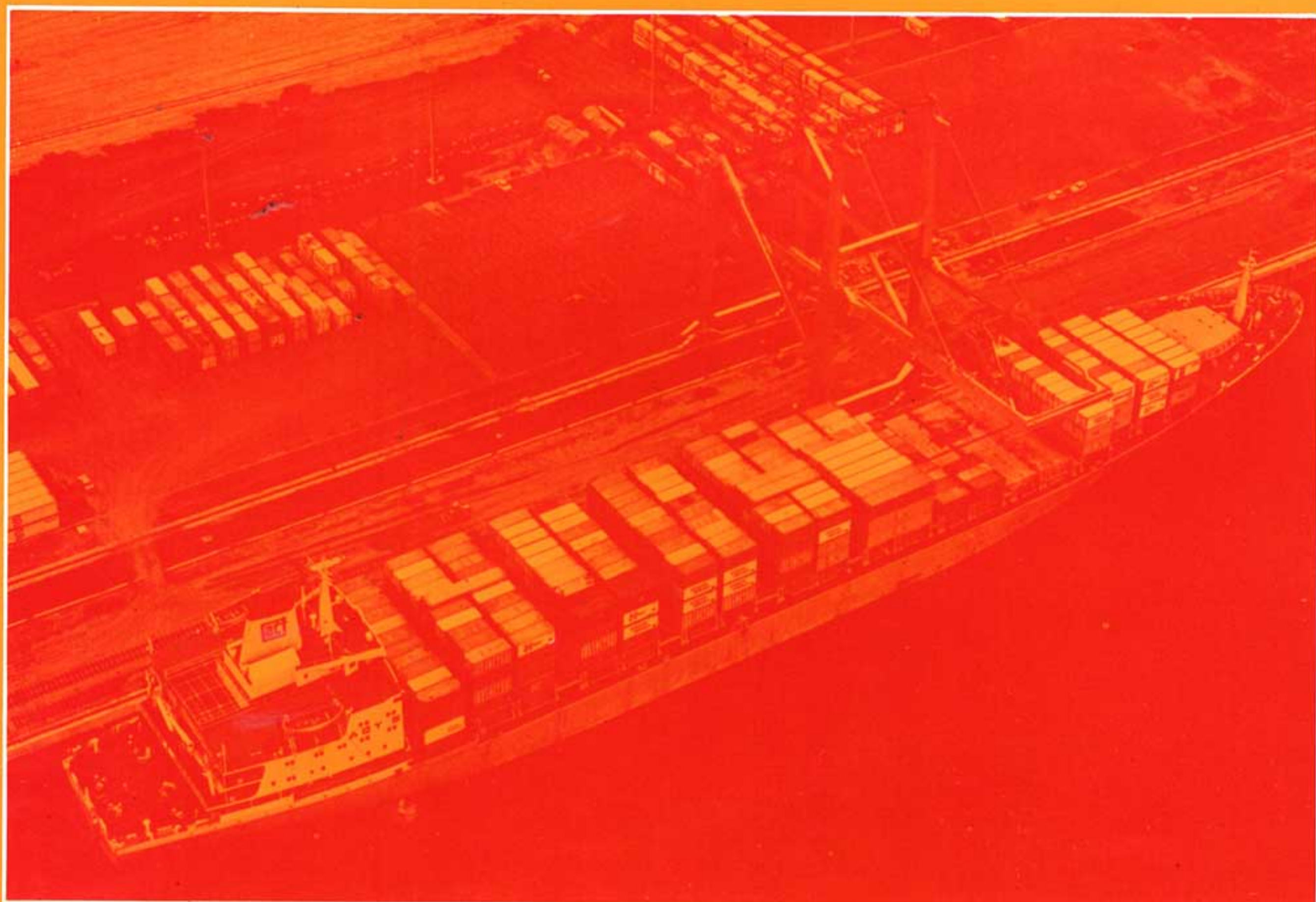
De container heeft de afmetingen van de kast van een spoorwegwagon of de laadbak van een vrachtwagen. Hij is stevig en kan in geladen toestand door krachtige hefwerktuigen in spoorwegterminals, havens en aan boord van schepen worden behandeld.

AFMETINGEN

De afmetingen werden genormaliseerd:



Er zijn evenwel containers waarvan de afmetingen bovenstaande normen niet in acht nemen.



LAADGEWICHT

Iedere container draagt het opschrift van de maximum last die hij kan vervoeren.

Deze maximum capaciteit gaat gelukkig gepaard met de grenzen die de vervoersonderneming zich voorzichtigheids-halve moet opleggen om rekening te houden met het feit dat:

— voor het terminalvervoer over de weg beperkingen gelden inzake het gewicht per as; die beperkingen zijn voor ieder land weer anders;

— het hefvermogen van de in de stations en havens geïnstalleerde werktuigen beperkt is.

Wat het spoorwegvervoer betreft, mag het laadvermogen van de wagen niet overschreden worden.

WAAR CONTAINERS VRAGEN...

Afgezien van de verbinding Parijs-Keulen, stellen noch de spoorwegen, noch hun dochtermaatschappij Intercontainer transcontainers ter beschikking van de vervoersondernemingen.

Die laadkisten kunnen bij gespecialiseerde firma's worden gehuurd.

Eerder dan hier een lange lijst op te geven die daarom nog niet volledig is, verkiezen wij aan onze cliënteel deze eenvoudige raad te verstrekken: wendt U tot Interferry voor alle nadere inlichtingen.



DE WAGONS

Wanneer de vervoersonderneming haar lading op de spoorwegterminal aanbiedt, moet de wagon door de spoorwegen worden gekozen. Hetzelfde geldt voor het op de wagon plaatsen en het stouwen van de container.

Het probleem ligt anders voor de grote vervoersondernemingen die in een haven of op een verbindingsspoor de beschikking hebben over een serie lege wagons. Hier moeten verschillende factoren tegen elkaar afgewogen worden.

Iedere wagon kan niet dienen voor het vervoer van ongeacht welke lading in ongeacht welke richting. Bepaalde voorschriften dienen nageleefd anders stelt men zich aan ernstige moeilijkheden bloot. Er zijn tevens voorschriften wat betreft het plaatsen en het stouwen van de containers op de wagons.

Speciaal voor deze klanten en hun nieuw personeel dat nog weinig met een en ander vertrouwd is, geven wij hier in het kort, de voornaamste voorschriften weer die in acht genomen dienen te worden.

LAAD- EN SNELHEIDSGRENZEN.

Een van de voornaamste doelstellingen van het vervoer per container is de snelheid van het transport.

Voor het internationale vervoer stellen de spoorwegen, iedere keer wanneer dit mogelijk is, alles in het werk om het vervoer per snelle treinen te doen plaatsvinden, hetzij de T.E.E.M. (Trans Europ Express Goederen), hetzij de directe containertreinen.

Om in deze treinen te worden opgenomen, moeten de wagons geschikt zijn om tegen een snelheid van 100 km/u te rijden.

Dit is in het algemeen het geval. Het spreekt vanzelf dat voor bepaalde binnenlandse transporten het niet noodzakelijk is over dergelijke wagons te beschikken omdat de gebruikte treinen gewone treinstellen zijn en dus niet sneller dan 80 km/u mogen rijden.

De wagons die hiervoor geschikt zijn, kunnen gemakkelijk worden herkend: een op de zijkant van de wagon geschilderd bordje geeft nauwkeurig de laadgrenzen aan die in acht genomen dienen te worden, afhankelijk van de maximum snelheid en de af te leggen trajecten.

Een voorbeeld geeft dit duidelijker weer.

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

De toelaatbare beladingen variëren volgens de spoorwegnetten. Deze werden in drie categorieën ingedeeld: A, B en C. Het Belgisch net behoort tot groep C, die de zwaarste lasten toelaat.

Het stationspersoneel geeft alle aanwijzingen inzake de klasse van de te gebruiken netten. De limiet die werkelijk in acht genomen dient te worden, is in het geval van een internationaal transport, de grens van het net dat zich in de laagste categorie bevindt. Er moet gezegd worden dat de grote Europese netten practisch alle in klasse C ingedeeld werden. De eerste horizontale lijn geeft de toegelaten grenzen weer

voor wagons die tegen een gewone snelheid van 80 km/u. rijden. De tweede lijn, voorafgegaan door een S, betreft de laadgrenzen wanneer de wagon een snelheid van 100 km/u. bereikt. Deze lijn is voor ons van belang voor het internationale containervervoer (de lijn voorafgegaan door SS heeft betrekking op snelheden van 120 km/uur, die in onderhavig geval voor ons niet van belang zijn).

Conclusies: de wagon met het hier afgebeelde bordje:

- mag tegen een snelheid van 100 km/uur rijden;
- maar dan mag de wagon slechts met maximum 20 ton worden geladen wanneer hij op zijn traject over een net van categorie A rijdt of 24 ton wanneer hij tijdens zijn traject slechts over netten van categorie B of C rijdt.

Sommige wagons met twee assen, geschikt voor het vervoer van grote containers, zijn voorzien van een ander bordje.



- B = België
- CFL = Luxemburg
- CFF = Zwitserland
- NS = Nederland
- DB = West-Duitsland
- SNCF* = Frankrijk, uitsluitend op de lijnen Zoufftgen-Bazel en Feignies - Jeumont - Paris-La-Chapelle.
- FS* = Italië, uitsluitend op de lijn Chiasso-Milaan-Rivalta Scrivia.



Op deze door hun kenletters voorgestelde netten mogen deze wagons rijden tegen een snelheid van 100 km/uur wanneer zij met de aangegeven maximum lading geladen zijn.

BEPERKINGEN VOOR HET RIJDEN DER WAGONS.

Om tot het internationale vervoer te worden toegelaten, moet iedere wagon de beginletters RIV dragen (Regolamento Internazionale Veicoli).

Wagons zonder deze letters mogen het land niet verlaten. De buitenlandse RIV-wagon moet worden teruggezonden:

- naar de spoorwegmaatschappij die hiervan de eigenaar is;
- of in doorvoer op dit net;

— of naar een bestemming waardoor de wagon in de buurt van het land komt dat hiervan de eigenaar is.

De platte wagon met het merk RIV-POOL behoort tot de gebruikspool die gevormd werd door de Belgische, Nederlandse, Luxemburgse, West-Duitse, Deense, Zwitserse, Italiaanse en Franse spoorwegmaatschappijen.

Een dergelijke wagon wordt beschouwd als Belgische RIV-wagon en mag dus in ongeacht welke richting worden gebruikt.

Ter herinnering delen we nog even mede, voor zover dit nodig mocht zijn, dat de wagons met het merk „P” wagons van particulieren zijn. Deze mogen slechts worden gebruikt nadat hun eigenaar hiervoor toestemming heeft gegeven. De gespecialiseerde wagons voor het vervoer van grote containers, die aan de firma Intercontainer toebehoren waarover verderop wordt gesproken, zijn „P”-wagons.

GESPECIALISEERDE WAGONS VOOR HET CONTAINERVERVOER.

Sommige Europese spoorwegmaatschappijen, waaronder de NMBS, hebben de beschikking over een aanzienlijk aantal wagons die speciaal zijn aangepast aan het vervoer van transcontainers met een daartoe geëigende inrichting voor het stouwen.

De „P” wagons van Intercontainer zijn eveneens gespecialiseerd. Deze worden gebruikt voor massavervoer of op bepaalde verbindingen waarop een zeer dicht goederenverkeer wordt onderhouden en waarop volledige treinen gevormd kunnen worden zonder dat gerangeerd hoeft te worden. De verbindingen Antwerpen/Zeebrugge naar Milaan Rogoredo en Rivalta Scrivia worden permanent bediend door treinen met Intercontainer materiaal.

DE OPSTELLING VAN DE CONTAINERS.

Op een wagon met vier assen van 18,5 meter kan 60 voet container worden vervoerd, namelijk drie containers van 20

TIR documenten en dat de zich hierin bevindende goederen aan geen enkele hygiënische of plantenziektkundige controle worden onderworpen.

DE STOUWING VAN DE CONTAINERS.

De containers moeten aan de zijkanten worden vastgezet indien zij op wagons zonder stouwsysteem worden geplaatst.

In het algemeen is het personeel van de terminal met het stouwen belast.

Voor de klanten die zelf laden, aan de kade of in hun eigen installaties, laten we opmerken dat er een aantal uitzonderingen zijn.

De containers met een doorsnede van 8 voet hoog bij 8 voet breed hoeven aan de zijkanten niet vastgezet te worden wanneer zij op de hieronder aangegeven wagons met twee assen naar de volgende landen worden vervoerd:

- Nederland en Duitsland via Essen;
- Duitsland via Montzen of Welkenraedt;
- Zwitserland en Italië via Montzen (of Welkenraedt), Bazel Bad en via Sterpenich, Zoufftgen, Bazel SBB;
- Groot-Hertogdom Luxemburg via Sterpenich;
- Frankrijk via Sterpenich, Zoufftgen doch uitsluitend wanneer het station van bestemming aan de lijn Zoufftgen-Bazel SBB ligt.

De wagons met twee assen kunnen van de volgende typen zijn:

- wagons POOL, zelfs wanneer deze niet het merk St dragen;
- wagons SNCF van de serie 21.87.332.5.000 tot 999;
- wagons B, type 3232 A 1 serie 21.88.330.0.000 tot 999;
- wagons B, type 3202 A 3 serie 21.88.330.3.000 tot 250 en 500 tot 999;
- niet-U.I.C. wagons waarvan:
 - de afstand tussen de assen niet meer bedraagt dan 8 meter;



voet of één container van 40 voet en één container van 20 voet.

De lengtes van de container moet samenvallen met die van de wagon waarop hij geladen wordt. De container(s) moet(en) langs dezelfde as worden opgesteld waarbij het gewicht gelijkmatig tussen de assen wordt verdeeld.

Voor de douane- en plantenziektkundige controles die op bepaalde grensovergangen worden vereist, moeten de deuren van de containers toegankelijk blijven. In de richting van Chiasso en Modane kunnen, dank zij een vereenvoudiging van de formaliteiten, drie containers van 20 voet op dezelfde wagon worden geplaatst op voorwaarde dat:

- de containers volgens het stelsel van het gemeenschappelijke transitoverkeer rijden (zie Spoornieuws mei 1970);
- de deuren van de beide buitenste containers naar buiten zijn gericht;
- de middelste container geplombeerd is, geladen rijdt met

- de hoogte van de vloer niet meer bedraagt dan 1,25 meter;
- de overstek niet meer bedraagt dan 2,52 meter (overstek = de helft van het verschil tussen de nuttige lengte van de vloer en de afstand tussen de assen);
- de breedte van de vloer niet meer bedraagt dan 2,72 meter.

Dezelfde vrijstelling is van toepassing op containers, die verzonden worden met wagons met vier assen uit de serie 31.88.393.6.000 tot 7.999:

- met bestemming Nederland via Essen; Duitsland via Montzen, Welkenraedt of Essen;
- op de verbinding België-Duitsland-Zwitserland-Italië;
- op de verbinding België-Luxemburg-Zoufftgen-Bazel SBB-Zwitserland-Italië.

TARIEVEN EN DOCUMENTEN

VERVOERTARIEF

De vracht van het containervervoer wordt berekend op grond van tarief 9145. Het betreft geen vrachtberekening „ad valorem” meer, zoals men ze nog kent bij gewone vervoeren.

Of men nu voddegoed of computeronderdelen vervoert, er komen slechts twee elementen in aanmerking: het containertype (10, 20, 30 of 40 voet) en de totale afstand die door de lading wordt afgelegd.

Tarief 9145, dat op 1 april eerstkomend enkele wijzigingen zal ondergaan, is geldig op alle bij Intercontainer aangesloten netten.

AFGIFTEDOCUMENT

Wij drukken hier het afgifte-document af dat samen met de containers moet worden verzonden. De afzender moet het gedeelte invullen dat niet met een dikke lijn omkaderd is: de vakken 1 tot 24.

Het is nuttig in dat verband enkele bijzonderheden te vermelden.

1. Naam of firmanaam en adres van de committent (werkelijke verzender).
2. Naam of firmanaam en adres van de werkelijke geadresseerde.
3. Naam of firmanaam en adres van de debiteur aan wie de factuur zal gezonden worden en die het geheel van de kosten, voortvloeiende uit het transport en de gebeurlijke bijkomende prestaties, dient te betalen.
 - Vrachtsplitsing is niet toegelaten.
 - Er kan slechts één debiteur aangeduid worden.
 - Deze kan slechts zijn, of de verzender (vak 1) of de geadresseerde (vak 2).
4. Naam van het station van afzending met, in voorkomend geval, aanduiding van kaai, spoor, terminal of benaming van een particuliere aansluiting.
5. De voorwaarde van aanbieding aan Intercontainer:
 - de nodige aanduidingen met een kruisje merken in de overeenstemmende vakjes;
 - in voorkomend geval, in de vrije ruimte vermelden:
 - het adres voor afhaling aan huis;
 - andere gegevens omtrent de afgifte.
6. Naam van het station van bestemming met, in voorkomend geval, aanduiding van werf, spoor, kaai, terminal, particuliere aansluiting, enz... (zie opmerkingen hierna).
7. Voorwaarden van levering aan de geadresseerde:

- de nodige aanduidingen, met een kruisje merken in de overeenstemmende vakjes;
 - in voorkomend geval, in de vrije ruimte vermelden:
 - het adres voor de aflevering aan huis;
 - andere gegevens omtrent de aflevering.
8. Opsomming van de documenten die de zending vergezellen (b.v. bescheiden welke voor de douane of andere administratieve autoriteiten zijn vereist).
9. Instructies betrekking hebbende tot het transport, b.v.:
- de definitieve bestemming van de containers, bestemd voor inscheeping, met aanduiding van de naam van het schip, scheepvaartmaatschappij, enz. (zie opmerkingen hierna);
 - plaats waar de douaneformaliteiten dienen vervuld;
 - naam van persoon of firma die de douaneformaliteiten moet vervullen of die bij deze verrichting moet aanwezig zijn;
 - de aanduidingen omtrent de reisweg voor zover de afzender hiertoe gemachtigd is (transithaven voor het rechtstreeks verkeer met Groot-Brittannië, enz.);
 - de nodige gegevens die ertoe strekken vrijstelling te bekomen van de belasting over de toegevoegde waarde (T.V.A.) in Frankrijk;
 - aangifte van het „belang bij de aflevering” voor het spoorvervoer;
 - voorschotten, wanneer deze toegelaten werden door de algemene directie van Intercontainer;
 - aanduidingen betrekking hebbende op het gebruik van uitwisselbare stapelborden (pallets).
13. Eigendomsmerk van de containers.
14. Nummer van de containers.
15. Kenletters van de spoorweg bij wie de containers gematriculeerd zijn of de vermelding „NON” indien de containers niet werden ingeschreven of aangenomen bij een spoorwegmaatschappij.
16. Lengte van de containers.
17. Breedte van de containers.
18. Hoogte van de containers.
19. Aard van de goederen (met gebeurlijk, nadere omschrijving volgens de voorschriften van bijlage 1 tot de CIM).
20. Tarra van de containers, uitgedrukt in kg.
21. Gewicht van de inhoud der containers, uitgedrukt in kg (gewicht van de goederen + verpakking + laadmiddelen).
22. Brutogewicht van de containers, uitgedrukt in kg (tarra + inhoud).
23. Verzegeling: aard, merk of nummer.
24. Datum en handtekening van de committent (afzender).



OPMERKINGEN VOOR VAKKEN 6 EN 9

De juiste aanduiding omtrent de ladingsplaats van de wagens (werf, kaai, spoor, aansluitingsspoor, enz.) in de havenstations en de voorwaarden van inscheeping (schip, maatschappij, definitieve bestemmingsplaats, enz.) is voor de spoorwegen en de lokale agenten van Intercontainer een belangrijke faktor voor een regelmatige en doeltreffende werking.

Wij vestigen bijzonder uw aandacht op de nauwkeurige opgave van deze inlichtingen en op het belang van deze gegevens, die de basis zijn voor een snelle bevordering en een juiste aflevering.



DE TERMINALS

Van de 250 tot 300 spoorwegterminals voor containers die over 21 landen van Europa verspreid zijn, kan er slechts een zeker aantal „volledig” genoemd worden. Daaronder verstaan we dat niet alle terminals containers tot 40 voet en 30 ton kunnen ontvangen. In de meeste ervan is de douane vertegenwoordigd.

Wij geven hier de lijst van die terminals die gegroepeerd zijn per land; de lijst werd midden juni 1972 afgesloten en zal in de toekomst geregeld wijzigingen ondergaan. Wij geven ook het adres op van de vertegenwoordiger van Intercontainer in elk land. De meer uitvoerige lijst van de adressen betreffende de Belgische terminals werd naar bladzijde 17 overgebracht.

Twee tekens onmiddellijk na de naam van het station hebben de volgende betekenis:

°: terminal met een capaciteit tot 40 voet en 30 ton;

*: terminal waar de douane vertegenwoordigd is.

BELGIE

Antwerpen °*

De Vennootschap Interferry exploiteert de spoorwegterminal die op 300 meter van de kaaien tussen het 6e en 7e havendok gelegen is. Bij de portaalkraan, die in 1968 in dienst werd genomen, kwam er nog een andere, die ook met grijpers is uitgerust en dus zowel containers als opleggers in het kangoeroeverkeer kan heffen. Men gebruikt een straddle-carrier om containers op te slaan op het daartoe bestemde grote terrein van 8.000 m².

De terminal kan het hoofd bieden aan de verkeerspieken: met zijn bundel van 14 sporen is hij uitgerust om een groot aantal containers te ontvangen. Ten slotte betrekken de directie en de diensten van Interferry een gedeelte van het gebouw waar de cliënteel; zo ze zulks wenst, kantoren kan huren.

Zeebrugge °*

Short-sea terminal of OCZ? Dat hangt af van de herkomst of de bestemming van de containers.

In de short-sea terminal zorgen twee portaalkranen, die sinds 1968 in gebruik zijn, voor de overlading, van trein op schip en omgekeerd, van de containers die dagelijks op de lijn Zeebrugge-Harwich vervoerd worden.

De grote transatlantische schepen die van Amerika en Australië komen of naar die verre streken varen, meren aan de kaaien van de OCZ: Ocean Containerterminal Zeebrugge. Met de reusachtige portaalkranen van de OCZ neemt Zeebrugge samen met Antwerpen een belangrijke plaats in onder de voornaamste havens.

Vermeldenswaard is ook nog de traditionele terminal-ferry-boat die ook tussen Zeebrugge en Harwich wagens en wegvoertuigen laadt en lost.

Luik °*

In feite stelden niet alleen de havens belang in de containers. De terminal van Luik, die op 15 mei 1972 in het station Bressoux in dienst werd genomen, en die de eerste grote soortgelijke installatie in het Belgisch achterland is, zorgt voor een rechtstreekse verbinding tussen de Waalse industrie en de andere sterk geïndustrialiseerde zones.

Met de portaalkraan, die eveneens met grijpers is uitgerust, kan men, net als met die welke onlangs te Antwerpen werd opgericht, naast containers ook opleggers op kangoeroe-wagens laden in het verkeer spoor/weg.

Brussel-Kortrijk

Er bestaan reeds voorlopige terminals te Brussel en te Kortrijk.

DUITSE BONDSREPUBLIC

Transfracht, Gutleutstrasse, 160-164

D-6 FRANKFURT/MAIN
tel. (611)230351;
telex 414545.

Aachen West °*
Augsburg-Oberhausen °*
Basel Bad Bf °*
Bielefeld Ost °*
Bochum-Langendreer °*
Braunschweig Hgbf *
Bremen Hbf °*
Dillingen (Saar) °*
Düsseldorf-Bilk °*
Duisburg Hbf °*
Ehrang °
Einsiedlerhof °
Fischbach-Weierbach °
Frankfurt/M. Ost °
Fulda °
Freiburg (brsg) °*
Giessen-Anschluss Flughafen °*
Göppingen °*
Gottingen °*
Hagen Hbf °*
Hamburg-Wilhelmsburg °*
Hamm (Westf.) °*
Hannover-Linden °*
Ingolstadt Nord *
Karlsruhe Hbf °*
Kassel Unterstadt °
Kempten (Allgau) Ost *
Kiel Nordhafen *
Köln Eifeltor °*
Kreuztal °
Kulmbach °
Landshut (bay) Hbf °
Ludwigsburg °*
Mainz Hbf °
Mannheim Rbf °*
Marktredwitz °
München Hbf °*
Münster (Westf.) Hbf °*
Neu Ulm °*

Nürnberg Hgbf °*
Offenburg °*
Oldenburg (oldn) °*
Osnabrück °*
Ravensburg °*
Regensburg Hbf °*
Reutlingen Hbf *
Saarbrücken Hgbf °*
Singen (hohentwiel) °*
Villingen Schwarzw. °*
Wetzlar °*
Würzburg Hbf °
Wuppertal-Langerfeld °*

D.D.R.

Deutsche Reichsbahn DDR-Cont.,
Otto-Grotewohlstrasse, 25
DDR 108 BERLIN
tel. (31)220121,
telex. 112334.
Berlin Frankfurter Allee *
Berlin Hamb u lehr Bf °*
(westberlin)
Cottbus *
Dresen-Neustadt *
Eisenach *
Erfurt Hbf *
Gera Hbf *
Berlin-Wilmersdorf °*
(westberlin)
Halle (Saale) Hbf *
Karl-Marx-Stadt-Kappel
Leipzig-Stotteritz *
Magdeburg-Sudenburg *
Neubrandenburg *
Nordhausen *
Rostock Überseehafen *
Sonneberg (Thur) Ost *
Saalfeld (Saale) *

FRANKRIJK

Compagnie nouvelle de cadres
„C.N.C.”,
Boulevard Diderot, 20
B.P. n° 55
F-75560 PARIS CEDEX 12
tel. (1)3453220
telex. 22500.

Amiens *
Angers-St-Laud *
Angoulême *
Avignon °*
Beauvais *
Bordeaux-Bastide °*
Bourges *
Caen *
Calais °*
Castres *
Chalon-sur-Saône °*
Chartres *
Château-Thierry *
Clermond-Ferrand °*
Dieppe *
Dijon-porte-neuve °*
Dunkerke (Freycinet 13) °*
Epernay °
Epinal °*
Golfe de Fos °
Grenoble °*
Havre (le) local *
Havre (le) port °*
Hendaye *
Lille St-Sauveur °*
Limoges-Montjovis *
Lorient °*
Lyon: voir Venissieux
Macon °*
Mans (le) *
Marseille Maritime °*
Metz-Marchandises °*
Montpellier *
Mulhouse Nord °*

Nancy-St-Georges °*

Nantes-Etat °*
Nevers *
Nice-St-Roch °*
Nîmes *
Nuits-sous-Ravières
Orléans *
Paris-Batignolles °*
Paris-Bercy °*
Paris-la-Chapelle °*
Pau °*
Perpignan °*
Reims °*
Rennes °*
Rouen-Sotteville °
Sète °*
Strasbourg-Cronenb. °*
Saint-Etienne-Chat. *
Saint-Quentin °*
Toulon *
Toulouse/Matabiau/
Raynal °*
Tours *
Venissieux °*
Versailles-Chant. *
Vierzon ville *

GROOT-BRITTANNIE

Pour le terminal de Harwich P.Q.
British Railways Board,
Shipping and International
Services division
Intercontainer-Section,
Liverpool Street Station
GB LONDON E.C. 2 M 7 QH
tel. (1)2837535 - 2834000
telex. 886821.

Pour les autres terminaux:

Freight Liners Ltd,
43, Cardington street
GB LONDON N.W.1
tel. (1)3879400
telex. 24743.

Aberdeen
Birmingham (Landor st.) *
Cardiff (Pengam)
Glasgow (coatbridge) *
Harwich (Parkeston quay) *
Leeds (Stourton)
Liverpool (Garston) *
London (Stratford) *
Manchester (Strafford park) *
Newcastle (Follingsby)
Southampton (Millbrook)

Dans tous ces terminaux, le poids brut des containers est limité à 22.350 kg.

IRLAND

Coras Iompair Eireann Office of the Commercial Manager,
35, Lower abbey street,
EIR DUBLIN 1,
tel. 30077,
telex. 5695.

Ballina
Belfast °
Clare Morris
Clonmel
Cork °
Dromod
Dublin Br °*
Dublin Mz °*
Dundalk °
Ennis
Galway
Limerich °
Londonderry
Mallow
Rathkeale
Roscrea
Rathluirc
Sligo
Thurles
Tralee
Waterford °
Waterford Mz *

SPANJE

RENFE Unidad Operativa de Contenedores Direccion Comercial
Paseo del Ray 32
E MADRID 8
tel. (1)2476752 - 2480271
telex. 27632.

Alcira (Valencia)
Barcelona-Morrot
Barcelona-Sagrera *
Balna Abaran (Murcia)
Irun (Frontera) °*
Madrid-Atocha
Madrid-Penuelas *
Port Bou (Frontera) °*
Villarreal (Castellon)

PORTUGAL

Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses
Departamento Comercial
Cabinete do Traffego de Contentores,
Rua votot Dordon, 45
P LISBOA X2
tel. 366935, 367236,
telex. 1382.
Alcantara mar
Entrepoto (Lisboa)

DENEMARKEN

Danske Statsbaner,
Generaldirektoratet
Salgskontoret for Godstransport,
Solvgade, 40
DK 1349 KOBENHAVN K,
tel. (1)140400 ext. 2265,
telex. 2225.

Alborg °*
Aarhus °*
Esbjerg °*
Fredericia *
Glostrup *
Herning °*
Kobenhavns Godsb. °*
Estved *
Nykobing FI *
Odense °*
Slagelse *

NOORWEGEN

Norges Statsbaner Hoved-administrasjonen
Salgsavdelingen
Storgaten, 33
N OSLO 1,
tel. (2)209550 ext. 2147,
telex. 11168.

Alnabru (Oslo) °*
Andalsnes °*
Arendal *
Bergen *
Bodo *
Bo *
Drammen *
Fauske *
Kristiansand *
Oslo West °*
Sandnes °*
Trondheim *

FINLAND

Valtionrautatiet Ratatiehallitus,
Betriebsabteilung;
Vilhonkatu, 13
SF HELSINKI,
tel. 717711,
telex. 1230151.

Helsinki *
Jyväskylä
Joensuu
Kemi
Kokkola
Kuopio
Lahti
Lappeenranta
Mikkeli
Oulu
Seinäjoki
Tampere
Turku
Vaasa

ZWEDEN

Statens Järnvägar
Centralförvaltningen,
Kommersiella Avdelningen,
S 10550 STOCKHOLM,
tel. (8)22.64.20 ext. 4374,
telex. 1410

Göteborg Skandiaham °
Göteborg norra °*
Malmö Central °*
Malmö Frihamn °
Orebrö °
Solna (Stockholm) °*
Stockholms Frihamn °

OOSTENRIJK

Generaldirektion der
Osterreichischen
Bundesbahnen Kommerzielle
Direktion, abteilung IV/4,
Gauermannngasse, 4
A 1010 WIEN
tel. (222)5650, ext. 5823-5329,
telex. 12104

Bregenz °*
Graz Hbf °*
Innsbruck Hbf °*
Linz Frachtenbahnhof °*
St. Polten °*
Wels °*
Wien Matzleindorf °*
Wien Nordwestbahnhof °*

JOEGOSLAVIE

Zajednica Jugoslovenskih
Zeleznica,
Kommerzieller Dienst,
Nemanjina, 6/11, YU BEOGRAD,
tel. 32701 ext. 5122
telex. 11166

Beograd °
Koper
Ljubljana °
Maribor °
Ploce °
Sarajevo °
Skopje
Zagreb Zitnjak °

ZWITSERLAND

Chemins de fer fédéraux suisses,
Schweizerische Bundesbahnen
Service commercial
marchandises
Kommerzieller Dienst

Guterverkehr
Mittelstrasse, 43,
CH 3000 BERN,
tel. (31)601111
telex. 32500
Basel Bad Bf °*
Basel SBB °*
Bern *
Biel/Bienne *
Buchs SG °*
Cadenazzo °*
Chavornay °*
Chiasso *
Dubendorf
Genève °*
Glattbrugg
Langenthal
Luzern *
Mendrisio (Stabio) °*
Renens VD
Schaffhausen *
St Gallen *
Winterthur *
Zurich Hb °*

NEDERLAND

N.V. Nederlandse Spoorwegen,
Dienst van Commerciële Zaken,
1ste afdeling, sectie Containers,
Moreelsepark, 1 NL UTRECHT,
tel. (30)35.45.52,
telex. 47257

Amsterdam west
— Container terminal °
Rotterdam Waalhaven Zuid
— Europe Container
Terminus (ECT) °
— SM Heyplaat °
Rotterdam Botlek
— Bell Terminal
Rotterdam Europoort
— North Sea Ferries °
— Transport Ferry Service °
Veendam (Privaat Terminal) °

LUXEMBURG

Société Nationale des Chemins
de Fer luxembourgeois,
Service Commercial,
Place se la Gare, 9,
L LUXEMBOURG,
tel. (352)49901,
telex. 288
Luxembourg °*

ITALIE

S.P.A. CEMAT,
Via Savoia, 19,
I 00198 ROMA,
tel. (6)865484

Bologna Corticella °
Milano Rogoredo °
Monterotondo
Mentana °
Montale Agliana °
Napoli Traccia °
Rivalta Scrivia

GRIEKENLAND

Organisme des chemins de fer
helléniques s.a.

Direction commerciale,
Bureau Intercontainer,
rue Karolou, 1,
GR ATHENES 107,
tel. (21)54.20.46,
telex. 215187

Athènes
Le Pirée °
Thessaloniki

HONGARIJE

Mavtrans - Speditionsuro der
MAV,

Deà Ferenc-útja, 23
H BUDAPEST V
tel. 382324,
telex. 225343

Budapest Jozsefvaros *
Budapest Kikoto °*
Zahony °
(alleen naar U.S.S.R.)

POLEN

C. Hartwig s.a.,
Ul. Polznaska, 15,
PL WARSZAWA,
tel. 28.14.57,
telex. 814601
Malaszewice °*

BULGARIJE

BDZ,
Ul. Ivan Vassov, 3,
BG SOFIA,
tel. 8434334 - 8434434,
telex. 22423
Terminals en construction.

TSJECHOSLOVAKIJE

C.S.D.-Intrans,
Perucka, 18,
CS PRHA 2,
tel. 2124,
telex. 11286

Cierna Nad Tisou °*
(alleen naar U.S.S.R.)

DE INTERNATIONALE VERBINDINGEN

Intercontainer, daarbij gesteund door de aangesloten spoorwegmaatschappijen, is erin geslaagd in Europa het containerverkeer tot ontwikkeling te brengen. Talrijke treinen worden speciaal voor deze transporten gebruikt.

DIRECTE CONTAINERTREINEN

Er bestaan reeds een uitgebreide reeks directe containertreinen die tegen een snelheid van 100 km/uur rijden. Deze treinen, samengesteld uit S-wagons, vervoeren goederen die geen lang oponthoud aan de grenzen vereisen voor het verrichten van de douane- en gezondheidscontrole.

Met de directe containertreinen die hierop in het buitenland aansluiten, kunnen vanaf Antwerpen, Zeebrugge en Luik, een aantal verbindingen worden bediend.

A TREIN.

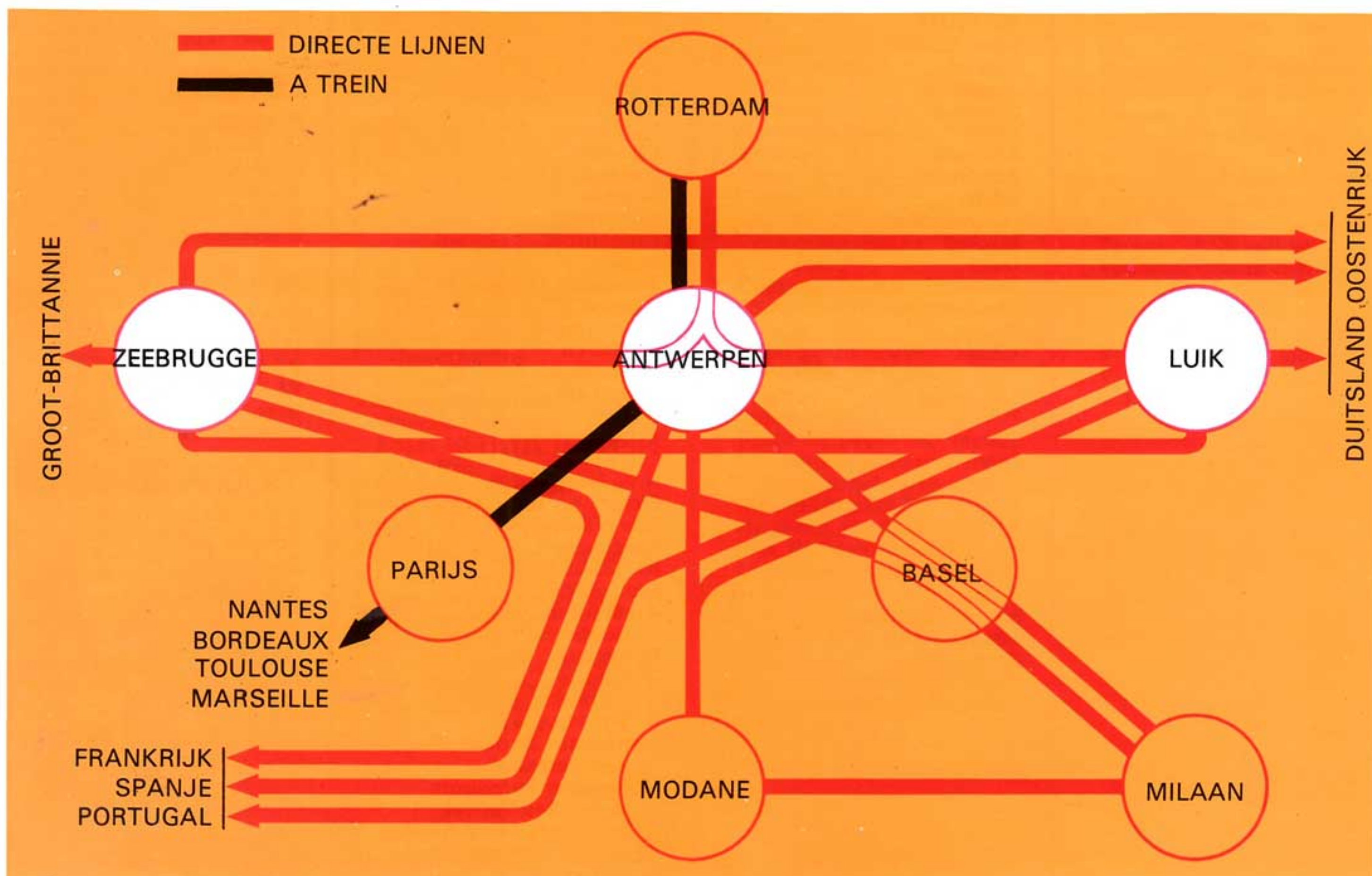
In 1971 ontstond de meest progressieve vorm van de directe containertreinen, namelijk de „A trein”, een bloktrein met een beperkte samenstelling, die 6 dagen per week de verbinding Parijs-Antwerpen verzekert, zonder aan de grens te stoppen.

Te Parijs geeft de A trein aansluiting naar de terminals te Lyon, Nantes, Bordeaux, Toulouse en Marseille.

Ten Noorden van Antwerpen wordt de verbinding doorgetrokken naar Rotterdam.

CONTAINERDIENSTEN.

Dank zij containerdiensten met snelle T.E.E.M. treinen of gewone treinen, kunnen alle andere bestemmingen worden bereikt.



INTERCONTAINER

Hirschgässlein, 11
CH - 4010 BAZEL
Tel. 061-22.25.25
Telex. 62 298

INTERFERRY

Algemene directie:

Zomerweg 26, 2030 Antwerpen
Directeur: de Heer J. Schuermans T. 03/42.16.91
Exploitatie: de Heer M. Rademaekers T. 03/42.16.91
Commerciële dienst:
Public relations: de Heer B. De Jongh T. 03/42.16.92
Boekhouding - Interfrigo, T. 03/41.69.50

Handelsvertegenwoordigers

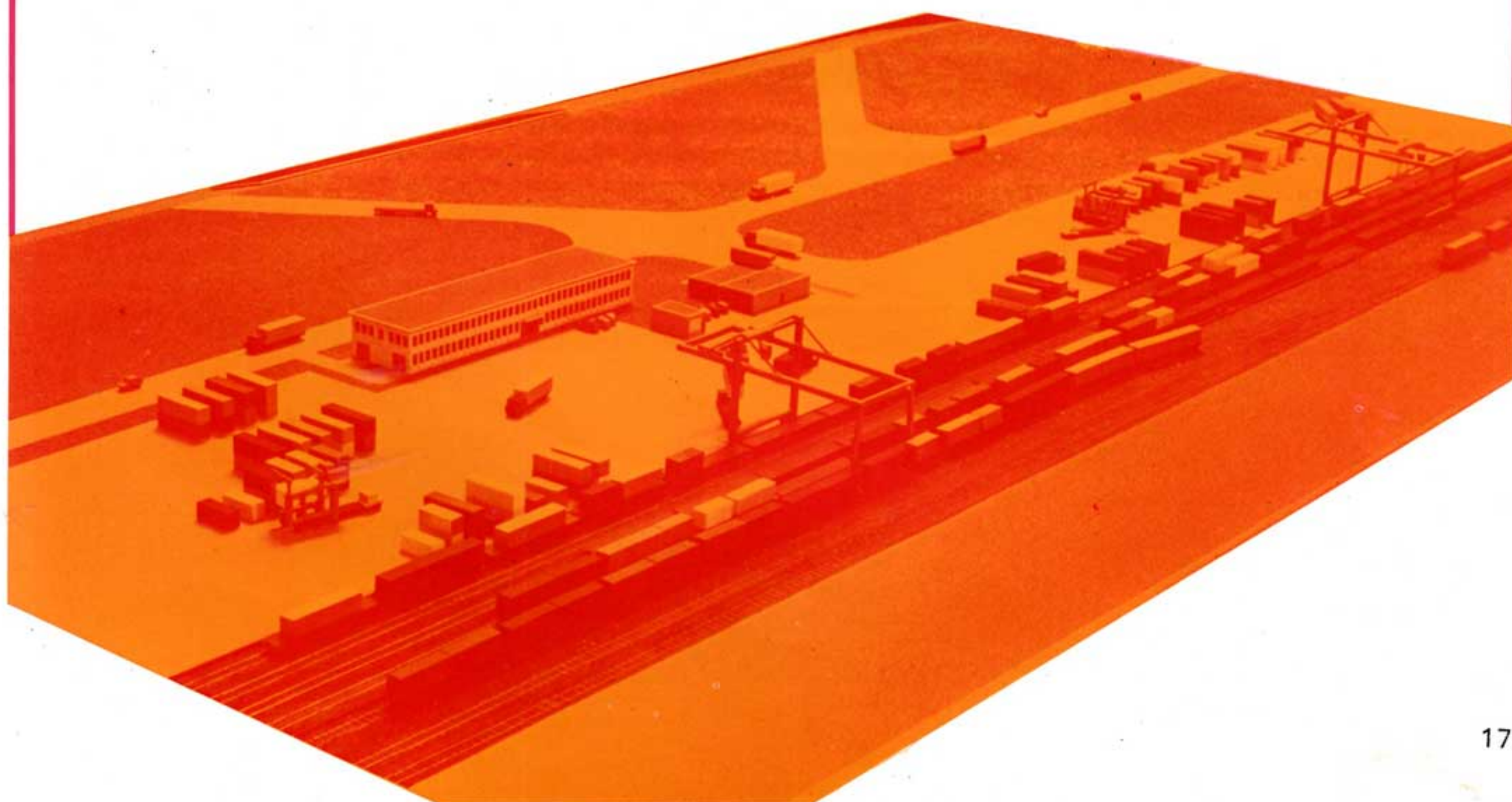
Voor Vlaanderen en Brussel:
de Heer Ghoos T. 03/42.16.92
Voor Wallonië:
de Heer Delhougne
42, rue de la Casquette,
4000 Luik T. 04/23.63.13

Terminal Antwerpen

Algemeen toezicht: de Heer Van Paepegem T. 03/41.69.50
Zendingen bij aankomst: de Heer Ackerman T. 03/42.15.60
Zendingen bij vertrek: de Heer Loosen T. 03/42.15.60
Inlichtingen en opzoeken:
de Heer Verbert T. 03/41.65.08
Terminal operator: de Heer Inghels T. 03/41.69.50

Terminals Zeebrugge

De Heer Verstaen
OCZ Terminal
New-Yorklaan
8380 Zeebrugge T. 050/549.00



INTERCONTAINER

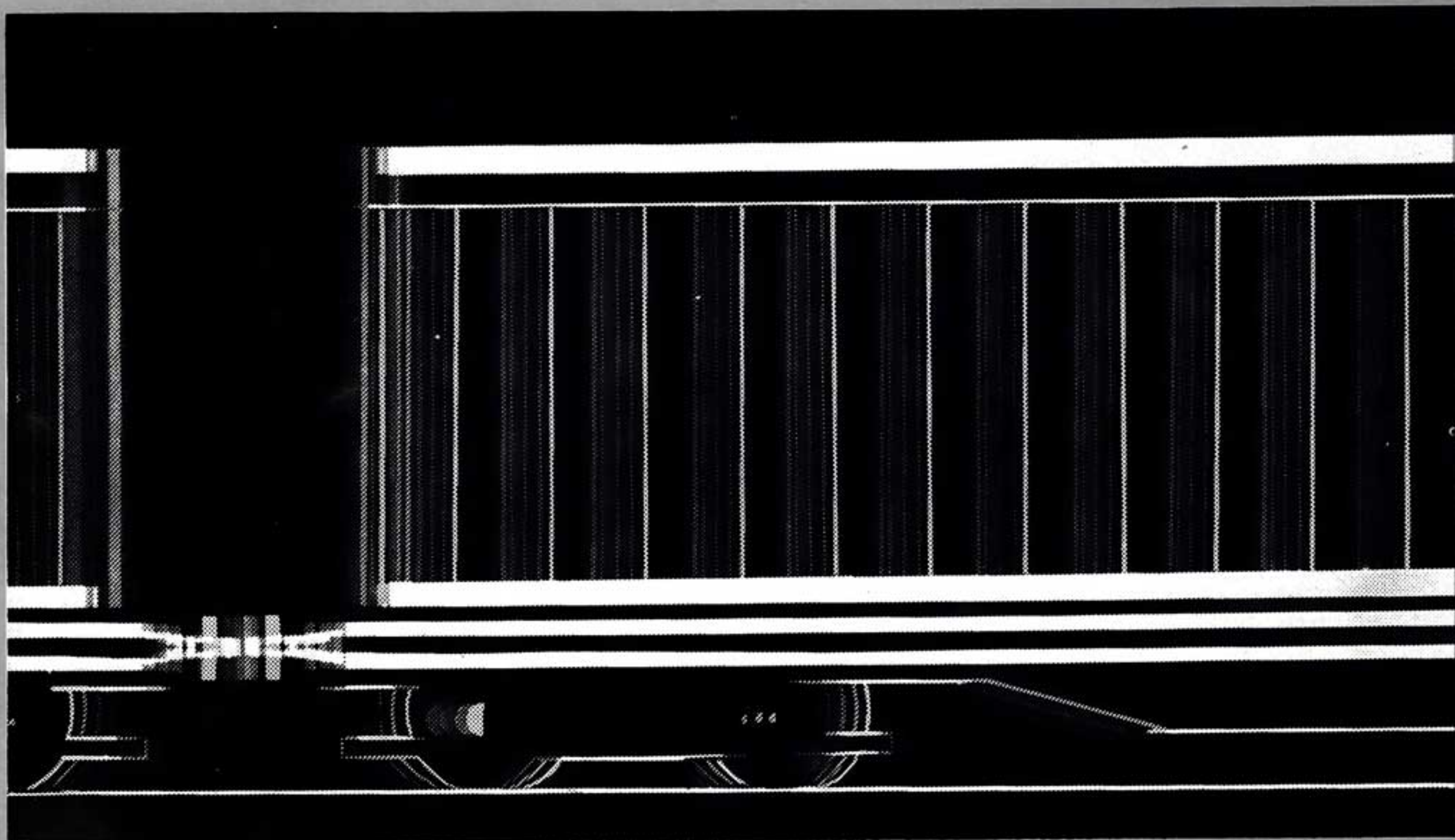
Internationale Maatschappij voor Transcontainervervoer.
Organisatie van 21 Europese spoorwegen en Interfrigo.

- Stelt het Europese spoorwegnet te Uwer beschikking.
- Offreert U prijzen met interessante kortingen bij regelmatige of grote vervoeren.
- Biedt een service naar maat: huis-huis of terminal-terminal.

Intercontainer – Uw Partner.

Hoofdkantoor: Hirschgässlein 11, CH-4010 Bazel, Tel. 061-22 25 25, Telex 62 298

Agent voor België: N.V. Interferry,
Zomerweg 26, 2030 Antwerpen, Tel. 03/41.69.50, Telex 32529



Vrije baan – voor **INTERCONTAINER** 

33 duitse steden binnen uw bereik om de twee uur

Iedere dag rijden 17 sneltreinen
van de Belgische Spoorwegen naar Duitsland.
4 ervan zijn TEE-treinen.
Voortaan echter brengt het nieuwe Duitse IC-net
de grote steden van de Bondsrepubliek
nóg dichterbij elkaar

Intercity **IC**

Pendelverbinding non-stop tussen 33 Duitse steden.

Deze IC-treinen, samen met de TEE-treinen,
zorgen voor een uiterst snelle verbinding
tussen zo maar even 33 steden van West-
Duitsland.

Om de 2 uur (en zelfs nog vaker) vertrekt
een IC- of een TEE-trein van en naar een
van die 33 steden. En aldus bespoedigt
deze pendelbeweging aanzienlijk uw terug-
keer na afhandeling van uw zaken.

Synkronizatie.

In 5 voornaamste knooppunten (Keulen, Dort-
mund, Hannover, Mannheim en Würzburg)
waar een IC- of een TEE-trein binnenloopt,
komt telkens vrijwel gelijktijdig eveneens
zo 'n trein aan en wel op hetzelfde perron.
U stapt gewoon over en de reis gaat met-
een verder!

TEE-komfort.

IC-treinen zijn alle van het TEE-type. Pret-
tig comfortabel: met automatische temper-
atuurregeling, koud en warm buffet, telefoon
en sekretariaatsdienst.

Reservatie en IC-toeslag.

Niet verplichte en kosteloze reservatie.
Vaste IC-toeslag van 8 DM.
De TEE-toeslag die u in België betaalt, geldt
ook voor alle reizen die u op die dag zelf
in Duitsland onderneemt, met gelijk welke
IC- of TEE-trein waar u op overstapt.
Vraag de nieuwe dienstregeling „Treinen
voor zakenreizen” bij de reisbureaus en
inlichtingskantoren in de voornaamste
stations.

IC nolet conseils

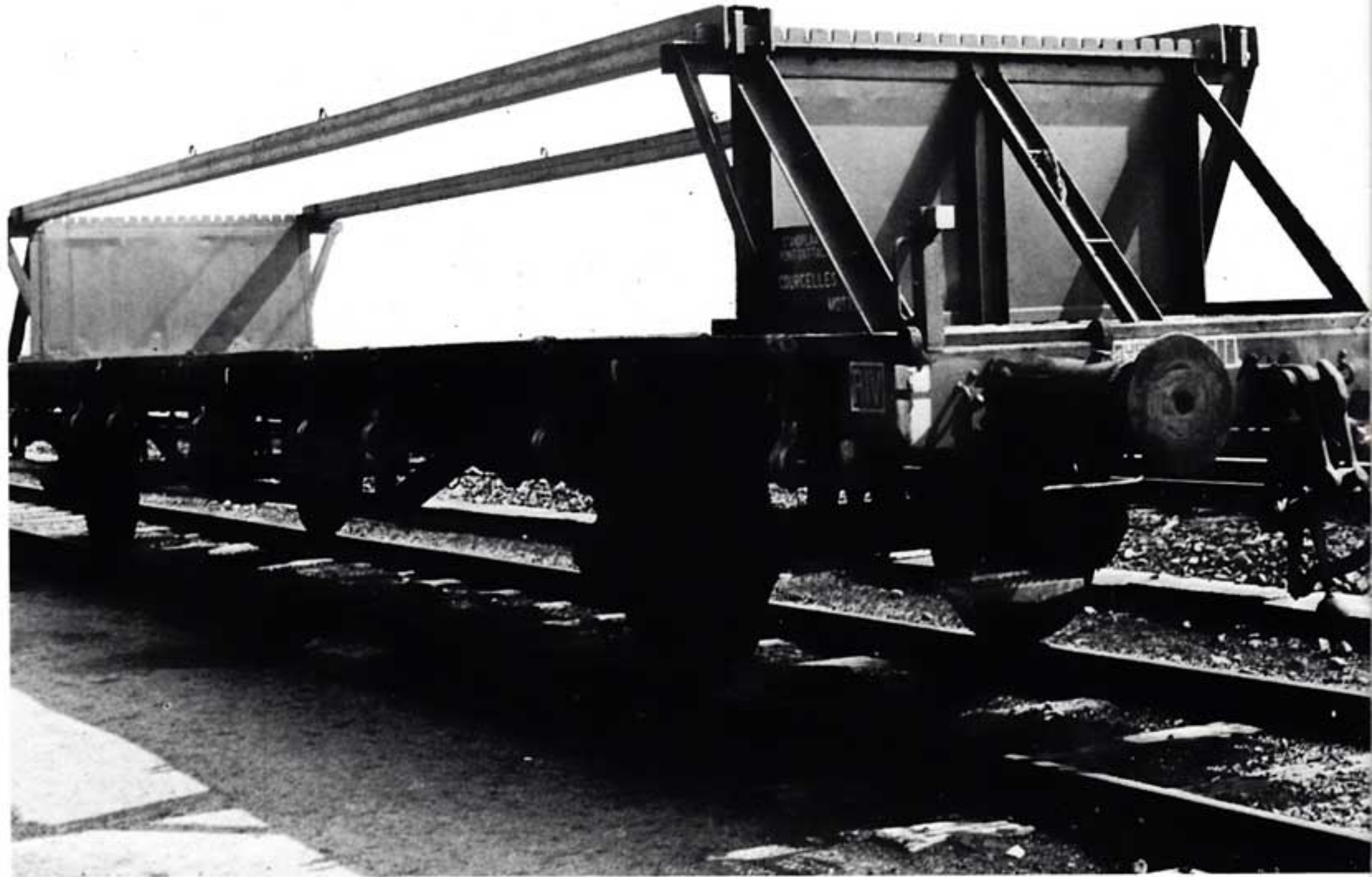




nieuwe gespecialiseer

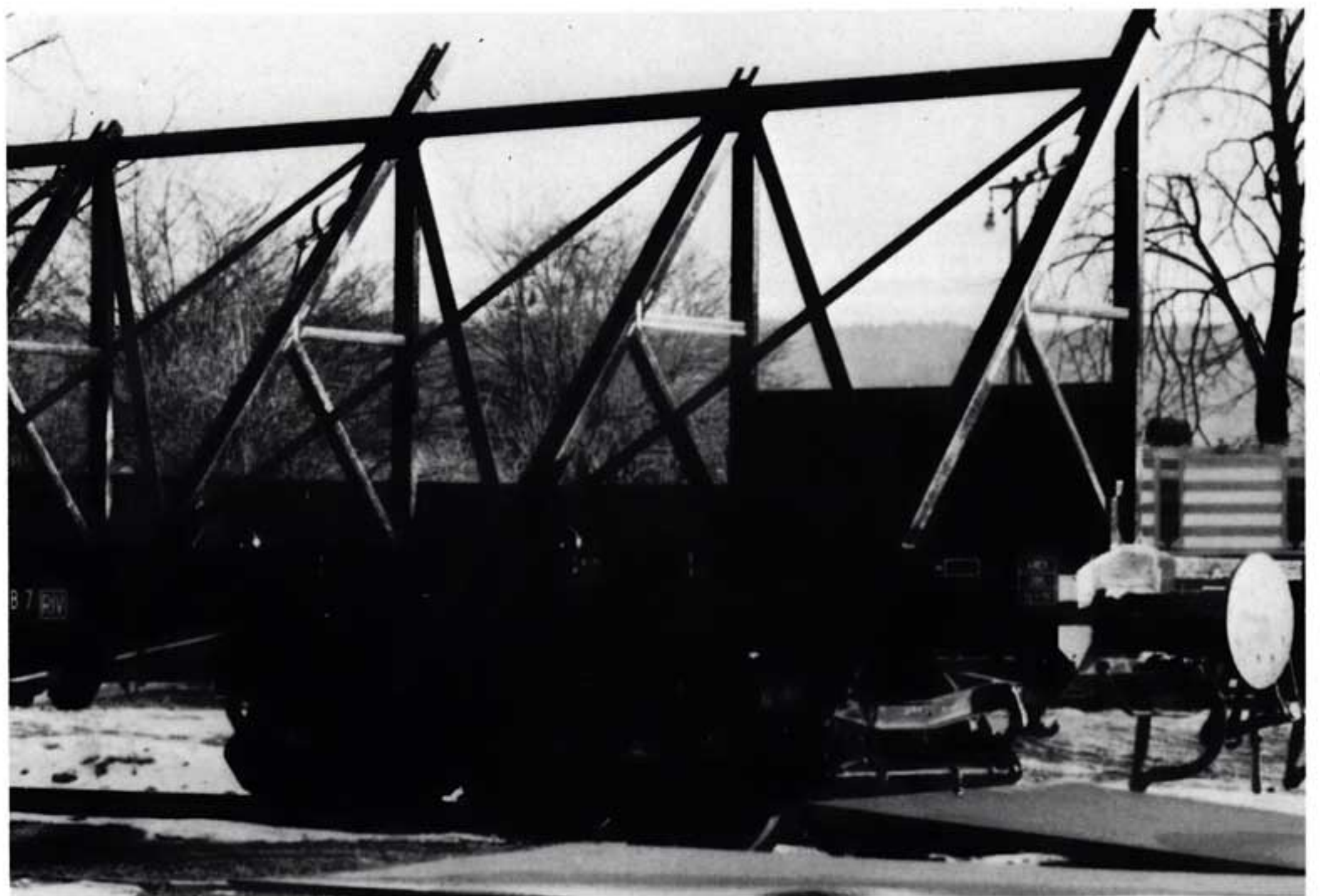
HEUGEL- WAGENS

De eerste fiche heeft betrekking op heugelwagens die speciaal uitgerust zijn voor het vervoer van kisten glas, spiegelglas of marmer. Die voertuigen zijn platte wagens (code Lps) of stortwagens zonder deuren (code E) en hebben boven op de kopwanden een tandlat waarop men evenwijdig met de langsas van de wagen twee balken legt waartussen de lading vast zit. Het laadvlak van de platte wagen is 9 m 80 lang en ten hoogste 2 m 09 breed, bij de stortwagen zijn deze afmetingen 8 m 61 en 2 m 77. Op 1 juli 1972 liepen er in België 60 wagens van het type Lps en 100 wagens van het type E. Er valt op te merken dat alleen de platte wagen tot het regime S (tot 100 km/u.) wordt toegelaten, de wagen van het andere type mag in geen geval de snelheid van 80 km/u. overschrijden.



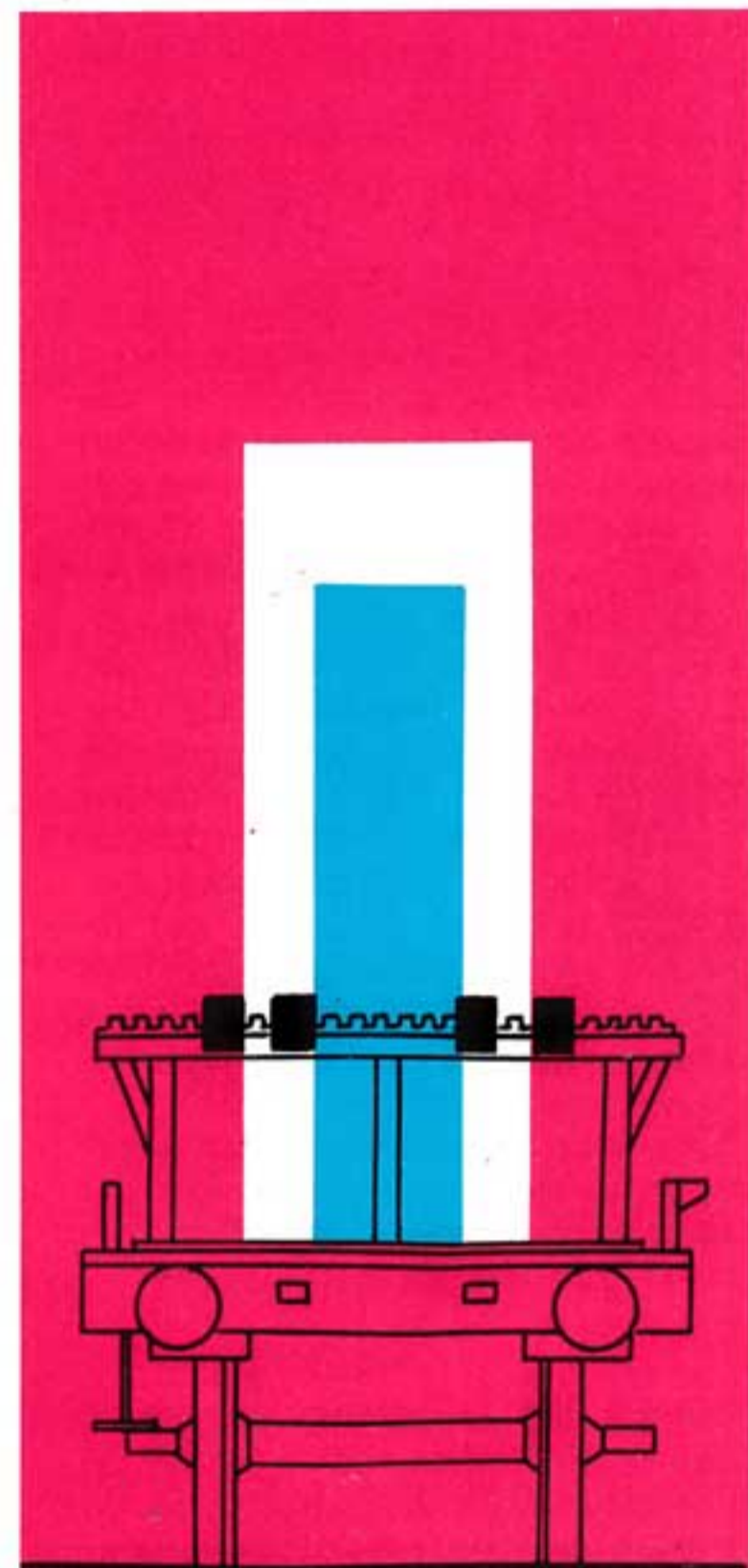
LESSENAAR- WAGENS

In de tweede fiche vindt men de beschrijving van de lessenaarwagens met draaistellen die dienen voor het vervoer van grote platen. Die wagens (code Slp) hebben een metalen gestel dat met het horizontale vlak een halve rechte hoek vormt. De ladingen mogen een totale oppervlakte van 84 m² hebben, 20 m lang en 4 m 20 hoog zijn. Zo de wagen enkel op netten van categorie C loopt, mag het gewicht van de lading in totaal 50 ton bereiken, en dit bij een normaal snelheidsregime, daar het voertuig nog niet tot regime S is toegelaten. Er zijn bepaalde ladingsvoorschriften opgelegd. Aldus mogen geconcentreerde lasten slechts vervoerd worden tot een gewicht van 30 ton, indien de lading gespreid wordt over 12 meter, en tot een gewicht van 40 ton, indien ze gespreid wordt over 16 meter; ze moeten in ieder geval symmetrisch rond het midden van de wagen geladen worden zodat de last gelijkmatig over beide assen verdeeld is.

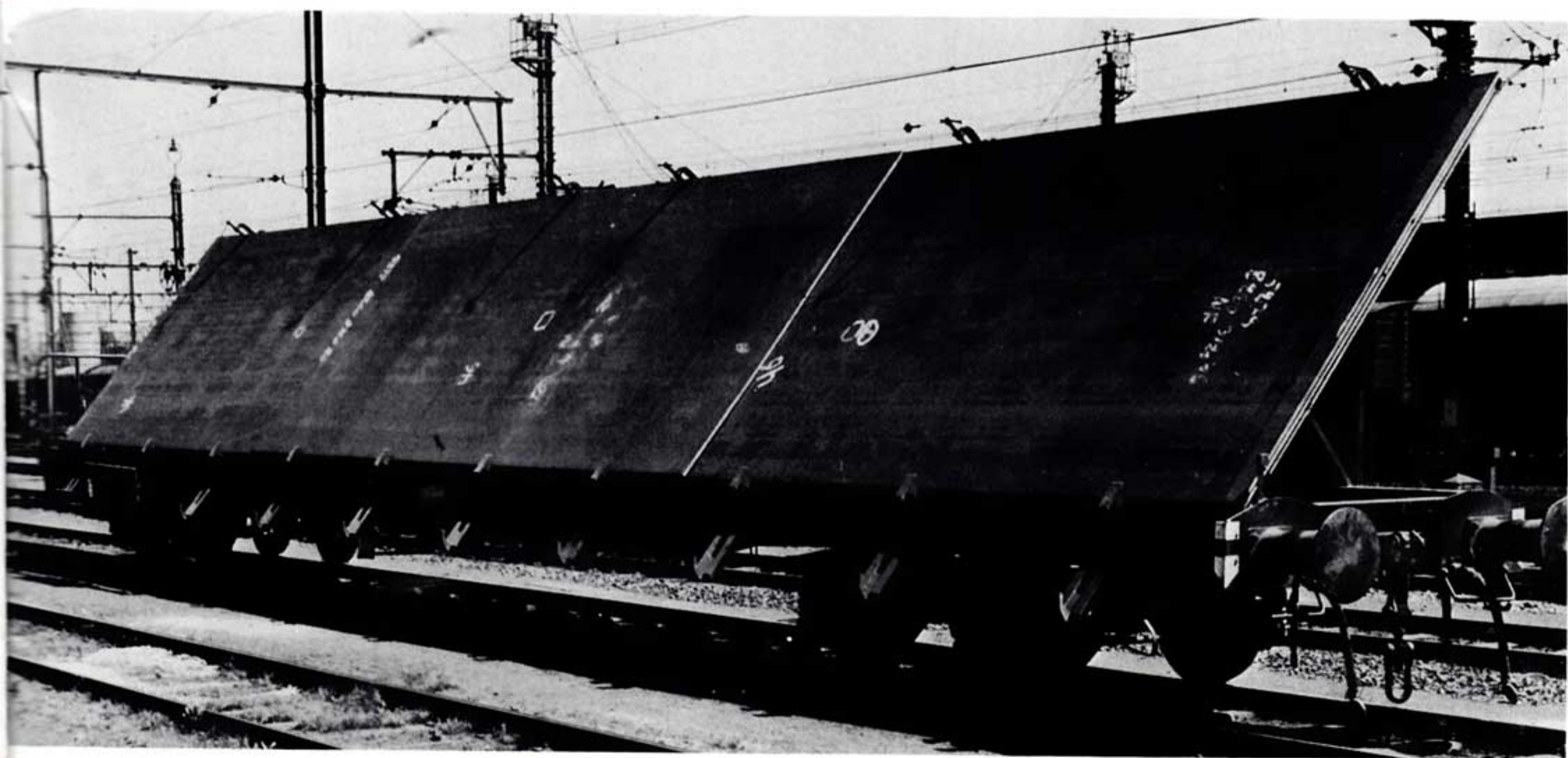


de wagons

De publiciteitsdienst van de Belgische Spoorwegen heeft onlangs drie nieuwe technische fiches van goederenwagons uitgegeven.



De tien schuine draagbalken hebben, naast de onderste vaste steunen, ook nog verstelbare steunen; 6 ervan hebben ook nog een spanschroef om de lading bovenaan te bevestigen.





nieuwe gespecialiseerde wagons

GESLOTEN GROOTVOLUME- WAGENS

De derde fiche is in feite de bijgewerkte versie van een andere fiche die in 1970 verschenen is en die slechts betrekking had op gesloten wagons van gewone types met een kubieke inhoud van 46 tot 57 m³. In de nieuwe uitgave verschijnt er een ander type van voertuig dat men in zekere zin als een gespecialiseerde wagen mag beschouwen: de Gbs. De wagen, die 12 m 72 lang is, heeft een kubieke inhoud van 80 m³. Daar de toelaatbare belading slechts 25 ton bedraagt, is het te begrijpen dat de wagen wordt aangewend voor het vervoer van goederen met een geringe densiteit, m.a.w. volumineuze goederen.

Die wagen is aan weerszijden voorzien van een schuifdeur waardoor het zijdelings laden mogelijk is. Het is een tweeassige RIV-wagen.

Klanten die er belang in stellen, kunnen die fiches verkrijgen bij de handelsvertegenwoordiger van de spoorwegen voor hun streek.



COIL- WAGENS

Onze lezers kunnen, vanaf de uitgave ervan (wij zullen ze daarvan op de hoogte brengen), ook een fiche bekomen over kanteelwagons, Shs (open) en Tahs (gesloten), voor het vervoer van coils. Die wagons, met een totale lengte van 12 m 06, kunnen, in het S-regime, tot 52 ton rollen plaatstaal vervoeren.

Daarover echter meer bijzonderheden wanneer de fiche verschijnt.

Het wagendeksel wordt gevormd door een gemakkelijk te bedienen mechanisch luik.



INTERFRIGO



IN FINLAND

Interfrigo heeft onlangs te Helsinki met de Finse Staatsspoorwegen een vertegenwoordigingsovereenkomst gesloten voor het verkeer van en naar dat land. Dank zij de nieuwe overeenkomst zal het gecombineerd verkeer zee/land via Helsinki-Lübeck van grote machinekoelcontainers zich gemakkelijker kunnen ontwikkelen.

Sedert 1 januari 1973 is Interfrigo dus in 24 landen of nagenoeg geheel Europa vertegenwoordigd.

uw oplegger



neemt de trein!

De kangoeroewagens zijn speciaal uitgerust voor het vervoer van uw opleggers. Zij paren de veiligheid aan de snelheid van een gecombineerd spoor- en wegvervoer.

Vrij spoor op gans de lijn, beweeglijkheid van de vrachtwagen met oplegger, besparing aan personeel op het voornaamste deel van het traject, drie troeven in uw hand!

Laadplaatsen voor Frankrijk en Italië te Brussel west, Antwerpen schijnpoort, Charleroi zuid kaai, Luik-Bressoux terminal.

Voor alle inlichtingen:

T.R.W. n.v.

Vandepereboomstraat,
1080 Brussel.

Tel.: 02/25.62.51

telex: 24.829

Foto's:
M. Leys, Brussel
G. Delise, Brussel
F. Putman, Brussel
Iselee

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/23.80.80, toestel 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: n.v. Omega, Antwerpen

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.

*Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.*

jaarlijks
60.000.000t

minder
op de wegen

