

2/76 APRIL

SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

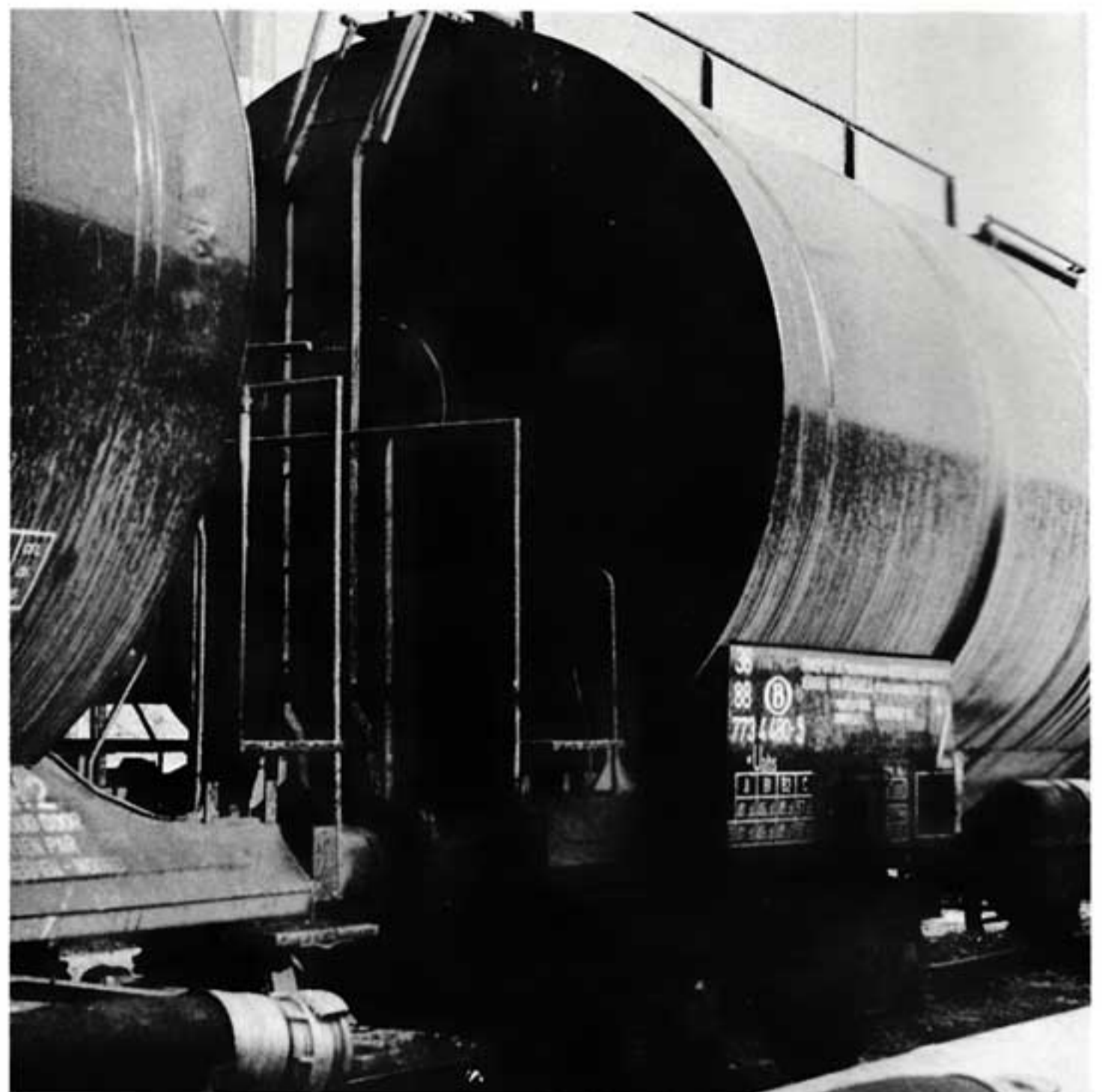
INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN





Voor het vervoer van deze 300 ton zware transformator naar een Oosteuropes land was de spoorweg, zonder twijfel, de aangewezen vervoerder.

2/76



Dit is een „speciaal” nummer. Het is hoofdzakelijk gewijd aan de uitrusting van de NMBS voor het goederenvervoer. Voortaan zullen wij een nieuwe reeks technische steekkaarten met betrekking tot verschillende wagentypes publiceren. Deze nieuwe reeks is een combinatie van de bestaande steekkaarten en van de brochure „Een wagen voor elk vervoer”. Beide publicaties, die nu nog gebruikt worden, zijn door de technische vooruitgang en de aankoop van nieuw materiaal voorbijgestreefd.

De bladzijden 5 tot 16 vormen één geheel. Middenin vindt u de eerste wagensteekkaart. Zij handelt over de „Hbis”. Het overige is een basisdocumentatie waarin de verzenders alle nuttige inlichtingen vinden die gelden voor alle wagentypes. Neem deze elementen uit elkaar en bewaar ze.

Na verloop van tijd zal uw „technisch dossier” een flink volume aannemen, en beschikt u over een waardevolle documentatie. Wij zullen niet nalaten eventuele wijzigingen te gelegener tijd mede te delen : toename van het aantal wagens, nieuwe reeksen, enz . . .

INHOUD

B-NIEUWS



De spoorweg, klant van de Belgische ondernemingen 3-4
Een blik op de Directie Aankopen die voor alle toelieferingen van de NMBS instaat.

Een parking voor pendelaars te Aalst 18

Nieuw handelsvertegenwoordiger te Luxemburg 18

UITRUSTING



Het wagenpark van de NMBS 5-8 en 13-16

Een algemene technische steekkaart nuttig voor iedere expediteur.

Hbis 9-12

Nieuw wagentype ter beschikking van de ondernemingen.

ONDERNEMING



Oscars van de verpakking 1976 19

De schaatsenrijderstrein 17
Met 14 containers doorkruist Holiday on Ice de wereld.

TARIEF



Weeruitgave van tarieven 9151 en 6600 18

SPOORNIEUWS

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

Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

Redactie :
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out : P. Funken, Brussel
Drukkerij : N.V. Erasmus, Ledeborg

Foto's NMBS

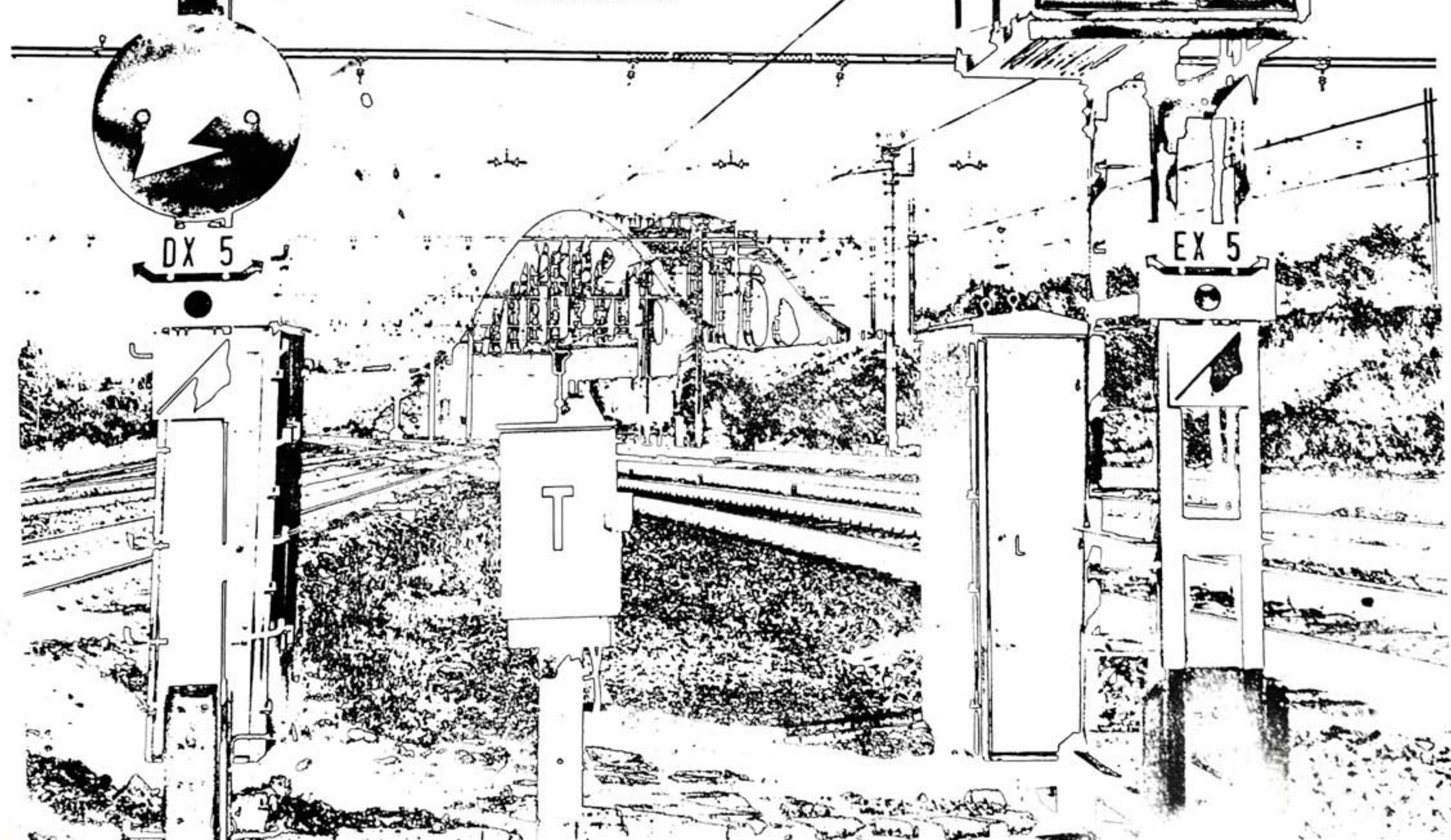
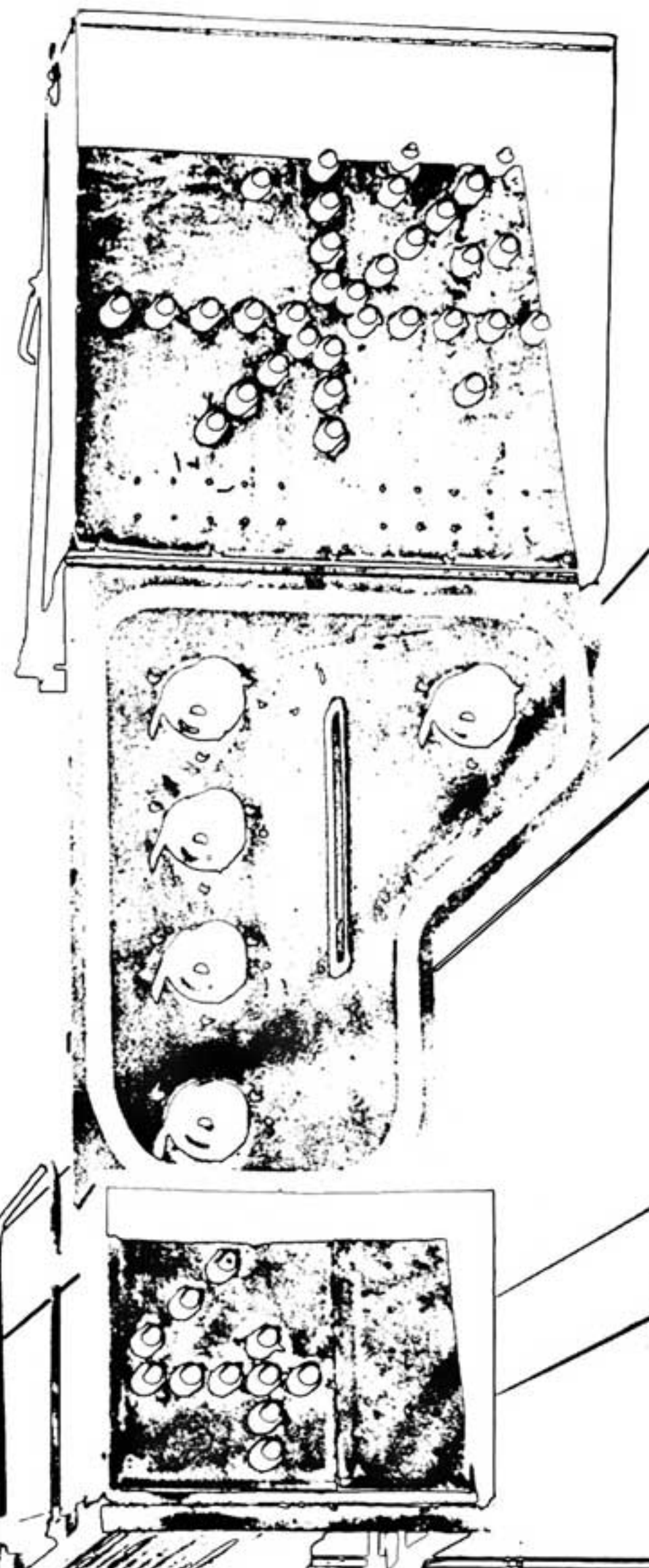
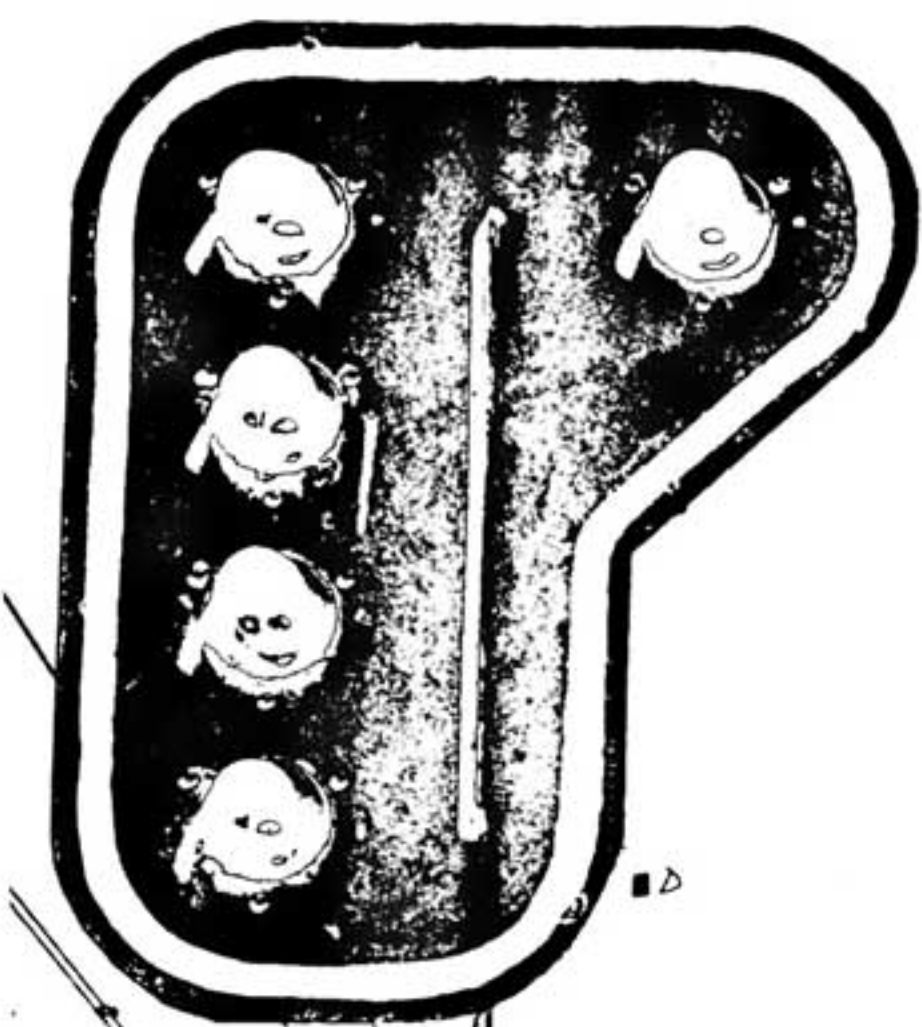
de N.M.B.S. als werk- verschaffer

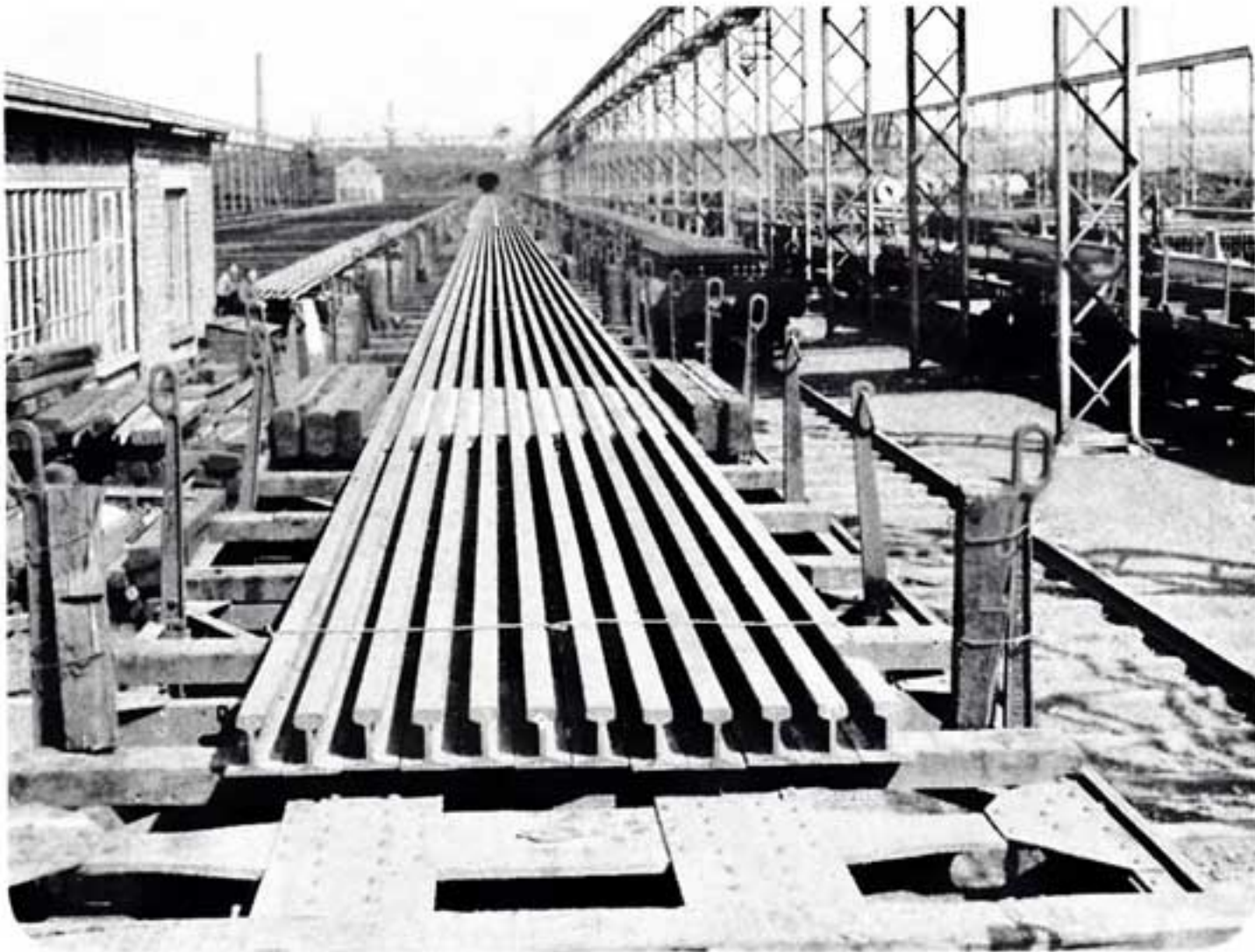


In een eerste bijdrage hebben wij uw aandacht gevestigd op de rol van de NMBS als „werkverschaffer” voor onze industrie.

Thans zullen wij de organisatiestructuur van de Directie der Aankopen nader toelichten. De voornaamste rol van de Directie A is te zorgen voor de aankoop van het rollend materieel en van alle toelieferingen voor de bevoorrading van de magazijnen.

Het werk van deze directie omvat hoofdzakelijk het opstellen van aankoopspecificaties, het bepalen van de behoeften, het opmaken van de aankoopcontracten en het keuren van de leveringen bij ontvangst. In het organigram (zie blz. 4) werden de nummers der afdelingen die deze taken uitvoeren met een sterretje gemerkt. Zij staan rechtstreeks in contact met onze leveranciers.





Enkele cijfers zullen u een duidelijker beeld geven van deze aankoopactiviteiten. Met toelieferingen bedoelt men verwisselstukken, spoorstaven en dwarsliggers, brandstoffen, artikelen van gewoon verbruik ... noodzakelijk om een doeltreffende exploitatie van het net te verzekeren. De 200.000 verschillende artikelen — die voor hun aankoop jaarlijks ongeveer

5.000 contracten vereisen — worden opgeslagen in de centrale NMBS-magazijnen te Mechelen, Salzinnes, Leuven, Gentbrugge, Cuesmes, Luttre, Wondelgem, Schaarbeek, Bas-coup en Etterbeek. In 1975 bijvoorbeeld, heeft de NMBS 200.000 ton brandstof, 200.000 dwarsliggers en ongeveer 40.000 ton spoorstaven aangekocht.

Het nieuw rollend materieel wordt besteld naargelang van de behoeften en de mogelijkheden. In de loop van 1975 werden bij de nationale industrie volgende belangrijke bestellingen geplaatst:

12 vierledige elektrische stellen (de sympathieke „viertjes” in oranje en grijs)
10 elektrische locomotieven 7.000 pk
30 diesel hydraulische rangeer-locomotieven
35 bagagerijtuigen voor het internationaal verkeer.
De prijs voor deze bestellingen bedroeg nagenoeg drie miljard frank. De bouw vertegenwoordigde 3 miljoen werkuren, wat overeenstemt met de activiteit van 1.700 werklieden gedurende één jaar.

Dit materieel werd ontwikkeld in samenwerking met onze industrie, die dank zij deze studies de kans kreeg op technologisch vlak vooruitgang te boeken en zich aldus te wapenen tegen een steeds scherper internationale concurrentie. De eerste twee bestellingen zullen de reeds lopende bestellingen van respectievelijk 20 „viertjes” en 15 elektrische locomotieven 7.000 pk aanvullen. In 1975 werden trouwens de eerste exemplaren reeds aan de pers voorgesteld. Thans volbrengen ze hun proefperiode. Deze realisaties zullen nog in detail besproken worden.

De Directie der Aankopen

M. Carlier, Directeur.

M. Henkens, dienst 81 (afdelingen 1 tot 4): voorraadbeheer.

Afdeling 81.1: secretariaat, administratieve organisatie, inspectie, M. Drappier, M. Willems.

Afdeling 81.2: studie van het gemechaniseerd voorraadbeheer. M. De Kerpel.

* Afdeling 81.3: metaalproducten, mechanische stukken, werktuigen. M. Suys.

* Afdeling 81.4: elektrisch materieel, brandstoffen, hout... M. Van Maele.

* Afdeling 81.5: aankoop rollend materieel, verkoop van schroot. M. De Cloedt.

M. Guillaume, dienst 82: drukkerij, laboratorium, keuring.

* Afdeling 82.1: drukkerij, drukwerken, kantoorbenodigdheden. M. Descamps.

* Afdeling 82.2: laboratorium, studies, proeven en analyses. M. Franckson.

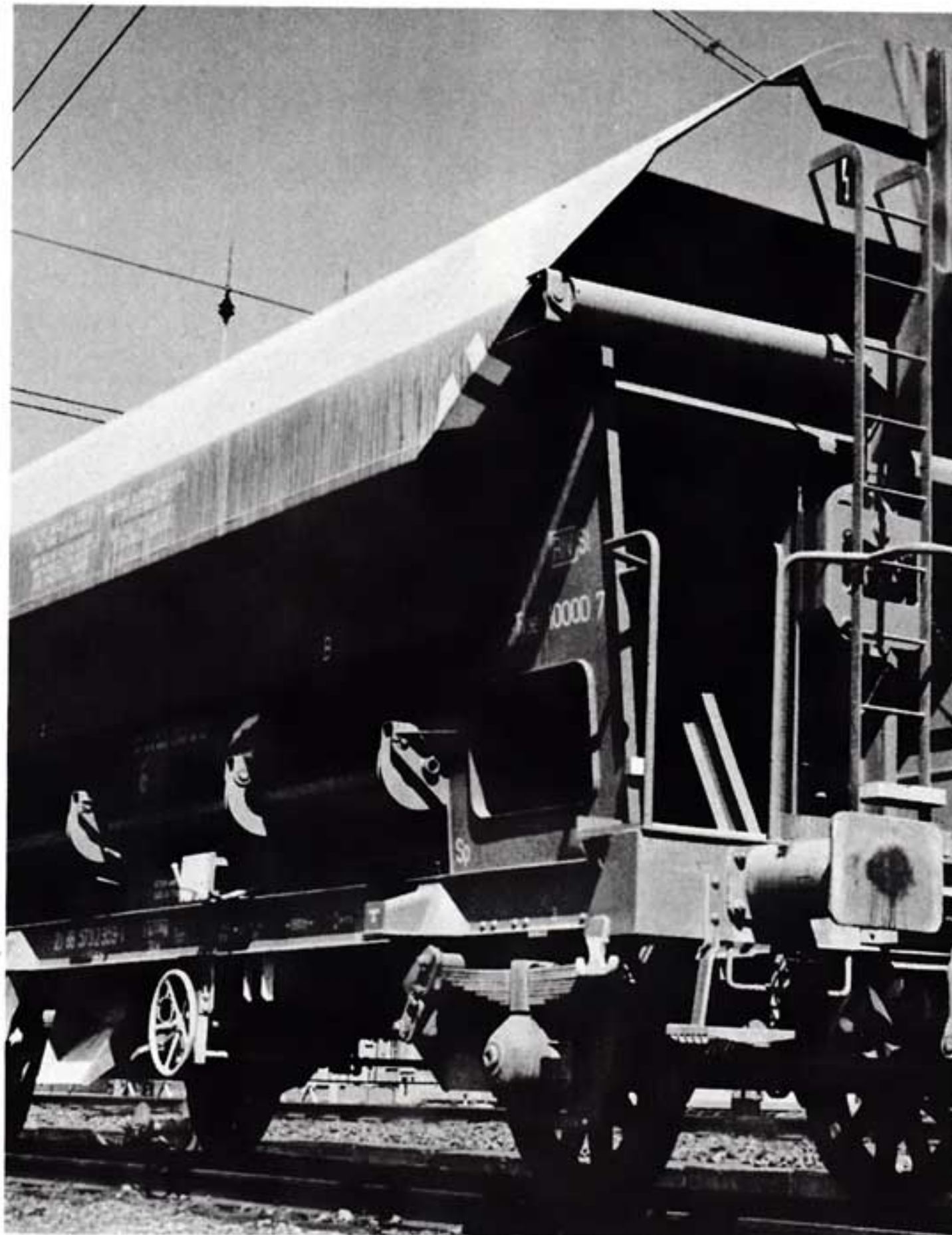
* Afdeling 82.3: keuring, toezicht op de constructie van het rollend materieel. M. Vandenberghen.



Het wagenpark van de NMBS



SPOORNIEUWS
2/76



Sedert talrijke jaren zorgt de spoorweg voor verscheidenheid in zijn park van rollend materieel. Wegens de evolutie naar een steeds grotere goederenproduktie tekenden de behoeften van de nijverheid en van de handel zich inderdaad scherper af en werden ze ingewikkelder. Om de produktiviteit te verhogen en de relatieve kosten voor het vervoer te drukken, moet men over aangepast materieel beschikken waarvan de technische eigenschappen een optimaal gebruik waarborgen.

Toegenomen specialisatie

De klassieke wagens, zoals stortwagens, gesloten en platte wagens, zijn uiteraard niet ver-

dwenen en die categorieën vormen nog steeds het grootste deel van het spoorwegpark. Voor een toegenomen aantal transporten heeft de spoorweg evenwel nieuwe, meer gespecialiseerde voertuigen gebouwd: tremelwagens, wagens voor het vervoer van rollen plaatstaal, grootvolumewagens voor het vervoer van zeer lichte stoffen, ketelwagens met pneumatische lossing enz.

Bondig samengevat: de spoorweg houdt rekening met de noodzaak om te vervoeren maar ook om goed te vervoeren. De buurnetten voeren in dat opzicht een gelijkaardig beleid. In de Europese gemeenschap voor de uitwisseling van wagens (Europool) stellen de deelnemers nu ook gespecialiseerde voertuigen, zoals het Eds-type, ter beschikking.

Richt u tot specialisten

Indien er een probleem rijst bij de keuze van een wagon of in verband met de juiste omschrijving van zijn kenmerken, doe dan een beroep op het station dat u bedient of op de volgende specialisten:



Commerciële problemen

Handelsdirectie - Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel,
tel. 02/523 80 80 - toestel 2619

Technische problemen

Directie van de Exploitatie - Afdeling 15.1 - Dienst Behandelingen-Vervoer - Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel - tel. 02/523 80 80 toestel 2319 of 2135.

Voor een buitengewoon vervoer

Directie van het Materieel - Bureau 23.33
Leuvenseweg, 17-21
1000 Brussel
Tel. 02/513 18 70 - toestel 3319 en 3323.

P-wagens

Aan die verscheidenheid van wagens zijn uiteraard grenzen gesteld. Zeer gespecialiseerde wagens waarvan er slechts enkele exemplaren zouden bestaan en die enkel en alleen voor een bepaald soort vervoer kunnen gebruikt worden zouden zeer duur uitvallen en slechts door prohibitieve vrachtprijzen kunnen afgeschreven worden.

Om die reden, en bewust van de wezenlijke, door haar diensten verleende voordelen, heeft de NMBS het gebruik van particuliere wagens, de zogenaamde P-wagens, aangemoedigd. De expediteurs kopen hun eigen wagens of kunnen erover beschikken volgens een met de verhuurmaatschappij gesloten overeenkomst. Ze bezitten ook klassieke wagens, die over 't algemeen voor een gecadanceerde dienst en met een voor hen passende omloop worden gebruikt. Dit levert hun een niet te versmaden voordeel op. Die wagens staan steeds voor hen klaar en er is geen probleem betreffende staangeld van het materieel: geen bijkomende kosten voor de klant die de wagens ophoudt en geen moeilijkheden voor de spoorweg wiens park op die wijze niet geamputeerd wordt.

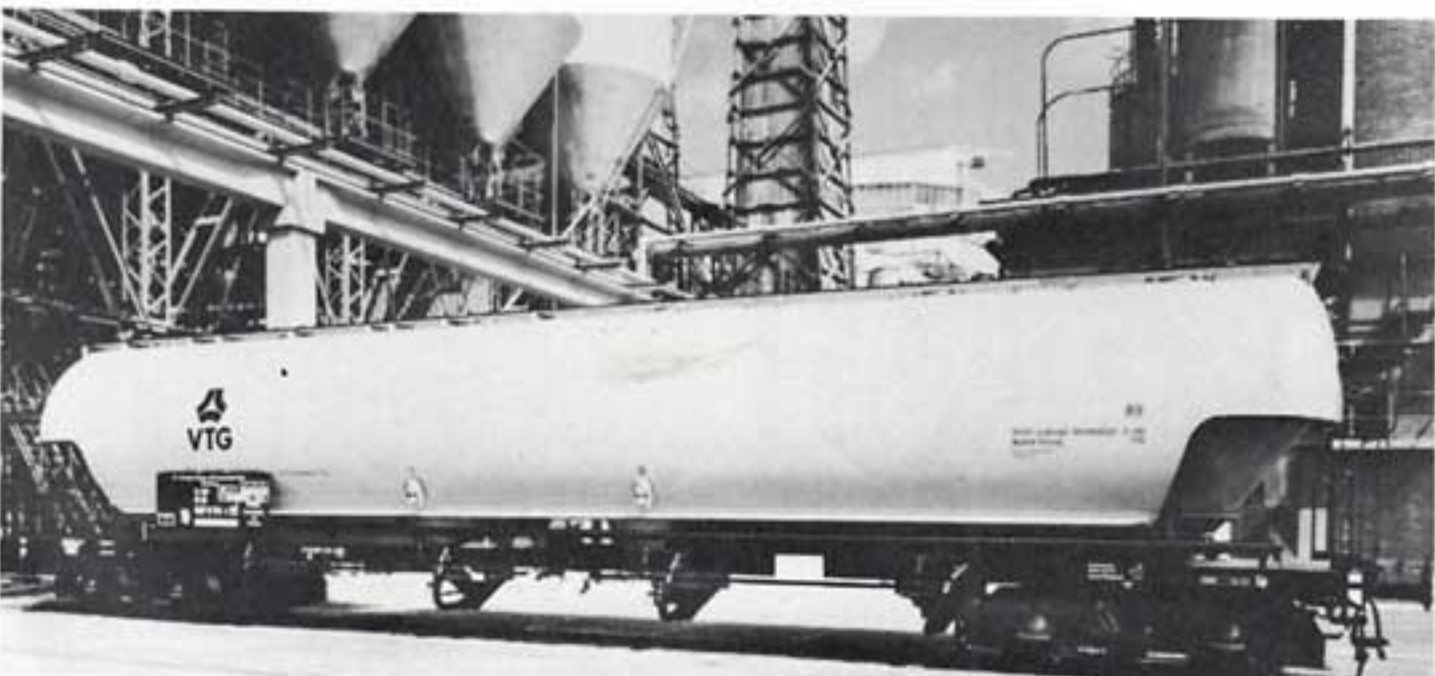
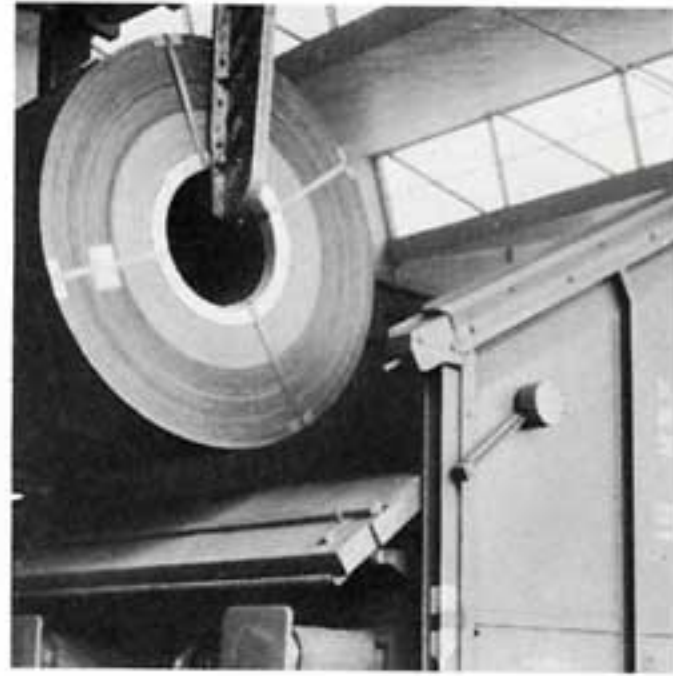
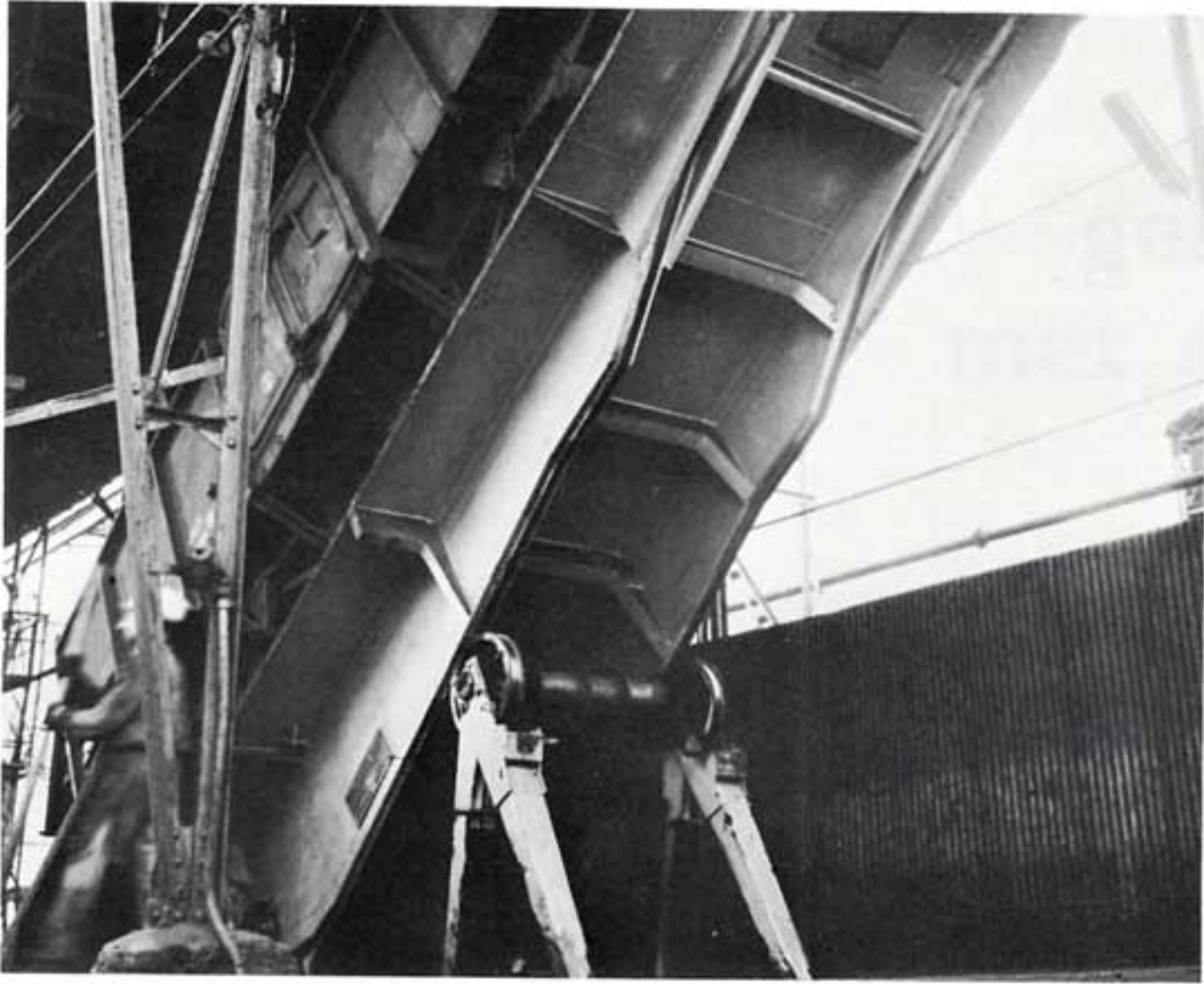
Aangezien de afschrijving van haar materieel in dat geval niet speelt, verleent de NMBS een korting van 20% op de prijs voor het vervoer in P-Wagens.



Het wagenpark wordt gemoderniseerd

De specialisatie beantwoordt aan de behoeften die blijken uit de grote hoeveelheden goederen die door de regelmatige cliënteel ten vervoer worden aangeboden. De betrokken voertuigen vormen evenwel maar een deel van het wagenpark van de Belgische Spoorwegen, dat 45.000 eenheden telt. De rest, bestaande uit klassieke wagens, wordt eveneens geleidelijk gemoderniseerd. Vooral de toelaatbare belading wordt verhoogd, wat betekent dat de assen door draaistellen moeten vervangen worden. Later zal het gehele park met de automatische koppeling moeten uitgerust worden.





Een waardevolle documentatie

De volgende bladzijden behelzen een overzicht dat u dienstig kan zijn om het wagentype te bepalen dat het best voor uw vervoer past en om de goederen volgens de vereiste regels te laden.

Leg ze goed weg: ze zullen aangevuld worden met andere technische steekkaarten betreffende speciale wagentypen en kunnen opgeborgen worden in een map die de handelsvertegenwoordiger van uw streek u kan bezorgen.

Wagens met het teken RIV mogen in internationaal verkeer rijden.

Wagens met dit teken mogen alleen op het Belgisch net rijden.



Nummer en symbool — of kenletters — van de spoorweg waaraan de wagen toebehoort.

Identificatie van de wagens

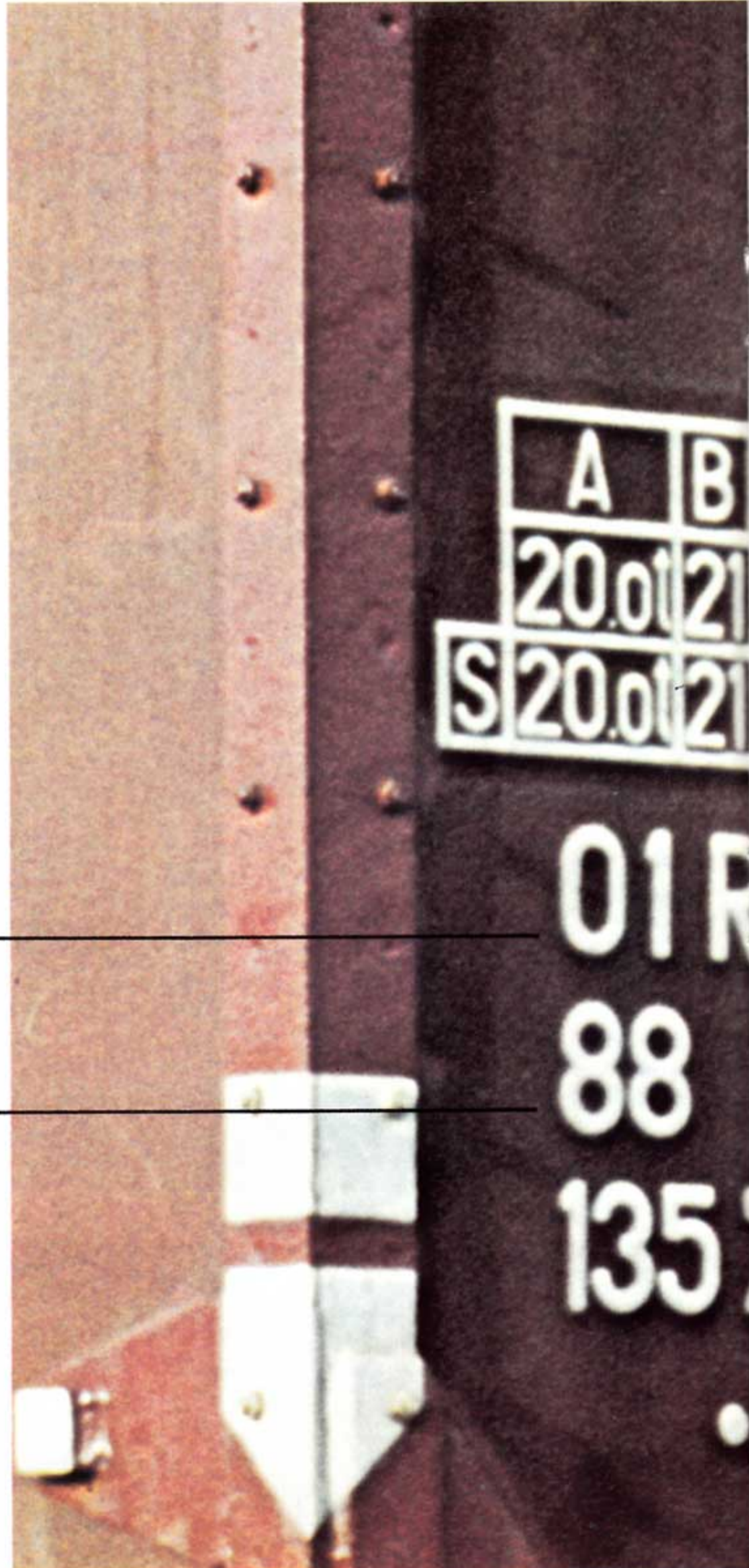
Wat zijn toch die tekens die op de zijwand van de wagens zijn afgebeeld? Wat betekenen ze? Wat delen ze de gebruikers mee?

De gebruikers hebben er belang bij dit te weten, want aan de hand van die tekens kunnen ze iedere wagen, het type, het nummer, het net waartoe hij behoort enz. identificeren.

De meeste tekens staan links op de zijwand van de wagen. Enkele zijn afgebeeld op de langsliggers of op het draaistel. Bij platte wagens staan ze dikwijls op het zijschot of op een daaraan bevestigde metaalplaat. Hierna volgt hun betekenis.



Een witte schijf wordt enkel aangebracht op voertuigen die getipt mogen worden.

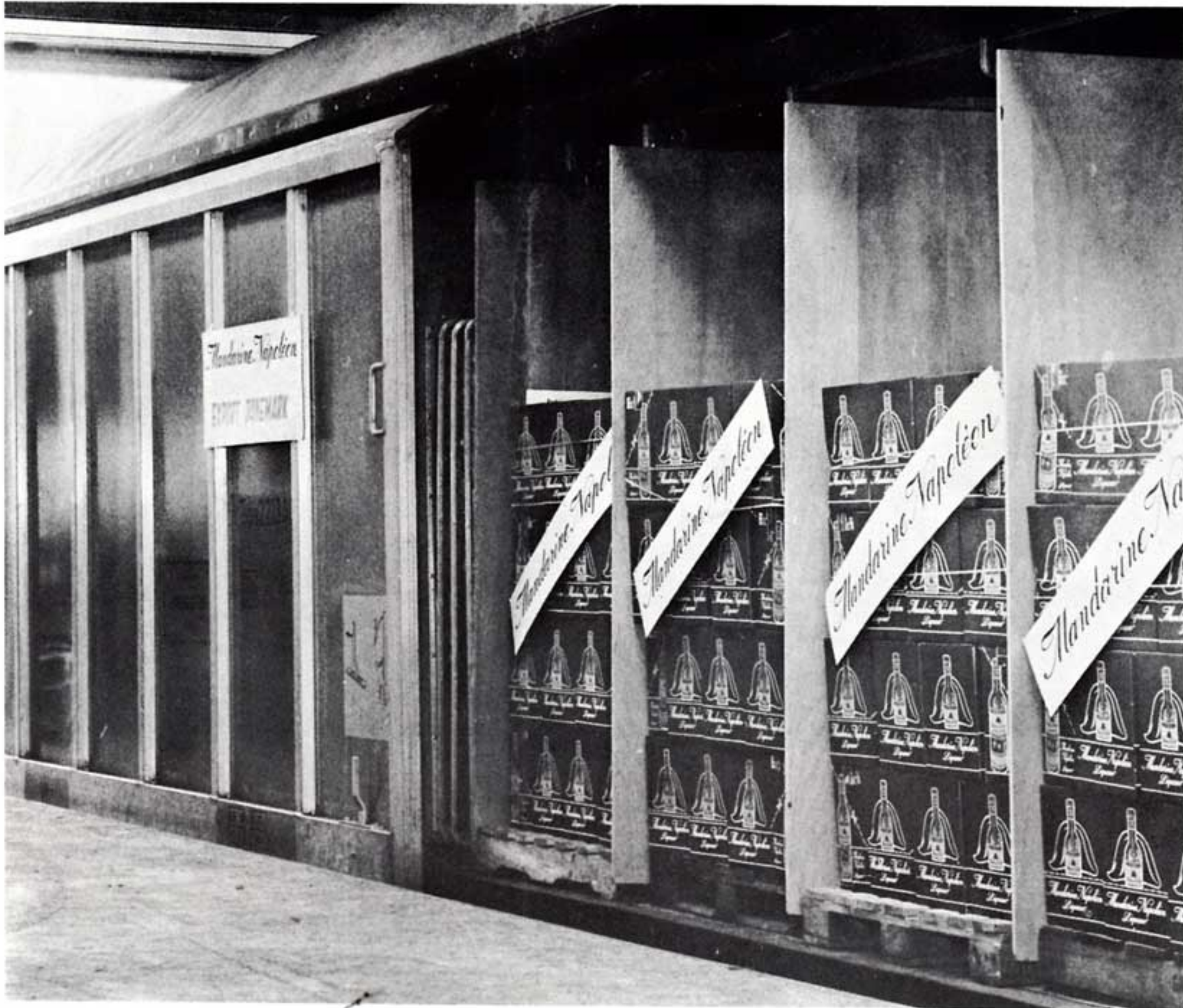


gesloten wagen met schuifwanden



SPOORNIEUWS

2/76



Het is een praktische wagen

De Hbis, voorzien van een inrichting om de goederen te beschermen, is een polyvalente wagen die zeer geschikt is voor het vervoer van delicate en broze goederen: drank in flessen en in metalen bussen, koloniale waren in kartons, vloeistoffen in kannen en andere in zakken verpakte goederen — korrelvormige kunststoffen, bij voorbeeld: polyvinylchloride, hogedruk- en lagedrukpolyetheen.

De ruime toegangsoeningen laten toe de goederen eenvoudig en snel te behandelen, vooral wanneer de onderneming over laad- en losperrons beschikt.

Gepalleteerde ladingen kunnen er gemakkelijk ingeladen worden: door de ruimte die aan de deuropening vrij blijft, kan een vorkheftruck binnensrijden en er bewegingen uitvoeren.

Met behulp van multiplexpanelen en verplaatsbare luchtkussens worden de goederen voortreffelijk vastgezet.

Het volume, de vloeroppervlakte en de toelaatbare belading waarborgen een optimaal gebruik van de wagen, wat tot werkelijk voordelige tarieven leidt.

... en modern van opvatting

De wagen is met schuifwanden uitgerust. Wanneer die wanden openstaan is er een opening van 6,37 m breedte en 2,20 m hoogte om de pallets binnen te rijden.

Twee stellen multiplexpanelen (16 mm dik) aan overlangse rails opgehangen worden tussen de pallets geschoven. Daarna zorgen twee luchtkussens ervoor dat de lading degelijk vaststaat, zodat de goederen tijdens het vervoer vrijwel niet kunnen verschuiven.

De lading moet in totaal tussen 12,14 m en 12,44 m lang zijn. Rekening houdend met de dikte van de panelen en van de luchtkussens, komt dit wel degelijk overeen met de algemeen geldende afmetingen van de pallets: 800 x 1200 mm en 1000 x 1200 mm.

Richt u tot specialisten

Neem inlichtingen alvorens een Hbis-wagen te kiezen.

Is het werkelijk de aangewezen wagen voor het vervoer van uw goederen?

Is het echt de geschiktste wagen?

Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen.

Commerciële problemen

Handelsdirectie - Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel,
tel. 02/523 80 80 - toestel 2619

Technische problemen

Directie van de Exploitatie - Afdeling 15.1 - Dienst Behandelingen-Vervoer - Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel - tel. 02/523 80 80 toestel 2319 of 2135.

Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

H overdekte wagen bijzonder type

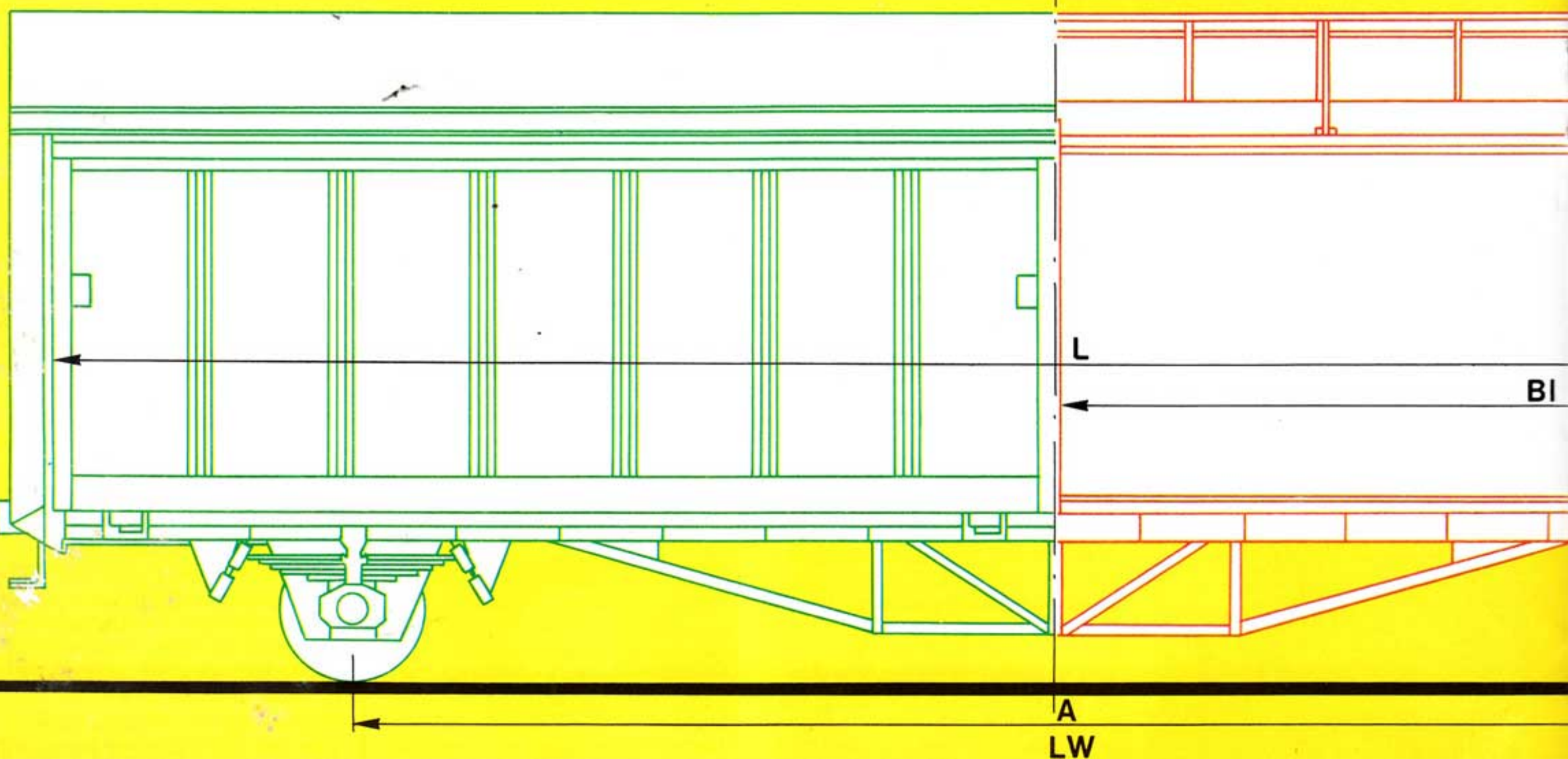
b grote capaciteit (meer dan 70 m³)
i schuifbare wanden
S geschikt om te rijden tegen 100 km/u

1 Code		Hbis	Hbis					
2 Type		2213 AO	2213 A1					
3 Aantal		100	550					
4 Serienummer		2.188 2.015.000 099	2.188 2.015.100 649					
5 Constructiejaar		1975	1976					
6 Totale lengte = LW	mm	14.220	14.220					
7 Rad afstand = A	mm	9.000	9.000					
8 Totale breedte = BW	mm	3.055	3.055					
9 Totale hoogte = HW	mm	4.270	4.270					
10 Vloerhoogte = HP	mm	1.200	1.200					
11 Nuttige lengte = L	mm	12.776	12.776					
12 Nuttige breedte = B	mm	2.670	2.670					
13 Nuttige hoogte = H	mm	2.250	2.250					
14 Oppervlakte	m ²	34	34					
15 Capaciteit	m ³	75	75					
16 Doorgang deur	hoogte = HI	mm	2.200					
	breedte = BI	mm	6.378					
17 Gemiddelde Tarra	t	15	14,5					
18 Toelaten last	t		A	B	C	A	B	C
			17	21	25	17,5	21,5	25,5
		S	17	21	25	S	17,5	21,5
19 Geconcentreerde lasten die niet mogen overschreden worden		m	t		m	t		
	a a	1,5	14		a a	1,5	14	
	b b	3	16		b b	3	16	
20 Minimum bochtstraal	m	120	120					
21 Aantal beweegbare panelen voor bescherming der lading		2 × 10	—					
22 Maximum druk toegelaten in luchtkussen	kg/cm ²	0,6	—					
23 Aantal hechtringen in bodem		2 × 6	2 × 6					

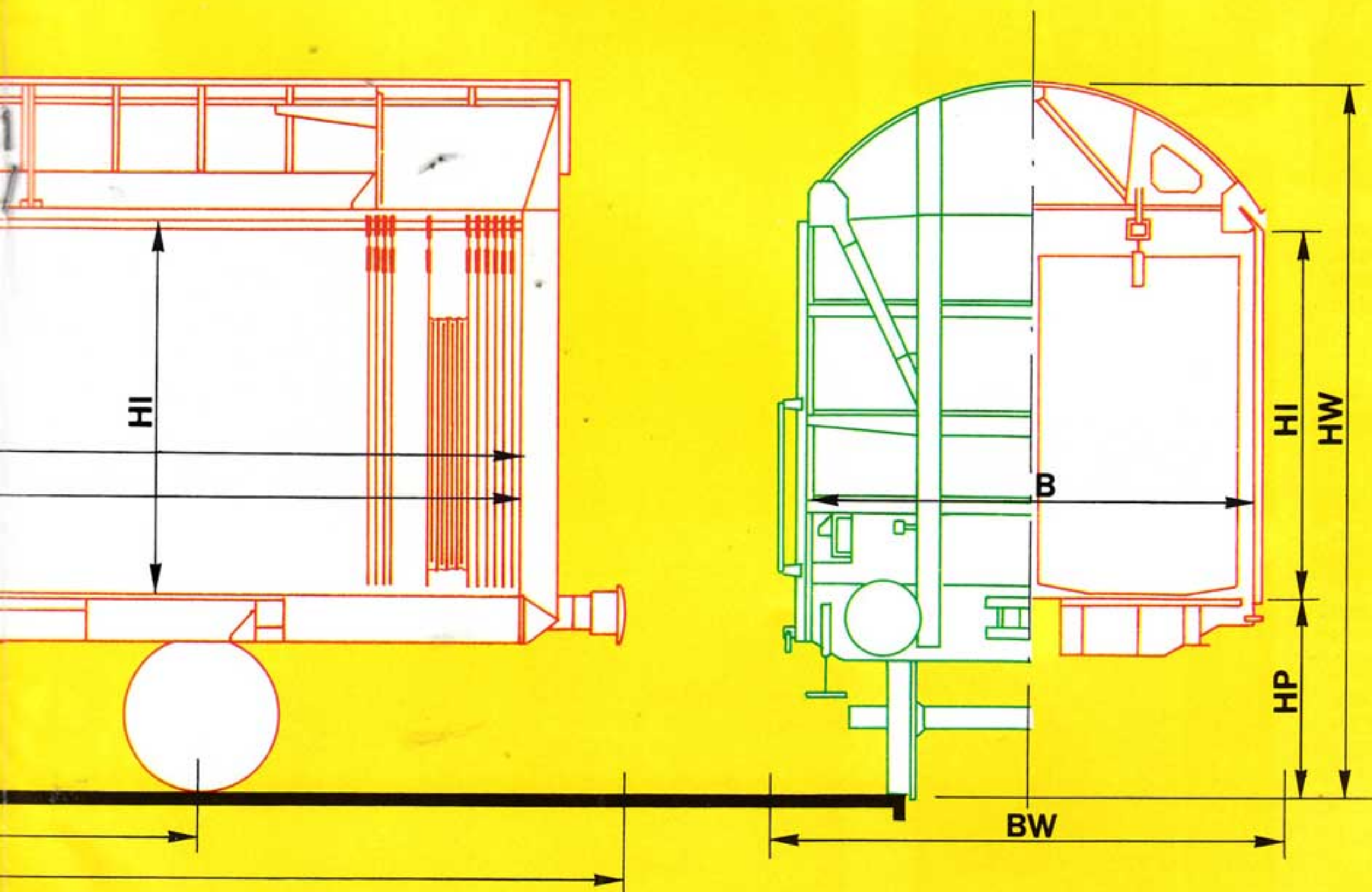
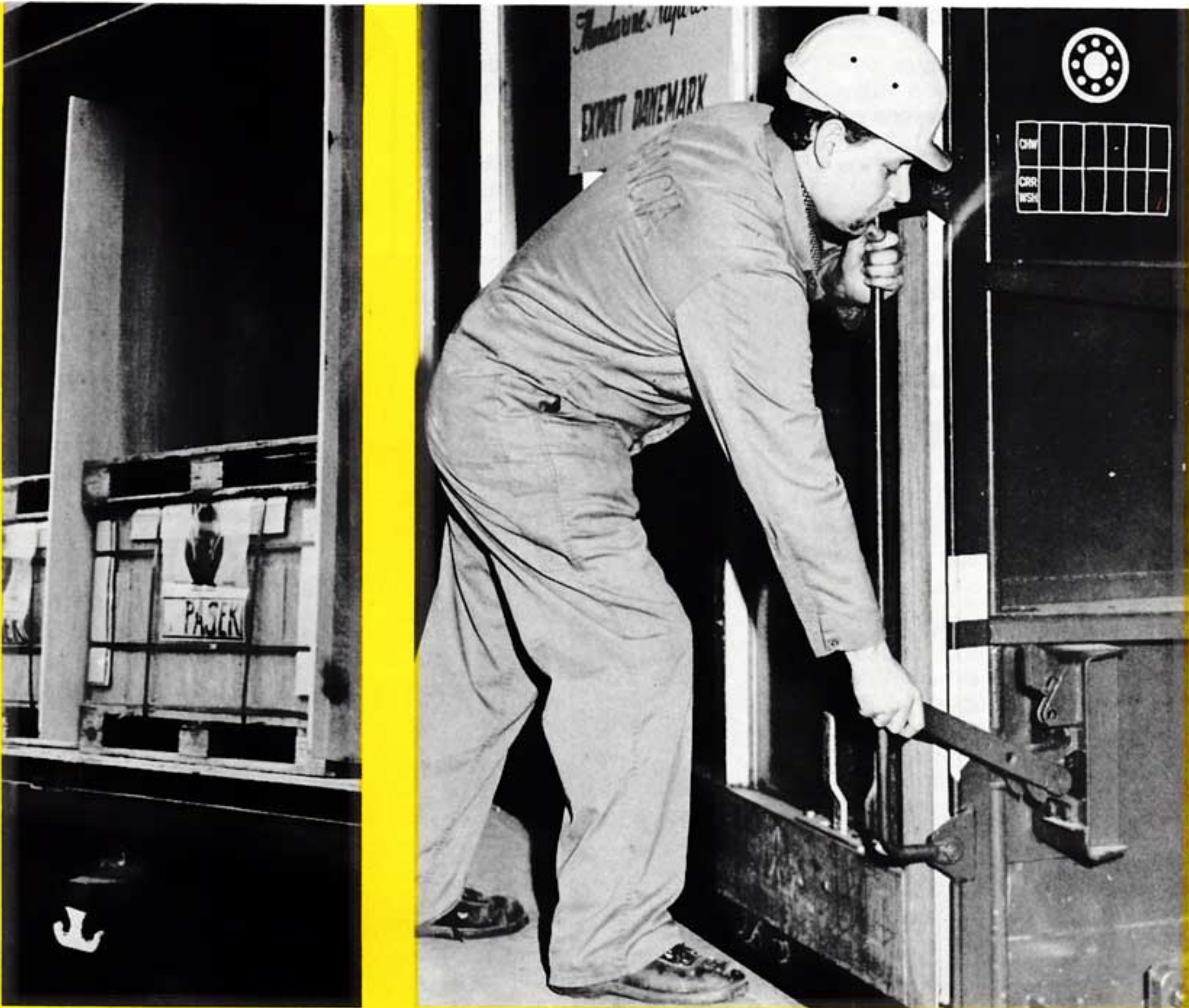
Voor technische inlichtingen :

Behandeling van vervoer van goederen - Dir. E 15-1

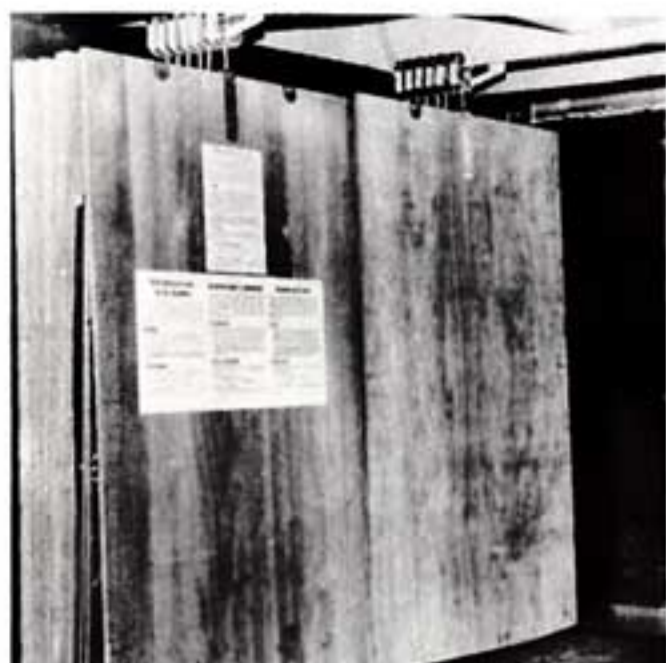
Tel. 02-523.80.80 Toestel 2139



2 1^e cijfer van de reeks nummer : 2



gesloten wagen met schuifwanden



5. Nadat de laatste palet binnen is, de opengebleven ruimte opvullen door de kussens op te blazen (ze kunnen 20 tot 50 cm uitzetten). Daarna de wanden sluiten.

... en het lossen van de Hbis

Het lossen gebeurt in omgekeerde volgorde.

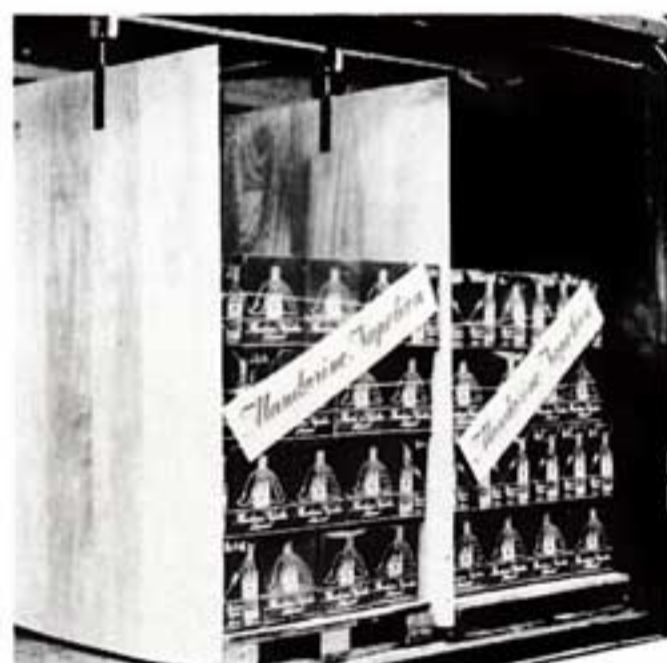
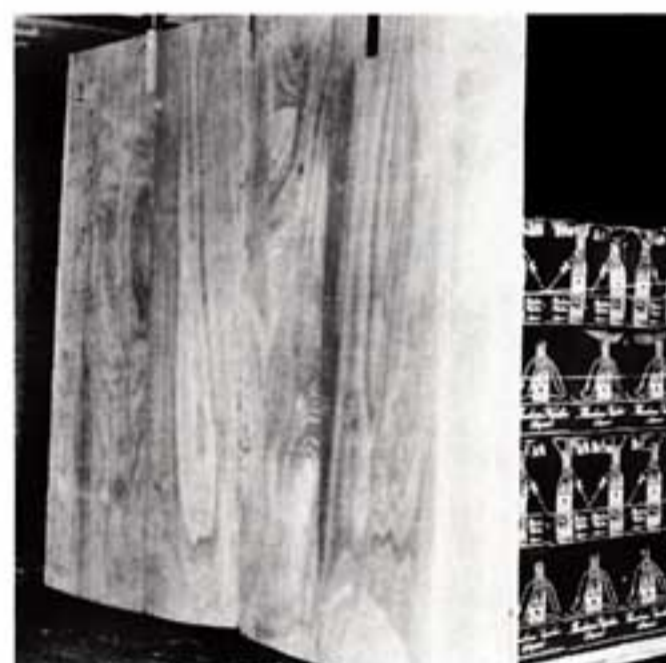
In de eerste plaats laat men de kussens leeglopen, om te voorkomen dat de panelen worden losgerukt. Vervolgens laadt men de pallets uit, te beginnen met die in het midden van de wagen.

Opgelet voor kussens en panelen

De kussens hebben een ventiel dat gelijkenis vertoont met dat van een vrachtwagenband. Men kan er een slang op aansluiten die verbonden is met een vaste installatie, een compressor of een fles met samengeperste lucht of stikstof. In verband

daarmee zijn op de binnenkant van de kopwanden technische inlichtingen aangeplakt.

De kussens zijn door multiplexpanelen en door een rubberbalg beschermd. De zijkant van de luchtkussens blijft evenwel zichtbaar. De gebruikers worden tot voorzichtigheid gemaand: het rubber is wel sterk, maar sommige snijdende of puntige voorwerpen zouden de kussens toch kunnen beschadi-



Enkele tips voor het laden

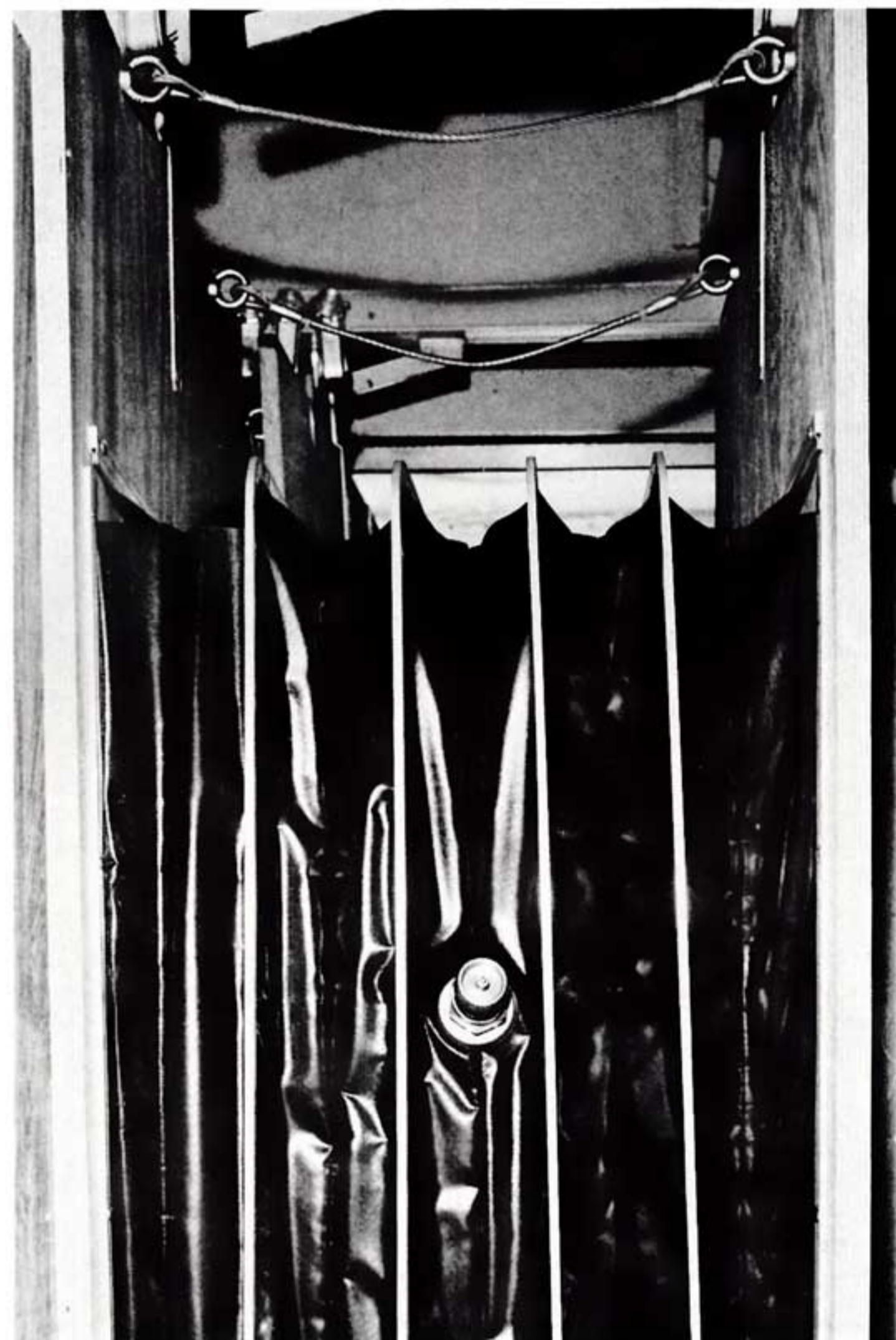
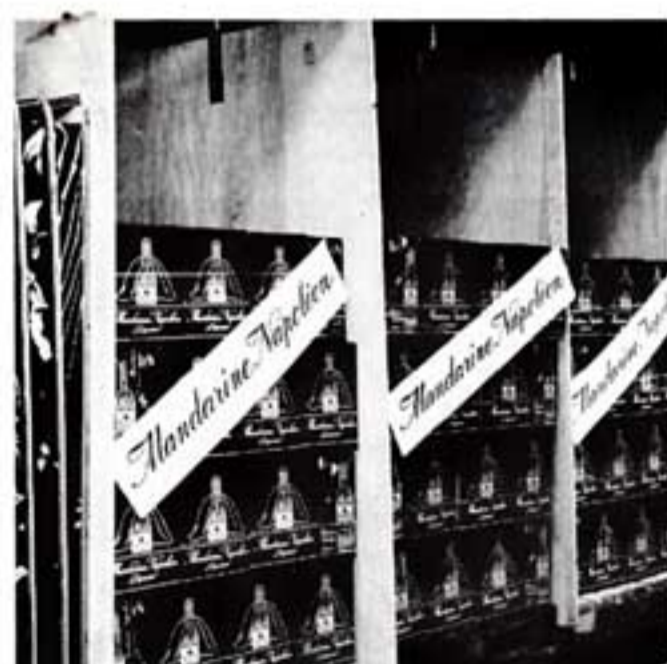
De bescherming van de goederen komt op de eerste plaats. Het is dus wenselijk nauwgezet het hierna beschreven laadplan te volgen.

1. Een wand opschuiven en de panelen en kussens naar het gesloten gedeelte van de wagen verplaatsen.

2. Twee of drie pallets tegen de vrije kopwand laden en er twee beschermingspanelen tegenschuiven.

3. Zo verder laden, met afwisselend twee of drie pallets, tot het open gedeelte van de wagen vol is.

4. De overblijvende kussens en panelen tegen de lading schuiven en dan op dezelfde manier vanaf de tweede kopwand beginnen te laden.



gen. De panelen mogen niet gebroken of gebogen worden, want dan zouden ze onherstelbaar beschadigd zijn. Om dergelijke risico's niet te lopen moet de lading ten minste 0,80 m hoog zijn. Van 0,80 tot 1,20 m moet een lege pallet op de lading gelegd worden.



Inhoud, in liters, van een reservoirwagen.

12 300 l

Eigengewicht.

Het anker doet aan een boot en in 't bijzonder aan een veerboot denken. Het wijst erop dat de wagen enkel voor vervoer met Groot-Brittannië mag gebruikt worden.



12,600 kg
38,5 t

Teller : eigengewicht,
Noemer : maximum remgewicht van de handrem.

Vloeroppervlakte van de wagen.

Laadlengte van de wagenvloer.

18.0m

Een wagen met dit opschrift behoort tot de Europese gemeenschap voor uitwisseling van wagens. Hij is in ieder geval toegelaten in het internationaal verkeer en draagt dus ook het teken RIV.

Wagennummer, met controlecijfer na het streepje. Het eerste cijfer komt overeen met de reeksletter van de UIC-codificatie. Het hangt dus af van het wagentype.

10.50m

Wagentype volgens de codificatie van de Internationale Spoorwegunie (UIC). Iedere letter wijst op een voornaam kenmerk van de wagen.

Twee pijlen en een afstand : het betreft de radstand. Er kunnen zich twee gevallen voordoen :

— het opschrift staat op de langsliggers : dan gaat het om de radstand of de hartafstand van de draaistellen;

— het staat op de draaistellen : dan gaat het om de afstand tussen de uiterste assen van de draaistellen.

Het laadprofiel

Het laadprofiel geeft, met de volstrekt noodzakelijke veiligheidsmarge, de maximumafmetingen der ladingen om ze zonder gevaar te kunnen vervoeren.

De Belgische afzender moet steeds het kleinste laadprofiel in acht nemen dat op de volledige reisweg voorkomt.

Drie laadprofielen komen voor hem in aanmerking :

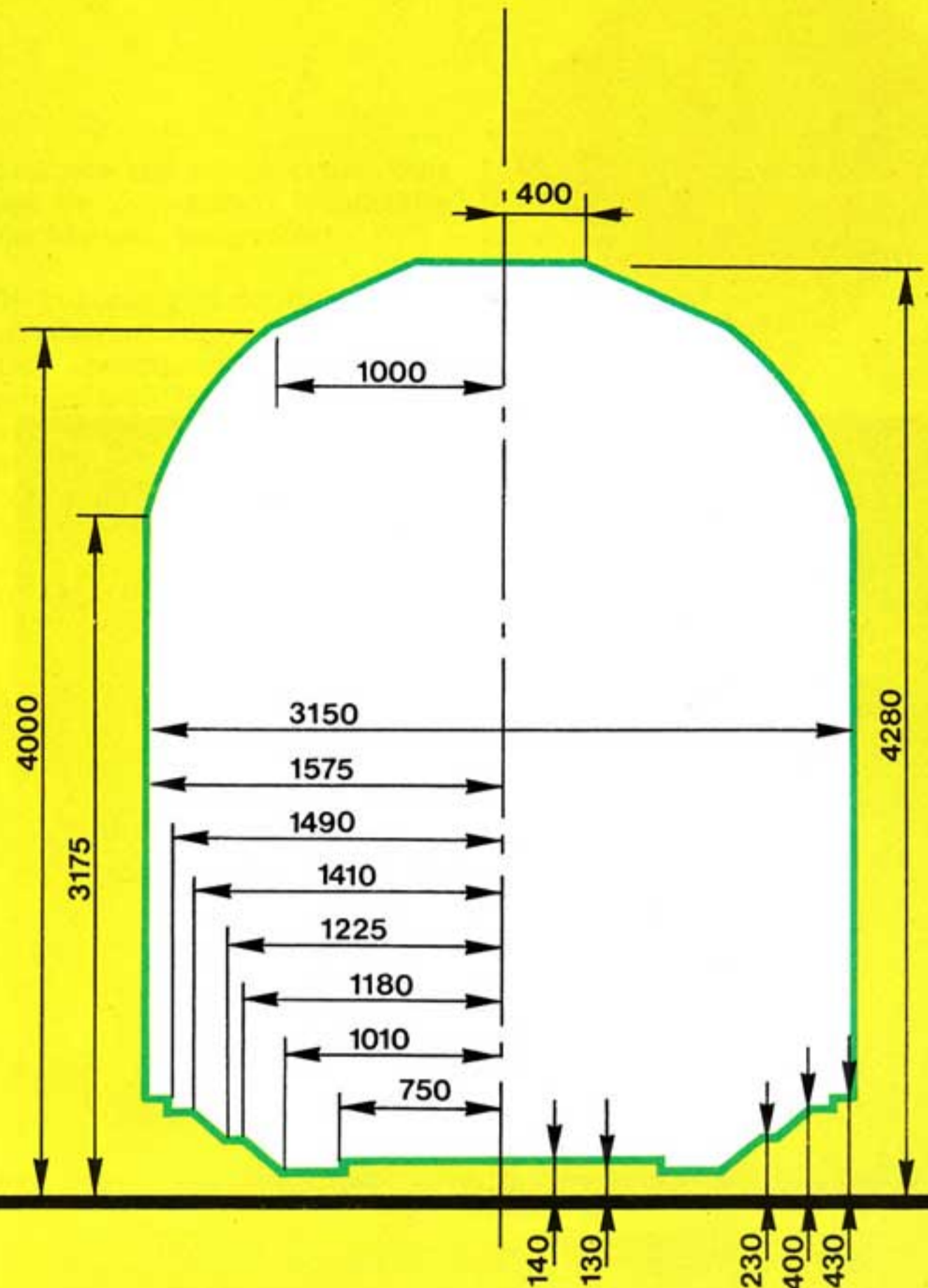
— het Belgische voor de zendingen in België en naar bepaalde vreemde netten, waaronder het Duitse, het Nederlandse en het Luxemburgse spoorwagennet (hun laadprofiel is groter dan het Belgische);

— het Internationale voor de zendingen naar Frankrijk en naar andere vreemde netten via Frankrijk, dat het kleinste laadprofiel heeft. (Het Italiaanse en het Zwitserse laadprofiel zijn kleiner dan het Belgische, maar groter dan het Franse);

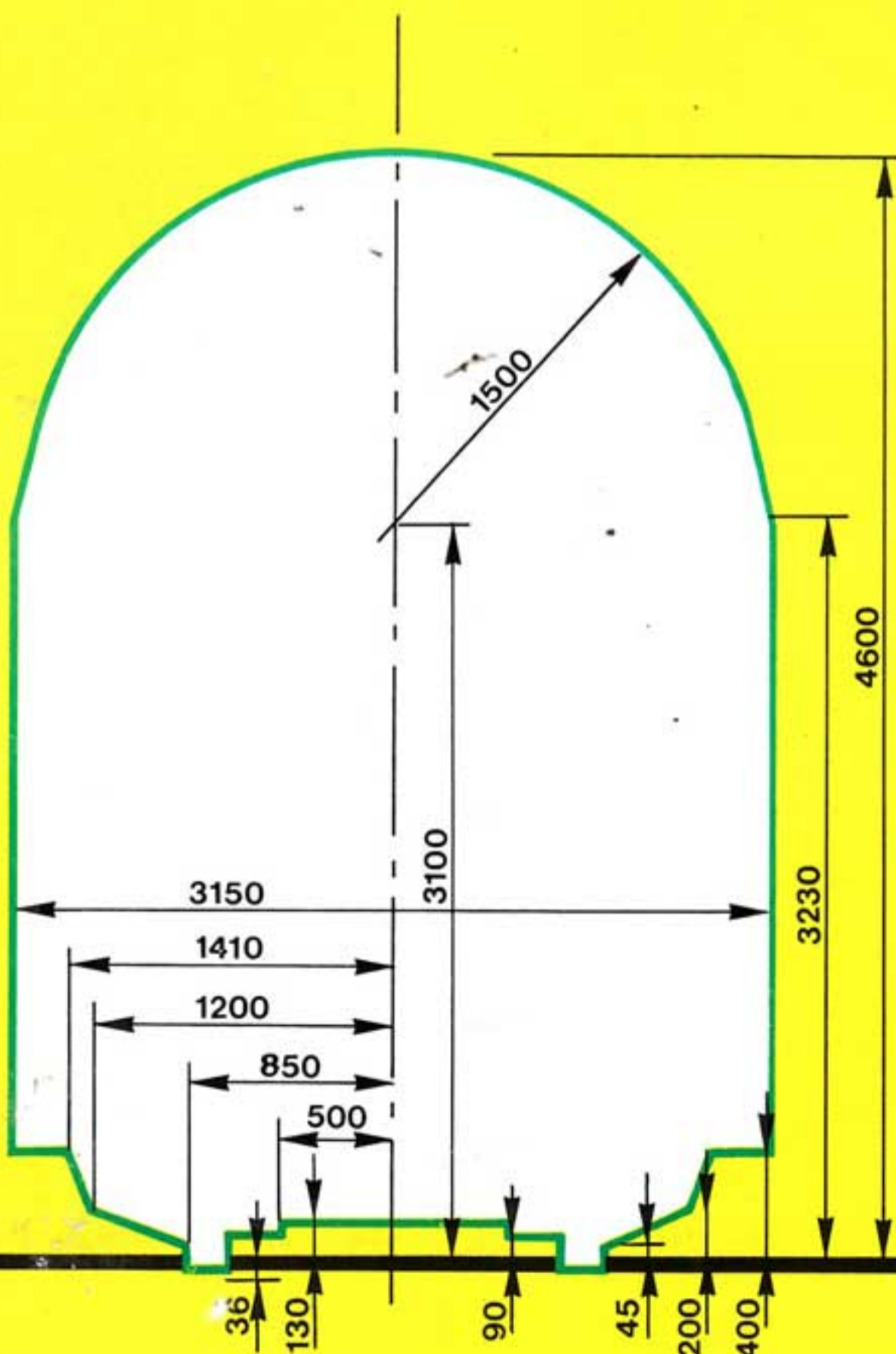
— het Britse voor zendingen per veerboot naar Groot-Brittannië.

Er rijzen dus geen problemen voor de gesloten wagens. Indien u echter aarzelt voor de platte of open wagens, neem dan contact met de Dienst Behandelingen-Vervoer. Zijn adres werd reeds eerder vermeld.

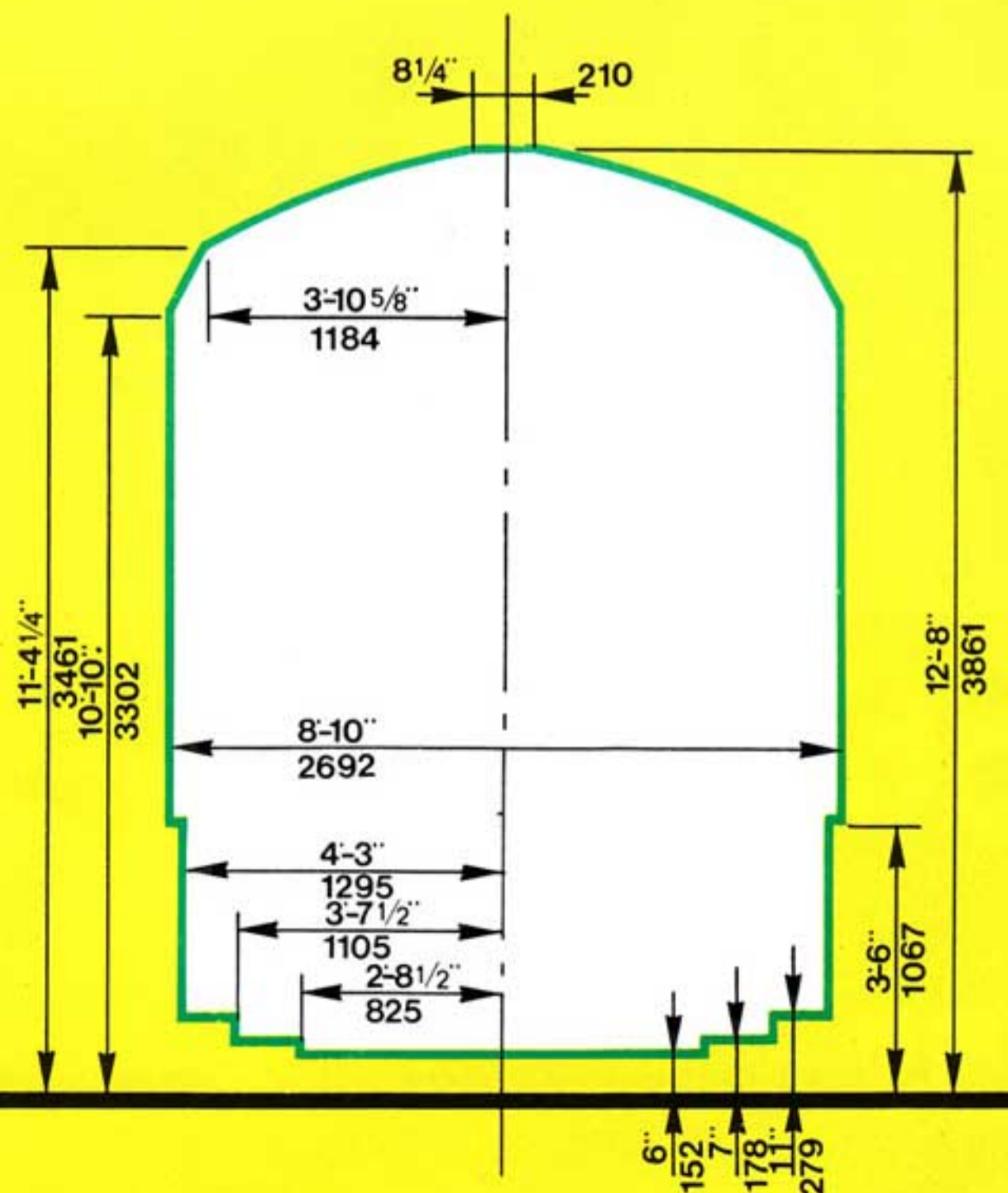
internationaal laadprofiel



Belgisch laadprofiel



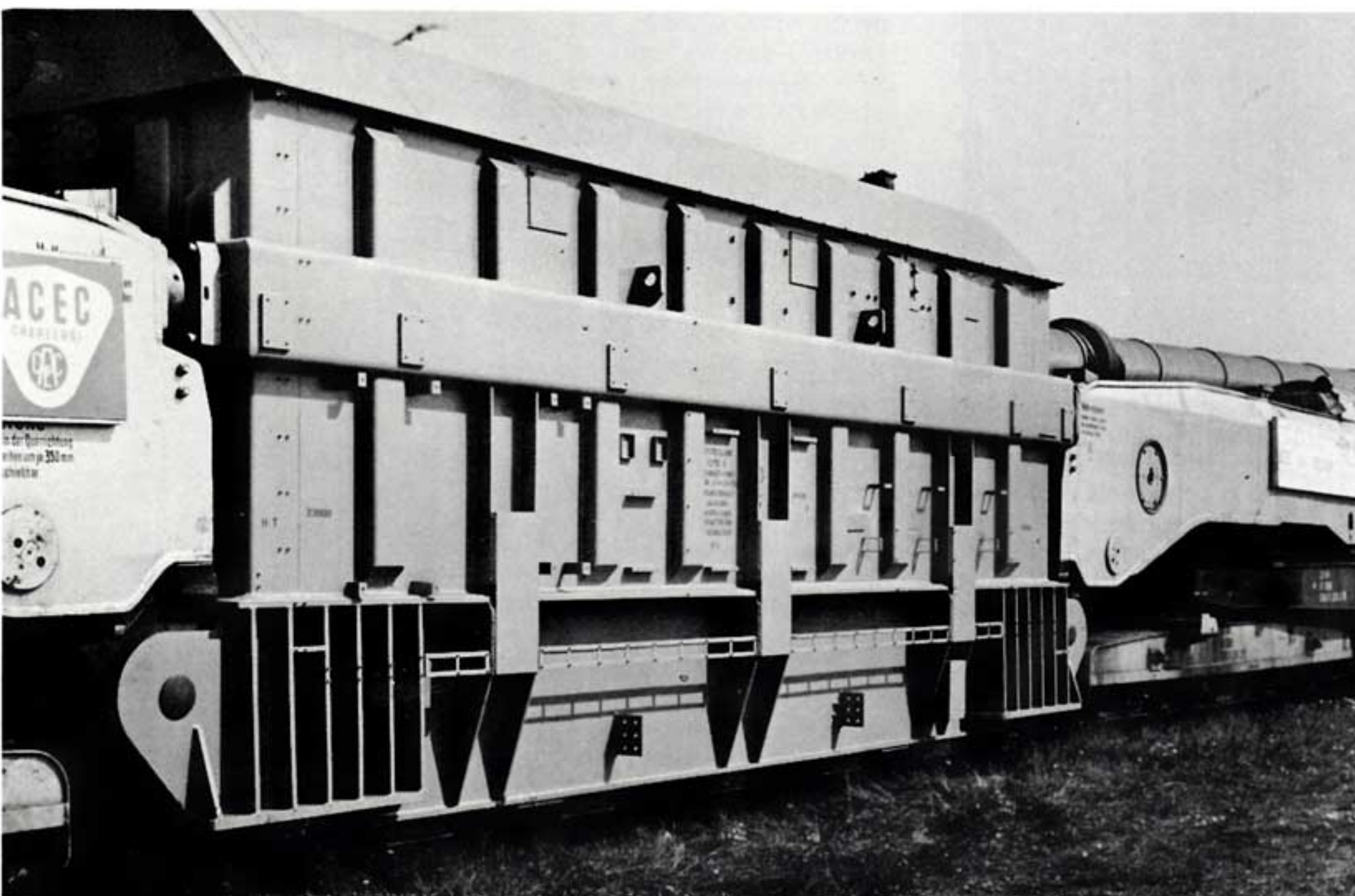
Brits laadprofiel



Buitengewone zendingen



De Belgische Spoorwegen vervoeren ook allerlei omvangrijke voorwerpen die al dan niet in regelmatige treinen kunnen opgenomen worden.



Het feit dat er een laadprofiel geldt, betekent niet dat goederen waarvan de afmetingen buiten de vastgestelde grenzen vallen, niet per spoor kunnen vervoerd worden.

Die zendingen worden dan „buitengewone zendingen” genoemd en vergen een voorafgaande studie.

Massieve en zware stukken of voorwerpen met grote afmetingen — bij voorbeeld transformatoren, reservoirs, ... — worden met gespecialiseerd materieel vervoerd: draaistellen, kuilwagens, enz. Ook die enkele niet alledaagse wagens staan ter beschikking van de klanten. Hun beschrijving en alle inlichtingen erover kunnen verkregen worden bij de Directie van het Materieel, waarvan het adres bij het begin van deze steekkaart is vermeld.

Laden van wagens

De lijnen van de spoorwegen zijn inzake asdruk en tonmetergewicht van de wagens in de volgende categorieën ingedeeld:

A	B	C
22t	26t	29 ⁵ t

Categorie	Grootste asdruk	Grootste tonmetergewicht
A	16 t	4,8 t/m
B 1	18 t	5,0 t/m
B 2	18 t	6,4 t/m
C 2	20 t	6,4 t/m
C 3	20 t	7,2 t/m
C 4	20 t	8,0 t/m

De toelaatbare belading voor een gegeven wagen is op de zijwand aangeduid in een tabel waarvan hierna twee voorbeelden zijn afgebeeld. Ze hangt af van de te berijden netten (zie de voor elk net geldende letter) en van de gewenste snelheden.

A	B1	B2	C
43.0t	49.0t	51.0t	59.0t
S 43.0t	49.0t	51.0t	59.0t

Letter B geldt voor de lijnen van de categorieën B 1 en B 2 en letter C voor de lijnen C 2, C 3 en C 4.

De lijnen van het Belgisch net vallen in categorie C, zodat de hoogste beladingen toegelaten zijn.

De stations kunnen u alle nuttige inlichtingen verstrekken in verband met de categorieën van de lijnen van de verschillende netten waarover u uw zending wil laten lopen.

De tekens S en SS zijn internationale tekens voor wagens die respectievelijk met een snelheid van 100 en 120 km/h mogen rijden.

De „Trans Europ Express“-goederentreinen (TEEM, doorgaande treinen die aan de grens niet stoppen) rijden 100 km/h. Om de toelaatbare belading te kennen van de wagens die u daarin wenst te laten lopen, hoeft u enkel de overeenstemmende waarde naast de letter „S“ van de tabel af te lezen.

Het teken „SS“ (120 km/h) staat slechts op een zeer klein aantal wagens, bij voorbeeld op wagens die in autoslaap-treinen lopen voor het vervoer van personenwagens.


Ingevolge wijzigingen aan de wagens kunnen de toelaatbare beladingen van S- en SS-wagens verhoogd worden.

	m	t	▲
a-a	2	32	33
b-b	5	35	38
c-c	9	36	44
d-d	15	44	55 ^S
e-e	18	55 ^S	24

Lastverdeling

Voor geconcentreerde lasten bestaan er maximumwaarden die niet mogen overschreden worden voor een gegeven lengte van de lading.

Die opschriften zijn als volgt op de wagen aangebracht:


Voor lasten die rechtstreeks op de wagenvloer of op meer dan twee in de dwarsrichting van de wagen (d.w.z. evenwijdig met de assen) gelegde steunen rusten is de last onder het teken  aangeduid.

De in aanmerking te nemen lengte is:

— die van het steunvlak, voor een rechtstreeks op de vloer gelegde last (schema 1);

— de afstand tussen de uiterste steunen, wanneer die steunen tussen de assen of draaistelspillen gelegen zijn (schema 2);

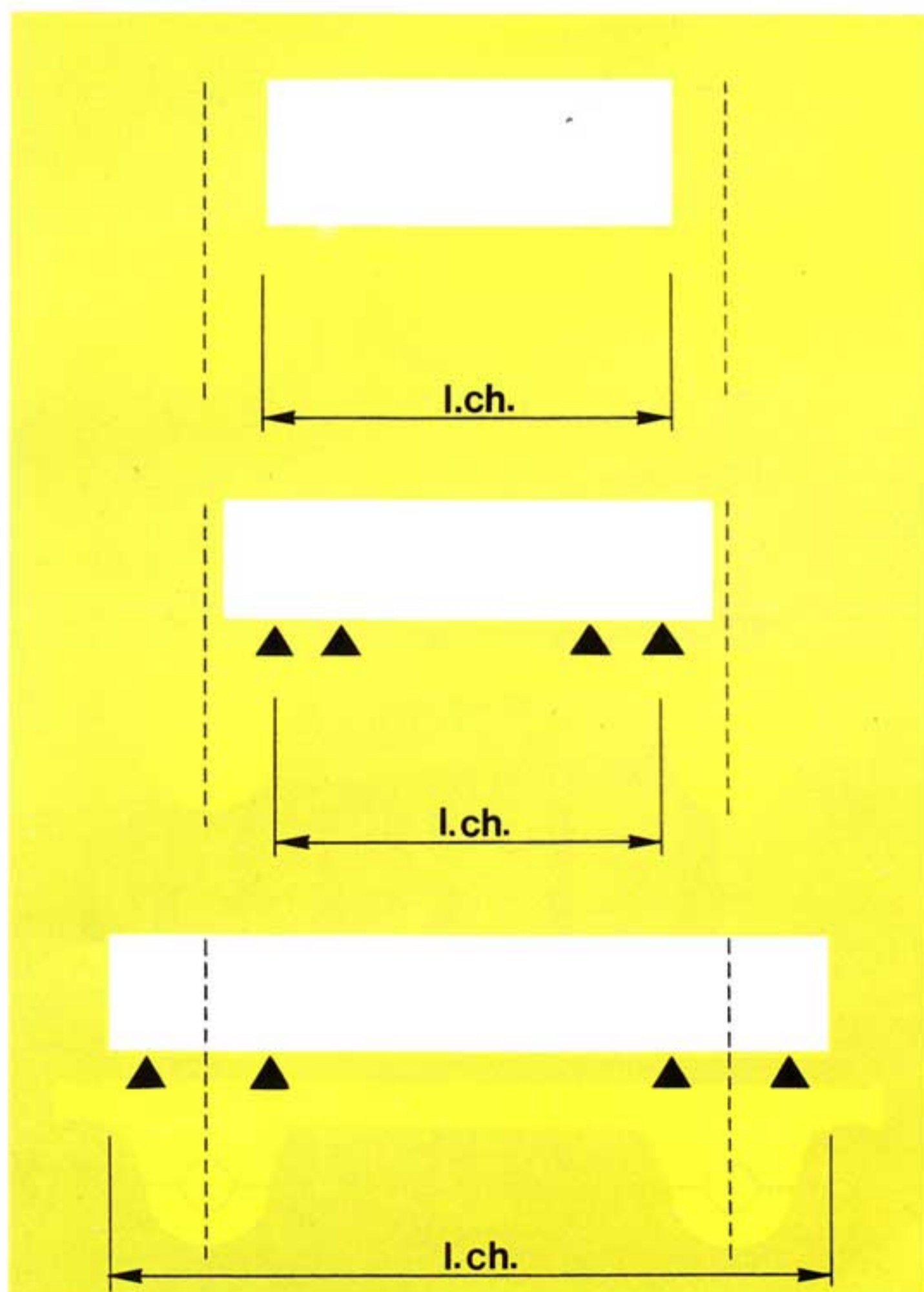
— de totale lengte van de lading, wanneer de uiterste steunen boven of voorbij de assen of draaistelspillen liggen (schema 3).

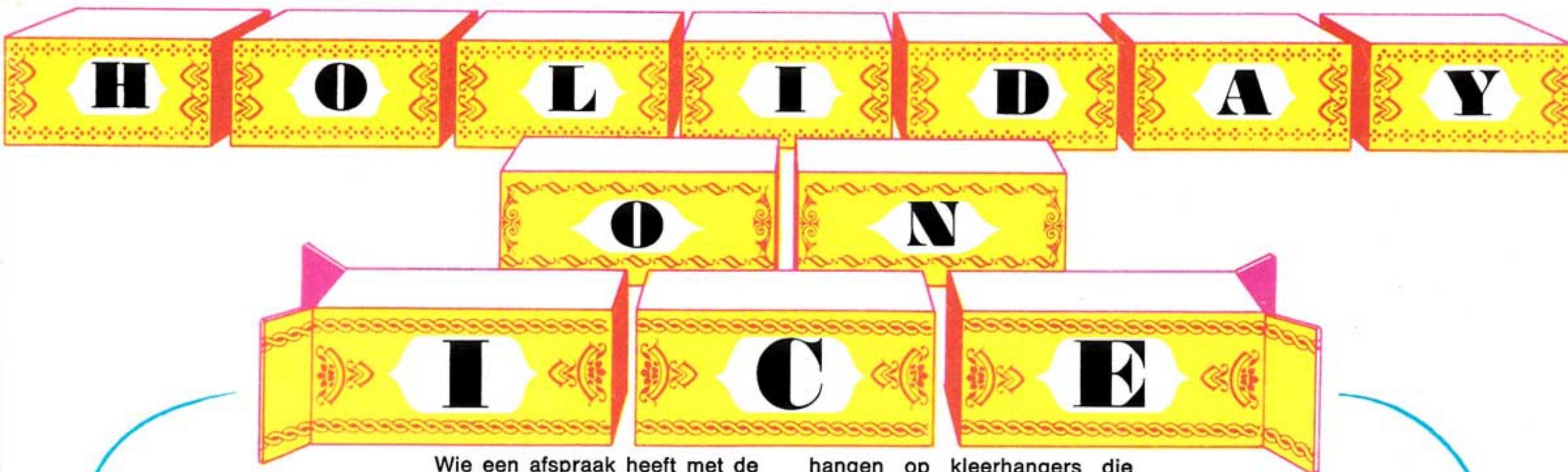
Voor de lasten die op twee in de dwarsrichting van de wagen (evenwijdig met de assen) gelegde steunen rusten, is de maximumlast onder het teken  aangeduid.

De lengte van de geconcentreerde last die in aanmerking moet genomen worden, is de afstand tussen de twee steunpunten.

De letters a-a, b-b, c-c, d-d, e-e verwijzen naar op de langsligger van de wagen aangebrachte merktekens en geven de afstand, in meters, tussen die punten aan.

Volgens onze tabel bij voorbeeld zou de last die tussen de punten b-b en c-c ligt (een lengte van ten minste 5 meter en ten hoogste 9 meter) en die slechts op twee steunpunten rust, niet meer dan 44 ton mogen bedragen.





Wie een afspraak heeft met de directeur van een circus komt in een woonwagen of in een caravan terecht. Dat is heel normaal bij de „circusartiesten“.

Maar wanneer je bij toeval de leiders van Holiday on Ice wil ontmoeten, denk dan maar aan een container. Het is daar dat ze huizen. Holiday on Ice is een grote, reizende spektakelonderneming.

Zo kon in begin december te Charleroi, en met Nieuwjaar te Vorst-Nationaal, het publiek één van die troepen met een zestigtal schaatsenrijders toejuichen.

In feite „draaien“ er in de grote spektakelzalen onafgebroken vier Holiday on Ice-troepen, elk naar een kleur genoemd. Terwijl de blauwe groep te Brussel vertoefde, schaatste de oranje groep te Oslo, de gouden te Münster en de groene te Essen.

Een reizende spektakeltroep moet natuurlijk artistieke prestaties brengen, doch daartoe is er vooral een ijzeren tucht vereist.

De zalen zijn gehuurd, de affiches zijn aangeplakt: men moet de verbintenissen nakomen, men moet spelen. Met andere woorden, men moet de beschikking hebben over de kostuums, de decors, de technische uitrusting, de geluidsinstallatie... en die moeten mee, van stad tot stad.

Alles per container

De verantwoordelijken hebben het reisprobleem opgelost door containers aan te kopen. De blauwe groep heeft er 14. En alles gaat erin. In de eerste plaats, de kunstijsbaan (een op koelmachines aan te sluiten buizenstelsel), waarvan iedere groep er twee heeft (twee dagen om ze te monteren voor de eerste voorstelling).

Ook de kantoren zijn in één van de containers ondergebracht, compleet met telefoon, verluchting, verwarming... kortom alles. De decors bestaan uit elementen die niet langer zijn dan de container. De kostuums zitten in metalen kasten of

hangen op kleeerhangers die men vanuit de geopende container zonder meer achter de coulissen rolt waar de artiesten hun kostuums kunnen aantrekken. Een van de containers werd zelfs ingericht als werkplaats voor de elektriciens van de troep.

Gemiddeld maakt elke troep jaarlijks een dertigtal reizen. Wanneer men maar in één land optreedt, volgen de voorstellingen elkaar ononderbroken op: in één avond wordt alles verhuisd. Wanneer men een grens over moet, wordt er een avond verpoosd, kwestie van afstand. Dat was nu het geval op 8 december. Zondag 7, laatste voorstelling te Charleroi; de containers werden naar Châtelineau gereden; in de terminal werden ze op de wagens gehesen, 's morgens om 8 uur vertrok de trein naar Duitsland en dinsdagavond werden de schaatsen aangebonden.

Per spoor

Waarom containers? Omdat het de beste en de eenvoudigste manier van reizen is. Bill Stewart, leider van de blauwe troep vertrouwde ons toe dat, op het stuk van vervoer, zijn voorkeur uitgaat naar het spoor: al de containers worden samen vervoerd, de dienstregeling staat vast en er wordt niet van afgeweken, Intercontainer (in België Interferry, dochtermaatschappij van de NMBS die belast is met het containerverkeer) zorgt voor alles. Die mensen kunnen met containers over de baan!

Het lijkt geen twijfel dat voor de nauwkeurig uitgestippelde reizen van Holiday on Ice, waarvoor elke minuut kostbaar is, de spoorweg het best uitgeruste, het best georganiseerde en het veiligste vervoermiddel is.

Mocht er dan nog een probleem rijzen dan kan de spoorweg het snel verhelpen want hij heeft een uitgebreid park rollend materieel, hij kan met verrijdbare hefwerktuigen zonder moeite containers van gemiddeld 8 ton verplaatsen en bij alle weersomstandigheden heeft de trein de baan steeds vrij.





DE HEER EVERAERT VERTEGENWOORDIGT DE NMBS TE LUXEMBURG

Met de benoeming van de heer Dury te Parijs was de post van handelsagent van de NMBS te Luxemburg vacant.

De heer Albert Everaert werd nu als nieuw titularis aangeduid.

Na zijn debuut in de diensten van de exploitatie, kon de heer Everaert zich als adviseur gedurende meer dan 12 jaar vertrouwd maken met de commerciële problemen van de NMBS en in het bijzonder met de marktstudie. Deze ervaring zal hem ongetwijfeld te pas komen in het Groot-Hertogdom.

Wij wensen de heer Everaert een vruchtbare activiteit in zijn nieuw werkgebied en wij maken van de gelegenheid gebruik om het adres van het agentschap in herinnering te brengen.

Représentation commerciale des Chemins de fer belges,
Place de Paris, 2
Luxembourg.
Tel. 48.83.63.



NOG EEN VERWEZENLIJING TEN GUNSTE VAN SPOORWEGREIZIGERS

Op donderdag 5 februari 1976 werd aan de Denderstraat te Aalst en in de nabijheid van het spoorwegstation, een nieuwe parkeergelegenheid geopend.

Deze parking met 386 standplaatsen werd ingericht door het plaatselijk stadsbestuur, op gronden van de NMBS, met het inzicht de parkeermoeilijkheden van de wijk uit de weg te ruimen. Het spreekt vanzelf dat terzelfdertijd de pendelaars van Aalst en

omgeving, die dagelijks per spoor naar Brussel of Gent reizen, er ook gelegenheid zullen vinden om hun auto te stallen onder zeer gunstige voorwaarden.

De spoorwegreizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs kunnen rechtstreeks, vanuit de parkeerplaats, de perons van het station bereiken.



GROTE PRIJS EN BELGISCHE OSCARS VAN DE VERPAKKING

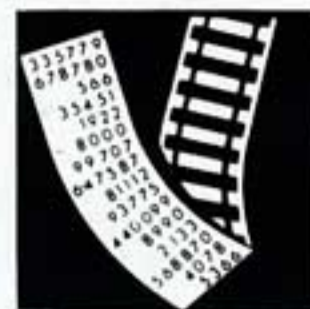
Binnenkort zal het Belgisch Verpakkingsinstituut voor de vijfde keer haar „Grote Prijzen“ van de verpakking toekennen.

Het doel is „industrieën en ondernemingen aanmoedigen en belonen welke, ten verschillende titels, door hun verwezenlijkingen op verpakkingsgebied, bijdragen tot het op de voorgrond brengen van de voedings- en industriële produkten, tot het bevorderen van de uitvoer door een betere bescherming van onze nationale produkten, alsook tot het vergemakkelijken van de handelsbetrekkingen en tot het bekomen van een meer rationele distributie van de consumptiegoederen.“

Een vooruitgang boeken of een gelukkige en spitsvondige oplossing geven aan een bepaald verpakkingsprobleem, ziedaar de beoordelingscriteria voor het toekennen van de „Grote Prijzen“. De Oscars worden volgens nog strengere criteria aan de Grote Prijzen toegekend.

De overhandiging der prijzen zal plaats vinden op 20 mei e.k., tijdens de plechtige opening van het 5e PROPAC-salon. De bekroonde verpakkingen zullen er tentoongesteld worden en genieten aldus van een niet te versmaden kwaliteitsreclame.

Of u nu al dan niet deelneemt aan deze wedstrijd, het Belgisch Verpakkingsinstituut kan u steeds helpen bij het oplossen van uw verpakkingsproblemen. Wend u tot het BVI, Picardstraat 15, te 1020 Brussel. Tel. 02/427 25 83.



INTERNATIONAAL DUIJS-BELGISCH TARIEF NR. 6600

De talrijke wijzigingen (32 vervolgen) welke er sedert de laatste uitgave van dit tarief op 1.5.1969 aangebracht werden, maakten de wederuitgave van het internationaal tarief voor het vervoer van goederen tussen Duitsland en België (DBGT nr. 6600) op 1 januari 1976 noodzakelijk.

Van deze gelegenheid werd er gebruik gemaakt om bepaalde aanpassingen te doen

1. Deel I. (Algemene bepalingen)

a) aanpassing aan de bepalingen van de UIC fiche 211 wat betreft:

- de voorwerpen met buitengewone lengte waarvoor het gebruik van meerdere wagens noodzakelijk is;
- het tarragewicht van de stapelborden (pallets) dat in aanmerking te nemen is;
- het afschaffen van de minima gewichten voor het vervoer in containers;
- allerlei wijzigingen van redactionele aard.

b) de minima gewichten welke in aanmerking te nemen zijn voor zendingen op wagens van bijzondere constructie, worden vermeld in de § 4 (in plaats van de § 20) en worden bovendien in de vorm van een tabel voorgesteld.

2. Deel II (Klasse-indeling van de goederen)

In afwachting dat de nieuwe internationale naamlijst der goederen (NCM) zal verschijnen, is de wederuitgave overeenkomstig de bestaande basis opgesteld.

Er bestaat echter geen samenvoeging meer van de klassen DB en NMBS. De klassen zijn afgestemd op de binnentarieven (voor de DB: klassen A, B en C, voor de NMBS: klassen 1 tot 4).

3. Deel III. (lijst der stations en vrachtprijstabelen)

De lijst met de Duitse en Belgische stations die voortdurend moest gewijzigd worden, is in de nieuwe uitgave niet meer opgenomen.

Het tarief is thans van toepassing op het vervoer naar of van alle Duitse en Belgische stations en de nodige aanduidingen inzake dienstbestemmingen en afstanden dienen in het EGKS-tarief 9001 opgezocht te worden.

De vrachtprijstabelen zijn nog in hun vroegere vorm opgenomen. Wat het Belgisch parcours aangaat, is er rekening gehouden met de tariefverhogingen die vanaf 1.1.1976 van kracht zijn, zowel wat de algemene barema's als de forfaitaire taksen betreft welke tussen de grenspunten en de overeenstemmende grensstations van toepassing zijn (Deel I en S.T. 6632).

4. Deel IV. (Speciale tarieven)

Over het algemeen werden er aan de speciale tarieven alleen maar wijzigingen

van redactionele aard aangebracht alsmede enkele aanpassingen wat de vorm aangaat zonder dat er evenwel inzake de inhoud belangrijke wijzigingen uit voortvloeien.

De speciale tarieven 6621 (ex 32) voor het vervoer van aardappelen en 6647 (ex 82) voor het vervoer van rooster- en traliewerk, zijn echter afgeschaft omdat ze niet meer gebruikt werden.

SCANDINAVISCH-BELGISCH GOEDERENTARIEF - NR. 9151 (ex 9163)

Het tarief 9151 is het Scandinavisch-Belgisch goederentarif waaraan zes netten deelnemen, namelijk de NSB, de SJ, de DSB, de DR, de DB en de NMBS.

Bedoeld tarief is opgesteld voor het vervoer van **bepaalde** goederen bij volledige wagenladingen tussen Deense, Noorse en Zweedse stations enerzijds en Belgische stations anderzijds.

Het omvat in totaal tien artikelentarieven (speciale tarieven). Deze zijn van toepassing zelfs indien zij niet in de vrachtbrief aangevraagd worden behalve indien andersluidende beschikkingen in sommige speciale tarieven voorkomen.

De vrachtprijzen blijven een gans jaar geldig en bevatten de kosten voor het vervullen van de douaneformaliteiten. Hierop dient evenwel een uitzondering gemaakt voor de N.M.B.S. en SJ. Een lijst met de vrachtprijzen voor het gebruik van de ferryboats is eveneens in dit tarief opgenomen.

Op 1 januari 1976 verscheen er een nieuwe uitgave welke deze van 1 januari 1971 vervangt.

Buiten de aanpassing van de tariefverhogingen der deelnemende netten, werd er van deze gelegenheid gebruik gemaakt om:

— een nieuw speciaal tarief voor gloeilampbollen en glaswerk voor verlichtingsdoeleinden op te nemen.

— de bijzondere tariefbepalingen voor stapelborden (pallets), deel I, § 14.3, aan te passen;

— de bijzondere lokale bepalingen (deel III, afdeling 1) aan te passen. Volgende Zweedse stations werden er aan toegevoegd: Avesta Norra, Boliden, Johannedal, Motala Electrolux, Mönsterås Bruk en Mörrums Bruk.



trein + fiets

**16 VERHUURSTATIONS
74 INLEVERINGSSTATIONS
PRIJS PER DAG: 75 F
VAN 3.4.76 TOT 1.11.76**

LAY-OUT H. DE WINTER FOTO F. PUTMAN

FIETS U FIT

Echt Fijn...Volkomntie per trein



ab AGENCE BELLUX *Mattens.U.*

RAILTOUR en FTS reizen

