

4/76 OKTOBER

SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN





Dank zij de avondtrein maakt u een goede indruk.

4/76



DE SPOORWEG VAN DE GEMEENSCHAP

Het koninklijk bezoek van 10 juni II. was de eerste in een reeks manifestaties georganiseerd ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de NMBS.

Z.M. de Koning, die ontvangen werd in de hoofdzetel van de spoorwegen waar een retrospectieve tentoonstelling plaats vond, was aandachtig toehoorder bij de toespraken van M. J. Chabert, Minister van Verkeer, en Ridder de Spot, eerste vice-voorzitter van de NMBS. Uit deze toespraken lichten wij twee passages die de huidige ingesteldheid bijzonder goed situeren.

Van Mijnheer Chabert :

Het streven naar rationeel en zuinig beheer tijdens de voorgaande decennia zal ook in de toekomst het beleid van de Spoorwegen moeten kenmerken.

Dit betekent evenwel niet — en als Minister van Verkeer wens ik zulks duidelijk te onderstrepen — dat de spoorinfrastructuur zou worden ontmanteld. In de huidige economische omstandigheden moeten wij de waarde van de spoorwegprestaties ernstig berekenen. Wel moeten wij er ons voor hoeden de maatstaf „economisch rendement” toe te passen op sectoren waar een belangrijke sociale rentabiliteit wordt nagestreefd.

Wij mogen m.a.w. de helft van ons spoorwegnet niet prijsgeven, omdat alleen het overige deel een vooropgestelde rendementsgrens bereikt. Zou het aanvaardbaar zijn mocht voor de suikerbieten uit de Westhoek spoorvervoer zijn uitgesloten zonder geldig alternatief of mocht een spoorreis naar de Ardennen niet meer mogelijk zijn?

Mijnheer de Spot voegt eraan toe :

Betreffende de toekomst blijkt het heel nuttig enkele elementaire feiten te herhalen :

- *het Belgisch spoorwegnet behoort toe aan de gemeenschap;*
- *de NMBS, belast met de exploitatie van dit net, behoort eveneens toe aan de gemeenschap;*
- *het net en de NMBS bestaan dus slechts om de door de gemeenschap uitgestippelde taak te verwezenlijken.*

De toekomst van de Belgische Spoorwegen zal dus die zijn die de Natie zal voorschrijven.

Voor ons deel menen we dat welke ook de vorm ervan moge wezen, deze rol belangrijk zal zijn.

INHOUD



B-NIEUWS

Expo-treinen : 6
 Vak 27 : 12-13
 UIC-frank : 14
 De NMBS in Oost-Duitsland : 14
 Parkeerplaatsen te Antwerpen : 15
 B.I.C. : 15



ONDERNEMING

Massavervoer : 3
 Ertsen in de haven : 5
 Vreedzame torpedo's : 7
 Buitengewone vervoeren : 8-9



UITRUSTING

Dank zij de technologie de kostprijs verlagen : 10-11



TOERISME

Wintervakantie : 14

SPOORNIEUWS

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

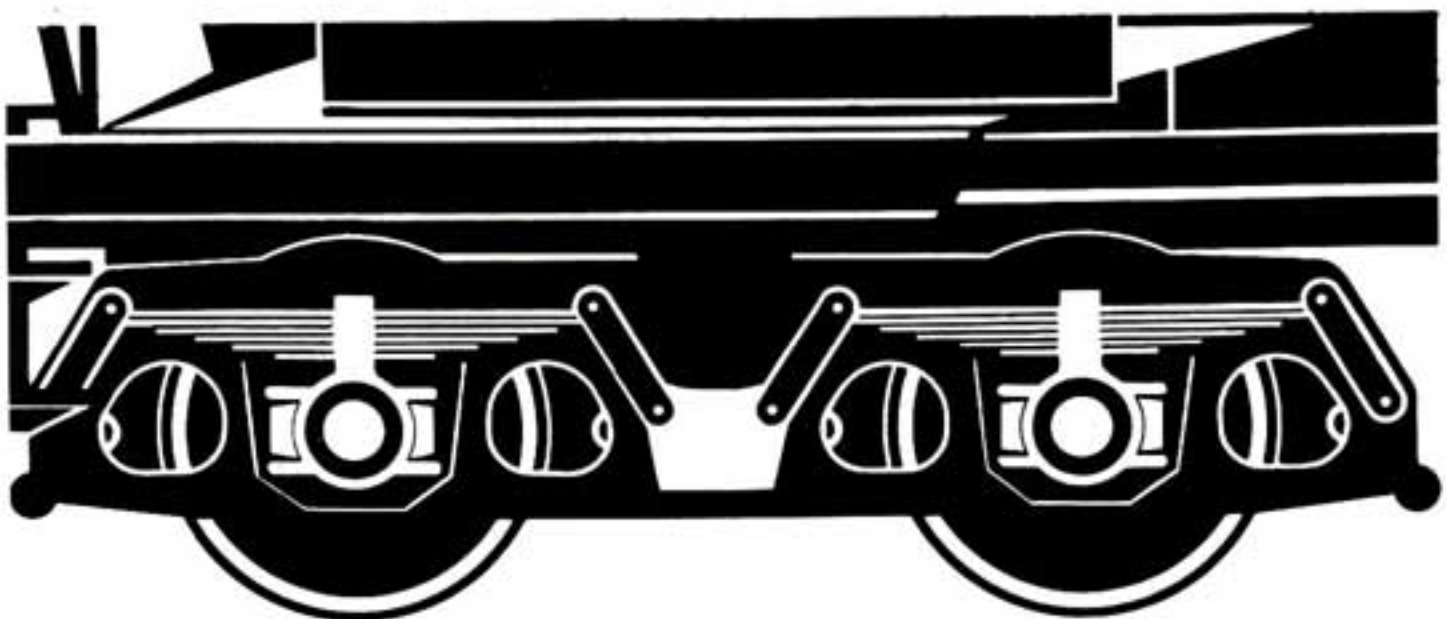
Verantwoordelijke uitgever:
 F. LEBOUTTE - BRUSSEL

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

FOTO'S
 NMBS 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14
 Algeco : 10, 11



MASSA- VERVOER



De cijfers kunnen geen duidelijker taal spreken: de inbreng van de mijn-, metaal-, ijzer- en staalsectoren in het goederenvervoer per spoor is aanzienlijk, 75% van het totaal!

De produkten worden niet alleen vervoerd bij wagenlading, maar, nog beter, met gesloten treinen die elk duizend ton en meer van een zelfde goed vervoeren.

De geritmeerde pendeldiensten tussen de havens of de winplaatsen, enerzijds, en de verwerkingscentra, anderzijds, zijn er voorbeelden van. Een dergelijke omloop ontstaat uit een overeenkomst, op grond waarvan de industrieel geregeld en volgens een nauwkeurige en haast onveranderlijke dienstregeling zal bediend worden. De spoorweg wettigt zijn faam van massavervoerder door zijn groot vermogen om aan massale maar ongeregelde vervoerbehoefden het hoofd te bieden. Bij invoer van overzee van een grote hoeveelheid steenkolen of ertsen bijvoorbeeld wanneer de spoorweg in een zeer korte tijdspanne verscheidene tienduizenden ton naar

het industriële achterland moet vervoeren.

Massavervoer is een goede zaak. Maar het moet plaatshebben onder de gunstigste rendabiliteitsvoorwaarden en zonder dat de kosten voor die activiteit aanleiding geven tot tarieven die niet te betalen zijn. De concurrentie op dat gebied komt hoofdzakelijk van de waterweg.

Geïntegreerd vervoer

Dat de spoorweg zijn stabiele positie op de vervoermarkt handhaaft, heeft hij onder meer te danken aan de grote verscheidenheid van zijn materieel. Zonder dat hulpmiddel dat oordeelkundig aan de behoeften aangepast is, zou hij zijn vervoer niet met hetzelfde succes kunnen veilig stellen.

een taak die weggelegd is voor de spoorweg

Dat vermogen om precies tegemoet te komen aan de wensen van de cliënteel, is de spoorweg ook van nut op een ander vlak, nl. dat van de integratie van het vervoer in de produktieketen.

De geïntegreerde produktie heeft niet weinig bijgedragen tot de buitengewoon hoge vlucht die het bedrijfsleven tijdens de jongste 25 jaar heeft genomen. Logisch doorredend, zochten industriëlen en spoorweg het middel om een dergelijk beleid ook te voeren op het gebied van het vervoer. Zulks leidde tot een praktische en lonende oplossing. Door de tussenfasen uit te schakelen en een vervoer van eind tot eind uit te werken, hebben zij een stelsel van geïntegreerd vervoer tot stand gebracht dat de vervoerder en de gebruiker zekere zorgen bespaart, van bepaalde verplichtingen ontheft en ten slotte grotere voldoening schenkt.

De ladingen in het produktiecentrum afhalen en ze verbruiksklaar op het verbindingsspoor, in de fabriek zelf, afleveren: dat is wat men een complete « service » noemt.

Een groot gedeelte van het spoorwegverkeer wordt volgens dat systeem georganiseerd. Ook de uitrusting van de ondernemingen moet aan de door voormeld systeem gestelde eisen voldoen: de industriëlen onderwerpen hun terreinen met de ontvangstinstallaties aan een nieuwe studie om ze aan te passen aan het door de spoorweg geboden instrument en om

zodoende tot betere prestaties te komen.

De brede waaier van oplossingen die de spoorweg biedt, verleent deze laatste een grote soepelheid.

Ertsen worden op particuliere wagens geladen; vloeibaar gietijzer wordt vervoerd in gietvaten — torpedo's voor vredesdoeleinden — die aan de producenten toebehoren; voor het vervoer van graangewassen wordt er door wagenverhuurders aangepast materieel ter beschikking gesteld van de klanten. Dat beleid werpt zijn vruchten af: mocht er, op een ogenblik van drukke bedrijvigheid, een tekort zijn aan voertuigen, dan kan er snel gereageerd worden.

Onlangs, toen een van haar hoogovens stil lag, stelde een onderneming haar tijdelijk on-

gebruikte wagens ter beschikking van een vervoerondernemer. Het voorstel kwam van de spoorweg. Deze interessante samenwerking — de huurprijs werd aan de eigenaar betaald en de huurder kon onmiddellijk over het materieel beschikken — heeft vooral aangetoond welke actieve rol de spoorweg kan en wil spelen ten bate van zijn cliënteel.

Een uitgelezen partner

Dank zij de gespecialiseerde voertuigen is het steeds vaker mogelijk ieder goed te vervoeren op de manier die het best past. Bovendien vormen de weersomstandigheden geen hinderpaal meer voor het vervoer, want „elk weer ... treinweer!“ Het beeld dat de spoorweg aldus oproept, zou nog kunnen aangevuld worden met talrijke andere trekjes: de ruimte die hij bespaart, zijn zuinigheid inzake energieverbruik en dus ook zijn zindelijkheid... Daarover willen we het echter niet hebben.

Op de volgende bladzijden zullen wij handelen over de organisatie van belangrijke transporten waarvoor de specialisten originele oplossingen hebben uitgewerkt. Bij het lezen van van die teksten zal de lezer ook kunnen vaststellen dat er particuliere ondernemingen zijn die begrepen hebben hoe belangrijk de spoorweg als vervoermiddel is, wat duidelijk bewijst dat de spoorweg over aanzienlijke toekomstmogelijkheden beschikt.





Daar onze bodem arm is aan grondstoffen, worden er onder meer ertsen van overzee ingevoerd. Schepen beladen met allerlei soorten ertsen leggen aan in de twee gespecialiseerde Belgische havens, Antwerpen en Gent. In 1974, bij voorbeeld, werden er 13.534.000 ton dergelijke goederen met de trein vervoerd vanaf de kaaien naar de ijzer- en staalfabrieken. Die hoeveelheid is bestemd voor enkele grote verbruikers welke bevoorrad worden door de NMBS die daartoe geritmeerde diensten heeft ingelegd.

De ertsen steken om zo te zeggen onze grenzen over tijdens het korte traject dat ze van het schip naar de wagen in de grijper van een portaalkraan afleggen. Dikwijls worden ze voorlopig op de kade opgeslagen en daarna met gesloten treinen vervoerd. Zulks hangt af van de mogelijkheid waarover de ondernemingen beschikken om hun voorraden al dan niet aan te vullen, alsmede van technische imperatieven.

De ijzer- en staalnijverheid bezit zijn eigen park particuliere wagens, waaraan de NMBS desnoods haar eigen materieel kan toevoegen. Het aantal beschikbare wagens is dus niet het meest nijpende probleem.

Over 't algemeen kiezen de schepen opnieuw zee, zodra de lossing geëindigd is. Ze mogen niet lang aan de kade blijven liggen. De firma's die voor het

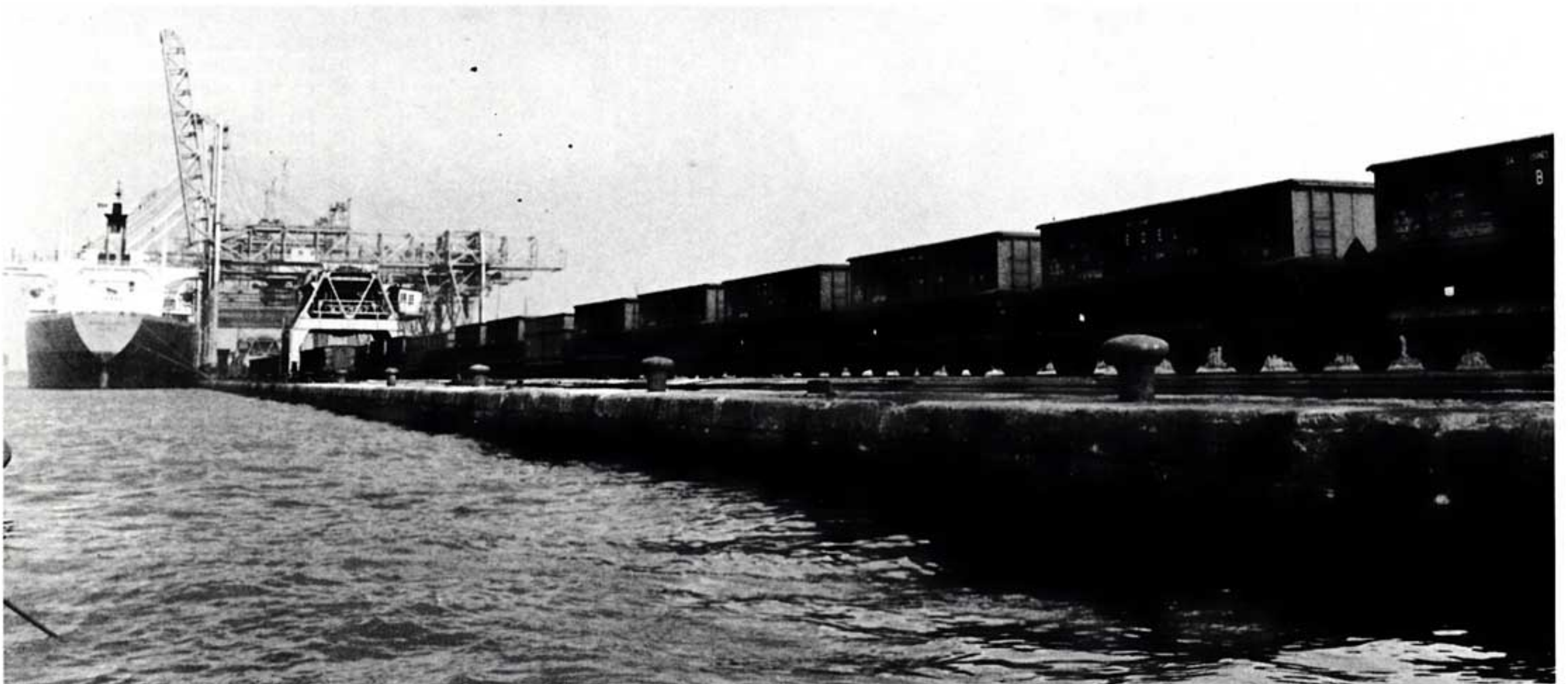
lossen instaan — Stocatra of de „Société Générale des Minerais” te Antwerpen, CBM te Gent, bij voorbeeld — beschikken dus maar over zeer korte termijnen : 2 dagen, 3 of 4 voor grote schepen. Zijn de ondernemingen in staat om in een zo korte tijdspanne enkele tienduizenden tonnen op te slaan? Kunnen ze in hun vaste installaties een aanzienlijk aantal wagens ineens verwerken? Daar dit onmogelijk is dienen de goederen noodzakelijkerwijs enige tijd in de haven te worden opgeslagen.

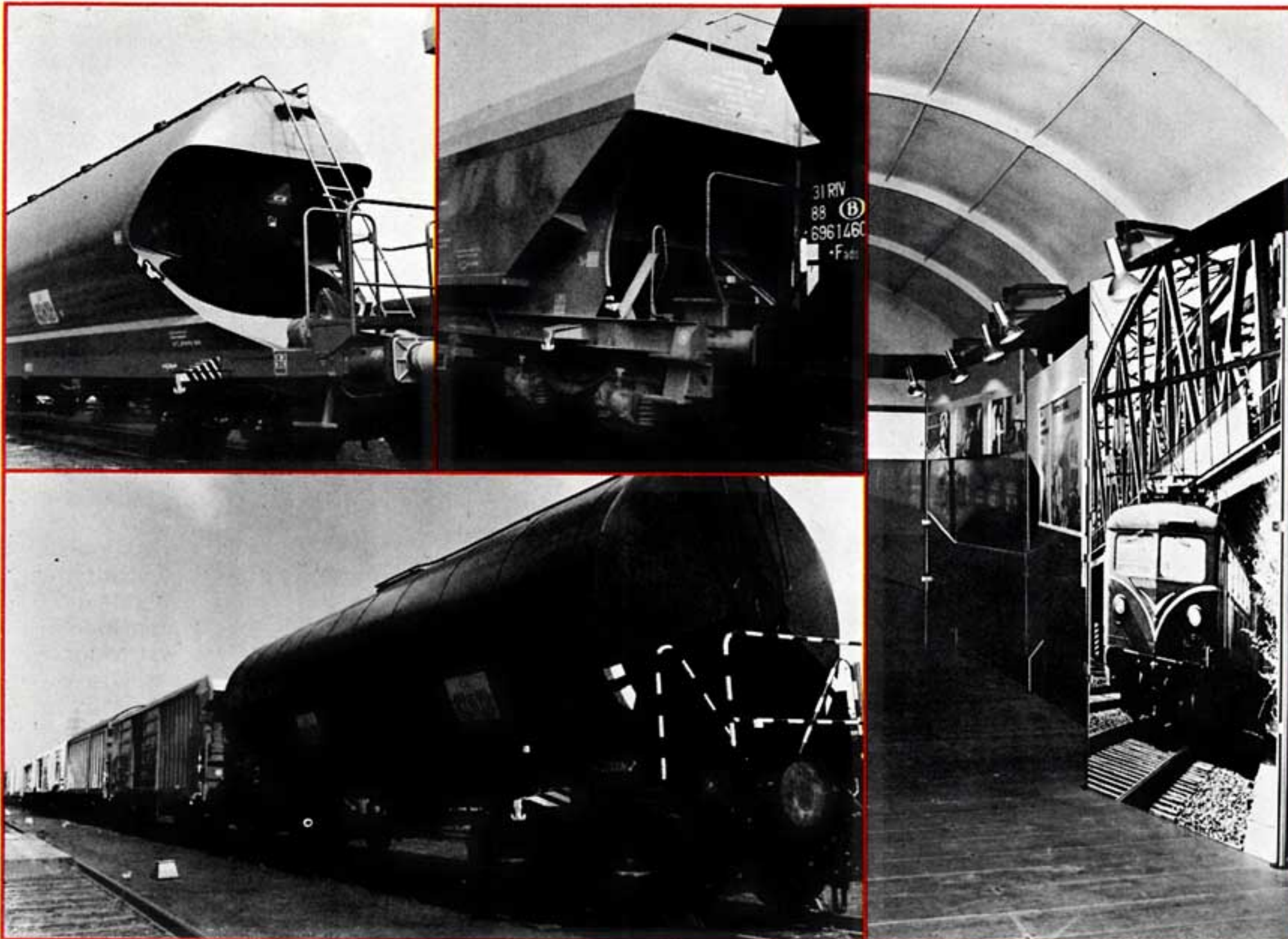
In dat verband maken wij een kleine berekening. Om die 13.534.000 ton te leveren waarover wij het hadden, zouden er iedere werkdag gemiddeld 50 tot 55 gesloten treinen moeten gevormd worden, wat volgens het type van de gebruikte wagens neerkomt op 1000 tot 1500 voertuigen, of nog, zo men wil, een stel van in totaal 15 kilometer lengte. Laat ons niet vergeten dat het dan nog alleen ertsen geldt.

Indien men daarbij nog de aanvoer van andere produkten voegt, bij voorbeeld brandstoffen, komen we bij invoer tot een zeer dicht verkeer, dat vrij snel het verzadigingspunt kan bereiken.

De stuwadoorsbedrijven vervullen dus voor de invoerders twee essentiële taken : overslag en opslag. Door die werkwijze verloopt de aanvoer naar de fabrieken vrij vlot. Daardoor kan ook de vertraging van schepen opgevangen worden zonder dat de produktie eronder lijdt, kan men voorkomen dat de voor een geregeld verkeer ontworpen vaste installaties overstelpt raken en kan men overbelasting op piekmomenten beperken.

ERTSEN IN DE HAVEN





Goederen-expotrein, in oktober

- 1 en 2 : Moeskroen
- 5 en 6 : Roeselare
- 7 en 8 : Kortrijk
- 12 en 13 : Châtelineau
- 15 : Aarlen
- 16 en 17 : Namen
- 19 en 20 : Antwerpen-Oost
- 21 en 22 : Gent-Oost
- 23 : Brugge
- 24 : Oostende
- 26 en 27 : Bressoux
- 28 en 29 : Verviers

EXPOTREINEN

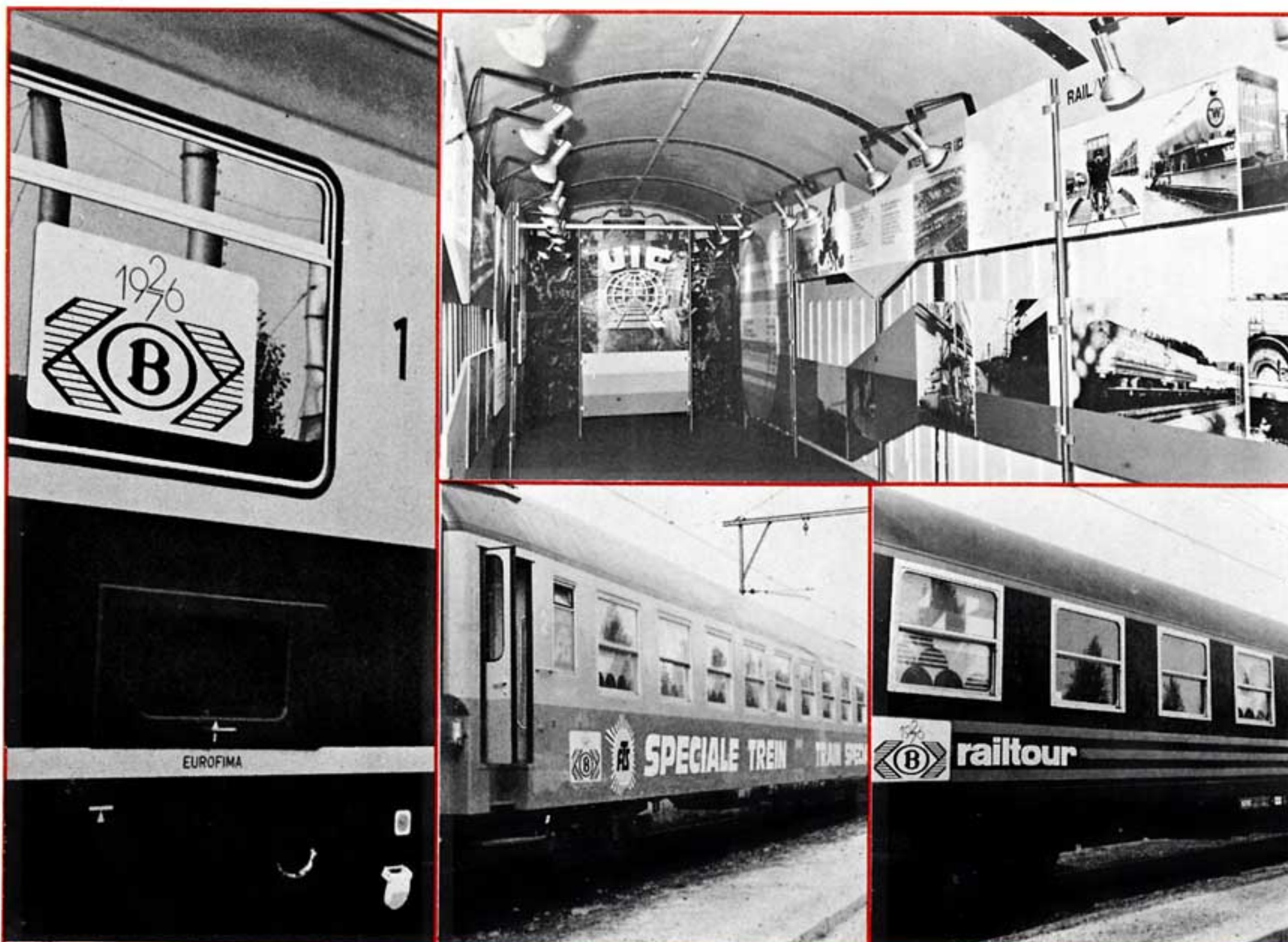


50^e VERJAARDAG

Ter gelegenheid van haar 50^e verjaardag heeft de NMBS twee expotreinen ingelegd die een overzicht bieden van haar verwezenlijkingen, toekomstplannen inzake reizigers- en goederenverkeer en die tevens een beeld brengen van het moderne materieel waarover ze thans beschikt.

Op het ogenblik waarop u dit tijdschrift ontvangt, hebben beide treinen hun rondrit nog niet beëindigd.

Hierna volgt dus het programma met de dagen waarop u ze nog kan bezoeken.



Reizigers-expotrein, in oktober

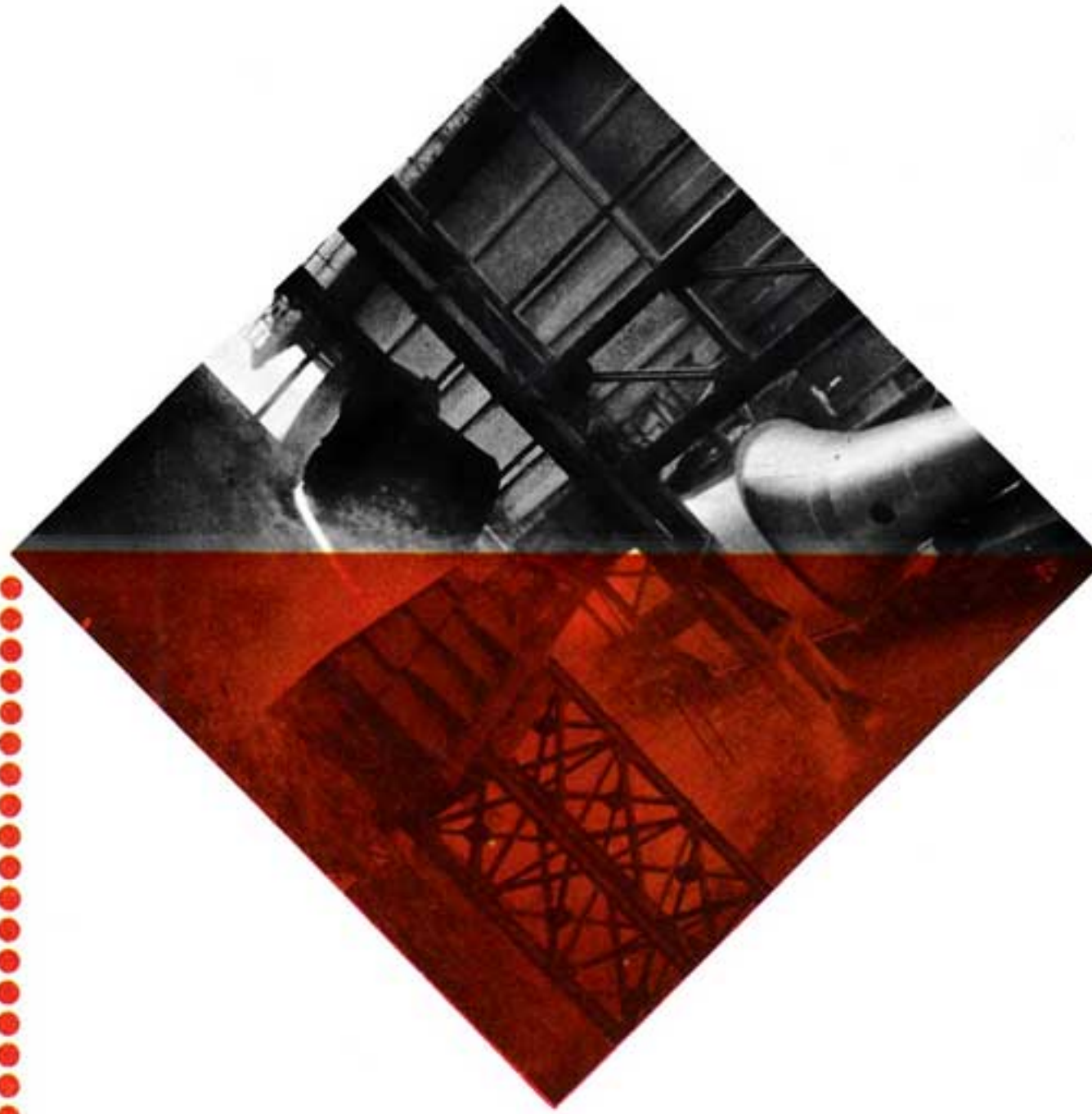
- 1 : Aalst
- 2 tot 4 : Gent-Sint-Pieters
- 5 en 6 : Doornik
- 7 en 8 : Bergen
- 9 tot 11 : Charleroi-Zuid
- 12 en 13 : Kortrijk
- 14 en 15 : Sint-Niklaas
- 16 tot 17 : Oostende
- 19 en 20 : Aarlen
- 21 en 22 : Jemelle
- 23 en 24 : Namen
- 26 en 27 : Mechelen
- 30 en 31 : Brugge

... en in november

- 2 en 3 : Moeskroen
- 4 en 5 : Haine-Saint-Pierre



vreedzame torpedo's



Sedert 13 jaar bestaat er een regelmatige trafiek van vloeibaar gietijzer op het 22 kilometer lang traject tussen Seraing en Chertal. Eens ter bestemming stort de trein, samengesteld uit gietvatwagens — „vreedzame torpedo's" genoemd — zijn lading gietijzer uit op een temperatuur van 1200° C. (150 ton per wagen).

Een originele oplossing voor een infrastructuurprobleem van industriële omvang.

De wagens zijn werkelijk heel speciaal. Gebouwd in torpedo-vorm beschermen zij het gietijzer op zulke efficiënte manier dat het temperatuurverlies slechts 4 à 5° C per uur bedraagt. Om dergelijk resultaat te bereiken hebben de ingenieurs een 40 cm dikke bekleding ontworpen in vuurvaste en isolerende materies.

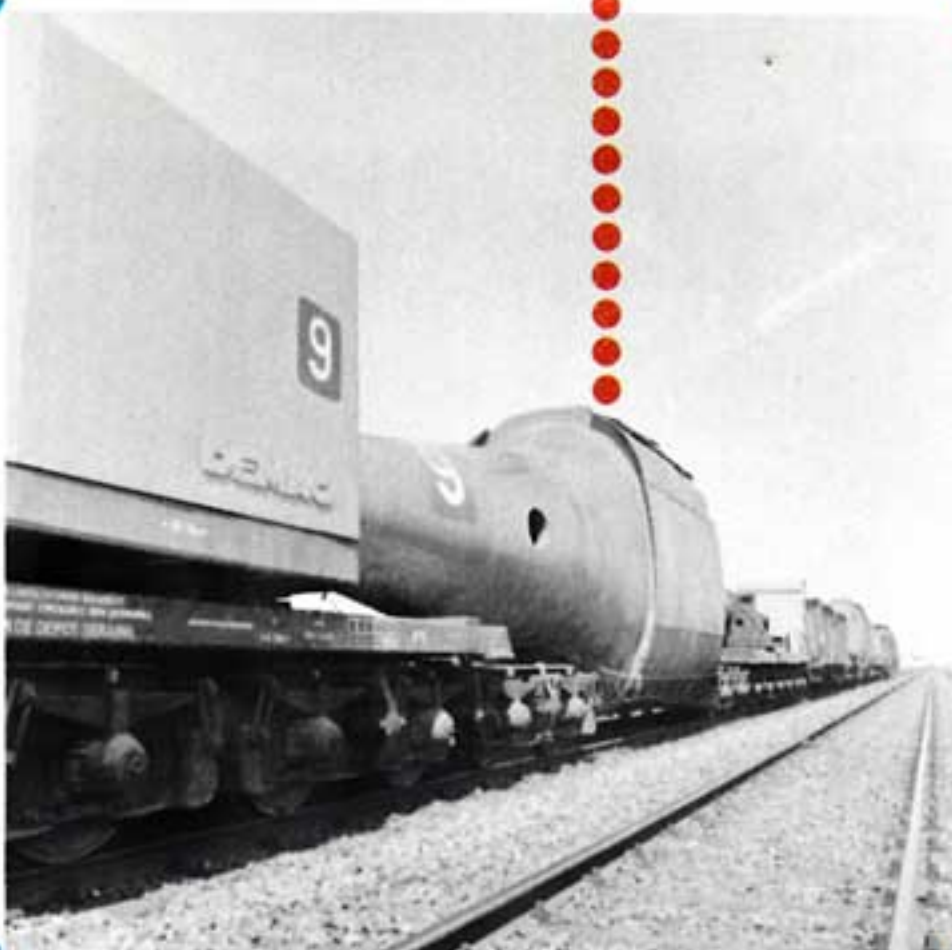
Het gieten, één van de terminale bewerkingen, is buitengewoon spectaculair. De gietvaten, opgehangen in twee toren-



tjes op bogies, draaien om een horizontale as en worden aldus geleid. Voor het laden plaatst men de wagens onder de oven zelf.

Deze speciale treinen rijden dag en nacht; men kan immers het hoogovenproces niet onderbreken. Deze trafiek heeft een gemiddelde bereikt van 60.000 ton per maand, hetgeen 400 wagens betekent.

De tevredenheid geuit door de gebruikers gaf aanleiding tot de ingebruikname van andere dergelijke verbindingen, aangepast aan de noden van de industriële activiteit.



Vijf mei, Charleroi, op het verbindingsspoor van ACEC.

Wat is dat voor een eigenaardig dier? Een duizendpoot of liever een kruising van een duizendwieler en een schildpad, met dat raar schild op de rug? De eerste zonnestrallen van het jaar doen de mooie, parelgrijze kleur beter uitkomen. Echt een vreemd dier. De spoor mannen noemen het met een vakterm „buitengewoon vervoer”. Dat metalen monster dat klaar staat om naar Polen te vertrekken, is niets anders dan een transformator van 300 ton bevestigd op de twee aan elkaar gekoppelde helften van een wagen die is uitgerust met 40 wielen.



- Het is niet gemakkelijk in enkele woorden precies te zeggen wat een buitengewoon vervoer is. Het is beter de gevallen te bepalen volgens precieze criteria en er op te wijzen dat de overschrijding van de voor het vervoer aangenomen afmetingen en grenzen „het” knelpunt is.

Eerste geval: de lading komt buiten het ruimteprofiel. Ze overschrijdt de grenzen van het profiel in de hoogte, met het risico dat aldus over het geheel of een deel van het traject bruggen en bovenleidingen worden beschadigd en dat de lading zelf gevaar loopt.

Tweede geval: de lading blijft in de hoogte binnen het profiel, maar door de lengte en/of breedte doen zich in bochten zijdelingse verschuivingen voor. Dit is gevaarlijk voor de vaste installaties, de kruisende treinen en de lading zelf.

Derde geval: er is niets aan de hand wat het profiel betreft, maar de lading weegt te veel. Het gewicht per as komt boven de toegestane grenzen.



BUITENGEWONE

Andere gevallen kunnen het gevolg zijn van de combinatie van de eerste drie, twee per twee of zelfs allemaal samen.

- In ieder geval kan er geen normaal vervoer plaatshebben. Een bijzondere studie is noodzakelijk; bovendien moeten lading en stouwing door bevoegd personeel gecontroleerd worden. Soms wordt het transport zelfs door een technische ploeg begeleid op het baanvak waar er moeilijkheden zijn (en dus, in voorkomend geval, tot aan de plaats van bestemming).

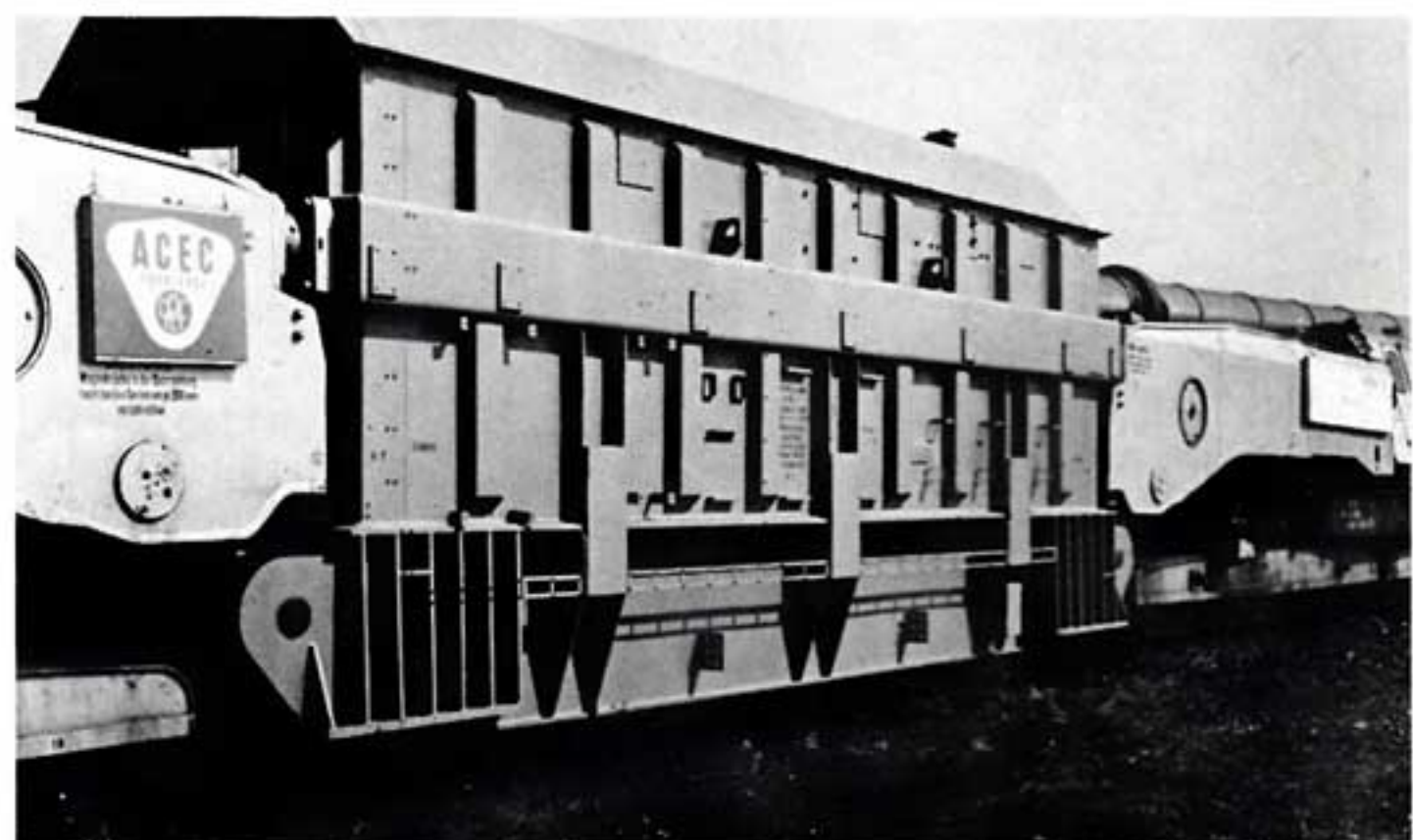
- Verder kunnen we de buitengewone transporten in twee groepen indelen: toevallige zendingen en geregelde zendingen.

Indien de voorafgaande technische studie gunstig uitvalt, wordt een toelating tot vervoer verstrekt. Dat is voor toevallige zendingen. Voor de andere kunnen permanente toelatingen worden afgeleverd. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het geregelde vervoer van graafmachines van Gosselies naar het Zuiden van Frankrijk en voor het vervoer van bepaalde radioactieve stoffen in een container van beton en lood die leeg 70 ton weegt. De permanente toelating is geldig voor elk vervoer dat beantwoordt aan de voorwaarden van de voorafgaande studie.

- De mate waarin de vervoerprijs verhoogd wordt, hangt natuurlijk af van de omvang van de vereiste werkzaamheden. Bij de berekening worden de studiekosten, de prestaties voor controle en begeleiding, alsmede een soort van „risicopremie” in aanmerking genomen.

Tarief n^o 15, dat betrekking heeft op de buitengewone transporten, ontslaat de handelsdienst van de verplichting de gepubliceerde prijzen toe te passen — wat gemakkelijk te begrijpen is — en het vervoer te aanvaarden.

Een weigering kan het gevolg zijn van het feit dat het absoluut onmogelijk is de lading te vervoeren in verband met de gesteldheid van de lijnen die moeten worden bereden en de hindernissen die zowel in België als in het buitenland worden tegengekomen.





VERVOEREN

Het is begrijpelijk dat het ruimteprofiel niet dermate elastisch is dat het tot in het oneindige kan worden overschreden; bij internationale zendingen kan er een onherroepelijke weigering volgen als een net een profiel heeft waarop weinig afwijkingen kunnen toegestaan worden.

• Er valt aan te stippen dat de nauwe samenwerking tussen de technische diensten en de handelsdienst van de NMBS aan de cliënteel een uitstekende bediening en de hoogst mogelijke veiligheid waarborgt.

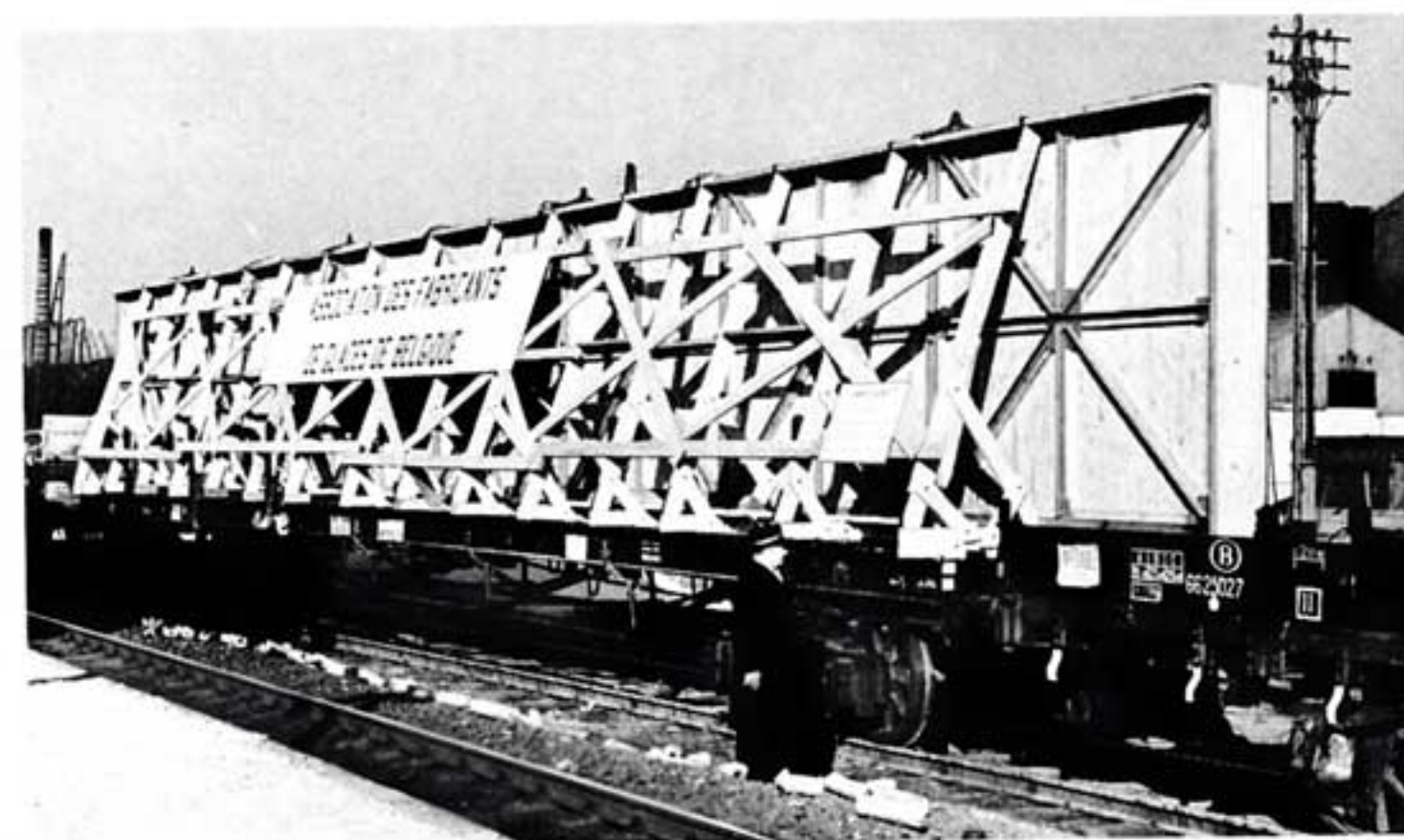
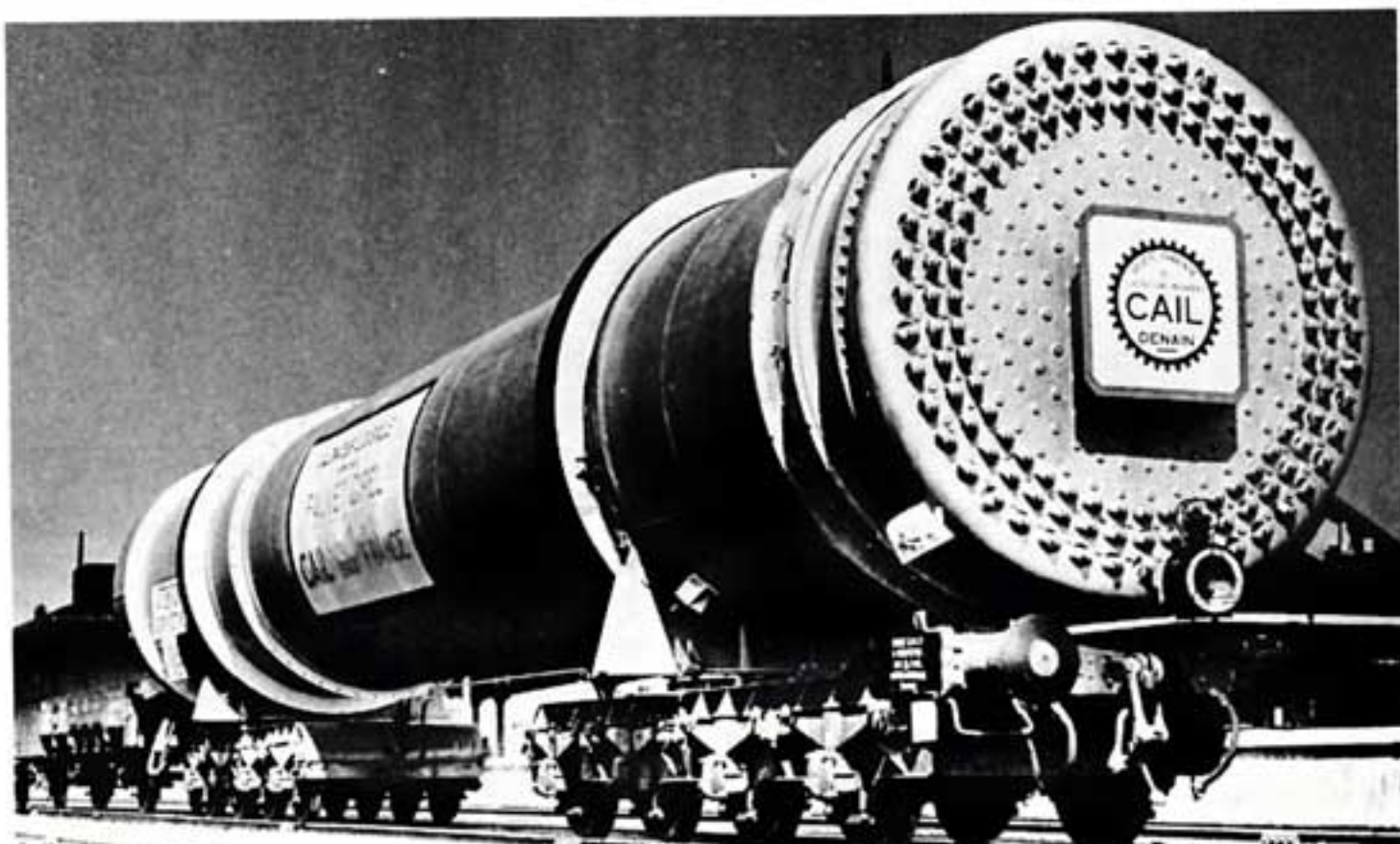
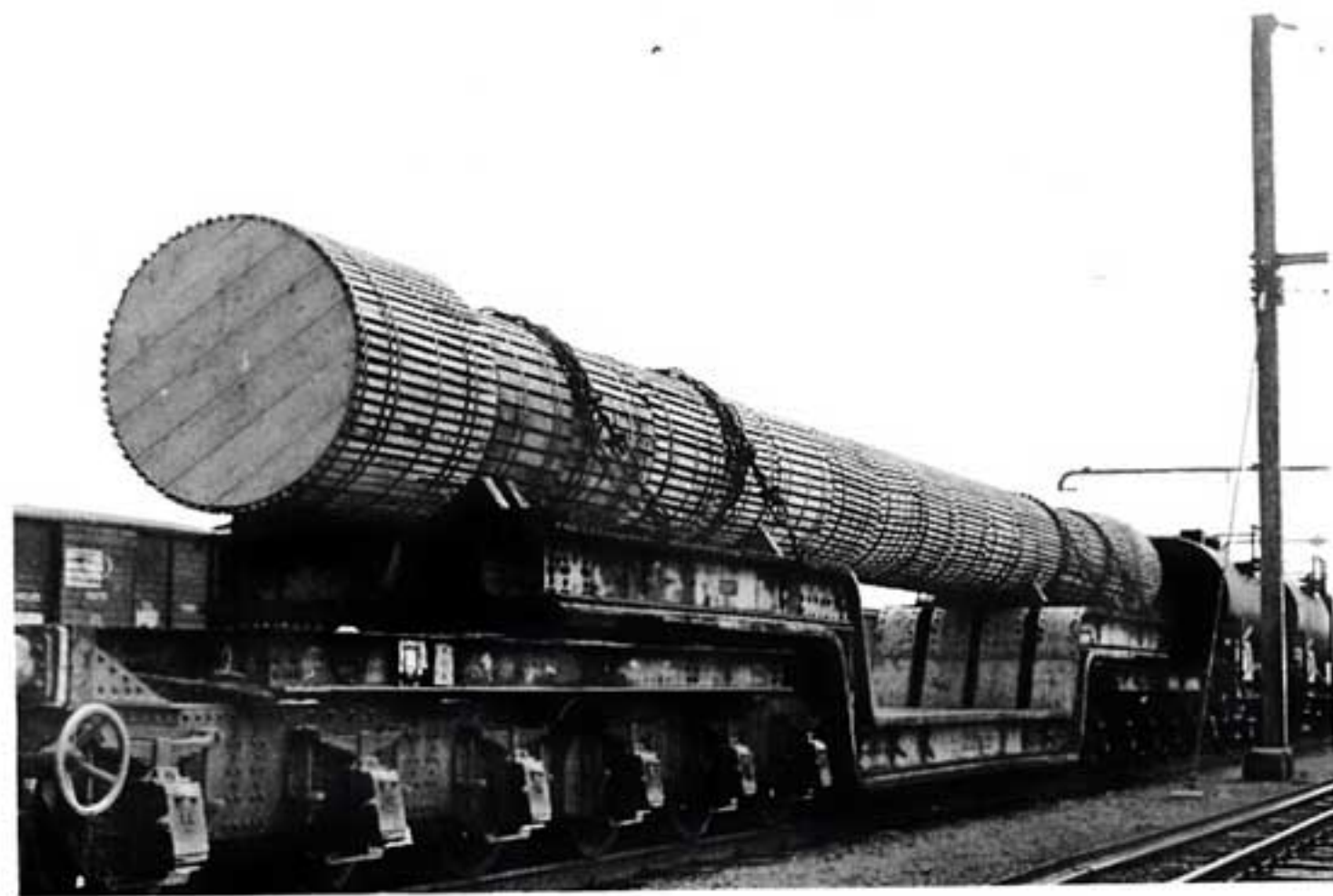
• De te uwer beschikking staande diensten :

— technische studie :

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

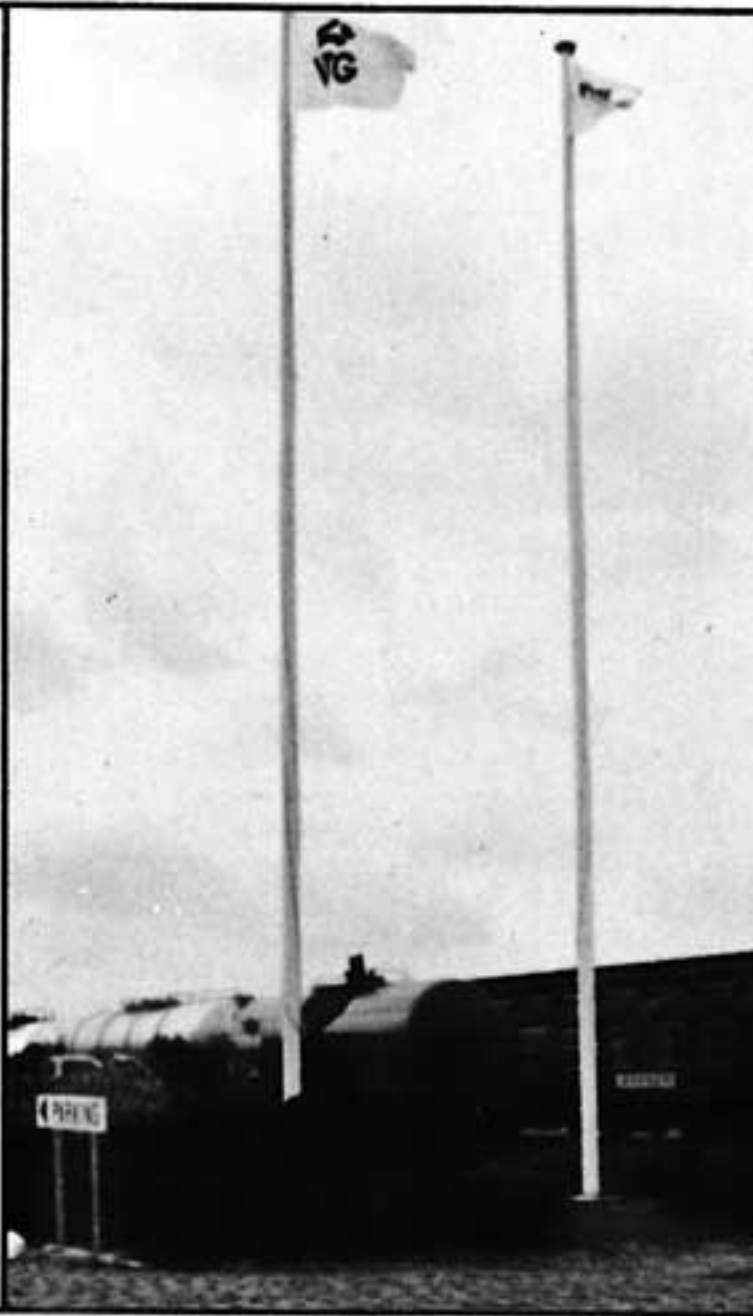
— commerciële kwesties :

Handelsdirectie
Bureau 62.11
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02.513 18 70, toestellen
2283 en 2775.



Van 17 tot 20 mei heeft de vennootschap VTG — Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH — in samenwerking met haar agentschap in België, de maatschappij ALGECO-BELGIQUE, te Antwerpen-Zuid Goederen haar tweede tentoonstelling van ketelwagens in België gehouden. De groep VTG/ALGECO, die aan de expediteurs zeer gespecialiseerd spoorwagematerieel verhuurt, werd bij de eerste tentoonstelling te Brussel-Zuid in 1973 reeds voorgesteld.

Te Antwerpen is de exposant zelf bij de cliënteel gekomen, met name bij de petroleumsector en bij de chemische nijverheid, die in deze wereldhaven flink vertegenwoordigd zijn.



dank zij de technologie de kostprijs verlagen



Het tentoongestelde materieel was overigens nog meer verfijnd dan vroeger. Dat resultaat werd bereikt doordat men er zich heeft op toegelegd de toekomstmogelijkheden te peilen. Eén van de leiders van ALGECO heeft de krachtlijnen daarvan aangegeven.

Naar lagere kostprijzen

Industriëlen streven er voortdurend naar de kostprijzen te verlagen, omdat dit een waarborg is voor de vooruitgang en het voortbestaan van de bedrijven in ons systeem waarin de concurrentie zo verbeterd is. Dit hangt in sterke mate af van de mogelijkheid elk bestanddeel van de kostprijs rendabel te maken.

Dank zij de voortdurende verbetering en modernisering van het arbeidsapparaat, het gestadig streven naar snelle en goedkope methoden heeft de produktietechniek nu een drempel bereikt die vrijwel niet meer kan overschreden worden: de machines werken op het hoogste ritme, rekening houdend met het feit dat ze door mensen bediend worden, de produktiekosten worden minimaal gehouden doordat de grondstoffen enz. streng worden geselecteerd.

Het element „vervoer” lijkt voor sommigen dan ook het meest geschikt om op de totale kostprijs te bezuinigen. Niet het vervoer op zichzelf, waarvan de prijs wellicht niet meer kan verminderen, maar wel de vorennaverrichtingen, zoals het laden en lossen, waarvoor infrastructuur en personeel vereist zijn. Er dient een beleid gevoerd waarbij de grondinstallaties worden vereenvoudigd om ze produktiever te maken en waarbij het behandelingspersoneel sneller en veiliger kan werken. Zo kan men die vorennaverrichtingen merkbaar wijzigen en dus dient ook de bouw van de wagens aangepast.

Technologie

De technologie wordt op nog ruimere schaal toegepast wanneer het gaat om petroleumproducten of chemische producten die zowel voor het leefmilieu als voor degenen die er moeten mee omgaan, gevaar opleveren en waarvan het vervoer soms zeer strenge fysische eisen stelt. Dank zij de toepassing van de technologie op het materieel worden het vervoer en de behandeling vergemakkelijkt, worden de goederen beter beschermd en neemt de veiligheid van mensen in belangrijke mate toe.

Enkele voorbeelden:

- De losschuiven van sommige ketelwagens zijn nu verbonden met een ventilatieklep. Zo dient

men bij het lossen niet meer telkens op de wagen te klauteren: door een eenvoudige bediening vanop de grond gaat de klep open, waardoor de ketel, die bij het leeglopen luchtleidig wordt, niet meer kan ingedrukt worden.

- Dank zij een stelsel van vaste en beweegbare buizen kunnen bepaalde wagens samen gelost worden. Met andere woorden, door die buizen onderling met elkaar te verbinden, kan men een uit verschillende wagens bestaand stel in één keer lossen door één voertuig op de vaste installaties aan te sluiten. Die nieuwigheid zal sommige ondernemingen beslist interesseren. De losverrichtingen kunnen daardoor heel wat sneller verlopen en op korte verbindingssporen worden ze vergemakkelijkt.

- Voor het vervoer van bepaalde producten werd een sterke thermische isolatie ontworpen. Dank zij de verschillende lagen isolatiemateriaal waarmee de ketel bekleed is, kunnen producten die dezelfde temperatuur moeten behouden (bijvoorbeeld —196° C voor vloeibaar kryo-gas) zonder moeite vervoerd worden.

- Eén van de andere problemen waarmee de expediteurs over het algemeen moeten afrekenen, is het overladen. Het laden van goederen bij de overgang op netten met een andere spoorwijdte is niet zonder risico en kost geld. Er bestaan thans echter ketelwagens waarvan de wielstellen, zelfs bij draaistellen, zeer snel kunnen vervangen worden. Zodra de passende assen op hun plaats zitten, kan dezelfde wagen zijn rit in Spanje, Portugal, Finland ... voortzetten.

Verzekering

De huurprijzen voor dergelijke wagens mogen niet los van het geheel van de vervoerkosten gezien worden. Er was de jongste jaren over prijsstijgingen heel wat te doen, maar men zou ook rekening moeten houden met staangeld, tractiekosten, kosten voor overlading en met de balans van de arbeidsveiligheid. Iets meer uitgeven om gebruik te maken van de nieuwe techniek, komt er op neer dat men een aanvullende verzekering sluit, dat men zich vrijwaart tegen ongevallen met de daaraan verbonden onaangename gevolgen.

De bezoekers van de tentoonstelling te Antwerpen hebben voor het nieuwe materieel een levendige belangstelling getoond. Hun ervaring als expediteur stelt ze in staat zich een idee te vormen van de kwaliteit van de tentoongestelde wagens, die werkelijk beantwoorden aan de verwachtingen van de gebruikers.

HET TENTOONGESTELDE MATERIEEL



1. Wagens voor poedervormige producten

- wagens met draaistellen of tweeassers (4 modellen) voor vervoer van poedervormige producten - lichte stortgoederen met een dichtheid van 0,35 tot 0,55 t/m³;
- laden : door openingen in het dak of pneumatisch;
- lossen : pneumatisch;
- inhoud, lengte over de buffers en toelaatbare belading op de lijnen

van categorie C (tussen haakjes de toelaatbare belading als S-wagen - 100 km/h) :

- + model 1 met draaistellen : 100 m³ - 18,74 m - 52,6 t (44,6)
- + model 2 met draaistellen : 80 m³ - 18,74 m - 55,7 t (47,7)
- + model 3 - tweeassers : 63 m³ - 12,15 m - 25,1 t (21,1)
- + model 4 - tweeassers : 52 m³ - 11,90 m - 25,1 t (21,1)
- werkdruk : 2,5 kg/cm².



4. Veerbootwagen voor vloeibaar gas

- draaistelwagen voor vervoer van onder druk vloeibaar gemaakt gas : ammoniak, butadieen, methylamine, dimethylamine... naar Engeland;
- laden : via de leiding van de vloeibare fase; drukkivelling door de leiding van de gasfase;
- lossen : zelfde werkwijze;
- inhoud : 90 m³;

- lengte over de buffers : 18,90 m;
- toelaatbare belading op lijnen van categorie C : 50 t, zelfs als S-wagen;
- het bovengedeelte van de ketel is tegen de zon beschermd.



2. Wagens voor H₂SO₄

- ketelwagens met draaistellen voor vervoer van zwavelzuur (2 modellen);
- laden : van boven;
- lossen : aanzuiging met dompelpijp - maar één wagen aansluiten om het hele stel te lossen;
- inhoud : 37 m³;
- lengte over de buffers : 14,40 m;
- toelaatbare belading op lijnen van categorie C :
 - + model 1 : 58,4 t, zelfs als S-wagen;
 - + model 2 : 58,8 t, zelfs als S-wagen;
- werkdruk : 3 bar.



5a. Veerbootwagen voor Engeland

- tweeassers van roestvrij staal voor vervoer van agressieve of gevoelige producten met een soortelijk gewicht van 0,9 tot 1 t/m³, speciaal voor veerbootverkeer met Engeland;
- laden : door het keteldekseel of via een buis;
- lossen : via kleppen op de bodem aan de zijkanten of pneumatisch;
- inhoud : 27,5 m³
- lengte over de buffers : 9,80 m;
- toelaatbare belading op lijnen van categorie C : 28 t, zelfs als S-wagen;
- werkdruk : 3 bar;

- uitgerust met een 100 mm dikke warmteïsolering en 6 verwarmingskringen.

5b. Wagen voor Finland

- wagen zoals hierboven, maar bestemd voor verkeer naar Finland;
- dezelfde metrische kenmerken behalve de inhoud : 30 m³;
- uitgerust met wielstellen die te Hangö kunnen verwisseld worden om in Finland te rijden, maar die eveneens op andere netten zijn toegelaten;
- uitgerust met een 100 mm dikke warmteïsolering en 6 verwarmingskringen.



3. Wagen voor brandstoffen

- draaistelwagen van gewoon staal voor vervoer van lichte brandstoffen;
- laden : door het keteldekseel;
- lossen : via een bodemklep die verbonden is met een ventilatieklep;

- inhoud : 88 m³;
- lengte over de buffers : 15,60 m;
- toelaatbare belading op lijnen van categorie C : 59,4 t, zelfs als S-wagen.



6. Wagen voor Spanje

- wagen zoals hierboven, maar met draaistellen;
- inhoud : 60 m³;
- lengte over de buffers : 14,4 m;
- toelaatbare belading op lijnen van categorie C : 59,2 t, zelfs als S-wagen;

- uitgerust met wielstellen die kunnen verwisseld worden om in Spanje en Portugal te rijden, maar die eveneens op andere netten toegelaten zijn;
- uitgerust met een 100 mm dikke warmteïsolering en 4 verwarmingskringen.

VAK 27

opgepast voor betwistingen

Twee jaar geleden vestigden wij de aandacht van onze cliënteel op het belang het vak 27 van een internationale vrachtbrief goed in te vullen. Vak 27 is bestemd voor de frankeringsvoorwaarden.

Wij hebben ongetwijfeld vooruitgang geboekt, maar de perfectie is nog niet bereikt.

Er duiken immers nog steeds geschillen op ten gevolge van verkeerde inschrijvingen in dit vak.



Om elkaar goed te begrijpen

Wij willen het hier niet hebben over de waarde van elk deel van de vrachtbrief. Wij mogen echter beweren dat inzonderheid het vak 27 een communicatiemiddel is tussen de afzender, de geadresseerde en de vervoerder.

Inderdaad, dit rechthoekje bepaalt voor de drie partijen de wijze waarop de vervoerkosten worden geregeld.

Bij gebrek aan een nauwkeurige vermelding zou de spoorweg de kosten wel eens ten onrechte aan de geadresseerde kunnen aanrekenen. Wat voor deze laatste alleszins een onaangename verrassing zou betekenen indien hij hierop niet had gerekend. Pech ook voor de vervoerder die aldus genoodzaakt wordt voor het geschil een dossier aan te leggen.

Steekproef

Een controle uitgevoerd op een duizendtal willekeurig uitgekozen vrachtbrieven toonde aan dat 64 % hiervan correct werden ingevuld.

Dat wijst dus reeds op een vooruitgang.

Twee jaar geleden waren wij immers nog ver van dit resultaat. Het is echter nodig dat de reeds geleverde inspanningen worden voortgezet.

In de praktijk

Er bestaan enkele elementaire regels waarvan voorzichtigheidshalve niet mag worden afgeweken.

- Een enkel kruisje in het vak 27 : er meer in aanbrengen zaait alleen maar verwarring. De spoorwegdiensten leggen dan immers alle kosten ten laste van de geadresseerde.
- Internationale tarieven voorzien nauwkeurige frankeringsvoorwaarden : hieraan dient men zich te houden.
- Het gebruik van de codenummers : de CIM (in bijlage 16) voorziet een codering van de vaste kosten die in rekening dienen te worden gebracht boven de vrachtprijs. Gebruik deze codenummers : zo vermijdt u verkeerde vermeldingen.
- Zendingen waarvoor de nationale tarieven worden toegepast : er bestaan 7 mogelijkheden die we in de volgende tabel opsommen met alle nuttige opmerkingen.

Problemen ?

Onze handelsdienst staat te uwer beschikking. Bij het geringste probleem neemt u contact op met het verzendingsstation of met onze handelsvertegenwoordiger in uw streek.

Uw vragen zullen niet onbeantwoord blijven.

1^e formule : franco vracht

U betaalt de vrachtprijs vanaf het vertrekstation tot aan het station van bestemming, met uitsluiting van de bijkomende kosten die door de geadresseerde dienen te worden betaald.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis ▶	
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag) ▶

2^e formule : franco vracht met inbegrip van ...

U betaalt de vrachtprijs voor het gehele traject en bepaalde bijkomende kosten. De geadresseerde zal het saldo betalen.

Opgelet : in ons voorbeeld worden de bijkomende kosten met codenummers vermeld : 24 = afhaalloon; 60 = douanerechten en andere bedragen die door de douane worden geïnd, behalve de BTW.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis ▶	24,60
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag) ▶

3^e formule : franco vracht tot ...

U betaalt uitsluitend de vrachtprijs voor het Belgisch traject. De geadresseerde betaalt het saldo. Vermeld het grenspunt.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis ▶	ERQUELINNES gr.
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag) ▶

4^e formule : franco vracht met inbegrip van ... tot ...

Zoals in het vorige geval betaalt u de vrachtprijs voor het Belgisch traject en wenst u daarenboven bepaalde bijkomende kosten te vereffenen.

Opgelet :

- de geadresseerde zal vanaf de grens gelokaliseerde kosten betalen;
- kosten voor de huur van dekkleden, pallets en containers worden niet verdeeld in verhouding met de trajecten.

De vermelding van nummer 24 en 28 betekent dat de afzender het afhaalloon en het loon voor het vervullen van douaneformaliteiten in België voor zijn rekening neemt.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis ▶	24,28 ERQUELINNES gr.
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag) ▶

5^e formule : franco alle kosten

U betaalt alles : volledig vervoer, bijkomende kosten en douanerechten.

Opgelet : indien de geadresseerde kosten veroorzaakt (b.v. opslag van de goederen bij aankomst) zonder u hiervan te verwittigen, zullen deze kosten hem ten laste worden gelegd.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis ▶	
<input checked="" type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag) ▶

6^e formule : franco voor ...

Vermeld in Belg. fr. het juiste bedrag van het gedeelte van de vrachtprijs dat u wenst te betalen. De geadresseerde zal het saldo betalen.

Indien u enkel de kosten voor het vervullen van douaneformaliteiten wenst te betalen, neem dan inlichtingen in het station van vertrek of bij de douane en schrijf de som in vak 27.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (zie-voir-siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich - tot / jusqu'à / bis ▶	
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> 3. Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag) ▶ 5000 FB

7^e formule : alles voor rekening van de geadresseerde

U betaalt niets.

Schrijf dus niets in vak 27.

Alles zal aan de geadresseerde gefaktuureerd worden.



WINTERVAKANTIE

De vakantie start in de trein. Vooral in de winter, wanneer sneeuw, mist en ijzel het verkeer op de weg gevaarlijker en vermoeiender maken dan ooit. Maar dat is niet de enige reden.

Voor wie het niet gewoon is, is het een ingewikkelde opgave om een hotel uit te kiezen, er kamers te reserveren en aan alle mogelijke details te denken.

De specialisten van de formule „alles inbegrepen” hebben daarvan hun dagelijks werk gemaakt. Ze organiseren alles in uw plaats en doen het sneller, beter en voordeliger. Dank zij hen wordt u voor de hotel- en restauranthouders en voor de skischolen, klanten die een prima bediening genieten.

Raadpleeg nu reeds de winterprogramma's van Railtour en FTS; ze liggen klaar in de stations en de reisbureau's. Ze brengen Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland in uw bereik.

Reserveer uw verblijf, maak uw bagage klaar, neem de trein... en ontspan u dan heel gewoon, vrij van zorgen.



TARIEVEN IN UIC-FRANKEN

Op 1 juli werden de tarieven, die vroeger in goudfranken waren uitgedrukt, opnieuw uitgegeven. Nu zijn de vervoerprijzen opgegeven in UIC-franken, de nieuwe reken-eenheid die op 1 januari jl. werd ingevoerd.

Alhoewel de UIC-frank in de eerste plaats geldt voor de spoorwegnetten met het oog op de berekening van de compensaties die voortvloeien uit de uitwisseling van materieel en diensten, vindt de cliënteel bedoelde eenheid thans ook in de internationale tarieven waarin ze de basismunt vormt. Dit geldt inzonderheid voor tarief n° 9145 voor het internationaal containervervoer.

Hierna volgen nog eens in het kort de voornaamste kenmerken van de UIC-frank. De waarde van de UIC-frank werd zodanig bepaald dat ze op 31 december 1975 overeenstemde met die van de goudfrank; sedert 1 januari 1976 wordt ze berekend op grond van de wisselkoersen van een geheel van 17 munten, die gekozen en afgewogen zijn volgens de omvang van de opbrengsten der spoorwegexploitatie op de desbetreffende netten.

Bij de berekening worden de volgende hoeveelheden van elke munteenheid in aanmerking genomen :

Duitse mark :	0,236890
Franse frank :	0,267854
Tsjechoslovaakse kroon :	0,251729
Poolse zloty :	0,608208
Engels pond :	0,0117601
Oostduitse mark :	0,0574162
Italiaanse lire :	15,1691
Belgische frank :	0,639018
Zwitserse frank :	0,0371854
Hongaarse forint :	0,279779
Roemeense leu :	0,0601823
Oostenrijkse schilling :	0,200830
Spaanse peseta :	0,623373
Zweedse kroon :	0,0431885
Bulgaarse lev :	0,00867285
Joegoslavische dinar :	0,143028
Nederlandse gulden :	0,0195434

De samenstelling van dat geheel van munteenheden zal een eerste maal herzien worden op 1 januari 1977, en vervolgens om de drie jaar.

Het Centraal Verrekeningsbureau te Brussel, dat optreedt voor rekening van alle spoorwegnetten, berekent iedere dag de waarde van de UIC-frank door de hierboven vermelde hoeveelheden van munteenheden in Belgische frank, de referentemunt, om te zetten op basis van de middenkoersen die gelden op de wisselmarkt te Brussel of die door de monetaire overheid van de betrokken landen vastgesteld zijn.

Per telex deelt het aan de spoorwegnetten de waarde van de UIC-frank in Belgische franken mede die op de 15e en de laatste dag van iedere maand of, in voorkomend geval, op de voorafgaande werkdag werd vastgesteld.



Indien de waarde in Belgische franken meer dan 1% verschilt van de laatste medegedeelde waarde, meldt het Centraal Verrekeningsbureau dit zonder uitstel aan de spoorwegnetten.

Ieder spoorwegnet berekent dan de waarde van de UIC-frank in zijn eigen munt, uitgaande van de laatste waarde in Belgische franken en op basis van de middenkoers van de Belgische frank die geldt op de wisselmarkt van zijn land of die door zijn monetaire overheid werd vastgesteld.

Het Centraal Verrekeningsbureau zal graag aan al wie daarin belang stelt de laatste waarde van de UIC-frank mededelen. Daartoe volstaat het dat bureau op te bellen op n° 02.523 80 80, toestel 2715.

DE NMBS NU OOK VERTEGENWOORDIGD IN OOST-DUITSLAND

De NMBS heeft sinds lange tijd een handelsvertegenwoordiging te Keulen. Daarover hebben wij het reeds gehad, meer bepaald ter gelegenheid van de uitbreiding van de kantoren van het handelsagentschap.

Het ambtsgebied van die vertegenwoordiging werd nu verruimd. Benevens West-Duitsland en de Scandinavische landen omvat het nu ook de Duitse Democratische Republiek.

Elk vervoerprobleem met betrekking tot Oost-Duitsland kan dus voorgelegd worden aan

de heer DEVILLERS

Vertegenwoordiger van de NMBS

Hauptbahnhof
Bahnhofvorplatz 3
Keulen

Tel. 21.27.61 te Keulen.

INTERNATIONAAL LAADKISTENBUREAU

Het „Internationaal Laadkistenbureau” (B. I.C.) werd in 1933 gesticht onder de auspiciën van de Internationale Handelskamer. Het is het enige internationaal organisme dat alle partijen verenigd die belang hebben bij de containerisatie : constructeurs, verhuurders, vervoerders (per schip, trein, vrachtwagen of vliegtuig), laders, enz...

Door regelmatige publicaties — o.a. steekkaarten — verschaft het zijn leden alle nuttige informatie betreffende de containerisatie



De grote problemen die deze techniek stelt worden onderzocht en besproken tijdens colloquia door het bureau georganiseerd. Na studie, krijgen werkgroepen de opdracht, de raadgevingen van de B.I.C.-leden bij de internationale instanties te bevorderen.

Tevens heeft het tot taak het register van de gecodeerde merken der containers bij te houden (merken opgesteld volgens de regels van het ISO) en er de internationale bescherming van te verzekeren.

Het Internationaal Laadkistenbureau (38, Cours Albert 1^{er} te 75.008 Paris) beschikt over een uitgebreide waaier nationale afgevaardigden die het vertegenwoordigen in 11 landen: Duitsland, Oostenrijk, België, Spanje, Groot-Brittannië, Italië, Japan, Nederland, Zwitserland, de Verenigde Staten en Zuid-Afrika.

In België vertegenwoordigt de Heer F. E. Gijzen, directeur van Railtrans (Zomerweg 26 te Antwerpen), het B.I.C.

PARKEERGELEGENHEID TE ANTWERPEN-CENTRAAL

De reizigers bij vertrek uit Antwerpen-Centraal wordt van 1.9.1976 af een nieuwe dienst aangeboden.

Wanneer zij zich met hun wagen naar het station begeven kunnen zij dit voertuig parkeren tegen een gunsttarief in de „Parking NOVA” gelegen aan de Van Wesenbekestraat, op minder dan 100 m van het station.

De geabonneerden van de spoorweg kunnen er, mits voorlegging van hun spoorabonnement, een parkeerabonnement bekomen voor de duur van een maand tegen de uitzonderlijke prijs van 750 F (BTW 14% inbegrepen).

De gewone reiziger kan er, bij gelegenheid van zijn verplaatsing per trein, zijn wagen stallen voor 50 F (BTW inbegrepen) per kalenderdag. Hiertoe moet hij, de op voorhand door de parkeergelegenheid afgeleverde parkeerkaart, laten voorzien van een datumstempel, bij aankoop van zijn spoorwegbiljet, bij de loketbediende van het station.

De bijzondere aandacht van de reizigers wordt er nochtans op gevestigd dat deze „service” hun enkel kan aangeboden worden van maandag tot vrijdag (de zaterdagen en de zondagen zijn dus uitgesloten). Het algemeen parkeerabonnement N.M.B.S. is er niet geldig.

avond- treinen



PAUL FUNKEN

Een afspraak in de vroege morgen,
500 km ver,
met een nieuwe klant ?
Een heel probleem !
Tijdig aankomen is niet gemakkelijk.
Fit blijven evenmin.
Tenzij . . .

Tenzij u met de avondtrein reist.
Vertrek uit uw kantoor
op het gewone uur.

Neem de trein.
Er staat een avondmaal voor u klaar.
Vóór middernacht
bent u ter plaatse.
De volgende morgen neemt u een bad,
gebruikt u een flink ontbijt
en op het afgesproken uur
bent u op de afspraak,
niet verformfaaid en suf, maar gewoon
fit.

Dank zij de avondtrein
maakt u een goede indruk.

Wij hebben een "pub" die Brussel met Straatsburg verbindt in 4u15.

Een «pub», een salon, een restaurant, een comfortabel bureel... de TEE is dit alles tesamen!

TEE Iris/Edelweiss: verbinding
Brussel-Zwitserland tweemaal per dag verzekerd.
De eerste 's morgens vanuit Brussel L.-W. om 7u19 en de andere 's namiddags om 16u29.

De tijden? Gewoon opmerkelijk!

Brussel L.-W. - Luxemburg: 2u.

Brussel L.-W. - Metz: 3u.

Brussel L.-W. - Straatsburg: 4u15.

Brussel L.-W. - Bazel: 5u25.

Brussel L.-W. - Zurich: 6u30.

Brussel-Straatsburg: een uiterst interessante TEE verbinding. Er worden ongeveer 500 km afgelegd in 4u15! U kan op dezelfde dag heen en terug, terwijl u ter plaatse toch nog heel wat tijd hebt. Vooral belangrijk ook omdat er geen directe luchtlijn bestaat!

TEE Iris/Edelweiss

Brussel-Luxemburg-Metz-Straatsburg-Bazel-Zurich



plans

Stortwagen met rolluikdak



SPOORNIEUWS
4/76



De met draaistellen uitgeruste Taes-wagen is speciaal gebouwd voor het vervoer van zendingen met grote afmetingen die van boven moeten geladen en tegen de weersomstandigheden moeten worden beschermd.

1^e troef : laden zonder moeite

De Taes-wagen kan uiterst gemakkelijk geladen worden.

- Wanneer het rolluikdak open is, laat het heel de nuttige oppervlakte van de vloer vrij. Met een rolbrug, een kraan of een gelijkaardig tuig kunnen de goederen daarin geladen worden zoals in een stortwagen.

- Handheftrucks of vorkheftrucks kunnen eveneens de Taes-wagen binnenrijden om goederen op de vloer af te zetten of van de vloer op te nemen. De deuren in het midden van de zijwanden zijn: 2,150 × 4,050 m.

2^e troef : afdoende bescherming

Als de goederen geladen zijn, gaat het rolluikdak dicht. Aldus

zijn de goederen uitstekend beschermd.

Voor de bediening van het rolluikdak is er een kruk aan het uiteinde van de wagen; die kruk kan van beide kanten of aan weerszijden tegelijk bediend worden.

Eén man volstaat om het dak en de deuren te openen en te sluiten.

Een uitgebreid gamma

Er zijn zeer veel goederen die in aanmerking komen om in een Taes-wagen vervoerd te worden.

Dit geldt zowel voor machines als voor elektrische huishoudtoestellen, voor alle producten in zakken die kunnen leeggestort worden, voor eetwaren in kartonnen dozen en goederen in kratten.

De voornaamste kenmerken van die goederen zijn :

- de grote afmetingen (te groot om door de deuren van een gewone wagen te kunnen);
- het grote gewicht (zodat het gebruik van een kraan vereist is);

- de gevoeligheid voor de weersomstandigheden.

Er valt aan te stippen dat onverpakte poedervormige en korrelvormige goederen niet in een Taes-wagen mogen vervoerd worden.

Voorzichtig !

Op lijnen van categorie C mogen er ladingen tot 57 ton in een Taes-wagen vervoerd worden. Zoals wij hebben gezegd, worden er soms bijzonder zware goederen in een Taes-wagen geladen. Daarin mogen nochtans alleen maar geconcentreerde ladingen vervoerd worden als er een nauwkeurig laadplan is opgemaakt.

De nuttige aanwijzingen staan op een geschikte plaats op de zijkant van de wagen, nabij het rolmechanisme van het dak. De afzenders worden verzocht die regel in acht te nemen en, in geval van moeilijkheden, het advies in te winnen van het station of van de specialisten van wie wij de referenties hierbij opgeven. Het gaat om de veiligheid van hun goederen.

Raadpleeg de specialisten :

Neem inlichtingen alvorens een Taes-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.

De Behandelingsdienst -
Vervoer - Afdeling 15.1
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2139 of 2135.

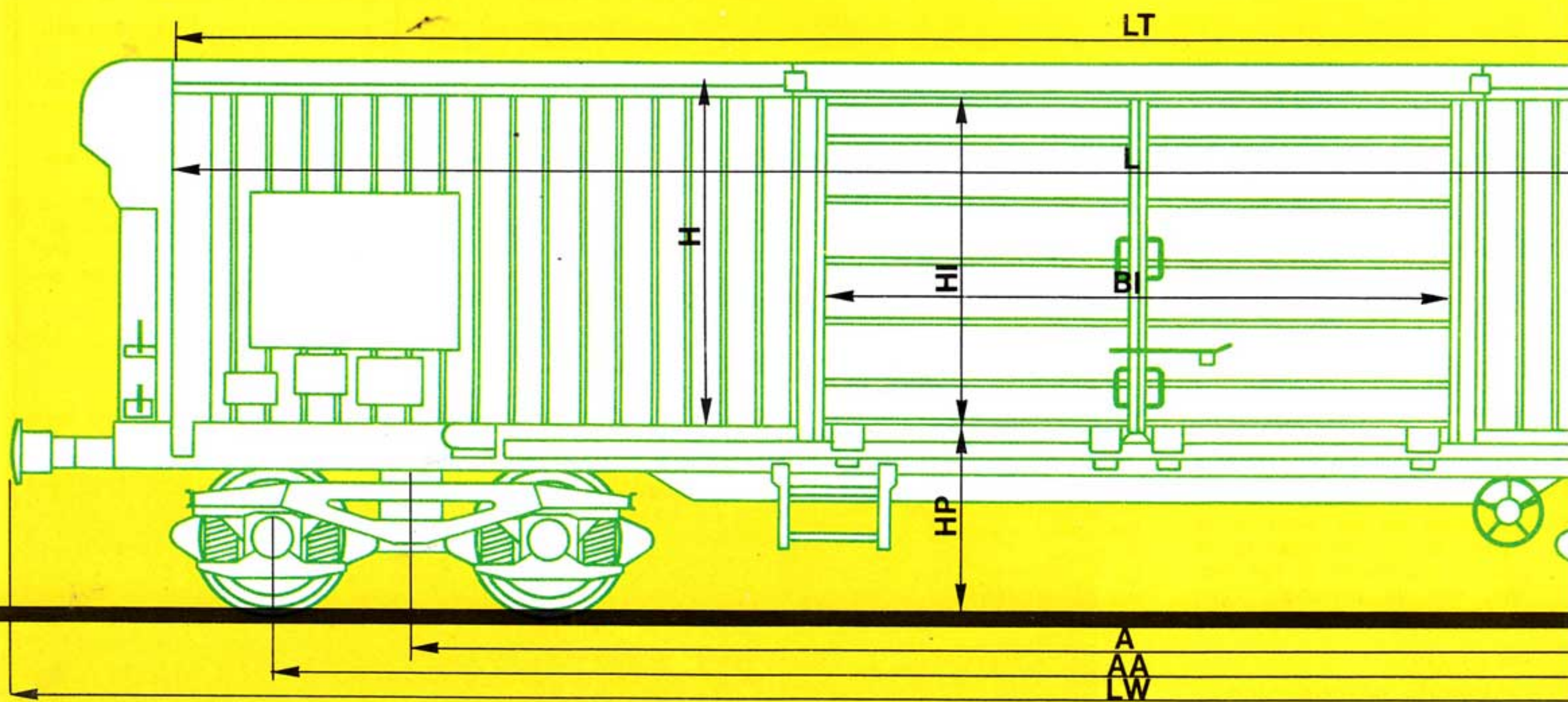
De Handelsdirectie
Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2619 of 2661.

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

T Wagen met opengaand dak

a e s met draaistellen
deuren die een hoogte van 1,90 m overschrijden
geschikt om te rijden tegen 100 km/u.

1	Code			Taes		Taes
2	Type			1.416 AO		1.416 BO
3	Aantal			210		200
4	Nummer van de wagen	internationale code		3.188		3.188
		serienummer		585.1.000		585.1.500
				209		699
5	Constructiejaar			1972-1973		1973-1974
6	Totale lengte = LW		mm	14.040		14.040
7	Afstand tussen draaispinnen = A		mm	9.000		9.000
8	Uiterste radafstand = AA		mm	10.800		10.800
9	Totale breedte = BW		mm	3.010		3.010
10	Totale hoogte = HW		mm	3.610		3.610
11	Vloerhoogte = HP		mm	1.235		1.235
12	Nuttige lengte = L		mm	12.394		12.394
13	Nuttige breedte = B		mm	2.636		2.636
14	Nuttige hoogte = H		mm	2.230		2.230
15	Oppervlakte		m ²	32,5		32,5
16	Capaciteit		m ³	72,5		72,5
17	Laadopening in het dak	lengte = LT	mm	12.394		12.394
		breedte = BT	mm	2.583		2.583
18	Zijdelingse laadopening (schuifdeuren)	lengte = HI	mm	2.150		2.150
		breedte = BI	mm	4.000		4.000
19	Gemiddelde tarra		T	23		23
20	Toegelaten last		T		A B1 B2 C	A B1 B2 C
					41 47 49 57	41 47 49 57
					S 41 47 49 57	S 41 47 49 57
21	Maximum geconcentreerde lasten		T			
					m	m
					a - a 2 30 35	a - a 2 30 35
					b - b 3 34 42	b - b 3 34 42
					c - c 5 39 48	c - c 5 39 48
					d - d 9 50 57	d - d 9 50 57
22	Maximum bochtstraal		m		35	35

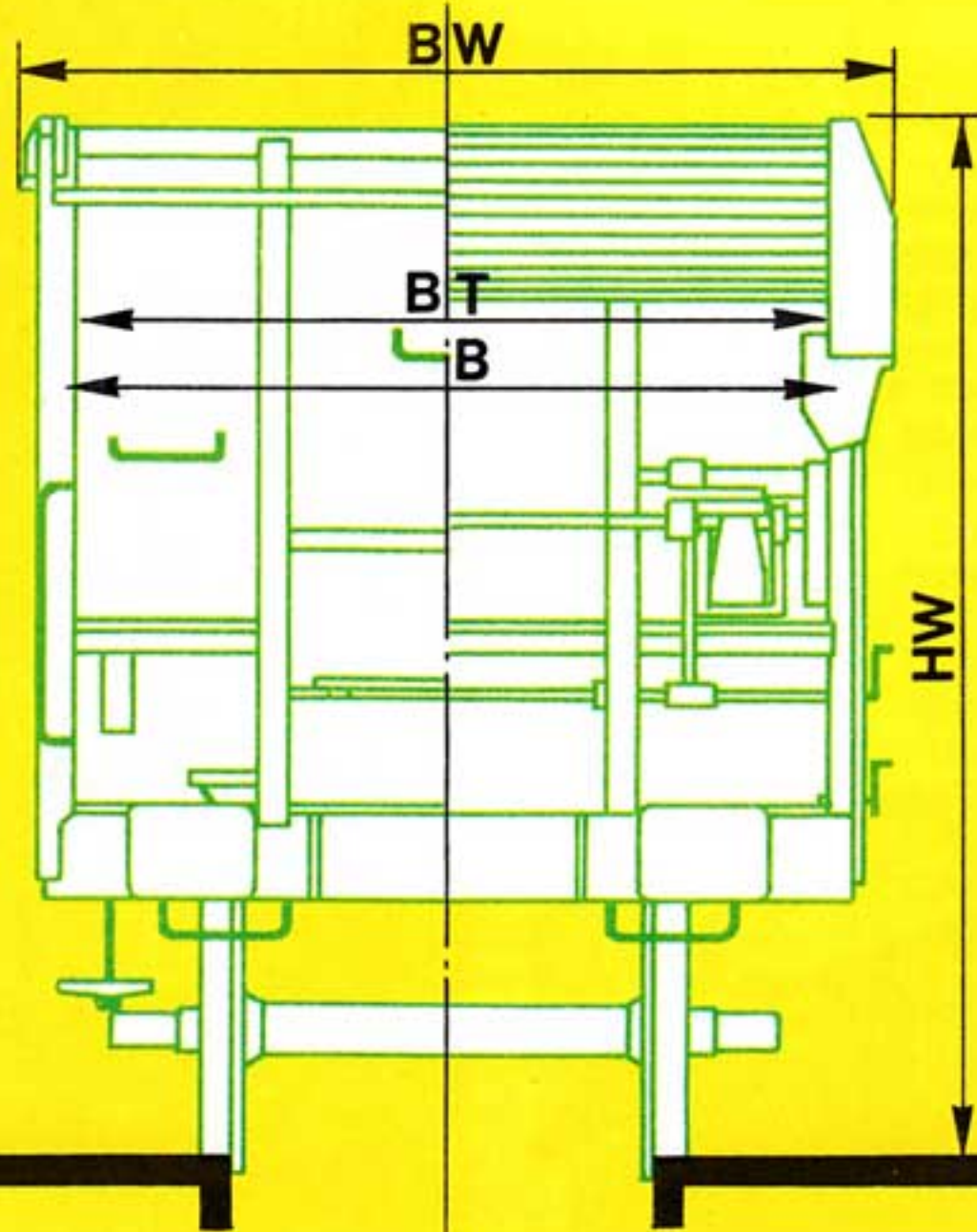
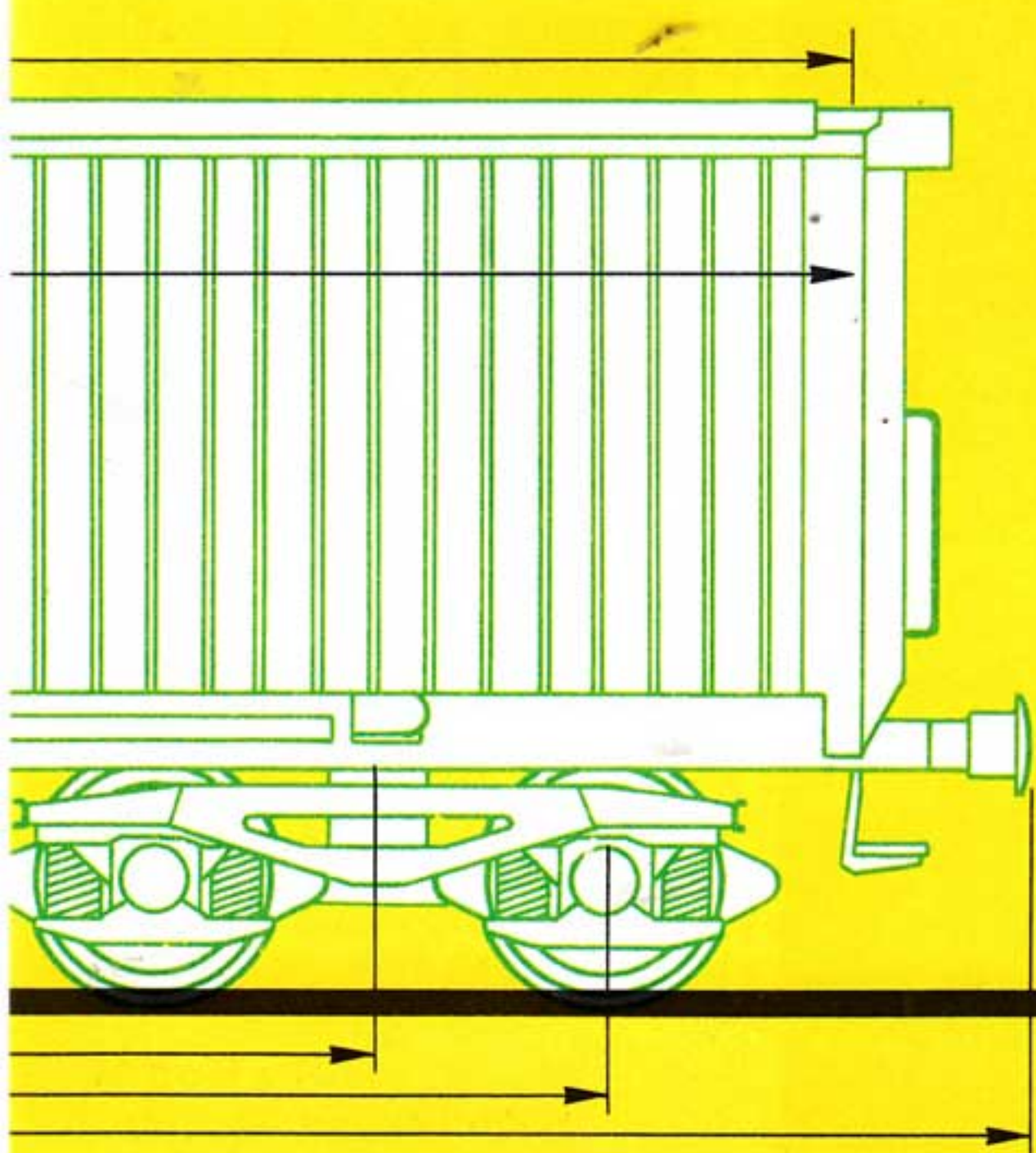


5 1^e cijfer van het serienummer (overeenkomend met het wagentype = T)



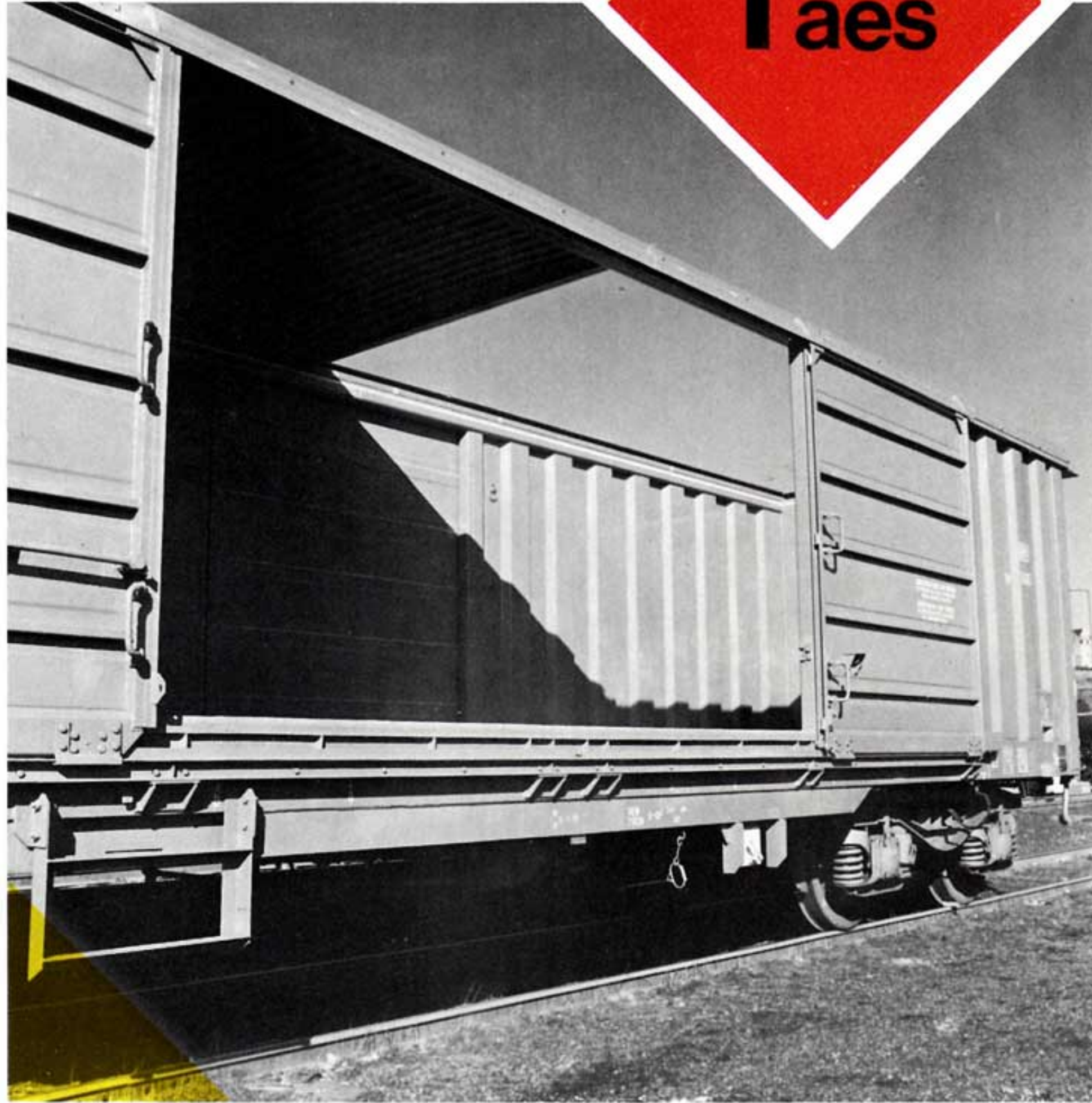
Voor technische inlichtingen :
 Behandelingsdienst -
 Vervoer - Dir. E 15-1
 Tel. 02-523.80.80 Toestel 2139

Taes				
1.416 B 1				
500				
3.188				
585.2.000				
499				
1976				
14.040				
9.000				
10.800				
3.010				
3.610				
1.235				
12.394				
2.636				
2.230				
32,5				
72,5				
12.394				
2.583				
2.150				
4.000				
23				
	A	B1	B2	C
	41	47	49	57
S	41	47	49	57
		m	—	▲▲
a - a	2	30		35
b - b	3	34		42
c - c	5	39		48
d - d	9	50		57
35				



Stortwagen met rolluikdak

Taes



1. Rolkruk (B) en vastzetting (A) op het uiteinde van de wagen.
2. Alles openen en gemakkelijk laden.
3. Voor geconcentreerde ladingen, een nauwkeurig laadplan, grenzen die niet mogen overschreden worden.
4. Grote openingen aan de zijkant en een rolluikdak : voorname troeven van de Taes-wagen.
5. Het dak — dat hermetisch sluit — vormt een goede bescherming voor de lading.

