

Verbetering Verkeer met België en Frankrijk.

G. — Zooals bekend rijden sinds 1 Juni 1924 op een enkele uitzondering na, de treinen Parijs-Amsterdam te Roosendaal door en vindt het douane-onderzoek gedurende den rit tusschen Esschen en Rotterdam plaats. Het douane-oponthoud te Roosendaal kwam daardoor te vervallen, waardoor een belangrijke versnelling voor het hoofdverkeer verkregen werd.

Reeds van de invoering van de nieuwe regeling af wordt door de reizigers, komende van Frankrijk en België met bestemming richting Breda, er ernstig over geklaagd, dat zij door het niet-stoppen van de Parijsche treinen te Roosendaal genoodzaakt zijn te Esschen over te stappen in de achter deze verbindingen liggende treinen naar Roosendaal. Bovendien zijn de aansluitingen te Roosendaal niet fraai.

In verband met binnenlandsche belangen kunnen de in aanmerking komende verbindingen van Roosendaal naar de richting Breda niet zooveel later worden gelegd, dat de gewenschte aansluitingen van de van Esschen achter de Parijsche treinen naar Roosendaal loopende treinen tot stand worden gebracht.

Door aan de Parijsche treinen een kort oponthoud te Roosendaal te geven, zou ook een belangrijke verbetering tot stand kunnen worden gebracht in de aansluitingen naar de richting Breda.

De Algemeene Wet van 26 Aug. 1822 (Staatsblad No. 38) Art. 190 laat niet toe een oogenblik te Roosendaal te stoppen, om daarna van dit station af het douane-onderzoek gedurende den rit te doen plaats vinden.

Onlangs werd ter zake een bespreking gehouden tusschen het Departement van Financiën en de Nederl. Spoorwegen. Als gevolg van deze bespreking ligt het in het voornemen van Z.E. den Minister van Financiën binnenkort een wetsontwerp tot nadere wijziging van art. 190 van voornoemde wet ahangig te maken, waardoor het recht van lijfsvisatie ten aanzien van de zich in bovengenoemde treinen bevindende personen, ook na het stilhouden van die treinen te Roosendaal zal worden geregeld.

Daaraan wordt de uitdrukkelijke voorwaarde verbonden, dat gedurende het korte oponthoud te Roosendaal in die treinen geen reizigers mogen instappen en geen bagage of goederen mogen worden ingeladen.

Indien dit wetsontwerp door de Staten-Generaal wordt aangenomen, zal het mogelijk worden belangrijke verbeteringen in het verkeer van Frankrijk en België naar het Zuiden, Midden, Oosten en Noorden van het land tot stand te brengen.

De reisduur Parijs-Amsterdam verandert niet, omdat de daarvoor in aanmerking komende treinen zullen gaan doorrijden te Esschen, om in plaats daarvan te Roosendaal te stoppen.

De onderstaande dienstregelingen zijn reeds ontworpen. Achter den aankomsttijd op de stations is vermeld hoeveel vroeger men aldaar aankomt ten opzichte van de dienstregeling van 22 Mei 1932.

Trein D 24.

Parijs V. 9.15; Brussel Zuid V. 12.51; Antwerpen Oost V. 13.39; Roosendaal A. 14.34.

Trein 310.

Roosendaal V. 14.54; 's-Hertogenbosch A. 16.01 (1 uur en 53 min.); Utrecht A. 17.03 (1 uur en 54 min.).

Eindhoven wordt bereikt ten 16.33 (1 uur en 53 min.); Arnhem ten 17.09 (2 uur en 12 min.); Zutphen ten 17.42 (2 uur en 17 min.); Hengelo ten 18.44 (2 uur en 31 min.); Zwolle ten 18.28 (2 uur en 19 min.); Groningen ten 19.57 (2 uur en 27 min.) en Leeuwarden ten 20.31 (2 uur en 9 min.).

Trein P 199 (Pullmantrein, Etoile du Nord).

Parijs V. 11.25; Brussel Zuid V. 14.50; Antwerpen Oost V. 15.38; Roosendaal A. 16.34.

Trein 314.

Roosendaal V. 16.50; 's-Hertogenbosch A. 17.56 (1 uur en 37 min.); Utrecht A. 18.57 (2 uur en 17 min.).

Eindhoven wordt bereikt ten 18.26 (1 uur en 54 min.); Arnhem ten 19.21 (2 uur en 13 min.); Zutphen ten 19.59 (2 uur en 6 min.); Hengelo ten 21.15 (1 uur en 32 min.); Zwolle ten 20.47 (3 uur en 3 min.), terwijl zelfs Groningen en Leeuwarden nog denzelfden dag zullen worden bereikt resp. ten 22.24 en 22.40.

Bij aanneming van het wetsontwerp worden dus de verbindingen van Parijs zeer goed.

Ook in omgekeerde richting zullen de verbindingen belangrijk worden verbeterd.

De op de Europeesche Dienstregelingconferentie te Brussel tot stand gekomen wijzigingen van de treinen D 7 en D 9 Amsterdam—Parijs maken het thans mogelijk de verbindingen van het Noorden, Oosten, Midden en Zuiden van het land met Brussel en Parijs belangrijk te versnellen.

Trein D 7, welke ten 12.27 van Roosendaal zal vertrekken (Antwerpen Oost A 12.43; Brussel Zuid A 13.30 en Parijs A 17.10) neemt aldaar de aansluiting over van den vervroegden en versnelden trein 305. Deze trein zal in plaats van ten 12.43 reeds ten 12.18 te Roosendaal aankomen. Te 's Hertogenbosch blijft de aansluiting van trein 204 op trein 305 behouden, zoodat ook Groningen, Friesland en Drenthe van 15 Mei 1933 af met de eerste dagverbinding naar Parijs kunnen reizen. De vertrektijd van Groningen wordt 7.13, van Leeuwarden 7.04, van Assen 7.39, Parijs A 17.10, d.w.z. in 10 uren van Groningen naar Parijs.

De vertrektijd van Zwolle wordt 8.50 (was 6.12), en van Hengelo 8.30 (was 7.22), van Zutphen 9.35 (was 8.04), van Arnhem 10.10 (was 8.35), van Utrecht 10.16 (was 8.51), van 's-Hertogenbosch 11.15 (was 9.41), van Eindhoven 10.10 (was 9.02), van Tilburg 11.37 (was 10.02) en van Breda 11.58 (was 10.28).

Trein D 9, welke ten 18.49 van Roosendaal zal vertrekken (Antwerpen Oost A. 19.05; Brussel Zuid A. 19.52; Parijs A. 23.40) neemt aldaar de aansluiting over van den versnelden trein 204. Deze trein zal inplaats van ten 19.01, ten 18.41 te Roosendaal aankomen.

De vertrektijd van Groningen wordt 13.10 (was 9.46), van Leeuwarden 13.03 (was 9.54), van Assen 13.36 (was 10.31), van Zwolle 14.53 (was 12.52), van Zutphen 15.46 (was 13.57), van Hengelo 14.33 (was 12.49), van Arnhem 16.22 (was 14.58), van 's-Hertogenbosch 17.32 (was 16.29), van Utrecht 16.46 (was 14.21), van Tilburg 17.55 (was 16.54) en van Breda 18.20 (was 17.17).

Uit het bovenstaande blijkt, dat voor verschillende plaatsen een versnelling van 2 tot 3 uren is verkregen.

De slechte verbindingen van het Noorden, Midden en Oosten van het land naar en van Parijs (Brussel) zullen dus, ingaande 15 Mei 1933, tot het verleden behooren.

Splinter.

ALWEER EEN PROBLEEM TOT OPLOSSING GEBRACHT.

* De schadevergoeding-bureaux van spoorwegen in de U.S.A. zullen blij zijn geweest toen ze hoorden, dat meneer Gerald Bodine aan de circulatie is onttrokken, tijdelijk ten minste. Voor het oogenblik is hij n.l. in bewaring bij de autoriteiten van Chicago. Gerald heeft, naar men zegt, erkend, dat hij de laatste twee maanden \$ 500 heeft verdiend door met overleg spijkers en spelden in te slikken. Vooral de restauratie-wagens van de spoorwegen waren het terrein van zijn werkzaamheid. Eens slikte hij in zoo'n wagen op een lijn in een der Oostelijke staten een spijker in en klaagde toen de maatschappij aan, omdat ze hem spijkers gevoerd had. Hij slaagde er werkelijk in schadevergoeding te krijgen en haalde denzelfden streek uit op een andere lijn.

(Railway Age.)