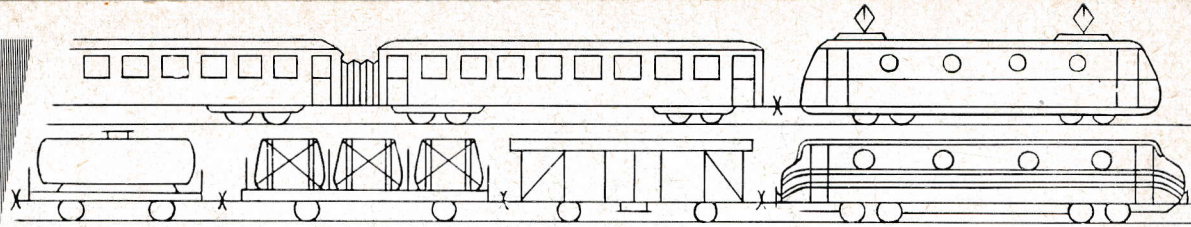


B

N^r 4

JULI 1961



SPOORNIEUWS

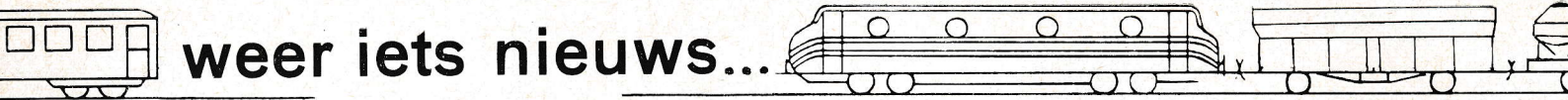
INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.
CENTRAAL STATION, 4^e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 TOESTEL 3602



*Prettige
vakantie!*

FOTO PUTMAN

I N H O U D : Weer iets nieuws..., blz. 2 / Kanalisatie van het internationaal verkeer, blz. 6 / Ze zijn zo geriefelijk, weet U...! blz. 8 / Het Belgisch Tariefstelsel voor het goederenvervoer, blz. 9 / Dinsdag 13 juni 1961..., blz. 11 / Voor een nauwer kontakt, blz. 12 / Tariefberichten, blz. 12 / Uitbreiding van de Europese „pallet-pool”, blz. 12.



weer iets nieuws...

modern materieel voor goederenvervoer

De jongste jaren heeft de N.M.B.S. grote inspanningen gedaan om de vervoersvoorwaarden voor de reizigers te verbeteren en zij heeft daartoe moderne en geriefelijke rijtuigen in gebruik genomen.

De tractie van de treinen werd in zeer grote mate generationaliseerd; de stoomlocomotief heeft de plaats geruimd voor de elektrische tractie of de dieseltractie. Zelfs voor rangeringen zijn de stoomlocomotieven thans vervangen door diesellocomotieven en locomotoren, waarvan het vermogen aangepast is aan de plaatselijke behoeften.

Inzake vaste installaties van reizigersstations en goederenstations alsmede inzake seininrichting, waarbij de technische vooruitgang te baat genomen wordt, werd de exploitatie van de spoorweg generationaliseerd en werd de cliënteel een betere dienst geboden.

Thans wil de N.M.B.S. ook iets doen inzake materieel voor goederenvervoer bij wagenladingen. Op dat stuk zijn sommige buitenlandse netten reeds vastberaden overgegaan tot de specialisatie van de wagens, om de kosten te verminderen die verbonden zijn aan de begin- en eindverrichtingen.

De Belgische spoorwegen zijn van plan zich speciale wagens aan te schaffen, waarmee het werk bij het lossen in aanzienlijke mate kan verminderd en tevens onder de beste hygiënische en sociale voorwaarden kan uitgevoerd worden.

Iedereen begrijpt dat wagens met automatische lossing, vooral voor massaal en geregeld vervoer van los geladen goederen, van bijzonder belang zijn voor de rationalisatie van de nijverheidsinstallaties voor het laden en het lossen.

De N.M.B.S. is vanzelfsprekend niet in staat op staande voet duizenden bestaande wagens door modern materieel te vervangen.

Binnen een paar jaren zullen vele wagens versleten zijn en derhalve buiten dienst moeten gesteld worden. Wij kunnen dus de vervanging door moderne wagens in overweging nemen. Die wagens zullen oordeelkundig gekozen worden. Ze moeten immers karakteristieken hebben die ze uitstekend geschikt maken voor de behoeften van de cliënteel. Daartoe is het gewenst dat de cliënteel met ons samenwerkt en wij zullen met belangstelling alle suggesties onderzoeken.

Hierna reeds enkele gegevens over 3 typen van wagens die thans besteld zijn of bestudeerd worden.

1. Ketelwagen met pneumatische lossing voor het vervoer van cement, ongebluste kalk in poeder, chemische producten en andere poedervormige stoffen.

Er zijn 25 wagens van dat type in aanbouw en er wordt verwacht dat zij eerlang in dienst zullen gesteld worden.

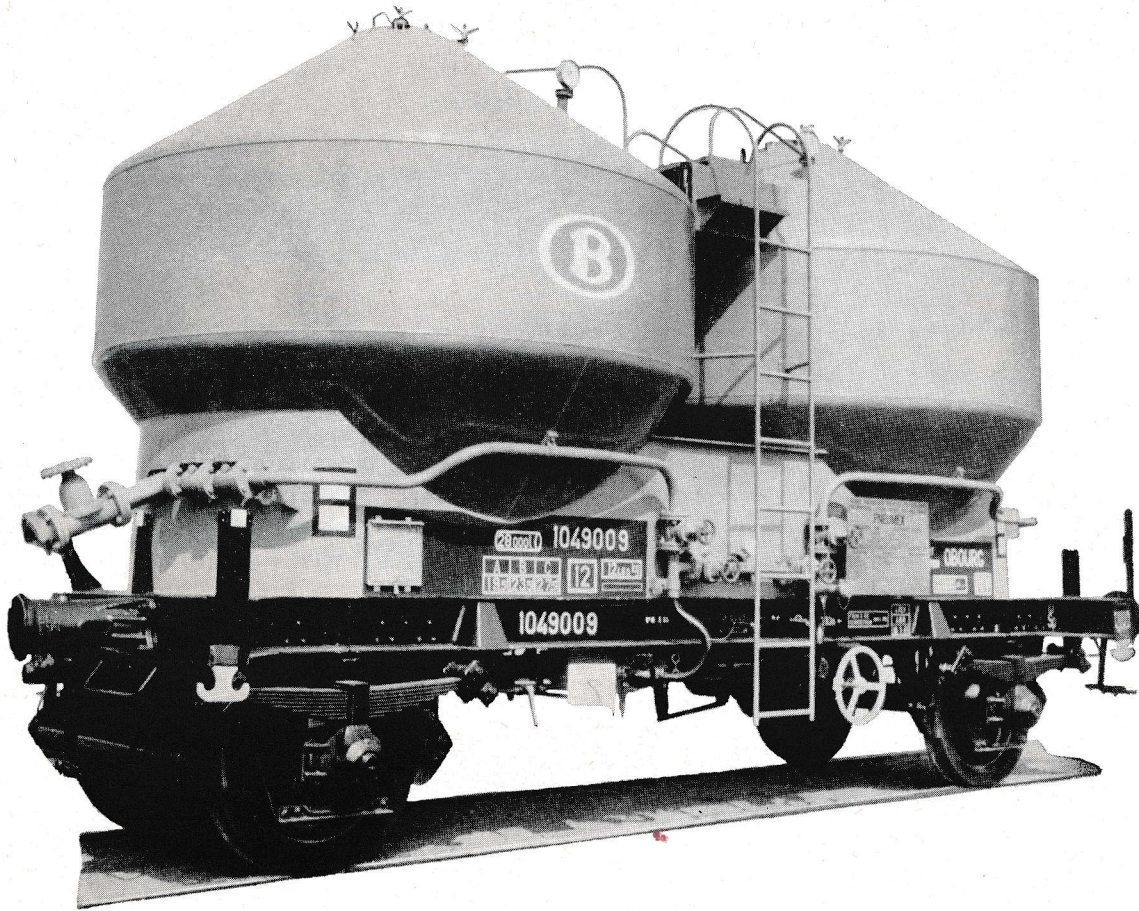
De aankoop van bijkomende wagens voor 1962 wordt voorbereid.

De goederen worden gestort.

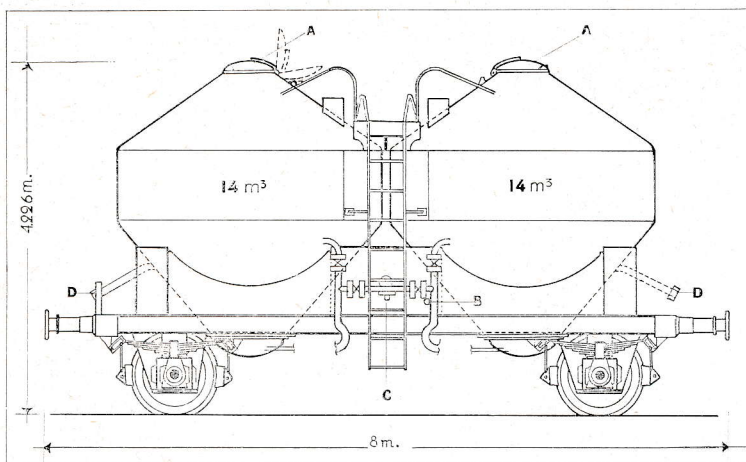
Elke silo heeft een laadvermogen van 14 m^3 , d.i. 28 m^3 per wagen.

De toegelaten maximumlast is ongeveer 27,5 t.

De goederen worden gelost door middel van een motorcompressorgroep die lucht onder een druk van 2,5 kg in de ketel jaagt. De emulsie lucht + cement wordt naar de silo van de geadresseerde gedreven. Het debiet bij het lossen is circa 1 ton per minuut. De motorcompressor, die 400 tot 600 m^3 lucht per uur moet kunnen debiteren, moet door de cliënt aangekocht worden.



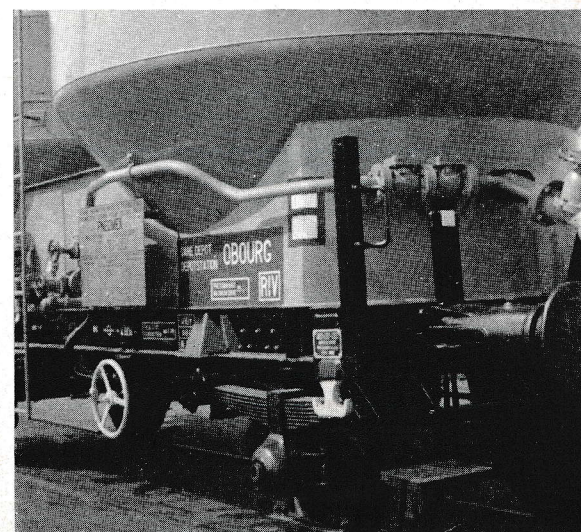
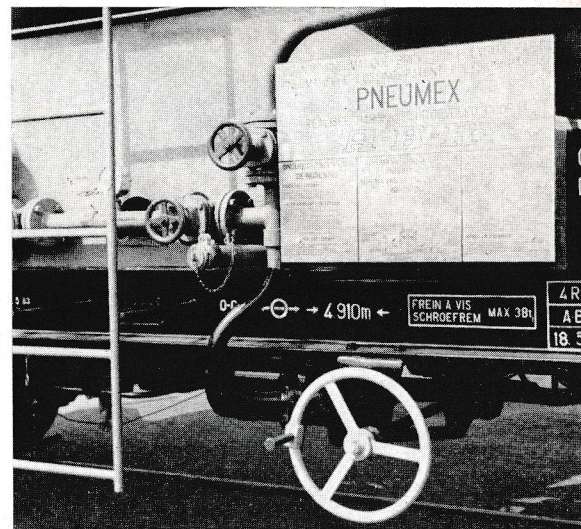
Ketelwagen met pneumatische lossing voor het vervoer van onverpakte cement en sommige andere poedervormige stoffen.



Schema van de ketelwagen :
 A. vulopening, $\text{\O} 466 \text{ mm}$ / B. verbindingsstuk voor perslucht, $\text{\O} 50$ / C. veiligheidsklep, 2,8 tot 2,9 kg/cm^2
 D. uitlaatverbindingsstuk, $\text{\O} 100$

Bovenaan : het verbindingsstuk voor perslucht van de ketelwagen en het aandrijf wiel van de schroefrem.

Onder : ketelwagen met pneumatische lossing; vooraan rechts het uitlaatverbindingsstuk.



2. Open zelfflosser met zadelvormige bodem

voor het vervoer van cokes, steenkolen (niet klevend) en andere los geladen goederen, die over een $\pm 45^\circ$ hellend metalen vlak glijden.

Voornaamste karakteristieken :

volume van de kast = 56,5 m³

toegelaten maximumlast = 26,5 t

De goederen worden geladen door middel van een grijper, een stortgoot, een transportband, enz.

De goederen worden gelost in een silo onder het spoor. Ze vallen aan weerszijden van de wagen. Dat werk is in enkele seconden afgelopen.

Er is voorzien dat in het begin van 1962 een reeks van die wagens zal gebouwd worden.

3. Open (of overdekte) wagen met automatische lossing door storting met regelbaar debiet.

Dat voertuig zal gebruikt worden voor het vervoer van los geladen goederen, zoals gesorteerde steenkolen, steenslag, kalk in brokken, dolomiet, slakken en bepaalde korrelvormige goederen.

De wagen bestaat uit 2 silo's.

De volledige lading wordt gelost door middel van een stortgoot, hetzij links, hetzij rechts van het spoor, naar keuze van de geadresseerde.

Het debiet van het lossen kan naar believen geregeld worden.

De goederen worden gelost :

- hetzij in een silo opzij en lager dan het spoor gelegen;
- hetzij op een vaste of verrijdbare transportband waarmee de goederen kunnen opgehoopt op een vrachtauto of in een hoge silo kunnen geladen worden.

De onderstaande foto's stellen een wagen van de Nederlandse spoorwegen voor, met dezelfde karakteristieken als de wagen die bij de N.M.B.S. bestudeerd wordt.

Die wagens zullen echter pas over ongeveer 2 jaar ter beschikking van de cliëntele kunnen gesteld worden.

De in Duitsland en in Nederland in dienst gestelde wagens zijn 4 m hoog, wat in België een belemmering zou zijn in sommige laadplaatsen van steenkoolmijnen, steengroeven, enz.

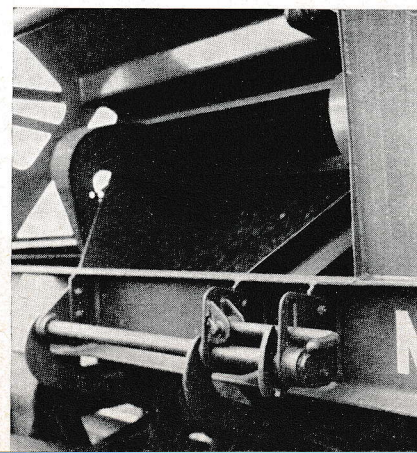
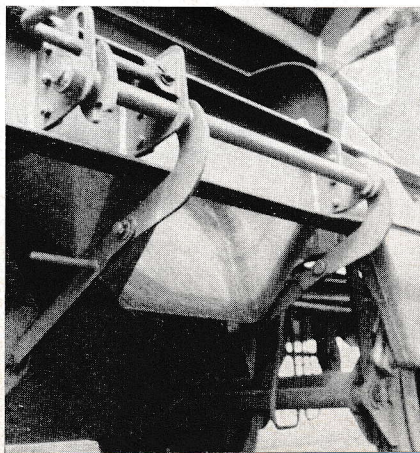
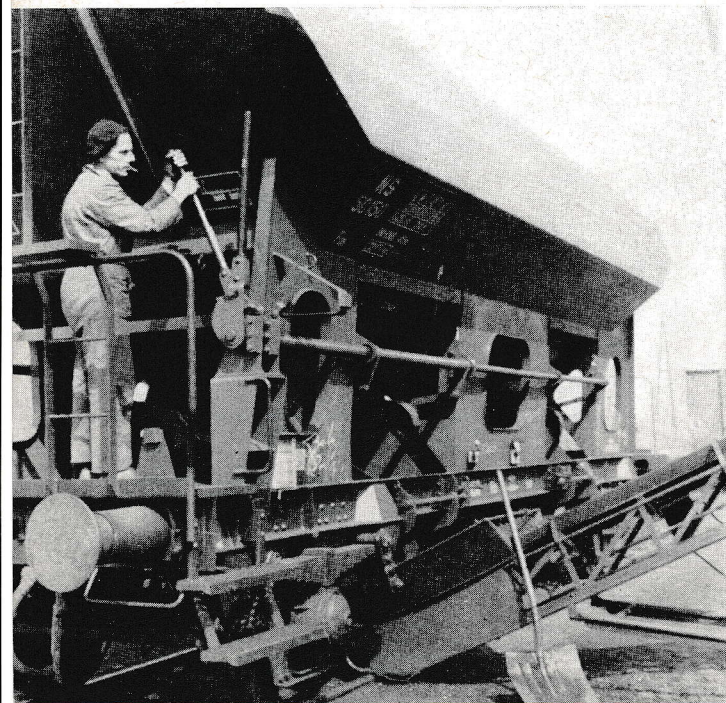
Die hoogte is evenwel noodzakelijk om een maximumcapaciteit te bekomen. Het probleem wordt door onze diensten grondig onderzocht.

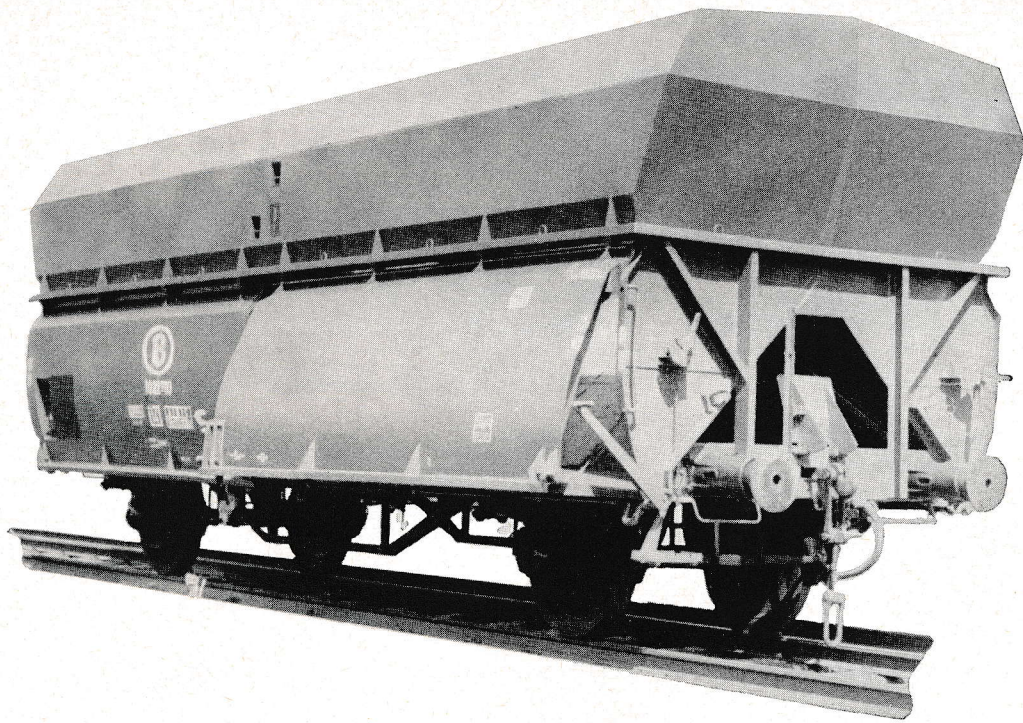
Voor alle technische details en wensen in verband met het nieuw materieel dat wordt bestudeerd, worden de cliënten verzocht zich in verbinding te stellen met de dienst „Behandeling Goederen”, Afdeling E 11-3, Leuvenseweg 21, te Brussel (tel. (02) 13.18.70 - binnenpost 3113), hetzij rechtstreeks, hetzij door bemiddeling van het plaatselijk handelsagentschap.

Bediening van de stortklep.

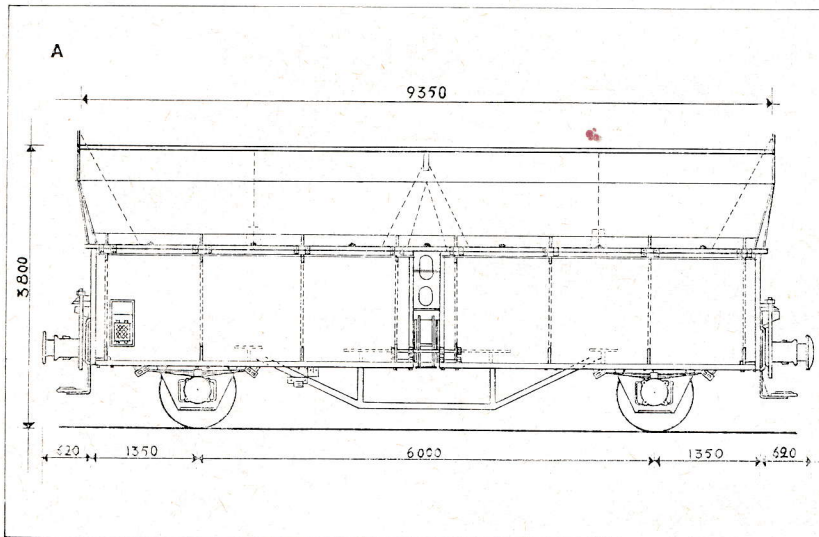
Stortgoot.

Uitlopen der goederen langs de stortgoot.

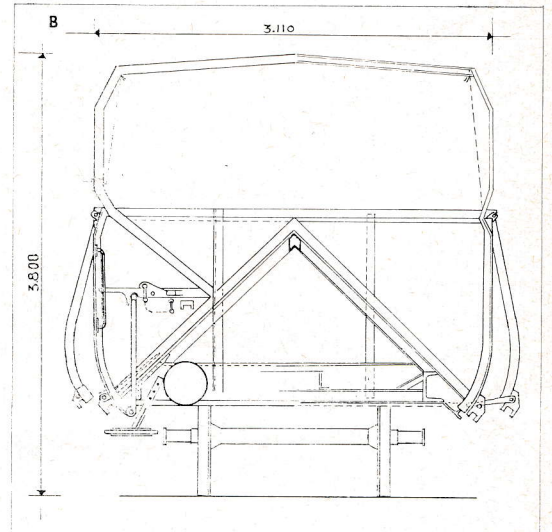




Zelflosser voor cokes en zekere andere goederen.



Zijdeaanzicht van de zelflosser.

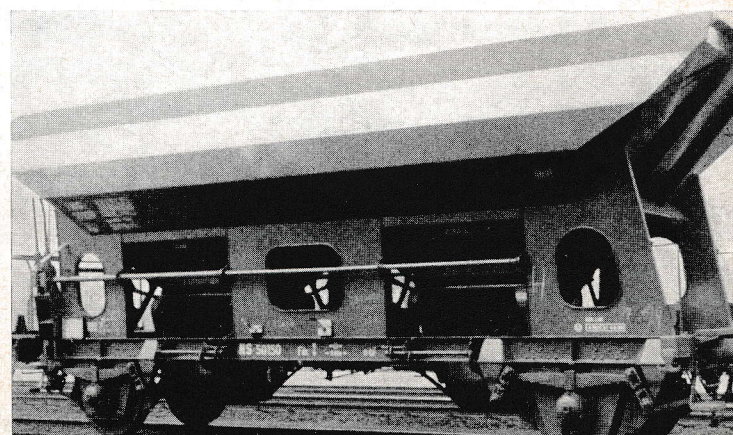
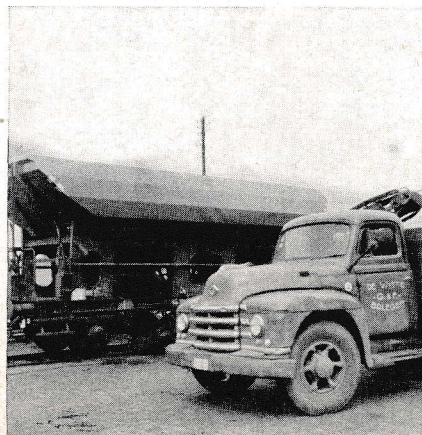
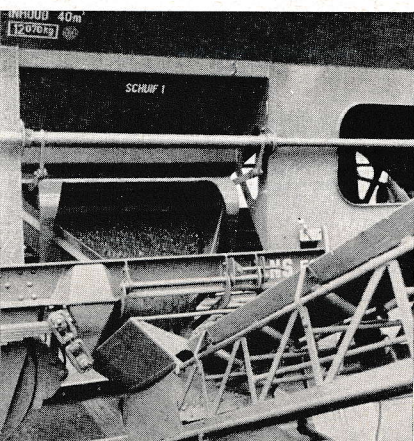


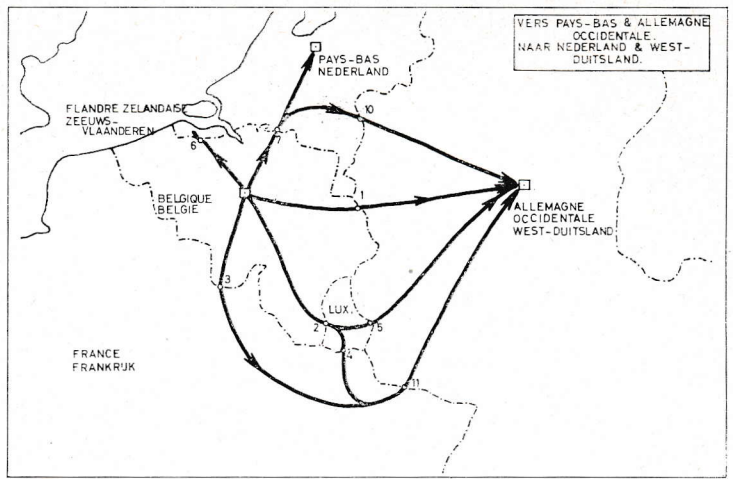
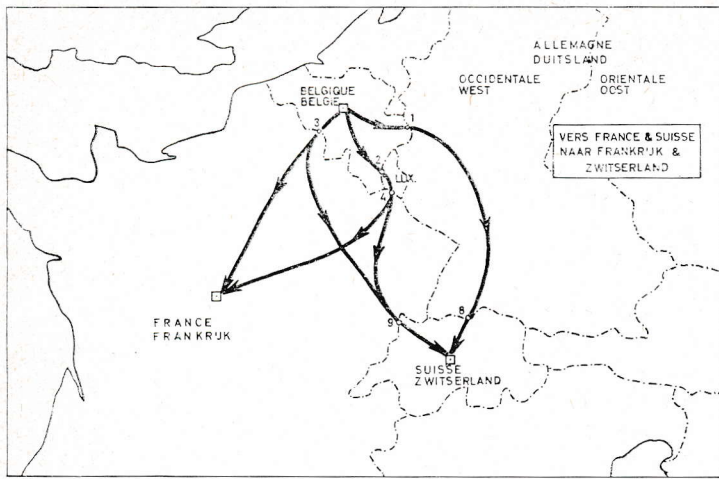
Vooraanzicht van de zelflosser met geopende deuren: tarra gemiddeld 13,4 ton; laadvermogen 26,5 ton; volume van de kast : 56,6 m³.

Lossen met naar believen regelbaar debiet.

Camion in 5 minuten geladen met transportband.

Model van tremelwagen in dienst bij de Nederlandse Spoorwegen.





Kanalisisatie van het Internationaal verkeer

In het Spoornieuws nr 3 werd aangekondigd dat het vervoer over sommige minder belangrijke grenspunten sedert 1 april 1961 is beperkt tot het verkeer bij vertrek uit of met bestemming naar afgebakende zones omheen deze grenspunten.

De schets hiernaast illustreert het mogelijk verkeer over het grenspunt P. Daarop zien we de grens F en de twee zones omheen P aan weerszijden van F. D en C zijn willekeurig gekozen plaatsen van herkomst of bestemming buiten de zones omheen P gelegen.

De toegelaten overgangen zijn :
 X naar D of omgekeerd
 Y naar C of omgekeerd
 V naar Z of omgekeerd

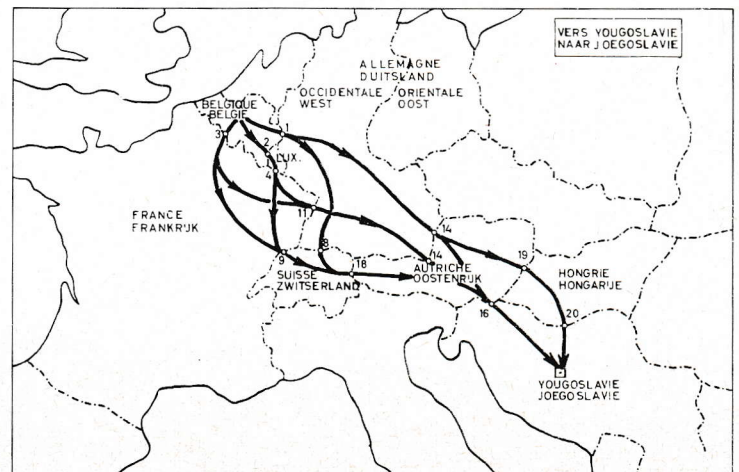
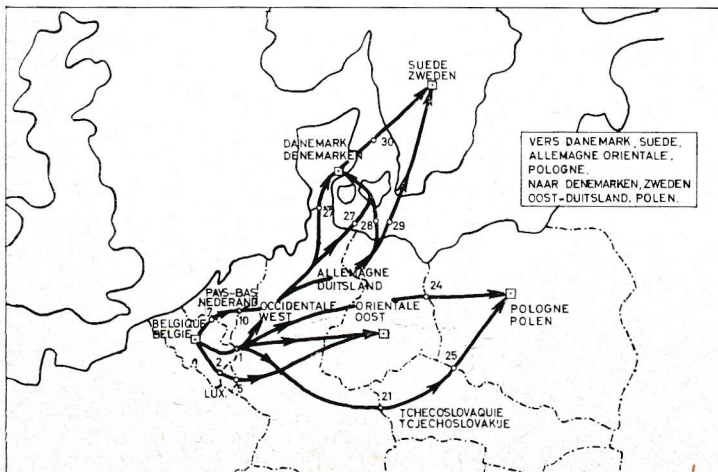
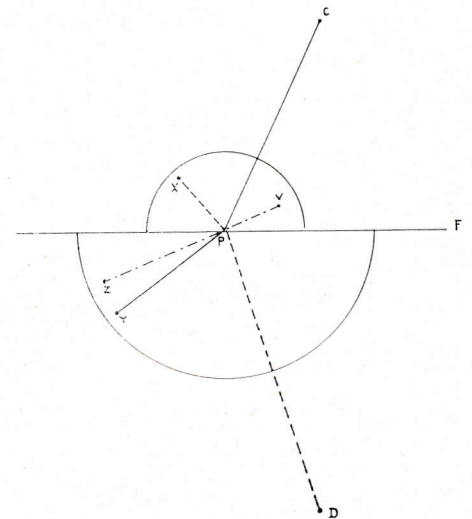
Alle inlichtingen over deze grenspunten met beperkt verkeer en inzonderheid over de zones welke ze bedienen, kunnen bekomen worden in de stations en de handelsagentschappen van de N.M.B.S. Dat het verkeer over een grenspunt beperkt is, kan de afzender afleiden uit het feit dat het niet is opgenomen in de lijst aan het einde van dit artikel, waarin de grenspunten voor het groot internationaal verkeer zijn vermeld.

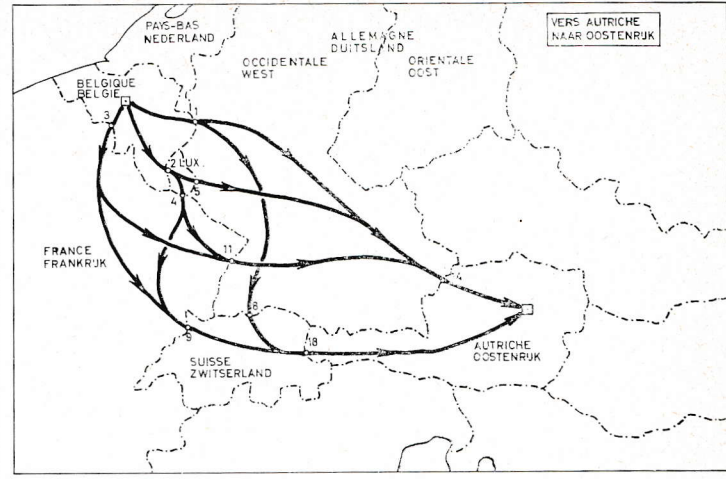
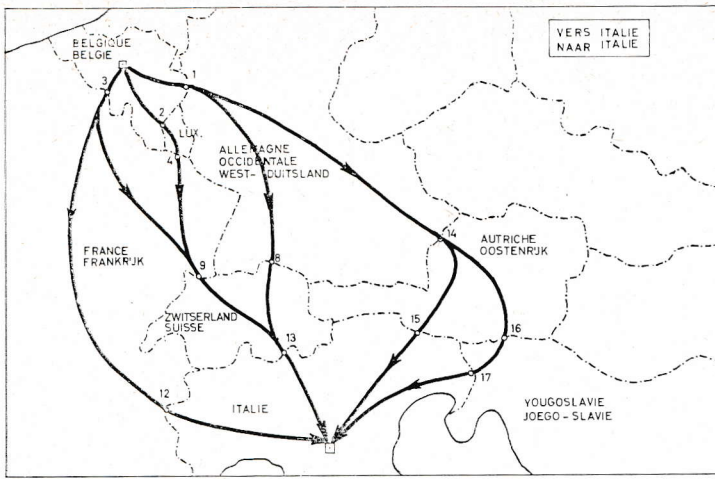
Naast de grenspunten met beperkt verkeer zijn er dus tal van andere die voor alle verkeer open staan, soms onder voorbehoud van enkele weinig belangrijke beperkingen.

Er moet echter nog aan toegevoegd worden dat het vervoer over lange afstand in doorvoer over derde landen slechts over sommige, wel bepaalde doorvoernetten mag geschieden.

Deze toestand is op de kaarten afgebeeld.

De kennummers van de punten die op de grens tussen twee spoorwegnetten liggen, symboliseren het geheel van de overgangspunten verspreid op deze grens. Die grenspunten zijn in de bijgevoegde lijst onder hetzelfde nummer opgesomd.





LIJST VAN DE OPEN GRENSPUNTEN

VERWIJZINGEN:

- (1) beperking van veeartsenijkundige aard.
- (2) enkel open voor wagenladingen.
- (3) beperking voor zendingen radioactieve stoffen.
- (4) beperking voor zendingen opium en andere opwekkende middelen.
- (5) gesloten voor ijlstukgoedzendingen.
- (6) de E.G.K.S.-producten worden slechts bij afzonderlijke wagenladingen aangenomen.
- (7) enkel open voor wagenladingen als vrachtgoed verzonden.
- (8) enkel open voor ijlstukgoedzendingen.
- (9) gesloten voor ijlstukgoedzendingen.
- (10) beperkingen van phytopathologische aard.
- (11) gewicht beperkt tot 16 t per as.
- (12) beperkingen voor zendingen bauxiet en minerale oliën.
- (13) enkel open voor stukgoedzendingen.
- (14) beperkingen voor vervoer van lijken, levende dieren, goederen van de R.I.D. en voorwerpen waarvoor schutwagens of meerdere wagens nodig zijn.

1. België / Duitsland

Montzen / Aachen West
Montzen / Aachen Süd

2. België / Luxemburg

Gouvy / Trois-Vierges
Sterpenich / Kleinbettingen
Athus (1)

3. België / Frankrijk

Moeskroen / Tourcoing
Quiévrain / Blanc Misseron
Quévy / Feignies
Erquelinnes / Jeumont
Heer-Agimont / Givet
Lamorteau / Ecouviez (2)
Athus / Mont St. Martin

4. Luxemburg / Frankrijk

Rodange / Mont St. Martin
Bettembourg / Zoufftgen

5. Luxemburg / Duitsland

Wasserbillig / Igel

6. België / Zeeuws Vlaanderen

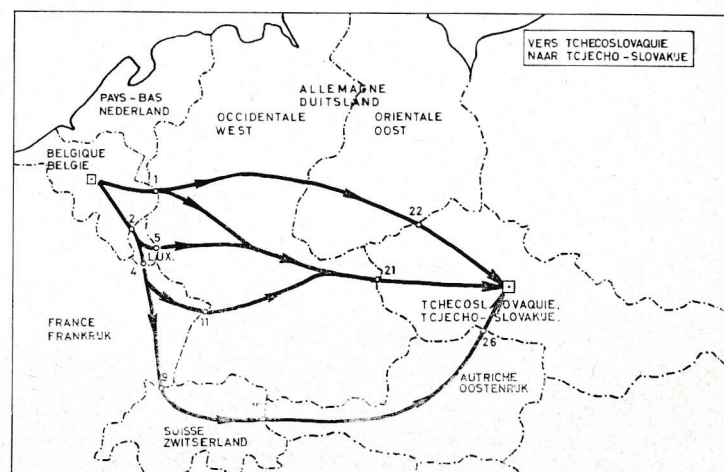
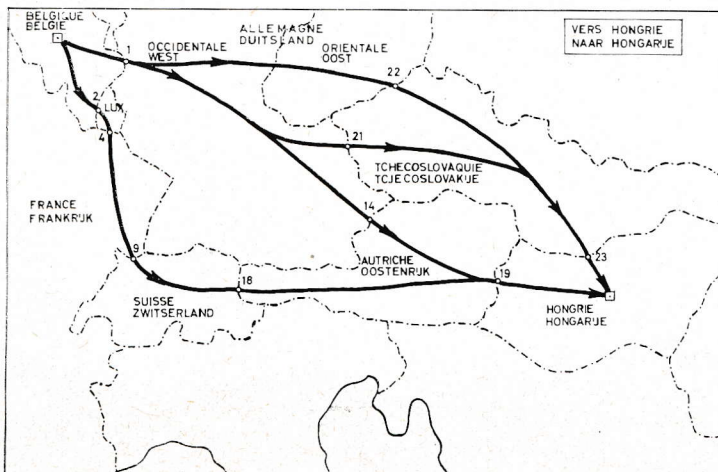
Sas van Gent (1) (3) (4)
Hulst (1) (3) (4)

7. België / Nederland *

(* Zeeuws Vlaanderen uitgezonderd)
Essen / Roosendaal (1)
Weelde / Baarle Nassau (1) (3) (4) (5)
Achel / Valkenswaard (1) (3) (4) (5)
Hamont / Budel (1) (2) (3) (4)
Lanaken / Maastricht (1) (4)
Visé / Eijsden (1) (4)

8. Duitsland / Zwitserland

Basel Bad. Bf
Waldshut
Schaffhausen Bad. Bf
Singen (Hohentwiel)
Konstanz
Friedrichshafen / Romanshorn



- 9. Frankrijk / Zwitserland**
 Bâle SNCF / Basel SBB
 Delle / Porrentruy
 Les Verrières
 Vallorbe
 Genève Cornavin
 Genève La Praille
- 10. Nederland / Duitsland**
 Nieuwe Schans / Weener (1) (3) (4)
 Coevorden / Laarwald (1) (2) (3) (4)
 Oldenzaal / Bentheim (1)
 Enschede SS / Gronau (Westf)(1)(4)
 Winterswijk/Borken(Westf)(1)(3)(4)
 Nijmegen / Kranenburg (1) (4)
 Venlo / Kaldenkirchen (1) (4) (6)
 Vlodrop / Dalheim (1) (2) (3) (4)
 Haanrade / Herzogenrath (1) (3) (4)
 Simpelveld / Richterich (1) (4)
- 11. Frankrijk / Duitsland**
 Apach / Perl
 Hargarten Falck / Ueberherrn (7)
 Forbach / Saarbrücken
 Sarreguemines / Hanweiler Bad.
 Ricklingen
 Lauterbourg / Berg (Pfalz)
 Kehl
- 12. Frankrijk / Italië**
 Modane / Bardonecchia
 Vintimille / Ventimiglia
- 13. Zwitserland / Italië**
 Iselle tr.
 Pino tr.
 Chiasso
 Tirano
- 14. Duitsland / Oostenrijk**
 Passau Hbt
 Simbach (Inn)
 Salzburg
 Kufstein
 Lindau Hbf (8)
 Lindau (Reutin) (9)
- 15. Oostenrijk / Italië**
 Brenner / Brennero
 Innichen / San Candido
 Tarvisio Centrale
- 16. Oostenrijk / Joegoslavië**
 Rosenbach / Jesenice
 Bleiburg / Prevalje (10)
 Spielfeld Strass / Sentilj
- 17. Joegoslavië / Italië**
 Sezana / Poggioreale Campagna
 Repentabor / Poggioreale del Corso
- 18. Zwitserland / Oostenrijk**
 St. Margrethen
 Buchs (SG)
- 19. Oostenrijk / Hongarije**
 Nickelsdorf / Hegyeshalom
 Leipersbach-Schattendorf /
 Agfalva (11)
 Sopron
 Szenrgotthard
- 20. Hongarije / Joegoslavië**
 Marakeresztur / Kotoriba
 Magyarboly/Beli Monastir(1)(10)(11)
 Kelebia / Subotica
- 21. Duitsland DB / Tsjechoslovakije**
 Selb-Plösberg / As
 Schirnding / Cheb
 Furth i. Wald / Ceska Kubice
- 22. Duitsland DR / Tsjechoslovakije**
 Zittau Gr / Hradek nad Nisou
 Ebersbach (Sachs) Gr / Jirikow
 Schöna Gr / Dolni Zleb
 Radiumbad Brambach Gr / Plesna
- 23. Tsjechoslovakije / Hongarije**
 Rusovce / Rajka
 Komarno / Komarom
 Ch'aba / Szob
 Sahy / Drégelypalank
 Lucenec / Ipolytarnoc
 Siatoros / Somosköujfalu
 Lenartovce / Banreve
- Turna nad Bodvou / Bodvavendégi
 Kechnec / Hidasnémeti
 Slovenské Nové Mesto /
 Satoraljaujhely (11)
- 24. Duitsland DR / Polen**
 Grambow / Szczecin Gumience Gr
 Rosow / Szczecin Gumience Gr
 Kietz / Kostrzyn Gr
 Frankfurt (Oder) / Stubice Gr
 Wilhelm-Pieck-Stadt Guben /
 Gubin Gr (10)
 Forst (Lausitz) / Zasiaki Gr (10)
 Horka / Bielawa Dolna Gr (10)
- 25. Tsjechoslovakije / Polen**
 Cernousy / Zawidow Gr (10)
 Králevéc / Lubawka Gr (10)
 Mezimesti / Mieroszow Gr (10)
 Lichkow / Miedzylesie Gr (10)
 Mikulovice / Glucholasy Gr (10)
 Vrbice / Chalupki Gr
 Petrovice u Karviné/Zebrzydowice Gr
 Cesky Tesin / Marklowice Gr
 Circ / Leluchow Gr
- 26. Oostenrijk / Tsjechoslovakije**
 Summerau / Horni Dvoriste
 Gmünd N.O. / Ceske Velenice
 Unter Retzbach / Satov
 Bernhardsthal / Breclav
 Marchegg / Devinska Nova Ves
- 27. Duitsland DB / Denemarken**
 Süderlügum / Tonder Gr
 Flensburg / Padborg Gr (13)
 Flensburg Weiche / Padborg Gr (2)
 Grossenbrode/Gedser Vest Gr(2)(14)
- 28. Duitsland DR / Denemarken**
 Warnemünde Fähre / Gedser Øst Gr
- 29. Duitsland DR / Zweden**
 Sassnitz Hafen Fähre / Trelleborg
- 30. Denemarken / Zweden**
 Kobenhavn Gr / Malmö
 Helsingør Gr / Hälsingborg



ze zijn geriefelijk, weet U!

Dit is een reeks van 4 bagagekluizen, ook nog „lockers” genoemd.

U vindt ze in al de grote stations, inzonderheid in de bagagedepots.

Ze werken automatisch door het insteken van een vijf frankstuk.

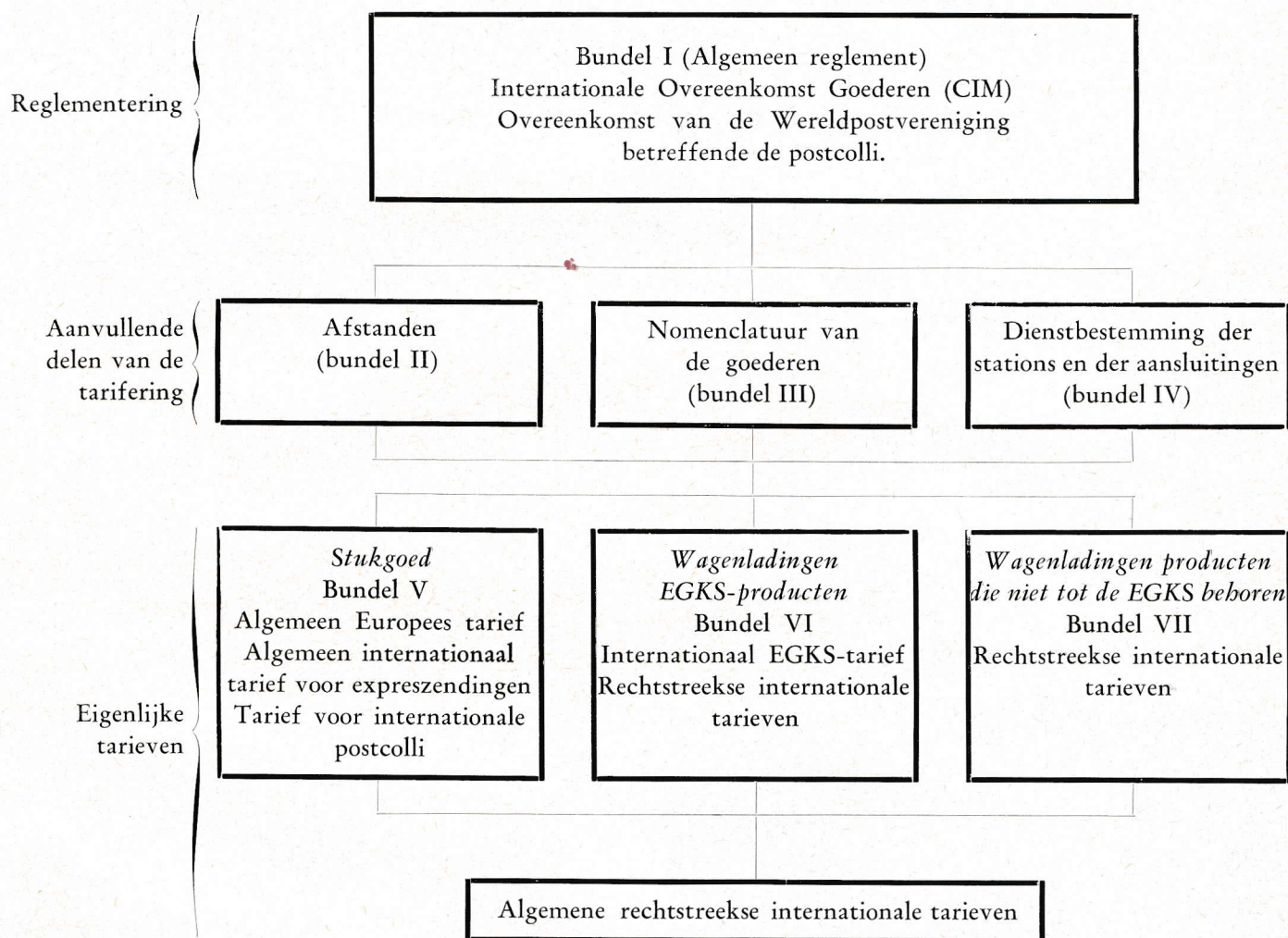
Wie de kluizen kent, stelt ze zeer op prijs. Dat ziet men best in het druk seizoen in de toeristische localiteiten waar elke kluis tot gemiddeld 2,4 maal per dag gebruikt wordt.

Waarop wacht U om ook te beproeven hoe gemakkelijk ze zijn?

De enige bedoeling van dit artikel is de lezer welke met die begrippen niet vertrouwd is, aan de hand van een overzicht in tabelvorm en een korte uiteenzetting een idee te geven van de tarifiering van het goederenvervoer bij de N.M.B.S.

Het Belgisch Tariefstelsel voor het goederenvervoer

VEREENVOUDIGD TABELLARISCH OVERZICHT VAN DE TARIFERING VAN HET GOEDERENVERVOER



Het Belgisch tarievenstelsel omvat

1°) een deel reglementering bestaande uit :

— *bundel I* of „Algemeen Reglement voor het goederenvervoer”, opgesteld overeenkomstig de bepalingen van de wet van 25 augustus 1891 betreffende het vervoercontract.

Die bundel is van toepassing op zendingen in binnenverkeer en op die in internationaal verkeer, voor zover de internationale overeenkomst (C.I.M.) dienaan-

gaande niets bepaalt of naar de nationale wetgeving verwijst.

— de *C.I.M.* of „Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg”, die geldt voor het spoorwegvervoer tussen verscheidene landen.

Als aanvulling van de *C.I.M.* zijn er ook reglementen die betrekking hebben op bijzondere onderwerpen, zoals bij voorbeeld het *T.I.Ex.*, met bepalingen die

speciaal gelden voor internationale expresgoedzendingen.

— de Overeenkomst van de Wereldpostvereniging betreffende het vervoer van internationale postcolli. Die zendingen vallen dus niet onder toepassing van de C.I.M.

2^o) *de aanvullende delen van de tarifiering*, bestaande uit :

— bundel II, met de afstanden van station tot station. Bepaalde tarieven zijn immers gebaseerd op die afstanden, dan wanneer andere tarieven van tevoren vastgestelde prijzen per verbinding geven of helemaal geen rekening houden met de afstand, zoals het tarief van toepassing op postcolli in binnenverkeer.

— bundel III, of de nomenclatuur van de goederen. In die lijst zijn de verschillende goederen in klassen ingedeeld, met het oog op de toepassing van de tarieven waarbij afzonderlijke reeksen van prijzen vastgesteld zijn volgens de aard van de vervoerde producten.

In België gelden voor stukgoed tarieven waarbij geen rekening wordt gehouden met de aard van de producten. Zulks is niet het geval voor zendingen bij wagenladingen.

— Bundel IV met de dienstbestemming van de stations en de verbindingssporen. De stations zijn immers niet alle open voor alle soorten van zendingen.

3^o) *De eigenlijke tarieven.*

Functie en draagwijdte van de rechtstreekse internationale tarieven.

Als er geen dergelijke tarieven bestaan, valt het internationaal goederenvervoer, in zake reglementering, onder toepassing van de C.I.M. en, wat de tarifiering betreft, van de bepalingen die op elk bereden net gelden;

de vrachtprijzen van elk land worden dan samengegeld om de totale vervoerprijs te bekomen.

Met de rechtstreekse internationale tarieven wordt er naar gestreefd die tariefverschillen te voorkomen:

— door de voorwaarden voor de aanneming en het vervoer eenvormig te maken (bij voorbeeld het vereist minimumgewicht per wagen enz. enz.);

— door in vele gevallen prijzen van eind tot eind vast te stellen, waarbij de afzender geen enkele berekening moet maken. Die prijzen worden dan slechts berekend voor een beperkt aantal stations, buiten welke het tarief niet van toepassing is.

De aldus vastgestelde prijzen kunnen verkregen worden door samentelling van de respectieve nationale vrachtprijzen of kunnen tariefverminderingen behelzen.

Onderscheid te maken tussen verkeer bij wagenladingen en stukgoed.

Wij achten het nuttig ook de aandacht te vestigen op het onderscheid dat bestaat tussen de volledige wagen of „wagenlading”, volgens de bij de N.M.B.S. gebruikte terminologie, en de stukgoedzending die in België vaak „onvolledige lading” wordt genoemd.

Vallen onder toepassing van de tariefvoorwaarden voor wagenladingen :

— alle zendingen goederen die niet met andere kunnen geladen worden en waarbij het uitsluitend gebruik van een wagen vereist is, zelfs als deze niet volgeladen is;

— alle zendingen waarvoor de cliënt het uitsluitend gebruik van een wagen vraagt, hetzij door een passende aanduiding in het vervoerdocument, hetzij door de wagen te loden of te sluiten met een hangslot;

— alle zendingen met een gewicht van 5 t of waarbij Andere zendingen worden als „stukgoed” beschouwd. voor dat gewicht betaald wordt.



Stukgoed.

De tarifiering voor stukgoed is opgenomen in bundel V, die in hoofdzaak volgende tarieven bevat :

- het expresgoedtarief;
- het ijlgoodtarief;
- het tarief voor postcolli in binnenverkeer;
- het gecombineerd tarief „spoorweg - vliegtuig”;
- een reeks van speciale tarieven.

Volgende rechtstreekse internationale tarieven zijn thans van toepassing :

- het tarief betreffende de internationale postcolli;
- het algemeen Europees tarief voor stukgoedzendingen;
- het algemeen internationaal tarief voor het vervoer van expresgoed (T.C.E.X.).

Wagenladingen met EGKS-producten.

De tarifiering van toepassing op producten onderworpen aan het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.) geldt alleen voor *vrachtgoed* bij wagenlading.

Het betreft in hoofdzaak volgende producten : steenkolen, cokes, briketten, ijzererts en mangaanerts, schroot, ruw gietijzer en ruw staal, halffabrikaten en bepaalde afgewerkte ijzer- en staalproducten.

Bundel VI omvat al wat betrekking heeft op zendingen vervoerd over het Belgisch net (binnenverkeer of internationaal verkeer) en het „Internationaal tarief voor het vervoer van goederen tussen de staten die lid zijn van de EGKS” behelst de gegevens voor de internationale zendingen van elk der 6 aangesloten staten alsmede bepaalde tariefovereenkomsten met Zwitserland en Oostenrijk.

Er moet worden aangestipt dat bedoeld internationaal EGKS-tarief twee bijlagen heeft waarin de afstanden in internationaal verkeer zijn opgegeven. Hier is het dus niet nodig bundel II, waarvan hiervoren gewag is gemaakt, te raadplegen.

Wagenladingen met producten die niet tot de EGKS behoren.

Die tarifiering is opgenomen in bundel VII.

Zij geldt eveneens voor het vervoer van EGKS-producten als expresgoed en ijlgood.

Verder bevat zij een aantal algemene tarieven van bijzondere aard, die eveneens van toepassing zijn op stukgoedzendingen alsmede op zendingen EGKS-producten, namelijk :

Tarieven	Hebben eveneens betrekking op	
	stukgoed-zendingen	EGKS-producten
6 — levende dieren	*	
8 — containers	*	
9 — pallets en boxpallets	*	*
14 — springstoffen	*	
15 — zendingen op wagens met verlaagd laadvlak - ondeelbare massa's - ladingen buiten laadprofiel - speciale treinen		*
16 — verpakkingen	*	
17 — camionnagetarief		*
18 — douane-, politie- en andere formaliteiten	*	*
19 — speciale prestaties binnen de omheining van de havenstations	*	*
20 — bijkomende verrichtingen en kosten	*	*
22 — goederen voor jaarbeurzen en tentoonstellingen	*	

★

Wij hopen ten behoeve van de deskundigen inzake vrachtprijsberekening, expeditiefirma's of verzendingsdiensten van grote bedrijven in latere bulletins elk van de in de tabel opgegeven tarieven uitvoerig te bespreken.

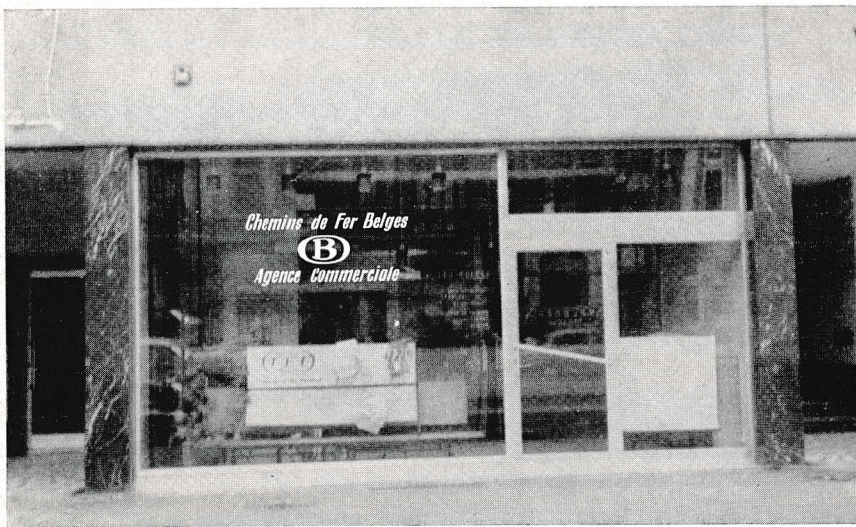
Dinsdag 13 juni

...had het vertrek uit Quenast naar IJmuiden (Nederland) plaats van een eerste partij van 1000 ton breukstenen die, als volledige treinlading, deel uitmaakt van een door de Belgische steengroeven uit te voeren levering van 2.000.000 ton.

Dergelijke treinen zullen ook vertrekken uit een tiental andere stations welke insgelijks steengroeven bedienen.

Dag na dag zullen gedurende dertig maanden, van maandag tot vrijdag, zowat 2.000 treinen, die elk 56 wagens tellen van 18 ton, koers zetten naar IJmuiden en Beverwijk.

Het vervoerde materiaal is bestemd voor de uitbouw van de pieren welke de toegang vormen tot de haven van IJmuiden.



Voor een nauwer kontakt ...

Handelsagentschap te Luik,
Bd de la Sauvenière, 124.

De spoorwegen hebben ertoe besloten het aantal hunner handelsagentschappen merkkelijk te vermeerderen. Van 1 augustus e.k. af zullen er 17 zijn.

De zes nieuwe agentschappen zullen gevestigd zijn te Aalst (voorlopig Denderstraat, 49), Ciney (station), Leuven (station), Mechelen (station), Doornik (voorlopig station) en Verviers (centraal station).

De twee onderagentschappen van Aarlen en Kortrijk verkrijgen meteen de rang van zelfstandig agentschap.

Wij danken nu reeds onze lezers voor het gunstig onthaal dat zij onze nieuwe afgevaardigden zullen bereiden.

Naast het onderhouden van een nauw kontakt met de cliënteel, zullen de spoorwegagentschappen zich voortaan bezighouden met het beslechten van geschillen van commerciële aard. Ook de vraagstukken van groepstoerisme (groepsreizen per trein en autocar) ingericht door sociale diensten van ondernemingen, onderwijsinstellingen en andere gemeenschappen, zullen verder ook tot hun bevoegdheid behoren.

De namen der nieuwe titularissen, evenals hun definitieve zetel en telefoonnummer, zullen later worden medegedeeld.

TARIEFBERICHTEN

VERKEER MET OOSTENRIJK.

In het kader van het goederentarieef Oostenrijk - Belgische zeehavens (BOES) werden op 1 april en 1 mei jl. volgende nieuwe speciale tarieven gepubliceerd: tarief 2 (ijzer en staal), 7 (looi-stoffen), 8 (hout en kurk), 10 (meststoffen), 22 (ijzer en staal), 102 (steennoten), 106 (plantenvezels), 107 (wol), 110 (granen), 112 (ruwe suiker), 114 (asfalt en pek), 201 (huizen van hout), 202 (speksteen, talksteen), 203 (grafiet), 204 (bier), 205 (fijnere-hout), 206 (houtstof).

VERKEER MET ZWITSERLAND EN DE VERDER GELEGEN LANDEN.

- Een 4e vervolg op de internationale goederentarieven Belgische zeehavens / Bazel en Nederlandse zeehavens / Bazel werd op 1 mei 1961 ingevoerd.
- Een eerste vervolg op het internationaal tarief voor het goederenvervoer tussen de Belgische zeehavens en bepaalde Zwitserse stations is op 1 juni in werking getreden.

VERKEER MET ITALIE.

- Het internationaal tarief voor het vervoer van producten van de ijzerbereiding tussen België en Italië werd op 1 mei 1961 opnieuw uitgegeven.
- Het internationaal tarief voor het vervoer van minerale brandstoffen van België naar Italië werd op 1 mei 1961 opnieuw uitgegeven.
- Een 11e vervolg op het tarief Chiasso en Iselle / Zeehavens en een 10e vervolg op het tarief Chiasso en Iselle / Groot-Brittannië werden op 15 mei 1961 ingevoerd.
- Het internationaal tarief voor het vervoer van verse peren en appelen van Italië naar de Franse, Belgische en Nederlandse zeehavens werd opnieuw uitgegeven op 1 juni.

DE EUROPESE POOL DER „STANDAARDPALLETS” GROEIT AAN

Bij het ter perse gaan vernemen wij dat vanaf 1 juli internationaal vervoer op gewone „standaardpallets” mogelijk zal zijn tussen België en volgende spoornetten :

West-Duitsland;
Oostenrijk;
Frankrijk;
Groot Hertogdom Luxemburg;
Italië;
Nederland (enkel kleinere zendingen);
Zwitserland.

Zoals wij in een vorig nummer zegden brengt het afsluiten van een „kontrakt-pool” met de spoorwegen mede dat ledige pallets aan de verzender-kontraktant worden verstrekt in ruil voor de ten vervoer aangeboden geladen pallets.

Nadere inlichtingen daaromtrent worden in ons volgend nummer medegedeeld.