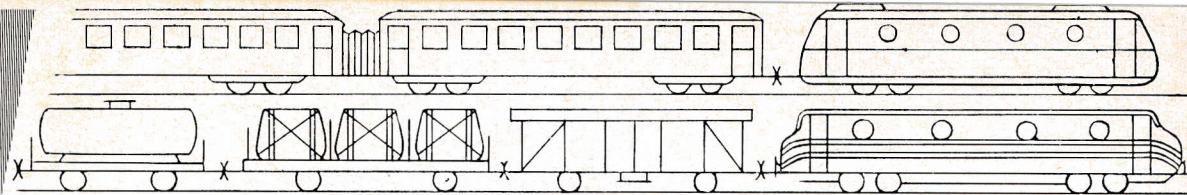




N^r 5
OKTOBER 1961



S P O O R N I E U W S

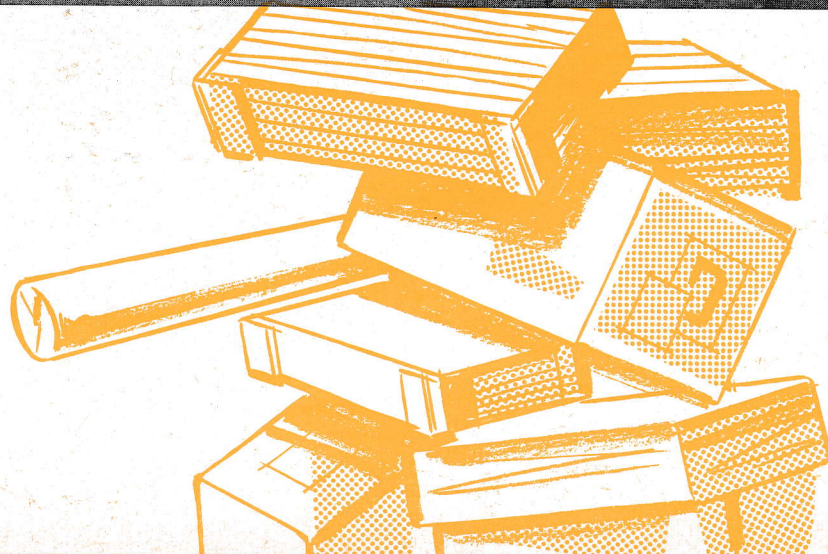
INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.
CENTRAAL STATION, 4^e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 TOESTEL 3602

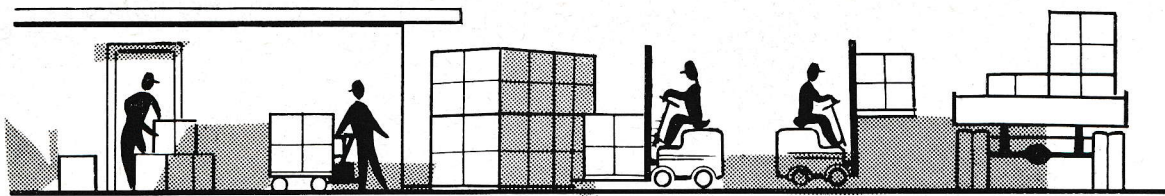


locotractor "230"

I N H O U D :

Vervoerprijs van stukgoedzendingen en volumineuze goederen, blz. 3 / De Europese pool der „standaard”-pallets breidt zich uit, blz. 7 / Reinigen der spoorwegwagens na lossing, blz. 8 / Uurregelingen voor de uitvoer, blz. 8 / Postcolli ter bestemming van Kongo en Ruanda-Urundi, blz. 13 / De locotractor 230, blz. 14 / Het Belgisch tarievenstelsel voor goederenvervoer, blz. 15 / Tariefberichten, 17 / Snelle verbindingen, blz. 19 / De Winterdienstregeling, voorbode van de vooruitgang voor het seizoen 1962, blz. 19 / Termijn voor het lossen van de wagens in de stapelplaatsstations en toepassing van het staangeld, blz. 20 / Nieuwe handelsagentschappen, blz. 20 / Londen-Brussel in 4½ uur, blz. 20.





VERVOERPRIJS VAN STUKGOEDZENDINGEN EN VOLUMINEUZE GOEDEREN.

De kranten hebben het protest opgenomen van sommige industriëlen en handelaars in verband met de tariefmaatregelen die sedert 1 augustus ll. voor de detailzendingen zijn ingevoerd.

De N.M.B.S. heeft onmiddellijk een regeling getroffen voor het bijzonder geval van degenen die speciale tarieven hadden onderschreven en hen, in overeenstemming trouwens met de verbintenis die zij met hen heeft aangegaan, verzekerd dat de vroegere voorwaarden tot 1 oktober toegepast blijven.

Wat de nieuwe regels van „volumebepaling” betreft, werd een versoepeling ingevoerd. Alle klanten kregen hieromtrent een omzendbrief toegestuurd. Lezers welke geen exemplaar daarvan mochten ontvangen hebben, kunnen er een vragen aan de handelsagent van hun omschrijving.

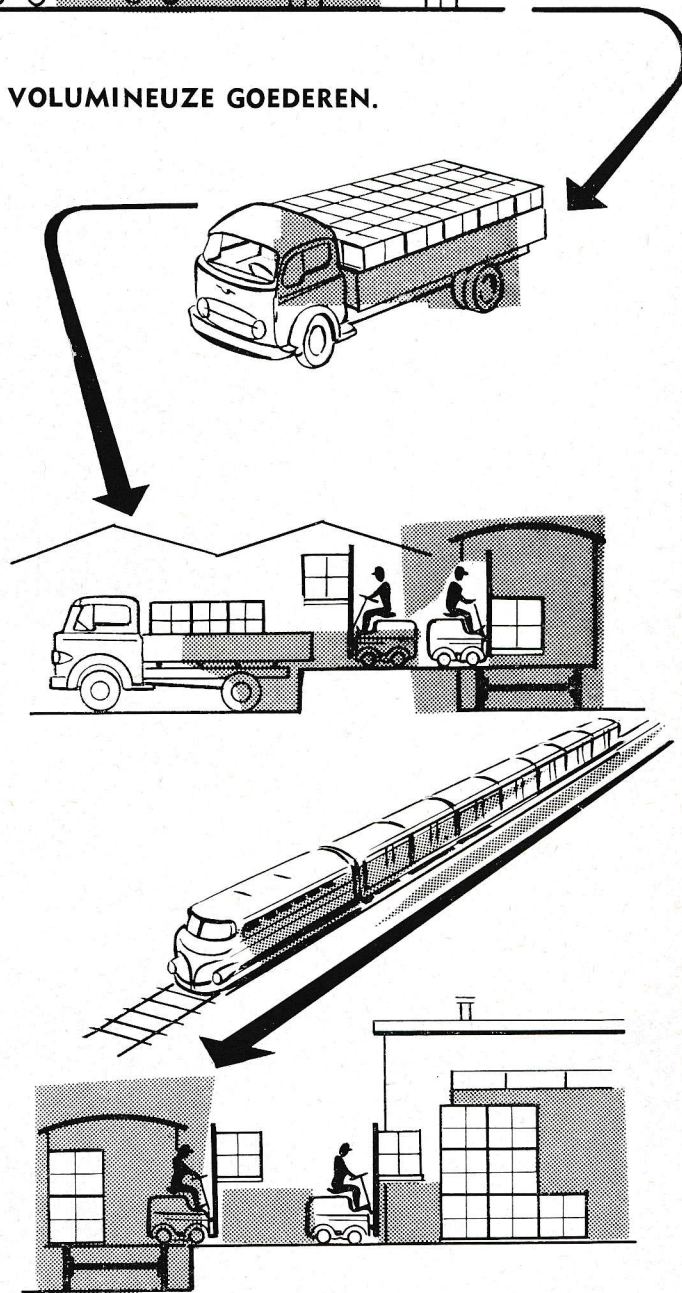
Wij zijn er van overtuigd dat de zakenlui die dagelijks met de spoorweg te maken hebben en die weten onder welke omstandigheden hij het stukgoed moet vervoeren, de redenen van de getroffen maatregelen begrepen hebben. Voor onze lezers die minder met het spoorwegbedrijf vertrouwd zijn, achten wij het nochtans gewenst de beweegredenen van onze gedragslijn uiteen te zetten. Het vervoer van stukgoed is, met het reizigersverkeer, een der grote verliesposten in de exploitatie van de spoorweg.

In 1960 bedroeg de gemiddelde lading van een stukgoedwagen slechts 1,8 t, dan wanneer het laadvermogen 20 t en het eigengewicht 10,5 t belopen.

Afgezien van het feit dat dit vervoer zich op enkele uren van de dag concentreert — de late namiddag voor de inzameling bij vertrek en de ochtend voor de uitreiking bij aankomst — vergt de ongelijksoortige samenstelling ervan talrijke individuele behandelingsverrichtingen.

De kosten van al die verrichtingen — eindverrichtingen en verrichtingen onderweg — liggen onvermijdelijk zeer hoog.

Zulks is normaal te verklaren wanneer we nagaan wat een reeks bewerkingen, meestal *uit de hand*, een collo uit de uiteenlopende massa van de aan de spoorweg toevertrouwde zendingen moet ondergaan: afhalen aan huis en laden op vrachtauto, afladen in het wegcentrum en aanbrengen van de vervoerverdeling voor het laden van de colli in de gepaste wagen, laden in de wagen en verzenden naar het verzamelplein, overladen van het goed in een wagen vóór het wegcentrum van bestemming, lossen bij aankomst en triëren van de goederen per vrachtautorit, laden op de vrachtauto, en dan ten slotte afleveren bij de klant in soms ver afgelegen localiteiten.

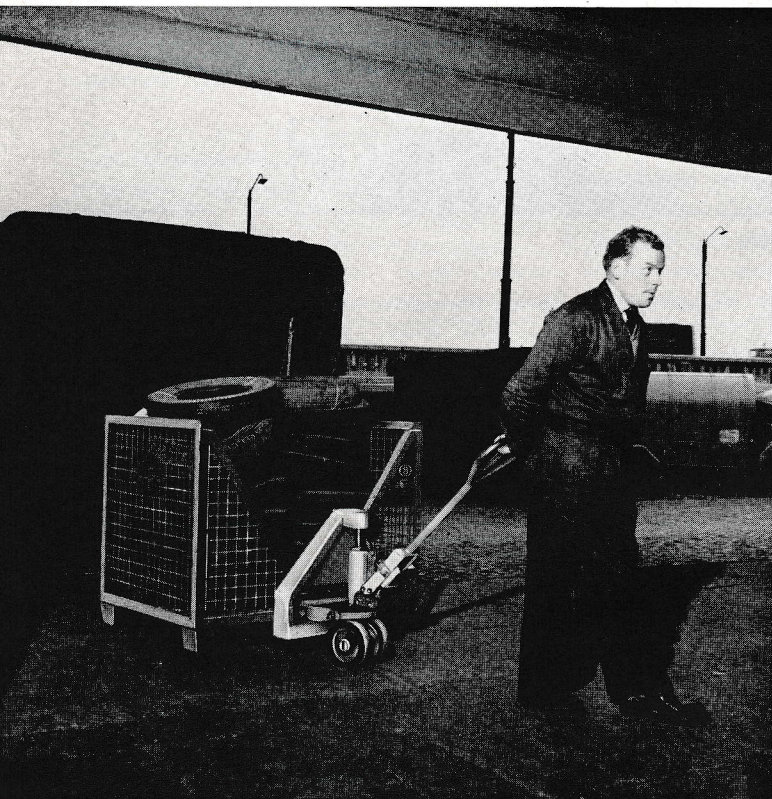


Ge kunt er U allicht een idee over vormen wat al die verrichtingen samen moeten kosten. Het is nochtans het type-schema van wat er gebeurt met de goederen bij een uiterst gespreid verkeer, dikwijls het enige dat men aan de spoorweg toevertrouwt.

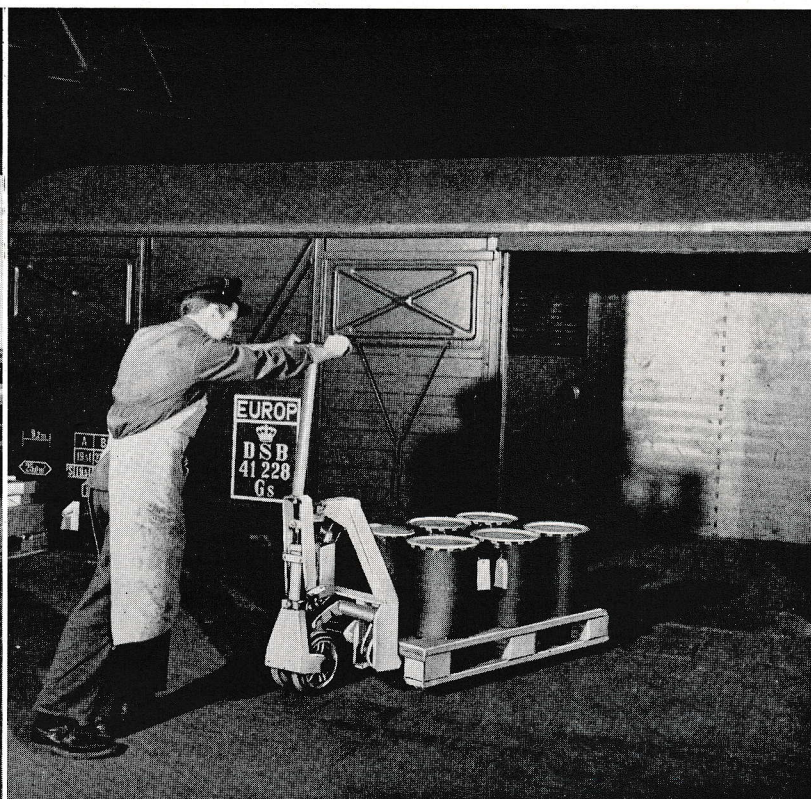
Bij een dergelijke verliespost staan er voor de spoorweg twee mogelijkheden open:

- 1) de behandeling mechaniseren;
- 2) de prijzen aanpassen en nuanceren naar verhouding van de kostprijs der geleverde prestaties.

Op de verschillende gebieden van zijn bedrijvigheid



Zending autobanden vervoerd in boxpallet.



Gepalletiseerde bussen smeervet geladen met handhefwagen.

Alle soorten goederen kunnen gepalletiseerd worden.

Stapelning der gepalletiseerde colli in de wagens door middel van de vorkheftruck.



streeft de spoorweg voortdurend de grootst mogelijke rationalisatie na.

Reeds verscheidene jaren wordt de rationalisatie van de laad-, overlaad- en losverrichtingen in de stations geleidelijk doorgevoerd.

Het gezamenlijk verkeer werd in een veertigtal wegcentrumstations geconcentreerd en de afbakening van hun respectieve actiegebieden bepaald, rekening houdend met :

- de ligging van het station ten opzichte van de bedieningsmogelijkheden per spoor en over de weg;
- de noodzakelijkheid de inrichtingswerken aan de goederenloodsen tot het minimum te beperken;
- de noodzakelijkheid centra's te bekomen die voldoende vervoer hebben om rechtstreekse wagens te vormen en aldus de tussenkomst van overladingsperrons uit te schakelen.

deze moderne techniek oplevert zowel in de onderneming als bij het vervoer.

Al de inspanningen van de N.M.B.S. hebben echter tot nu toe niet volstaan om het door dit verkeer veroorzaakte verlies te dekken.

Voor de spoorweg blijft dan slechts de andere oplossing over, nl. aanpassing en oordeelkundige nuancering van de prijzen.

Die aanpassing, waarbij er naar gestreefd wordt de ontvangsten en uitgaven in evenwicht te brengen, is volstrekt noodzakelijk. Het zou verkeerd zijn kunstmatige prijzen in stand te houden.

Die handelwijzen zullen trouwens uiteindelijk moeten verdwijnen onder impuls van de Europese Economische Gemeenschap, die wil dat de economische waarheid tot uiting komt.

En het is voorzeker in overeenstemming met die waar-



Het stapelen
der gepalleteerde
goederen.

In plaats van de oude methoden met handarbeid werd zoveel mogelijk het gebruik van pallets (houten stapelborden) of boxpallets zonder deksel ingevoerd, welke het voordeel bieden laadeenheden te vormen waarvan de behandeling kan gemechaniseerd worden.

De goederen die door de vrachtauto's in het wegcentrum aangevoerd zijn of op de stationsperrons zijn aangenomen, worden na triëring op pallets of in boxpallets geplaatst, die dan gemakkelijk en snel met vorkheftrucks kunnen geladen en gelost worden.

Hoe meer behandelingen de goederen onderweg moeten ondergaan, hoe voordeliger de palletisering van de goederen uitvalt.

Er dient op gewezen te worden dat deze inspanning tot rationalisatie doeltreffend zou kunnen gesteund worden door de gebruikers zelf, die aldus rechtstreeks zouden bijdragen tot de verlaging van de vervoerprijzen. Het gepalleteerd vervoer moet inderdaad zijn beginpunt niet hebben in de goederenhal van het station, maar wel in de fabriek of opslagplaats van de afzender. Terloops mag hier melding worden gemaakt van het opvallend succes van de palletisering in het buitenland (Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Nederland), waar men zich snel rekenschap heeft gegeven van de grote besparing welke

heid, dat voor een dienst moet betaald worden wat hij kost.

De tijd dat de spoorweg het verlies uit de ene dienst kon goedmaken met de winst uit een andere dienst, is voorbij.

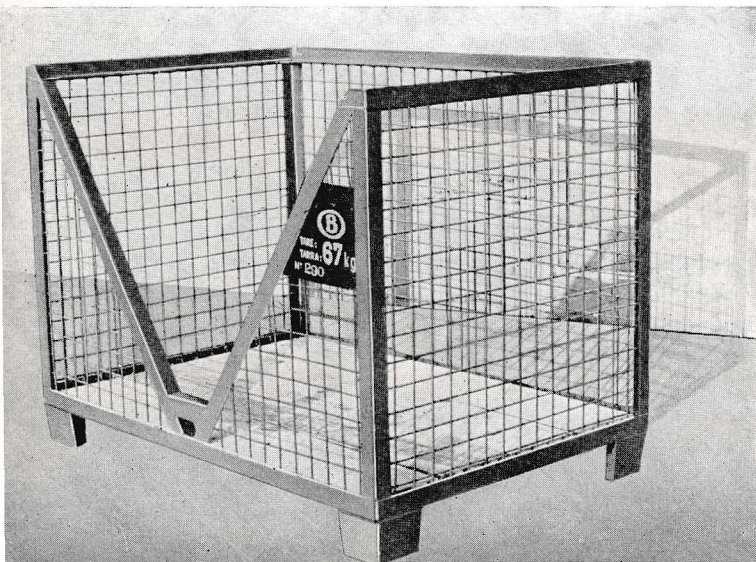
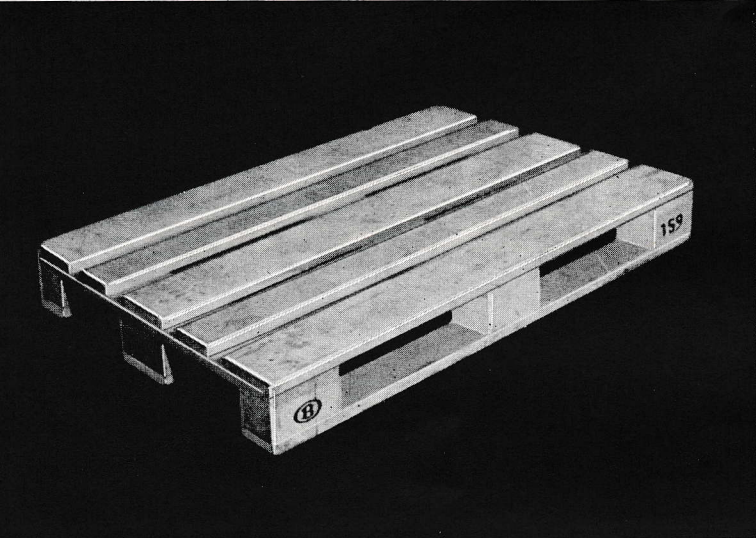
Die tijd, de periode van het monopolie, waarin voor misbruiken kon gevreesd worden, behoort tot het verleden.

De spoorweg moet beheerd worden als een industriële onderneming; zulks staat in de wet tot oprichting van de Maatschappij. Wij kunnen er aan toevoegen dat het een industrieel bedrijf is, dat af te rekenen heeft met de concurrentie. Er is dus voor de spoorweg ten slotte maar één leidend beginsel: evenwicht van ontvangsten en uitgaven op grondslag van de kostprijs der prestaties. Dat beginsel is gezond en is gericht op het algemeen belang.

Op grond van die beginselen is de algemene verhoging van de vervoerprijzen voor stukgoedzendingen verantwoord. Naar ons weten heeft ze trouwens geen aanleiding gegeven tot protest. In werkelijkheid hebben de moeilijkheden zich op een ander punt voorgedaan. En zo komen wij er toe te spreken van de „nuancering” van de vervoerprijzen.

Het verkeer van stukgoedcolli is sinds enkele jaren sterk

Het houten pallet met gestandaardiseerde afmetingen 1,20 m x 0,80 m.



Het boxpallet : 1,20 mx0,80 mx0,94 m.

afgenomen (nog slechts 600 000 ton, tegen 750 000 tot 800 000 ton een tiental jaren geleden).

Welk is de oorzaak dat wij vervoer verliezen ?

Elke onderneming legt er zich hoe langer hoe meer op toe met eigen middelen in te staan voor het gedeelte „goed” vervoer waartoe de door haar uitgeoefende bedrijvigheid aanleiding geeft, nl. de goede verbindingen met overvloedig, evenwichtig en geregeld vervoer. Indien het volume van dat vervoer eventueel niet voldoende is, zal zij haar goederen bezorgen aan een wegvervoerder die, doordat hij niet de lasten van een openbare dienst te dragen heeft, veel beter dan de N.M.B.S. in staat zal zijn de problemen afzonderlijk te behandelen en prijzen te stellen die aangepast zijn aan elk speciaal geval. Alleen wat overblijft gaat nog naar de spoorweg, t.w. vervoer in weinig gebruikte verbindingen, volumineuze goederen en verspreid vervoer.

Hetzelfde verschijnsel van averechtse keuze is bijzonder ernstig en opvallend voor volumineuze goederen.

Gelet op die feiten was de spoorweg genoodzaakt te reageren.

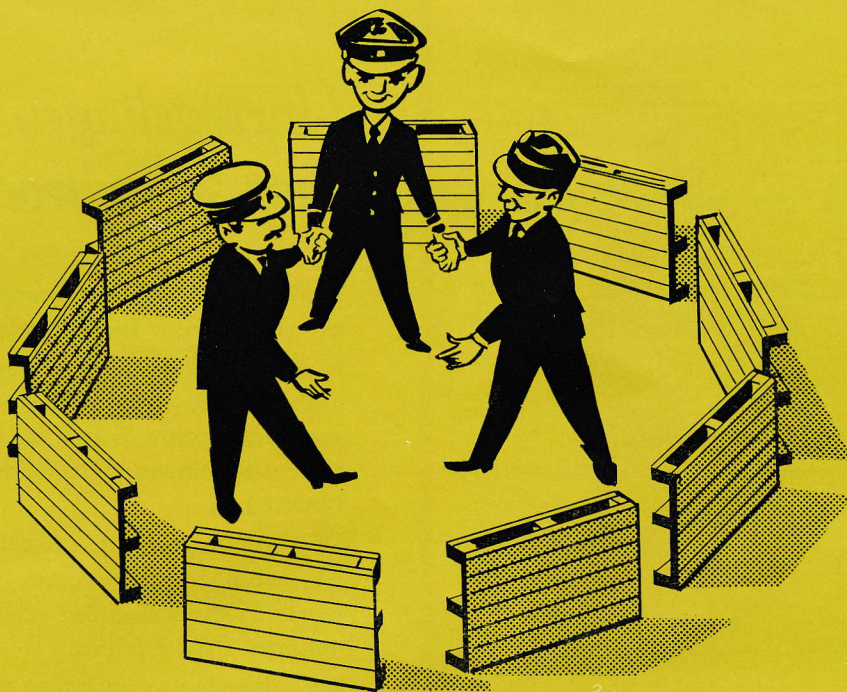
Hij heeft dus de — later evenwel verzachte — maatregelen getroffen die u kent, om de bevrachtingsvoorwaarden van goederen die bij de volumineuze goederen kunnen ingedeeld worden, te verscherpen. Dat stelsel is echter nog mild ten opzichte van andere vervoerondernemingen.

Wat doen de zee- of binnenvaartmaatschappijen ? Ze passen over het algemeen een dubbel tarief toe volgens het gewicht en per m³ en kiezen dan het tarief dat de hoogste vrachtprijs geeft. Doorgaans is het de vrachtprijs volgens het volume die gekozen wordt. Het is immers algemeen geweten dat de Belgische binnenvaartondernemingen die de dienst der stukgoedzendingen onderhouden, 40 kubieke voet (= 1,132 m³) rekenen tegen 1,016 kg (1 Engelse ton), d.i. nagenoeg 900 kg per m³.

Als tweede voorbeeld kunnen wij de Nederlandse spoorwegen nemen. Deze eisen een minimum van 300 kg per m³ ingenomen plaatsruimte voor elke zending gewone stukgoederen.

Er dient nog aangestipt dat het nieuw stelsel bij de N.M.B.S. voor bepaalde goederen voordeliger is geworden dan dat van vóór 1 augustus. Vóór die datum werden de coëfficiënten 1,5 of 2 toegepast op een reeks met naam aangeduide goederen. Het soortelijk gewicht van sommige van die goederen kon 200 kg/m³ benaderen. Ze werden op 400 kg per m³ bevracht. Indien de afzender er voor zorgt het gewicht per m³ ingenomen plaatsruimte in het vervoerdocument op te geven, moet er thans voor niet meer dan 250 kg/m³ betaald worden. Wij durven hopen dat dit pleidooi de belangstelling van onze lezers zal gewekt hebben en er toe zal bijgedragen hebben ze een beter inzicht te geven in de moeilijke omstandigheden van de spoorwegexploitatie.

Wij zijn er van overtuigd dat, zelfs indien de maatregelen die wij noodgedwongen hebben moeten treffen, voor hen nogal pijnlijk geweest zijn, ze bij nader inzien zullen toegeven dat ze lagen in de lijn van een evolutie die niet gewild is maar die door de spoorweg wordt ondergaan.



DE EUROPESE POOL DER „STANDAARD” PALLET BREIDT ZICH SNEL UIT

In ons laatste nummer hebben wij aangekondigd dat op 1 juli 1961 een reeks van Europese netten zijn toegetreden tot de internationale pool van het „standaard”-pallet.

De netten die door een dergelijk akkoord zijn verbonden omvatten dus, buiten België, voortaan West-Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, het Groot-hertogdom Luxemburg, Italië, Nederland (alleen stukgoed) en Zwitserland. De netten van de Deutsche Bundesbahn en van de Zwitserse Bondsspoorwegen waren sedert 1 januari 60 verenigd. De Oostenrijkse Bondsspoorwegen hadden zich bij hen gevoegd op 1 januari 1961.

Het is evenwel niet daar dat het gebied van het standaard-pallet ophoudt, vermits sedert 1.1.60 in Duitsland de „Deutsche Palettenpool” bestaat door dewelke de uitwisseling van ladingen op pallets tussen de spoorweg en de weg wordt georganiseerd.

De standaardisering zelf van het pallet, die de basis is van al de bestaande of toekomstige uitwisselingsovereenkomsten, werd trouwens maar bereikt met een akkoord van de grote internationale organismen die de spoorwegen (U.I.C.) en de weg (IRU en FIATA) vertegenwoordigen.

De in dat akkoord voorziene afmetingen zijn, laten wij er aan herinneren, 0,80 x 1,20 m.

De industriël of de handelaar die andere afmetingen mocht aannemen, zou dus bij de palletisering alleen baat vinden binnen de beperkte grenzen van zijn onderneming.

Om zijn zendingen te palletiseren, zou hij moeten overwegen zijn produkten vooraf over te laden op standaard-pallets of de ledige terugzending van zijn eigen pallets te organiseren.

AKKOORD VAN 1 JULI 1961.

Laten wij thans de voornaamste trekken van het akkoord van 1 juli laatstleden aanstippen :

Voortaan kunnen de vlakke pallets (van hout) in internationaal verkeer tussen de deelnemende netten gebruikt worden, zowel voor het vervoer van wagenladingen als van stukgoed.

Het station van vertrek bezorgt aan de afzender ledige pallets in ruil van de geladen pallets die ten vervoer worden aangeboden.

Het station van aankomst waakt erover dat het een gelijk aantal pallets terugkrijgt hetzij door teruggave in-

dien de geadresseerde geen uitwisselingscontract heeft, hetzij door uitwisseling in het tegenovergestelde geval.

NIEUWE BEPALINGEN IN BELGISCH BINNENVERKEER.

De metalen boxpallets van traliewerk worden voor uitwisseling aangenomen voor de zendingen in binnenverkeer, zowel voor wagenladingen als voor stukgoed.

Het volstaat dat de afzender van boxpallets alleen de colli der bovenste laag van etiketten voorziet. Gebruikt hij een bedekking (blad papier, karton, enz.) die op de bovenste laag is bevestigd dan moet hij slechts één etiket op die bedekking aanbrengen.

Voor de zendingen bij wagenladingen wordt het voordeel van de uitwisseling slechts verleend voor zendingen aan geadresseerden die zelf een uitwisselingscontract met de spoorweg hebben afgesloten. Het aantal pallets (vlakke pallets of boxpallets) dat in de vrachtbrieven door de afzender wordt vermeld, geldt ten opzichte van de spoorweg. Elke betwisting in verband met het aantal of de staat van de pallets moet rechtstreeks tussen de afzender en de geadresseerde worden geregeld.

NS

SBB

ÖBB

NMBS

CFL

SNCF



Reinigen der spoorwegwagens na lossing

Dit is een domein waar de belangen der verladers en deze van de vervoerder als gelijklopend kunnen beschouwd worden.

De spoorweg heeft terzake reglementair voorgeschreven dat de spoorwegwagens, na lossing der goederen, door de geadresseerde behoorlijk moeten gereinigd en uitgeveegd worden, alvorens ze terug ledig ter beschikking van de spoorweg gesteld worden.

Het tarief nr 20 voorziet wel dat, bij ontstentenis van deze reiniging, de spoorweg gemachtigd is een taxe van 20 F tot 50 F per wagon te innen, als vergoeding voor de prestatie die aldus ten laste van zijn personeel gelegd wordt.

Dit is echter een noodzaak die het nadeel heeft de herbenutting van het materieel te vertragen, doordat het spoorwegpersoneel in vele gevallen niet ter plaatse is of niet onmiddellijk beschikbaar.

Het gebeurt in vele gevallen dat verladers dringend op een bepaalde plaats om spoorwegmaterieel vragen, dat dit materieel ter plaatse is, maar niet ter beschikking kan gesteld worden omdat de wagens eerst een reiniging moeten ondergaan.

Dit is bijzonder acuut in de havens, waar doorgaans koortsachtig gewerkt wordt en terecht moet worden bekomen dat de goederen rechtstreeks kunnen overgeslagen worden van schip op wagon.

Indien de wagon, na de lossing der goederen, niet onmiddellijk gereinigd wordt door de werklieden die deze lossing deden, dan loopt men gevaar dat ofwel de bevuilde wagon terug herladen wordt en aldus de nieuw ingeladen goederen beschadigd worden, ofwel dat een zeker tijdsverloop verloren wordt alvorens de wagon terug kan dienen. De spoorweg doet dus een beroep op de cliëntele opdat, in beider belang, de verladers onderrichtingen zouden geven aan de werklieden die spoorwegwagens lossen, strekkende tot de regelmatige en systematische reiniging van deze laatste, alvorens ze terug ter beschikking van de spoorweg gesteld worden.

Uurregelingen voor de uitvoer

Ziehier de beste uurregelingen voor uw vervoer naar het buitenland.

In dit artikel vindt U de vertrek- en aankomsturen van uw wagens uitgevoerd naar onze buurlanden (Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland).

De „Trans-Europ-Express“-uurregeling werd er evenwel niet in opgenomen. Deze verscheen reeds in ons nummer 3 van mei 1961.

De volgende uurregelingen zijn ingegaan op 1 oktober 1961.

Zij worden éénmaal per jaar herzien en zullen ieder jaar te uwer intentie worden gepubliceerd.

De vertrek- en aankomsturen werden niet in minuten maar met het volle uur aangegeven.

Bij voorbeeld, 10 uur betekent dat de trein tussen 9 h en 9h59 vertrekt of aankomt, d.w.z. tijdens het 10e uur van de dag.

Het oponthoud in de grensstations werd zodanig berekend dat rekening wordt gehouden met de nodige tijd voor de gewone grensformaliteiten. Dit oponthoud is echter niet voldoende indien andere verrichtingen moeten worden gedaan, zoals reëxpeditie, bijrijzen of een speciaal onderzoek door douanebeambten of andere autoriteiten (vrijmaking, onderzoek door een veearts, fytopathologisch onderzoek, enz...).




VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	GRENSOVERSCHRIJDING						BESTEMMING			
					Aankomst			Vertrek			STATION van BESTEMMING	TREIN	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D				
Antwerpen (DS)	24322	1	II	Montzen	24322	5	II	TEEM 5544 (1)	6	II	Basel Bad	TEEM 5544	18	II
Antwerpen (Z)	22339	21	I		14331	2	II				Nürnberg	TEEM 5522	19	II
Brussel (T.T.)	14331	22	I		24322	5	II				Schirnding	6003	7	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I		44359	1	II				Furt. i. Wald	6045	5	III
Kortrijk	84346	21	I		24322	5	II				Passau	6012	7	III
Liège G.	40007	17	I		44359	1	II				Aachen (W)	6143	11	II
St. Niklaas	99158	21	I		24322	5	II				Bochum N	5277	23	II
Oostende (Zh.)	94101	19	I		44359	1	II				Bremen	5327	1	III(1)
Zeebrugge	96301	19	I		24320	4	II				Dortmund (S)	5221	24	II
Verviers (O)	41151	19	I		24324	6	II				Duisburg	5503	16	II
Antwerpen (DS)	24320	23	I		24323	7	II				Düsseldorf (D)	5235	16	II
Antwerpen (Z)	24324	3	II		14310	2	II				Essen	5235	19	II
Brussel (T.T.)	14310	22	I		14331	2	II				Flensburg (W)	5503	4	III(1)
Brussel (T.T.)	14331	22	I		14331	2	II				Hamburg	5503	24	II(1)
Charleroi (SQ)	77322	17	I	64306	6	II	Hannover	5007	3	III(1)				
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	84346	5	II	Osnabrück	5101	2	III				
Liège (M)	40007	17	I	44359	1	II	Wuppertal	9461	2	III				
Kortrijk	84346	21	I	84346	5	II	Münster	5101	24	II				
Oostende	99336	20	I	84346	5	II	Krefeld	7411	18	II				
Verviers (O)	44347	1	II	44347	7	II	Frankfurt (M)	5026	24	II				
Zeebrugge	99103	17	I	94324	23	I	Köln (G)	5026	16	II				
							Mannheim	5206	4	III(1)				
							München (S)	8019	12	III(1)				
							Salzburg	7707	16	III(1)				
							Stuttgart	15210	7	III(1)				

(1) Slechts toepasselijk op zendingen geladen in wagens gemerkt „S” waarvan de last „S” niet is overschreden (max. 100 km/h).

naar LUXEMBURG, DUITSLAND en ZWITSERLAND

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	GRENSOVERSCHRIJDING						BESTEMMING				
					Aankomst			Vertrek			STATION van BESTEMMING	TREIN	U	D	
					TREIN	U	D	TREIN	U	D					
Antwerpen (DS)	21150(1)	21	I	Arlon (a)	16108	8	II	66352	13	II	Luxembourg	5154	13	II	
Brussel (TT)	16108(1)	3	II	»	16108	8	II				Bettembourg	5130	11	II	
Oostende (Z)	91150(1)	21	I	»	16108	8	II				Saarbrücken	9411	7	III	
Gent (Zeeh.)	99156(1)	18	I	»	16108	8	II	Bâle SBB	5037	9	III				
Antwerpen (DS)	26320(2)	1	II	Stockem (b)	26320	8	II	66314	10	II	Luxembourg	5142	11	II	
Antwerpen (Z)	26338(2)	24	I	»	26338	9	II				Bettembourg	5154	14	II	
Brussel (TT)	16308(2)	22	I	»	16308	7	II				Saarbrücken	9411	7	III	
Liège (G)	40007	17	I	»	46374	9	II	Bâle SBB	5037	9	III				
Kortrijk	99304(2)	3	I	»	66387	4	II	66352	12	II	Luxembourg	5178	18	II	
Verviers (O)	41151	19	I	»	46374	9	II				Bettembourg	5178	18	II	
Zeebrugge	99103(2)	17	I	»	16308	7	II				Bâle SBB	5037	9	III	
Gent (Zeeh.)	90023(2)	21	I	Stockem	26304	15	II	66309	17	II	Luxembourg	4114	12	II	
Oostende (Z)	91150(2)	21	I	»	26304	15	II				Bettembourg	5178	18	II	
Liège G.	40029	18	I	Gouvy	44320	3	II				Bâle SBB	5037	9	III	
Verviers E.	44342	19	I	»				6112	6	II	Luxembourg	4114	12	II	
Verviers (O)	41151	19	I	»							Bettembourg	4114	12	II	
* Antwerpen (DS)	20071	3	II	Stockem	TEEM 22	8	II				TEEM 22	9	II	Saarbrücken	9411
* Antwerpen (Z)	20305	1	II					Bâle SBB	5037	9				III	
* Brussel (TT)	10016	2	II					Chiasso	856	3				III	
* Gent (Zeeh.)	90011	23	I					»	Milano	7583				17	III
* Kortrijk	99314	21	I					»	Roma	5781				16	IV
* Oostende (Zeeh.)	99419	24	I					»	—	—				—	
* Zeebrugge	99264	19	I					»	Buchs (SG)	911				9	III
								Wien (Simmering)	G 52	18	IV				

(1) Zendingen GV. (2) Voor goederen verteld bij vertrek is er een sneller vervoer voorzien in de onderstaande uurregelingen :
 (a) formaliteiten voor stukgoedzendingen en bij afwijking voor volledige wagenlading.
 (b) formaliteiten uitsluitend voor wagenladingen.

 = Uitsluitend bederfelijke waren.

TER BESTEMMING

Lille		Limoges		Lyon G.		Marseille		Metz		Nancy		Nantes		Nice		Paris la-Chap.		Paris Tolb. Inv.		Reims		Roubaix		Rouen		Strasbourg	
U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D
		4	III	6	III	14	III					6	III			13	II (³)	18	II					2	III		
		20	III	17	III	2	IV			12	III	22	III	1	IV	1	III (²)	3	III	6	III			6	III		
		20	III	16	III	2	IV					22	III	1	IV	1	III (²)	3	III	6	III			6	III		
		20	III	16	III	2	IV					22	III			1	III (³)	3	III					6	III		
23	II																					23	II	6	III		
								22	II																	5	III

AANKOMST TER BESTEMMING

Rotterdam R.M.O.		Rotterdam Zuid		Groningen		Utrecht	
U	D	U	D	U	D	U	D
13	II	11	II	6	III	12	III
7	III	2	III	6	III	12	III
7	III	3	III	7	III	9	III
13	II	9	II	13	II	7	III

(1) Behalve andersluidende vermelding in deze tabel zijn de uurregelingen slechts toepasselijk op het versneld vervoer (régime accéléré) in S-wagens waarvan de tonnage S niet overschreden is.

(2) Eveneens toepasselijk op zendingen van het gewoon Frans vervoerregime.

(3) Toepasselijk op alle zendingen, geladen in S-wagen waarvan de tonnage S niet is overschreden.

(1) zendingen G.V.

(2) zendingen P.V.

NAAR GROOT-BRITANNIE

VERTREK-STATION	TREIN			BESTEMMINGEN																			
				INSCHEPING				Harwich Park Q.		Dover		London (Southw.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Bish.)		Cardiff		Southampton	
				U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D
Montzen	TEEM 45	3	II	Zeebrugge	11	II	17	II															
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	I																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Brussel (T.T.)	19152	3	II																				
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	7	III															
Gent Zeehaven	99156	18	I																				
Montzen	42330	23	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Montzen	TEEM 45	3	II	Oostende	15	II			19	II	2	III	3	III	5	III							
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Brussel (T.T.)	19152	3	II																				

VERTREK-STATION	TREIN			BESTEMMINGEN																			
				INSCHEPING				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburgh		Glasgow		Liverpool	
				U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D
Montzen	TEEM 45	3	II	Zeebrugge	11	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV	
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	I																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Brussel (T.T.)	19152	3	II																				
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV	
Gent Zeehaven	99156	18	I																				
Montzen	42330	23	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Montzen	TEEM 45	3	II	Oostende	15	II																	
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Brussel (T.T.)	19152	3	II																				



Postcolli ter bestemming van Kongo en Ruanda-Urundi

De huidige verzendingsmogelijkheden van postcolli naar de Republiek Kongo en Ruanda-Urundi zijn samengevat in de hiernavolgende tabel:

Aard der colli	Reisweg	K O N G O						RUANDA-URUNDI
		Provincie Leopoldstad	Evenaarsprovincie	Oost-Provincie	Kivu-Provincie	Katanga-Provincie (3)	Kasai-Provincie	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
VLIEGTUIG-POSTCOLLI	Leopoldstad Elisabethstad Usumbura	JA neen neen	JA neen neen	neen neen neen	neen neen neen	neen JA neen	JA neen neen	neen neen JA
POSTCOLLI ZEE-LUCHT (1)	Matadi	JA	JA	neen	neen	neen	JA	JA
GEWONE POSTCOLLI (2)	Matadi	JA	JA	neen	neen	neen	Noord-Kasai alleen tot Luluaburg	neen
	Lobito, Angola	neen	neen	neen	neen	JA, behalve voor lokaliteiten van Noord-Oost	neen	neen
	Dar-es-Salaam, Tanganyika	neen	neen	neen	neen	JA (4)	neen	JA tot 10 kg

(1) Over zee tot Matadi en verder per vliegtuig.

(2) Over de zeeweg.

(3) Behalve voor de postbureau's van Kabalo, Bukama, Malemba-Nkulu, Kabongo en Ankoro en voor de lokaliteiten bediend door deze bureau's.

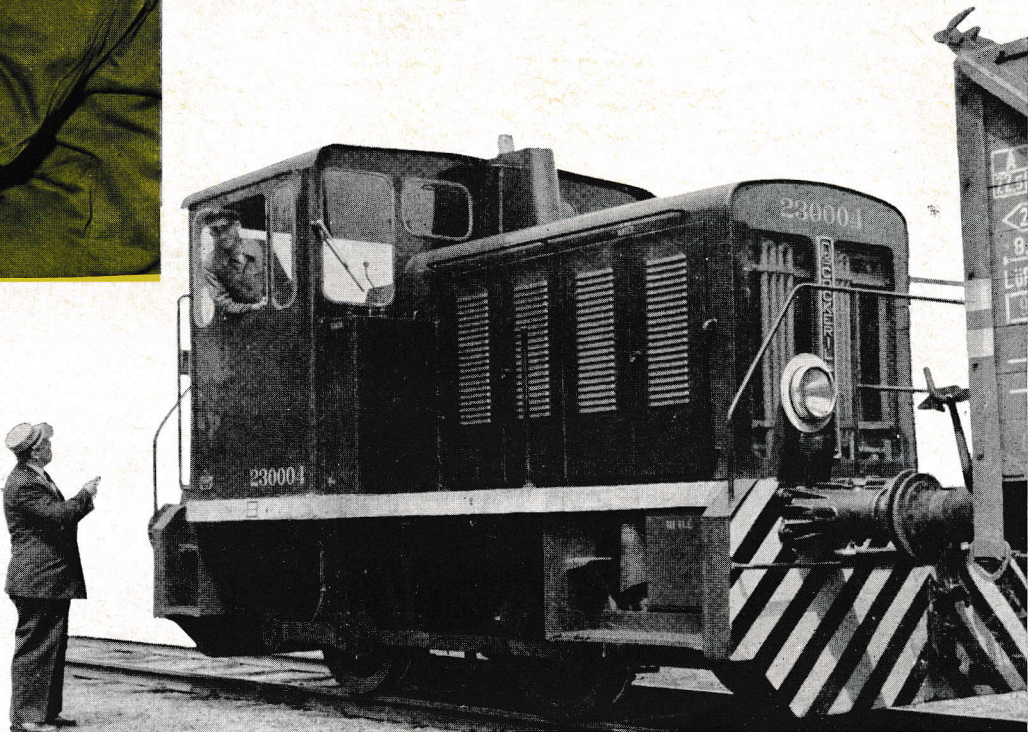
(4) Alleen voor de lokaliteiten van Noord-Oost Katanga, onder andere Albertville.

De colli met waardeangifte, tegen remboursement of „vrij van rechten” zijn voorlopig niet tot het vervoer toegelaten.



de locotractor

230



„Het station Ciney zal de locotractor nr. 230.001 op 1.4.61 ontvangen”. Deze laconieke en onschuldige zin — die veel weg had van een aprilvis — was nochtans de eerste stap naar de praktische verwezenlijking van een belangrijke wijziging in de exploitatiemethode der stations. In sommige streken reden de „verzameltreinen” — kleine gewestelijke goederentreinen — nog slechts enkele keren per week; deze treinen werden geslept door zeer krachtige stoomlocomotieven die, natuurlijk, in reeksen gegroepeerd waren volgens een strenge beurtregeling. Men kon zeer moeilijk van deze organisatie afwijken, al wenste de dienst van de Exploitatie ook de bediening sneller uit te voeren en de klanten beter te dienen.

Om de dienst zoveel mogelijk te versoepelen werd er beslist de stations van gemiddelde belangrijkheid uit te rusten met hun eigen tractiemiddelen die zouden bestuurd worden door bedienenden afhankelijk van de stationschef en die volledig ter beschikking van deze laatste zouden staan om de rangeringen in het thuisstation uit te voeren en de stations, gelegen binnen een beperkte straal, te bedienen.

Van de maanden april en mei 1961 af, werden de stations Ciney, Ottignies, Gembloers, Marloie en Jemelle die langs de lijn naar Luxemburg verspreid liggen, uitgerust met diesellocomotoren. Deze zeer sobere machines vervangen er de stoomlocomotieven die een te grote eetlust hadden.

KENMERKEN.

De nieuwe tractor — een klein broer-

tje van de zware baandiesellocomotieven — werd afgeleid van de kleine locomotieven die in tal van grote bedrijven gebruikt worden.

Hij heeft een uiterst sterk, gegoten onderstel dat 17 ton weegt. Zijn totaal gewicht bedraagt 35 ton. Zijn effectief constant vermogen tegen 1.850 toeren per minuut bereikt 240 pk.

Door middel van een overgangskoppeling kan men naar keus beschikken over twee verschillende snelheden die men kan gebruiken volgens de omstandigheden waarin het slepen geschiedt.

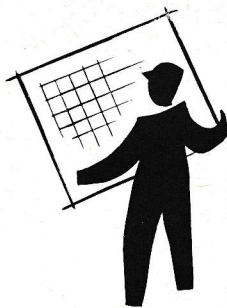
De geringe afstand tussen de assen (1 m 900) maakt een gemakkelijk verkeer mogelijk onder alle omstandigheden en zelfs op die aansluitsporen... die het slechtst onderhouden zijn. De lengte buiten de kopbalken en de totale lengte zijn respectief 5,385 m en 6,625 m. De breedte bedraagt 2,930 m en de totale hoogte 3,390 m.

Het dagelijks onderhoud van de machine wordt door de bestuurder zelf verzekerd, terwijl de werken met langere periodiciteit uitgevoerd worden door een reizende ploeg bankwerkers die zich verplaatst met een speciaal ingerichte vrachtauto afhankelijk van het locomotievendepot Ronet.

Sedert enkele tijd hadden zelfs de motortreinen de lijn 125, van Ciney naar Yvoir, verlaten. De natuur werd er opnieuw meester en het gras overwoekerde de sporen. Alleen het gehijg van een locomotief type 29 verstoorde nog, van tijd tot tijd, de stilte in de woeste vallei van de Bocq en de rust van de mooie dorpjes die erin verscholen liggen. Maar op 1 april verscheen er een speeltuig voor reuzen, een kleine, groen en geel geschilderde locotractor, die volledig paste midden het lichte gebladerte der berken en de vlammebrems. Van toen af slaan de hazen en de fazanten weer op de vlucht...

TARIEF

3



het belgisch tarievenstelsel voor goederenvervoer

(VERVOLG)

Wij vangen de reeks artikelen over de tarieven aan met een onderzoek van bundel VII. Hoewel die bundel, sedert de EGKS-tarieven werden ingevoerd, nog slechts voor ongeveer 30% van het totaal goederenverkeer bij wagenladingen geldt, vonden wij het de belangwekkendste omdat men er de traditionele en bijgevolg ook de meest toegepaste begrippen in zake tarifiering in aantreft.

Die bundel omvat twee delen :

- de algemene tarieven, genummerd van 1 tot 22;
- de speciale tarieven waarvan de nummering kan gaan van 2000 tot 8999;

en geldt voor alle goederen, behalve voor die welke onder het EGKS-Verdrag vallen.

Onder de algemene tarieven is er één — tarief nr 3 — dat ons bijzonder interesseert en dat wij hierna willen ontleden.

TARIEF Nr 3.

Dit tarief is gekenmerkt door de volgende drie elementen :

De degressiviteit volgens de waarde.

Lang geleden, toen de spoorweg het feitelijk monopolie voor het goederenvervoer bezat, pasten praktisch al de spoorwegen een tarifiering toe die in ruime mate gevestigd was op de waarde van de produkten. Dank zij betrekkelijk hoge vrachtprijzen voor de zogenaamde „edele” goederen was het mogelijk goederen met geringe waarde tegen uitzonderlijk lage prijzen te vervoeren zonder dat daarom het financieel evenwicht van de exploiterende spoorweg in gevaar werd gebracht.

Thans kent de N.M.B.S. nog steeds een stelsel van degressiviteit volgens de waarde, doch hierbij wordt er meer rekening gehouden met de rendabiliteit en het is bovendien versoepeld met afzonderlijke maatregelen die werden getroffen tegen de vinniger en meer verscheiden concurrentie der andere vervoermiddelen.

Tarief nr 3 omvat vier degressieve klassen, genummerd van 1 tot 4. Om te weten in welke klasse een bepaald goed gerangschikt is, moet men bundel III naslaan.

Voor een zending van 15 ton is er volgend prijsverschil tussen de verschillende klassen ten opzichte van het laagste prijzenpeil :

	Voor 100 km	Voor 200 km	Voor 300 km
4e klasse	100	100	100
3e klasse	116,3	118,6	119
2e klasse	143,9	149,1	150
1e klasse	143,9	164,1	170,5

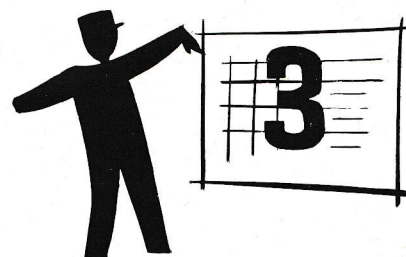
De degressiviteit volgens de benutting van de wagens.
Het spreekt vanzelf dat een vervoer, vanuit het standpunt van de spoorwegexploitant, des te interessanter is wanneer het materieel beter geladen is, d.w.z. wanneer het gesleepte doodgewicht kleiner is. Hoe dichter de lading het laadvermogen van de wagen zal benaderen, hoe lager zal dan ook de vervoerprijs zijn die de klant moet betalen.

Dit geldt ook bij de N.M.B.S. (onder het voorbehoud van hetgeen verder wordt gezegd over de zogenaamde „collectieve” zendingen) en elke klasse van tarief nr 3 omvat dus reeksen prijzen volgens het onderstaande schema waarbij elke reeks geldt voor een bepaald minimumgewicht.

	Reeks A	Reeks B	Reeks C	Reeks D
Goederen van klassen 1 en 2	5 t	10 t	15 t	—
Goederen van klassen 3 en 4	5 t	10 t	15 t	20 t

De zogenaamde basisreeksen — 15 t voor de eerste 2 klassen, 20 t voor de twee andere — worden eenvormig in de volgende verhoudingen verhoogd om de prijzen van de andere reeksen te bekomen :

	15 t	10 t	5 t
1e klasse	—	15%	30%
2e klasse	—	15%	30%
3e klasse	12%	28%	60%
4e klasse	12%	28%	60%



Bepaalde regels gelden voor de prijsberekening; ze zijn hierna beknopt weergegeven :

a) de klant behoudt steeds het voordeel van de voordeligste bevrachting; hij kan inderdaad niet meer betalen voor het werkelijk gewicht in de prijsreeks die met dit gewicht overeenstemt dan voor het minimumgewicht dat voor de onmiddellijk hogere prijsreeks is vastgesteld.

Een voorbeeld om dit te illustreren : als een afzender een zending van 18 700 kg van een goed dat in de 3e klasse gerangschikt is over de afstand van 100 km laat vervoeren moet hij niet

$$143 \text{ F} \times 18,7 = 2\,675 \text{ F},$$

doch wel

$$127 \text{ F} \times 20 = 2\,540 \text{ F}$$

betalen, omdat de vrachtprijs per ton over dezelfde afstand 127 F bedraagt voor een lading van 20 ton.

b) de bevrachting geschiedt volgens het totaal gewicht van de zending, doch rekening houdende met een minimumgewicht van 5 ton per wagen voor de goederen van de eerste 2 klassen en van 10 ton voor die van de beide andere klassen.

Nochtans moet het materieel in al de gevallen volgens zijn volledig laadvermogen beladen worden, doch de hoeveelheid goederen die er niet kan opgeladen worden, kan op zichzelf de lading vormen van een wagen die op een minimumgewicht van 5 ton zal bevracht worden.

Deze zogenaamde „collectieve” bevrachting is een bijzonderheid bij de Belgische spoorwegen; zij geldt slechts in internationaal verkeer voor zover het één enkel en hetzelfde goed is en mits op de vervoerdocumenten een bepaalde vermelding wordt aangebracht.

c) uit hetgeen voorafgaat blijkt dat de prijzen van de reeks 5 t der klassen 3 en 4 haast uitsluitend gelden voor zendingen van één enkele wagen.

d) tenslotte wordt de inning van een minimum (400 F per zending) verklaard door het hoog peil van de vaste kosten (uitgaven van de spoorweg in de stations van vertrek en aankomst : schoonmaken van de wagens, plaatsen van de zendingen op de laad- en losspleinen, ...).

De degressiviteit volgens de afstand.

De vervoerprijs berekend per ton-kilometer, of de prijs betaald om een ton over een afstand van een kilometer te vervoeren is niet dezelfde wanneer het vervoer geschiedt over 75, 150 of 300 km. Naargelang de afstand toeneemt, stijgen de prijzen niet eenvormig : zij zijn degressief.

De degressiviteitstrappen, d.w.z. de afstanden waar de prijzen beginnen af te nemen, liggen voor tarief 3 aan kilometer 100, 150 en 250.

De lezer die zich een idee wil geven van het bedrag der vermindering die volgens de afgelegde afstand wordt verleend, kan volgende tabel nagaan :

Klassen	Vaste kosten (F)	Veranderlijke kosten							
		1 tot 100 km		101 tot 150 km		151 tot 250 km		meer dan 250 km	
		F	%	F	%	F	%	F	%
1e (15 ton)	21	1,56	100	1,10	71	0,83	53	0,513	33
2e (15 ton)	21	1,56	100	0,84	54	0,59	38	0,44	28
3e (20 ton)	20	1,07	100	0,56	52	0,42	39	0,30	28
4e (20 ton)	20	0,89	100	0,46	52	0,34	38	0,246	28



(vervolgt)



GEMENGD TARIEF

SPOORWEG - BUURTSPOOR

Van 1 januari 1962 af zal het gemengd tarief spoorweg - buurtspoor nog slechts van toepassing zijn voor het verkeer tussen de stations van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.) en de lijnen met normaal spoor van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.).

In het gemengd tarief Spoorweg - Buurtspoor moeten de tarieven van de N.M.B.S. op de gehele afstand (N.M.B.S. + N.M.V.B.) worden toegepast met betaling van een toeslag die schommelt naargelang van de lengte van het buurtspoorwegtraject.

De buurtspoorlijnen die na 1 januari 1962 nog dat tarief kunnen genieten, zijn de volgende :

Poulseur - Sprimont;

Merksem;

Baudour;

Dolhain - Goé;

Groenendaal - Overijse;

Mol - Mol (Donk);

Neufvilles (Station) - Neufvilles (Steengroeven)



INTERNATIONAAL EGKS-TARIEF

nr 1001.

Werden van kracht :

Op 20.7.1961, het verbeterblad nr 9 wegens een verhoging met 10% van de vervoerprijzen op het net van de Ferrovie dello Stato (Italië).

Op 26.7.1961, het verbeterblad nr 10 wegens een verhoging met 2,531% van de prijzen der Franse tarieven (S.N.C.F.).

Op 1.8.1961, het verbeterblad nr 11 waarbij de tabel der Franse prijzen nr 381 wordt gewijzigd.

Op 15.9.61 het verbeterblad nr 12 tot het internationaal EGKS-tarief nr 1001.

Op 15.9.61 het verbeterblad nr 4 tot de bijlage II van het internationaal EGKS-tarief nr 1001.

VERKEER MET DUITSLAND

a) Gebruik van containers der Duitse spoorwegen.

Wij achten het nuttig er aan te herinneren dat in afwijking van het algemeen reglement, voor een container herkomstig uit West-Duitsland, bij de eerste hervrezing zonder overlading in Belgisch binnenverkeer, geen nieuw gebruiksloon moet worden toegepast. Die bepalingen gelden zowel voor de grote containers als voor de kleine.

b) Vervoer van levende dieren - Paarden.

De Duitse bondsoverheid heeft een reeks maatregelen getroffen om de bescherming van de dieren beter te waarborgen. Inzonderheid de voor het vervoer van paarden te treffen maatregelen, zelfs in doorvoer, moesten worden herzien.

Wij vermelden onder andere de verplichting die op de afzender rust :

— ten minste één begeleider mee te geven per groep van 4 wagens;

— elk paard zo vast te binden dat het, zelfs wanneer het valt, niet gewurgd wordt;

— wagens met ten minste 6 luchtramen te gebruiken.



VERKEER MET GROOT-BRITANNIE

Het Brits Ministerie van Landbouw deelt mede dat de hoeveelheden fruit die van overzee aankomen, dikwijls veel groter zijn dan die waarvoor fytopathologische getuigschriften werden ingediend. Het maakt bekend dat de reglementen voortaan strikt zullen worden toegepast en dat de zendingen die groter zijn dan de in het getuigschrift opgegeven hoeveelheid zullen geweigerd worden en ambts-halve aan de afzender zullen worden teruggezonden.

Tarief Berichten



VERKEER MET ITALIE

Op 1 juli 1961 is het 2e vervolg op het internationaal goederentarief Italië - België van kracht geworden.

In dat vervolg zijn de vervoerprijzen herzien om rekening te houden met de herwaardering van de DM.

Op 20 juli 1961 is het 3e vervolg op het internationaal goederentarief Italië-België van kracht geworden.

In bedoeld vervolg is hoofdzakelijk bepaald dat in afwachting van de aanpassing van het tarief, wat het Italiaans traject betreft, de nieuwe vrachtprijzen van de Italiaanse binnentarieven zullen worden toegepast.

Het 4e vervolg op het Internationaal Goederentarief Italië-België werd op 1 september 1961 van kracht.

Daarin is melding gemaakt van de prijswijzigingen op de Italiaanse trajecten, om rekening te houden met de verhoging der Italiaanse tarieven op 1.7.61, namelijk een verhoging met 10% van de prijzen voor kastanjes, tomaatconserven, noten, hazelnoten en amandelnoten, verse of droge, gepeld of ongepeld, aardappelen, vermout en wijn in bij de FS geïmmatriculeerde ketelwagens, in vaten of andere recipiënten. De prijzen voor citrusvruchten, verse groenten en fruit blijven ongewijzigd.

Bovendien omvat dat vervolg een nieuwe Bijlage I - *Allerhande bijkosten betreffende de Italiaanse trajecten.*

Het 1e vervolg op het Internationaal Tarief voor het vervoer van minerale brandstoffen België-Italië en het 1e vervolg op het Internationaal Tarief voor het vervoer van ijzeren staalproducten tussen bepaalde Belgische en Italiaanse stations werden op 1 augustus 1961 van kracht.

Daarin zijn de vervoerprijzen en bijkosten voor de Italiaanse trajecten met 10% verhoogd, om rekening te houden met de recente verhoging van de Italiaanse tarieven.

VERKEER MET OOSTENRIJK EN VERDER

Het 4e vervolg op het Internationaal Goederentarief Buchs (SG) doorvoer - Belgische zeehavens werd op 1 augustus 1961 van kracht.

Daarin is rekening gehouden met de verschillende wijzigingen sinds 1.1.61 op de lijnen van de deelnemende spoorwegen.

Het vermeldt bovendien de volgende nieuwe goederen, die in het tarief werden opgenomen: exotisch hout in de schors, niet geëmailleerde bakstenen, spekslagerijwaren, scheikundige producten in reservoirwagens.

VERKEER MET CENTRAAL-EUROPA EN DE BALKAN

Op 1 juli 1961 is het eerste vervolg op het internationaal goederentarief Nickelsdorf - grens / Rosenbach - grens - Zeebrugge - doorvoer van kracht geworden.

In dat vervolg zijn de vervoerprijzen aangepast om rekening te houden met de omvorming van de binnentarieven der deelnemende netten sedert 1.1.1961.

Op 1 augustus eerstkomend zal het 4e vervolg op het internationaal goederentarief Buchs (SG) - Belgische zeehavens van kracht worden. In dat vervolg is een nieuwe tabel opgenomen met de prijzen die werden aangepast aan de verschillende wijzigingen sedert 5.12.1960 zowel op de trajecten van de Duitse weg als op die van de deelnemende netten.

Bovendien werden de volgende nieuwe goederen opgenomen: exotisch hout in stammen, niet geëmailleerde bakstenen, spekslagerijwaren en chemische producten in reservoirwagens.

VERKEER MET ZWITSERLAND

Op 1 juli 1961 is het vijfde vervolg op het internationaal goederentarief België-Zwitserland (lokaal verkeer) van kracht geworden. In dat vervolg worden de vervoerprijzen aangepast om rekening te houden met de herwaardering van de DM en met wijzigingen in de binnentarieven van de betrokken netten.

Op 10 juli 1961 is het 6e vervolg op het internationaal goederentarief België-Zwitserland (lokaal verkeer) van kracht geworden.

In dat vervolg zijn verminderde prijzen opgenomen voor de zendingen klinker bij volledige treinen in bepaalde verbindingen.

Op 20 juni 1961 werd speciaal tarief 8707 toepasselijk op bepaalde goederen, vervoerd tussen de Belgische zeehavens en bepaalde stations van Zwitserland, opnieuw uitgegeven. In die nieuwe uitgave zijn de vervoerprijzen aangepast om rekening te houden met de herwaardering van de gulden en van de DM.

Vervoer van auto's en carrosseries

De tarifiering die van toepassing is op zendingen auto's, wordt voorzien in tarief nr 4 van Bundel VII der goederentarieven.

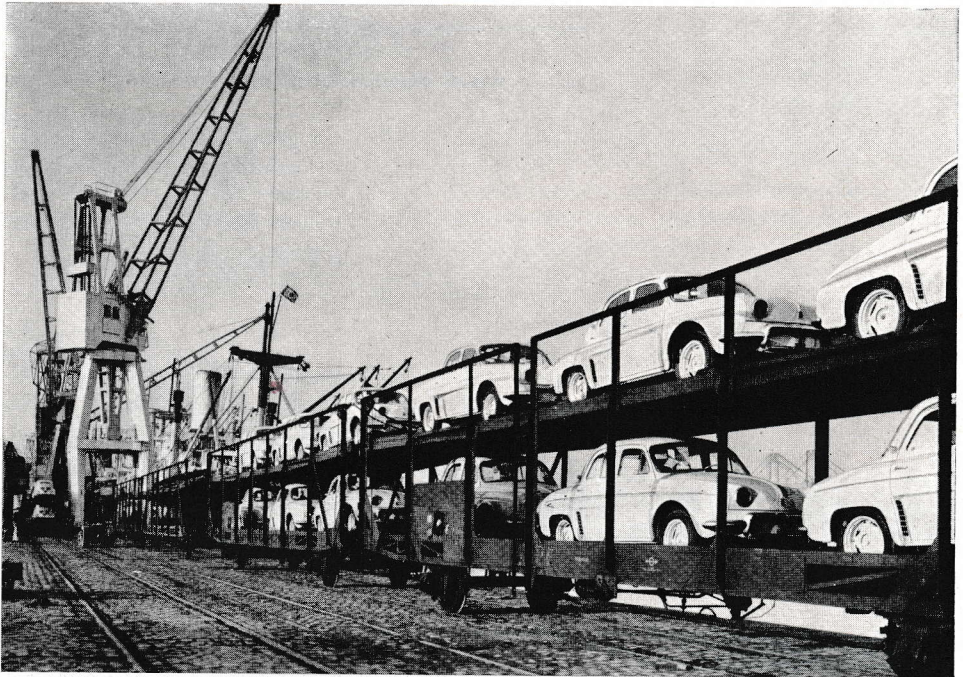
De ondervinding heeft uitgewezen dat dit tarief ernstige bezwaren vertoonde en niet steeds beantwoordde aan de wensen van de verzenders.

Teneinde het gebruik van wagens van particulieren te bevorderen, namelijk de platte wagens met dubbele laadvloer, heeft de N.M.B.S. reeds in april l.l. beslist de in tarief nr 10 voorziene *ristorno's* voor het vervoer van auto's door middel van bedoelde wagens, op 2 F per as-kilometer van de draagwagen te brengen.

Anderzijds werd de in april doorgevoerde verhoging van de vrachtprijzen voor auto's gecompenseerd door:

1. de vervanging van het minimumgewicht van 6 t per wagen door de bevrachting op een minimum van 2,5 t per as van de draagwagen met behoud van het minimum van 6 t voor de drieassige wagens;
2. de afschaffing van de bijtaxe van 500 F per wagen, die vroeger toegepast werd ingeval wagens van méér dan 12,5 m lengte benuttigd werden.

Er dient echter te worden opgemerkt dat de zendingen auto's bij uitvoer over zee en herkomstig uit de landen van de Economische Europese Gemeenschap, zoals vroeger kunnen genieten van de verminderde prijzen van het speciaal tarief 3001, gelijktijdig met de tariefwijzigingen, hierboven vermeld onder 1 en 2.



Staangeld voor het spoorwegmaterieel

De N.M.B.S. voorziet in haar goederentarieven (Tarief nr 20, cijfer XIV) de toepassing van een vergoeding, staangeld geheten, die door de klanten dient betaald wanneer ze de termijnen van lading en van lossing van de wagens overschrijden.

Tijdens de zomerperiode (van 1 maart tot 30 september) belooft deze vergoeding 5 F per uur vertraging en per wagen voor de eerste 24 uren vertraging en 7,5 F per uur en per wagen voor het verder vertoef.

Het tarief schrijft voor dat, gedurende de winterperiode, d.i. van 1 oktober tot einde februari, de urenbedragen respectief op 7,5 F en 10 F worden gebracht.

De N.M.B.S. heeft nochtans beslist dat de bedragen, geldig gedurende de zomerperiode, verder zullen toegepast worden tijdens het winterseizoen 1961-1962.

Snelle verbindingen

TEEM

VERVOER VAN JONGE
GROENTEN EN FRUIT VAN
ITALIE naar GROOT-BRITANNIE

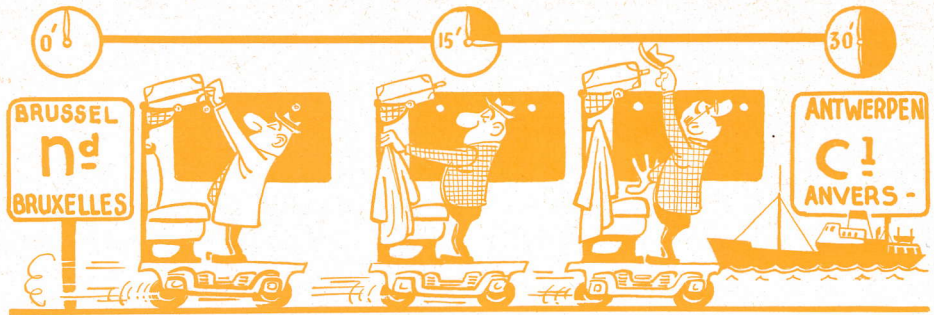
Bij het ter perse gaan vernemen wij dat, in het raam der snelle TEEM-verbindingen voor het vervoer van goederen naar Groot-Brittannië, van 2 november 1961 af een nieuwe trein zal lopen tussen Basel Bad en Zeebrugge via Montzen. Deze trein zal de aansluiting opnemen van twee treinen uit Chiasso en zal ten slotte een ontdubbeling zijn van de reeds bestaande verbinding waarvan wij gewag hebben gemaakt in ons informatieblad nr. 3. Vanaf dezelfde datum laten de Britse Spoorwegen een trein lopen die aansluiting geeft op de Ferry-Boat die te Harwich aanlegt rond 22 uur en die te London Bishopsgate t.g.t. aankomt om de Londense markt te bedienen.

Aldus wordt van Chiasso en Basel Bad tot Londen een nieuwe verbinding gerealiseerd die zich zoals volgt voor-
doet :

Chiasso	V. 11 h 30	12 h 20	
Basel Bad	A. 18 h 11	19 h 16	dag 1
	V. 22 h 32		
Montzen	A. 8 h 00		dag 2
	V. 9 h 00		
Zeebrugge	A. 13 h 00		
Zeebrugge (FB)	V. 15 h 00		
Harwich	A. 22 h 00		
	V. 24 h 00		
London (Bishopsgate)	A. 2 h 00		dag 3

Een nieuwe treinverbinding die uit Chiasso vertrekt op het 14e uur en te Basel aansluit bij de nieuwe voornoemde trein, is ter studie. Men voorziet deze realisatie tegen de maand januari 1962.

Wij achten het nuttig eraan te herinneren dat het onontbeerlijk is wagens met het merkteken "S" te gebruiken, d.w.z. wagens die mogen lopen tegen een uursnelheid van 85 tot 100 km. Wij herinneren tevens de mogelijkheden geboden door de TEEM-trein die uit Chiasso op het 10e uur vertrekt en waardoor London Bishopsgate kan bereikt worden de 2e dag tegen het 24e uur.



Winterdienstregeling, voorbode van de vooruitgang voor het seizoen 1962 !

Electrificatie van de lijnen 96 Brussel - Bergen - Parijs en 36 van Luik naar Verviers. De werken vorderen normaal... doch vergen onvermijdelijk meer speling in de dienstregeling en enige treinvertraging. De reisweg van sommige TEE-treinen diende gewijzigd; zij worden omgeleid over Erquelines of over Wezet en zullen Bergen en Verviers tijdelijk niet meer bedienen.

Nog meer nieuw comfort.

Begin 1962 wordt een reeks van 60 elektrische tweewagenmotortreinen geleidelijk in dienst genomen. De laatste nieuwigheden op het stuk van verluchting, geluiddemping en op-hanging zijn er op geïnstalleerd. Later wordt nog een tweede reeks van 40 gelijkaardige stellen in gebruik genomen.

Die moderne motortreinen zullen op de lijnen Antwerpen-Charleroi, Brussel-Luxemburg en Luik-Knokke-Blankenberge rijden.

de locomotieven voor verschillende stroomsoorten gesleept worden. Die locomotieven zullen op de drie bereden spoorwegnetten stroom kunnen afnemen.

Verbinding Antwerpen - Brussel.

De directe treinen die om het halfuur tussen Brussel, Mechelen en Antwerpen rijden, zullen het traject tussen Brussel Noord en Antwerpen voortaan in 30 minuten in plaats van 33 of 34 minuten afleggen.

Auto-nachtexpressen Luik (Bressoux) - Avignon.

Om te voldoen aan het dringend verzoek van de cliëntele werd besloten die treinen volgend seizoen van 18 april af te laten rijden.

Wandaanwijsbord voor de vertrekkende treinen.

Het grote bord in de hal van Luik Guillemins waarop het publiek de vertrekkende treinen kan aflezen, kent een groot succes. De treinen zijn



De TEE's Parijs - Brussel - Amsterdam in het nieuw.

In gemeenschap met de S.N.C.F. worden gesleepte TEE-stellen aangekocht die in de plaats komen van de thans rijdende Dieselmotortreinen. Die nieuwe rytuigen van roestvrij staal bieden een summum aan comfort en zijn inzonderheid met een luchtverseringsinstallatie uitgerust.

Zij zullen door nieuwe reeds bestel-

er per richting op gegroepeerd.

De stations Brussel-Noord en Zuid worden ook uitgerust met een systeem dat op hetzelfde principe berust.

Gemakkelijker van de bus naar de trein.

Te Oostende, Namen, Mechelen en Dendermonde komen naast de spoorwegstations eerlang autobusstations klaar waarbij de overstap van bus op trein nog gemakkelijker wordt.

TERMIJN VOOR HET LOSSEN VAN DE WAGENS IN DE STAPELPLAATS-STATIONS EN TOEPASSING VAN HET STAANGELD

De geadresseerden of hun gevolmachtigden (tolagentschappen) hebben steeds moeilijkheden ondervonden om de wagens die onder tolregime in de stapelplaatsstations te komen, binnen de voorgeschreven termijn vrij te geven.

Begin 1961 was de toestand op dat gebied bijzonder moeilijk te Brussel Stapelplaats en te Luik (Maas), waar vertragingen, die soms 2 en 3 weken duurden, te betreuren vielen. Deze vertragingen hadden voor gevolg het compliceren van de schifting der wagens en het belemmeren der lossoren. Zij hinderden ernstig de firma's die hun wagens na de aankomst van de zendingen zo snel mogelijk wensten in te klaren en te lossen.

In april jl. werden in verband met deze toestand besprekingen gevoerd tussen de Federatie van de Belgische Verzenders en de betrokken diensten der N.M.B.S. Zij leidden tot een akkoord over het toepassen van volgend stelsel op de wagens die door de geadresseerden of hun gevolmachtigden ingeklaard worden en voor de stapelplaatsstations zelf bestemd zijn :

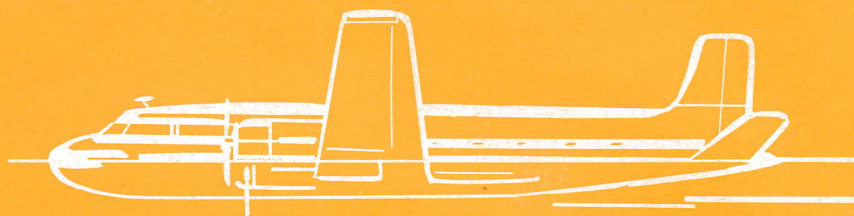
- verlenging van de termijn voor het lossen tot 19 uur van de dag volgend op deze van de aankomst, wanneer de geadresseerde vóór 16 u. van de aankomst verwittigd werd;
- verlenging van de termijn voor het lossen tot 19 uur van de tweede dag na deze van aankomst, wanneer de geadresseerde na 16 u. verwittigd werd;
- toepassen van staangeld, tegen het dubbel van de normale bedragen, vanaf 0 h van de dag die volgt op de dag waarop de hierboven vastgestelde termijn voor het lossen verstreken is.

Deze nieuwe regeling, die werd ingevoerd op 20.6.61 zal ongetwijfeld een sneller en gemakkelijker verloop van de verrichtingen in de stapelplaatsstations voor gevolg hebben.

NIEUWE HANDELSAGENTSCHAPPEN

De leiding van de nieuwe handelsagentschappen waarvan de oprichting in ons laatste nummer werd gemeld wordt waargenomen door :

<i>MM. Van der Borght</i>	te Aalst	tel. 261.15
<i>Levecq</i>	te Aarlen	tel. 211.15
<i>Goffin</i>	te Ciney	tel. 217.72
<i>Lodeweyckx</i>	te Kortrijk	tel. 200.49
<i>Konix</i>	te Leuven	tel. 277.03
<i>Vandevijvere</i>	te Mechelen	tel. 164.82
<i>Frانياu</i>	te Doornik	tel. 258.45
<i>Lejeune</i>	te Verviers	tel. 308.40



LONDEN-BRUSSEL

in 4¹/₂ uur

Van 5 september l.l. af leveren de stations Antwerpen Centraal, Brugge, Brussel Zuid en Noord, Charleroi Sud, Kortrijk, Gent St. Pieters, Hasselt, Liège Guillemins, Mons, Namur en Oostende, gecombineerde biljetten „Rail-Air-Rail” af ter bestemming Londen.

Langs deze nieuwe verbindingsweg met Groot-Brittannië worden de reizigers per vliegtuig vervoerd (45 minuten vlucht) van Oostende-luchthaven tot Southend-luchthaven, met verzekerde aansluiting per trein van Rochford naar London-Liverpoolstreet.

Het overbrengen van het station naar de luchthaven en omgekeerd, zowel te Oostende als in Southend, gebeurt per car.

De prijs voor het luchtparkoers belooft 622 F (enkele reis), 657 F (heen- en terugreis, 1 dag geldig) en 988 F (heen- en terugreis, 30 dagen geldig).

In deze prijzen is het overbrengen per car begrepen van station tot luchthaven en omgekeerd.

Deze nieuwe dienst doet de zakenlui veel tijd uitsparen.

Wanneer men te Brussel Zuid vertrekt te 7 h komt men te London Liverpoolstreet aan te 11 h 41.

Bij de terugreis vertrekt men te Londen te 17 h 45 om Brussel Zuid te bereiken te 22 h 07.

nieuwe dienst
"RAIL-AIR-RAIL"
met Groot-Brittannie

