

SPOORNIEUWS



OOK IN DE WINTER... VERVOEREN WIJ UW GOEDEREN



NUMMER 1

FEBRUARI 1962

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

INHOUD: Even kijken bij de bureu, blz. 2 / Vermijdt het opzenden van anonieme colli, blz. 5 / Nieuwe uitbreiding van de pool der „Standaard“-pallets, blz. 5 / De Internationale Spoorwegunie trekt een lijn (vervolg), blz. 6 / De Parkeerplaats van Brussel-Noord, blz. 9 / Trans-Europ-Express, blz. 10 / Het belgisch tarievenstelsel voor goederenvervoer (vervolg), blz. 12 / Tariefberichten, blz. 15 / Begasing van planten, blz. 15 / Uurregeling voor de uitvoer, blz. 16 / Industriële gronden, blz. 16.

Texte français sur demande.



Even

KIJKEN bij de burens

Uit nieuwsgierigheid waren wij even bij een grote Nederlandse firma gaan kijken, waar wij een belangrijke vooruitgang van de palletisering hebben vastgesteld.

Daarna zijn wij ook eens naar Duitsland gegaan.

Een grote firma met wereldfaam, de AEG, heeft in haar fabriek te Kassel onze afgevaardigden bereidwillig ontvangen en hun haar verwezenlijkingen op het gebied van moderne goederenbehandeling getoond. Na grondige studies over de rendabiliteit van de palletisering heeft de bevoegde dienst van de AEG in 1955 besloten deze techniek voor de transporten van de firma en de opslag in haar magazijnen toe te passen.

Het zijn vooral de hoge kosten van opslag en van de behandeling bij het inkomen in en het uitgaan uit de opslagplaatsen die doorslaggevend zijn geweest voor het besluit van de firma.

Uit de voorafgaande studie was gebleken dat een nuttig resultaat slechts zou bereikt worden als men van de leveranciers kon bekomen dat zij eveneens zouden palletiseren wanneer hun zendingen er zich toe lenen. De AEG bood hen, althans in het begin, al de pallets aan die ze nodig hadden voor het vervoer van de materialen tot Kassel. De technische diensten van de Deutsche Bundesbahn bezochten van hun kant stelselmatig die firma's om hun de voordelen van de palletisering uit te leggen.

Na een tamelijk moeizaam begin zagen de leveranciers geleidelijk in welke voordelen het nieuwe stelsel bood, niet alleen voor de verzending, doch ook voor het vervoer in de fabriek en voor de opslag.

Aldus werden ze eveneens overtuigde verdedigers van de palletisering en uiteindelijk verlangden ze van hun eigen leveranciers dat ook zij op hun beurt palletiserden.

De oorspronkelijke actie van de AEG had dus een kettingreactie tot gevolg waarvan de uitwerking nu nog voortduurt.

In het begin had de AEG 300 platte pallets en 700 boxpallets laten bouwen. Thans bezit de firma er respectievelijk 600 en 1200.

In de fabriek zelf is de gang van zaken als volgt: de leveringen komen op pallets toe en worden in de magazijnen opgestapeld ofwel rechtstreeks met vorkheftrucks naar de fabricagekettingen gevoerd. De ontvangen pallets zijn voor 1/3 gewone pallets en 2/3 boxpallets.

HIERNA ENKELE VOORBEELDEN.

Onder die leveringen noemen wij bij voorbeeld:

— de halve reservoirs (zie foto 1).

Werden vroeger onverpakt geladen. Kwamen niet steeds ongeschonden toe. Thans worden ze in boxpallets geladen. Een wagen van 7 ton vergde vroeger 16 uur arbeid (4 man gedurende 4 uur). Thans wordt de wagen in ongeveer een uur door één enkele arbeider gelost.

— onderdelen van motoren - rotoren en statoren (foto 2).

Werden vroeger in speciale kisten geleverd. Wegens de breekbaarheid van het materiaal en het groot soortelijk gewicht ervan moesten die kisten stevig en zwaar zijn. Thans dient het boxpallet van gevlochten draad als verpakking; het biedt volkomen veiligheid tegen beschadiging. Bovendien is er geen overtollige tarra meer en zijn een rationele lossing en opslag verzekerd.

Isolatoren voor hoge spanning (foto 3).

Deze worden, om de veiligheid van het vervoer te verzekeren, geladen in pallets met een passende stuw-inrichting, terwijl ze vroeger afzonderlijk in speciale kisten moesten geladen worden. Thans kunnen 6 isolatoren met een totaal gewicht van 720 kg op een enkel pallet worden geplaatst. De verpakkingskosten bedroegen vroeger 3% van de waarde van het goed.

Met het nieuwe stelsel worden door de geadresseerde



(AEG) de speciale stouwinrichtingen ter beschikking van de leverancier gesteld. De isolatoren blijven bij aankomst op de pallets en worden aldus opgeslagen ofwel naar de montageplaatsen gevoerd.

Natuurlijk wordt de productie van de firma zelf eveneens op pallets geplaatst en in magazijn opgestapeld, tenzij ze rechtstreeks met vorkheftrucks op spoorwagen wordt geladen (volledige wagenlading of stukgoedlading).

De AEG-fabriek geeft ons twee voorbeelden op van zendingen bij vertrek.

Zending van 1 000 kg bladen isolatiemateriaal, op gewone pallets geladen (foto 4).

Men ziet dat er bijna geen verpakking is : twee bladen gegolfd karton, 6 plankjes en twee lengten bandijzer van 1 mm.

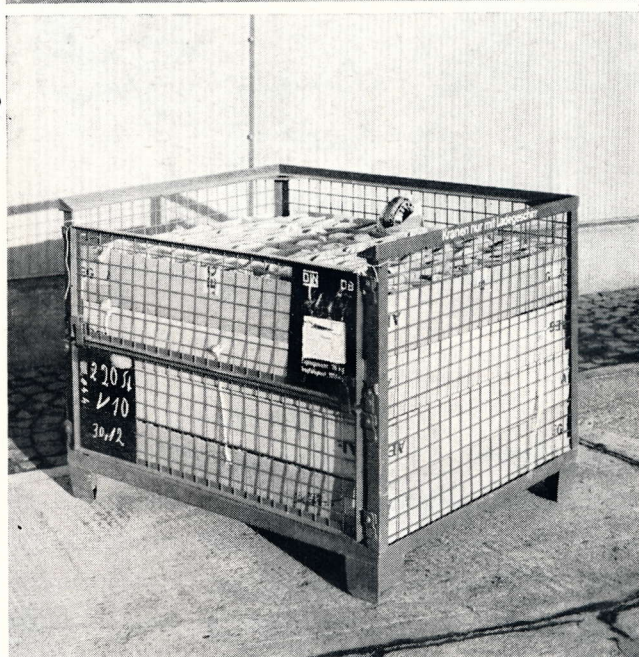
Vroeger waren er als verpakking voor die 1 000 kg isolerend karton 10 kisten nodig. Men bekommt thans een besparing van :

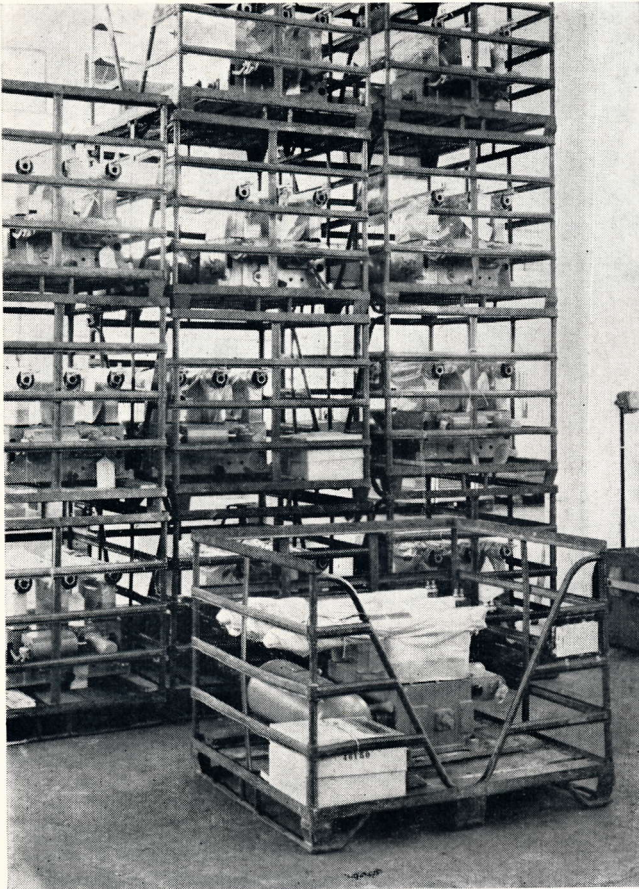
- 92% op de verpakkingskosten;
- 12,5% op de vervoerkosten;
- 87% op het expeditie-arbeidsloon.

Gasdrukschakelaars (foto 5).

Werden vroeger verzonden in een speciale kist, die door de klant in uitstekende staat en op zijn kosten diende teruggezonden. Thans wordt dit goed in box-pallets geladen waardoor 87% op de verpakkingskosten, 30% op de vervoerkosten en 50% op het expeditie-arbeidsloon kan bespaard worden.

Voor stukgoedzendingen, waarvan de partij van 1 000 kg isolerend karton een voorbeeld is, heeft de firma AEG met de Deutsche Bundesbahn een speciale





5



4

overeenkomst gesloten. De werking hiervan is als volgt : elke wagen stukgoed, door de firma AEG geladen, bevat goederen bestemd voor een centrumstation dat over een overladingssperron beschikt. Elke wagen wordt als volledige wagenlading (min. 5 ton) bevracht voor het traject tussen Kassel en het centrumstation. Dit laatste station is derwijze gekozen dat het grootste deel van de lading er voor bestemd is. Het overige van de lading wordt dan in verschillende richtingen gestuurd : de steeds op pallets geladen goederen worden verder gezonden, doch ditmaal als stukgoed.

De stukgoedzendingen waarmede geen volledige wagenlading kan worden gevormd, worden op pallets bij vertrek uit Kassel zelf afgegeven.

De firma AEG trekt uit haar ervaring het besluit dat de palletisering wel de aankoop vergt van een aantal pallets evenals van heftrucks, maar dat door de besparing aan plaatsruimte, verpakking, vervoerkosten

en arbeidsloon de bestede uitgaven spoedig goedge-
maakt worden.

De firma meent dat zij de palletisering nog niet tot het maximaal rendement heeft opgevoerd. Doch nu reeds is zij tot de conclusie gekomen dat de verrichting een succes is; ze is van oordeel dat de palletisering vooraan komt in het rationaliseringsplan van een onderneming.

Om te eindigen stippen wij aan dat de Duitse spoorw-
wegen reeds met 445 ondernemingen contracten voor de uitwisseling van pallets hebben afgesloten (op 1 april 1961). Deze beweging breidt zich uit, aangezien hun programma's voor de eerstkomende maanden nog de aankoop of de bouw omvatten van grote hoeveelheden nieuwe pallets (20 000 gewone pallets en 24 000 box-pallets).

Ten aanzien van deze cijfers mogen wij ons de vraag stellen : Hoeveer staan wij in België ?

Dienaangaande zullen wij U eerlang nader inlichten.

4

Vermijdt het opzenden van anonieme colli



+ adr. Expéditeur m + adr. Afzender <i>Kuis der Textielindustrie Montoyestraat, 24 Brussel 4</i>		GRANDE VITESSE I.J.G.O.E.D.	
REBOURSEMENT TERUGBETALING	Bulletin n°	Nombre colli Aantal colli	Lotissement :
	L'expéditeur garantit la livraison à destination.		
+ adr. Destinataire m + adr. Geadresseerde <i>De heer M. Vermetten Bredersdreef, 95 Antwerpen</i>			

+ adr. Expéditeur m + adr. Afzender <i>Kuis der Textielindustrie Montoyestraat, 24 Brussel 4</i>		EXPRESS	
REBOURSEMENT TERUGBETALING	Bulletin n°	Nombre colli Aantal colli	Lotissement :
	L'expéditeur garantit la livraison à destination.		
+ adr. Destinataire m + adr. Geadresseerde <i>De heer M. Vermetten Bredersdreef, 95 Antwerpen</i>			

— met de nachttreinen — nagenoeg 15 000 zendingen (40 000 colli) af die 's anderendaags bij de geadresseerden moeten besteld worden.

Om deze indrukwekkende massa te kunnen verwerken, en rekening houdend met de snelheid waarmee de verrichtingen moeten uitgevoerd worden, is het nodig de colli van de vervoerdocumenten te schilden. De documenten worden met reizigerstreinen verzonden, zodat de verdelingscentra er vlugger kunnen over beschikken en ze kunnen behandelen vóór de aankomst van de wagens.

Het komt nochtans nu en dan voor dat een document zoek geraakt en ter bestemming niet weer bij het collo terecht komt. Indien op dat ogenblik het adres van de geadresseerde op het collo vermeld is, kan dit toch zonder vertraging worden afgeleverd niettegenstaande er geen verzendingsbulletin bij is.

Op die manier kan ook het vervoer versneld worden, want het triëren van de inhoud der vrachtauto's en het stapelen van de colli in de spoorwagons wordt er door vergemakkelijkt.

Sedert enkele tijd levert het wegcentrum Brussel-T.T. kosteloos de nodige etiketten af en thans maken bijna al de verzenders er geregeld gebruik van.

Gelet op dit succes heeft de spoorweg besloten het etiketteerstelsel dat te Brussel-T.T. wordt toegepast, uit te breiden tot andere belangrijke wegcentra. Gegomde etiketten zullen er dus eertlang eveneens ter beschikking van de klanten gesteld worden. Op die etiketten moet vermeld worden: het nummer van het bulletin in goed leesbare cijfers, het aantal colli waaruit de zending bestaat, alsook naam en adres van de afzender en van de geadresseerde. Zoals dit te Brussel-T.T. het geval was, twijfelt de N.M.B.S. er niet aan dat zij op de volledige medewerking van haar cliënteel mag rekenen.

Ze richt deze oproep eveneens tot de klanten die van het nieuwe etiketteerstelsel nog geen gebruik zullen kunnen maken: voor een snelle verzending en een stipte aflevering, verzendt geen anonieme colli meer.

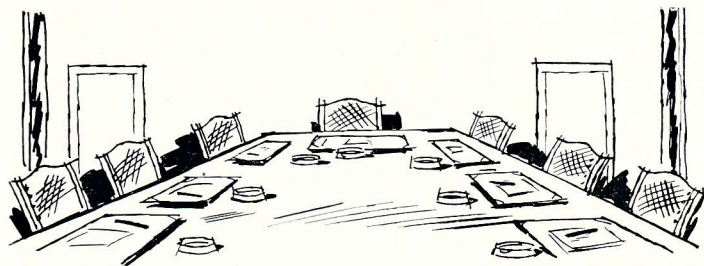
★★

P.S. Wij nemen de gelegenheid te baat om aan te dringen op de noodzakelijkheid de sporen van oude etiketten op wedergebruikte verpakking te verwijderen, omdat die dikwijls oorzaak zijn van vergissingen bij de verzending.

NIEUWE UITBREIDING VAN DE POOL DER "STANDAARD.. PALLETS

In ons blad nr. 6 van december 1961 hebben wij aangekondigd dat een nieuwe reeks spoorwegen van West-Europa op 1 juli 1961 toegetreden zijn tot de internationale pool der pallets. Wij vernemen dat een ander net zich eveneens heeft aangesloten, t.w. Denemarken. Voortaan maken aldus deel uit van de pool, de spoorwegen van: West-Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Italië, Nederland (alleen voor stukgoederen), Zwitserland, Denemarken en België.





De INTERNATIONALE SPOORWEGUNIE

trekt
een
lijn

(Vervolg)

In ons vorige nummer hebben wij onze lezers kennis gegeven van een memorie door de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.) neergelegd bij de conferentie der Europese Ministers van Verkeer betreffende de economische problemen der Spoorwegen.

Wij zullen deze korte inhoud besluiten met de uiteenzetting van het standpunt van de Internationale Spoorwegunie omtrent de noodzakelijkheid van een algemene vervoerspolitiek gegrondvest op een regime van gezonde concurrentie.

Volgens de Internationale Spoorwegunie is dit regime afhankelijk van het realiseren der drie voorwaarden waarvan hierna sprake.

IV. De drie voorwaarden voor een gezonde concurrentie.

A) Het nastreven van de gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden.

In de eerste plaats dient er naar gestreefd de aanvangsvoorwaarden gelijk te maken, d.w.z. er voor te zorgen dat geen enkel vervoermiddel andere voordelen geniet of andere lasten of verplichtingen te dragen heeft dan die welke uit zijn eigen aard voortvloeien. In dit opzicht zijn de hiervoren aangeprezen maatregelen om aan de spoorweg het karakter van een industriële en commerciële onderneming te geven, een dwingende noodzakelijkheid in zover ze zijn structuur die van de andere vervoermiddelen doen benaderen. Doch de gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden leidt ook tot andere maatregelen, waaronder in de eerste plaats de vermindering tot het minimum van de lasten of verplichtingen die bijzonder op de spoorweg drukken: exploitatieplicht, vervoerplicht, tariefplichten.

De exploitatie- en de vervoerplicht zijn bijzonder gebiedend in het geval van het reizigersvervoer, waaraan de U.I.C. een bijzondere uiteenzetting wijdt waarin de eisen vooropgezet worden welke voor de spoorwegnetten voortvloeien uit het in dienst houden van niet renderende lijnen, de eenvormigheid van het kilometer-tarief en het spitsverkeer, tegenover de concurrentie van het gelegheidsvervoer en individueel vervoer over de weg alsook tegenover het luchtvervoer. De aanhoudende inspanningen van de spoorweg strekken ertoe zijn kostprijzen te verlagen en het financieel evenwicht van de reizigersdiensten zoveel mogelijk te benaderen, doch zij zullen vergeefs blijven indien ze niet worden aangevuld met passende maatregelen tot gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden, zo nodig in de vorm van financiële compensaties in het raam van de normalisatie der rekeningen.

Wat de tariefplichten betreft, deze zijn van zeer uiteenlopende aard: beperking van het recht om de tarieven veranderlijk te maken in verband met de kostprijs en de concurrentie, publiceren van de tarieven, verminderde tarieven door de openbare machten opgelegd ten bate van sommige categorieën van gebruikers of voor sommige klassen van goederen, ten slotte — al te dikwijls — ontoereikend algemeen peil van de tarieven.

Naar een moderne opvatting van het begrip „openbare dienst” zijn ook een verzachting van de tariefplichten die aan de spoorweg zijn opgelegd en een gedeeltelijke toepassing van die verplichtingen op de andere vervoermiddelen mogelijk. Men kan zich dus min of meer liberale stelsels voorstellen waarbij, in de mate van het mogelijke, de gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden zou verwezenlijkt zijn. In ieder geval moet de gedachte om een starre tarifiering voor de spoorweg alleen te behouden, volstrekt uitgesloten zijn.

De gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden vergt ook dat de lasten van de infrastructuur zouden gedekt worden door de gebruikers, met een billijke verdeling van die lasten over ieder van hen. In een bijzonder hoofdstuk van het verslag wordt deze doctrine nader uiteengezet; ze is gevestigd op twee principes, namelijk: in de eerste plaats dat elk vervoermiddel zijn aandeel moet betalen in de bouw-, exploitatie-, onder-

houds- en vernieuwingskosten van zijn infrastructuur, en vervolgens dat de deelneming van elke onderneming moet overeenstemmen met het gebruik dat zij van de infrastructuur maakt.

Overigens is de juiste aanrekening van de infrastructuurlasten aan elke vervoerder niet meer dan billijk, maar zij heeft niet alleen dat ten doel. De dekking van de infrastructuurlasten door de vervoerder noopt de gebruiker, doordat die kosten op hem afgewenteld worden, zijn keuze te bepalen in overeenstemming met het optimum voor de gemeenschap. Immers, zolang de kosten van de door hem gebruikte infrastructuur niet systematisch in de kostprijs van het vervoer worden opgenomen, heeft de gebruiker er natuurlijk belang bij dure investeringen te bevorderen om zijn voordeel te doen met de lage exploitatiekosten die zij met zich brengen. Bovendien zouden de lasten van de openbare machten er door verlicht worden ten bate van de verwezenlijking van een omvangrijker en samenhangender investeringsprogramma. Dergelijke doctrine vergt een boeking van de uitgaven en ontvangsten met middelen die verder zijn uiteengezet, enerzijds in verband met de coördinatie van de investeringen, anderzijds in verband met het houden van „vervoersrekeningen van de Natie”. Zij leidt ook tot een ruimere toepassing van tolgelden of specifieke belastingen, billijk verdeeld om eenieder te doen betalen volgens hetgeen hij verschuldigd is.

De U.I.C. weet wel dat deze vraagstukken op praktisch terrein aanzienlijke moeilijkheden opleveren; zij meent nochtans dat alles in het werk dient gesteld om er zo spoedig mogelijk bevredigende oplossingen voor te vinden.

Voor de gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden stelt de U.I.C. bovendien voor :

- aangepaste arbeidsvoorwaarden door al de vervoermiddelen te doen naleven,
- de fiscale neutraliteit onder de vervoermiddelen te verwezenlijken, evenwel zonder de aanwending van fiscale maatregelen tot betere gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden uit te sluiten,
- door de andere vervoermiddelen dan de spoorweg, voor zover zulks nodig is en in een aan hun aard aangepaste mate, bepaalde regels inzake aansprakelijkheid en vervoerplicht te doen toepassen,
- ten slotte voor het vervoer voor eigen rekening economische voorwaarden te scheppen welke gelijkstaan met die van het professioneel vervoer.

Na haar suggesties betreffende de gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden aldus te hebben geformuleerd, stelt de U.I.C. vast dat de volledige gelijkmaking stuit op moeilijkheden die zowel verband houden met de fundamentele verschillen tussen de structuren en de technieken van de verschillende vervoermiddelen, als met de onvermijdelijke dienstbaarheden van openbare dienst welke bijzonder op de spoorweg rusten. De U.I.C. is trouwens van oordeel dat thans, wegens de algemene ontwikkeling van de verkeersmiddelen, het begrip „openbare dienst” aanzienlijk kan versoepeld worden. In ieder geval is het nodig, in de mate dat de gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden niet zou kunnen verwezenlijkt worden, te voorzien dat de Staten of de Gemeenschappen, met het oog op de „normalisatie van de rekeningen”, de gewenste terugbetalingen en vergoedingen

op zich zouden nemen om de abnormale lasten en verplichtingen te dekken.

B) Het nastreven van het financieel evenwicht door een aangepaste tarifiering.

De U.I.C. ziet de tweede voorwaarde voor een gezonde concurrentie in het nastreven van het financieel evenwicht van de ondernemingen door het invoeren van een zo soepel mogelijke aangepaste tarifiering, waarbij rekening wordt gehouden met de kostprijzen voor de gemeenschap en met de stand van de markt. De tarieven moeten in hun geheel het globaal financieel evenwicht van elke vervoerder verzekeren, met dien verstande dat elk tarief een zekere bijdrage tot dit financieel evenwicht moet leveren en bijgevolg hoger dan of ten minste gelijk aan de marginale kosten van de prestatie moet zijn. Het spreekt vanzelf dat dit evenwicht moet verwezenlijkt worden zonder uitkering van enige „toelage” (de „toelagen” dienen hier niet verward met de „terugbetalingen” of „vergoedingen” die worden toegestaan voor de normalisering van de rekeningen).

Wat de spoorweg betreft, leidt dergelijke oriëntering er toe hem te machtigen tot een „deperekwatie” van zijn tarieven en tot het afsluiten van particuliere overeenkomsten met zijn cliënteel in een minstens even ruime mate als de andere vervoermiddelen.

Met dit tariefaspect van de gezonde concurrentie wordt het vraagstuk van het publiceren der tarieven gesteld. Te dier zake meent de U.I.C. dat men een gelijkheid moet bewerkstelligen van de verplichtingen welke eventueel aan de verschillende vervoerwijzen zijn opgelegd, en hierbij de nodig geachte controles van de toepassing van de vastgestelde reglementering dient te verrichten.

C) De bezorgdheid voor de belangen van de gemeenschap.

De bezorgdheid voor de belangen van de gemeenschap is volgens het verslag de derde onmisbare voorwaarde voor de invoering van een gezonde concurrentie. Met zich te beperken tot de gelijkmaking van de aanvangsvoorwaarden — zelfs aangenomen dat men deze gelijkmaking volledig zou kunnen verwezenlijken — en het nastreven van het financieel evenwicht door een gepaste tarifiering, zou men inderdaad nog niet kunnen voorzien in sommige vereisten die door het belang van de gemeenschap zijn verantwoord, namelijk :

- enerzijds die welke de inrichting betreffen van een vervoerstelsel dat tegelijk aan de rechtmatige behoeften van de gebruikers en van de vervoerders voldoet : aanpassing van het aanbod aan de behoeften, uitvoering van de taken van openbare dienst (met in de mate van het mogelijke versoepelde verplichtingen), verdeling van het verkeer die niet vervalst is door oneerlijke praktijken of door discriminatoire maatregelen strijdig met de verplichtingen welke door de openbare machten zijn opgelegd, handhaving van een gezonde en stabiele toestand van de vervoerondernemingen en de aanverwante bedrijven;
- anderzijds, die welke beantwoorden aan bepaalde belangen van de algemene economie en die er toe strekken het vervoer in te richten in de zin van een economisch optimum, om de globale kosten er



De
I. S. U.
trekt
een
lijn

van te verminderen en een goed gebruik te bekomen van de middelen voor de gemeenschap. Er zijn te dier zake twee na te streven doelstellingen, waarop in het verslag bijzonder de nadruk wordt gelegd: de „coördinatie van de investeringen” en het zoeken naar „de minimale economische en sociale kosten voor de gemeenschap”.

De coördinatie van de investeringen heeft tot doel een bevredigend volume en een rationele keuze van de investeringen te bereiken. Zelfs met verschaffing van de mogelijkheid tot investeren aan de vervoerondernemingen — dit is inzonderheid een noodzakelijkheid voor de spoorweg — zou men inderdaad, naar de mening van de U.I.C., geen volledige vrijheid op dit gebied in uitzicht kunnen stellen wegens de omvang, de voortdurende, de verscheidenheid, de onderlinge afhankelijkheid van de investeringen in het vervoerwezen, en eveneens wegens het bestaan van investeringen door de openbare machten en de daaruit voortvloeiende noodzakelijkheid de openbare en particuliere investeringen op elkaar af te stemmen.

De coördinatie van de investeringen voor de infrastructuur is een essentieel aspect van de actie der Staten. Opdat ze met kennis van zaken zou kunnen gebeuren, meent de U.I.C. dat het wenselijk en dringend is, een echte boekhouding van de infrastructuur van het vervoer over de weg en op de waterwegen in te voeren, waaruit in jaarlijkse rekeningen al de uitgaven blijken — de berekende afschrijvingsannuïteiten inbegrepen — en ook de ontvangsten met dan nog, in cumulatieve rekeningen, enerzijds de bedragen van de nog niet volledig afgeschreven investeringen, anderzijds de bedragen van de overeenstemmende leningen of kredieten (met beperking tot de installaties die in een recent verleden zijn gebouwd en met afschrijving van de nieuwe installaties over een duur van 30 tot 40 jaar). Aldus zou men kunnen bereiken dat elke vervoerwijze de totaliteit van de jaarlijkse kosten ten laste van de gebruikers draagt.

De meest bevredigende methode om een dergelijke boekhouding te verwezenlijken zou, naar de mening van de U.I.C., de oprichting zijn van zelfstandige fondsen voor elke infrastructuur waarvan de gebruikers niet tevens de eigenaars zijn, waarbij de actie van de zelfstandige fondsen in een gezamenlijke politiek zou gecoördineerd worden telkens als

verscheidene vervoerwijzen zijn betrokken, om aldus tot oplossingen te komen waardoor het vervoer kan geschieden tegen de laagste economische kosten, na vaststelling van zijn vermoedelijke omvang en structuur in de toekomst (zonder daarom de kwestie van de rendabiliteit, de bezuinigingen of de te verwachten absolute winsten uit het oog te verliezen. Hoewel de U.I.C. zich de moeilijkheid van deze taak niet ontveinst, is ze van oordeel dat ze moet worden aangevat met de studie van een aantal welomlijnde concrete vraagstukken die zich in het raam van een programma tot ontwikkeling van de grote verkeerswegen voordoen. Het beheer van elk dezer autonome fondsen zou worden toevertrouwd aan een bevoegd organisme, dat zoveel mogelijk verantwoordelijk zou zijn voor de uitvoering van de programma's; die verschillende organismen zouden afhangen van een centraal organisme, belast met het vaststellen van de gecoördineerde programma's.

Op het internationaal vlak is de beredeneerde keuze van de beste investeringen, met uitsluiting van een eenvoudige samenvoeging van de ontwerpen der verschillende landen, zeer delicaat wegens de talrijke weegredenen welke de Staten in hun besluiten leiden. De U.I.C. meent dan ook dat er een bijzonder voelbare behoefte is aan een geschikte internationale instelling en zij wenst dat de Regeringen zouden trachten deze instelling nader te bepalen.

Volgens de definitie die de Economische Commissie voor Europa in haar resolutie nr 163 gegeven heeft, bestaat het doel van de coördinatie van het vervoer daarin, de vervoermiddelen zo te gebruiken dat ze minimale economische en sociale kosten voor de gemeenschap met zich brengen. Dienovereenkomstig moeten de tarieven, die met de gebruikswaarde de keuze van de gebruiker bepalen, de werkelijke kosten van het vervoer voor de Natie vertegenwoordigen en, moeten, al naar de eigen oriënteringen van de verschillende landen, passende oplossingen toegepast worden, zoals bijv. een contingentering om het vervoeraanbod te beïnvloeden en een differentiëring van de belasting der verschillende vervoerwijzen.

V. De noodzakelijke tussenkomst van de openbare machten.

Uit de voorafgaande beschouwingen blijkt dat, om een behoorlijke coördinatie van het vervoer te verwezenlijken en in stand te houden, de tussenkomst van de openbare machten is geboden, en wel in verschillende vormen (reglementering, controle enz.) en ook in veranderlijke mate. Zij is inzonderheid onmisbaar voor:

- de goede orde en de veiligheid,
- de rationele aanpassing van de spoorweg aan de huidige omstandigheden,
- de inachtneming van de vereisten van een gezonde concurrentie, inzonderheid in het belang van de behoeften van de gemeenschap.

Wat de toepassing van die tussenkomsten betreft is de U.I.C. van mening dat de strekking van de Openbare Machten zou moeten zijn er eerder zo weinig mogelijk gebruik van te maken, inzonderheid wanneer het vrije spel van de economische wetten alleen volstaat om een bevredigend evenwicht te bekomen.

(vervolgt)

DE OVERDEKTE PARKEERPLAATS VAN BRUSSEL-NOORD

TE UWER BESCHIKKING

ONDER 'T VOORPLEIN

VOOR HET STATION

Gij die uw wagen wenst te gebruiken om de trein te gaan nemen, ziehier enkele andere belangrijke stations waar een parkeerplaats voor U werd ingericht :

AARLEN - BERGEN

BRUGGE

GENT St. PIETERS

HASSELT - JEMELLE

LEUVEN

MARCHIENNE - AU - PONT

NAMEN - OOSTENDE



ⓑ

TARIEF: 10 F per 24 h.

verzekering tegen diefstal, verwisseling, brand, enz... inbegrepen.



TRANS- EUROP- EXPRESS

Toen de eerste roodglimmende TEE's zowat vijf jaar geleden hun daverende intrede deden op ons Belgisch Spoorwegnet wekte deze verschijning heel wat opzien.

Was deze krachttoer vanwege de spoorweg bedoeld als propagandastunt of gold het een louter prestigezaak? In feite was het noch het ene noch het andere, hoewel dit bewijs van de levenskracht van de meer dan 5 kwarteeuw oude „ijzeren weg” zeker wel zijn aanzien ten goede kwam.

Het waren hoofdzakelijk overwegingen van praktische en commerciële aard die aan de basis van de „Trans Europ Express”-organisatie lagen.

Het bleek inderdaad dat er voor reizen van gemiddelde afstand (500 a 700 km) in de zakenwereld heel wat personen de trein verkozen boven het vliegtuig of

de auto, op voorwaarde dat de reisduur tot een minimum werd herleid en het comfort zo hoog mogelijk werd opgevoerd.

In 1954 staken de Duitse, Franse, Nederlandse, Belgische, Luxemburgse, Zwitserse en Italiaanse spoorwegen de hoofden bij elkaar om aan het gestelde probleem een oplossing te geven en in juni 1957 startten de eerste tien „TEE” dieselsneltreinen.

Hun suggestieve namen luidden: Saphir, Oiseau bleu, Edelweiss, Arbalète, Etoile du Nord, Ile de France, Rhein-Main, Paris-Ruhr, Helvetia, Mont-Cenis.

Samen bedienden zij 70 steden van Europa. Het succes was overtuigend. Geen wonder trouwens als wij alleen maar voor wat ons land betreft volgende punten in overweging nemen.



Drie TEE's verbonden dagelijks Brussel met Parijs in minder dan 3 u. Voortaan konden onze landgenoten op éénzelfde dag een retourreis naar Parijs maken met een verblijf van 10 u in de Franse hoofdstad. Hiervoor was het zelfs niet nodig heel vroeg te vertrekken (7u45) en een half uur voor middernacht was men te Brussel terug.

Keulen, Luxemburg en Amsterdam waren nog ongeveer $2\frac{3}{4}$ van Brussel verwijderd, Straatsburg slechts 4u50 en Bazel 6u04.

Het volgend jaar reeds werden vier nieuwe TEE's ingerezen : de Parsifal (Parijs - Luik - Hamburg), de Mediolanum (München - Milaan), de Ligure (Marseille - Milaan) en de Lemano (Genève - Milaan). „Tussen 80 steden van Europa” was de nieuwe slogan.

Voor ons land betekende dit Luik - Hamburg amper 6 u sporen.

In juli laatstleden werden nog drie klankrijke namen : Gottardo - Ticino - Cisalpin - aan deze voortreffelijke reeks toegevoegd.

Milaan werd door de eerste twee met Zürich en door de derde met Parijs verbonden.

Nieuwe elektrische stellen, speciaal toegerust om onder de verschillende stroomsterkten van de doorlopen secties te functionneren werden op deze lijnen ingezet. Het „TEE”-net dat vroeger uit een noordelijke en een zuidelijke kern bestond werd hierdoor versmolten en vormt nu een geheel dat zich van Hamburg tot Marseille uitstrekt.

90 steden van Europa worden nu bediend.



het belgisch tarievenstelsel voor goederenvervoer

(vervolg)

Tarifificatie van de EGKS-producten

Toepassingsgebied van de EGKS-tarieven.

(vervolg en slot)

Zoals reeds gezegd, omvatten de algemene tarieven elk drie prijstabellen, aangeduid met A, B en C.

De *prijstabellen A* gelden voor zendingen :

- tussen twee Belgische stations,
- van of naar een aangrenzend net, ingeval dit laatste niet het algemeen EGKS-tarief toepast doch, bij voorbeeld, een speciaal concurrentietarief. Voor dit vervoer zal ons land bij de vreemde vrachtprijs een Belgische vervoerprijs voegen, gebaseerd op de prijstabel A.

De *prijstabellen B* gelden voor zendingen die tegelijk op het grondgebied van het aangrenzend land en in België onder het stelsel van de algemene EGKS-tarifering vallen (overschrijding van een Belgisch landgrenspunt).

De *prijstabellen C* zullen, voor zendingen die onder de algemene EGKS-tarifering vallen op het grondgebied van ten minste drie aan elkaar grenzende netten, op gelijkaardige wijze toegepast worden door het (de) tussenliggende net(ten), d.w.z. waarop twee landgrenspunten (ingang en uitgang) onder het EGKS-stelsel overschreden worden.

Herinneren wij er even aan dat voor een bepaald land de prijstabellen B en C van de prijstabellen A slechts verschillen met de helft van het bedrag der vaste kosten opgenomen in de basis (tabel B) of met het totaal van dit bedrag (tabel C).

De prijstabellen B en C, voor al de landen die de EGKS-akkoorden hebben onderschreven, zijn opgenomen in het „Internationaal tarief voor het vervoer van goederen tussen de Staten die lid zijn van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal”, gewoonlijk tarief 1001 genoemd. Zij gelden voor zover een doorlopend traject op de lijnen van ten minste twee E.G.K.S.-Staten wordt afgelegd.

Wij verwijzen de lezer naar de kaart die bij onderhavig artikel gevoegd is; deze kaart toont in welke verbindingen dit tarief kan toegepast worden.

In verband met het toepassingsgebied van de EGKS-spoorwegtarieven vermelden wij, om te besluiten, dat er twee landen aan deelnemen die nochtans geen deel uitmaken van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal. Het zijn Zwitserland en Oostenrijk. De netten van die twee landen zijn in de EGKS-spoorwegtarifering opgenomen, doch enkel voor de zendingen tussen twee EGKS-landen in doorvoer over hun lijnen.

Tonnagevoorwaarden en vervoerprijs per ton.

De regels voor het bepalen van het te bevrachten gewicht die hierna zijn aangegeven, gelden zowel voor afzonderlijke wagens als voor het vervoer bij stellen en bij volledige treinen.

a) voorwaarden van toepassing op de zendingen bevracht volgens de prijstabellen B en C.

— voor ertsen, kolen en gelijkgestelde producten : 20 t per wagen of het gewicht dat overeenstemt met de toelaatbare belading van de wagen verminderd met 500 kg, ingeval deze kleiner is dan 20,5 t.

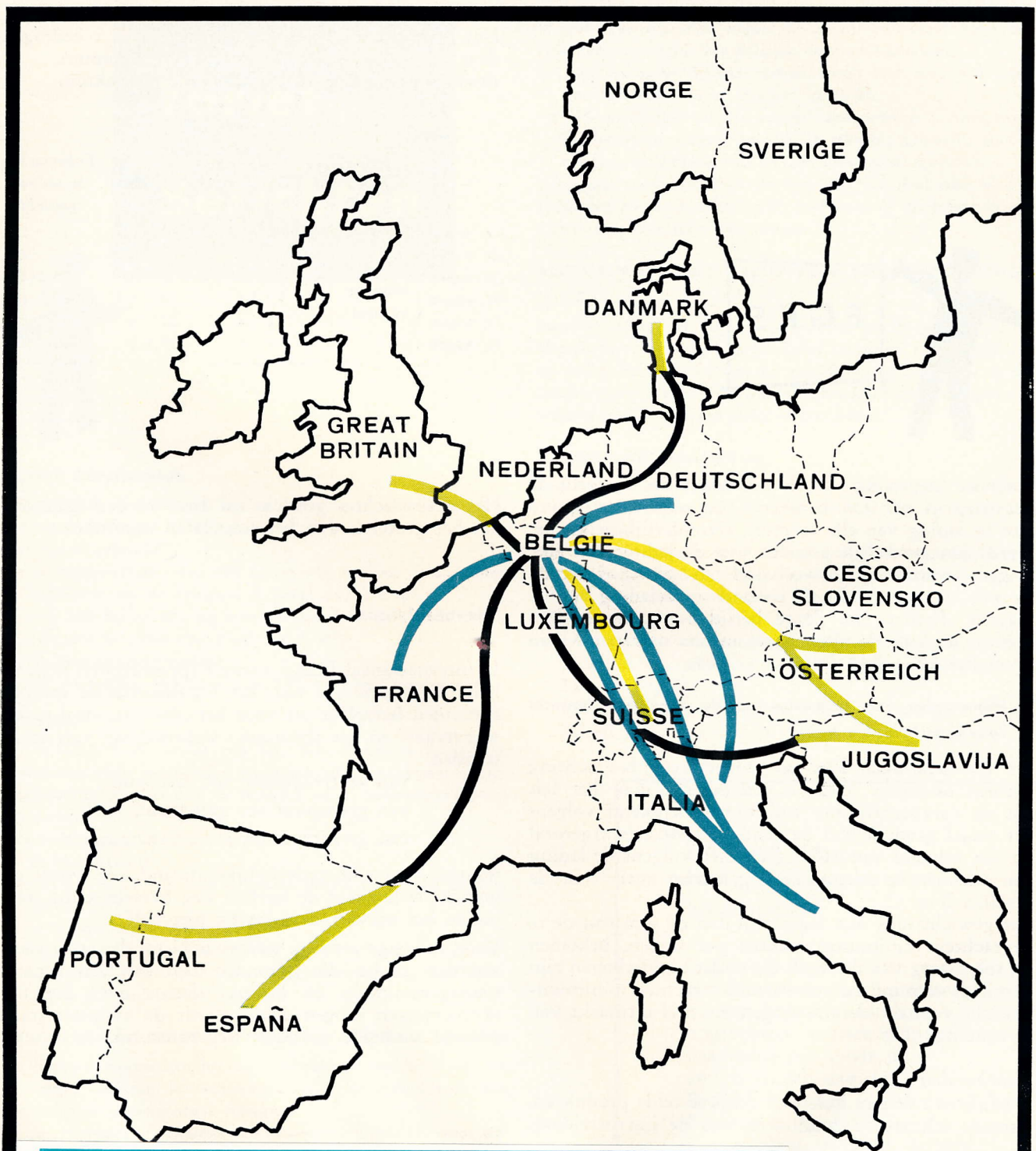
— voor cokes en gelijkgestelde producten : 15 t per wagen of het gewicht dat overeenstemt met 75% van de toelaatbare belading van de wagen, verminderd met 500 kg, ingeval deze kleiner is dan 20,5 t.

— voor de andere producten : 5 t, 10 t, 15 t of 20 t naar gelang de prijzen toegepast worden welke voor die gewichtsgrenzen zijn voorzien.

Het leidend beginsel van de EGKS-tarifering voor kolen en cokes is dus dat van de integrale benutting van het laadvermogen van de wagen. Dit beginsel werd evenwel nog niet uitgebreid tot de wagens van meer dan 20 ton.

Voorbeelden :

Produkten	Onderstelling		
	Geladen gewicht	Toelaatbare belading	Te bevrachten gewicht
Kolen en gelijkgestelde producten - ertsen	21 t	23 t	21 t
	19 t	22 t	20 t
	19,5 t	20,5 t	20 t
	17,5 t	19 t	18,5 t
	19 t	19 t	19 t
Cokes en gelijkgestelde producten	16 t	22 t	16 t
	15 t	20,5 t	15 t
	13 t	18 t	13,2 t
	13,5 t	18 t	13,5 t



LEGENDE :

Voorbeelden van toepassing van het Internationaal EGKS-tarief (algemene barema's B en C).

- Tussen twee EGKS-landen (zelfs in transit over Zwitserland en Oostenrijk.
- Tussen een EGKS-land en een niet EGKS-land en omgekeerd.
- Tussen twee niet EGKS-landen.
- Eindtrajecten waarop de EGKS-tarificatie niet meer van toepassing is.

*
**



Voor de toepassing van de tabellen B en C wordt de vervoerprijs per ton berekend per wagen; op grond van de lading van elk voertuig afzonderlijk genomen, wordt het werkelijk gewicht van de lading van elke wagen opwaarts op een veelvoud van 100 kg afgerond. Er valt te noteren dat de toelaatbare belading van de wagens afhangt van de te berijden netten. — Wij hebben de kwestie uiteengezet in ons nummer 6 van december 1961 (blz. 20).

b) Voorwaarden van toepassing op de zendingen bevracht volgens prijstabellen A.

Op die zendingen kan de „collectieve” bevrachting worden toegepast. Deze is gekenmerkt door het feit dat de vervoerprijs per ton wordt berekend volgens het totaal gewicht van de zending opwaarts afgerond op een veelvoud van 100 kg en niet volgens de lading van elke wagen afzonderlijk genomen zoals voor de tabellen B en C.

Dit gewicht mag niet lager zijn dan de som van de te bevrachten minimumgewichten per wagen, bekomen bij toepassing van de regels die onder a) hierboven zijn vermeld, verminderd met het te bevrachten minimumgewicht voor de kleinste wagen die deel uitmaakt van de zending.

Voorbeelden :

Produkten : ertsen, kolen en gelijkgestelde produkten, alsmede schroot en produkten van de ijzerbereiding.

	Onderstelling		Te bevrachten minimumgewicht
	Geladen gewicht	Toelaatbare belading	
1e wagen	22 t	23 t	20 t
2e wagen	18 t	20 t	19,5 t
3e wagen	20 t	21 t	20 t
4e wagen	19,5 t	21 t	20 t
5e wagen	19,8 t	20,5 t	20 t
6e wagen	17 t	19 t	18,5 t
7e wagen	14 t	18 t	17,5 t
	<hr/>		
	130,3 t		135,5 t
			— 17,5 t
			<hr/>
			118 t

Het te bevrachten gewicht zal dus 130,3 t bedragen, daar het groter is dan het toegelaten minimum.
Produkten : cokes en gelijkgestelde produkten.

	Onderstelling		Te bevrachten minimumgewicht
	Geladen gewicht	Toelaatbare belading	
1e wagen	14 t	22 t	15 t
2e wagen	15,2 t	20,5 t	15 t
3e wagen	13,8 t	18 t	13,2 t
4e wagen	13 t	18 t	13,2 t
5e wagen	12 t	21 t	15 t
6e wagen	8 t	17,5 t	12,8 t
	<hr/>		
	76 t		84,2 t
			— 12,8 t
			<hr/>
			71,4 t

Het te bevrachten gewicht zal dus 76 t bedragen, omdat het groter is dan het toegelaten minimum.

Vervoerafstand.

In internationaal EGKS-verkeer (prijstabellen B en C) is het basis-principe voor het bepalen van de vervoerafstanden hetzelfde als voor het internationaal spoorwegverkeer in het algemeen : samentelling van de afstanden

- van vertrekstation tot grenspunt,
- van grenspunt tot grenspunt,
- van grenspunt tot aankomststation,

waarbij voor elke gedeeltelijke afstand, dié wordt genomen, welke met de kortste weg overeenstemt, zelfs indien het vervoer deze laatste niet volgt.

Voor volledige treinen, waarvoor bijzondere prijsvoorwaarden gelden die gebonden zijn aan een bepaald tonnageminimum en daarom slechts over bepaalde vervoerwegen mogen gaan, wordt de vervoerafstand over de werkelijk gevolgde weg berekend.

II. — SPECIALE TARIEVEN.

Om te besluiten, een woordje uitleg over de speciale tarieven. Er zijn er een tachtigtal, die in hoofdstuk V van bundel VI voorkomen.

In tegenstelling met de algemene tarieven (prijstabellen B en C), omvatten deze tarieven, wanneer ze toepasselijk zijn in al de E.G.K.S.-verbindingen, slechts prijstabellen die gelden voor inlandse afstanden; in die tarieven wordt dus geen rekening gehouden met de trajecten die eventueel op andere spoorwegnetten worden afgelegd. Zoals voor de prijstabellen A, genieten de zendingen tegen de voorwaarden van een speciaal tarief de collectieve bevrachting (bevrachting per zending).

Tarief Berichten



KLEINE CONTAINERS.

De N.M.B.S. heeft beslist het te bevrachten minimumgewicht per container van 1.1.1962 af te wijzigen.

Het wordt gebracht

- in binnenverkeer: van 200 kg op 400 kg voor de containers behorende tot de categorie B (meer dan 1,2 m³ tot 2 m³) van 200 kg op 600 kg voor de containers behorende tot de categorie C (meer dan 2 m³ tot 3 m³)
- in internationaal verkeer: het eenvormig minimum van 200 kg blijft behouden.

PALLETS.

De N.M.B.S. heeft beslist van 1.1.1962 af het te bevrachten minimumgewicht per beladen standaard-pallet, dat gemeenschappelijk wordt gebruikt door de N.M.B.S. en de onderschrijvers van een ruilcontract, te wijzigen.

Het wordt gebracht:

- in binnenverkeer: van 50 op 100 kg voor de platte pallets en op 150 kg voor de boxpallets
- in internationaal verkeer: het minimum van 200 kg voor de platte pallets blijft behouden. (Tot heden bestaat er geen uitwisseling van boxpallets in internationaal verkeer.)

VERHUREN VAN DEKZEILEN IN INTERNATIONAAL VERKEER

De Europese spoorwegen hebben zich akkoord verklaard om een eenvormig forfaitair bevrachtingsregime op te maken voor hun dekkleden in internationaal verkeer.

De huurprijzen per dekkleed van de spoorweg, gebruikt voor een wagen bij vertrek uit België werden met ingang van 1 januari 1962 vastgesteld op:

- 137 FB met bestemming naar Duitsland (Bondsrepubliek), Spanje (tot aan de Frans-Spaanse grens), Frankrijk, Groot Britannië (voor het rechtstreeks vervoer via Zeebrugge-Harwich), Luxemburg, Nederland en Portugal (tot aan de Frans-Spaanse grens).
- 183 FB met bestemming naar Duitsland (Democratische Republiek), Oostenrijk, Denemarken, Zwitserland en Tsjecho-Slowakije.
- 237 FB met bestemming naar Finland (tot aan het Zweeds-Fins grenspunt), Italië, Noorwegen, Polen, Zweden en Joegoslavië.
- 291 FB met bestemming naar Bulgarije, Griekenland en Hongarije.
- 345 FB met bestemming naar Roemenië en Turkije.

Wanneer een afgedekte wagen, die uit het buitenland komt, herverzonden wordt uit het Belgisch bestemmingsstation:

- naar een ander Belgisch station, wordt geen nieuwe huurprijs voor het dekkleed in rekening gebracht;
- naar een station van een vreemd land, worden de huurprijzen, die hiervoren aangegeven zijn, in rekening gebracht, alsof de zending herkomstig was uit het herverzendingstation.

Niets werd gewijzigd voor de huurprijs van dekkleden voor de zendingen binnen het land zelf, noch voor de zendingen in containers met aangepaste draagwagen.

ALGEMEEN EUROPEES TARIEF VOOR STUKGOEDZENDINGEN (A.E.S.T.).

Een 10e vervolg op dit tarief werd van kracht op 1.12.61.

Met dit vervolg wordt bedoeld Tarief uitgebreid tot de zendingen op pallets en in boxpallets; na voorafgaande aftrek van de forfaitaire tarra wordt de vrachtprijs berekend op een minimumgewicht van 200 kg per pallet of boxpallet.

VERKEER MET FRANKRIJK.

Het Internationaal Tarief voor het vervoer van bier van België naar Frankrijk, en omgekeerd, werd verlengd voor de nieuwe duur van één jaar.

Het vierde vervolg op het Internationaal Tarief voor het vervoer van groeperingsgoederen tussen Frankrijk en België en vice-versa (uitgave van 1.5.1959) is op 1.2.1962 van kracht geworden.

Bedoeld vervolg voorziet:

- het opnemen van de tonnagevoorwaarde van 3 ton (vrachtgoed) in de verbinding Brussel TT / Brussel Stapelplaats - Paris-la-Chapelle;
- het opnemen van station Paris Batignolles (richting Frankrijk - België).

Begassing van houtachtige levende planten bij de invoer.

Krachtens voorschriften van het Ministerie van Landbouw, moeten bepaalde soorten houtachtige levende planten, ingevoerd per spoor uit *andere* landen dan de Republiek Kongo (voorheen Belgisch Kongo), Denemarken, Finland, Ierland, Luxemburg, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en Zweden, aan een insectendodende behandeling (begassing) onderworpen worden.

De begassingspost welke opgericht was in station Brussel T.T., werd sedert 1 oktober 1961 naar het station DENDERMONDE overgebracht.

UURREGELING VOOR DE UITVOER

In ons blad nr 5 van oktober 1961 hebben wij ten behoeve van onze lezers de uurregelingen van de meest voorkomende relaties met het buitenland voor het goederenvervoer per wagenlading gepubliceerd.

Volledigheidshalve geven wij hierna nog enkele bestemmingen die via Duitsland bereikt kunnen worden.

Zij gelden als bijvoegsel tot de Tabel „naar Duitsland” op blz. 9 van ons informatieblad nr 5.

NAAR DUITSLAND

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 ⁽⁴⁾ 5544 ⁽¹⁾	6	II	Plzen via Furth i/W	8154	19	III				
Antwerpen (Z)	22339	21	I		24322	5	II				Plzen via Schirnding	7536	23	III				
Brussel (T.T.)	14331	22	I		14331	2	II				Praha via Furth i/W	4402	6	IV				
Gent (Zeeh.)	99158	22	I		24322	5	II				Praha via Schirnding	4402	6	IV				
Kortrijk	84346	21	I		44359	1	II				Budapest via Passau ⁽²⁾	63	9	IV				
St. Niklaas	99158	21	I		»	44359	1				II	6	II	Budapest via Passau	69	18	IV	
Liège G.	40007	17	I											Jesenice via Salzburg	1979	9	IV	
Oostende (Zh.)	94101	19	I											Wien (West) via Passau ⁽²⁾	7558	24	III	
Zeebrugge	96301	19	I											Wien (West) via Passau	40024	6	IV	
Verviers (O)	41151	19	I											Basel SBB	6192	23	II	
»	»	»	»											Zurich via Basel	7507	6	III	
»	»	»	»											Brennero via Kufstein	G13	13	III	
»	»	»	»											Chiasso via Basel ⁽²⁾	14144	2	III	
»	»	»	»											Milano via Basel-Chiasso ⁽²⁾	7583	17	III	
»	»	»	»											»	»	»	»	»
Antwerpen (DS)	24320	23	I		»	24320	4				II	6143	11	II	Göteborg via Padborg ⁽¹⁾	5158	22	IV
»	24324	3	II		»	24324	6				II				Göteborg via Trelleborg ⁽¹⁾	5158	22	IV
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II	Kobenhavn (G) ⁽¹⁾	2086	2	IV							
Brussel (T.T.)	14310	22	I	»	14310	2	II	Padborg ⁽¹⁾	9907	6	III							
»	14331	22	I	»	14331	2	II	Stockholm via Padborg ⁽¹⁾	4008	4	V							
Charleroi (SQ)	77322	17	I	»	64306	6	II	Stockholm via Trelleborg ⁽¹⁾										
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	»	84346	5	II	»	»	»	»							
Liège (M)	40007	17	I	»	44359	1	II	»	»	»	»							
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II	»	»	»	»							
Oostende	99336	20	I	»	84346	5	II	»	»	»	»							
Verviers (O)	44347	1	II	»	44347	7	II	»	»	»	»							
Zeebrugge	99103	17	I	»	94324	23	I	»	»	»	»							

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

⁽²⁾ Uitsluitend bederfelijke goederen

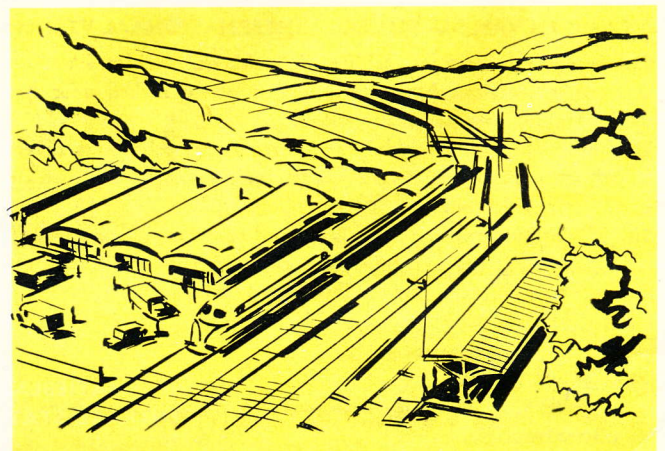
⁽³⁾ Alleen voor wagens die te Milano verteld worden

⁽⁴⁾ TEEM = Trans Europ Express Marchandises

INDUSTRIËLE GRONDEN

Industriële gronden zijn te huren in navermelde stations:

<i>Cerfontaine</i> — Goederenkoer :	800 m ²
<i>Aubel</i> »	300 m ²
<i>Roetgen</i> »	500 m ²
<i>Warsage</i> «	550 m ²
<i>Berlaar</i> »	700 m ²
<i>Melkouxen</i> »	1.700 m ²
<i>Bouwel</i> »	1.500 m ²
<i>Lint</i> »	2.300 m ²
<i>Wildert</i> »	900 m ²
<i>Falisolle</i> — Gronden :	3.125 m ²
<i>Micheroux</i> »	6.000 m ²
<i>Melreux-Hotton</i> »	1.900 m ²
<i>Harmignies</i> »	250 m ²
<i>Kontich</i> (Kazernen) »	150 m ²



Al deze gronden zijn met de spoorweg verbonden.

Voor alle inlichtingen gelieve men zich te wenden tot de Directie van de Baan, Afdeling 32/1, Sectie 10, Leuvenseweg 17, Brussel 1. Tel. 13.18.70 - Binnenpost : 3381.