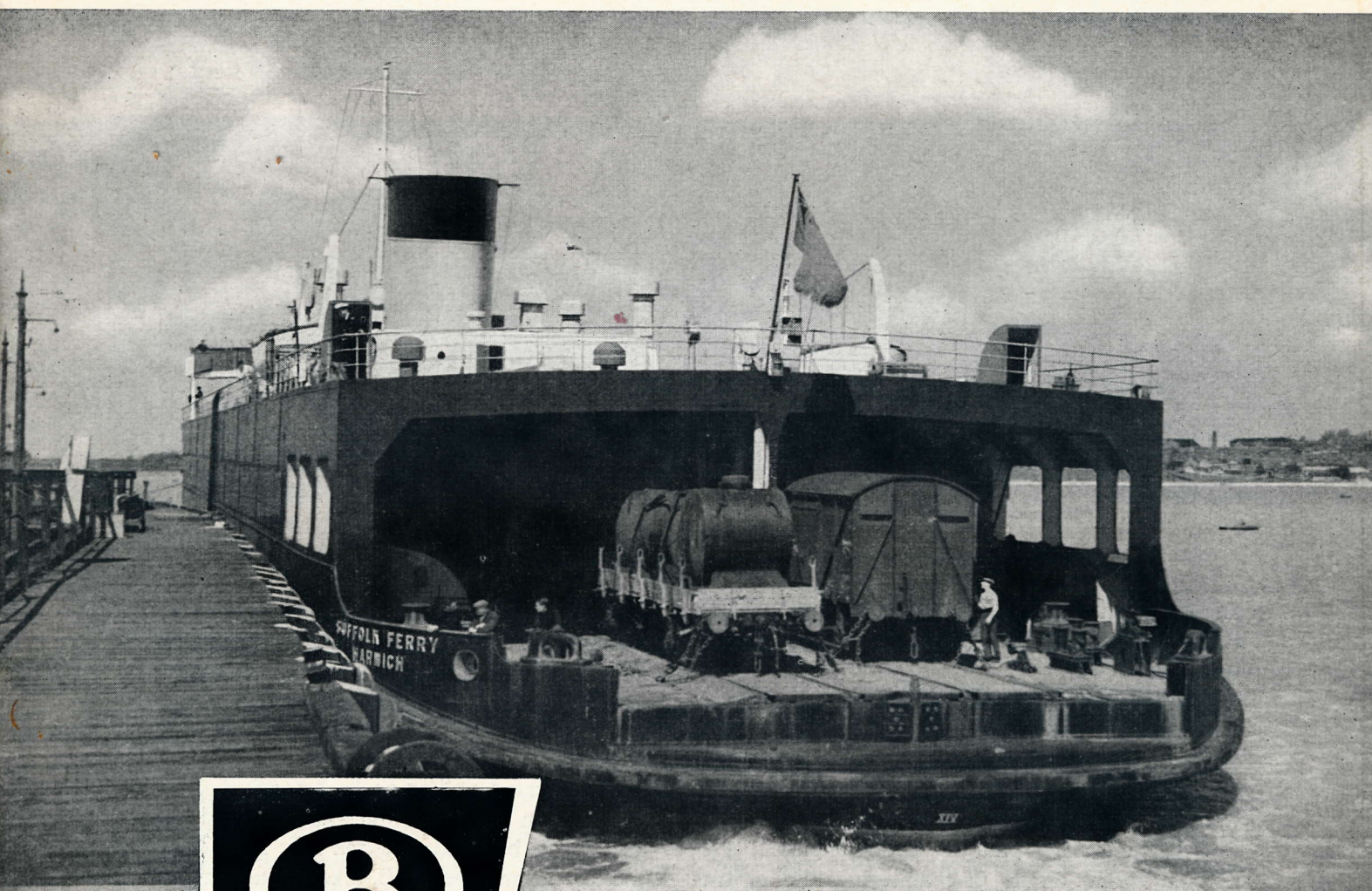


SPOORNIEUWS



De Suffolk Ferry te Harwich klaar om het ruime sop te kiezen

NUMMER 5

DECEMBER 1962

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

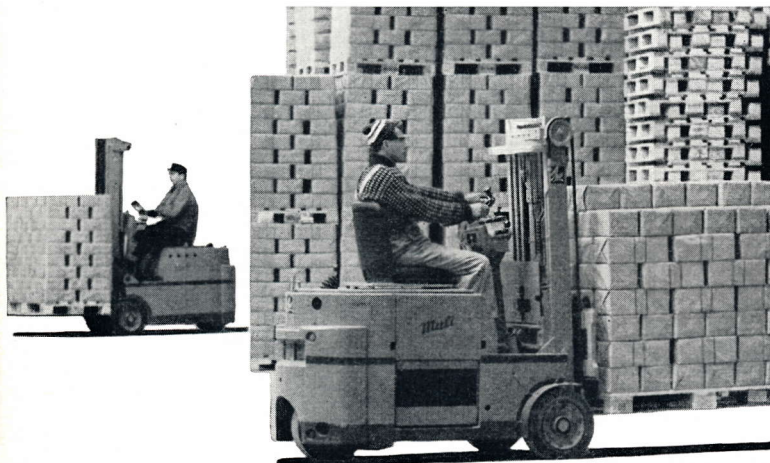
CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602

INHOUD : De palletisering in Duitsland, blz. 2 / Internationaal goederenverkeer, blz. 4 / Ingrijpende verbeteringen in de dienstregeling van de internationale reizigerstreinen voor 1963/64, blz. 8 / De ferry-boats Zeebrugge-Harwich, blz. 12 / Postcolli ter bestemming van de republiek Kongo, Rwanda en Burundi, blz. 15 / U is een zakenman, blz. 16 / Nieuws over de „parkeerplaatsen **B**“, blz. 17 / Tariefberichten, blz. 18.

Texte français sur demande.



de palletisering in duitsland



De streek nabij de Donau tussen Regensburg en Passau is bekend om haar graan- en vooral suikerbietenteelt.

Het is dan ook niet te verwonderen dat het stadje Plattling, gelegen aan de samenvloeiing van de Donau en de Isar, werd uitgekozen voor het bouwen van een suikerraffinaderij. De fabriek werd in 1961 in bedrijf genomen en is misschien wel de modernste van de Bondsrepubliek. De automatisering en de mechanisering zijn er tot het uiterste in doorgevoerd met als voornaamste doel tijdens het suikerbietenseizoen in de herfst zo weinig mogelijk arbeidskrachten te moeten gebruiken.

De technici van de fabriek hebben eveneens gestreefd naar rationalisering van het vervoer, zowel in de fabriek als voor de verzending van de afgewerkte producten naar de verbruikerscentra. Met dit doel hebben zij een beroep gedaan op de specialisten van de Deutsche Bundesbahn, en ze zijn tot het besluit gekomen dat het succes van de verrichting zou afhangen van het gebruik van

platte pallets. Reeds bij de eerste bietencampagne in de herfst 1961 hebben de ingenieurs van de fabriek 500 platte pallets met de standaardafmetingen van 1.200×800 mm aangeschaft. De werkelijkheid overtrof alle verwachtingen en stelde de experten van de Duitse spoorwegen met hun vooruitzichten volkomen in het gelijk.

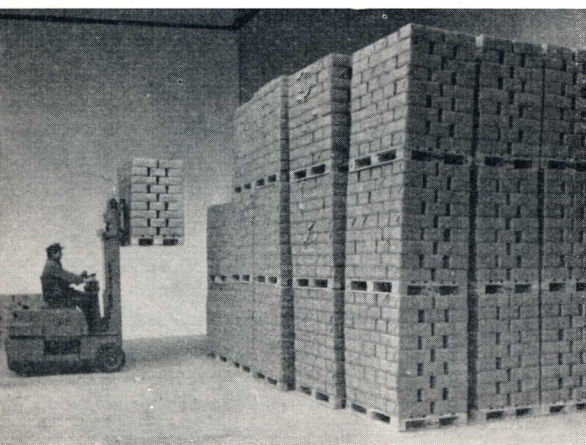
Thans, aan de vooravond van de tweede bietencampagne, beschikt de firma over meer dan 2.000 pallets die met het D.B.-teken zijn gemerkt. De uitwisseling van die pallets kan zonder moeilijkheden geschieden, niet alleen in Duitsland maar ook met België, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Oostenrijk, Zwitserland, Denemarken, Zweden en Noorwegen. De firma beschikt hiermede over een laadmiddel hetwelk bewijst dat de leiders van de nieuwe raffinaderij een vervoerspolitiek op lange termijn nastreven.

Zoals U op de bijgevoegde foto's kunt zien, worden de dozen van 1 kg suiker, verenigd in pakken van 10 kg, rechtstreeks van de transportband op pallets geladen (foto 1). Dit is de

laatste verrichting die met de hand geschiedt. Van dat ogenblik af worden de pakken enkel nog met vorkheftrucks of handhefwagens vervoerd (foto's 2, 3 en 4). Normaal vergde het laden van een spoorwagen uit de hand 10 uur arbeid (5 man, werkend gedurende 2 uur). Thans kan één man dezelfde wagen in twee uur laden (foto 5). Het is dan ook gemakkelijk te begrijpen dat de aanschaffingsprijs van de pallets zeer spoedig werd afgeschreven.

hetzelfde type van wagen ontvangt om de vastzetting op eenvormige wijze overeenkomstig het laadplan te kunnen uitvoeren. Voor een gemakkelijke lading is het nodig dat de colli van 10 kg met zorg op de pallets worden geschikt. Inzonderheid moeten de pakken, die op de smalle zijde van het pallet worden geplaatst, juist tot aan de rand komen.

De geadresseerde behoeft de pallets niet terug te zenden. Het volstaat dat hij aan het station van



4



5



6

Wat het technisch aspect van het laden en lossen betreft menen wij dat volgende details de belangstellenden zullen interesseren.

De bedienden van de firma hebben in overleg met de ambtenaren van de D.B. een laadplan opgesteld dat aan de laders van de firma en tevens aan de geadresseerden werd bezorgd. Deze laatste zijn thans met deze wijze van laden zo vertrouwd dat zij zich onmiddellijk beklagen wanneer dit plan om een of andere reden niet nauwkeurig in acht werd genomen.

Met één oogopslag op het plan kan men vaststellen dat het onmogelijk is de pallets tot een volkomen compact geheel in de wagen te schikken. Na het laden blijft er in het midden een opening. Om de goederen tegen schokken onderweg te beschermen moet die opening noodzakelijk opgevuld worden. Daartoe gebruikt men ledige pallets, die rechtop worden geplaatst en met wiggen worden vastgezet (foto 6).

Het is eveneens gewenst dat de afzender steeds

bestemming een even groot aantal terugbezorgt.

* * *

Wij hopen dat dit voorbeeld, gekozen in een grote onderneming van de gemeenschappelijke markt, onze lezers zal geïnteresseerd hebben.

Wij willen evenwel onderstrepen dat niet alleen zendingen bij wagenladingen in aanmerking komen om de voordelen van de techniek der palletisering te genieten.

Ook voor stukgoedzendingen kan men er groot voordeel uit halen.

Wij zullen hierop eerlang terugkomen en hopen te dier gelegenheid onze lezers te kunnen mededelen dat de mogelijkheid bestaat om groeperingspallets te verzenden naar de wegcentrums van bestemming, waarbij de spoorweg zich met de bestelling aan huis van de verschillende zendingen zal belasten.

Internationaal goederen- verkeer

Dit artikel is een vervolg op die welke wij tot nog toe gepubliceerd hebben onder de titel „Belgisch tariefstelsel voor het goederenvervoer”. Wij hebben het evenwel nuttig geacht dat hoofdstuk aan te vullen met een reeks van praktische gegevens betreffende de douaneverrichtingen, het vervoer en de berging van de wagens met goederen bestemd voor uitvoer over zee, enz. Die onderwerpen zijn over het algemeen weinig gekend.

Dit overzicht is aangevuld met een kaart van België waarop de grenspunten, waar de douanebehandelingen kunnen geschieden, alsmede de openbare stapelplaatsen van het binnenland zijn aangegeven.



I. TARIEFSTELSEL

1. Algemeenheden.

Op het internationaal plan, is het contract voor het vervoer van goederen voor de meeste bijzonderheden geregeld bij de „Internationale overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg” (C.I.M.), doch zulks is slechts zeer onvolkomen het geval voor een der voornaamste elementen: de vervoerprijs.

In de artikelen 9 en 10 van de C.I.M. zijn weliswaar een aantal beschikkingen betreffende de tarieven opgenomen doch deze verwijzen evenwel naar de nationale tarieven.

Het is dus vrij paradoxaal dat de spoorweg van afzending er zich toe verbinden kan een vervoer te verrichten tegen voorwaarden die over het algemeen duidelijk bepaald zijn, inzonderheid wat betreft de termijn van aflevering en de aansprakelijkheid, zonder de vervoerprijs te kunnen opgeven die zal toegepast worden.

Aan die toestand zijn bezwaren verbonden voor de gebruiker die zich, wanneer hij het bedrag van de vervoerkosten niet kent, voor zijn handel met het buitenland in een moeilijker positie zal bevinden dan voor zijn handel met het binnenland.

De afzender die een goed moet doen toekomen in het buitenland zal er, zo hij geen aanwijzingen heeft over de tarieven, intuïtief toe gebracht worden de kortste weg te kiezen, omdat deze a priori voor hem de meeste kansen

biedt om de goedkoopste weg te zijn. Indien hij de tarieven voor binnenverkeer van de te berijden netten zou naslaan, zou hij echter tot de bevinding komen dat hij over een omweg vaak een lagere vervoerprijs zou kunnen genieten. In dat opzicht dient aangestipt dat niet al de grenspunten zonder onderscheid open staan voor alle verkeer. Met het oog op de rationalisatie hebben de Europese spoorwegnetten inderdaad besloten de verkeersstromen te kanaliseren langs goed uitgeruste vervoerwegen (zie Spoornieuws nr. 4 van juli 1961).

Het is gemakkelijk te begrijpen met welke moeilijkheden de afzender, die in elk geval de voordeligste bevrachting zou willen zoeken, zou te kampen hebben. Hij zou inderdaad verplicht zijn een documentatie bij te houden die talrijke wijzigingen kan ondergaan en die opgesteld is in talen waarvan hij wellicht niet al de subtiliteiten in zake toepassing van de tarieven zou vatten.

2. De rechtstreekse internationale tarieven.

Met de internationale tarieven die in gemeen overleg door verscheidene spoorwegondernemingen werden opgemaakt, worden gelukkig al die bezwaren uit de weg geruimd, vermits zij de mogelijkheid bieden snel de vervoerprijzen en -voorwaarden te bepalen die van toepassing zijn op zendingen die van toepassing zijn op zendingen goederen tussen stations welke tot verschillende netten behoren.





Die tarieven zijn opgemaakt met inachtneming van volgende principes:

- de vervoerprijs voor een bepaalde weg (vaak verplicht) stemt overeen met de optelling van de normale vrachtprijzen van de bereden netten. Onder „normale vrachtprijzen” verstaat men niet uitsluitend de algemene tarieven, doch eveneens de speciale tarieven die eventueel van toepassing zijn;
- die prijs wordt over het algemeen vervangen door de laagste prijs die bekomen wordt voor de verschillende vervoerwegen die kunnen gebruikt worden. Sommige tarieven voorzien in de mogelijkheid de zendingen over verschillende wegen te vervoeren tegen de prijs welke overeenstemt met die van de goedkoopste weg;
- voor sommige rechtstreekse tarieven is de toepassing ervan verplicht gesteld.

3. Inlichtingen.

De afzender die weinig vertrouwd is met het internationaal verkeer, kan ook nalaten een vervoerweg voor te schrijven; de spoorweg zal de goederen verzenden, rekening houdende met de belangen van zijn klant.

Het staat deze laatste evenwel vrij te informeren of er rechtstreekse tarieven bestaan en, indien er geen zijn, welke de vervoerweg met de voordeligste prijzen is; daaroe kan hij zich wenden tot de inlichtingskantoren voor het internationaal goederenvervoer:

- 1) te Antwerpen (station Dokken en Stapelplaats) Tel. 32.31.31.
- 2) te Brussel: Belgische Dienst voor Buitenlandse Handel, Ravensteingalerij 4 - Tel. 13.41.10, toestel 222 of 223.

II. DE INVOER

1. Douaneformaliteiten. Vervoerweg en vervoerprijs.

Behoudens enkele uitzonderingen laat de douane voor de inkling van de over de spoorweg ingevoerde producten, de keuze tussen het grenskantoor of een willekeurige openbare stapelplaats in het binnenland.

Wanneer de afzender (of de geadresseerde, al naar het geval, zie 2 hierna) de plaats van inkling niet voorschrijft, duidt de spoorweg ze ambtshalve aan (grenskantoor of stapelplaats), rekening houdende met de vereisten van de exploitatiedienst. In dat geval zal de vervoerprijs op het Belgisch traject berekend worden op de grondslag van de kortste vervoerweg tussen het grenspunt en het punt van bestemming.

De vervoerprijs wordt op dezelfde wijze bepaald wanneer de klant als plaats van inkling een stapelplaats heeft aangegeven die tevens het station van bestemming is.

Wanneer daarentegen(*) de zending bestemd is voor een station dat geen stapelplaatsstation is en dat de geïnteresseerde (afzender of geadresseerde) de inkling in een stapelplaats heeft voorgeschreven, dan wordt de vervoerprijs berekend over de afstand die gaat over de stapelplaats; bovendien wordt een bijkomende taxte („taxte voor oponthoud” genaamd) van 200 F per

wagen (50 F per zending indien het om stukgoederen gaat) aangerekend.

Tenslotte(*) zal de doorvoertaxte, die nu 40 F per wagen en 20 F per stukgoedzending belooft en die vroeger ten laste van de zendingen werd gelegd die in een stapelplaats werden ingeklaard, voortaan in de formaliteitskosten worden begrepen wanneer deze formaliteiten door toedoen van de spoorweg geschieden; deze taxte is ook verplicht wanneer de douaneformaliteiten worden vervuld door de afzender, de geadresseerde of zijn gevolmachtigde.

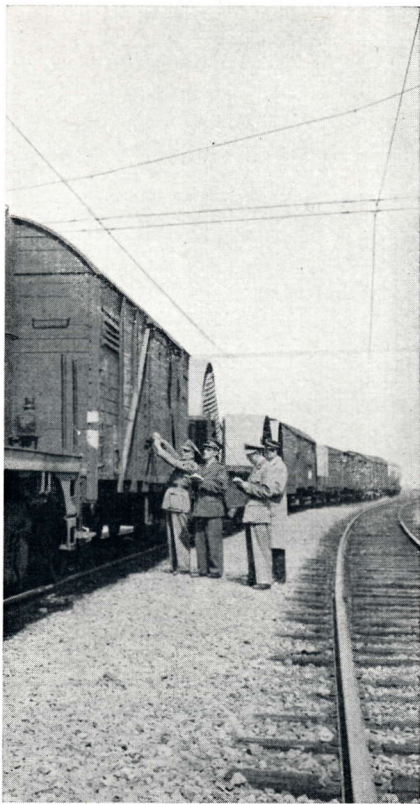
Het tarief van de douaneformaliteitskosten voorziet eveneens dat, ingeval de douaneverrichtingen een ongewone dienstbaarheid vereisen te wijten aan de ingewikkelde aard van het geval of aan een andere oorzaak, een bijkomende taxte wordt aangerekend ten belope van 50 F per half uur en per beampte.

2. Wie wijst de plaats van inkling aan?

De afzender heeft het recht om in de vrachtbrief (of op het verzendingsbulletin) de plaats van inkling op te geven.

In bepaalde omstandigheden is het evenwel de geadresseerde die dat recht heeft. Indien de afzender dienaangaande niets heeft voorgeschreven, kan de geadresseerde inderdaad vragen dat de inkling zou geschieden aan de grens of elders in het binnenland, waartoe hij zich te gepasten tijde dient te wenden tot het grenskantoor (zulks geldt even-

(*) beschikkingen toepasselijk van 1.1.1963 af.



wel alleen voor de wagenladingen en niet voor de stukgoedzendingen). De geadresseerde zal eventueel de bijkomende vervoerkosten moeten betalen die zijn tussenkomst hebben veroorzaakt.

3. Inklaring door de spoorweg of door de geadresseerde.

De douaneformaliteiten bij de invoer, zowel in een grensstation als in een stapelplaatsstation, wanneer de zending bestemd is voor een station zonder douanekantoor, geschieden uitsluitend door de zorgen van de spoorweg. Deze laatste beschikt over inklaarders in de grenskantoren, alsmede in de openbare stapelplaatsen in het binnenland.

De geadresseerde mag evenwel de douaneverrichtingen bijwonen om alle nuttige inlichtingen te verstrekken, doch zijn aanwezigheid is niet uitdrukkelijk vereist.

Wanneer het stapelplaatskantoor terzelfder tijd station van bestemming is, aanvaardt de spoorweg om, op verzoek van de geadresseerde, de douaneformaliteiten te verrichten indien deze niet vervuld worden door de geadresseerde of zijn gevolmachtigde¹.

¹ Behalve wanneer de afzender de douanekosten te zijnen laste heeft genomen of wanneer hij in de vrachtbrief de bestelling aan huis uitdrukkelijk heeft aangevraagd.

4. Opzending van bescheiden en onder-richtingen nodig voor de inklaring die door de spoorweg moet verricht worden.

Vanaf het ogenblik waarop de geadresseerde ingelicht is over de aankomst van zijn zending op de plaats van inklaring, beschikt hij over een periode die loopt tot de volgende dag te 8 uur om aldaar de vereiste instructies voor de inklaring te doen toekomen.

Indien dit niet is nagekomen, wordt er staangeld in rekening gebracht.

5. Staangeld voor wagens bij de invoer die in een stapelplaatsstation door de geadresseerde of door zijn gevolmachtigde moeten ingeklaard worden.

Voor de wagens die ingeklaard worden

door de geadresseerde of zijn gevolmachtigde en die het stapelplaatsstation als eindbestemming hebben, wordt het volgend stelsel toegepast:

- de termijn voor het lossen van de wagen verstrijkt de dag na de aankomst te 19 uur wanneer de geadresseerde vóór 16 uur over de aankomst werd ingelicht.
- die termijn wordt verlengd tot de tweede dag daarna te 19 uur wanneer de geadresseerde na 16 uur werd ingelicht.

Als die termijnen verstreken zijn, wordt er staangeld toegepast dat het dubbel belooft van de gewone bedragen.

III. DE UITVOER

1. Douaneformaliteiten - Vervoerweg en vervoerprijzen, douanekosten. Uitklaring door de spoorweg of door de afzender.

De inlichtingen die voorkomen in de overeenstemmende rubrieken van het hoofdstuk „Invoer” gelden bij analogie voor de uitvoer. Er dient evenwel aangestipt dat de uitvoer over een stapelplaats eerder zeldzaam is daar de formaliteiten meestal in de grenskantoren worden vervuld.

2. Uitvoer over zee. Bergingsrecht.

De wagens die beladen zijn met goederen welke bestemd zijn voor de uitvoer en in een havenstation toekomen om in een schip te worden overgeladen, worden kosteloos aan een bepaalde kaai of loods gevoerd.

Elke wagen of elke partij wagens bestemd voor een zelfde kaai of loods, moet vergezeld gaan van een vrachtbrief.

Het nummer van de kaai of van de loods moet duidelijk op de vrachtbrief opgegeven zijn naast de vermelding van het station van bestemming. Over het algemeen geschieden de douane- en inschepingsformaliteiten door bemiddeling van een expediteur of een scheep-

vaartmaatschappij met wie de klant vooraf een akkoord heeft gesloten. Deze laatsten lichten hem bovendien in over het kaai- of loodsnummer dat in de vrachtbrief moet worden opgegeven.

BERGINGSRECHT. — Daar de aankomst van de schepen niet altijd regelmatig is, lopen de afzenders het risico dat het schip niet te gewenster tijd aan de kaai zal gemeerd zijn en dat zij ofwel hun goederen op de wagens zullen moeten laten, hetgeen staangeld met zich brengt, ofwel dat zij de wagens zullen moeten lossen, hetgeen eveneens een dure verrichting is.

Om die bezwaren te verhelpen, heeft de spoorweg het stelsel van het „bergingsrecht” voor goederenwagens ingevoerd.

Tegen een recht van 2 F of 4 F per ton (volgens de aard van het product) wordt voor de goederen van al de zendingen bestaande uit ten minste 5 wagens, bestemd voor een zelfde plaats op een kaai te Antwerpen, Gent, Zeebrugge of Brussel, een wachttijd van 3 werkdagen toegestaan.

In de haven van Antwerpen is het bergingsrecht nog uitgebreider voor de



ondeelbare massa's van ten minste 2 ton, voor metaalproducten, krijt, cement en sommige breekbare goederen.

3. Industriële dispatching.

Om de afzenders de schadelijke gevolgen te besparen die kunnen voortvloeien uit de laattijdige aankomst van de goederen in de haven van uitvoer, heeft de spoorweg een speciale dienst

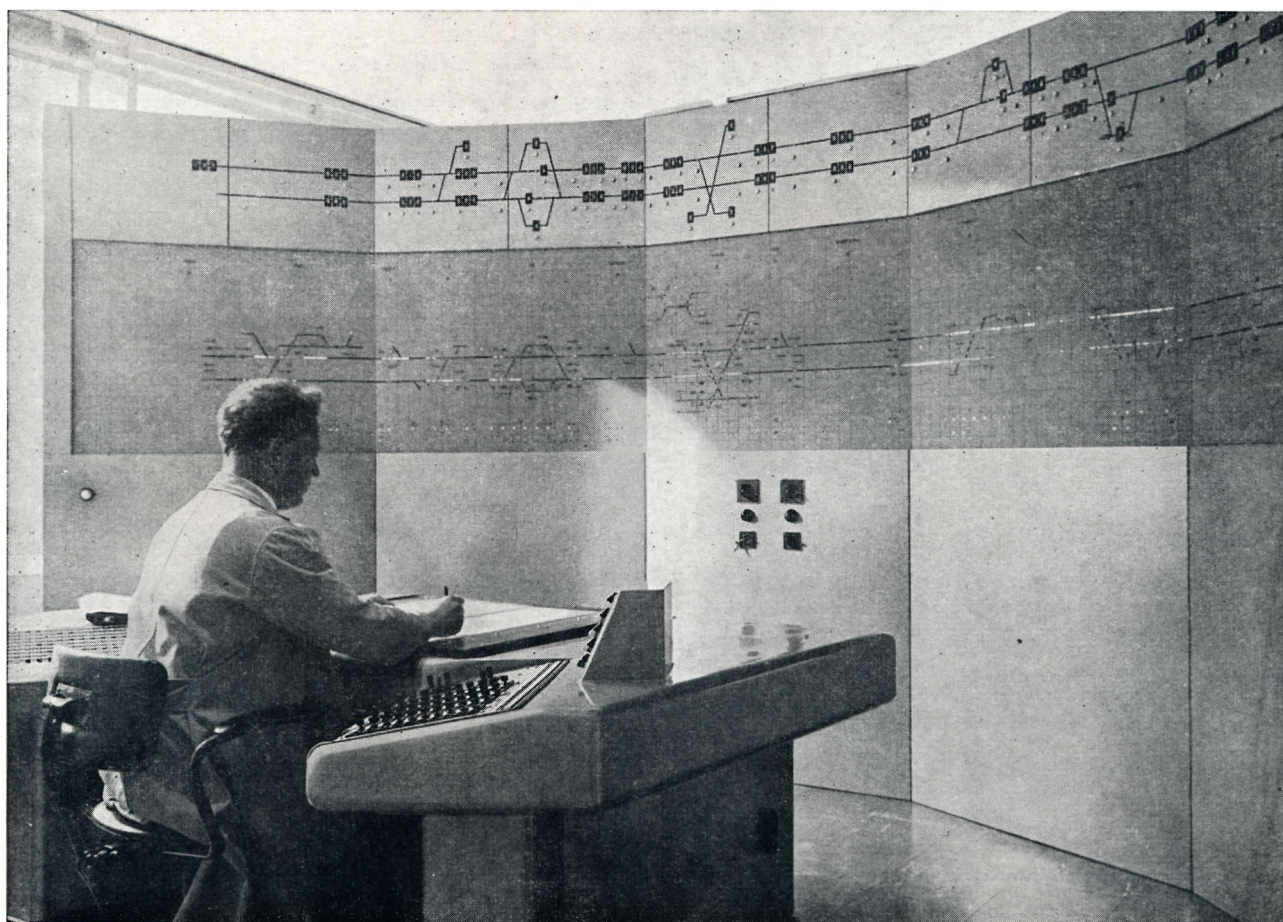
opgericht, de z.g. „industriële dispatching”, die elke aanbevolen zending van nabij volgt en o.m. zorgt voor snelle aansluitingen in de aanleg- en vormingsstations.

Als voorbeeld zij vermeld dat een wagen die vandaag op de middag klaar is om te vertrekken uit een der stations die onze industriële centra's zoals Charleroi, het Centrum, de Beneden-Samber of het Luikse bedienen, morgen te Antwerpen kan toekomen te 8u.30,

of zelfs te 6u.30 wanneer het een zeer dringend geval betreft.

De „industriële dispatching” komt in werking op het uitdrukkelijk verzoek van de afzender, gericht tot het station van vertrek.

De „industriële dispatching” kan in voorkomend geval eveneens zorgen voor uw zendingen die bestemd zijn voor de uitvoer te land, wanneer het missen van een aansluiting ernstige gevolgen kan met zich brengen.



Ingrijpende verbeteringen in de dienstregeling van de internationale reizigerstreinen voor 1963/64



De Europese conferentie der Spoorwegen die plaats had te Kopenhagen van 26.9.62 tot 2.10.62 heeft belangrijke wijzigingen in de internationale dienstregeling der reizigerstreinen in het vooruitzicht gesteld. Zij vinden hun oorzaak in:

1. de electrificatie van de lijn Brussel-Parijs;
2. het in dienst stellen van de nieuwe ferry-boatlijn „Vogelfluglinie” in de Baltische zee tussen Puttgarten op het Duitse eiland Fehmarn en Rödby, gelegen op het Deens eiland Laaland;
3. de uitbreiding van de auto-nachtexpressstreinen;
4. het uitvoeren van electrificatiewerken op de lijn Erquelinnes-Luik-Herbesthal, die meer speling in de dienstregeling zal bieden, alsook het verleggen van de treinritten over Wezet-Montzen.

Ten gerieve van onze lezers sommen wij hierna de voornaamste nieuwe verwezenlijkingen op.



TRANS EUROPE EXPRES- TREINEN

Snelheid en comfort, geboden door de TEE-treinen, hebben er toe geleid de Pullmanrijtuigen af te schaffen.

— TEE AMSTERDAM-BRUSSEL-PARIJS. Van 26 mei 1963 af Brussel-Parijs in 2h35!

Inderdaad, een paar elektrische treinen(*) samengesteld uit 1e klasrijtuigen en restauratiewagens zullen de reeds bestaande TEE-treinen aanvullen. Hierdoor zal de dienstregeling van de TEE Amsterdam-Brussel-Parijs enigszins gewijzigd worden:

(*)					(*)						
—	9.02	—	—	18.00	V. Amsterdam	A.	13.24	—	—	23.21	—
7.30	11.54	12.00	17.20	20.53	V. Brussel-Z.	A.	10.37	14.35	20.30	20.38	23.30
10.18	14.35	14.45	19.55	23.34	A. Parijs	V.	7.45	12.00	17.45	17.54	20.42

— TEE AMSTERDAM-BRUSSEL-BAZEL.

Het vertrek van de *Edelweiss* wordt in de richting Noorden-Zuiden met 1h15 vervroegd om in Bazel en Zürich betere aansluitingen naar het binnenland te verzekeren.

		<i>nieuw</i>	<i>actueel</i>
Amsterdam	V.	10.09	11.28
Brussel-N.	V.	12.50	14.05
Bazel	A.	18.46	20.04
Zürich	A.	20.03	21.14

— TEE OOSTENDE-FRANKFURT.

De *Saphir*-dienstregeling wordt enigszins gewijzigd om te Keulen in beide richtingen een aansluiting te realiseren met de *Rheingold* (Amsterdam-Bazel, vice-versa), zeer snelle lange-afstandstrein die het traject Amsterdam-Bazel aflegt in 8h02 en op het Duitse parcours een topsnelheid bereikt van 160 km/h.

<i>actueel</i>		<i>nieuw</i>		<i>nieuw</i>		<i>actueel</i>	
15.45	15.35	V. Oostende	A.	14.45	14.44		
16.53	16.43	V. Brussel-Z.	A.	13.36	13.35		
19.33	19.25	A. Keulen	V.	10.52	10.43		
22.03	21.56	A. Frankfurt	V.	8.14	8.10		

— TEE FRANKRIJK-DUISSLAND OVER LUIK.

De TEE-treinen Parijs-Roer en omgekeerd die voor het ogenblik over Wezet-Montzen worden omgeleid zullen opnieuw hun normale weg over Verviers volgen.

DE AUTO-NACHTEXPRES TREINEN

Van toekomend jaar af ook een auto-nachtexpres Brussel (Schaarbeek)-Avignon.

Ingevolge het toenemend succes zal een nieuwe wekelijkse trein voorzien worden van juni tot september bij vertrek uit *Schaarbeek*, d.w.z. elke donderdag van 30 mei 1963 tot 26 september 1963 en uit *Avignon* elke woensdag van 29 mei 1963 tot 25 september 1963 en dit volgens de volgende dienstregeling:

16.30	↓	V. Schaarbeek	A.	↑	13.50
6.37	↓	A. Avignon	V.	↑	23.39

BRESSOUX-AVIGNON.

Deze trein zal rijden van 5 april 1963 tot 29 september 1963, d.w.z.:

uit Bressoux:

elke donderdag van 4 april 1963 tot 23 mei 1963;
elke zaterdag van 6 april 1963 tot 28 september 1963.
elke dinsdag van 28 mei 1963 tot 1 oktober 1963;

uit Avignon:

elke vrijdag van 5 april 1963 tot 27 september 1963;
elke zondag van 7 april 1963 tot 29 september 1963.

OOSTENDE-MILAAN.

Het verkeer met Italië kent een toenemende opgang. Voortaan zullen er drie treinen per week rijden in plaats van twee, d.w.z.:

- **naar Milaan:** elke zaterdag van 6 april 1963 tot 12 oktober 1963;
elke maandag en donderdag van 24 juni 1963 tot 29 augustus 1963.
op maandag 23 maart 1964 en elke zaterdag van 4 april 1964 tot 30 mei 1964;
- **uit Milaan:** elke zondag van 7 april 1963 tot 13 oktober 1963;
elke dinsdag en vrijdag van 25 juni 1963 tot 30 augustus 1963.

op dinsdag 24 maart 1964 en elke zondag van 5 april 1964 tot 24 mei 1964;

Dienstregeling:

11.45	↓	V. Dover	A.	↑	17.15
17.20		V. Oostende	A.		11.38
19.29		V. Schaarbeek	A.		9.40
10.10	↑	A. Milaan	V.	↓	19.25

Te Milaan is er aansluiting voorzien naar Brindisi (die per ferry verlengd wordt tot in Griekenland), alsook naar Rome.

Deze laatste Italiaanse verbinding wordt echter gerealiseerd door een gewone nachtexpres, waaraan binnen de perken van de toelaatbare last enkele autotransportwagens worden toegevoegd.

OOSTENDE-MUNCHEN.

Deze auto-nachtexpres zal tweemaal per week rijden van 28 mei 1963 tot 27 september 1963 d.w.z.:

naar München: elke dinsdag en vrijdag;

uit München: elke woensdag en zaterdag.

Dienstregeling:

12.00	↓	V. Dover	A.	↑	17.30
17.20		V. Oostende	A.		11.38
19.07		V. Schaarbeek	A.		10.14
8.30	↑	A. München	V.	↓	21.00

SCHAARBEEK-NARBONNE.

Deze auto-nachtexpres zal rijden:

naar Narbonne: elke zondag van 26 mei 1963 tot 29 september 1963;

uit Narbonne: elke maandag van 27 mei 1963 tot 30 september 1963.

Dienstregeling:

18.50	↓	V. Schaarbeek	A.	↑	9.50
19.14		V. Brussel-Z.	A.		9.27
10.14	↑	A. Narbonne	V.	↓	19.11

OOSTENDE-BRIG.

De auto-nachtexpres naar Zwitserland werd afgeschaft.

AVONDTREINEN

Met het begrip avondtreinen worden de treinen bedoeld die rond 18 h 's avonds vertrekken en vóór middernacht nog ter bestemming komen.

500 km is een normale prestatie voor een avondtrein.

Van België uit vertrekken avondtreinen in alle richtingen, o.a. ook naar Holland.

De trein van 17h38 uit Brussel N. brengt U reeds te 20h28 in Amsterdam en om 21h38 te Alkmaar, het meest noordelijk gelegen eindstation van die lijn.

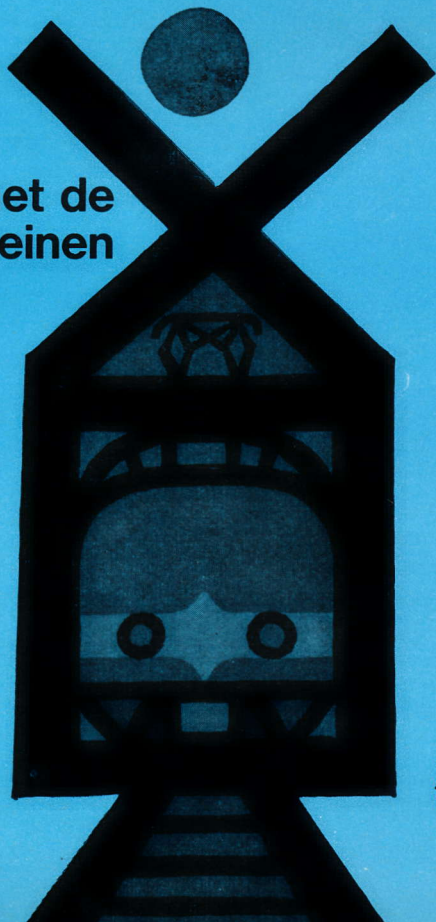
Aansluitingen onderweg brengen U naar Groningen en Leeuwarden, de twee andere meest noordelijk gelegen eindstations van het Nederlands spoorwegnet, respectievelijk te 13h07 en 23h10*. Dit laat ons toe te zeggen dat de avondtreinen heel Holland bestrijken.

* Nieuwe winterdienstregeling.

* In deze steden is het gewenst de wagen 24 uur vooruit te bestellen

overal in Holland

**met de
avondtreinen**



Touring



**GEWONE
INTERNATIONALE
TREINEN**

DE PARIJS-SKANDINAVIA EXPRES.

Deze trein zal, in plaats van via de lange ferry-boat-verbinding Grossenbrode-Gedser, voortaan over de „Vogelfluglinie” (Puttgarden-Rödby) naar Kopenhagen rijden.

Alleen reeds het ferry-boattraject van het continent naar Skandinavië en omgekeerd wordt met ongeveer 50 km verminderd.

De ritduur Brussel-Kopenhagen wordt aanzienlijk ingekort, waardoor de verbinding met Kopenhagen er ongeveer 2 uren zal bij winnen (aankomst te 9u15 in plaats van te 11h05 en vertrek te 20h35 in plaats van te 19h05).

Dienstregeling:

<i>actueel</i>	<i>nieuw</i>				<i>nieuw</i>	<i>actueel</i>
10.00	10.00	V. Londen	A.	↑	20.35	20.35
17.32	17.22	V. Brussel-Z.	A.		13.08	13.07
11.05	9.15	A. Kopenhagen	V.		20.55	19.05
21.50	19.10	A. Stockholm	V.		10.20	8.00
0.50	0.15	A. Oslo	V.		8.45	8.45
18.25	18.38	A. Warschau	V.	↓	13.53	13.40
18.10	14.25	A. Moscou	V.		20.10	16.10

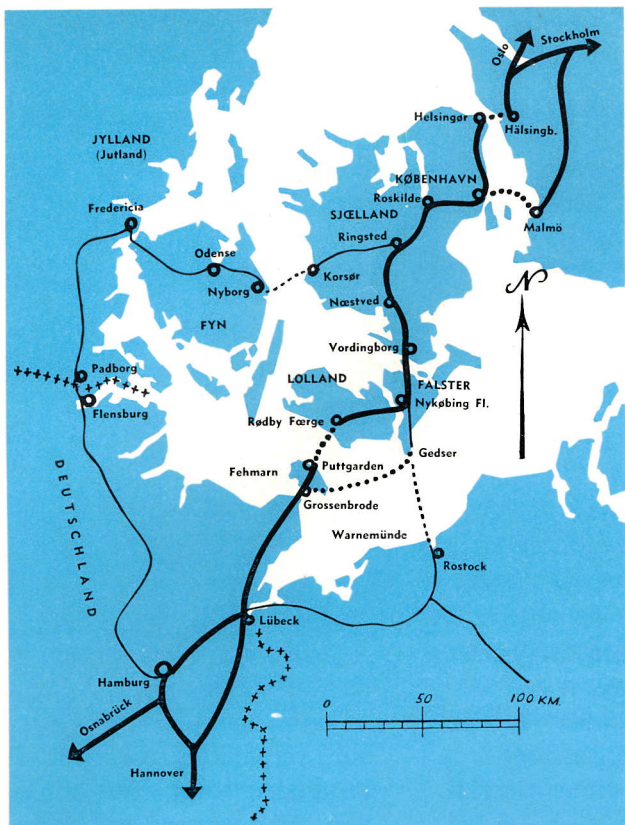
Op het vak Parijs-Luik-Warschau en Moscou wordt de rit-tijd tussen Berlijn en Moscou met 4 uur ingekort.

Een Sovjetse slaapwagen zal van juni tot september drie-maal per week tussen Moscou en Oostende in de trein opgenomen worden.

DE NOORD-EXPRES (Londen-Brussel-Hamburg-Kopenhagen).

Kopenhagen: 5 uur dichterbij!

Hetgeen wij reeds signaleerden in ons Spoornieuws nr. 3



(juni 1962 blz. 6,) zal in de zomer 1963 werkelijkheid worden.

De Noord Expres zal niet meer over Jutland omgeleid worden, maar rechtstreeks de kortere weg volgen, d.w.z. over Grossebrode (op het Duitse eiland Fehmarn, dat door middel van een brug met Grossebrode, op het Duitse vasteland, is verbonden) en verder, via een nieuwe snelle ferry-boatdienst in de Baltische zee (de zogenaamde „Vogelfluglinie” tussen Puttgarden en Rødby, gelegen op het Deense eiland Laalland), naar Kopenhagen.

Aldus wordt de ritduur Brussel-Kopenhagen met 5 uren ingekort en de verbinding met Hamburg met ongeveer 1h30 verbeterd:

actueel	nieuw				nieuw	actueel
15.00	15.00	↓	V. Londen	A.	15.42	15.42
22.20	22.21	↓	V. Brussel-Z.	A.	8.04	8.04
9.37	8.06	↓	A. Hamburg	V.	20.14	19.02
19.13	14.25	↓	A. Kopenhagen	V.	13.40	9.25

DE OOSTENDE-WIEN EXPRES.

De ritduur wordt met 1 uur ingekort. Aankomst te Wenen te 10h00 in plaats van te 11h00 en vertrek te 20h00 in plaats van te 19h20.

Voor het Belgisch traject blijft de dienstregeling ongewijzigd:

* Londen V. 10h00 - Brussel-Z. V. 17h22 - Keulen A. 21h18 - Wenen A. 10h00 (tweede dag).

* Wenen V. 20h20 - Keulen V. 9h00 (tweede dag) - Brussel-Z. A. 13h08 - Londen A. 20h35.

Te Wenen is een nieuwe aansluiting voorzien naar Budapest en Bukarest.

BELGIE-DUITSLAND.

Een nieuwe verbinding werd tot stand gebracht met Keulen door een paar binnendiensttreinen (Oostende-Luik) te laten doorlopen:

17.51	↓	V. Oostende	A.	↑	16.16
19.10	↓	V. Brussel-Z.	A.	↑	14.55
22.59	↓	A. Keulen	V.	↑	10.55

Buffet-rijtuigen van de Belgische Spoorwegen worden in bepaalde treinen tussen Oostende en Keulen opgenomen.

BELGIE-ZWITSERLAND.

Treinen 37 en 32 (Brussel-Bazel).

De dienstregelingen worden aangepast om een betere verbinding met Zwitserland en Italië te bekomen:

actueel	nieuw				nieuw	actueel
8.10	7.45	↓	V. Brussel-Z.	A.	22.49	22.01
16.27	15.33	↓	A. Bazel	V.	15.02	13.49
19.29	17.40	↓	A. Bern	V.	13.20	11.09
20.53	19.05	↓	A. Interlaken	V.	12.00	9.45
18.54	17.21	↓	A. Luzern	V.	13.18	11.12
0.13	22.23	↓	A. Milaan	V.	8.18	6.20

BRUSSEL-LOURDES IN EEN DAG.

Een nieuwe dagverbinding, voor alle klassen, is voorzien ter bestemming van de Pyreneeën, met aansluiting te Parijs:

8.26	↓	V. Brussel-Z.	A.	↑	22.54
11.28	↓	A. Parijs	V.	↑	19.45
12.05	↓	V.	A.	↑	18.08
18.20	↓	A. Bordeaux	V.	↑	12.18
21.58	↓	A. Lourdes	V.	↑	8.13

FRANKRIJK-BELGIE-NEDERLAND.

De klassieke treinen zullen Brussel-Parijs afleggen in ongeveer 3 uren.

De nachttreinen Brussel-Parijs en omgekeerd worden afgeschaft, maar de verbinding blijft behouden via Charleroi, waar de aansluiting met de nachttrein Keulen-Parijs en terug is verzekerd.

De nieuwe verbinding heeft volgende dienstregeling:

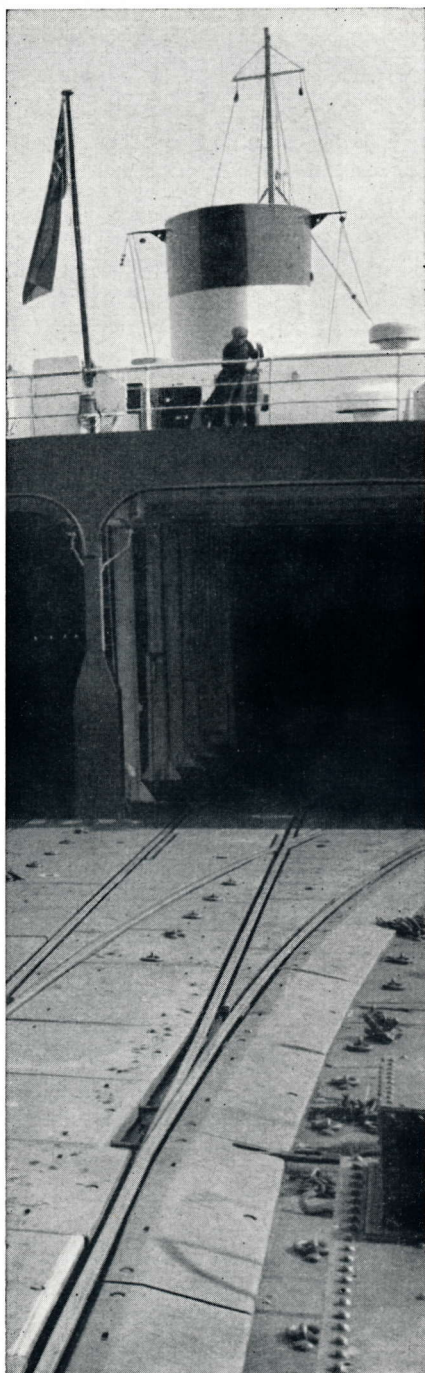
Zomer*						Winter Zomer								
—	7.33	10.55	—	(1)	16.05	V. Amsterdam	A.	↑	14.50	17.00	(1)	20.26	21.24	—
8.26	10.53	14.12	15.09	17.18	19.23	V. Brussel-Z.	A.	↑	11.36	13.45	14.36	17.12	18.13	22.54
11.28	13.55	17.16	18.12	19.55	22.24	A. Parijs	V.	↑	8.21	10.45	12.00	13.54	15.12	19.45

(*) Van 30/6 tot 4/9.

(1) Rechtstreekse trein met restauratiewagen (alleen 1e klasse).

DE FERRY- BOATS ZEEBRUGGE- HARWICH

door M. WEBER
Afgevaardigd Beheerder



Met behulp van een ferry-boat kunnen de spoorwagens een zee-traject afleggen zonder dat ze moeten worden overgeladen.

Het is pas na de eerste wereldoorlog dat de spoorwegen van het vasteland en de Britse spoorwegen verbonden werden door een ferry-boatlijn die voor het handelsverkeer was opengesteld.

Dank zij het Belgisch initiatief kwam in 1923 de eerste verbinding tot stand tussen Zeebrugge en Harwich, een kleine haven gelegen op ongeveer 100 km van Londen ten noorden van de monding van de Theems.

Pas veel later, in 1932, kwam er een tweede lijn tot stand die Frankrijk (Duinkerken) met Engeland (Dover) verbond.

* * *

Het wezenlijke doel van een ferry-boatlijn bestaat er in, het overladen van goederen op vervoertrajecten over land, die door een zee-traject van elkaar gescheiden zijn, te vermijden. Het voordeel dat aldus de afzenders van goederen geboden wordt, is voor velen onder hen zeer aanzienlijk en het uit zich in twee opzichten:

— *Minder beschadiging van de goederen.*

De overladingen, waar ze ook gebeuren, stellen de goederen aan beschadiging bloot. Dat gevaar is bijzonder groot wanneer het overladingen in de zeehavens betreft.

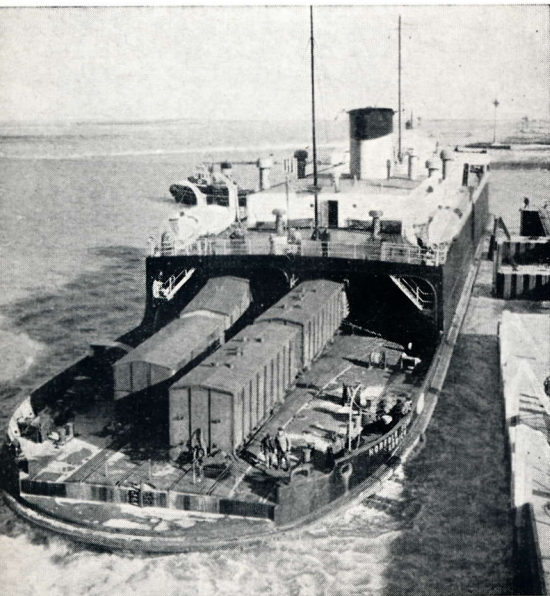
— *Aanzienlijke vermindering van de verpakkingskosten.*

Iedereen kent de hoge kosten van verpakking die voor de zendingen over zee vereist zijn. Het vervoer per spoorwagen zonder overlading maakt het mogelijk de verpakking aanzienlijk te verminderen, ja, in bepaalde gevallen zelfs geheel weg te laten.

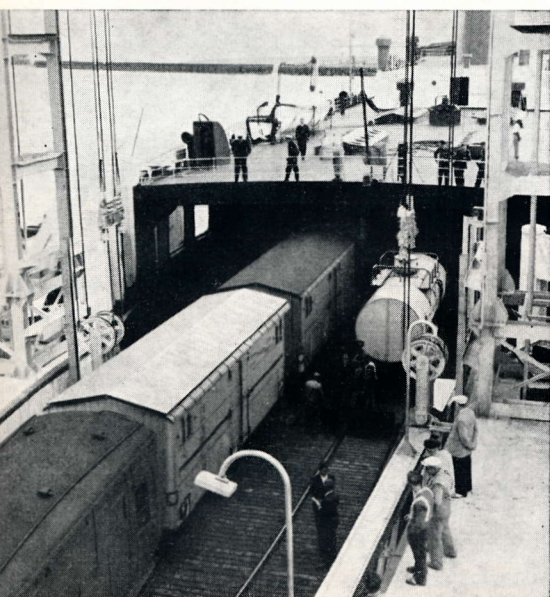
De voordelen die door een ferry-boatlijn worden geboden zijn vooral aanzienlijk waar het het vervoer van bewerkte stoffen en nijverheidsmachines betreft. De tarieven zijn eenvoudig, ze gelden voor het vervoer van eind tot eind en ze geven geen aanleiding tot onaangename en soms laat-tijdige verrassingen die de verzenders wachten wanneer zij de facturen van de havenkosten of andere ontvangen. De afzender van dat soort zendingen heeft slechts één verantwoordelijke gesprekspartner tegenover zich, namelijk de spoorweg waaraan hij zijn goederen toevertrouwt.

De lijn Zeebrugge-Harwich beperkt haar bedrijvigheid niet tot het goederenverkeer tussen Groot-Brittannië en België; zij voert ook een doorvoeroverkeer over ons land, herkomstig uit of met bestemming naar tal van landen van het continent, dat meer dan de drie vierden van het verkeer van de lijn uitmaakt.

Het is bij voorbeeld niet zonder belang te weten dat Groot-Brit-



De Ferry-Boat legt aan te Zeebrugge.



De wagens rijden over de regelbare laadbrug.

Het "trein-deck,, van de Ferry-Boat.



tannië hoofdzakelijk over die weg zijn bederfelijke producten zoals fruit en groenten uit Italië en vers vlees uit Joego-Slavië invoert, die in geïsoleerde wagens worden vervoerd.

* * *

Eén van de voorwaarden om een dergelijke dienst aantrekkelijk te maken, bestaat er in de klant een regelmatige en frequente zeedienst aan te bieden. De dienstregelingen van de spoorweg zijn gebaseerd op een eendagsfrequentie en om zich aan die dienstregelingen aan te passen, moet de ferry-boatdienst ten minste één vertrek per dag kunnen aanbieden.

De huidige omvang van het verkeer heeft de lijn Zeebrugge-Harwich in staat gesteld niet enkel één vertrek per dag, met inbegrip van Zon- en feestdagen, doch zelfs twee afvaarten per dag tijdens het grootste gedeelte van het jaar en zelfs drie afvaarten bij buitengewone toevloed aan te bieden. Geen enkele andere lijn voor het vervoer van goederen kan een dergelijke frequentie ten dienste van haar cliënteel stellen. De overtocht duurt zes en een half uur. De drie schepen in dienst behoren tot de modernste van hun soort en werden na de oorlog gebouwd. Het is misschien interessant te vermelden dat die schepen twaalf reizigers kunnen meevoeren onder normale voorwaarden van comfort en dat zij hun auto kunnen meenemen, die aan boord en van boord gaat op eigen kracht zonder dat er een kraan dient gebruikt. Het is een weg die weinig gekend is en die zeer nuttig kan zijn tijdens de algemene drukte van de zomer. Alle inlichtingen betreffende het vervoer van reizigers of auto's kunnen verkregen worden bij de Belgisch-Engelse naamloze maatschappij der Ferry-Boats te Brussel of bij de „Ferry-Boats” te Zeebrugge.

De afzender van goederen daarentegen kan zich buiten die twee adressen, ook tot gelijk welk spoorwegstation wenden.

Het gebeurt soms dat klanten, die niet op de spoorweg zijn aangesloten, hun goederen willen verzenden of ontvangen zonder enigerlei overlading en dat hun goederen worden geladen of gelost in hun fabriek, magazijn of werkplaats.

De Belgisch-Engelse naamloze maatschappij kan op dat stuk voldoening schenken door opleggers voor wegvervoer te hunner beschikking te stellen die tot in Groot-Brittannië over de weg worden vervoerd zonder overlading van de goederen. Die opleggers worden aan boord van schepen gebracht die speciaal zijn gebouwd voor het vervoer van auto's en vrachtwagens en die tussen Antwerpen en Tilbury, in de nabijheid van Londen, varen.

Het leveren van Ferry-boat wagenmaterieel.

Het park van het materieel der Belgische Spoorwegen dat geschikt is voor vervoer per ferry-boat naar Engeland omvat gewone, gesloten en platte wagens, alsook stort- en koelwagens. Deze laatste zijn van het type met 2 ijsbakken.

Voor het vervoer van machines en zware stukken kunnen op bijzonder verzoek platte wagens met grote tonnage (tot 125 t) door de British Railways ter beschikking worden gesteld.

De wagens moeten door de afzenders rechtstreeks aangevraagd worden bij het *Verdeelbureau der Ferry-boatwagens*, Leuvense weg 21 te Brussel (telefoon 13.18.70, toestel 3102).

Adres van de Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferry-Boats (B.A.F.).

te Brussel: Leuvense weg 21 (telefoon 12.15.14 en 12.55.13 -

telegramadres: Ferryboat-Brussel);

te Zeebrugge: telefoon 540.21 en 542.55, telegramadres Ferry-Boat-Zeebrugge; Telex 010-20.

Bevrachting der zendingen.

De verzending gebeurt naar keuze van de afzender, ofwel met een internationale vrachtbrief (C.I. M.), ofwel met een binnenlandse Belgische vrachtbrief opgemaakt tot Zeebrugge (met herinschrijving der zending aldaar voor de zee- en Britse trajecten door de zorgen van de B.A.F.).

De gewone Belgische tarieven worden tot Zeebrugge toegepast. De B.A.F. houdt zich ter beschikking van de cliëntele om haar te dokumenteren over het bedrag van de kosten voor het zeetraject en het Britse traject.

Vervoer naar Engeland in gewone wagens.

Bij gebrek aan ferry-boatwagens kan het vervoer ook geschieden met vastelandswagens.

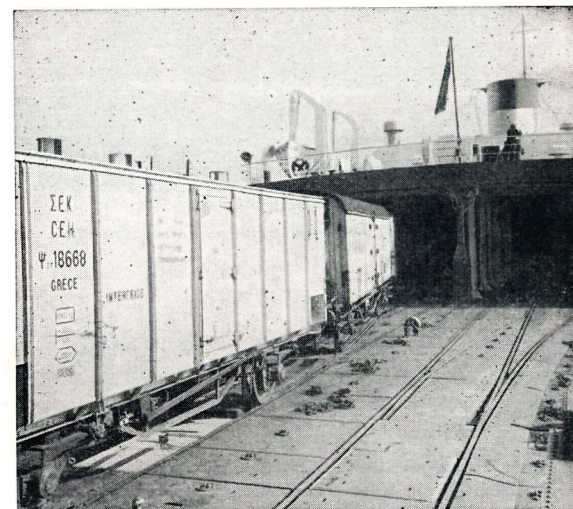
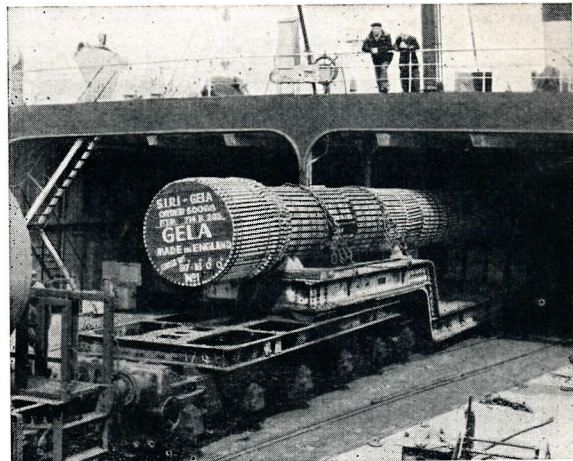
Drijfas van 97 t vervoerd op een kuilwagen van Newcastle naar Parijs.

In dergelijk geval worden de goederen te Zeebrugge ambtshalve door de zorgen van de Belgisch-Engelse Maatschappij der Ferryboats (B.A.F.) in ferry-boatwagens overgeladen.

De overladingskosten worden ten laste van de afzender of de geadresseerde gelegd, naar gelang het frankeringsvoorschrift.

Zelfs in dit geval kan een rechtstreekse vrachtbrief gebruikt worden die tot de bestemming in Groot-Brittannië is opgemaakt. Bij dergelijke handelwijze geniet men nog de helft der voordelen van het ferry-boatverkeer, d.w.z. dat aldus toch de kosten en het ongemak verbonden aan een der twee overladingsoperaties en die nu eenmaal onvermijdelijk zijn bij zeetransport met gewone schepen, worden uitgespaard.

Het inschepen van geïsoleerde wagen der Griekse spoorwegen, beladen met verse druiven herkomstig uit Kreta en de streek van Saloniki.



«FERRY-BOAT»-wagens van de N.M.B.S

Reeksnummers	Type (1)	Effectief op 1 oct. 1962	Laadvermogen in België (t)	Kast (2)	Deuren			Binnenafmetingen			Bijzondere kenmerken en opmerkingen (3)
					zijdeuren		kopdeuren	lengte (m)	breedte (m)	hoogte (m)	
					aantal	opening (m)					
1.050.000 - 1.050.099	stortwagens	46	21	hout	2	1,31	—	7,55	2,21	1,56	10 luiken, sommige wagens hebben kopdeuren met 2,16 m opening
1.053.500 - 1.053.999	overdekte wagens	343	21	hout	2	1,50	—	7,59	2,24	2,00/2,25	
1.054.500 - 1.054.999	overdekte wagens										
1.053.000 - 1.053.499	overdekte wagens	271	15,5	hout	2	1,50	—	7,31	2,24	2,00/2,25	10 luiken, sommige wagens hebben kopdeuren met 2,16 m opening
1.054.000 - 1.054.499	overdekte wagens										4 luiken
1.052.000 - 1.052.099	overdekte wagens	3	17,5	hout	2	4,10	—	10,73	2,142	2,13/2,45	10 luiken, kopdeuren met 2,21 m opening
1.052.300 - 1.052.499	overdekte wagens	25	21	hout	2	1,80	2	11,38	2,27	1,91/2,07	groot inhoudsvermogen: 53 m ³
1.052.100 - 1.052.299	overdekte wagens	50	21	hout	2	1,80	—	11,27	2,27	1,91/2,07	10 luiken, groot inhoudsvermogen: 51,25 m ³
1.052.500 - 1.052.699	overdekte wagens	25	21	hout	2	3,60	—	11,27	2,27	1,91/2,07	10 luiken, heel brede zijdeuren, groot inhoudsvermogen: 51,25 m ³
1.052.700 - 1.052.799	overdekte wagens	100	25,2	hout	2	2,50	—	12,70	2,22	1,91/2,48	8 luiken, groot inhoudsvermogen: 66,2 m ³
1.056.100 - 1.056.199	platte wagens	41	15,5	hout	—	—	—	8,98	2,20	0,305	12 rongen, omlegbare schutborden
1.056.200 - 1.056.499	platte wagens	65	21	hout	—	—	—	12,20	2,30	0,415	12 rongen, omlegbare schutborden

Opmerkingen: (1) Al die wagens hebben een Engels laadprofiel;

(2) De vloer van die wagens is in hout.

(3) Die wagens kunnen niet altijd voor een gevraagde dag en uur gesteld worden.

POSTCOLLI TER BESTEMMING VAN de republiek KONGO, RWANDA en BURUNDI.



De actuele expeditiemogelijkheden van postcolli bestemd voor de Republiek Kongo, Rwanda en Burundi zijn in onderstaande tabel samengevat.

Aard der colli	Vervoersweg	KONGO — Provincies						RWANDA en BURUNDI
		Leopoldstad	Evenaar	Oost	Kivu	Katanga	Kasaï	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
VLEIGTUIG- POSTCOLLI	Leopoldstad	JA	JA	JA	JA	JA (1)	JA	neen
	Elisabethstad (6)	neen	neen	neen	neen	JA (2)	neen	neen
	Usumbura	neen	neen	neen	neen	neen	neen	JA
POSTCOLLI ZEE-LUCHT	Matadi	JA	JA	JA	JA	JA (1)	JA	JA
POSTCOLLI OVER DE ZEEWEG	Matadi	JA	JA	JA	JA	neen	JA (5)	neen
	Lobito, Angola	neen	neen	neen	neen	JA (3)	neen	neen
	Dar-es-Salaam, Tanganyika	neen	neen	neen	neen	JA (4) tot 10 kg	neen neen	JA tot 10 kg

(1) Alleen naar Albertstad en Manono.

(2) Niet naar Albertstad, Ankoro, Bukama, Kabalo, Kabimba, Kabongo, Kamina Basis, Malemba, Manono, Nyunzu en de localiteiten bediend door deze bureau's.

(3) Niet naar Albertstad, Ankoro, Boudewijnstad, Bukama, Kabalo, Kabimba, Kabongo, Kamina Basis, Kongolo, Malemba, Manono, Nyunzu en de localiteiten bediend door deze bureau's.

(4) Alleen naar Albertstad.

(5) Alleen naar het noordelijk gebied van Kasaï (tot Luluaburg).

(6) Voorlopig verzonden: — per vliegtuig van Brussel naar Ndola, Rhodesië.
— over land verder dan Ndola.

Gewicht beperkt tot 10 kg.

september 1962

Adreswijzigingen

Ons handelsagentschap te **Antwerpen** werd op 20 oktober 1962 overgebracht van **Meir 24** naar het **Centraal Station**, tel. (03)33.02.68.

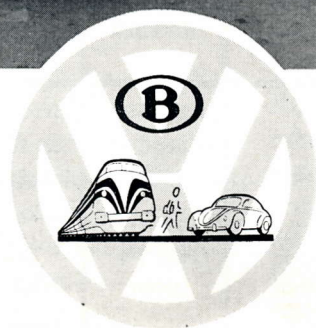
* * *

Ons handelsagentschap te **Gent** werd op 29 oktober 1962 overgebracht van de **Zonnestraat nr. 9** naar het **K. Maria Hendrikaplein nr. 2**, tel. (09)22.71.00.

* * *

Sinds 8 november 1962 werd ons handelsagentschap te **Verviers** van het **Stationsgebouw** overgebracht naar het **nr. 14** van de **rue Xhavée**.

Het telefoonnummer blijft ongewijzigd: (087)308.40.



U is een zakenman...

En het zal U dan ook interesseren te weten dat de dienst voor de verhuring van auto's zonder bestuurder in de grote Europese stations aanhoudend verbeterd en uitgebreid wordt.

Wat in de eerste plaats ons land betreft, stippen wij aan dat de vreemde zakenlieden voortaan op de allereenvoudigste wijze hun wagen kunnen bespreken: een telefoontje naar onze concessiehouder

DIT' RENT-A-CAR

Maliestraat 50 - Brussel
Tel. 37.12.80 en 37.12.89.

U kunt er óók gebruik van maken wanneer U naar Brussel komt.

De volgende wagenmerken worden er U, naar uw keuze, ter hand gesteld: Volkswagen, Simca Beaulieu, Karmann Ghia, Studebaker of Triumph Herald.

Buiten de stad kunt U beschikken over een auto „Volkswagen”, d.w.z. te:

	Telefoon
Antwerpen	31.09.32
* Bergen	329.47
Charleroi	32.22.32
Dinant	220.45
Gent	26.19.01
* Hasselt	232.46
Kortrijk	207.71

Luik	52.21.36
* Namen	243.53
Oostende	725.11
* Verviers	159.70

* In deze steden is het gewenst de wagen 24 uur vooruit te bestellen.

FRANKRIJK.

De dienst *Trein + Auto* is er in 140 steden te vinden. Om U een wagen te reserveren volstaat het uw aanvraag te richten tot „De Franse Spoorwegen”, Adolf Maxlaan 25 te Brussel, telefoon: 17.00.20.

WEST-DUISSLAND.

De spoorweg verhuurt auto's in 31 localiteiten. De bestellingen kunnen rechtstreeks aan het station Brussel-Zuid, dienst „*Trein + Auto*”, tel. 18.60.50 (toestel 5148) gericht worden, waar voor het doorgeven van de bestelling gezorgd wordt.

GROOT-BRITTANNIE.

De Britse Spoorwegen kunnen in 30 steden een wagen te uwer beschikking stellen. Om het voertuig te bespreken, wendt U tot de British Railways, Ad. Maxlaan, 41, Brussel, tel. 17.97.02.

NEDERLAND.

De dienst werkt in nagenoeg alle steden van enig belang. Zich wenden tot de Nederlandsche Spoorwegen, Kantersteen 45, Brussel, tel. 12.83.45.

ITALIE.

Deze dienst is in een twintigtal steden ingericht, Zich wenden tot de CIT (Compagnie Italienne du Tourisme) Keizerinlaan 70, Brussel, tel. 12.31.86.

ZWITSERLAND.

10 steden. De bestellingen dienen rechtstreeks gericht te worden tot de door de S.B.B. erkende autoverhuurders waarvan de lijst zich in het inlichtingskantoor van elk groot station bevindt.

SPANJE.

5 grote steden. Schrijven naar de Spaanse Spoorwegen, Handelsafdeling - Gebouw B - Paseo del Rey - Madrid.

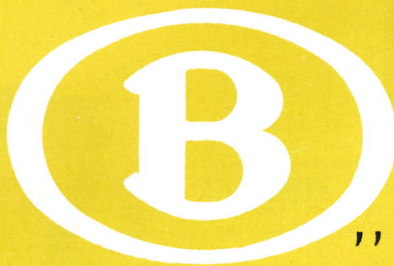
ZWEDEN.

61 localiteiten; zich wenden tot de stations of de reisbureau's.

NOORWEGEN.

5 grote steden; zich wenden tot de reisagent-schappen van de Noorse Spoorwegen.

NIEUWS OVER DE "PARKEER- PLAATSEN



EEN ABONNEMENT, GELDIG IN AL DE STATIONS!

Na de opening van een parkeerplaats onder de esplanade te Brussel (Noord) hebben de Belgische Spoorwegen zopas te Luik (Guillemins) een voorlopige parkeerplaats ter beschikking van de reizigers gesteld, in afwachting dat een complex met verdiepingen wordt opgetrokken dat algeheel aan de wensen van de Luikse automobilisten zal beantwoorden.

Anderzijds werkt men aan de vergroting van de parkeerplaats te Brussel (L.W.); een vijftiental bijkomende parkeerplaatsen zullen de reizigers aangeboden worden.

De manier waarop reeds in enkele grote stations wordt tewerkgegaan zal eerlang over heel het land worden toegepast en de reiziger die gehaast is om de trein te nemen, zal zich niet meer naar het loket moeten begeven om zijn wagen te laten inschrijven.

Zoals de gebruikers van de reeds „vereenvoudigde” parkeerplaatsen weten, hoeft de reiziger bij het vertrek geen enkele formaliteit meer te vervullen. Hij rijdt zijn wagen naar een vrije plaats en gaat dan naar de trein.

De nummers van de auto's worden met regelmatige tussenpozen door een bediende van het station opgetekend.

De prijs wordt betaald wanneer de auto wordt

afgehaald ofwel, door storting of overschrijving op de postrekening van het station.

Tot besluit van deze mededeling willen wij wijzen op een nieuwigheid die door een van de trouwste categorieën van gebruikers van het spoor ongetwijfeld ten zeerste zal gewaardeerd worden.

Het betreft de uitgifte van algemene abonnementen die toegang geven tot al de stationsparkeerplaatsen van het land.

Een moderne wijze van prospectie van een verspreide cliënteel bestaat er in, met de auto de te bewerken zone te bereiken en het voertuig op het einde van de rondrit in een groot station van de streek achter te laten, waarbij de prospecteerder 's avonds en 's morgens per trein van en naar zijn woonplaats heen en weer rijdt.

Tot nu toe konden de firma's die deze methode van werken toepasten, de abonnementsvoorwaarden slechts genieten wanneer de prospectie van een zone lang genoeg duurde om de aanschaffing van een maandabonnement te verantwoorden. Met het nieuw algemeen abonnement wordt de moeilijkheid opgelost. De prijs er van ligt iets hoger dan die van een abonnement dat voor één enkele parkeerplaats geldig is, doch blijft niettemin zeer voordelig omdat hij slechts de tegenwaarde van 12 tot 13 dagen parkeren vertegenwoordigt.

Er is maar één kleine schaduwzijde, namelijk het feit dat de N.M.B.S. zich genoodzaakt ziet haar tarieven aan te passen. Zij verontschuldigt zich hierom bij haar cliënteel, die licht zal begrijpen dat de lasten welke de exploitatie van parkeerplaatsen meebrengt, haar niet meer toelaten verder prestaties te leveren tegen tarieven die sedert meer dan 10 jaar dezelfde gebleven zijn.

HERZIENING VAN DE
TARIEVEN



Vervoer naar Frankrijk en in doorvoer over dit land.

Met ingang van 1 oktober 1962 heeft de „Société Nationale des chemins de fer français” grondig de structuur van haar goederentarieven gewijzigd. De wijzigingen slaan zowel op het principe van het afnemen der prijzen met het toenemen van de afstand, als op bij tarief toegepaste afstanden en hun weerslag op de vervoersprijzen varieert tussen een verlaging of een verhoging naar gelang de goederensoort, de relatie en de afstand. Dientengevolge werden de volgende internationale tarieven bij de nieuwe toestand aangepast:

1001	(algemeen tarief voor EGKS-produkten)
1230	(ijzerbereidingsprodukten Saar/Belgische zeehavens)
1231	(ijzerbereidingsprodukten Duitsland/België)
2330	(schroot Belgische zeehavens/Frankrijk)
2301/6301	(steenkool en cokes België/Frankrijk)
3201	(ijzererts Oost-Frankrijk/België)
3231	(ijzerbereidingsprodukten Frankrijk/Belgische zeehavens)
Iberiatarif	(citrusvruchten Spanje en Portugal/België)
Bederfelijke eetwaren	Italië/Belgische zeehavens
Tarif	Belgische zeehavens/Bazel.

Daarenboven is de herziening van volgende internationale tarieven aan de gang:

Tarif	België/Bazel
Bederfelijke eetwaren	Italië/België
Tarif	Buchs/Belgische zeehavens
Tarif	Belgische zeehavens/Oost-Zwitserland.

Tarif Berichten



VERKEER MET OOSTENRIJK

1° Het internationaal tarief voor het vervoer van gewalst bandstaal (coils) met bestemming naar België is verlengd tot 31 december 1962.

2° Een 4e bijvoegsel bij het 1e vervolg op het goederentarif Oostenrijk-Belgische Zeehavens is op 20 augustus 1962 van kracht geworden. Dit bijvoegsel omvat nieuwe Oostenrijkse stations in het kader van de artikeltarieven nr. 1 (goederen van allerlei aard), 104 (Rubber) en 109 (Bananen).

3° Op 1.10.1962 werd het 2e bijvoegsel tot het goederentarif Oostenrijk-Belgische Zeehavens (BOES) van kracht.

Dit bijvoegsel bevat de aanpassing van de prijzenlijsten I en II, om rekening te houden met de verhoging der NS-tarieven op 1.9.62.

VERKEER MET SPANJE



Op 1 november 1962 trad in voege :

- het 6° vervolg op het international tarief „IBERIATARIF” toepasselijk op zendingen fruit en verse groenten afkomstig uit Spanje en bestemd voor België;
- een voorlopig bijvoegsel tot dit 6° vervolg.

INHOUD SPOORNIEUWS 1962

n^R 1
FEBRUARI

Even kijken bij de burens, 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 / Begassing van planten, blz. 15 / Uurregeling voor de uitvoer, blz. 16 / Industriële gronden, blz. 16.

n^R 2
APRIL

De pallets doen het, ook in Zwitserland, blz. 2 / De spoorweg bij u thuis, blz. 5 / Industriële gronden, blz. 8 / Brig, nieuwe bestemming van onze auto-nachtexpressreinen in 1962, blz. 9 / Tarief voor het vervoer van de auto, blz. 10 / Vacantie in Europa met Europabus, blz. 11 / Dit is van belang voor uw sociale dienst, blz. 13 / Tariefberichten, blz. 15.

n^R 3
JUNI

Een model van integrale palletisering, blz. 2 / De I.S.U. trekt een lijn, blz. 5 / De nieuwe zomerreisgids 1962, blz. 6 / Plaatsbespreking in de internationale treinen, blz. 6 / Vereenvoudiging der berekening van het staangeld, blz. 7 / Over de doopvont: „B-revue”, blz. 8 / Sneller internationaal goederenvervoer per spoor, blz. 9 / Internationaal treinboek voor goederen (C.I.M.), blz. 10 / Tariefberichten, blz. 16.

n^R 4
OCTOBER

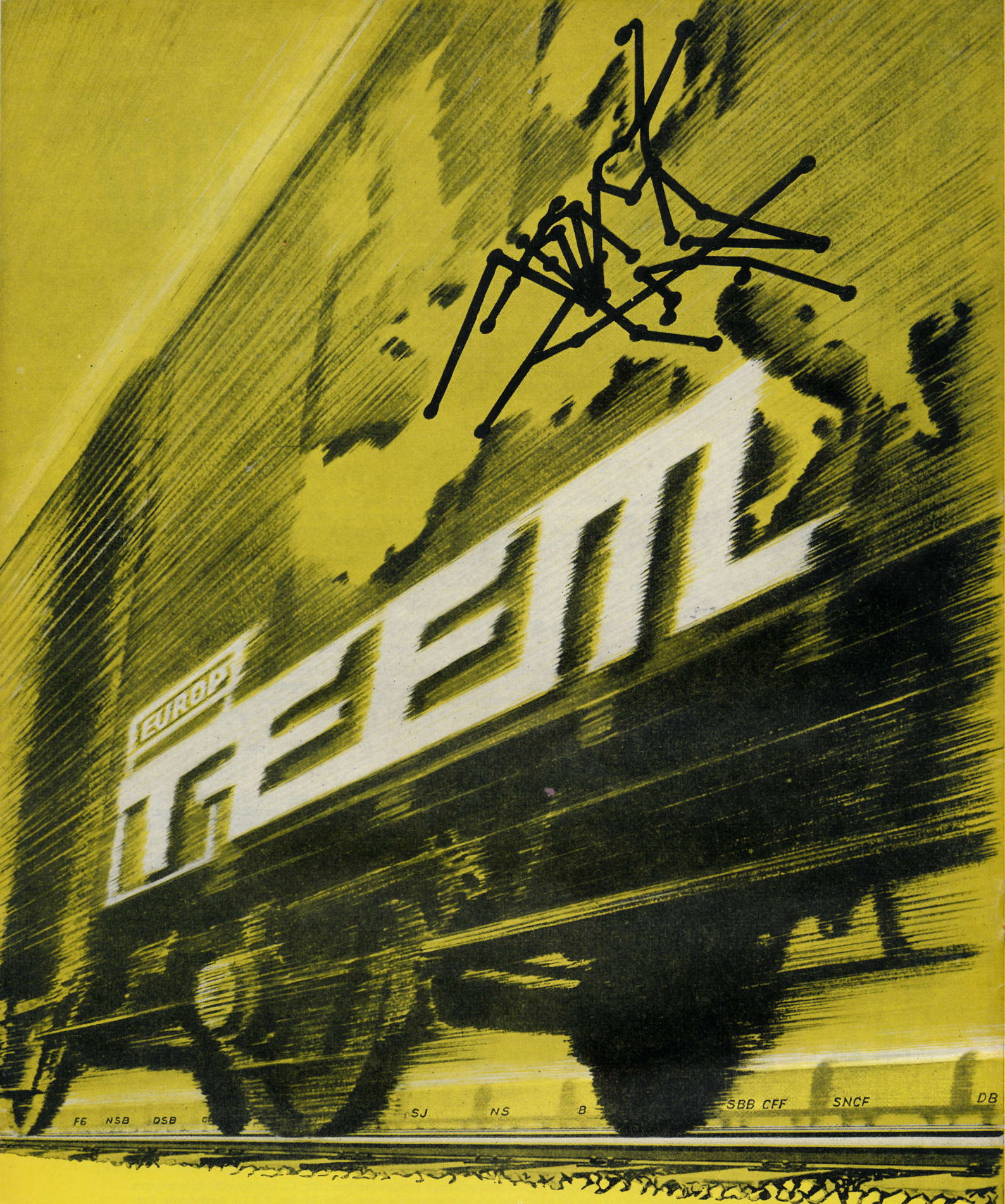
Sociale abonnementen, blz. 2 / De Diamant, blz. 4 / Nieuwigheden in de nieuwe winter-reisgids, blz. 4 / Honderden treinen per dag, blz. 5 / Spreiding van de zendingen metaalproducten, blz. 6 / Avondtreinen, blz. 6 / De Zwitserse koehoeder, blz. 7 / De schokmatras, blz. 8 / Beschikbare industriële gronden en gebouw, blz. 10 / De nieuwe cilindrische container P.A., blz. 11 / Een nieuw type van schraagwagen, blz. 13 / Vervoer met eigen wagen, blz. 14 / Brussel-Parijs en de electrificatie, blz. 16 / Het laadprofiel van de spoorweg, blz. 17 / De nacht-ferry Brussel-Londen, blz. 19 / Een parkeerplaats te Luik Guillemins, blz. 19 / Belasting van wagens met bestemming naar Italië, blz. 20 / Tariefberichten, blz. 21 / Adreswijziging, blz. 23 / Expeditie van groeperingsgoederen enz. Wijziging der vervoerdocumenten, blz. 23.

EXTRA
EDITIE
NOVEMBER

Extra-editie. — Goederentarieven, blz. 2-3-4-5-6-7-8 / Spooransluitingen: goedkopere bediening, blz. 8.

n^R 5
DECEMBER

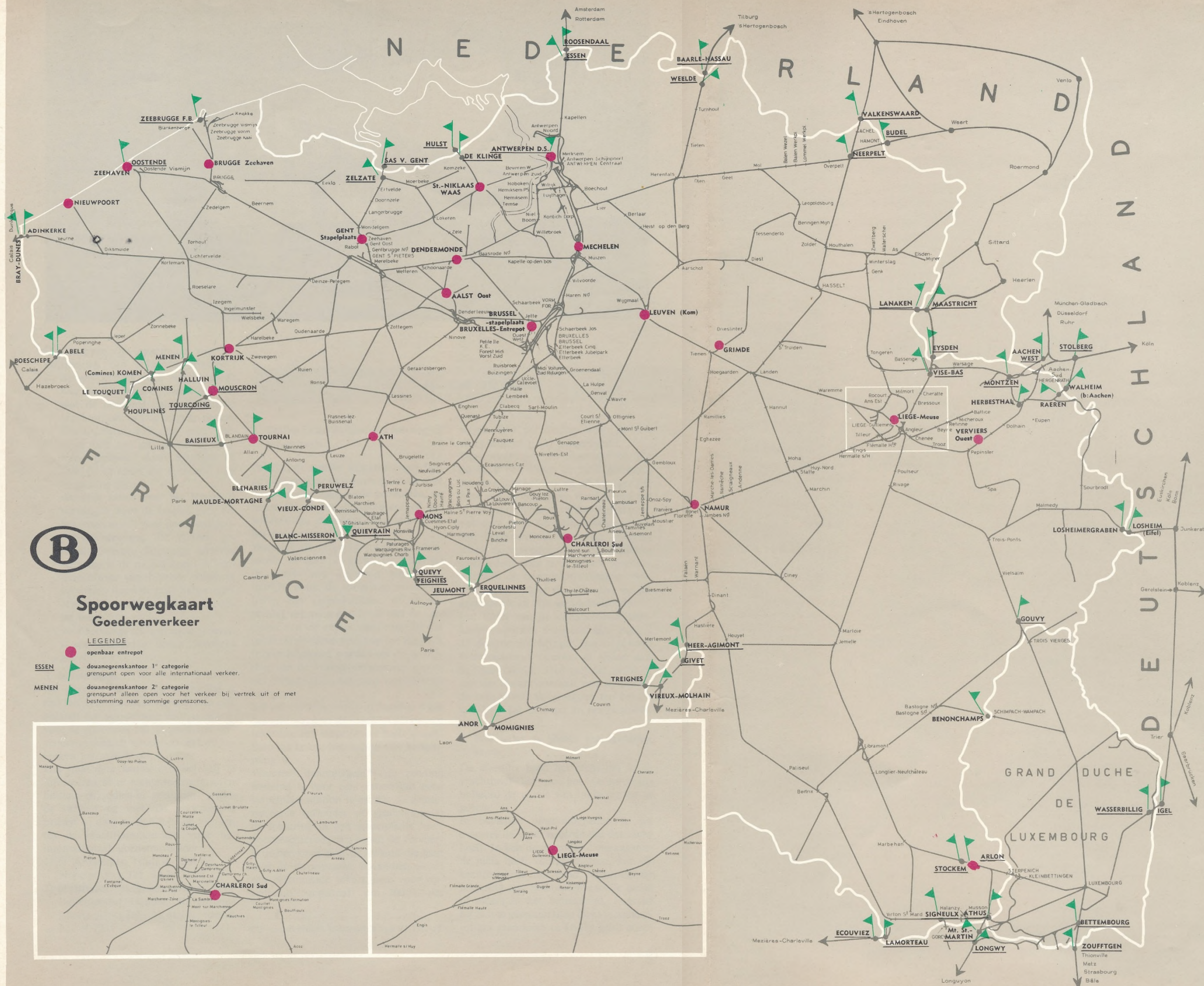
De palletisering in Duitsland, blz. 2 / Internationaal goederenverkeer, blz. 4 / Ingrijpende verbeteringen in de dienstregeling van de internationale reizigerstreinen voor 1963/64, blz. 8 / De ferry-boats Zeebrugge-Harwich, blz. 12 / Postcolli ter bestemming van de republiek Kongo, Rwanda en Burundi, blz. 15 / U is een zakenman, blz. 16 / Nieuws over de „parkeerplaatsen ⑧”, blz. 17 / Tariefberichten, blz. 18.



AAGE RASMUSSEN
'62

Trans-Europ-Express-Marchandises

Speciale snelle service ook voor UW goederen



DE BELGISCHE OPENBARE ENTREPOTS

De opgegeven telefoonnummers brengen U in verbinding met de toldeclarant der N.M. B.S. die U alle gewenste inlichtingen verstrekt in verband met uw douaneaangelegenheden.

	Tel.
AALST Stapelplaats	: (053)251.14
AAT	: (068)210.04
ANTWERPEN D.S.	: (03)33.86.38 (toestel 2216)
AARLEN	: (063)211.50
BERGEN	: (065)341.71 (toestel 258 of 282)
BRUSSEL Stapelpl.	: (02)18.60.50 (toestel 1855)
BRUGGE Zeehaven	: (050)355.71 (toestel 154 of 157)
CHARLEROI Stapelplaats	: (07)31.44.50 (toestel 147)
DENDERMONDE	: (052)210.49
DOORNIK	: (069)260.58
GENT Stapelplaats	: (09)25.02.10 of 22.57.21 (toestel 6167)
GRIMDE	: (016)810.54
KORTRIJK	: (056)200.48 of 200.45 (toestel 196)
LEUVEN (Kom)	: (016)213.21 (toestel 238)
LUIK Maas	: (04)52.01.30 (toestellen 1261, 1262 of 1319)
MECHELEN	: (015)159.56 of 118.65 (toestel 217)
NAMEN	: (081)237.01 (toestel 246)
NIEUWPOORT	: (058)300.88
MOESKROEN	: (056)300.09
OOSTENDE Voorhaven en Stapelpl.	: (059)723.86
ST-NIKLAAS Stapelplaats	: (03)76.32.54
VERVIERS West	: (087)312.72

In bepaalde grenskantoren, die hierna zijn opgegeven, geschiedt de douanebehandeling der goederen *gemeenschappelijk*, d.w.z. ter plaatse door de Belgische en de vreemde douaneautoriteiten. Deze grenskantoren worden aangeduid door de letters „g.d.” (gemeenschappelijk douanekantoor).

VERKEER MET NEDERLAND:
 Roosendaal (g.d. uitvoer naar Nederland).
 Essen (g.d. invoer uit Nederland).
 Maastricht (g.d. uitvoer naar Nederland).
 Wezet (g.d. invoer uit Nederland via Maastricht).
 De douaneformaliteiten voor goederen in- of uitgevoerd over de grenspunten Achel en Hamont geschieden in het station Neerpelt.

HET VERKEER MET ENGELAND geschiedt over:
 Oostende (Dover)¹
 Antwerpen (Harwich)¹
 Zeebrugge (F.B.) (Harwich)²

In het algemeen gebeuren de *douaneformaliteiten* bij de grensoverschrijding te **Bettembourg** (voor goederen in- of uitgevoerd tussen België enerzijds, en Frankrijk en verder gelegen landen anderzijds, over het Groot-hertogdom Luxemburg). De fiscale verrichtingen echter gebeuren *bij invoer* in het Belgisch-Luxemburgs douanekantoor gevestigd te **Aarlen**, *bij de uitvoer* te **Bettembourg**. Voor bepaalde landbouwproducten worden de formaliteiten echter aan de Belgisch-Luxemburgse grens vervuld, hetzij te **Stockem**, hetzij te **Aarlen**.

¹ open voor alle verkeer.
² enkel voor wagenladingen per ferry-boat en wederzijds verkeer van expresscolli tussen Groot-Brittannië en België.