

SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 2 / APRIL 1965



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





NUMMER 2 — APRIL 1965

Omslagfoto: De „Europabus“-car van de lijn Oostende/Antwerpen - Brussel - Nice - Menton te Monte-Carlo.

Texte français sur demande.

INHOUD

	Blz.
De internationale verkeerstentoonstelling te Munchen 1965	2
De vorming van de vervoerprijzen	7
De verminderingen van „sociale aard“ op de vervoerprijzen voor reizigers	8
Kleine containers voor stukgoedzendingen	9
De Collico-kisten	13
5 nieuwe TEE's	15
De station-„parkings“	16
Doorheen Europa met Europabus	17
Dit is iets voor uw sociale dienst	18
Beschikbare industriegronden en gebouwen	19

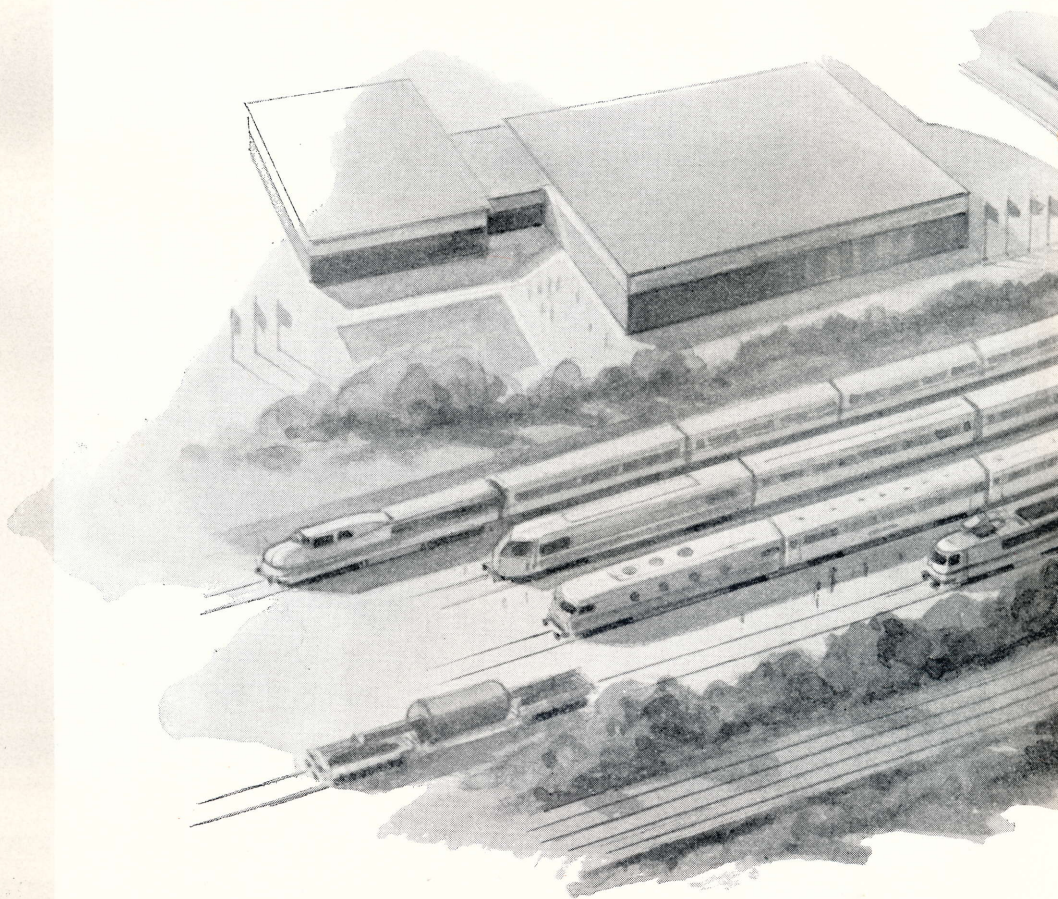
Lay-out: L. Tack.

Foto's: Putman, D.B. en IVA.

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.



Embleem van de Belgisch deelneming



DE INTERNATIONALE VERKEERSTENTOONSTELLING TE MUNCHEN 1965

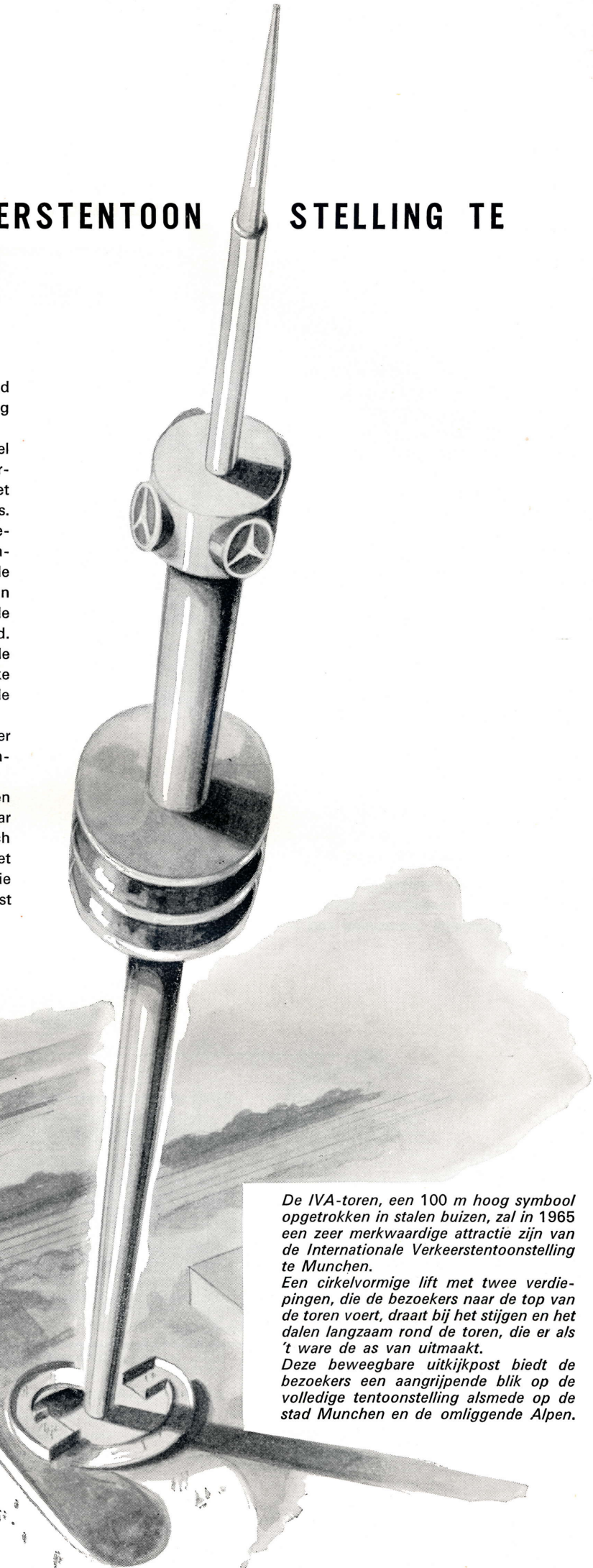
Algemeenheden.

Van 25 juni tot 3 oktober 1965 blijven in de Beierse hoofdstad de poorten open van de Internationale Verkeerstentoonstelling (Internationale Verkehrsausstellung, afgekort I.V.A.).

Reeds in 1925 en 1953 werd Munchen uitgekozen als zetel voor Duitse nationale tentoonstellingen gewijd aan een voorstelling op brede schaal van de techniek van het vervoer en het verkeer. Beide tentoonstellingen kenden een opvallend succes. Tijdens de laatste jaren zijn de vervoermiddelen en de mogelijkheden tot overseining van alle aard aanzienlijk toegenomen; de op dat uitgebreide gebied aangewende techniek is snel geëvolueerd en uiteindelijk is er een van langsom meer actieve samenwerking ontstaan tussen de verschillende landen, in Europa zowel als in de gehele wereld. Dat alles heeft de Duitse Bondsrepubliek er toe aangezet de voorziene datum voor de inrichting van een nieuwe dergelijke manifestatie van 1978 tot 1965 te vervroegen en er voor de eerste maal een internationaal karakter aan te geven.

Geplaatst onder het beschermheerschap van de President der Duitse Bondsrepubliek is de tentoonstelling van 1965 aanzienlijk vergroot ten opzichte van de vorige.

Over een oppervlakte van 50 hectaren beslaat zij de gronden van het tentoonstellingspark in de nabijheid van de stad waar de jaarlijkse handelsbeurs gewoonlijk wordt gehouden, doch aanzienlijk uitgebreid op de „Theresienhöhe“ alsook op het zuidelijk gedeelte van de „Theresienwiese“ die haar reputatie tot nu toe dankt aan het traditionele „Oktoberfest“ of feest van het bier.



De IVA-toren, een 100 m hoog symbool opgetrokken in stalen buizen, zal in 1965 een zeer merkwaardige attractie zijn van de Internationale Verkeerstentoonstelling te Munchen.

Een cirkelvormige lift met twee verdiepingen, die de bezoekers naar de top van de toren voert, draait bij het stijgen en het dalen langzaam rond de toren, die er als 't ware de as van uitmaakt.

Deze beweegbare uitkijkpost biedt de bezoekers een aangrijpende blik op de volledige tentoonstelling alsmede op de stad Munchen en de omliggende Alpen.

De tentoonstelling wil het publiek een volledig overzicht verschaffen van de recente vooruitgang die is geboekt inzake vervoer en verkeerswezen welke zo aanzienlijk ingrijpen in het dagelijks leven van eenieder. Zij wil ook licht werpen op de vraagstukken en de toekomstvooruitzichten in de verschillende sectoren van dat gebied in voortdurende expansie. Zij omvat meer dan 30 paviljoenen en een tiental terreinen in open lucht, die thematisch werden gerangschikt. Zij is onderverdeeld in elf grote sectoren. In de eerste vier zijn onder al hun aspecten (opvatting - exploitatiewijzen - materieel - onderbouw) de grote vervoermiddelen voorgesteld die het verkeer onder mekaar verdelen, namelijk:

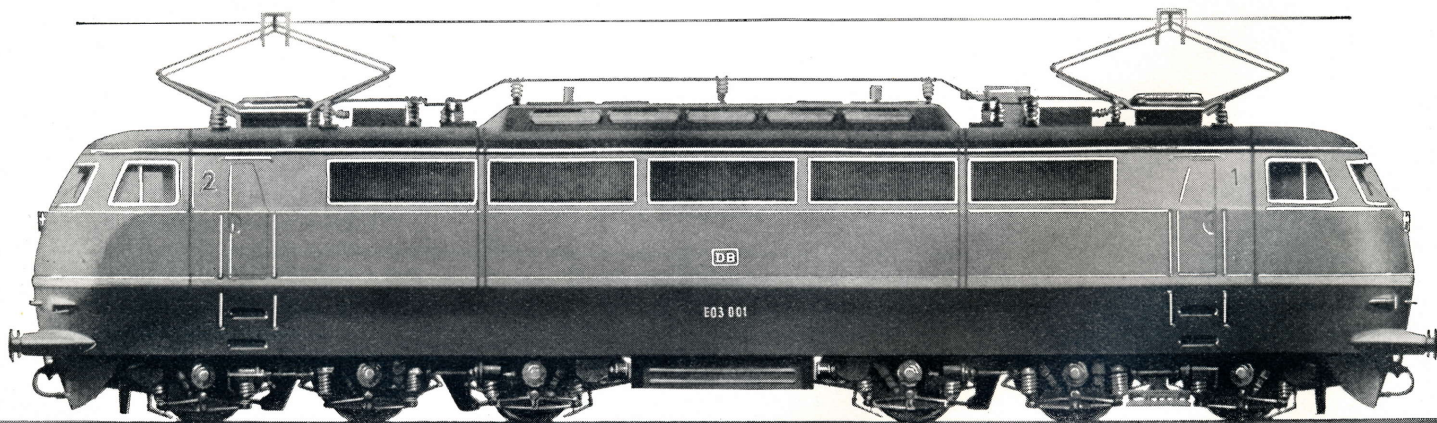
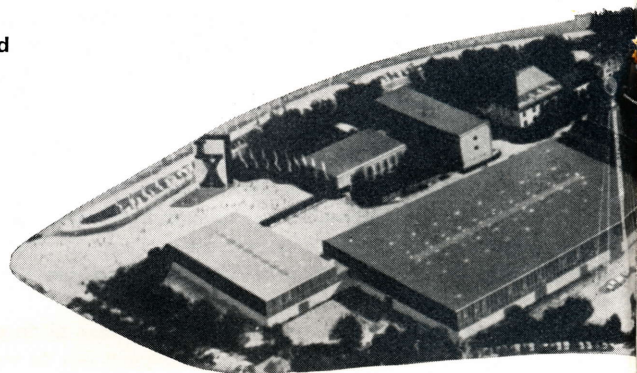
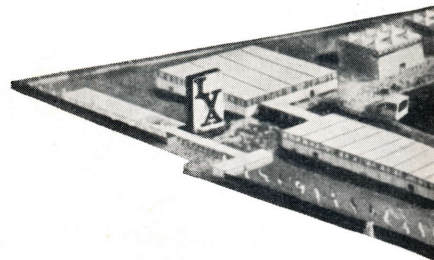
- het spoor (spoorwegen, stadsvervoer, vervoer in het gebergte, enz.);
- de weg (stad en platteland, wegveiligheid);
- het vervoer te water (binnenvaart en zeevaart);
- de luchtvaart.

Een speciale afdeling is gewijd aan de astronautica en aan de studie van de ruimte die met de raketten, de satellieten enz. ongetwijfeld een grote aantrekkingskracht op de bezoekers zal uitoefenen.

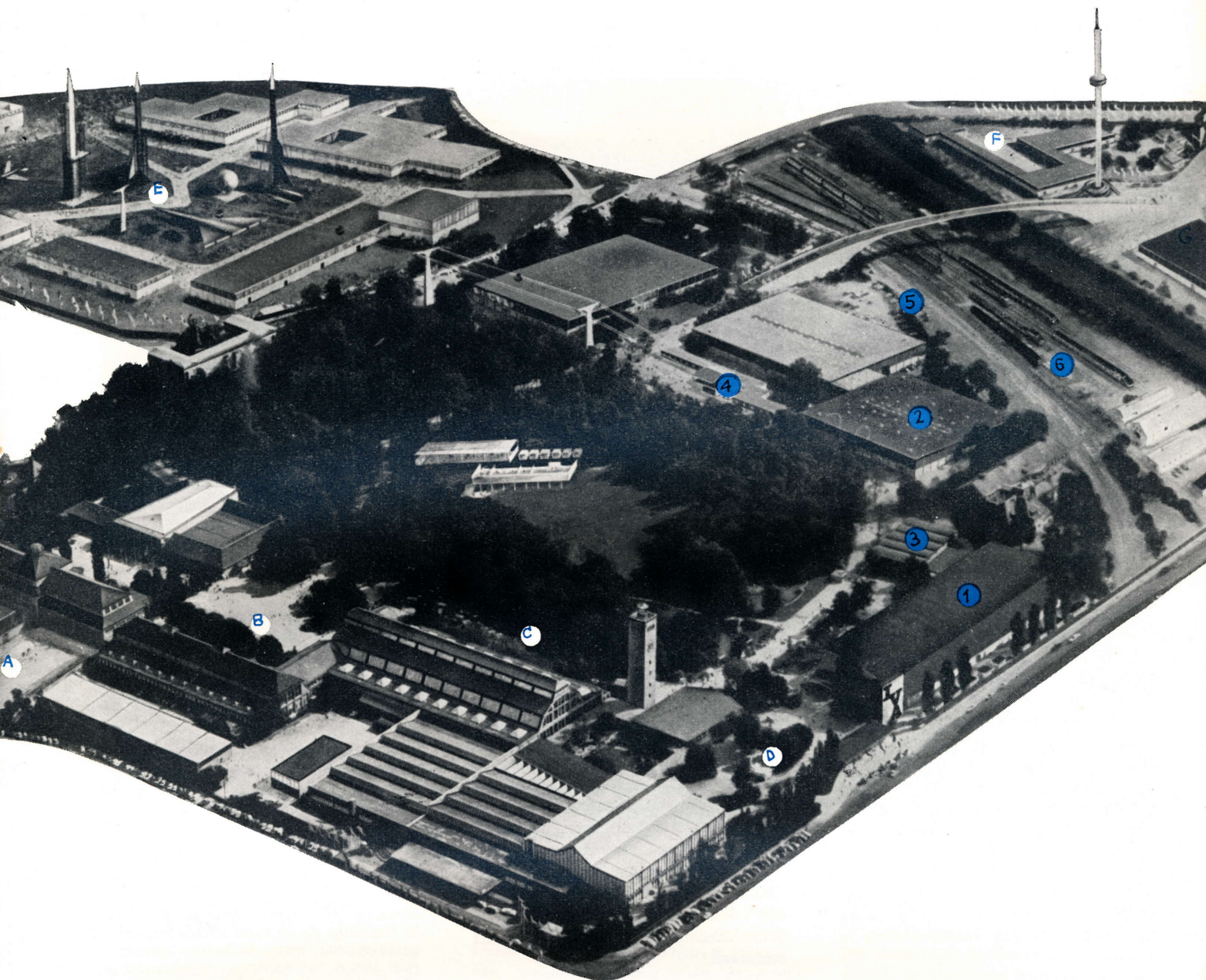
De sector van de intellectuele communicatiemiddelen: posterijen - televerbindingen - algemene overzending van in-

LEGENDE

- 1 internationale spoorwegen
- 2
- 3 private Europese spoorwegen
- 4 bergspoorwegen
- 5 vervoer per spoor
- 6
- A posterijen en televerbindingen
- B zeevaart
- C binnenvaart
- D stadsvervoer
- E lucht- en ruimtevaart
- F verkeersschool voor de jeugd
- G gecombineerd vervoer



Electrische locomotief — reeks E 03 — die 200 km/u kan halen (lijn Munchen-Augsburg).



lichtingen, is ook zeer belangrijk. Radio, televisie, pers en bioscoop vinden er eveneens hun plaats.

Ten slotte zijn hallen voorbehouden :

- voor de studie van de bronnen en de verdeling van energie (elektriciteit, gas, kolen, petroleum, kernenergie) ;
- de toepassing van basismaterialen bij verkeerswezen, in hoofdzaak: ijzer en staal, aluminium, plasticstoffen ;
- voor het toerisme.

Door de hoge wetenschappelijke graad en de waarde van de demonstraties die er in verschillende sectoren door specialisten zullen worden gedaan, zal de ten-

toonstelling ook de ingewijde technici veel belang inboezemen.

Van de andere kant hebben de inrichters de aantrekkelijke aard van die manifestatie niet verwaarloosd. Zonder het beboste park te vergeten dat een frisse en groene noot in het geheel brengt, citeren wij in dat verband: de monorail die, naar het voorbeeld van hetgeen op de nationale Zwitserse tentoonstelling te Lausanne in 1964 werd verwezenlijkt, een gemakkelijk en snel bezoek zal mogelijk maken; en inzonderheid de 100 m hoge reuzemast, symbool van de IVA, met zijn lift in spiraal aan de buitenkant die, boven in de top, een belvédère vormt met een prachtig uitzicht op de in de verte opdoemende Beierse Alpen.

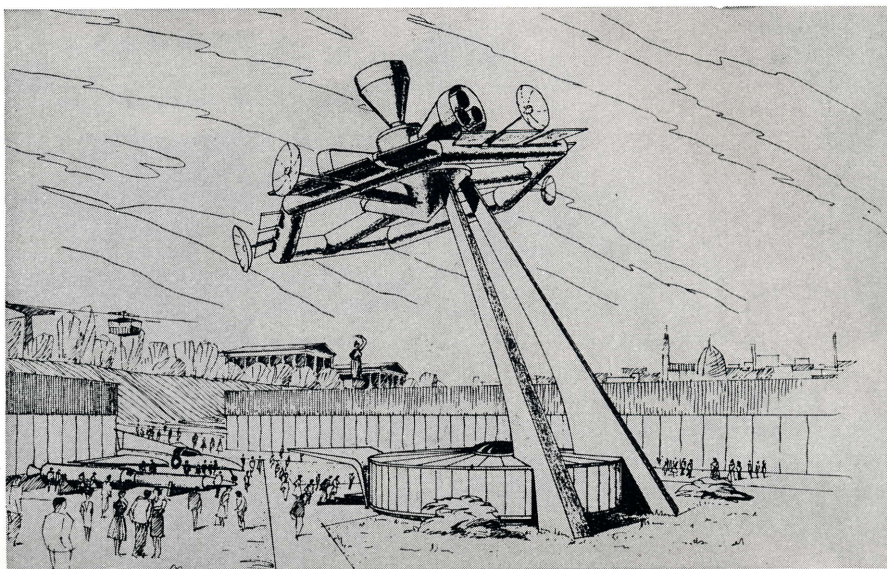
Gelet op de rol die door ons land traditioneel wordt gespeeld bij de bevordering van het vervoer en verkeerswezen, het belang van een dergelijke tentoonstelling voor onze gespecialiseerde nijverheid en de omvang van de vreemde deelneming in het algemeen, heeft de Belgische Regering besloten het aanbod tot deelneming dat haar door de Duitse Bondsrepubliek werd gedaan, gunstig te beantwoorden.

Onder de impuls van de heer M. MALDEREZ, Eresecretaris-Generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, aan wie de Belgische Regering de functies van Commissaris-Generaal heeft toevertrouwd, heeft België, zo vanwege de openbare als van de particuliere sector, voor een belangrijke deelneming gezorgd in een groot aantal groepen die door de inrichters zijn voorzien.

Die deelneming geschiedt onder het thema „België - Kruispunt van Europa“ gesymboliseerd met het embleem dat getekend werd door de heer J. KEYMOLEN uit Zaventem, en dat het teken zal zijn van de Belgische aanwezigheid op de IVA te Munchen 1965.

Zij moet het bewijs leveren van de hoge waarde van onze technici, de hoedanigheid van onze nationale nijverheid en de wil van ons land om in de schoot van het toekomstig Europa verder de overwegende rol te spelen die het in het verleden inzake vervoer en verkeerswezen steeds heeft gespeeld.

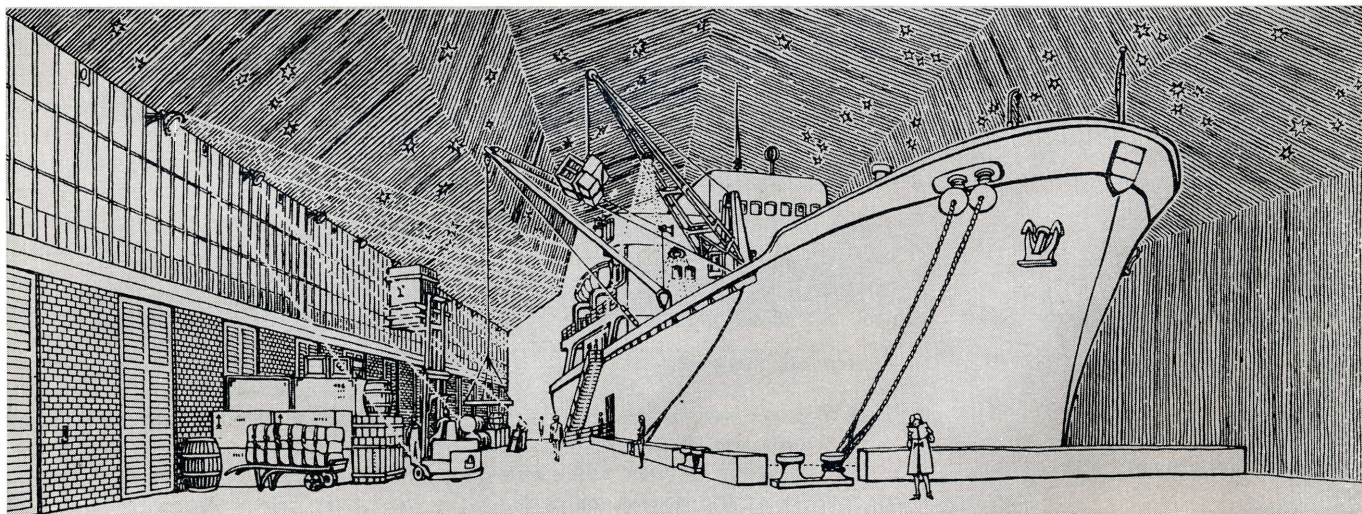
In ons volgend nummer komen wij uitvoerig terug op de deelneming inzake spoorwegen aan de Tentoonstelling te Munchen.



Ruimtestation.

Ter intentie van hen die de gelegenheid niet zouden hebben ons later artikel te lezen, willen wij nu toch al onderstrepen dat de deelneming van de spoorwegen eveneens van het grootste belang zal zijn en dat zij zich, buiten nog tal van andere dingen, zal onderscheiden door de voorstelling van de befaamde ronde bioscoop „Circarama“ van de Nationale Zwitserse tentoonstelling te Lausanne, alsook met het inleggen, door de Duitse spoorwegen, van de voor het publiek toegankelijke lijn waarop de treinen tegen 200 km/u zullen rijden (Munchen-Augsburg). Neen, aan interessante dingen zal het op de tentoonstelling te Munchen werkelijk niet ontbreken!

Zeeschip van 8.000 brutoton gebouwd in Hamburg en in losse stukken op 100 spoorwagens naar Munchen gevoerd. Hier ziet u het opnieuw opgebouwd in de grote hal 5 op het tentoonstellings-terrein van de IVA.



DE VORMING VAN DE VERVOERPRIJZEN

Een standpunt van de spoorwegen

Een van de hoofdproblemen die het opmaken van de vervoertarieven stelt, is hun onderling verband met de kosten. De spoorwegondernemingen van de landen die lid zijn van de Gemeenschappelijke Markt, hebben dat probleem bestudeerd.

In de eerste plaats wordt er gesuggereerd de aard en de structuur van de vervoerkosten die bij de vaststelling van de tarieven in aanmerking dienen genomen, zo juist mogelijk te bepalen.

In de tweede plaats zijn ze van oordeel dat een gemeenschappelijke reglementering betreffende de vaststelling van de tarieven slechts waarde heeft op voorwaarde dat de concurrentievoorwaarden onder de verschillende vervoerwijzen vooraf met elkaar in overeenstemming gebracht en gelijkgeschakeld worden.

Naar hun mening ten slotte is het noodzakelijk dat de grenzen van de respectieve bevoegdheden van de controlelichamen en van de vervoerders bij de vaststelling van de tarieven, nauwkeurig worden vastgelegd.

Inzake vervoerkosten bestaan er zeer uiteenlopende begrippen, die vrijwel onmogelijk globaal in de opbouw van de tarieven kunnen verwerkt worden.

Het blijkt derhalve vereist een keuze te doen volgens bepaalde criteria, die de mogelijkheid moeten bieden de belangrijkste kosten aan te wijzen en aldus, voor de vaststelling van de tarief-niveaus, rekening te houden met de verschillende kenmerken van de transporten die moeten onderhouden worden.

Verder is het van belang te preciseren of de uit te voeren studies moeten gericht zijn op de vaststelling van de werkelijke en specifieke kosten, die gelden voor elke vervoerder of voor elke vervoerwijze, of op de vaststelling van de economische en sociale kosten van het vervoer. De tweede formule is van economisch standpunt beschouwd, de gezondste, doch om ten volle het daarmee nagestreefde doel te bereiken, is het nodig dat de rekeningen van de vervoerondernemingen vooraf genormaliseerd worden. Thans zijn er immers bepaalde vervoerders die lasten voor hun rekening nemen, welke nor-

maal ten laste zijn van de gemeenschap (lasten van een openbare dienst, bijvoorbeeld). Voor anderen daarentegen draagt de gemeenschap lasten die rechtstreeks op rekening van het vervoer moeten geschreven worden (inzonderheid de infrastructuurkosten). Bovendien worden de verhoudingen tussen de kostprijzen van de verschillende vervoerwijzen soms vervalst door de fiscale stelsels van de aangesloten staten.

De keuze van de economische en sociale kosten van het vervoer zou derhalve de normalisatie van de rekeningen der ondernemingen noodzakelijk maken, om de lasten op een rationele wijze te verdelen, wat onontbeerlijk is voor de gelijkstelling inzake concurrentievoorwaarden. Daar die aanpassing van de verdeling der lasten op scherpe weerstand zou kunnen stuiten, zou men in overweging kunnen nemen, althans bij wijze van overgangsmaatregel, bepaalde uitgaven (infrastructuurkosten, lasten met sociaal karakter) ten laste van de gemeenschap te behouden, wel te verstaan op voorwaarde al de betrokken vervoerwijzen op gelijke voet te behandelen.

In de huidige stand van zaken lijkt het niettemin verkieslijk, als praktische regel, de tariefgelijkstelling op de werkelijke kosten van de ondernemingen te behouden, waarbij nochtans moet getracht worden de grootste anomalieën inzake verdeling van het verkeer onder de vervoerwijzen recht te zetten.

Dank zij de uitwerking van gemeenschappelijke regels voor de vaststelling van het peil der tarieven moet een stelsel van ruime concurrentie kunnen ingevoerd worden dat verenigbaar is met de bijzondere aspecten van de transporten, een schadelijke concurrentie onder vervoerders kunnen voorkomen worden, het misbruik van een overheersende positie kunnen belet worden en moet een bepaalde prijzenstabiliteit kunnen gehandhaafd worden. De bemoeiing van de overheid (in onderhavig geval de Raad van Ministers) mag er niet toe leiden dat de vrijheid van beheer der ondernemingen wordt belemmerd en tevens moeten de volgende hoofdbeginselen in acht genomen worden: enerzijds mag er geen

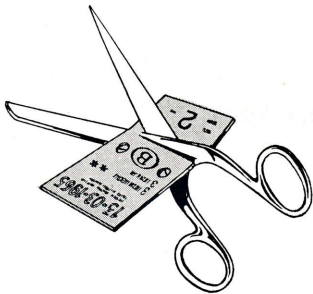
enkele prestatie kunnen uitgevoerd worden beneden de marginale kosten en anderzijds moeten de ontvangsten van een onderneming toereikend zijn om het financieel evenwicht na de normalisatie van de rekeningen tot stand te brengen. Kan de overheid op een verschillende wijze tussenbeide komen en, bijvoorbeeld, een verkoopprijs opleggen die de totale kosten van elke prestatie dekt?

De spoorwegondernemingen zijn van oordeel dat een dergelijke maatregel arbitrair zou zijn (voor een onderneming met veelvuldige produktie kunnen de totale kosten van een bepaalde prestatie slechts op conventionele wijze vastgesteld worden en deze hebben geen enkele economische betekenis), strijdig zou zijn met het belang van bepaalde ondernemingen waarvan de produktiecapaciteit niet verzadigd is en waarvoor elke verkoop boven de marginale kosten de financiële resultaten verbetert, aanleiding zou geven tot discriminatie (die maatregel zou praktisch geen enkele weerslag hebben op ondernemingen met eenheidsproduktie) en tevens zou indruisen tegen het eenparig erkende recht voor de vervoerders om niet alleen rekening te houden met de vervoerkosten, doch ook met de toestand van de markt.

Ten slotte moet de spoorweg, in de mate waarin de bijzondere structuur van zijn kostprijzen hem een bepaald aanpassingsvermogen verleent ten opzichte van de evolutie van de vraag, dat natuurlijk en wettelijk voordeel te baat kunnen nemen. Het lijkt dus dat de eigenmachtige vaststelling van de verkoopprijs van elke prestatie op het niveau van de totale kosten bezwaren zou bieden die de doelstellingen van het Verdrag zouden tegenwerken.

Door de spoorwegadministraties wordt bijgevolg de aanbeveling gedaan de ondernemingen de vrijheid te laten het peil van hun tarieven te bepalen volgens de toestand van de markt, onder voorbehoud dat de prijzen in geen geval beneden de marginale kosten mogen liggen en dat elke onderneming, na de normalisatie van de rekeningen, in staat zou zijn haar eigen financieel evenwicht tot stand te brengen.

De verminderingen van „sociale aard” op de vervoerprijzen voor reizigers



Het is algemeen bekend dat de Staat onze Maatschappij heeft opgelegd zeer aanzienlijke prijsverminderingen toe te staan voor sommige categorieën van reizigers. In zijn „Verslag opgesteld in naam van de Commissie van de E.E.G. over de vraagstukken in verband met het algemeen vervoerbeleid” heeft de heer Kapteyn dienaangaande het volgende geschreven:

...Als voorbeeld kan men de verminderingen aanhalen welke individueel worden verleend door de Belgische Spoorwegen die op dat gebied ongetwijfeld het rekord houden.

.....

Al die reizigers hebben zeker en vast één ding gemeen: zij genieten de sympathie van het publiek. Doch het vraagstuk ligt hem daar niet: het zit hem in het feit dat, behoudens de Nederlandse Spoorwegen, meest al de spoorwegmaatschappijen een groter aantal reizigers vervoeren tegen verminderd tarief dan tegen normaal tarief. En zo komt het dat men soms volgende redenering hoort: daar de trein toch in ieder geval rijdt en aangezien de afdelingen ledig zijn, kan het vervoer van een reiziger meer of minder voor de spoorwegmaatschappij niet de minste financiële weerslag hebben. Die subtiële redenering houdt inderdaad steek zolang het individuele reizigers geldt; zij gaat natuurlijk niet meer op wanneer men het geheel van het verkeer beschouwt dat tegen sociale tarieven wordt verzekerd

Weliswaar verleent de Staat aan de N.M.B.S. compensaties voor de prijsverminderingen die hij oplegt. Doch, benevens het feit dat die „toelagen” het aldus verwerkte tekort slechts voor een zeer klein gedeelte dekken, doen zij bij de publieke opinie een „onprettig klimaat”

ontstaan ten opzichte van de N.M.B.S. en de spoorwegmannen.

Bij wijze van inlichting, publiceren wij hierna de lijst van rechthebbenden op individuele verminderingen die met een beslissing van overheidswege zijn toegestaan:

1. 75% VERMINDERING.

a. Belgische militairen en gewezen militairen, oorlogsinvaliden en als dusdanig gepensioneerd;

b. Franse en Canadese gewezen militairen, invaliden van de oorlog 1914-1918, in België verblijvend;

c. politieke gevangenen, leden van de weerstand, gewezen agenten van de inlichtings- en actiedienst (I.A.D.) en Belgische zeelieden die in militaire dienst gevaren hebben, invaliden van de oorlog 1940-1945 en als dusdanig gepensioneerd;

d. politieke gevangenen van de oorlog 1914-1918 aan dewelke een invaliditeit van ten minste 10% toegekend werd.

e. de hierna opgegeven oudstrijders van de oorlog 1914-1918:

— oudstrijders, die voor een militaire pensioenscommissie verschenen zijn en aan dewelke een invaliditeit van ten minste 10% toegekend werd voor een kwaal opgedaan tijdens de oorlog, door de dienst, doch die geen invaliditeitspensioen genieten;

— militairen, die gedurende ten minste één jaar in een strijdende eenheid gediend hebben;

— verdedigers der forten, die op eervolle wijze gevangen genomen werden en daarom de frontstrepen bekomen hebben;

— dragers van een kwetsuurstreep;

— houders van het IJzerkruis;

— houders van het Vuurkruis;

— houders van de Medaille van de Strijder-Vrijwilliger;

— militairen gedecoreerd voor individuele roemrijke daden;

f. werkloze beambten en werklieden die, volgens de aanwijzingen van een officiële dienst voor arbeidsbemiddeling, zich tot buiten de woonplaats van de werklozen verblijvende werkgevers moeten wenden om een nieuwe betrekking te bekomen;

g. zeelieden en officieren ter koopvaardij die zonder betrekking zijn en zich van hun woonplaats naar Antwerpen begeven met het oog op een gebeurlijke aanmonstering;

h. kinderen van 4 tot 10 jaar van grote gezinnen;

i. Belgische en buitenlandse beroepsdagbladschrijvers, op voorlegging van de nationale perskaart;

j. op voorlegging van de voorgeschreven verminderingskaart, afgeleverd door bemiddeling van de Algemene Belgische Persbond:

— de beroepsdagbladschrijvers die met regelmatige bezoldiging aan de redactie van een Belgisch dagblad voor financiële en economische berichtgeving verbonden zijn en die hoofdzakelijk het beroep van dagbladschrijver uitoefenen;

— beroepsdagbladschrijvers die met regelmatige bezoldiging aan de redactie van een Belgisch weekblad verbonden zijn en

die hoofdzakelijk het beroep van dagbladschrijver uitoefenen;

— tijdelijk en voor de duur van hun verblijf in België, de beroepsdagbladschrijvers, bijzonder afgevaardigd door grote buitenlandse dagbladen of door grote buitenlandse persagentschappen.

2. 50% VERMINDERING.

a. burgerlijke oorlogsinvaliden die ten minste 25% invaliditeit hebben;

b. militairen die tussen 4 augustus 1914 en 11 november 1918 gediend hebben, doch niet onder een der categorieën vallen die onder 1, letter e. hiervoren voorkomen;

c. burgerlijke personen die gedurende hetzelfde tijdperk aan het leger verbonden waren;

d. burgerlijke personen veroordeeld door de vijand wegens vaderlandse daden en die een militair pensioen bekomen hebben (invaliditeit van ten minste 10%);

e. politieke gevangenen van de oorlog 1914-1918 en van de oorlog 1940-1945 die ten minste één jaar gevangenschap tellen;

f. leden van de Belgische strijdkrachten die tijdens de oorlog 1940-1945 in Groot-Brittannië verbleven en die ten minste één jaar actieve dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar gevaren hebben;

g. krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945 die ten minste vier jaar gevangenschap tellen;

h. zeelieden ter koopvaardij die tijdens de oorlog 1940-1945 gedurende ten minste één jaar gevaren hebben;

i. militairen (inbegrepen de ziekenverpleegsters en hospitaalzusters aan het leger verbonden) die alleen reizen in uniform of in burger met een verlof- of vergunningsbrief;

j. beroepsmilitairen in actieve dienst;

k. personeel van de rijkswacht in actieve dienst;

l. leden van Belgische en Luxemburgse gezinnen met ten minste 4 in leven zijnde en ongehuwde kinderen beneden 21 jaar; de ouders behouden levenslang het recht op vermindering; (75% voor de kinderen van 4 tot 10 jaar van die families);

m. lagere bedienden van de actieve dienst der douane;

n. kinderen van 4 tot 10 jaar (de kinderen van minder dan 4 jaar oud worden kosteloos vervoerd);

o. het Ministerie van Binnenlandse Zaken voor het vervoer van de kiezers;

p. als blind erkende personen die moeten werken om in hun onderhoud te voorzien.

3. 25% VERMINDERING.

a. reserve-officieren;

b. Belgische militairen die in dienst reizen (1);

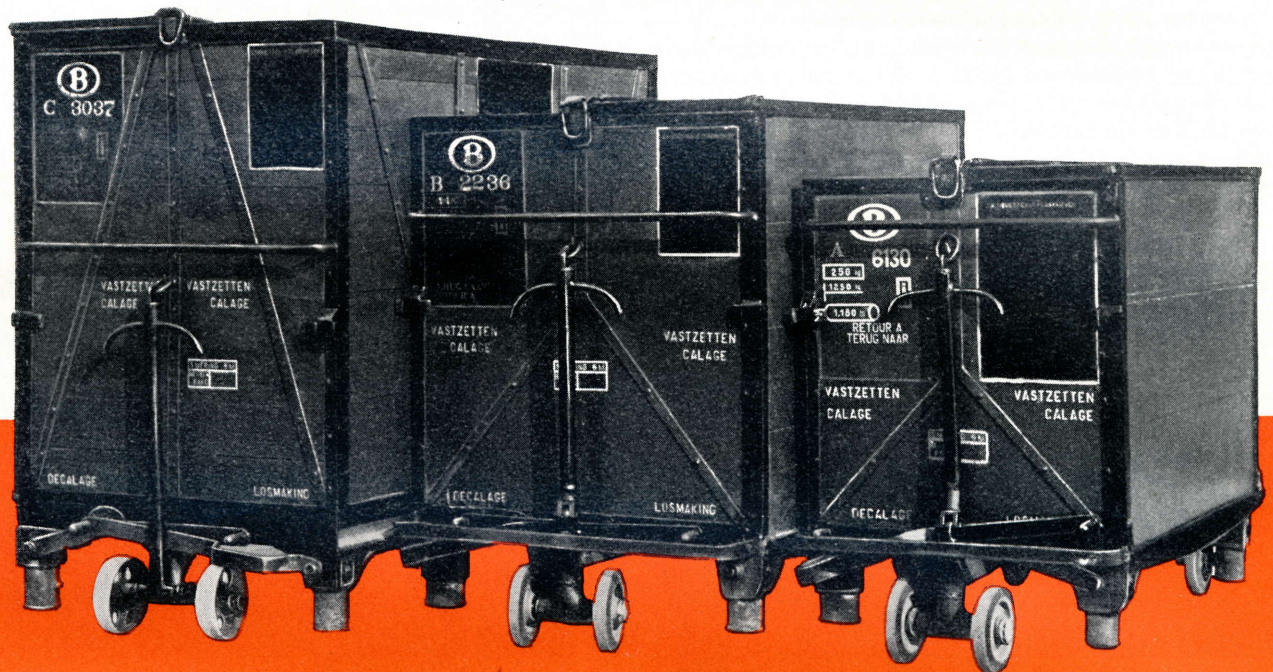
c. miliciens die naar het Recruteer- en Selectiecentrum te Brussel gaan (1);

d. kolenmijnwerkers, titularissen van een bonboekje dat door het Mijfonds is afgeleverd (1).

(1) vaste prijs, gebaseerd op een vermindering van 25%.



KLEINE CONTAINERS VOOR STUKGOEDZENDINGEN



Waar gaat het om?

Zoals deze foto het duidelijk toont zijn de kleine containers der Belgische spoorwegen stevige kisten die zijn opgesteld op kleine metalen wielen.

Hun inhoudsvermogen schommelt tussen 1 tot 3 m³.

Hun gebruik is tweevoudig:

- voor verzendingen over lange afstanden, als stevige verpakking voor de goederen die ze bevatten,
- voor verplaatsingen over korte afstand binnen de installaties van de gebruiker.

Deze containers maken het mogelijk een werkelijk gewaardeerde dienst „van huis tot huis“ te verwezenlijken, dank zij het gemak waarmee ze zowel op de wagen als op de camion worden geplaatst, om aldus, op de plaats zelf der bestemming de goederen die hen werden toevertrouwd, af te leveren. Nagenoeg elke verpakking wordt uitgespaard; ten hoogste dienen de goederen op een summere wijze verpakt.

Van links naar rechts:

- een container van het type C (2 tot 3 m³ inhoud)
- een container van het type B (1,2 tot 2 m³ inhoud)
- een container van het type A (1,0 tot 1,2 m³ inhoud).

De kleine containers van de N.M.B.S.

Er bestaan verscheidene modellen. Hun kenmerken vindt U in de tabel hiernaast.

Wat het tarief betreft worden de stukgoederen, geladen in een kleine container van de spoorwegen, bevracht op het gewicht van het vervoerde goed alleen (container niet inbegrepen).

Er is wel een minimumbelading per container vereist:

1. in het Belgisch binnenverkeer

- container categorie A (1 tot 1,2 m³) = 200 kg
- container categorie B (1,2 tot 2 m³) = 400 kg
- container categorie C (2 tot 3 m³) = 600 kg

2. in het internationaal verkeer :

- categorieën A, B en C = 200 kg.

Voor het gebruik van de container in België wordt er een gebruiksgeld geheven van 60, 75 of 100 F, naar gelang het gaat om een container behorende tot een der categorieën A, B of C.

De afhaling en de bestelling aan huis van de ledige container zijn, als het pas geeft, in dit gebruiksgeld begrepen.

Containers kunnen naar haast alle landen van Europa verzonden worden. In het internationaal verkeer wordt er een gebruiksgeld geheven dat gans het parcours dekt; het bedrag verschilt echter volgens het land van bestemming (1).

In het internationaal verkeer omvat het gebruiksgeld echter niet de afhaling of de bestelling aan huis van de ledige container.

De eventuele toeslag verschilt van land tot land. (In België wordt 50 F geheven voor één van die verrichtingen).

Containers van particulieren.

De N.M.B.S. kan de containers die toebehoren aan particulieren erkennen indien ze aan de constructienormen, die zij voorschrijft, voldoen.

Hetzelfde vervoerprijsstelsel als dit toegepast voor de spoorwegcontainers geldt voor de door de spoorweg aangenomen containers van particulieren, met dien verstande dat er geen gebruiksgeld in rekening wordt gebracht.

Het vervoer van de ledige containers geschiedt tegen dezelfde prijzen als deze aangerekend voor de verpakkingen die zullen dienen of gediend hebben voor een vervoer met lading (normaal tarief verminderd met 50%).

De afhaling en de bestelling aan huis van de containers.

Ter bestemming worden de containers zeer gemakkelijk behandeld dank zij een toestel waarmee onze bestelcamions zijn uitgerust. Het achterpaneel van deze camions wordt neergeklapt en horizontaal neergelaten tot op de grond waar de container, zonder slag of stoot, wordt neergezet. Deze bewerking geschiedt hydraulisch door middel van de motor van de camion.

(1) Het bedrag van het gebruiksgeld in het internationaal verkeer kan bij onze gewestelijke handelsagent gevraagd worden.



In een kleine container kunnen goederen van „allerlei aard” geborgen worden. Weinig of zelfs geen verpakking wordt daartoe gebruikt. Hij is derhalve uitstekend geschikt voor het vervoer van breekbare producten. Zijn stevige constructie vormt een doeltreffende bescherming.



Bloemen en planten vinden er een veilig onderkomen voor de verre reis.

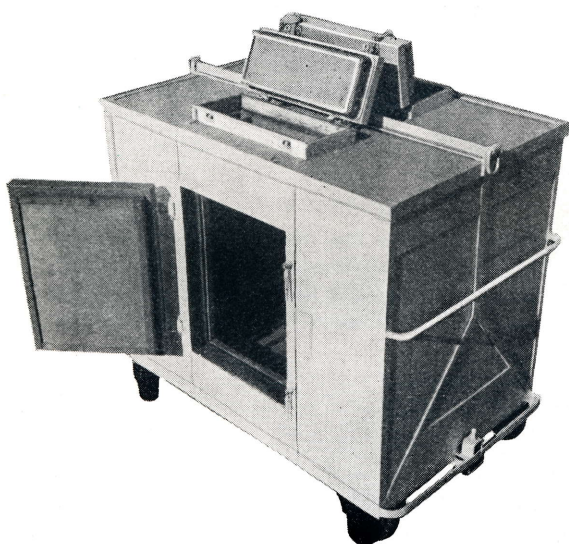
KENMERKEN DER KLEINE CONTAINERS VAN DE N.M.B.S.

Categorieën	A. — 1 m ³ tot 1,200 m ³			B. — van + 1,200 m ³ tot 2 m ³				C. — van + 2 m ³ tot 3 m ³			
	volle	volle	tralie	volle	volle	volle	tralie	volle	latwerk	volle	volle
Wanden	volle	volle	tralie	volle	volle	volle	tralie	volle	latwerk	volle	volle
Te gebruiken voor	alle vervoer	alle vervoer	klein vee	bederfelijke (1)	waren (2)	alle vervoer	klein vee	alle vervoer			
Kenletters	D	D	M	J		F	O	I	L	L	G
Oplichting met kraan mogelijk	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Bruikbare binnenlengte (m)	1,41	1,43	1,28 ⁽³⁾	1,46	1,41	1,65	0,94 ⁽³⁾	2,03	1,89	1,85	2,03
Bruikbare binnenbreedte (m)	0,80	0,83	0,78 ⁽³⁾	0,92	0,87	1,05	1,02 ⁽³⁾	1,05	1,10	1,10	1,05
Bruikbare binnenhoogte (m)	0,89	0,96	0,51 ⁽³⁾	1,05	1,13	1,15	0,51 ⁽³⁾	1,32	1,42	1,39	1,39
Inhoud m ³	1 m ³	1,180	1	1,500	1,400	2	2	2,81	3	2,82	3
Maximum last kg	1.288	1.240	1.225	855	1.050	1.190	1.105	1.060	1.120	1.160	1.150
Eigengewicht kg	212	260	275	645	450	310	395	440	380	340	350
Maximum toegelaten gewicht (last + tarra)	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Aantal vakken	1	1	2	1	1	1	4	1	1	1	1

(1) De koeling gebeurt door middel van ijs.

(2) De koeling gebeurt door middel van droog ijs (openslaand dak).

(3) Afmetingen van elk vlak.

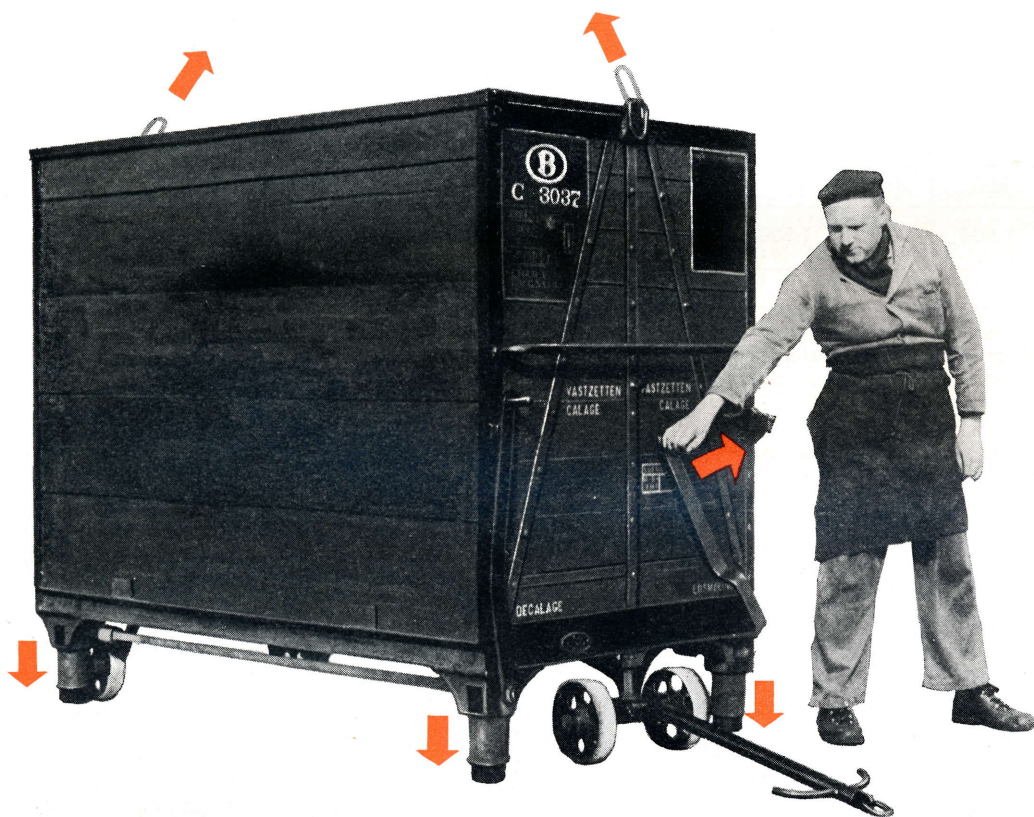


De geïsoleerde container is buitengewoon geschikt voor het vervoer van aan bederf onderhevige waren.



Kleine container met traliewanden geschikt voor het vervoer van klein vee en neerhofdieren.

De spoorweg brengt de container tot op uw werf of in uw installatie.



De wieltjes kunnen tijdens het gebruik met een handel buiten dienst gesteld worden zodat de container „op eigen benen” staat. Men bemerke bovenaan de container één der twee ringen waarmee hij eventueel met een hijstoestel kan opgetild worden.

Het laden en lossen van de kleine containers in of uit onze vrachtauto's stelt geen problemen.

Bewogen door een hydraulische inrichting, zet het achterpaneel van deze vrachtauto's de containers op de grond of neemt ze er op.



*Een nieuwe gamma
van
kleine containers
voor stukgoed*



DE
COLLICO
KISTEN

Waarom een nieuw tuig?

De collico-kist is een nieuwe en volgens de moderne opvattingen verlichte uitgave van een oude kennis. Het is inderdaad een verbeterde versie van de container waarover we in ditzelfde nummer op een andere plaats spreken.

Het dient inderdaad erkend dat het gebruik van de containers, niettegenstaande al het gemak dat zij bieden, toch moeilijkheden kan verwekken, inzonderheid wegens hun tarra die toch nog steeds ten minste 200 kg bedraagt. Van de andere kant zijn de zendingen niet steeds zo omvangrijk dat zij het gebruik van een tuig van ten minste 1 m³ verantwoorden.

De voordelen.

De COLLICO verhelpt de bezwaren van de container en behoudt er toch de voordelen van.

Aan de hand van de kenmerken kan men er over oordelen:

- van aluminium, is zij dus uiterst licht;
- er bestaan thans 5 typen: het kleinste heeft een tarra van 10 kg en een vermogen van 53 dm³; ledig, weegt het grootste type 28,5 kg en kan 450 dm³ inhouden;





Type van collico	Binnenmaten (mm)	Gewicht v. d. ledige collico (tarra)	Huurprijs (per maand)	Te bevrachten gewicht-minimum
CA 35	610 × 290 × 300	10 kg	100 F	20 kg
CA 46	820 × 380 × 400	14 kg	125 F	30 kg
CA 47	750 × 460 × 375	13 kg	125 F	30 kg
CA 52	1050 × 500 × 500	22,5 kg	200 F	60 kg
CA 63	1250 × 600 × 600	28,5 kg	260 F	110 kg

- de COLLICO is opvouwbaar en omvat toch geen losse onderdelen;
- men kan ze in een ommezen monteren of weer opvouwen;
- men kan ze gemakkelijk verzegelen;
- er staan stevige handgrepen aan en zelfs vrouwelijk personeel kan ze dus zonder moeite verplaatsen;
- elk tuig is gemerkt met een nummer dat nooit wordt herhaald zodat het steeds gemakkelijk kan geïdentificeerd worden;
- met de collico wordt een aanzienlijk deel van de verpakkingskosten en van het

risico voor beschadiging uitgeschakeld.

Opedane ervaring...

De collico-kisten zijn bij het gebruik in Duitsland, Zwitserland en in Nederland zeer degelijk gebleken. Tal van firma's hebben de distributie van hun produkten ingericht met COLLICO'S die tussen de fabriek en de klant heen en weer gezonden worden. De tariefvoordelen welke de spoorwegbesturen toestaan bij het beladen of ledig vervoer van de collico's, hebben die firma's op die weg natuurlijk

aangemoedigd. De spoorwegen erkennen inderdaad dat zij er voordeel bij hebben het gebruik van collico's te bevorderen.

In bedrijf nemen in België.

Sedert 1.1.1965 beschikt de filiale van de N.M.B.S., de N.V. Edm. DEPAIRE over collico-kisten die zij te huur biedt. De maandhuurbedragen zijn in de tabel hiernaast vermeld.

En de vervoerprijs?

De N.M.B.S. heeft het nieuwe „Tarief voor zendingen in collico-kisten“ ingevoerd dat voorkomt in bundel V van de Officiële Verzameling der Goederentarieven.

Het geldt in **binnenverkeer** zo voor expres- als voor ijsgoed.

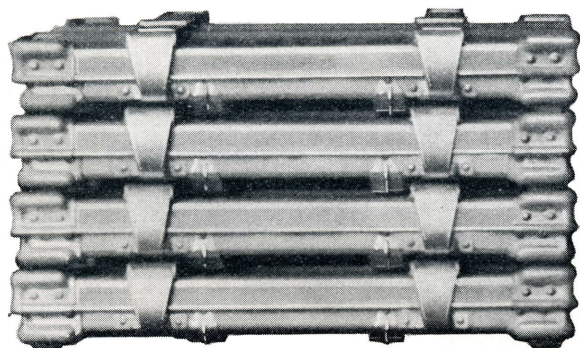
De voornaamste kenmerken zijn de volgende:

- de zendingen worden bevracht tegen de normale prijzen op grond van hun **nettogewicht**;
- per type van collico wordt rekening gehouden met een gewichtminimum gaande van 20 tot 110 kg. Die minima hebben evenwel geen weerslag op de vervoerprijs in zover de collico op redelijke wijze wordt gebruikt;
- de zendingen in collico's zijn **vrijgesteld** van de gewichtsverhogingen voor sperrige goederen;
- de ledige, opgevouwen collico's die gediend hebben voor een beladen vervoer per spoor, worden **kosteloos** naar de afzender teruggezonden.

Vooruitzichten.

Momenteel geldt het „collico“-tarief slechts voor de zendingen in binnenverkeer.

Tot nader bericht blijven de zendingen in internationaal verkeer bevracht op het totaal gewicht (de tarra van de collico's inbegrepen) en, de ledig teruggezonden, opgevouwen tuigen worden op hun werkelijk gewicht bevracht. Het is evenwel te voorzien dat de spoorwegbesturen niet zullen talmen om overeen te komen ten einde eenvormige gebruiks- en bevrachtingsvoorwaarden voor de collico's in internationaal verkeer vast te stellen.



5 nieuwe TEE's

Achttien Trans-Europ-Expresstreinen verbinden reeds sedert verscheidene jaren en tegen zeer hoge snelheid, 90 steden van Europa. Het ver doorgedreven comfort van deze luxe-motortreinen verrast nog dagelijks duizenden TEE-reizigers.

En toch heeft er ook in deze aan de spits staande sector van het reizigersverkeer, een voortschrijdende evolutie plaats.

Zo hadden wij het genoeg, tijdens het voorbije jaar, nog gerieflijker elektrische TEE's in gebruik te nemen op de lijn Amsterdam-Brussel-Parijs.

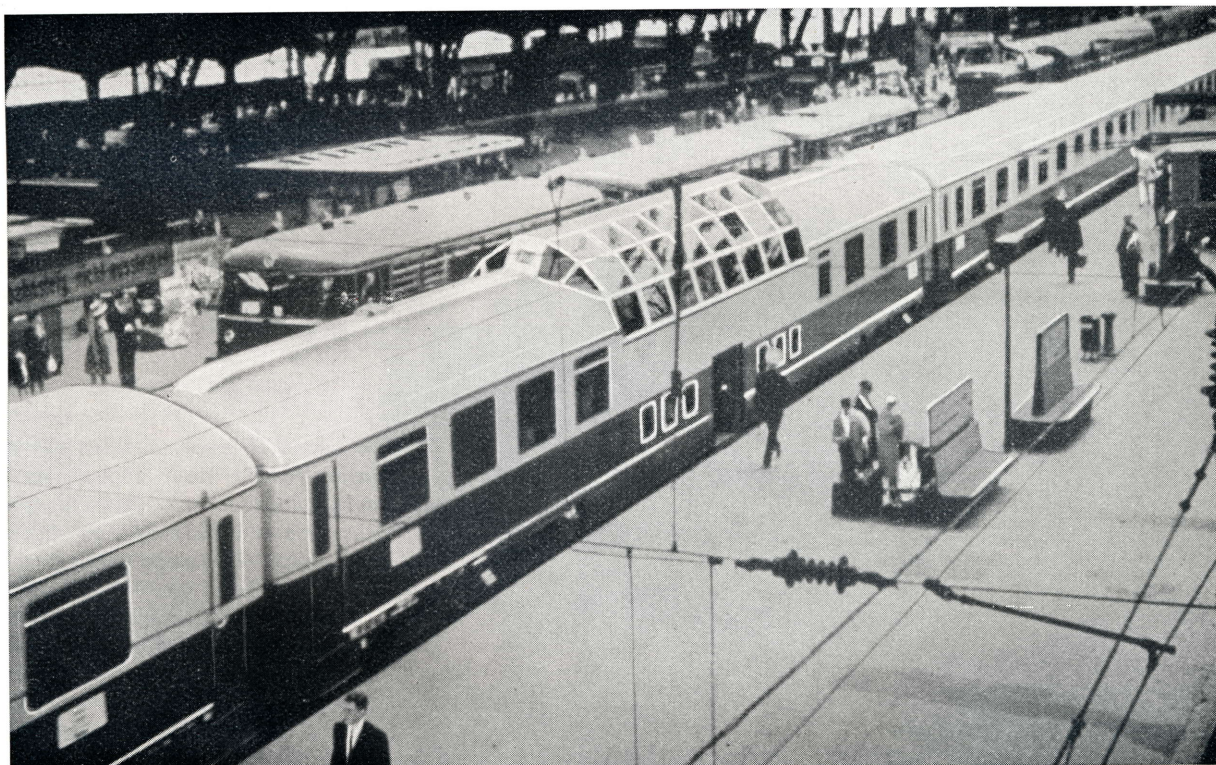
De Trans-Europ-Express komt nu terug in het nieuws. Vanaf 30 mei aanstaande wordt de „TEE“-organisatie verder uitgebreid met volgende vijf Trans-Europ-Expresstreinen: de „Diamant“ (Antwerpen-Dortmund), de „Rheinfeil“ (Dortmund-Munchen), de „Blauer Enzian“ (Hamburg-Munchen), de „Mistral“ (Paris-Nice) en de „Rheingold“ die voortaan de verbinding Amsterdam-Bazel-Bern-Lausanne-Genève zal verzekereren.

Verder krijgt ook de TEE „Gottardo“, een langere reisweg. Het Zwitserse eindstation wordt Bazel en het volledige parcours Milaan-Zurich-Bazel.

Van 30 mei aanstaande luidt de nieuwe slogan:

„De TEE's verbinden 95 steden van Europa“.

De „Rheingold“ in het station Köln Hbf.





de station- „parkings”

Parkeerplaatsen zoals hieronder afgebeeld, werden in zowat 200 stations van de N.M.B.S. ingericht.

Ze zijn uitsluitend bestemd voor de spoorwegcliëntele, zowel abonneuten als gewone reizigers.

De parkeertaks bedraagt 15 F per dag (30 F in enkele grote stations) voor een personenwagen. De houders van een netabonnement kunnen zich **een algemeen parkeerabonnement** (geldig in alle parkeerplaatsen) aanschaffen tegen de prijs van 200 F per maand; de andere abonneuten kunnen **een gewoon parkeerabonnement** (geldig voor een bepaald station) bekomen tegen de prijs van 150 F per maand (180 F voor enkele grote stations en 300 F per maand voor de overdekte parkeerplaats te Brussel-Noord.)

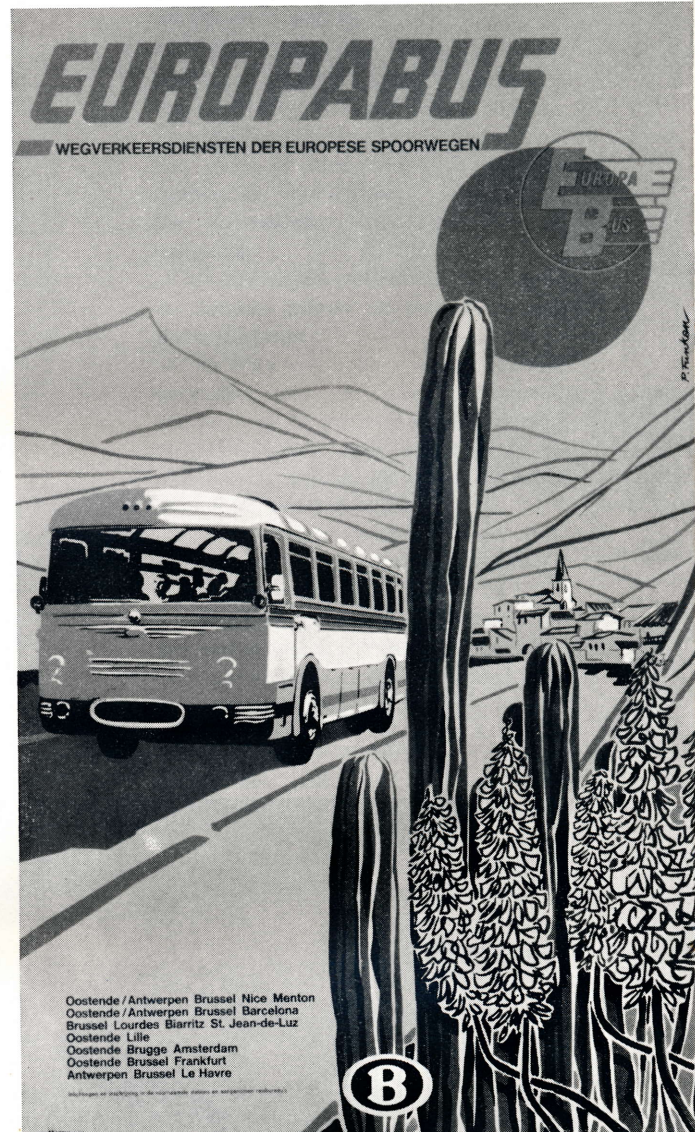
De formaliteiten voor het parkeren zijn tot een minimum herleid. Reizigers die per dag parkeren laten hun wagen achter in de parkeerplaats en betalen de taks als ze hun wagen terugnemen. De verschuldigde som kan ook per postrekening overgeschreven worden.

Voor de houders van een parkeerabonnement volstaat het dit abonnement eenvoudigweg achter de voorruit van hun wagen te plaatsen.

Parkeerplaats te Brussel-Leopoldswijk.



Doorheen



De Unie voor Wegverkeersdiensten van de Europese Spoorwegen (URF) heeft zopas haar exploitatieprogramma Europabus voor 1965 uitgegeven. Dat programma omvat een rijke en uitgebreide keuze van reizen waarbij heel Europa per autocar kan bereisd worden.

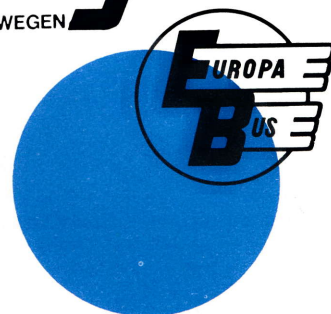
Weet U inderdaad dat U voor 1965 kunt kiezen uit 81 geregelde lijndiensten, 55 rondritten tegen vaste prijs en 19 uitstappen, wat meer dan 80 000 km is doorheen de schilderachtigste gewesten van Europa.

Europabus is meer dan een gewoon vervoermiddel

Europa met

EUROPABUS

WEGVERKEERSDIENSTEN DER EUROPESE SPOORWEGEN



of een toeristische aanvulling van het spoor: het is een reisformule die de kieskeurigsten kan bevredigen.

Niet alleen is voor alle reizen **het vertrek gewaarborgd**, doch Europabus biedt ook een organisatie met een vijftienjarige ervaring, een stipte dienstregeling, een onbetwist comfort (hotels van eerste rang, hostess in elke autocar, ervaren gidsen...) en inzonderheid biedt Europabus voor eenieder volledige vrijheid om een eigen reisweg uit te stippelen en oponthoud te kiezen waar men dat wenst. Bij vertrek uit België hebt U bij voorbeeld de keuze tussen de volgende regelmatige lijnen voor groot toerisme: Oostende/Antwerpen - Brussel - Nice - Menton (in 2 dagen of in 2 1/2 dagen), Oostende/Antwerpen - Brussel - Barcelona (in 3 dagen), Brussel - Lourdes - Biarritz/St-Jean de Luz (in 3 dagen).

Van langsom meer kan men met Europabus uitstappen doen tot in de uithoekjes van Europa, en daarbij de mooie plekje bezoeken die op uw reisweg liggen.

Aldus kunt U over de lijn „Oostende - Frankfurt“ naar Wenen toe (over München en Salzburg) en, vandaar uit, 7 dagen lang Oostenrijk bereizen met de onvergetelijke rondrit „Rood - Wit - Rood“.

Een andere mogelijkheid, willekeurig uit zoveel andere gekozen: de lijn „Oostende-Brussel-Menton“ benutten en dan uw reis voortzetten tot Athene, over Genua, Florentië, Rome, Napels, Brindisi, Patras en Eleusis. Wat een schoonheid is er niet te ontdekken en te beleven tijdens een dergelijke omreis! Wat een herinneringen aan het verleden bij het zien van de talloze overblijfselen van de Romeinse, Etruskische en Griekse beschaving die langsheen uw reisweg gezaaid liggen!

Dergelijke reisformules kunt U zelf uitzoeken en naar believen afwisselen, van de Noordkaap tot Marokko, van Schotland tot Sicilië, van Neder-Saksen tot Andalouisië... zo uitgebreid en gevarieerd zijn de lijnen, rondritten en uitstappen welke Europabus biedt.

Natuurlijk kan uw tijd beperkt zijn en U niet toelaten die grote reiswegen te benutten. Doch daarom weze het niet gelaten: rij met de trein rechtstreeks naar het vertrekpunt van één der 55 Europa-

busrondritten of -uitstappen in het buitenland.

Over enkele dagen ingericht, komt U met die rondritten ondermeer doorheen het grandiose decor van Zwitserland (7 dagen), of doorheen de antieke en gastvrije Peloponesos (5 dagen) of op de wilde plateaus van de „Causses“ en in de indrukwekkende „Gorges du Tarn“ (6 dagen); met die rondritten kunt U ook op ontdekkingstocht in het Land van Wales (7 dagen), het romantische Corsica (7 dagen), het mystieke Andalouisië (9 dagen), het betoverende Marokko (5 dagen), of vlak bij ons land, het bezige Holland (3 dagen) enz.

Indien U over al de Europabusdiensten meer inlichtingen of documentatie wenst, wendt U dan zonder aarzelen tot de inlichtingskantoren van onze grote stations, ofwel tot de aangenomen reisbureaus.



Dit is iets voor uw sociale dienst...

want nu reeds spreekt men van reizen in de lente en in de zomer...

In de eerste plaats herinneren wij aan een goed nieuwsje...! De retourbiljetten (die een vermindering van 10% omvatten) zijn thans gedurende 5 kalenderdagen geldig.

Van Paaszaterdag af worden opnieuw 's zaterdags en 's zondags in april, mei en juni, en alle dagen in juli en augustus uitstappen „Een mooie dag te ...“ ingericht. Die formule van individuele en gezinsreizen tegen verminderde prijs — waarvoor de biljetten de gekozen dag van de reis zelf te bekomen zijn aan de loketten van de voornaamste stations (daags te voren in de andere stations) — kent opvallend succes.

Diezelfde faciliteiten zullen verleend worden voor de *Gentse Floralien* waarvoor biljetten tegen verminderde prijs samen met ingangsticketten met 50% vermindering zullen afgeleverd worden.

Toegangsprijs (van 7 tot 18 u.): zondag 25 april: 75 F, maandag 26 en dinsdag 27 april: 50 F, woensdag 28 en donderdag 29 april: 40 F, vrijdag 30 april en zaterdag 1 mei: 30 F. Op die prijzen is de toegestane vermindering afgehouden.

Wijzen we ook nog op de keuze van F.T.S.-reizen (France-Transport-Service) naar *Parijs, Versailles, Fontainebleau-Chartres, de kastelen van de Loire,*

Lourdes, de Côte d'Azur, welke heel het jaar door worden ingericht.

En vergeten wij ook niet de traditionele reizen naar *Londen en Windsor:* op zaterdagen 26 juni, 3, 10 en 17 juli Vertrek vrijdagavond, mogelijkheid van verblijf aan de kust 's zondags; een reis van 3 dagen in het *Harzgebirge,* ter gelegenheid van de Pinksterfeesten, 5 *dagen naar Berlijn en Goslar,* van 2 tot 7 juli *een week-end in de Moezel- en de Rijnvalleien,* op 10 en 11, 24 en 25 juli, 7 en 8, 21 en 22 augustus, 11 en 12 september.

De *geregelde autocarritten* worden in juli en augustus ingericht.

Inzake algemene verkeersfaciliteiten bieden de Belgische spoorwegen aan de toeristen van de sociale klassen:

a. de abonnementen voor 5, 10 of 15 dagen, geldig op het gehele net en waarmee men om het even welke trein in om het even welk station tijdens de duur van geldigheid kan nemen:

Zij kosten:

	5 dagen	10 dagen	15 dagen
in 2e klasse	400 F	600 F	800 F
in 1e klasse	600 F	900 F	1200 F

b. de kaarten voor vermindering 50%

1. *De kaart voor gewone vermindering* waarmee men een maand lang biljetten tegen de helft van de prijs kan kopen.

Zij kost 200 F voor 2e klasse en 300 F voor 1e klasse.

2. *De kaart voor gezinsvermindering* geldig voor ten minste 3 titularissen per gezin en die kan bekomen worden tegen de prijs van:

100 F voor 2e klasse,

150 F voor 1e klasse.

Met die laatste kaart kan men eveneens een maand lang biljetten kopen tegen de helft van de prijs. Zij is evenwel slechts te verkrijgen tijdens de periode van 1 mei tot 30 september en tijdens het Paas- en Kerstverlof.

Voor omstandige voorwaarden wende men zich tot de inlichtingskantoren van de stations.



Beschikbare industrie- gronden en gebouwen

Industriegronden en gebouwen zijn beschikbaar in de hierna vermelde stations :

a. GRONDEN

KONTICH DORP	4.000 m ²
MORTSEL	25.000 m ²
LIER	2.800 m ²
WEELDE	120.000 m ²
MUIZEN	17.500 m ²
VORST-ZUID	15.000 m ²
OTTIGNIES	110.000 m ²
HAREN	50.000 m ²
ERQUELINNES	20.000 m ²
MARIEMBOURG	6.000 m ²
NISMES	8.700 m ²
TAMINES	50.000 m ²
MARCHIENNE-DOCHERIE	20.000 m ²
DENDERLEEUV	7.000 m ²
GENT ST. PIETERS	16.000 m ²
IEPER	15.000 m ²
KORTEMARK	20.000 m ²
MERELBEKE-VORM.	7.000 m ²
NIEUWPOORT	100.000 m ²
OOSTENDE	120.000 m ²
ST. ANDRIES (BRUGGE)	7.500 m ²
ZEEBRUGGE	40.000 m ²
BERINGEN	59.000 m ²
DIEST	24.600 m ²
WATERSCHEL	140.000 m ²
POULSEUR	4.200 m ²
RIVAGE	7.000 m ²
TOURNAI	4.200 m ²
ST. GHISLAIN	13.000 m ²
WARNANT	15.000 m ²
GEMBLOUX	12.000 m ²
ARLON	12.000 m ²
VIRTON ST. MARD	40.000 m ²
LATOUR	200.000 m ²

b. GEBOUWEN

OTTIGNIES	Voormalige remise
NIMES	Oud BR
NEUVILLES	Oud BR
AISEAU	Stationsmagazijn
TAMINES	Gebouw 350 m ²
BRUGGE	Ateliergedeelte
ANS	Voormalig wagenatelier
PEPINSTER	Voormalige remise
BRAINE-LE-COMTE	Voormalige remise

Al deze gronden en gebouwen zijn met het spoor verbonden of kunnen tegen een kleine uitgave aangesloten worden.

Wij verzoeken de belangstellenden zich te wenden tot de N.M.B.S., Directie van de Baan, afdeling 32.I, sectie 10, Leuvenseweg 17 te Brussel 1 (tel. 13.18.70 - toestel 3381) waar de adressen kunnen bekomen worden van onze gewestelijke diensten die alle inlichtingen en voorwaarden kunnen geven.

Nacht-Ferry Brussel-Londen



Hoewel er veel wordt over geschreven, is de tunnel onder het kanaal nog ver van een werkelijkheid.

In afwachting kunt U nochtans nu reeds per trein naar London en dan nogwel tijdens uw slaap.

Inderdaad de Nacht-ferry Brussel-Londen verzekert dagelijks de verbinding per rechtstreekse slaapwagen onder volgende dienstregeling :

V. 21.30	↓	Brussel Zuid	↑	9.07 A.
A. 1.09		Dunkerque V.		6.05 V.
A. 6.05		Dover		0.30 V.
A. 9.10	↓	London V.		22.00 V.

U gaat 's avonds te Brussel onder de wol en de volgend morgen ontwaakt U fris als een hoentje aan de overzijde van het kanaal.

Vooraleer U, zonder overstappen, in London Victoria aankomt hebt U nog net de tijd om in de trein te ontbijten.

Slapend reizen is efficiënt reizen.

trans/europ/express



naar het centrum
van 95 steden
in europa

Fontana