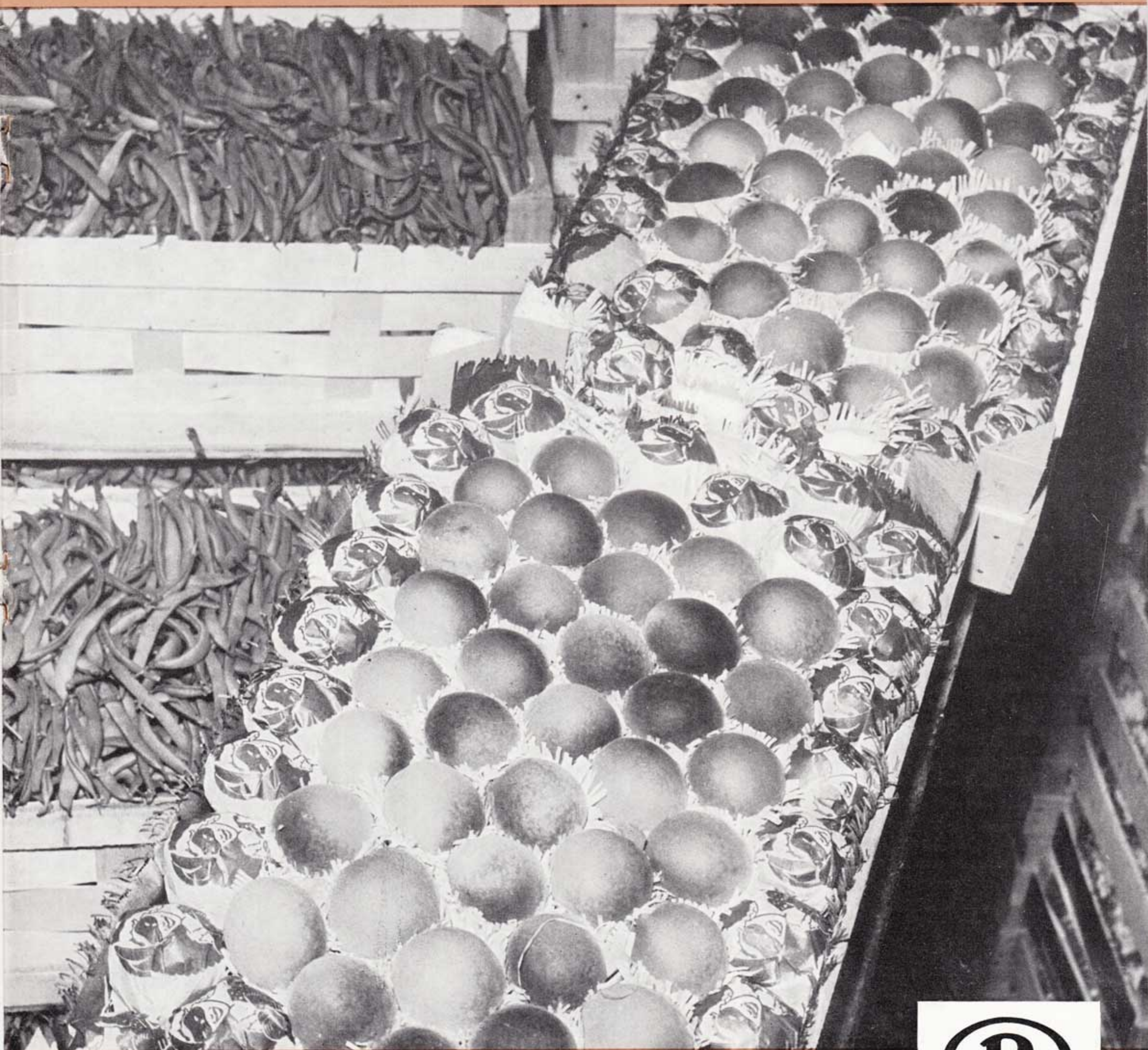


SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

NUMMER 4 / NOVEMBER 1966



INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRAALSTATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3653





NUMMER 4 — NOVEMBER 1966

*Omslagfoto :**Sappige perziken uit de Eyrieux en prachtige groenten uit het Rhônedal (lees pag. 6)*

INHOUD

	Pag.
De onderbouwinvesteringen in het vervoer	3
Dank zij de spoorweg	6
N.M.B.S.-colli om U te dienen	10
Vertolling van de uitvoerzendingen naar Frankrijk	12
N.M.B.S.-colli : ingebruikstelling van de omslag „Verzendingsnota“	14
Het Netabonnement	15
Onze zomercampagne van de hoffelijkheid	15
Winter-weekeinden te Londen	16
Brussel - Keulen in 2u.20	16
Indien de Azurenkust U deze winter lokt...	17
Slapend naar de wintersport...	18
Twee dagen Amsterdam	19
Mutaties in onze handelsagent-schappen	19
Oorlogsheld testpiloot Drury Wood jr.	19
Transcontainer	20

Foto's :

Putman Fr. - Brussel

F.S. (Italiaanse spoorwegen)

Coolens (Ministerie Openbare Werken - Brussel)

P. Vissers - Antwerpen

R.E.N.F.E. (Spaanse spoorwegen)

La Vie du Rail - Paris

Demeuse P. - Brussel

Tack - Aartselaar

Lay-out : L. Tack

Druk. : Omega n.v. - Antwerpen.

ERRATUM

Wij verzoeken onze geachte lezers de volgende correcties in ons nr 3 (juli 1966) te willen aanbrenge.

Zie pagina 13. Nieuwigheden van de dienstregelingen geldig van 22-5-66. 6de, 8ste en 10de regel.

Er staat : a.of stukgoed

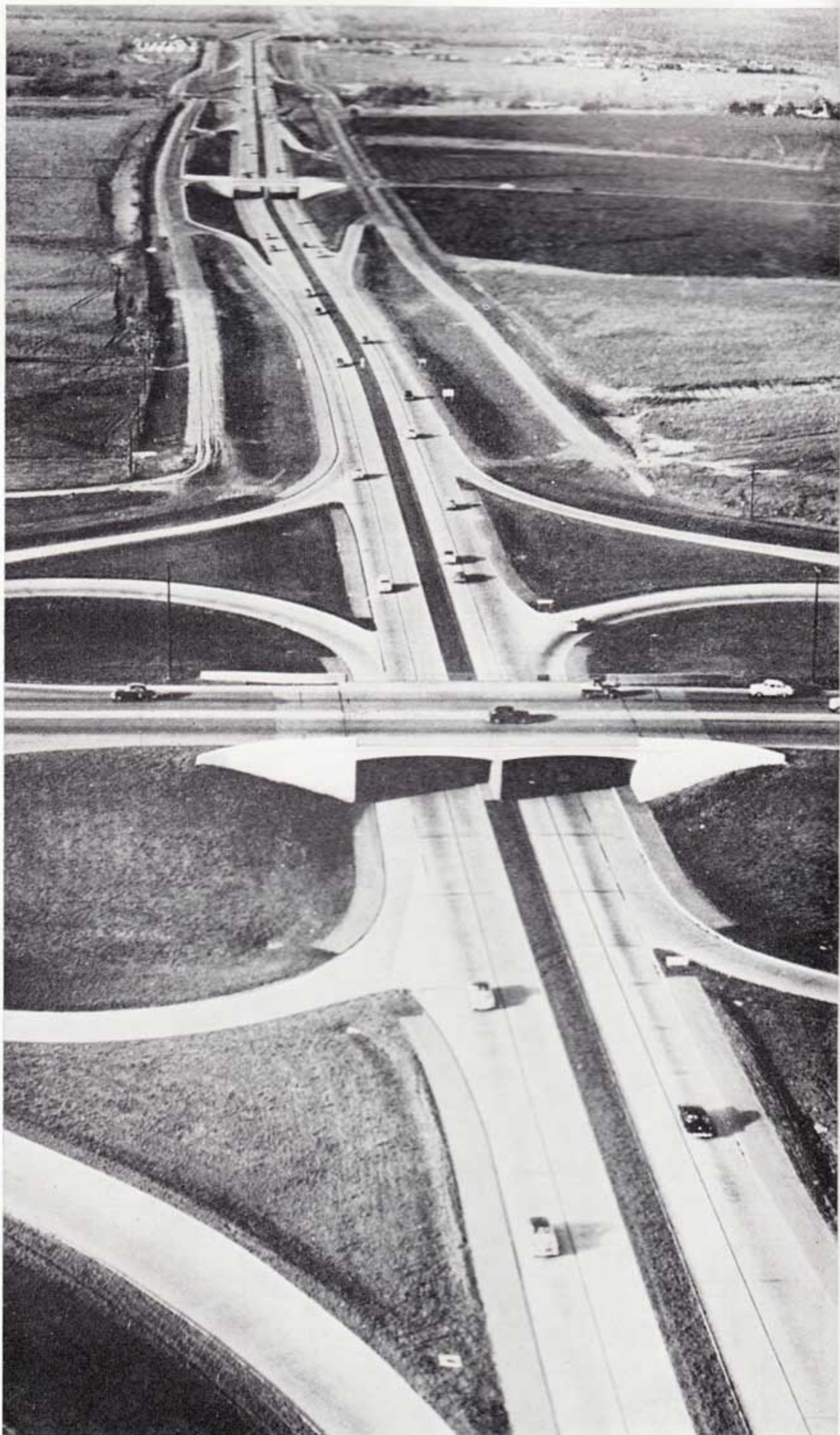
b.of stukgoed

c.of stukgoed

Dit moet zijn : a.of vrachtgoed

b.of vrachtgoed

c.of vrachtgoed



BOUWINVESTERINGEN IN HET VERVOER :

Het standpunt van de Spoorwegen

West-Europa bestemt een vijfde van zijn investeringen voor het vervoer. In 1962 hebben de zes Landen van de Europese Economische Gemeenschap 10 miljard dollar uitgegeven voor het oppervlakteverkeer alleen: weg, waterweg en spoorweg.

Het is dus gewettigd zich af te vragen of die enorme sommen, oordeelkundig gebruikt worden. De vervoeronderbouw-uitrustingen hebben een lange levensduur en bepalen aldus de economische bedrijvigheid op lange termijn. Het is dus volstrekt noodzakelijk elke verspilling op dat gebied te voorkomen en een beleid vast te leggen dat strookt met het algemeen belang.

De Spoorwegen achten het ogenblik gekomen om eens te meer hun standpunt t.o.v. het probleem te bepalen en hebben onlangs een brochure uitgegeven over de politiek van de investeringen in de onderbouw van het vervoer. Drie essentiële problemen worden daarin achtereenvolgens onderzocht: de keuze van de investeringen, de mogelijkheden van de financiering ervan en de aanrekening van de infrastructuurkosten aan de gebruikers.

Een goede keuze van de investeringen is voor de infrastructuur van het vervoer bijzonder moeilijk. Zulks houdt inzonderheid verband met het heterogeen beheer op het gebied van het vervoer.

Het is inderdaad algemene regel dat zo de spoorwegonderneming haar investeringen financiert volgens haar eigen ontvangsten of met haar eigen leningen zoals een industrieel, de Openbare Machten daarentegen die van de weg en van de bevaarbare waterweg op zich nemen zonder rechtstreekse deelneming van de gebruikers. De belastingen die door de weggebruikers worden betaald komen in de kassen van de Staat naar verhouding van het verkeer, maar zij worden niet bestemd voor de begroting van de wegen en er bestaat geen rechtstreekse band tussen het bedrag ervan en de omvang van de ondernomen werken. Wat de

waterweg betreft, waarvan de gebruikers zeer beperkte belastingen betalen die nauwelijks de gewone exploitatie-uitgaven dekken, mag men zeggen dat de Openbare Machten zonder tegenwaarde de desbetreffende investeringen dragen. Niettemin wordt er een sterke druk uitgeoefend opdat er, met verbeurd kapitaal, grote kanaliseringontwerpen zouden uitgevoerd worden die uiterst duur zijn en die vaak leiden tot een echte verspilling van de openbare geldmiddelen.

Doordat er stelsels bestaan die zo uiteenlopend zijn, worden de verantwoordelijke overheidslichamen er toe aangezet op verschillende wijze kredieten te verlenen aan de drie vervoersoorten. Die toekenning wordt door verschillende Overheden fragmentarisch en zonder coördinatie onderzocht, hetgeen leidt tot overbodige verwezenlijkingen en andere economische vergissingen.

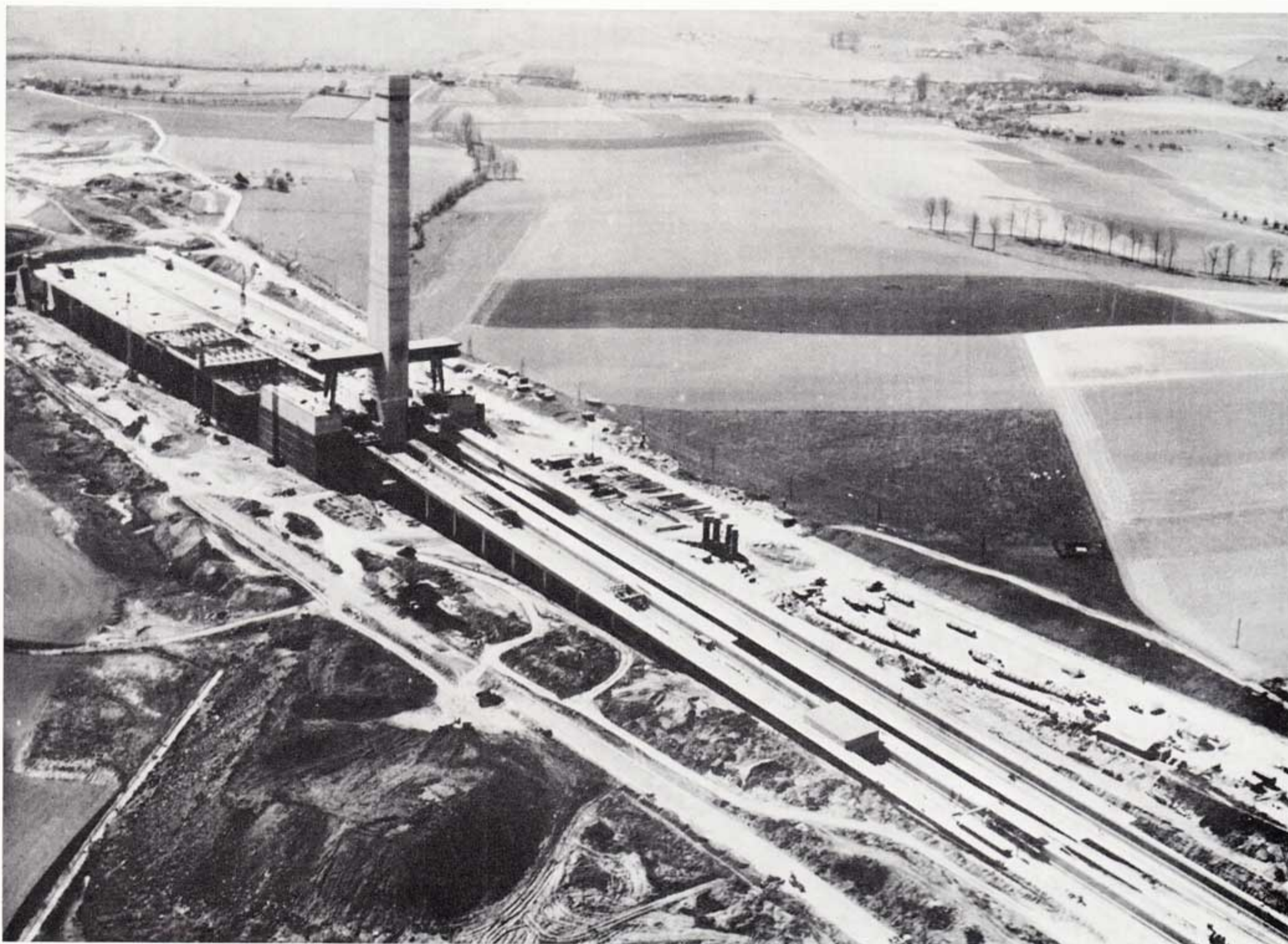
De harmonieuze ontwikkeling van de onderbouw van het vervoer die de toekomst van de betrokken diverse technieken bepaalt, zou volgens een in gemeen overleg ontworpen plan moeten vastgelegd worden. Zulks zou de Regeringsautoriteiten de verplichting opleggen een bepaald globaal programma op te maken volgens eenvormige ontledingmethoden en nauwkeurige maatstaven, zonder dat er enige druk van buiten uit zou kunnen uitgeoefend worden. Die methoden en maatstaven zouden feitelijk niet merkbaar mogen verschillen van deze die door om het even welke industriële of commerciële onderneming worden toegepast om de rentabiliteit van een ontwerp te beoordelen. Het specifiek karakter van de beschouwde investeringen kan evenwel de noodzakelijkheid met zich brengen, al naar het geval, een economische balans op te maken die hetzij de vorm heeft van een „interne balans”, zoals in het geval van de ondernemingen, hetzij van een „balans waarbij ook de gebruikers zijn betrokken”, hetzij ten slotte van een „sociale balans” waarin er rekening is gehouden met al de voor- en nadelen die

uit elke nieuwe investering voor de gemeenschap kunnen ontstaan.

Indien de middelen voor het bestuderen van de economische rentabiliteit zijn genomen, blijft de beoordelingsmarge evenwel nog vrij ruim. Hoe moet er ten slotte gekozen worden? Elke elementaire ontvangst moet worden verworpen, want het probleem mag geenszins worden beperkt tot de simplistische toepassing van een enkele maatstaf — conventionele rentabiliteitsdrempel, verkeerspeil, enz... — van waaraf elke investering automatisch zou moeten verwezenlijkt worden. Evenzo moet men zich hoeden voor een bepaald lyrisme der grootscheepse uitvoeringen dat soms particuliere belangen verdoezelt en vaak leidt tot een verspilling van de openbare geldmiddelen. Feitelijk bestaat er voor de Openbare Machten geen andere oplossing dan de eindkeuze over te laten aan één en dezelfde autoriteit. Deze zal grondige studiën maken over de economische rentabiliteit van de ontwerpen. Kortom, men zal moeten komen tot een echte coördinatie van de investeringen.

* * *

De flagrante ongelijkheid in de manier waarop de financieringsproblemen voor de verschillende vervoerwijzen worden behandeld, strookt natuurlijk niet met de gelijkheid van behandeling of anders gezegd, met de gelijkstelling van de concurrentievoorwaarden die het voornaamste oogmerk moet zijn van elk vervoerbeleid. Laten wij er aan toevoegen dat de onderbouwinguitgaven die niet worden gedekt door de gebruikers, onvermijdelijk moeten gedekt worden door de Openbare Machten, d.w.z. dat ze tenslotte betaald worden door de belastingplichtigen zelf en dat het dan voor de gemeenschap een des te zwaardere last is naarmate de verdeling van het verkeer afwijkt van het optimum en de globale prijs van het vervoer hoger is. Op het stuk van financiering van de vervoerinvesteringen, voorziet de economische wetenschap stellig in geen mirakeloplossingen evenmin als in een methode die elke andere uitsluit. Toch biedt de



Hellend vlak te Ronquières

theorie tenminste de mogelijkheid de lasten te ramen en ze billijk te verdelen. Wegens de oogmerken die worden nastreefd en in het bijzonder wegens het doel de verspilling van de openbare geldmiddelen te voorkomen, is de keuze verantwoord van het zeer klassieke „begrotingsevenwicht-systeem”, dat juist wordt toegepast door de ondernemingen met industrieel of commercieel karakter en waaraan alleen het minimum van afwijkingen mag worden aangebracht. De doelmatigheid van het begrotingsevenwicht onderstelt dat vooraf de normalisatie van de rekeningen van de vervoerondernemingen wordt doorgevoerd waardoor er verhinderd wordt dat de rekeningen zouden vervalst worden met externe elementen die niets te zien hebben met de normale bedrijvigheid van die ondernemingen: algemeen belang, sociaal beleid, inrichting van het grondgebied, militaire behoeften, enz... Aldus opgevat is het begrotingsevenwicht zoals in de andere sectoren van de economie een doelmatige indijking tegen verspilling doordat er een rechtstreekse financiële sanctie gesteld wordt tegenover elke verkeerde beslissing

inzake investering. Daarmede worden de gebruikers geremd in hun verlangens daar men hen laat merken dat zij er de prijs zullen moeten voor betalen en men hun drang intoomt pressiegroepen te vormen om de beslissing van de verantwoordelijke overheidslichamen af te dwingen. Dat stelsel wordt overigens aanbevolen door de Commissie van de Europese Economische Gemeenschap die heeft voorgesteld door de gebruikers van de onderbouw van het vervoer per spoor, over de weg en de bevaarbare waterweg, de kosten te laten dragen die hun voor die onderbouw kunnen ten laste gelegd worden.

* * *

Aldus worden we natuurlijk gesteld tegenover het probleem de onderbouwkosten ten laste te leggen van de gebruikers, hetgeen thans moeilijk kan doorgevoerd worden, vermits sommige uitgaven zoals die van de weg en de waterweg b.v. over verschillende begrotingen van de Staten en de gemeenschappen verdeeld worden. Het lijkt nu wel ondenkbaar dat men het bedrag van de sommen die de burgers

besteden aan de onderbouw van hun vervoermiddelen zou blijven negeren. Het is dus eerst en vooral voor elke Staat noodzakelijk volledige en uitvoerige Vervoer-rekeningen van de Natie bij te houden zodat men precies kan bepalen wat de Openbare Machten en bijgevolg al de belastingsplichtigen samen in die sector van de economie hebben uitgegeven.

Als eenmaal de werkelijke uitgaven bekend zijn, zal nog de omvang moeten vastgesteld worden die jaarlijks moet verdeeld worden voor elk onderbouwnet, ja zelfs voor elke verkeersweg, daar men met de boeking het aandeel van elke gebruiker derwijze moet bepalen dat hun som de vastgestelde jaarlijkse lasten dekt. Tal van specialisten hebben dat probleem onderzocht en hebben methoden uitgewerkt waarmede die verdeling vrij juist kan worden berekend. Volgens die berekeningen zou men elke gebruiker een aandeel laten betalen dat billijk overeenstemt met het gebruik dat hij van de weg maakt en met zijn verantwoordelijkheid in de investering.

Of men nu voor de berekeningsmethode die van de boekhoudingskosten of die

van de werkelijke uitgaven gebruikt, toch blijft de aanschrijving van de lasten een delicate verrichting, vooral wat betreft de weg, wegens het onderscheid dat onder de verschillende categorieën van voertuigen moet gemaakt worden. Volgens de recente studiën waartoe onlangs in de Verenigde Staten werd overgegaan in het raam van de proefnemingen van de American Association of State Highway Officials (AASHO) heeft men evenwel wetenschappelijk kunnen vaststellen dat inzake slijtage van de wegen de verantwoordelijkheid van de vrachtauto's niet in verhouding stond tot die van de kleine auto's en dat het zeer ontoereikende aandeel van het zware vrachtverkeer in de uitgaven voor de aanleg en het onderhoud van het wegennet onvermijdelijk met zich bracht dat er onrechtstreeks voor werd bijgedragen door de eigenaars van toerismevoertuigen. Zo is de President van de Verenigde Staten er overigens toe

gekomen op 17 mei 1965 aan het Congres een wijziging voor te stellen in de verdeling van de belastingen voor de gebruikers van de vervoerinfrastructuur, ten einde de te lage belastingen die thans op de zware vrachtauto's wordt toegepast, te verhelpen.

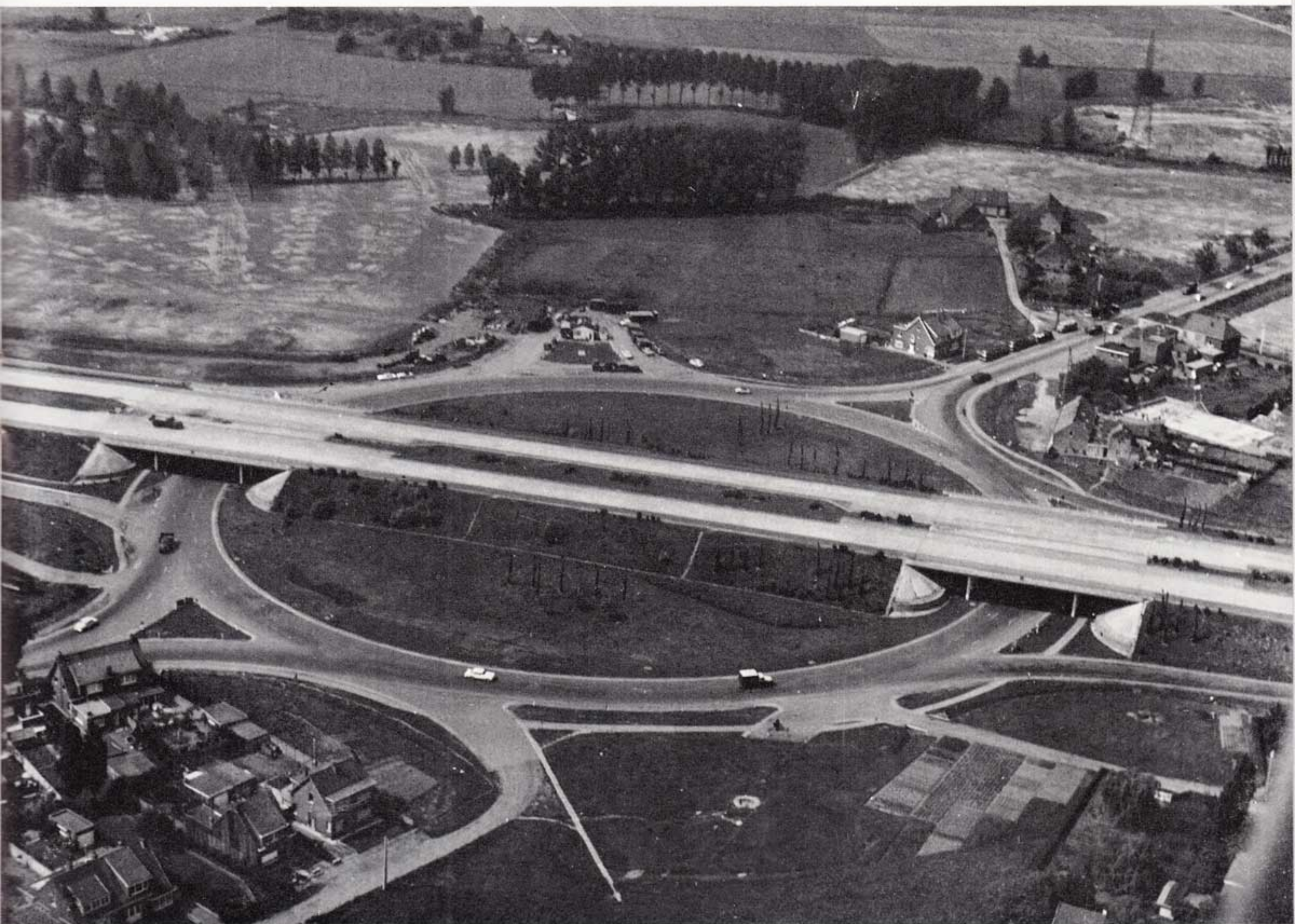
De President heeft eraan toegevoegd dat hij zijn goedkeuring niet zou hechten aan een verhoging van de gewichts- en afmetingsgrenzen van de wegvoertuigen (er werd in 1964 aan het Congres voorgesteld het grensgewicht per as van 8,1 tot 9 ton te verhogen). Er dient op gewezen dat zelfs indien de toegelaten grens voor de last per as in het meest ontwikkelde, het rijkste, meest dynamische en meest gemotoriseerde land van de Westerse wereld tot 9 ton werd verhoogd, zulks nog ver beneden het peil van 13 ton ligt dat sommigen in Europa algemeen zouden willen invoeren.

Het realisme waarvan men op dat stuk in

de Verenigde Staten blijkt geeft zou als voorbeeld moeten genomen worden voor het onderzoek van sommige huidige, abnormale toestanden in Europa. De economische waarheid eist dat het geval van het zwaar wegvervoer zou gescheiden worden van dat van het toerismevervoer daar het eerste ruimschoots bevoordeeld is ten nadele van het tweede. Er dient overigens opgemerkt dat het principe van het begrotingsevenwicht beantwoordt aan een blijvende eis van de gebruikers van de auto die wensen dat de specifieke wegebelaastingen zouden gedefiscaliseerd worden en rechtstreeks zouden bestemd worden voor de aanleg en het onderhoud van de wegen

Hoe dan ook, gezien de huidige informatiemiddelen en de perfectie van de economische theorie is het thans mogelijk tot ramingen te komen die volstaan om maatregelen toe te passen die tegelijkertijd eenvoudig, concreet en doelmatig zijn

De Boudewijn-autosnelweg te Wommelgem



DANK ZIJ DE SPOORWEG

Uit heel Europa vers geplukt fruit en
groenten bij ons op tafel

Iedereen is het erover eens dat ons land de laatste jaren een levenspeil heeft bereikt dat tot de hoogste van Europa behoort, zo niet van de wereld. De aanwijzingen ervan zijn op zovelerlei gebied merkwaardig dat het overbodig is daarover uit te weiden. Hoewel de minst spectaculaire, zijn de tafelenoegens niettemin belangrijk. Wij eten goed hier in België. En niet alleen in het restaurant dat vaak de vergelijking met de beste buitenlandse keuken doorstaat, doch ook in meest al de gezinnen. Het is een feit dat de voeding van onze bevolking sedert het einde van de eerste wereldoorlog traag doch heilzaam is veranderd. De huidige generatie voedt zich onbetwistbaar beter dan de vorige, wat men er ook moge over zeggen en dit omdat er meer verscheidenheid is. Dat ligt aan velerlei oorzaken en vooral aan de toenemende ruilhandel op Europees en zelfs wereldvlak, inzonderheid van landbouwprodukten, fruit en groenten.

Amper 50 jaar geleden was de sinaasappel luxefruit dat in de bescheiden gezinnen slechts op grote feestdagen op tafel kwam. Tomaten waren zeldzaam, artisjokken en spaanse peper praktisch onbekend. Wie kon er in ons land — afgezien van enkele bevoorrechten — prat op gaan dat hij al een verse vijg of zelfs een banaan had geproefd?

Thans vindt eenieder het een normale zaak dat de venter, om het even in welk seizoen, fruit en verse groenten in overvloed in voorraad heeft: sinaasappelen en mandarijntjes uit Spanje tot in het hart van de winter, bloemkolen uit Italië, andijvie, spinazie of sla uit de Provence, artisjokken uit de Roussillon, verse boon-tjes in de eerste dagen van april en mei. Abrikozen, kersen, perziken en aardbeien van in de maand mei. In oktober en in november krijgen wij de Italiaanse druiven nog steeds op onze tafel. Uit de geurige boomgaarden en tuinen van de Eyrieux of de Durance, de Po- of de Ebrovlakte



Doorzond op de hellingen van Toscane en misschien wel van Sicilië, zijn deze Italiaanse druiven een lekker nagerecht op onze tafel.

krijgen wij het sappigste fruit en de malste jonge groenten thuis besteld.

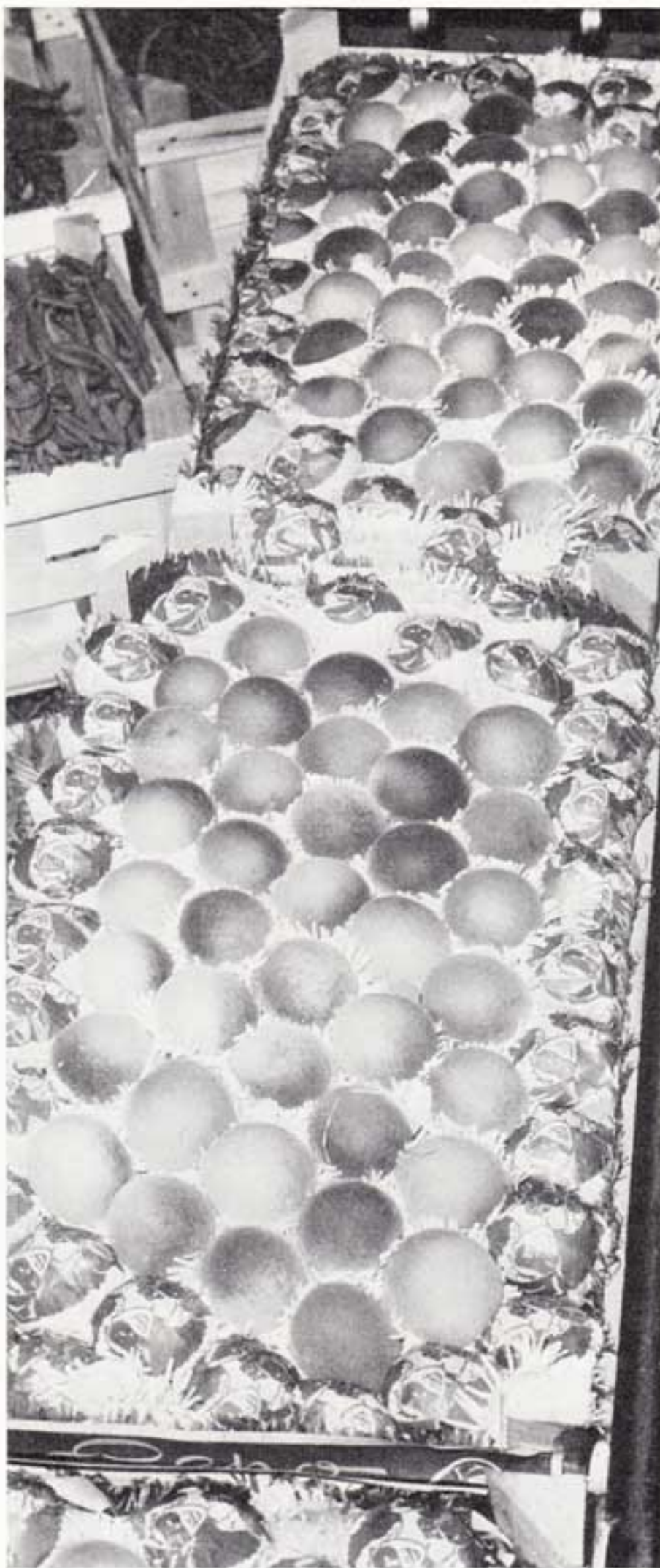
Die aanlokkelijke overvloed en verscheidenheid zijn slechts mogelijk dank zij de snelle verkeersverbindingen waarbij de spoorwegen een overwegende rol spelen, want, indien men het fruit of de groenten zo vers en zo sappig wil eten, dan moet het ook, geplukt in een aanplanting in Spanje of Italië, geoogst in de tuinen van de Rhône, de Aveyron of de Garonne, zo spoedig mogelijk naar zijn bestemming gevoerd worden.

Weet U wel dat er over de langste afstanden van de ophaling tot de verdeling nauwelijks 48 uur en vaak minder verlopen? De Italiaanse produkten worden

binnen de 24 uur van Chiasso naar Brussel gevoerd en die uit Spanje komen hier binnen de 36 uur uit Hendaye toe.

Geregeld als een klok.

Het zou ons te ver leiden en het valt bovendien buiten het bestek van ons artikel de verschillende verrichtingen te ontleden die er nodig zijn om in een minimum van tijd de perzik uit de Provence of de sappige peer van de Durance, de Italiaanse druiven, de Spaanse pruimen en de meloenen van de Cavaillon uit de boomgaard of de tuin bij de huisvrouw op tafel te brengen. Tientallen vrachtwagens doorkruisen de velden en brengen



de oogst naar de coöperatieën waar het fruit en de groenten worden uitgezocht, gesorteerd en in kistjes verpakt om naar de stations van verzending te worden gevoerd. De treinen rijden dan heel de nacht en heel de dag. Spoorwegmannen langsheen het hele traject zorgen voor de goede rit van de treinen die dan in een uiterst korte tijd te Brussel in het station Thurn en Taxis toekomen. Naargelang de hoedanigheid van het vervoerde goed, de weerstand of de kwetsbaarheid ervan, moeten verschillende typen van wagens gebruikt worden. Nog niet lang geleden bij voorbeeld werden aardappelen of ook zuidvruchten in bulk in gewone wagens vervoerd. Thans worden ze meestal vervoerd in zakken of lichte netten waardoor ze gemakkelijker en sneller, en dus ook minder duur worden behandeld. Voor sommige groenten of fruitsoorten zijn koelwagens nodig. De Vennootschap Interfrigo en de vennootschappen die voor haar rekening werken, stellen koelwagens ter beschikking van de verzender. De zendingen uit Spanje vormen ernstige problemen wegens het verschil in spoorwijdte in dat land en in de naburige

▲ *De beloften van de bloei werden ingelost met de oogst van deze prachtige perziken uit de Eyrieux en de sappige groenten uit het Rhônedal. De trein voert die, haast in één dag, in het bereik van de Belgische huisvrouw.*

◀ *Chateaurnaud is een van de belangrijkste marktstations van de Provence. Bij dergelijk koloriet verbleekt zelfs het warmste kleurenpalet van een Cézanne of een Van Gogh.*

Reeds van bij hun aankomst in het station Brussel Thurn en Taxis worden de primeurs naar de vroegmarkt gebracht. ▼





Een reeks Spaanse wielstellen in het station Hendaye

Europese landen. De Spaanse sporen zijn inderdaad 23 cm breder dan de normale Europese spoorwijdte.

Het fruit en de groenten uit Spanje met bestemming naar België lopen voor meer dan 95% over het Franse grensstation Hendaye. Alleen al voor de campagne zuidvruchten van oktober 1965 tot maart 1966, werd meer dan 67.500 ton fruit bestemd voor België, ingevoerd over dat station dat eveneens een groot deel van het verkeer naar Groot-Brittannië en Nederland, alsook een deel van het verkeer naar Frankrijk zelf, Centraal-Europa en Scandinavië behandelt. Nu komt het er op aan het overladen van de ene wagen in de andere zoveel mogelijk te vermijden omdat het veel tijd en veel kosten voor een dure verpakking vergt en schadelijk is voor de goede hoedanigheid van het goed. In totaal werd er minder dan 1.100 ton uit de hand overgeladen. Nagenoeg 66.500 ton werd vervoerd in wagens met verwisselbare assen, geleverd door de Spaanse vennootschap Transfesa. Het komt hierop neer dat de Spaanse wagens, zodra ze in het station Hendaye toekomen, op een zijspoor worden gevoerd, waar ze met speciale vijzels worden opgeheven en waar de assen worden verwisseld om de wagens op het Europese spoorwagennet te laten rijden.

Die verrichting kan ingewikkeld lijken. Doch in de praktijk is dat lang niet zo. De assen met Spaanse spoorwijdte worden gedemonteerd door ploegen ge-

specialiseerde werklieden en de assen van Europees model worden aangebracht in minder dan... vijf minuten. En in die tijdspanne wordt een of andere remblok of een veerblad ook nog gauw vervangen. Tijdens de drukste maanden behandelen de ploegen in het station Hendaye gemiddeld 20 wagens per uur.

Dat is dan wel het opvallendste voorbeeld van de snelheid waarmee de spoorwegmaatschappijen de goederen behandelen die een kortstondig vervoer vergen. De meeste zendingen fruit en groenten worden bovendien vervoerd met TEEM-treinen die voor de goederen zijn wat de TEE-treinen voor de reizigers betekenen: ultra-snelle treinen.

Een voorbeeldige bedrijvigheid.

Meestal de zendingen bestemd voor België komen te Brussel in het station Thurn en Taxis toe. In het volle seizoen ontvangt dat station 110 tot 180 wagens per dag. Het daggemiddelde belooft evenwel 60 tot 70 wagens. Vorig jaar heeft het station Thurn en Taxis 13.346 wagens ontvangen beladen met 154.592 ton goederen (fruit en groenten).

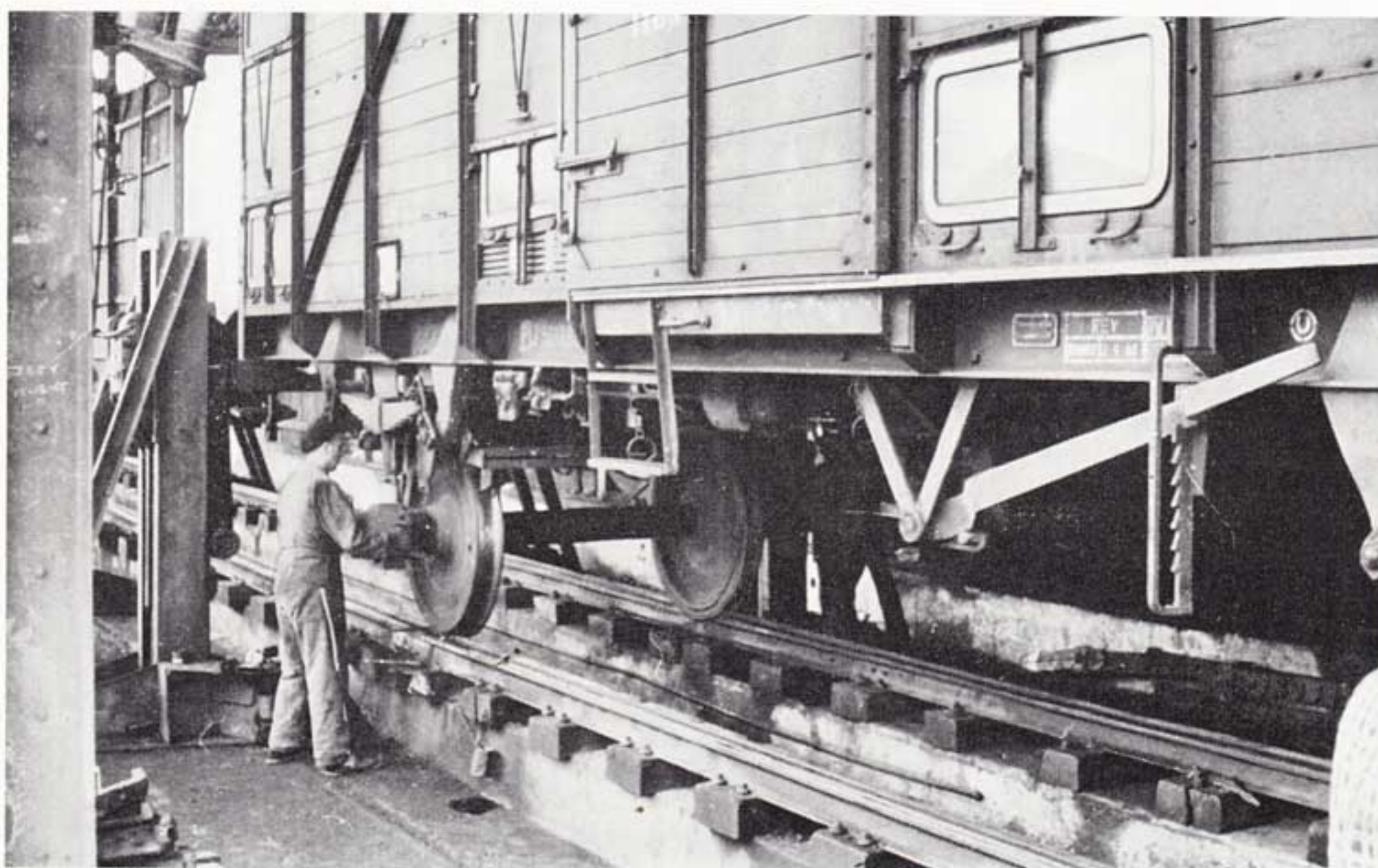
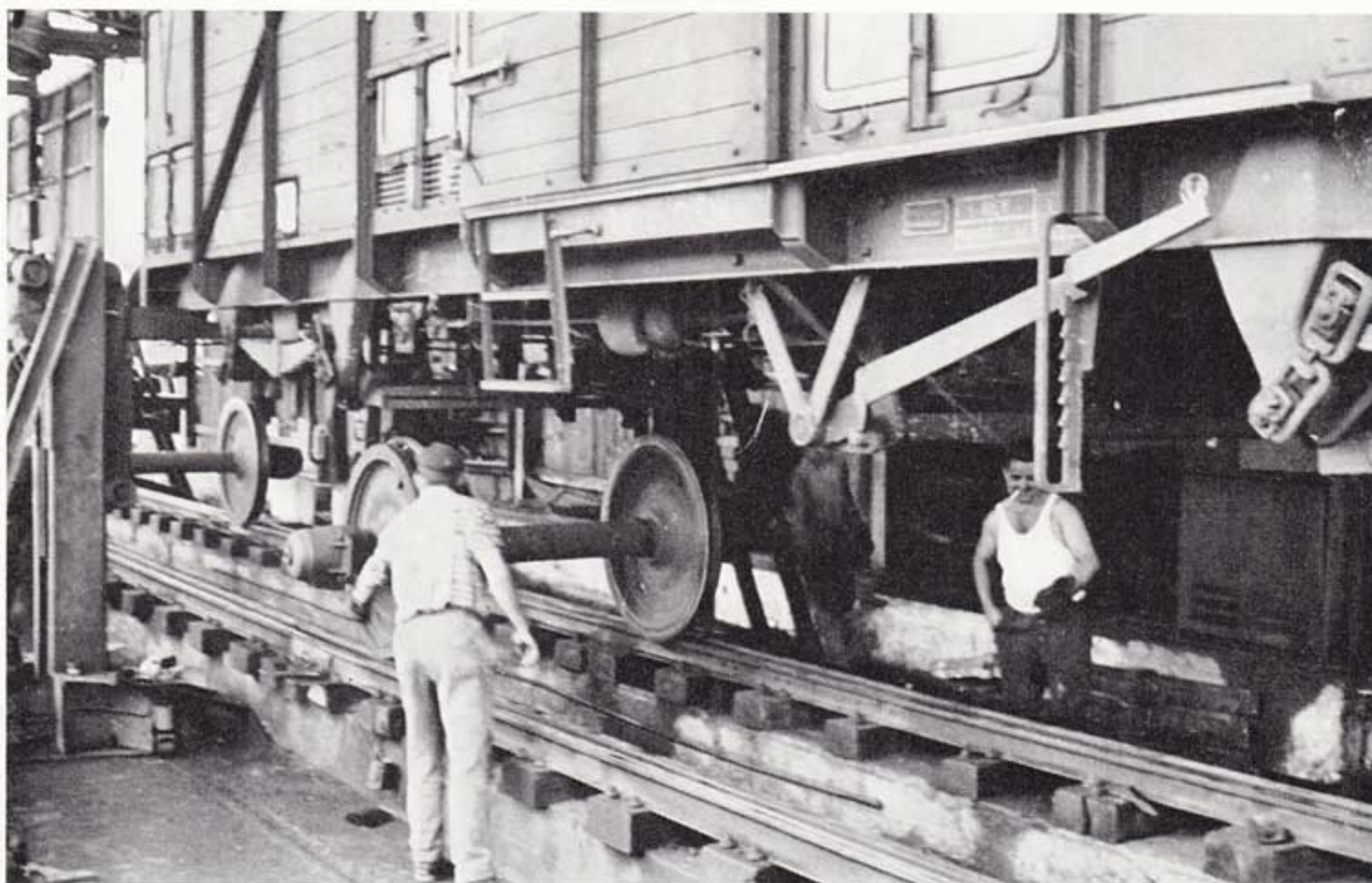
In iets meer dan vijf jaar tijd is de bedrijvigheid van het station op dat gebied bijna verdubbeld. In 1960 ontving het inderdaad 80.224 ton fruit en groenten, waarvan 5.318 ton bananen, 56.190 ton ander fruit en 18.716 ton groenten (daar-

in begrepen 7.216 ton aardappelen). Het station kende een gestadige vooruitgang: 98.417 ton in totaal in 1961, 123.112 ton in 1962, een lichte daling tot 109.560 ton in 1963 en dan een spectaculaire wederopleving in 1964 met 136.790 ton. Voor 1965 zegden wij reeds dat het totaal 154.592 ton beliep, namelijk 5.870 ton bananen, 120.924 ton ander fruit — d.i. meer dan het dubbele van de in 1960 ontvangen hoeveelheid — 27.798 ton groenten (waarvan 4.018 ton aardappelen). Nu reeds blijkt dat de cijfers van 1966 nog hoger zullen liggen.

Tegelijkertijd stelt men ook een minder grote stijging van het aantal gebruikte wagens vast: 9.213 in 1961 en 13.346 in 1965. De wanverhouding vloeit voort uit het feit dat het materieel rationeler wordt gebruikt en dat de wagens die ter beschikking van de gebruikers worden gesteld, van de andere kant ook tegelijkertijd een groter laadvermogen bieden en beter zijn ingericht.

Het volstaat niet die wagens in het station Thurn en Taxis aan het perron te voeren opdat alles afgelopen is. De aanvoer heeft plaats in de eerste ochtenduren. Dan gaan verscheidene belangrijke douaneagentschappen met de bedienden van de administratie aan de slag om de goederen te vertollen. Daar die goederen zeer bederfelijk zijn, moeten de verrichtingen zeer snel verlopen, direct na de aankomst in het station.

Niettemin hebben de ambtenaren van de



Een paar maal draaien met een sleutel en de zware as komt van de wagen los. Aanstonds komt er een paar wielstellen met Europese spoorwijdte in de plaats en aldus worden de Spaanse treinstellen aan de grens niet opgehouden. Alles is er op ingericht om de zendingen fruit en groenten in de kortst mogelijke tijd te vervoeren.

ationale dienst voor land- en tuinbouwprodukten (Ondah) ook nog hun zeg, want zij moeten voor rekening van het Ministerie van Landbouw nagaan of het fruit en de groenten goed behouden en geschikt zijn voor het verbruik. Alle beschadigd of gewoon verdacht uitziend goed moet vernietigd worden. Het gaat hier om de gezondheid van de bevolking. Hoeveel er ook wordt aangevoerd, de verrichtingen voor vertolling, nazicht en lossing moeten in een minimum van tijd geschieden opdat de goederen vers op de Belgische markten kunnen aange-

voerd worden. Men kan zich dan ook indenken wat een wriemelende bedrijvigheid er moet zijn aan de perrons en op de goederenperken van het station Thurn en Taxis waar verscheidene honderden vrachtwagens tussen 5 en 8 uur 's morgens moeten geladen zijn.

Een grote nationale markt ?

Het dient erkend dat het reeds zeer oude station Thurn en Taxis niet was uitgerust voor een zo druk verkeer. Zijn de invoerders tevreden over de vervoertermijnen van de goederen, dan betreuren sommigen soms toch de voorwaarden waarin dient gewerkt bij het in ontvangst nemen. Die voorwaarden hangen niet alleen af van de spoorwegen die in de mate van het mogelijke de moeilijkheden verhelpen.

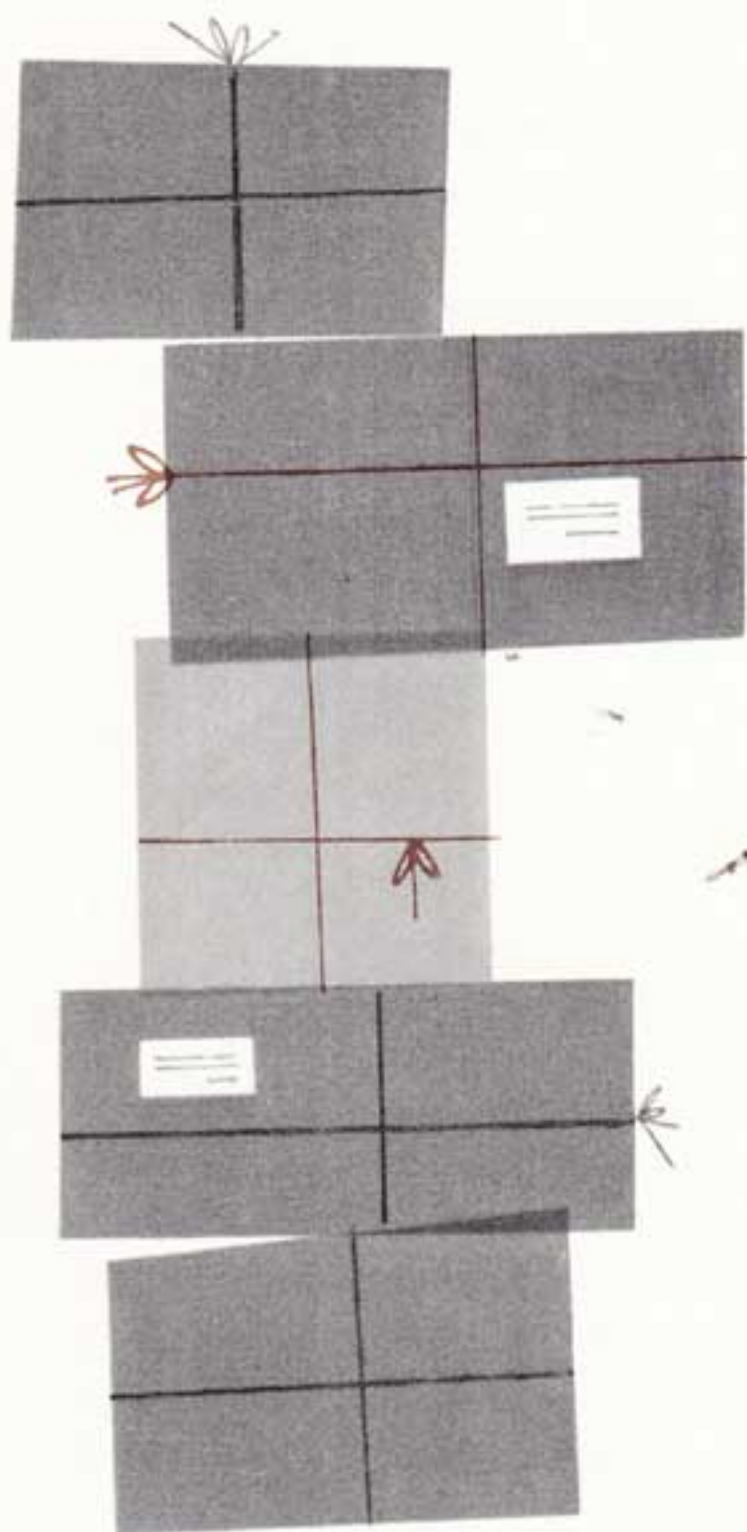
Een markt zoals die van Brussel moet inderdaad binnen de kortst mogelijke tijd over aangepaste hallen beschikken zoals dat in het buitenland, inzonderheid te Lyon en weldra ook te Parijs, het geval is. De stad Brussel overweegt de bouw van een grote overdekte markt die haar belangrijkheid van Europese hoofdstad waardig zou zijn. Die markt zou gevestigd worden op de gronden van de oude gasfabriek te Laken, aan de poorten van de stad zelf. De N.M.B.S. zou voor haar deel medewerken met het aanleggen van de nodige moderne verbindingen.

De plaats voor het nieuwe complex blijkt om verschillende voor de hand liggende redenen zeer gelukkig gekozen. De voornaamste reden is de gemakkelijke aanvoer wegens de nabijheid van het Brusselse spoorwegcomplex en door het feit dat de koelinstallaties er bij de hand zijn.

Daarbij dient nog gevoegd dat de invoerders, zodra zij over dat onmisbaar werktuig voor hun handel kunnen beschikken, hun invoer aanzienlijk zullen verhogen. Sommigen zijn van oordeel dat er zich vroeg of laat een nieuwe rationalisering opdringt in de zendingen en in de distributie. Zij denken aan het eenvormig maken van de typen van verpakking en de uitbreiding van de palletisering. Ook daar zal de hulp die de spoorweg kan bieden zeer kostbaar zijn. In die zeer korte beschrijving hebben wij uitleg willen verschaffen over een van de minst bekende sectoren van de internationale handel van ons land waar het spoorwegbestuur veel aandacht aan besteedt en essentiële medewerking biedt.

N.M.B.S.-COLLI

om u te dienen



Het vervoer van gewoon stukgoed (post-colli en ijlgood) of expresgoed, is een van de niet te veronachtzamen activiteiten van de N.M.B.S. Een zo verscheiden als veel-eisende cliënteel vertrouwt haar per jaar ongeveer 20.000.000 zendingen toe, die samen nagenoeg een trafiek van 600.000 ton uitmaken.

Begrijpelijkerwijze vergt dit verkeer een secure organisatie met het opzet gans het land te bedienen binnen betrekkelijk korte leveringstermijnen (voor de gewone zendingen: 24 uur tussen grote centra en 48 uur van of naar zones met een weinig dichte bevolking).

Opdat deze belangrijke sector van de spoorwegbedrijvigheid zou functioneren in de beste voorwaarden en met de meest aangepaste werkmethodes, heeft de N.M.B.S. tot een proef beslist die nu reeds haar degelijkheid bewezen heeft: de bureaus verspreid over verscheidene centrale administratieve diensten van de spoorwegen en die zich met het stukgoedverkeer bezighielden, werden gegroepeerd in één enkel orgaan onder de benaming „N.M.B.S.-COLLI”, dat een rechtstreekse en actieve samenwerking van de „commerciële-“ en „exploitatie-diensten” waarborgt. In dit raam werden geleidelijk hervormingen ingevoerd om binnen een vooropgezette termijn van twee jaar een gecentraliseerd beheer met ordinateuren te verwezenlijken, wat van aard moet zijn de capaciteit en de doeltreffendheid van de dienst te bevorderen.

Op commercieel vlak wordt trouwens reeds een grote inspanning gedaan om het vervoervolume te vergroten. Deze actie interesseert niet alleen de firma's die

reeds een gedeelte van hun vervoer aan de N.M.B.S. toevertrouwen, maar ook deze welke tot hier toe een andere vervoerspolitiek volgden (toevlucht tot beroepsvervoerders of eigen vervoer). Met zich tot N.M.B.S.-COLLI te wenden kunnen de klanten, in een kort tijdsbestek, alle nuttige inlichtingen bekomen voor de inrichting van het vervoer van hun stukgoedzendingen, namelijk in verband met:

- de modaliteiten van verpakking en behandeling;
- de vervoersduur van hun zendingen;
- studie der bevrachtingsproblemen die zich stellen t.o.v. de handels- en boekhoudingsorganisatie der verzendende firma's;
- het vereenvoudigen en vergemakkelijken van de expeditieformaliteiten, inzonderheid voor de firma's die over een ordinator beschikken.

Aldus onderzoeken thans belangrijke firma's — in samenwerking met N.M.B.S.-COLLI — de mogelijkheid hun organisatie over te schakelen op een systeem dat de uitgaven, verbonden aan een eigen vervoerdienst, zal drukken, ofwel de nadelen, die voortvloeien uit de verdeling van hun zendingen onder verschillende vervoerders zal voorkomen.

Wellicht loont het ook de moeite voor uw firma eens na te gaan of de vervoerdienst niet kan verbeterd worden.

Alle gewenste inlichtingen kunnen bekomen worden bij

N.M.B.S.-COLLI
Station Brussel-Noord
Vooruitgangstraat 80
BRUSSEL 1.

Tel. (02) 18.60.50, toest. 1410 en 1411

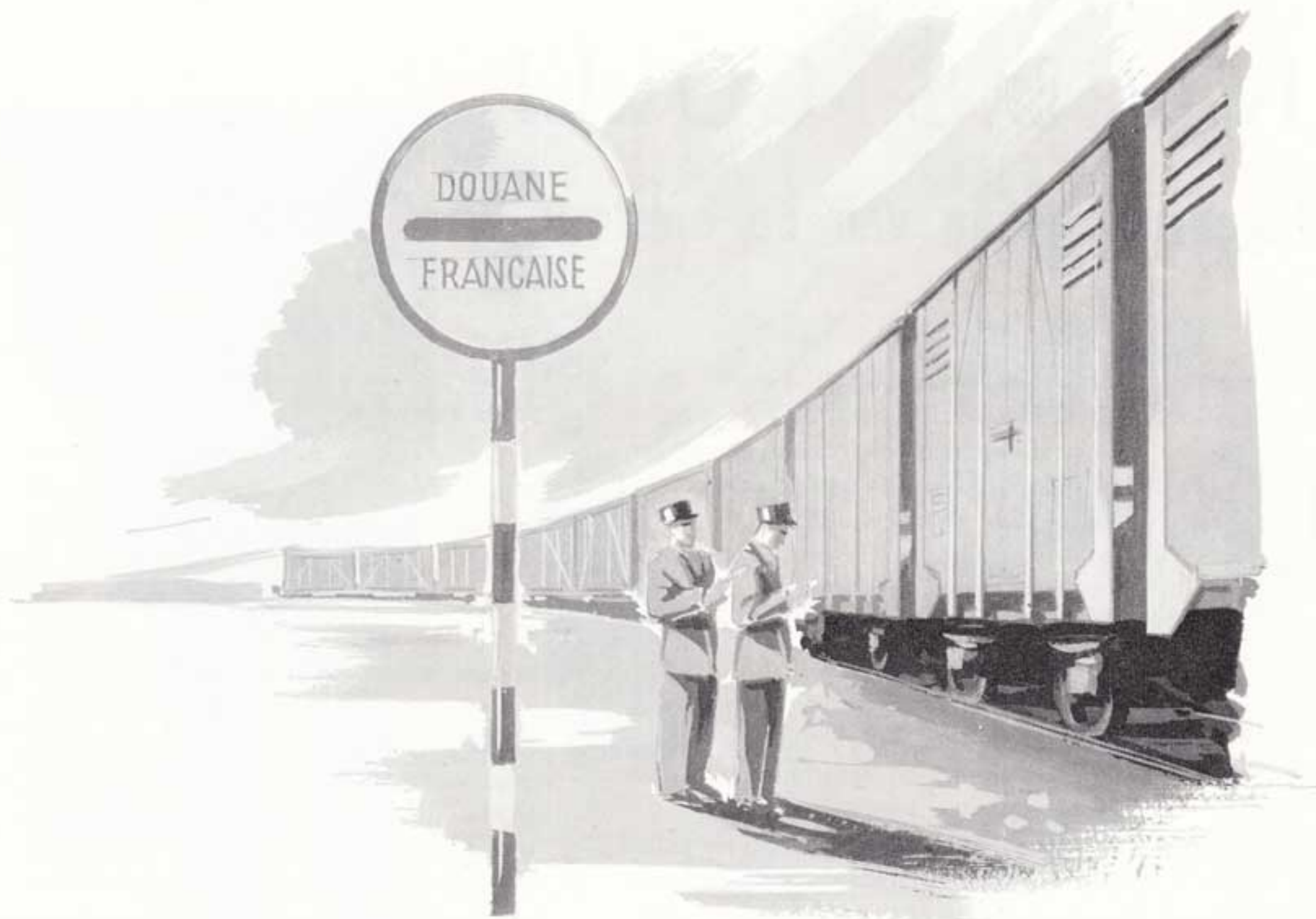


Vertolling van de uitvoerzendingen naar Frankrijk

In ons nummer van februari 1965 hebben wij, ter intentie van onze uitvoerders, de lijst verstrekt van de Franse stapelplaatsen met hun dienstbestemming die hen zouden kunnen belang inboezemen met het oog op de vertolling van hun goederen. Ten gevolge van de onderwijl voorgekomen wijzigingen dient deze lijst door de volgende vervangen te worden :

A. VOLLEDIGE DIENST

Agen	Creil	Mulhouse-Nord
Amiens	Delle	Nancy-Ville
Angers-St-Laud	Dieppe	Neuenburg
Angoulême	Dijon-Pte-Neuve	Nîmes
Annemasse	Douai	Niort
Anor	Dunkerque	Perigueux
Apach	Ecouvies-Gare	Perpignan
Armentières	Feignies	Poitiers
Audun-le-Tiche	Givet	Pontarlier
Avignon	Godewaersvelde	Port-Vendres
Baisieux	Grenoble	Reims
Bellegarde (Ain)	Halluin	Rennes
Béziers	Havre (Le)	Roanne
Blanc-Misseron	Hendaye	Rochefort
Boulogne-Ville	Jeumont	Rouen-Rive-Gauche
Bourges	Kehl	Sète
Bray-Dunes	Lauterbourg	Soissons
Brive-La-Gaillarde	Laval	St-Dizier
Caen	Lille (Rijsel)	St-Quentin
Calais-Ville	Lille-St.-Sauveur	Tarbes
Cambrai-Ville	Limoges-Bénédictins	Thionville
Canfranc	Longwy	Toulouse-Matabiau
Cannes	Lorient	Tourcoing
Carcassonne	Marseille-Maritime	Tour-de-Carol-Enveitg (La)
Cerbère	Maulde-Mortagne	Tours
Chalon-sur-Saone	Mazamet	Troyes
Chamberry-Challes-les-Eaux	Mezières-Charleville	Valence
Chateauroux	Millau	Valenciennes
Clermont-Ferrand	Modane	Vallorbe
Colmar	Montluçon-Ville	Vintimille
Comines (Fr.)	Montpellier	Vireux-Molhain
Compiègne	Morteau	Wissembourg



B. GEDEELTELIJKE DIENST

- Basel**
enkel voor:
expreszendingen - kleine colli - gezinscolli - bederfelijke waren - renpaarden - kleine dieren (andere dan per wagen).
- Bouzonville**
enkel voor de wagenladingen vrachtgoed.
- Forbach**
behalve formaliteiten voor stukgoed en groeperingsgoederen die te Saarbruecken Hbf vervuld worden.
- Lyon-Brotteaux**
enkel voor de wagenladingen.
- Metz-Goederen en Metz-Ville**
enkel voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar de localiteit;
Kunstwerken en collectievoorwerpen bij uitvoer.
- Mont-St-Martin**
enkel:
bij invoer, voor wagenladingen in bulk bestemd voor het verbruik;
bij uitvoer, voor wagenladingen in bulk herkomstig van Mont-St-Martin-locaal.
- Paris-Est**
enkel voor de expreszendingen.
- Paris-la-Chapelle**
enkel voor de zendingen in- of uitgevoerd over al de grenspunten, alsook langs de andere zeehavens dan die gelegen tussen Dieppe, inbegrepen, en Bordeaux, niet inbegrepen.
(Binnen de perken van de bevoegdheid van het douanekantoor.)
- Paris-Lyon**
enkel voor expreszendingen.
- Paris-Nord**
enkel voor expreszendingen en dagbladen.
- Pfetterhouse**
enkel bij in- en uitvoer van goederen waarvoor de in- en uitvoerders vooraf machtiging hebben bekomen van de Gewestelijke Douanedirectie te Mulhouse.
- Saarbruecken Hgbf**
enkel voor stukgoed en groeperingsgoederen.
- Sarreguemines**
behoudens formaliteiten voor stukgoed en groeperingsgoederen die te Saarbruecken Hgbf vervuld worden.
- Strasbourg-Ville**
enkel voor:
— kunstwerken en collectievoorwerpen bij uitvoer;
— zendingen herkomstig van of met bestemming naar de localiteit.
- St-Etienne-Chateaucieux**
enkel voor de wagenladingen.
- St-Gingolph**
enkel voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar de stations gelegen tussen St-Cergues-les-Voirion en St-Gingolph (die twee stations inbegrepen).
- St-Louis (Ht-Rhin)**
behalve voor de kleine colli en gezinscolli, bederfelijke waren, renpaarden, kleine dieren, andere dan bij wagenladingen (formaliteiten vervuld te Basel).
- Uberhern**
enkel voor de wagenladingen vrachtgoed.

N.M.B.S.-COLLI

Ingebruikstelling van de omslag "VERZENDINGSNOTA"

De afzenders die hun stukgoedzendingen aan de N.M.B.S. toevertrouwen, volgden tot nog toe twee methodes om aan de geadresseerden de verzendingsnota te laten geworden :

— ofwel werd bedoelde nota onder afzonderlijke omslag opgestuurd ;

— ofwel werd de nota ingesloten in een van de colli (die meestal gemerkt werd). Het nadeel hiervan was dat in het eerste geval de zending enerzijds en het controlemiddel anderzijds langs twee wegen bij de geadresseerde toekwamen en in het tweede geval dat de colli onmiddellijk bij de ontvangst moesten uitgepakt worden. Dit nadeel was vooral hinderlijk voor de depots van de grote distributiebedrijven waar een rationele werkopvatting vereist dat de aangekomen zendingen onmiddellijk naar de gespecialiseerde opslagplaatsen kunnen geleid worden. In samenwerking met de Vereniging van de Grote

Distributiebedrijven van België heeft N.M.B.S.-COLLI een omslag ontworpen waarin de verzendingsnota kan geschoven worden en die op een van de colli van de zending kan geplakt worden.

Deze omslag die gratis in alle wegcentra van de N.M.B.S. kan worden bekomen, wordt hieronder afgebeeld. De afmetingen ervan zijn 23 × 16 cm.

De tekst die op de omslagen gedrukt werd komt overeen met deze van de nieuwe etiketten die op de colli moeten aangebracht worden :

— door aanstreping van een der nummers 1 tot 31 die in omlijsting gedrukt werden, kan men de dag van afzending aanduiden. Vakjes werden voorzien voor :

— de afdruk van de stempel van de afzender ;

— de vermelding van het nr van het verzendingsbulletin ;

— de aanduiding van het aantal colli ;

— de aanduiding van de naam en het adres van de afzender ;

— het aanbrengen van de vervoerverdeling (volgens het geval wordt dit nummer vermeld door de afzender of de N.M.B.S.).

De Vereniging van de Grote Distributiebedrijven heeft aan haar leveranciers onderrichtingen gegeven voor het gebruik van de omslag „verzendingsnota”. Wij raden gans onze cliëntele aan ze eveneens te gebruiken wegens het voordeel dat de geadresseerde ongetwijfeld vindt in een spoedige identificatie van de zendingen en de vereenvoudigde behandeling die er uit voortvloeit.

Wij vestigen er evenwel de aandacht op dat de omslag op een effen zijde van het collo moet geplakt worden.

Het gebruik van de omslag sluit anderzijds het aanbrengen van het gewoon spoorwegticket niet uit.



NOTE D'ENVOI - VERZENDINGSNOTA

	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
18	Cachet de l'expéditeur : Stempel van de afzender :						N° du bulletin d'expédition : N° v/h verzendingsbulletin :			Nombre de colis : Aantal colli :			
17													
16	NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE : NAAM EN ADRES VAN DE GEADRESSEERDE :										Lotissement : Vervoerverdeling :		
15													
14													
	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1



hoe
uw sector
prospecteren?

een moderne formule :

Met uw auto bezoekt u de u toegewezen sector.
's Avonds laat u uw wagen achter
in de parkeerplaats van het station
en keert ontspannen per trein naar huis.
Zodoende maakt u zich het comfort en
de snelheid van de trein ten nutte.

HET NETABONNEMENT

kost slechts :

48F. per dag in 2^{de} klasse
71F. per dag in 1^{ste} klasse



(B) BELGISCHE SPOORWEGEN

onze
zomer
campagne
van de



Hoffelijkheid

Voor het vierde jaar achtereenvolgens, heeft de N.M.B.S. tijdens de zomermaanden haar campagne van de hoffelijkheid gevoerd.

Bij de essentiële hoedanigheden van haar diensten — snelheid, veiligheid, geriefelijkheid — wil de Nationale Maatschappij daarbij de onmisbare hoffelijkheid tegenover de cliëntele voegen.

Natuurlijk is voor een spoorwegman de hoffelijkheid meer dan een plicht, het is een traditie. Daarbij past het dan nog, inzonderheid tijdens de vakantie maanden, dat de talrijke reizigers die onze treinen benutten of een beroep doen op de diensten „goederen” van de Maatschappij, die sfeer van sympathie vinden welke wij willen scheppen in elk van onze stations, hoe groot of hoe klein het ook zij.

De Nationale Maatschappij verwacht van haar cliëntele dat zij de verdienstelijkste bedienden bekend maakt met een briefje aan de „Handelsdirectie, Bureau 60-12, sectie 14, Putterij 23 te Brussel 1”.



Winter weekenden te Londen

Van 11 november 1966 af zullen, tijdens de winterperiode, de weekenden elke vrijdag ingericht worden tot en met 28 april 1967, behalve de vrijdagen 23.12.66, 17, 24 en 31.3.67, 7.4.67.

Aankomst te Londen (Victoria) de vrijdag te 15u.02 (M.E.T.).

Terugkeer uit Londen (Victoria) de zondagnamiddag, aankomst Oostende 20u.20.

Voor aanvullende inlichtingen zie de speciale aanplakbrieven die in de stations zullen voorgehangen worden.

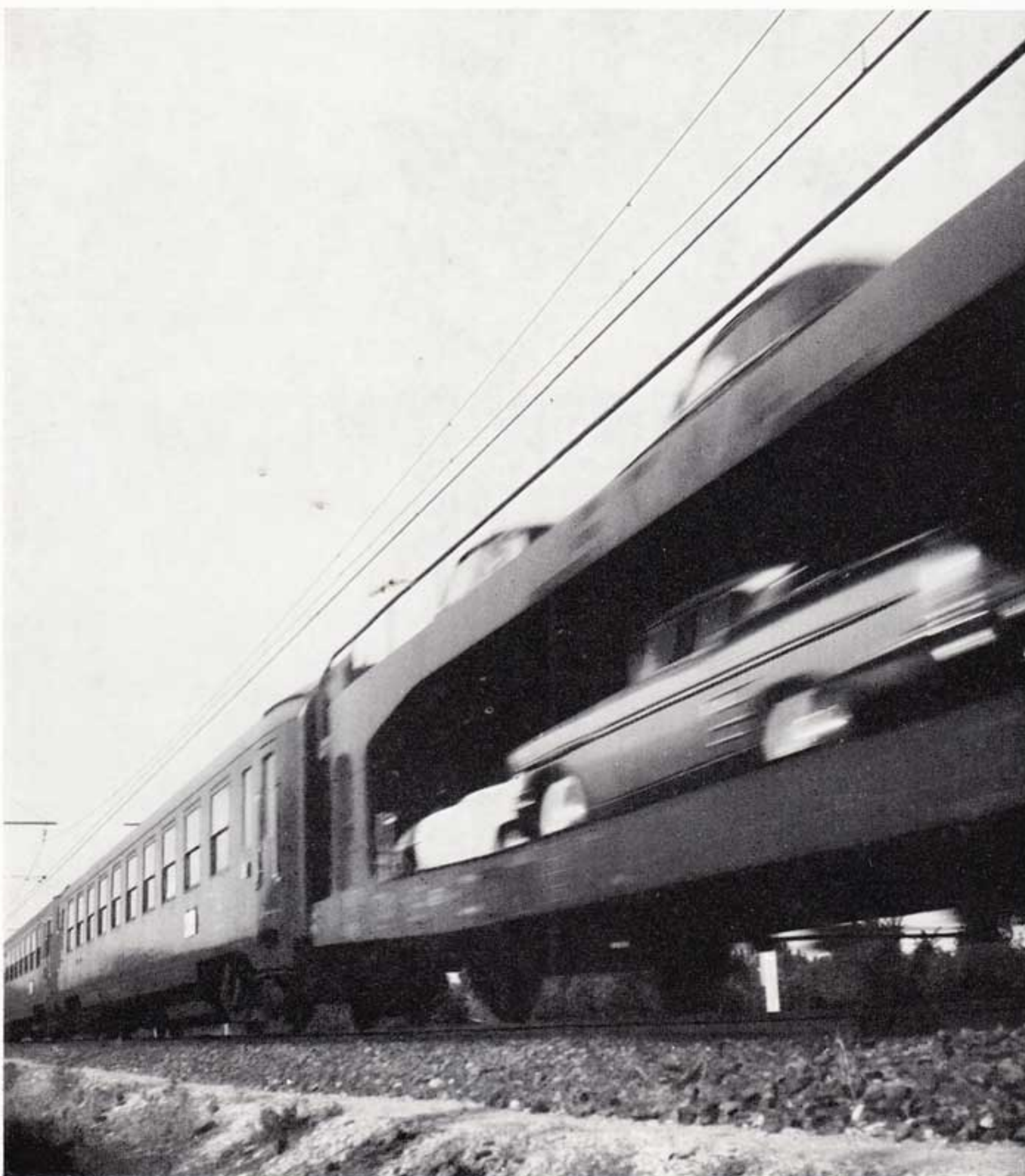
brussel
keulen
in 2 u. 20



ELECTRIFICATIE SNELLER REIZEN nog meer comfort

	TEE					TEE						
BRUSSEL NOORD VERTREK	7.00	8.07	8.50	10.20	12.20	14.20	16.17	17.05	18.25	20.20	22.30	
KEULEN AANKOMST	9.22	10.25	11.13	12.51	14.49	16.52	18.43	19.28	21.17	22.53	2.00	
	TEE					TEE						
KEULEN VERTREK	4.27	7.08	9.25	10.52	11.34	12.39	14.58	16.02	18.07	18.16	19.46	22.14
BRUSSEL NOORD AANKOMST	7.56	9.46	12.21	13.07	14.02	15.02	17.35	18.45	20.32	20.44	22.07	1.27

indien de azurenkust u deze winter lokt... staat de auto-slaaptrein tot uw beschikking



Het milde zuiderklimaat is niet vreemd aan het succes van de winterreizen naar de Azurenkust. De Belgische en de Franse spoorwegen schikken zich gaarne naar de wensen van hun winterklanten. De resultaten van het experiment dat verleden jaar werd gewaagd, met de autoslaaptrein naar St. Raphaël 's winters te laten rijden, waren zo gunstig dat ook dit jaar daartoe werd besloten. Elke zaterdag, van 1 oktober 1966 tot 29 april 1967, zullen de autoslaaptreinen, U en uw wagen, van Brussel naar St. Raphaël voeren.

Dienstregeling.

V. Schaarbeek 16u45
A. St. Raphaël 10u10 ('s anderendaags)
De terugkeer is voorzien op de zondagen van 2 oktober 1966 tot 30 april 1967.

Neemt U geen wagen mee dan brengen ook rechtstreekse lig- en slaaprijtuigen U naar de Azurenkust.

Van 25.9.66 tot 27.5.67 rijdt er dagelijks een ligwagen 2de klasse uit:

Brussel-Zuid	v. 15u21
Bergen	v. 15u55

Aankomst te Nice 's anderendaags te 7u50.

Bij de terugreis is het vertrek uit Nice voorzien te 18 u, met aankomst in België de volgende morgen.

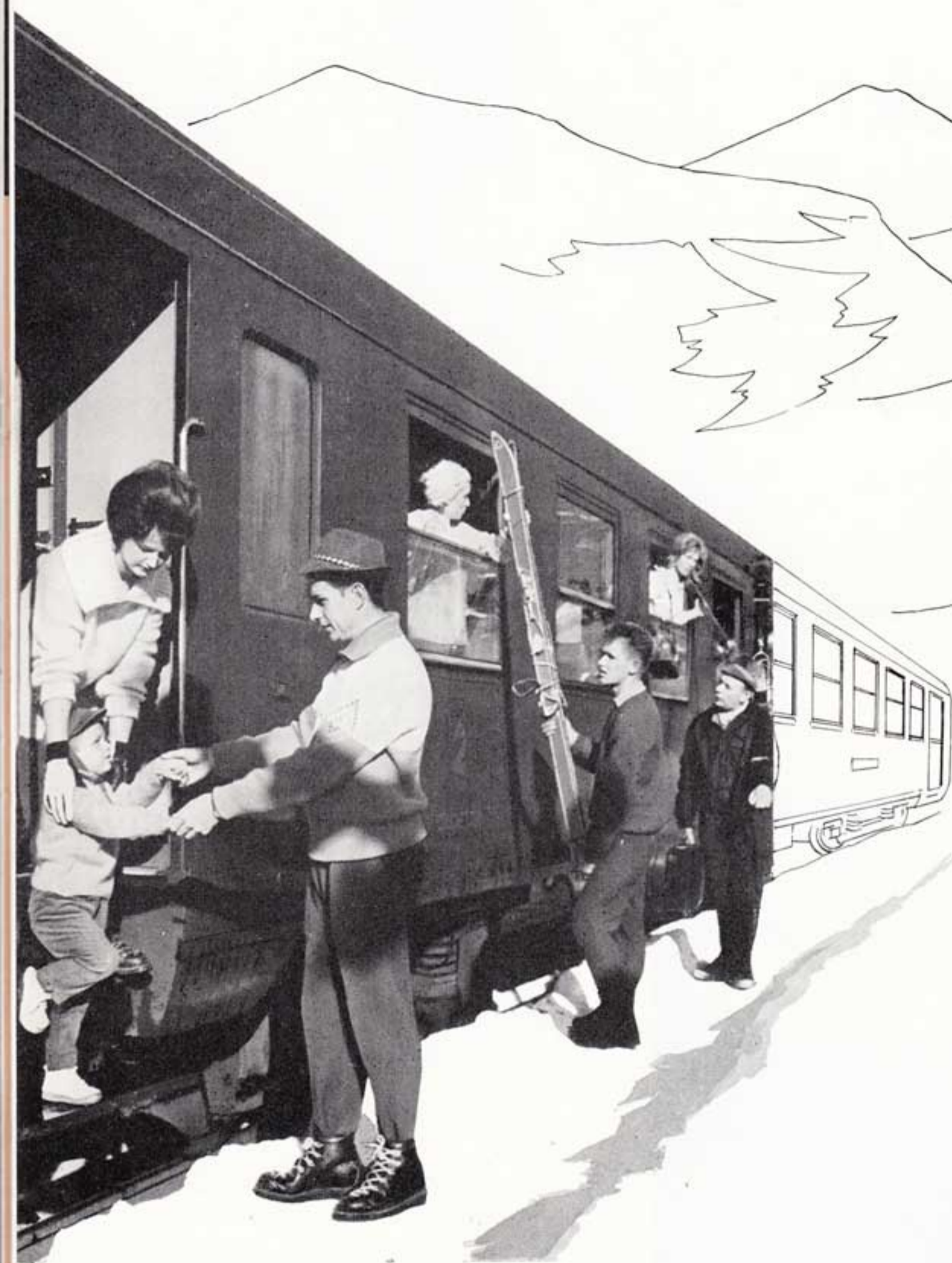
Bijzondere regeling voor het jaareinde en de Paasperiode.

Tijdens de perioden van het jaareinde (van 16 tot 24.12.66 en van 31.12.66 tot 4.1.67) en Pasen (van 17.3.67 tot 8.4.67) vertrekken dagelijks uit Brussel een ligrijtuig 2de klasse en een slaaprijtuig naar de Azurenkust.

Dienstregeling.

V. Brussel-Zuid 19u06
A. Nice 11u15 ('s anderendaags)

Zowel voor de autoslaaptreinen als voor de lig- en slaaprijtuigen gelden dezelfde tarieven en inschrijvingsformaliteiten als deze voorzien voor het zomerseizoen.



slapend naar de wintersport...

De wintersportbeoefenaars zullen wellicht met vreugde het inleggen begroeten van ligrijtuigen 2de klasse voor Bourg-St-Maurice en St.-Gervais in de Franse Alpen.

Van 6 januari tot 10 maart 1967 zullen er *elke vrijdag* van Amsterdam en Brussel ligrijtuigen 2de klasse naar bovenvermelde skivelden lopen. Aldus worden de vermaarde wintersportcentra uit het Mont-Blanc-massief en de bovenvallei van de Isère bediend.

Die rechtstreekse ligrijtuigen keren *elke zaterdag* van 7 januari tot 11 maart 1967, uit St.-Gervais en Bourg-St-Maurice terug.

Dienstregeling.

vrijdag	↓ 15.50 v. Amsterdam	↑ a. 14.08
	↓ 19.06 v. Brussel Z.	↑ a. 10.51
	8.41 a. Bourg-St-Maur. v.	20.47
	8.47 a. St.-Gervais	v. 20.43
		zaterdag

Indien U uit Parijs vertrekt...

De bedoelde ligrijtuigen uit Brussel en Amsterdam lopen vanaf Parijs in een trein die uit Paris-Nord vertrekt te 23u15 ter bestemming van Grenoble, Bourg-St-Maurice en St.-Gervais.

Die trein rijdt echter bij vertrek uit Paris-Nord, tijdens de periode van 7 januari tot 11 maart 1967, niet alleen 's vrijdags, doch ook 's zaterdags. De Belgische reizigers beschikken dus 's zaterdags eveneens in het station Paris-Nord over rechtstreekse ligrijtuigen voor Grenoble, Bourg-St-Maurice en St.-Gervais.

...

Indien U via Rijsel of Metz reist...

Op vrijdag 23.12.66 en op de vrijdagen van 6.1.67 tot 24.3.67 zullen er bij vertrek

uit Rijsel en Metz ook rechtstreekse ligrijtuigen lopen naar St.-Gervais en Bourg-St-Maurice.

...

Biljetten, vervoer en verblijf tegen vaste prijs !

Gebruik makend van deze nieuwe rechtstreekse rijtuigen, kunnen bij de reis- en toerismebureaus van de N.M.B.S. biljetten tegen vaste prijs bekomen worden voor vervoer en verblijf in enkele van de bekendste wintersportplaatsen in de Franse Alpen: Chamonix, Châtel, Courchevel, Mégève, St.-Gervais en Val d'Isère. De organisatie berust bij France-Transport-Service (F.T.S.).

2 DAGEN AMSTERDAM 600 F



**INBEGREPEN: TREINREIS VAN ELK STATION IN
BELGIË NAAR AMSTERDAM
EN TERUG
DINER - LOGIES MET ONTBIJT -
LUNCH - TRAMS EN BUSSEN
IN AMSTERDAM**

**DAGELIJKS VAN 1 OKTOBER 1966 TOT 15 MAART 1967
BOEKING OP ALLE STATIONS**



VRAAG ONZE UITGEBREIDE FOLDER
(VOORNAAMSTE STATIONS, INLICHTINGSKANTOREN EN HANDELSAGENTSCHAPPEN)

MUTATIES IN ONZE HANDELSAGENTSCHAPPEN

De Nationale Maatschappij heeft beslist een handelsagentschap te openen te Rijsel.

Dit nieuwe agentschap zal gevestigd worden: 5, rue du Molinel. De leiding werd toevertrouwd aan de heer DEMOUSTIER die tot nog toe ons handelsagentschap te Namen met bekwaamheid heeft geleid. Wij zijn ervan overtuigd dat de cliëntele van zijn nieuwe omschrijving hem als een uitstekend raadsman zal kunnen waarderen.



*Dhr.
Demoustier*

De heer Demoustier zal te Namen vervangen worden door de heer GHEUDE, titularis van het handelsagentschap te Aarlen.



*Dhr.
Gheude*

Wij twijfelen er niet aan dat de cliëntele uit het Naamse eveneens hun vertrouwen zullen schenken aan de nieuwe titularis die, zoals zijn voorganger, zeer beslagen is in transportproblemen.

Tot nader bericht zal alle briefwisseling, bestemd voor ons agentschap te Rijsel, dienen gestuurd aan:

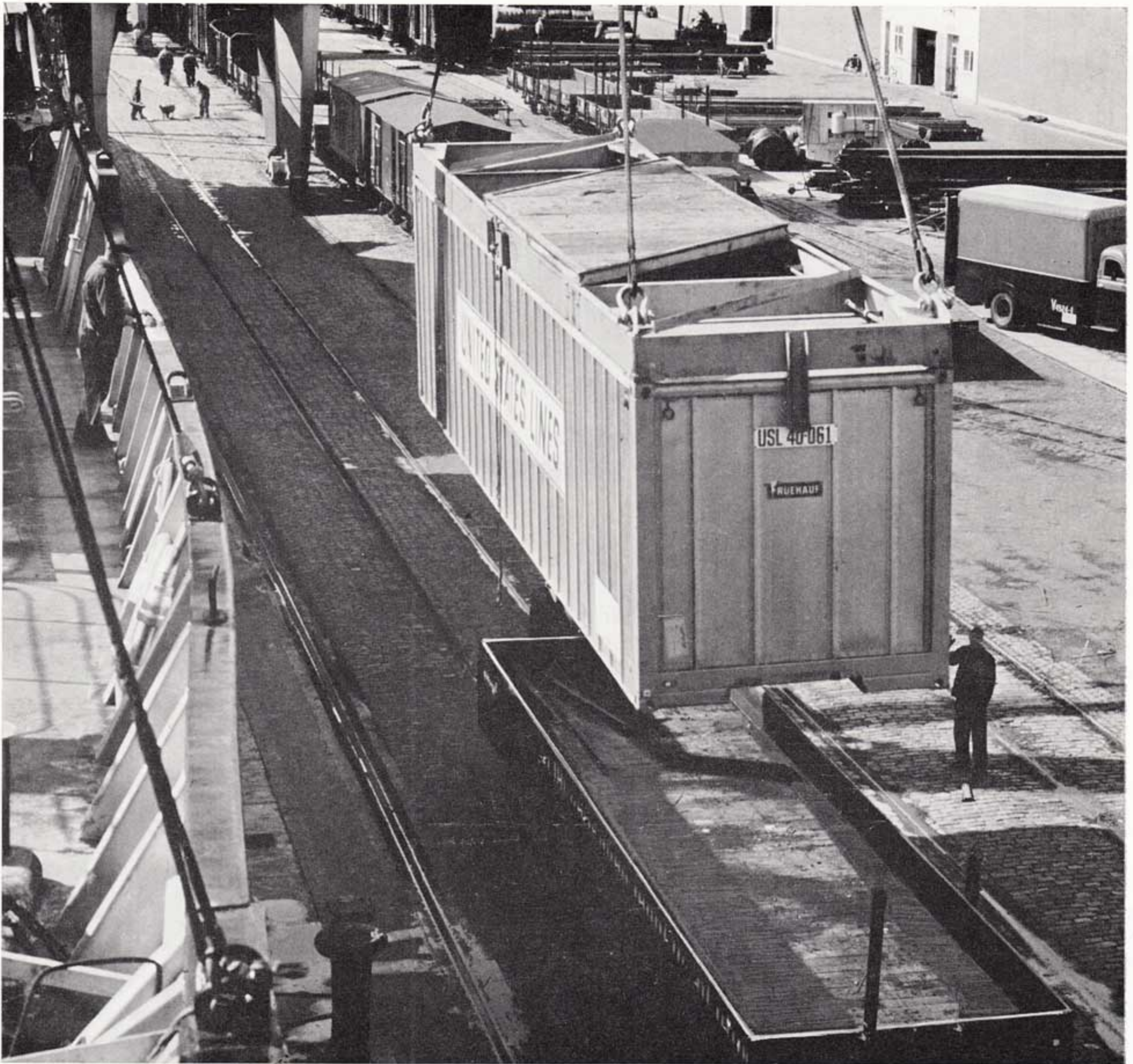
de heer DEMOUSTIER
Handelsagent N.M.B.S.
Postbus 2-27
Station Rijsel (S.N.C.F.).

ORLOGSHELD

**Testpiloot Drury Wood jr.
is alleen in de trein
volkomen op zijn gemak**

Drury Wood Jr, een 42-jarige Amerikaan, en held uit de tweede wereldoorlog, die werd onderscheiden met het D.F.C. (Distinguished Flying Cross), is thans eerste testpiloot in een van de grootste Duitse vliegtuigfabrieken. Drury Wood Jr heeft er een vliegcarrière van 23 jaar opzitten en in 6.000 vliegreizen heeft hij 276 modellen van 96 verschillende typen van vliegtuigen beproefd. Onlangs geïnterviewd door een reporter

van een belangrijk Amerikaans dagblad, de „Atlanta Journal and Constitution“, verklaarde Drury Wood Jr onbeschroomd dat hij „bij voorkeur met de trein reist... omdat de trein zoveel veiliger is“. „Het is geen kwestie van schrik“, voegde Wood er aan toe, „doch ik voel me veel meer op mijn gemak wanneer ik per trein reis“. Dat is dan de mening van iemand die het weten kan.



TRANSCONTAINER

CONTAINER VAN WAGONFORMAAT

Moderne spoorwegen - Rationele overslag