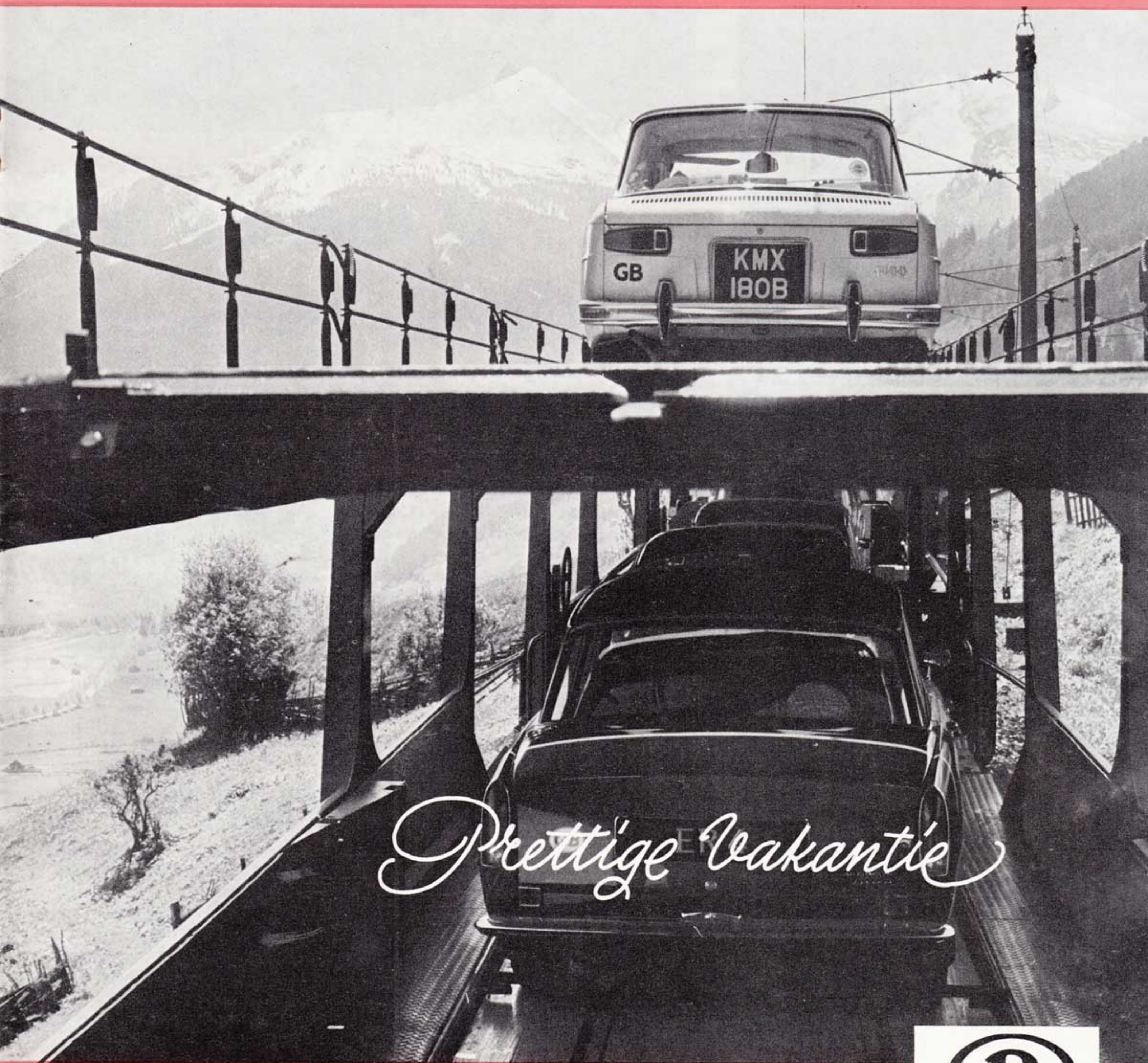


SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 3 / JULI 1967



Prettige Vakantie

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRALSTATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL 1 — TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3653





NUMMER 3 — JULI 1967

Omslagfoto: De autoslaaptrein in het Tauerngebergte in Oostenrijk op weg naar Villach.

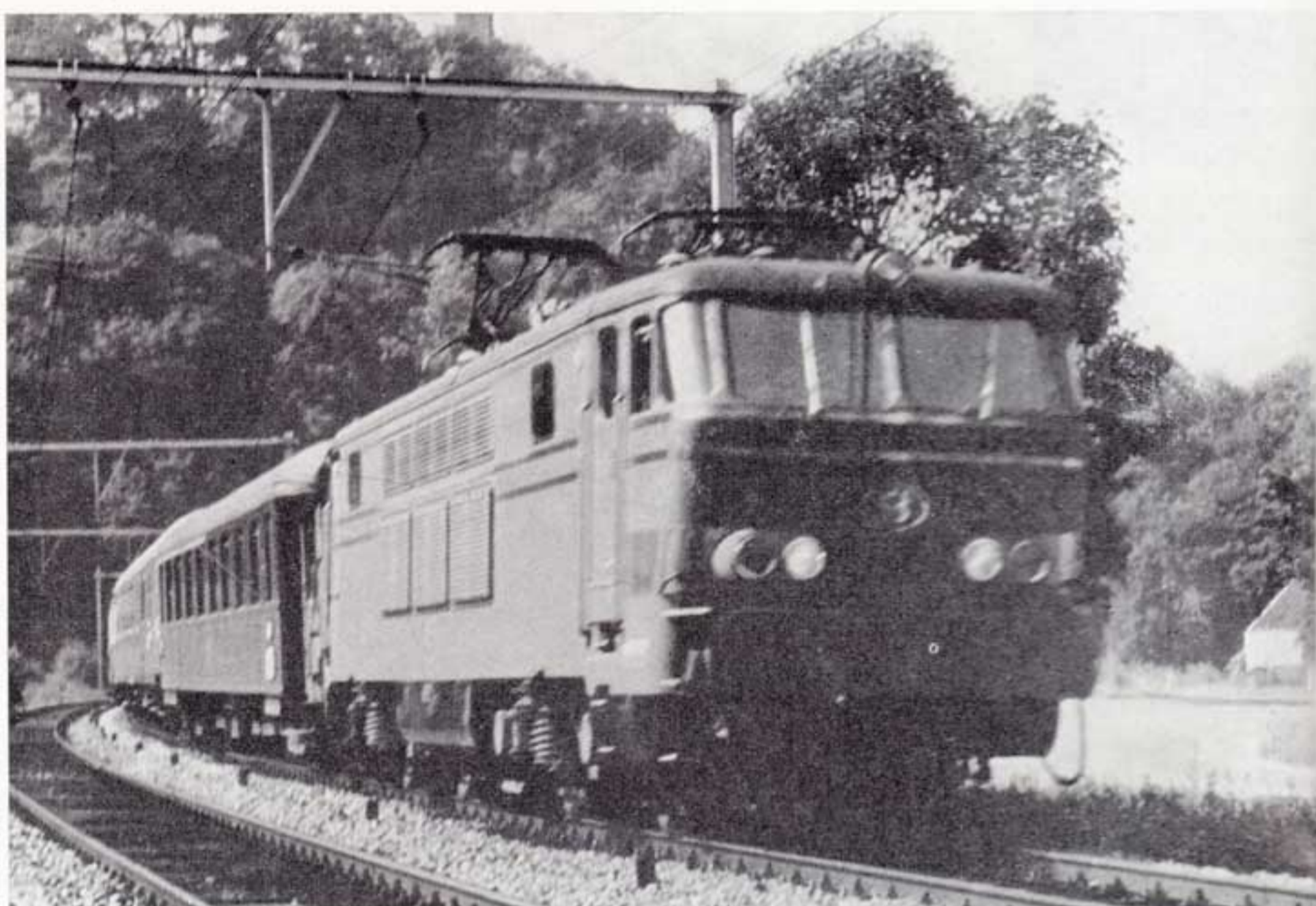
INHOUD

	Blz.
De Belgische Spoorwegen in 1966 N.M.B.S.-COLLI met nieuwe tarieven	2 4
Een collo verzenden is geen probleem meer	6
Driehonderd ton op een enkele wagon	9
De „Freightlinertrain“ te Brussel en te Antwerpen	9
Nieuwe dienstregeling voor het vervoer van goederen met bestemming naar het buitenland	10
Het gecentraliseerd beheer van het goederenverkeer bij de N.M.B.S.	16
Nieuwe goederenwagens zetten hun dak en schuifwanden wijdopen	18
Overall in Zwitserland per trein dezelfde dag	20

Lay-out: L. Tack.

Foto's: F. Putman.

Druk: Omega n.v. - Antwerpen.



DE BELGISCHE SPOOR

De evolutie van de conjunctuur en de exploitatieresultaten van de Maatschappij.

De vertraging van het ritme der economische expansie, die zich in 1965 voerde na een periode van vijf jaar hoogconjunctuur, is in 1966 scherper tot uiting gekomen. Alhoewel, globaal gezien, de Belgische economie nog een lichte vooruitgang heeft gemaakt, was de evolutie van de zaken tijdens het tweede semester in talrijke sectoren minder gunstig. De Belgische nijverheid — traditioneel ingesteld op transformatieactiviteiten — die reeds te kampen heeft met reconversievraagstukken, met de noodzakelijkheid zich sneller aan te passen aan de technologische vooruitgang, met een toeneming van de interne kosten, heeft daarenboven het hoofd moeten bieden aan een scherpere mededinging en aan de inkrimping van de bestellingen uit het buitenland.

De vervanging van steenkool door petroleumprodukten, zo voor de industriële behoeften als voor het huishoudelijk verbruik, en de aanpassing van de productie van sommige industrieën — inzonderheid de ijzerverwerkende industrie — aan de afzetmogelijkheden, hebben anderzijds het algemeen peil van de bedrijvigheid ongunstig beïnvloed en een toeneming van de werkloosheid in de hand gewerkt.

De vervoermarkt, die sedert lang oververzadigd is, werd bijzonder getroffen door de minder gunstige evolutie van de con-

conjunctuur. Laten we er eens te meer op wijzen dat die overtollige capaciteit van de middelen voor het vervoer voor rekening van derden te wijten is aan het feit dat de kosten voor aanleg, modernisering en onderhoud van de waterwegen en van de weg door de Staat gedragen worden, ter ontlasting van de gebruiker.

De omvang van het reizigers- en goederenvervoer per spoor is merkkelijk afgenomen ten opzichte van het jaar tevoren. Het tekort van het dienstjaar 1966 kon evenwel beperkt worden op 114 miljoen frank. De ontvangsten opgeleverd door het reizigers- en goederenvervoer belopen 12.490 miljard frank en zijn 340 miljoen of 2,8% hoger dan die van 1965. De verhoging vloeit hoofdzakelijk voort uit de tariefaanpassingen die voor de reizigers vanaf 1 januari 1966 werden toegepast.

De evolutie van het effectief van het personeel.

Het gemiddeld effectief van het personeel dat voor de exploitatie van het net tewerkgesteld is, werd van 51.302 eenheden in 1965 tot 50.153 in 1966, dit is met 1.149 bedienden verminderd. Wij herinneren eraan dat dit effectief 69.000 bedienden omvatte in 1953. De grafiek die vooraan in het verslag van de Raad van Beheer aan de Algemene Vergadering is voorgesteld, geeft een duidelijk beeld van de

groeïende produktiviteit van het personeel. Het aantal pensioengerechtigden is ten opzichte van het jaar 1965 met 986 eenheden afgenomen.

De bezuinigingen.

Laten wij onder de andere bronnen van bezuiniging aanstippen:

- de uitschakeling van de stoomtractie en de inkrimping van het wagenpark tot 49.101 eenheden, dit is 28.766 wagens of 37 % minder dan in 1953, met als gevolg de vermindering van het aantal locomotiefdepots en werkplaatsen en van de onderhouds- en herstellingswerken;
- de concentratie van de bediening van de seinen en wissels;
- de mechanisering van de spoorwerken;
- de invoering van de automatisatie op de meest verscheiden gebieden.

WEGEN IN 1966

De normalisatie der rekeningen en de infrastructuur.

Laten wij er eens te meer aan herinneren dat alleen met de normalisatie van de rekeningen, aanbevolen door de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer in 1957 en bij het Ministerie van Verkeerswezen in 1963 ter studie gelegd, een einde kan worden gemaakt aan een stelsel van ontoereikende bijdragen en aldus aan de N.M.B.S. de economische en financiële autonomie kan worden terugbezorgd die bij de oprichtingswet van 1926 is voorgeschreven. In werkelijkheid zal haar positie evenwel maar gestabiliseerd kunnen worden, wanneer ze inzake uitgaven voor de infrastructuur op gelijke voet wordt geplaatst met haar mededingers.

Terwijl haar concurrenten voordeel blijven halen uit de grote werken die op kosten van de gemeenschap worden uitgevoerd, zowel wat de waterweg als wat de weg betreft, wordt de vervoerscapaciteit van de spoorweg, die aan diezelfde gemeenschap toebehoort, op verre na niet volledig benuttigd. We kunnen eens te meer slechts de aandacht vestigen op dat aspect van de kwestie op het ogenblik waarop nieuwe ontwerpen voor de modernisering van wegen en vooral van waterwegen, die aanzienlijke investeringen en financiële lasten met zich brengen, worden uitgewerkt.

Wij zijn van oordeel dat het vraagstuk van de gelijke behandeling van de verschillende vervoermiddelen, dat valt onder

het algemeen beleid inzake vervoer en investeringen, eindelijk zou moeten opgelost worden, met het oog op een duurzame sanering van de vervoermarkt in het belang van de gemeenschap en van onze economie.

De evolutie van het verkeer.

In 1966 beliep het reizigersverkeer 8.708 reizigers-km, dit is 3 % minder dan het in 1965 bereikt aantal van 8.975 miljoen.

Met uitzondering van het verkeer van de schoolabcnnees, dat steeds uitbreiding neemt, en dat van de reizigers die een individuele vermindering genieten, heeft de daling betrekking op al de categorieën van reizigers. De grootste vermindering, met een achteruitgang van 4,4 %, trof het verkeer van de houders van een sociaal abonnement, dat 45 % van het globaal per spoor afgelegde trajecten vertegenwoordigt.

De oorzaak van de terugloop is, in het algemeen, te wijten aan de mededinging van de weg en het gebruik van het particulier autovoertuig. Wat de houders van een sociaal abonnement betreft, ligt ze daarenboven in de stijging van de werkloosheid in ons land.

Laten we er evenwel aan toevoegen dat, vooral dank zij de aantrekkingskracht die het toerisme in het buitenland uitoefent, het internationaal verkeer verder toeneemt en 675 miljoen reizigers-km bereikte, wat 1,3 % meer is dan in 1965. In het binnenland is het aantal deelnemers aan de toeristische rondritten van het een jaar op het ander met 15,3 % toegenomen.

Het goederenverkeer met wagenladingen heeft een merkelijke achteruitgang gekend: 6.234 miljoen ton-km in 1966 tegen 6.758 miljoen het jaar tevoren. De daling beloopt 524 miljoen ton-km of 7,8 %. Ze was het grootst in doorvoer (—225 miljoen of 12,8 %) en bij uitvoer (—150 miljoen of 13,7 %).

Onder de producten waarvan het vervoer in het bijzonder is gedaald, vermelden we in de eerste plaats de brandstoffen (—216 miljoen ton-km), vervolgens de ertsen (—108 miljoen ton-km), de metaalproducten (—99 miljoen ton-km) en de bouwmaterialen en groefproducten (—71 miljoen ton-km).

De inkrimping van het volume der vervoerde brandstoffen, in nauw verband met de daling van de produktie en van het verbruik in België en in de E.E.G.-landen, heeft zowel betrekking op de verbindingen in het binnenland als op de uit- en doorvoer; wat de ertsen betreft, was de achteruitgang het gevoeligst bij de invoer en de doorvoer; het is ook bij het doorvoer verkeer dat de daling het grootst was voor de metaalproducten terwijl de vermindering van het volume van

het vervoer der groefproducten te wijten is aan de stopzetting, bij het begin van het tweede semester, van de zendingen bestemd voor de werken van het deltaplan in Nederland.

Het stukgoedverkeer werd ook in al zijn sectoren getroffen door de ongunstige evolutie en is verminderd met 33.917 ton.

De modernisering van het spoorwagennet.

Sedert de maand mei 1966 wordt de verbinding Luik-Guillemins-Keulen met de elektrische tractie geëxploiteerd; de directe treinen worden gesleept door vierstroomlocomotieven die door de nationale nijverheid werden vervaardigd. In het station Luik-Guillemins werd op het einde van het jaar een kokerbrug in dienst gesteld waardoor de kruising van de rijwegen van de treinen op die lijn met de andere sporen wordt vermeden.

Het geëlektrificeerd net omvat thans 1.125 km lijnen, dit is 25 % van de lijnen die voor het verkeer worden benuttigd. De uitrusting van het baanvak Luik-Namen dat de verbinding der vakken van de geëlektrificeerde lijn Parijs-Keulen moet verzekeren, die de grote centra van Wallonië bedient, wordt volgens de opgemaakte planning voortgezet.

De voorbereidende werken voor de elektrificatie van de lijn Berchem-St-Niklaas-Waas in verband met de aanleg van de tunnel onder de Schelde te Antwerpen, vorderen normaal.

Om het wagenpark te moderniseren en aan de vragen van de cliënteel te voldoen, die steeds meer wenst te beschikken over gespecialiseerd materieel dat beter aangepast is aan haar vervoer, heeft de Maatschappij in 1966 bij de particuliere nijverheid 450 wagens van moderne types besteld.

Er werd een aanvang gemaakt met de bouw van de nieuwe reizigersstations te Berchem en Ans; parkeerplaatsen voor autovoertuigen zullen nabij die stations worden ontworpen.

In het kader van de uitrusting der havens heeft de Maatschappij besloten ten zuiden van het Churchilldok te Antwerpen, een terminusstation voor het overzees vervoer van grote containers op te richten. Met het oog op de deelneming aan het verkeer van grote containers tussen Groot-Brittannië en België, heeft ze in dezelfde gedachtengang besloten een achterkaai-zone in de haven van Zeebrugge in te richten, in samenwerking met de N.V. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, die de installaties voor het laden en lossen van de containers zal exploiteren.

Om de expansie van nieuwe industrie-complexen te bevorderen, legt ze ook verbindingssporen aan naar de industriële ontwikkelingsgebieden van Olen-Geel, Doornik, Ghlin-Baudour en Frameries.

N.M.B.S.-COLLIS

met nieuwe tarieven

Op 26 mei jongstleden heeft de Raad van Beheer zijn goedkeuring gehecht aan de hervorming inzake bevrachting van stukgoedzendingen in Belgisch binnenvoer. De nieuwe tarieven werden van kracht op 12 juni 1967 en bij die gelegenheid verscheen een nieuwe uitgave van Bundel V (Tarieven van toepassing op zendingen stukgoed).

Hierna de hoofdpunten van de aangebrachte wijzigingen:

Algemene voorschriften.

De praktische en algemeen geldende voorschriften, zoals die betreffende de gesteldheid van de colli en de betaling van de vrachtprijs werden zeer bevattelijk opgesteld.

Om onze klanten met onze werkmethodes vertrouwd te maken werd de structuur van onze organisatie bondig uiteengezet. Ter bevordering van de contacten met onze verschillende diensten vermeldt genoemde Bundel tevens:

- de lijst van onze wegcentra, met telefoonnummer,
- de adressen en telefoonnummers van onze handelsagentschappen,
- het adres, telefoonnummer, toestelnummers en de bevoegdheid van de verschillende bureaus van het bestuur van N.M.B.S.-COLLI.

Besteldienst.

De besteldienst omvat:

- dienstronden voor ijlgood,
- dienstronden voor expresgoed.

Zijn, in de volgende gevallen, de prestaties van de besteldienst in de tarieven begrepen?

	Afhaling aan huis	Bestelling aan huis
Expres	neen	neen
IJlgood	neen	ja
Postcolli	neen	ja

Prijs van de prestaties die niet in de tarieven begrepen zijn:

a) Dienstronden Expresgoed.

Afhaal- of bestelloon: 10 F per 10 kg bevracht gewicht.

Voor *het geheel* van de *francozendingen* van eenzelfde afzender: minimum 30 F

en maximum 200 F *per bediening*.

Voor elke *non-francozending*: minimum 20 F en maximum 200 F *per zending*.

Voor de aanhuisbestelling: minimum 20 F *per zending*.

b) Dienstronden IJlgood.

Bij de afhaling aan huis door de vrachtwagen van de ijlgoodronde (gewone dienst) mogen alle zendingen, expreszendingen inclusief, ten vervoer aangeboden worden, maar dan gaat de vervoertermijn slechts in om 18 uur.

Afhaalloon: 5 F per 10 kg bevracht gewicht of per postcollo.

Voor *het geheel* van de *francozendingen* van eenzelfde afzender: minimum 25 F en maximum 100 F *per bediening*.

Voor elke *non-francozending*: minimum 15 F en maximum 100 F *per zending*.

Nochtans geschiedt de afhaling aan huis *kosteloos* voor al wie houder is van een kaart „stukgoedcliënt“.

Kaarten „stukgoed-cliënt“.

Aan alle klanten die N.M.B.S.-COLLI een jaarlijks zakencijfer van ten minste 50.000 F garanderen en om de opening van een lopende rekening verzoeken, wordt door het wegcentrum van vertrek een kaart „stukgoed-cliënt“ afgeleverd die recht geeft op de kosteloze afhaling aan huis door onze ijlgoodvrachtwagens. Deze kaart concretiseert de goede betrekkingen tussen onze klanten en N.M.B.S.-COLLI. Voor de klanten die al hun stukgoedzendingen aan de spoorweg toevertrouwen wordt het zakencijfer tot 35.000 F teruggebracht.

Postcolli (groene bladen).

Het postcollitarief is toepasselijk op zendingen van 5 kg en minder.

De eenvormige prijs van 35 F per zending wordt door de volgende schaal vervangen:

Colli van 1 kg en minder:	25 F
Colli van meer dan 1 tot 3 kg:	30 F
Colli van meer dan 3 tot 5 kg:	35 F

IJlgood (roze bladen).

Zoals voorheen worden de prijzen opgegeven per verbinding tussen bevrachtingspunten. Wanneer de organisatie van de wegcentra zal voltooid zijn, zullen de

bevrachtingspunten volledig overeenstemmen met de door de wegcentra bediende zones.

Voor elk bevrachtingspunt zijn er gewoonlijk twee tariefschalen A en B voorzien die overeenstemmen met de vroegere zones A en B. De zone A is evenwel groter geworden.

De prijzen zijn opgegeven in tabellen, per wegcentrum en per tariefschaal bij vertrek. Ze zijn van toepassing per gedeelte van 10 kg en zijn vooruit berekend van 10 tot 100 kg.

Voor de zendingen met een bevracht gewicht van meer dan 100 kg wordt de vrachtprijs bekomen door bij de prijs voor 100 kg zoveel maal het bedrag van de laatste kolom te voegen als er gedeelten van 10 kg boven de 100 kg zijn.

Voorbeeld: Bij vertrek uit Brussel A naar Hasselt A.

De tabel Brussel A vermeldt voor Hasselt: vrachtprijs voor 100 kg: 115 F.

boven de 100 kg: 6,50 F per 10 kg.

Een zending van 520 kg wordt dus bevracht als volgt:

$$115 + 42 \times 6,5 = 388 \text{ F.}$$

De nieuwe vrachtprijzen kunnen moeilijk met de vroegere vergeleken worden.

Globaal over het net gezien, komt de hervorming neer op een status-quo op tarifair gebied. Op het individuele vlak echter werden de prijzen voor elk geval aangepast, rekening houdend met de afstand en met een degressiviteit in verhouding tot het gewicht van de zending. Ter verduidelijking geeft volgende tabel, voor 6 verbindingen A-A, en voor bepaalde gewichten, een vergelijking tussen de vroegere en de huidige vrachtprijzen. Kortom, door die aanpassing worden sommige, vroeger als „ongunstig“ bestempelde verbindingen verbeterd, en de zware zendingen begunstigd ten koste van de lichtere zendingen.

De bijlage tot het hoofdstuk „IJlgood“ geeft de dienstbestemming van de stations, de lijst van de gemeenten en van de voornaamste gehuchten, hun nummer van vervoerverdeling, hun bevrachtingspunt en de tariefschaal A of B, evenals de wijze van bediening.

VERGELIJKING TUSSEN OUDE EN NIEUWE VRACHTPRIJZEN VAN HET IJLGOEDTARIEF.
(PRIJS PER ZENDING IN FRANKEN)

		10 kg	20 kg	50 kg	100 kg	300 kg	500 kg	750 kg	1000 kg	2000 kg
Brussel-Antwerpen	oude	36	46	62	80	240	300	450	500	1 000
	nieuwe	46	51	68	95	205	315	453	590	1 140
Brussel-Hasselt	oude	54	61	88	130	390	450	675	800	1 600
	nieuwe	57	63	83	115	245	375	538	700	1 350
Mons-Liège	oude	48	55	88	140	420	600	900	900	1 800
	nieuwe	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560
Tournai-Antwerpen	oude	48	55	88	140	420	550	825	900	1 800
	nieuwe	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560
Namur-Arlon	oude	63	71	114	180	540	750	1 125	1 300	2 600
	nieuwe	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560
Turnhout-Charleroi	oude	48	55	88	140	420	550	800	800	1 600
	nieuwe	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560

Expres (gele bladen).

De tarieven zijn op dezelfde wijze ingekleed als die voor het „IJlgoed“. Ze vermelden evenwel enkel de prijzen voor vervoer van station tot station, terwijl die voor het ijlgoodtarief tevens de bestelling aan huis omvatten.

Wij vestigen er tevens de aandacht op dat het prijsverschil tussen het ijlgood- en het expres-tarief eenvormig 30% bedraagt.

Tevens dient de opzettelijke verhoging van de vrachtprijzen voor colli van meer dan 50 kg aangestipt, die automatisch worden bevracht op hun werkelijk gewicht, verhoogd met 50 kg. Inderdaad, aangezien dit vervoer eventueel met reizigerstreinen moet geschieden, scheidt de behandeling van colli van meer dan 50 kg bepaalde problemen, waaronder niet in het minst het oplopen van vertraging door die treinen.

Ook bij het hoofdstuk „Expres“ is een bijlage gevoegd, die voor alle bestemmingen de vereiste inlichtingen inzake bevrachting en vervoer bevat. Voor de plaatsen die niet door de expresdienst worden bediend, is tevens het naaste station met zijn officiële afstand van de localiteit aangegeven.

De zending mag dus „kantoorliggend“ naar dat station gezonden worden.

In de plaatsen waar de bestelling aan huis beperkt was tot 20 kg per zending hebben

wij een beperking van 20 kg per collo voorzien.

Gewichtverhogingsregel (Expres- en IJlgoed).

Krachtens de vroegere reglementering werd, voor de zendingen met een gewicht lager dan 250 kg per m³, een gewichtverhoging toegepast volgens een schaal gaande van 1,1 tot 3.

Met de nieuwe beschikkingen terzake

worden de zendingen op het werkelijk gewicht bevracht wanneer het gewicht per m³ ten minste 150 kg bereikt.

De verhogingscoëfficiënt bedraagt 1,5 voor de zendingen goederen die ten minste 75 kg, maar minder dan 150 kg per m³ wegen.

Een niet beperkende lijst A vermeldt de meest voorkomende goederen van die categorie.

TABEL DER GEWICHTSVERHOGINGSCOEFFICIENTEN

Coëfficiënt → Goederen	1	1,5	2
Goederen die niet op de lijsten A, B, C, voorkomen	indien 150 kg/m ³	indien 75 kg/m ³	indien 75 kg/m ³
Lijst A	X indien 150 kg/m ³ op verzendingsbulletin is vermeld	X	
Lijst B		X indien 75 kg/m ³ op verzendingsbulletin is vermeld	X
Lijst C			

De verhogingscoëfficiënt bedraagt 2 voor de zendingen goederen die minder dan 75 kg/m³ wegen.

Een niet beperkende lijst B vermeldt de meest voorkomende goederen van die categorie.

Een lijst C geeft de speciale coëfficiënten voor zeer lichte goederen.

Op de goederen vermeld in de lijsten A en B mag de lagere coëfficiënt toegepast worden indien op het verzendingsbulletin een gewicht wordt aangegeven dat respectief meer dan 150 kg/m³ en 75 kg/m³ bedraagt.

Zie tabel der gewichtsverhogingscoëfficiënten blz. 5.

Zoals voorheen kunnen de vaste klanten die goederen met een veranderlijk gewicht per m³ verzenden, van N.M.B.S.-COLLI een forfaitaire coëfficiënt voor hun globale vervoer bekomen.

Tot besluit :

Bij het opstellen van de nieuwe tarieven door N.M.B.S.-COLLI werd de al te gemakkelijke formule van een algemene prijsverhoging doelbewust geweerd.

Men verkoos het zakencijfer op het verworven vervoer ongewijzigd te behouden, met de hoop nieuwe inkomsten te bekomen uit het werven van talrijke nieuwe klanten.

Ons vertrouwen in dat dynamisch beleid steunt op stevige grondslagen :

— terwijl wij ons handelsbeleid handhaven verbeteren wij progressief onze structuren en onze middelen.

— onze degelijke „service“ verwierf het vertrouwen van nijverheid en handel, met als gevolg een uitbreiding van ons vervoer ondanks de thans weinig gunstige economische toestand.

Hoe kan men Bundel V bekomen ?

Bundel V is verkrijgbaar door storting van 300 F op P.C.R. nr 1010 van de N.M.B.S. te Brussel; naar gelang de Nederlandse dan wel de Franse tekst verlangd wordt, vermeld men op de keerzijde van het stortings- of overschrijvingsbulletin „Bundel V“ of „Fascicule V“.

In de prijs van 300 F zijn begrepen : het eigenlijke tarief, de schutmap, de latere bijvoegsels en de overdrachtaks.

Een collo verzenden is geen probleem meer. Talrijke vereenvoudigingen voor de vaste klanten.

The image shows two examples of railway freight forms (bulletins) for N.M.B.S. (Nederlandsche Midden-Bevrijdings-Spoorwegen). The top form is yellow and the bottom one is pink. Both forms contain fields for sender information, recipient address, weight, and contract details.

Yellow Form (Top):

- DC 1809 ter 1 VERZENDINGS-BULLETIN
- STATION VAN BESTEMMING
- VERVOERDEDELING
- BEVRACHTINGSPUNTEI: Verrek Aankomst
- EXPRESGOED
- N° van bulletin (Aan te brengen op de etiketten) → 248
- N° aankomst
- Afzender:
- CONTRACTUELE

Pink Form (Bottom):

- DC 1809quater 1 VERZENDINGS-BULLETIN
- STATION VAN BESTEMMING
- VERVOERDEDELING
- BEVRACHTINGSPUNTEI: Verrek Aankomst
- LILGOED 743
- CONTRACTUELE BEVRACHTING
- TAXATION CONTRACTUELLE
- Afzender: I. N. M. N.V. Vrijheidstraat 7 Eekloo
- P.C.R. nr. 001232 Contract nr. 01/7, Forfaitaire coefficient: 1
- Aantal colli Bruto gewicht
- Zending ontvang./Requ l'envoi/Sendung erhalt.
- Op/Le/Am
- om b un uur heures Uhr
- Gedresseerde / Destinataire / Empfänger
- Boekhoudingsetiket
- Datumstempel bij verrek

Additional fields in the pink form include: Geadresseerde, Straat, te, Tel. N°, In het station, Remboursement, Belang bij de aflev., Voorschot, Aangegeven waarde, Verzekerde waarde, Ik vraag (met kruisje aanduiden): Aanhuisbestelling, Kantoorliggend, Franco, De weging, al Niet Franco, Datum, COLLI (Merk en Nis, Aantal, Verpakking, Goederen), Bruto gewicht, Forfaitaire coefficient, Gebuurd gewicht.

model 1

Ondanks de toenemende mededinging worden in België jaarlijks nog zo wat twintig miljoen stukgoedzendingen aan de spoorweg toevertrouwd. Zulks komt doordat de diensten van de N.M.B.S. zich aan de behoeften van de cliënteel hebben weten aan te passen; dat betekent ook dat het publiek zich in vertrouwen tot de spoorweg wendt. Een collo per spoor verzenden stelt inderdaad geen problemen.

HOE TE WERK GAAN?

U brengt zelf uw goederen naar de instellingen van de spoorweg, in casu een station dat stukgoedzendingen aanneemt (let wel: in sommige stations worden geen exprezendingen aangenomen), of U verzoekt om afhaling aan huis van uw colli; in dit geval volstaat een telefoontje naar het naaste wegcentrum (de lijst van de wegcentra, met hun telefoonnummer, vindt U in ons vorig nummer).

HET VERZENDINGSBULLETIN.

Om uw zending in de beste voorwaarden te vervoeren en U tevens een optimale „service“ te verzekeren, moeten wij vanzelfsprekend over enkele onmisbare inlichtingen beschikken. Die inlichtingen vermeldt U op het verzendingsbulletin dat U kunt bekomen in alle voor het

goederenverkeer geopende stations en in de erkende aannemingskantoren van goederen.

De vereiste aanduidingen zijn:

- uw naam en adres,
- naam en adres van de geadresseerde (gebeurlijk zijn telefoonnummer),
- aard, afmetingen en gewicht van de goederen,
- aantal colli,
- franco of niet-franco,
- thuisbesteld (in het adres de juiste localiteit opgeven) of kantoorliggend (naam van het station van bestemming),
- het van de geadresseerde te innen bedrag, indien de zending onder rembours geschiedt.

Het volstaat die aanwijzingen op het eerste blad van het verzendingsbulletin in te schrijven. Dank zij de carbonelaag op de keerzijde worden alle aanduidingen op de overige drie bladen doorgeschreven. Een dezer bladen wordt U als ontvangstbewijs overhandigd. Een tweede wordt met de zending aan de geadresseerde afgeleverd.

ETIKETTEN OP DE COLLI.

Op elk collo dient een etiket aangebracht dat de spoorweg U bezorgen kan. Daarop vermeldt U het nummer van het ver-

zendingsbulletin, uw eigen naam en adres en ook naam en adres van de geadresseerde. Het verzendingsbulletin invullen en het (de) begeleidingsetiket(ten) gereedmaken, dat is alles wat de gelegheidsverzender moet doen.

DE VASTE KLANT KRIJGT HET NOG GEMAKKELIJKER.

Is U een vaste klant van de N.M.B.S., dan worden U nog talrijke mogelijkheden tot vereenvoudiging geboden, zowel wat betreft de vervoerbescheiden als de organisatie zelf van uw verzendingen. Hierna drie voorbeelden.

1. Aanpassing van de vervoerbescheiden.

N.M.B.S.-COLLI, de spoorwegdienst die zich speciaal met de organisatie van het stukgoedverkeer bezighoudt, aanvaardt verzendingsformulieren met de naam van uw firma vooraf opgedrukt (zie model 1 pag. 6). Heeft U met de spoorweg een particulier vervoercontract afgesloten, dan laat voornoemde dienst dit zelfs op zijn kosten voor U doen. Beter nog, op uw verzoek kunnen die formulieren aan de organisatie van uw bedrijf (bv. aan uw boekhouding) worden aangepast, zodat U dan meestal het verzendingsbulletin, de verzendingsnota en de factuur voor de klant ineens bekomt (zie model 2).

DC 1809 bis ⑧		BULLETIN D'EXPEDITION 1 VERZENDINGS- BULLETIN		LOTISSEMENT VERVOERVERDELING		GRANDE VITESSE N° N° IJLGOED		DC 1809 bis ⑧		GRANDE VITESSE N° N° IJLGOED		GRANDE VITESSE N° N° IJLGOED		NOMBRE COLIS AANTAL COLLI					
DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				DATE D'EXPEDITION VERZENDINGSDATUM		DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				LOTISSEMENT					
FRANCO - REMISE A DOMICILE — FRANKO - AANHUISBESTELLING				REFERENCE — REFERTE		FRANCO - REMISE A DOMICILE FRANKO - AANHUISBESTELLING				EXPEDITEUR — AFZENDER				DATE DATUM		REF.			
EXPEDITEUR — AFZENDER				TAXATION CONTRACTUELLE N°/N° CONTRACTUELE BEVRACHTING		EXPEDITEUR — AFZENDER				SOUCHE POUR LE DESTINATAIRE 4 STAM VOOR DE GEADRESSEERDE				DATE DATUM				REF.	
TISSUS — WEEFSELS				A PAYER PAR LE DESTINATAIRE TE BETALEN DOOR DE GEADRESSEERDE		NOMBRE COLIS AANTAL COL.				POIDS GEWICHT				REMBOURSEMENT					
NOMBRE COLIS AANTAL COLLI		POIDS REEL WERK, GEWICHT		POIDS TAXE BEVR. GEWICHT		REMBOURSEMENT				NOMBRE COLIS AANTAL COLLI				REMBOURSEMENT					
Raçu l'envoi : le / / à h.				SIGNATURE — HANDTEKENING		DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				DATE DATUM				REF.	
Zending ontvangen : op / / te u.																			

2. Aansluiting bij de Europese-palet-tenpool (EUR).

Paletten kunnen niet alleen voor het verzenden van uw goederen, dus vanaf hun vertrek uit uw bedrijf worden gebruikt, maar ook reeds vroeger, tijdens alle tussenstadia in uw instellingen, vanaf de fabricatie tot bij het opslaan van het afgewerkte product.

Op een enkel palet kan U zendingen groeperen voor verschillende geadresseerden die door eenzelfde wegcentrum van aankomst bediend worden.

3. Organisatie van uw verzendingen.

U kan, in gemeen overleg met N.M.B.S.-COLLI, de dagen bepalen waarop de spoorweg uw te verzenden goederen zal komen afhalen.

WAT MET DE KLANT DIE OVER EEN COMPUTER BESCHIKT?

Als U over een computer beschikt heeft U er alle belang bij de technici van N.M.B.S.-COLLI te raadplegen.

Zij zullen U helpen de begrippen inzake stukgoedzendingen, territoriale verdeling in wegcentra en financiële betrekkingen met de spoorweg in de werkcyclus van uw computer op te nemen; die gegevens kunnen door de ordinator slechts na voorafgaande aanpassing verwerkt worden. Met dit doel wordt er naar gestreefd de bevrachtingsformules te vereenvoudigen, en de verzendingsbulletins, de identificeringsetiketten op de colli en de verzamelstaten van de zendingen aan te passen (model 3).

Aldus bekomt U vlug en goedkoop van uw ordinateuren facturen, verzendingsnota's, de indeling van uw zendingen per wegcentrum, verzamelstaten, het dagelijks totaal van de vrachtkosten, enz. En ten slotte beschikt U nog over tal van andere mogelijkheden, ondermeer inzake aanleg van statistieken.

Deze enkele beknopte inlichtingen tonen reeds genoegzaam aan dat N.M.B.S.-COLLI U goede diensten kan bewijzen, dat dit vervoer weinig formaliteiten vergt, en dat die, na overleg met voornoemde dienst, nog beperkt kunnen worden.

Aarzel dus niet: leg uw problemen voor; U wordt met raad en daad bijgestaan op volgend adres:

N.M.B.S.-COLLI

VOORUITGANGSTRAAT 80

BRUSSEL 1

Tel.: 18.60.50, toestel 1410 of 1411.

DC 1809 quater (B)	1 VERZENDINGS BULLETIN BULLETIN D'EXPÉDITION	STATION VAN BESTEMMING DARE DE DESTINATION	VERVOERVERBELING LÉTISSEMENT	IJLGOED - GRANDE VITESSE N° 072	
GEADRESSEERDE — DESTINATAIRE				N° AANKOMST - N° D'ARRIVÉE Afzender Expéditeur	
TERUGBETALING — REMBOURSEMENT Fr.			Beh. bij vert. - Perçu au dép.	Indicatif - Indicatif	
AAN HUISBESTELLING - REMISE A DOMICILE FRANKO - FRANCO DATUM - DATE			To luffen bij aankomst A percevoir à l'arrivée Terugbetaling - Remboursom. Voorschot - Débours Vracht en bijkosten Frais de transport et Acces. Totaal - Total Door het station bev. bruto gew. Poids brut reconnu par la gare	Speciaal tarief N° Tarif special N° 9102 Forfaitaire coëfficiënt Coefficient forfaitaire Aant. colli - N. de colis Bruto gewicht. - Poids brut	
				Boekhoudingsetiket - Etiquette comptable	
				Zending ontvang. - Reçu l'envoi Op/le om à uur heures	
Bruto gewicht - Poids brut				Geadresseerde - Destinataire	
Bij niet aflevering na 14 dagen terug zenden. Bij weigering onmiddellijk. En cas de non livraison renvoyez le colis après 14 jours. En cas de refus immédiatement.				Datum stempel bij vertrek Timbre à date au départ	
KOMMISSIE AFREKENING			DÉCOMPTÉ DE COMMISSIONS		
1. Zakencijfer tegen klantenprijs. 2. Verkoopsbenodigheden. 3. Demonstratie produkten tegen netto-prijs. 4. Sub-totaal. 5. Kommissie op n° 1. 6. Bedrag aan verschuldigd. 7. Overdrachtaks ten laste			1. Chiffre d'affaires au prix client. 2. Accessoires de vente. 3. Produits de démonstration au prix net. 4. Sous-total. 5. Commission sur n° 1. 6. Montant dû à 7. Taxe de transmission à charge		
M.					
1	2	3	4	5	6
7	Datum - Date	N° - N°			
Taks door de vennootschap voldaan op het einde der maand. Zegels aangebracht op jaarlijkse opgave volgens ministeriële vergunning van 30/6/65.			Taxe payée par la société en fin de mois. Timbres appliqués sur bordereau annuel suivant autorisation ministérielle du 30/6/65		

model 3

Een gevaarte van zowat driehonderd ton bereikte Tertre per spoor.

Dit was de zwaarste lading die tot hiertoe door de Belgische Spoorwegen op een enkele wagon werd vervoerd.

Het betrof een synthesesereactor verzonden uit Mulheim (Roergebied) en bestemd voor de Société Carbochimique te Tertre. Het ter plaatse brengen van dit waardevol element voor onze industrie, werd verwezenlijkt dank zij een nauwe samenwerking tussen de Spoorwegmaatschappijen der betrokken landen.

Voor dit buitengewoon vervoer was vanzelfsprekend een heel speciale wagon nodig. In feite waren het twee halve wagons met elk 10 assen en voorzien van een draagbek.

Het gevaarte dat tussen de draagbekken opgehangen was, kon bij het nemen der bochten draaien op spullen die verschillende standen innamen. De bediening geschiedde met een hydraulisch systeem dat vanuit twee cabines, op elk uiteinde van de wagon door technici werd geleid. De verschillende bedieningsposten van de trein waren onderling telefonisch verbonden.

Met dit transport leverde de spoorweg eens te meer het bewijs dat hij aangepast

Driehonderd ton op een enkele wagon



is om het hoofd te bieden aan de steeds toenemende behoeften van de industrie voor wie hij het onmisbaar vervoermiddel blijft.

De "Freightlinertrain" te Brussel en te Antwerpen

Het vervoer per transcontainer neemt een hoge vlucht en vooral in het overzees verkeer.

Opdat de cliëntele zich rekenschap zou kunnen geven van de vooruitgang in deze vervoerstechniek, alsook van de oplossing die aan de gerezen vragen werd gegeven, heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen op verzoek van de Internationale Vereniging van Spoorwegen (U.I.C.), een speciale Britse trein ten toon gesteld met 10 verschillende transcontainers.

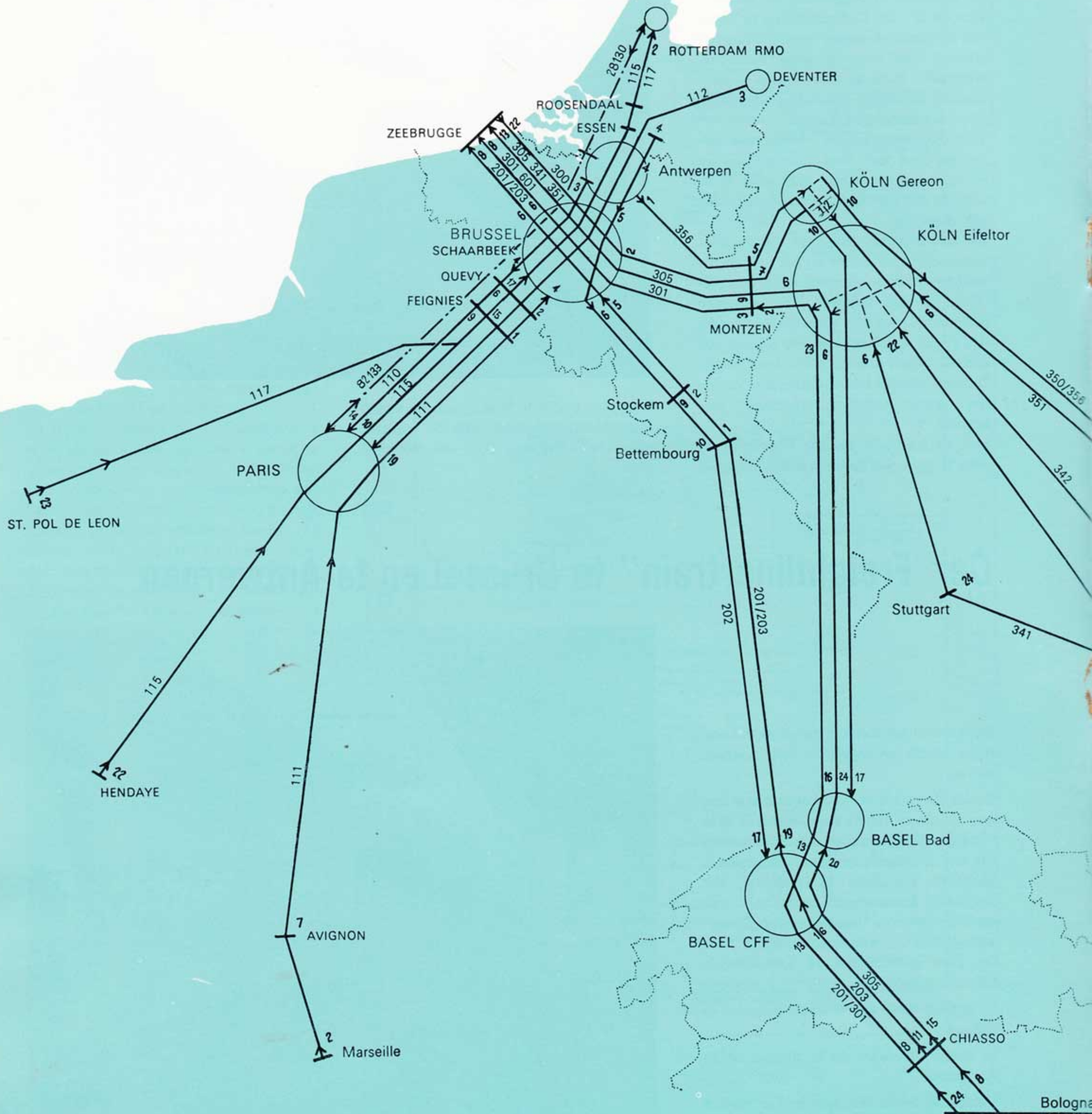
Deze trein heeft een rondreis gemaakt in Europa.

In België vertoefde hij te Brussel en te Antwerpen.

Deze foto toont de trein in het station Brussel-Leopoldswijk.



Kaart der TEEM- of met
TEEM gelijkgestelde treinen



UITLEG : — TEEM-treinen - - - Treinen aangepast aan de techniek Spoor-Weg.

Nieuwe dienstregeling voor het vervoer van goederen met bestemming naar het buitenland

Ten opzichte van 1966 noteren wij volgende wijzigingen.

A. Vervoer met TEEM-treinen.

De trein Zeebrugge-Basel bevat zoals voorheen gegroepede wagens die te Keulen overgaan in de trein Antwerpen-Nürnberg. Wagens uit Antwerpen kunnen op dezelfde wijze, zonder geschift te worden, overgaan in de trein naar Basel. Deze treinen vervoerden voorheen slechts wagens bestemd voor verdergelegen grensstations die over Zuid-Duitsland dienden bereikt en ook deze bestemd voor een viertal belangrijke stations in Zuid-Duitsland. Thans vervoeren deze treinen wagens naar de meest belangrijke stations in Zuid-Duitsland, op voorwaarde dat de vertolling niet aan de grens dient te geschieden.

B. Vervoer met aan de Techniek „Spoor - Weg” aangepaste treinen. (1)

Tussen Parijs en Rotterdam rijdt iedere nacht, van maandag tot vrijdag, een „Spoor - Weg”-trein in elke richting. In de regel worden de opleggers, geladen in de omgeving (± 100 km) van Parijs, in de loop van de volgende voormiddag in de Brusselse en Antwerpse omgeving aan huis besteld en vertrekken zij diezelfde dag, 's avonds, al dan niet beladen, terug naar Parijs. Degelijke aansluitingen in Frankrijk maken het vervoer uit of naar meer zuidwaarts

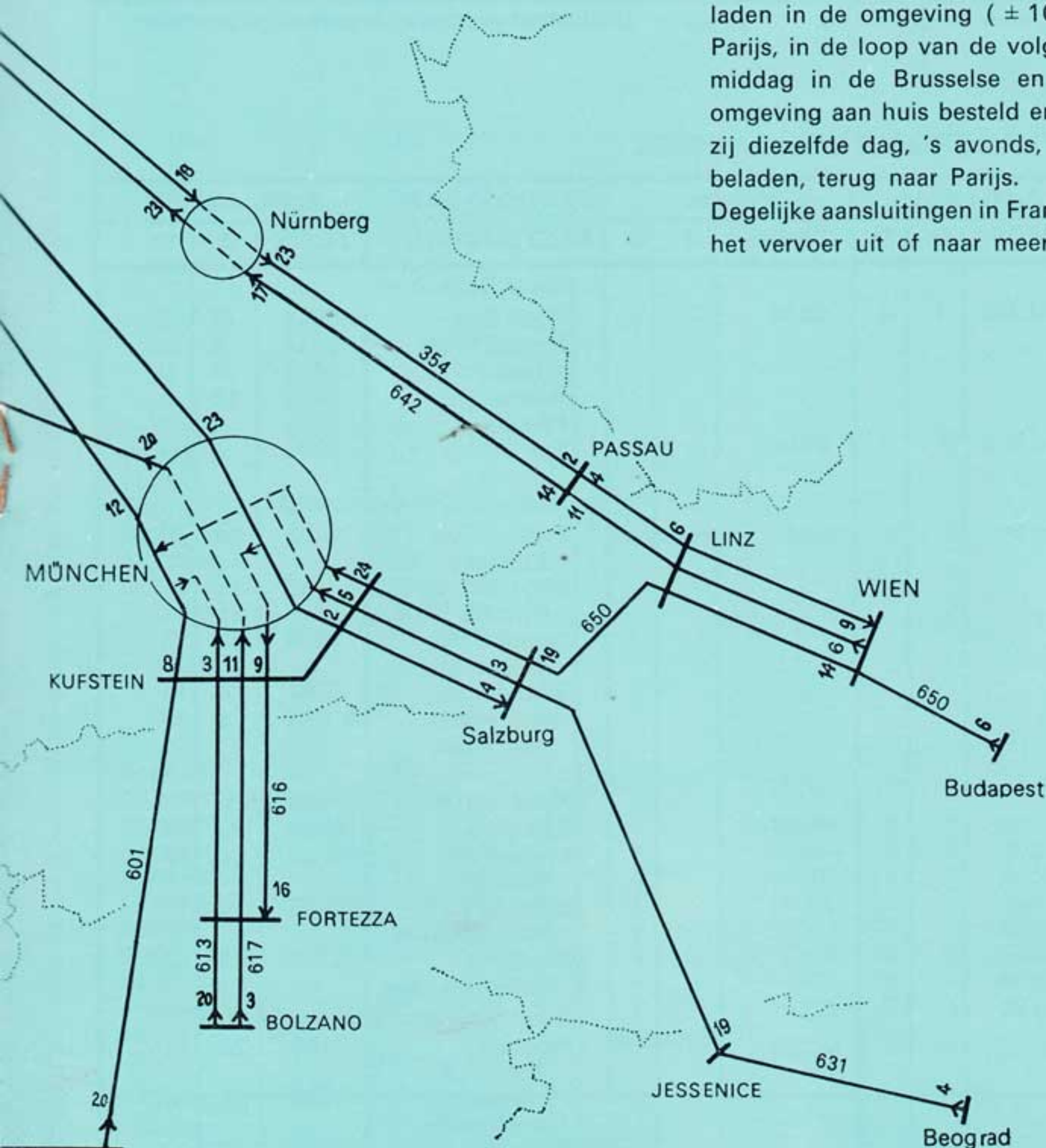
gelegen steden bijzonder interessant. Het vennootschap Transport - Route - Wagon (T.R.W.) Havenlaan 49 C te Brussel (tel. 25.94.54) houdt zich ter beschikking van mogelijke gebruikers om alle gewenste inlichtingen te verschaffen.

C. Vervoer met gewone treinen.

De verbindingen tussen de Belgische stations en de bestemmingen gelegen in het Noorden van Duitsland of in de buurlanden die over deze weg worden bereikt, werden op mekaar afgestemd. Aldus mag in algemene regel worden aangenomen dat een wagen, geladen de dag I, de gunstige middagaansluitingen van dag II te Aachen haalt, op voorwaarde dat de vertolling bij vertrek gebeurde of te Montzen in het vormingsstation kan geschieden. (2)

Deze regeling maakt het mogelijk de wagen in de vroege morgenuren van dag III in de stapelplaats van bestemming of in het grensstation aan te brengen. Eén dag later komt uw wagen eveneens terecht in Denemarken of Oost-Duitsland.

(1) De techniek „Spoor - Weg”: zie ons informatieblad nr 3 (juli 1966) pag. 8. Deze techniek bestaat in het vervoer van wegopleggers op speciaal daartoe uitgeruste spoorwegwagens.
(2) De bijzonder ingewikkelde tolformaliteiten (afhankelijk van de aard van het goed), of deze te verrichten door derden, kunnen niet in het vormingsstation geschieden.



BEDIENDE STATIONS

De aankomst- en vertrekuren worden alleen bij de bediende stations vermeld.

RITBEPERKINGEN

TEEM 110 en 112 rijden niet op zondagen en maandagen.
TEEM 202 - 300 - 305 - 342 - 350 en 351 rijden niet op maandag of nacht van zondag op maandag.
TEEM 115 rijdt van 1/11 tot 30/4 ongeveer.
TEEM 117 rijdt van 1/2 tot 30/4.
TEEM 203 rijdt tussen Chiasso en Basel SNCF tot 31/10 en van 21/3 (ongeveer) af.
TEEM 601 rijdt niet van 9/8 tot 12/1.
TEEM 613 rijdt tijdens het primeurs- en vruchten-seizoen.
TEEM 617 rijdt niet op maandagen; rijdt van 10/8 tot 13/1.
TEEM 631 rijdt van 1/7 tot 30/9.
TEEM 642 rijdt van 6/8 tot 22/12.
TEEM 650 rijdt van Salzburg tot München slechts van 15/7 tot 31/10.
NOTA: de getallen op de TEEM-lijnen bestaande uit drie cijfers zijn de nummers der TEEM-treinen; de getallen bestaande uit een of twee cijfers zijn de aankomst- ofwel de vertrekuren in de betrokken stations.



I. NAAR FRANKRIJK

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	20071	23	I	Quévy	TEEM 110	6	II	TEEM 110	6	II	Bordeaux	6	III	
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Brest	13	III	
Brussel (TT)	10056	1	II								Clermont-Ferr.	8	III	
Gent Oost	99156	18	I								Dijon	4	III	
Gent (Zeeh.)	99158	23	I								Le Havre	4	III	
Zeebrugge	TEEM 300	19	I								Limoges	4	III	
Oostende	94101	21	I								Marseille	14	III	
Essen	TEEM 112	4	II	Quévy	TEEM 112	11	II	TEEM 112	12	II	Nantes	5	III	
											Nice	22	III	
											Paris la-Chap.	14	II	
											Rouen	6	III	

II. NAAR OOSTENRIJK, ZWITSERLAND EN ITALIE (VIA HET GRENSSTATION STOCKEM)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	20071	23	I	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	5496	3	III
Brussel (TT)	10056	1	II								Milano	1805L	21	III
Essen	TEEM 202	4	II								Roma	5773	22	IV
Gent (Zeeh.)	99158	23	I											
Gent (O.)	99156	18	I											
Kortrijk	84346	21	I											
Oostende	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	23	I					Buchs (SG)	5157	9	III			
								Wien (Matzl.)	1675	19	IV			

(1) TEEM 202 neemt, bij vertrek uit België, alleen maar vertolde zendingen op.

= Uitsluitend aan bederf onderhevige goederen.

III. NAAR DUITSLAND EN VERDERGELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	20071	23	I	Montzen	TEEM 356	4	II	5546	5	II	Naar Duitsland			
Antwerpen (Zd)	22339	22	I								Basel Bad	5544	17	II
Essen	22361	19	I								Furth. i. Wald	6041	6	III
Brussel (TT)	10056	1	II								München	5434	23	II
Gent (O.)	99156	18	I	Montzen	TEEM 300	5	II	5544	7	II	Nürnberg	5422	18	II
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Passau	5598	2	III
Kortrijk	84346	21	I								Schirnding	6005	8	III
St.-Niklaas	99158	20	I								Naar en over Oostenrijk			
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Brennero via	G 13	14	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Kufstein			
											Budapest via	63	8	IV
				Passau										
				Jesenice via	1975	23	III							
				Salzburg										
				Salzburg	5494	4	III							
				Wien (West)	G 818	9	III							
				via Passau										
				Naar en over Zwitserland										
				Bâle SBB	9094	23	II							
				Chiasso via	14580	4	III							
				Bâle (1)										
				Milano via (1)	5555	4	IV							
				Bâle-Chiasso										
				Zürich via	5157	15	III							
				Bâle										
				Naar Tsjecho-Slowakije										
				Plzen via	7108	24	III							
				Furth. i/W										
				Plzen via	7534	22	III							
				Schirnding										
				Praha via	5572	19	IV							
				Furth. i/W.										
				Praha via	4584	24	III							
				Schirnding										

(1) Uitsluitend voor aan bederf onderhevige goederen.

U = uur

D = dag.

DE BESTE VERBINDINGEN MET GEWONE GOEDERENTREINEN ➔

I. NAAR FRANKRIJK

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst								
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		U	D							
Essen Antwerpen (Zd) Antwerpen DS Gent (O.) Gent (Zeeh.) Oostende Zeebrugge Brussel (TT)	28300	12	II	Quévy	28300	16	II	28300	17	II	Avignon	17	III							
	20305	1	II								Bordeaux	18	III							
	20075	5	II								Chateauroux	13	III							
	90216	22	I								Clermont-Ferr.	2	IV							
	90011	23	I								Le Havre	13	III							
	94101	19	I								Le Mans	19	III							
	TEEM 300	22	I								Lyon G.	18	III							
	18153	3	II								Marseille	2	IV							
											Nancy	14	III							
											Nantes	24	III							
Montzen Liège (G.) Charleroi (SQ)	47300	10	II	Jeumont	47300	14	II				Bordeaux	13	III							
	40084	21	I	»	77338	7	II				Le Havre	13	III							
	70053	1	II	»	77348	9	II				Le Mans	19	III							
											Lille	1	III							
											Paris-la-Chap.	2	III							
											Paris Bercy	6	III							
											Rennes	17	III							
Montzen Montzen Visé	47310	1	II	»	47310	6	II				Rouen	8	III							
	47304	22	I	»	47304	2	II				Toulouse	15	III							
	47304	22	I																	
												Bordeaux	6	III						
												Le Havre	4	III						
											Le Mans	4	III							
Antwerpen (DS) Brussel (TT) Essen Gent (O.) Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z.) Zeebrugge	29154	22	I	Mouscron	98328	9	II	80262	11	II	Lille	23	II							
	19152	3	II								Lyon	18	III							
	22361	19	I								Marseille	2	IV							
	90216	22	I								Paris	5	III							
	90011	23	I								Rennes	17	III							
	49303	24	I								Roubaix	22	II							
	94101	19	I								Toulouse	2	IV							
	TEEM 300	22	I																	
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Brussel (TT) Gent (O.) Gent (Zeeh.) Liège (G.) Kortrijk Oostende (Z) Verviers Zeebrugge Liège Verviers	20071	23	I	Stockem	26320	8	II	26320	10	II										
	20305	1	II																	
	16308	23	I								»	16308	6	II	66352	12	II			
	90216	22	I								»	26304	15	II	66309	17	II	Belfort	12	III
	90011	23	I								»	26304	15	II	66309	17	II	Colmar	6	III
	40007	18	I	»	46308	19	II	66330	22	II										
	84346	20	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Metz	1	III							
	94101	19	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Mulhouse	7	III							
	44342	21	I	»	46308	19	II	66330	22	II	Nancy	5	III							
	94341	11	I	»	16308	6	II	66352	12	II	Strasbourg	7	III							
	40007	18	I	Gouvy	44320	3	II	31724	6	II										
	41151	20	I																	

Deze dienstregelingen zijn geldig van 28-5-67 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

II. NAAR DUITSLAND, OOSTENRIJK EN NOORDELIJKE LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	1	II	6141	10	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	7	II				Bremen	5105	24	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Dortmund (S)	5249	24	II
Brussel (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	76315	19	I	»	64306	7	II				Düsseldorf (D)	9833	19	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Liège (G)	40007	18	I	»	44300	24	I				Hamburg	5105	3	III
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	4	III
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Wuppertal	9461	1	III
Verviers	41151	20	I	»	44300	24	I				Münster	5105	24	II
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	»	84346	5	II				Göteborg via Putgarden	6450	1	V
											Göteborg via Trelleborg	6404	6	V
											Kopenhagen (G) via Putgarden	2102	8	IV
											Padborg	9911	12	III
								Stockholm via Putgarden	6204	4	V			
								Stockholm via Trelleborg	6202	5	V			
								Frankfurt (M)	5300	1	III			
								Köln (G)	5055	16	II			
								München (S)	5238	9	III			
								Salzburg	7711	15	III			
								Stuttgart	5438	2	III			
								7271	11	II				

III. NAAR NEDERLAND ⁽¹⁾

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D			
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam RTL	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100 (²)	7	II	12100 (²)	8	II	Amersfoort	5	III
Brussel (TT)	10016	2	II								Dordrecht	7	III
Quévy	TEEM 111	2	II								Eindhoven	5	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nijmegen	5	III
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam R.M.O.	13	II
Kortrijk	84346	21	I								Rotterdam Z	11	II
Oostende	94101	19	I								Groningen	12	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Utrecht	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Amsterdam RTL	6	III
Gent (O)	90216	22	I								Amersfoort	4	III
Kortrijk	84346	21	I								Dordrecht	7	III
Oostende	94101	19	I								Eindhoven	5	III
Mouscron	84346	20	I								Nijmegen	5	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Rotterdam R.M.O.	7	III
											Rotterdam Z	2	III
											Groningen	12	III
				Utrecht	6	III							
Erquelines	74300	4	II	Visé	44395	12	II	44395	12	II	Amsterdam RTL	6	III
											Amersfoort	5	III
											Dordrecht	7	III
											Eindhoven	3	III
											Nijmegen	13	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III ⁽³⁾
											Rotterdam Z	3	III
											Groningen	9	III
											Utrecht	4	III
											Amsterdam RTL	2	III
											Amersfoort	5	III
											Dordrecht	7	III
											Eindhoven	1	III
Liège G.	40007	18	I	Visé	44348	7	II	44348	9	II	Nijmegen	8	III
Verviers	41151	20	I								Rotterdam R.M.O.	9	III
											Rotterdam Z	1	III
											Groningen	9	III
											Utrecht	4	III
											Amsterdam RTL	15	II
											Amersfoort	17	II
											Dordrecht	7	III
				Eindhoven	8	II							
Gouvy	44323	19	I	Visé	44323	21	I	44323	23	I	Nijmegen	13	II
											Rotterdam R.M.O.	6	III ⁽³⁾
											Rotterdam Z	9	II
											Groningen	6	III
											Utrecht	13	II

(1) Niet toepasselijk op wagens die 's zaterdags of 's zondags in het grensstation toekomen.

(2) Voorrang aan G.V.-zendingen.

(3) Niet toepasselijk op wagens die 's vrijdags, 's zaterdags of 's zondags te Maastricht toekomen.

Deze dienstregelingen zijn geldig van 28-5-67 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

IV. NAAR GROOT-BRITTANNIE

VERTREK-STATION	TREIN	BESTEMMINGEN																				
		INSCHEPING				Harwich Park O.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton		
		U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II														
Quévy	TEEM 111	2	II																			
Brussel (TT)	19103	3	II																			
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	6	III														
Gent Zeehaven	99156	18	I																			
Montzen	42330	1	II	Oostende	15	II			19	II	2	III	3	III	5	III						
Quévy	TEEM 111	2	II																			
Mouscron	84346	20	I																			
Quévy	TEEM 111	2	II																			
Brussel (TT)	19103	3	II																			

VERTREK-STATION	TREIN	BESTEMMINGEN																				
		INSCHEPING				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow				
		U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D			
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	6	IV	3	IV	4	IV	7	IV	5	IV	10	IV	12	IV		
Quévy	TEEM 111	2	II																			
Brussel (TT)	19103	3	II																			
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.	17	II	6	IV	3	IV	4	IV	7	IV	5	IV	10	IV	12	IV		
Gent Zeehaven	99106	18	I																			
Montzen	42330	1	II																			
Quévy	TEEM 111	2	II																			

V. NAAR LUXEMBURG, SAARBRUECKEN EN BASEL

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	TREIN	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D				
Antwerpen (DS)	20071 ⁽¹⁾	23	I	Stockem	26320	8	II	26320	10	II	Bâle SBB	5031	22	II
Antwerpen (Z)	20305	1	II	»	26320	8	II	66352	12	II	Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III
Brussel (TT)	16308 ⁽¹⁾	24	I	»	16308	6	II	66352	12	II	Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	94341	11	I	»	16308	6	II				Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III
Gent (O)	90216 ⁽¹⁾	22	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Luxembourg	35468	18	II
Kortrijk	84346 ⁽¹⁾	21	I	»	26304	15	II				Bettembourg	35468	19	II
Oostende (Z)	94101 ⁽¹⁾	19	I	»	26304	15	II				Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III
Liège (G)	40007	18	I	Gouvy	44320	2	II	31724	6	II	Luxembourg	31724	12	II
Verviers	41151	20	I	»	44320	2	II				Bettembourg	31724	13	II
														Bâle SBB
											Saarbrücken	5213 ⁽²⁾	10	III

⁽¹⁾ Voor goederen verteld bij vertrek is er een sneller vervoer voorzien in de TEEM-verbinding (tabel II)

⁽²⁾ Brebach



Stationsbediende die een borderel van treinsamenstelling klaarmaakt.

De Spoorwegen hebben er steeds naar gestreefd de goederenwagens waarover ze beschikken naar bestvermogen te benutten om te voldoen aan de vraag en aan de schommelingen ervan die al of niet te voorzien waren en dit met een zo beperkt mogelijk wagenpark.

De stijging van de kostprijs van de moderne wagens en de noodzakelijkheid de delgings- en onderhoudslasten te verminderen, stellen dat probleem van langsom scherper.

Elke spoorweg waakt dus aandachtig over de omlooptijd van zijn wagens, want die omlooptijd is, wanneer alle andere voorwaarden gelijk blijven, een echt meetinstrument van de degelijkheid der organisatie van het goederenverkeer.

Het spreekt vanzelf dat de klant rechtstreeks nut trekt uit elke verbetering op dat gebied, want ze leidt tot een vermindering van de vervoerstijden van de zending.

De traditionele inrichting die geleidelijk in al de spoorwegbesturen werd opgezet, omvat enerzijds, een honkvast geheel, gevormd door de reglementen, consignes, verzendingsplannen en dienstregelingen voor de treinen en, anderzijds, een inrichting voor coördinatie op verschillende vlakken — drie in België — die er in beginsel mee belast zijn het vervoerplan aan de schommelingen van de aanvragen aan te passen. Die vorm van inrichting was de enige indenkbaar op het ogenblik dat de snelle informatiemiddelen beperkt waren tot de telegraaf of de telefoon en waar de werkingszones van de coördinatieorganen uiteraard niet zeer uitgebreid waren. Thans kan aan de hand van de vooruitgang op het gebied van overseining en op het gebied van informatieverwerking een enig gecentraliseerd coördinatieorgaan worden opgevat, dat tegelijk soepeler en degelijker is en waarvan de bedrijvigheidszone zich uitstrekt over een geheel spoorwegnet zoals dat van de N.M.B.S.

Er kan geredelijk aangenomen worden dat

het gecentraliseerd beheer van

indien dat gecentraliseerd orgaan bekwaam is om uitvoerig de verrichtingen te controleren die in de stations plaats hebben, het rendement groter is dan van een piramide van gedecentraliseerde coördinatietrappen.

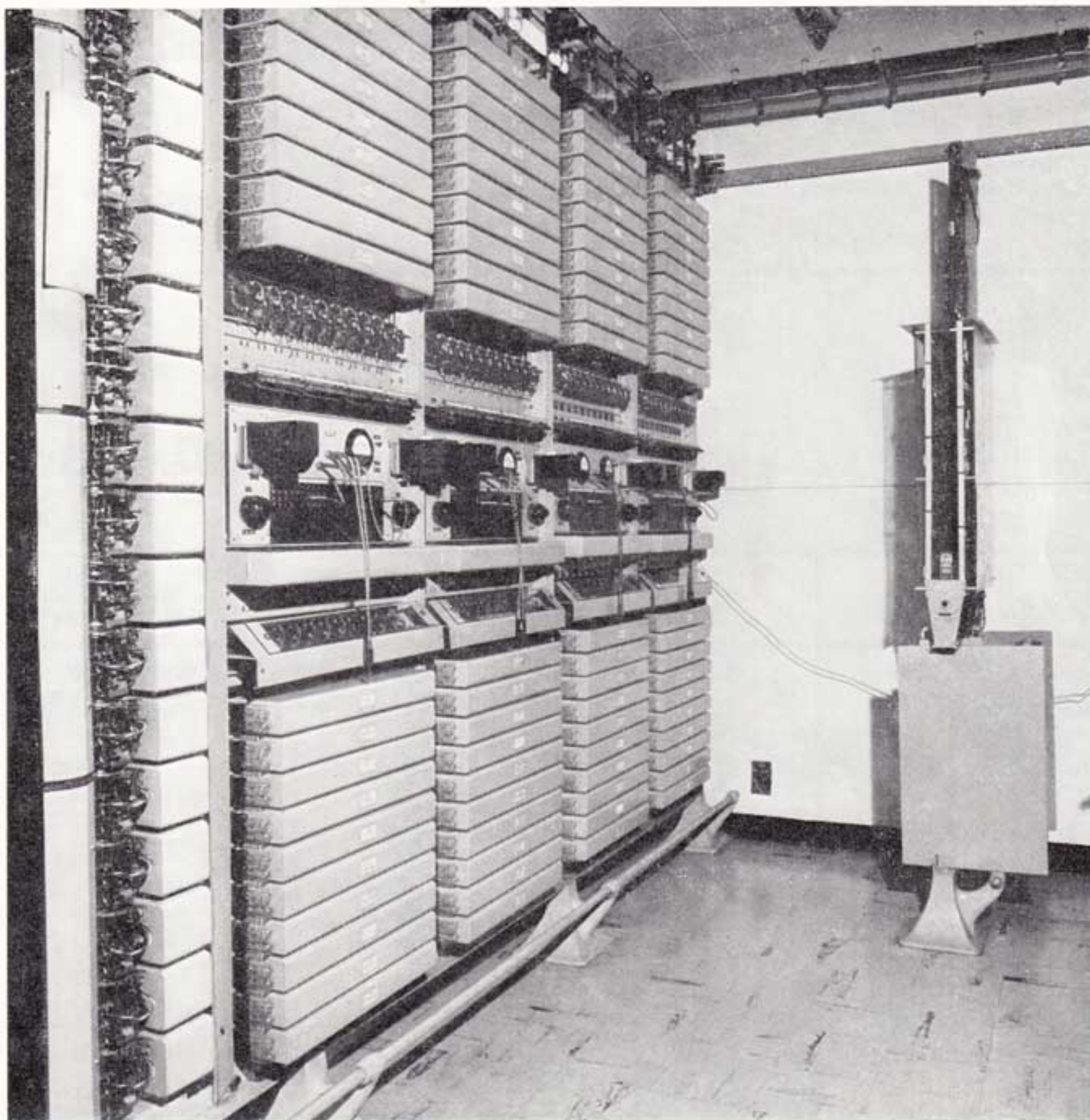
De N.M.B.S. is resoluut die weg opgegaan met de oprichting van een centraal bureau belast met het beheer van het goederenverkeer voor het gehele spoorwegnet.

De goede werking van dergelijke organisatie steunt hoofdzakelijk, enerzijds, op een snelle en nauwkeurige informatie en, anderzijds, op de mogelijkheid zonder verwijl de nodige bevelen aan de uitvoerende diensten over te maken.

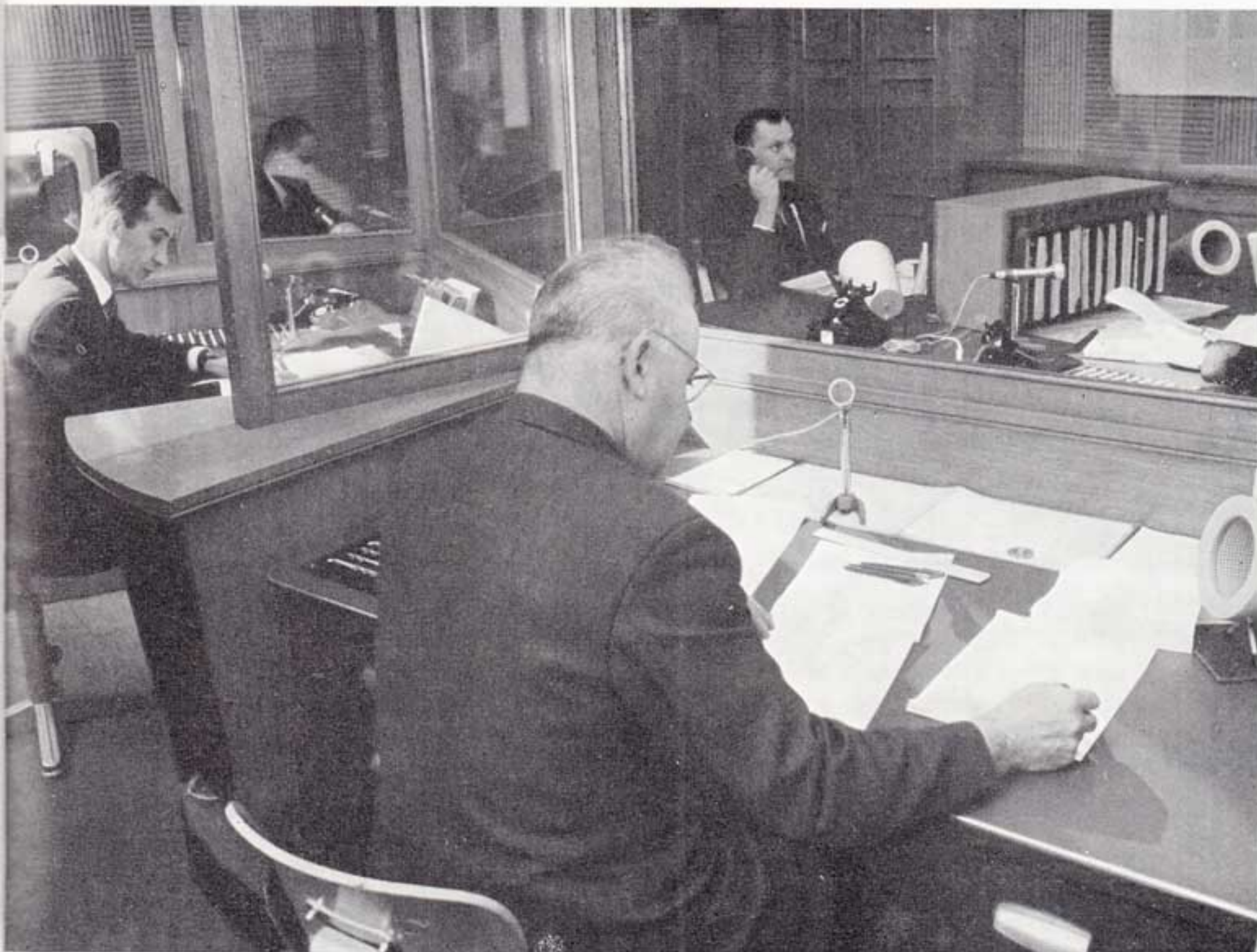
Die twee voorafgaandelijke voorwaarden zijn vervuld door het aanwenden van elektronische toestellen die door de Belgische nijverheid werden gebouwd op verzoek van de N.M.B.S. volgens de originele opvattingen, uitgewerkt door haar eigen diensten.

Het Beheerscentrum van het Goederenverkeer is op elk ogenblik ingelicht over de stand van het verkeer in de grote trierstations die de knooppunten vormen van het spoorwegverkeer, en dit dank zij de systematische benutting van het diensttelefoonnet voor het overseinen tussen de stations van de borderellen van samenstelling der treinen. Een auto-

Een automatische elektronische inrichting, geschakeld op de telegraafcentrale, ontleedt de borderellen van samenstelling der treinen.



het goederenverkeer bij de N.M.B.S.



Het Beheerscentrum van het goederenverkeer, op elk ogenblik ingelicht over de evolutie van het verkeer, coördineert het gebruik van de actiemiddelen van de stations en van de locomotiefdepots.

matische inrichting gekoppeld met de telegraafcentrale, ontleedt ondertussen die borderellen van samenstelling der treinen en levert ogenblikkelijk een samenvatting aan het Beheerscentrum. Dit centrum kent dus op elk ogenblik het verkeersvolume dat naar elk trierstation wordt geleid of eruit verzonden wordt. Het is dus bekwaam de schommelingen te voorzien die zich tijdens de eerstkomende uren in de vloed van de te verzenden wagens zullen voordoen en het kan oordelen over het belang van het inleggen van een facultatieve trein of, daarentegen, de afschaffing van een geregelde trein, het verdelingsplan van de ledige wagens aan te passen aan het te verwachten effectief beschikbare wagens, verzendingswijzigingen voor te schrijven enz.

Euiten het „ogenblikkelijk” belang dat die inlichtingen bieden, vormen zij een kostbare statistische bron die men nadien nog zeer nuttig zal aanwenden.

Wat het overseinen van bevelen betreft, verbindt een gespecialiseerd telefoonnet het Beheerscentrum van het goederenverkeer met al de belangrijke stations van het spoorwegnet en met de locomotiefdepots.

De afschaffing van elke tussenkomst bij het verzamelen van de inlichtingen en het overseinen van de bevelen moet leiden tot een degelijker coördinatie van de actiemiddelen van de spoorweg.

Deze organisatie vormt evenwel slechts een eerste fase. Inderdaad, want, indien met die organisatie een gecentraliseerd

beheer van het verkeer wordt ingevoerd, dan blijven de wagens en het vervoer onderweg toch in het anonymaat en rijden zij verloren in de globale „verkeersstromen”.

De volgende fase zal erin bestaan de wagen en het vervoer dat ermee wordt verzekerd te individualiseren en een voortdurende controle uit te oefenen op elk van de lopende verrichtingen.

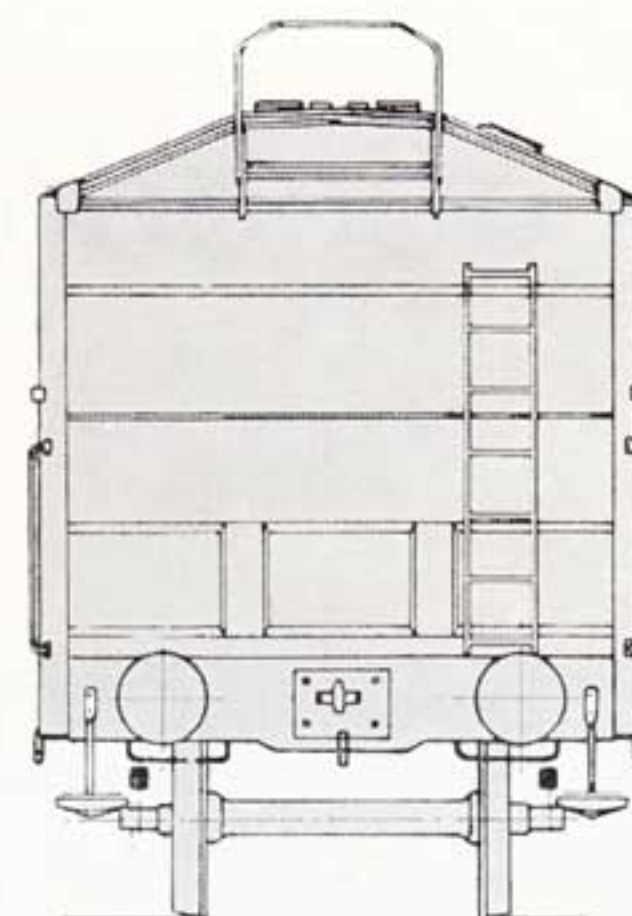
Wanneer die fase uitgewerkt is zullen een bepaald aantal problemen in verband met het vervoer in dat gecentraliseerd beheer van het goederenverkeer worden geïntegreerd. Dat zal bijvoorbeeld het geval zijn met de bevrachting van de zendingen, de boeking van de ontvangsten en de uitgaven eigen aan elke zending, de regeling van de betwiste zaken, de aanpassing van de onderhoudsherzieningen van het materieel, in functie van de prestaties...

Geldt het hier momenteel slechts een toekomstbeeld, dan is dit evenwel toch niet utopisch. Verschillende elementen van het systeem van gecentraliseerd en geïntegreerd beheer van het goederenverkeer zijn in voorbereiding. Inzonderheid citeren wij de uitrusting van de stations met verreschrijvers, het huren van elektronische toestellen bestemd voor de plaatselijke behandeling van de informatie in de bedrijvigheidszone van 4 trierstations (operationeel in de lente 1968), het aanleggen van een volledig fichestelsel van het park der wagens van de N.M.B.S. op mechanografische documenten, aangelegd ter gelegenheid van de nummering der wagens volgens de internationale code.

Die problemen worden op internationaal plan vaak geconfronteerd, want het spreekt vanzelf dat al de Europese Spoorwegen zich daar zeer actief voor interesseren.

Het blijkt dat de N.M.B.S. op dat gebied baanbrekend werk verricht en dat zij vaak een rol van promotor speelt. De Belgische nijverheid, waarvan de N.M.B.S. de grootste onderneming is, kan slechts nut halen uit deze voordelige toestand.

Nieuwe goederenwagens zetten hun dak en schuifwanden wijdopen



De N.M.B.S. die de cliëntele goederenwagens ter beschikking wil stellen welke aan de meest veeleisende desiderata beantwoorden, heeft besloten tot het bouwen van speciale polyvalente wagens met groot vermogen, met schuifwanden en schuifdak.

Die wagens, van het type U.I.C. Tbis zijn op de foto's hieronder afgebeeld.

Die wagens zijn aangewezen voor het vervoer van goederen die normaal in gesloten wagens worden vervoerd: sommige metaalprodukten, machines, motoren, ceramiekwaren en vuurvaste stenen, papierdeeg, riemen papier, karton, balen wol of katoen, alle colli en verpakte produkten, enz.

Ze zijn inzonderheid bestemd voor gepalettiseerde of met heftruck te verstouwen produkten.

Karakteristieken.

De voornaamste karakteristieken van die wagens zijn in de tabel op pag. 19 aangegeven.

Voordelen.

De wagens met schuifwanden en schuifdak bieden de voordelen van 3 verschillende typen van wagens:

- van de gesloten wagens, wat betreft de beveiliging tegen diefstal en de weersomstandigheden;
- van de wagens met schuifdak, wat betreft de mogelijkheid van lading en lossing langs boven;
- van de stortwagens, wat betreft de mogelijkheid van lading en lossing langs boven en bovendien de mogelijkheid van lading en lossing aan weerszijden over de gehele lengte van de wagen.

De meest verscheidene hefwerktuigen

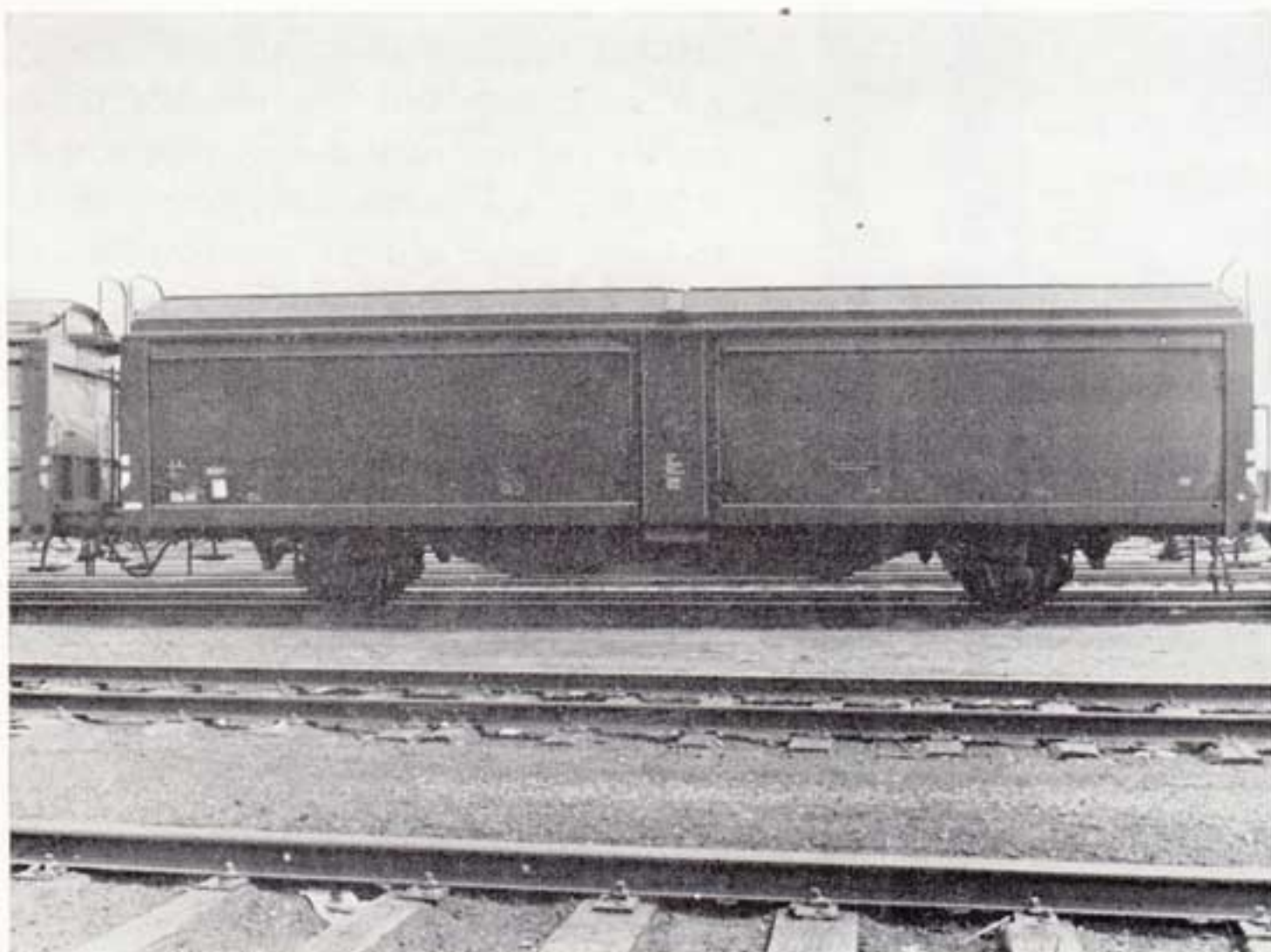
kunnen gebruikt worden voor de behandeling van de met die wagens te vervoeren goederen:

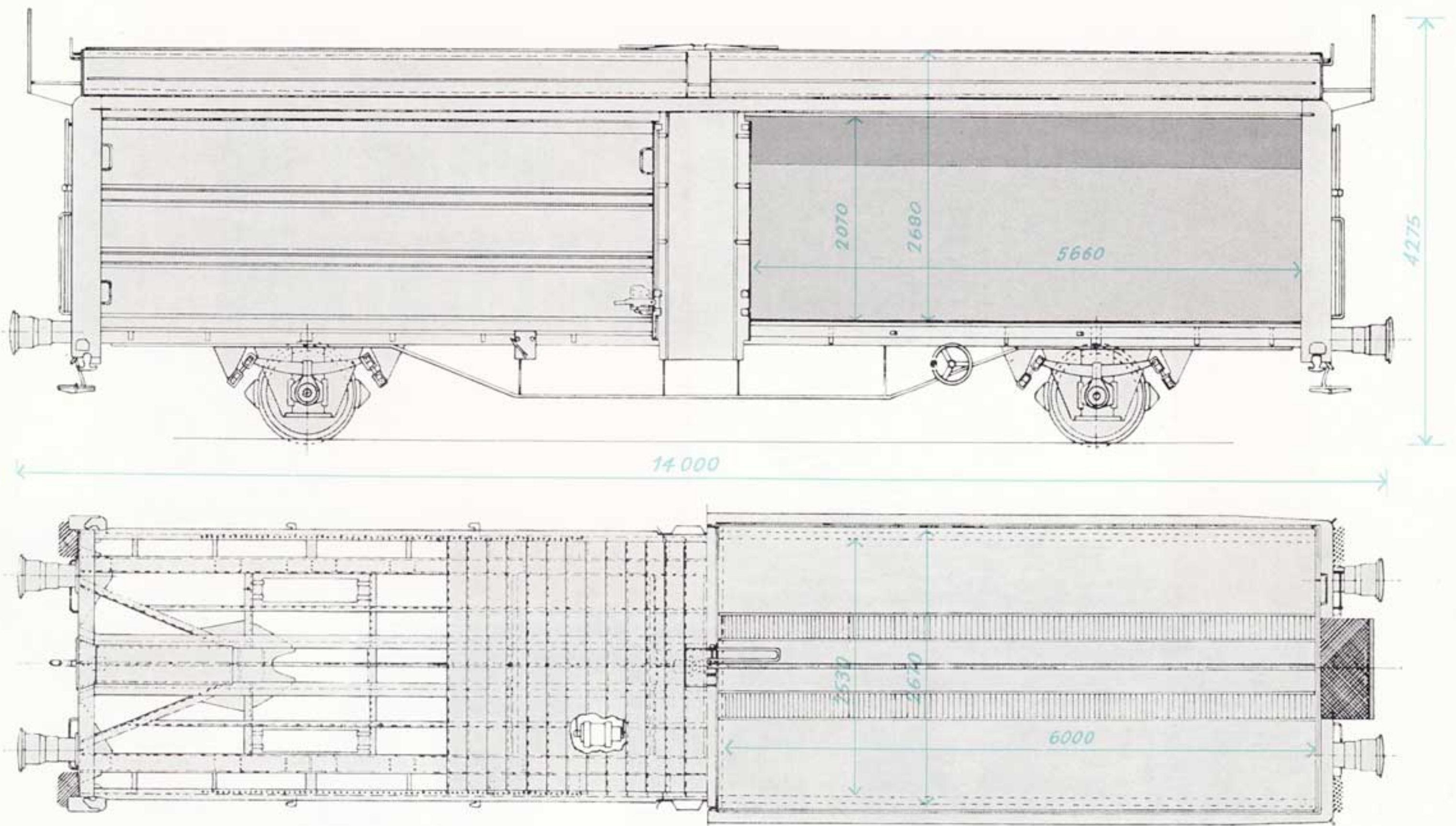
langs boven: heftruck met kraanarm, kranen, loopbrug;

langs de zijkanten: heftrucks van op de grond of van op een verhoogd laadperron, laadwagen al of niet met hydraulische helling, enz.

Met gaten doorboorde hoekijzers voor het bevestigen van afneembare stijlen zijn op elke zijwand van de wagen aangebracht en vergemakkelijken het vastzetten en stouwen van het goed.

Er bestaat geen twijfel over dat de cliëntele van de N.M.B.S. waardering heeft voor het nieuw type van polyvalente wagen dat ter beschikking wordt gesteld voor het sneller, eenvoudiger en dus economischer lossen en laden van goederen van alle aard.





Het constructieprogramma slaat thans op een beperkt aantal van 300 wagens. Het zal over verscheidene jaren gespreid worden. Dat nieuwe materieel zal dus slechts ter beschikking kunnen gesteld worden volgens de momenteel voorhanden zijnde hoeveelheden en voor bepaalde verkeersstromen.

KARAKTERISTIEKEN

Maximum laadvermogen 25,5 t
 Tarra van de wagen 14,0 t

Maximum afmetingen van de lading

lengte	12,74 m
breedte	2,67 m
hoogte tot aan de rand van de zijwanden	2,28 m
hoogte tot aan de onderkant van de dakdwarsbalk	2,71 m
oppervlakte	33 m ²

Vrije opening

van elk half dak	6,00 × 2,53 m
van elke halve zijwand	5,66 × 2,07 m

Volumetrisch vermogen

tot aan de bovenrand van de zijwanden	75 m ³
tot aan de onderkant van de dakdwarsbalk	86 m ³

Vloer: in 45 mm dik hout
 Toegelaten maximumbelading (t)

	A	B	C
	17,5	21,5	25,5
S	17,5	21,5	

Zie dienaangaande Spoornieuws nr 3 van juli 1966.

Afmetingen van de wagen „over alles”

lengte	14,00 m
breedte	3,02 m
hoogte	4,275 m



OVERAL IN ZWITSERLAND



Paul Frenken

BRUSSEL Z.	V. 8.11
BAZEL	A. 15.35
LUZERN	A. 17.23
BERN	A. 17.42
ZURICH	A. 17.16
CHUR	A. 19.15
LAUSANNE	A. 19.00
GENEVE	A. 19.36
BELGISCHE SPOORWEGEN  1967	

PER TREIN DEZELFDE DAG