

# SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 4 / OKTOBER 1967



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





NUMMER 4 — OKTOBER 1967

*Omslagfoto*: Tremelwagens met zwenkdak op de werf van de Société Anonyme des Dolomies te Marche-les-Dames. De lediging geschiedt langs de beide zijden door de zwaartekracht.

## INHOUD

	Blz.
FORD-GENK waar de spoorwegen in de fabricagekettingen ingeschakeld zijn	2
Mechelen	5
De spoorweg der toekomst loopt door Luik	8
Het ertsvervoer per spoor	10
Wagens die om technische redenen op het net van de N.M.B.S. uit de trein worden gezet	11
De Italiaanse spoorwegen nu ook te Brussel	12
De eerste „TERRE“-trein is uit Antwerpen vertrokken naar Milaan	12
De transcontainer en het spoor	12
Verkoop van wederbruikbaar materieel	13
De laureaten van de hoffelijkheids-campagne	13
De NATO slaat haar tenten op te Evere	14
Steeds meer bijval voor de ligrijtuigen	16
Nog meer wagens met speciale losinrichting	17
Betaling van de kosten voor vervoer van goederen in internationaal verkeer	18
Koninklijk bezoek aan Zeebrugge	19
Tariefberichten	19
N.M.B.S.-COLLI	19

Foto's: SADO - Brussel  
BUYLE - Brussel  
Ciné-fotografie N.M.B.S. - Brussel  
F. PUTMAN - Brussel

Lay-out: L. Tack.

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

# Ford -

# GENK...

## EEN JONGE ONDERNEMING.

In 1962 vertoonde het landschap langs het Albertkanaal nog steeds het typisch Kempens beeld met de ontelbare akkers en weiden gescheiden door afsluitingen, hagen, struikgewas en bomen.

Thans is dat beeld totaal veranderd: er staat een grote fabriek, waar gemiddeld 900 auto's per dag vervaardigd worden.

In een streek waar er plaats is voor de demografische ontwikkeling, waar de mechanisering van de landbouwbedrijven en de veranderingen die zich in de mijnindustrie hebben voorgedaan, een ernstig probleem voor de tewerkstelling vormen, is die nieuwe nijverheid een welgekomen redmiddel. De Fordfabrieken van Genk bieden immers werk voor meer dan 8.000 loon- en weddetrekkenden. Een groot aantal jonge mensen hebben er een betrekking gevonden. De gemiddelde leeftijd van het personeel, die 28 jaar bedraagt, is daarvan een bewijs.

Ford-Genk is dus een nieuwe, moderne en jonge onderneming, waarvan de activiteit naar de toekomst gericht is en die deelneemt aan de economische ontwikkeling van de streek.

## DE SAMENWERKING MET HET SPOOR.

De spoorwegen hebben die toestand niet uit het oog verloren. Ze hebben onmiddellijk deelgenomen aan de opbouw van het uitgebreid complex, waarin 70.000 ton ijzer en staal werd verwerkt, wat de lading van 3.500 wagens vertegenwoordigt. De spoorweg heeft zich daarna als het ware ingewerkt in de fabricagekettingen van het bedrijf.

Schematisch voorgesteld vormen de spoorwegen vier verbindingswegen tussen de fabriek en de buitenwereld.

De eerste verbindingsweg wordt gebruikt voor de aanvoer van de ruwe platen, die in de werkplaatsen naar maat worden versneden en vervolgens naar een van de 172 persen worden gevoerd.

Via de tweede weg wordt de schrootafval die in de kelderverdiepingen wordt verzameld, geperst en in bundels gebonden, naar de wagens gevoerd.

Al die verrichtingen verlopen volledig mechanisch: het schroot wordt over een doorlopende ketting in de wagens geladen. Dat schroot komt voort van ijzer en van platen, vrij van verf of vet, zodat het zijn handelswaarde behoudt. De firma zendt ze rechtstreeks per spoor naar de hoogovens.

De derde weg is in de eigenlijke fabricage ingeschakeld. Hij vormt in werkelijkheid een ketting tussen de Fordfabriek van Keulen en die van Genk. De motoren en al de stukken die om technische of bezuinigingsredenen niet ter plaatse worden vervaardigd, worden over die weg aangevoerd.

Ten slotte heeft men de bundel van de uitrijsporen, waar de afgewerkte auto's over een oprit op hetzelfde niveau komen als de vloer van de wagens. Bovendien zijn er verplaatsbare inrichtingen om de auto's op dubbeldek-wagens te laden.

## HET VERKEER.

Het spoorwegverkeer dat voor de firma Ford wordt onderhouden, is zeer intensief. In 1966 bereikte het bijna 400.000 t.





waar de spoorwegen in de fabricagekettingen  
ingeschakeld zijn





*FORD-WERKE Genk gebruiken hun eigen wagons voor de pendeldienst tussen Keulen en Genk. Deze hebben schuifwanden en werden speciaal aldus gebouwd voor het laden van laadkisten en verpakte goederen. Zij vormen treinen die een lengte bereiken van 500 m en die een bestendige ketting uitmaken in de organisatie van dit bedrijf.*

*Langs deze toren verlaat het schroot de fabriek. Er is geen locomotief nodig om de wagons te verplaatsen. Dit gebeurt vanuit de toren naar gelang de balen samengeperst schroot in de wagons terecht komen.*



Voor het verkeer in de richting van de fabriek, dat weliswaar zeer belangrijk is, worden slechts enkele verkeersaders gebruikt tussen de voorzieningscentra en Genk.

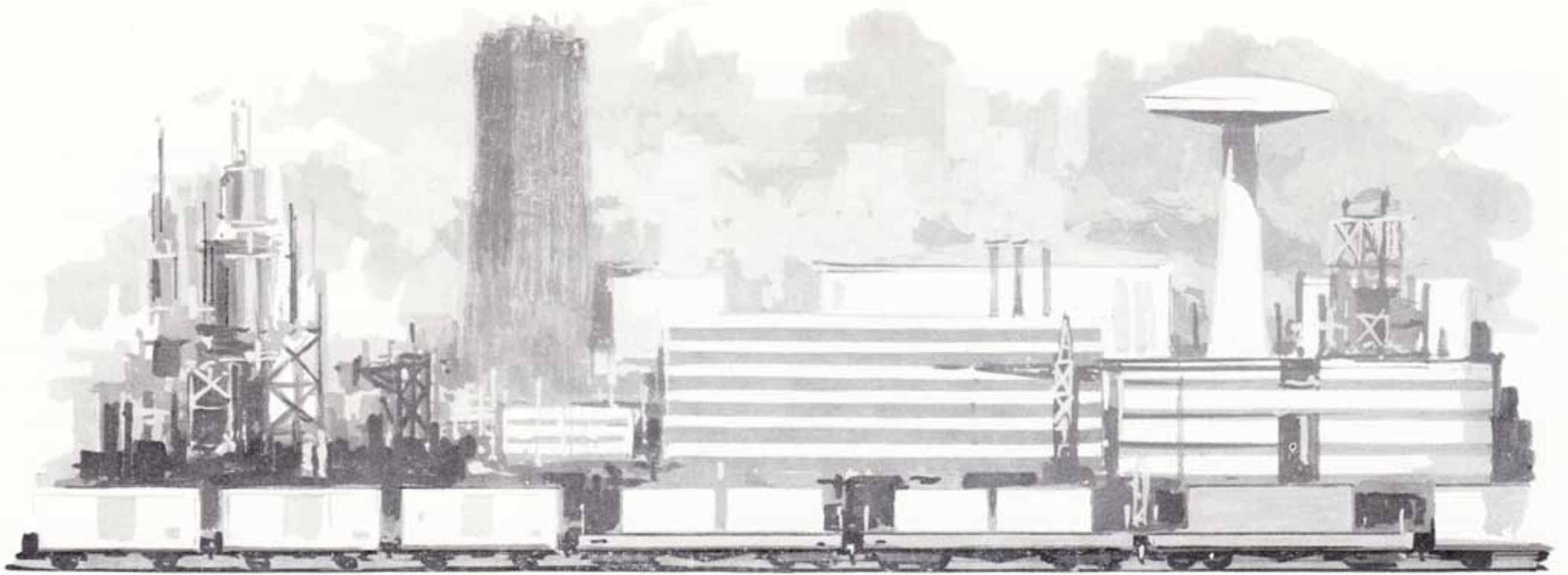
In de tegenovergestelde richting, voor het verkeer vanuit de fabriek, is de waaier van de vervoerwegen veel breder. Zulks is gemakkelijk te verklaren: al de auto's van het type FORD 12 M of 15 M en al de lichte vrachtauto's van het type TRANSIT die over al de continenten worden verdeeld, komen zonder enige uitzondering uit Genk. Er vertrekken geregeld wagons naar Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk, Italië, Zwitserland, Griekenland, de Scandinavische landen, Polen, Joegoslavië en tal van andere bestemmingen.

#### **DE FIRMA HEEFT OOK HAAR EIGEN SPECIALE WAGENS.**

Het vervoer per spoor heeft een dergelijke omvang bereikt, dat de onderneming het nodig heeft geacht zich eigen wagons aan te schaffen. Het park van die wagons telt thans 105 eenheden.

Bovendien gebruikt de firma bijna tweehonderd platte wagons van de Belgische spoorwegen en belooft het aantal speciale dubbeldekwagons van de Duitse spoorwegen en van de private Franse en Belgische maatschappijen circa 500.

Op een ogenblik dat sommigen — die weliswaar verkeerd redeneren — verklaren dat de spoorwegen afgedaan hebben, werd de Fordfabriek van Genk, die op het patroon van de internationale markten werd gemaakt, zo ontworpen en gebouwd dat voor de aanvoer van haar grondstoffen en voor de verdeling van haar produktie rekening werd gehouden met de spoorweg. Zulks bewijst dat de spoorweg nog steeds een kostbaar en betrouwbaar instrument voor de ondernemingen is.



# MECHELEN

Mechelen is de gewezen bestuurlijke en gerechtelijke hoofdstad van de Nederlanden en sedert meer dan 400 jaren een belangrijk cultureel en spiritueel centrum, eerst van de Nederlanden en daarna van België.

Sedert 1835 speelt Mechelen ook een voorname rol op spoorweggebied. Op zondag 5 mei 1835 vertrok de eerste trein van het Europese vasteland uit Brussel naar Mechelen en al dadelijk werd deze stad het knooppunt der Belgische spoorlijnen, die zich spoedig uitbreidden: Mechelen - Antwerpen, Mechelen-Oostende, Mechelen - Duitse grens, enz.

Een gedenkteken, opgericht naast de spoorbruggen over de Leuvense vaart, herinnert aan deze gebeurtenis.

Het logisch gevolg van deze keus en uitbreiding was het vestigen te Mechelen van een herstellingswerkplaats voor locomotieven en rijtuigen, beter bekend onder de naam „Arsenaal”. Eerst ondergebracht in een oud Dominikanerklooster dat sinds de Franse Revolutie dienst deed als legerarsenaal, groeiden de toenmalige onderhoudsdiensten uit tot het huidig enorm complex dat „Centrale Werkplaatsen Mechelen” heet — in de wandeling echter steeds „Arsenaal”. In dit „Arsenaal” wordt o.m. het rollend spoormaterieel periodisch nagezien en hersteld. Er is ook een werkplaats voor fabricatie en herstelling van wisselstukken, enz.

De C.W. Mechelen, waar 2.200 mensen tewerkgesteld zijn, is wel de belangrijkste industriële onderneming van de streek en men mag zeggen dat zij haar stempel

heeft gedrukt op de industriële opkomst aldaar.

Met dit „Arsenaal” ontstonden alras nevenbedrijven die zich toededen op het vervaardigen van spoorwegmaterieel, wisselstukken, enz. De gemakkelijke spoorverbindingen en de ideale centrale ligging, halfweg tussen de hoofdstad Brussel en de wereldhaven Antwerpen, werkten de industriële ontwikkeling van het Mechelse in de hand. Geleidelijk werden er belangrijke fabrieken opgericht, als o.m.:

- de N.V. Usines Ragheno: spoor- en trammaterieel, enz.
  - Société Rateau: stoom- en gasturbines, pompen, compressoren, ketels, enz.
  - Atelier de Construction de Malines (Acomal): constructiebedrijf.
- Verder conservenfabrieken, ijzerconstruc-

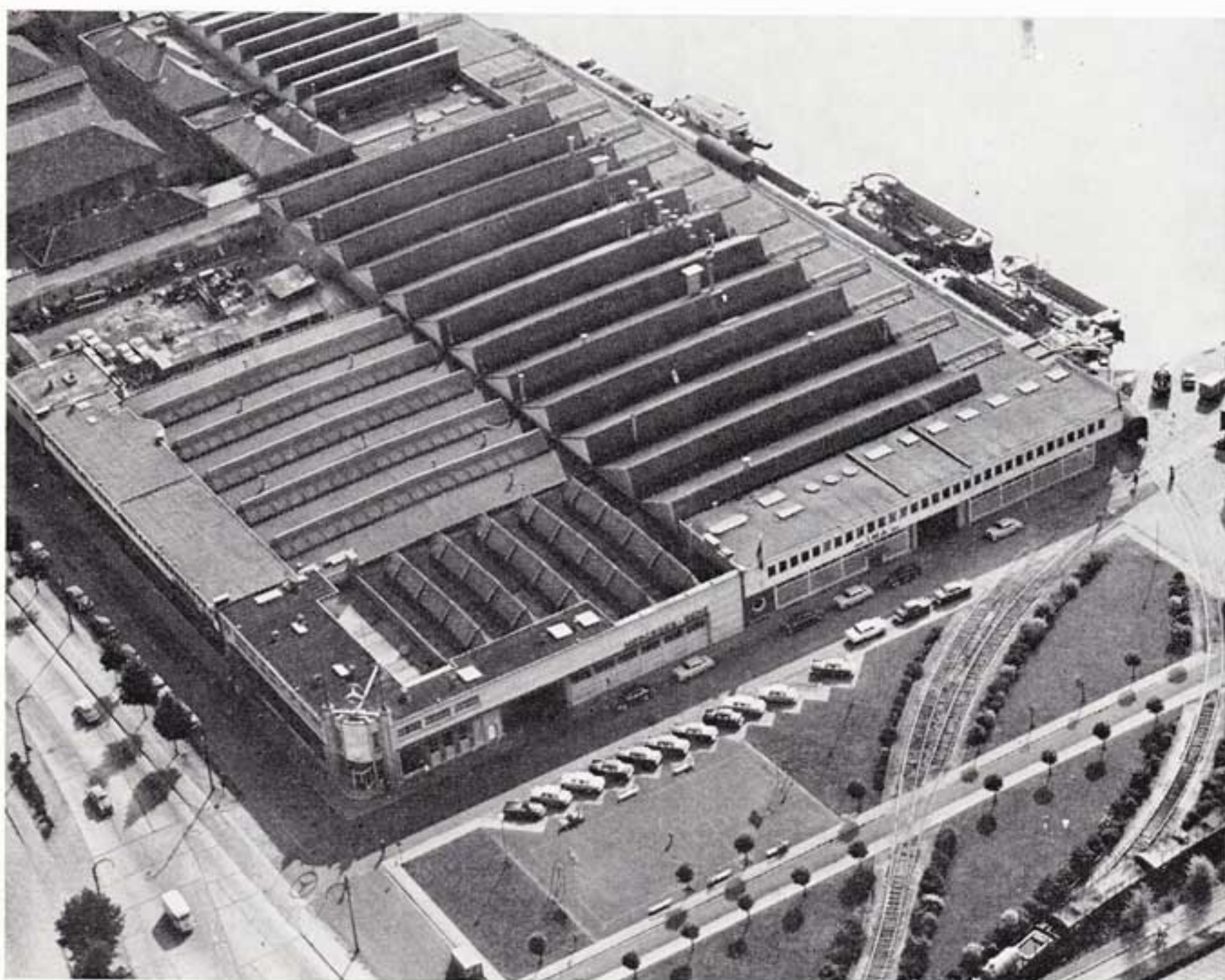
ties, talrijke meubelfabrieken, gekende brouwerijen, enz.

Tal van deze bedrijven zijn op het spoor aangesloten.

In de onmiddellijke nabijheid, nl. te Willebroek, werden firma's opgericht en verbonden met de spoorweg, o.m.:

- het groot industrieel complex nu gekend onder de naam „A.S.E.D.” — d.w.z. „N.V. Ammoniaque Synthétique & Dérivés” —: een gas- en cokesfabriek alsmede een afdeling voor scheikundige producten.
- de zeer gekende firma De Naeyer die papierdeeg en papier produceert en stoomketels bouwt.
- de Werkhuizen van Willebroek, nu de „N.V. Graver” die generators, ketels,





2

absorbers en allerhande constructies vervaardigt.

Het Mechelse kende, dank zij ook het spoor, reeds vóór de laatste wereldoorlog een uitgesproken industriële opgang en bekendheid.

Bleven deze na de oorlog behouden? In het kader van de economische expansie die ons land vanaf de jaren 1950 kende, kwam de industriële kern Mechelen als een der allereerste groeipolen van het land op de voorgrond.

Dank zij de volledige medewerking op alle gebied van het stadsbestuur dat hun uitgebreide faciliteiten verleende, konden de bestaande bedrijven hun expansieprogramma en de fabricatie van nieuwe produkten uitbreiden. Ook ontstonden er op korte tijd nieuwe industriecomplexen (zie op de kaart de aangeduide industriezones).

Naast een nationale kern van voorname bedrijven kwamen er machtige Amerikaan-

Onze foto's (1. Ragheno; 2. Mercedes; 3. Procter en Gamble) geven een gezicht op de industrialisatie van het Mechelse. Het spoor is voor tal van ondernemingen een levensader.



3

se investeringen met daarnaast filialen van gekende Engelse, Franse en Duitse fabrieken tot stand, waaronder:

- Metallurgia N.V. metaalfabriek.
- Duroplast N.V. produkten in plastic.
- N.V. Ragheno - Peugeot: auto assemblage - aangesloten op het spoor.
- N.V. I.M.A.: Mercedes-Benz: auto-assemblage - aangesloten op het spoor.

#### INDUSTRIEZONE NOORD :

- Friden: rekenmachines.
- N.V. Pauwels: transformatoren.
- Whitbread: bottelarij van bier.

#### INDUSTRIEZONE ZUID :

- Burndy Electra N.V.: elektrisch materieel.
- N.V. Dupont de Nemours: verfwaren, synthetisch schoenmateriaal.
- N.V. Leyland Triumph: auto-assemblage.

— N.V. Mac Culloch of Belgium: buitenboordmotoren en kettingzagen.

— N.V. Procter & Gamble Benelux: zeepwaren en detergentia: aangesloten op het spoor.

Andere vestigingen en verruimingen liggen in het vooruitzicht.

In de onmiddellijke nabijheid van Mechelen hebben de gemeenten Puurs en Bornem een uitgebreide industriezone ter beschikking gesteld, n.l. langs de nieuwe weg Mechelen - Willebroek - St. Niklaas. Op zeer korte tijd is daar een industriële bedrijvigheid ontstaan welke alle verwachtingen overtreft, zowel wat het aantal als de aard van de instellingen en gefabriceerde produkten betreft.

Langs beide kanten van de weg wedijveren de bedrijven om zo modern en zo mooi mogelijke gebouwen en complexen op te richten en de nieuwe instellingen groeien er zo talrijk dat wij ze niet alle kunnen vernoemen.

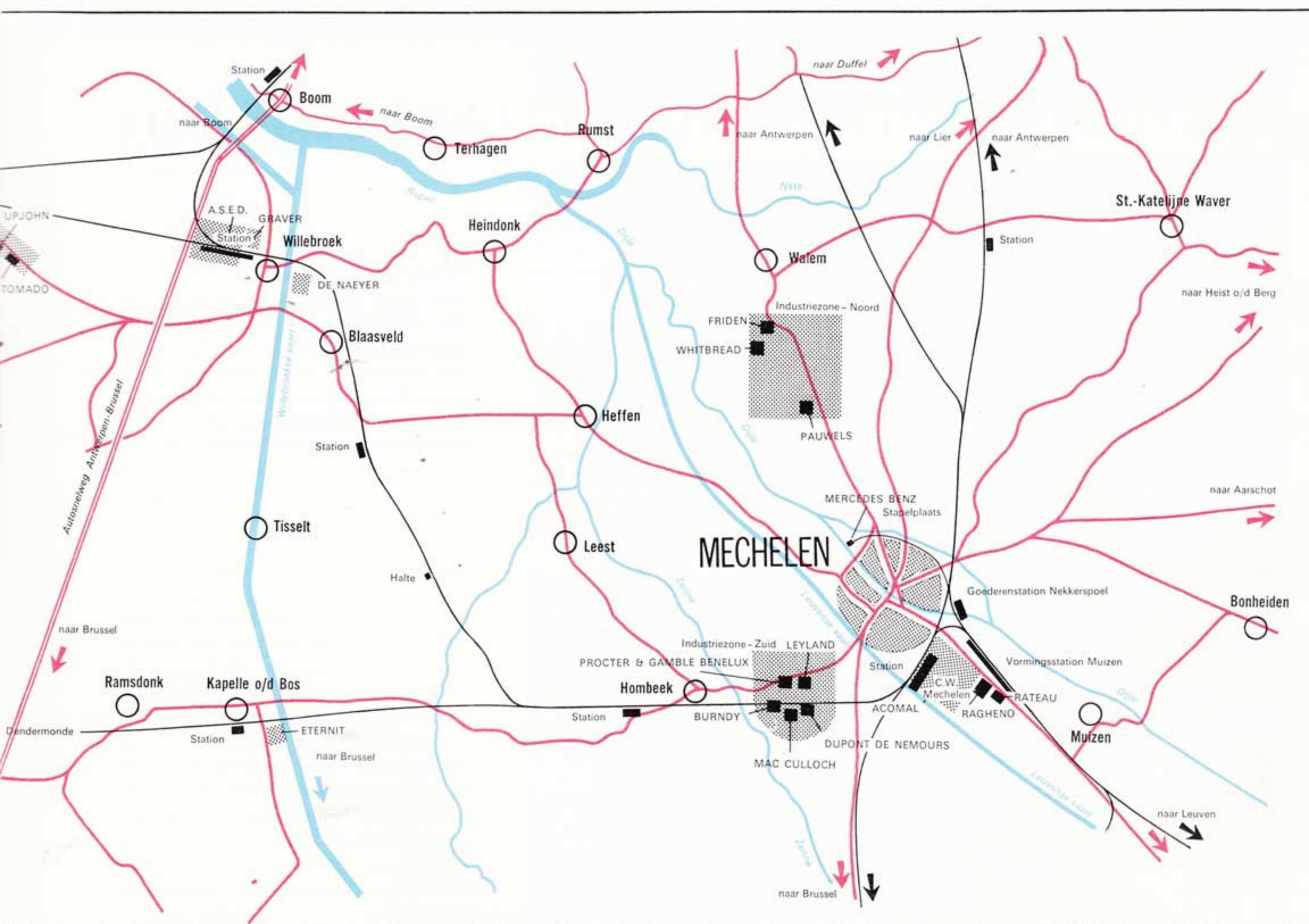
Enkele namen: Avon Cosmetics, Brown-Boveri, Parke-Davis, Shorko Thomassen & Drijver, Schulman Plastic, Tomado, Upjohn.

Een studie is aan de gang om deze industriezones te verbinden met de spoorlijn Mechelen - Sint Niklaas, wat ongetwijfeld een nog grotere expansie in de hand zou werken.

...

De Belgische Spoorwegen volgen van nabij de industriële ontwikkeling van het Mechelse en omgeving.

Zij houden zich geheel ten dienste van de belangstellenden voor de studie van alle vervoerproblemen, het aanleggen van spooransluitingen, enz. Inlichtingen kunnen ingewonnen worden bij ons handelsagentschap gevestigd in het stationsgebouw te Mechelen, tel. 015/164.82 en 015/118.65 - toestel 189.





# DE SPOORWEG DER TOEKOMST LOOPT DOOR LUIK

## Merkwaardige realisaties

### 1. De kokerbrug te Luik-Guillemins.

De Luikse agglomeratie is een zeer belangrijke nijverheids- en handelsstreek die in totaal ongeveer 600.000 inwoners telt. Het reizigersstation Luik-Guillemins ligt ingesloten tussen de stad en de heuvel van Cointe waardoor er onvermijdelijk moeilijk op te lossen organisatieproblemen zijn gerezen.

Om de exploitatie te kunnen vergemakkelijken en het aantal snijdingen tussen de verkeersstromen in de richtingen oost-west en noord-zuid te beperken, werden er grote werken uitgevoerd. Een der merkwaardigste was de constructie van een spoorwegkokerbrug. Het is een indrukwekkend kunstwerk dat 230 m lang is en zich, samen met de trechtertoe-gangen, uitstrekt over meer dan 550 m. Die kokerbrug, de eerste van die aard in België, is aangelegd in het station en verbindt schuin onder de bundels de sporen Oostende (kant heuvel van Cointe) met de sporen naar Aken (kant stad). Aldus is het mogelijk geworden treinen van de aslijn noord-zuid en treinen van

de aslijn oost-west gelijktijdig te ontvangen en te verzenden.

Om te voorkomen dat de treinen in de kokerbrug worden opgehouden, werd er geen enkel sein opgesteld. In de toekomst zullen de beide sporen „gebanaliseerd” worden, d.w.z. dat ze zowel voor de ene als voor de andere verkeersrichting zullen kunnen bestemd worden. Daardoor zullen er nog meer mogelijkheden geschapen worden om de verkeersstromen te verwerken.

Het grootste voordeel van dat kunstwerk ligt in de mogelijkheid de sneltreinen van de verbinding Brussel-Keulen rechtstreeks aan perron te brengen zonder dat ze over een zone van wissels moeten rijden, waar er steeds grote snelheidsbeperkingen worden opgelegd en zonder de andere vervoerstromen te snijden.

### 2. De gecentraliseerde bediening van de verkeersstromen.

Met de gecentraliseerde bediening van de

verkeersstromen is het mogelijk op korrekte wijze de wissels en de seinen van een uitgestrekte zone vanaf één enkele lessenaar te bedienen. Een eerste toepassing ervan vindt men in België op de lijn van Luik naar Welkenraedt. De installaties van Verviers zelf en van Welkenraedt moeten er nog worden in opgenomen. De zone die aldus door één enkele bedieningspost wordt gedekt, zal zich uitstrekken over 35 km.

Aan de enige lessenaar neemt de verkeersregelaar plaats. Die bediende beveelt de bewegingen van de treinen en beschikt voor zijn werk over een optisch controlebord waarop de toestand van het ogenblik in de ganse actiezone schematisch is voorgesteld. Op dat bord is een inrichting voor treinaankondiging aangesloten. De aanwijzing van die treinen wordt er in opgenomen door de regelaar of door de seingever aan de uiteinden van de zone. De verplaatsing op het bord van het nummer dat de trein voorstelt, gaat gepaard met de vordering van de trein zelf.

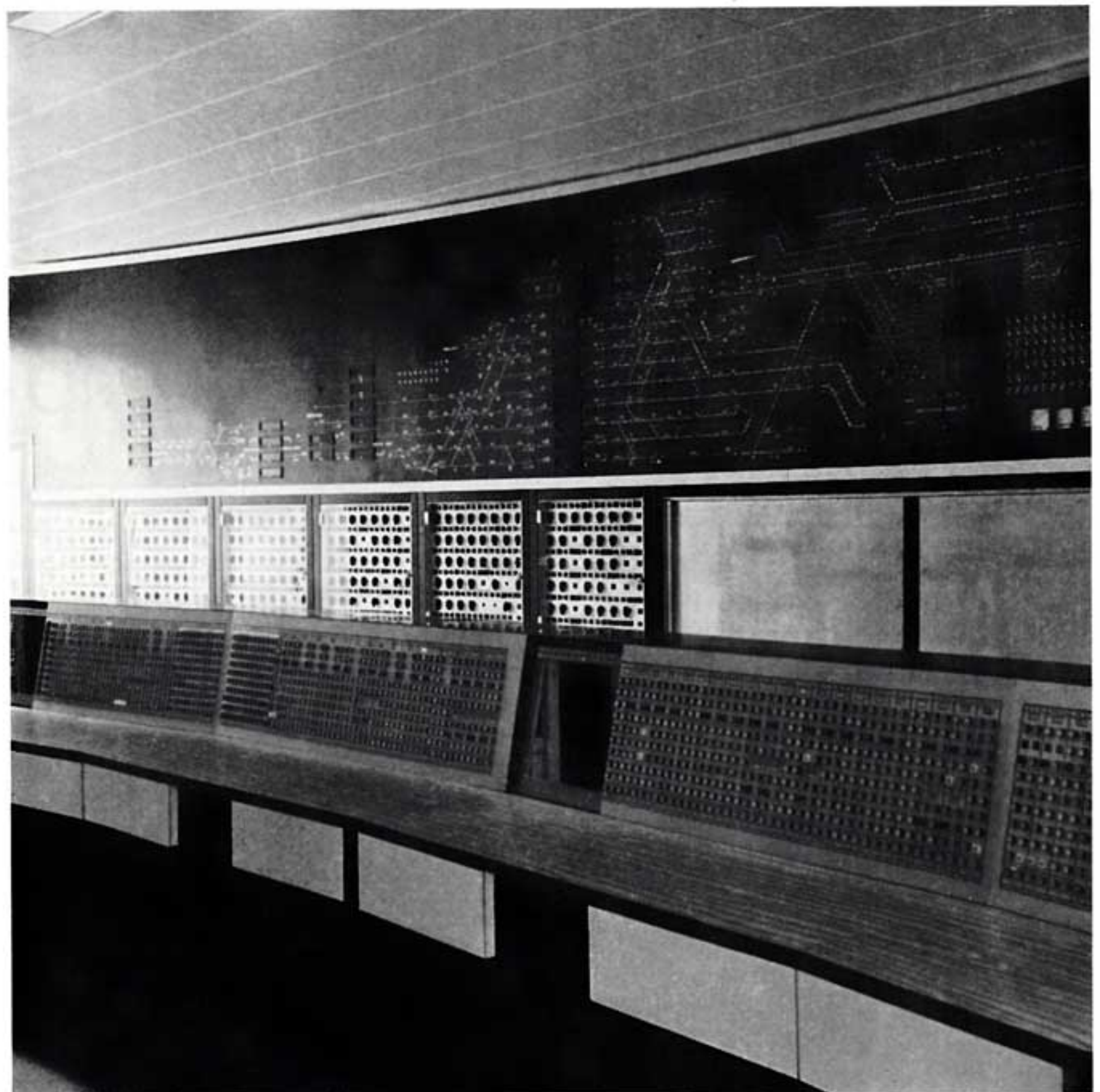


▷  
 Post voor gecentraliseerde bediening van het verkeer. Bovenaan het optisch controlebord; ter hoogte van de lessenaar, de type-grafiek die de theoretische dienstregeling van de treinen voorstelt; op de lessenaar het toestel dat automatisch de werkelijke dienstregeling van de treinen traceert. Die installatie geeft op elk ogenblik het verschil dat er zou kunnen bestaan tussen de werkelijke loop der treinen en de vastgestelde dienstregeling ervan.



◁  
 Toegangstrechter naar de kokerbrug aan de kant van de reizigersperrons.

De centrale post van de zone te Luik. Bovenaan het optisch controlebord en vooraan de lessenaar der seingevers.

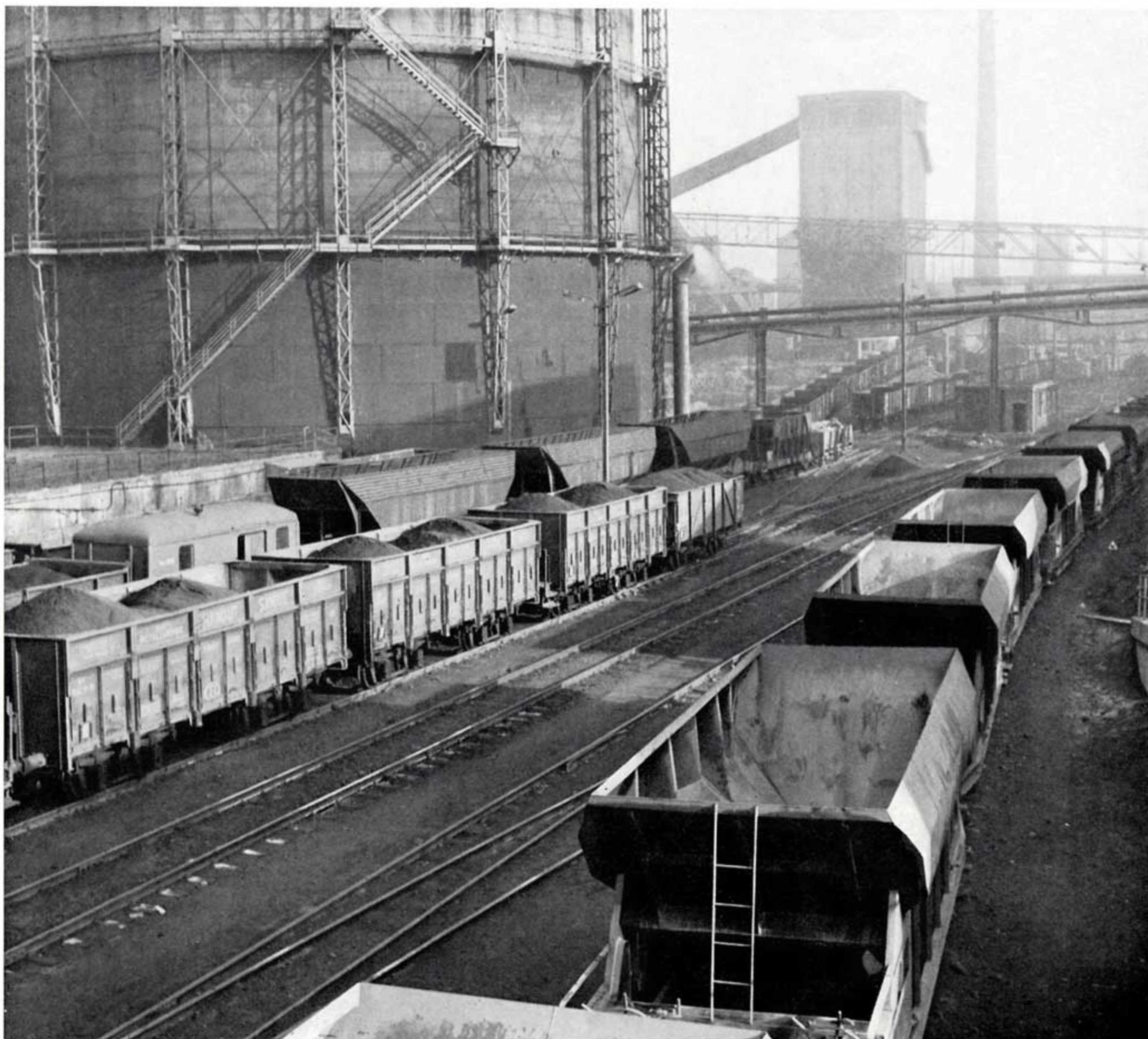


### 3. Het automatisch aanleggen van de rijweg in de zone van Luik.

Naast de toepassing van de gecentraliseerde bediening van de verkeersstromen wordt er een bijzondere toepassing voorbereid van de techniek der relais waarmee het zal mogelijk zijn de rijweg automatisch aan te leggen in een uitgestrekte zone rondom Luik.

In dat stelsel wordt het karakteristiek treinnummer gebruikt dat, zoals gezegd werd in verband met de gecentraliseerde bediening van de verkeersstromen, in een inrichting voor treinaankondiging wordt opgenomen. Bij de ontleding van de eerste twee cijfers van dat specifiek treinnummer door een afleestoestel, wordt het tracé automatisch vastgelegd en de trein aan het perron gebracht.

Die installatie is een volkomen Belgische vinding en staat aan de spits van de installaties op de buitenlandse netten. Ze getuigt van de vitaliteit van de Belgische Spoorwegen die zich aan de moderne techniek aanpassen en aldus de toekomst voorbereiden.



## Het ertsvervoer per spoor

De N.M.B.S. vervoert per dag nagenoeg 44.500 ton erts met bestemming naar de metaalfabrieken van het land van Charleroi (Hainaut-Sambre, Thy-le-Château en A. M.S., Providence), de streek van Luik (Cockerill-Ougrée, Espérance-Longdoz), het Centrum (Boël te La Louvière) en Klabbek (Forges de Clabecq). Dat verkeer stemt overeen met een dagelijks laadgemiddelde van 778 wagens die 36 treinen uitmaken.

Die erts komen uit het Westen van Frankrijk via Erquelinnes of Quévy (78.000 t per maand), het bekken van Briey via Lamorteau (426.500 t per maand) en van overzee (635.000 t per maand over Antwerpen en 18.000 t over Gent).

Was er voor de uit Briey ingevoerde hoeveelheden in 1966 haast geen wijziging (4.773.000 ton) ten opzichte van 1954 (4.506.000 t), dan zijn de van overzee komende partijen daarentegen gestegen van 1.594.000 t, in 1954, tot 6.781.000 t, in 1966.

De thans uitgesproken voorkeur voor de overzeese erts wordt inzonderheid verklaard door hun hoog ijzergehalte, dat 68 % bereikt, tegen slechts 33 % voor het erts uit Lorreinen. Het overzees erts dat in 1958 uitsluitend uit Zweden kwam, wordt thans aangevoerd uit tal van ontginningen, verspreid over verscheidene continenten: Liberia, Mauretanië, Algerië, Chili, India, Australië en Brazilië.

In de havens aangevoerd, wordt het erts

dan per spoor vervoerd met homogene stellen speciale wagens die eigendom zijn van de ijzer- en staalproducenten.

Om deze in de mogelijkheid te stellen te voorzien in de spectaculaire aangroei van het totale verkeer (11.514.000 ton in 1966, tegen 6.100.000 ton, in 1954) zonder hun materieelpark te moeten vergroten, heeft de N.M.B.S. zich toegelegd op het verkorten van de omlooptijd, dit is de tijd tussen 2 opeenvolgende vrachten. Die omlooptijd van 48 uur in 1954, is thans ingekort tot 24 uur en er wordt verder geijverd om hem nog meer in te krimpen. Het naleven van die omlooptijd vergt niet enkel snelle ritten, doch ook een zeer grote regelmaat in de loop van de treinen, wat mogelijk is door het gebruik van moder-

ne elektrische en dieseltractiemiddelen. Thans zijn de inspanningen van de N.M.B.S. erop gericht de treinladingen eventueel te vergroten tot 1.800 brutoton in enkele tractie bij vertrek uit Antwerpen, zowel in de richting van Luik als van Charleroi; die ladingen zijn thans tot nagenoeg 1.500 ton begrensd.

Wegens het belang ervan is het ertsvervoer op een speciale wijze ingericht.

Aan de verscheidene fabrieken worden maandelijks contingenten toegewezen door een centraliserend organisme: de Groepering van de Belgische Hoogovens en Staalfabrieken. De vervoerprogramma's en de dienstregeling worden in gemeen overleg tussen de Groepering, de ijzer- en staalproducenten en de N.M.B.S. vastgelegd.

De regelmatigheid van het verkeer herkomstig van Briey is betrekkelijk gemakkelijk te verwezenlijken, omdat het erts ter plaatse wordt ontgonnen en er zich slechts één kwaliteit voordoet.

Dat is evenwel niet het geval voor de erts van overzee. De lading op wagen of de opslag ervan hangt af van de aankomst van de ertsboten. Van de andere kant zijn er talrijke kwaliteiten erts (32 in Antwerpen), wat des te meer ingewikkelde problemen meebrengt omdat de productievereisten ijzer- en staalnijverheid tot zeer veranderlijke laadprogramma's nopen.

Ondanks die moeilijkheden, heeft de N.M.B.S., in samenwerking met de ijzer- en staalfabrieken en met de firma STOCATRA die zorgt voor de overslag en de stockering in de haven van Antwerpen, een dienst kunnen inrichten die veilig en soepel genoeg is om zonder tekortkoming te voldoen aan de dagelijkse vereisten van het ertsvervoer.

Hoe groot de toevertrouwde tonnages ook zijn, het spoor is er toe bekwaam een organisatie met groot rendement op te zetten, waarbij wordt gezorgd voor snel en regelmatig vervoer bij alle weersomstandigheden, met volkomen aangepast materieel, gebruikt op een bestaande infrastructuur, dat wil zeggen in de gunstigste voorwaarden voor 's lands economie.

## WAGENS DIE OM TECHNISCHE REDENEN OP HET NET VAN DE N.M.B.S. UIT DE TREIN WORDEN GEZET

### MEDEDELING AAN DE KLANT

In ons informatieblad nr 1 van dit jaar verscheen op blz. 23 het artikel „De N.M.B.S. verbetert haar dienstbetoon”. Hierin werd medegedeeld dat spoor-klanten er telkens van op de hoogte worden gebracht zodra er op het Belgisch Spoorwegnet een wagen om technische redenen uit de trein moet worden gezet. Wij dachten hier bijv. aan een beschadigde wagen, een verschoven lading e.d.

In die gevallen wordt een bericht gestuurd:

— aan de *afzender* indien het gaat om zendingen bij vertrek uit een Belgisch station en bestemd voor uitvoer over zee via een Belgische haven of voor uitvoer over een landsgrens.

— aan de Belgische *geadresseerde* in de andere gevallen.

Met de bedoeling in alle omstandigheden de beste service te bieden werden de nieuwe voorschriften tot nog toe stipt toegepast.

De klanten die echter op dat stuk enige tekortkoming zouden ondervinden verzoeken wij elk verzuim dadelijk aan het handelsagentschap van hun woongebied te melden.

Wij danken ze hiervoor bij voorbaat.





## De eerste "TERRE"-TREIN is uit Antwerpen vertrokken naar Milaan

Op verzoek van de VENNOOTSCHAP TERRE werd de eerste trein die bestemd is om een geregeld verkeer van transcontainers tussen Antwerpen en Milaan te verwerken, op 5 september laatstleden ingelegd.

Men weet dat het gebruik van de transcontainers een snelle uitbreiding heeft gekend in het verkeer over zee tussen de Verenigde Staten en Europa en men mag normaal hetzelfde succes van die verkeerstechniek op het vasteland voorzien. De Europese netten passen zich overigens aan die nieuwe techniek aan en rusten zich dienovereenkomstig uit.

De TERRE-treinen zijn samengesteld uit wagens waarop containers van 20, 30, 35 en 40 voet lengte en van 8 voet of 8 voet 6 duim hoogte kunnen geplaatst worden. De Vennootschap TERRE staat zelf in voor de laad- en losverrichtingen. Het vervoer wordt derwijze geregeld dat het gemiddeld niet meer dan 36 uur in beslag neemt, met inbegrip van de tijd die nodig is voor de laad- en losverrichtingen alsmede voor de douaneformaliteiten. Die treinen worden onderweg niet gesorteerd. Die techniek die door de spoorwegen wordt aangenomen, brengt nog een oplossing meer voor het probleem van de behandeling. Ook zal de zo verhoopde coördinatie van de verschillende vervoerwijzen daardoor in de hand gewerkt worden.



## De Italiaanse Spoorwegen nu ook te Brussel

De Italiaanse Spoorwegen (F.S.) hebben te Brussel een handelsvertegenwoordiging opgericht.

Zij is gevestigd in het nr 16 van het de Brouckèreplein te Brussel 1.

Het beheer werd toevertrouwd aan de heer CAPONE die ook telefonisch kan bereikt worden op het nr 13.37.77.

## De transcontainer en het spoor

Onze klanten die zich voor transcontainervervoer interesseren maken wij erop attent dat onze diensten steeds te hunner beschikking zijn.

- Inlichtingen van *technische aard* worden gaarne schriftelijk of telefonisch verstrekt door de  
**DIRECTIE DER EXPLOITATIE VAN DE N.M.B.S.**  
 Dienst „Behandeling en vervoer van goederen“, Afdeling 14.4, Sectie 12.  
 Leuvenseweg 17/21 te Brussel 1.  
 Telefoon 13.18.70 - Toestellen 3144 (vroeger 3153), 3491 of 3499.
- Voor de *tarifiering* van dergelijke vervoeren komen zij terecht bij de:  
**HANDELSDIRECTIE DER N.M.B.S.**  
 Putterij 23 te Brussel 1 :  
 1. voor zendingen herkomstig van of bestemd voor België:  
 bureau 61.31 (sectie 14),  
 telefoon 13.18.70, toestel 3616 of 3647.  
 2. voor zendingen herkomstig uit of bestemd voor het buitenland:  
 bureau 61.44 (sectie 14),  
 telefoon 13.18.70, toestel 3645 of 3648.

# Verkoop van wederbruikbaar materieel



De NMBS stelt 34 wederbruikbare open containers te koop.

Zij zijn opgeslagen in de herstellingswerkplaats van het station Antwerpen-Dam (Damplein Antwerpen, tel. 33.79.12 en 33.79.13) waar zij kunnen bezichtigd worden.

## Kenmerken van de containers.

- gemiddelde tarra: 1.025 kg
- volume: 7.600 m<sup>3</sup>
- toegelaten belasting: 5 t
- afmetingen: breedte: ± 2,00 m  
                  lengte: ± 2,90 m  
                  hoogte: ± 1,30 m
- open metalen kast met 2 kopdeuren.

Die containers worden in twee partijen van 17 stuks te koop gesteld. Het beroep op de mededinging nr 2623-1967.11 betreffende die containers kan ingezien of tegen de prijs van 20 fr aangekocht worden (postr. nr 249600 N.M.B.S. Brussel).

De belangstellenden kunnen zich wenden tot de N.M.B.S. - Direktie van het Materieel en de Aankopen - Inlichtingskantoor Kantersteen 10, (1e verdieping) Brussel 1 (tel. 13.18.70 - toestel 3235).

Dat kantoor is alle dagen toegankelijk voor het publiek van 9 tot 12 en van 14 tot 17 uur (behalve zaterdag en zondag).

## De laureaten van de Hoffelijkheidscampagne

De vakantie is voorbij en wij hebben dit jaar een uitzonderlijke zomer beleefd. De bedrijvigheid bij de N.M.B.S. heeft er in alle sectoren een gunstige weerslag van ondervonden en in het algemeen heeft het personeel het bewijs van zijn vakbekwaamheid kunnen leveren.

Van de andere kant hebben tal van bedienden, die contact hebben met het publiek, getoond hoezeer zij het betonen van vriendelijkheid, voorkomendheid en hoffelijkheid ter harte nemen.

Tal van klanten van de Nationale Maatschappij hebben ons spontaan hun tevredenheid laten blijken. Wij zijn daarover zeer verheugd, zowel omwille van de faam van de Maatschappij als van de verdiensten van onze bedienden.

Het is niet mogelijk iedereen een onderscheiding te verlenen. Nochtans, aan de hand van de getuigenissen waarvan sprake en na het daaruitvolgend grondig administratief onderzoek, had de Handelsdirectie van de N.M.B.S. het genoeg een diploma van de hoffelijkheid uit te reiken aan de stations Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins ter erkenning van hun uitgelezen diensten in het algemeen.

Een diploma van de Hoffelijkheid en het gebruikelijk klein geschenk werden aan volgende bedienden uitgereikt:

- De heren Aimé MASSIN, hoofdwachter te Luik-Guillemins.  
Albert BODART, hoofdwachter te Luik-Guillemins.  
Henri DELCROIX, stationsfacteur te Terhulpen.  
Pierre DEMOL, lader 1e klasse te Manage.  
Maurice REMACLE, hoofdkaartjesafnemer te Bergen.  
Germain TRICOT, hoofdwachter te Haine-St.-Pierre.  
Edouard AERTS, kaartjesafnemer te Hasselt.  
R. DESOETE, onderstationschef 1e klasse (dienst-waarnemer) te Brugge.  
M. ROETS, klerk te Brugge.

Nog andere onderzoekingen zijn aan de gang die ongetwijfeld ook zullen leiden tot erkenning der verdiensten van bedienden van de Nationale Maatschappij, zowel Vlamingen als Walen.

## INRICHTING VAN DE HANDELSAGENTSCHAPPEN

Om u beter te dienen en veelvuldiger contact met u op te nemen, wil onze Maatschappij een sterkere en actievere verkoopdienst.

Een eerste fase die van november wordt verwezenlijkt, bestaat in het verstevigen van de solidariteit, de ploeggeest en de eenheid van zienswijze tussen onze gewestelijke directies en onze handelsagenten.

Met dat doel werden de werkingszones van onze agentschappen derwijze omschreven dat zij binnen de grenzen van de gewestelijke directies vallen. Door die omwerking werden de agentschappen Leuven en Doornik met andere agentschappen samengesmolten.

Bovendien werd de post van handelsagent te Antwerpen gesplitst wegens de voortdurende uitbreiding van de havenzones. De heer STASSYNS, voorheen handelsagent te Mechelen, deelt met de heer HERREMANS, de verantwoordelijkheid van het beheer van het agentschap Antwerpen, terwijl de heer CALOTTENS, voorheen handelsagent te Leuven, de leiding van het agentschap Mechelen overneemt.

Onze klanten die bij deze hervorming betrokken zijn, werden met persoonlijke brief ingelicht. In die brief zijn de ingetreden wijzigingen omschreven en wordt hen de handelsagent voorgesteld die voortaan te hunner beschikking staat.

Andere maatregelen zullen volgen in de lijn van het gestelde doel.



## De NATO slaat haar tenten op te Evere

### Vervoer van de constructie-elementen per spoor

Op 24 maart 1967 werden de werken aangevat en de heer Maulio Brosio, Secretaris-Generaal van de Nato, stak de eerste spade in de grond.

Het was het begin van een onderneming waarmee te Evere op een oppervlakte van 55.000 m<sup>2</sup> een gebouw met 2 verdiepingen moest opgetrokken worden voor het internationaal secretariaat en de vaste afvaardigingen van de 15 aangesloten landen. Het gebouw moest in een minimum van tijd voltooid zijn. Men heeft derhalve de constructie met geprefabriceerde elementen gekozen. De werken werden grotendeels opgedragen aan de N.V. „Entreprises Générales de Travaux d'Anderlecht" (E.G.T.A.), die gespecialiseerd is in de burgerlijke bouwkunde.

In de maand april jongstleden zijn de spoorwegen begonnen met het massaal vervoer van de betonnen stukken welke voor die constructie vereist zijn: gevels, muren, vloeren, trapwanden, vulwerk, geraamten. Er werd een echte verkeersketting aangelegd tussen Dour en Schaarbeek-Josaphat en op die wijze heeft de spoorweg eens te meer een doorlopende pendeldienst ingericht tussen een productiecentrum en een bouwwerf.

Om daaromtrent iets meer te vernemen, hebben wij ons gericht tot de heer E. Dubreucq, Handelsdirecteur van de firma E.G.T.A., die met de meeste bereidwilligheid op onze vragen heeft geantwoord.

— Mijnheer de Directeur, sinds enige tijd

is uw firma bekend geraakt als specialist inzake constructie met geprefabriceerde elementen. Mogen wij u dienaangaande om enige uitleg vragen?

— Vanzelfsprekend. Sinds de dag dat de firma in 1884 door Emile Dherte werd opgericht, heeft E.G.T.A. er steeds naar gestreefd een dynamische onderneming te zijn, die stelselmatig gebruik maakte van de technische vooruitgang en die er zich op toelegde een nationaal en tevens internationaal karakter te verkrijgen.

E.G.T.A. heeft haar eigen werkplaatsen voor ijzeren staven voor betonwerk, voor bewerking van hout, metalen en beton, en ook haar eigen smederijen. Onze opslagloodsen te Anderlecht beslaan 6.000 m<sup>2</sup>, waar zich een steeds aangroeiend park

van autovoertuigen en toestellen bevindt.  
— Welke is uw voornaamste bedrijvigheid?

— E.G.T.A. heeft naam gemaakt met de constructie van gebouwen, met waterwerken en werken van burgerlijke bouwkunde, met werken in de openbare en particuliere sectoren voor handelswijken en residentiewijken, nijverheidsinstallaties enz. Door de stijging van de kostprijs van de klassieke bouwmethode, het tekort aan gespecialiseerde arbeidskrachten en het feit dat bepaalde werken dringend moeten uitgevoerd worden, zullen de geprefabriceerde elementen een toenemend succes boeken.

Bovendien kan men dank zij de geprefabriceerde elementen de voor de werken vereiste duur verkorten, wat het door de opdrachtgever geïnvesteerde kapitaal sneller doet renderen en hem aanzienlijke besparingen oplevert.

Verder verleent de bouwtechniek met geprefabriceerde elementen aan de gebouwen een merkwaardige vastheid en ze verkrijgen een stevigheid die tot dusver nog niet geëvenaard wordt.

— Is het juist dat uw firma een zeer goede faam heeft verworven inzake de bouw met geprefabriceerde elementen?

— Inderdaad. E.G.T.A. is een van de zeldzame firma's die zware geprefabriceerde elementen op nijverheidsschaal in België gebruikt. Ze heeft records gevestigd bij de preconstructie van grote gebouwen, zowel inzake afmetingen als termijnen.

Zo werden ons onlangs de aanbestedingen toegewezen voor het optrekken van de gebouwen voor de SHAPE en de NATO, wat in een zeer korte termijn moest gedaan worden.

— Het is precies in verband daarmee dat wij zouden willen weten hoe het probleem van het vervoer werd opgelost.

— De gevelelementen van  $7,10\text{ m} \times 2,96\text{ m}$  alsmede de scheidswanden en de vulwerkelementen (van 3 tot 5 ton) die in onze fabriek te Dour worden vervaardigd, worden door onze rolbrug neergelaten op platte wagens die voorzien zijn van schragen. Die geprefabriceerde elementen van beton moesten regelmatig te Evere aankomen volgens een van te voren opgemaakt programma en in een versneld tempo.

— Hoe heeft men zulks klaargespeeld?

— Door de Exploitatiedienst van de N.M.B.S. werd een speciaal vervoerschema uitgewerkt. Dagelijks vertrekt 's avonds een pendelstel met een lading van ongeveer 400 ton van ons verbindingsspoor te Dour en het komt in de vroege

morgen aan in het station Schaarbeek-Josaphat.

— Een laatste vraag, Mijnheer de Directeur. Uw antwoord heeft het ons duidelijk gemaakt dat u ten volle voldaan is over het technisch aspect en over de organisatie van de dienst die u door het spoor wordt geboden. Geldt zulks ook voor de tarieven?

— Vast en zeker. Wij hebben met uw handelsdirectie een bijzondere overeenkomst gesloten op de grondslag van een nettoprijs waarin al de vervoerkosten begrepen zijn. Het contact biedt een extra voordeel: de tiendaagse verrekening waarborgt de regelmatigheid en de spreiding van de betalingen.

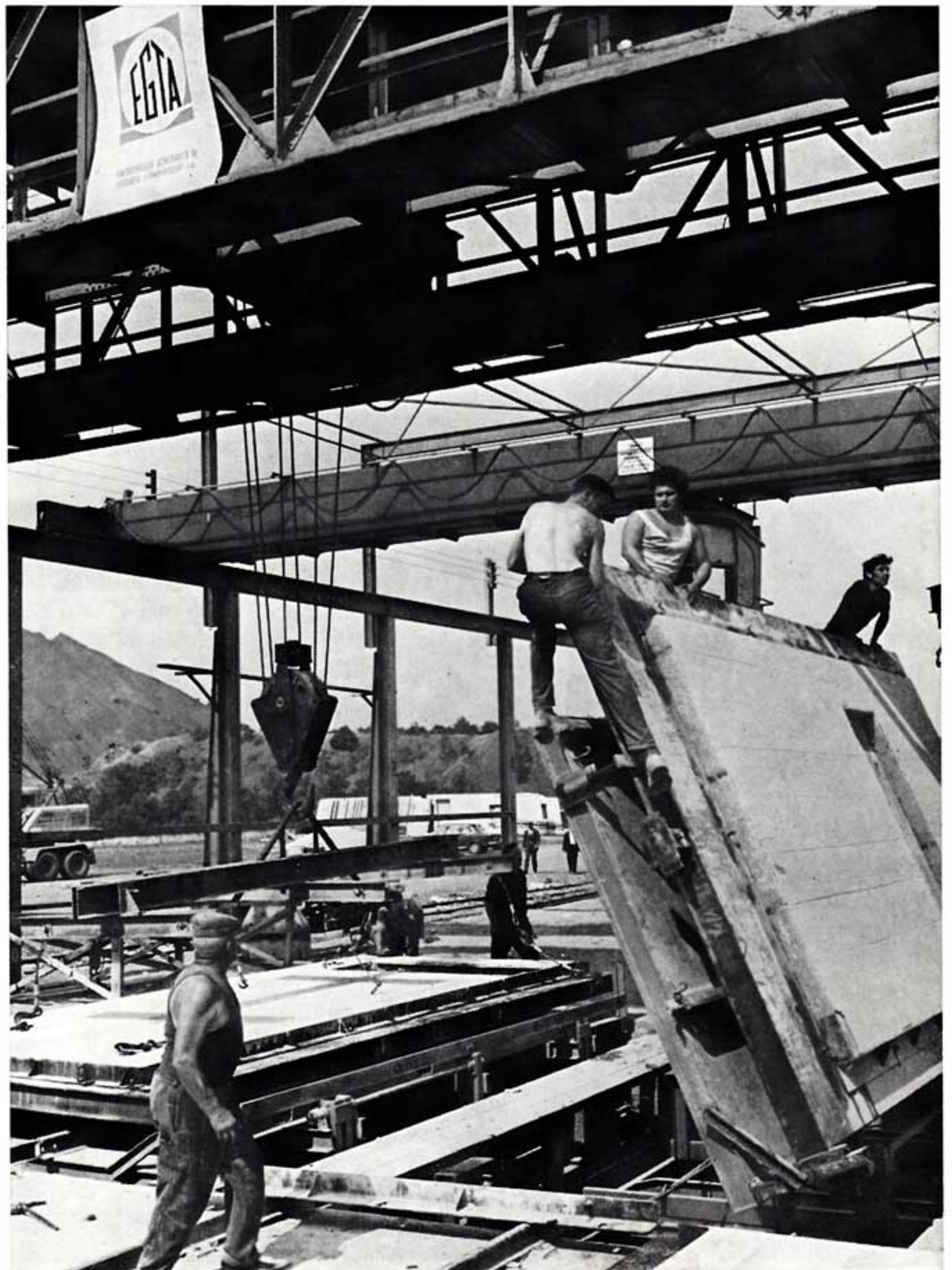
Mijnheer de Directeur, wij danken u van harte voor die inlichtingen. Welke is nu uw conclusie?

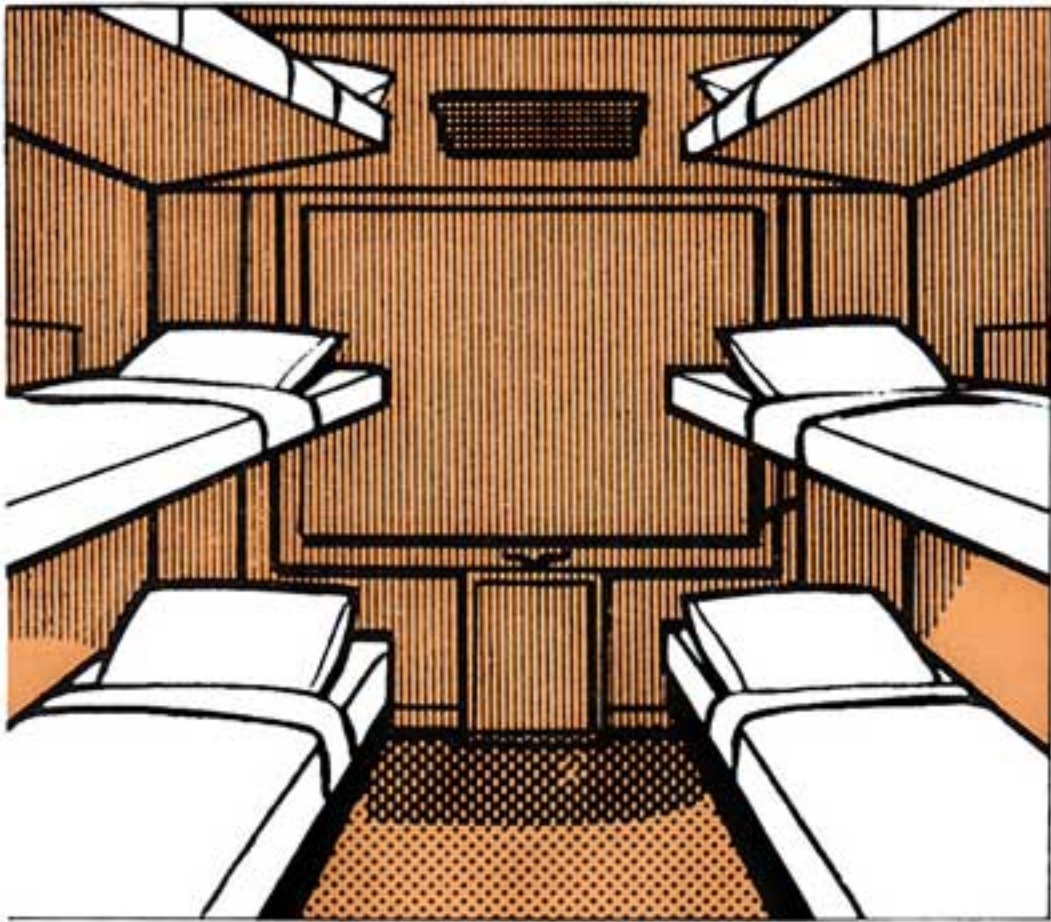
— Ik moet erkennen dat de organisatie van het vervoer per spoor zoals ze door de N.M.B.S. is uitgewerkt, alsmede de toegepaste voorwaarden ons volledige voldoening schenken.

Wij onderhouden uitstekende handelsbetrekkingen met de N.M.B.S. en de verschillende diensten van de spoorweg stellen alles in het werk om ons in alle opzichten voldoening te geven.

In dat experiment schuilen zoveel beloften dat de formule ook zal kunnen toegepast worden voor andere bestemmingen waar de spoorweg kan ingeschakeld worden.

*Werkhuizen EGTA (Entreprises Générales de Travaux d'Anderlecht).*





Ligwagencoupé : dag- en nachtopstelling

# Steeds meer bijval voor de ligrijtuigen

Van jaar tot jaar reizen er steeds meer lieden in ligrijtuig. In de N.M.B.S.-ligrijtuigen is het aantal reizigers gestegen van 109.400 in 1962, tot 133.500 in 1963

om in 1966 het cijfer 148.600 (1) te bereiken. Dat is een aangroei met 35% over vijf jaar en dan werd die nog afgeremd door een nijpend gebrek aan materieel.

Die bijval voor de ligrijtuigen is zeker te danken aan het toerisme dat elk jaar verder uitgroeit, doch in aanzienlijke mate ook door de dienst die de cliënteel er mee bewezen wordt.

#### 's Nachts reizen is tijd winnen.

Door 's avonds te voren nog af te reizen en de terugkeer uit te stellen tot de avond van de laatste vacantedag, kan de toerist twee vacantedagen bijwinnen. Hij had de voordelen van die formule vroeger reeds begrepen, doch er werd meestal van afgezien wegens de vermoeidheid van een nachtreis in zittende houding.

#### 's Nachts reizen is gerieflijk geworden.

Door het ligrijtuig te nemen kan de reiziger de tijd van zijn reistijd laten samenvallen met zijn nachtrust. Aldus worden de lange uren van een nachtreis in een gewone afdeling, in een ligrijtuig rustig verslapen.

Bovendien — en dat wordt ten zeerste gewaardeerd — komt de reiziger fris en fit ter bestemming, klaar om zijn vakantie aan te vangen. Ook bij de terugkeer is hij niet blootgesteld aan de vermoeienis van de reis. Hij komt thuis zonder dat de

tijdens het vakantieverblijf opgedane energie ook maar iets is aangetast.

De dienst in de ligrijtuigen wordt verricht zonder dat de reizigers in hun nachtrust worden gestoord. Een bediende verzamelt de reispapieren en gelast zich met al de formaliteiten onderweg. Hij zorgt ook voor het in orde maken van de afdelingen.

#### Een matige prijs.

De prijs van de te betalen toeslag voor een ligplaats in internationaal verkeer is 142 F. Die prijs is betrekkelijk laag, gelet op de talrijke geboden voordelen.

#### 100% bezetting van de plaatsen in topperioden.

Het is dus niet te verwonderen dat de ligrijtuigen zo een bijval kennen. Heel de zomer- of wintersportperiode door zijn bijna al de ligplaatsen bezet. In de topperioden, d.w.z., in het begin en op het einde van de maand en tijdens de Paas- en Pinksterfeesten, alsook bij sommige grote manifestaties kon aan de talrijke aanvragen niet altijd voldaan worden. Om daarin te voorzien heeft de Maatschappij haar ligrijtuigenpark verdubbeld. De nieuwe rijtuigen werden in dit seizoen ingelegd.

<sup>1</sup> In die cijfers is geen rekening gehouden met de besprekingen in de vreemde rijtuigen die in de grote treinen doorheen België lopen.



## NOG MEER WAGENS MET SPECIALE LOSINRICHTING

opese  
blik het  
opese on-  
oende be-  
Raad der  
standpun-  
et voorstel.  
p volgende  
tschappen  
e onderne-  
e oplossing  
er en de  
en naam

### Belgische Spoorwegen plaatsten belangrijke Bestellingen

De Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is bijeengekomen onder voorzitterschap van de heer A. Bertrand, minister van Verkeerswezen. Hij heeft de bestelling goedgekeurd van honderd ketelwagens met pneumatisch losstelsel en van 450 tremelwagens-zelflossers bij de Belgische Industrie.

statuut voor  
schap public  
In een eer  
problemen v  
mene regel.  
van vennoot

Om in ve  
den vastge  
staten die  
tionale p  
van Justit  
spraak in  
toepassi

Die mededeling is onder de in de pers verschenen berichten wellicht niet opgevalen en heeft aldus niet voldoende de aandacht getrokken.

Door de beslissing van de raad van beheer wordt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in staat gesteld haar park van wagens, voorzien van een inrichting voor snelle lossing, uit te breiden en op die wijze te voldoen aan een zeer actuele behoefte van de nijverheid.

Het is immers bekend dat de bedrijven er naar streven tijd en arbeidskrachten te besparen en daartoe zoveel mogelijk de behandelingsverrichtingen willen beperken. Ze maken dan ook steeds meer gebruik van wagens van die aard.

Er zijn thans 570 open zelflossers en dat aantal zal bijna verdubbeld worden. Ze zijn geschikt voor het vervoer van stortgoederen die bestand zijn tegen vocht, wat inzonderheid het geval is voor steenkolen, cokes, groefprodukten, glasgruis, kalksteen (castine), slakken, ruw dolomiet, klinker en grint. De inhoud van die wagens kan in minder dan een halfuur gelost worden.

Ketelwagens met pneumatische lossing door zwaartekracht en met regelbaar debiet, waarvan het park zal uitgebreid worden van 175 tot 275 eenheden, worden gebruikt voor het vervoer van poedervormige of korrelvormige produkten zoals bijvoorbeeld cement, slakken, droog zand, bicalciumfosfaat, natriumcarbonaat en fijngestoten kalksteen. Met die wagens kan de behandelingsduur in elk geval merkbaar verminderd worden en ze bieden bovendien een volledige bescherming van de vervoerde goederen.

Wegens de geringheid van het effectief kunnen die wagens voorsnog slechts in beperkte mate ter beschikking van de gebruikers worden gesteld.

Onze cliënteel zal voorzeker het nieuwe opzet op prijs stellen. Inderdaad, hierdoor zal het park van de speciale wagens in aanmerkelijke mate aangroeien, wat een verbetering van de door de spoorweg geboden diensten inhoudt.

### ERRATUM

De vooravond van de vakantie is een dolende „S“ zich gaan nestelen in de titel van het artikel op pagina 4 van het nr 3 (juli 1967).

Inderdaad, er staat N.M.B.S.-COLLIS. Dit moet zijn N.M.B.S.-COLLI. Schiet niet op de korrektor. De drukker vraagt hiervoor ekskuus.

## overal in nederland per avondtrein



Als u voor uw zaken naar Nederland moet, dan raden wij u de avondtrein aan.

Na afloop van de dagtaak, vertrekt u uit Brussel te 18 u. 12 en doet u nog voor middernacht de verst verwijderde stations in Nederland aan. Mist, regen, ijzel of sneeuw zullen uw plannen niet in de war sturen. In de trein reist u comfortabel ook bij onguur weder.

Groningen bereikt u te 23 u. 02 en Leeuwarden te 23 u. 05.

Andere belangrijke steden worden reeds veel vroeger aangedaan: Rotterdam te 19 u. 56; Den Haag te 20 u. 16; Utrecht te 20 u. 43; Amsterdam te 21 u. 01; Nijmegen te 21 u. 12; Arnhem te 21 u. 33 Alkmaar te 22 h. 02 ... enz.

Dit rechtvaardigt dus wel onze slogan « Overal in Nederland per avondtrein ».



Belgische Spoorwegen

# BETALING VAN DE KOSTEN VOOR VERVOER VAN GOEDEREN IN INTERNATIONAAL VERKEER

(Artikel 17 van de C.I.M.).

De spoorweg biedt aan zijn cliënteel een gevarieerde keuze van formules om de kosten voor zendingen naar het buitenland te betalen. Die mogelijkheden bieden heel wat belang voor de handel, inzonderheid voor het afsluiten van verkoopcontracten.

De afzender kan inderdaad algeheel of gedeeltelijk de kosten op zich nemen waarmee de zendingen kunnen belast zijn of, integendeel, die kosten geheel ten laste van de geadresseerde laten.

Opdat die voorschriften nauwkeurig zouden zijn en er generlei twijfel zou kunnen ontstaan wat betreft de kosten welke de afzender te zijnen laste wil nemen, ondanks de enge plaatsruimte waarover hij beschikt op de vrachtbrief om zijn opdracht uit te drukken, werden conventionele frankeringsvermeldingen, hierna vermeld, beperkend vastgesteld *in het internationaal verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.)*. De verzender *moet* die formules gebruiken om alle betwistingen te vermijden die zijn belangen zouden kunnen schaden.

## Conventionele frankeringsvermeldingen.

*„Franco alle kosten“*: betekent dat de afzender alle kosten (vervoerprijs, bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten) betreffende het vervoer op zich neemt; in dat geval, worden generlei kosten van welke aard ook, ten laste van de geadresseerde gelegd.

Evenwel worden bijkomende kosten, zoals staangeld, magazijnveld waarvan de heffing het gevolg is van een aan de geadresseerde toe te schrijven feit of van een door hem gedaan verzoek, steeds door hem betaald.

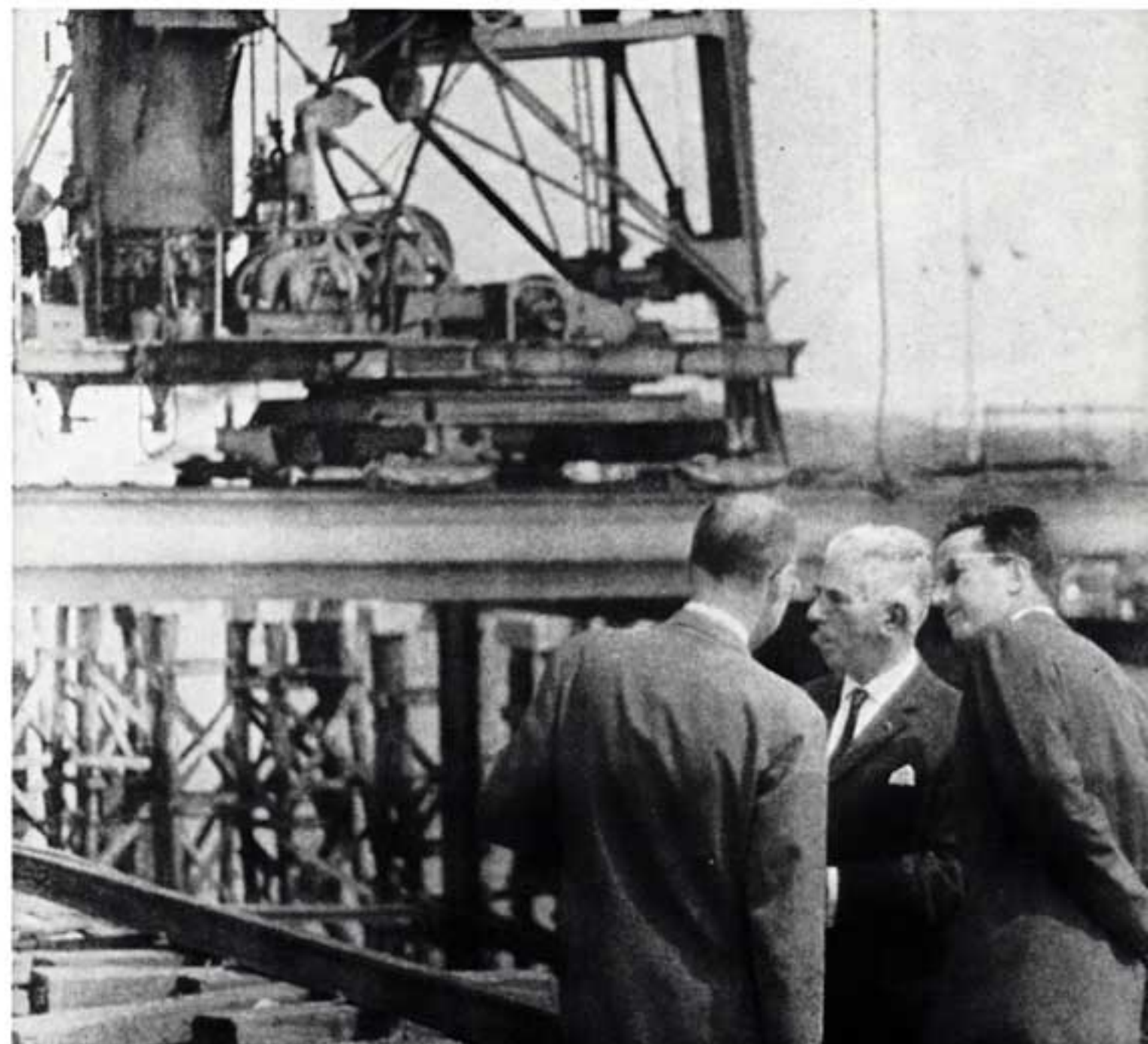
*„Franco alle kosten, met uitzondering van ...“*: indien de afzender niet al de kosten wil betalen bedoeld onder de vermelding „franco alle kosten“, moet hij nauwkeurig de kosten vermelden die hij niet op zich wenst te nemen.

*„Franco“*: betekent dat de afzender voor zijn rekening neemt, de gehele vracht, alsmede alle bijkomende kosten, die volgens de reglementen en de binnentarieven van het land van afzending of eventueel volgens het toegepaste internationaal tarief door het station van afzending op het tijdstip van de aanbidding ten vervoer in rekening kunnen gebracht worden. Volgens die vermelding zijn de andere bijkomende kosten die onderweg ontstaan of door het aankomststation in rekening worden gebracht, ten laste van de geadresseerde.

*„Franco met inbegrip van ...“*: als hij die vermelding op de vrachtbrief zet, draagt de afzender, buiten de kosten die voortvloeien uit een zending die met „franco“ vermeld is, ook de kosten die hij speciaal heeft opgegeven, bij voorbeeld: „franco met inbegrip van de kosten voor bijvulling van ijs“. De andere bijkomende kosten die onderweg ontstaan of door het aankomststation worden aangerekend en die niet bedoeld zijn met dit frankeringsvoorschrift, blijven bijgevolg ten laste van de geadresseerde.

*„Franco vracht“*: betekent dat de afzender uitsluitend de vracht voor zijn rekening neemt.

*„Franco douane“*: betekent dat de afzender al de sommen te



zijn laste neemt die de douane van de spoorweg int alsook de bijkomende en andere door de spoorweg voor het vrijmaken te innen kosten.

Al de reeds genoemde frankeringsmodaliteiten kunnen ook gebruikt worden voor slechts een gedeelte van de vervoerweg. Het volstaat ze aan te vullen met de vermelding „tot X“ (waarbij X een bij naam aangewezen grenspunt is).

Bij voorbeeld:

„franco alle kosten tot Erquelines-grens“ ofwel

„franco vracht tot Salzburg“.

Krachtens die vermeldingen draagt de afzender geheel of gedeeltelijk de kosten voor het gedeelte van de vervoerweg gelegen tussen het vertrekstation en een landgrens.

*„franco voor...“* (opgave van een voluit geschreven som): betekent dat de afzender een bepaalde som te zijnen laste neemt, bij voorbeeld „franco voor 1.000 BF“. In dat geval worden de overige kosten gezamenlijk beschouwd als zijnde ten laste van de geadresseerde.

Anderzijds is er generlei bezwaar dat verscheidene vermeldingen tegelijk gebruikt worden, op voorwaarde dat zij niet tegenstrijdig zijn, bij voorbeeld: „franco“ en „franco douane“ of nog „franco vracht en franco douane tot Modane“.

Indien ten slotte de afzender al de kosten ten laste van de geadresseerde wil laten, moet hij generlei frankeringsvermelding op de vrachtbrief zetten.

Aldus zijn de geboden mogelijkheden om de zendingen in internationaal verkeer te frankeren wel voldoende verscheiden; zij volstaan om in meest al de commerciële behoeften te voorzien.

Wij stippen evenwel aan dat in sommige, tamelijk zeldzame gevallen beperkingen op de opgesomde mogelijkheden op verzoek van de regeringen zijn voorzien in de verbindingen met bepaalde landen (bij voorbeeld Turkije, de U.S.S.R.). Enkele internationale tarieven met vaste prijzen behelzen eveneens beperkingsbepalingen. De verzenders kunnen wat dat betreft, alle nodige nadere uitleg bekomen bij de stations en onze handelsagenten.

## Koninklijk bezoek aan Zeebrugge

Op 14 juli jl. heeft Zijne Majesteit de Koning een bezoek gebracht aan de werken van de nieuwe containerterminal te Zeebrugge, waarvan de indienststelling voorzien is voor de maand maart 1968.

De heren De Kimpe en Varendonck, van de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, hebben Zijne Majesteit de organisatie en de werking van deze terminal uiteengezet.

## Tariefberichten

### VERKEER TUSSEN FRANKRIJK EN BELGIE.

Op 1 augustus 1967 is het internationaal tarief nr 9440 in voege getreden dat toepasselijk is op zendingen wijn, herkomstig uit Frankrijk en bestemd voor België.

Wij geven hieronder enkele prijzen toepasselijk op zendingen wijn in drie gebruikelijke relaties, evenals de verminderingpercentages die ze behelzen ten opzichte van de normale tarificatie.

#### Prijzen uitgedrukt in BF/ton.

A. Wijn in vaten, geladen in wagens en in gesloten containers van de spoorwegen:

Per wagen beladen met 10 t 12 t 15 t 20 t

Relatie: Bordeaux / Brussel-Stap. — via Feignies

Normaal tarief:	1108	1105	1062	1046
Internat. tarief no 9440:	943	831	734	721
	165	274	328	325
	(14,8%)	(24,8%)	(30,8%)	(31%)

Macon / Brussel-Stap. — via Feignies

Normaal tarief:	988	985	942	926
Internat. tarief no 9440:	842	742	654	641
	146	243	288	285
	(14,7%)	(24,6%)	(30,5%)	(30,7%)

Beaune / Brussel-Stap. — via Feignies

Normaal tarief:	938	935	892	876
Internat. tarief no 9440:	800	705	620	607
	138	230	272	269
	(14,7%)	(24,6%)	(30,5%)	(30,7%)

B. Wijn in ketelcontainers toebehorend aan particulieren.  
In de relatie Bordeaux / Brussel-Stap. via Feignies is de nettoprijs 667 BF/per ton tegenover 786 BF/per ton (—15,1%) tegen de normale voorwaarden van de tarieven.  
Alle verdere inlichtingen betreffende de bevrachting van dit vervoer kunnen bij de handelsagentschappen worden bekomen.

# PERTRANS EUROP EXPRESS

Naar industrieel Duitsland



4 snelle, luxueuze van luchtregeling voorziene TEE-stellen verbinden België met de voornaamste centra van industrieel Duitsland.

- Frankfurt slechts 5 uur van Brussel
- Hamburg minder dan 6 uur van Luik
- Dortmund ongeveer 4 uur van Charleroi

### Samengevatte dienstregeling der TEE-treinen naar Duitsland

Diamant	Brussel v : 8 u. - Dortmund a : 11 u. 48
Saphir	Brussel v : 16 h. 56 - Frankfurt a : 21 u. 59
Parsifal	Charleroi * v : 9 u. 49 - Hamburg a : 17 u. 02
Paris-Ruhr	Charleroi * v : 20 u. 08 - Dortmund a : 0 u. 25

\* uit Parijs over Namen-Luik

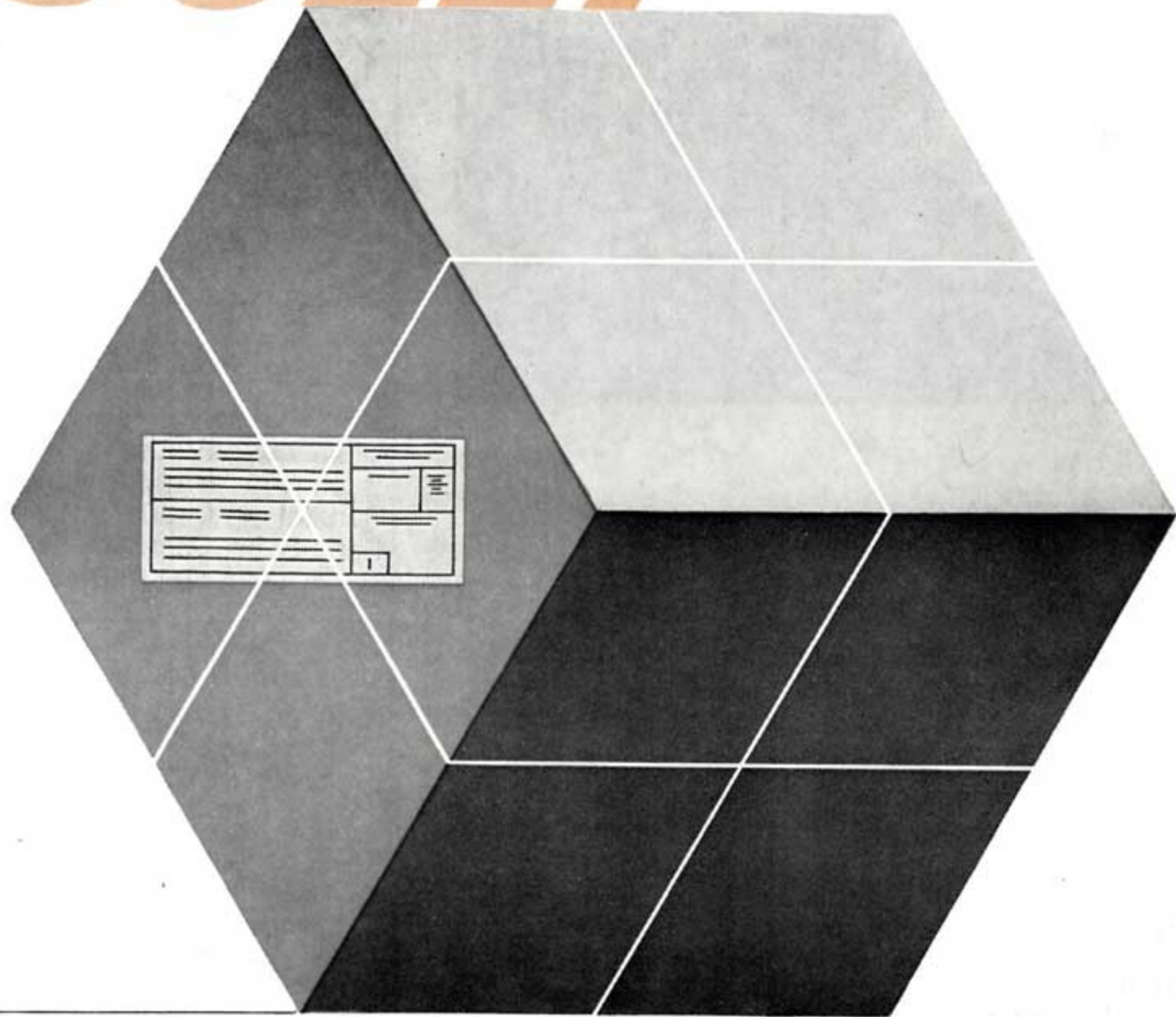


Trans-Europ-Express: de luxetrein voor veeleisende reizigers.

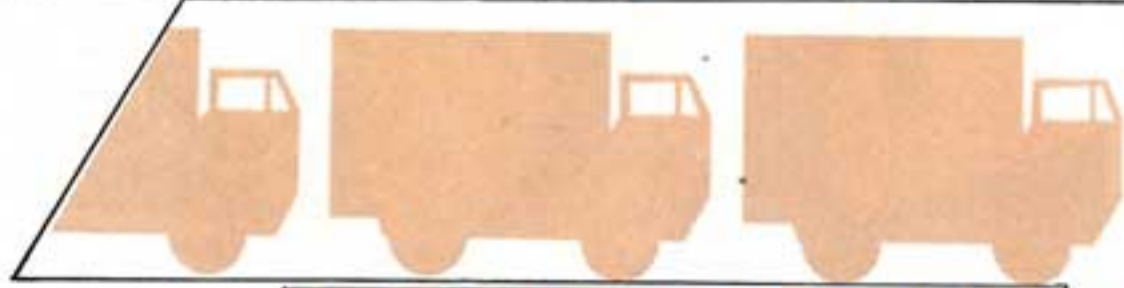
Inlichtingen en plaatsbespreking in alle reisbureaus en in de voornaamste stations.

**BELGISCHE SPOORWEGEN**

# N.M.B.S. COLLI



**1000 WAGONS**



**1000 VRACHTAUTO'S**



**DE VOLLEDIGSTE BESTELONDERNEMING**

N.M.B.S.-COLLI, VOORUITGANGSTRAAT 80, BRUSSEL 1 - TEL.: 18.60.50.

*PaulFinken/67*