

SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 5 / DECEMBER 1967



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





NUMMER 5 — DECEMBER 1967

Omslagfoto :

De spoorwegen zijn het ideale vervoermiddel voor de sneeuwvakanties die een steeds stijgend succes kennen. Lees onze mededelingen pagina 14.

	Blz.
Wat biedt de toekomst voor de spoorweg?	2
Over het spoor levert België aan Nederland reuzegietvatwagens	4
Intercontainer	5
De elektronika bij de spoorwegen	6
De suikerbietenslag viert weer hoogtij	8
De Pool-overeenkomst	10
Seizoen 68/69: betere internationale verbindingen voor de reizigerstreinen	12
Dagen van vertrek van de vliegtuigen die postcolli vervoeren	13
Naar de wintersport!	14
De spoorweg in Frankrijk	15
Brussel - Londen in rechtstreeks slaaprijtuig	15
Tariefberichten	15
Nieuw telefoonnummer: handelsagentschap Mechelen	15
De Italiaanse Spoorwegen te Brussel	15
De verpakking met U.I.C.-stempel is een gewaarborgde verpakking	16
N.M.B.S.-COLLI stelt voor: COLLICO'S	17
Parkeerplaats voor wagens in het station Brussel-Zuid	18
Goederenvervoer naar Frankrijk. Belasting op de toegevoegde waarde	18
Inhoud Spoornieuws 1967	19
Moderne spoorwagens, rationele economie	20

Foto's: BAUTERS
S.N.C.F.
Ciné-foto N.M.B.S.
F. PUTMAN

Lay-out: L. Tack

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

WAT BIEDT DE TOEKOMST VOOR DE SPOORWEG ?

In de maand mei ll. werd in de zetel van de U.I.C. (Internationale spoorwegunie) te Parijs de jongste jaarlijkse sessie van de informatiecursussen over de internationale spoorwegbedrijvigheid gehouden. Op het einde van die bijeenkomst, welke werd bijgewoond door 73 deelnemers behorende tot 23 spoorwegondernemingen, heeft de heer Louis ARMAND, secretaris-generaal van de U.I.C., voor de stagiaires de hoofdtrekken geschetst van de evolutie van de spoorweg in de komende jaren. Wij menen dat dit onderwerp onze lezers zal interesseren en hebben dan ook over de voornaamste punten van die uiteenzetting een samenvatting gemaakt.

Voor de spoorweg is er slechts toekomst indien hijzelf de voorwaarden voor zijn wederopleving kan tot stand brengen. Het beginsel dat de spoorweg zichzelf moet redden, geldt zowel voor de algemene oriëntering van de spoorwegbedrijvigheid als voor de eigenlijke psychologie: een grondige verandering van de mentaliteit der spoorwegmannen is immers even noodzakelijk als de aanpassing van het werkinstrument dat ze hanteren.

Het zou ongetwijfeld een simplistische redenering zijn dat men voor de modernisering van de spoorwegen een strakke éénrichtingspolitiek moet bepalen. De toepassing van een dergelijke politiek zou reeds een problematische kwestie zijn in de onderstelling dat er maar een enkel net bestond. Ze is derhalve ondenkbaar in ons huidig bestel, dat wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van tal van spoorwegondernemingen en van verschillende economische constellaties. Niettemin kunnen een aantal dwingende vereisten van essentiële en algemene aard voor de



evolutie van het spoor bepaald worden en kan men voor de toekomst van de spoorweg enkele grote noodwendigheden aanwijzen die van universele waarde zijn, althans voor de belangrijke onderling verbonden netten van Europa, die een van de meest uitgestrekte spoorweg-complexen ter wereld vormen.

Het is reeds een bemoedigend teken dat de toekomst van de spoorweg door niemand meer wordt in twijfel getrokken, zelfs niet in de Verenigde Staten, ofschoon men een twintigtal jaren geleden algemeen van oordeel was dat de spoorweg, die nog vóór de auto en het vliegtuig op het toneel was verschenen, veroordeeld was om te verdwijnen en dat zijn natuurlijke opvolgers hem zouden overleven. Het is niettemin een feit dat hij niet meer de door het vroegere monopolie geboden machtspositie bezit en er dan ook niet meer kan op bogen overal om het even welk verkeer onder om het even welke voorwaarde te verwerken. De veelzijdigheid van de spoorweg behoort tot het verleden en moet plaats maken voor een activiteit waarin er een noodzakelijke selectie moet verricht worden.

Op het stuk van het *reizigersverkeer* is de spoorweg ongetwijfeld uitstekend geschikt voor het massaal vervoer. Zulks geldt vanzelfsprekend voor het toeristisch verkeer, aangezien hij zonder moeite elk jaar de stroom van de vakantiegangers kan verwerken. Ook voor het verkeer van de arbeidskrachten is de spoorweg het vervoermiddel bij uitstek. De dag dat de politiek voor de inrichting van het grondgebied en de aanwezigheid van energiebronnen de mogelijkheid zullen geboden hebben van zonnige streken industriegebieden te maken, zal iedereen er immers willen gaan werken.

Een van de voornaamste redenen die borg staan voor de toekomst van de spoorweg, schuilt evenwel in zijn geschiktheid om het verkeer te „ontlasten“. De moderne wereld is immers gekenmerkt door een algemene overbelasting: de wegen zijn overbelast, de menselijke geest is overbelast, en nu reeds stelt men vast dat er in de lucht en in de luchthavens een ontzaglijke bedrijvigheid heerst. Het is echter onbetwistbaar dat de spoorweg bijzonder goed uitgerust is om de grote door verstikking bedreigde steden te ontlasten en in te staan voor de verbinding tussen de „reuzensteden“, de archipels van steden die de grote agglomeraties van de toekomst zijn. Zo wordt bij voorbeeld thans reeds overwogen Parijs „meer bewegingsvrijheid“ te verlenen door de koppeling met Pontoise, waar er rond de stad woongelegenheden voor $\pm 400\ 000$ inwoners zouden opgetrokken worden. Een van de onmiddellijke eisen van de verwezenlijking van dat reusachtig plan bestaat erin een machtige verkeersader aan te leggen voor de verbinding van Pontoise met Parijs.

Dergelijke verbindingen tussen de steden over afstanden van ongeveer vijftig kilometer zijn trouwens in Nederland en in Zwitserland gewone verschijnselen. Men kan even gemakkelijk op een zelfde dag een conferentie houden te Rotterdam en een andere te Utrecht als in een zelfde tijdverloop een zaak te Bazel en een andere te Zurich af te handelen.

In verband daarmee kan men zich nu reeds een idee vormen van de voorname rol die de spoorweg zal spelen in de ontwikkeling van een grote paternoster van Europese steden, lopende van Amsterdam naar Parijs over Rotterdam, Antwerpen en Brussel en verbonden met Londen dank zij de indienststelling van de toekomstige tunnel onder het Kanaal.

De toekomst van het reizigersverkeer per spoor is vanzelfsprekend ondenkbaar zonder een verhoging van de snelheid. De netten houden zich trouwens actief met dat probleem bezig. In Wenen zal in de lente van 1968 een symposium worden gehouden, waarop dat probleem zal onderzocht worden en de voornaamste maatregelen in grote trekken zullen vastgelegd worden. Die maatregelen komen ten slotte neer op volgende twee imperatieven: moderniseren wat bestaat of, indien men een bepaalde snelheidsdrempel wil overschrijden — van ongeveer 160 km per uur — vastberaden vernieuwen, naar het voorbeeld van wat in Japan werd gedaan bij de aanleg van de

Tokaidolijn. Het vraagstuk bestaat er dus in of men wil investeren om te moderniseren dan wel om iets nieuws te maken.

De toekomst van het reizigersverkeer hangt samen met enkele grote factoren: massaal vervoer over goed uitgeruste verkeersaders, verbindingen tussen grote steden, hogere snelheid. Die van het *goederenverkeer* houdt verband met de ontwikkeling van de mogelijkheden van het spoor in twee opzichten: de actieradius en de capaciteit.

De eerste voorwaarde kan zonder enige moeite vervuld worden: niets belet ons immers lange ritten af te leggen, op voorwaarde dat het materieel steeds meer eenvormig wordt gemaakt, zodat men in om het even welk land over de nodige verwisselstukken zou kunnen beschikken. Wat de capaciteit betreft, lijkt het noodzakelijk de tonnage van de grote goederentreinen geleidelijk te verhogen. Op de „superspoorwegen“ van het toekomstig Europa zouden cargotreinen van ten minste 5 000 ton moeten rijden. Op dat gebied mogen de stoutste verwachtingen gekoesterd worden, aangezien bepaalde landen nu reeds treinen van 12 000 en zelfs 18 000 ton inleggen. De verhoging van de trekkracht is natuurlijk niet de enige voorwaarde voor de vermeerdering van de tonnage der treinen en de verbetering van het debiet der grote lijnen. Een van de voornaamste vereisten daarvoor is de invoering van de automatische koppeling, waarmee onder meer automatische sorteerverrichtingen kunnen uitgevoerd worden en de samenstelling van een aanzienlijker aantal bloktreinen kan vergemakkelijkt worden.

Ten slotte moet de ontwikkeling van het goederenverkeer voornamelijk gericht zijn op het gebruik van de container en inzonderheid van de genormaliseerde transcontainer, waardoor de onvermijdelijke werkzaamheden bij het overladen van het ene vervoermiddel op het andere zouden vergemakkelijkt worden en minder lang duren. In die evolutie schuilt trouwens de kiem van een andere, die daarmee rechtstreeks verband houdt: de specialisatie van het verkeer. In de toekomst zal men steeds minder wagens „voor alle werk“ aantreffen, maar zal het park van de wagens voor het vervoer van containers, van ijzererts, enz. verder aangroeien. Dat gespecialiseerd materieel zal vaak gegroepeerd worden in stellen of in bloktreinen, zodat de vermindering van de sorteerverrichtingen tot de vooruitzichten behoort.

Het komt ons voor dat de spoorweg zich in die richtingen moet oriënteren, maar zijn toekomst schuilt voornamelijk in de organisatiemogelijkheden. Indertijd heeft men gevreesd dat de noodzaak om zijn bedrijvigheid op alle gebied te organiseren, er zou toe leiden dat de spoorweg opgesloten wordt in een harnas van reglementen en dat hij ten slotte onder de „papieren“ last zou bezwijken. Gewoonlijk werd toen de vergelijking gemaakt dat de spoorweg voor het verbruik van 1 ton steenkolen, een kilo papier moest beschrijven.

Ons optimisme in verband met de toekomst steunt voornamelijk op de toepassing van het automatisme en de cybernetica bij de spoorweg, die daarvoor bijzonder geschikt is omdat hij over een arsenaal van reglementen beschikt. Zij die daarin het begin van een ramp bespeurden, moeten thans vaststellen dat daarin een belofte voor de toekomst schuilt.

De spoorwegen zijn zich daarvan trouwens volkomen bewust, vermits ze in 1963 een eerste internationaal symposium over het gebruik van de cybernetica hebben georganiseerd en er in oktober een tweede bijeenkomst van die aard te

Montreal heeft plaats gehad. Al de netten zonder uitzondering hebben hun vertrouwen gesteld in de toepassing van de cybernetica en zulks zowel in landen met een geleide economie als met een vrije economie.

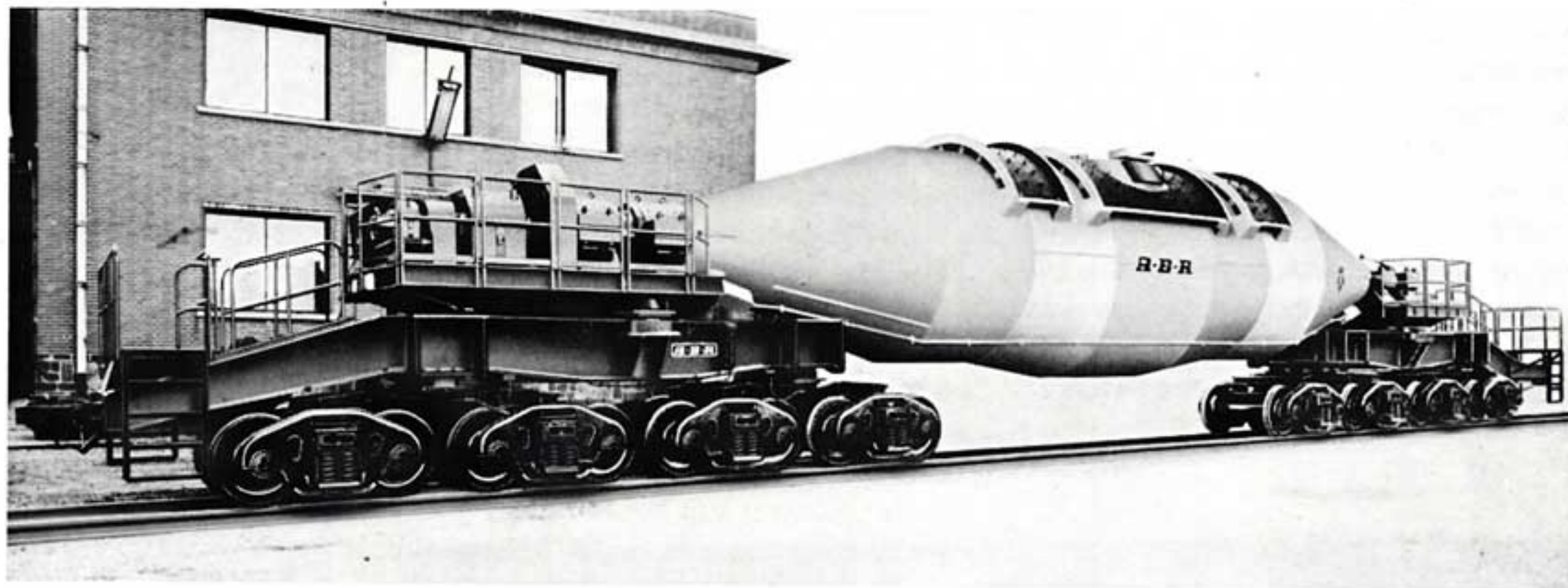
Er is overigens geen enkele belangrijke sector van de spoorwegbedrijvigheid die zich in de toekomst aan het gebruik van de cybernetica zal kunnen onttrekken: dit geldt voor de regeling van het treinverkeer, voor de verdeling van het materieel, het beheer van de voorraden, de plaatsbespreking, de tarifiering enz. De cybernetica doet zich overal als een machtsfactor voor, maar ze biedt vooral de mogelijkheid de exploitatievoorwaarden te versoepelen. We denken in de eerste plaats aan de versnelde omloop van de wagens, het verkeer van de treinen dank zij de verbetering van de seininrichting en vooral aan de tarifiering. Het „cybernetisch“ tarief wordt immers het resultaat van een proces waarin de ordinator het tarief volgens de kostprijs van de verrichting zal berekenen.

Zonder een toenemende internationale samenwerking zouden al die toekomstplannen niet kunnen uitgevoerd worden.

Zulks is trouwens logisch, als men bedenkt dat de netten van de verschillende landen elkaar onvermijdelijk moeten aanvullen en het zeldzame voorrecht hebben geen concurrenten te zijn. Hun grote kracht schuilt immers daarin dat ze samen iets kunnen opbouwen en zonder bijbedoelingen werken aan een gemeenschappelijke toekomst, waarin ze zoveel vertrouwen stellen dat er waarschijnlijk in het begin van 1968 in de U.I.C. een commissie voor opzoeken en prospectie zal opgericht worden.

Het is wellicht overbodig er aan toe te voegen dat de onmisbare samenwerking onder de netten moet steunen op de sympathie onder diegenen die er de verantwoordelijkheid voor dragen. Ze is een van de zeldzame gevallen waarin de cybernetica machteloos is en waarin de ordinator nooit iets tot de vooruitgang van de mensheid zal kunnen bijdragen, maar we zijn ervan overtuigd dat die sympathie nu reeds een deel is van het internationaal patrimonium van de spoorwegen en dat de U.I.C. in dat opzicht een van haar voornaamste taken moet voortzetten, namelijk de vriendschapsbanden onder al de spoorwegmannen van de hele wereld verstevigen.

Over het spoor levert België aan Nederland reuzegietvatwagens



De Koninklijke Nederlandse Hoogovens en Staalfabrieken N.V. te IJmuiden hebben bij de Belgische nijverheid een reeks van zes thermoswagens besteld voor het vervoer van vloeibaar gietijzer binnen in haar installaties.

Het totaal beladen gewicht van elk dezer wagens belooft 800 ton, wat thans vermoedelijk de zwaarste vervoerseenheid is in West-Europa.

Sinds juli II. werden 5 van die reuzewagens afgeleverd aan de firma die zeer uitgebreide spoorinstallaties heeft: 180 km spoor, 800 wissels voor de verbindingen tussen de verschillende departementen van de onderneming. Zij bezit bovendien 868 wagens, 50 locomotieven, 10 rolkranen en reeds 20 thermoswagens met kleinere afmetingen.

Dat die firma met een productie van nagenoeg 3 miljoen ton staal in 1966, haar

spoorweguitrusting gebruikt als beste werktuig om de inrichting van haar binnendiensten en haar rendement te verbeteren, is een opvallend feit dat tot nadenken stemt.

De Belgische spoorwegen kwamen eens te meer in de actualiteit te staan door dit vervoer dat wel buitengewoon mag worden geheten, zowel naar zijn gewicht, zijn omvang, als naar zijn aard zelf.

INTERCONTAINER

Internationale Vennootschap voor het vervoer per spoor van grote containers



De internationale vennootschap INTERCONTAINER is opgericht om de coördinatie en de ontwikkeling te verzorgen van het vervoer per spoor van grote containers. De oprichtingsakte van de vennootschap werd op 5 december 1967 te Brussel door de afgevaardigden van de spoorwegen-stichters getekend.

Het gebruik van containers voor het vervoer te land en over zee is niet nieuw. De revolutionaire nieuwigheid die door de Amerikanen werd verwezenlijkt, bestond er in containers met grote afmetingen te ontwerpen en te bouwen alsook schepen die speciaal voor het vervoer ervan zijn aangepast.

De maatregelen genomen door de Europese spoorwegen hebben tot doel de best mogelijke dienst te bieden voor het verkeer dat in de havens aanlegt. Na de stations te hebben aangewezen — ongeveer 160 in West-Europa — die dergelijk verkeer konden ontvangen, beoogt men de aanpassing van hun behandelingsinstallaties aan de nieuwe behoeften en de inrichting van de bestelling aan huis over de weg.

Van de andere kant is het mogelijk, dank zij een internationaal tarief, rechtstreekse prijzen te berekenen die gelden voor de voornaamste verbindingen bij vertrek uit

en met bestemming naar de grote Europese havens, die voor dat vervoer best zijn aangewezen, dank zij de snelle goederentreinen, TEEM inzonderheid.

De internationale vennootschap INTERCONTAINER zal haar bedrijvigheid in de eerste maanden van 1968 aanvatten. Het is een coöperatieve vennootschap naar Belgisch recht waarin de belanghebbende Europese spoorwegen verenigd zijn. Nu reeds telt men onder de leden de Duitse, Belgische, Britse, Deense, Spaanse, Franse, Hongaarse, Italiaanse, Luxemburgse, Nederlandse, Zweedse en Zwitserse spoorwegen. De algemene directie van de vennootschap is gevestigd te Bazel.

Het doel van INTERCONTAINER bestaat er in voor het internationaal verkeer een volledige dienst en prijzen „van eind tot eind” te bieden zonder dat de klanten zich moeten bekommeren om de opeenvolgende transportfasen.

De werking van de Maatschappij wordt vergemakkelijkt door gemeenschappelijke beslissingen die genomen worden in de schoot van de Internationale Spoorwegunie:

1. bouwen en verhuren van *speciale wagens* van 18m50, die opgevat zijn voor het vervoer van de containers.

2. gespecialiseerde en toegeruste werven te bouwen en te exploiteren voor de eindverrichtingen die onderling en met de havens kunnen verbonden worden met snelle treinen die geheel of gedeeltelijk voor het vervoer van transcontainers zijn voorbehouden.

Later zal de bedrijvigheid van de vennootschap INTERCONTAINER zich niet beperken tot het verkeer over zee. De transcontainers vormen inderdaad een uitgelezen tuig spoorweg-weg dat bijzonder goed is aangepast voor het vervoer per spoor.

De Europese spoorwegen zijn overtuigd van het belang van die technische nieuwigheid en overwegen voor de toekomst het inleggen tussen de grote nationale en Europese centra van rechtstreekse transcontainer-treinen, waarvan de eindbediening bij vertrek en bij aankomst zou verzekerd worden door een bevoegde wegvervoerdienst.

Aldus zal de soepelheid van het wegvervoer kunnen gecombineerd worden met de lage prijs en de veiligheid van het vervoer per spoor om een dienst te bieden met algehele tevredenheid voor de klanten die niet kunnen beschikken over een rechtstreekse bediening aan huis met een particulier verbindingsspoor.

vervoerd worden onder het stelsel van contracten als die waarvoor algemene of speciale tarieven worden toegepast, door de centrale diensten van de Directie der Financiën bevracht en aangerekend worden.

Zulks betekent dus:

— dat er op de vervoerdocumenten die de zendingen vergezellen, *geen vervoerprijs* meer zal vermeld zijn, aangezien de stations zich niet meer zullen inlaten met de berekening ervan;

— dat de cliënteel aanrekeningslijsten zal ontvangen waarin, per zending, de per decade verschuldigde vervoerkosten uitvoerig zullen opgegeven zijn. De decaden zijn als volgt vastgesteld: de eerste van de 1e tot de 10e van de maand, de tweede van de 11e tot de 20e van de maand en de derde van de 21e tot het einde van de maand.

Dergelijke reorganisatie heeft verschillende wijzigingen geveerd die slaan op:

1. de tarieven die moesten aangepast worden aan de mechanografische behandeling;
2. de vervoerdocumenten;
3. de aanrekening van de vervoerkosten;
4. de termijnen en modaliteiten van betaling.

Hierna enig commentaar bij die verschillende punten.

I. TARIFERING.

Op 1.1.68 zal er een nieuwe bundel VI uitgegeven worden die van toepassing is op de zendingen bij wagenlading. Die nieuwe bundel zal de thans gebruikte twee bundels VI en VII vervangen en zal op het stuk van de tarifieringsbeginselen verscheidene belangrijke wijzigingen invoeren:

1. Zal voortaan beschouwd worden als "zending" (per zending dient een vrachtbrief opmaakt):

— de lading vervoerd in een enkele wagen (bestaande uit een of meer soorten van goederen);

— de uit een *zelfde goederensoort* bestaande lading vervoerd in verscheidene wagens.

2. De tariefregel die „regel van het gemiddeld gewicht" wordt genoemd, zal toegepast worden op de zendingen bestaande uit verscheidene wagens. Krachtens die regel zal het gemiddelde van de ladingen der op de vrachtbrief ingeschreven wagens de van toepassing zijnde tonnagevoorwaarde bepalen. De eenheidsprijs van die tonnagevoorwaarde wordt vermenigvuldigd met het totaal gewicht van de zending, waarbij de ladingen van elke wagen tevoren op 100 kg opwaarts worden afgerond. Indien het

gemiddeld gewicht begrepen is tussen twee tonnagevoorwaarden, wordt de vervoerprijs berekend op de grondslag van de gewichten en eenheidsprijzen betreffende de onmiddellijke hogere tonnagevoorwaarde, zo die berekening voor de klant een voordeliger prijs oplevert.

3. De prijstabellen van al de tarieven zullen in het vervolg opgemaakt worden volgens de afstandsindelingen die gebruikelijk zijn voor de huidige algemene tarieven 201 tot 281 (E.G.K.S.-goederen). De aangerekende prijzen stemmen overeen met de middenafstand van de indeling.

Bundel IV van de goederentarieven (dienstbestemming van de getarifeerde punten, aansluitingen, klanten) zal op 1.1.1968 eveneens opnieuw uitgegeven worden.

II. NIEUWE VRACHTBRIEF.

De formulieren van de in binnenverkeer gebruikte vrachtbrieven moesten aan de nieuwe behoeften aangepast worden. De huidige formulieren mogen derhalve vanaf 1.1.1968 niet meer gebruikt worden. De klanten worden verzocht zich bij de gewone verkoopdiensten van de N.M.B.S. de nu reeds beschikbare nieuwe formulieren aan te schaffen.

Die formulieren zijn de volgende:

- DC 1810, aangevuld met het formulier DC 1810ter, (voor zendingen van meer dan 13 wagens) voor vrachtgoed;
- DC 1811, voor ijlgood.

De klanten die op 1 januari 1968 nog een voorraad oude formulieren zullen hebben, kunnen die tot 30.6.68 uitwisselen tegen formulieren van het nieuwe model bij de gewone verkoopdiensten van de N.M.B.S. Bij deze brief is een exemplaar van het nieuw formulier DC 1810 gevoegd.

De vrachtbrief is het basisdocument voor de mechanografische informatie. De nauwkeurige berekening van de vervoerprijs en het opmaken van een juiste factuur hangen dus af van de aanwijzingen die de klant in de vrachtbrief heeft vermeld. De N.M.B.S. is zo vrij haar cliënteel dien-aangaande op twee punten raad te geven. Het is volstrekt noodzakelijk dat de benamingen voor de aanwijzing van afzender en geadresseerde volledig zijn en in elk geval overeenstemmen met de officiële benamingen. Bovendien zullen mogelijke vergissingen worden uitgeschakeld indien de afzender van tevoren bepaalde vaste gegevens op de vrachtbrief laat drukken, zoals bij voorbeeld:

- naam en adres van de afzender,
- naam en adres van de geadresseerde,
- nummer van het toe te passen contract,
- benaming van de goederen (overeen-

komstig de naamlijst van het tarief), zo mogelijk gevolgd door het codenummer ervan.

III. AANREKENING.

Voor de aanrekening zullen er twee categorieën van klanten zijn:

— de klanten die geregeld met de N.M.B.S. zaken doen; deze zullen om de tien dagen van de Directie der Financiën van de N.M.B.S. tiendaagse aanrekeningslijsten ontvangen, waarop de uitvoerige gegevens van de vervoerkosten per zending zullen vermeld zijn. Er zullen afzonderlijke aanrekeningslijsten opgemaakt worden per station waar de schuldverdring ontstaan is, d.w.z. het vertrekstation voor de zending die franco vervoerd wordt en het bestemmingsstation voor de zending met te innen vervoerprijs;

— de klanten die toevallig met de N.M.B.S. zaken doen: deze zullen door het betrokken station verzocht worden een voorschot te betalen waarvan het bedrag min of meer zal overeenstemmen met de vervoerprijs. Op het einde van de tiendaagse periode zullen zij door bemiddeling van het betrokken station een aanrekeningslijst ontvangen voor *elke vervoerde zending*, voor de vereffening van het saldo (verschil tussen het geïnde voorschot en de te betalen kosten).

Elke klant die met de N.M.B.S. vaker zaken wil doen kan op het station dat hem bedient alle inlichtingen bekomen om zich eventueel te laten opnemen in de eerste categorie van klanten.

Zij die hun zendingen volgens contract laten vervoeren, blijven verder de per contract opgemaakte aanrekeningslijsten ontvangen.

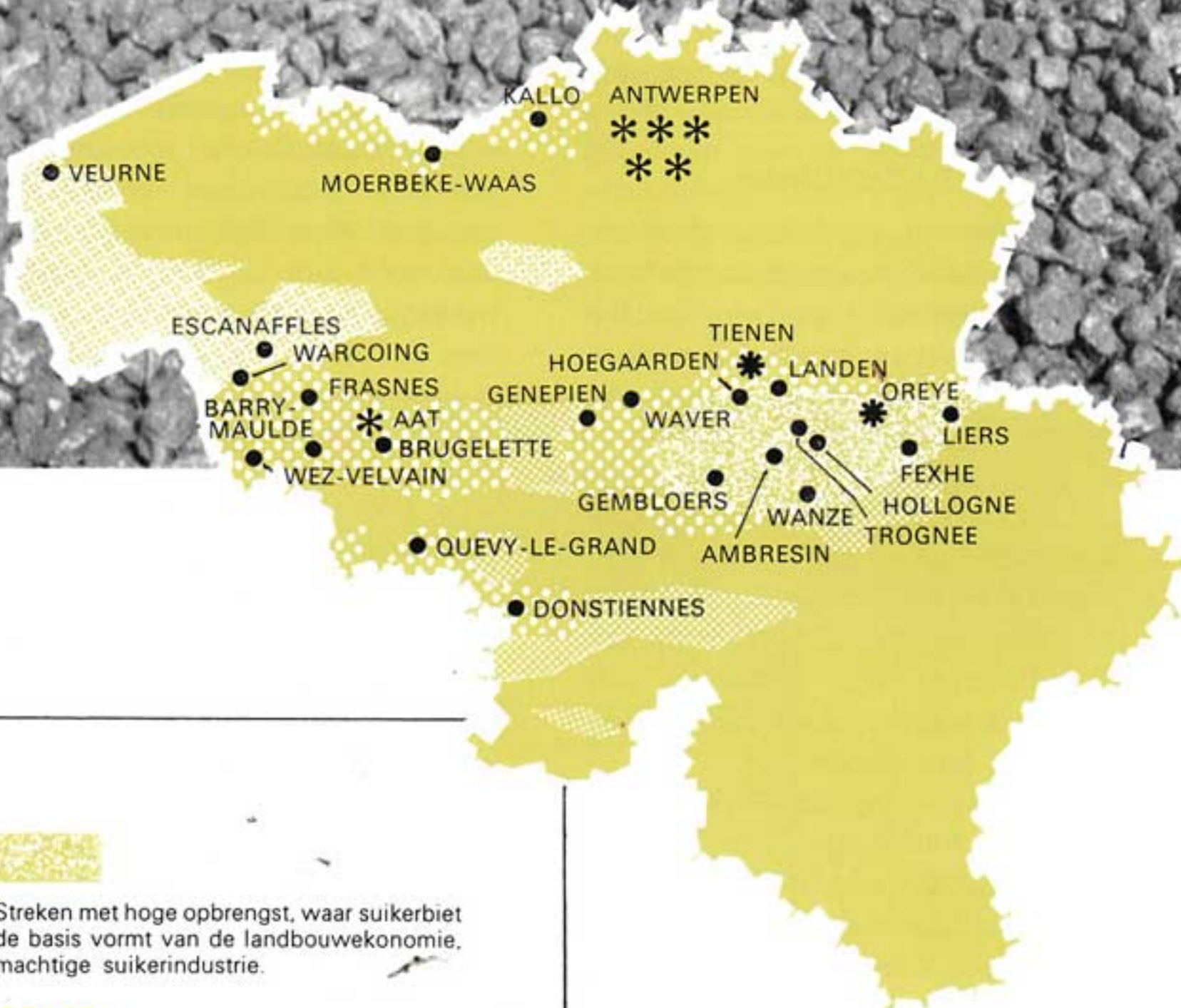
IV. TERMIJN EN MODALITEITEN VAN BETALING.

Bij de ontvangst van de aanrekeningslijsten, d.i. 6 of 7 dagen na het verstrijken van de tiendaagse periode, zullen de klanten over 5 werkdagen beschikken om de verschuldigde vervoerkosten te betalen.

De betaling kan naar keuze van de klant gedaan worden op de rekeningen N.M.B.S.-Financiën Brussel, die hierna zijn opgegeven:

- Postrekening 1010
- Nationale Bank van België 86.055
- Generale Bankmaatschappij AD/134
- Bank van Brussel A-00-125
- Kredietbank 3000/9144

In geval van betwisting over de vervoerkosten moet de klant bij zijn klacht de aanrekeningslijsten en de vrachtbrieven (of de duplicata van de vrachtbrieven) voegen.




 Streken met hoge opbrengst, waar suikerbiet de basis vormt van de landbouweconomie, machtige suikerindustrie.


 Streken met hoge opbrengst en intensieve nijverheid, waar evenwel de suikerbiet de basis niet vormt van de landbouweconomie.


 Streken met zwakke en veranderlijke opbrengst, zonder nijverheidsorganisatie.


 Streken met zeer zwakke opbrengst.

- Suikerfabriek
- * Raffinaderij
- * Raffinaderij Kandijfabriek

FEXHE = Fexhe-le-Haut-Clocher
 FRASNES = Frasnes-lez-Buissenal
 HOLLOGNE = Hollogne-sur-Geer

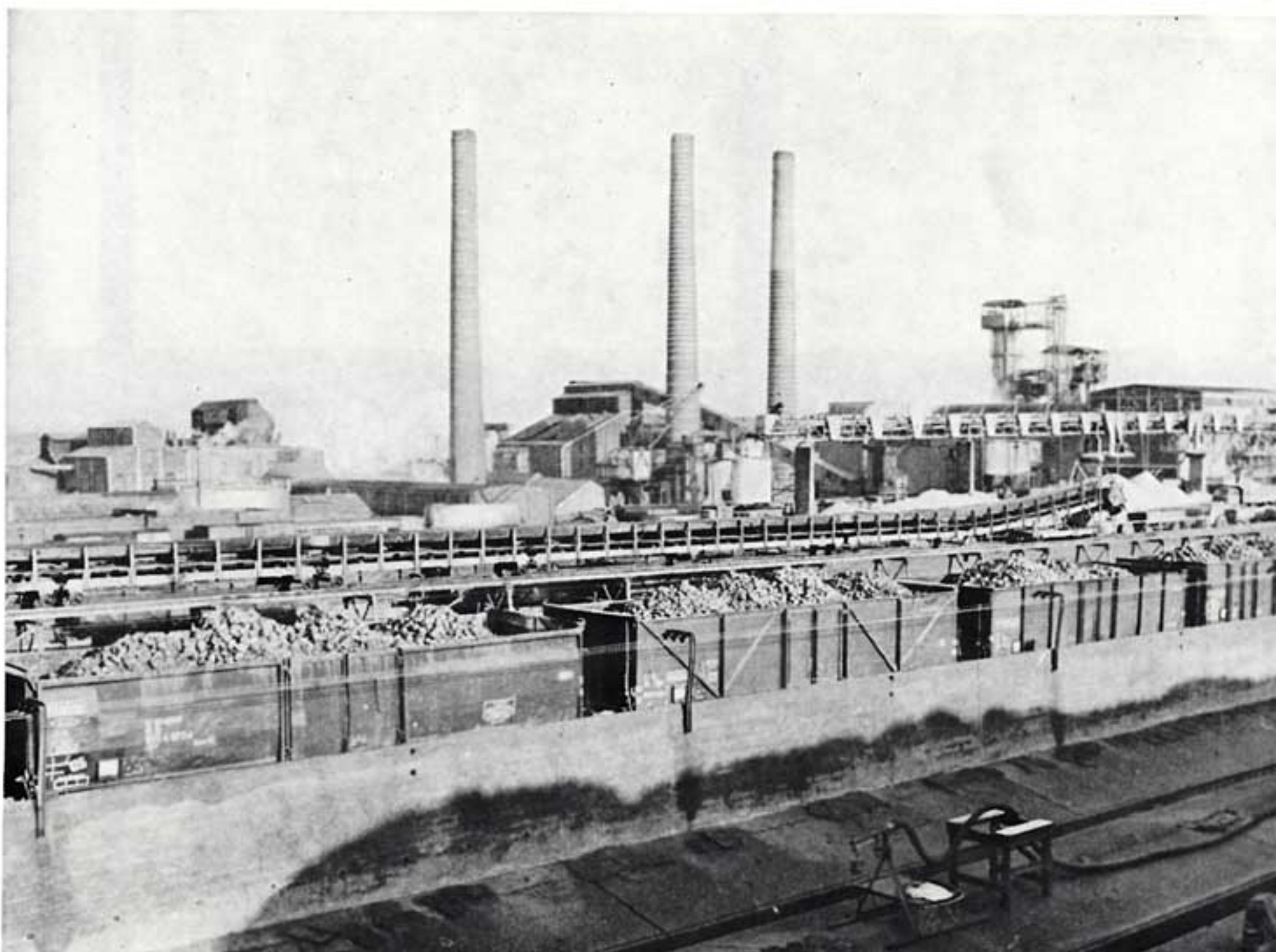
DE

SUIKERBIETENSLAG

viert weer hoogtij

De suikerbietenooft kent in ons land zijn hoogtepunt van oktober tot december. De plaats van de suikerproduktie in onze nationale economie dient niet meer gesitueerd. Het vervoer neemt in deze produktie een zeer voorname plaats in, niet alleen bij het vervoer van de bieten, maar ook in de aanvoer van tal van grondstoffen, nodig voor de bewerking der suikerbiet, zoals o.m. steenkolen (65 kg steenkool wordt verbruikt per ton behandelde biet). De groei van dit seizoenverkeer roept zekere eisen in het leven waarvan de spoorwegen in het belang van 's lands economie het hoofd moeten bieden.

1



1. Elk jaar worden de suikerbieten, gedurende een periode die bijna drie maanden duurt, in een doorlopende stroom naar de suikerfabrieken gevoerd. De spoorweg neemt deel aan dat massaal vervoer. Hier wachten de wagens in de installaties te Grimde hun beurt af om gelost te worden.

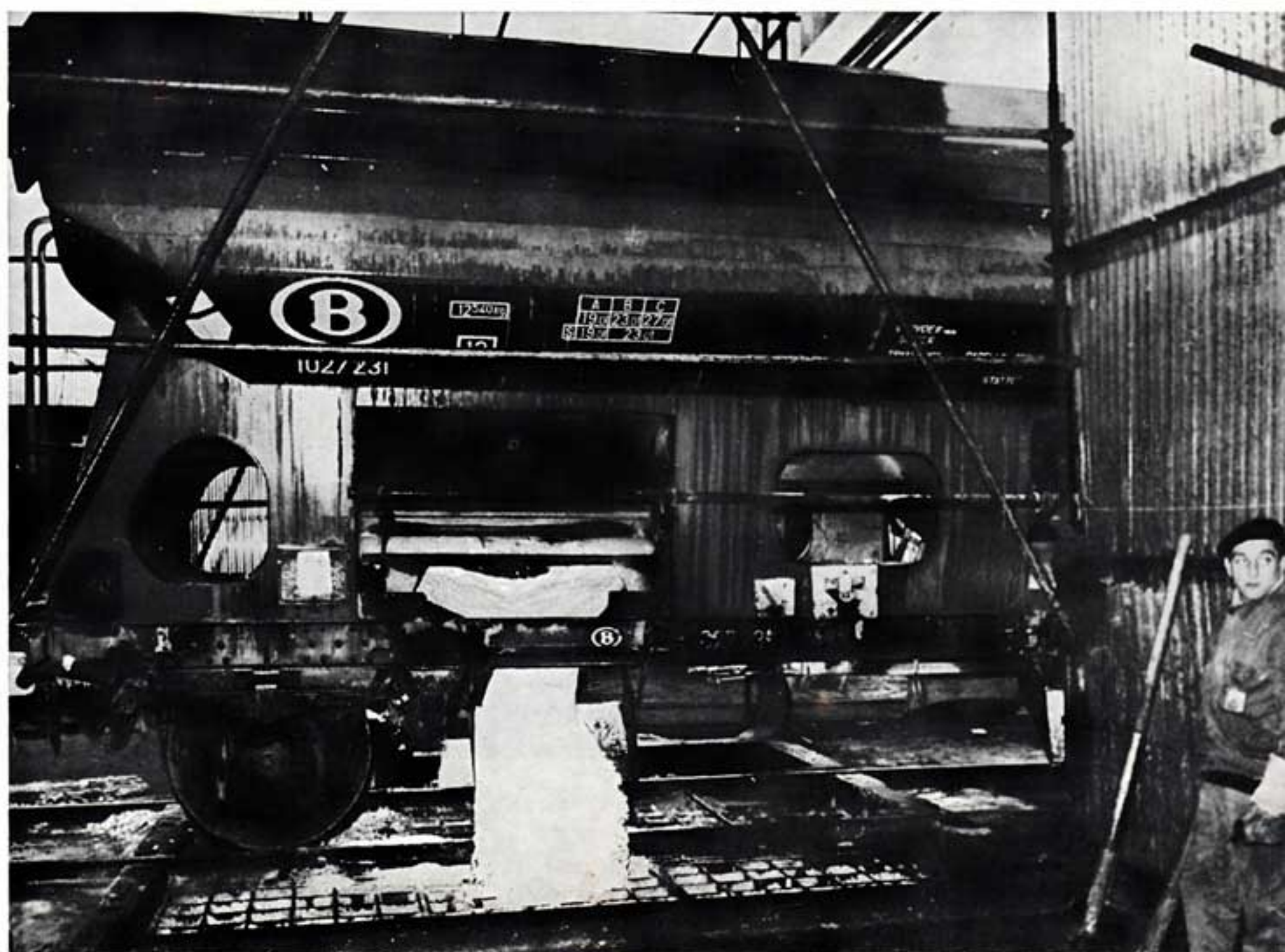
2



2. Al de met suikerbieten geladen wagens die te Grimde aankomen, worden er gekipt. Een voertuig lossen vergt maar enkele seconden (foto 3). De op die wijze in silo's gestorte suikerbieten worden dan automatisch over een transportband naar de opslagruimte gevoerd, waar ze worden opgehoopt (foto's 4 en 5).

3. Ook ruwe suiker wordt in de suikerrefinaderij te Grimde per spoor met tremelwagens aangevoerd om er te worden bewerkt tot consumptiesuiker. De ruwe suiker wordt automatisch in een ondergrondse silo gestort. Dit vereenvoudigt de behandelingen.

3



DE POOL-OVEREENKOMST

voor het gemeenschappelijk gebruik van platte wagens

Het is bekend dat er een EUROP-Overeenkomst bestaat voor overdekte wagens en stortwagens (1). Het betreft een overeenkomst die in 1953 reeds werd gesloten onder de spoorwegondernemingen van de volgende negen landen: West-Duitsland, Oostenrijk, België, Denemarken, Frankrijk, Italië, Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland. Het doel bestaat erin een wagenpark dat die ondernemingen samenbrengen, in gemeenschap te exploiteren; die spoorwegnetten blijven evenwel eigenaar van het materieel dat ze in de Gemeenschap inbrengen.

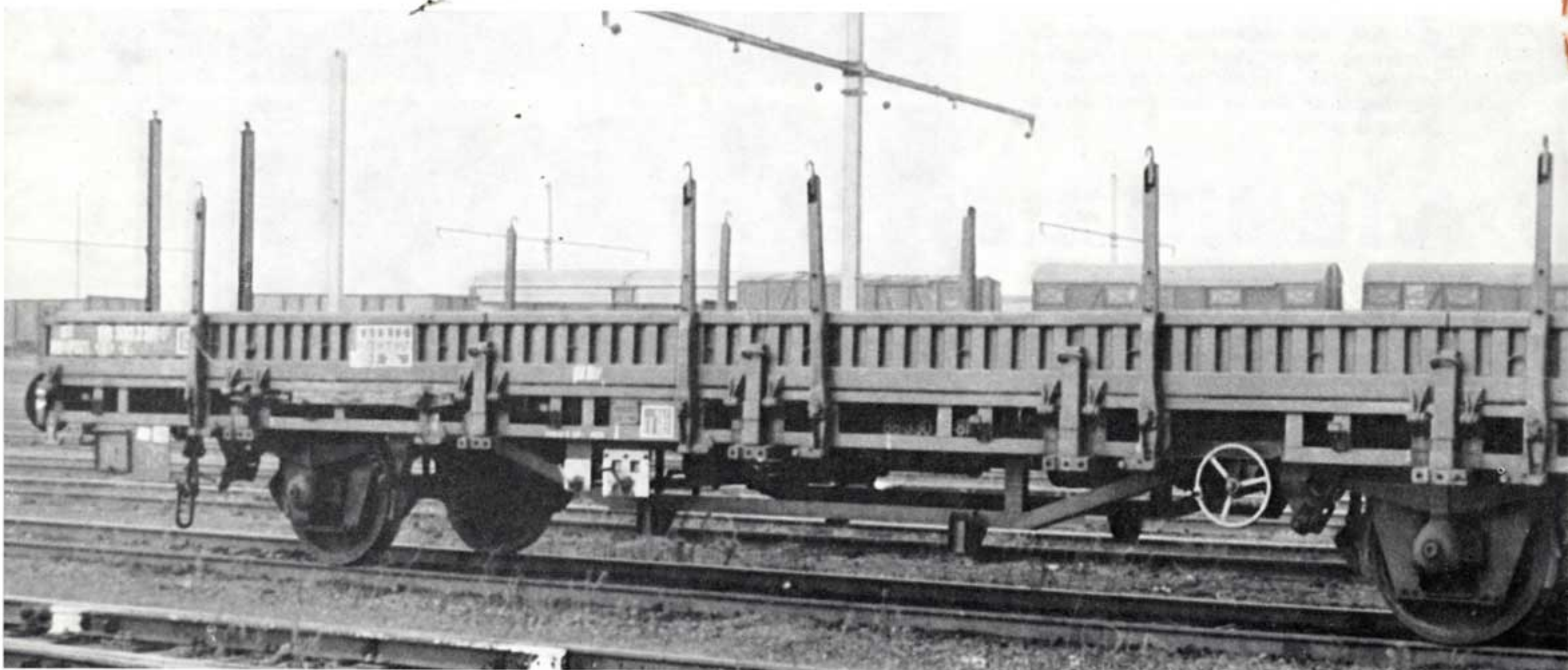
Het gemeenschappelijk park telt thans ongeveer 200.000 overdekte wagens en stortwagens samen; die wagens dragen aan weerszijden boven het nummer van de wagen het merk EUROP.

Het is evenmin een geheim dat de voornaamste oogmerken van die overeenkomst werden bereikt: het rendement van de wagens is onbetwistbaar gestegen, wat tevens betekent dat er minder nieuwe wagens moeten gebouwd en onderhouden worden op het geheel van de netten van de Gemeenschap, en er is een belangrijke besparing ten voordele van al de

partners op de ritten zonder lading.

Krachtens die overeenkomst mag elke spoorwegonderneming van de Gemeenschap immers een EUROP-wagen gebruiken zoals haar eigen wagens, wat ook het eigendomsmerk is, en zowel in binnenverkeer als in internationaal verkeer.

Zulks is een duidelijke vooruitgang ten opzichte van het gebruik van een buitenlandse wagen die niet tot de EUROP-Gemeenschap behoort. Een dergelijke wagen moet, overeenkomstig het internationaal RIV-reglement dat daarop van





toepassing is, onmiddellijk — indien zulks mogelijk is — door het net dat de wagen ontvangt, worden herladen en verzonden naar de eigendomsspoorweg, ofwel naar die spoorweg ledig teruggezonden worden. Nu bestaat er slechts in ongeveer 20% van de gevallen een mogelijkheid om de wagen te herladen.

In het EUROP-stelsel zijn de ritten zonder lading beperkt tot de compensatieritten, dat wil zeggen tot de verzending of de ontvangst van ledige EUROP-wagens, om de balans van de uitgewisselde ge-

laden wagens tussen de netten in evenwicht te brengen.

Op 1 januari 1968 zal er een nieuwe fase beginnen inzake het gemeenschappelijk gebruik van wagens door groepen van Europese spoorwegondernemingen. Op die datum zal er een nieuwe overeenkomst, die POOL-Overeenkomst wordt genoemd, ingevoerd worden voor ongeveer 38.000 *platte tweeassige wagens* van het eenvormige of standaardtype aanbevolen door de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.). Zulks komt er op neer dat de EUROP-Overeenkomst op die platte wagens zal toegepast worden, want zowel de EUROP-Overeenkomst als de POOL-Overeenkomst zijn er in beginsel op gericht net dezelfde voordelen aan hun leden te verschaffen.

Men heeft voor de nieuwe overeenkomst en voor de identificatie van de daaraan onderworpen wagens de naam „POOL” gekozen, eenvoudig omdat de aangesloten spoorwegondernemingen in aantal niet juist dezelfde zijn als voor de EUROP-Overeenkomst. Er zijn er maar 8 in plaats van 9, daar Oostenrijk ontbreekt.

De reden daarvan is dat er bij elk gemeenschappelijk gebruik van wagens bepaalde voorwaarden moeten vervuld zijn: een voldoende standaardisering van het gemeenschappelijk gebruikte materieel, wat de compensatie in natura mogelijk maakt, en een bepaalde ontwikkeling van het wederzijds verkeer met dat materieel. Het Oostenrijkse spoorwegnet was zelf de

mening toegedaan dat die voorwaarden van zijn kant niet waren vervuld, wat de platte tweeassige wagens betreft.

Het is trouwens om dezelfde reden dat de nieuwe Gemeenschap pas in 1968 zal tot stand komen, wat dus vijftien jaar na de EUROP-Overeenkomst is: er moest gewacht worden tot al die aangehaalde voorwaarden onder de acht netten werkelijkheid waren. De EUROP-Overeenkomst, de oudste van de spoorwegfamilie, heeft haar beloften vervuld en men is ervan overtuigd dat de jongste niet zal ontgoochelen.

Het enige zichtbare teken van die voorbereiding bestaat erin dat men af en toe in onze stations platte wagens ziet die onder meer het opschrift 01-RIV-POOL dragen vóór het nummer van de wagen. Die identificatiemerken werden voor het eerst aangebracht in de maand februari jongstleden en zulks zal nog geruime tijd voortduren. Die aanwijzing heeft tot 1 januari aanstaande nog geen enkele bijzondere betekenis.

Aldus wordt het Europa van de wagens stilaan een werkelijkheid.

Vermoedelijk zullen er in de toekomst nog andere typen van voertuigen aan die reeds enorme groep van gemeenschaps-wagens toegevoegd worden.

Ook de gedachte aan een gemeenschap van *platte bogiewagens* begint vorm te krijgen. Maar op dat gebied moet het idee nog rijpen. Wij hebben echter de overtuiging dat het rijpingsproces zich steeds sneller zal voltrekken, want er wordt hoe langer hoe meer „Europees” gedacht en gehandeld.



(¹) Zie Spoornieuws nr 1 februari 1965.



SEIZOEN 68/69

betere internationale verbindingen voor de reizigerstreinen

De Europese conferentie voor het internationaal reizigersverkeer die dit jaar te Parijs van 27 september tot 6 oktober werd gehouden, heeft de nieuwe internationale dienstregeling voor 1 jaar vast gelegd. Zij gaat in per 26 mei 1968.

Onze lezers vinden hierna een samenvatting van de interessantste verbeteringen die in het vooruitzicht werden gesteld.

Wat met de TEE-treinen?

160 km/uur! Dat is de topsnelheid die de TEE Parijs-Brussel-Amsterdam voortaan zal bereiken, wat een tijds winst van 10 minuten betekent. Brussel-Parijs wordt aldus zonder stilstand in 2u20 in plaats van in 2u30 overbrugd, wat een gemiddelde snelheid is van 134 km/uur. Om tegemoet te komen aan de wens van tal van reizigers wordt het vertrek van de avond-TEE's uit Brussel naar Parijs licht vervroegd. Ook het late aankomstuur te Parijs wordt 23u02 in plaats van 23u28.

	TEE	62	72	64	74
AMSTERDAM	V.	—	8.54	—	18.00
BRUSSEL-ZUID	V.	7.30	11.42	17.14	20.42
PARIJS	A.	9.57	14.02	19.39	23.02
	TEE	71	61	73	63
PARIJS	V.	7.20	11.45	17.45	20.42
BRUSSEL-ZUID	A.	9.40	14.10	20.05	23.09
AMSTERDAM	A.	12.25	—	22.50	—

Ook komt er verbetering in de avondverbinding DUITSLAND-BELGIE.

De wachttijd te Keulen op de aansluiting naar Antwerpen (trein 285) wordt op 18 minuten gebracht.

DE AUTO-SLAAPTREINEN.

Tijdens de zomer 1968 worden twee nieuwe verbindingen bij vertrek uit Schaarbeek (Brussel) aan de waaier der bestaande diensten toegevoegd: één naar Toulouse, tweemaal per week, de andere naar Salzburg, éénmaal per week:

dag A	19 13	↓	SCHAARBEEK	9.40	↑	dag B
dag B	8 25	↓	TOULOUSE	20.45	↑	dag A
dag A	17.14	↓	SCHAARBEEK	10.34	↑	dag B
dag B	6.30	↓	SALZBURG	21.33	↑	dag A

NIEUWE SLAAPGELEGENHEID IN SOMMIGE TREINEN

Naar SPLIT.

De toeristische pleisterplaats Joegoslavië heeft niets van haar aantrekkingskracht verloren. Derhalve zal aan de Tauern-express in de zomer tussen Oostende en Split een ligrijtuig worden toegevoegd, een verbetering die gewis naar waarde zal worden geschat.

Naar VENTIMIGLIA.

Wegens het toenemen van het verkeer ter bestemming van de Azurenkust zullen de nachttreinen Brussel-Ventimiglia en vice versa van 26 mei 1968 twee slaaprijtuigen bevatten tussen Brussel en Ventimiglia. Het gaat hier om de treinen 144 in de richting van het zuiden en 109 in de andere richting.

Naar MOSKOU.

Tijdens de zomer rijdt dagelijks een slaaprijtuig in de trein Oostende-Moskou. Bij wijze van proef zal ook in de winter tweemaal per week in deze trein dergelijke slaapgelegenheden voorhanden zijn.

VERMINDERDE REISDUUR.

De reis Parijs-Kopenhagen met de PARIS-SCANDINAVIE-EXPRES zal 20 min. korter uitvallen (vertrek Parijs te 15u03) en 40 min. korter in de andere richting (aankomst Parijs 15u16).

De reis LUIK-LUXEMBURG-BAZEL en terug zal ook 10 minuten minder lang duren door de afschaffing van de locomotiefuitwisseling te Gouvy.

Twee aanzienlijke verbeteringen zijn reeds voorzien voor het winterseizoen 1968/1969.

Ingevolge de elektrificering van de lijn Osnabrück-Hamburg zal de reisduur in de verbinding Parijs-Kopenhagen aanzienlijk korter zijn. De vergelijking van de huidige dienstregeling van de Nord-Express met de winterdienstregeling 1968/69 biedt de volgende voordelen:

heden	winter		winter	heden
	1968/1969		1968/1969	
20u20	21u05	↓	PARIJS	8u49
22u55	23u37	↓	CHARLEROI	6u16
23u35	0u20	↓	NAMEN	5u37
0u50	1u39	↓	LUIK	4u24
14u25	14u25	↓	KOPENHAGEN	16u00
		↑		8u12
		↑		5u36
		↑		4u56
		↑		3u46
		↑		13u40

In de richting Zuid-Noord ondergaat het aankomstuur van de Nord-Express te Kopenhagen geen wijziging, maar het vertrek te Parijs wordt van 20u20 op 21u05 gebracht. Dit biedt drie kwartier tijds winst voor reizigers die vertrekken uit Charleroi, Namen en Luik.

In de richting Noord-Zuid wordt het vertrek van de Nord-Express te Kopenhagen 16u in plaats van 13u40. Dit laat aldaar een langer verblijf van 2u20 toe.

De reizigers ter bestemming van de Belgische stations Luik, Namen en Charleroi winnen op dit parcours ongeveer 1u40. Een dergelijke tijds winst wordt verwezenlijkt in de verbinding Parijs-Luik - Hannover-Hamburg en terug (treinen 181 en 182) dank zij de elektrificering van de lijn Hamm-Hannover. In de verbinding Parijs-Luik-Hamburg over Aken-München-Gladbach-Münster wordt 1u30 ingewonnen.

Dienstregeling				
oude	nieuwe		nieuwe	oude
7.52	7.50	↓	PARIJS	22.10
12.46	12.46	↓	LUIK	17.19
20.49	19.19	↓	HAMBURG	10.45
18.48	17.59	↓	HANNOVER	12.12
		↑		22.05
		↑		17.19
		↑		9.20
		↑		11.26

De dagverbinding Milaan-Bazel-Brussel zal tussen Metz en Brussel 20 minuten versneld worden: aankomst te Brussel te 22u12 in plaats van 22u32.

VERZENDERS VAN POSTCOLLI NAAR HET BUITENLAND

de inlichtingen in deze tabel zullen U zeker interesseren.

DAGEN VAN VERTREK VAN DE VLIEGTUIGEN DIE POSTCOLLI VERVOEREN (Geldig van 1.XI.1967 tot 31.3.1968)

Land van bestemming	Aansluitende kantoren van overgave	Vertrekdagen uit Brussel-Nationaal						
		Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
CANADA	Montreal	●	●		●		●	
KONGO (Republiek)	Kinshasa	●	●		●	●	●	
DENEMARKEN, FINLAND EN IJSLAND	København	●	●	●	●	●	●	●
DUITSLAND :								
a) Duitse Bondsrepubliek (met uitzondering van de westelijke sectoren van Berlijn)	Düsseldorf, Hamburg, München of Frankfurt (Main)	●	●	●	●	●	●	●
b) Westelijke sectoren van Berlijn	Frankfurt (Main)	●	●	●	●	●	●	●
c) Duitse democratische republiek (Oost-Berlijn inbegrepen)	Berlin NW 7 over Frankfurt (Main)	●	●	●	●	●	●	●
EGYPTE en SOEDAN (1)	Caire							
FRANKRIJK (*)	Paris	●	●	●	●	●	●	●
GRIEKENLAND en CYPRUS	Athinaï	●	●	●	●	●	●	●
GROOT-BRITTANNIE (*)	London	●	●	●	●	●	●	●
HONGARIJE	Budapest	●		●	●		●	
IERLAND (EIRE) (2)	Dublin	●	●	●	●	●	●	●
ISRAEL (3)	Tel Aviv	●			●			
ITALIE en VATIKAAN	Roma en Milano	●	●	●	●	●	●	●
LIBANON	Beyrouth		●			●		
MAROKKO	Casablanca	●		●			●	
MEXICO	Mexico		●				●	
NEDERLAND (*)	Amsterdam	●	●	●	●	●	●	●
NOORWEGEN	Oslo	●	●	●	●	●	●	●
OOSTENRIJK	Wien	●	●	●	●	●	●	●
POLEN	Warszawa	●		●	●		●	
PORTUGAL (*)	Lisboa	●	●	●	●	●	●	●
ROEMENIE	Bucuresti	●			●	●		●
RWANDA	Kigali				●			●
SPANJE (*)	Barcelona		●	●	●		●	
	Madrid	●	●	●	●	●	●	●
TSJECHO-SLOVAKIJE (*)	Praha		●	●		●	●	
VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA (*)	New-York	●	●	●	●	●	●	●
ZUIDAFRIKAANSE REPUBLIEK (*)	Johannesburg			●		●		
ZWEDEN	Stockholm	●	●	●	●	●	●	●
ZWITSERLAND (*)	Genève of Zürich	●	●	●	●	●	●	●
BURUNDI	Bujumbura				●			●

(*) en andere bestemmingen waarvoor de verzending over dit land geschiedt

(1) Via Genève

(2) Via London

(3) Ingeijks via Genève

NAAR DE WINTERSPORT !

De Spoorweg kent tijdens het zomerverlof een grote reizigerstoevloed en is ook het uitverkoren vervoermiddel eens de winter in het land is. Wanneer sneeuw en ijs de wegen moeilijk berijdbaar maken en het zeer vroeg donker wordt, verkiezen de reizigers in het algemeen, doch de wintersportliefhebbers in het bijzonder, natuurlijk de trein om lange trajecten af te leggen omdat ze hem veiliger en gezlijker achten.

Om beter te voorzien in de toegenomen vraag naar plaats en om de cliënteel een vollediger en betere dienst te verzekeren, hebben de spoorwegen hun verbindingen naar de wintersportstations verbeterd.

1. Rechtstreekse ligrijtuigen naar de Franse Alpen.

De Belgische Spoorwegen laten tijdens dit winterseizoen ligrijtuigen lopen die de rechtstreekse verbinding verzekeren tussen België en de Franse Alpen. Elke vrijdag, van 5 januari tot 29 maart 1968, voert een trein bij vertrek om 19 u. 05 uit Brussel-Zuid die rijtuigen in één nacht naar Grenoble, Bourg-Saint-Maurice en Saint-Gervais.

In omgekeerde richting, van 6 januari tot 30 maart 1968, vertrekken de ligrijtuigen 's avonds en komen te Brussel-Zuid 's zondags te 10 u. 50 toe.

Ligplaatsen kunnen door de reizigers besproken worden bij vertrek en bij aankomst uit Antwerpen-Oost, in het rijtuig dat Amsterdam met Bourg-Saint-Maurice en omgekeerd verbindt.

Andere bijzonderheid: een speciaal vertrek is voorzien voor de Kerstfeesten; op 23 december lopen er inderdaad rechtstreekse ligrijtuigen van Brussel-Zuid (vertrek 19 u. 05) naar Bourg-Saint-Maurice en Saint-Gervais.

Reis en verblijf tegen vaste prijs.

De Belgische Spoorwegen richten in samenwerking met de Franse Spoorwegen (agentschap F.T.S.) reizen in met verblijf tegen vaste prijzen „alles inbegrepen“, bij vertrek uit elk Belgisch station, vanaf 4.390 BF.

De diensten naar de Franse Alpen kennen een algeheel succes bij de wintersportliefhebbers; zij bieden inzonderheid het ideaal middel om de Olympische Spelen van Grenoble bij te wonen.

2. Rechtstreekse rijtuigen naar Sion en Luzern voor de eindejaarsfeesten.

Ook voor de verplaatsingen naar Romaans en Centraal Zwitserland betonen de Belgische Spoorwegen belangstelling. In samenwerking met de Zwitserse bondspoorwegen laten zij voor de eindejaarsfeesten rechtstreekse rijtuigen lopen met bestemming Sion (over Lausanne en Martigny). De reis geschiedt 's nachts: vertrek uit Brussel-Zuid om 22 u. 28 op 19, 20 en 21 december 1967; aankomst te Sion te 11 u. 24. Terugkeer bij vertrek uit Sion om 17 u. 25, op 2 en 3 januari 1968. De reizigers beschikken over lig- of zitplaatsen 2e klasse.

De dagtrein bij vertrek uit Brussel-Zuid om 8 u. 11 op 20, 21 en 22 december 1967 omvat buiten de traditionele rijtuigen met bestemming naar Milaan, rechtstreekse 1e en 2e klasse rijtuigen tot Luzern.

Bij de terugkeer vertrekken die rijtuigen uit Luzern om 13 u. 12 op 2, 3 en 4 januari 1968.

Speciale bepalingen voor de bespreking.

De toewijzing van de plaatsen in de internationale nachttreinen die rijden in de richting Zwitserland - België op 2/3, 3/4 en 4/5 januari 1968 geschiedt uitzonderlijk in België zelf, wat de verrichtingen in die spitsperiode vergemakkelijkt en bespoedigt.

Zoals men kan zien, streven de Belgische Spoorwegen steeds meer naar verbetering van hun diensten. Nu de wintervacantie van langsom meer ingang vindt en aan een nieuwe behoefte voldoet, zijn de Spoorwegen paraat: zij hebben hun deel in de verbetering van de verplaatsingen eigen aan onze op de vrijetijdsbesteding gerichte beschaving, en dragen ook bij tot het dagelijks verkeer van de arbeiders of het massaal vervoer van de goederen.



DE SPOORWEG IN FRANKRIJK



Onder die titel heeft de Franse Spoorwegmaatschappij (S.N.C.F.) zopas een knap werk laten verschijnen met een voorrede van de heer A. Segalat, voorzitter van de beheerraad en ingeleid door de heren R. Guibert, Directeur-Generaal en J. Antonini, Secretaris-Generaal. Dat werk illustreert op prachtige wijze welke belangrijke plaats de S.N.C.F. in de Franse economie inneemt en het geeft een overzichtelijke kijk op haar gezamenlijke en spectaculaire bedrijvigheid.

Uit de tekst blijkt overduidelijk met welk een modern en degelijk vervoersapparaat de S.N.C.F. de nationale economie ten dienste staat, alsook hoezeer de spoorwegmaatschappij de technische vooruitgang ten nutte maakt.

De brochure is geïllustreerd met tien grote buitentekstplaten in vierkleurendruk, honderd zesenzeventig zwart-witfoto's en talrijke schetsen en kaarten. Zij geeft een overzicht van de moderne vaste installa-

ties — sporen en stations — van het rijdend materieel voor het reizigersvervoer en hetgeen voor het goederenvervoer wordt gebruikt; niet eens 23% van het totale spoorwegnet is uitgerust voor elektrische tractie waarmee evenwel toch meer dan 72% van het verkeer wordt verzekerd.

De publicatie behelst ook zeer belangwekkende inlichtingen over de technische exploitatie — dienstregeling en veiligheid — de goederendienst en rangeerstations, over het doorgedreven wetenschappelijk onderzoek op spoorweggebied, inzonderheid de aanwending van de elektronika ten dienste van het spoor. Tenslotte zal men met belangstelling de bladzijden lezen die gewijd zijn aan de commerciële actie van de S.N.C.F., aan het personeel dat nagenoeg 350.000 man sterk is, alsook aan de geneeskundige en sociale dienst.

De prachtige uitgave is evenwel niet te verkrijgen in de handel.

BRUSSEL- LONDEN in rechtstreeks slaaprijtuig

Een rechtstreeks slaaprijtuig verbindt geregeld Brussel-Londen via Duinkerken.

De zakenman die te Brussel-Zuid om 21u.52 vertrekt, komt aldus 's anderendaags te 9u.10 te Londen toe.

Het is àl tijd gewonnen: hij slaapt 's nachts, neemt zijn ontbijt onderweg op de Britse Spoorwegen en komt fit en fris te Londen toe.

Voor de terugkeer over dezelfde weg is de dienstregeling als volgt:

Londen (Victoria), vertrek 21 u.
Brussel-Zuid, aankomst 8u.45.



TARIEFBERICHTEN

Verkeer tussen Frankrijk en België

Op 1.11.67 werd het Frans-Belgisch grensverkeertarief nr 9468 van kracht dat ambtshalve toepasselijk is op alle zendingen van niet-E.G.K.S. goederen, ten vervoer aangeboden als vrachtgoed of als ijsgoed per wagenlading van ten minste 5 ton, en die op het Franse parkoers enerzijds, bevracht worden tegen de prijzen van een barema waarvoor eenzelfde prijs is vastgesteld voor de afstanden van 1 tot 40 km en op het Belgisch

parkoers, anderzijds, bevracht worden tegen de minimum vrachtprijs van 1.000 F per wagen.

NIEUW TELEFOONNUMMER : HANDELSAGENTSCHAP MECHELEN.

Op 19 december 1967 werd het telefoonnummer van ons handelsagentschap te Mechelen gewijzigd.

Oud R.T.T.-nummer: (015)164.82.

Nieuw R.T.T.-nummer: (015)424.82.

De Italiaanse Spoorwegen te Brussel

In ons vorig nummer hebben wij aangekondigd dat te Brussel eerlang een handelsvertegenwoordiging van de Italiaanse Spoorwegen zou geïnstalleerd worden. Dit is ondertussen geschied.

Het adres is als volgt:

ITALIAANSE SPOORWEGEN
de Brouckèreplein, 46 te Brussel 1.
Telefoon (02)19.09.42

en (02)18.60.50 (toestel 1341).
Wij vermelden nog eens dat de leiding toevertrouwd werd aan de heer CAPONE.

Wordt de verpakking afgeschaft?

— Vloeibaar gietijzer wordt in gietvatwagens vervoerd.

— Voor het vervoer van stortgoederen werd een reeks van zelflossers gebouwd.

— Er lopen overal ketelwagens met pneumatische lossing.

— Containers worden van langsom meer gebruikt; zelfs in intercontinentaal verkeer.

— 300 ton zelfdragende massa vormt één enkele wagen.

Wanneer men al die mededelingen te lezen krijgt, zou men haast gaan geloven dat de goederen voortaan voor het vervoer niet meer zullen verpakt worden. Er bestaat inderdaad een strekking om voor die wijze van vervoeren te opteren. Het is uiteindelijk altijd om zuinigheidsredenen dat die keuze wordt gedaan: tijdwinst, besparing aan arbeidsloon, afschaffing van niet verantwoorde verpakking. De spoorweg heeft trouwens niet nagelaten die evolutie te volgen.

Men vraagt van langsom meer naar beter aangepaste verpakking.

Vervoert men hoe langer hoe meer onverpakt, dan is er evenwel een tegenovergestelde strekking ontstaan die zich aanzienlijk uitbreidt: men vergt voor het vervoer van tal van voorwerpen een algeheel aangepaste verpakking.

Wie kent bij voorbeeld niet de kartonnen dozen met uitwendig een blokvorm voor gemakkelijke behandeling en opstapeling in het magazijn, doch waarvan de binnenwanden nauwkeurig passen omheen het verpakte voorwerp. Die dozen zijn meestal met inzetstukken en schokwerende propen verstevigd om de inhoud te beschutten.

Hier ook hebben dezelfde zuinigheidsredenen de verzender bij zijn keuze geleid. De aard van de te vervoeren voorwerpen, de beschutting die ze vergen, de problemen van behandeling en stapeling kunnen het nodig en zelfs zuiniger maken dat die voorwerpen worden verpakt.

De beste waarborgen voor verzending tegen de minste kosten.

Het komt er voor de verzender op aan dat zijn goed zonder risico van breken in goede staat wordt afgeleverd, dat zijn zending maximaal is beveiligd zonder dat hem dat te duur kost.

Het komt er voor hem op aan te weten of de verpakking die hij overweegt te gebruiken volstaat of, dat zij integendeel onnodig te stevig en bijgevolg te duur is opgevat.

De afzender kan zich voor de oplossing van dat probleem er toe beperken na te

De verpakking met U.I.C.-stempel is een gewaarborgde verpakking



gaan hoe de verpakking zich in het gebruik gedraagt. Doch dat is een tamelijk traag lapmiddel dat buiten de nadelige commerciële gevolgen zeer duur kan blijken omdat de vervoerders dikwijls de aansprakelijkheid afwijzen voor beschadiging die aan onvoldoende beschutte zendingen is overkomen.

Het Belgisch Instituut voor Verpakking.

Om voor zijn cliënteel elke onaangename verrassing op dat gebied te voorkomen, heeft de spoorweg zich de medewerking verzekerd van het Belgisch Instituut voor Verpakking. Dat organisme, gevestigd Picardstraat 15, te Brussel, onderwerpt de verpakkingen van vol of gegolfd karton aan een zeker aantal oordeelkundig gekozen laboratoriumproeven, waarbij de belastingen worden verwekt welke de zendingen tijdens het vervoer zullen ondergaan.

Indien de uitslag van die proeven bevredigend is, dat wil zeggen wanneer het goed generlei beschadiging heeft ondergaan, dan mogen de verpakkingen die volgens dezelfde normen en met gelijke materialen vervaardigd zijn, door de fabrikanten met een kwaliteitsstempel (U.I.C.-stempel) worden voorzien.

Voor al de zendingen verzonden met verpakking waarop die stempel staat, mag de spoorweg bij beschadiging de rechthebbers schadeloos stellen voor de waarde van het goed, op voorwaarde dat de verpakkingen nieuw worden gebruikt voor het voorziene goed en dat de verpakking binnenin overeenstemt met die voorhanden bij de laboratoriumproeven.

Het gebruik op grote schaal van gestempelde verpakkingen bestaat reeds verscheidene jaren in tal van landen; er kon worden vastgesteld dat het aantal beschadigingen voor die zendingen te verwaarlozen was en dat in voorkomend geval op de kwaliteit van de verpakking niets af te dingen viel. De cliënteel heeft dus de waarborg dat haar goed intact ter bestemming zal komen en dat, bij ongeval, haar recht op schadeloosstelling niet zal betwist worden, zomin in binnenverkeer als in internationaal verkeer.

Antwoord voor vele problemen.

De reeks van voorwerpen waarvoor een gestempelde verpakking werd ontworpen is uiterst verscheiden: televisietoestellen, radio's, buislampen, glaswerk, flessen, serumflesjes, baxters, allerhande farmaceutische producten, elektrische huishoudtoestellen, thermosflessen, sportartikelen, divanbedden en nog tal van andere.

Die opsomming toont aan dat veel verzenders voor hun probleem een oplossing kunnen vinden.

In de praktijk hebben zij er belang bij aan hun fabrikant van verpakkingen — die zij vrij mogen blijven kiezen — te vragen kisten te leveren gestempeld met de machtiging van het Belgisch Instituut voor verpakking.

Het spreekt vanzelf dat het gebruik van gestempelde verpakking voor het vervoer per spoor volstrekt niet verplicht is en dat bij gebruik van andere verpakking ook schadeloosstelling kan bekomen worden bij beschadiging indien de kwaliteit van de verpakking voldoende bevonden wordt.

N.M.B.S.-COLLI stelt voor :

COLLICO'S

de toonladder van de "opvouwbare,, klein containers

Van 1 januari 1968 af wordt N.M.B.S.-COLLI belast met de vertegenwoordiging van de COLLICO-kisten. Met ingang van die zelfde datum zal een nieuwe organisatie onze klanten in de mogelijkheid stellen de meeste baat te vinden in de voordelen geboden door het gebruik van deze laadkisten.

TECHNISCHE KENMERKEN.

De „Collico's" zijn kleine containers met een laadruimte van minder dan 1 m³. Zij zijn volledig opvouwbaar en vervaardigd uit licht metaal. Zij vervangen de verpakking, die dient om de goederen tijdens het vervoer te beschermen.

De gamma van de laadkisten bestaat voor het ogenblik uit 5 types: (zie tabel).

De „Collico's" vullen aldus, op een gelukkige wijze, de reeks aan van de kleine N.M.B.S.-containers, types A, B en C (ruimte van 1 tot 3 m³), waarmee onze cliënteel reeds vertrouwd is.

ORGANISATIE VAN HET „COLLICO"-VERKEER.

— De „Collico's" worden door de klant gehuurd voor een bepaalde periode, bij voorkeur voor één jaar en op zijn naam ingeschreven met aanduiding van het station-wegcentrum dat hem bedient.

— Beladen worden de „Collico's" vervoerd binnen de termijnen, die voorzien zijn voor het vervoer van ijsgoed.

— De geadresseerde, die een collico heeft ontvangen, is verzocht hem bij de eerstvolgende bestelronde ledig terug te bezorgen. Met uitzondering van enkele localiteiten die slechts één dag op twee bediend worden, komt de besteldienst 's anderendaags de ledige „Collico's" bij de geadresseerden terugnemen, die niet de minste formaliteiten moeten vervullen voor de terugzending.

— De ledige en opgevouwen „Collico's" worden als „ijlgoed" naar de huurder teruggezonden.

— Zo wordt het volgend tweevoudig principe toegepast:

— Geen enkele „Collico" mag in onze instellingen worden opgehouden:

— Een niet-opgevouwen „Collico" is een beladen „Collico" en moet onmiddellijk aan de geadresseerde afgeleverd worden.



— Een opgevouwen „Collico" moet onmiddellijk naar de afzender-huurder teruggezonden worden.

— De geadresseerde heeft geen enkele andere verplichting dan de Collico leeg te maken en hem aan de N.M.B.S.-besteller terug te bezorgen, wanneer deze laatste zich 's anderendaags bij hem aanmeldt.

— Deze regeling biedt de huurder de mogelijkheid redelijkerwijze in het Bel-

gisch binnenverkeer drie- tot viermaal per maand dezelfde „Collico" te gebruiken.

TARIEVEN.

Huurgelden.

De huurgelden per maand bedragen:

CA - 35:	100 F
CA - 46:	125 F
CA - 47:	125 F
CA - 52:	200 F
CA - 63:	260 F.

Nr	Types	Binnenafmetingen in mm	Ruimte (dm ³)	Tarra (kg)	Maximum nuttige last (kg)
1	CA - 35	610 × 290 × 300	53	10	150
2	CA - 46	820 × 380 × 400	125	14	150
3	CA - 47	750 × 460 × 375	129	13	150
4	CA - 52	1050 × 500 × 500	262	22,5	150
5	CA - 63	1250 × 600 × 600	450	28,5	150

Deze huurgelden worden verhoogd met de overdrachtstax, die voor het ogenblik 7% bedraagt. Zij dekken tevens de onmiddellijke vervanging van elke beschadigde „Collico“.

Vervoerkosten.

In binnenverkeer

— Beladen vervoer.

De „Collico“-zendingen worden bevracht op het werkelijk nettogewicht, dus zonder rekening te houden met de tarra en zonder dat een verhogingscoëfficiënt wordt toegepast.

Wel wordt voor de bevrachting rekening gehouden met de volgende minima per „Collico“:

CA - 35:	20 kg
CA - 46:	30 kg
CA - 47:	30 kg
CA - 52:	60 kg
CA - 63:	110 kg.

— Ledige terugzending.

De ledige Collico's worden bij de geadresseerde volledig gratis teruggenomen en ook kosteloos naar de huurder teruggezonden.

In internationaal verkeer

Een overeenkomst afgesloten door de British Railways, de Deutsche Bundesbahn, de Nederlandse Spoorwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Société des Chemins de fer Luxembourgeois en het Bestuur van het Zeewezen bepaalt, mits bepaalde begeleidingsdocumenten gebruikt worden, dat:

- het beladen vervoer wordt bevracht op basis van het nettogewicht zonder rekening te houden met de tarra;
- de ledige Collico's gratis worden teruggezonden.

VOORDELEN DIE DE „COLLICO'S“ BIEDEN.

Technisch bekeken.

De „Collico“ is een verpakking

— die, licht en stevig, gemakkelijk kan behandeld worden en de goederen afdoende beschermt;

— die opvouwbaar is en dus zeer weinig plaats inneemt voor het opslaan;

— die altijd ter beschikking is, een volledig geheel vormt en in een minimum van tijd kan opgevouwen en terug opgevouwen worden, zodat ze werkelijk rationeel en economisch mag worden genoemd.

De Collico kan bijgevolg gebruikt worden voor een zeer uitgebreide verscheidenheid van producten, die gaan van los geladen voorwerpen waarvoor de Collico elke andere verpakking overbodig maakt, tot weeldeartikelen, die moeten aangeboden worden in een onberispelijke verpakking, welke ze tegen elke beschadiging vrijwaart.

Uit de ervaringen, die opgedaan werden in Duitsland, Groot-Brittannië en Nederland, blijkt dat de Collico vooral geschikt is voor:

- voedingswaren;
- tabakswaaren;
- ijzerwaren;
- elektrische en electro-mechanische producten;
- chemische en farmaceutische producten;
- speelgoed;
- textielwaaren;
- levende planten en bloembollen.

Zijn stevigheid en het feit dat hij gemakkelijk kan verzegeld worden, maken van de Collico een ideaal beschermingsmiddel tegen beschadiging en diefstal.

Uit oogpunt van kostprijs.

De organisatie, die uitgewerkt werd door N.M.B.S.-COLLI, moet het mogelijk maken zonder andere kosten dan het maandelijks huurgeld elke Collico drie tot viermaal per maand te gebruiken.

De kostprijs moet vergeleken worden met deze van de klassieke verpakkingen in hout of in karton, die na gebruik verloren zijn of moeten teruggezonden worden.

Bij de kostprijs van de klassieke verpakkingen moeten bovendien gevoegd worden de kosten van de arbeidsuren voor het inpakken, van het gebeurlijk leggen van bandijzer omheen de verpakking, van de opslagruimte, van de herbestellingen van verpakkingen, van het bewaken van de voorraad, van de vervoerkosten van de tarra en van de gebeurlijke terugzendingen van het leeggoed.

Commercieel bekeken :

een „service“ voor uw klanten.

Met „Collico's“ te gebruiken biedt U bij uw klanten uw producten aan in een verpakking van „zeer hoge standing“, die ze zeer netjes houdt, afdoende beschermt en de behandeling ervan uiterst gemakkelijk. Zij zijn niet belemmerend.

Tot wie moet U zich wenden?

Voor alle aanvullende inlichtingen van commerciële en technische aard, kunt U schrijven naar:

N.M.B.S.-COLLI „COLLICO'S“

Vooruitgangstraat 80, BRUSSEL

Tel. (02)18.60.50 (toest.1411 of 1413).

Indien U het wenst kan een expert in goederenbehandeling en -vervoer U een bezoek brengen.

Proefzendingen kunnen gebeurlijk in samenwerking met uw diensten worden uitgevoerd.

Parkeerplaats voor wagens in het station Brussel-Zuid

De N.M.B.S. herinnert aan haar klanten, die zich per auto naar het station Brussel-Zuid begeven om hun reis per trein voort te zetten, dat heel onlangs een parking voor 85 auto's te hunner beschikking werd gesteld in dit station.

De toegang tot deze parking bevindt zich in de Frankrijkstraat. Voor een parkeerrecht van 30 F per periode van 24 u of gedeelte van die periode kan de reiziger zijn auto onderbrengen in een overdekte en tegen alle weersomstandigheden beschutte plaats. Binnen zekere perken dekt de voorziene taks de risico's van diefstal, omwisseling, brand of beschadiging die uit het parkeren kunnen voortspuiten.

Aan houders van een spoorabonnement kunnen tegen de prijs van 500 F per maand parkeerabonnementen afgeleverd worden.

Goederenvervoer naar Frankrijk

Belasting op de toegevoegde waarde.

Vanaf 1.1.68 zal in Frankrijk de belasting op de toegevoegde waarde (T.V.A.) worden toegepast op alle goederen die per spoor worden ingevoerd.

Deze belasting zal geheven worden op de vervoerkosten (vervoerprijs, bijkomende kosten...) die betrekking hebben op het Frans parcours, vanaf het ingangsgrenspunt in Frankrijk.

Wij vestigen de aandacht van de afzenders op het feit dat deze taxe door hen dient betaald in geval van verzending „franco alle kosten“.

SPOORNIEUWS / INHOUD 1967

NUMMER 1 — FEBRUARI 1967



De feiten tegenover een mythe. Is de spoorweg werkelijk een „bodemloze put“?, blz. 2 / In één nacht... 1.000 km per trein in een ligwagen 2e klasse, blz. 5 / Afhaling en bestelling aan huis van PA-containers in Denemarken - Europese „pool“ van pallets, blz. 6 / Modern materieel voor goederenvervoer, blz. 7 / De Belgische Spoorwegen en het vervoer per container, blz. 10 / Toelaatbare belading van de wagens, blz. 14 / De Belgische Spoorwegen ontvangen de reisbureaus, blz. 15 / Internationale treinen - Seizoen 1967, blz. 16 / De N.M.B.S. en de hoffelijkheid - Europabus - Seizoen 1967, blz. 17 / Structuur

van de handelsdirectie der N.M.B.S. - Brussel-Bazel in 5 uur 50, blz. 19 / Het succes der auto-slaaptreinen, blz. 20 / Oostenrijk en Joegoslavië met de nieuwe autoslaaptreinen, blz. 21 / Mutaties in onze handelsagentschappen - Goed nieuws voor de klanten die houder zijn van een rekeningcourant - Wij vragen de aandacht van onze lezers, blz. 22 / De N.M.B.S. verbetert haar dienstbetoon. Wagens die om technische reden op het net van de N.M.B.S. uitgezet worden. - Inhoud: Spoornieuws 1966, blz. 23 / 500 km in één avond, blz. 24.

NUMMER 2 — MEI 1967



Het vervoer per spoor van koolwaterstoffen, blz. 2 / Tarifiering van grote zeecontainers, blz. 4 / Transcofer - N.M.B.S.-colli: Afhaling en bestelling aan huis van wagenladingen, blz. 5 / Voor de vakantie van uw personeel! De dienst voor toerisme van de spoorweg, blz. 6 / 5 ideale formules voor een prettige vakantie - De vertegenwoordiging van de N.M.B.S. in Oostenrijk - France Transport Service, blz. 8 / Snelle vertolting van expresgoedzendingen in het station Brussel-Zuid - Honderden vrachtauto's op het spoor, blz. 9 / Nieuwe internationale rijtuigen van de

N.M.B.S., blz. 10 / De spoorweg in het offensief, blz. 12 / Nieuw massa-vervoer: 2.000.000 ton Belgische breuksteen voor Europoort te Rotterdam - Handelsagentschap der N.M.B.S. te Londen, blz. 13 / Zoekt u een nijverheidsemplacement?, blz. 14 / Zelfbediening-restauratierijtuig - De prijs voor de beste advertentie, blz. 15 / Nieuwe Transfesa-wagens - Veilig verkeer op het spoor, blz. 16 / Zending met buitengewone afmetingen, blz. 17 / Tariefberichten, blz. 18 / Trein + auto, blz. 19 / 1957/1967. Tien jaar Trans-Europ-Express, blz. 20.

NUMMER 3 — JULI 1967



De Belgische Spoorwegen in 1966, blz. 2 / N.M.B.S.-COLLI met nieuwe tarieven, blz. 4 / Een collo verzenden is geen probleem meer, blz. 6 / Driehonderd ton op een enkele wagon - De „Freightlinertrain“ te Brussel en te Antwerpen, blz. 9 / Nieuwe dienstregeling voor het vervoer

van goederen met bestemming naar het buitenland, blz. 10 / Het gecentraliseerd beheer van het goederenverkeer bij de N.M.B.S., blz. 16 / Nieuwe goederenwagens zetten hun dak en schuifwanden wijdopen, blz. 18 / Overall in Zwitserland per trein dezelfde dag, blz. 20.

NUMMER 4 — OKTOBER 1967



FORD-GENK waar de spoorwegen in de fabriecagekettingen ingeschakeld zijn, blz. 2 / Mechelen, blz. 5 / De spoorweg der toekomst loopt door Luik, blz. 8 / Het ertsvervoer per spoor, blz. 10 / Wagens die om technische redenen op het net van de N.M.B.S. uit de trein worden gezet, blz. 11 / De Italiaanse spoorwegen nu ook te Brussel - De eerste „TERRE“-trein is uit Antwerpen vertrokken naar Milaan - De transcontainer en het spoor, blz. 12 / Verkoop van wederbruikbaar

materieel - De laureaten van de hoffelijkheids-campagne, blz. 13 / De NATO slaat haar tenten op te Evere, blz. 14 / Steeds meer bijval voor de ligrijtuigen, blz. 16 / Nog meer wagens met speciale losinrichting, blz. 17 / Betaling van de kosten voor vervoer van goederen in internationaal verkeer, blz. 18 / Koninklijk bezoek aan Zeebrugge - Tariefberichten - N.M.B.S.-COLLI, blz. 19.

NUMMER 5 — DECEMBER 1967

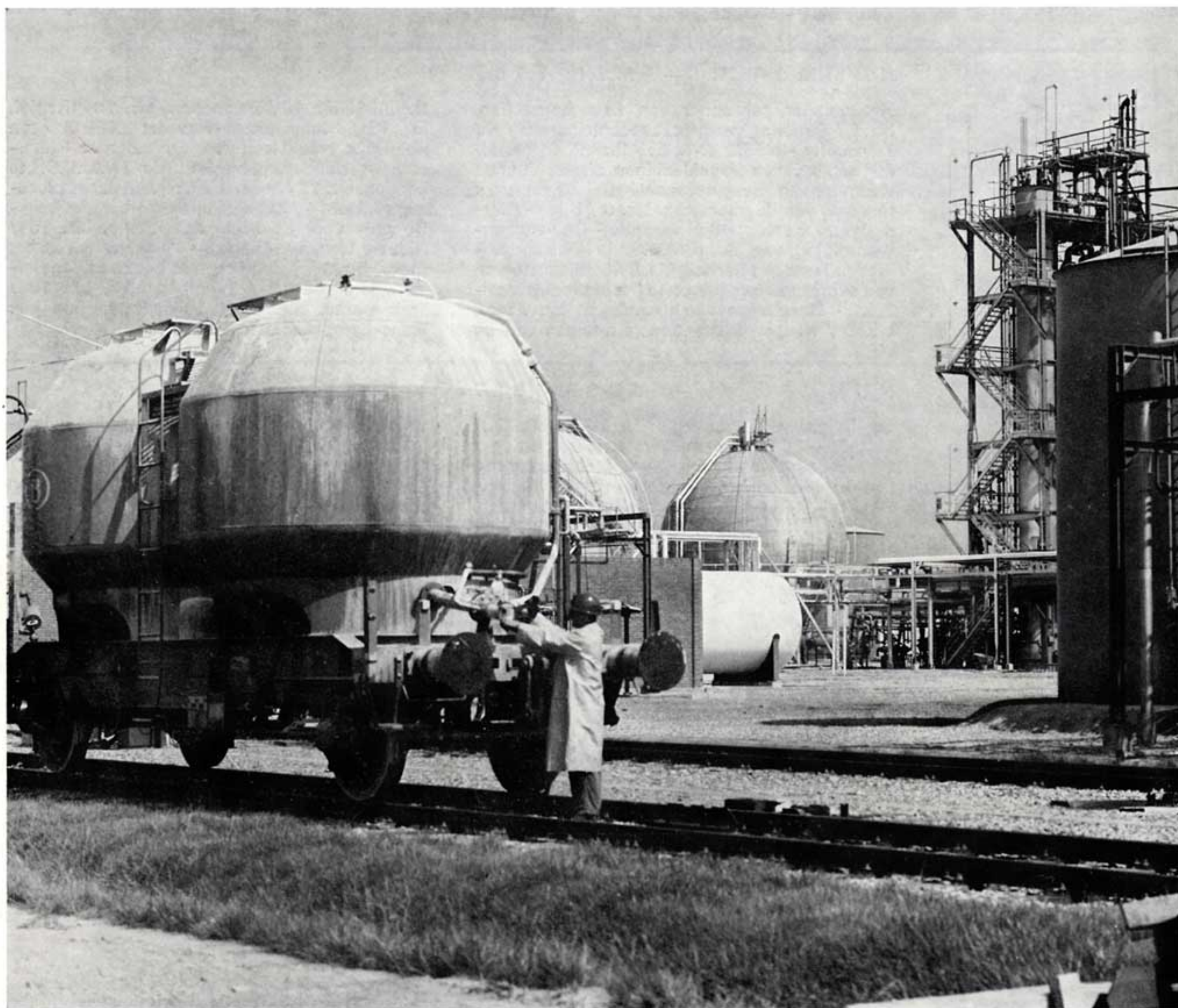


Wat biedt de toekomst voor de spoorweg?, blz. 2 / Over het spoor levert België aan Nederland reuzegietvatwagens, blz. 4 / Intercontainer, blz. 5 / De elektronika bij de spoorwegen, blz. 6 / De suikerbietenslag viert weer hoogtij, blz. 8 / De Pool-overeenkomst, blz. 10 / Seizoen 68/69: betere internationale verbindingen voor de reizigerstreinen, blz. 12 / Dagen van vertrek van de vliegtuigen die postcolli vervoeren, blz. 13 / Naar de wintersport!, blz. 14 / De spoorweg in Frankrijk - Brussel-Londen in rechtstreekslaaprijtuig -

Tariefberichten - Nieuw telefoonnummer: handelsagentschap Mechelen - De Italiaanse Spoorwegen te Brussel, blz. 15 / De verpakking met U.I.C.-stempel is een gewaarborgde verpakking, blz. 16 / N.M.B.S.-COLLI stelt voor: COLLICO'S, blz. 17 / Parkeerplaats voor wagens in het station Brussel-Zuid - Goederenvervoer naar Frankrijk. Belasting op de toegevoegde waarde, blz. 18 / Inhoud Spoornieuws 1967, blz. 19 / Moderne spoorwegen, rationele economie, blz. 20.



moderne spoorwagons



rationele economie