

# SPOORNIEUWS

Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen



Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 4 - Oktober 1968





De nieuwe opvouwbare containers „COLLICO'S CA6" worden in dienst gesteld. Hun afmetingen zijn afgestemd op het EUR-pallet. Zij vullen op een passende wijze de gamma COLLICO'S aan die wij ter beschikking van de cliëntele houden.

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT  
NUMMER 4 — OKTOBER 1968  
INFORMATIEBLAD  
VAN DE HANDELSDIRECTIE  
DER BELGISCHE SPOORWEGEN  
Centraalstation - 4e verdieping - Brussel  
Tel. 13.18.70 Toestel 3602

## INHOUD

	Blz.
Het tijdperk van de hoge snelheden is begonnen	2
Snelheid en veiligheid	4
Parkeerplaats voor auto's te Charleroi-Zuid	5
Een elektrische locomotief van 7.000 pk voor grote snelheden!	5
Internationale treinen. Verbeteringen op 29 september 1968	6
Brussel-Londen in rechtstreeks slaaprijtuig	7
Met pallets spaart U tijd	8
Dienstregeling voor het vervoer van goederen naar of van het buitenland	11
Faciliteiten voor het klaren van ingeschreven bagage te Luik-Guillemins	16
Succes van het douaneagentschap in het station Antwerpen-Centraal	16
Brussel Thurn en Taxis kan uw transcontainers ontvangen	16
De nieuwe COLLICO type CA 6 in dienst gesteld	17
De Belgische Spoorwegen bieden U niverheidsemplacementen aan	17
Internationale tarieven voor het vervoer van groeperingsgoederen	18
Gebruikstaxe voor de kleine containers	18
Afhaling en bestelling aan huis van PA-containers	18
Een speciale wagen voor transcontainers	19
Nieuwe internationale vrachtbrieven vanaf 1 januari 1969	19
De internationale postcolli	19
De B-Terminal Antwerpen is in dienst!	19
Vrije baan met de trein	20

Foto's: F. Putman.  
Lay-out: L. Tack.  
Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

# HET TIJDPERK

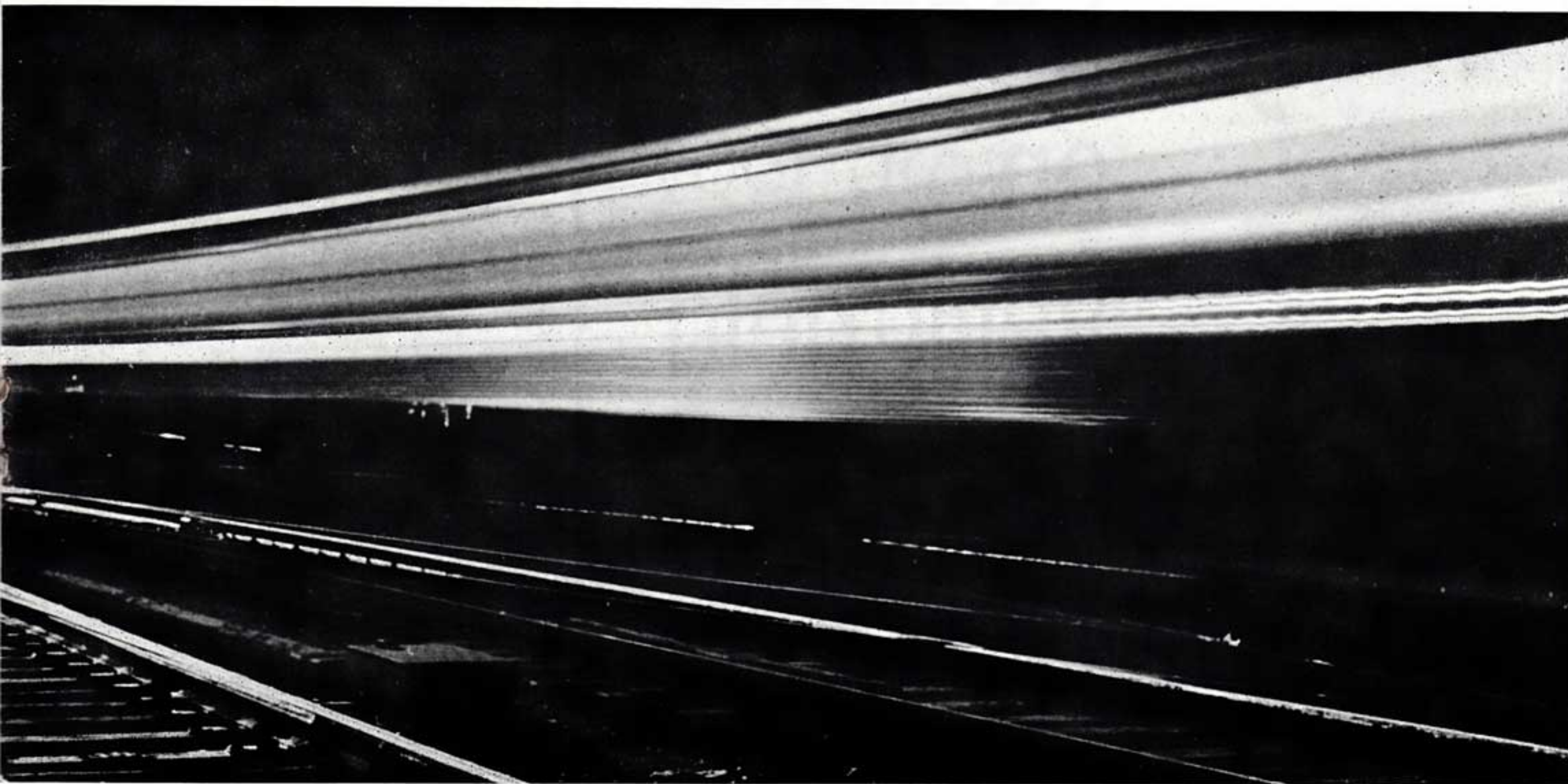


De snelheid, waarvan tijd en ruimte de twee hoofdfactoren zijn, is iets zeer relatiefs en een zuiver subjectieve gewaarwording. Zes kilometer per uur is een grote snelheid voor een zwemmer, 36 km per uur is zeer veel voor een spurter. Voor een renwagen formule I is 300 km per uur een hoge snelheid, maar ze betekent niet veel indien men ze vergelijkt met die van een supersonisch vliegtuig dat een snelheid van Mach 3 bereikt, welke nochtans bijna 300 000 maal kleiner is dan die van het licht.

Wat verstaat men onder hoge snelheid bij de spoorweg? Eerst moet er precies bepaald worden over welke spoorweg het gaat. Er is de conventionele spoorweg met spoorstaven waarop de wielen rijden en met de traditionele tractiemiddelen: dieseltractie, elektriciteit en, sinds korte tijd, de turbine als energiefactor. Op reeds bestaande lijnen werden snelheden van meer dan 300 km per uur bereikt tijdens proefritten, waardoor het mogelijk was de maximumsnelheid te verhogen tot 200 km per uur op bepaalde, weliswaar korte baanvakken van geëxploiteerde lijnen, inzonderheid in Frankrijk en in Duitsland.

Op nieuwe conventionele lijnen, zoals de nieuwe Tokaidolijn in Japan, komt de topsnelheid reeds boven de 200 km per uur. Dank zij het uitmuntend aangepast tracé (lange rechte lijnen, bogen met grote straal) en de uitrusting

# VAN DE HOGE SNELHEDEN IS BEGONNEN



(brede asafstand, afschaffing van overwegen, inrichting voor automatische treinbeïnvloeding) kunnen zeer hoge gemiddelde snelheden worden bereikt, die tot 183 km per uur gaan op secties van meer dan 300 km.

Die snelheden zullen trouwens nog hoger liggen op het verlengstuk van San Jo, waar de maximumsnelheid 260 km per uur zal bedragen. Ten slotte bestaan er reeds — althans in de vorm van proeflijnen, experimenten en theorieën — niet-conventionele systemen waarbij voor het geleiden van de voertuigen, het dragen en de voortstuwing ingestaan wordt met nieuwe middelen die vaak zeer revolutionair zijn, zoals het luchtkussen waarop het voertuig steunt en waardoor het geleid wordt, de lineaire motor die geen enkel draaiend deel omvat, of het voertuig dat in een koker loopt en voortgestuwd wordt door de luchtstroom langs de wanden.

Het is duidelijk dat het tijdperk van de hoge snelheden voor de spoorweg is aangebroken. Daarom werd van 16 tot 22 juni 1968 in het Hofburgpaleis te Wenen een „Symposium van de hoge snelheden“ gehouden waaraan 500 afgevaardigden van 32 landen hebben deelgenomen. Er waren niet alleen spoorwegspecialisten, maar ook technici uit de nijverheid voor de fabricage van spoorwegmaterieel en elektrische uitrusting, alsmede hoogleraars van

universiteiten of instituten, inzonderheid uit Groot-Brittannië, de U.R.S.S., de Verenigde Staten en Frankrijk.

Er werd vastgesteld dat snelheden van ongeveer 300 km per uur binnen het bereik liggen met het traditioneel rollend materieel, zowel technisch als op het gebied van comfort en veiligheid. Technisch kan die snelheid zelf nog opgevoerd worden dank zij een merkelijke verhoging van het vermogen van de tractievoertuigen. Het vraagstuk van de remming kan opgelost worden door de toepassing van remsystemen zonder slijtbare organen, zoals bijvoorbeeld de elektromagnetische remmen.

De vaste installaties van het traditionele spoor maken de hoge snelheden mogelijk, mits er scherpere eisen worden gesteld inzake aanleg en onderhoud. In de Sovjet-Unie worden trouwens elektronische inrichtingen en ordinateuren gebruikt voor de oplossing van bepaalde ingewikkelde problemen in verband met de weerstand en de stabiliteit van de sporen. Het is ten slotte nodig gebleken, op lijnen die met hoge snelheid worden bereden en waar er een grote verkeersdruk heerst, de signalisatie ook weer te geven in de stuurcabines van de tractievoertuigen. De deskundigen hebben eveneens de aërodynamische verschijnselen bij het kruisen van treinen met hoge snelheden of bij het binnenrijden van tunnels bestudeerd.

De zone van de hoge snelheden die blijkbaar boven de mogelijkheden van de klassieke spoorweg ligt, is het aangewezen gebied voor de niet-conventionele technieken die werkelijk veelbelovend zijn. Veelbelovend is vooral de Franse „aërotrein“, waarvan een proefmodel werd gebouwd voor een snelheid van 400 km per uur. Er wordt ook veel verwacht van de zogenaamde lineaire motor, waarvan er reeds verscheidene modellen beproefd worden, onder meer in de Verenigde Staten, waar dit jaar de proeven nog moeten plaats hebben om 400 km per uur te bereiken.

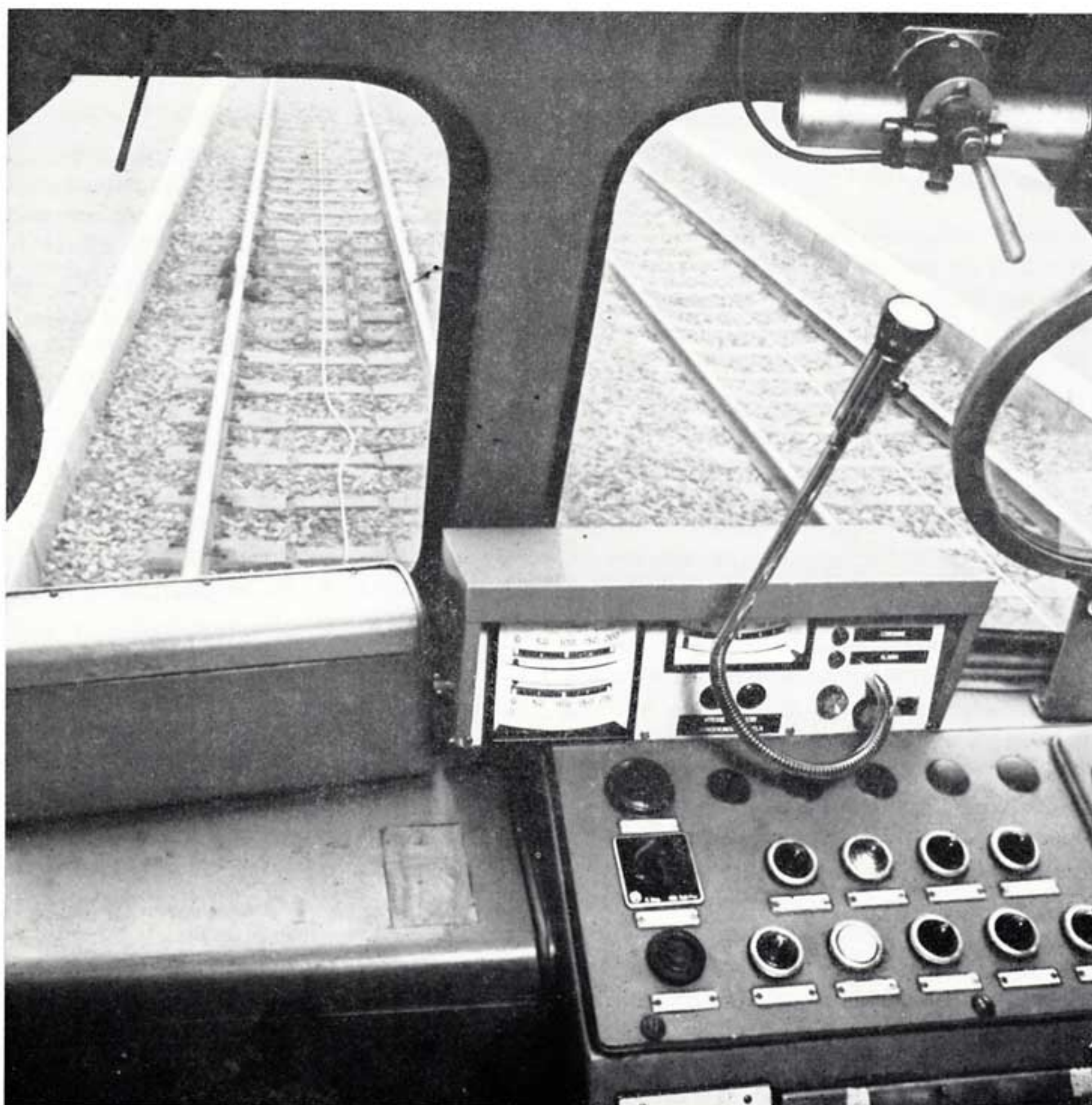
De praktijk heeft geleerd dat de bouw van volledig nieuwe lijnen die speciaal bestemd zijn voor hoge snelheid, bij voorbeeld in Japan, snel een zeer rendabele verrichting was.

Door het symposium, waar afgevaardigden van naties met uiteenlopende economische en politieke structuren, aanwezig waren, werd de grote waarde onderstreept van een samenwerking van technici van verschillende specialiteiten en met blijkbaar zeer uiteenlopende functies. Daar is ook tot uiting gekomen dat er een geest van vernieuwing waait in spoorwegkringen die, tegenover een scherpe en vaak ongebreidelde concurrentie, de spoorweg willen verdedigen met eigen middelen, waarvan de snelheid, gepaard met veiligheid en comfort een van de voornaamste troeven is.

# Snelheid en veiligheid

*In de stuurpost van een proeflocomotief kan de bestuurder steeds de toegelaten snelheid en de werkelijke snelheid in het oog houden (bovenste kastje - linkerschalen). De afstand tot de eerstvolgende hindernis of tot een toegezet sein wordt eveneens aangegeven (middenschaal).*

*Tussen de spoorstaven vóór de locomotief bemerkt men de kabel waarvan het magnetisch veld de ontvanger in de stuurpost bekrachtigt.*



Het opvoeren van de snelheid gaat met problemen gepaard, vooral wat de veiligheid betreft. Aldus ziet de bestuurder van een trein die op onze grote lijnen met een snelheid van 140 km per uur rijdt, om de 38 seconden een sein voorbijvliegen.

Dat sein is echter juist daar geplaatst om de veiligheid te waarborgen. De trein moet dus volstrekt kunnen stoppen indien het sein toe is. Dit is een uitdrukkelijk bindende regel en de technische diensten van de spoorwegen trachten elke inbreuk in dat opzicht uit te sluiten.

Rekening houdend met de snelheid en het gewicht van de treinen, had men er aanvankelijk aan gedacht op de lijn waarschuwingseinen of voorseinen te zetten, die de treinbestuurder inlichten over de stand van het verder geplaatste stopsein.

Ten einde de menselijke tekortkoming, die nooit geheel uitgesloten is, te kunnen onderwerpen, werd er later een waakzaamheidsstelsel ingevoerd. Daarbij wordt er, in de stuurpost, een geluidsein gegeven wanneer de locomotief contact maakt met een in het spoor aangebracht toestel. Indien de treinbestuurder dat geluidsein niet snel uitschakelt, treedt de noodrem in werking.

Met laatstgenoemd stelsel is wel degelijk een vooruitgang geboekt, maar het biedt nog het nadeel dat het slechts kan toegepast worden op plaatsen waar baken zijn opgesteld. Om die reden wordt er thans gestreefd naar een *bestendige* automatische controle van de werkelijke snelheid der treinen op grond van de aanwijzingen die door de naast het spoor staande seinen gegeven worden. Met andere woorden, men wil dat de snelheid altijd en overal binnen de grenzen blijft die door de stand van de seinen worden bepaald.

Daartoe moet er doorlopend een vergelijking worden gemaakt tussen de toegelaten en de werkelijke snelheid en is het vereist de automatische inschakeling van de rem aan de uitslag van die vergelijking te koppelen. Er moet dus een bestendig contact zijn tussen de seinen langs het spoor en het controletoeestel in de trein. De Belgische spoorwegen nemen thans proeven met zulk een vorm van controle op de treinenloop.

Met dat doel wordt een eenaderige kabel in het spoor gelegd en inductief met een onder de locomotief bevestigde antenne verbonden. Er kunnen aldus gegevens worden uitgewisseld tussen de locomotief en een langs de lijn opgestelde vaste rekenmachine, zodat het op elk ogenblik niet alleen mogelijk is vanuit de rekenpost aan de rijdende trein te seinen hoever hij nog van het gevaarlijk punt verwijderd is, maar ook de remwerking dienovereenkomstig te regelen.

Indien de treinbestuurder normaal remt, gebeurt er natuurlijk niets maar bij een tekortkoming grijpt die inrichting onmiddellijk in.

Die proefneming vormt een onderdeel van het groots opgezet plan tot modernisering van de spoorweg en is ingegeven door de bestendige zorg de veiligheid te verhogen, gepaard met het verlangen naar grotere snelheden.

## Parkeerplaats voor auto's te Charleroi-Zuid

De N.M.B.S. komt zojuist de parkeerplaats voor auto's, gelegen in de installaties van het station Charleroi-Zuid, te vergroten.

Deze parking welke nu 128 plaatsen voor auto's bevat, is voorbehouden aan de reizigers, die zich per auto naar het station van vertrek begeven, tegen een parkeertaks van 30 F berekend per etmaal (periode van 24 u).

Houders van een spoorabonnement kunnen een gewoon parkeerabonnement bekomen tegen de prijs van 180 F per maand.

De N.M.B.S. heeft een verzekering afgesloten die onder zekere voorwaarden het risico dekt van diefstal, verwisseling, brand en andere schade voortvloeiende uit de parking.

De toegang geschiedt langs de goederenkoer.



## Een elektrische locomotief van

# 7000 PK

## voor grote snelheden !



Voor de tractie van de TEE-treinen en internationale treinen op de lijnen Parijs-Brussel-Amsterdam en Brussel-Keulen gebruikt de N.M.B.S. locomotieven van 3800 pk voor 3 en 4 stroomsystemen waarmee een snelheid van 160 km/h kan worden bereikt.

De gestadige toeneming van de last der reizigerstreinen op die grote internationale lijnen en de voorgenomen verhoging van de snelheid op sommige baanvakken heeft de N.M.B.S. ertoe aangezet met de firma's „La Brugeoise-Nivelles” en „ACEC” een overeenkomst af te sluiten voor de studie van een nieuwe locomotief voor 4 stroomsystemen, voor de tractie van zware internationale sneltreinen.

Hierna volgen enige karakteristieken die voor het nieuwe krachtvoertuig zijn voorzien :

- Stroomstelsels :  
wisselstroom 25.000 V 50 Hz en 15.000 V 16 $\frac{2}{3}$  Hz,  
gelijkstroom 3.000 V en 1.500 V.
- Uurvermogen : ongeveer 7.000 pk.
- Totaal gewicht, rijvaardig : ongeveer 114 t.
- Maximumsnelheid : 160 of 200 km/h, volgens de overbrenverhouding.

Om een dergelijk vermogen te kunnen installeren zonder het vastgesteld gewicht te overschrijden, is de toepassing van moderne technieken, zoals het gebruik van thyristoren, voorzien. Daarenboven zal de elektrische uitrusting zodanig ontworpen zijn dat men, eenvoudig door het weglaten van bepaalde toestellen, een locomotief bekomt voor één systeem, 3.000 V gelijkstroom, te gebruiken voor de tractie van goederentreinen en zware reizigerstreinen in binnenverkeer met een maximumsnelheid van 160 km/h.

# INTERNATIONALE TREINEN / VERBETERINGEN

Naast de verbeteringen die in mei laatstleden aan de dienstregelingen van de internationale reizigerstreinen werden aangebracht (zie ons informatieblad nr 5 van 1967) werden vanaf 29 september 1968 de volgende wijzigingen ingevoerd.



## 1

Een avondtrein meer van Parijs naar Luik.

Vermits de Nord-Express werd verlaat (vertrek uit Parijs te 21u05 in plaats van 20u20), werd er, niet zo laat in de avond, een nieuwe verbinding tussen Parijs en Luik ingevoerd met de volgende dienstregeling:

	Aank.	Vertr.
Parijs	—	19u30
Aulnoye	21u26	21u39
Jeumont	21u58	22u00
Erquelines	22u04	22u05
Charleroi	22u30	22u31
Namen	23u00	23u01
Hoei-Noord	23u22	23u23
Luik-Guillemins	23u52	—



## 2

Uit Kopenhagen en Moskou :  
41 minuten vroeger te Oostende.

Vermits de wachttijd te Aken is ingekort, zullen de verbindingen Kopenhagen en Moskou/Warschau-Oostende, die tevens het Ruhrgebied bedienen, merklijk versneld worden in vergelijking met de dienst van vorige winter:

		WINTER 1967/68	WINTER 1968/69
Kopenhagen	V.	20u55	20u55
Aken	V.	10u28	9u30
Luik	A.	11u13	10u38
Brussel-Zuid	A.	12u29	11u56
Oostende	A.	13u54	13u13

De spoorwegen herzien dus voortdurend hun dienstregeling om de verbindingen steeds te verbeteren en de duur van de reizen in te korten.



## 3

Deze winter opnieuw een slaapwagen en een ligrijtuig van Brussel naar Nizza.

Deze winter zal er opnieuw een slaapwagen 1e en 2e klasse, alsmede een ligrijtuig 2e klasse, tussen Brussel en Nizza rijden op de volgende datums:

Brussel, vertrek: 19, 20, 21, 22 en 23 december, 2 januari, 28, 29 en 30 maart, 4, 5 en 12 april;  
Nizza, vertrek: 22 en 23 december, 1, 2, 3 en 4 januari, 5, 11, 12 en 13 april.

Dienstregeling:

19u10	↓	Brussel	↑	10u50
10u59	↓	Nizza	↑	18u25

4

**De wintersport in Frankrijk. Directe lig- en slaaprijtuigen.**



Directe ligrijtuigen 2e klasse tussen Brussel enerzijds en Bourg-Saint-Maurice, Saint-Gervais en Grenoble anderzijds zullen, zoals vorig jaar, alle vrijdagen van 20 december tot 21 maart bij vertrek uit Brussel, en alle zaterdagen van 28 december tot 22 maart bij vertrek uit Frankrijk rijden.

Er zal, bij wijze van proef, een nieuwe verbinding met direct slaaprijtuig 1e en 2e klasse tussen Brussel en Saint-Gervais worden in-

gelegd. Dat rijtuig zal bij vertrek uit Brussel rijden op 20 december en alle vrijdagen van 10 januari tot 21 maart, en bij vertrek uit Saint-Gervais alle zondagen van 12 januari tot 23 maart.

*Dienstregeling :*

19u10	↓	Brussel-Zuid	↑	10u50
8u40		Bourg-Saint-Maurice		20u34
8u46		Saint-Gervais		20u37
7u51	↓	Grenoble		22u05

5

**Dertien minuten vlugger tussen Keulen en Brussel. - Drieëndertig minuten vlugger tussen Keulen en Antwerpen.**



De TEE Diamant rijdt voortaan nog slechts tot Keulen. Maar de duur van het traject wordt tussen Keulen en Brussel met 13 minuten verminderd. Met zijn nieuwe dienstregeling is er een tijdwinst van 33 minuten in de verbinding Keulen-Antwerpen.

Keulen	18u12	Schaarbeek	20u22
Brussel-Zuid	20u31	Antwerpen	20u54

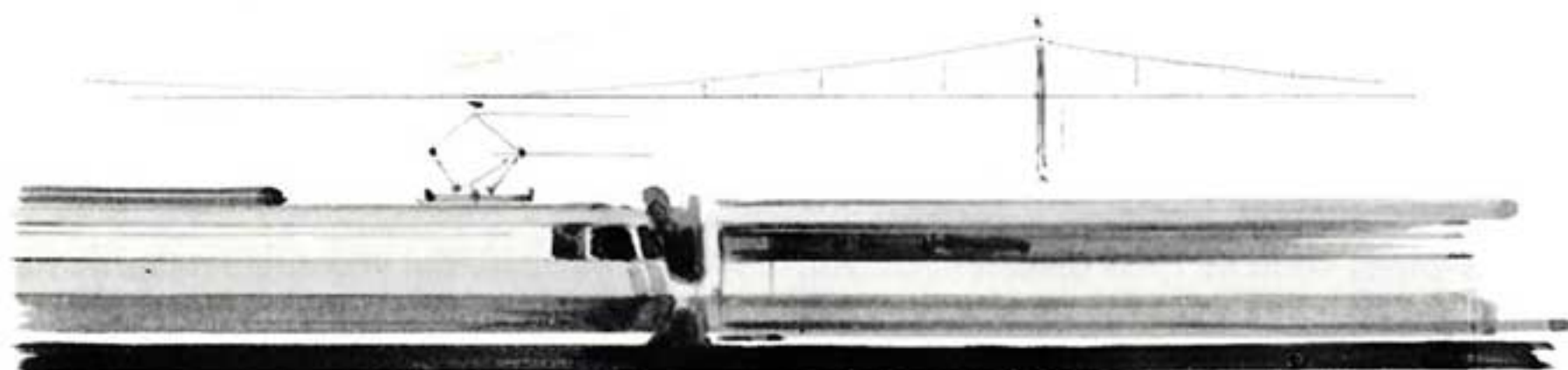
(aansluiting te Schaarbeek te 20u26).

6

**Nieuw materieel voor de „Parsifal“.**

De „Parsifal“-trein die rijdt in de verbinding Hamburg-Luik-Parijs en omgekeerd, bestaat voortaan uit een stel TEE-rijtuigen. Dat materieel van het type „Rheingold“ komt in de plaats van de oude dieselmotorwagens en betekent een merkelijke verbetering van het comfort.

De trein wordt op het baanvak Aken-Namen door Belgische, en tussen Namen en Parijs door Franse elektrische locomotieven gesleept, in afwachting dat er veelstroomlocomotieven in dienst worden gesteld.



Brussel - Londen  
in rechtstreeks  
slaaprijtuig



Vanuit Brussel kunt U Londen per spoor bereiken met een rechtstreeks slaaprijtuig dat via Duinkerken dagelijks de twee hoofdsteden verbindt.

De reis gebeurt 's nachts zodat U niets van uw dag verliest voor uw verplaatsing.

U reist af uit Brussel-Zuid te 21 u 53 en U komt de morgen van de volgende dag te 9 u 10 in Londen aan.

Het is al tijd gewonnen. Bij het vertrek gaat U onder de wol en slaapt tot U bijna ter bestemming zijt. Vooral Londen aan te doen krijgt U in de trein nog even de gelegenheid om te ontbijten.

Fit en fris verlaat U het Victoriastation en U kunt uw zakenafspraken aanvatten alsof U de nacht thuis hadt doorgebracht.

Voor de terugreis langs dezelfde weg is de dienstregeling als volgt: Londen (Victoria) vertrek 22 u, Brussel-Zuid aankomst 8 u 45.

Het rijtuig loopt iedere nacht, uitgezonderd van 24 tot 25 en van 25 tot 26 december.

**Bestudeerde prijzen**

Een prijsvermindering van 25 % werd ingevoerd voor de reis in een afdeling „double“ (2 personen).

Voortaan kost die reis enkel 1073 F, heen en terug 2143 F. Deze prijzen omvatten het spoorbiljet en de toeslag voor de slaapwagen.



# Met pallets spaart U tijd



Twaalf pallets van de Europese Pool in dienst gesteld door de spoorwegmaatschappijen van volgende landen: Denemarken, Yoegoslavië, Tsjechoslovakije, Nederland, Zweden, Italië, België, Oost-Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Frankrijk, West-Duitsland.

Het is haast een gemeenplaats geworden te verklaren dat het economisch leven in een versneld tempo verloopt.

Tijd winnen? Iedereen wil dat. Heel onze bedrijvigheid is daarop gericht.

In de sector van het vervoer geldt dezelfde strekking: sneller rijden, de goederen rapper verzenden door vereenvoudiging van de eindverrichtingen en vermindering van de behandeling onderweg.

## Een beetje geschiedenis.

Om daarin te voorzien hadden de Zweedse spoorwegen reeds in 1948 een pallet (of laadbord) in gebruik genomen waarop de goederen geschikt en, aldus gegroepeerd, konden vervoerd worden. Het gekozen pallet had reeds de huidige maten (juist 1220 x 813). Het was een pallet met „vleugels“ (een pallet waarvan de vloer uitstak over de schotten aan twee tegenovergestelde uiteinden).

De tweede belangrijke fase in de palletisering kwam van de Zwitserse Bondsspoorwegen. De

eerste proeven hadden plaats in 1951 en in 1953 ging de palletisering definitief van start. De pallets werden zowel gebruikt voor stukgoed als voor zendingen bij wagenlading. Het Zwitsers pallet mat 1215 x 810 mm. Het vertoonde 4 insteekgaten zoals wij ze thans in de Europese Palletpool kennen.

De Zwitserse spoorwegen deden een grote inspanning om het gebruik van pallets te propageren en het gebruik van de pallets in gemeenschap tussen de spoorwegen en de ondernemingen kende van meetaf een groot succes. De andere continentale spoorwegen gingen dan dezelfde weg op en kozen het ene of het andere model van beide bestaande pallets.

De Internationale Spoorwegunie heeft in 1957 de studie aangevat van een genormaliseerd pallet. Haar keuze viel op het pallet met 4 insteekgaten, doch met de maten 1200 x 800.

Het EUR-pallet werd in 1959 omschreven. Het jaar daarop ontstond er internationale uitwisseling, eerst binnen Duitsland en Zwitserland, nadien tussen Frankrijk en Italië.

Op 9 november 1960 heeft de Europese Economische Gemeenschap de Europese Overeenkomst gepubliceerd betreffende het douaneregime voor de pallets.

Op 1 juli 1961 start de Europese Palletpool; hij groepeerde indertijd acht landen.

Thans telt hij er achttien:

België	Nederland
Bulgarije	Noorwegen
Denemarken	Oost-Duitsland (D.R.)
Finland	Oostenrijk
Frankrijk	Polen
Hongarije	Tsjechoslowakije
Italië	West-Duitsland (D.B.)
Joegoslavië	Zweden
Luxemburg	Zwitserland

## Hoe werkt de pool?

— Al de pallets zijn volkomen gelijk en hebben dezelfde waarde.

— Elke deelnemer bezit het aantal pallets, dat hij voor zijn behoeften nodig heeft.





*Nieuw box-pallet van standaardformaat genormaliseerd door de Europese Vereniging voor goederenbehandeling.*



— De vervoerder die een beladen pallet ontvangt, geeft een ledig pallet terug aan de afzender en omgekeerd.

— Dezelfde handelwijze wordt gevolgd wanneer een beladen pallet van de ene naar de andere vervoerder of van een land naar een ander overgaat.

— Elke deelnemer behoudt altijd hetzelfde aantal pallets. Hij is eigenaar van de pallets die in zijn installaties voorhanden zijn en staat in voor het onderhoud en de vernieuwing ervan.

#### **Voordelen.**

Het gebruik in gemeenschap van de pallets verschaft niet te verwaarlozen voordelen:

— vermindering van de investeringen in pallets. Iedere firma moet slechts zoveel pallets aanschaffen als zij nodig heeft voor interne behoeften. Elk verzonden pallet wordt immers vervangen door een ander pallet van de pool.

— geen terugzending van ledige pallets;

— het op een pallet geladen goed blijft er op over geheel de economische cyclus;

— geen kosten voor het vervoer per spoor van de pallets.

De firma's die tot de pool behoren, zijn wel verplicht het pallet met genormaliseerd formaat EUR te gebruiken, dat niet altijd het beste of het meest economische is. Het kan te klein of te groot zijn, te licht of te zwaar, maar van dit beginsel kan niet afgeweken worden: bij de uitwisseling moet elke deelnemer een identiek pallet ontvangen van dezelfde waarde als het pallet dat hij afstaat.

Bij de keuze van het EUR-pallet werd niet alleen rekening gehouden met de eisen van de vervoerders, maar ook met de verlangens van de fabrikanten en de verbruikers. Dit pallet mocht niet te groot, noch te klein zijn, want het moest kunnen dienen als behandelingseenheid bij de fabricage, het opslaan, het verbruik en het vervoer.

Het pallet van 1000 x 1200 had misschien

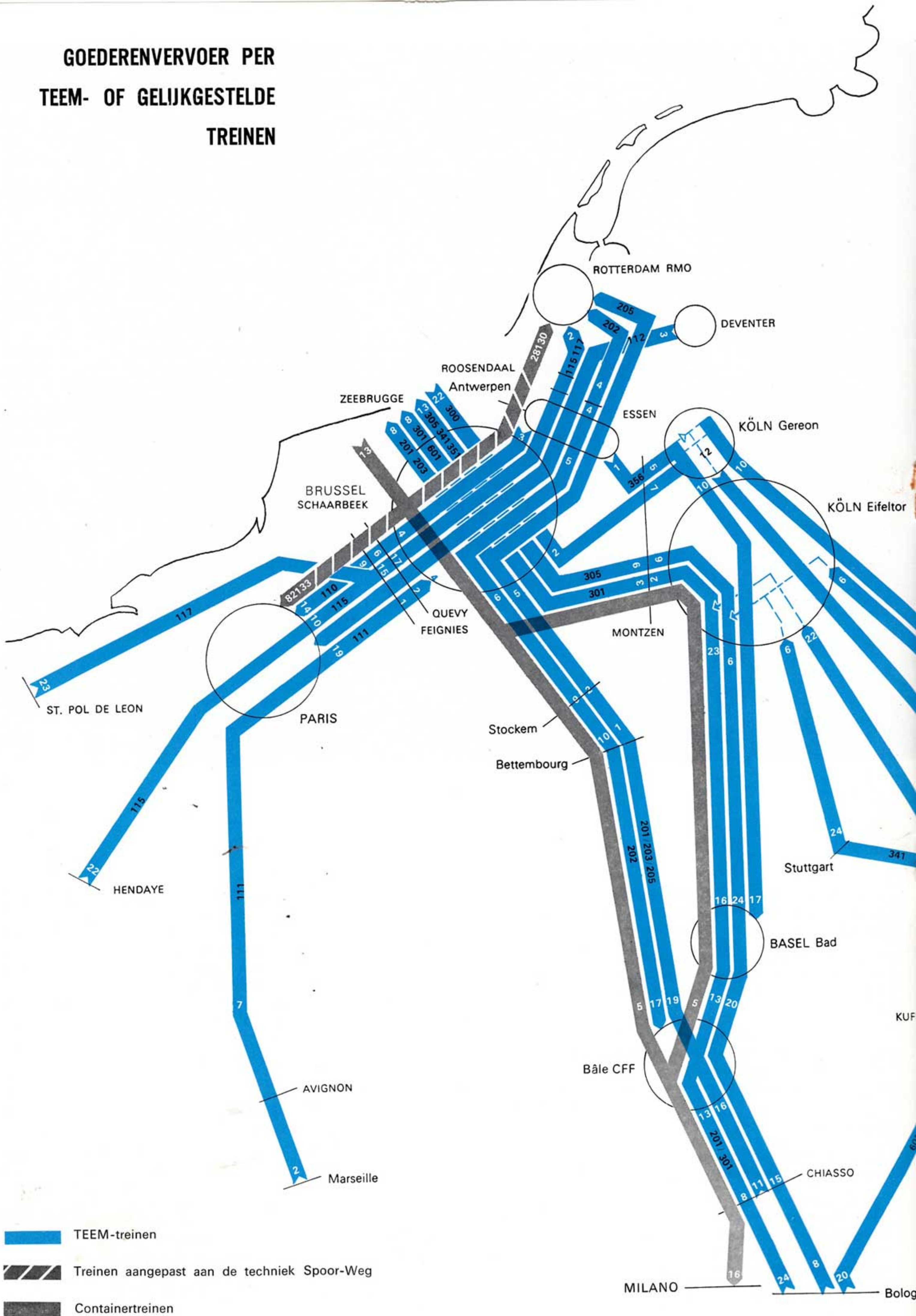
beter gepast voor het wegvervoer bijvoorbeeld, maar het was te zwaar en te groot voor gemakkelijke verplaatsingen in de werkplaatsen en de magazijnen. Het EUR-pallet van 800 x 1200 vormt in feite de beste tussenoplossing. De Europese Palletpool is sedert verscheidene jaren geen theorie meer en is nu een werkelijkheid geworden.

Meer dan 10.000.000 pallets worden in Europa gebruikt. 1.700.000 pallets in 1964, 2.300.000 in 1965, 3.150.000 in 1966 en 3.800.000 in 1967 werden in internationaal verkeer uitgewisseld onder het stelsel van de Europese Palletpool.

Een Europees boxpallet werd zopas omschreven door de Europese federatie voor het Behandelen van Goederen, en een Europese Pool voor boxpallets van 800 x 1200 zal weldra de bestaande pool voor platte pallets aanvullen. Deze pool voor boxpallets gaat eerlang van start. Nemen er aan deel:

België - Frankrijk - Luxemburg - Nederland - Oostenrijk en West-Duitsland.

# GOEDERENVERVOER PER TEEM- OF GELIJKGESTELDE TREINEN



# Dienstregeling voor het vervoer van goederen naar of van het buitenland

Onderhavige kaart en de tabellen die erbij horen geven U inlichtingen over de verzendingsmogelijkheden voor uw goederen naar het buitenland.

## 1. Nieuwigheden in de dienstregeling geldig vanaf 26 mei 1968

### a. Vervoer met TEEM-treinen

Er werd een snellere TEEM-verbinding ingeschakeld in de richting Italië (Chiasso) - België. De wagens kunnen later (12 uur in plaats van 9 uur) uit Chiasso vertrekken en kunnen met de TEEM 301 nog mee. Dat miniem verschil bij het vertrek verschaft bij aankomst uiteindelijk een tijdwinst van 24 uur.

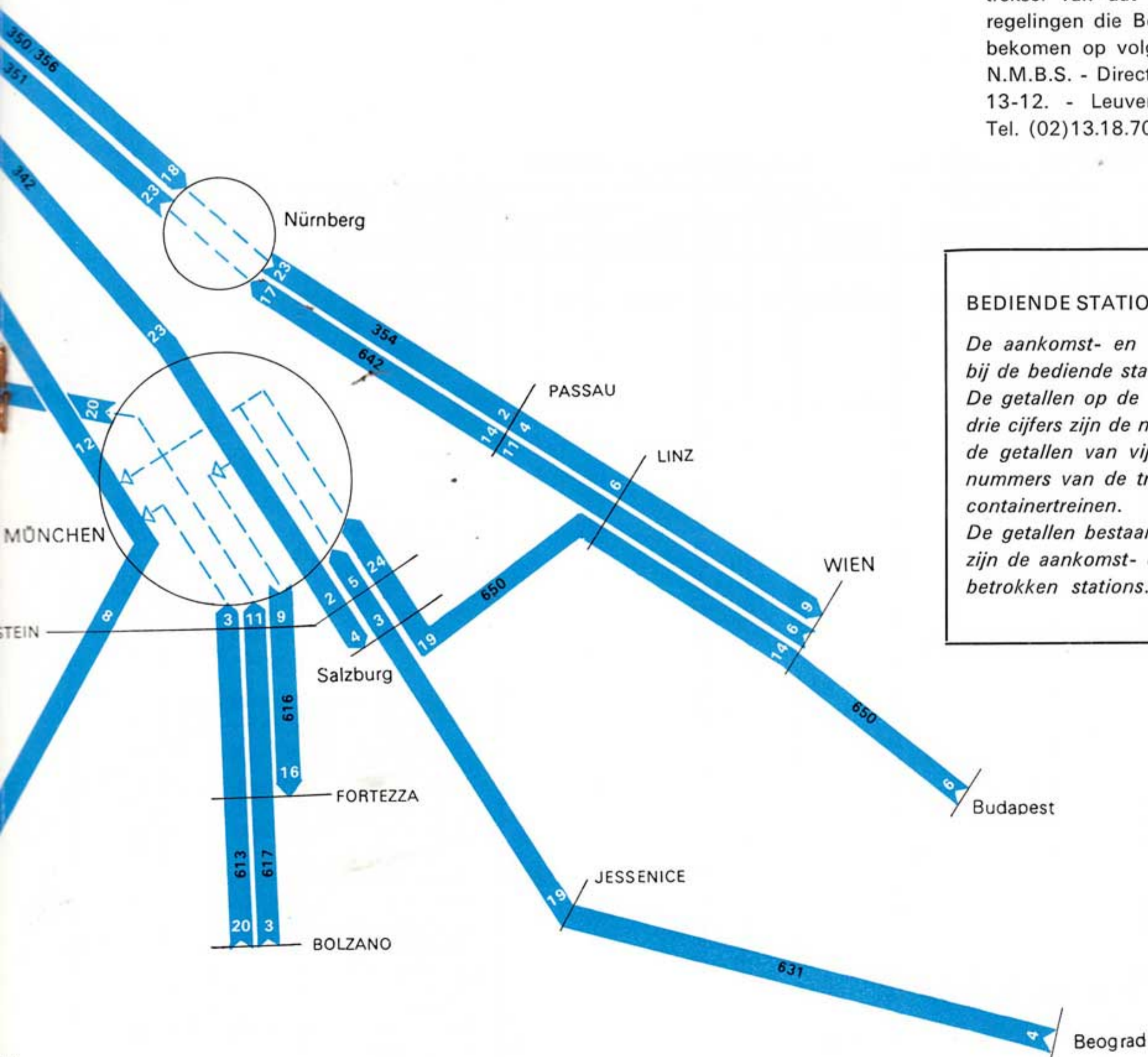
### b. Verzending met ijlgoedtreinen, aangepast voor de vervoertechniek „Spoor-Weg“

Benevens de met opleggers beladen treinen, die tussen Rotterdam en Parijs rijden, lopen er sinds 19 maart containertreinen tussen onze havens van Antwerpen en Zeebrugge en de havens van Rotterdam en Amsterdam, de belangrijkste Duitse stations, alsmede Bazel en Milaan.

## 2. Integrale dienstregeling voor de goederen

Alle transportmogelijkheden van of naar België komen voor in het internationaal goederentreindienstboek LIM. Indien U daarover meer wenst te weten, kunt U op verzoek een uittreksel van dat dienstboek, met de dienstregelingen die België aanbelangen, kosteloos bekomen op volgend adres:

N.M.B.S. - Directie van de Exploitatie. Bureau 13-12. - Leuvenseweg 17 te Brussel 1. - Tel. (02)13.18.70 - toestel 3173.



### BEDIENDE STATIONS

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

De getallen op de TEEM-lijnen bestaande uit drie cijfers zijn de nummers der TEEM-treinen; de getallen van vijf cijfers zijn de Belgische nummers van de treinen „Spoor-Weg“ of de containertreinen.


De getallen bestaande uit een of twee cijfers zijn de aankomst- ofwel de vertrekuren in de betrokken stations.

### 3. **TEEM** VERBINDINGEN - TRANS EUROP EXPRESS-GOEDERENVERVOER

#### I. NAAR FRANKRIJK EN VERDERGELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen(DS)	Reeks	23	I	Quévy	TEEM 110	6	II	TEEM 110	6	II	Bordeaux	6	III	
Antw. (Kiel)	20305	1	II								Clermont-Ferr.	7	III	
Brussel (TT)	10056	1	II								Dijon	4	III	
Gent-Oost	99106	18	I								Le Havre	4	III	
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Limoges	4	III	
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Lyon	6	III	
Oostende	94101	19	I								Marseille	13	III	
Essen	TEEM 112	9	II	Nantes	5	III								
				Quévy	TEEM 112	11	II	TEEM 112	12	II	Nice	21	III	
											Toulouse	7	III	
											Paris la-Chap.	13	II	

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen(DS)	Reeks	23	I	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB TEEM	49111	17	II
Antw. (Kiel)	20305	1	II								Chiasso	5496	3	III
Brussel (TT)	10056	1	II								Milano	1805L	4	IV
Essen	TEEM 202	4	II								Roma	5773	20	IV
Gent (O.)	99106	18	I											
Gent (Zeeh.)	99158	22	I											
Kortrijk	84346	21	I											
Oostende	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	22	I											
								Wien (Matzl.)	1675	19	IV			

 = Uitsluitend aan bederf onderhevige goederen.

#### II. NAAR DUITSLAND EN VERDERGELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	Reeks	23	I	Montzen	TEEM 356	4	II	5546	5	II	<b>Naar Duitsland</b>			
Antw. (Kiel)	22339	22	I								Basel Bad	5544	17	II
Essen	22361	19	I	Montzen	TEEM 300	5	II	5544	7	II	Furth. i. Wald	6041	6	III
Brussel (TT)	10056	1	II								München	5434	23	II
Gent (O.)	99106	18	I								Nürnberg	5422	18	II
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Passau	5598	2	III
Kortrijk	84346	21	I								Schirnding	6005	21	II
St.-Niklaas	99158	20	I								<b>Naar en over Oostenrijk</b>			
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Brennero via	G 13	14	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Kufstein			
				Budapest via	63	8	IV							
				Passau										
				Jesenice via	1975	23	III							
				Salzburg										
				Salzburg	5494	4	III							
				Wien (West)	G 818	9	III							
				via Passau										
				<b>Naar en over Zwitserland</b>										
				Bâle SBB	9094	22	II							
				Chiasso via	14580	4	III							
				Bâle (1)										
				Milano via (1)	5555	4	IV							
				Bâle-Chiasso										
				Zürich via	5157	6	III							
				Bâle										
				<b>Naar Tsjecho-Slowakije</b>										
				Plzen via	7108	24	III							
				Furth. i/W										
				Plzen via	7534	11	III							
				Schirnding										
				Praha via	5572	19	III							
				Furth. i/W.										
				Praha via	4584	5	III							
				Schirnding										

(1) Uitsluitend voor aan bederf onderhevige goederen. U = uur D = dag.

Deze dienstregelingen zijn geldig van 26-5-68 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

# 4. DE BESTE VERBINDINGEN MET GEWONE GOEDERENTREINEN



## I. NAAR FRANKRIJK

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst									
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		U	D								
Essen	28300	12	II	} Quévy	28300	16	II	28300	17	II	} Avignon Bordeaux Chateauroux Clermont-Ferr. Le Havre Le Mans Lille Lyon G. Marseille Nancy Nantes Nice Paris-la-Chap. Paris La Villette Paris Bat. Perpignan Rennes Rouen Toulouse	17	III								
Antw. (Kiel)	20305	1	II									18	III								
Antwerpen DS	Reeks	5	II									13	III								
Gent (O.)	90216	22	I									2	IV								
Gent (Zeeh.)	90011	23	I									13	III								
Oostende	94101	19	I									19	III								
Zeebrugge	TEEM 300	22	I									1	III								
Brussel (TT)	18153	3	II	17	III																
				Quévy	88346	8	II	88346	10	II		2	IV								
Montzen	47300	11	II	Jeumont	47300	14	II					14	III								
Liège (G.)	40014	19	I	»	47308	13	II					22	III								
Visé	47350	22	I	»	47350	14	II					1	IV								
												2	III								
												5	III								
												6	III								
											2	IV									
											17	III									
											8	III									
											15	III									
Charleroi	77338	4	II	Jeumont	77338	6	II				6	III									
Montzen	47310	2	II	»	47310	6	II				4	III									
Montzen	47304	19	I	»	47304	2	II				3	III									
											1	III									
											13	II									
											19	II									
											5	III									
											5	III									
											7	III									
Antwerpen (DS)	29154	22	I	} Mouscron	98328	9	II	80262	11	II	} Bordeaux Le Mans Lille Lyon Marseille Paris-la-Chap. Rennes Roubaix Toulouse	23	III								
Brussel (TT)	19152	3	II									19	III								
Essen	22361	19	I									23	II								
Gent (O.)	90216	22	I									11	III								
Gent (Zeeh.)	90011	23	I									2	IV								
Montzen	49303	24	I									3	III								
Oostende (Z.)	94101	19	I									17	III								
Zeebrugge	TEEM 300	22	I									22	II								
												2	IV								
Antwerpen (DS)	Reeks	23	I	} Stockem	26320	8	II	66352	12	II		} Belfort Colmar  Metz Mulhouse Nancy Strasbourg	12	III							
Antw. (Kiel)	20305	1	II										7	III							
Brussel (TT)	16308	23	I										»	16308	6	II	66352	12	II	4	III
Gent (O.)	90216	22	I										»	26304	15	II	66309	17	II	7	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	26304	15	II	66309	17	II			7	III							
Liège (G.)	40014	19	I	»	46349	13	II	66303	17	II			7	III							
Kortrijk	84346	21	I	»	26304	15	II	66309	17	II	7		III								
Oostende (Z)	94101	19	I	»	26304	15	II	66309	17	II	7		III								
Zeebrugge	94341	11	I	»	16308	6	II	66352	12	II	7		III								
Liège	40014	19	I	} Gouvy	44336	3	II	31724	6	II											
Verviers	44342	21	I																		

Deze dienstregelingen zijn geldig van 26-5-68 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

## II. NAAR DUITSLAND, OOSTENRIJK EN NOORDELIJKE LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst					
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D			
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6143	10	II	Aachen (W)	6143	11	II			
	24324	3	II	»	24324	7	II				Bremen	5105	24	II			
Antw. (Kiel)	24323	24	I	»	24323	6	II				Dortmund (S)	5249	24	II			
Brussel (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Duisburg	5117	16	II			
Charleroi (SQ)	76315	19	I	»	64306	3	II				Düsseldorf (D)	9833	19	II			
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II			
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III			
Liège (G)	40014	19	I	»	44386	5	II				Hamburg	5105	2	III			
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	6	III			
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Münster	5105	24	II			
Verviers	44342	21	I	»	44386	5	II				Göteborg via Putgarden	6450	3	V			
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	»	84346	5	II				Göteborg via Trelleborg	6404	3	V			
											7271	11	II	Köbenhavn (G) via Putgarden	2102	9	IV
														Padborg	9911	12	III
											Stockholm via Putgarden	6204	1	V			
											Stockholm via Trelleborg	6202	4	V			
											Frankfurt (M)	5300	1	III			
											Köln (G)	5055	16	II			
											München (S)	5238	9	III			
											Salzburg	7711	15	III			
											Stuttgart	5438	2	III			
											Wuppertal	5281	3	III			

## III. NAAR NEDERLAND

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	U	D							
					TREIN	U	D	TREIN	U	D										
Antwerpen (DS)	Reeks	23	I	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam G	14	II							
											Amersfoort	5	III							
Antw. (Kiel)	20305	1	II	Essen	12100	7	II	12100	8	II	Eindhoven	3	III							
Brussel (TT)	12100	2	II								Leeuwarden	10	III							
Quévy	TEEM 111	2	II								Nijmegen	5	III							
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Rotterdam R.M.O.	13	II							
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam Z	11	II							
Kortrijk	84346	21	I								Groningen	12	III							
Oostende	94101	19	I								Utrecht	6	III							
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Amsterdam G	4	III							
											Amersfoort	4	III							
											Eindhoven	3	III							
											Leeuwarden	10	III							
Gent (Zeeh.)	99158	22	I	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Nijmegen	5	III							
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam R.M.O.	6	III							
Kortrijk	84346	21	I								Rotterdam Z	3	III							
Oostende	94101	19	I								Groningen	12	III							
Mouscron	84346	20	I								Utrecht	6	III							
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Amsterdam G	6	III							
																		Amersfoort	5	III
																		Eindhoven	1	III
											Leeuwarden	10	III							
Erquelinnes	74300	4	II	Visé	44395	12	II	44395	12	II	Nijmegen	7	III							
											Rotterdam R.M.O.	6	III							
											Rotterdam Z	6	III							
											Groningen	9	III							
											Utrecht	4	III							
											Amsterdam G	2	III							
											Amersfoort	5	III							
											Eindhoven	1	III							
											Leeuwarden	5	III							
Liège G.	40014	19	I	Visé	44348	7	II	44348	9	II	Nijmegen	7	III							
Verviers	44342	21	I								Rotterdam R.M.O.	6	III							
											Rotterdam Z	2	III							
											Groningen	9	III							
											Utrecht	4	III							
											Amsterdam G	2	III							
											Amersfoort	17	II							
											Eindhoven	1	III							
				Leeuwarden	5	III														
Gouvvy	44323	19	I	Visé	44323	21	I	44323	23	I	Nijmegen	7	III							
											Rotterdam R.M.O.	6	III							
											Rotterdam Z	2	III							
											Groningen	9	III							
											Utrecht	4	III							

Deze dienstregelingen zijn geldig van 26-5-68 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

#### IV. NAAR GROOT-BRITTANNIE

VERTREK-STATION	TREIN	INSCHEPING		BESTEMMINGEN																							
		U	D	U	D	Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London		London (Br. A.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton							
						U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D				
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	17	II																			
Quévy	TEEM 111	2	II																								
Brussel (TT)	19152	3	II																								
Antwerpen N.	29347	24	I																								
Gent Zeehaven	99106	18	I																			23	II	11	IV	10	IV
Montzen	TEEM 301	2	II																								
Quévy	TEEM 111	2	II	Oostende	15	II																					
Mouscron	84346	20	I																								
Quévy	TEEM 111	2	II								19	II	2	III	4	III	6	III									
Brussel (TT)	19152	3	II																								

VERTREK-STATION	TREIN	INSCHEPING		BESTEMMINGEN																																		
		U	D	U	D	Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow																				
						U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D																	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	10	II	6	IV	6	IV	6	IV	6	IV	8	IV	12	IV	7	IV																		
Quévy	TEEM 111	2	II																																			
Brussel (TT)	19152	3	II																																			
Antwerpen N.	29347	24	I																																			
Gent Zeehaven	99106	18	I																																			
Montzen	TEEM 301	2	II																																			
Quévy	TEEM 111	2	II																																			

#### V. NAAR LUXEMBURG, SAARBRUECKEN EN BASEL

VERTREK-STATION	TREIN	INSCHEPING		GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	TREIN	U	D
		U	D		TREIN	U	D	TREIN	U	D				
Antwerpen (DS)	Reeks	23	I	Stockem	26320	8	II	26320	10	II	Bâle SBB	5031	22	II
Antw. (Kiel)	20305	1	II	»	26320	8	II	66352	12	II	Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 <sup>(1)</sup>	7	III
Brussel (TT)	16308	24	I	»	16308	6	II	66352	12	II	Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	94341	11	I	»	16308	6	II				Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5213 <sup>(1)</sup>	7	III
Gent (O)	90216	22	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Luxembourg	35468	18	II
Kortrijk	84346	21	I	»	26304	15	II				Bettembourg	35468	18	II
Oostende (Z)	94101	19	I	»	26304	15	II				Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5213 <sup>(2)</sup>	12	III
Liège (G)	40014	19	I	Gouvy	44336	3	II	31724	6	II	Luxembourg	31724	9	II
Verviers	44342	21	I	»	44336	3	II				Bettembourg	31724	10	II
											Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5213 <sup>(2)</sup>	12	III

Deze dienstregelingen zijn geldig van 26-5-68 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

(1) via Igel.

(2) via Forbach.

## **TE LUIK-GUILLEMINS**

### **Faciliteiten voor het klaren van ingeschreven bagage**

Sinds het begin van de maand augustus jl. kan men zijn bagage in het station Luik-Guillemins zelf laten in- en uitklaren.

Het onderzoek van de bagage door de douanedienst, zowel bij in- als bij uitvoer, heeft aldaar plaats van maandag tot vrijdag van 8 tot 9 u, en van 15 tot 16 u, en op zaterdag van 8 tot 9 u.

Aldus behoeft de bagage niet meer naar het entrepot te worden gebracht en worden de verrichtingen bespoedigd.

Principieel worden slechts die goederen naar het entrepot gestuurd die tijdelijk worden uitgevoerd, die geen vereenvoudigde tarifiering genieten of die niet binnen de 14 dagen na hun aankomst te Luik zijn in- of uitgeklaard.

Bij uitvoer viseert de douanedienst de documenten die zijn opgemaakt voor de vaststelling van uitvoer, maar het opstellen en het nazien van de schrifturen moeten in het entrepot gebeuren.

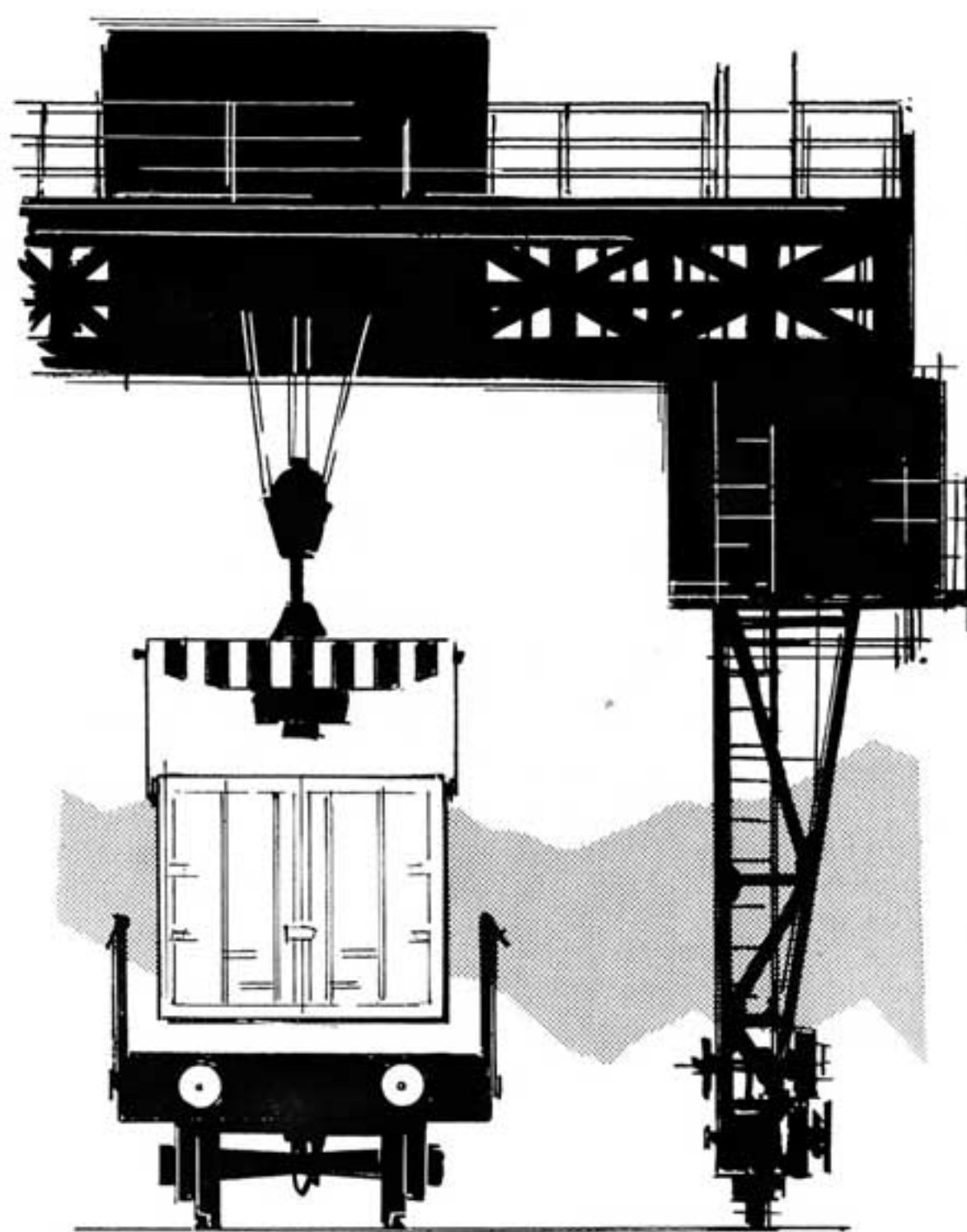
## **Succes van het douaneagentschap in het station Antwerpen-Centraal**

Sinds 1953 bestaat er een douanepost te Brussel-Zuid. De zeer grote bijval die deze dienst vanwege de cliënteel heeft genoten moet vooral toegeschreven worden aan de ligging van het kantoor in de stad zelf op een gemakkelijk te bereiken plaats en aan de versnelling van de douaneverrichtingen.

Om de voordelen van deze formule ook aan de cliënteel van het Antwerpse te verschaffen, hebben de spoorwegen bij de dienst die reeds bestond in de gebouwen van het centraalstation voor het klaren van de bagage, een douaneagentschap op 1 april geopend (toegang langs de Pelikaanstraat).

Alle internationale exprezendingen en vliegtuigpostcolli kunnen er gedouaneerd worden. De ervaring heeft geleerd dat de cliënteel dit initiatief heeft gewaardeerd.

## **Brussel Thurn en Taxis kan uw transcontainers ontvangen**



Sinds 5 augustus is te Brussel Thurn en Taxis een portaalkraan van 27 ton geplaatst voor de behandeling van de transcontainers van 20 30 en 40 voet lang. Dat station werd aldus met een hijstoestel uitgerust waardoor de cliënteel van het Brusselse de voordelen van het vervoer met transcontainers kan genieten.

Laten wij eraan herinneren dat de N.V. Interferry - Picardstraat 13, Brussel 2, tel. (02)27.14.22, optredend als agent van Intercontainer die het internationaal spoorwegverkeer van transcontainers beheert, te uwer beschikking staat om desgewenst te zorgen voor al uw vervoer per spoor en voor alle eindverrichtingen.



**N.M.B.S.-COLLI deelt mede...**

De nieuwe

**COLLICO type CA 6**

in dienst gesteld

Zijn kenmerken zijn vooral voordelig daar zijn basis 800 × 600 mm juist de helft is van de EUR-pallet. Deze laatste heeft immers een oppervlakte van 800 × 1200 mm.

Wij voorzien een grote vraag naar deze nieuwe COLLICO.

Het effectief, dat voor het ogenblik nog gering is, zal geleidelijk toenemen zodat wij in de toekomst meer en meer aan de vraag zullen kunnen voldoen.

Aldus worden de inlichtingen voorkomende op bladz. 17 van nummer 5 van december 1967 aangevuld.

Nr	Types	Binnenafmetingen (in mm)	Ruimte (dm <sup>3</sup> )	Tarra (kg)	Maximum nuttige last (kg)	Minimum bevracht gewicht (kg)	Maandelijks huurgeld (in F)
1	CA 35	610 × 290 × 300	53	10	150	20	100
2	CA 46	820 × 380 × 400	125	14	150	30	125
3	CA 47	750 × 460 × 375	129	13	150	30	125
4	CA 52	1050 × 460 × 500	262	22,5	150	60	200
5	CA 63	1250 × 600 × 600	450	28,5	150	110	260
6	CA 6	800 × 600 × 600	288	21	150	70	210

Tot wie moet U zich wenden ?

Voor alle inlichtingen uit commercieel of technisch oogpunt kan men zich in betrekking stellen met N.M.B.S.-COLLI „COLLICO'S - Vooruitgangstraat 80, Brussel - Tel (02)18.60.50 - toest. 1411 of 1413.

**De Belgische  
Spoorwegen bieden U  
nijverheids-  
emplacements aan**

De lezers die zich interesseren voor een nijverheidsemplacement, hetzij een gebouw, hetzij een terrein, vinden hierna een lijst van emplacements die te huur kunnen gegeven worden.

Alleen de voornaamste zijn hier opgesomd. Er zijn er nog andere met kleinere afmetingen.

Onze handelsvertegenwoordiger in uw gewest geeft U gaarne meer uitleg hieromtrent en kan, zo U het wenst, U met de plaatselijke verhuurdienst in verbinding stellen.

Zijn adres en telefoonnummer vindt U telkens vermeld boven elke lijst.

Bijvoegsel bij de lijst gepubliceerd in ons nummer 3 van juli 1968.

**CHARLEROI :**  
1, Quai de la Gare, Charleroi.  
tel. (07) 32.73.73.

Chassart	1.500 m <sup>2</sup>
Châtelineau	1.200 m <sup>2</sup>
Docherie	12.000 m <sup>2</sup>
Erquelines	200 m <sup>2</sup>
Fleurus (Vieux-Campinaire)	1.500 m <sup>2</sup>
Florennes-Central (lokalen)	140 m <sup>2</sup>
Jumet Hamendes	10.000 m <sup>2</sup>

Lambusart	(magazijn)	77 m <sup>2</sup>
	(kantoren)	120 m <sup>2</sup>
Tamines		1.000 m <sup>2</sup>
Thuillies	(kantoren)	200 m <sup>2</sup>
	(magazijn)	90 m <sup>2</sup>
		10.000 m <sup>2</sup>

**CINEY :**  
**Gare de Ciney.**  
tel. (083) 217.72.  
Jemelle 10.000 m<sup>2</sup>

**GENT :**  
**Koningin Maria Hendrikaplein 2, Gent.**  
tel. (09) 22.71.00.

Deinze	±15.000 m <sup>2</sup>
Gent St.-Pieter	± 2.000 m <sup>2</sup>
Lochristie	1.000 m <sup>2</sup>
Oudenaarde	± 3.000 m <sup>2</sup>
Terdonk	± 2.000 m <sup>2</sup>
Temse	± 1.500 m <sup>2</sup>

**KORTRIJK :**  
**Station Kortrijk.**  
tel. (056) 200.49.

Ingelmunster	9.704 m <sup>2</sup>
Waregem	1.917 m <sup>2</sup>

# TARIEFBERICHTEN

## Internationale tarieven voor het vervoer van groeperingsgoederen

Nieuwe internationale tarieven voor het vervoer van groeperingsgoederen zijn op 1 augustus 1968 in voege getreden.

- Tarief 9463 tussen Frankrijk en België;
- Tarief 9459 tussen Frankrijk en Nederland.

Hieronder delen wij enkele prijzen mede die in beide tarieven zijn opgenomen.

**TARIEF 9463**

Van (en omgekeerd)	naar	Prijs per ton in Franse frank, per wagen geladen met:				
		6 t	8 t	10 t	12 t	15 t
Paris-la-Chapelle of Paris la Villette of Noisy-le-Sec	Brussel Stapelplaats Brussel T.T.	75,15	61,49	52,32	49,63	43,63
	Antwerpen D.S. Antwerpen Zuid	86,73	71,17	60,11	57,12	49,62
Lyon (alle stations)	Brussel Stapelplaats Brussel T.T.	140,64	108,66	94,—	88,14	79,58
	Antwerpen D.S. Antwerpen Zuid	152,22	117,65	101,29	95,23	85,17
	Gent-Stapelplaats	143,83	111,16	96,—	90,24	81,18
	Luik	150,22	116,25	100,09	94,13	84,27

**TARIEF 9459**

Paris-la-Chapelle of Paris la Villette of Noisy-la-Sec	Amsterdam	115,20	90,56	73,41	67,37	56,11
	Hillegom	113,16	88,88	72,06	66,22	55,14
	Rotterdam	107,14	84,24	68,35	62,82	52,35
Lyon (alle stations)	Amsterdam	173,80	138,04	112,68	103,81	87,67
	Rotterdam	155,74	131,72	107,62	99,26	83,91
Marseille (zee-doorvoer)	Amsterdam	213,64	170,31	139,38	128,58	109,12
	Rotterdam	205,58	163,99	134,32	124,03	105,36

De hierbovenvermelde vrachtprijzen omvatten de Franse fiskale taksen niet waaraan het goederenvervoer met een Frans station als bestemming onderworpen is (wet nr. 66.10 van 6 januari 1966, gepubliceerd in het « Journal Officiel » van de Franse Republiek van 7 januari 1966).

Deze fiskale taksen zijn toepasselijk op het gedeelte van het traject dat in Frankrijk wordt afgelegd en zij worden aangerekend door het Beheer van bestemming.

### BIJKOMENDE KOSTEN.

**Tarief 9463** : de bijkomende kosten worden geïnd overeenkomstig de binnenlandse tarieven N.M.B.S. en S.N.C.F.

**Tarief 9459** : er wordt een bedrag van 10,05 FF per wagen geïnd voor het vervullen van de Belgische en Nederlandse douaneformaliteiten evenals voor de stationskosten voor het Nederlands parcours.

De andere bijkomende kosten en de kosten voor de Franse douaneformaliteiten worden geïnd overeenkomstig de binnentarieven van de betrokken spoorwegen.

**TARIEF Nr. 20**

## Gebruikstaxe voor de kleine containers

Sinds 8 jaar werd de gebruikstaxe voor de kleine containers niet aangepast. De N.M.B.S. heeft op 1.9.68 deze taxe gebracht :

- van 60 F op 70 F voor de categorie A
  - van 75 F op 90 F voor de categorie B
  - van 100 F op 120 F voor de categorie C
- In internationaal verkeer echter werd de status-quo behouden.

**TARIEF Nr. 8**

## Afhaling en bestelling aan huis van PA-containers

De forfaitaire minimumtaxe voor de afhaling en de bestelling in de gemeenten vermeld in de bijlage tot het tarief nr. 8, werd sinds 1.9.68 gebracht van 200 F of 250 F per container.

De taxe voor het niet-gebruiken van een aan huis bestelde ledige container werd 500 F in plaats van 400 F.

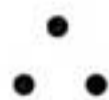
De taxes voor camionageverrichtingen in andere gemeenten dan deze vermeld in de bijlage tot het tarief nr. 8 werden eveneens aangepast.

Wij vestigen er de aandacht van de geïnteresseerden op dat de lijst der gemeenten, opgenomen in de genoemde bijlage, werd gewijzigd.

## Een speciale wagen voor transcontainers

De Belgische Spoorwegen hebben het prototype van een speciale wagen voor het vervoer van transcontainers in dienst gesteld en hopen uit de proeven die ermede genomen worden, nuttige aanwijzingen te bekomen alvorens met de seriebouw te beginnen.

Tijdens de ritten die met de wagen gemaakt werden, heeft hij vertoefd te Parijs en daarna op de technische tentoonstelling te Charleroi, waar hij door het publiek kon worden bezichtigd.



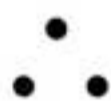
## NIEUWE INTERNATIONALE VRACHTBRIEVEN VANAF 1 JANUARI 1969

Met het doel de eenvormigheid na te streven van de documenten bestemd voor buitenlandse handel is de tekstschikking van de internationale vrachtbrieven voor ijel- en vrachtgoed op 1 januari 1969 gewijzigd.

Van deze datum af zullen de huidige exemplaren niet meer mogen gebruikt worden.

Op dat ogenblik zal de wijze van frankering eveneens grondig gewijzigd worden.

Ons tijdschrift nummer 5 van december e.k. zal hierover meer inlichtingen bezorgen.



### ERRATUM

#### DE INTERNATIONALE POSTCOLLI

In paragraaf 2 van het artikel dat over dit onderwerp in ons vorig nummer is verschenen, heeft onze redactie bij vergissing gewag gemaakt van bepalingen die van kracht zijn in de schoot van de Internationale Spoorwegunie; wat betreft de internationale postcolli gelden evenwel de regels van de Wereldpostunie. Bijgevolg moet de hiernavolgende tekst in de plaats komen van de tekst van paragraaf 2:

In geval van niet-aflevering...

...wordt het postcollo U ambtshalve en op uw kosten teruggezonden. Nu is het mogelijk dat de handelswaarde ervan die kosten niet rechtvaardigt. Geef in voorkomend geval op de keerzijde van het verzendingsbulletin en op het collo duidelijke onderrichtingen in het Frans of in een taal die in het land van bestemming is gekend.

## De **ⓑ** - terminal Antwerpen is in dienst!

Voor alle inlichtingen nopens het vervoer met transcontainer kunt U zich wenden

### Wat binnenlands vervoer betreft

in de regel tot alle handelsvertegenwoordigers van de Belgische Spoorwegen en in het bijzonder tot de Heer HERREMANS, Handelsvertegenwoordiger der N.M.B.S.

Koningin Astridplein, Centraal station, Antwerpen.  
Tel. (03)33.02.68.

### Wat zowel het binnenlands als het internationaal vervoer betreft

tot een der volgende kantoren:

— **N.V. Interrferry.** Agentschap van de C.V. Intercontainer.

Noorderplaats 2, Antwerpen.

Tel. (03)31.50.55

(03)31.50.56

(03)32.36.58

Telex: Interrferry 32.529.

— **ⓑ - Terminal**

Oude-Noorderlaan,  
Antwerpen.

Tel. (03)32.58.30, toestel 4248.

— **N.V. Interrferry**

Picardstraat 13,

Brussel 2.

Tel. (02)27.14.22.

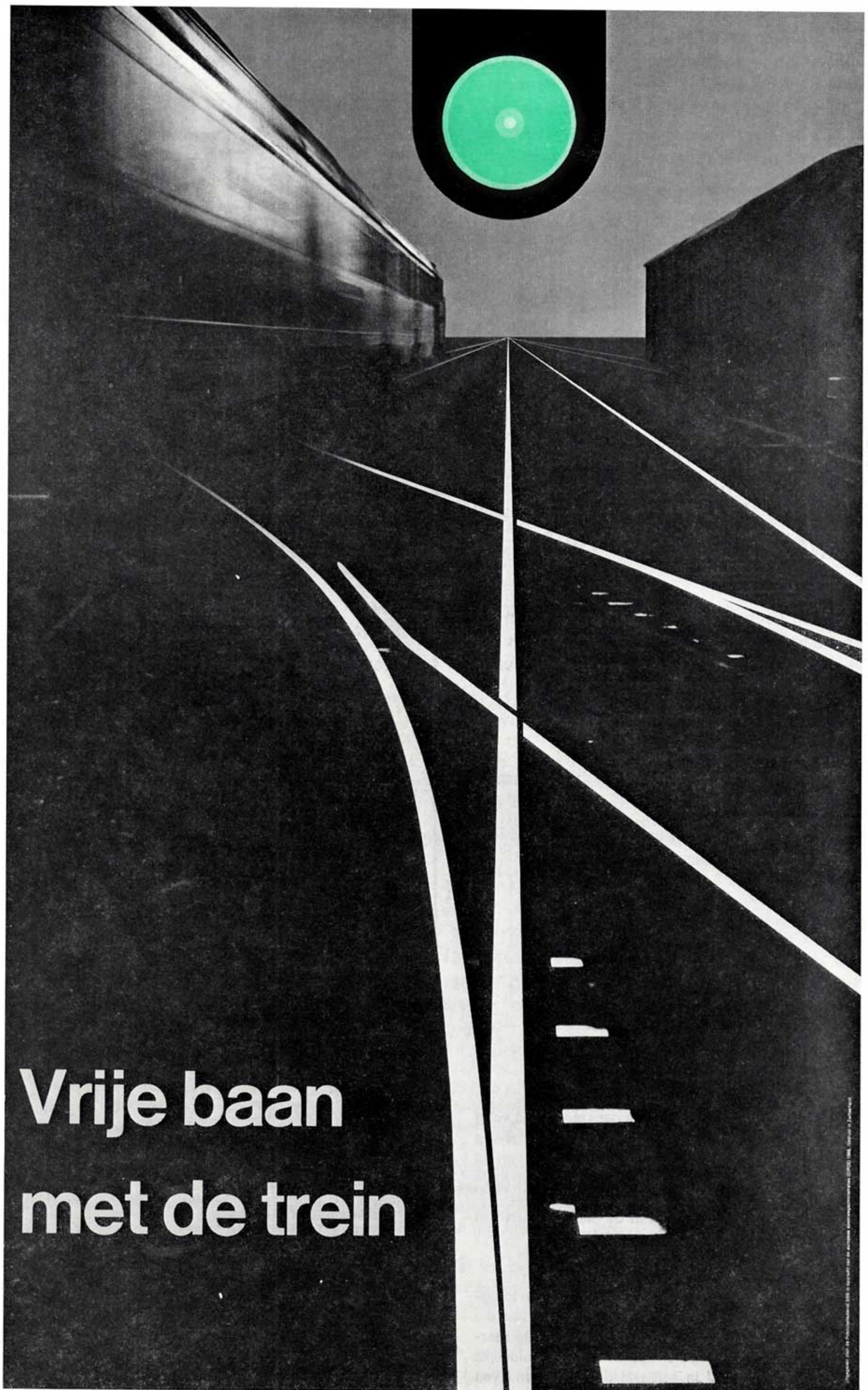
— **N.V. Interrferry.** Agentschap van de C.V. Intercontainer

Loodswezenstraat,

Zeebrugge.

Tel. (050)549.00.

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.



# Vrije baan met de trein