

^x SPOORNIEUWS

Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen



Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 5 - December 1968





Per lig- of slaaprijtuig naar de wintersporten. (zie blz. 14)

INHOUD

Blz.

- X 2 Enkele nieuwe gegevens over de economie van het wegvervoer.
- 6 De pool van de boxpallets is werkelijkheid.
- X 7 De dienst der normale gewichten.
- 8 Modernisering van het park der speciale wagens.
- 9 Nieuwe internationale vrachtbrieven vanaf 1 januari 1969
- 12 Nieuwe frankeringsvoorschriften voor internationale zendingen vanaf 1/1/69.
- 13 Parkeerstation te Ans.
- 13 Nieuwe automatische bagagekluisen.
- 14 Per lig- of slaaprijtuig naar de wintersporten.
- 17 Zomerdienstregelingen 1969 in internationaal verkeer.
- 18 Vertolling van de goederen in Frankrijk.
- 19 Inhoud nummers Spoornieuws 1968.

Foto's: Putman.

Lay-out: Chabot.

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

ENKELE NIEUWE GEGEVENS OVER DE ECONOMIE VAN HET WEG- VERVOER

De schatkist doet geen voordelige zaak met de vrachtauto's !

De weggebruiker ziet voortdurend dat het verkeer met zware vrachtauto's snel toeneemt. Hij kan er zich zonder moeite rekenschap van geven dat het verkeer altijd maar moeilijker en gevaarlijker wordt door het toenemend aantal van die mastodonten. De „sporen" en de gapende barsten die ze in het wegdek nalaten, verwekken ontstemming bij de autobestuurder en ergernis bij de belastingbetaler.

Voor de eerste maal wordt er ook een reactie van het openbaar gezag vastgesteld: men is niet meer zo gerust in de anarchistische aangroei van het wegvervoer. De regeringen van de voornaamste Westeuropese landen leggen er zich op toe die aangroei af te remmen door allerlei beperkende maatregelen.



1

In de Duitse Bondsrepubliek heeft Georg Leber, minister van Verkeerswezen, met succes het hoofd geboden aan een storm van protesten tegen het plan dat zijn naam draagt en dat hij nu gaat uitvoeren, want de openbare opinie heeft zich door het door eigenbelang ingegeven verzet van de tegenstanders niet laten misleiden. Het komt hierop neer, dat de wegvervoerders een billijke bijdrage in de kosten voor de infrastructuur wordt opgelegd. De memorie van toelichting geeft een omstandige beschrijving van de rampspoedige overbelasting der autowegen en de zware risico's die daarvan het gevolg zijn. De minister hoopt dat te kunnen verhelpen door een actie op lange termijn.

2

In Frankrijk heeft minister Chamant onlangs een taks per as ingevoerd, die hetzelfde doel heeft als de Duitse fiscale maatregelen. Het gaat nog om een gering bedrag, dat geleidelijk zal worden toegepast.

3

In Groot-Brittannië werd er een officieel onderzoek ingesteld, waarbij de opbrengst van de belasting op het wegverkeer tot in bijzonderheden werd vergeleken met de „road track costs” (kosten in verband met de aanleg, het onderhoud en de exploitatie der wegen); daarbij is het gebleken dat het verantwoord is, de belasting beter aan te passen aan de infrastructuuruitgaven.

De Britse regering heeft trouwens officieel haar goedkeuring gehecht aan de theorie van de „Road Pricing”, volgens welke het wegverkeer moet belast worden naar rata van de drukte op de gewestelijke en plaatselijke verkeersnetten.

Fiscale rechtvaardigheid onder de weggebruikers

Met een oppervlakkige en bedrieglijke argumentatie willen sommigen doen geloven dat

„de weg zijn deel bijdraagt” en dat men de misrekeningen met het wegverkeer moet toeschrijven aan de zorgeloosheid van de openbare overheid.

Globaal gezien is het juist dat de opbrengst van de wegverkeersbelasting de uitgaven betreffende de sector dekt. Er moet echter aangestipt worden dat een deel van die opbrengst (bijvoorbeeld die opgeleverd door de douanerechten en de overdrachtaks) beantwoordt aan het algemeen doel van het belastingstelsel, en wel de herverdeling van de inkomsten door het innen van belasting op sommige soorten van verbruik op bepaalde eigendommen. Het is normaal dat het wegverkeer, net als elke andere sector, daartoe bijdraagt.

In zijn antwoord van 3 juli 1968 op een parlementaire vraag heeft de Minister van Financiën de opbrengst van de voor 1967 door de weggebruikers betaalde belastingen en taksen geraamd op 25.779,6 miljoen frank. Volgens een door de E.E.G. gedane studie zou het algemeen belastingstelsel beslag leggen op meer dan een vierde van dat bedrag, zegge 6.939 miljoen frank.

De rest vormt de specifieke belasting, de enige waarmee rekening dient gehouden voor het gebruik van de infrastructuur en die de Schatkist dus ongeveer 18.840 miljoen oplevert.

Het onrecht schuilt echter hierin dat de fiscale lasten onrechtvaardig verdeeld zijn onder de weggebruikers.

Iedereen weet immers dat men, wanneer men het gebruik van de infrastructuur door een

voertuig wil berekenen, inzonderheid met de volgende factoren rekening moet houden:

1

met de jaarlijks afgelegde trajecten, wat vanzelf spreekt;

2

met de coëfficiënt van de ingenomen ruimte, gekoppeld aan de overeenstemmende dynamische oppervlakte;

3

met de last per as die de sleet van het wegdek rechtstreeks beïnvloedt, een punt waarover we verder zullen handelen.

Men begrijpt onmiddellijk zonder moeite dat die factoren in het voordeel zouden moeten pleiten van de auto die — volgens het statistisch gemiddelde — minder kilometers aflegt, minder ruimte inneemt en minder zwaar weegt dan een zware vrachtauto.

Daarmee zou de fiscale werkelijkheid rekening moeten houden. Maar tot dusver hebben andere imperatieven de doorslag gegeven.

Door de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer werd een zeer leerzame studie over dat onderwerp voorgelegd aan het te München in oktober 1967 georganiseerd Internationaal Symposium over de economie van het vervoer. Uit de gegevens die voor België werden verzameld door verslaggever Devreker, professor aan de universiteit van Gent, blijkt dat, om het gedeelte te dekken van de infrastructuuruitgaven waarvoor ze verantwoordelijk zijn, de belasting op vrachtauto's van 6 ton met 41,2% en die op vrachtauto's met oplegger van 15 ton met 59,4% zouden moeten worden **verhoogd**. Die maatstaf zou daarentegen aanleiding geven tot een **belastingvermindering** van ongeveer 20% voor auto's van 7 pk. De verwerkte gegevens hebben betrekking op 1962, maar de resultaten van toen zijn thans nog actueel.

Wij kunnen dus besluiten dat de zware vrachtauto zijn deel niet bijdraagt en dat het verschil wordt aangerekend aan de particuliere auto. Hoe groot is dat verschil? Die vraag voert ons terug naar de gevolgen van de last per as.



De slijtage van een wegbedekking is functie van de vierde macht van die last. Dat betekent dat een vrachtauto met een gewicht van 10 of 13 ton per as, de weg respectievelijk 160.000 of 457.000 maal meer beschadigt dan een personenauto van 500 kg per as.

Het zou naïef geweest zijn te geloven dat men zich in beroepskringen van het wegverkeer zonder meer bij die vaststellingen zou neergelegd hebben. In een stroom van artikels en publicaties heeft men er zich op toegelegd te „bewijzen“ dat de berekeningen van de Amerikaanse experts niet op de Europese wegen mochten toegepast worden, in verband met het verschil inzake klimaat, aanleg, enz. Alhoewel die literaire achterhoedegevechten de verantwoordelijke gezagspersonen helemaal niet beïnvloed hebben — dat hebben de heren Leber en Chamant afdoende bewezen — was het nuttig dat bij enige Europese werken de overeenkomst tussen de bedoelde resultaten en de Europese toestanden werd nagegaan.

En dat is gebeurd.

De Franse diensten van Bruggen en Wegen hebben de verdienste dat ze op de wegen zelf nauwkeurige waarnemingen verricht hebben met behulp van speciale toestellen (deflectometers).

In 1966 hebben de minister van Uitrusting en de staatssecretaris van Verkeerswezen een commissie van specialisten aangesteld, inzonderheid met de bedoeling het bedrag en de aard van de aan de infrastructuur van het vervoer bestede uitgaven voor gebruik, onderhoud en aanleg vast te stellen. In 1967 heeft die commissie haar verslag ingediend (verslag-Laval genoemd, naar de naam van haar voorzitter).

De besluiten die voor elk type van net (nationaal, provinciaal, gemeentelijk) werden getrokken, kunnen vergeleken worden met de Amerikaanse gegevens.

Maar reeds in februari 1967 publiceerde ingenieur Rolland de eerste resultaten in het bulletin van het laboratorium van Bruggen en Wegen bij het Ministerie van Uitrusting („Special H“). In onderstaande tabel⁽¹⁾ geeft hij een samenvatting van de inwerking der verschillende assen op de weerstand van de wegen.

Men ziet hoe schadelijk assen van 13 ton reeds zijn, ofschoon verscheidene Europese landen ze, zeer onvoorzichtig, in het verkeer hebben toegelaten (terwijl de Verenigde Staten zich wijselijk beperken tot een lastgrens — die van staat tot staat verschilt — van 23.520 „pounds“ of 10,7 ton).

Wat nu de assen van „meer dan 13 ton“ betreft, deze bestaan in de landen van de E.E.G. wettelijk niet. Het is echter algemeen bekend dat een zeer groot aantal vrachtauto's overbelast zijn, wat bij de te zeldzame controles van de rijkswacht of de bevoegde inspecteurs ten overvloede wordt bewezen. Bij een in vijf Noordfranse departementen gedaan onderzoek heeft het gewestelijk verkeersbureau te Rijsel in 1964 vastgesteld, dat

Een grote proef in Amerika en de bevestigingen ervan in Europa

Op technisch gebied doen de Amerikanen niets ten halve. Zij bezitten geld en machines genoeg om hun wetenschappelijke nieuwsgierigheid te bevredigen. Het was dan ook logisch dat ze zich gingen bezighouden met de problemen van het wegverkeer, een essentieel element in hun levenswijze.

Tussen 1958 en 1960 verrichtte de „Highway Research Board“ (een regeringsorganisme) intensieve proeven met tien verschillende types van voertuigen met enkelvoudige assen van 2, 6, 12, 18, 22,4 en 30 „kilopounds“ (*) (meer dan een miljoen honderdduizend doortochten), op zes proefbanen die speciaal waren aangelegd naar het model van de voornaamste categorieën van Amerikaanse wegen. De proef, „Aasho Road Tests“ geheten, kostte 27 miljoen dollar, zodat men ze bezwaarlijk als een fantastische of zinloze onderneming kan bestempelen. Die enorme uitgave heeft echter de waarheid over een van de meest omstreden punten in de discussies over de infrastructuur van de wegen aan het licht gebracht: de schadelijke weerslag van de last per as op de wegen.

De resultaten kunnen in twee heel eenvoudige formules worden samengevat:

1

Om een zelfde weerstand te bekomen, moet de dikte van de wegbedekkingen functie zijn van de 2/3e macht van de last per as (een last per as die tweemaal groter is, vereist een 1,58 maal dikkere wegbedekking).

(1)	Assen van minder dan 10 ton	Assen van 10 tot 13 ton	Assen van meer dan 13 ton
aandeel in het verkeer	80 %	12 %	8 %
aandeel in de sleet van de wegen	minder dan 10 %	20 %	75 %

15 tot 20% van de „zwaargewichten“ een last voerden waarmee ze de voorschriften overtraden. Bij een dergelijke controle die in Duitsland werd uitgevoerd door de „Deutsche Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“, is gebleken dat bij één op twee vreemde vrachtauto's die op het grondgebied van de Bondsrepubliek komen, dezelfde overtreding wordt begaan.

Het is overbodig er op te wijzen welke rampspoedige gevolgen die inbreuken hebben voor de staat van de wegen. Zulks kan alleen verholpen worden door een nauwkeuriger toezicht en een strengere beteugeling door het openbaar gezag.

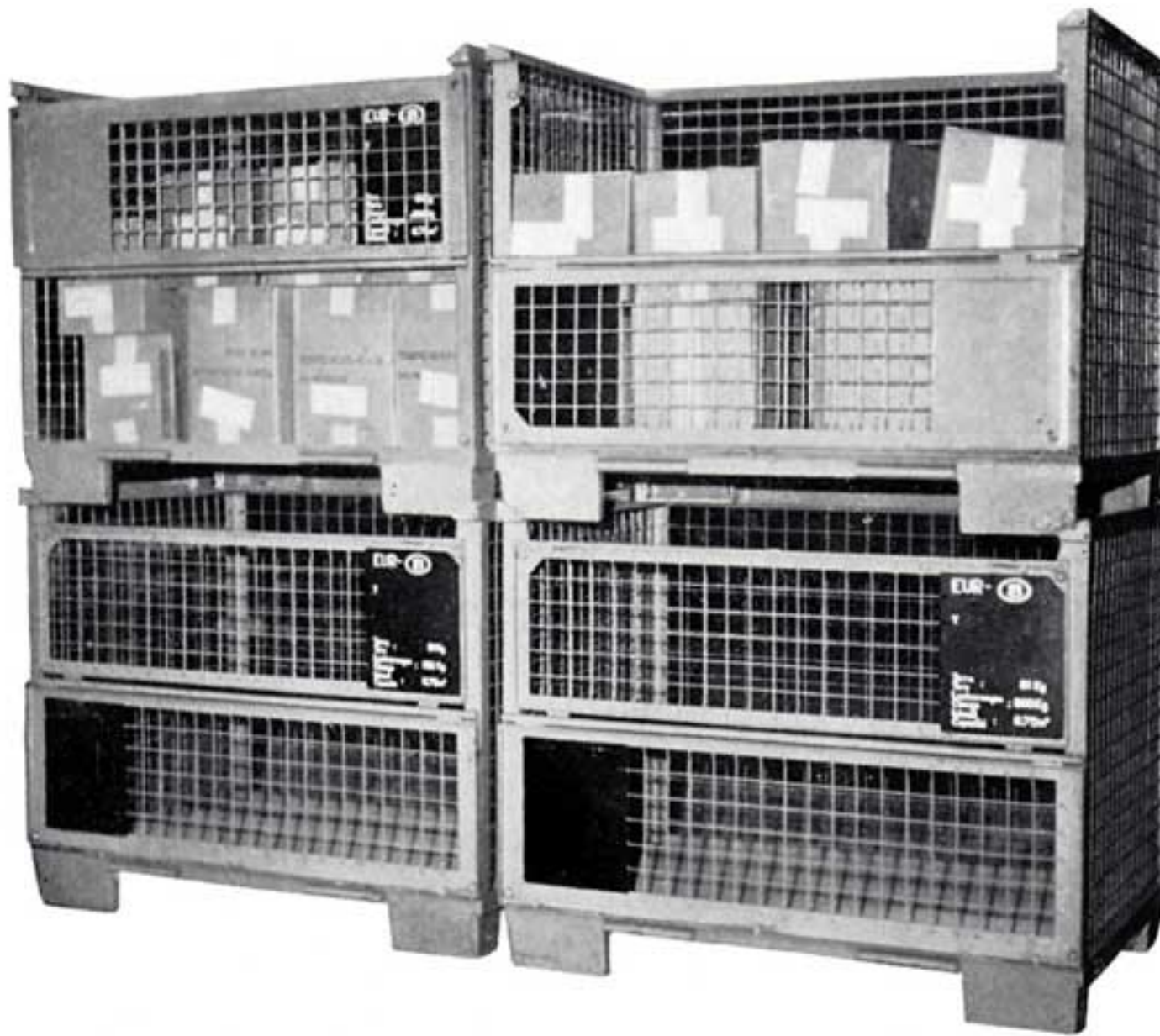
Wat de voertuigen betreft die met een normale last rijden, hebben wij vastgesteld dat hun verantwoordelijkheid voor de slechte staat van de wegen reeds zwaar genoeg doorweegt (en dit is geen woordspeling!). Om die verantwoordelijkheid binnen redelijke grenzen te houden, is het zaak dat iedereen zijn juist aandeel in de rekening van de schade betaalt. Dit betekent dat er een trapsgewijze verdeling van de belastingen nodig is, waarbij een zware vrachtauto meer zou moeten betalen en een personenauto minder.

Naar een wettelijke regeling

De vrachtauto moet zijn rol spelen (een belangrijke rol!) in een industriële beschaving. Hij biedt uiteraard voordelen waardoor hij voor bepaalde soorten van vervoer onmisbaar is. Maar hij brengt eveneens bepaalde infrastructuurkosten teweeg die, in een economische balans, bij de exploitatiekosten ervan moeten worden gevoegd. Slechts door vergelijking van de **totale** kosten van alle vervoertakken kan men, voor elke prestatie, de gebruiker de weg wijzen naar de oplossing die voor de gemeenschap economisch de beste is. Die ondubbelzinnige vergelijking behoort nu tot de waarschijnlijkheden van de naaste toekomst. Aan de hand van de resultaten van het grote Europese onderzoek aangaande de infrastructuurkosten en van het voorstel van de Commissie der Gemeenschappen om een lopende boekhouding van de infrastructuuruitgaven in te voeren, zullen de overheden van de Gemeenschappelijke Markt over de vereiste cijfers en technieken beschikken om, op een gezonde grondslag, een werkelijke coördinatie van de investeringen in de infrastructuur van het vervoer tot stand te brengen.

(*) 1 „kilopound“ = 453 kg.

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



DE POOL VAN DE BOXPALLETS IS WERKELIJKHEID

De N.M.B.S. heeft de nieuwe Europese boxpallet in gebruik genomen die genormaliseerd is door de Europese vereniging voor goederenbehandeling.

Kenmerken.

Dit boxpallet „Y” heeft 800 x 1200 als basisafmeting, net als de platte pallets van de Europese palletpool. Het is een open boxpallet, vervaardigd van gelast rasterwerk. De voorzijde is in twee gelijke delen verdeeld. Elk van die twee delen kan over 180° opendraaien om een horizontale as. Het onderste deel gaat naar boven open en het bovenste naar onder.

De nuttige laadruimte bedraagt 0,75 m³, het laadvermogen 900 kg en de tarra 85 kg.

Op het bovenraam kan een plat pallet van 800 x 1200 of een ander boxpallet „Y” gestapeld worden. Dat raam kan bij opstapeling een last van 3.000 kg dragen.

Gebruik.

Het boxpallet „Y” kan gemeenschappelijk gebruikt worden tussen de N.M.B.S. en haar cliënteel. De gebruiksvoorwaarden zijn dezelfde als voor de uitwisseling van platte pallets (zie ons bulletin van oktober laatstleden).

Het boxpallet „Y” is een kist waarmee heel wat verpakingskosten kunnen uitgespaard worden, vooral wanneer geadresseerde en afzender beiden aan de pool deelnemen.

Met het gemeenschappelijk gebruik van boxpallets „Y” op internationaal vlak werd op 1 november 1968 een aanvang gemaakt voor de zendingen naar of van de spoorwegnetten van West-Duitsland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Denemarken.

Onze cliënteel zal die nieuwe verbetering in het vervoer van stukgoed ongetwijfeld op prijs stellen.

N.M.B.S. - COLLI organiseert :



Foto genomen in de raffinaderij ALBATROS te Antwerpen.

DE DIENST DER NORMALE GEWICHTEN

Normale gewichten zijn gewichten die door de Dienst van het IJkwezen aangenomen zijn voor de controle van de weegtoestellen.

In samenwerking met die dienst en met Fabrimétal heeft N.M.B.S.-COLLI het beheer van een voorraad normale gewichten georganiseerd, die ter beschikking van de industriëlen worden gesteld.

Die voorraad bestaat thans uit :

8 gewichten van	5.000 kg	(op wagens)
72 gewichten van	500 kg	
220 gewichten van	50 kg	
90 gewichten van	20 kg	

Hoe kan men erover beschikken?

De industrieel moet een schriftelijke aanvraag richten tot de heer stationschef van **Brussel-Klein Eiland** en daarin vermelden :

- gevraagde gewichten,
- plaats waar en datum waarop hij er wenst over te beschikken,
- vermoedelijke duur van het gebruik.

De 8 gewichten van 5.000 kg moeten op de wagens blijven en kunnen alleen op het verbindingsspoor worden overgegeven.

De andere gewichten worden geleverd op vrachtauto's voorzien van een achterschot dat als hijstoestel werkt en worden alleen afgezet op plaatsen welke voor die voertuigen toegankelijk zijn. De gewichten worden op verzoek van de geadresseerde teruggehaald.

De vervoerdocumenten worden, zowel voor de levering als voor de terugbezorging, door het station Brussel-Klein Eiland opgemaakt.

De geadresseerde is voor de gewichten en toestellen verantwoordelijk vanaf het ogenblik van de levering tot het ogenblik van de afhaling door de spoorweg.

Een zending bestaat uit 1.000 kg of een veelvoud van 1.000 kg.

De verdeling in gewichten van 500, 50 en 20 kg kan niet worden gewaarborgd, maar de N.M.B.S. zal alles in het werk stellen om de vraag van de cliënt te voldoen, rekening houdend met de beschikbare voorraad.

Met elke zending wordt een toestel voor de behandeling van gewichten van 500 kg geleverd.

Vervoerprijs.

1.000 F per 1.000 kg, met een minimum van 3.000 F. per zending. Voor hoeveelheden van meer dan 30 ton worden telkens bijzondere voorwaarden vastgesteld. De aanvraag moet één week van tevoren worden ingediend.

Huurprijs.

50 fr. per ton en per dag huur (werkdagen, zaterdag uitgezonderd). Die dagen worden gerekend vanaf de dag waarop de gewichten aan de geadresseerde worden afgeleverd tot en met de dag die door de geadresseerde wordt opgegeven voor de afhaling van de gewichten door de spoorweg.

Betaling.

De vervoerkosten en de huurprijs worden door het station Brussel-Klein Eiland geïnd volgens de aanwijzingen die voorkomen in de brief waarmee de gewichten zijn aangevraagd.

Uitbreiding van de voorraad.




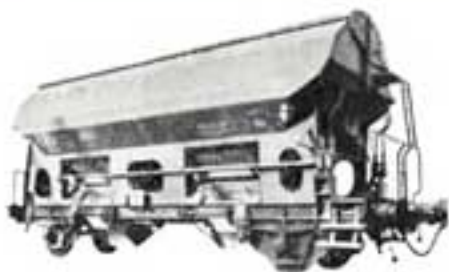



De voorraad zal naargelang van de behoeften worden uitgebreid. Daartoe zullen de huurkosten worden aangewend.

Modernisering van het park der speciale wagens

De ondernemingen willen de lasten verminderen in de sector „arbeidskrachten“ en zien tevens de noodzaak in tijd te winnen. Daardoor worden ze ertoe aangezet het best geschikte vervoermiddel te kiezen voor hun bevoorrading en voor de verspreiding van hun produkten op de markt. Om een oplossing te bieden voor de dwingende behoeften

van de hedendaagse economie, hebben de Belgische spoorwegen er zich op toegelegd hun wagenpark te moderniseren volgens een plan dat over verscheidene jaren gespreid is.

Onderstaande tabel geeft de eerste aanwijzingen over de komende uitbreiding.

	Aard der wagens	Effectief op 1 september 1967	Effectief op 1 oktober 1968
	Wagens met twee silo's en met pneumatische lossing voor het vervoer van poedervormige stoffen.	175	203
	Wagens met opengaand dak.	527	986
	Wagens met schuifdak en schuifwanden.	0	143
	Tremelwagens zelflossers door de zwaartekracht met opengaand dak. Regelbaar debiet. Voor het vervoer van kalk, meststoffen, soda...	130	176
	Tremelwagens zelflossers door de zwaartekracht. Regelbaar debiet, zonder dak. Voor het vervoer van steenkolen, steenslag en korrelige produkten.	570	762
	Zelflossers met zadelbodem en zijkleppen. Wagen met draaistellen. Massale lossing langs beide zijden tegelijk (per laadruim) door de zwaartekracht. Voor het vervoer van cokes, steenkolen, ruwe dolomiet, kiezel en ander gelijkaardig stortgoed.	0	150
	Zelfprangers voor het vervoer van rollen plaatstaal.	192	321

NIEUWE INTERNATIONALE VRACHTBRIEVEN VANAF 1 JANUARI 1969

De Economische Commissie voor Europa streeft naar eenvormigheid in de documenten voor de buitenlandse handel.

De staten die de Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) ondertekenden, hebben besloten die normalisatieregeling toe te passen.

Daarom worden de internationale vrachtbrieven voor ijsgoed en vrachtgoed, door de N.M.B.S. genummerd DC 1815 en DC 1817,

vanaf 1 januari 1969 verplicht vervangen door nieuwe modellen.

Deze hebben hetzelfde formaat en hetzelfde aantal bladen als de tot nu toe gebruikte formulieren, maar de vakken zijn anders geschikt en soms grondig gewijzigd.

Het is van groot belang dat de afzender de verschillende vakken van het document die links van de vette lijn staan, zorgvuldig en zo volledig mogelijk invult.

Dat is immers de eerste vereiste voor een normaal verloop van het vervoer.

Wij maken van de gelegenheid gebruik om hier enkele in acht te nemen voorschriften in herinnering te brengen. Wij behandelen ze

in de volgorde van de vakken die voorkomen op de voorzijde van de vrachtbrief voor vrachtgoed, waarvan het model op bladzijde 10 is afgedrukt.

11

Station van bestemming.

Tariefaanwijzing van het bestemmingsstation met de nodige nadere aanwijzingen om elke verwisseling tussen de verschillende stations van een zelfde plaats of van plaatsen met dezelfde of een gelijksoortige benaming te voorkomen.

12

Afzender.

Eén enkele natuurlijke persoon of andere rechtspersoon moet als afzender worden vermeld met naam en adres. Het staat de afzender vrij die aanduidingen aan te vullen met zijn telegram- of telefoonadres. Bij vertrek uit België is de handtekening vereist, maar ze mag gedrukt of door een stempel vervangen zijn.

De aanduiding van de plaats en de datum van opmaken van de vrachtbrief, die op het oud model was voorzien, moet op het nieuwe formulier niet meer voorkomen: de afdruk van de datumstempel van het station van aanneming in vak 60 volstaat.

Het vakje in de rechterbenedenhoek is bestemd voor de codenummers-klant; het wordt door de afzender maar ingevuld — in handschrift of in druk — op grond van met de spoorweg afgesloten akkoorden.

13

Geadresseerde.

Eén enkele natuurlijke persoon of ander rechtspersoon moet als geadresseerde wor-

den vermeld. De afzender duidt de geadresseerde aan en vermeldt diens juist en volledig adres, en vergeet hierbij niet het land van bestemming op te geven.

Adressen waarin de naam van de geadresseerde niet voorkomt, zoals bijvoorbeeld „aan order van ...” of „aan houder van de duplicaat-vrachtbrief”, zijn niet toegelaten.

Wanneer de afzender een vermelding ten behoeve van de geadresseerde wenst aan te brengen, bijvoorbeeld „Ter beschikking van ...”, moet hij daarvoor vak 33 gebruiken.

De aanduiding van het station van bestemming of van een bediende van dat station als geadresseerde is enkel toegelaten wanneer het toepasselijk tarief zulks uitdrukkelijk toestaat of wanneer de afzender aan het station van afzending een schriftelijke machtiging van de spoorweg van bestemming voorlegt. In vak 13 mag de afzender de facultatieve vermeldingen „aan huis af te leveren” of „station restante” inschrijven.

Het vakje in de rechterbenedenhoek is bestemd voor de codenummers-klant; het wordt door de afzender slechts ingevuld — in handschrift of in druk — op grond van met de spoorweg afgesloten akkoorden.

14/15

Laadmiddelen - Containers.

a. Laadmiddelen (dekkleden, kettingen, koorden, enz. ..., met uitsluiting van paletten).

De categorie, de eigendomsmerken en het nummer vermelden; voor niet genummerde laadmiddelen moet het aantal ervan in vak 14 worden vermeld.

b. Containers die aan de spoorweg toebehoren.

De categorie, de merken, het nummer van de container, het eigengewicht in kg en de inhoud in m³ of in liters vermelden.

In het eigengewicht wordt het gewicht niet begrepen van de inwendige en afneembare bijzondere inrichtingen die dienen voor verpakking of stouwing.

c. Door de spoorweg aangenomen containers van particulieren.

De categorie, de merken, het nummer van de container en het teken P vermelden.

Indien de container geladen is, het eigengewicht in kg en de inhoud in m³ of in liters vermelden.

Indien de container ledig is, in vak 25 het eigengewicht in kg en de vermelding „ledige container” inschrijven.

Indien de ruimte in vakken 14 en 15 onvoldoende is, moet men vak 25 of, zo nodig, bijkomende bladen gebruiken. Zie ook vak 26.

16

Wagens nr ...

Voor de zendingen die door hem moeten geladen worden, vermeldt de afzender het nummer van de wagen, dat uit 12 cijfers bestaat, verdeeld in 4 delen die met streepjes moeten gescheiden worden als volgt: 01-85-1370315-9.

17

Eigengewicht.

Het eigengewicht moet slechts voor een particuliere wagen worden vermeld.

10 Station van bestemming
Gare destination
Bestimmungsstation

12 Afzender, Firma - Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma

13 Gedresseerde, adres (stad en land) - Destinataire, adresse (ville et pays)
Empfänger, Adresse (Ort und Land)

14 Laadmiddelen-Containers - Agrès-Containers - Lademittel-Behälter
Categorie, Merk en Nr - Marque et No, Categorie, Merk en Nr - Marque et No
Catégorie - Art, Eigentumsmerkmal und Nr, Catégorie - Art, Eigentumsmerkmal und Nr

19 Verklaringen - Déclarations - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)

22 Adres - merken - nrs
Adresse - marques - nos
Adresse - Zeichen - Nr.

23 Aantal
Nombre
Anzahl

Handtekening - Signature - Unterschrift

Handtekening - Signature - Unterschrift

Verklaringen - Déclarations - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement.
Frankaturvorschrift (zie - voir - siehe CIM Art. 17 § 2)

1. Franco vracht - met inbegrip van
Franco de port - y compris
Franko Fracht - einschliesslich
- tot / jusqu'à / bis

2. Franco alle kosten
Franco de tous frais
Franko aller Kosten

3. Franco voor (bepaald bedrag)
Franco pour (somme déterminée)
Franko (bestimmter Betrag)

33 Inlichtingen voor de gedresseerde - Informations pour le destinataire
Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)

60 Datumstempel van het station van afzending - Timbre à date
de la gare expéditrice - Tagesstempel des Vers.-Bahnhofs

61 Datumstempel van het station van bestemming - Timbre à date
de la gare destinataire - Tagesstempel des Best.-
Bahnhofs

36 Ingeschreven - Enregistré - Abgefertigt
van - de - von

naar - à - nach

39 Vervoerwegen - Itinéraires - Leitungswege

42 In te klaren te - A dédouaner à - Zu verzollen in

44 Voortgezonden van/naar - Réexpédié de/pour - Neu aufgegeben von/nach

16 Wagens - Wagons - Wagen
No

17 Eigengew.
Tare
kg

46 Max. draagver.
Lim. de charge
Lastgrenze

47 Assen
Essieux
Achsen

48

49

18 Verwisselbare paletten - Palettes échangeables - Austauschpaletten
Aantal
Nombre
Anzahl

20 Wagenlading
Wagon compl.
Wagenladung

Stukgoed
Détail
Stückgut

21 Geladen door - Chargé par :
Verladen durch :

Afzender
Expéditeur
Absender

Spoorweg
Chemin de fer
Eisenbahn

26 Gewicht
Poids
kg

51 Goederen
Marchandises
Waren

52

28 Voorschot
Débours
Barvorschuss

Waarde
Monnaie
Währung

29 Remboursement
Remboursement
Nachnahme

Waarde
Monnaie
Währung

30 Belang bij de aflevering
Intérêt à la livraison
Interesse an der Lieferung

Waarde
Monnaie
Währung

32 Bijlagen tot de vrachtbrief - Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief

56 Bericht van incassering
Avis d'encaissement
Nachnahmebegleitschein No.

57 Frankeringsnota
Bulletin d'affranchissement
Frankaturrechnung

ja - oui - ja

58 Weegstempel - Timbre de pesage
Wiegestempel

59 Controle etiket
Etiquette de contrôle
Kontroll-Etikette

Station-Gare-Bahn.
No

Verz.-Epx.-Vers.
No

62 Datum van verzending (dag-maand)
Date d'expédition (jour-mois)
Versanddatum (Tag-Monat)

63 Aankomst
Arrivée
Empfang No.

VRACHTBRIEF - LETTRE DE VOITURE - FRACHTBRIEF

Frachtgoed
Petite vitesse
Frachtgut

Vrachtbrief
Lettre de voiture
Frachtbrief

Controlstempel
Timbre de contrôle
Kontrollstempel
N. M. B. S.
S. N. C. B.

D.C. 1817

18

Ruilpaletten.

Het aantal ruilpaletten inschrijven volgens het gedrukte symbool (platte paletten of boxpaletten).
Zie ook vak 26.

19

Verklaringen.

Dit vak dient voor de verklaringen van de afzender, zoals:

„Vervulling van de douaneformaliteiten door ... (adres) in station ...”

„Medewerking van ... (adres) aan de douaneformaliteiten in station ...”

„Loodjes nr ...”

„Geadresseerde niet gemachtigd om nadere opdrachten te geven”

„Bij-ijzen te ... (station) door ... (gevolmachtigde)”

„Ik vraag de weging / de telling van de colli”.

20

Wagenlading / Stukgoed.

De afzender duidt de gewenste vervoerwijze met een kruisje aan.

21

Geladen door : Afzender / Spoorweg.

De afzender duidt de passende vermelding met een kruisje aan.

22

Adressen, merken, nrs ...

De merken en nummers van de colli vermelden of, bij gebreke daarvan, aanduiden dat het adres van de geadresseerde erop voorkomt.

23

Aantal.

Het aantal colli aanduiden.
In voorkomend geval het aantal (en in vak 24 de categorie) aangeven van de door de spoorweg aangenomen platte paletten en boxpaletten van particulieren, met bijvoeging van het merk van de spoorweg die ze aangenomen heeft, alsmede van het teken P.

24

Aard van de verpakking.

De aard van de verpakking aangeven: kisten, kratten, dozen, kartons, mandjes, paletten (zie vak 23)...

25

Aanduiding van het goed.

De benaming bezigen die aan het goed wordt gegeven in het toepasselijk tarief, of anders de gebruikelijke benaming in de handel; indien voor bepaalde goederen een speciale tarifiering geldt, moeten ze afzonderlijk vermeld worden.

Voor gevaarlijke goederen, de benaming gebruiken waaronder ze voorkomen in bijlage 1 tot de CIM, met de vereiste nadere aanwijzingen.

26

Gewicht.

De afzender vermeldt het brutogewicht van het goed, met inbegrip van het gewicht van de verpakking en dat van de niet door de spoorweg aangenomen particuliere paletten. Daarentegen mag in het brutogewicht het gewicht (eigengewicht) niet begrepen zijn van de hierna vermelde stoffen en tuigen, die afzonderlijk onder het brutogewicht moeten worden vermeld, met nadere aanduiding van hun aard in vak 25:

— de containers toebehorende aan of aangenomen door de spoorweg;

— laadmiddelen;

— ruilpaletten of door de spoorweg aangenomen particuliere paletten;

— stoffen tot beschutting van het goed tegen de warmte of de koude;

— andere in het tarief vermelde tuigen.

Het gewicht van de goederen moet afzonderlijk worden vermeld voor elke tariefklasse en, indien het toepasselijk tarief voor sommige goederen een speciale tarifiering voorschrijft, moeten de brutogewichten voor elk van die goederen afzonderlijk worden opgegeven.

27

Frankeringsvoorschriften.

Gezien het belang van de nieuwe voorschriften die vanaf 1.1.1969 toepasselijk zijn, wijden wij daaraan een hoofdstuk aan het slot van dit artikel.

28

Voorschot.

De afzender vermeldt, in cijfers, het bedrag van de voorschotten, voorafgegaan door de afkorting van de gebruikte munt (Fr. B bij vertrek uit België).

Het station van vertrek beslist of een voorschot kan worden aanvaard, rekening houdend met het bedrag ervan, met de aard van het goed en met het land van bestemming.

Momenteel zijn voorschotten slechts toegelaten in verkeer met Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Italië, Joegoslavië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje, Zweden en Zwitserland.

29

Remboursement.

Het bedrag van het remboursement waarmee het goed belast is, moet in cijfers worden uitgedrukt in de munt van het land van vertrek (Fr B bij vertrek uit België), behoudens bij de tarieven voorziene uitzonderingen (in dat geval de afkorting gebruiken die voorkomt op de keerzijde van het aankomstblad). Het remboursement mag de waarde van het goed niet overtreffen. In verkeer met Italië, moet het overeenstemmen met de waarde van het goed die is aangeduid op de factuur welke de afzender bij de vrachtbrief moet voegen.

Momenteel zijn remboursements slechts toegestaan in verkeer met Denemarken, Duitsland (Bondsrepubliek), Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Luxemburg, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Zweden en Zwitserland.

30

Belang bij de aflevering.

Het bedrag moet in cijfers worden vermeld in de munt van het land van vertrek (Fr.B), in goudfrank (Fr. or), of in voorkomend geval, in de munt die door de tarieven is vastgesteld (in dat geval de afkorting bezigen die voorkomt op de keerzijde van het aankomstblad).

31

Gevraagde tarieven en vervoerwegen.

Het gevraagde tarief of de gevraagde tarieven aanduiden, benevens de te volgen vervoerweg met vermelding van grenspunten, of grensstations, of overgangsstations tussen spoorwegen (b.v. tussen de DB en de DR) of de scheepvaartlijn (verkeer met Groot-Brittannië).

Vermeldingen zoals „voordeligste tarief“ of „kortste vervoerweg“ zijn niet bindend voor de spoorweg.

32

Bijlagen tot de vrachtbrief.

De afzender vermeldt al de begeleidende documenten die nodig zijn voor de uitvoering van het transport, zoals uitvoervergunningen, internationale douaneverklaringen, DD1, enz., alsmede de bijkomende bladen die opgevoerd zijn ingeval een der vakken van de vrachtbrief onvoldoende ruimte bood.

33

Inlichtingen voor de geadresseerde.

De afzender mag, bij wijze van inlichting voor de geadresseerde die in vak 13 is aangeduid, vermeldingen aanbrengen die betrekking hebben op de zending, zoals b.v.:

- „In opdracht van N ...“
- „Ter beschikking van N ...“
- „Ter doorzending aan N ...“
- „Verzekerd bij N ...“
- „Voor schip N ...“
- „Van schip N ...“

NIEUWE FRANKERING-VOORSCHRIFTEN VOOR INTERNATIONALE ZENDINGEN VANAF 1 JANUARI 1969

Vanaf 1 januari 1969 wordt een nieuwe internationale vrachtbrief gebruikt, en worden tevens belangrijke wijzigingen ingevoerd in de frankeringsmodaliteiten voor ijlgood- en vrachtgoedzendingen. Voortaan zullen de enige toegestane frankeringsvoorschriften vooraf gedrukt zijn in vak 27 van de vrachtbrief.

Zo de afzender de verzendkosten geheel of gedeeltelijk voor zijn rekening wenst te nemen, zet hij een kruisje (X) in het vierkantje dat staat vóór de gekozen vermelding, die hij tevens, zo nodig, aanvult.

1. De gedrukte vermeldingen mogen in geen geval gewijzigd worden.
2. De afzender die geen kosten voor zijn rekening neemt, mag geen enkel kruisje of gelijk welke andere aanduiding in vak 27 zetten. In dat geval zijn alle kosten ten laste van de geadresseerde.

Al de kosten zullen eveneens ten laste van de geadresseerde vallen, wanneer:

- meer dan één vierkantje met een kruisje gemerkt is (omdat de gedrukte vermeldingen niet gecombineerd kunnen worden);
- uit de plaats van het kruisje niet duidelijk blijkt wat de afzender wenst;
- de inschrijvingen aanleiding geven tot verwarring of met elkaar strijdig zijn.

Vermelding nr 1 — „Franco vracht - met inbegrip van ... tot ...“.

Hierna volgen toelichtingen en voorbeelden met betrekking tot het gebruik van die vermelding, wanneer de afzender ze met een kruisje aanduidt:

1. Zo de afzender niets bijschrijft na „met inbegrip van“ noch na „tot“, frankeert hij de zending franco vracht en betaalt hij de eigenlijke vervoerprijs tot het bestemmingsstation (d.w.z., in de regel, de eenheidsprijs van de tarieven, vermenigvuldigd met het bevracht gewicht, rekening houdend met de gelijkgestelde supplementen, zoals de ZU-kosten van het Belgisch-Duits tarief, en met de eventuele kortingen die in de tarieven voorzien zijn, zoals de *ristorno* voor P-wagens), maar met uitsluiting van alle andere kosten (bijkomende kosten van alle aard, douanerechten of gelijk welke kosten toegepast bij vertrek, onderweg of bij aankomst).

2. Zo de afzender, buiten de vervoerprijs bepaald onder cijfer 1, ook nog bijkomende of andere kosten, ontstaan tussen de aanname ten vervoer en de aflevering (kosten voor douaneformaliteiten, weegloon, vergoeding voor gebruik van dekkleden of containers, voor bij-ijzen, enz...), de douanerechten of andere door de douane of andere administratieve overheden geheven bedragen, de B.T.W., enz., voor zijn rekening wenst te nemen, moet hij die kosten uitdrukkelijk vermelden na „met inbegrip van“.

3. De vermeldingen die de afzender aanbrengt na „met inbegrip van“, mogen niet tot gevolg hebben dat het totale bedrag van de kosten van een zelfde categorie, en inzonderheid het geheel van de door de douane of andere administratieve overheden geheven sommen, wordt gesplitst.

Voor de zendingen met bestemming naar België moeten de invoerrechten en de overdrachts- of de weeldebelasting, geheven bij de inkleding, voortaan beschouwd worden als kosten van dezelfde categorie; ze mogen derhalve niet meer gescheiden worden. Met andere woorden, zo de afzender de vermelding „met inbegrip van“ aanvult met „de douanerechten“ of een daarmee overeenstemmende vermelding, moet hij de invoerrechten en daarbij de overdrachts- of weeldebelasting voor zijn rekening nemen.

4. Wanneer de afzender al de kosten of een deel ervan slechts tot een bepaald punt wenst te betalen, met uitsluiting van alle kosten betreffende het volgend land of spoorwegnet, moet hij een kruisje zetten vóór de vermelding nr. 1 „Franco vracht met inbegrip van“ (in voorkomend geval aan te vullen volgens de hiervoor vermelde principes) en, achter „met inbegrip van“, de naam vermelden van het punt dat hij gekozen heeft en dat moet overeenstemmen met het aansluitingspunt van de tarieven van de aangrenzende

landen (bijvoorbeeld: „Montzen grens“ of „Chiasso“).

In dat verband wordt erop gewezen dat thans de zendingen van of naar Irak, Syrië en Turkije verplicht moeten gefrankeerd worden franco alle kosten tot aan het Grieks-Turkse grenspunt Pythion. De afzender moet dus voor die landen de vermelding nr. 1 gebruiken, geformuleerd als volgt: „Franco vracht met inbegrip van alle kosten tot Pythion“.

5. **Voorbeelden** voor het gebruik van de vermelding nr. 1 „Franco vracht met inbegrip van ...“ aangevuld met:

a. de kosten voor douaneformaliteiten.

De afzender neemt voor zijn rekening: de vervoerprijs bepaald onder cijfer 1. en al de aan de spoorweg veroorzaakte kosten voor het vervullen van de douaneformaliteiten bij vertrek, onderweg en bij aankomst (kosten voor de eigenlijke formaliteiten, stadsrecht, voorschieten van fondsen, drukwerken, enz.), **maar niet** de invoerrechten en de overdrachts- of weeldebelasting.

b. de douanerechten.

De afzender neemt voor zijn rekening de vervoerprijs bepaald onder cijfer 1, en al de ten bate van de douane of andere administratieve overheden bij de inkleding geheven sommen (invoerrechten, overdrachts- of weeldebelasting), doch **niet** de kosten, aan de spoorweg veroorzaakt voor het vervullen van de douaneformaliteiten bij vertrek, onderweg of bij aankomst (kosten voor de eigenlijke formaliteiten, stadsrecht, voorschieten van fondsen, drukwerken, enz.).

Voor de zendingen met bestemming naar Duitsland (Bondsrepubliek) omvat die vermelding eveneens de Duitse B.T.W., daar ze door de douanediensten wordt geïnd.

c. de bijkomende kosten.

Normaal zou de afzender juist moeten aangeven welke kosten hij frankiert, bijvoorbeeld het weegloon, de vergoeding voor het gebruik van dekkleden of van containers, aangifte van belang bij de aflevering, enz. Als de afzender de algemene vermelding „bijkomende kosten“ zonder nadere aanduiding gebruikt, zal geacht worden dat hij, benevens de vervoerprijs bepaald onder 1., al de bijkomende kosten die in de tarieven voorzien zijn, met inbegrip van de kosten voor douaneformaliteiten bepaald onder a. hiervoor **maar met uitsluiting van** de douanerechten vermeld onder b., voor zijn rekening neemt. In Frankrijk wordt de B.T.W. geïnd door de S.N.C.F., zonder tussenkomst van de douanediensten, zodat ze niet met de douanerechten wordt gelijkgesteld, maar als een soort van bijkomende kosten wordt beschouwd.

d. de bijkomende en andere kosten..

De afzender neemt voor zijn rekening de vervoerprijs bepaald onder cijfer 1., de in de tarieven voorziene bijkomende kosten, met inbegrip van de kosten voor douaneformaliteiten, en bovendien de buitengewone kosten die ontstaan tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering (bijvoorbeeld de kosten voor omlading), **maar met uitsluiting** van de douanerechten vermeld onder b.

Vermelding nr 2 — „Franco alle kosten“.

Wanneer de afzender deze vermelding met een kruisje aanduidt, neemt hij al de kosten **tot de bestemming** (vervoerprijs, bijkomende kosten, douanerechten, overdrachts- of weeldebelasting, kosten voor douaneformaliteiten, enz.) voor zijn rekening.

Deze vermelding mag derhalve niet gebruikt worden voor een gedeeltelijke frankering of een frankering tot een bepaald punt.

Vermelding nr 3 — „Franco voor ... (bepaald bedrag)“.

Wanneer de afzender deze vermelding met een kruisje aanduidt, moet hij ze aanvullen met het bedrag dat hij voor zijn rekening wenst te nemen.

INRICHTING VAN EEN PARKEERSTATION TE ANS

De N.M.B.S. heeft onlangs haar eerste parkeerstation ingericht te Ans. 80 parkeerplaatsen zijn nu reeds ter beschikking van de automobilisten die hun reis met de trein voortzetten. Als dit initiatief voldoende bijval vindt, zal die parkeergelegenheid worden uitgebreid; het aantal parkeerplaatsen kan later op enkele honderden worden gebracht. Wij vestigen ook nog de aandacht van de cliënteel op de uitbreiding van het parkeerterrein van Luik-Guillemins, waar thans 100 plaatsen zijn.

NIEUWE AUTOMATISCHE BAGAGEKLUIZEN

De N.M.B.S. zorgt voor modern en praktisch materieel ten gerieve van haar cliënteel en installeert eerlang in de belangrijke stations van het net nieuwe automatische kluizen voor handbagage. Geleidelijk zullen die kluizen opgesteld worden te Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Zuid, Brussel-Leopoldswijk, Antwerpen-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Blankenberge, Oostende, Charleroi-Zuid, Luik-Guillemins en Namen. Twee vijf frankstukken in de gleuf en U beschikt over een kluis tot de volgende dag middernacht.

PER LIG-OF SLAAPRIJTUIG NAAR DE WINTERSPORTEN



Na een nachtreis in een lig- of slaaprijtuig komt U fris en monter in uw vakantieoord aan.

Geen tijdverlies meer! Uitgerust en in blakerende conditie kunt U onmiddellijk uw ski's aanbinden en U aan de sneeuwpret overgeven.

Uw vakantie wordt een onbegrensd genoeg en U komt terug met een ongebruikte reserve aan gezondheid.

Daarom hebben de treinreizen naar de wintersporten zo'n grote bijval en komen er nog steeds nieuwe verbindingen per spoor tot stand.

Er zijn vanuit België talrijke rechtstreekse en regelmatige verbindingen met lig- of slaaprijtuigen in de grote treinen naar Zwitserland, Duitsland en Oostenrijk, alsook een reeks regelmatige nachtdiensten op seizoentreinen 's nachts vanuit Parijs of Keulen. De meeste van die treinen brengen U naar de wintersporten.

Maar tijdens de winterperiode worden er bovendien door de spoorwegen en de Internationale Slaapwagenmaatschappij

vanuit België nog diverse rechtstreekse wekelijkse of dagelijkse treinen naar vermaarde skicentra ingelegd.

Hierna de voornaamste ervan:

NAAR FRANKRIJK (Bourg-St.-Maurice, St.-Gervais, Grenoble)

— Rechtstreekse ligrijtuigen 2de klasse tussen Brussel-Zuid en Bourg-St.-Maurice, St.-Gervais, Grenoble.

Heenreis: elke vrijdag van 20 december tot 21 maart.

Terugreis: elke zaterdag van 28 december tot 22 maart.

— Een rechtstreeks slaaprijtuig 1e en 2de klasse tussen Brussel-Zuid en St.-Gervais.

Heenreis: op 20 december en elke vrijdag van 10 januari tot 21 maart.

Terugreis: elke zondag, van 12 januari tot 23 maart.

Dienstregeling voor die verschillende verbindingen:

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

NAAR OOSTENRIJK (Innsbruck en Landeck)

a. Over Zwitserland (Innsbruck)

— Een ligrijtuig 2de klasse vanuit Oostende over Brussel, Basel, Zürich, Sargans (aansluiting naar Graubunden), Buchs naar Innsbruck.

Heenreis: elke vrijdag, van 20 december tot 21 februari; vertrek uit Oostende te 21u04, uit Brussel-Noord te 22u33; aankomst te Innsbruck te 13u26.

Terugreis: elke zaterdag, van 21 december tot 22 februari; vertrek uit Innsbruck te 15u53, aankomst te Brussel-Noord te 7u57, te Oostende te 9u34.

b. Over Duitsland (Landeck)

— Een ligrijtuig 2de klasse vanuit Oostende over Brussel-Noord, Stuttgart, Ulm, naar Landeck.

Heenreis: elke vrijdag, van 13 december tot 11 april; vertrek uit Oostende te 21u10, uit Brussel-Noord te 22u40, aankomst te Landeck te 15u33.

Terugreis: elke zaterdag, van 14 december tot 12 april; vertrek uit Landeck te 14u06, aankomst te Brussel-Noord te 7u56, te Oostende te 9u29.

NAAR ZWITSERLAND

Inzake rechtstreekse verbindingen naar de wintersporten wordt Zwitserland bediend als volgt:

— naar Brig :

dagelijks een slaaprijtuig 1e en 2de klasse, in beide richtingen ;
dagelijks een ligrijtuig 2de klasse, vanaf 20 december voor de heenreis, vanaf 21 december voor de terugreis.

— naar Chur :

dagelijks een slaaprijtuig 1e en 2de klasse, van 20 december tot 6 april voor de heenreis, van 21 december tot 7 april voor de terugreis ;

dagelijks een ligrijtuig 2de klasse, in beide richtingen.
Dienstregeling :

Heenreis : vertrek uit Oostende te 21u04, uit Brussel-Noord te 22u36 ; aankomst te Chur te 10u05, te Brig te 11u03.

Terugreis : vertrek uit Brig te 19u47, uit Chur te 20u13 ; aankomst te Brussel-Noord te 7u57 en te Oostende te 9u34.

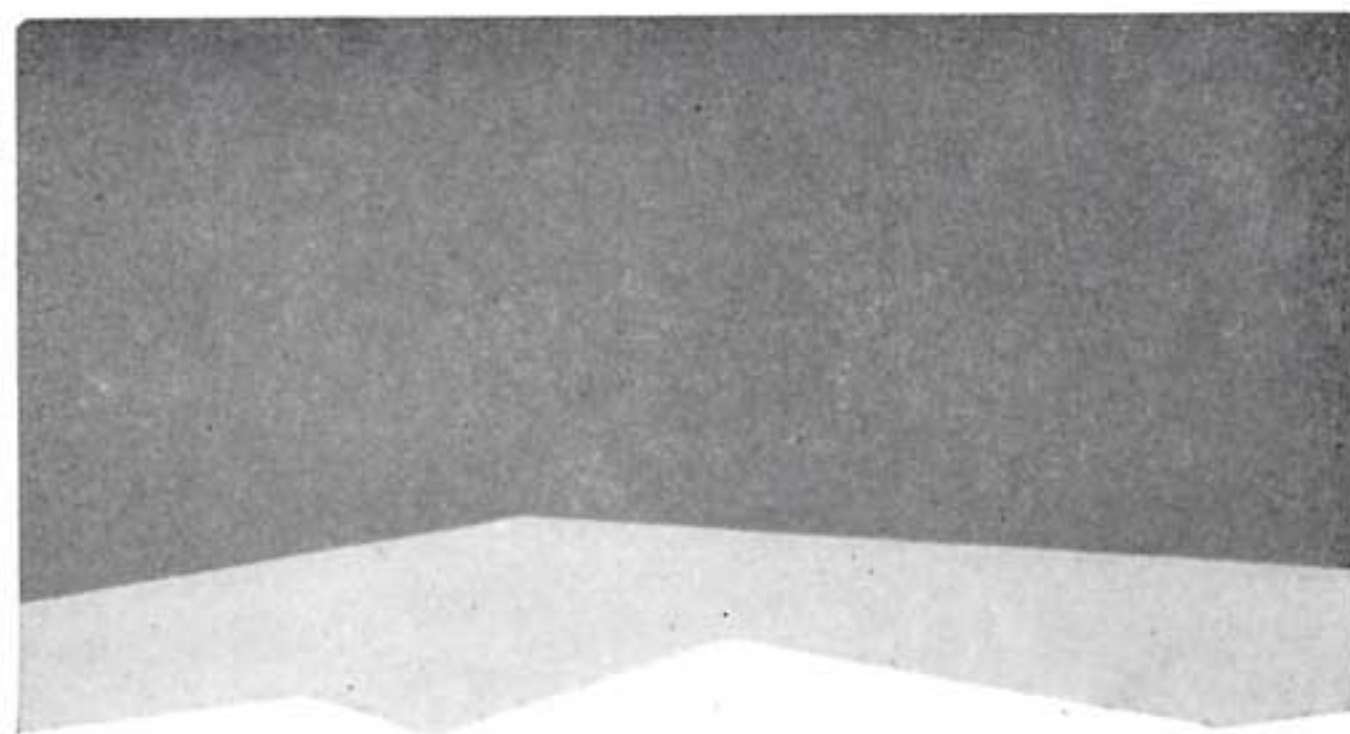
* * *

Ingeval U nadere inlichtingen wenst, kunt U zich wenden tot onze inlichtingskantoren in de grote stations of tot uw reisbureau.

Verder kunnen we nog het volgende aanstippen :

1. een ligplaats bespreken is echt niet duur: 152 F (enkele reis) en 304 F (reis heen en terug) voor rechtstreekse reizen naar Frankrijk — 142 F (enkel) en 284 F (heen en terug) voor alle andere verbindingen ;

2. mits de toeslag te betalen voor een „toeristenplaats“, d.w.z. in een afdeling met drie bedden, kan men met een spoorwegbiljet 2de klasse gebruik maken van het comfort van de slaaprijtuigen.



MET
DE TREIN...
IN TOP-
CONDITIE
BIJ
AANKOMST

rechtstreekse
ligwagens naar
Duitsland,
Oostenrijk,
Zwitserland, Italië
en de Franse Alpen.

nachttoeslag : 142 F

inlichtingen
en reserveringen
in de erkende
reisbureaus
en de voornaamste
stations.





Zomerdienstregelingen 1969

in internationaal verkeer

Snellere verbindingen en meer nachttreinen

In september jl. werd te Bazel de Europese Conferentie voor de dienstregelingen gehouden met het oog op de organisatie van het internationaal verkeer van de reizigerstreinen met ingang van 1 juni 1969.

Dat verkeer vertoont twee opvallende kenmerken:

1. vermeerdering van het aantal nachtverbindingen met ligrijtuig en met slaaprijtuig; dergelijke verbindingen worden door het publiek steeds meer op prijs gesteld, omdat men aldus kan reizen terwijl men rust, en ten minste twee vakantiedagen uitspaart;

2. versnelling van talrijke verbindingen, die over het algemeen zodanig worden geregeld dat de reizigers hun vakantieoord op een vroeger uur van de dag kunnen bereiken en er op een later uur kunnen vertrekken, wat een verlenging van de duur van hun verblijf betekent.

Wij hebben voor u de belangrijkste verbeteringen van die nieuwe dienstregelingen genoteerd. In dit nummer beperken wij ons tot een opsomming van het voornaamste betreffende de nieuwe verbindingen; in het volgend nummer zullen wij dan de verbeteringen in de dienstregelingen bespreken.

Doorgaand ligrijtuig tussen Brussel en Port-Bou.

Rijdt tijdens het zomerseizoen. Vertrek uit Brussel op vrijdag en uit Port-Bou op zaterdag, met de volgende dienstregeling:

	Hoogseizoen	Voor- en naseizoen
Brussel-Zuid	20u20	19u20
Toulouse	8u32	8u25
Narbonne	10u08	10u00
Perpignan	11u24	
Port-Vendres	11u54	
Port-Bou (*)	12u20	
Barcelona	16u50	

(*) aansluiting

	Hoogseizoen	Voor- en naseizoen
Brussel-Zuid	10u10	9u50
Toulouse	21u05	20u43
Narbonne	18u46	19u02
Perpignan	17u39	
Port-Vendres	17u01	
Port-Bou (*)	15u50	
Barcelona	12u01	

(*) aansluiting

Nachtverbinding tussen Parijs en Roosendaal

Die nieuwe verbinding, met zit- of ligplaatsen, wordt ingevoerd tijdens de zomer, met de volgende dienstregeling:

Week	Zondag		
23u20	23u20	Parijs	6u40
*4u53	4u42	Bergen	1u25
5u47	5u52	Brussel-Zuid	*0u35
7u05	7u17	Antwerpen - Centr.	23u21
7u43	8u02	Roosendaal ●	22u16
9u35	10u06	Amsterdam	20u30

* Dag B.

● Aansluiting van en naar Amsterdam mogelijk.

Avondverbinding Hamburg - Brussel en Antwerpen

Hamburg	15u05
Dortmund	18u25
Keulen	19u56 (aansluiting)
Brussel-Noord	22u23
Antwerpen-Centraal	23u08

Het is een sneltrein met een dienstregeling waardoor de reisduur met meer dan een uur wordt ingekort ten opzichte van de reeds bestaande verbinding, die behouden blijft met haar huidige dienstregeling (Hamburg V. 12u25 - Brussel A. 20u47).

Nachtverbinding met ligrijtuig tussen Oostende en Berlijn.

Deze dienst wordt onderhouden tijdens de zomer. Aansluiting van en naar Groot-Brittannië.

11u00	Londen	20u18
17u20 (1)	Oostende	12u53 (2)
18u42 (1)	Brussel-Zuid	*11u32 (2)
* 8u01 (1)	Berlijn	23u03 (2)

* dag B.

(1) niet tijdens de nacht van woensdag op donderdag.

(2) niet tijdens de nacht van dinsdag op woensdag.

Een tweede verbinding met slaaprijtuig tussen Oostende, Luzern, de streek van Tessino en Milaan.

Die dienst zal heel het jaar door worden onderhouden met de treinen 138 en 139, die zullen rijden met de volgende dienstregelingen:

138		139
15u00	Londen	16u02
20u55	Oostende	9u34
22u19	Brussel-Zuid	* 8u07
* 7u28	Luzern	22u26
10u28	Lugano	19u14
12u50	Milaan	18u30

* dag B.

Zo zullen er voor de verbinding met Milaan twee mogelijkheden bestaan om in een slaaprijtuig te reizen, daar er nog een verbinding is met de volgende dienstregeling:

18u19	Brussel-Zuid	12u08
8u42	Milaan	21u50

Het ligrijtuig dat nu tijdens de winter rijdt tussen Oostende en Chur, zal heel het jaar door rijden.

Het zal opgenomen worden in de treinen 138 en 139, waarvan de dienstregeling hiervoor is opgegeven (Chur A. 9u01 - V. 20u20).

Een slaaprijtuig Brussel-Ventimiglia: heel het jaar door.

Het slaaprijtuig dat tot nu toe slechts in de zomer en op de Paas- en eindejaarsdagen werd ingelegd, zal bestendig rijden met de volgende dienstregeling, die een tijdwinst betekent van 35 minuten in de zomer en van een uur in de winter, ten opzichte van de vorige dienstregeling:

19u10	Brussel-Zuid	*10u50
* 7u53	Marseille	21u56
10u23	Nice	19u19
11u12	Ventimiglia	18u30

* dag B.

Dezelfde dienstregeling zal gelden voor de ligrijtuigen welke tot nu toe in de zomer reden in de trein die te 19u10 uit Brussel vertrekt (aankomst te 10u50) en in de winter in de trein die te 15u11 uit Brussel vertrekt (aankomst te 13u15).

Een doorgaand ligrijtuig 2e klasse naar Vorarlberg.

In het volle zomerseizoen zal een doorgaand ligrijtuig 2e klasse worden ingelegd tussen Brussel-Zuid en Schruns, met de volgende dienstregeling:

15u00	Londen	16u02
21u15	Oostende	9u39
22u36	Brussel-Zuid	* 8u16
*12u40	Bludenz	16u34
13u53	Schruns	15u48

* dag B.

Parsifal — Erratum.

In ons nummer 4 van oktober jl. hebben wij aangekondigd dat de Parsifal voortaan uit nieuwe rijtuigen zou bestaan. Dat materieel is nu in dienst. Het spreekt echter vanzelf dat het tractiesysteem op het traject Aken-Namen maar zal worden gewijzigd als dat traject zal geëlektrificeerd zijn. Het slot van ons artikel moet in die zin worden geïnterpreteerd.

VERTOLLING VAN DE GOEDEREN IN FRANKRIJK

Ten behoeve van exporteurs en importeurs drukken wij hierna de lijst af van de Franse stations waar een douane-agentschap van de S.N.C.F. te hunner beschikking staat voor het opmaken en overleggen van hun douane-verklaringen.

A. — Volledige dienst.

Agen
Albertville
Alençon
Amiens
Angers-St-Laud
Angoulême
Annecy
Annemasse
Anor
Apach
Armentières
Audun-Le-Tiche
Avignon
Baisieux
Bayonne
Belfort
Bellegarde (Ain)
Besançon-Viotte
Béziers
Blanc-Misseron
Blois
Bordeaux-Bastide
Boulogne-Ville
Bourges
Bray-Dunes
Brest
Brive-La-Gaillarde
Caen
Calais-Ville
Cambrai-Ville
Canfranc
Cannes
Carcassonne
Cerbère
Châlon-s/Saône
Chamberry-Challes-les-Eaux
Charleville-Mézières
Chartres
Châteauroux
Cholet
Clermont-Ferrand
Cognac
Colmar
Comines (France)

Compiègne
Creil
Delle
Dieppe
Dijon-Porte-Neuve
Douai
Dunkerque
Epinal
Evreux
Feignies
Givet
Godewaersvelde
Granville
Grenoble
Halluin
Havre (Le)
Hendaye
Jeumont
Kehl
Lauterbourg
Laval
Lille
Lille-St-Sauveur
Limoges-Benedict.
Lisieux
Longwy
Lons-Le-Saunier
Lorient
Mâcon
Mantes-La-Jolie
Marseille-Mme
Maulde-Mortagne
Mazamet
Meaux
Melun
Metz-Marchand.
Millau
Modane
Montauban-Ville-Bourbon
Montbeliard
Montluçon-Ville
Montpellier
Morlaix
Morteau

Mulhouse-Nord
Nancy-Ville
Neuenburg
Nevers
Nice
Nîmes
Niort
Orléans
Pau
Périgueux
Perpignan
Poitiers
Pontarlier
Quimper
Reims
Rennes
Roanne
Rochefort
Rouen-Rive Gauche
Selestat
Sète
Soissons
St-Brieuc
St-Dié
St-Dizier
St-Etienne-Chateaucieux
St-Malo St-Servan
St-Nazaire
St-Quentin
Tarbes
Thionville
Toulouse-Matabiau
Tourcoing
Tour-de-Carol Enveigt (La)
Tours
Troyes
Valence
Valenciennes
Vallorbe
Vesoul
Villefranche-sur-Saône
Vintimille
Wissembourg

B. Beperkte dienst.

Sommige Franse stations nemen slechts gedeeltelijk de vervulling der douaneformaliteiten op zich.

Bijkomende gegevens hierover kunt U verkrijgen van de Handelsdirectie

van de N.M.B.S., Bureau 61-42, Putterij 23, Brussel 1 (telefoon 13.18.70, post 3679) of van de diverse handelsagentschappen.

Hierna de lijst van deze stations:

Bazel - Bouzonville - Creil - Ecouvies - Forbach - Hirson - Lyon - Brotteaux -

Mont-St-Martin - Paris-Est - Paris-la-Chapelle - Paris Lyon - Paris Nord - Pfatterhouse - Saarbrücken Hgbf - Sarreguemines - Strasbourg Ville - St-Gingolph - St-Louis (Haut-Rhin) - Uberherrn - Vierzon - Viller - Vireux - Molhain.



Nr 1 — FEBRUARI

Waarom sneeuw en ijs het treinverkeer zo maar niet lamleggen, blz. 2 / Benelux-uitvoerdokumenten, blz. 4 / De S.N.C.F. en de belasting op de toegevoegde waarde (B.T.W.) blz. 5 / Voor 27 centiem per km een heel jaar door heel België reizen. - Nieuwe internationale vrachtbrieven. - Publiciteit in de Reisgids, blz. 6 / De goederentarieven der S.N.C.F. - Douanepost Antwerpen-Centraal. - Ventimiglia-Brussel: 42 minuten korter. - Charter-

treinen en -rijtuigen. - Adressen „Intercontainer“, blz. 7 / België-Denemarken per doorgaande lig- en slaapwagens, blz. 8.



Nr 2 — APRIL

Een record dat in het bereik van uw auto ligt, blz. 2 / Internationale congressen: verminderingen op de tarieven, blz. 4 / Nieuwe waarborg voor het vervoer van groenten en fruit, blz. 5 / Zeebrugge: transcontainers, blz. 6 / De Transcontainer-Expres-Zeehavens, blz. 8 / N.M.B.S.-Colli stelt voor: de opvouwbare kleine containers, blz. 10 / Programma Europabus 68, blz. 12 / Een trein 6,5 km lang! - Interfrigo, blz. 13 / Vakantie van uw perso-

neel, blz. 14 / Belangrijke technische toekomstproblemen, blz. 16 / De belasting op de toegevoegde waarde, blz. 18 / Per T.E.E. naar industrieel Duitsland, blz. 20.



Nr 3 — JULI

De Belgische spoorwegen in 1967, blz. 2 / Antwerpen: transcontainers, blz. 4 / Verkeer Zwitserland, Antwerpen, en Rotterdam. - Dienstregeling voor het goederenvervoer, blz. 7 / De internationale postcolli, blz. 8 / Vertrek van de vliegtuigen die postcolli vervoeren, blz. 11 / Afhaling en bestelling aan huis van wagenladingen, blz. 12 / Nijverheids-emplacementen, blz. 13 / Vermindering voor de kinderen in internationaal verkeer, blz. 14 /

Met vakantie de handen vrij. - Beweging in onze handelsagentschappen. - De halveprijskaart, blz. 15 / Uw auto per trein en vliegtuig mee naar Corsica en de Balearen, blz. 16 / Autoslaaptreinen naar Salzburg en Toulouse, blz. 17 / Europabus. - Oostende-Zeeland-Rotterdam, blz. 18 / Bevrachtingsakkoord voor volledige treinen. - Slaapwagens. - Taxi voorbehouden vanuit de trein, blz. 19.



Nr 4 — OKTOBER

Het tijdperk van de hoge snelheden, blz. 2 / Snelheid en veiligheid, blz. 4 / Parkeerplaats voor auto's te Charleroi-Zuid. - Een elektrische locomotief van 7.000 pk, blz. 5 / Internationale treinen. Verbeteringen op 29.9.1968, blz. 6 / Brussel-Londen in rechtstreeks slaaprijtuig, blz. 7 / Met pallets spaart U tijd, blz. 8 / Dienstregeling voor het vervoer van goederen naar of van het buitenland, blz. 11 / Het klaren van ingeschreven bagage te Luik-Guillemins. - Het douaneagentschap te Ant-

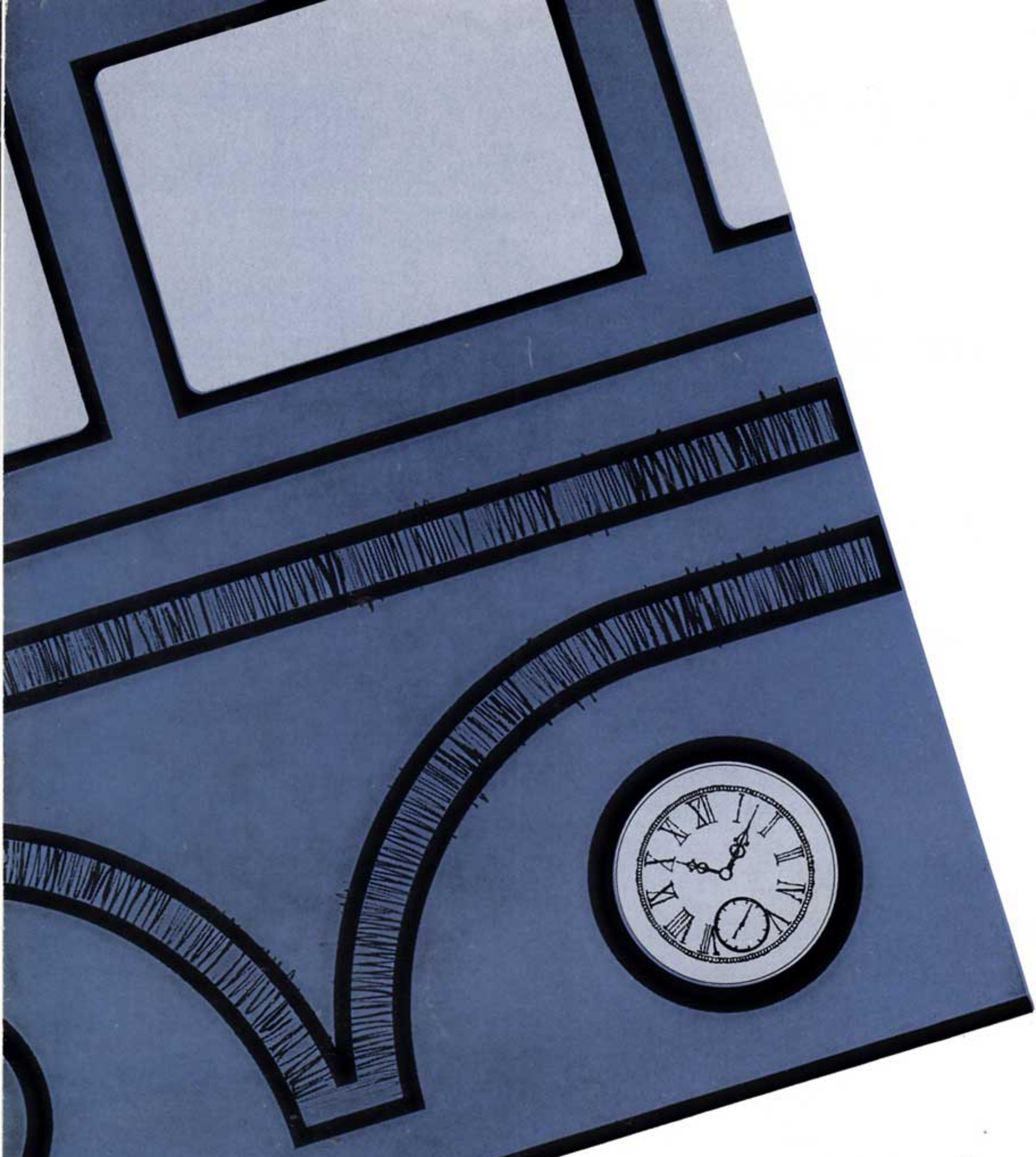
werpen-Centraal. - Brussel T.T. kan uw transcontainers ontvangen, blz. 16 / De nieuwe COLLICO type CA 6. - Nijverheidsemplacementen, blz. 17 / Internationale tarieven voor het vervoer van groeperingsgoederen. - Gebruikstaxe voor de kleine containers. - Afhaling en bestelling aan huis van PA-containers, blz. 18 / Een speciale wagen voor transcontainers. - Nieuwe internationale vrachtbrieven. - De internationale postcolli. - De B-Terminal Antwerpen, blz. 19 / Vrije baan met de trein, blz. 20.



Nr 5 — DECEMBER

Enkele nieuwe gegevens over de economie van het wegvervoer, blz. 2 / De Pool van de boxpallets is werkelijkheid, blz. 6 / De dienst der normale gewichten, blz. 7 / Modernisering van het park der speciale wagens, blz. 8 / Nieuwe internationale vrachtbrieven vanaf 1 januari 1969, blz. 9 / Nieuwe frankeeringsvoorschriften voor internationale zendingen vanaf 1/1/69, blz. 12 / Parkeerstation te Ans. - Nieuwe automatische bagage-

kluisen, blz. 13 / Per lig- of slaaprijtuig naar de wintersporten, blz. 14 / Zomerdienstregeling 1969 in internationaal verkeer, blz. 17 / Vertolling van de goederen in Frankrijk, blz. 18.



500 km
in één avond

Avondtreinen
brengen U nog
500 km ver
tussen 18 u en 24 u



1968 