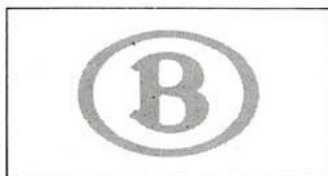


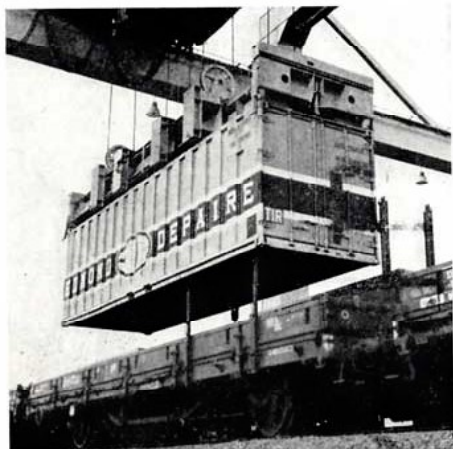
SPOORNIEUWS

Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen



Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 1 - Maart 1969





De spoorwegen hebben zich aangepast aan het transcontainervervoer. Het grootste deel van dit tijdschrift is aan dit probleem gewijd (blz. 3 tot 17).

INHOUD

Blz.

- 2 De h. L. Lataire, directeur generaal van de N.M.B.S., voorzitter van de Internationale Spoorweg Unie.
- X 3 Het transcontainervervoer.
- X 4 Intercontainer.
- X 7 Interferry.
- X 8 Zeebrugge
- X 10 Antwerpen.
- 11 Centraums voor transcontainers in België.
- 12 Bevorderingen.
- 14 De tarieven.
- 15 Enkele gegevens over transcontainers.
- 16 Afgiftebulletin.
- 17 Te onthouden adressen. - Besluit.
- X 18 De verspilling inzake de infrastructuren.
- 20 De auto-slaaptreinen in 1968. - Belangrijke prijsverminderingen vanaf 1.4.1969.
- 21 De zomerdienstregeling 1969.
- 22 Publicitaire inlassingen : onregelmatige voetstappen. - Telefoonnummer station Lot. - British Railways te Brussel. - De h. J. Maucq onze handelsagent te Brussel. - Zwitsers handelsagentschap te Brussel. - De BTW voor zendingen naar Frankrijk. - Eerste Bankomaat te Antwerpen-Centraal.

Foto: F. Putman.
Lay-out: P. Funken.
Druk.: Omega n.v. Antwerpen.



De heer Lucien LATAIRE, directeur-generaal van de N.M.B.S., werd onlangs door de Internationale Spoorweg Unie, voor een termijn van twee jaar, aangesteld tot voorzitter van dat grote organisme waarin alle Europese spoorwegnetten (behalve de U.S.S.R.) en verscheidene grote spoorwegen buiten Europa gegroepeerd zijn.

Aldus wordt een nieuwe internationale taak van het hoogste belang opgedragen aan onze directeur-generaal, die reeds voorzitter is van de Internationale Spoorwegcongresvereniging. Dit is de oudste organisatie waarin

de vertegenwoordigers der spoorwegen en regeringen van landen in alle continenten alsmede van nationale en internationale spoorwegorganismen verenigd zijn met het oog op de uitwisseling van informatie.

Uit de nieuwe aanstelling die voor ons land zeer vererend is, blijkt dat de Belgische spoorweg de belangrijke taak die hij sedert meer dan een eeuw vervult, voortzet en blijft streven naar een nauwere, vruchtbare en hartelijke samenwerking onder de spoormannen van de hele wereld die er ook vanouds met dynamisme voor geijverd hebben.

Minder dan een jaar geleden bestond er in het land geen enkele spoorweg-terminal voor containers. Op het ogenblik zijn er reeds twee belangrijke centra in volle werking: Antwerpen, in het bijzonder afgestemd op het transatlantisch verkeer, en Zeebrugge, meer gespecialiseerd voor het verkeer met Groot-Brittannië.

Na onze havens leggen wij er ons op toe onze nijverheidscentra uit te rusten: de „terminal“ van Luik moet vóór het einde van het jaar voltooid zijn en andere mogelijkheden worden bestudeerd.

Het verkeer dat ons tijdens het afgelopen jaar werd bezorgd, heeft onze verwachtingen niet beschaamd, maar we hopen het in de komende jaren nog verder uit te breiden.

In de belangrijke verbindingen lopen er reeds dagelijks gespecialiseerde, snelle treinen.

Er werden nieuwe tarieven ingevoerd, waarbij er van traditionele normen

zoals gewicht en aard van de goederen werd afgezien.

En nochtans verkeren we nog maar in het beginstadium van de totale ommekeer op het stuk van containers. Men verkeert nog in het ongewisse.

Alles is nieuw, er zijn nog tegenstrijdigheden en men heeft nog niet veel ervaring. Bovendien moeten de inspanningen op internationaal vlak gecoördineerd worden en men heeft af te rekenen met belangen die, al zijn ze niet noodzakelijk uiteenlopend, toch enigszins verschillen volgens de omvang van de netten en hun traditionele uitrusting.

Ondanks die moeilijkheden gaat de techniek erop vooruit, wordt er steeds meer geïnvesteerd, wordt het vervoer georganiseerd en groeit het verkeer op een vrij spectaculaire wijze aan.

De grote genormaliseerde container wordt met de dag steeds meer onmisbaar. Alleen de standaardisatie biedt de mogelijkheid voor geïnte-

greerd vervoer; alleen daardoor kan men de dure overgangen tussen de verschillende vervoermiddelen uitschakelen.

Dat is echter nog niet alles. De container is evengoed de kast van een wagen die op het onderstel van een wegvoertuig kan geplaatst worden voor de afhaling en de bestelling aan huis, als de kast van een vrachtauto die op een platte wagen wordt geladen voor de lange ritten tussen de overladingscentra.

De container is dus een praktisch middel voor een doeltreffende coördinatie tussen de weg en het spoor, die elkaar kunnen aanvullen door aanwending van hun eigen specifieke voordelen.

Benevens het feit dat de container speciale diensten bewijst aan de cliënteel, worden daarmee ten bate van 's lands economie ook praktische oplossingen aan de hand gedaan op het stuk van het algemeen vervoerbeleid.

*R. WEBER,
handelsdirecteur.*



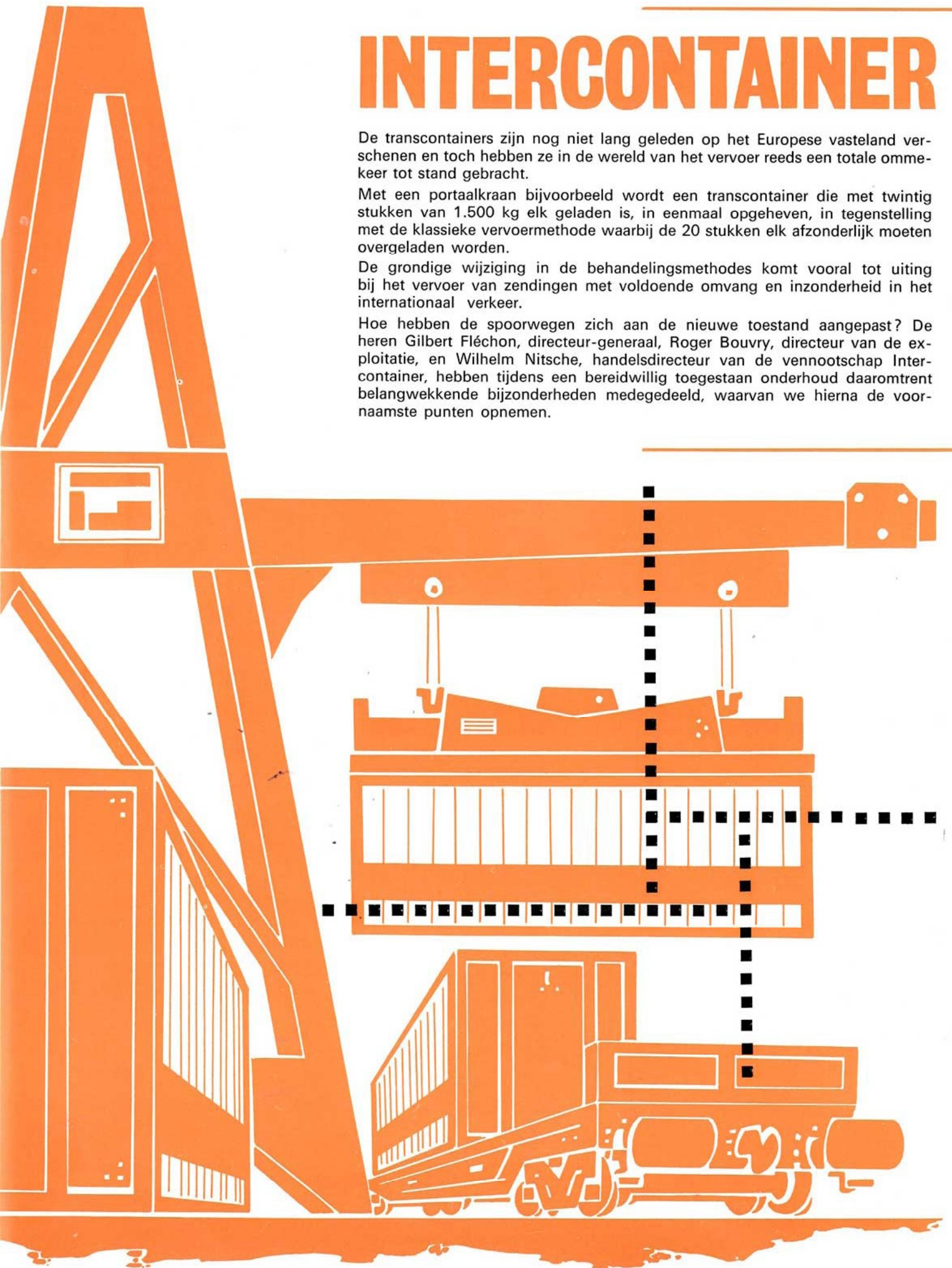
INTERCONTAINER

De transcontainers zijn nog niet lang geleden op het Europese vasteland verschenen en toch hebben ze in de wereld van het vervoer reeds een totale ommekeer tot stand gebracht.

Met een portaalkraan bijvoorbeeld wordt een transcontainer die met twintig stukken van 1.500 kg elk geladen is, in eenmaal opgeheven, in tegenstelling met de klassieke vervoermethode waarbij de 20 stukken elk afzonderlijk moeten overgeladen worden.

De grondige wijziging in de behandelingsmethodes komt vooral tot uiting bij het vervoer van zendingen met voldoende omvang en inzonderheid in het internationaal verkeer.

Hoe hebben de spoorwegen zich aan de nieuwe toestand aangepast? De heren Gilbert Fléchon, directeur-generaal, Roger Bouvry, directeur van de exploitatie, en Wilhelm Nitsche, handelsdirecteur van de vennootschap Intercontainer, hebben tijdens een bereidwillig toegestaan onderhoud daaromtrent belangwekkende bijzonderheden medegedeeld, waarvan we hierna de voornaamste punten opnemen.





M. Gilbert Fléchon,
directeur-generaal.

M. Roger Bouvry,
exploitatie-directeur.



M. Wilhelm Nitsche,
handelsdirecteur.

EEN COÖPERATIEVE VENNOOTSCHAP VAN SPOORWEGEN

De heer FLECHON:

Intercontainer is een coöperatieve vennootschap van spoorwegen.

De Internationale Spoorwegunie heeft onmiddellijk het belang ingezien van de transcontainers, toen ze op de vervoermarkt verschenen. Reeds op 5 december 1967 heeft ze een internationale vennootschap van spoorwegondernemingen voor het vervoer van transcontainers opgericht: de vennootschap INTERCONTAINER. Het is een coöperatieve vennootschap naar Belgisch recht, waarvan de maatschappelijke zetel te Brussel gevestigd is en het hoofdbestuur en de bedrijfszetel zich te Basel bevinden.

DE LEDEN VAN DE VENNOOTSCHAP

De heer FLECHON:

Vijftien spoorwegondernemingen nemen eraan deel. Zij vertegenwoordigen Groot-Brittannië, Zwitserland, de Duitse Bondsrepubliek, Oost-Duitsland, Italië, Denemarken, Zweden, Nederland, België, Luxemburg, Ierland, Spanje, Hongarije, Oostenrijk en Frankrijk.

Ook de vennootschap Interfrigo, die zelf een dochtermaatschappij is van 17 spoorwegondernemingen, is lid van INTERCONTAINER.

De Joegoslavische, Portugese en Noorse spoorwegen hebben zich officieel kandidaat gesteld en nog andere netten hebben belangstelling getoond voor een toetreding. Feitelijk zijn alle landen toegetreden die bij het transcontainerverkeer betrokken zijn en

de landen die er niet bij zijn, nemen geografisch een afgelegen positie in, zodat er geen onderbreking is in de materiële organisatie „op het terrein“.

De heer NITSCHÉ:

Die vennootschap is niets anders dan een Europees commercieel organisme dat verschillende spoorwegen groepeerd en, net als de verschillende afzonderlijk genomen spoorwegondernemingen, bereid is tot samenwerking met al wie bij het vervoer betrokken is. Ze zorgt dan ook maar alleen voor de eindverrichtingen op verzoek van de cliënten.

INTERCONTAINER is een groothandelaar die bij de spoorwegen diensten koopt in de vorm van volledige treinen of van stellen, om zo laag mogelijke tractieprijsen te bekomen, waarna hij als tussenhandelaar of kleinhandelaar die diensten aan de gebruikers voortverkoopd. De tussenpersonen van de vervoersector kunnen, volgens het verkeersvolume dat ze bezorgen, voordeliger voorwaarden bekomen dan een alleenstaande afzender.

DE HANDELSVERTEGEN- WOORDIGING IN DE VERSCHILLENDE LANDEN

De heer NITSCHÉ:

De handelsvertegenwoordiging van INTERCONTAINER is in handen:

— van de spoorwegonderneming zelf, zoals dat bijvoorbeeld het geval is in Duitsland, (D.B.), Luxemburg, Nederland, of

— van een andere vennootschap, meestal een dochtermaatschappij van de spoorweg; die naast haar andere werkzaamheden de vertegenwoordiging op zich neemt van INTERCONTAINER, bijvoorbeeld INTER-

FERRY in België, de „Compagnie nouvelle de Cadres“ (CNC) in Frankrijk, CEMAT in Italië.

EEN ENKELE GESPREKSPARTNER

Men kan INTERCONTAINER beschouwen als het gemeenschappelijk handelsagentschap der betrokken spoorwegen, die aan dat organisme werkelijke commerciële bevoegdheden hebben overgedragen.

Voor de handelsbetrekkingen met de cliënteel zorgen in de eerste plaats de handelsexperten. Om hun opdracht goed te kunnen uitvoeren, beschikken de vertegenwoordigers van INTERCONTAINER over een vrij ruime bevoegdheid. Door die gedecentraliseerde organisatie werkt INTERCONTAINER vlotter en worden de betrekkingen met de cliënteel vereenvoudigd, doordat ze ter plaatse over een enkele, bevoegde gesprekspartner beschikt.

EEN VERVOERDIENST DIE KAN CONCURREREN

De heer BOUVRY:

Minder behandelingskosten, aanzienlijke tijdswinst — in vier minuten tijd wordt 30 ton op een wagen gezet — zijn voordelen bij het gebruik van transcontainers waardoor de vervoerkosten merkkelijk dalen. De tijd is in dit geval een belangrijk element om besparingen tot stand te brengen.

De spoorwegen moesten ze zich dus op toeleggen het vervoer van transcontainers te organiseren om er een snel vervoermiddel van te maken. Het doel van de vennootschap INTERCONTAINER bestaat er dan ook in, op Europees vlak een net van directe treinen

INTERCONTAINER

aan te leggen voor een pendelverkeer tussen de grote centra, met geprogrammeerde, snelle en frequente treinen die onderweg niet moeten getrieerd worden, en interessante prijzen te stellen, doordat de techniek van de volledige trein kan toegepast worden.

De heer NITSCHÉ:

Eveneens met het doel het vervoer van transcontainers sneller te doen verlopen, heeft INTERCONTAINER vooral aandacht gewijd aan het probleem van de afhaling en de bestelling aan huis. De vennootschap wenst dat de voordelen van de huis-huisdienst niet beperkt blijven tot de cliënten die over een verbindingsspoor beschikken, maar ze wil ook de andere cliënten dezelfde voordelen bieden. Daartoe doet zij een beroep op de diensten voor afhaling en bestelling aan huis, die door de spoorwegondernemingen zelf (bijvoorbeeld de Duitse Bonds-spoorwegen) of door de vertegenwoordigers van INTERCONTAINER (Interferry in België, CNC in Frankrijk enz.) bij de „terminals“ werden opgericht.

DE GROTE VERKEERSADERS

De heer BOUVRY:

In beide richtingen bestaan thans de volgende grote verbindingen:

- Amsterdam - Rotterdam - Milaan, 5 verbindingen per week;
- Zeebruggebrugge - Antwerpen - Milaan, 6 verbindingen per week, met aansluiting met de speciale containerschepen Harwich - Zeebrugge van de Britse spoorwegen;
- Londen - Parijs, 5 verbindingen per week;
- Zeebrugge - Antwerpen - Rotterdam - Amsterdam (TEZ), 5 verbindingen per week;
- Rotterdam - Frankfurt - Mannheim - Stuttgart (Delta-Expres), driemaal per week. Al die diensten onderhouden de verbinding met zeehavens, doordat de zeevaartmaatschappijen het eerst van transcontainers gebruik hebben gemaakt. Ze zullen echter geleidelijk uitgebreid worden tot het vastelandsverkeer tussen nijverheids- en verbruikscentra. Naargelang van de oprichting van nieuwe „terminals“ (speciaal voor transcontainerverkeer uitgerust) zal het net der grote verkeersaders groeien. Momenteel zijn er een vijftigtal „terminals“, maar op het einde van het jaar zullen er heel waarschijnlijk meer dan 120 zijn.

DE FREIGHTLINERS

De heer BOUVRY:

Voor bepaalde verkeersstromen kan het antwoord zijn speciale directe treinen met

ondeelbare stellingen voor pendelverkeer in te leggen.

De Britse spoorwegen hebben voor dat soort treinen, die ze freightliners noemen, ondeelbare treinstellen van vijf speciale wagens genomen, die onderling door een vaste koppeling verbonden zijn en die enkel aan de twee uiteinden van het stel met een klassieke stoot- en trekrichting uitgerust zijn.

De methode moet niet noodzakelijk in die vorm op het vasteland worden ingevoerd, maar moet op hetzelfde beginsel steunen; de toepassingen ervan mogen variëren volgens de omstandigheden en de grootte van de behoeften.

SPECIAAL MATERIEEL

De heer BOUVRY:

Met het oog op een doeltreffend gebruik wil INTERCONTAINER snel een park van speciale containerwagens samenstellen:

— dergelijke wagens bezitten bevestigingsmiddelen waarmee de verschillende transcontainers onmiddellijk stevig kunnen vastgezet worden; daardoor worden de verrichtingen versneld en verhoogt de veiligheid van het vervoer;

— ze bestaan enkel uit de voor hun gebruik onmisbare elementen en hoeven dus geen ingewikkelde constructie te hebben; de tarra wordt daardoor kleiner en het laadvermogen neemt toe;

— de moderne bouw ervan maakt bovendien gebruik van de laatste snufjes van de techniek, inzonderheid inzake reminrichting en loopstel, zodat ze in ijlgoodtreinen kunnen opgenomen worden

Daarentegen is de oprichting van een transcontainerpark voor INTERCONTAINER geen op korte termijn te bereiken doel, rekening houdend met het aantal in omloop zijnde containers van scheepvaartmaatschappijen, met de constructieprogramma's van sommige spoorwegen of van hun dochtermaatschappijen en met de mogelijkheden van afhaling. Later zal er, volgens de ontwikkeling van het continentaal verkeer, een beslissing worden genomen over de aanschaffing van een transcontainerpark en zullen de karakteristieken en de omvang ervan worden vastgelegd. Inzake koeltranscontainers daarentegen heeft de vennootschap INTERFRIGO¹ kortelings een aankoopprogramma opgemaakt voor 81 eenheden van 40 voet, waarvan de eerste in de lente van 1969 kunnen worden geleverd, en voor 108 eenheden van 20 voet. Daarbij dient aangestipt dat het vervoer in transcontainers met koelinrichting uitsluitend behoort tot de bevoegdheid van INTERFRIGO, welke vennootschap gebruik zal maken van de

diensten van INTERCONTAINER, wat verzending, behandeling en eindvervoer betreft.

BESLUITEN

De heer FLECHON:

INTERCONTAINER verricht baanbrekend werk in het internationaal spoorwegverkeer. Het is immers voor de eerste maal in hun geschiedenis dat de Europese spoorwegen besloten hebben op een ruim geografisch vlak, vermits zowel landen uit Oost- als uit West-Europa erbij betrokken zijn, zeer grote commerciële bevoegdheden over te dragen op een gemeenschappelijk opgerichte vennootschap.

Door dat voorbeeld wordt aangetoond welke rol de transcontainer speelt bij de integratie en tevens welke taak de spoorweg kan vervullen in een modern vervoerstelsel en welk baanbrekend werk hij verricht door zijn structuren geleidelijk aan te passen aan de vooruitgang van de techniek.

Om die taak zo goed mogelijk te kunnen vervullen, moet INTERCONTAINER alle elementen kennen die het welslagen bepalen van de diensten welke die vennootschap nu reeds aanbiedt en welke zij in de toekomst zou kunnen aanbieden.

Daarom heeft de vennootschap INTERCONTAINER de firma Mc Kinsey & Co, die een wereldfaam geniet als „Management consultant“, er onlangs mee belast voor haar rekening een grondige marktstudie en een even grondige economische studie uit te voeren. De firma Mc Kinsey & Co beschikt reeds over een ruime ondervinding op het gebied van de economie van het vervoer met transcontainers. In dat opzicht kan men verwijzen naar de belangstelling die werd gewekt door haar in juni 1967 gepubliceerd verslag voor de British Transport Docks Board en tevens de studie vermelden die ze in 1968 voor de British Railways heeft verricht met het oog op de invoering van een transcontainerdienst tussen Groot-Brittannië en Ierland.

Door ertoe te besluiten die studie te laten uitvoeren over 15 Europese landen en hun betrekkingen met de rest van de wereld, geven INTERCONTAINER en, door tussenkomst van INTERCONTAINER, ook de Europese spoorwegen die er lid van zijn, uiting aan hun vastberadenheid om de plaats in te nemen welke hun op de internationale vervoermarkt toekomt op grond van een rationele en een economische organisatie.

¹ Interfrigo: welbekende dochtermaatschappij der spoorwegen, gespecialiseerd in de internationale koeltransporten.

INTERFERRY



De heer A. Schoeters
afgevaardigde-
beheerder bij
N.V. Interferry.

— Kunt U ons, M. Schoeters, enkele woorden zeggen over de objectieven van Interferry? De N.V. Nationale Maatschappij voor Wegvervoer en Intercontinentaal vervoer, afgekort Interferry, werd opgericht op 1.11.1966 door de N.M.B.S. en door de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats.

Interferry exploiteert enerzijds een trafiek in opleggers roll-on roll-off en in transcontainers met Engeland, anderzijds, en dit is onze bijzonderste activiteit, hebben wij een net van vervoerbureaus in België georganiseerd die hoofdzakelijk bij middel van bevrachting werken; tenslotte is Interferry de vertegenwoordiger voor België van de nieuwe internationale spoorwegmaatschappij „Intercontainer“.

— Wat is de rol van Interferry als vertegenwoordiger van Intercontainer voor België? De maatschappij Intercontainer ontving van de spoorwegen het mandaat om de internationale zendingen in transcontainers te beheren. Als vertegenwoordiger voor België van Intercontainer is bijgevolg Interferry gelast met de commerciële prospectie alsmede met het beheer van de internationale zendingen in transcontainers.

— Wil dit concreet zeggen dat een cliënt die per transcontainer wil vervoeren zich dient te wenden tot de diensten van Interferry? Dit is inderdaad zo. Wel te verstaan zal men op de diensten van de N.M.B.S. — hetzij het inlichtingskantoor, hetzij het Handelsagentschap, hetzij de Handelsdirektie — aan de

cliënt de prijzen van de tarieven mededelen, maar voor het afsluiten van bijzondere contracten en voor de praktische uitvoering van het vervoer zal de cliënt zich dienen te wenden tot de diensten van Interferry.

— Moeten de cliënten bijzondere formaliteiten vervullen?

De formaliteiten zijn tot het strikte minimum beperkt. Het contract met de cliënt kan eventueel per telefoon worden afgesloten en per brief of per telex worden bevestigd.

Op het ogenblik dat de cliënt de zending afgeeft, vult hij een „afgiftebulletin“ in (zie bladzijde 16). De cliënt moet de vrachtbrief van de spoorweg niet zelf invullen; zulks is de taak van Interferry, daar de vennootschap Intercontainer voor het door haar beheerde verkeer volgens de vrachtbrief terzelfder tijd afzender en geadresseerde is.

— Vreest u niet dat de verzendingsfirma's er de voorkeur zullen aan geven, om de commerciële geheimhouding over hun verrichtingen te vrijwaren, rechtstreeks met de spoorwegen te onderhandelen in plaats van met een dochtervennootschap?

De ondervinding leert ons dat zulks niet het geval is en een dergelijke vrees zou volstrekt ongegrond zijn.

We vragen immers niet dat de naam van de cliënten van die verzendingsfirma's aan Intercontainer of Interferry worden medegedeeld. Bovendien zullen Intercontainer en Interferry de handelsproblemen afhandelen met de ernst en de onpartijdigheid die men

terecht van dochtervennootschappen van de spoorweg mag verwachten, zodat het commercieel geheim van de verrichtingen volkomen gewaarborgd is.

— Hoe worden de vervoerkosten betaald? Op het „Afgiftebulletin“ moet de cliënt vermelden of de kosten door Intercontainer bij vertrek of bij aankomst moeten geïnd worden. De bulletins worden daarna door toedoen van ons overgezonden aan de boekhouding van Intercontainer te Bazel, waar de facturen opgemaakt worden hetzij op naam van de cliënt-afzender, hetzij op naam van de cliënt-geadresseerde, volgens wat van tevoren tussen hen is overeengekomen.

— In werkelijkheid moet de cliënt dus op het ogenblik dat hij de container bezorgt, niets betalen, zelfs als hij de vervoerkosten voor zijn rekening neemt?

Inderdaad. Over het algemeen wordt de factuur van Intercontainer aan de cliënt bezorgd 15 dagen na de verzending.

De cliënt kan de kosten voor het gebruik van een kraan in de containerterminals op dezelfde manier betalen en eventueel ook de kosten voor de douaneformaliteiten of voor de wegvervoerprijs voor afhaling of bestelling aan huis. Intercontainer maakt op verzoek van de cliënt immers een prijs „door to door“ (van deur tot deur) op en verstrekt in die gevallen een volledige dienst voor de cliënte.



de haven van Zeebrugge

Zoals dit het geval is voor de andere Belgische havens, speelt de N.M.B.S. een zeer belangrijke rol in de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge.

Te dien einde, beschikt ze aldaar over een vormingsstation, dat vatbaar is voor uitbreiding en hetwelk verbonden is met de op de havenmuur gelegen instellingen, met de vismijn en met de twee exploitatie-centra van de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats, waarin de N.M.B.S. een meerderheidsparticipatie heeft.

Deze exploitatie-centra betreffen enerzijds, de dienst der ferryboats tussen Harwich en Zeebrugge en, anderzijds, de containerterminal die in uitbating werd gesteld op 19 maart 1968.

De tussenkomst van de N.M.B.S. in de activiteiten van de haven van Zeebrugge neemt zelfs een zeer bijzonder karakter aan, wegens het bestaan van de ferrybootlijn tussen Zeebrugge en Harwich die het mogelijk heeft gemaakt het spoorverkeer tussen het net van de Britse Spoorwegen en deze van de continentale spoorwegnetten zonder onderbreking te verzekeren, dank zij het in lijn brengen van vier vœerboten van 4.000 ton, die o.m. ieder uitgerust zijn met 300 meter spoorlijnen. Deze schepen doen de dubbele overtocht ieder 24 uren en worden zelfs ingezet 's zaterdags en 's zondags.

Deze ferrybootlijn die 43 jaar bestaat, heeft steeds een bestendige en groeiende bijval gekend, zoals blijkt uit de volgende tabel, die de gedurende de laatste tien jaar vervoerde tonnenmaten weergeeft:

1958:	239.000 T
1959:	254.000 T
1960:	276.000 T
1961:	275.000 T
1962:	301.000 T
1963:	314.000 T
1964:	349.000 T
1965:	355.000 T
1966:	321.000 T
1967:	365.000 T
1968:	390.000 T

Zij biedt inderdaad bijzondere voordelen aan de verladers van waardevolle goederen, van bederfelijke waren zoals vlees, groenten en

fruit en van constructies en machines van grote omvang of gewicht. en dit wegens het feit dat zij de verhandelingen afschaft in de twee havens, dat zij besparingen toelaat in de verpakking, dat zij praktisch de risico's van diefstal en beschadiging uitsluit en dat zij een gevoelige versnelling verwezenlijkt in de totale vervoersketting.

Het zijn trouwens juist deze eigenschappen die aan de basis liggen van het ontstaan van de grote transcontainers die thans zulke ontwikkeling kennen, voornamelijk wanneer het vervoer een overvaart over zee behelst.

Het is ontegensprekelijk dat het containerschip voor de reder een gevoelige verbetering van kostprijs betekent op de ferryboat, daar bij gelijke tonnenmaat het containerschip driemaal zoveel „vervoereenheden” kan nemen dan de klassieke ferryboat. Daarentegen, vergt de exploitatie van containerschepen enorme investeringen in de aanleg-havens, onder vorm van portaalkranen en aangepaste terminals en, anderzijds, dient niet uit het oog verloren dat alle goederen niet vatbaar zijn om in containers vervoerd te worden, terwijl voor de ferryboat uiteraard onder dit opzicht geen beperkingen worden opgelegd.

Op basis van deze problematiek heeft de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats, in akkoord met de Britse Spoorwegen, voor twee jaar besloten dat, enerzijds, de bestaande dienst der ferryboats tussen Harwich en Zeebrugge integraal diende behouden maar dat het, anderzijds, nodig was een nieuwe dienst met containerschepen in te leggen in deze verbinding.

Te dien einde werd in beide havens een aangepaste containerterminal aangelegd,

voorzien van portaalkranen en van de vereiste infrastructuur die het mogelijk maken een tempo van 20 à 30 overladingen (lossing en lading) per uur te volgen, zodat thans de nieuwe containerschepen Sea Freightliner I en II een navettedienst in 24 uur kunnen verzekeren tussen de beide betrokken havens. Dank zij deze inrichtingen bedraagt de capaciteit van de nieuwe lijn 300 containers per dag in beide richtingen.

Het is belangwekkend aan te stippen dat de „lay-out” van de containerterminal te Zeebrugge tot nog toe enig is in Europa. in die zin dat, wegens het aanbrengen van vier

kaaisporen en van een dienstweg voor autovervoer onder de portaalkranen aan dewelke aldus een span van 53 meter breedte moest gegeven worden, de rechtstreekse overslag van schip op wagon of wegvoertuig de regel is, terwijl in de andere terminals deze operatie gewoonlijk in twee bewegingen wordt uitgevoerd.

De te Zeebrugge aangenomen formule laat dus een zeer verneld tempo van overlading en voortzending toe.

Vermelden wij tevens dat de bewegingen der spoorwagens onder de kranen geregeld wordt door een stalen kabel zonder eind, gevoerd over een kaapstander aangedreven door twee asynchroonmotoren met sleepringen, die een klein wagentje meeneemt dat beweegt op speciale, tussen en onder de hoofdsporen liggende tramsporen. Dit wagentje voert loopwielletjes mede die als voelhorentjes het wiel van de spoorwagens omvatten en hem vooruit of achteruit kunnen sturen. De afstandsbediening van dit stelsel geschiedt per radio door de kraandrijver. Deze ver gedreven automatisering laat toe de volledige bewerking van lossing en lading van het schip te bewerkstelligen met een ploeg van zes man.

Niettegenstaande de intensieve en dagelijkse arbeid die vereist wordt voor het bedienen van de schepen Sea Freightliner I en II, is de containerterminal van Zeebrugge in staat tevens andere lijnen te bedienen. Het is aldus dat sedert april 1968 een regelmatige lijn van containerschepen tussen Zeebrugge en Helsinki ingelegd werd door toedoen van de firma Freyman and Van Loo.

Gezien de groeiende belangstelling voor deze lijn, wordt deze dienst versterkt met een tweede containerschip vanaf februari 1969, zodat enerzijds een wekelijkse afvaart zal kunnen worden verzekerd en anderzijds ook Zweden zal kunnen worden bediend.

De exploitatieuitslagen van de nieuwe containerterminal beantwoorden volledig aan de gestelde verwachtingen.

Steunende op het huidig rythme van het containerverkeer, mag in '69 een verdubbeling van de trafiek verwacht worden en, wat aanmoedigend en symptomatisch is, blijkt het dat de ontwikkeling van het containerverkeer geen nadelige invloed heeft op de evolutie van het traditioneel verkeer per ferryboat.



S.B.A.

S.B.A. FERRY

INTERFERRY
BELGIUM
TIR
ITF 8 / 30 CR

MAT

DE CONTAINER- TERMINAL VAN DE N.M.B.S. TE ANTWERPEN

In minder dan twee jaar is de conventionele haven van Antwerpen uitgegroeid tot „de“ Europese haven bij uitstek voor het verkeer van transcontainers. Haar uitrusting is in dat opzicht enig: zeven portaalkranen met een hijskracht van 35 tot 50 ton zijn de motor van zes terminalinstallaties, die langs 5,5 km diepe kaaien aangelegd zijn. Alles samen een oppervlakte van 12,5 ha nabij het zevende havendok.

Het is een recente en dus een moderne installatie waarvan de organisatie tot in de puntjes werd bestudeerd. De normalisatie werd er tot het uiterste doorgevoerd, (zo bv. werd er één enkele spoorwijdte voor het loopwerk der portaalkranen aangenomen) zodat in geval van defect de noodzakelijke vervangingen worden mogelijk gemaakt. De schepen moeten dus nooit lang wachten om te kunnen aanleggen.

Bovendien is Antwerpen uiterst gunstig gelegen. Aan de ene kant bevindt zijn haven zich op nog geen 100 mijl van de drukste zeeweg ter wereld en aan de andere kant dringt het door tot in het vasteland, tot in het centrum van een jonge, doch belangrijke industriële zone die evenals de haven wordt bediend door een compleet verkeersnet dat zich uitstrekt tot een achterland waaraan het spoor continentale dimensies verleent.

De Belgische Spoorwegen hebben inderdaad hun eigen terminalstation voor containers gebouwd in het centrum zelf van die installaties, tussen het zesde en het zevende havendok.

Hierna volgen de technische gegevens:

- 2 sporen (en weldra vier) met 400 m nuttige lengte;
- een portaalkraan op rails met een nuttig draagvermogen van 30 ton die over de vier sporen reikt en waarvan de vlucht over de koer 9 m bedraagt;
- een betonnen vloer van 45 m op 400 voor het overladen en het stapelen, waar meer dan 200 containers kunnen worden opgeslagen;



- een weegbrug voor vrachtauto's;
- een dienstgebouw met een douanekantoor;
- een containerpark over gans de lengte der inrichting.

De portaalkraan is uitgerust met een telescopisch raam (spreader) waarmee transcontainers ISO, standaardformaat van 20 tot 40', kunnen behandeld worden met behulp van draaigrendels (twistlocks). De „spreader“ is ook voorzien van lengen en haken voor de behandeling van ISO-containers van 10' en andere containers van 10 tot 40'.

De hijshoogte van die kraan bedraagt 8,15 m.

De uitrusting van centrums voor **TRANS- CONTAINERS** in België

In den beginne geschiedde het vervoer van de transcontainers alleen over zee. Daarna hebben ze over de havens ook op het vasteland hun weg gevonden. Zo kwam het dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen eerst haar installaties te Zeebrugge en te Antwerpen aangepast heeft. Aldus werden er brughoofden aangelegd die de continuïteit van het vervoer zee-vasteland waarborgen ten bate van het achterland van onze havens.

Doch buiten dat gecombineerd vervoer zee-vasteland dat tot buiten onze grenzen reikt, mag men ook verkeersstromen verwachten waarvan het net uitsluitend te land, binnen en buiten onze grenzen zal worden aangelegd. Daarom heeft de N.M.B.S. besloten in een tweede fase de stations van de grote produktie- en verbruikscentrums voor het vervoer van transcontainers uit te rusten.

In afwachting dat er te Brussel voor de agglomeratie een volledig eindstation komt, heeft het station Brussel Thurn en Taxis, dat in het centrum van de stad ligt, zijn portaalkraan voorzien van een raam voor containers van 10' tot 40'. Die kraan heeft een draagvermogen van 27 ton wat voorlopig volstaat om aan de eisen van de cliënteel te voldoen.

Voor de uitrusting van het station Bressoux dat de Luikse agglomeratie zal bedienen, werden de nodige bestellingen gedaan.

De N.M.B.S. zal geleidelijk in andere gewesten van het land op dezelfde wijze handelen.



Ze kan met de transcontainers vier bewegingen uitvoeren:

— de eerste, evenwijdig met de sporen, door verplaatsing van de portaalkraan op rails tegen een snelheid van 60 meter per minuut;

— de tweede, haaks op de sporen, door verplaatsing van de loopkat tegen een snelheid van 20 meter per minuut;

— de derde, verticaal, waarmee de lasten worden gehesen of neergelaten tegen een snelheid van 14 meter per minuut;

— ten slotte een draaiende beweging van 360°, waarmee de transcontainers in om het even welke stand op voertuigen kunnen geplaatst worden.

De containers worden geladen op speciale wagens of op normale, platte wagens. De terminal wordt bediend door geregelde treinen met bestemming naar Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Aken, Basel, Milaan en Parijs, met snelle verbindingen naar alle belangrijke centrums in Engeland en op het vasteland.

De terminal van de spoorweg te Antwerpen is trouwens rechtstreeks per spoor aangesloten op de hoofdsporen en de havenkaaien. Hij is ook over uitstekende wegen verbonden met die kaaien en met de autowegen, zodat hij, over het spoor en over de weg, als vertrekpunt kan dienen van een continentaal verkeer van transcontainers.

CONTAINERTREINEN BIJ VERTREK UIT ENGELAND, ANTWERPEN EN ZEEBRUGGE

*vertrekken alle werkdagen
behalve zondagen*

Engeland
Vertrekuren
Dag A-1 ●●
Dag A-2 ●●●

Birmingham Lawl. StR.	15	●
Cardiff	14	●●
Edinburgh	20	●●●
Glasgow	20	●●●
Hull	19	●●●
Leeds	24	●●●
Liverpool	11	●
London (Stratford)		
Intern. Freight Terminal	18	●
Manchester	11	●●
Newcastle	22	●●●
Cheffield	22	●●●
Southampton	12	●●
Stockton	20	●●●

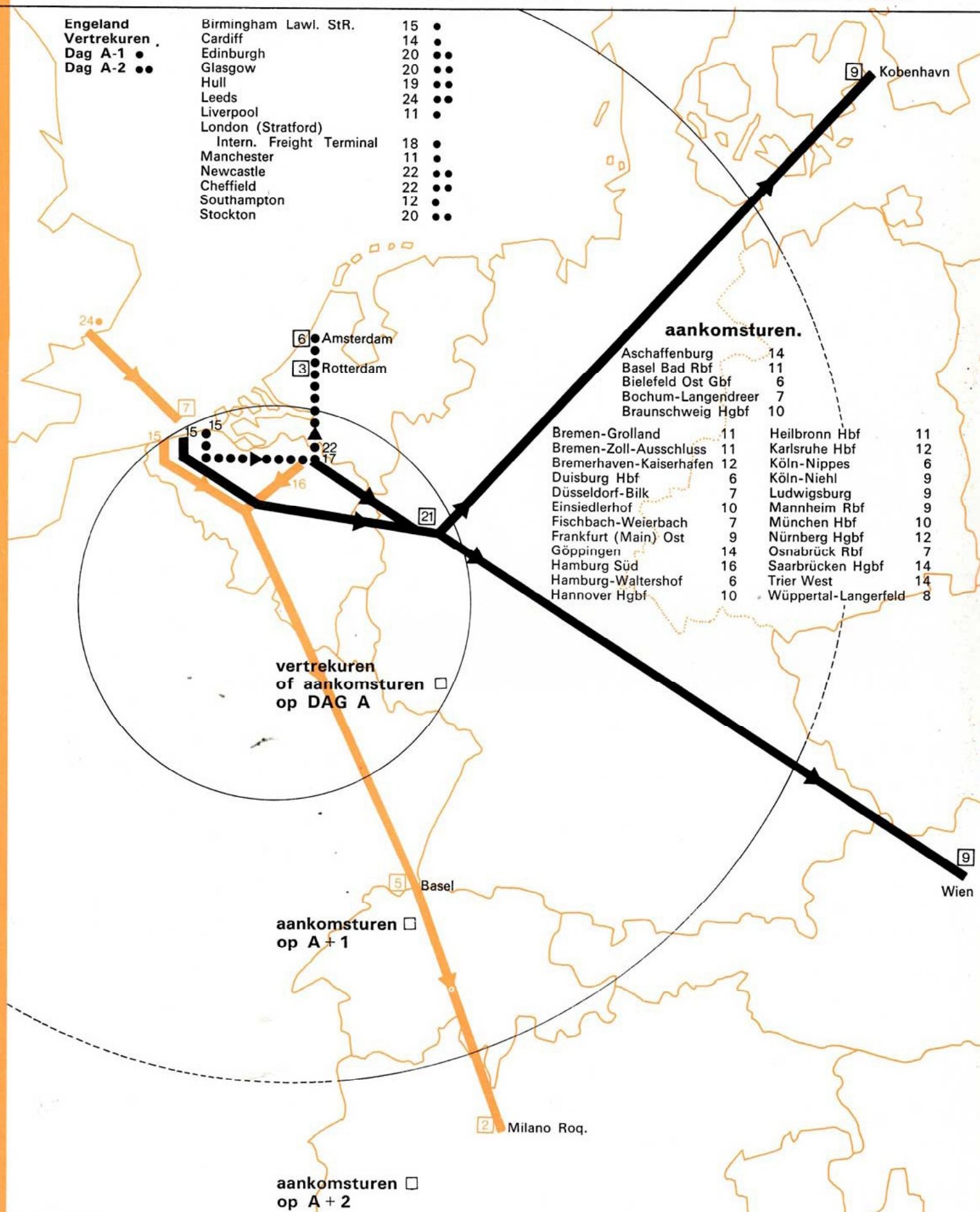
aankomsturen.

Aschaffenburg	14	
Basel Bad Rbf	11	
Bielefeld Ost Gbf	6	
Bochum-Langendreer	7	
Braunschweig Hgbf	10	
Bremen-Grolland	11	
Bremen-Zoll-Ausschluss	11	
Bremerhaven-Kaiserhafen	12	
Duisburg Hbf	6	
Düsseldorf-Bilk	7	
Einsiedlerhof	10	
Fischbach-Weierbach	7	
Frankfurt (Main) Ost	9	
Göppingen	14	
Hamburg Süd	16	
Hamburg-Waltershof	6	
Hannover Hgbf	10	
Heilbronn Hbf	11	
Karlsruhe Hbf	12	
Köln-Nippes	6	
Köln-Niehl	9	
Ludwigsburg	9	
Mannheim Rbf	9	
München Hbf	10	
Nürnberg Hgbf	12	
Osnabrück Rbf	7	
Saarbrücken Hgbf	14	
Trier West	14	
Wuppertal-Langerfeld	8	

vertrekuren
of aankomsturen
op DAG A □

aankomsturen
op A + 1 □

aankomsturen
op A + 2 □



CONTAINERTREINEN BIJ AANKOMST TE ANTWERPEN, TE ZEEBRUGGE EN IN ENGLAND

vertrekken uit Rotterdam en uit Milaan
maandag tot en met vrijdag.

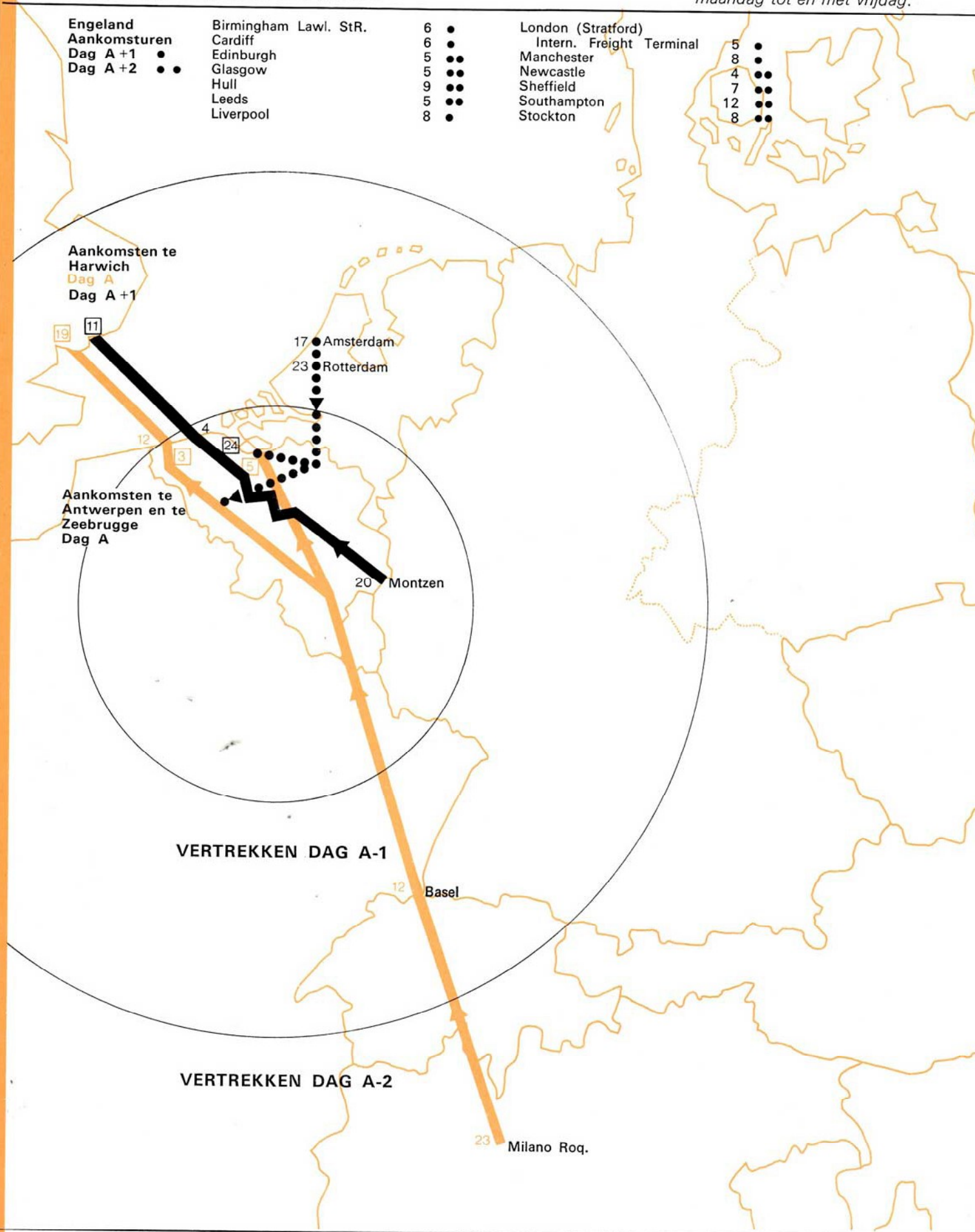
Engeland
Aankomsturen
Dag A +1 ●
Dag A +2 ●●

Birmingham Lawl. StR.
Cardiff
Edinburgh
Glasgow
Hull
Leeds
Liverpool

6 ●
6 ●
5 ●●
9 ●●
5 ●●
8 ●

London (Stratford)
Intern. Freight Terminal
Manchester
Newcastle
Sheffield
Southampton
Stockton

5 ●
8 ●
4 ●
7 ●●
12 ●●
8 ●●



Aankomsten te
Harwich
Dag A
Dag A +1

Aankomsten te
Antwerpen en te
Zeebrugge
Dag A

VERTREKKEN DAG A-1

VERTREKKEN DAG A-2

23 Milano Roq.

12 Basel

17 Amsterdam
23 Rotterdam

TRANSCONTAINER TARIEVEN



Door de nieuwe vervoertechniek met transcontainers hebben de vervoerders en de ondernemingen die met de behandelingsverrichtingen belast zijn, te maken met grote verpakkingen of kisten en niet meer met welbepaalde en zichtbare goederen, zodat de tarifiering moet vernieuwd worden.

De prijzen voor het vervoer per spoor werden tot nu toe bepaald volgens het werkelijk gewicht en de aard van het goed (bevrachting ad valorem), doch in de nieuwe tarieven is er uitsluitend rekening gehouden met de eenheid „transcontainer“ (in sommige gevallen zelfs met de eenheid „wagen“).

Begin 1967 werd een basisakkoord afgesloten onder de belangrijkste netten; daarbij werden eenvormige grondslagen vastgelegd voor de vorming van de internationale prijzen van eind tot eind.

Dat akkoord gaf aanleiding tot de invoering van het algemeen Europees tarief nr 9145 voor transcontainers bij vervoer over zee. Het is onderverdeeld in 7 hoofdstukken welke overeenstemmen met de zeven spoorwegnetten die het basisakkoord ondertekend hebben (België, Denemarken, Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk, Italië, Nederland en Zweden); het 8e hoofdstuk betreffende het Oost-Duitse net (DR) is er op 1 maart aan toegevoegd. In elk van die hoofdstukken komen prijzen van eind tot eind voor bij vertrek uit de nationale havenstations en met bestemming naar de havenstations en de stations in het binnenland van de andere netten (met inbegrip van Hongarije en doorvoer over Oostenrijk), voor de geladen of ledige transcontainers van 20, 30 en 40 voet en voor de combinaties van die 3 categorieën (50 en 60 voet). De prijzen van twee transcontainers van 20 voet welke deel uitmaken van een zelfde zending, zijn gelijk aan die van een eenheid van 40 voet. In de verbindingen welke in elk van de hoofdstukken voorkomen, is tarief nr 9145 verplicht toepasselijk voor de zendingen transcontainers, met uitsluiting van elke andere binnenlandse of internationale tarifiering (behoudens andersluidende bepaling in de speciale tarieven waarvan er verder sprake is).

De prijzen zijn uitgedrukt in goudfrank, waardoor al de moeilijkheden door de schommelingen van de omrekeningskoersen kunnen voorkomen worden.

Samen met dat algemeen tarief werden er, naarmate van de behoeften, speciale tarieven opgesteld waarin er beter rekening gehouden is met de bijzonderheden van elk der bedoelde ver-

voersstromen en der concurrentievoorwaarden. Aldus is onze maatschappij op het internationale vlak toegetreden tot volgende speciale tarieven:

1. Rechtstreeks tarief nr 9373

voor het vervoer tussen Groot-Brittannië enerzijds en Zwitserland en Italië anderzijds. Dat tarief waarvan de algemene beschikkingen over het algemeen dezelfde zijn als die van het algemeen tarief, biedt voordeliger prijzen dan tarief 9145 wat het vastelandstraject betreft, ten einde de relatief hogere prijs van het zeevervoer vanaf Harwich te compenseren.

2. Rechtstreeks tarief nr 9374

Groot-Brittannië - Oostenrijk, over de havens van Zeebrugge en Rotterdam, met pariteitsprijzen tussen Harwich en Oostenrijk. De prijzen van dat tarief worden gevormd overeenkomstig het algemeen akkoord betreffende tarief 9145, met dit verschil dat, wanneer het brutogewicht van een zending van twee transcontainers van 20 voet meer dan 30 ton bedraagt, de prijs wordt geïnd van een eenheid van 40 voet verhoogd met 30%; wanneer dat gewicht meer dan 36 ton belooft, is er 50% verhoging.

3. Rechtstreeks tarief nr 9375

Groot-Brittannië/Duitsland over Zeebrugge en Rotterdam.

De structuur van dat tarief is dezelfde als die van tarief nr 9374 met de 2 volgende geringe verschillen, dat er enerzijds in het prijzenniveau in een ruimere mate rekening gehouden is met de zeer vinnige concurrentie van het wegvervoer, inzonderheid tussen Rotterdam en Duitsland, en dat er anderzijds geen enkel verschil wordt gemaakt tussen geladen of ledige transcontainers.

4. Rechtstreeks tarief nr 9574

toepasselijk tussen Zeebrugge en de Nederlandse havens van Rotterdam en Amsterdam. Dat tarief verschilt van de andere voornoemde speciale tarieven in die zin, dat het enkel voorziet in prijzen per 2-assige wagen (de wagens met draaistellen zijn dus voorlopig uitgesloten) ongeacht het aantal, de beladen of ledige staat en de categorie van de vervoerde containers. Het is een tarief met een betrekkelijk laag prijzenniveau, bestemd voor het vervoer van de zo geheten „Kapiteins goederen“, d.w.z. van goederen welke in een haven aankomen en die in een andere haven opnieuw moeten worden geladen voor vervoer over zee. Daardoor komt het trouwens dat die prijzen slechts gelden van terminal tot terminal.

De tarieven nr 9373, 9374 en 9375 waarvan sprake hiervoor, zouden binnenkort grondige structuurwijzigingen kunnen ondergaan.

Zowel de prijzen van het algemeen tarief als die van de voornoemde speciale internationale tarieven, moeten worden beschouwd als maximumprijzen, d.w.z. dat bij bijzondere overeenkomsten verminderingen kunnen worden toegestaan aan klanten die geregeld een omvangrijk verkeer bezorgen.

Op het internationale vlak zijn de onderhandelingen betreffende dergelijke overeenkomsten toevertrouwd aan de vennootschap Intercontainer, Hardstrasse 52, te Basel, dochtermaatschappij van de Europese spoorwegen die belast is met de coördinatie in de concentratie van de internationale zendingen transcontainers. Die vennootschap is in België vertegenwoordigd door de vennootschap Interferry, Koloniënstraat 2, te Brussel.

In Belgisch binnenverkeer beschikt de cliënteel over:

1. algemeen tarief nr 13, waarvan de prijzen berekend zijn op de grondslag van een eenheidsbedrag per kilometerafstand, d.i. 14 fr., 16 fr. en 18 fr. per kilometer naargelang het beladen transcontainers van 20, 30 of 40 voet betreft; die prijzen worden met 50% verminderd voor transcontainers die ledig terugkeren nadat ze geladen werden vervoerd.

2. speciaal tarief 1194 dat overeenstemt met het internationaal tarief nr 9574, maar dat enkel toepasselijk is tussen Zeebrugge en Antwerpen. Zoals in tarief 9574 worden de prijzen bepaald per 2-assige wagen, zonder onderscheid inzake aantal, categorie en geladen of ledige staat der vervoerde transcontainers.



enkele gegevens over transcontainers

1. Kenmerken van de transcontainers van het klassiek type.

hoogte	breedte	lengte	benaderend volume	officieel toegelaten brutogewicht
A. 8	A. 8	A. 10	15 m ³	10 t.
B. 2,44	B. 2,44	B. 2,99		
A. 8	A. 8	A. 20	31 m ³	20 t.
B. 2,44	B. 2,44	B. 6,06		
A. 8	A. 8	A. 30	46 m ³	25 t.
B. 2,44	B. 2,44	B. 9,12		
A. 8	A. 8	A. 40	62 m ³	30 t.
B. 2,44	B. 2,44	B. 12,19		

A. in voet.
B. in meter.

De containers kunnen zij- of kopdeuren hebben. Sommige hebben een opengaand dak, of zelfs geen dak, maar kunnen dan met een dekkleed afgedekt worden.

2. Gelijkaardige containers.

- Transcontainers waarvan de hoogte 8 voet en 6 duim of zelfs 8 voet en 6 1/2 duim kan bereiken.
- Transcontainers met een lengte van 35 voet.
- Transcontainers met halve hoogte.
- Keteltranscontainers.
- Platte transcontainers met alleen een bodem en wegneembare kop- en zijwanden, die overeenkomstig de douanevoorschriften kunnen afgedekt worden.

3. De spoorweg zelf levert geen transcontainers, maar ze kunnen verkregen worden bij de voornaamste Antwerpse reders, bij expediteurs of bij containerhuurbedrijven. Interferry kan de cliënteel die zulks wenst, daarover alle documentatie bezorgen.

te onthouden adressen

— Voor het binnenlands vervoer :
in de regel, tot alle handelsvertegen-
woordigers van de Belgische Spoor-
wegen en in het bijzonder tot

De heer HERREMANS

Handelsvertegenwoordiger
der N.M.B.S.

Koningin Astridplein (Centraalstation)
ANTWERPEN — Tel. 03/33.02.68.



— Zowel voor het binnenlands
als het internationaal vervoer :
tot een der volgende kantoren :

N.V. INTERFERRY ANTWERPEN

Agentschap van de C.V. Intercontainer
Noorderplaats 2

ANTWERPEN

Tel. 03/31.39.16

03/31.39.17

Telex: Interferry 32.529.



ⓑ -TERMINAL

Oude-Noorderlaan

ANTWERPEN

Tel. 03/32.58.30, toestel 4248.



N.V. INTERFERRY BRUSSEL

Picardstraat 13

BRUSSEL 2

Tel. 02/27.14.22

02/27.39.48.



N.V. INTERFERRY ZEEBRUGGE

Agentschap van de C.V. Intercontainer
Loodswezenstraat

ZEEBRUGGE

Tel. 050/549.00

Telex 19.161.

besluit

*we menen dat we met een blik
in de toekomst het best een be-
sluit over die aangelegenheid
kunnen formuleren.*

*We zijn van plan tegen 31 decem-
ber 1969 te Luik een container-
terminal te openen. Die terminal
zal zich bevinden te Bressoux, uit-
gerust zijn met een portaalkraan
van 30 ton, met opslagterreinen,
een douanepost en zal verbonden
zijn met de toegangswegen naar
de autoweg naar Duitsland.*

*Voor de Brusselse agglomeratie
en ook voor de agglomeratie van
Charleroi wordt de bouw van
een terminal onderzocht. Voor
andere plaatsen worden er op
het ogenblik studies voor eco-
nomische prospectie verricht.
Er worden gespecialiseerde platte
wagens voor het vervoer van con-
tainers gebouwd.*

*Er wordt overwogen dagelijks
nieuwe directe treinen in te leg-
gen : sommige ervan zouden aan
de grenzen niet stilhouden.*

*De vennootschap Intercontainer,
een dochtermaatschappij van de
Europese spoorwegen, kan nu
reeds prijzen stellen die zij niet
alleen voor het vervoer van en
naar de havens kan toepassen,
maar ook voor het louter vaste-
landsverkeer.*

*Wat de documenten betreft,
streven we naar verbeteringen
of faciliteiten inzake douanefor-
maliteiten en ook inzake het
rechtkundig aspect van het enig
vervoercontract waarbij ver-
scheidene vervoertakken betrok-
ken zijn.*

*Aldus voorzien we niet alleen
in de huidige behoeften, maar
bereiden we eveneens de toe-
komst voor.*

Voordat wij handelen over het probleem der infrastructuur van de waterweg en van het spoor, zouden wij er de nadruk willen op leggen dat wij ons strikt aan feiten wensen te houden. Dit is maar in schijn een bescheiden wens, want een onlangs verschenen boek van professor Sauvy¹ heeft aangetoond hoe tal van personen met uiteraard neutrale feiten verveeld kunnen zitten: dit zijn dan voorin genomen personen of mensen die de openbare opinie naar hun ideeën willen vormen. Wij hopen dat de hierna vermelde feiten in een meer bezadigde geest zullen beoordeeld worden.

De gebruiker en de infrastructuur van de scheepvaart.

Herinneren wij eraan dat de binnenwateren worden aangelegd of aangetast, onderhouden, vernieuwd en geëxploiteerd door de Staat, die aanzienlijke uitgaven voor zijn rekening neemt².

Men zou normaal kunnen verwachten dat de Staat, eigenaar, bouwer en exploitant van een belangrijke infrastructuur, een globale boekhouding van de desbetreffende uitgaven en ontvangsten zou voeren. Niets is minder waar. Wat de ontvangsten betreft, wordt van de gebruiker een tol geïnd die slechts uitzonderlijk twee centiem per ton-kilometer overtreft (behalve voor getijrivieren of -stromen, waar er geen tol geïnd wordt).

Ondanks het feit dat er boekhoudingsgegevens ontbreken, kan er zonder moeite aangetoond worden dat dit toegeld onbeduidend is in vergelijking met de kosten die door de gemeenschap worden gedragen.

Nu moet er worden opgemerkt:

— dat die tol, welke in 1968 twee centiem „papierwaarde“ is, in 1968 één centiem „goudwaarde“ bedroeg; de waarde van de munt werd dus gedeeld door de coëfficiënt 42,7 en het toegeld werd vermenigvuldigd met 2...

— dat de enige gedeeltelijke gegevens die gepubliceerd worden, die zijn van de Dienst der Scheepvaart die het Albertkanaal en enkele aanliggende kanalen beheert. In de balans van 1967, die weinig verschilt van de vorige balansen, wordt er een tekort van 58 miljoen frank vastgesteld voor ontvangsten inzake toegeld van 48,9 miljoen frank³.

Nu dient er wel op gewezen te worden dat die Dienst alleen instaat voor de exploitatie en het klein onderhoud van die kanalen en dat de tol, alleen voor die gedeeltelijke elementen, lager is dan de helft van wat er zou nodig zijn.

Reeds in 1956 was de heer Vrebois⁴, de huidige secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, na een studie die veel tijd in beslag had genomen, tot het besluit gekomen, dat alleen reeds de rentelasten van de geïnvesteerde kapitalen overeenstemden met 1,26 F/t-km.

Uit die enkele gegevens blijkt dat de gebruiker van de waterweg wel een bepaalde vervoerprijs betaalt, maar dat de gemeenschap van haar kant een groter bedrag dan die prijs ten laste neemt.

Het komt er trouwens op neer dat, dank zij de Belgische belastingbetaler, de Belgische schepen en ook de vreemde schepen die onze waterwegen bij de doorvoer of op een andere wijze gebruiken, kosteloos over de infrastructuur beschikken.

Men mag dus wel besluiten dat heel de concurrentie tussen spoor en waterweg totaal vervalst wordt ten voordele van de waterweg. De toeneming van het verkeer te water is dus niet te danken aan een voordeliger kostprijs van die wijze van vervoer, maar wel aan het feit dat de gemeenschap, dus de belastingbetaler, de infrastructuur in plaats van de gebruiker betaalt.

de verspilling inzake de infrastructuur bestemd voor het massavervoer

Altijd hetzelfde herhalen, dat is de oplossing.

De waarheid van die bewering komt nergens zo goed tot uiting als op het gebied van de infrastructuur der waterwegen.

Als er maar luid genoeg en vaak genoeg verklaard wordt dat nieuwe of verbeterde waterwegen „onmisbaar“ zijn, dan komt de zaak onfeilbaar in orde: men zal miljarden investeren zonder eerst een economische studie te verrichten.

Alvorens de oorzaken van die toestand te zoeken, willen we een voorbeeld uit het verleden en een actueel voorbeeld aanhalen.

Als voorbeeld uit het recente verleden: Ronquières. Natuurlijk is er niemand meer die het nut van dat werk nog verdedigt. Maar beseft men wel hoe groot de economische dwaling is die men daarmee heeft begaan?

Beseft men wel dat, zelfs in de onderstelling dat het verkeer op het kanaal met 25% toeneemt dank zij die werken, elke vervoerde ton aan de Staat, alleen reeds aan interesten voor de geïnvesteerde sommen, een bedrag zal kosten dat sommige prijzen voor het vervoer per spoor tussen Antwerpen en Charleroi overtreft.

Als actueel voorbeeld gelden de talrijke ontwerpen voor investeringen in het Albertkanaal. Niemand betwist dat het noodzakelijk is het kanaal te herstellen. Moet men echter die miljarden blijven verspillen zonder ze door de gebruiker te laten dragen? De Dienst der Scheepvaart is belast met de uitvoering van een vijfjarenplan van 5,7 miljard frank van 1968 tot 1972, dat trouwens slechts een deel is van een ruimer plan waarvan de uitgaven 8 miljard frank zouden kunnen belopen.

Welke zijn de financiële weerslagen van die werken? Wanneer men een matige rente van 6% rekent, betekent dit, na voltooiing van de werken, een extra financiële last van 342 miljoen frank per jaar. Voor een verkeer van 2 miljard ton-kilometer⁵ betekent zulks voor de belastingbetaler een extra last van 17 centiem per ton-kilometer. Dus op het ogenblik dat het toegeld nog maar een onbeduidend deel van de kosten dekt, wil men die kosten verhogen met 17 centiem (zonder de delgingen te rekenen), en zulks zonder dat de gebruiker ook maar enige compensatie betaalt. Misschien zal men opwerpen dat 17 centiem toch niet zoveel betekent. Om daarover te oordelen, volstaat het te weten dat de vervoerprijs voor ertsen over de waterweg tussen Antwerpen en Luik, met een kosteloos ter beschikking gestelde infrastructuur, nagenoeg 30 centiem per ton-kilometer bedraagt. Alleen de financiële lasten van de in het vooruit zicht

gestelde nieuwe werken vertegenwoordigen dus reeds 57% van de huidige vervoerprijs.

Sommigen zullen ongetwijfeld zeggen dat men het verkeer zou wurgen, indien men die 17 centiem ten laste van de gebruiker zou leggen. Dat bewijst juist dat het verleende voordeel niet opweegt tegen de uitgave.

Naast die vernieuwingswerken bestaan er echter nog grotere ontwerpen, die men motiveert met de bewering dat het van vitaal belang is, de techniek van de duwvaart voor 4.500 t en zelfs voor 9.000 t in te voeren, om „Luik te redden“. Er zijn Antwerpse stemmen opgegaan welke die ontwerpen verantwoordden door te beweren (steeds maar beweren...) dat die werken nodig waren om het de Luikse nijverheid mogelijk te maken haar metaalproducten over Antwerpen uit te voeren. Indien iemand zich de moeite zou willen geven de waarde van die beweringen na te gaan, zou hij allicht tot de ontdekking komen dat de omvang van de zendingen metaalproducten bij uitvoer amper volstaat om een schip van 1.350 t te vullen.

De oorzaken van de wanordelijke toestand.

Men kan zich afvragen hoe de gemeenschap er toe gebracht wordt, miljarden te verspillen bij onverantwoorde werken en die dan bovendien kosteloos ter beschikking van de gebruiker te stellen.

Er zijn natuurlijk tal van oorzaken. Het onderwerp is zeer kies en men zal begrijpen dat het niet mogelijk is ze alle te ontsluiten.

1. Het gebrek aan een globale en volledige boekhouding van het beheer der infrastructuur „waterweg“.

Het spreekt vanzelf dat de totale „duisternis“ die op dat gebied heerst, een dankbaar middel is om allerlei beweringen te formuleren.

Het is dus dringend geboden die boekhouding in te voeren en ze bekend te maken.

Het zal niet gemakkelijk gaan, want de profeten die beweren dat de waterweg het goedkope vervoermiddel is, vrezden de waarheid, vooral die van de cijfers.

2. Wanneer een toestand, zelfs als hij volkomen vervalst, maar lang genoeg kan blijven duren, beginnen zij die er voordeel bij hebben, die ten slotte als iets normaal te beschouwen. Het is dus maar „normaal“ dat men kosteloos over een infrastructuur beschikt en het zou „abnormaal“ zijn, de gebruiker te doen betalen voor dure werken die hij vraagt... omdat hij ze niet moet betalen. Erger nog, elke ook maar schuchtere poging om de toestand te normaliseren, wordt beschouwd als een aan-

val op de waterweg... om „de spoorweg te steunen“.

3. De drukkingsgroepen.

Hier geldt het de meest uiteenlopende invloeden, die één gemeenschappelijk kenmerk vertonen: het persoonlijk belang. Er wordt zelfs beweerd dat grondspeculaties niet vreemd zijn aan sommige campagnes, maar we zullen daarover maar zwijgen. Er is een andere categorie van personen die de gewestelijke belangen verdedigen. Ze zijn rechtzinnig en achtenswaardig en eisen infrastructuur, al de infrastructuur. In dat geval moet de gemeenschap op strikt economische grondslagen oordelen in hoever ze noodzakelijk zijn en waar de verspilling begint.

4. Er is geen coördinatie in het beheer van de twee infrastructuur van de Staat. Het departement van Openbare Werken heeft tot taak — en het is zijn rol — de infrastructuur van de waterweg aan te leggen. In het belang van het land zou het volstrekt noodzakelijk zijn dat men daarbij rekening zou houden met de andere infrastructuur die eveneens aan de gemeenschap toebehoort. Is de gemeenschap er mee gediend dat er in een infrastructuur geïnvesteerd wordt, gewoon om verkeer van de ene infrastructuur naar de andere over te hevelen, met andere woorden dat er extra capaciteit tot stand gebracht wordt waardoor er aldus nog meer gebrek aan werkgelegenheid veroorzaakt wordt? Voegt men daar een bepaalde eigenliefde, ja zelfs een menselijk begrijpelijke ambitie aan toe, dan komt men tot een wedijver tussen dienaars van de Staat, welke wedijver een echte strijd wordt ten nadele van 's lands financiën.

In dat verband kunnen twee willekeurig gekozen voorbeelden aangehaald worden:

— in een openbare voordracht heeft een hoog ambtenaar van Openbare Werken in verband met Ronquières verklaard, dat men die constructie niet had moeten maken of wel dat men, als ze dan toch gemaakt was, de spoorweg had moeten verbieden zijn tarieven te verlagen.

Wij kunnen alleen maar onderstellen dat hij zich door zijn ijver vrijwillig heeft laten meeslepen, want anders zou een dergelijke redenering een onstellend gebrek aan een globaal overzicht van de problemen aantonen.

Want ten slotte komt die stelling er op neer dat men het verkeer aan het spoor zou moeten onttrekken en het overdragen op het kanaal, wat onderstaande gevolgen zou hebben:

— het spoor (d.w.z. de Staat) zou de algehele ontvangst uit het vervoer verliezen;

— de Staat zou 2 centiem per ton-kilometer winnen, wat niet de moeite waard is.

Waar schuilt dan het belang van de Staat bij een dergelijke overdracht van verkeer?

In de inleiding tot het verslag van 1967 van de Dienst der Scheepvaart verklaart de voorzitter in verband met het Albertkanaal met een zweem van spijt, maar ook van hoop, dat het kanaal maar een bescheiden aandeel van het vervoer van overzees erts krijgt.

De term „krijgen“ is in dit geval wel zeer juist gekozen voor een kosteloze infrastructuur.

Indien het Albertkanaal er nu meer kreeg of er meer zou moeten krijgen, vanwaar zou dat verkeer dan komen? Heel eenvoudig! Het zou onttrokken worden aan de andere infrastructuur, de spoorweg, die de traditionele vervoerder is van dat erts en dat vervoer tot algehele voldoening van de nijverheid verricht⁶.

5. Er bestaat geen enkele orgaan voor economische studie en planificatie inzake investeringen in de infrastructuur.

Het is natuurlijk abnormaal dat miljarden worden geïnvesteerd zonder een nauwgezette

economische studie en zonder een nauwkeurige kennis van de beschikbare capaciteit op het geheel van de infrastructuur.

Het werkelijk vraagstuk.

Er is maar één werkelijk vraagstuk in het massavervoer: het vraagstuk van de betrekkingen tussen nijverheid en Staat inzake vervoer.

Voor de nijverheid.

's Lands nijverheid moet voortbestaan. Het is een kwestie van leven of dood voor het land. Een belangrijke troef voor die nijverheid welke op de buitenlandse markten moet kunnen concurreren, bestaat er in over een vervoerprijs te beschikken die laag genoeg is. Natuurlijk bestaat er een mogelijkheid tot discussie over het passend niveau, maar het is niet moeilijk het te bepalen.

Wat is er echter tot nu toe gebeurd? Er bestaat geen enkel orgaan dat ermee belast is het vraagstuk der behoeften van de nijverheid inzake vervoerprijzen te bestuderen en op te lossen.

Steeds wat het massavervoer betreft, is de spoorweg — gedreven door zijn begrotingsvereisten — van zijn kant wel genoodzaakt af te zien van „geschenken“ aan de nijverheid. Die toestand heeft de nijverheid er toe aangezet — en wie zou het haar kunnen verwijten — te streven naar een verlaging van de prijzen die door het spoor worden toegepast, door er een concurrent tegenover te stellen: de waterweg. Gebruik makend van haar macht heeft de industrie er voor geijverd, voor de grote stromen van massavervoer, moderne waterwegen te bekomen die lagere prijzen kunnen bieden. Dit was er niet altijd op gericht die waterwegen te gebruiken, maar vooral de spoorweg te verplichten tot een verlaging van de tarieven.

Dergelijke handelwijze is kunstmatig voor het land, vermits de door de waterweg gerekende prijzen maar een deel vertegenwoordigen van de werkelijke kosten, waarvan dan een ruim deel wordt gedragen door de gemeenschap, doch ze is doeltreffend voor de gebruikers.

Aan de andere kant is die handelwijze, in al de gevallen waar er geen verzadiging is van de bestaande vervoercapaciteit, de duurste voor de gemeenschap, aangezien daardoor tegelijk de lasten van de gemeenschap voor de twee infrastructuur worden verzwaaard: — op de waterweg, door een verhoging van de uitgaven;

— op het spoor, door een vermindering van de ontvangsten.

Voor de Staat.

Het vraagstuk werd nooit in zijn geheel bestudeerd. Het is evenwel redelijk dat het voor de gemeenschap als volgt wordt gesteld: — vooraf bepalen welke de verantwoorde behoeften zijn van de nijverheid inzake vervoerprijzen;

— onderzoeken wat het goedkoopste middel is voor de gemeenschap om die behoeften te bevredigen.

Het spreekt vanzelf dat, zolang er bij een infrastructuur tekort aan werkgelegenheid is,

het goedkoopste middel erin bestaat een verlaging van de spoorwegtarieven op te leggen, met compensatie van de ontvangstderving.

Op het ogenblik dat sommige kringen willen doen geloven, dat de duwvaart voor 4.500 t of 9.000 t op het Albertkanaal nodig is om „de Luikse nijverheid te redden“, zou het gewenst zijn dat de bevoegde overheid dat vraagstuk ernstig onderzoekt. Het zou belachelijk zijn miljarden te investeren en uiteindelijk de spoorweg zijn traditioneel vervoer te ontnemen, hem nog meer werkgelegenheid te onttrekken ten koste van zeer zware investeringen, terwijl een honderdtal miljoen frank per jaar zou volstaan om heel het probleem van de vervoerprijzen met de minste kosten op te lossen.

De paradoxen van een gebrek aan beleid.

Het feit dat er geen beleid bestaat, leidt tot een reeks paradoxen van de volgende aard:

1. terwijl het land moet bezuinigen op volstrekt essentiële gebieden zoals het wetenschappelijk onderzoek, de uitrusting op het stuk van universiteiten en hospitalen, stelt men vast dat er miljarden geïnvesteerd en verspild worden zonder economische studie, louter op grond van verklaringen, als gevolg van de omstandigheid dat er een orgaan ontbreekt dat belast is met de globale studie van de infrastructuurbehoeften;

2. men stelt vast dat het land ten koste van hoge uitgaven vervoercapaciteit in infrastructuur tot stand brengt voor massavervoer, terwijl andere infrastructuur werkgebrek hebben.

Bovendien wordt vergeten dat de sector van het massavervoer een evolutie ondergaat die leidt tot een vermindering van de vervoerde massa en er nog toe zal leiden.

Vergeet men dat 20% van het verkeer op het Albertkanaal en aanliggende kanalen een verkeer is van vaste brandstoffen⁷ (in ton)?

Heeft men wel oog voor het verschijnsel van de oprichting van metaalbedrijven aan zee? Is men er zich wel van bewust dat het ijzererts uit Lotharingen vervangen wordt door overzees ijzererts, waardoor de te vervoeren massa met nagenoeg de helft vermindert?

3. En ten slotte, de paradox der paradoxen. Het feit dat de spoorweg gezocht wordt een doeltreffende commerciële politiek te voeren, op een reeds vervaste markt, terwijl tegelijk miljarden geïnvesteerd worden om de spoorweg zijn verkeer te ontnemen.

¹ Professor Sauvy: « Les quatre roues de la fortune ».

² Met uitzondering van het zeekanaal van Brussel naar de Rupel.

³ Dienst der Scheepvaart. Verslag 1967, blz. 17 en 27.

⁴ De heer Vrebos. Bulletin der Ingenieurs en Industriëlen nr. 12 van 1956.

⁵ Dienst der Scheepvaart. Verslag 1967, tabel nr 2.

⁶ Zie dienaangaande « La sidérurgie belge » in 1967 - blz. 33, gepubliceerd door de Groepering der Hoogovens.

⁷ Dienst van de Scheepvaart - Verslag 1967 - Tabel nr. 4.

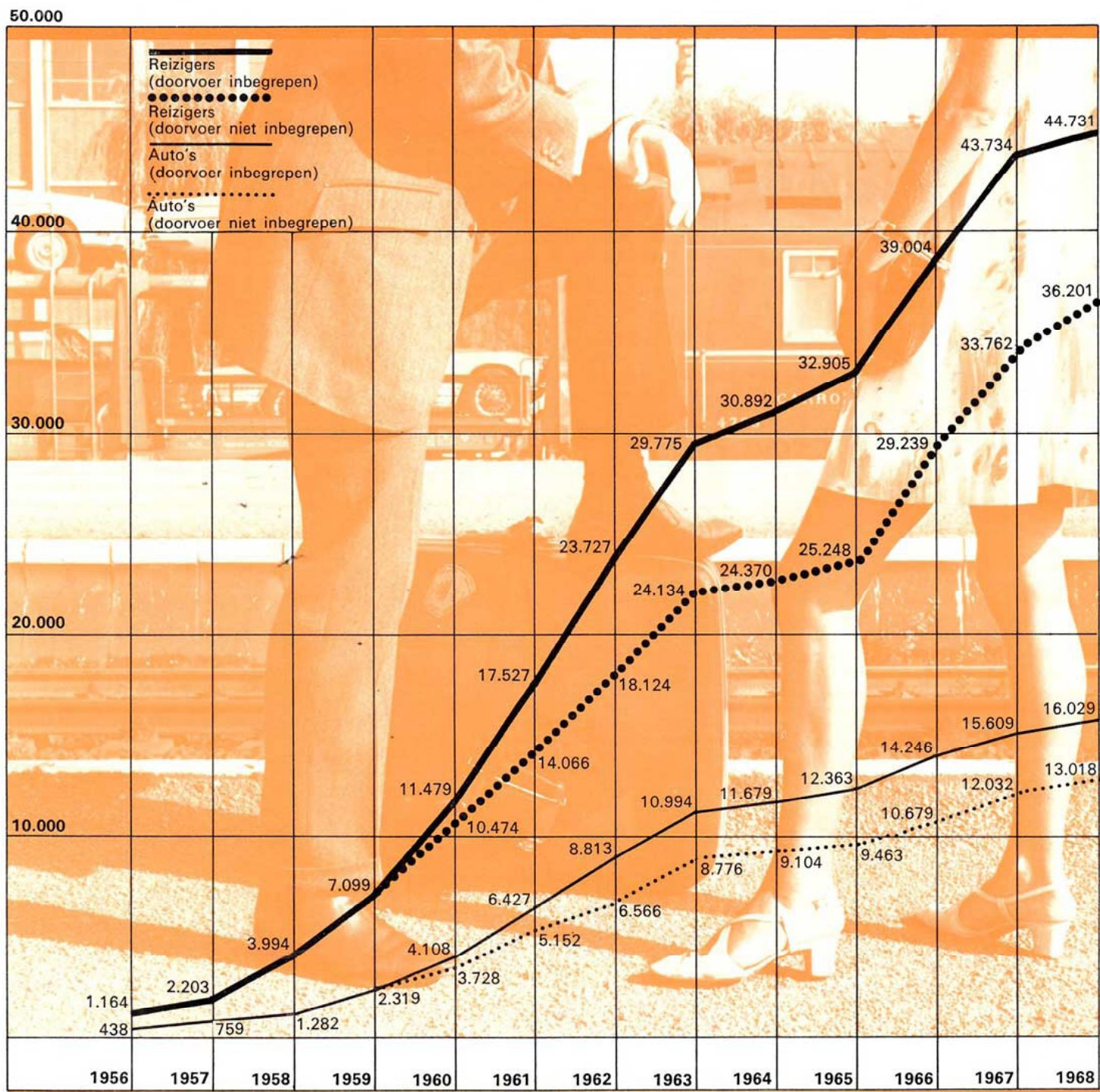
of de paradoxen van een gebrek aan beleid

de auto- slaap- treinen in 1968

Verleden jaar kenden de auto-slaap-treinen een grote bijval. Sinds 1956 trouwens vertoont dat verkeer een gestadige ontwikkeling. Van 1967 tot 1968 is er een globale vervoersaan-groei geboekt van 8% voor de ver-voerde auto's en van 7% voor het aantal reizigers, doorvoer verkeer niet inbegrepen. Van het ene jaar op het andere is het aantal ingelegde treinen toegenomen met 63 in de verbind-ingen van en naar Frankrijk, met 22 voor Zwitserland, 4 voor Oostenrijk, 2 voor Italië en 1 voor Duitsland. Het aantal vervoerde wagens is met 521

gestegen in het verkeer met Frankrijk (ondanks de tijdelijke terugloop van het verkeer, veroorzaakt door de sta-kingen), met 203 (d.i. 73%) in het verkeer met Zwitserland, 198 (d.i. 7%) voor Italië en 155 (d.i. 54%) voor Oostenrijk.

Zowel wat het aantal vervoerde auto's als wat het aantal begeleidende rei-zigers betreft werden in 1968 record-cijfers bereikt, die hoogstwaarschijn-lijk dit jaar nog zullen overtroffen worden, want het vervoer van bege-leide auto's neemt volop uitbreiding.



vanaf
1 april 1969

belangrijke prijsver- minderingen

a. Voor het vervoer van de auto's worden de volgende prijsverminderingen toegestaan wanneer, binnen een tijdspanne van twee maanden, meer dan één traject¹ wordt afgelegd (ongeacht de richting van het traject) en de reserveringen ervoor gelijktijdig worden aangevraagd:

- 20% als drie betalende personen de auto begeleiden;
- 40% als vier betalende personen begeleiden;
- 60% als vijf of meer betalende personen begeleiden.

b. De vervoerprijs voor de aanhangwagens die, met inbegrip van de disselboom, niet langer zijn dan 2,50 m bedraagt 50% van de prijs voor de kleinste categorie auto's.

Ter herinnering: voor alle andere aanhangwagens wordt de vervoerprijs berekend volgens de lengte, disselboom inbegrepen.

De onder a) vermelde verminderingen zijn niet toepasselijk op de bevrachting van de aanhangwagens.

ANDERE VERMINDERINGEN

Wij herinneren eraan dat er voor het vervoer van reizigers in het verkeer België - Frankrijk in sommige gevallen (toeristische biljetten, gezinsbiljetten) belangrijke verminderingen, tot 75%, kunnen worden verleend.

¹ Een reis heen en terug telt voor twee trajecten.



DE ZOMERDIENST- REGELINGEN 1969 IN INTERNATIONAAL VERKEER

Snellere verbindingen en een langer verblijf in het vakantieoord zelf.

In ons vorig informatieblad hebben wij de resultaten gepubliceerd van de Europese Dienstregelingsconferentie, doch daarbij hebben wij ons beperkt tot de nieuwe verbindingen die vanaf 1 juni 1969 zullen ingevoerd zijn.

Thans brengen wij U de voornaamste verbeteringen welke in de dienstregelingen zullen aangebracht worden.

A. DE AUTO-SLAAPTREINEN.

Villach - Salzburg - Brussel.

Bij de terugreis meer dan een uur sneller dan vroeger.

Vertrek uit Villach te 18u.30 in plaats van 17u.22; uit Salzburg te 22u.28 in plaats van 21u.33.

Aankomst te Schaarbeek te 10u.36 in plaats van 10u.34.

München - Brussel - Oostende (Dover).

Vertrek uit München te 22u.40 in plaats van 22u.17.

B. DE ANDERE GROTE INTERNATIONALE TREINEN.

Edelweiss.

14 minuten sneller tussen Brussel en Zürich en 21 minuten bij de terugreis.

Paris-Scandinavië-Express.

Door een betere regeling van de dienst, zal de verbinding van Luik met Stockholm tijdens de zomermaanden met twee uren worden ingekort in beide richtingen.

Naar Zwitserland: 30 tot 65 minuten sneller volgens de bestemming.

Voor de hiernavolgende verbindingen worden directe rytuigen ingelegd en ontstaat er een aanzienlijke verbetering zoals zulks blijkt uit de vergelijking van de ontworpen dienstregeling met de huidige.

	Huidige dienstregeling	Nieuwe dienstregeling
Londen	15u.00	15u.00
Oostende	21u.04	20u.55
Brussel-Zuid	22u.28	22u.19
Basel	6u.00	5u.45
Bern	8u.30	7u.48
Interlaken	9u.51	8u.55
Brieg	11u.03	9u.48
Zürich	8u.10	7u.19
Chur	10u.05	9u.01

Dalmatia-Express.

Ongeveer 30 minuten sneller in de richting Zuid-Noord.

	Huidige dienstregeling	Nieuwe dienstregeling
Rijeka	11u.43	12u.10
Salzburg	21u.45	21u.48
Brussel-Zuid	11u.32	11u.32

De trein zal „Rijeka-Express“ heten.

Tauern-Express.

Ongeveer 30 minuten sneller in de verbinding München - Salzburg - Graz en 1u.10 in de verbinding naar Klagenfurt.

Sommige personen laten zich doorgaan als bediende of gepensioneerde van de N.M.B.S. en, zonder mandaat van onze publiciteitsdienst, verzoeken ze onze cliënteel publicitaire teksten te laten inlassen in particuliere tijdschriften of publicaties.

Wij willen onze cliënteel erover inlichten dat er voor dergelijke praktijken geen toelating werd verleend en dat ze niet kunnen geduld worden.

De personen die zulke verzoeken nog mochten ontvangen, zouden ons een dienst bewijzen als ze ons de feiten melden.

TELEFOONNUMMER VAN HET STATION LOT:
(02)76.30.74

en niet (02)56.51.46 zoals het in het telefoonboek vermeld is.



**De heer Jean Maucq,
onze handelsagent
te Brussel**

Nadat de h. Jean Maucq gedurende 7 jaar als inspecteur bij het handelsagentschap Brussel werkzaam is geweest, heeft hij thans de leiding ervan op zich genomen. Hij zal voor de cliënteel een toegewijde en bekwaam handelsagent zijn.
**Handelsagentschap
N.M.B.S.,
153B, Adolphe Maxlaan,
Brussel
Telefoon 02/11.95.50 en
12.13.50**



**VERTEGENWOORDIGING
VAN
DE BRITSE
SPOORWEGEN
TE BRUSSEL**

De leiding van het agentschap der Britse Spoorwegen te Brussel wordt waargenomen door de h. JOHN HEALEY, opvolger van de h. Chapman.

De h. HEALEY is in 1942 bij de Britse Spoorwegen in dienst gekomen en na een stageperiode bij de voornaamste diensten heeft hij achtereenvolgens de functies uitgeoefend van assistent-manager bij de zeevaartdienst van de Britse Spoorwegen te Dover en te Southampton, van directeur der British Railway te Calais en van adjunct-directeur te Parijs, zodat hij kan bogen op een grondige ervaring die hij volledig ten dienste van de cliënteel stelt.

**British Railways, 41 Adolphe Maxlaan, Brussel
(telefoon : 02/17.09.88)**

**EEN ZWITSERS
HANDELSAGENTSCHAP
TE BRUSSEL
VOOR HET GOEDEREN-
VERVOER**



Wegens de uitbreiding van de goederen trafiek tussen Benelux en Groot-Britannië enerzijds en Zwitserland anderzijds besloten de Zwitserse spoorwegen te Brussel een handelsagentschap te openen, dat zich uitsluitend bezig houdt met het goederen-transport.

De leiding ervan is toevertrouwd aan de h. CUGNY die zijn kennis en competentie ten dienste van de cliënteel zal stellen.

Adres: 48, Adolf Maxlaan, Brussel 1 (telefoon : 02/17.57.63).

DE BTW

OP DE VERVOERKOSTEN VOOR ZENDINGEN NAAR FRANKRIJK

Om elke dubbelzinnigheid uit te schakelen inzake de aanrekening van de Franse B.T.W. op de vervoerkosten (hetzij aan de afzenders, hetzij aan de geadresseerden), *dient er aangestipt dat die belasting met de bijkomende kosten wordt gelijkgesteld.* Derhalve moeten, rekening houdend met de frankeringsvoorschriften die mogen vermeld worden op de nieuwe vrachtbrieven welke vanaf 1 januari 1969 worden gebruikt, volgende bepalingen in acht genomen worden voor zendingen naar Frankrijk.

Wanneer de afzender wenst, zoals zulks over 't algemeen het geval is, dat de B.T.W. ten laste van de geadresseerde wordt gelegd, moet hij, na de vermelding nr 1 „franco vracht — met inbegrip van ...” (vak 27 van de vrachtbrief), de juiste aard vermelden van de kosten die hij wil dragen (bijvoorbeeld: douaneformaliteiten, weging, douanerechten enz.). De niet vermelde kosten (inzonderheid de B.T.W.) worden dan door de geadresseerde betaald.

Wij menen uw aandacht te moeten vestigen op het feit dat de vermelding „franco vracht — met inbegrip van de bijkomende kosten” betekent dat de B.T.W. bij de afzender moet worden geïnd.

Zulks is eveneens het geval wanneer de afzender de vermelding nr 2 „franco alle kosten” gebruikt.

ANTWERPEN- CENTRAAL

EERSTE BANKOMAAT

BIJ DE SPOORWEGEN

Na overleg met de N.M.B.S. heeft een bankinstelling, naast het informatiekantoor, in de „Railbar” van het station Antwerpen-Centraal, een BANKOMAAT geïnstalleerd dat op vrijdag 7 februari in werking werd gesteld.

Dit initiatief mag als gelukkig worden beschouwd en zal vast en zeker geapprecieerd worden. Het gaat hier trouwens om een première in het genre in een station van het Europese vasteland.

De reizigers die een rekening voeren bij die bank kunnen, dank zij dit toestel, over speciën beschikken wanneer zij dit wensen, vooral buiten de openingsuren en ook op zaterdagen, zondagen en feestdagen, zonder zich daarvoor naar een bankinstelling te moeten verplaatsen.



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



PER AUTO-SLAAPTREIN

wint u 4 vakantiedagen



bestemmingen in 1969 :

tijdens het seizoen

AVIGNON
NARBONNE
TOULOUSE
BRIG-MILAN
MUNCHEN
SALZBURG
VILLACH

gans het jaar

ST-RAPHAEL

Belangrijke kortingen

voor de auto :
vanaf 2 trajecten van 20 tot 60 %
Vb. : wagen van middenklasse,
begeleid door 5 betalende personen :
Heen en terug : 1.860 F
Enkel : 2.840 F

voor de reizigers :
diverse verminderingen tot 75 %
(kinderen, familie, toeristische
biljetten, enz.)
Inlichtingen
bij de erkende reisbureaus en de
voornaamste stations.

BELGISCHE SPOORWEGEN

