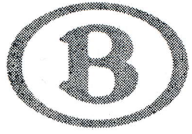


SPOORNIEUWS

Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen



Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 2 - Juli 1969





INHOUD

Blz.

- 2 Sociaal toerisme
- 5 De nieuwe slaaprijtuigen T2
- 6 Het Europabus programma '69
- 7 Mythologie van onze tijd
- 8 Elektronische plaatsbespreking in de treinen
Speciale wagens voor het vervoer van lichte produkten
- 9 De Belgische Spoorwegen in 1968
- 10 Radicale verjonging van het railvervoer in Nederland
- 13 Vertolling van de goederen in Frankrijk
- 14 Uit de pers
Parijs - Madrid in eenzelfde rijtuig
Langere perrons, langere treinen
- 15 Internationale douaneverklaring
De inlichtingsdienst ten behoeve van de cliënteel
- 16 Vervoer van containers onder douane-toezicht
- 17 Sneldienst voor stukgoed naar Nederland en Groothertogdom Luxemburg
Adreswijziging van ons handelsagentschap in Zwitserland
- 18 Beschikbare nijverheidsemplacementen
- 19 Verkeer met Duitsland
Nieuwe uitgave van het internationaal E.G.K.S.-tarief nr 1001
Station Rungis, beter toegang voor fruit en groenten tot Parijse markt

Foto's: F. Putman.

Lay-out: P. Funken.

Drukkerij: Omega n.v., Antwerpen.



TOERISME



Als massavervoerder is de spoorweg natuurlijk het aangewezen middel om in de groeiende behoeften van het sociaal toerisme te voorzien. In dat opzicht heeft de N.M.B.S. verscheidene reisformules uitgewerkt en we achten het nuttig ze u hierna uiteen te zetten

1. DE GROEPSREIZEN

1.1. In België

De groepen hebben grote kortingen en faciliteiten, vooral voor de plaatsbespreking:

1.1.1. Voor de *schoolgroepen* is er een minimum van tien leerlingen vereist. Toegestane korting: 50%. Maximumprijs: 144 F. Het onderwijzend personeel dat de scholieren begeleidt, geniet kosteloos vervoer zodra de groep 15 betalende reizigers telt en dit naar rato van één biljet per tien betalende reizigers (of gedeelte van tien daarboven). Aan het boventallig onderwijzend personeel wordt het stelsel verleend dat voor maatschappijleden wordt toegepast (zie verder).

1.1.2. De *jeugdbewegingen* kunnen tegen de volgende voorwaarden reizen: Voor de jongelieden die geen 21 jaar oud zijn, in zover er ten minste 10 deelnemers zijn: zelfde voordelen als voor de scholieren (zie hiervoren).

De personen die 21 jaar of ouder zijn en die de voornoemde groep vergezellen, genieten dezelfde korting naar rato van één persoon per 10 betalende jongelieden (of gedeelte van 10 overtollige). De overigen worden als maatschappijleden beschouwd (zie hierna).

1.1.3. Voor de *leden van verenigingen*. Zo er ten minste tien deelnemers zijn: 25% korting; maximumprijs: 200 F.

De korting wordt op 50% gebracht, indien er wordt betaald voor ten minste 20 biljetten en voor een afstand van ten minste 100 km (enkele reis of heen en terug).

Kosteloos vervoer: een kosteloos biljet, zo de groep van 15 tot 50 betalende deelnemers telt; daarboven, een bijkomend kosteloos biljet per 50 deelnemers of gedeelte van 50.

1.1.4. Hoe de aanvraag indienen?

De aanvraag wordt uiterlijk 4 dagen vóór de reis ingediend op een bijzonder formulier dat

verkrijgbaar is aan de loketten van de stations en bij de handelsagentschappen van de N.M.B.S. Op grond van dat document worden de biljetten afgeleverd en kunnen tevens de plaatsen **kosteloos** worden besproken. Indien de groep minder dan 20 personen omvat en er geen plaatsen worden besproken, mag de aanvraag om biljetten een uur vóór het vertrek van de trein worden ingediend.

1.2. In internationaal verkeer

1.2.1. Voor zover ten minste tien personen samen reizen, worden er door de verschillende Europese netten belangrijke kortingen verleend. De reeks van die kortingen bereikt 10 tot 65% volgens de samenstelling en de omvang van de groepen. Alle nuttige inlichtingen daaromtrent kunnen worden bekomen bij de inlichtingskantoren van de N.M.B.S. en de door de N.M.B.S. erkende reisbureaus.

1.2.2. Chartertreinen en -rijtuigen.

Indien u reizen wil organiseren voor zeer grote groepen, kan het voor u voordeliger zijn dat u een programma bestudeert om rijtuigen of zelfs een speciale trein te charteren. Richt uw aanvraag aan de Handelsdirectie der N.M.B.S., bureau 60-43, Putterij 23, Brussel 1, waar elk voorgelegd bijzonder geval binnen een zeer korte tijd zal worden onderzocht.

2. DE INDIVIDUELE REIZEN

Aan de personen die liever individueel of met hun gezin reizen, biedt de spoorweg aan:

2.1. Het toeristabonement voor 5, 10 of 15 dagen,

dat heel het jaar door aan de loketten van alle stations tegen de volgende prijzen te koop is:

	2e klas	1e klas
5 dagen	500 F	750 F
10 dagen	700 F	1.050 F
15 dagen	900 F	1.350 F

Gedurende de geldigheidsperiode van dat abonnement mag men ermee reizen op heel het net, ook op dat van de vervangingsautobussen.

2.2. Het toeristabonement geldig 5 dagen op 14 dagen

Vanaf 1 mei en tot 30 september 1969 bieden de Belgische spoorwegen een nieuw toeristisch abonnement aan, dat mag gebruikt worden gedurende vijf dagen, uit te kiezen in een periode van 14 dagen; de prijs ervan is vastgesteld op 600 F voor 2e klas en 900 F voor eerste klas.

2.3. De halveprijskaart, te koop in alle stations tegen de prijs van 250 F in 2e klas en 375 F in 1e klas. Gedurende een volle maand bekomt de houder van die kaart op het Belgisch net al zijn biljetten tegen de helft van de prijs.

De gunstprijzen van 125 F per kaart in 2e klas en 190 F in 1e klas worden verstrekt aan de gezinnen die ineens drie halveprijskaarten nemen en houder zijn van een kaart „Zonnige Vakantie“, welke wordt uitgegeven door verscheidene organismen die zich met sociaal toerisme bezighouden.

De formule der halveprijskaarten is bijzonder geschikt voor de reizen van gezinshoofden die zich elk weekend naar vrouw en kinderen begeven die aan de kust of in de Ardennen met vakantie zijn.

2.4. Toeristische kaart van België

De Belgische spoorwegen hebben een toeristische kaart van België uitgegeven met een uitgebreid repertorium van bezienswaardige plaatsen.

De bedrijven die hun personeelsleden willen helpen bij het organiseren van hun verlof, vakantie of weekends, kunnen bij onze diensten een voorraad van deze kaarten bekomen.

Het volstaat ons daartoe de in dit nummer ingelaste briefkaart, degelijk aangevuld, op te sturen.

SOCIAAL TOERISME

3. DE DOOR DE BELGISCHE SPOOR- WEGEN INGERICHTE UITSTAPPEN

De Belgische spoorwegen hebben een reeks individuele- en groepsuitstappen in België en naar het buitenland ingericht waarvoor aanzienlijke kortingen worden toegestaan. Onder die uitstappen, tegen verminderde prijzen, stippen wij inzonderheid aan:

3.1. „Een dag aan zee” of „Een dag in de Ardennen” waarmee u profiteert van een volledige vrije dag in de plaats die u zelf zult gekozen hebben.

3.2. De uitstappen „Een mooie dag te...” naar steden of schilderachtige hoekjes in België of even over de grens.

3.3. De uitstappen „Trein + autocar”, waarmede, dank zij de combinatie van de twee vervoermiddelen, ruimere toeristische gebieden in België en zelfs in het buitenland kunnen bezocht worden.

3.4. Individuele of groepsreizen van twee tot vijf dagen in het buitenland”. Naar het Groothertogdom Luxemburg, Nederland, Duitsland, Frankrijk en Engeland.

3.5. De programma's van al die uitstappen vindt U in dit Informatieblad. De bedrijven die er ten gerieve van hun personeel een voorraad wensen van te ontvangen, mogen het ons laten weten door de ingelaste briefkaart aan te vullen en deze te sturen naar de afgevaardigde voor het toerisme van hun distrikt waarvan de adressen zijn vermeld op de hiernavolgende lijst.

AALST:
Denderstraat 49 - tel. 261.15
Handelsagent:
Dhr. VANDERBORGHT
Toeristisch afgevaardigde:
Dhr. JANSSENS.

ANTWERPEN:
Koningin Astridplein - tel. 33.02.68 of 33.01.20
Handelsagent:
Dhr. STASSYNS
Toeristisch afgevaardigde:
Dhr. NUYS.

BRUGGE:
Station - tel. 369.97
Handelsagent:
Dhr. VAN CLEYNENBREUGHEL
Toeristisch afgevaardigde:
Dhr. DE SPIEGELAERE.

BRUSSEL:
Anspachlaan 153b - tel. 18.60.50, toestel 1263
Handelsagent:
Dhr. MAUCO
Toeristische afgevaardigden
HH. DELBROUCK en GELAN.

GENT:
Koningin Maria-Hendrikaplein - tel. 22.72.15
Handelsagent:
Dhr. VAN DER VEKEN
Toeristische afgevaardigden:
HH. COMMER en BRITTON.

HASSELT:
Statieplein 4 - tel. 232.65
Handelsagent:
Dhr. MUSIEK
Toeristische afgevaardigden:
HH. HOEYBERGS en GEERTS.

KORTRIJK:
Station - tel. 200.49
Handelsagent:
Dhr. LODEWIJCKX
Toeristisch afgevaardigde:
Dhr. OPDECAM.

MECHELEN:
Station - tel. 164.82
Handelsagent:
Dhr. CALOTTENS
Toeristisch afgevaardigde:
Dhr. SYMONS.

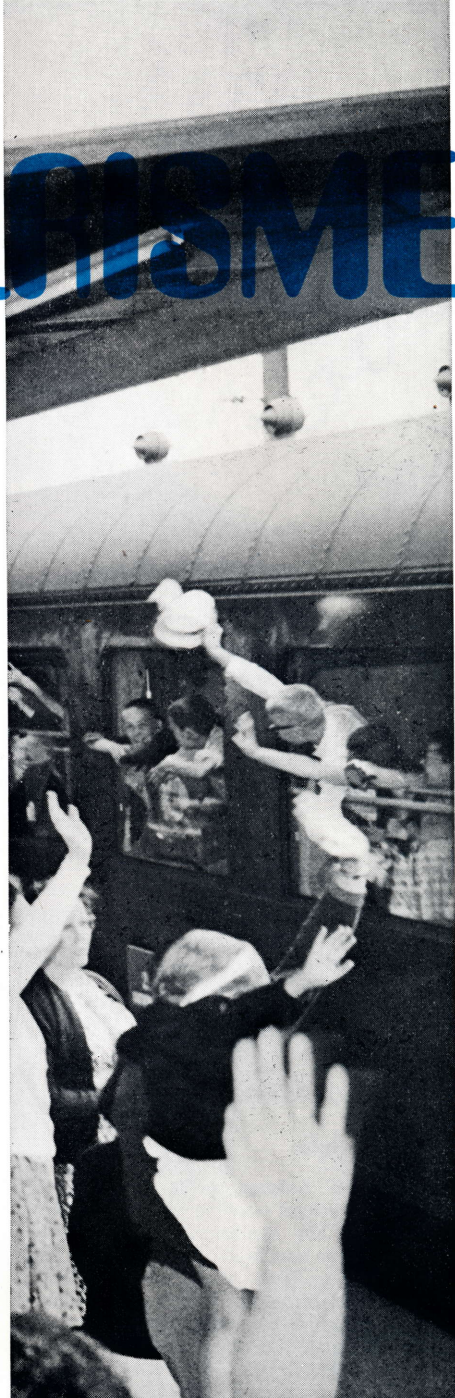
4. VOOR DE JONGELIEDEN EN DE STUDENTEN: DE BIGE-BILJETTEN

Wij willen het overzicht van deze verscheidene economische formules voor spoorreizen niet afsluiten zonder de aandacht van de schoolhoofden op de zeer belangrijke voordelen te vestigen die de grote Europese spoornetten voorbehouden voor jongelieden die geen 21 jaar oud zijn, voor scholieren en studenten (zonder leeftijdsbeperking) die zich naar het buitenland begeven om deel te nemen aan reizen met instructieve programma's. Deze reizen hebben plaats met bepaalde treinen, maar kunnen individueel ondernomen worden.

Zij bieden prijsverminderingen gelijk aan deze welke men toekent aan groepen en kunnen in bepaalde gevallen 50% bereiken. Hierna enkele voorbeelden van BIGE-prijzen:

Parijs (heen en terug) = 386 BF
Milaan (heen en terug) = 1.132 BF
Salzburg (heen en terug) = 1.134 BF

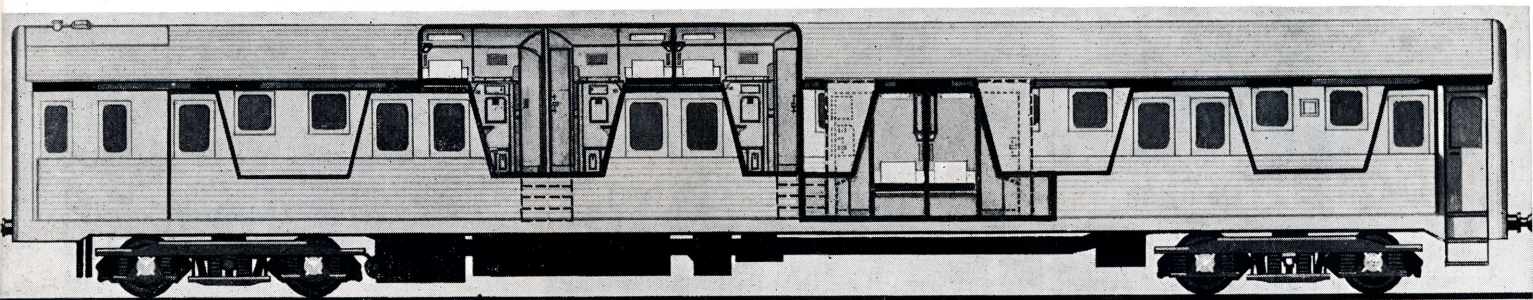
De BIGE-biljetten kunnen bekomen worden bij de reisbureaus.



*Een zorg minder
te Bazel
voor de reizigers
in slaaprijtuigen*

Het slaaprijtuig van de trein Brussel-Zuid (22u28) - Bazel (6 u) rijdt verder tot Brig.

Zij die verder dan Bazel reizen in andere richtingen werden tot nog toe verzocht uit te stappen in het Frans grensstation van Bazel. Zij zullen voortaan in het Zwitsers grensstation kunnen afstappen, zonder de trein te verlaten voor de douaneverrichtingen. In de richting Zwitserland - België zullen de reizigers altijd in het slaaprijtuig opstappen in het Frans grensstation van Bazel.



DE NIEUWE SLAAP- RIJTUIGEN T2

Men zegt vaak dat er hoe langer hoe meer wordt gereisd, doch men zegt minder dat er hoe langer hoe meer 's nachts wordt gereisd.

Reizen in een slaapwagen gold onlangs nog als een weelde. Enkel in eerste klas kon men zich dat comfort veroorloven, doch sedertdien ligt het in ieders bereik dank zij de ligrijtuigen en de „toeristen“-afdelingen van de slaaprijtuigen, die beide rijtuigen 2e klas zijn. Het succes bleef niet uit en er werden in dat opzicht spectaculaire resultaten geboekt. Het aantal besproken plaatsen in de „toeristen“-afdeling steeg van 115.000 in 1960, tot ongeveer 220.000 in 1967 !

Om in de steeds groeiende vraag te voorzien, heeft de „Slaapwagen- en Toerismemaatschappij“ niet alleen haar aantal rijtuigen willen verhogen,

doch zij heeft ook een nieuw type bestudeerd.

Aldus werd het slaaprijtuig „T2“ geboren, waarin ruimte en comfort uitstekend aan elkaar werden gepaard. De afdelingen van die nieuwe rijtuigen zijn twee aan twee in elkaar gebouwd op twee vloerhoogten, zodat alle ruimte binnen de grenzen van het profiel kan worden benut.

In de bovenafdelingen zijn de beide bedden vast en liggen in één zelfde vlak; die afdelingen zijn toegankelijk voor de houders van biljetten 2e klas. In de benedenafdelingen kunnen de beide, boven elkaar geplaatste bedden in de dagopstelling tegen de wand worden opgeklapt, waardoor er twee zitplaatsen en een klaptafeltje vrijkomen. De benedenafdelingen kunnen „als eerste klas“ voor één enkele reiziger worden besproken. Als er één bed wordt opgeklapt hebben die afdelingen de ruimte, het uitzicht en het comfort der „singles“.

En voor dat comfort werden de laatste technische snufjes aangewend. Maximale geluidsisolatie. Verbeterde ophanging. Automatische verwarming met warm water waarmede de binnentemperatuur steeds op 22° wordt gehouden, welke temperatuur er buiten ook heerst! Snelle voorverwarming. Luchtverdeling door middel van een ventilator met twee regimes die naar de wens van de reizigers kan geregeld worden. Zachte bedden zoals thuis.

De eerste „T2“-rijtuigen zijn bestemd voor regelmatige dienst op de grote aslijnen van het net der Franse Spoorwegen. Met een reeks van die rijtuigen, die thans in bestelling is, zullen er later andere verbindingen kunnen bediend worden.

Die rijtuigen werden van het begin af aan geestdriftig onthaald. Zo stond er in de pers dit te lezen: „Heeft u behoefte aan een slaapkuur, reis dan wat heen en weer in een T2-slaaprijtuig.“



het EUROPABUS programma



De unie van Wegvervoerdiensten der Europese Spoorwegen heeft haar Europabusprogramma voor 1969 gepubliceerd. Het aantal internationale toeristische busdiensten is, ten opzichte van dat van vorig jaar, nog toegenomen: 84 regelmatige lijnen die Europa doorkruisen, 72 rondreizen tegen forfaitaire prijzen en 24 uitstappen, d.i. in totaal 180 toeristische diensten waarvan twaalf nieuwe. Daaronder hebben wij voor u de voornaamste lijnen bij vertrek uit België gekozen.

De dienst Amsterdam - Brussel - Parijs in twee dagen, zesmaal per week in de beide richtingen: vertrek te Brussel te 8 u; vanaf 27 mei tot 20 september; 's maandags niet.

Voortaan leiden de reiswegen van de lijnen Antwerpen - Genua - La Spezia - Livorno en Antwerpen - Milaan - Cattolica, bij de terugreis over Montreux en Lausanne door de tunnel van de Grote Sint-Bernhard.

Dienstregeling *Antwerpen - Livorno.*

Heenreis: Vertrek 's maandags te Antwerpen (11 u), te Brussel (14 u) en te Bergen (14u50). Aankomst te Livorno, 's woensdags te 20u30.

Terugreis: Vertrek te Livorno de donderdag te 7u30. Aankomst te Bergen 's zaterdags (12u10), te Brussel (13 u) en te Antwerpen (16u30).

Dienstregeling *Antwerpen - Milaan - Cattolica.*

Heenreis: Vertrek 's maandags: zoals hierboven. Aankomst: 's woensdags te Milaan (13u30) en te Cattolica (20u30).

Terugreis: Vertrek de donderdag te Cattolica (7u30), te Milaan (15 u). Aankomst: zoals hierboven.

Naast de dagdienst, is er nu ook een nachtverbinding Oostende - Frankfurt. Vertrek, vanaf 30 mei tot 12 september. Iedere vrijdagavond te Oostende (21u20), te Brussel (23u30). Aankomst te Frankfurt de zaterdagmorgen te 6 u. Deze dienst is uitsluitend bestemd voor de reizigers die zich verder dan Frankfurt begeven en die van uit deze

stad per Europabus verder reizen (aansluitingen verzekerd).

In tegengestelde richting: Vertrek vanaf 31 mei tot 13 september, de zaterdagavond te Frankfurt (23u30); aankomst te Brussel (6u30), te Oostende (9 u).

De lijn Oostende - Knokke - Vlissingen - Veere - Zierikzee - Rotterdam: de dinsdag en de woensdag van 1 juli tot en met 29 augustus.

De toeristen die met de trein naar Knokke rijden om er de car te nemen genieten voor het spoorwegtraject de kortingen toegestaan in het kader der uitstappen van één dag „Trein + Car”. Die lijn is feitelijk de verdubbeling van de dienst Oostende-Amsterdam over Zeeland en de Deltadijken.

* * *

Europabus organiseert eveneens gecombineerde reizen „car + trein” met forfaitaire verblijfprijzen, naar Amsterdam, Parijs, de Azurenkust, de Costa Brava en de Adriatische kust. Toeristische folders zijn dienaangaande te verkrijgen in de belangrijkste stations.



Het is een der legenden van deze tijd dat de auto de eerste plaats inneemt.

mythologie Dat is ongetwijfeld de reden waarom Alfred Sauvy er een hoofdstuk aan gewijd heeft in zijn boek dat hij „Mythologie de notre temps” heeft getiteld.

van In een ander werk „Les quatre roues de la fortune” behandelt de auteur trouwens uitsluitend de mythe van de auto.

onze tijd Alfred Sauvy, Frans statisticus, econoom en socioloog, hoeft niet meer te worden voorgesteld wegens het gezag dat hij zowel in eigen land als op het vlak van internationale organisaties uitstraalt. Wij vestigen uw aandacht op de volgende passus genomen uit het eerste van die beide werken :

Een onderwerp dat taboe is.

Als van twee bestaande vervoermiddelen, spoor en weg bijvoorbeeld, er een te veel is, moet de spoorweglijn verdwijnen als het verkeer te gering is (de algemene onkosten zijn zwaarder en men kan in geen geval de weg laten vallen) of moet men de spoorweg een belangrijk verkeer bezorgen om zijn geringere marginale kostprijs te baat te kunnen nemen.

Elke particuliere vennootschap die eigenares is van de twee vervoermiddelen en die naar rendabiliteit streeft, zou aldus handelen.

Inzake goederen, een voorname sector, is de marginale kostprijs voor de natie ongeveer zesmaal hoger voor de vrachtauto¹. Om een extra hoeveelheid van 1.000 ton/kilometer te vervoeren, vergt het vervoer per spoor 6 tot 12 kilo steenkolen en 0,60 tot 1,20 uur rechtstreekse handenarbeid. Voor een vrachtauto van 15 ton, met 2 bestuurders, zijn de cijfers respectievelijk 49 kilo en 9u.4.

Daar dat beginsel uit het oog werd verloren, heeft zulks voor de natie grote verliezen opgeleverd.

Stellen wij bij voorbeeld dat 1.000 ton sinaasappelen van Marseille naar Parijs moeten vervoerd worden. Er zijn twee oplossingen mogelijk :

— men kan een trein inleggen met 50 wagens van 20 ton, die tijdens de rit door twee personen wordt bediend en een massaal vervoer verzorgt onder voorwaarden van bijna volstreekte veiligheid ;

— men kan 65 vrachtauto's gebruiken met 65 bestuurders (of 130, wat toch menselijker zou zijn) en ze een rit over een weg met ongeveer 5.000 bochten opleggen, waarbij ze de wegen overbelasten ; die wegen werden trouwens daarvoor niet ontworpen en daardoor ontstaan er risico's voor ongevallen.

Bij de tweede oplossing doet zich een sterke technische achteruitgang voor. Men is in dat geval van een middel voor massaal vervoer overgegaan naar een archaische vervoertak. In geen enkele sector van de economie bestaat er een voorbeeld van een dergelijke achteruitgang².

Door die achteruitgang lijdt de natie aanzienlijk verlies. Waarom wordt dit door de openbare mening aanvaard ?

Een netelig vraagstuk.

Over dat onderwerp, dat taboe was, heeft geen enkel dagblad de openbare mening juist ingelicht. Diegenen die toch een inspanning in die zin hebben gedaan, hebben zoveel brieven met beledigingen en bedreigingen van onttrekking van publiciteit ontvangen, dat ze dit netelig vraagstuk snel hebben laten vallen³.

De onverschilligheid vloeit ook voort uit de naïeve opvatting over de Staat die wij vrijwel overal terugvinden. Het tekort van de S.N.C.F. beroert de openbare mening even weinig als gold het een buitenlandse firma. De gevolgen komen echter tot uiting in ieders belastingsbiljet, dat op de klassieke verwensingen wordt onthaald.

De voordelen die door particuliere belangen werden bekomen, vallen steeds uit in het nadeel van de burger. Een voorbeeld? De maximale last per as werd in Frankrijk vast-

gesteld op 13 ton, tegen 10 ton in de voornaamste landen van de Gemeenschappelijke Markt ; die gunstmaatregel, welke er toe bijgedragen heeft dat onaangepaste wegen worden overbelast en versleten en dat het spoorwegtekort in de belastingen scherper tot uiting komt, heeft Frankrijk in een minderwaardige positie gebracht in de Gemeenschappelijke Markt.

Iemand die zich achter een rij zware vrachtauto's bevindt en onmogelijk kan inhalen zonder gevaar te lopen, zou over die technische tekortkoming enige spijt kunnen gevoelen. De propaganda staat echter klaar om zijn aandacht af te leiden en zijn misnoegen op andere punten te richten. Zolang afzonderlijke personen worden benadeeld, hebben ze trouwens geen mogelijkheid om hun misnoegen uit te drukken ; zoals steeds wordt het individu verdrongen door het beroep.

De ongevallen.

Bij de verkeersongevallen op de weg komen er elk jaar 10.000 mensen om het leven en worden er ongeveer 200.000 gekwetst : die ongevallen maken dus meer slachtoffers dan de tuberculose. Bovendien brengt zulks ook een kwalitatief verlies mee : onder die slachtoffers zijn er ook mensen van grote betekenis zoals Gaston Berger, Albert Camus, Pierre Lefauchaux en zoveel anderen die voor de natie een belangrijke taak vulden.

Op de 20 miljoen werkende Fransen komen er bij arbeidsongevallen 2.100 om het leven, wat veel minder is. Bovendien zijn 1.400 van die gevallen met dodelijke afloop te wijten aan verkeersongevallen (ongevallen die zich voordoen op het traject tussen de plaats van het werk en de woonplaats of ongevallen te wijten aan beroepschauffeurs).

Indien op de weg dezelfde voorzorgen werden getroffen als in andere sectoren, indien er veiligheidsreglementen van dezelfde aard werden aangenomen, zouden de verliezen minder zwaar zijn. De drukingsgroepen zijn echter waakzaam : de grote bazen van de autonijverheid leggen er zich op toe om elke maatregel te verhinderen die enigermate en zelfs maar tijdelijk aan de verkoop zou kunnen schaden.

Op geen enkel gebied is er een dergelijke wanverhouding tussen de macht van het individu en de maatregelen die genomen worden om diens misbruiken te voorkomen.

¹ Voor reizigers met een eigen auto is het verschil geringer, dank zij het feit dat de bestuurder niets kost, maar het verschil blijft niettemin bestaan.

² Als er niettemin vrachtauto's worden gebruikt voor een verkeer dat volstrekt niet economisch is, komt dit door het feit dat de particulier, op het stuk van prijzen en tarieven, voordeel heeft bij het gebruik van dat vervoermiddel.

³ Wij moeten evenwel de aandacht vestigen op het merkwaardig initiatief van de heer Sédillot, Directeur van La Vie Française, die (op 12 maart en 14 mei 1965) de moeilijkheden heeft getrotseerd en een reeks feiten heeft belicht die tot dusver onder de sluier waren gebleven.



4 7 0
 4 7 0
 1 34 78 0
 12345 78 0
 1 345 78 0
 1 456789000779644
 45678900
 567 900
 5 7 9 0
 9 0
 9 0
 0

IN 1971 : ELEKTRONISCHE PLAATSBESPREKING IN DE TREINEN

Op 1 februari 1971 zal de N.M.B.S., in samenwerking met de Duitse spoorwegen, een elektronische apparatuur voor plaatsbespreking in de internationale treinen in dienst stellen. Elf Belgische stations en vijftien door de N.M.B.S. erkende reisbureaus zullen uitgerust zijn met bedienings-toestellen, aangesloten op een te Frankfurt opgestelde computer. Ons land zal aldus beschikken over verscheidene centrale posten, tot welke de niet aangesloten stations en reisbureaus zich zullen kunnen wenden. De gebruikers zullen rechtstreeks en onmiddellijk zit-, lig- en bedplaatsen

kunnen bespreken in de internationale treinen (en ook plaatsen in de TEE-treinen) bij vertrek uit België, Duitsland, Oostenrijk en het Groothertogdom Luxemburg. Ook de auto-slaap-treinen die in voormelde landen rijden zullen in het stelsel opgenomen worden, zowel voor heen- als voor terug-reizen. In het eerste stadium zal de elektronische plaatsbespreking beperkt blijven tot individuele reizigers en tot groepen van ten hoogste 24 personen. Plaatsbesprekingen voor grotere groepen zullen door een speciaal bureau worden behandeld.

SPECIALE GESLOTEN WAGENS VAN 215 m³ VOOR HET VERVOER VAN LICHTE PRODUCTEN



De N.V. SEBIC te Brussel, die reeds een aantal dubbeldekwagens voor autovervoer bezit, heeft onlangs prototypewagens met extragroot volume aan een firma van bouwmaterialen in huur gegeven en op ons net in omloop gebracht. Dat materieel is zeer geschikt voor het vervoer van extralichte producten, zoals polyurethaanschuim, en werd gebouwd met de technische medewerking van de N.V. „COMPAGNIE AUXILIAIRE INTERNATIONALE DE CHEMINS DE FER” te Brussel. Het geldt gesloten wagens bestaande uit 2 gelede elementen, waarbij het grote volume werd verkregen door aanwending van een verlaagde vloer en door een maximaal gebruik van het profiel. Ze hebben 3 assen met rollagerpotten en bieden een nuttige last van 17 ton voor een eigengewicht van 24,6 ton. Hun totale lengte bedraagt 26,24 m.

De Belgische Spoorwegen in 1968

WEDEROPLEIVING VAN DE CONJUNCTUUR

Na de stremming van de wereldeconomie in 1967 is er een geleidelijke verbetering in de conjunctuur ingetreden en globaal genomen bedroeg de economische aangroei in 1968 nagenoeg 5%.

De gunstige economische vooruitzichten in 1968 hebben mede bijgedragen tot een aanzienlijke stijging van het goederenvervoer per volledige wagenladingen.

Het reizigersverkeer is ongeveer onveranderd gebleven. De ontvangsten van 1968 zijn vermeerderd met 89 miljoen frank bij vergelijking van deze van 1967. Die toename is te danken aan de weerslag, over gans het jaar 1968, van de tariefmaatregelen die tijdens het vorige dienstjaar werden ingevoerd. Anderzijds heeft het goederenvervoer bij wagenladingen een 388 miljoen fr. of 7,5% meer opgebracht dan in 1967.

De ontvangsten die voortkomen uit de zendingen stukgoed bedragen 115 miljoen fr. of 8,7% meer dan in 1967. De verhoging vloeit voort uit de verkeersaangroei en de ingevoerde tariefaanpassingen.

Het nadelig saldo van het dienstjaar beloopt 26 miljoen fr. tegen 270 miljoen voor het vorige dienstjaar.

Er dient gewezen op de nadelige gevolgen van de stakingen van mei en juni 1968 in Frankrijk en van de ongunstige weersomstandigheden tijdens de zomer van verleden jaar.

BEZUINIGINGSBELEID

De Maatschappij heeft haar inspanningen tot rationalisatie voortgezet met het oog op de opvoering van de produktiviteit en zij heeft er tevens voor gewaakt de aan de cliënt teel te bewezen dienst bestendig te verbeteren.

Het aantal bedienden dat bij de exploitatie van het net wordt tewerkgesteld en dat in 1967 nog met 1 759 eenheden werd verminderd, is in 1968 opnieuw met 1 128

eenheden afgenomen. Wanneer men het effectief vergelijkt met dat van 1953, bereikt de inkrimping het aantal van 21 734 bedienden. Rekening houdend met de aangroei van het verkeer, stemt dat cijfer overeen met een verhoging van de produktiviteit van het personeel, van meer dan 60% in 15 jaar.

HET REIZIGERSVERKEER

In 1968 hebben de Belgische spoorwegen 255 miljoen reizigers vervoerd. Het aantal reizigers-km beliep 8,2 miljard.

Niettegenstaande de zeer ongunstige weersomstandigheden van de zomer 1968, hebben de in het binnenland ingerichte toeristische rondritten een ruime bijval gehad en het aantal deelnemers was slechts een weinig lager dan dat van de vorige zomer.

Bovendien is het aantal abonnementen voor 5, 10 of 15 opeenvolgende dagen met 24% gestegen.

HET GOEDERENVERKEER

Het goederenverkeer bij wagenladingen is van 6 082 miljoen ton-km in 1967 gestegen tot 6 675 miljoen in 1968. De verhoging was inzonderheid belangrijk voor de zendingen bij de uitvoer, waar ze 19,1% bereikt heeft.

In doorvoer verkeer en bij de invoer bedroeg de stijging respectievelijk 13 en 9%.

De stijging gold voor alle categorieën van goederen.

Onder de produkten waarvan het verkeer, dank zij de opvallende expansie van de ijzer- en staalverwerkende nijverheid, de grootste toename heeft gekend, vermelden we de brandstoffen (187 miljoen ton-km), de ertsen (99 miljoen ton-km), de metaalprodukten (126 miljoen ton-km).

Het verkeer van de chemische produkten heeft van zijn kant de grootste uitbreiding

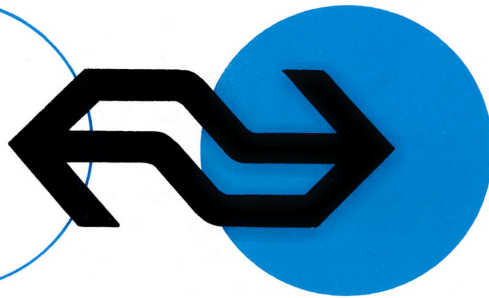
gekend (69 miljoen ton-km, d.i. 20,9% meer van het ene jaar tot het andere).

MODERNISERING VAN DE UITRUSTING

De uitvoering van het programma tot modernisering van de installaties en van het materieel werd actief voortgezet. Wij vermelden:

- de elektrificatiewerken op de lijn Luik-Guillemens - Namen;
- de modernisering van de lijn Antwerpen - St.-Niklaas-Waas met het oog op de elektrificatie ervan;
- het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen voor de cliënt teel te Ans, Charleroi-Zuid, Denderleeuw, Dendermonde, Landen, Oudenaarde en Ronse;
- de inbedrijfning van de terminalinstallaties voor transcontainers te Zeebrugge en te Antwerpen;
- de aankoop van 702 platte wagens met draaistellen en 704 speciale wagens die door de particuliere nijverheid werden geleverd en de vervaardiging van 364 wagens door de spoorwegen zelf;
- in het kader van het programma tot verbetering van de veiligheid: het afschaffen van 12 overwegen, het uitrusten van 87 overgangen met automatische wegseinen en het aanbrengen van gedeeltelijke sluitbomen op 62 plaatsen van het net;
- de concentratie van de bediening der seinen en wissels: 63 seinhuizen van verouderde types werden vervangen door 11 nieuwe seinhuizen „al relais”;
- de installering van elektronische rekenmachines, verbonden met talrijke verreschrijvers, in vier rangeerstations, ten einde het gemechaniseerd beheer van het goederenverkeer bij wagenladingen geleidelijk in te voeren.

RADICALE VERJONGING VAN HET RAILVERVOER IN NEDERLAND



Sinds het einde van de laatste oorlog hebben de Nederlandse spoorwegen — die van de staat de machtiging hebben het spoorwegnet te beheren volgens zeer soepele handelsnormen — zeer snel het aantal stations en de reizigerslijnen verminderd.

Einde 1968 beschikte de Nederlandse bevolking met inachtneming van alle verhoudingen, over viermaal minder stations dan de Belgische bevolking. Terzeldertijd heeft de politiek der N.S. een essentiële rol toegewezen aan de overstapstations door de dienstregelingen van de meeste treinen de gebruikers passende aansluitingen te verzekeren. De maximum rijsnelheid — belangrijke factor in de kostprijs van de geboden diensten — werd tot hier toe beperkt tot 120 km/u.

De recente ongunstige evolutie van hun financiële resultaten hebben de N.S. ertoe gebracht het geheel van het reizigersprobleem te herizen. Uit de volgende analyse zal men merken dat sommige van deze nieuwe concepten deze die op ons net worden toegepast dicht benaderen.

Terwijl er mensen zijn die zich afvragen of het grootste deel van het reizigersverkeer niet aan de spoorwegen zal ontsnappen ten voordele van de auto, stellen de Nederlandse Spoorwegen (N.S.) een actieplan tot 1975 op dat tot doel heeft het reizigersvervoer minimaal met 25% te verhogen. Maximaal verwacht men zelfs 50% meer reizigers te vervoeren. Deze verwachting is in de eerste plaats gebaseerd op het hoge ruimterendement van railvervoer in dichtbevolkte verstedelijkte gebieden.




Wat NS wil, is een integrale aanpak van het openbaar vervoer. In de periode tot 1975 moet daarbij de nadruk liggen op de Randstad Holland — de kring van steden in het westen

van het land met als grootste Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

In de Randstad — die ongeveer de oppervlakte van Groot-Londen heeft — ziet men hetzelfde als in geheel West-Europa: een „explosie” van de steden. En dat de bouw van grote buitenwijken en hele satellietsteden spoedig zal verminderen, wordt door niemand voorzien. De bewoners groeien op deze wijze van de stations — de „winkel” van het openbaar vervoer — af. Nu is gebleken dat ook in het gemotoriseerde tijdperk de mens het railprodukt nog wel wil kopen. Maar dan moet het aan hoge kwaliteitseisen voldoen. Eén daarvan is de afstand tot het station. Die mag zo

RAILNET IN DE RANDSTAD HOLLAND





Anno 1968

-  reizigersspoorlijn (NS)
-  metrolijn
-  sneltramlijn

Ontwikkeling 1970-1975

-  nieuwe spoorlijn buiten agglomeratie
-  nieuwe spoorlijn in agglomeratie
-  nieuwe metrolijn
-  nieuwe metrolijn, medegebruikt
-  sneltramsysteem

Te ontwikkelen spoedig

-  toekomstige spoorlijn buiten agglomeratie
-  toekomstige spoorlijn in agglomeratie
-  toekomstige metrolijn
-  sneltramsysteem

DEN HAAG



LAND

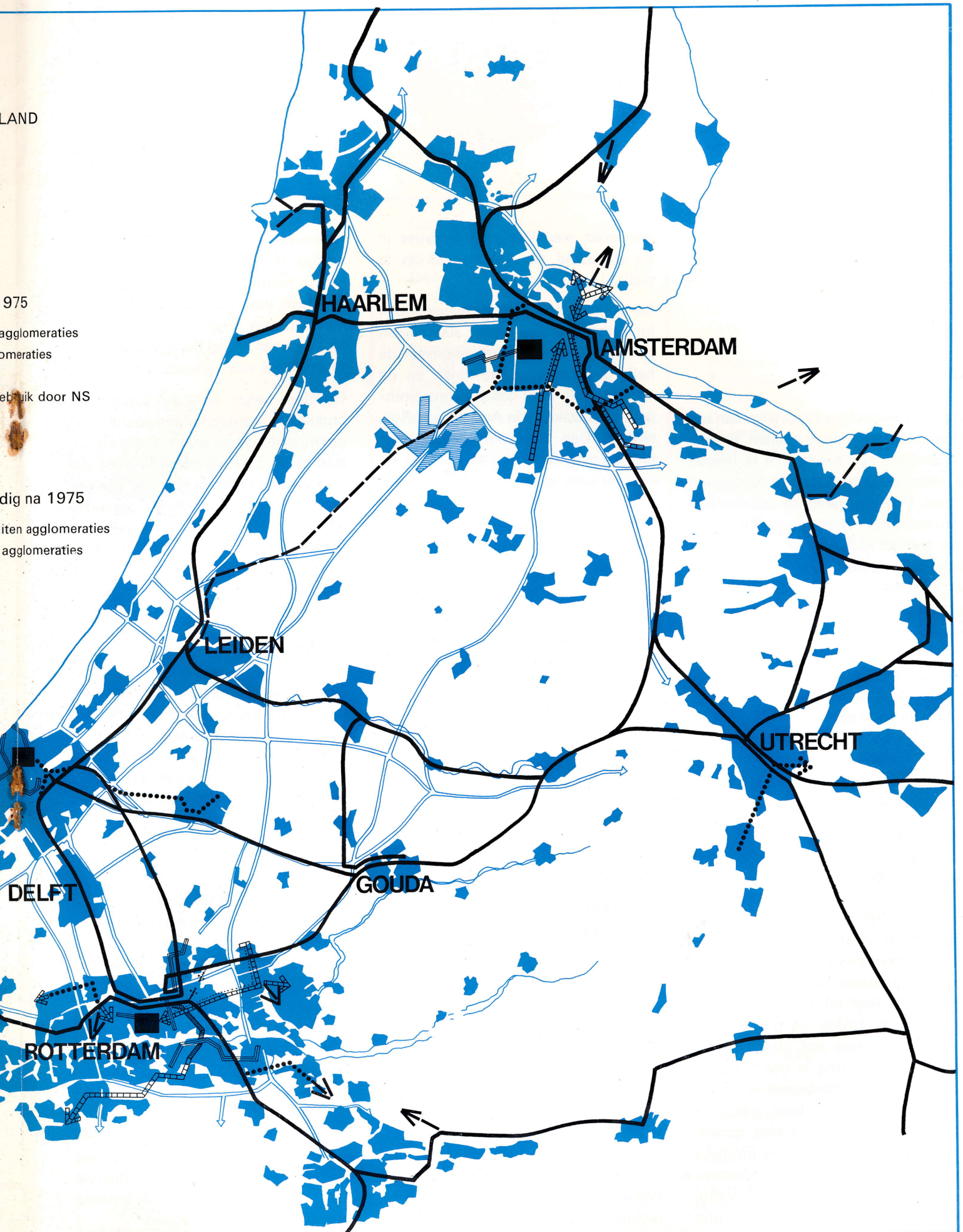
1975

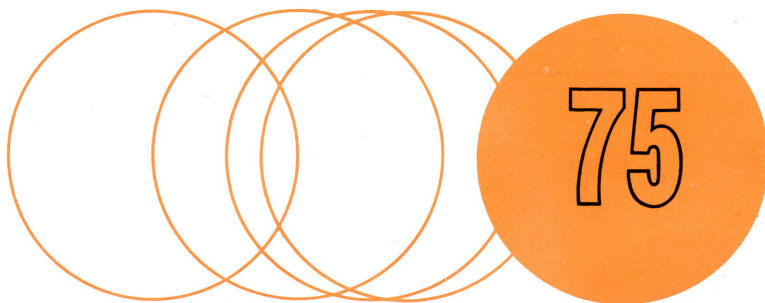
agglomeraties
omeries

gebruik door NS

dig na 1975

iten agglomeraties
agglomeraties





mogelijk niet meer zijn dan in 10 minuten te belopen is. Dat betekent: één station per ongeveer 20.000 inwoners.

75 extra stations

Het is de bedoeling 40 stations aan bestaande spoorlijnen te openen. Evenzo 35 stations aan nieuw aan te leggen of voor reizigersvervoer te heropenen lijnen. Het spoorwegnet telt nu 300 stations; het verzorgingsgebied zal dus met 25% toenemen. Dat is ook anders te stellen. Op het ogenblik woont 46% van de Nederlanders, op een afstand die zij acceptabel vinden, van een station. In 1975, als de bevolking met ongeveer een miljoen zielen is toegenomen zou dan slechts 42% door de spoorweg worden bediend. Bij een expansie met 75 stations zouden 1 1/2 miljoen meer mensen, als zij dat willen, van de spoorweg kunnen profiteren. NS bedient dan 52% van de bevolking.

Deze gedachtengang sluit aan bij het regeringsbeleid op het punt van ruimtelijke ordening. Twee jaar geleden kwam een structuurschets tot 2000 voor het gehele land tot stand. Eén van de daarin gevolgde planologische principes is: goed railvervoer voor de grootste bevolkingsconcentraties. NS legt nu de overheid, de pers en het publiek de globale uitwerking voor van dat principe. Het uitgangspunt daarbij is dat het voor de klant weinig interessant is, welke vervoersmaatschappij hem transporteert. Hij wil alleen maar snel, zonder wachten, comfortabel en zo mogelijk zonder overstappen op zijn bestemming komen. Daarom is het nodig, vervoersplannen voor de onderling

verweven stedelijke concentraties in de Randstad als één geheel op te stellen.

De volgens NS nodige investeringen in infrastructuur belopen f 300 miljoen per jaar. Daarvan wordt ongeveer de helft gebruikt voor NS-lijnen en de andere helft voor lokale voorzieningen, hoofdzakelijk in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. Het totaalbedrag is 18% van dat van de voor de weg-infrastructuur tot en met 1975 geraamde investeringen. Uit deze vergelijking blijkt dat de vraag van de NS niet overdreven is.

De NS werkten tot voor enige jaren met een kleine winst en zij namen daarmee in Europees kader een uitzonderlijke positie in. De massale motorisering, het wegsmelten van het kolenvervoer en de voortdurende loonsverhogingen maakten daaraan echter een einde. Reserveringen voor expansie heeft men niet kunnen doen en de enige die de financiering op zich kan nemen is de staat.

Randstadrail : integraal systeem voor regionaal vervoer

De man uit de satellietstad op 30 km van zijn werk in het centrum van Amsterdam wil dezelfde vervoersfaciliteiten genieten als de man in een buitenwijk.

Een optimale oplossing is het berijden met regionale treinen van dezelfde sporen die de metro onder de stad gebruikt. Deze nauwe integratie met de in de toekomst te bouwen metrolijnen in Rotterdam en Amsterdam is technisch niet onmogelijk en biedt

financieel groot voordeel, daar de aanleg van aparte NS-tunnels overbodig wordt. Er wordt een speciaal treintype voor ontworpen dat in de metrotunnels even snel optrekt als metrotreinen en op de spoorlijnen een topsnelheid van 125 km/h heeft.

Op deze wijze kan de vervoerverbrokkeling worden verminderd die het organische geheel bedreigt dat Randstad heet. Een voorwaarde voor het slagen daarin lijkt de vorming van een eenheid op bestuurlijk en organisatorisch gebied, naar voorbeeld van de aanstaande Britse Passenger Transport Authorities.

De Schiphollijn

De nieuwe schiphollijn zal een belangrijk element uitmaken van het geïntegreerde vervoerstelsel van West-Nederland. Uitgebaat tegen 160 km per uur, zal ze Amsterdam op minder dan één kwartier van haar luchthaven plaatsen.

Op korte termijn : anderhalf maal zoveel treinen

In mei 1970 wordt een grote verbetering van de dienstregeling gepresenteerd. Tussen de 40 voornaamste stations wordt dan een Intercitydienst geopend die aanmerkelijk kortere reistijden biedt dan de huidige: op de lange afstanden worden reducties tussen 10 en 25% bereikt. Bovendien worden de frequenties praktisch verdubbeld: in het grootste deel van het land gaan deze elektrische treinen de gehele dag een star schema van twee keer per uur rijden.

VERTOLLING VAN DE GOEDEREN IN FRANKRIJK

Ten behoeve van exportateurs en importateurs drukken wij hierna de lijst af van de Franse stations waar een douaneagentschap van de SNCF te hunner beschikking staat voor het opmaken en overleggen van hun douane-verklaringen.

A. — Volledige dienst.

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

Compiègne
Corbeil-Essonnes
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
Mans (Le)
Mantes-La-Jolie
Marseille-Mme
Maulde-Portagne
Mazamet
Meaux
Melun
Metz-Marchandises
Millau
Modane
Montauban-Ville-Bourdon
Montbéliard
Montluçon-Ville
Montpellier
Morlaix
Morteau
Mulhouse-Nord
Nancy-Ville

Neuenburg
Nevers
Nice
Nîmes
Niort
Orléans
Oyonnax
Pau
Périgueux
Perpignan
Poitiers
Pontarlier
Quimper
Reims
Rennes
Roanne
Rochefort
Rodez
Rouane-Rive Gauche
Saumur-Rive Droite
Sélestat
Sète
Soissons
Strasbourg-Ville
St-Brieuc
St-Dié
St-Dizier
St-Etienne-Chateaucieux
St-Malo St-Servan
St-Nazaire
St-Quentin
Tarbes
Thionville
Toulon
Toulouse-Matabiau
Tourcoing
Tour-de-Carol Enveigt (La)
Tours
Troyes
Valence
Valenciennes
Vallorbe
Vesoul
Vichy
Villefranche-sur-Saône
Vintimille
Vierzon-Ville
Wissembourg

B. — Beperkte dienst.

Sommige franse stations nemen slechts gedeeltelijk de vervulling der douane-formaliteiten 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: Armentières, Bâle, Bouzonville, Ecouvies, Forbach, Fort-l'Ecluse-Collonges, Hirson,

Lyon-Brotteaux, Mont-St-Martin, Paray-le-Monial, Paris-Batignolles, Paris-Est, Paris-la-Chapelle, Paris-Lyon, Paris-Nord, Pfetterhouse, Rungis (M.I.N.), Saarbrücken Hgbf, Sables-d'Olonne (Les), Sarreguemines, St-Louis (Ht. Rhin), Uberherrn, Valleiry, Vireux-Molhain.

uit de pers...

In de Amerikaanse pers lazen we een artikel dat we in de oorspronkelijke taal wensen over te nemen omdat wij bang zijn dat het anders aan frisheid zou verliezen.

Met dat artikel blijkt eens te meer dat niemand sant in eigen land is.

Wat ons in dit geval ten zeerste bevalt, is de uitstekende repliek van de auteur aan degenen die, aan deze zijde van de oceaan, de diensten van onze spoorwegen niet naar waarde schatten.

Bij nadere overweging blijkt, dat de problemen die met het vervoer per spoor rijzen, minder te maken hebben met de specifieke exploitatievorm ervan dan wel met de aandacht die er door het beleid der regering aan besteed wordt.

TRAINS

An article in a recent issue of Esquire was headlined, "Watch Closely the New Trains of Europe: They May Cross the Atlantic."

Let us all hope the new trains of Europe will come to this country. For the trains of Europe—even those of 1963 vintage, I recall with some pleasure—are fast and pleasant to ride.

The trains of this country, as a general rule, are cumbersome, stuffy, slow, clanky and unpleasant. Railroad terminals are dingy, dismal monuments to the musty past. They are worse, if anything, than passenger train service. An article in a recent Sunday edition of this newspaper reported on passenger train service in Georgia. There seemed to be ample evidence that the railroads, rather than seeking to entice and please passengers, rather would repel and displease them. They would prefer to discontinue passenger service altogether.

This is unfortunate because we are in a time of unparalleled movement of people. Airlines and airports are jammed and, besides, some people would rather travel on the ground than in the air.

Foreign Trains Are Better

Is it too much to ask of railroads in this country that they keep up with progress abroad?

Progress abroad (and not so far abroad at that) includes travel by train which is "more comfortable, convenient and even exciting and glamorous than ever before." In Canada, one may pass away the travel time in a railcar bistro with sing-along entertainers, yellow-vested waiters and a Gay Nineties decor. In Japan, trains dash from Tokyo to Osaka, 320 miles, in only three hours and 10 minutes. That's better than a hundred miles an hour. Trains operate every five to 15 minutes and the coach traveler pays but \$9.25 for his fare. But it is in Europe that the greatest

progress is being made in rail transportation, Esquire's travel editor, Richard Joseph, tells us. Trans-Europ-Express operates a network of high speed international trains throughout the continent. Travelers relax in futuristic aluminium and steel cars traveling up to 100 miles an hour. Chairs recline; quality food is available at seat or in a dining room; the adjacent car may be a bar.

Most important, however, the rails are welded and the ride is smooth and quiet.

And on Schedule

The European railways offer "luxury, comfort, a chance to see some of the countryside, escape from traffic jams, and weatherproof dependability."

This is a considerable offering and as far back as 1963, when Marilyn and a friend and I traveled by train in Europe, the service was commendable. The fancy cars had not been put into service then but the welded rails provided an on-time ride.

We got off a ship at Rotterdam and caught a train into Germany, to Wolfsburg, where we were to pick up a car. We could not speak the language and thus did not understand the conductor's call at the various stops. This became a matter of concern, because at one point we had to transfer to another train. Then we made a remarkable discovery. Our tickets listed stops—and the times at which stops would be made. We began checking and found the timing of all stops so precise that one might set his watch by them. So we merely checked the time for our transfer and at the proper moment disembarked. Do that in this country and you'll be left in the wrong city. We did it there and it worked. Railroads all over this country are trying to jettison their passenger service. Let us hope the Interstate Commerce Commission, or whoever deals with suchs, will force them to hang on until they decide to catch up with the times.

JOHN PENNINGTON

PARIJS-MADRID IN EENZELFDE RIJTUIG

Vanaf 1 juni kan men van Parijs naar Madrid reizen in eenzelfde rijtuig.

Met de „PUERTA DEL SOL“, een nieuwe trein die samengesteld is uit slaaprijtuigen met veranderlijke radstand, is de formule de eerste maal toegepast.

De technische verrichtingen gebeuren te Hendaye en duren slechts 50 minuten.

Daarmede is de rijtijd met drie uur ingekort ten opzichte van de vorige dienstregeling waarmede men moest overstappen te Irun/Hendaye.

LANGERE PERRONS,



LANGERE TREINEN !

Om in de lange reizigerstreinstellen gemakkelijker te kunnen instappen, werden de perrons van de belangrijke stations verlengd.

Na Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Schaarbeek en Aarlen, worden nu ook de perrons van het station Brussel-Leopoldswijk verlengd. Daardoor kunnen lange internationale treinen op de aslijn Brussel-Luxemburg lopen.

De samenstelling van die treinen die beperkt was tot 12 voertuigen, zal bijgevolg kunnen worden opgevoerd, zodat de stellen niet meer zullen moeten gesplitst of opnieuw gegroepeerd worden te Luxemburg of te Namen, hetgeen niet alleen 15 tot 25 minuten tijdverlies met zich bracht, doch ook vaak onaangenaam was voor de reizigers.

INTERNATIONALE DOUANE- VERKLARING

Krachtens een door de Douanebesturen getroffen beslissing in de schoot van de Economische Commissie voor Europa te Genève, werden de internationale douaneverklaringen (model T.I.F.), D.C. 1741 en D.C. 1741 bis, omgewerkt en gewijzigd.

Het nieuwe model T.I.F. vertoont de volgende kenmerken:

1. de tekst werd aangepast aan deze van de internationale vrachtbrief (zie Spoornieuws nr 5 van december 1968);
2. het bestaat uit één blad, waarvan de voor- en keerzijde werden benuttigd;
3. het werd gedrukt op lichtgeelkleurig papier; de omlijsting in groene kleur werd afgeschaft;
4. geen model van tussenblad (D.C. 1741 bis) is voorzien; in voorkomend geval, dient de afzender genummerde aanvullende lijsten op papier naar keuze bij de douaneverklaring te

voegen; deze lijsten moeten overeenstemmen met het mod. T.I.F. wat betreft de rubrieken 17 tot 22.

Het nieuwe model internationale douaneverklaring zal eerlang worden gedrukt.

Het oude model blijft geldig tot 31 december 1969, na deze datum zal het niet meer mogen gebruikt worden.

De verzenders wordt dus aangeraden geen voorraad oude modellen TIF aan te leggen voor de periode na 31 december 1969.

Benelux uitvoerdokumenten

Gezien de werkzaamheden die thans in EEG-verband bezig zijn die wellicht zullen leiden tot het gebruik van eenvormige EEG-dokumenten, wordt ook aangeraden geen te grote stocks van de formulieren aan te leggen, vooral wat de aangifte ten uitvoer 61 B betreft.

ORGANISATIE VAN DE INLICHTINGS- DIENST TEN BEHOEVE VAN DE CLIENTEEL

De N.M.B.S. besteedt de grootste zorg aan de diensten die ze verstrekt. Het gebeurt nochtans dat er wegens onvoorziene technische redenen, zoals bv. verplaatsing van de lading of beschadiging van een voertuig, wagens dienen uitgezet. Onze dispatching volgt speciaal die wagens en waakt er over dat ze snel worden voortgezonden.

Onze cliënteel mag ervan overtuigd zijn, dat in dergelijke gevallen alles in het werk wordt gesteld om die tegenvaller te verhelpen.

Ze wordt over de toestand ingelicht onder de voorwaarden die we hierna samenvatten.

Vervoer	De inlichting wordt verstrekt aan
In Belgisch binnenverkeer	<p>de geadresseerde</p> <ul style="list-style-type: none"> — door het station van bestemming van de wagen <p>de afzender</p> <ul style="list-style-type: none"> — indien de wagen uitgezet wordt in het station van vertrek
Uit het binnenland: <ul style="list-style-type: none"> — naar een Belgische haven voor de uitvoer — voor uitvoer te land (wagen uitgezet op het Belgisch net of een vreemd aangrenzend net). 	<p>a. in al de gevallen:</p> <p>de afzender</p> <ul style="list-style-type: none"> — door het station van vertrek — sommige aangrenzende netten verwittigen evenwel rechtstreeks de afzender <p>b. daarenboven, indien het een wagen is die naar een Belgische haven wordt gestuurd:</p> <p>de doorvoerder</p> <ul style="list-style-type: none"> — door het station van bestemming — door de dispatching van de haven van Antwerpen, indien de zending ervoor bestemd is
Van het buitenland <ul style="list-style-type: none"> — naar een Belgisch station — per spoor naar een Belgische haven voor uitvoer over zee. 	<p>de geadresseerde</p> <ul style="list-style-type: none"> — door het station van bestemming — door de dispatching van de haven te Antwerpen, indien de zending ervoor bestemd is.
In doorvoer.	<i>onze handelsagent</i> van wie het station afhangt waar de wagen werd uitgezet.

VERVOER VAN CONTAINERS ONDER DOUANE- TOEZICHT

De containers kunnen voortaan per spoorwagen vervoerd worden onder dekking van boekjes T.I.R.

De douaneovereenkomst inzake het internationaal vervoer van goederen langs de baan, onder dekking van carnets T.I.R., is van toepassing op de wegvoertuigen evenals op containers welke op dergelijke voertuigen zijn geladen.

Zo was voornoemde overeenkomst dus niet van toepassing op containers die niet op wegvoertuigen geladen zijn.

Luidens een door de groep van douanekundigen van de E.E.G. in Genève getroffen beslissing, zullen de containers voortaan onder dekking van carnets T.I.R. mogen worden vervoerd, op een gedeelte van het internationaal traject, met alle vervoermiddelen (met inbegrip van scheepvaart en *spoorweg*) zelfs indien deze containers niet op wegvoertuigen zijn geladen.

De regeringen van volgende landen hebben besloten deze nieuwe beschikkingen toe te passen:

OOSTENRIJK, BELGIE, DENEMARKEN, FRANKRIJK, SPANJE, VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA (zodra zij tot de T.I.R.-overeenkomst zullen toegetreden zijn), FINLAND, HONGARIJE, IERLAND, ITALIE, LUXEMBURG, NOORWEGEN, NEDERLAND, DUITSE BONDSREPUBLIEK, GROOT BRITANNIE, ZWEDEN, ZWITSERLAND en TCHECOSLOVAKIJE.

De gevolgen van deze beslissing zijn de volgende:

1. De containers verzonden onder dekking van carnets T.I.R. vanuit de overzeese landen die tot de T.I.R.-overeenkomst toegetreden zijn zoals bv. Groot Brittannië, Scandinavische landen en binnenkort, de Verenigde Staten van Amerika, zullen bij hun ontschepping in de Belgische havens *per spoor* mogen doorverzonden worden naar hun definitieve bestemming in de landen die besloten hebben voornoemde beslissing toe te passen of in doorvoer via dezelfde landen.

2. Deze handelwijze is insgelijks mogelijk in tegenovergestelde richting bij vertrek van het vasteland naar de overzeese landen.

3. In continentaal verkeer zullen de containers gedekt door een carnet T.I.R. *per spoor* mogen vervoerd worden op een gedeelte van het internationaal traject.

Het Bestuur der Douanen en Accijnzen zal binnenkort onderrichtingen dienaangaande uitgeven.

Communautair Douanevervoer.

Naast het T.I.R.-systeem, wordt vanaf 1 januari 1970, een nieuw regime van douanedoorvoer tussen de landen van de Europese Gemeenschappen ingesteld.

Het geldt de COMMUNAUTAIRE DOUANE-DOORVOER.

Dit nieuw regime zal insgelijks toelaten bewerkingen van douanedoorvoer, namelijk voor de containers, uit te voeren, in gecombineerd vervoer met andere vervoermiddelen onder dekking van eenzelfde douanedocument mits een solidaire waarborg.

De Communautaire Douanedoorvoer is bestemd om de andere regimes van douanedoorvoer, waaronder het T.I.F.-regime in binnenverkeer tussen de zes Lidstaten te vervangen. Binnen een termijn van vier jaar zal dit nieuw stelsel het enige zijn dat tussen de landen van de Europese Gemeenschappen nog zal gebruikt worden.

Invoer van goederen met containers.

Bij de invoer van goederen moeten er formaliteiten vervuld worden, waarvoor de invoerder of zijn mandataris de nodige aangiften moet opstellen en de vereiste bescheiden moet overleggen.

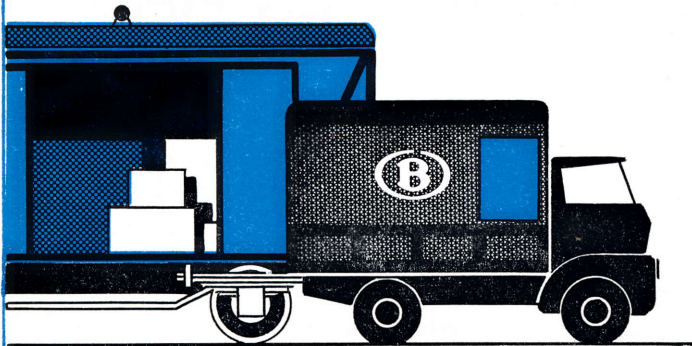
De douanediens ten zien eerst die documenten na en vervolgens vergelijken ze de goederen met de gegevens der aangifte.

Aangezien de inhoud van de grootvolumecontainers niet altijd grondig kan nagezien worden op het bureau waar de goederen omstandig worden aangegeven, heeft het Bestuur der Douane en Accijnzen onderrichtingen gepubliceerd volgens welke die verificatie desnoods in de installaties van de geadresseerde mag voortgezet worden.



N.M.B.S. COLLI

deelt mee :



Gedurende 1969 heeft N.M. B.S.-Colli er voornamelijk naar gestreefd haar diensten in binnenverkeer te verbeteren. De resultaten hebben niet op zich laten wachten en wegens het hoogste succes werden er nieuwe initiatieven genomen, vooral voor het verkeer met Nederland en het Groothertogdom Luxemburg.

Naar Nederland.

In samenwerking met de vennootschap „OVERDORP“ te IJmuiden hebben we in april 1969 een sneldienst voor stukgoed naar Nederland ingevoerd. De prijzen en voorwaarden worden bepaald volgens bijzondere overeenkomsten. Die organisatie is hoofdzakelijk bedoeld voor de Belgische firma's die veel en geregeld in die richting uitvoeren.

Naar het Groothertogdom.

De Luxemburgse spoorwegen bedienen nu volledig het grondgebied van het Groothertogdom Luxemburg met eigen bestelwagens. Aldus kan bij vertrek uit België, de Luxemburgse cliënteel binnen de kortst mogelijke tijd worden bevoorrad. De toegepaste tarieven zijn degressief volgens het gewicht van de zending.

Onze handelsagentschappen en ook N.M.B.S.-Colli te Brussel, Vooruitgangsstraat 80, tel. (02)18.60.50 - toestelnummers 1136 en 1412, zijn te uwer beschikking om u daarover alle nuttige inlichtingen te verstrekken.

ADRESWIJZIGING VAN ONS HANDELSAGENTSCHAP IN ZWITSERLAND

De bureaus van de Algemene Vertegenwoordiging der Belgische spoorwegen voor Zwitserland en Italië zijn sinds april l.l. overgebracht naar het volgend adres :

48/50 Aeschenvorstadt 4051 Basel - Zwitserland.
Telefoon (061)24.40.77.

1000 KM IN ÉÉN NACHT BRUSSEL-MUNICH



BRUSSEL N. D. 12 h. 20 □ MUNICH A. 22 h. 31
Inlichtingen:
in de bekende reisbureaus en voornaamste stations.

DE BELGISCHE SPOORWEGEN BIEDEN U NIJVERHEIDSEMPLEMENTEN AAN

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

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

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

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

ANTWERPEN :

Centraalstation, Antwerpen,
tel. (03)33.02.68.

Antwerpen (D.S.):
terrein nabij Albertkanaal 5.500 m²

BERGEN :

14, Square F. Roosevelt, Mons.
tel. (065)359.79.

's Gravenbrakel (gebouwen) 6.700 m²
(gebouwen) 2.700 m²
Froyennes 3.000 m²
Isières 3.400 m²
Meslin-l'Evêque 4.500 m²
Moeskroen 9.700 m²
Pipaix 4.000 m²

BRUGGE :

Station Brugge.
tel. (050)369.97.

Aarsele 4.000 m²
Ardoioie - Koolskamp 5.800 m²
Adinkerke - De Panne 6.000 m²
3.000 m²
8.750 m²
4.800 m²
Brugge 35.000 m²
Handzame 2.500 m²
Knokke 7.000 m²
9.000 m²
2.000 m²
Kortemark 10.000 m²
Lichtervelde 2.700 m²
Lissewege 3.500 m²
Maldegem 8.000 m²
Oostende 12.000 m²
Pervijze 1.360 m²
Pittem 4.400 m²
Veurne 22.400 m²

BRUSSEL :

Anspachlaan 153b, Brussel 1.
tel. (02)11.95.50 en 12.13.50.

Baulers 1.000 m²
±10.000 m²
Brussel T.T. 1.000 m²
Essene-Lombeek 5.000 m²

Halle 3.000 m²
Vilvoorde 4.000 m²
Waver (loods) 145 m²

CHARLEROI :

1, Quai de la gare, Charleroi.
tel. (07)32.73.73.

Aiseau 4.900 m²
Boussu-en-Fagne 2.000 m²
Charleroi-Nord 2.000 m²
Chassart 1.500 m²
Chatelineau 4.400 m²
1.100 m²
7.000 m²
Courcelles-Fosses 10.000 m²
Docherie 12.000 m²
Erquelines 10.000 m²
10.000 m²
400 m²

Falisolle 5.000 m²

3.600 m²

Fleurus (Vieux-Campinaire) 800 m²

±1.500 m²

Florennes 1.200 m²

(gebouwen) 140 m²

Forchies 3.000 m²

Fontaine-l'Evêque 1.400 m²

Gilly-Sart-Allet 10.000 m²

Jamioulx 6.000 m²

Jumet-Brûlotte 300 m²

2.000 m²

Jumet-Hamendes 10.000 m²

2.000 m²

Hemptinne 100 m²

Lambusart (gebouwen) 77 m²

(gebouwen) 120 m²

645 m²

La Sambre 30.000 m²

Lompret 1.500 m²

Mariembourg 6.000 m²

Olloy-sur-Viroin 4.000 m²

Oret 20.000 m²

Pavillons 1.890 m²

Pont-à-Celles ±10.000 m²

Roly 1.500 m²

Romedenne 2.500 m²

Saint-Lambert 1.500 m²

Senzeille 3.500 m²

Silenrieux 7.700 m²

Tamines (gebouwen) 356 m²

10.000 m²

10.000 m²

1.000 m²

Thuillies (gebouwen) 200 m²

90 m²

10.000 m²

Thuin-Nord 6.900 m²

Treignes 6.500 m²

CINEY :

Station Ciney.
tel. (083)217.72.

Ciney 3.300 m²

2.500 m²

10.000 m²

Forrières

Grupont 4.000 m²
Jemelle 10.000 m²
Pondrôme 1.000 m²

GENT :

Koningin Maria Hendrikapl. 2, Gent.
tel. (09)22.71.00.

Deinze ±15.000 m²
Gent St.-Pieter ±2.000 m²
Lochristie 1.000 m²
Oudenaarde ±3.000 m²
Terdonk ±2.000 m²
Temse ±1.500 m²

KORTRIJK :

Station Kortrijk.
tel. (056)200.49.

Beveren-Roeselare 4.500 m²
Houtem 4.500 m²
Ieper 15.000 m²
Ingelmunster 9.700 m²
Waregem 1.900 m²

LUIK :

42, rue de la Casquette, Liège.
tel. (04)23.17.13 en 23.22.85.

Comblain-la-Tour ±3.150 m²
Comblain-au-Pont ±3.400 m²
Martinrive ±4.500 m²
Quarreux ±7.500 m²
Régissa ±3.600 m²
Herve 3.516 m²
Retinne ±2.800 m²

NAMEN :

52, rue Godefroid, Namur.
tel. (081)230.84.

Flawinne 9.800 m²
6.000 m²
Ronet 15.000 m²

VERVIERS :

14, rue Xhavée, Verviers.
tel. (087)30.840.

Herbesthal ± 5.000 m²
±11.000 m²
±12.000 m²

Nessonvaux ± 4.500 m²
Olne (Trooz) ±27.000 m²
Pépinster ±12.000 m²
Soubrodt 3.563 m²
Trois-Ponts 1.565 m²

± 6.000 m²
Welkenraedt ± 8.000 m²
40.000 m²

VERKEER MET DUITSLAND

Op 1 mei 1969 werd het internationaal Duits-Belgisch goederentarief (DBGT nr 9142) gans heruitgegeven.

Het nieuw tarief is slechts van toepassing op zendingen van België naar Duitsland en vice versa en de doorvoorzendingen door België zijn niet meer van toepassing in het kader van dit tarief. Deze maatregel is gerechtvaardigd daar er voor het ogenblik, tussen de meeste West-Europese landen, rechtstreekse internationale tarieven bestaan. De toepassing van het Duits-Belgisch goederentarief wordt alsdan overbodig op de doorvoorzendingen. Nochtans wordt in sommige gevallen de toepassing in doorvoer over ons land behouden in enkele speciale tarieven.

De afstanden van de Duitse stations gelegen bezuiden Aachen worden in algemene regel met 2 km verhoogd om

reden dat het grenspunt Aachen Süd-Montzen afgeschaft werd en dus het grenspunt Aachen West-Montzen moet benuttigd worden. De Belgische afstanden werden niet gewijzigd.

De tabel met de kosten voor het vervullen der douaneformaliteiten op Belgisch spoor wordt in een nieuwe vorm voorgesteld die de toepassing ervan gemakkelijker zal maken.

Een nieuw speciaal tarief 38 voor granen wordt in voege gesteld terwijl het speciaal tarief 55 voor textielproducten afgeschaft is.

Het speciaal tarief 66 voor groepeeringsgoederen (inbegrepen de groepering van textielproducten) biedt in zijn nieuwe vorm bijzondere voordelen aan. In het kader van dit speciaal tarief wordt de benaming groepeeringsgoederen als volgt bepaald: de lading moet samengesteld zijn uit partiële zendingen, herkomstig van een of meerdere oorspronkelijke verzenders ter bestemming van meerdere definitieve geadresseerden, of herkomstig van verschillende oorspronkelijke verzenders ter bestemming van een definitieve geadresseerde. Elke partiële zending (van een oorspronkelijke afzender naar een definitieve geadresseerde) mag de 80% van de totale lading niet overschrijden.

Elke verzender die denkt 240 t groepeeringsgoederen per jaar te kunnen verzenden van België (alle stations) naar Duitsland (alle stations), doet er goed aan zich in verbinding te stellen met de Handelsdirectie van de N.M.B.S., bureau 61-43, Putterij 23 te Brussel 1. (tel. 13.18.70, toestel 3624 of 3681).

Het heruitgegeven tarief wordt ten verkoop aangeboden voor de prijs van 1.712 F, taks inbegrepen. Deze prijs omvat insgelijks de levering van de later uitgegeven bijvoegsels.

Het tarief kan bekomen worden door voorafgaande storting op P.R. 1010 van de N.M.B.S. met vermelding op de strook van het stortingsbulletin: Duits-Belgisch goederentarief (DBGT nr 9142).

NIEUWE UITGAVE VAN HET INTERNATIONAAL E.G.K.S.-TARIEF Nr 1001

Door de Spoorwegen welke deel uitmaken van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal werd, op 1 mei 1969, een nieuw Internationaal Tarief voor het goederenvervoer tussen de E.G.K.S.-Staten uitgegeven dat de thans in gebruik zijnde brochure moet vervangen.

Dit nieuw tarief omvat drie afdelingen.

Afdeling 1 behelst de voorwaarden voor de toepassing van het tarief; afdeling 2 omvat de prijstabellen van de verschillende netten voor kolen, cokes en erts en afdeling 3 de prijstabellen voor oud ijzer (ferraille) en siderurgische producten.

De verkoopprijs werd vastgesteld op 428 F per afzonderlijke afdeling of 1.070 F voor de drie afdelingen samengenomen. Deze verkoopprijs omvat de overdrachtstaxen evenals de gratis levering van de verbeterbladen voor het bijhouden tot de volgende wederuitgave. Men kan zich dit tarief aanschaffen mits storting op P.C.R. nr 1010 van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, te Brussel, van het bedrag dat met de prijs van de verlangde afdelingen overeenstemt. Op de strook van het overschrijvingsbulletin dient de melding „Internationaal E.G.K.S.-tarief nr 1001, afdeling(en) nr(s) ...” aangebracht.

FRUIT EN GROENTEN

beter toegang
tot
Parijse markt

Ingevolge de beperkte omvang van de instellingen der hallen die de Parijse agglomeratie bedienen werden deze laatste overgebracht naar Rungis waar de „Markt van Nationaal Belang” (Marché d'Intérêt National) (M.I.N.) werd opgericht.

Bij de opening op 3 maart 1969 van deze nieuwe markt werd het station Rungis officieel in de naamlijst van de Franse stations opgenomen.

Met zijn acht sporen van een gemiddelde lengte van 600 meter die toelaten verscheidene honderden wagens dagelijks te ontvangen,

met zijn aansluitingssporen waaronder deze van de stapelplaatsen, van het wegstation en van de overladingsplaats, rangschikt voornoemd station zich onmiddellijk als één der belangrijkste van de streek van Parijs.

Inderdaad, volledige treinen bederfelijke goederen verzonden als ijsgoed en bij vertrek uit de meeste verwijderde productiecentra kunnen zeer gemakkelijk en in een zeer korte tijdspanne ontvangen worden, dank zij zijn ultra-moderne instellingen.

Bovendien hebben de Franse en Belgische spoorwegen voor de Belgische verzenders het tarief nr 9545 gepubliceerd dat afgezien van de voordelige vrachtprijs een garantie inhoudt inzake de voorziene vervoerstermijnen. Deze laatste zullen in de mate van het mogelijke nog verbeterd en aangepast worden naargelang de opgedane ervaring. Kortom, door door te dringen tot in het hart van de markt van Rungis, heeft de spoorweg een troef verworven die hij vroeger niet had en waaruit de gebruikers er voordeel zullen kunnen uithalen. Zijn diensten houden zich volledig ter beschikking van de uitvoerders die er belang zouden bij hebben hun producten per spoor naar Rungis te verzenden.

1000 KM IN ÉÉN NACHT

RECHTSTREEKSE
LIGWAGENS 2^e kl
AZURENKUST
EN SPANJE



BRUSSEL-ZUID	V. 19.20*	BRUSSEL-ZUID	V. 19.10
PORT-BOU	A. 12.20**	NICE	A. 10.23
BARCELONA	A. 16.50	VENTIMIGLIA	A. 11.12

* Brussel-Zuid V. 20.20 van 27.6 tot 29.8 - ** Aansluiting.
Aankomsturen vatbaar voor wijzigingen.

Inlichtingen in de bekende reisbureaus en voornaamste stations.

