

SPOORNIEUWS

Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen



Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 4 - December 1969





Eén onzer vertegenwoordigers op weg naar een onderneming. Hij maakt deel uit van de nieuwe ploeg die de N.M.B.S. speciaal heeft laten vormen voor een beter contact met haar klanten en het opdrijven van haar verkoopontwikkeling.

INHOUD

Blz.

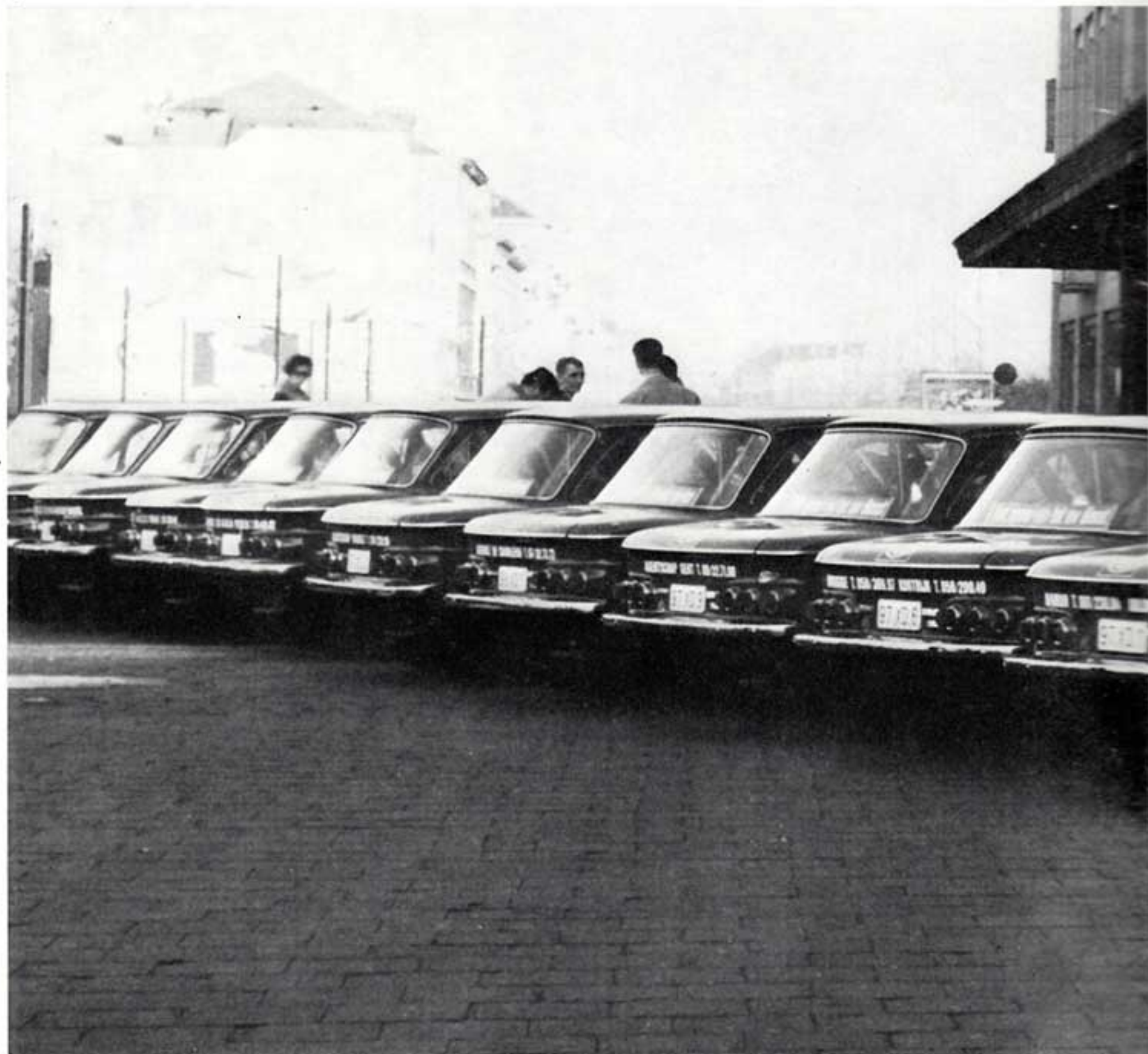
- 2 Opmerkelijke verhoging van de prospectie
- 4 Een uitgelezen team tot uw dienst
- 8 Verbetering van de internationale dienstregelingen
- 9 Communautair douanevervoer
- 13 Vertolling van goederen in Frankrijk
- 14 Het spoor bij Solvay en Co
- 16 De eigen wagen is onverenigbaar met het hedendaagse stadsleven
- 18 De Belgische Spoorwegen bieden U nijverheidsemplacementen aan
- 18 Tariefbericht
- 18 Schuman-halte
- 19 Inhoud 1969
- 20 N.M.B.S.-COLLI: COLLICO'S

Lay-out: P. Funken.

Foto's: F. Putman.

Druk: n.v. Omega - Antwerpen.

OPMERKELIJKE VERHOGING VAN DE PROSPECTIE.



Het commercieel apparaat van de N.M.B.S. omvat reeds geruime tijd een net van handelsagentschappen, die op plaatselijk vlak een veelvuldige opdracht vervullen: kontakt met de bestaande cliëntele, prospectie van nieuwe klanten, permanent toezicht op de transportmarkt.

Haar dynamische handelspolitiek getrouw, heeft de Directie van de N.M.B.S. besloten de inspanningen, op het gebied van de prospectie en van de kontakten met de huidige klanten, op te drijven door het indienstnemen van 15 rondrijdende, aan de handelsagentschappen verbonden, vertegenwoordigers.

De nadruk werd vooral gelegd op de mobiliteit en op de karaktereigenschappen, noodzakelijk voor deze functie.

Elke vertegenwoordiger heeft een wagen te zijner beschikking waardoor het hem mogelijk is een groot aantal bezoeken af te leggen.

Anderzijds werd, voor de eerste maal in de geschiedenis, door de N.M.B.S. een beroep gedaan op een gespecialiseerde firma voor de langdurige en strenge selectie van de toekomstige „handelsreizigers” van het spoor.

De N.M.B.S. stelt hoge verwachtingen in deze doorgedreven prospectie, die tevens de aanwezigheid van de spoorweg op de transportmarkt benadrukt.



een uitgelezen team tot uw dienst

ANTWERPEN

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Antwerpen
Koningin Astridplein 27,
2000 Antwerpen
tel. (03) 33 02 68



De heer
F. HERREMANS
chef van het
handelsagentschap



De heer
J. STASSYNS
chef van het
handelsagentschap

beiden te Antwerpen



De heer
J. CALOTTENS
chef van het
handelsagentschap
te Mechelen



De heer
Jean-Marie
KASBERG
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor de handels-
agentschappen
te Antwerpen en
te Mechelen

MECHELEN

Handelsagentschap
van de N.M.B.S.
2800 te Mechelen
Station, Mechelen
tel. (015) 424 82

BRUSSEL

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Brussel
Anspachlaan, 153B,
1000 Brussel
tel. (02) 11 95 50 en 12 13 50



De heer
J. MAUCO
chef van het
handelsagentschap



De heer
Frederic DU PAIX



De heer
Christian GHOOS



De heer
Georges ROBBE

vertegenwoordigers
van de N.M.B.S.
voor het handels-
agentschap
te Brussel

Met het doel de betrekkingen met haar huidige en haar mogelijke cliëntele te vermeerderen en te bestendigen heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor haar handelsagentschappen een kader van vertegenwoordigers in het leven geroepen.

Zij presenteert hier, per streek, de U reeds bekende chefs van de handelsagentschappen, alsook de bedoelde vertegenwoordigers.

GENT



Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Gent
Koningin Maria Hendrikaplein 2,
9000 Gent
tel. (09) 22 71 00



De heer
A. VAN der VEKEN
chef van het
handelsagentschap



De heer
Willy
BARTHOLOMEUS
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor het handels-
agentschap
te Gent

BERGEN



Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Bergen
Sq. Fr. Roosevelt,
7000 Bergen
tel. (063) 359 79



De heer
F. LARBALESTRIE
chef van het
handelsagentschap



De heer
Michel DEVOET
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor het handels-
agentschap
te Bergen

CHARLEROI



Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Charleroi
Quai de la Gare, 1,
6000 Charleroi
tel. (07) 32 73 73



De heer
J. MAINIL
chef van het
handelsagentschap



De heer
Jean-Marie
BODART
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor het handels-
agentschap
te Charleroi

NAMEN

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Namen
Rue Godefroid 52,
5000 Namur
tel. (081) 230 84



De heer
P. GHEUDE
chef van het
handelsagentschap



De heer
Guy SPELKENS
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor de handels-
agentschappen
te Namen en
te Aarlen

AARLEN

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Aarlen
Av. de la Gare 61,
6700 Arlon
tel. (063) 211 15



De heer
A. CHABOTTAUX
chef van het
handelsagentschap

LUIK

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Luik
Rue de la Casquette 42
4000 Liège
tel. (04) 23 17 13



De heer
J. SCHMITZ
chef van het
handelsagentschap



De heer
Jacques
DELHOUGNE
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor de handels-
agentschappen
te Luik en
te Verviers

VERVIERS

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Verviers
Rue Xhavée 14,
4800 Verviers
tel. (087) 308 40



De heer
G. LEJEUNE
chef van het
handelsagentschap

HASSELT

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Hasselt
Stationsplein 4,
3500 Hasselt
tel. (011) 232 65



De heer
F. MUSIEK
chef van het
handelsagentschap



De heer
Marc DE ROEP
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor het
handelsagentschap
te Hasselt

BRUGGE

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Brugge
Stationsplein,
8000 Brugge
tel. (050) 369 97



De heer
J. VAN
CLEYNENBREUGEL
chef van het
handelsagentschap



De heer
Leo van den BERG
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor de handels-
agentschappen
te Brugge en
te Kortrijk

KORTRIJK

Handelsagentschap
van de N.M.B.S. te Kortrijk
Station,
8500 Kortrijk
tel. (056) 200 49



De heer
A. LODEWEYCKX
chef van het
handelsagentschap

N.M.B.S.-COLLI

Vooruitgangstraat 80,
1000 Brussel
tel. (02) 18 60 50 toestel 1287
tel. (02) 18 60 50 toestel 1288



De heer Louis VAN DEN BOSCHE
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor het Franssprekend
taalgebied



De heer Jan DE PLECKER
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.
voor het Nederlandssprekend
taalgebied

ⓑ

REIZIGERS- PROBLEMEN

Nationale Maatschappij
van Belgische Spoorwegen
Putterij 21,
1000 Brussel
tel. (02) 13 18 70 toestel 3957



De heer Henri VAN WESEMAEL
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.



De heer Georges LAMBERT
vertegenwoordiger
van de N.M.B.S.

VERBETERING VAN DE INTERNATIONALE DIENSTREGELINGEN



De vertegenwoordigers van de Europese Spoorwegmaatschappijen kwamen in september jongstleden bijeen te Parijs om er de nieuwe dienstregelingen van de internationale reizigerstreinen op te stellen.

De uitgewerkte verbeteringen zijn in hoofdzaak het verhogen van het aantal autoslaaptreinen, het in leven roepen van een nieuwe rechtstreekse T.E.E.-verbinding en het aanpassen van sommige dienstregelingen waardoor de reisduur nog wordt ingekort.

Ten bewijze hiervan, enkele voorbeelden:

1. Verbinding België - Duitsland: de rit van de TEE-trein Diamant, die thans rijdt tussen Brussel en Keulen, zal tot Hannover verlengd worden. Het vertrek vanuit Brussel-Zuid zal ongeveer twintig minuten later plaats hebben:

8.23	Brussel-Zuid	↑	20.34
9.28	Luik		19.30
10.47	Keulen		18.12
11.22	Wuppertal		17.41
13.28	Hannover		16.26

2. Auto-Slaaptreinen

2.1. Een nieuwe verbinding Schaarbeek - Biarritz zal in de zomer bijgevoegd worden (vertrek vanuit Brussel op zaterdagen en vanuit Biarritz op zondagen). Deze trein neemt

eveneens reizigers op zonder wagen, ter bestemming van en bij vertrek uit Bordeaux en Biarritz:

20.45	Schaarbeek	↑	9.42
6.29	Bordeaux		22.30
8.43	Biarritz		20.00

2.2. Een verbinding met Joegoslavië - Schaarbeek - Ljubljana heen en terug, éénmaal per week gedurende het zomerseizoen.

2.3. Gezien de verkeerstoeneming die in 1969 werd vastgesteld, zullen bijkomende treinen ingelegd worden gedurende de zomer 1970:

a. Een trein van Schaarbeek naar Narbonne en Toulouse, op maandag, in hoog seizoen. Totaal in die verbinding:

- 3 treinen voor de heenreis op maandag en woensdag tijdens het hoog seizoen, een op vrijdag gedurende gans de zomerperiode;
- 3 treinen in de omgekeerde richting, waarvan het vertrek op dinsdag, donderdag en zaterdag plaats heeft.

b. Een bijkomende trein van Schaarbeek naar St.-Rafaël op dinsdag in hoog seizoen. Vertrek op

- zondag (zomerperiode)
- dinsdag (in hoog seizoen)
- zaterdag (winterperiode).

Terug uit St.-Rafaël: 's anderendaags. De trein komt te St.-Rafaël aan om 9.03 uur in plaats van 9.50 u, dus een versnelling van 47 minuten!

De dinsdagtrein stopt te Avignon.

De dienst Schaarbeek - Avignon wordt van donderdag naar de dinsdag van elke week overgebracht.

c. Een bijkomende trein bij vertrek uit Amsterdam, die te Bressoux stopt, ter bestemming van Narbonne, op woensdag, in hoog seizoen. De treinen vertrekken dus op woensdag en vrijdag.

3. Verbinding Nederland - België - Frankrijk

De nieuwe nachtverbinding, in 1969 tussen Parijs en Roosendaal gerealiseerd, zal tot Amsterdam verlengd worden.

23.20	Parijs	↑	6.40
5.39	Brussel-Zuid		0.34
7.14	Antwerpen-Centr.		23.02
9.37	Amsterdam		20.30

Bovendien zijn er betere dienstregelingen voorzien en tijdens het winterseizoen 1970-1971 zal heel wat tijdsbesparing mogelijk zijn, namelijk tussen Parijs en Luik, dank zij de elektrificering van de strook Namen - Luik.

COMMUNAUTAIR DOUANEVERVOER

Regime toepasselijk op 1-1-1970
Wijzigingen aan de uitvoerformaliteiten

Het regime van het Communautair Douanevervoer heeft tot doel de douane-unie, die tussen de Lidstaten van de Europese Gemeenschap werd aangegaan, te vervolledigen.

Dat regime brengt belangrijke wijzigingen in het vervullen van de verzendingsformaliteiten (opstellen van *documenten* en het verschaffen van *waarborgen* aan de douanediens- ten).

Wij handelen hierna over het opstellen van de uitvoerdocumenten.

1. Douaneregime - Documenten.

Het communautair douanevervoer voorziet twee verschillende regimes:

a. de regeling van het *extern* communautair douanevervoer die geldt voor het vervoer van *niet-communautaire* goederen; ze eist het gebruik van een aangifte tot verzending „model T 1“;

b. de regeling van het *intern* communautair douanevervoer die geldt voor het vervoer van *communautaire* goederen; ze vergt het gebruik van een aangifte tot verzending model T 2.

Een specimen van de aangifte model T 2 is op pagina 12 afgedrukt; het model T 1 is nagenoeg identiek.

De lezer vindt verder een reeks tabellen (A tot E) die de verschillende douanedocumenten opgeven die dienen gebruikt naargelang het regime waaronder de goederen zich op het ogenblik van de verzending naar het buitenland bevinden en naargelang het land van hun bestemming.

2. Aangifteformulieren.

De aangiften model T 1 (wit) en model T 2 (blauw) eventueel aangevuld met bijlagen T 1bis of T 2bis (wanneer de zending meer dan twee soorten van goederen bevat) zijn samengesteld uit bundels van 4 bladen.

De bladen genummerd van 1 tot 3 zijn bestemd voor de douane.

Het blad nr 4 dient voor het opmaken van statistieken. Wanneer, om reden van het groot aantal landen dat bij het transport tussenkomt, meer dan 1 blad nr 4 moet worden voorgelegd, moeten bijkomende exemplaren gebruikt worden.

Een blad nr 5 wordt eventueel geëist wanneer de goederen op het stuk van hun gebruik of hun bestemming aan een controle moeten worden onderworpen.

3. Verbintenis aan te gaan ten opzichte van de douanediens- ten. Waarborgen.

De documenten T 1 en T 2 bevatten onder rubriek 10 een verklaring waarbij de „aangever“ er zich toe verbindt de goederen opnieuw ongeschonden aan te bieden op het douanekantoor van bestemming.

Om het innen te waarborgen van de rechten en andere heffingen die een van de Lidstaten eventueel gerechtigd is te vorderen, moet de „aangever“ per aangifte of doorlopend voor verschillende aangiften zekerheid stellen in een douanekantoor.

De modaliteiten voor het stellen van die zekerheid zullen bepaald worden in een Instructie van de Dienst van Douanen en Accijnzen.

4. Verbintenis van de spoorweg.

De spoorweg ondertekent zelf de verbintenis vereist voor de goederen welke hem ten vervoer werden toevertrouwd, wanneer de uitvoerformaliteiten door zijn toedoen worden verricht.

5. Verbintenis van de expediteur of zijn gevolmachtigde.

De expediteur of de gevolmachtigde die de formaliteiten van communautair douanevervoer zelf vervult, ondertekent de aangifte van uitvoer T 1 of T 2; hij moet bij de douane zekerheid stellen.

In dat geval is de spoorweg, in zijn hoedanigheid van vervoerder, verantwoordelijk ten overstaan van de expediteurs voor wat betreft het volbrengen van de doorvoer in de voorwaarden bepaald in de Internationale Conventie van het goederenvervoer per spoor (CIM).

6. Document T 2 L, bestemd om het communautair karakter van de goederen te bewijzen.

Bij het vervoer van communautaire goederen naar Italië via Zwitserland of Oostenrijk mag

Dit artikel is een uittreksel uit het Reglement betreffende het communautair Douanevervoer, gepubliceerd in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen nr. L77 van 29.3.69.

De beschikkingen van dat reglement kunnen alleszins nog enkele detailwijzigingen ondergaan. Deze zullen dan zo spoedig mogelijk ter kennis van de belanghebbenden worden gebracht.

de aangifte T 2 vervangen worden door een document T 2 L dat het communautair karakter van de goederen bewijst.

In geval van benutting van een dergelijk document dient geen zekerheid te worden gesteld.

7. Verkoop van aangifte-formulieren.

De formulieren zullen in de douanekantoren verkocht worden.

De formulieren T 2, T 2bis, de bladen nr 4 van die formulieren en de formulieren T 2 L zullen ook in de spoorwegstations kunnen bekomen worden.

8. Opstellen van de aangiften T 1 en T 2.

Zelfs wanneer de aangiften T 1 en T 2 door de spoorweg moeten worden ondertekend, is het absoluut noodzakelijk dat de afzenders die documenten invullen, ten minste toch voor wat de aanduidingen betreft die betrekking hebben op de beschrijving van de goederen: oorsprong, bestemming, douaneregime waaronder ze zich in België bevinden, gewicht, prijs, enz.

Daarom worden de expediteurs verzocht de onderrichting te raadplegen die, met dat doel, door het Bestuur van Douanen en Accijnzen werd opgesteld. Deze onderrichting kan in de stations bekomen worden.

Hierna enkele algemeenheden nopens de manier waarop de documenten T 1 en T 2 (T 2 L) moeten worden ingevuld.

Rubriek 1 : Zekerheid.

Wanneer het document door de afzender wordt ondertekend en er een borgstelling is vereist, moet de aard van die borg vermeld worden alsook de referenties van de borgstelling.

Wanneer de verbintenis door de spoorweg is ondertekend, moet die rubriek blanco blijven.

Rubrieken 2, 3 en 4 : deze rubrieken vergen geen nadere uitleg.

Stempel van de afzender : Wanneer de verbintenis, voorzien in de rubriek 10 van de aangifte, door de spoorweg moet ondertekend worden, dient de afzender zijn firmastempel te plaatsen in de vrije ruimte links, juist boven rubriek 10.

Rubriek 10.

Deze heeft betrekking op de door de „aan-gever” te ondertekenen verbintenis (zie punten 3, 4 en 5 hiervoor).

Wanneer de afzender de zorg voor het vervullen van de uitvoerformaliteiten aan de spoorweg overlaat, ondertekent hij deze rubriek niet.

In dit geval moet de rubriek 10 als volgt worden aangevuld:

„10. *Aangifte tot verzending*: Het douaneagentschap van de N.M.B.S. te verbindt zich ertoe de hierna vermelde goederen ongeschonden binnen de gestelde termijn op het kantoor van bestemming aan te brengen.”

Wanneer het douanekantoor van bestemming niet gekend is, moet de laatste regel als volgt worden gewijzigd: „..... op het douanekantoor, onder wiens bevoegdheid het station (station van bestemming) valt, aan te brengen”.

Rubrieken 25 tot 37.

Die rubrieken vergen geen bijzonder commentaar.

Indien het vervoer per container wordt gedaan, dan moet het nummer van de container in de rubriek 30 ingeschreven worden.

Rubrieken 45 en 46.

Moeten niet ingevuld worden voor vervoer per spoor.

Rubriek 50.

1e regel: moet niet ingevuld worden tenzij voor goederen die afkomstig zijn uit derde landen en zich in België onder douanetoezicht bevonden (bv. goederen die in de havens werden ontscheept, in een entrepot waren opgeslagen, enz.).

2e regel: lading/overlading.

Inlichtingen te vermelden in de kolommen die als volgt luiden:

— *Plaats*: station waar de goederen voor vervoer zijn aangeboden.

— *Wijze van vervoer*: alléén aanduiden „spoor”.

— *B.V.*: het codenummer 1 vermelden.

— *Identiteit van het voertuig*:

In geval van vervoer met volledige wagenlading, het nr van de wagen opnemen; voor de stukgoedzendingen deze kolom blanco laten.

— *C*: volgend codenummer vermelden:

0, voor de zendingen in grote containers.

1, voor de andere zendingen.

— *Nationaliteit*: blanco te laten.

De volgende regels zijn alleen van belang voor de vervoerder.

Rubriek 51: heeft alleen betrekking op de goederen herkomstig uit een land buiten de Europese Gemeenschap; het land aanduiden vanwaar ze naar België zijn gekomen.

Rubriek 52: alleen het land van bestemming, vermeld in de vrachtbrief, aanduiden.

9. Internationale postcolli. - Reisgoed.

De beschikkingen van het Reglement van het Communautair Douanevervoer zijn niet van toepassing op de Internationale postcolli. Zij zijn ook niet verplicht voor de goederen die de reiziger bij zich heeft of zich in zijn reisgoed bevinden, voor zover het geen goederen zijn die voor handelsdoeleinden zijn bestemd.

Er is bijgevolg niets gewijzigd voor wat de voor te leggen documenten betreft bij vervoer van Internationale Postcolli of van Reisgoed.

10. Afschafte drukwerken.

Het regime van Communautair Douanevervoer brengt vanaf 1.1.1970 de afschaffing mee van het certificaat inzake goederenverkeer D.D.1. Bovendien zal het gebruik van de Internationale Douaneverklaringen (model T.I.F.) aanzienlijk verminderen.

Wat dit laatste document betreft (bij de spoorweg geïmmatriculeerd onder het nummer DC 1741) wordt eraan herinnerd dat een nieuw formulier werd gecreëerd waarvan de tekst is aangepast aan deze van de internationale vrachtbrief.

Dit nieuw formulier dient verplicht gebruikt van 1 januari 1970 af (zie Spoornieuws nr 2, juli 1969).

TABEL A**GOEDEREN IN VRIJ VERKEER IN BELGIE**

d.w.z. goederen van Belgische oorsprong

of goederen die ingevolge betaling van rechten en taksen Belgisch geworden zijn.

Land van bestemming	Aantal nodige documenten			
	Aangifte ten uitvoer 61 (I) (II)	Aangifte ten uitvoer T 2	Aangifte ten uitvoer T 2 L	Douaneverklaring TIF
1. Nederland	1	—	—	—
2. Duitsland	1	1	—	—
3. Frankrijk	1	1	—	—
4. Italië				
1° vervoer met rechtstreekse vrachtbrief				
a. via Zwitserland of Oostenrijk	1	1 + 1 bijk. ex. van blad nr. 4	—	2
	of 1	—	1	7
b. via Frankrijk	1	1 + 1 bijk. ex. van blad nr. 4	—	—
2° vervoer dat het voorwerp uitmaakt v. een herverzending in Zwitserland of in Oostenrijk, met Italië als bestemming				
a. in een grensstat. van ingang in een van die landen	1	1 + 1 bijk. ex. van blad nr. 4	—	2
	of 1	—	1	7
b. in een ander station van die landen	1	certificaat inzake goederenverkeer DD3	—	7
5. Andere landen	1	—	—	het gebruikelijk aantal exemplaren nodig voor de landen van doorvoer en bestemming.

TABEL B

BELGISCH-LUXEMBURGSE ECONOMISCHE UNIE

Door het feit dat er een Economische Unie bestaat tussen het Groot Hertogdom Luxemburg en België, vormen de beide landen één enkel douanegebied. De nieuwe beschikkingen zijn dus niet van toepassing op het verkeer van goederen tussen die twee landen.

De bij uitvoer naar het G.H. Luxemburg voor te leggen documenten zijn zoals voorheen :

- een exemplaar van de internationale douaneverklaring (mod. TIF) ;
- een exemplaar van de aangifte ten uitvoer 61 (facultatief).

TABEL C

Goederen herkomstig van een Lidstaat van de Europese Gemeenschap, die in België niet ten verbruik werden aangegeven en die zich daardoor onder douanetoezicht bevinden (entrepot-regime of een ander).

Land van bestemming	Aantal nodige documenten	
	Aangifte ten uitvoer T 2	Douaneverklaring T.I.F.
1. Duitsland	1	—
2. Frankrijk	1	—
3. Nederland	1	—
4. Italië		
a. via Zwitserland of Oostenrijk	1 + 1 bijk. exempl. van blad nr. 4	2
b. via Frankrijk	1 + 1 bijk. exempl. van blad nr. 4	—
5. Andere landen	1	het gebruikelijk aantal exemplaren nodig voor de landen van doorvoer en bestemming.

TABEL D

Niet-communautaire goederen d.w.z. goederen die ingevoerd worden uit derde landen (landen die geen deel uitmaken van de Europese Gemeenschap) en voor dewelke de rechten en taksen in België niet werden vereffend, bv. goederen die in de havens werden ontscheept, goederen die in een entrepot waren opgestapeld of in een bijzonder magazijn van een entrepot vertoefden of zich bevinden onder een ander douaneregime.

Land van bestemming	Aantal nodige documenten	
	Aangifte ten uitvoer T 1	Douaneverklaring TIF
1. Duitsland	1	—
2. Frankrijk	1	—
3. Nederland	1	—
4. Italië		
a. via Zwitserland of Oostenrijk	1 + 1 bijk. exempl. van blad nr. 4	2
b. via Frankrijk	1 + 1 bijk. exempl. van blad nr. 4	—
5. Andere landen	1	het gebruikelijk aantal exemplaren nodig voor de landen van doorvoer en bestemming.

TABEL E

Goederen die met tijdelijke vrijstelling worden ingevoerd en die opnieuw worden uitgevoerd.

De formaliteiten die bij de wederuitvoer van die goederen moeten vervuld worden zullen bepaald worden in de Instructie over het Communautair Douanevervoer, die door het Hoofdbestuur van Douanen en Accijnzen zal gepubliceerd worden.

- ←
- (I) Wanneer het gaat om goederen die tijdelijk uitgevoerd worden met het oog op latere wederinvoer of om goederen die het voorwerp uitmaken van premiën of terugbetalingen bij uitvoer, wordt de aangifte 61 vervangen door een aangifte 69 B.
 - (II) Voorlopig mogen de aangiften ten uitvoer 61 B verder worden gebruikt.

<p>T2 INTERN COMMUNAUTAIR DOUANEVERVOER</p> <p>Aangifte tot verzending</p>	<p>1</p>	<p>1 Zekerheidsstelling</p> <p>E.G. C.E.</p>	<p>RECTO</p> <p>Volgnummer statistiek</p>
<p>EXEMPLAAR VOOR HET KANTOOR VAN VERTREK</p>	<p>1</p>	<p>Raadpleeg de toelichting voor het invullen van het formulier</p>	<p>Kantoor van vertrek</p>
<p>2 Bijlagen</p>	<p>(Bestemd voor nationale doeleinden)</p>		<p>Document afgegeven op onder nr.</p>
<p>3 Voorafgaande douaneregeling</p>	<p>4 Aantal lijsten T 2 bis</p>		<p>Stempel</p> <p style="text-align: right;">Handtekening</p>

(Bestemd voor de aangifte ten uitvoer)

10 AANGIFTE TOT VERZENDING: _____
 vertegenwoordigd door _____
 verbindt zich ertoe de hiernavermelde goederen ongeschonden binnen de gestelde termijn aan het
 kantoor van bestemming _____ aan te brengen.
 Te _____, de _____
 Handtekening _____

	<p>11 Geadresseerde</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
--	--

(Bestemd voor nationale statistiekdoeleinden)

	<p>25 Land van bestemming</p>			
<p>30 Aantal, soort, merken en nummers der colli</p>	<p>31 Omschrijving der goederen</p>			
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">35 Land van herkomst</td> <td style="width: 33%;">36 Brutogewicht</td> <td style="width: 33%;">37 Prijs</td> </tr> </table>	35 Land van herkomst	36 Brutogewicht	37 Prijs
35 Land van herkomst	36 Brutogewicht	37 Prijs		

(Bestemd voor nationale statistiekdoeleinden)

	<p>31 Omschrijving der goederen</p>		
<p>30 Aantal, soort, merken en nummers der colli</p>	<p>35 Land van herkomst</p>		
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">36 Brutogewicht</td> <td style="width: 33%;">37 Prijs</td> </tr> </table>	36 Brutogewicht	37 Prijs
36 Brutogewicht	37 Prijs		

(Bestemd voor nationale statistiekdoeleinden)

45 Voorziene kantoren van doorgang (en land)							
46 Feitelijke kantoren van doorgang (en land)							
50	Plaats	Wijze van vervoer	BV	Identiteit van het voertuig	C	Nationaliteit/Vlag	51 Land van laatste herkomst
Binnenkomst in de Gemeenschap							
Lading/Overlading							
Overlading							
Overlading/Lossing							
Uitgang uit de Gemeenschap							52 Land van eerste bestemming

ZENDINGEN VOOR HET BUITENLAND TEN VERVOER AANGEBODEN ZONDER OF MET ONVOLLEDIGE VERVOERDOCUMENTEN

Wij vestigen de aandacht van de verzenders op het belang dat het inleveren, vóór het vertrek, heeft van alle vervoer- en douanedocumenten.

Het ter beschikking hebben van alle vereiste stukken vergemakkelijkt in grote mate de grensformaliteiten en bespoedigt op aanzienlijke wijze de voortzending.

VERTOLLING VAN DE GOEDEREN IN FRANKRIJK.

Ten behoeve van de uitvoerders, nemen wij hierna een tekst over verschenen in circulaire nr 5 - 1969 van „Informations marchandises S.N.C.F.” uitgegeven door de Algemene Vertegenwoordiging van de S.N.C.F. voor Benelux” en betreft de vertolling van de goederen bij het binnenkomen in Frankrijk.

1. Dokumenten nodig voor het vervullen van de formaliteiten die door de Douane en andere Administratieve Overheden worden geëist bij het binnenkomen van de goederen in Frankrijk.

Het gebeurt dikwijls dat wij op aanvraag van Benelux-verzenders opzoeken moeten verrichten naar colli's en wagens die niet ter bestemming zijn aangekomen.

Zeer dikwijls worden de zendingen opgehouden aan de Franse grens omdat de dokumenten die dienen voorgelegd voor het vervullen van de formaliteiten die door de Douane en andere Administratieve Overheden geëist worden, ontbreken.

Alhoewel, overeenkomstig de beschikkingen van paragraaf 2 van Artikel 13 van de C.I.M., de spoorweg niet verplicht is te onderzoeken of de versochte dokumenten voldoende of juist zijn, blijkt het nochtans geschikt aan ons cliënteel de volgende bijzonderheden ter kennis te brengen opdat het vervoer per spoor in de beste voorwaarden zou verlopen. Deze aanbevelingen zijn van belang wanneer de verzender de spoorweg heeft gelast met het vervullen van de douaneformaliteiten.

De verzenders zijn verplicht in het vak 32 van de vrachtbrief in detail de dokumenten

te vermelden die door de douane en andere administratieve overheden worden gevorderd en die bij de vrachtbrief zijn gevoegd of waarbij op de vrachtbrief is vermeld dat deze ter beschikking van de spoorweg worden gehouden in een bepaald station, in een douanebureau of bij iedere andere overheid.

Om de spoorweg toe te laten de invoerformaliteiten te vervullen ten einde tot het verbruik van deze goederen in Frankrijk te kunnen overgaan, dienen over het algemeen volgende inlichtingen te worden verstrekt:

- oorsprong van de goederen;
- * aanduiding van de goederen volgens de termen en het nummer van het douanetarief;
- bruto- en nettogewicht; waarde per categorie (eventueel gedetailleerde nota en lijst van de colli's);
- * bestaand verband tussen de verkoper en de koper (exclusief agent, filiaal, enz.);
- * inschrijvingsnummer van de invoerder bij het INSEE (Institut National des Statistiques et Etudes Economiques - Nationaal Instituut van de Statistiek en Economische Studies);
- * aanduiding van de filiaal van de bank en het inschrijvingsnummer toegekend door het Douanebeheer aan deze filiaal;
- * dossiernummer inzake vestiging van deze bank.

Deze inlichtingen moeten voorkomen op de bewijsstukken die in het vak 32 van de vrachtbrief werden opgesomd.

Wat betreft deze onontbeerlijke bewijsstukken moeten zij samengesteld zijn: verplichtend uit:

— de faktuur opgemaakt door de verkoper uit het buitenland (originele faktuur of afschrift);

— * het certificaat inzake goederenverkeer of het certificaat van vrij verkeer; eventueel uit:

— certificaten van invoer, gezondheid, oorsprong, enz.

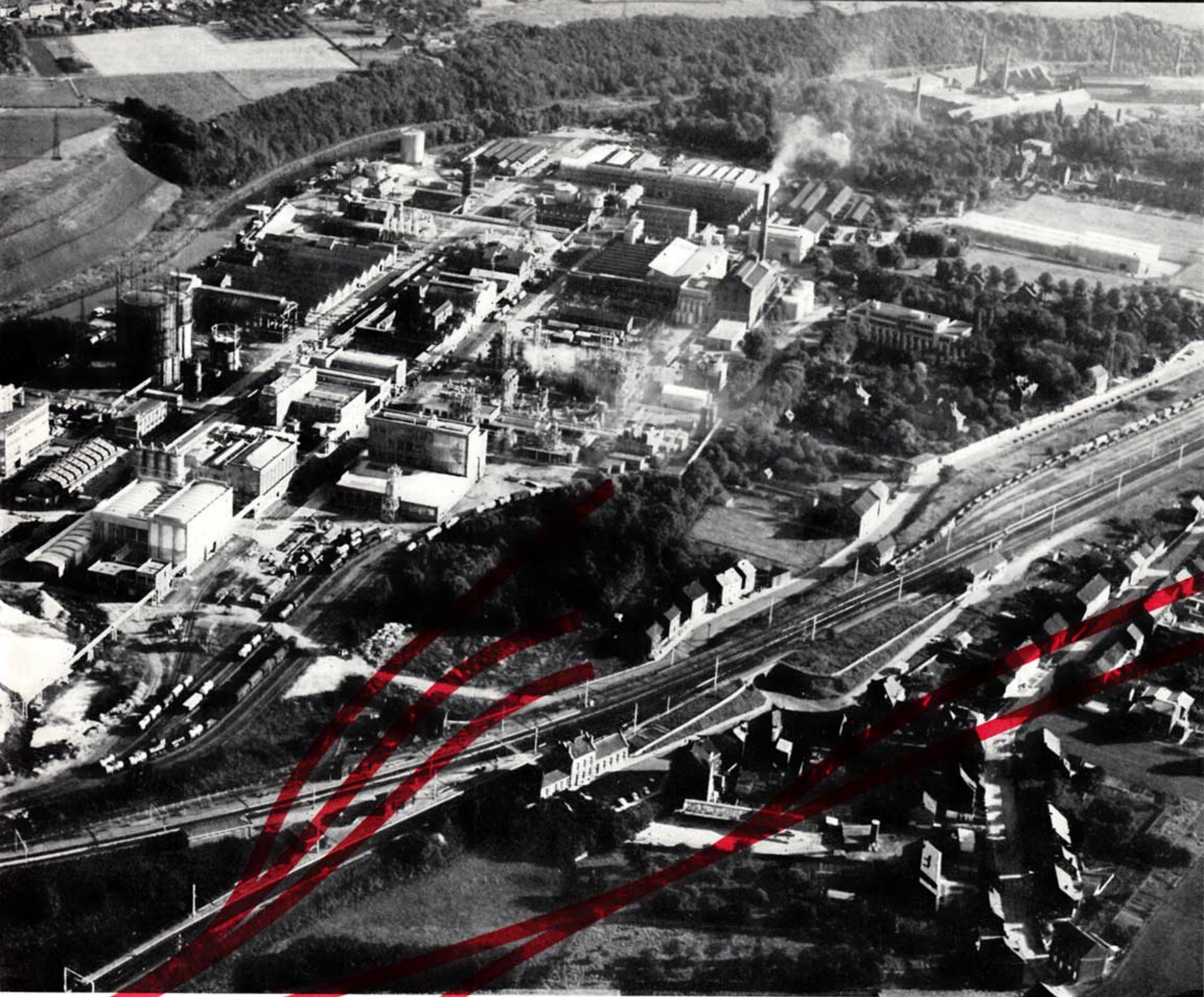
(*) Het ontbreken van de hierboven met een sterretje aangeduide stukken of inlichtingen zijn in de meeste gevallen de oorzaak van het oponthoud door de douane, daar steeds bijkomende inlichtingen dienen gevraagd, ofwel aan de bestemming ofwel aan de werkelijke invoerder.

Dit vertraagt aldus de voortzending van de goederen en brengt eveneens een verhoging mede van de vervoerkosten.

2. Vertolling van de zendingen bestemd voor de Markt van Internationaal Belang (M.I.N.) te Rungis.

De vertolling van de zendingen bestemd voor de M.I.N. te Rungis mag gedaan worden door een expediteur aangewezen door de afzender of door het douaneagentschap van de S.N.C.F. te Rungis.

Ten einde het ter plaatse brengen van de te vertollen wagens te bespoedigen dienen de afzenders die wensen dat hun zendingen door het douaneagentschap van de S.N.C.F. vertold worden, in het vak 19 van de vrachtbrief de melding aan te brengen: „à dédouaner à Rungis, par la S.N.C.F.”.



“foto LECOCQ”

X HET SPOOR BIJ SOLVAY & Co

De N.V. SOLVAY : een alom bekende naam, die een begrip geworden is. Zij is een grote producent van scheikundige produkten ; haar commerciële organisatie strekt zich over de hele wereld uit, en voor haar heeft het transportprobleem een heel bijzonder belang.

Wij hadden een ontmoeting met de heer PILLOY, haar handelsdirecteur, die zo vriendelijk was ons een interview toe te staan, waarvan wij hier het essentiële weergeven.

Kunt U ons de onderneming voorstellen?

Solvay & Co, werd gesticht in 1863, met het oog op de exploitatie van het door Ernest Solvay uitgewerkte proces

voor de bereiding van soda met ammoniak. De maatschappij breidde haar activiteit geleidelijk uit tot nieuwe gebieden: bereiding van chloor en chloorderivaten (chloorhoudende oplosmiddelen en chloormethaanverbindingen), kunststoffen, geperoxydeerde produkten, pharmaceutische produkten, verven en bestrijksels; natrium-, zwavel-, barium-, borium- en fluorderivaten.

Deze expansie kende geen staatsgrenzen: de maatschappij Solvay oefent haar bedrijvigheid uit in een vijftiental landen. De internationale groep Solvay produceert o.a., per jaar meer dan 3.000.000 ton sodaprodukten, meer dan 700.000 ton chloor en ongeveer 8.000.000 ton natriumchloride. Bovendien behoort ze, met een produktie van meer dan 350.000 ton polyvinylchloride (P.V.C.) per jaar,

tot de voornaamste voortbrengers van dat produkt over de hele wereld.

Wat zijn nu haar voornaamste activiteiten in België?

Zoals u weet, stond de wieg van de onderneming in België, meer bepaald te Couillet. In 1898 bouwde de maatschappij te Jemeppe-sur-Sambre een der eerste installaties voor de elektrolyse van natriumchloride.

De drie huidige basisproducties in België zijn: natriumcarbonaat (300.000 ton per jaar), chloor (175.000 ton per jaar), bijtende soda (125.000 ton per jaar). Verder dienen vermeld te worden de fabricatie van chloorhoudende derivaten en geperoxydeerde produkten, en de belangrijke PVC-produktie-eenheid die opgenomen is in een centrale voor de bereiding van mono- meer vinylchloride waarvan de pro-

ductiecapaciteit binnen afzienbare tijd 200.000 ton per jaar zal bereiken. Op dit ogenblik wordt te Antwerpen een nieuwe installatie voor elektrolyse van chloor en bijtende soda opgericht.

Deze fabrieken produceren en behandelen enorme hoeveelheden grondstoffen, die ook moeten vervoerd worden; daarbij komt nog de eigenlijke produktie. Het transportprobleem vereist een onberispelijke organisatie. Welke zijn, volgens u, de eisen waaraan dat verkeer moet voldoen?

Mijn antwoord kan ik samenvatten in deze drie woorden: regelmatigheid, snelheid, veiligheid.

Een regelmatig en snel vervoer moet én onze maatschappij én haar klanten in staat stellen de voorraden grondstoffen te beperken zonder de produktie in gevaar te brengen. Het garandeert ook een rationele planning van de leveringen, zulks in het voordeel zowel van de leverancier als van de klant. Hieraan wil ik nog toevoegen dat de regelmatigheid en de snelheid van het verkeer de twee essentiële voorwaarden zijn voor een optimaal en economisch gebruik van het vervoermaterieel, dat een hoge investering vertegenwoordigt niet alleen voor de N.M.B.S., maar ook voor onszelf. De veiligheid van het verkeer is even-

eens een belangrijke factor, want het vervoer van sommige produkten vereist bijzondere voorzorgen.

Het spoor, dat een aanzienlijk gedeelte van onze produkten vervoert, beantwoordt zeer wel aan de gestelde eisen. In de regel beschikken onze leveranciers, onze klanten en onze eigen fabrieken over een particulier aansluitingspoor, wat onze transportproblemen in grote mate vereenvoudigt.

Onze leveringen zijn grotendeels onverpakt. Aldus verminderen we verpakkings- en behandelingskosten. Zo bijvoorbeeld maken de ketelwagens met pneumatische lossing het mogelijk natriumcarbonaat veilig te vervoeren en de behandelingen bij vertrek en bij aankomst vlug te doen verlopen.

De vloeibare chloor, die eveneens per spoor wordt verzonden, wordt vervoerd in ketelwagens waarvan sommige een laadvermogen van 58 ton bereiken. De veiligheid van het vervoer van dit produkt van een bijzondere aard is ten volle verzekerd. Andere produkten zoals monomeer vinylchloride worden bij gesloten treinen vervoerd.

Zijt U tevreden over de particuliere overeenkomsten die U met de spoorweg hebt afgesloten?



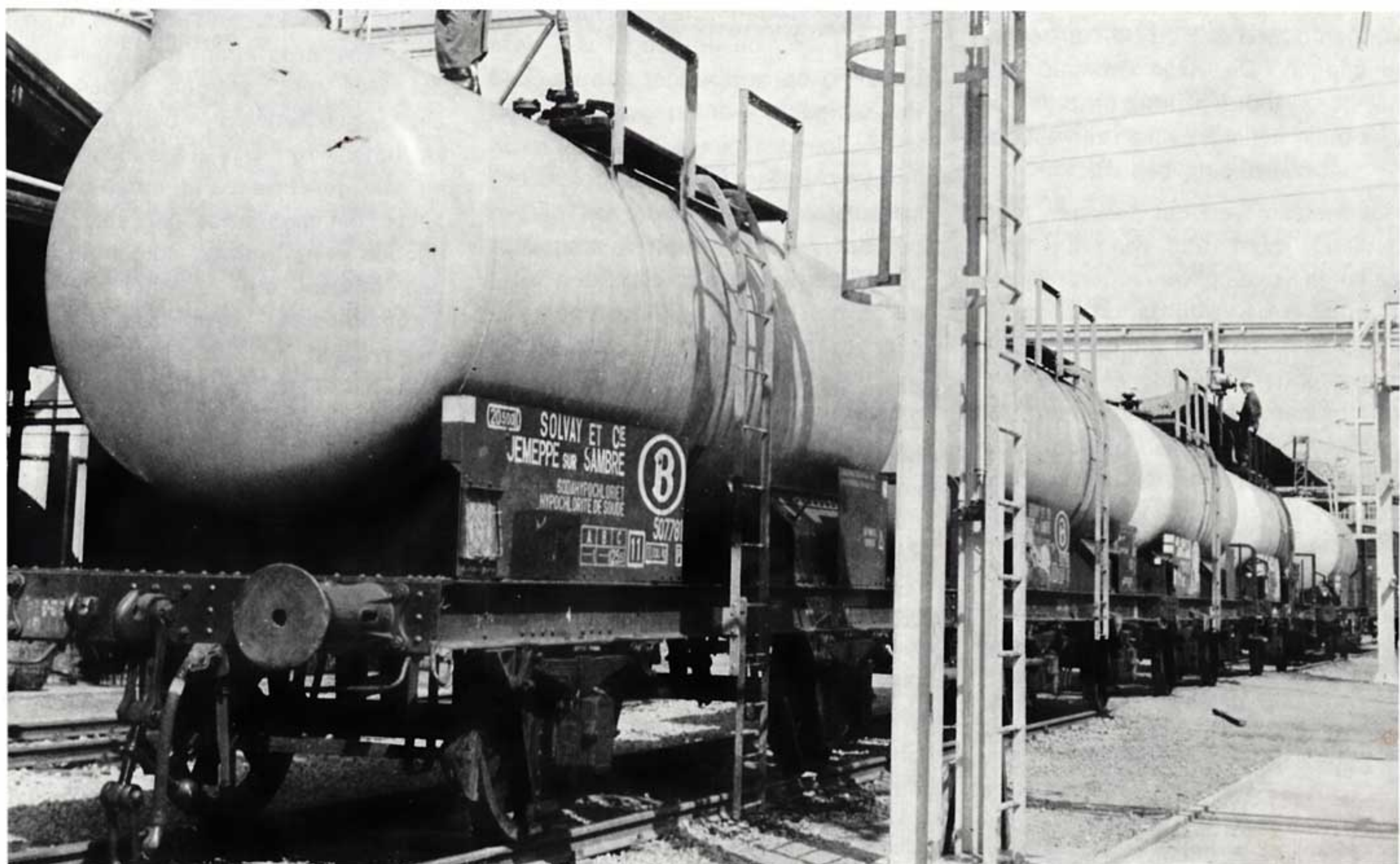
Onze betrekkingen met de N.M.B.S. zijn door dergelijke contracten uitstekend geregeld.

Het stelsel van tiendaagse facturering langs mechanografische weg dat door de spoorweg toegepast wordt, betekent een grote vereenvoudiging in onze boekhouding.

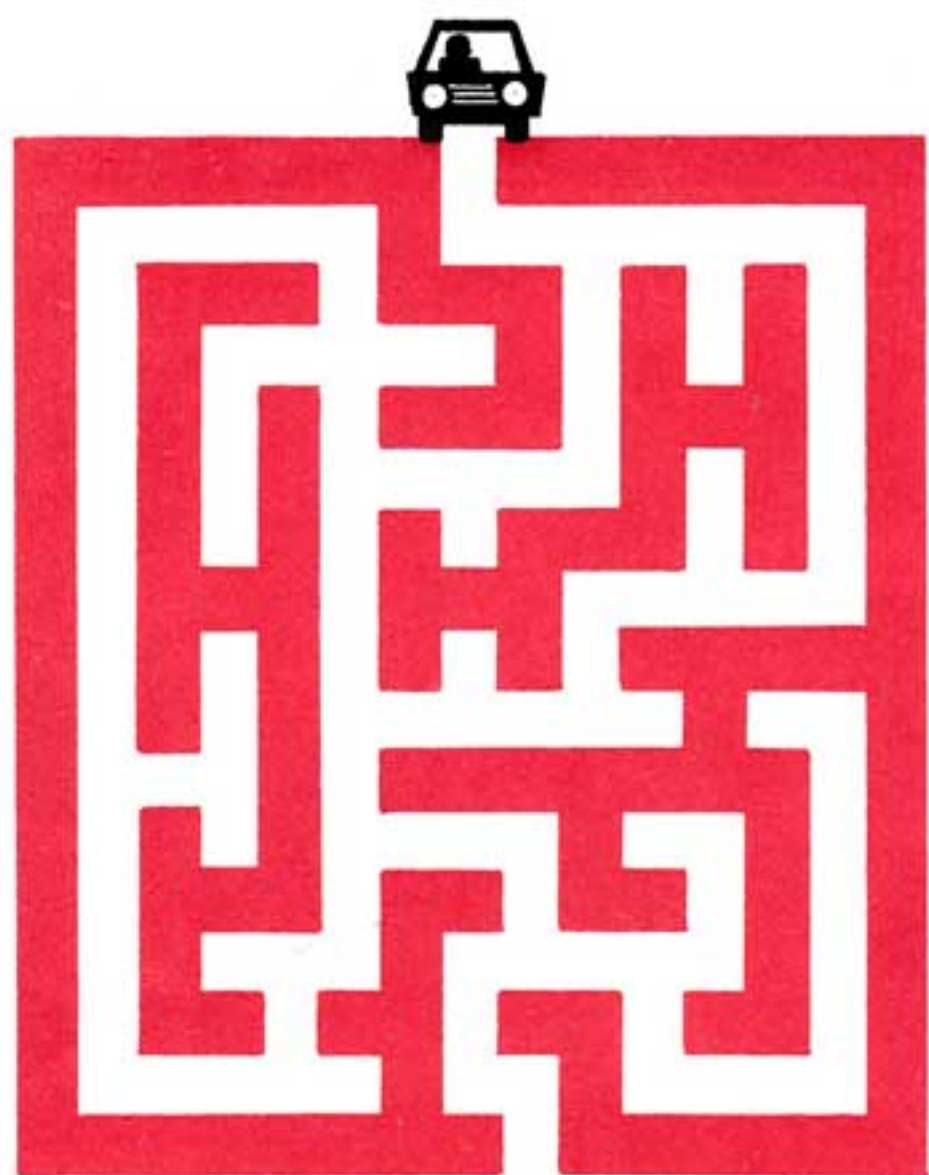
De heer Pilloy besloot het onderhoud aldus:

Dank zij de overeenkomsten die in een geest van samenwerking tussen onze maatschappij en de spoorweg zijn afgesloten, hebben wij een „service“ bekomen die ons alle voldoening schenkt, zowel op het organisatorisch als op het technisch vlak.

Wij zijn ervan overtuigd dat de verdere uitbreiding van de N.V. Solvay & Co in België zal gepaard gaan met een gelijklopende ontwikkeling van onze betrekkingen met de N.M.B.S.



de eigen wagen is onverenigbaar met het hedendaagse stadsleven



Alles wat tot nu toe op verkeersgebied werd ondernomen, is slechts prutswerk. Teveel halve maatregelen werden genomen, want men wil iedereen te vriend houden en niemand kwetsen. De eigen wagen is onverenigbaar met het hedendaagse stadsleven. Dat is de naakte waarheid en niets anders. Men moet de moed kunnen opbrengen dit de Parijzenaars te zeggen. De Heer Grimaud weet dat deze woorden pittig en zelfs hard zijn, maar hij is zeker van zijn zaak die hij met overtuiging bepleit.

Het systeem van het parkeren tegen betaling moet dat van het gratis parkeren volledig vervangen. Hij aarzelt niet te beweren dat dit tot geheel Parijs moet worden uitgebreid. Dit is werkelijk de enige manier om orde in een moderne stad te scheppen. Het onberaden gebruik van de auto wordt door dit systeem namelijk vermindert. Dank zij een gemakkelijke controle, kan ervoor gezorgd worden dat bij het parkeren een beurtregeling ontstaat. Naarmate men dichterbij het centrum komt, moeten de tarieven progressief zijn.

Daar het niet mogelijk was een voldoende aantal controleurs in dienst te nemen, heeft de blauwe zone nagenoeg iedere efficiency verloren, stelt de Heer Grimaud vast. Iedereen

De toegang tot het centrum van onze grote steden — en in het bijzonder van onze hoofdstad — stelt problemen die iedere dag ingewikkelder worden. Velen van ons ondervinden hiervan dagelijks de nadelige gevolgen.

Er worden alarmkreten geslaakt. Hieronder vindt U de noodkreet die werd geuit in het dagblad „Le Monde” door de Heer Maurice GRIMAUD, politieprefect en verantwoordelijk voor het verkeer in Parijs.

Zo wij het van belang hebben geoordeeld dit artikel ter kennis van onze lezers te brengen, dan is dit wel met het oog op de waardeerbare rol die de spoorwegen in de verbindingen met de agglomeraties kunnen vervullen.

Speciaal in Brussel biedt de situatie in dit opzicht grote mogelijkheden: de spoorlijnen die overal de stad binnendringen vergemakkelijken in hoge mate het dagelijkse vervoer van de werknemers. Vandaar dan ook dat degenen die hun wagen in de nabijheid van de stations in de randgemeenten parkeren en dan de trein nemen als een metro om zich naar de plaats van hun werk te begeven en weer terug te komen, steeds talrijker worden. Een nieuwe vervoerskaart maakt het gebruik van deze formule nog gemakkelijker, namelijk de „Agglomeratie” kaart of tienrittenkaart die vergeleken kan worden met die van de stadstrams.

begaat overtredingen want de boeten zijn niet hoog genoeg.

Zeshonderdduizend wagens brengen iedere nacht op straat door en gebruiken de openbare weg als garage. De politieprefect zou gaarne willen dat een maandelijkse belasting werd geheven. Gevoegd bij de inkomsten van het systeem van parkeren tegen betaling, zou de opbrengst van deze belasting op het budget van de Stad Parijs moeten worden gestort, meent hij. Zodoende zou de Stad, zoals dit het geval in Stockholm is, grotere bedragen kunnen besteden aan ondergrondse parkeerruimten waarbij deze tegelijkertijd goedkoper zouden worden.

Er moet hoognodig iets worden gedaan. In tien jaar werden ongeveer 20.000 parkeerplaatsen aangeboden. Maar om het Parijse wegennet vrij te kunnen maken, moet plaats aan de in de straten geparkeerde wagens kunnen worden geboden. De aan de rand van de hoofdstad aangelegde parkeerruimten, voor degenen die toch maar liever hun wagen hier laten staan, zijn wat hun aantal betreft ten ene male onvoldoende, hoewel zij onmisbaar zijn om het maximum automobilisten uit de voorsteden ervan te weerhouden op eigen gelegenheid naar het centrum te rijden.

De hedendaagse gemakzucht lijkt meer op een anarchie dan op een democratie.

Buiten de straten waar het systeem van parkeren tegen betaling is ingevoerd, zou het voorschrift moeten luiden dat parkeren verboden is, verklaart de Heer Grimaud. Een roodgeverfde trottoirband zou de automobilisten erop attent moeten maken dat niet mag worden geparkeerd. Elders, bijvoorbeeld in bepaalde winkelstraten, zou een afwisselend rood en wit geverfde band moeten aangeven dat gedurende een zeer korte periode mag worden stilgehouden. Een plagerij ten opzichte van de automobilisten? Antidemocratische maatregelen, een discriminatie door geld? De Heer Grimaud antwoordt als volgt op deze argumenten: De democratie bestaat niet hierin dat iedereen urenlang bumper aan bumper mag rijden en dat zich verkeersopstoppingen voordoen waarvan alle Parijzenaars het slachtoffer zijn. De hedendaagse gemakzucht lijkt meer op een anarchie dan op een democratie. Bovendien, voegt hij hieraan toe, kan niet worden toegestaan dat een kleine minderheid voertuigen te lang de weg in beslag neemt ten koste van hen voor wie het parkeren tijdens een kort ogenblik absoluut

noodzakelijk is (artsen, handelsver-
tegenwoordigers, reparateurs)... Om
een selectie toe te passen op de
wagens die zich absoluut moeten ver-
plaatsen, zie ik geen andere mogelijk-
heid, concludeert de Heer Grimaud,
dan het heffen van een belasting.

Aan de antwoorden van de prefect
kan worden toegevoegd dat het
leggen van een belasting op automobi-
listen betekent dat slechts een
gering aantal wordt belast. In de
hoofdstad gebeurt de zeer grote meer-
derheid van de verplaatsingen name-
lijk door middel van de openbare
vervoermiddelen (acht op tien).

Op dit terrein neemt de wagen, on-
danks de schijn, slechts een geringe
plaats in (één verplaatsing op tien).

In Parijs neemt de eigen wagen dus
een plaats in die in geen verhouding
staat tot de diensten die deze aan de
gemeenschap kan bewijzen. Tege-
lijkertijd blijven de openbare vervoer-
middelen het kind van de rekening.
Ten aanzien hiervan verklaart de pre-
fect: Comfortabele, snelle en fre-
quente openbare vervoermiddelen
zouden voor de verplaatsing van 95 %
der Parijzenaars moeten zorgen. De
„kanalen“ met een lengte van 15
kilometer die speciaal voor het bus-
verkeer zijn gereserveerd, zijn ten ene
male onvoldoende vergeleken met het
wegennet van 515 kilometer dat door
de R.A.T.P.⁽¹⁾ wordt bediend. Voor de
bussen moet een bevoorrecht net
worden aangelegd en minstens 100
kilometer „speciale kanalen“ moet
worden uitgezet, wil het experiment
aanvaardbaar zijn. Men moet niet
verhelen, geeft de Heer Grimaud toe,
dat een dergelijke maatregel tot ge-
volg heeft dat in bepaalde nauwe
straten het verkeer uitsluitend voor
bussen zal worden gereserveerd.

De R.A.T.P. heeft een onderzoek in-
gesteld. Dit toont aan dat indien de
bussen van een geheel en al vlot ver-
keer op het gehele net zouden kunnen
profiteren, iedere dag 500.000 extra
reizigers zouden kunnen worden ver-
voerd die zich dan voegen bij de
800.000 die momenteel in Parijs
worden vervoerd. Onder deze om-
standigheden, zou ermede kunnen
worden volstaan het aantal auto-

bussen met 400 op te voeren om aldus
ervoor te zorgen dat het gehele stads-
gebied snel en regelmatig wordt be-
diend waarbij ongeveer 90 % van de
automobilisten kan worden „opge-
nomen“ van wie de auto's thans de
straten van de hoofdstad verstoppen.
Natuurlijk, geeft de Heer Grimaud
toe, is er geen sprake van om in één
keer een bevoorrecht net voor de
bussen in het leven te roepen die alle
straten van Parijs bedienen, maar het
is wel in deze richting dat wij onze
gedachten moeten laten gaan en
handelen.

De meerderheid van het stadsbestuur
van Parijs schijnt deze mening echter
niet te zijn toegedaan. De suggesties
van de politieprefect ontmoeten maar
zeer weinig weerklank. *De bussen,
verstrikt in de stroom van auto's,
hebben sinds 1962 bijna 50% van
hun reizigers verloren die voor een
groot gedeelte hun toevlucht in een
eigen wagen zoeken en... daardoor
het rijden van de autobussen ver-
tragen: in één woord, een vicieuze
cirkel die het tekort van de R.A.T.P.
nog erger maakt, ertoe verplicht dat
de tarieven worden verhoogd en de
gebruikers ontmoedigt.*

Te eerzuchtige programma's

*Ondanks dit alles, worden aanzien-
lijke investeringen — 40% van de
credieten voor de inrichting van de
Stad Parijs, zijnde 250 miljoen frank —
bested voor omvangrijke werkzaam-
heden aan het wegennet waarvan het
resultaat echter zeer pover is.*

*Het voorbeeld van de snelweg op de
rechteroever toont evenwel aan dat,
zodra deze weg in bedrijf werd ge-
steld, dit type autosnelweg die tot
in het centrum van de steden door-
dringt, op de spitsuren zeer snel ver-
zadigd is en een plotseling vollopen
met auto's veroorzaakt die de weg
daarentegen zou moeten kunnen op-
nemen. De financiële pogingen wat
de wegen betreft zouden op een meer
nuttige wijze kunnen worden ge-
bruikt indien deze voor het aanleggen
van parallelwegen zouden worden
aangewend (brede ringwegen om de
stad heen, intercommunale autosnel-
weg van Seine-et-Oise, de zgn. Ariso)*

die het voordeel hebben dat hierdoor
het verkeer tussen de verschillende
stadsgebieden beter wordt verdeeld
terwijl tevens wordt voorkomen dat
de automobilisten die dwars door de
hoofdstad, van het ene einde naar het
andere, wensen te rijden, het cen-
trum verstikken.

De Heer Grimaud heeft niet teveel
vertrouwen in te eerzuchtige wegen-
programma's. Als groot voorstander
van parallelwegen is hij echter van
mening dat *omvangrijke werkzaam-
heden dikwijls een bedrieglijke voor-
spiegeling zijn. Het is beter credieten
te bestemmen voor openbare vervoer-
middelen of voor het uitvoeren van
werken met een meer bescheiden
omvang, zoals bijvoorbeeld het aan-
leggen van tunnels, die het kruisen
van verkeersstromen op een zelfde
niveau voorkomen.*

In de Parijse agglomeratie is de ver-
antwoordelijkheid voor het vervoer
en het verkeer sterk versnipperd. Het
is dus moeilijk een samenhangende
politiek te voeren. De politieprefectuur
is bevoegd op verkeersgebied, de
prefectuur van Parijs houdt zich bezig
met het wegennet en de stedenbouw-
kunde; de S.N.C.F., de R.A.T.P. en
elk der zeven departementen van de
Parijse voorsteden spelen een belang-
rijke rol. De prefectuur van de agglo-
meratie zorgt voor een zekere coördi-
natie doch de mogelijkheden waar-
over deze de beschikking heeft, zijn
te gering.

*De politieprefect zou gaarne wensen
dat een enkele regionale autoriteit,
zoals bijvoorbeeld dit in Londen het
geval is, de supervisie over de politiek
inzake vervoer en verkeer heeft.*

Net zoals bij de R.A.T.P. of de S.N.C.F.
zou de politieprefectuur een hulp-
middel voor deze controle-autoriteit
kunnen zijn.

Al deze maatregelen, besluit de Heer
Grimaud, zijn dringend. Gedurende
een twintigtal jaren en totdat nieuwe
vervoermiddelen in bedrijf zijn gesteld,
vormen het verkeer en het vervoer
het belangrijkste vraagstuk van de
grote steden. *Het probleem is net zo
belangrijk als het veroveren van de
Maan.*

Le Monde, 24-9-'69.

(1) R.A.T.P.: Régie autonome des Transports
parisiens.

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.

De chef van het handelsagentschap 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 :

Koningin Astridplein 27,
2000 Antwerpen
tel. (03)33.02.68.

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

BRUGGE :

Station, 8000 Brugge.
tel. (050)369.97.

Aarsele	4.000 m ²
Ardoeie-Koolskamp	5.800 m ²
Adinkerke-De Panne	6.000 m ²
	8.000 m ²
	8.750 m ²
	4.800 m ²
Brugge	12.000 m ²
Handzame	2.500 m ²
Knokke	35.000 m ²
	10.000 m ²
	2.000 m ²
Kortemark	10.000 m ²
Lichtervelde	2.700 m ²
Lissewege	3.500 m ²

Maldegem	8.000 m ²
Pervijze	1.360 m ²
Pittem	4.400 m ²
Veurne	22.400 m ²
Zeebrugge	30.000 m ²

CHARLEROI :

Quai de la gare, 1, 6000 Charleroi.
tel. (07)32.73.73.

Aiseau	4.900 m ²
Boussu-en-Fagne	2.000 m ²
Charleroi-Nord	2.000 m ²
Chassart	1.500 m ²
Châtelineau	4.400 m ²
	1.100 m ²
	7.000 m ²

Courcelles-Fosses	10.000 m ²
Docherie	12.000 m ²
Erquelines	2.000 m ²
	1.300 m ²
Falisolle	5.000 m ²
	3.600 m ²

Fleurus (Vieux-Campinaire)	800 m ²
	± 1.500 m ²
Florennes	1.200 m ²
(gebouwen)	140 m ²

Forchies	3.000 m ²
Fontaine-l'Evêque	1.400 m ²
Gilly-Sart-Allet	10.000 m ²
Hauchies	600 m ²
	600 m ²

Jamioulx	6.000 m ²
Jumet-Brûlotte	300 m ²
	2.000 m ²
Jumet-Hamendes	10.000 m ²
	2.000 m ²

La Sambre	±30.000 m ²
Lompret	1.500 m ²
Mariembourg	6.000 m ²
Olloy-sur-Viroin	4.000 m ²
Oret	20.000 m ²
Pavillons	1.890 m ²

Pont-à-Celles	±10.000 m ²
Roly	1.500 m ²
Romedenne	2.500 m ²
Saint-Lambert	1.500 m ²
Senzeille	3.500 m ²
Silenrieux	7.700 m ²
Tamines (gebouwen)	356 m ²
	±30.000 m ²
	±20.000 m ²
	2.300 m ²
Thuillies (gebouwen)	200 m ²
(gebouwen)	90 m ²
	10.000 m ²
Thuin-Nord	3.000 m ²
Treignes	6.500 m ²

MECHELEN :

Station, 2800 Mechelen.
tel. (015)424.82.

Bouwel	900 m ²
Herentals	4.500 m ²
Muizen	2.400 m ²
Muizen (Vorming)	8.500 m ²
Turnhout	1.800 m ²
Weelde	120.000 m ²

VERVIERS :

14, rue Xhavée, 4800 Verviers.
tel. (087)308.40.

Herbesthal	± 5.000 m ²
	±12.000 m ²
	±11.000 m ²
Nessonvaux	± 4.500 m ²
Olné (Trooz)	±27.000 m ²
Pepinster	±12.000 m ²
Sourbrodt	3.563 m ²
Trois-Ponts	1.565 m ²
	± 6.000 m ²
Welkenraedt	± 8.000 m ²
	±40.000 m ²

Tariefbericht

STUKGOEDZENDINGEN

In het kader van de Conventie voor een Nationaal Stukgoedtarief, ondertekend door de meeste wegvervoerders van stukgoed en de N.M.B.S., worden de basisprijzen die de ondertekenaars van bedoelde conventie toepassen in binnenverkeer, op 21 november 1969 verhoogd.

Het exprestarief (nr 1) en het ijlgoodtarief (nr 2) ondergaan een verhoging van ongeveer 10%.

De vervoerprijzen voor postcolli worden evenwel niet gewijzigd.

Een gelijkaardige verhoging van de Belgische aandelen in het Algemeen Europees Stukgoedtarief (A.E.S.T.), toepasselijk onder meer op zendingen naar Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek, Groot-Brittannië en het Groothertogdom Luxemburg, wordt verwezenlijkt op 1 januari 1970, datum waarop insgelijks de prijzen voor de Britse parcours vermeerderd worden.

IN VERBINDING MET DE METRO = OPENSTELLING VAN DE SCHUMAN-HALTE

De spoorweg zal de Schuman-halte te Brussel einde december openstellen voor het publiek.

Nagenoeg alle treinen van het binnenverkeer, die rijden tussen Brussel-Noord en Leopoldswijk, stoppen er. Aldus is het aantal stations in de Brusselse agglomeratie weeral aangegroeid. Dit is goed nieuws voor de werknemers die in deze sector van de hoofdstad werken.



SPOORNIEUWS - INHOUD

SPOORNIEUWS



NUMMER 1

De h. L. Lataire, directeur-generaal van de N.M.B.S., voorzitter van de Internationale Spoorweg-Unie, blz. 2 / Het transcontainervervoer, blz. 3 / Intercontainer, blz. 4 / Interferry, blz. 7 / Zeebrugge, blz. 8 / Antwerpen, blz. 10 / Centruns voor transcontainers in België, blz. 11 / Bevorderingen, blz. 12 / De tarieven, blz. 14 / Enkele gegevens over transcontainers, blz. 15 / Afgiftebulletin, blz. 16 / Te onthouden adressen - Besluit, blz. 17 / De verspilling inzake de infrastructuur, blz. 18 / De auto-slaaptreinen: in 1968 - Belangrijke prijsverminderingen vanaf 1.4.1969, blz. 20 / De zomerdienstregeling 1969, blz. 21 / 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, blz. 22.

SPOORNIEUWS



NUMMER 2

Sociaal toerisme, blz. 2 / De nieuwe slaaprijtuigen T2, blz. 5 / Het Europabus-programma '69, blz. 6 / Mythologie van onze tijd, blz. 7 / Elektronische plaatsbespreking - Wagens voor het vervoer van lichte producten, blz. 8 / De Belgische Spoorwegen in 1968, blz. 9 / Radicale verjonging van het railvervoer in Nederland, blz. 10 / Vertolling van de goederen in Frankrijk, blz. 13 / Uit de pers van U.S.A., - Parijs-Madrid - Langere perrons, blz. 14 / Internationale douaneverklaring - De inlichtingsdienst ten behoeve van de cliënteel, blz. 15 / Vervoer van containers onder douanetoezicht, blz. 16 / Sheldienst voor stukgoed naar Nederland en Groot-hertogdom Luxemburg - Adres van ons handelsagentschap in Zwitserland, blz. 17 / Nijverheidsempacements, blz. 18 / Verkeer met Duitsland - Nieuwe uitgave van het E.G.K.S.-tarief nr 1001 - Station Rungis, blz. 19.

SPOORNIEUWS



NUMMER 3

N.M.B.S.-COLLI is reeds 3 jaar oud, blz. 2 / Het belang van de verpakking, blz. 8 / Voor uw verplaatsingen in de Brusselse agglomeratie - Naar de wintersport! Geen twijfel, neem de trein - Voor uw handelsvertegenwoordigers, blz. 11 / Dienstregeling voor het vervoer van goederen naar of uit het buitenland, blz. 12 / Vervoer van koolwaterstofgassen, blz. 18 / Trein + auto, blz. 19 / RAILTOUR presenteert „uw sneeuwvakantie“, blz. 20 / Frankrijk, paradijs der wintersport, blz. 21 / Per pleziertrein naar de Ardennen, blz. 22 / Dienstregeling reizigerstreinen internationaal verkeer - Brussel-Londen - Een nieuwe wijze van betaling aan de N.M.B.S., blz. 23 / Vrije baan met de trein, blz. 24.

SPOORNIEUWS



NUMMER 4

Opmerkelijke verhoging van de prospectie, blz. 2 / Een uitgelezen team tot uw dienst, blz. 4 / Verbetering van de internationale dienstregelingen, blz. 8 / Communautair douanevervoer, blz. 9 / Vertolling van goederen in Frankrijk, blz. 13 / Het spoor bij Solvay en Co, blz. 14 / De eigen wagen is onverenigbaar met het hedendaagse stadsleven, blz. 16 / De Belgische Spoorwegen bieden U nijverheidsempacements aan - Tariefbericht - Schuman-halte, blz. 18 / Inhoud 1969, blz. 19 / N.M.B.S.-COLLI: COLLICO'S, blz. 20.

N.M.B.S. - COLLI [®] COLLICO'S



■ laadkisten
tot 1m³

■ volledig
opvouwbaar

■ uit licht
metaal

■ vervangen
vervoer-
verpakking



PAUL FUNKEN

inlichtingen:

tel. 02/18.60.50. toestel 1288