

SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 1 - Maart 1970





Als vervoerder treedt N.M.B.S.-COLLI op tussen de leveranciers en de centrale opslagplaatsen. Hij wenst een onberispelijke dienst te betonen.

INHOUD

- Blz.
- 2 N.M.B.S.-COLLI en de bevoorrading van de grote magazijnen
 - 2 Wat moet U doen, indien U van adres verandert?
 - 8 Gebruik van codes voor de opgave van de kosten op internationale vrachtbrieven
 - 10 Communautair douanevervoer
 - 11 Recente structuurhervormingen van de goederentarieven (wagenladingen)
 - 11 Een Terminal voor transcontainers in Zwitserland
 - 11 Zendingen bij uitvoer zonder regelmatige of volledige documenten verzonden
 - 12 Particuliere wagens
 - 19 Ook de N.M.B.S. staat tot uw dienst
 - 20 Het succes der auto-slaaptreinen
 - 21 Nog steeds het vervoerprobleem in de agglomeraties
 - 22 EUROPABUS 1970. De nieuwigheden van het programma
 - 23 De Expotrein
 - 23 Te Antwerpen. Vanaf 1 februari spoorverbinding tussen linker- en rechteroever
 - 23 Met de kaart RAIL EUROP JUNIOR
 - 23 Restructurering van handelsagentschappen
 - 24 Auto-slaaptreinen - Biarritz - Ljubljana enz.

WAT MOET U DOEN, INDIEN U VAN ADRES VERANDERT?

Het gebeurt dat ons informatieblad door de postrijen wordt teruggestuurd met de melding „onbekend” of „vertrokken zonder adres achter te laten”.

Om hieraan te kunnen verhelpen vragen we U ons uw nieuw adres te willen meedelen en zo mogelijk het adresetiket, dat op de omslag voorkomt, naar onze redactie terug te zenden. De code, die in de linkerbovenhoek van het adresetiket is getikt, zal ons helpen om uw steekkaart onmiddellijk terug te vinden en de nodige adressaanpassingen erop aan te brengen.

Aldus zal ons informatieblad U steeds, zonder onderbreking kunnen worden bezorgd.

Lay-out: Paul Funken.

Druk: n.v. Omega - Antwerpen.

N.M.B.S.- COLLI en de bevoorrading van de grote magazijnen



het probleem

Een rechtstreeks gevolg van de inkomstenaangroei der particulieren is de toeneming van de detailverkoop ($\pm 50\%$ in de tijd van 10 jaar).

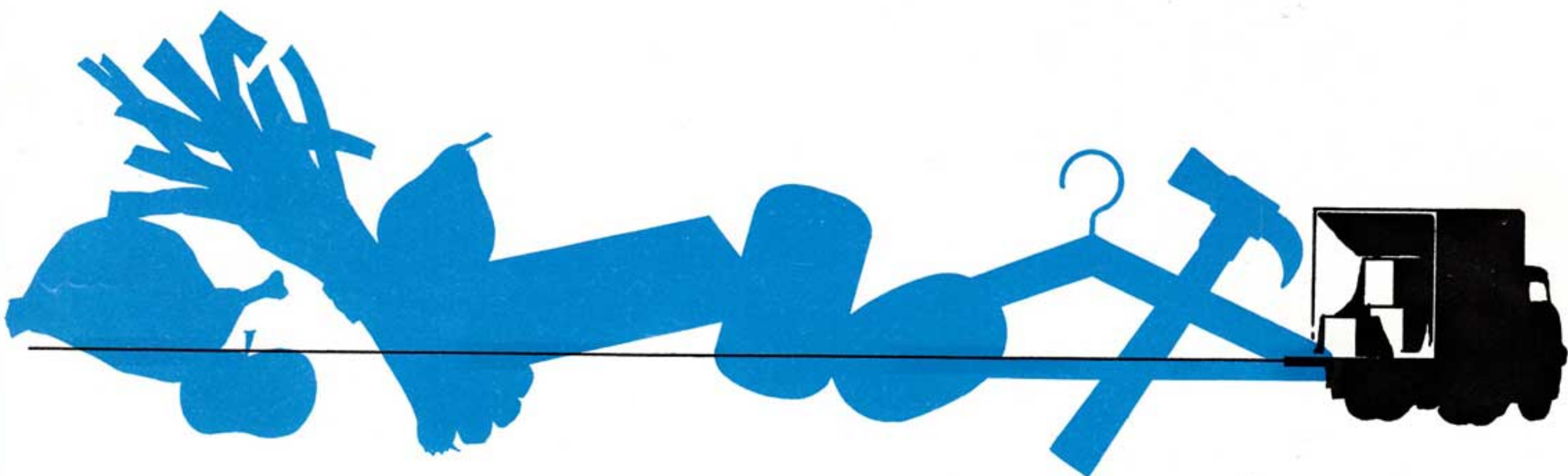
In die markt welke zich snel uitbreidt, voeren de grote distributiebedrijven hun aandeel op en hun activiteiten nemen zo snel toe, dat zij de organisatie van hun centrale depots moeten herzien en dat zij aan hun leveranciers instructies moeten opleggen voor de uitvoering van hun leveringen. Die leveringen nemen in omvang en in verscheidenheid toe en zij moeten kunnen uitgevoerd wor-

den door een vervoerder die de werkelijke schakel kan zijn tussen de leveranciers en de centrale opslagplaatsen.

Opdat een levering aan een depot zonder moeilijkheden zou kunnen verricht worden, moeten er twee voorwaarden vervuld :

— *Voorlegging van de verzendingsnota aan het depot, opdat de levering gemakkelijk zou kunnen geïdentificeerd worden ;*

— *Bestelling van de volledige levering die geklasseerd werd volgens de richtlijnen van de centrale opslagplaats.*



de oplossing die N.M.B.S.-COLLI biedt

Als vervoerder treedt N.M.B.S.-COLLI op tussen de leverancier en de centrale opslagplaatsen. Hij wenst een onberispelijke dienst te betonen, die betwistingen voorkomt en nutteloze verrichingen vermijdt.

Het volgend overzicht wenst aan te tonen hoe een bevredigende oplossing kan worden gevonden voor het probleem der bevoorrading van de warenhuizen.

1. de omslag "Verzendings-nota"

Op die omslag van 23×16 cm, die in 1966 werd ingevoerd, staat de afbeelding van de etiketten die op de colli moeten aangebracht worden.

Hij wordt geplakt op een der colli van de zending en op de andere colli wordt het normale etiket aangebracht. In die omslag wordt de verzendingsnota gestoken, zodat dit essentiële document dadelijk beschikbaar is op de plaats en het ogenblik van de levering.

Bijgevolg dringen wij er bij de leveranciers op aan, steeds de omslag „verzendingsnota“ te gebruiken voor hun zendingen aan de warenhuizen. De omslagen „verzendingsnota“ worden kosteloos ter beschikking van onze cliënteel gesteld en kunnen in alle wegcentra worden bekomen.

Het is nuttig op de omslag de etiketten en op het verzendingsbulletin de afdeling van het depot aan te geven waarvoor de zending bestemd is; bij voorbeeld: „Meubilering“, „IJzerwaren“ enz.

D.C. 1999. Art. 1443

VERZENDINGSNOTA - NOTE D'ENVOI

	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
18	Stempel van de afzender : Cachet de l'expéditeur :						N° v/h verzendingsbulletin : N° du bulletin d'expédition :			Aantal colli : Nombre de colis :			
17													
16	NAAM EN ADRES VAN DE GEADRESSEERDE : NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE :										Vervoerverdeling : Lotissement :		
15													
14													
13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	

IJLGOED - GRANDE VITESSE

Bulletin n° / n°

Aantal colli
Nombre de colis

Lotissement :

20

13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Naam + adr. Afzender Nom + adr. Expéditeur

Naam + adr. Geadresseerde Nom + adr. Destinataire

2. de schikking van de goederen

De warenhuizen hechten er zeer veel belang aan dat, ingeval zij goederen van verschillende soorten of typen toegezonden krijgen, deze niet alleen volledig zouden toekomen, maar ook zonder dat samenhangende delen van de zending dooreen liggen. Terzake wijzen zij op de moeilijkheden die zich kunnen voordoen, wanneer goederen zo maar overhoop toekomen in opslagruimten die zich over tienduizenden m² uitstrekken en waar honderden artikelen moeten gestapeld worden, die volgens hun aard, maat, kleur enz. verschillen. Bijgevolg dringen de warenhuizen

erop aan, dat de goederen bij vertrek zouden gesorteerd worden volgens de in de bestelling opgegeven referentenummers en dat ze hun ook op dezelfde manier zouden toekomen.

Om die wens te vervullen, ware natuurlijk het eenvoudigste een zending per specificatie te vervoeren, doch zulks zou zeer duur uitvallen. De vervoerprijs behelst immers een deel vaste kosten per zending en een deel evenredig aan het gewicht.

De volgende oplossingen worden door de N.M.B.S.-COLLI voorgesteld om het probleem te regelen.

2.1. De kleine containers

N.M.B.S.-COLLI kan kleine containers op wielen, met een inhoud van 1 tot 3 m³, ter beschikking van de afzenders stellen.

Door de kleine container te gebruiken kan men, tijdens de ganse duur van het vervoer, de rangschikking van de verpakkingseenheden behouden.

Daardoor kan men ook de beschermingsverpakking uitsparen. De container wordt door de afzender verlood.

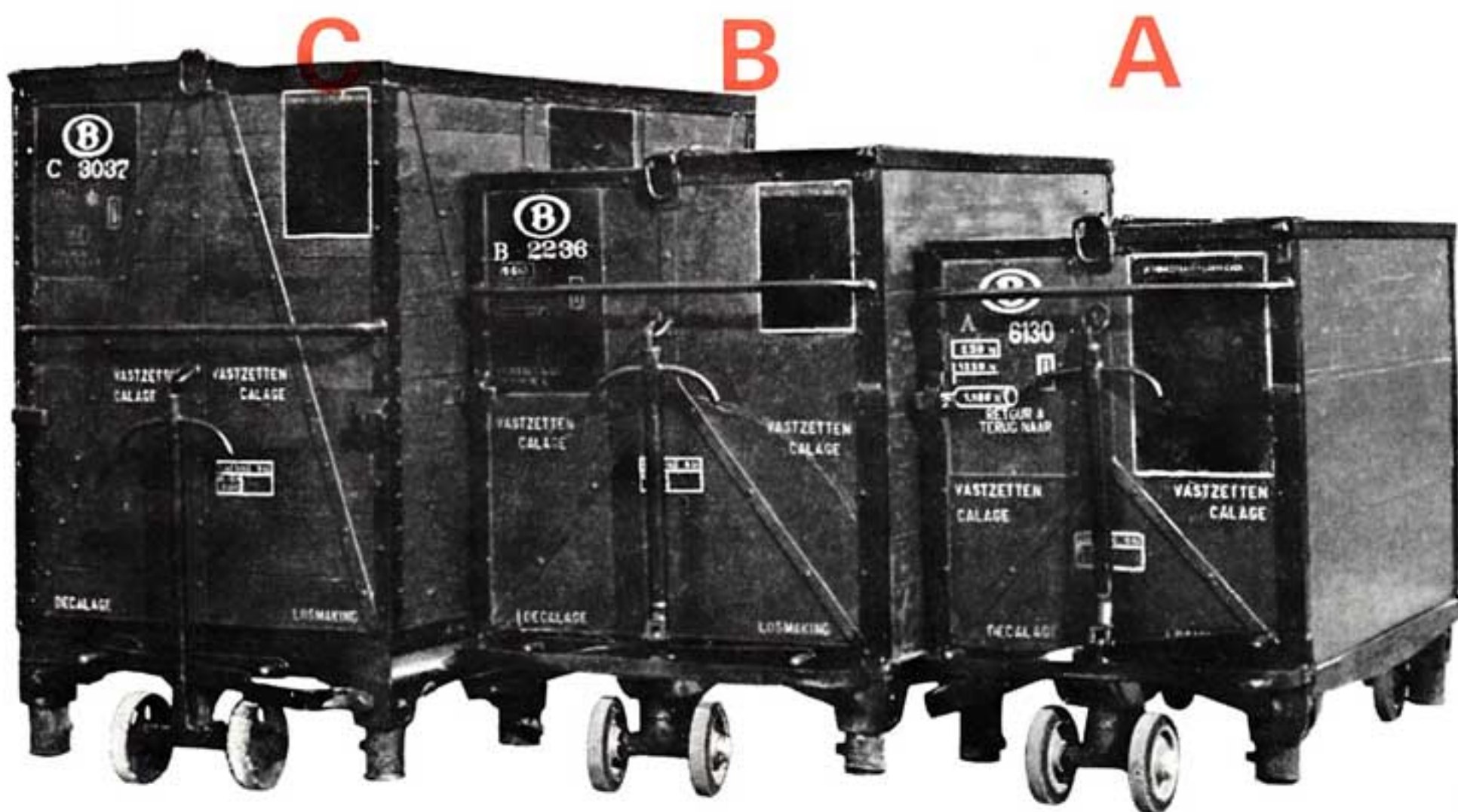
Op het verzendingsbulletin moet de samenstelling van de zending niet worden vermeld. Men dient enkel het aantal, de categorie, de nummers van de containers en het nettogewicht van de zending op te geven.

2.2. De collico's

Door de N.M.B.S. worden containers per maand verhuurd met een inhoud van minder dan 1 m³, volledig opvouwbaar en vervaardigd uit licht metaal.

Wanneer ze ledig en opgevouwen zijn, worden die collico's kosteloos, als ijsgoed, naar de huurder teruggezonden.

De kosten voor vervoer met lading worden berekend op het nettogewicht van de zending.



Categorieën

Kenmerken	A	B	C
Ruimte	1 tot 1,2 m ³	meer dan 1,2 tot 2 m ³	meer dan 2 tot 3 m ³
Nuttige binnenlengte	1,28 tot 1,43 m	1,41 tot 1,65 m	1,85 tot 2,03 m
Nuttige binnenbreedte	0,80 tot 0,83 m	0,87 tot 1,02 m	1,05 tot 1,10 m
Nuttige binnenhoogte	0,89 tot 0,96 m	1,05 tot 1,15 m	1,32 tot 1,42 m
Ingeschreven maximumlast	1.225 tot 1.288 kg	1.105 tot 1.190 kg	1.060 tot 1.160 kg
Gebruikstarief (per zending) in binnenverkeer	80 F	100 F	130 F
Bevrachting van de zending op het nettogewicht ervan, met inachtneming van een minimum van	200 kg	350 kg	500 kg

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



Voordelen van het gebruik der collico's

2.2.1. HET TECHNISCH ASPECT

Het collico is een vervoerverpakking en is:

- licht en stevig, zodat het gemakkelijk te behandelen is en een doelmatige bescherming biedt;
- opvouwbaar, zodat het weinig plaats inneemt bij het stapelen;
- altijd beschikbaar en volledig, zodat het rationeel en economisch is.

Het kan in minder dan geen tijd worden open- en opgevouwen.

Collico's kunnen gebruikt worden voor een hele massa produkten, van los-geladen goederen, waarvoor er geen enkele andere verpakking nodig is, tot weelde-artikelen, waarvan de verpakking voor alle beschadiging moet gevrijwaard worden.

2.2.2. DE KOSTPRIJS

Met de organisatie die door N.M.B.S.-COLLI werd uitgewerkt, moet het mogelijk zijn een collico drie- tot viermaal per maand te gebruiken zonder verdere kosten dan het maandelijks huurgeld.

De kostprijs dient vergeleken met de kosten veroorzaakt door de klassieke, al dan niet teruggenomen verpakkingen van hout of karton, vermeerderd met de kosten voor handenarbeid, voor het eventueel aanbrengen van bandijzer, voor de stapelruimte, voor de bestellingen van pakmiddelen en het toezicht over de voorraden ervan, voor het vervoer van de pakmiddelen en, in voorkomend geval, voor de terugzending van de ledige verpakking.

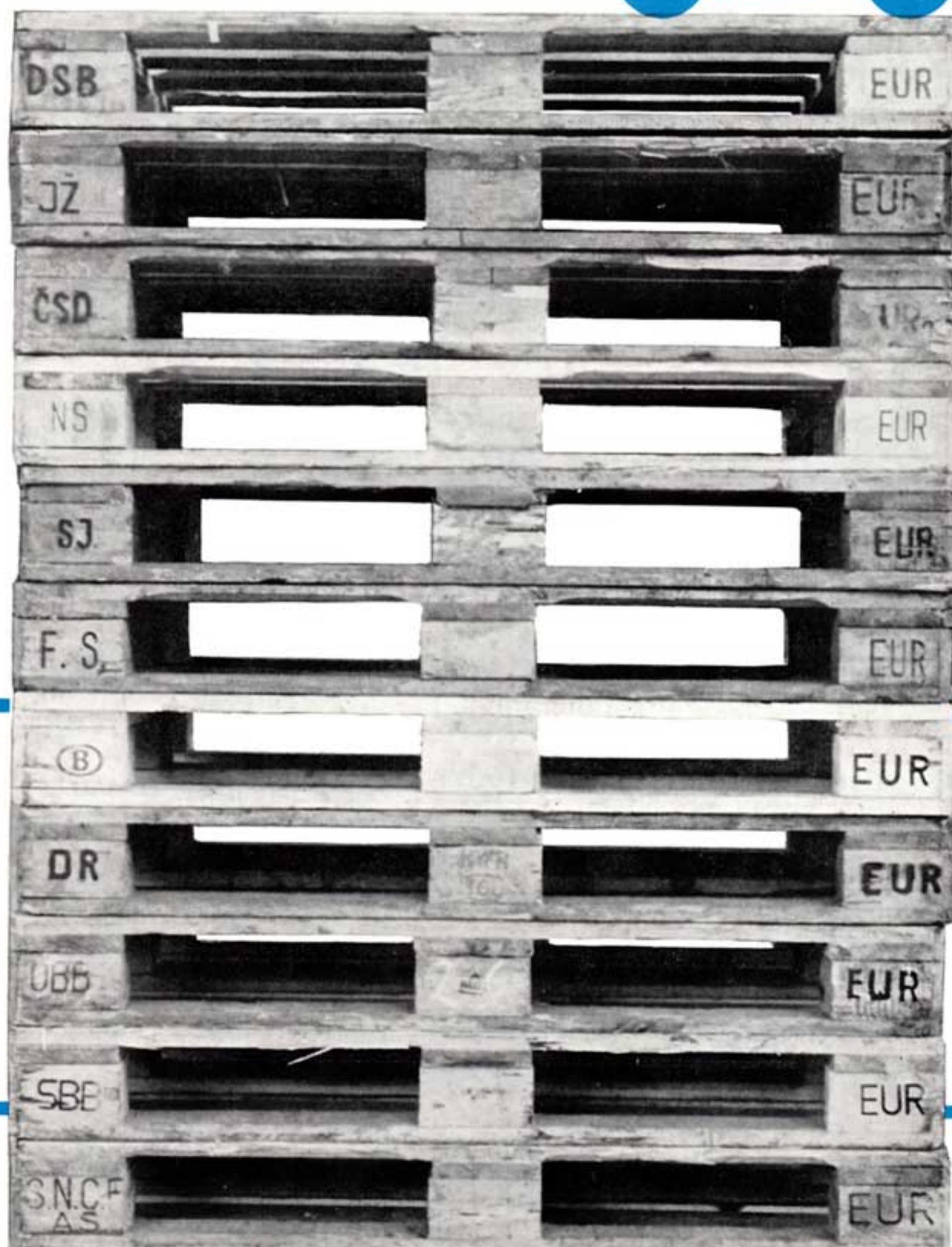
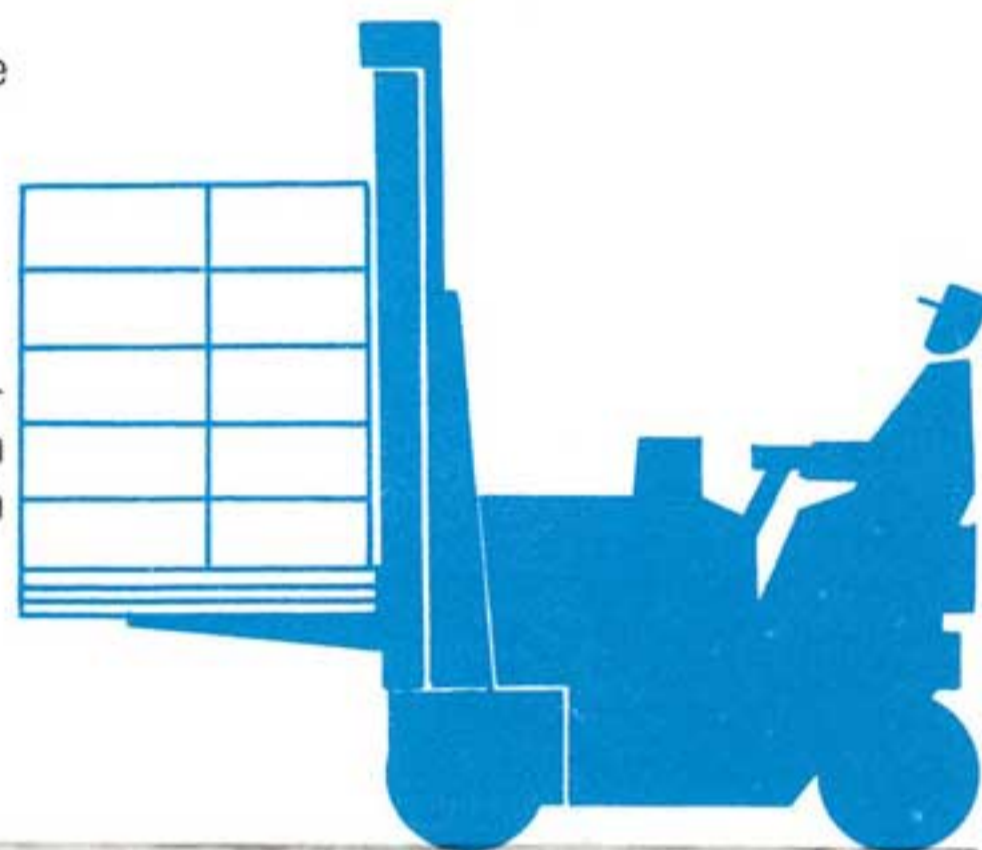
2.2.3. WAARVOOR KAN HET COLLICO WORDEN GEBRUIKT?

Volgens de ervaring die in Duitsland, Groot-Brittannië en Nederland werd opgedaan, mogen wij zeggen dat het collico inzonderheid geschikt is voor:

- eetwaren;
- tabak en sigaretten;
- ijzerwerk;
- elektrische en elektromechanische artikelen;
- speelgoed;
- textielprodukten;
- levende planten en bloembollen.

Het collico is stevig en kan gemakkelijk verlood worden, zodat het een ideaal beschermingsmiddel is tegen beschadiging en diefstal.

Zoals voor de kleine containers, moet de samenstelling van de zending niet omstandig op het verzendingsbulletin worden beschreven, maar moeten enkel het aantal, het nummer en het nettogewicht van de collico's worden opgegeven.



2.3. Pallets en boxpallets

De pallets en de boxpallets, waarvan de modellen eenvormig werden gemaakt, werden in een Europese pool, de „EUR“-pool, gegroepeerd. Ze kunnen ook een oplossing brengen voor de problemen van het vervoer van bestelgoed in binnenverkeer.

Ze worden onder de volgende voorwaarden gebruikt:

— al de pallets en boxpallets zijn volkomen dezelfde en hebben gelijke waarde (erkenning door de N.M.B.S. en een enkel lastenkohier);

— ieder deelnemer bezit het aantal pallets of boxpallets dat hij voor zijn behoeften nodig heeft;

— de vervoerder, N.M.B.S.-COLLI, die een beladen pallet of boxpallet ontvangt, geeft aan de afzender een ledig pallet of boxpallet terug en omgekeerd;

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

De afmetingen van het EUR-pallet zijn 1200 × 800; het heeft 4 steek-



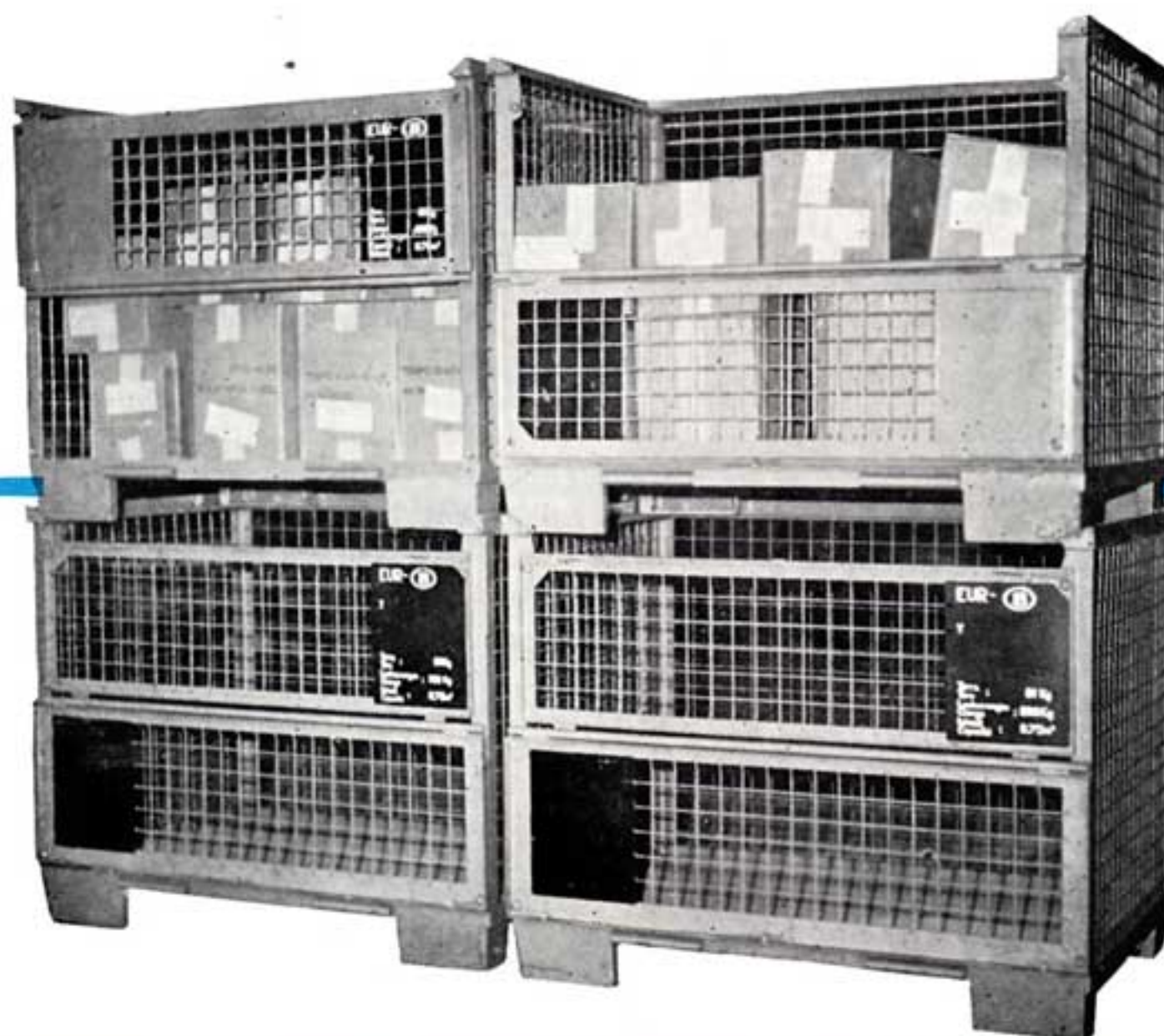
gaten. Om verlies te voorkomen, moeten de gepalletiseerde colli een hecht geheel vormen (eventueel omringd met bandijzer). Ook het boxpallet heeft als basisafmetingen 1200 × 800, met een inhoud van 0,75 m³ en een nuttige last van 900 kg.

Die pallets kunnen op elkaar gestapeld worden. Opdat de zending als een geheel zou voorkomen, moet men het pallet met karton of op een andere wijze afsluiten. Op het verzendings-

bulletin moet de aard van de goederen niet worden beschreven; het zal volstaan het aantal pallets en boxpallets en hun nettogewicht op te geven.

Het spreekt vanzelf dat de ideale voorwaarden voor het ruilen van pallets zullen verwezenlijkt zijn, wanneer afzenders en geadresseerden toetreden tot de Pool.

Zonder de toetreding van de afzenders af te wachten, bestuderen de warenhuizen nochtans de mogelijkheid om aan de Pool van de pallets en boxpallets deel te nemen, wat reeds grotendeels de oplossing zou vergemakkelijken van de problemen waarmee ze te kampen hebben.



Alle inlichtingen over de verzending van colli kunnen bekomen worden bij

N. M. B. S. - COLLI

VOORUITGANGSTRAAT 80

1000 BRUSSEL

GEBRUIK VAN CODES VOOR DE OPGAVE VAN DE KOSTEN OP INTERNATIONALE VRACHTBRIEVEN

De diverse spoorwegnetten hebben zopas een lijst uitgewerkt met eenvormige codes van de bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten die voor internationale zendingen kunnen worden aangerekend. Die lijst werd door de N.M.B.S. officieel gepubliceerd in tarief nr 20 van Bundels V en VI. Ze komt hierna voor. Ze bestaat uit de internationaal aangenomen codenummers enerzijds en uit de aan elke code toegekende betekenis anderzijds, alsmede uit bepaalde onderafdelingen voorzien door en voor de N.M.B.S. In volgende verklaringen is aangegeven door wie en hoe de codes kunnen worden gebruikt.

UNIFORME CODENUMMERS VAN BIJKOMENDE KOSTEN, DOUANERECHTEN EN ANDERE KOSTEN

I. De afzender gebruikt de code om de kosten op te geven die hij te zijnen laste wil nemen.

Er wordt aan herinnerd (zie Spoornieuws nr 5 van december 1968) dat de afzenders die de frankeringsver-

Code nr	Aanduidingen	Code nr	Aanduidingen
	DEEL I		
	<i>Kosten, die de afzender voor zijn rekening kan nemen</i>		
01	Laadkistenhuur (andere dan transcontainers).		
02	Dekklendenhuur		
	02.1 Verhuring van dekkleden door de spoorweg.		
	02.2 Afdekking door de spoorweg.		
03	Huur voor het gebruik van ladingsbenodigdheden.		
04	Huur voor het gebruik van speciale wagens.		
	04.1 Gebruik van wagens met schuifdak of met opengaand dak.		
	04.2 Gebruik van kuilwagens (wagens met verlaagd laadvlak).		
05	Huur voor het gebruik van hijstoestellen.		
06	Palettenhuur.		
07	Huur voor het gebruik van schutwagens.		
08	Huur voor het gebruik van draaistellen i.v.m. verschil in spoorbreedte.		
09	Huur voor het gebruik van speciaal voertuig voor het vervoer van spoorwagens over de weg.		
10	Huur voor het gebruik van verwarmingstoestellen.		
11	Koelwagentoeslag.		
12	Rangerloon ontstaan op het station van afzending.		
	12.1 Plaatsen van wagens aan de verhoogde los- en laadplaats of aan de verhoogde kaai. Rangschikken van wagens in een bepaalde volgorde. Plaatsen en weghalen van geladen wagens langs een terrein, een gebouw of op een spoor, verhuurd door de N.M.B.S.		
	12.2 Overbrenging van wagens binnen de omheining van een zelfde station (andere dan een havenstation).		
	12.3 Verrichtingen binnen de omheining van de havenstations.		
13	Kosten voor het onderweg ophouden van wagens.		
14	Weegloon.		
	14.1 Wegen van wagens.		
	14.2 Wegen van wegvoertuigen.		
	14.3 Wegen van transcontainers.		
15	Raccordementskosten ontstaan op het station van afzending.		
16	Loon voor het tellen of onderzoeken van goederen of dieren.		
	16.1 Loon voor het tellen van de colli.		
	16.2 Loon voor bijzonder toezicht op de lading.		
		17	Loon voor het voeren en drenken van dieren, zanden van wagens of verstrekken van water.
		18	Loon voor het laden, lossen of het herstellen van de lading.
			18.1 Loon voor het laden en het lossen.
			18.2 Loon voor het herstellen van ladingen.
			18.3 Laden en lossen in de containerterminals.
		19	Loon voor het overladen, overgieten/overtappen van ladingen.
		20	Staangeld voor wagens.
			20.1 Staangeld van het materieel.
			20.2 Staangeld van het materieel met thermische isolatie.
			20.3 Vergoeding voor niet-benutting van het gevraagde materieel.
			20.4 Vergoeding voor niet-benutting van het materieel met thermische isolatie.
			20.5 Uitwijkingsvergoeding voor spoorvoertuigen.
			20.6 Bergingsrecht.
		21	Kosten bij overschrijding van laad- en lostermijnen of bij te late teruglevering, met uitzondering van staangeld voor wagens.
			21.1 Te late teruglevering, opzending of terugzending van ladingsbenodigdheden dienende voor stuwing of bevestiging van de lading.
			21.2 Te late teruglevering van dekkleden.
			21.3 Te late teruglevering van pallets en boxpallets.
			21.4 Te late teruglevering van laadkisten (andere dan transcontainers).
		22	Magazijn-geld.
			22.1 Kosten voor bewaargeving van goederen in de stations.
			22.2 Magazijn-geld voor particuliere laadkisten (andere dan transcontainers).
			22.3 Parkeren van transcontainers.
		23	Begeleidingskosten.
		24	Afhaalloon (Bestelloon zie code nr. 68).
			24.1 Afhaal- of bestelloon voor wagenladingen.
			24.2 Afhaal- of bestelloon voor ledige laadkisten

melding nr 1 gebruiken („Franco vracht — met inbegrip van...” die in vak 27 van de internationale vrachtbrief is gedrukt), nauwkeurig de kosten moeten opgeven die zij, benevens de eigenlijke vrachtprijs, betalen indien het in hun bedoeling ligt dergelijke kosten te hunnen laste te nemen.

Vanaf heden mogen de afzenders die kosten opgeven hetzij in code, hetzij voluit, hetzij in code en voluit waarbij de verschillende categorieën van kosten door een teken „+” dienen gescheiden.

Ziehier, als voorbeeld, drie manieren om de frankering van dezelfde kosten op te geven volgens vermelding nr 1 van vak 27.

- Franco vracht met inbegrip van weegloon + kosten voor het vervullen van de douaneformaliteiten.
- Franco vracht met inbegrip van 14 + 18.

c. Franco vracht met inbegrip 14 weegloon + 28.

Wij zijn ervan overtuigd dat voor tal van afzenders, na een weinig praktijk, het werk zal worden vergemakkelijkt met het gebruik van bedoelde codes.

II. De Spoorweg geeft de bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten aan in de bevrachtingsrubrieken op de keerzijde van de vrachtbrief. Hij gebruikt dezelfde nummers van de eenvormige code met, in voorkomend geval, bijkomende onderafdelingen. Om de codenummers die door de spoorweg worden gebruikt gemakkelijk te kunnen lezen, worden ze in een vierkantje geplaatst, zodat men ze onmiddellijk kan onderscheiden van de andere getallen die op het document voorkomen en die kilometers, gewichten, enz. voorstellen. Zo zal het begrip „premie voor belang bij de aflevering” op de keerzijde van de vrachtbrief worden aangegeven met 27.

Indien de spoorweg benevens de internationaal aangenomen, eenvormige code, een bijkomend cijfer gebruikt voor zijn eigen behoeften, wordt dat cijfer vermeld na de eenvormige code in het vierkantje. 16 1 bijvoorbeeld betekent het loon (N.M.B.S.) voor het tellen van de colli.

De kosten worden door de spoorweg alleen voluit toegevoegd aan code-nummers 56, 57, 62 en 79 die in de lijst geen specifieke benaming hebben. Eigenlijk gebruikten de spoorwegen reeds onderling vastgestelde code-nummers om in de vrachtbrieven de bijkomende kosten op te geven, doch nu is de lijst vollediger en officieel.

Met de publicatie ervan in dit informatieblad wordt ernaar gestreefd het schrijfwerk van de afzender te vergemakkelijken. Daardoor kunnen de geadresseerden ook beter de gegevens begrijpen die op de ontvangen vrachtbrieven voorkomen.

Code nr	Aanduidingen	Code nr	Aanduidingen
	(andere dan transcontainers), voor laadkisten met aangepaste draagwagen (P.A.) en voor particuliere laadkisten.	62	Bedragen die worden geïnd door andere overheidsinstanties dan de douane.
24.3	Afhaal- of bestelloon voor dekkleden en ladingsbenodigdheden.	65	Belasting voor de toegevoegde waarde (TVA) op de vervoerkosten voor het Franse parcours.
25	Havenkosten.	66	Rangeerloon ontstaan op het station van bestemming.
26	Kosten voor verzekering of waardeangifte.	66.1	Plaatsen van wagens aan de verhoogde los- en laadplaats of aan de verhoogde kaai. Rangschikken van wagens in een bepaalde volgorde. Plaatsen en weghalen van geladen wagens langs een terrein, een gebouw of op een spoor, verhuurd door de N.M.B.S.
27	Premie voor de aangifte van het belang bij de aflevering.	66.2	Overbrenging van wagens binnen de omheining van een zelfde station (andere dan een havenstation).
28	Loon voor het vervullen van douaneformaliteiten.	66.3	Verrichtingen binnen de omheining van de havenstations.
29	Loon voor het vervullen van formaliteiten, vereist door andere overheidsinstanties dan de douane.	66.4	Plaatsen op kaai onder loods te Brussel (Thurn en Taxis) van vrachtgoedzendingen fruit en groenten uit het buitenland.
30	Provisie voor voorschotten.	67	Raccordementskosten ontstaan op het station van bestemming.
31	Provisie voor remboursements.	68	Bestelloon.
32	Kosten voor het bewijs van aflevering.	68.1	Bestelloon voor wagenladingen.
33	Stationskosten.	68.2	Bestelloon voor laadkisten (andere dan transcontainers).
34	Kosten voor de reëxpeditie van wagenladingen bestemd voor of afkomstig van het buitenland.	68.3	Bestelloon voor dekkleden en ladingsbenodigdheden.
35	Kosten voor het verwisselen van assen.		<i>Verzamelcodenummers</i>
36	Ontsmettingskosten.	70	Alle kosten, genoemd onder de codenummers 1 t/m 37.
37	Kosten voor het gebruik van veerponten.	71	Alle kosten, genoemd onder de codenummers 1 t/m 37 en 56 t/m 58.
56	Bijkomende kosten, niet genoemd, onder de code-nummers van Deel I.	72	Alle kosten, genoemd onder de codenummers 1 t/m 37, 56 t/m 58 en 60 t/m 62.
56.1	Opstellen van de vrachtbrief.		DEEL II
56.2	Inschrijvingsrecht.		<i>Kosten, die de afzender niet voor zijn rekening kan nemen.</i>
56.3	Boete voor valse aangifte en voor het niet-naleven van de veiligheidsmaatregelen.	77	Kosten voor het opnieuw bestellen.
56.4	Loodskosten.	78	Kosten voor de kennisgeving van aankomst.
56.5	Kosten voor bewaking van springstoffen.	79	Overige kosten, die ten laste van de geadresseerde komen.
56.6	Onregelmatig gebruik van laadkisten (andere dan transcontainers).	79.1	Kosten voor het terugzenden van de in de stations of in de treinen gevonden voorwerpen.
56.7	Vergoeding voor het overbrengen van wagens beladen met fruit en groenten (aardappelen, inbegrepen), herkomstig uit het buitenland, van Brussel Thurn en Taxis naar een ander station van de Brusselse agglomeratie dat door de spoorweg is aangeduid.		
57	Andere in Deel I niet genoemde uitgaven overeenkomstig artikel 9 § 4 van de CIM.		
58	Kosten voor het ijzen of bij-ijzen.		
60	Douanerechten en andere bedragen, die door de douane werden geïnd.		

commu- nautair douane- vervoer

WIJZIGINGEN AAN DE UITVOER- FORMALITEITEN VANAF 1.1.1970

Tabel
van de te gebruiken
douanedocumenten
voor de uitvoer
van goederen
in vrij verkeer
in België

(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 61B verder worden gebruikt.

De verzenders hebben kennis kunnen nemen van de nieuwe douanebepalingen inzake de te vervullen formaliteiten en de voor te leggen documenten bij de uitvoer van goederen, gepubliceerd in het tijdschrift „Spoornieuws nr 4/1969”.

Zij vinden hierna enige aanvullende inlichtingen aangaande hetzelfde onderwerp.

1. Onder *punt 6*, wordt gehandeld over het document T2L bestemd om het communautair karakter van de goederen met bestemming naar Italië over Zwitserland of Oostenrijk te kunnen wettigen.

Het betreft, in feite, een certificaat van oorsprong dat samen met internationale douaneverklaringen mod. TIF (DC 1741) dient gebruikt.

Het gebruik van dit document is niet aan te raden omdat, bij zijn benutting, de douaneformaliteiten moeten ge-

beuren bij het overschrijden van de binnengrenzen van de Gemeenschappen.

Ten einde het vervoer te versnellen, is het aangeraden om voor zendingen naar Italië de aangifte tot verzending T2 te gebruiken, in plaats van het document T2L, welke ook de vervoerweg weze.

2. *Punt 7*. Het document T2L zal voorlopig niet verkocht worden in de stations.

3. *In werking treding van het Reglement inzake Communautair Douanevervoer*.

De verordening van het communautair douanevervoer trad in werking op 1 januari 1970, d.w.z. dat de zendingen die bij uitvoer in de grensstations sinds 1 januari aangeboden worden, vergezeld moeten zijn van de vereiste documenten.

Land van bestemming	Aantal nodige documenten		
	Aangiften uitvoer 61 (I) (II)	Verzendings-aangifte T 2	Douane-verklaring T.I.F.
1. Nederland voor de exprezendingen	1 1	— —	— 1
2. Duitsland	1	1	—
3. Frankrijk	1	1	—
4. Italië			
1° vervoer met rechtstreekse vrachtbrief, welke ook de vervoerweg weze;	1	1 + 2 bijkomende exemplaren van blad nr 4	—
2° vervoer dat het voorwerp uitmaakt van een herverzending in Zwitserland of in Oostenrijk:			
a. in een grensstation van ingang in een van die landen;	1	1 + 1 bijkomend ex. van blad nr 4	2
b. in een ander station van die landen	1	1 certificaat inzake goederenverkeer DD3	7
5. Andere landen	1	—	het gebruikelijk aantal exemplaren nodig voor de landen van doorvoer en van bestemming

recente structuurhervorming van de goederentarieven geldend voor wagenladingen

Op 1 februari j.l. onderging de vrachtberekening voor spoortransporten per volledige wagen een grondige structuurwijziging. Alvorens de belangrijkste aanpassingen op te sommen is het nuttig even de grondgedachte toe te lichten. Niet alleen stelt men een toenemende vraag naar vervoer vast, dit als gevolg van de groeiende consumptie, maar tevens wordt de vraag naar spoortransport, en dit in parallel met de arbeidsverbijzondering, toegespitst op een gespecialiseerd en kostelijk materieel.

Waar vroeger de gewone open bakwagens samen met de gewone platte wagens voldeed aan de gestelde eisen uitgaande van de verladings, dient de N.M.B.S. thans te beschikken over een ganse gamma van sterk gespecialiseerde wagens (zowel qua laadvermogen als qua conceptie).

De zorg om een verbeterde capaciteitsbenutting en een normale rentabiliteit hebben de tariefaanpassing geïnspireerd.

Welke zijn dan zoal de concrete wijzigingen?

1. De vrachtberekening geschiedt per individuele wagen.

Het is dus het geladen gewicht per wagen dat in aanmerking zal worden genomen en niet meer in geval van een zending bestaande uit meerdere wagens het gemiddeld per wagen geladen gewicht.

2. Tarief 2 - vervoer als vrachtgoed.

A. Hoofdstuk I niet EGKS-goederen.

— Deze blijven zoals voorheen in 5 klassen ingedeeld. Nochtans gebeurde een herindeling der goederen zodat in principe de goederen behouden in de laagste tariefklassen (klas 4 en 5) het gebruik van de gewone open wagens toelaten. Voor deze laagst geprijsde klassen werd enerzijds een nieuwe prijsreeks geldend voor 25 t per wagen ingevoerd en anderzijds de 5 tons prijsreeks afgeschaft.

Voor de andere klassen blijven de vroegere prijsreeksen (20, 15, 10 en 5 t) behouden, met dien verstande dat een meer uitgesproken voordeel voor de goed afgeladen wagens is voorzien.

— De herklassering van de goederen brengt in zekere gevallen uiteraard een prijsverhoging mede. Nochtans wordt in dat geval de verhoging sterk gemilderd zo een gewone open bakwagen wordt gebruikt. In dat geval dient de cliënteel het speciaal tarief 0903 aan te vragen. De toegepaste prijzen zijn dan die van de 4e klasse (bv. voor zand, krijt, kalk, stikstofmeststoffen en dergelijke).

— De vroegere minimumvracht van 1000 F/wagen werd afgeschaft en vervangen door een minimumbevrachtingsafstand (30 km). Die minimum afstand is echter 6 km voor het vervoer van EGKS-goederen per treinstel of met gesloten treinen.

B. Hoofdstuk II EGKS-goederen.

— Voor deze transporten worden integraal al de barema's behouden (bar. 201 à bar. 281). Nochtans werd voor al deze een 25-tons prijsreeks ingevoerd (18 t voor cokes).

— Voor de eindproducten van de ijzer- en staalnijverheid (bar. 271 en 281) wordt een korting van 5% op het barema toegekend zo het geladen gewicht 50 t per wagen belooft.

— Aan het principe van het gesloten treinenvervoer of treinstellenvervoer wordt niets gewijzigd. Alleenlijk zijn de reducties vereenvoudigd en wordt het „van korting uitgesloten bedrag“ een algemeen principe.

C. Voor al de goederen.

Bij gebruik van bogie-wagens (4-assige wagens) worden de vastgestelde minima per prijsreeks met de helft vermeerderd. Zo bv. wordt bij gebruik van een bogie-wagen de prijsreeks 25 ton slechts toegestaan voor een minimum van 37 ton.

Voor erts en steenkolen worden de minima verdubbeld.

3. Andere tarieven dan tarief 2.

De voorheen geldende principes blijven in het algemeen behouden. De aandacht mag gevestigd worden op volgende wijzigingen:

— Tarief nr 12 - Lange voorwerpen.

De tot nog toe geldende toeslagen in functie van de lengte der voorwerpen worden afgeschaft. Daartegenover worden al de gebruikte wagens, geladen of niet, onderworpen aan de normale vrachtberekening (bv. onderlopers en schutwagens).

— Tarief nr 20 - Bijkomende kosten e.a.

Dit tarief bundelt al de bijkomende kosten die uit hoofde van het spoorvervoer kunnen ontstaan. Daarenboven werd het enerzijds afgestemd op de binnen de CIM — Internationale overeenkomst voor het goederenvervoer per spoor — geldende voorschriften en anderzijds opgezet in gemeen overleg met de andere spoorwegnetten (bv. uniforme codes). Daartoe dienden zekere prestatiekosten overgebracht naar dit tarief en centraliseert het de kosten bepaald door zekere andere algemene tarieven.

Ziedaar de voornaamste principiële wijzigingen.

Het geheel der maatregelen werd opgenomen in het verbeterblad nr 23 en zijn addendum van 2 februari 1970.

Aan de geïnteresseerden zullen gaarne bijkomende inlichtingen worden verstrekt door de Handelsdirectie bureau 61-32 - telefoon: (02) 13.18.70, toestel 3919.

EEN TERMINAL VOOR TRANSCONTAINERS TE CHAVORNAY, KANTON WAADTLAND, IN ZWITSERLAND

De vennootschap TRENSCO bereidt zich actief voor op het aanleggen van een terminal voor transcontainers te Chavornay in het Zwitsers kanton Waadtland.

Die „terminal“ die met de spoorweg op het station is aangesloten zal uitgerust zijn met een behandelings-toestel van 30 t waarmede transcontainers van 20, 30 en 40' zullen kunnen opgenomen worden.

De opslagplaats van die terminal zal het mogelijk maken ongeveer 600 containers van 20' op te slaan.

De firma TRENSCO heeft de bedoeling aanvankelijk de streek van Chavornay te bedienen met containerbestelwagens en nadien haar dienst over heel Romaans Zwitserland uit te breiden.

ZENDINGEN BIJ UITVOER ZONDER REGELMATIGE OF VOLLEDIGE DOCUMENTEN VERZONDEN

In ons blad nr. 4 van december 1969, hebben wij ons veroorloofd er de aandacht van de afzenders op te vestigen van welk belang het is voor de bevordering van hun zendingen al de vervoer- en douanedocumenten, vóór het vertrek te bezorgen.

Desondanks komt het nog voor dat de douanedocumenten niet bij de vrachtbrief kunnen gevoegd worden.

In dit geval moeten de afzenders deze stukken tijdig aan het station zenden waar de douaneformaliteiten zullen vervuld worden.

Bovendien moet op de vrachtbrief vermeld staan in welk bureau deze stukken ter beschikking van de spoorweg zullen gesteld zijn.

In dit opzicht biedt *het grenspunt Sterpenich* een bijzonderheid: dit punt wordt door geen enkele dienst van de N.M.B.S. bediend; voor de wagenladingen worden de fiscale formaliteiten vervuld te Stockem en voor het stukgoed te Aarlen.

Bijgevolg worden de afzenders welke de dokumenten niet bij de vrachtbrief kunnen voegen, verzocht de stukken die nodig zijn voor het vervullen van deze formaliteiten naargelang het geval te zenden aan:

— De Heer Stationschef te Stockem, postnummer 6713 (de plaats Stockem hangt af van de gemeente Heinsch).

— De Heer Stationschef te Aarlen, postnummer 6700.

PARTICULIERE WAGENS

Behalve de wagens die aan diverse spoorwegnetten toebehooren, bestaan er ook nog wagens welke door de spoorwegen op hun lijnen worden toegelaten tegen zekere voorwaarden die in een immatriculatieovereenkomst zijn opgenomen. Het betreft hier particuliere wagens, ook P-wagens genoemd.

A

P-wagens verschenen voor het eerst bij het begin van deze eeuw, op een tijdstip waarop de spoorwegen nog niet over bijzondere wagens beschikten (d.w.z. wagens die geschikt zijn voor welbepaalde eindpuntbehandelingen of voor specifiek vervoer).

Hoewel de spoorwegen langzamerhand bijzondere wagens aanschafte, heeft het P-wagenpark toch steeds uitbreiding genomen. Nu lopen er ongeveer 5.000 door de N.M.B.S. geïmmatriculeerde P-wagens, wat meer dan één achtste van de wagens van het Belgisch net vertegenwoordigt.

VOORDELEN VAN PARTICULIERE WAGENS

Geschikte wagens

De onderneming die haar eigen wagens gebruikt, laat ze volgens haar eigen behoeften bouwen; het volstaat daarbij rekening te houden met de technische normen die door de N.M.B.S. zijn voorgeschreven.

Die wagens mogen zo gebouwd worden dat ze afgestemd zijn op de installaties die ze bedienen. Daaruit kan een vermindering, ja zelfs een uitschakeling van talrijke behandelingen (lading, lossing) voortvloeien, wat een

niet te versmaden winst inzake tijd en arbeidsloon en bijgevolg een vermindering van de kosten oplevert.

Zulke wagens kunnen dus volkomen worden aangepast aan de aard van de goederen die ze moeten bevatten, zodat de vervoer voorwaarden merkbaar verbeteren en bijkomende bewerkingen, zoals bij voorbeeld het vastzetten, kunnen wegvallen of beperkt worden.

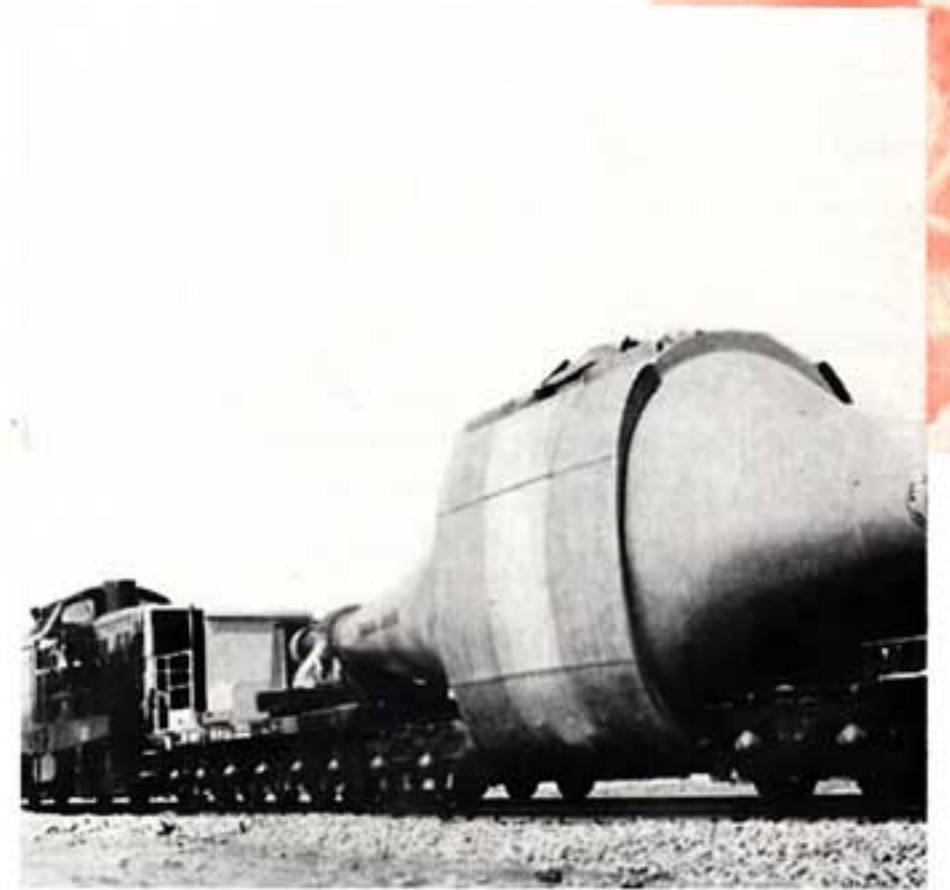
Steeds beschikbare wagens

P-wagens zijn uitsluitend en altijd ter beschikking van hun eigenaar of van de onderneming die ze via een wagenverhuurder in huur heeft. Wie over een degelijk aangepast P-wagenpark beschikt, hoeft niet te vrezen voor moeilijkheden inzake materieelgebrek die zich toevallig op het net kunnen voordoen.

Verminderde vrachtprijzen

Particuliere wagens genieten op het N.M.B.S.-net belangrijke voordelen inzake tarieven, wat kan bijdragen tot de afschrijving van dat rollend materieel.

Zo bij voorbeeld genieten zendingen mangaan- of ijzererts in P-wagens een vermindering op de tarieven van



B



C

20 % of 17 centiem per geladen ton-kilometer. Lege P-wagens worden vervoerd tegen een gering veranderlijk recht dat afhangt van de afstand en de tarra van de wagen of van het aantal assen.

In sommige gevallen, zoals bij voorbeeld voor het vervoer van ertsen of petroleumprodukten, kunnen de P-wagens zelfs homogene stellen vormen die uiterst snel en tegen zeer voordelige tariefvoorwaarden worden vervoerd.

Rijdende publiciteit

De eigenaar van een P-wagen heeft het recht, na overleg met de N.M.B.S. en zonder betaling van enige taks, zijn eigen handels- of fabrieksmerk of dat van de huurder op de bovenbouw van de wagen of op een bijzondere plaat aan te brengen. Aldus kan hij met zeer weinig kosten een doeltreffende permanente publiciteitscampagne voeren.

Nog meer voordelen

De N.M.B.S. heeft nog andere maatregelen getroffen om de eigenaars van P-wagens dienstig te zijn :



D



E



F

— Zij neemt de aansprakelijkheid van de particulieren op zich, voor de schade die hun wagens aan de spoorweg of aan derden zouden kunnen berokkenen, tegen betaling van een zeer lage jaarpremie ;

— Zij belast zich met het periodieke onderhoud van de P-wagens tegen betaling van een geringe vergoeding.

P-wagens zijn geschikt voor alle nijverheidssectoren : de scheikundige (foto F), de petroleum- (H), de kolen- (C), de voedings- (E), de automobielen- (G), de cement- en de ijzer- en staalnijverheid (A, B), de steengroeven, de ertsmijnbouw (D)...

De eigenaars van P-wagens staan niet alleen ; zij hebben zich gegroepeerd in een nationale vereniging die op haar beurt aangesloten is bij het Internationaal Verbond van Eigenaars van Particuliere Wagens (UIP), die drukke relaties onderhoudt met de Internationale Spoorwegunie (UIC).

IMMATRICULATIE

Particuliere wagens moeten geïmmatriculeerd worden om op de spoorwegnetten te mogen rijden.

Die immatriculatie moet worden aangevraagd bij de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen, Bureau 61-52, Putterij 23, 1000 Brussel, tel. (02) 13.18.70, toestel 3680.

De gegevens van technische aard behoren tot de bevoegdheid van de Directie van het Materieel en de Aankopen van de N.M.B.S., Bureau 23-32, Leuvenseweg 21, 1000 Brussel tel. (02) 13.18.70, toestel 3832.

De immatriculatie-aanvraag vermeldt:

- de naam of de firma en het adres van de aanvrager;
- het totaal aantal te immatriculeren wagens;
- het wagentype (ketel-, stort-, koel-, machinekoelwagen, zelflosser);
- het beknopt plan en de voornaamste kenmerken van de wagens (aantal assen, tarra, toelaatbare belading, inhoud en, in voorkomend geval, bijzondere kenmerken zoals bij voorbeeld: verwisselbare assen voor de overgang tussen Frankrijk en Spanje);
- het type en de verdeling van de remmen;
- de aard van de te vervoeren goederen;
- de voorziene verkeerszones of trajecten;
- de firma die de wagens bouwt of heeft gebouwd.

De door de spoorweg gedane uitgaven voor de controle op de bouw en de aanpassing van P-wagens, alsook voor hun aanbidding of immatriculatie, worden de aanvrager niet aangerekend, tenzij het gaat om bijkomende kosten die betrekking hebben op in het buitenland door de spoorweg uitgevoerde controles.

HUUR VAN WAGENS

Alhoewel het feit te kunnen beschikken over particuliere wagens talrijke voordelen biedt, is het niet altijd voordelig zelf die wagens in volle eigendom te bezitten. Een bepaald verkeer kan immers een beperkte duur hebben en de aankoop van zulk materieel niet rechtvaardigen.

In zo'n geval hebben de ondernemingen er alle voordeel bij wagens te huren. Aldus hebben zij de zekerheid te beschikken over passend vervoermaterieel, zonder te moeten investeren.

TOT WIE MOET MEN ZICH WENDEN?

Er zijn thans firma's die nagenoeg alle mogelijke wagentypen verhuren of ter beschikking van hun cliënte stellen. Bij wijze van inlichting geven wij hierna een overzicht van de voornaamste onder hen, die over in België geïmmatriculeerde wagens beschikken, alsook enkele afbeeldingen van modellen uit hun wagenpark.

G



H



COMPAGNIE AUXILIAIRE INTERNATIONALE DE CHEMINS DE FER (N.V.)

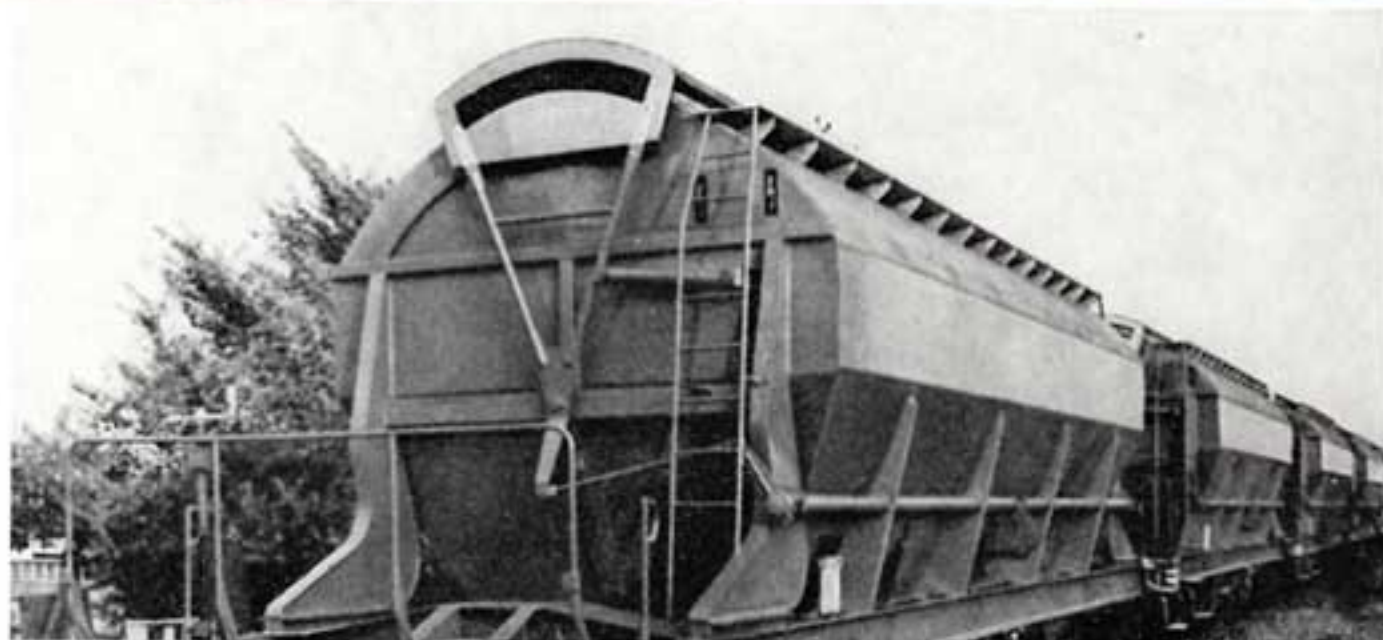
Jacques de Lalaingstraat, 1 — 1040 Brussel.

Telefoon (02) 13.86.16.

Telex nr 23.095 Auxiliaire Bru.

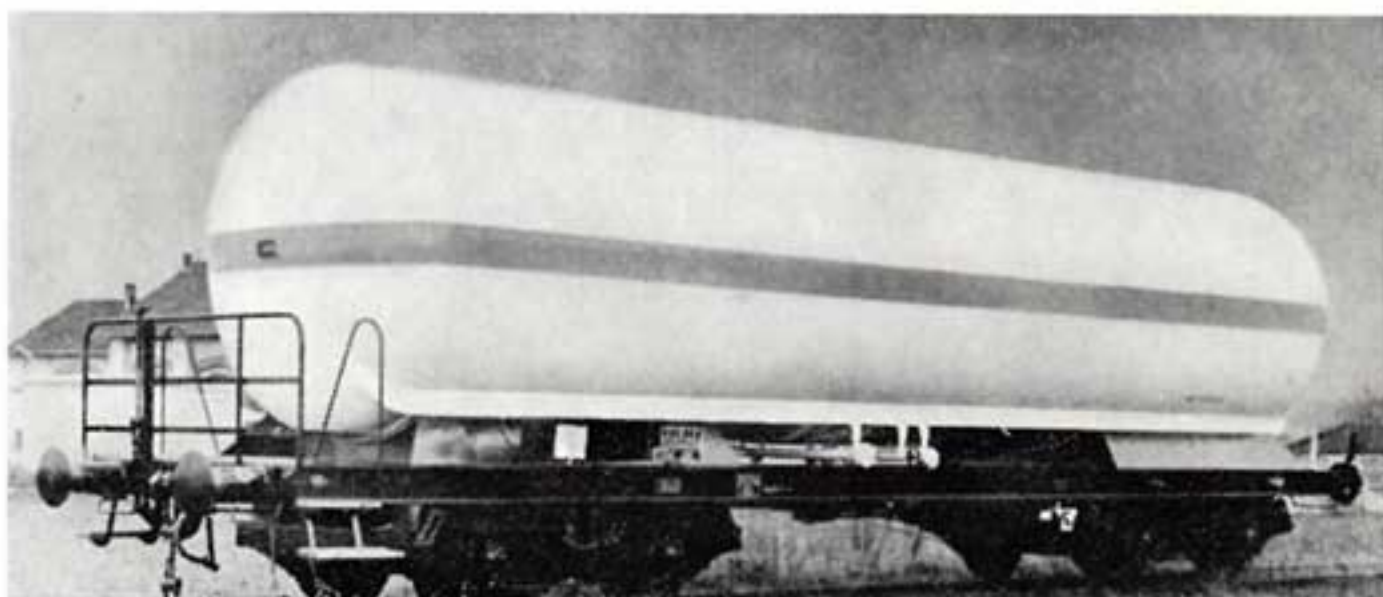
Tremelwagen op draaistellen met opengaand zwenkdak voor het vervoer van stortgoederen zoals scheikundige meststoffen...

- laadvolume: 65 m³
- tarra: 20,8 ton
- maximale nuttige last: 59,2 t
- totale lengte: 15,340 m



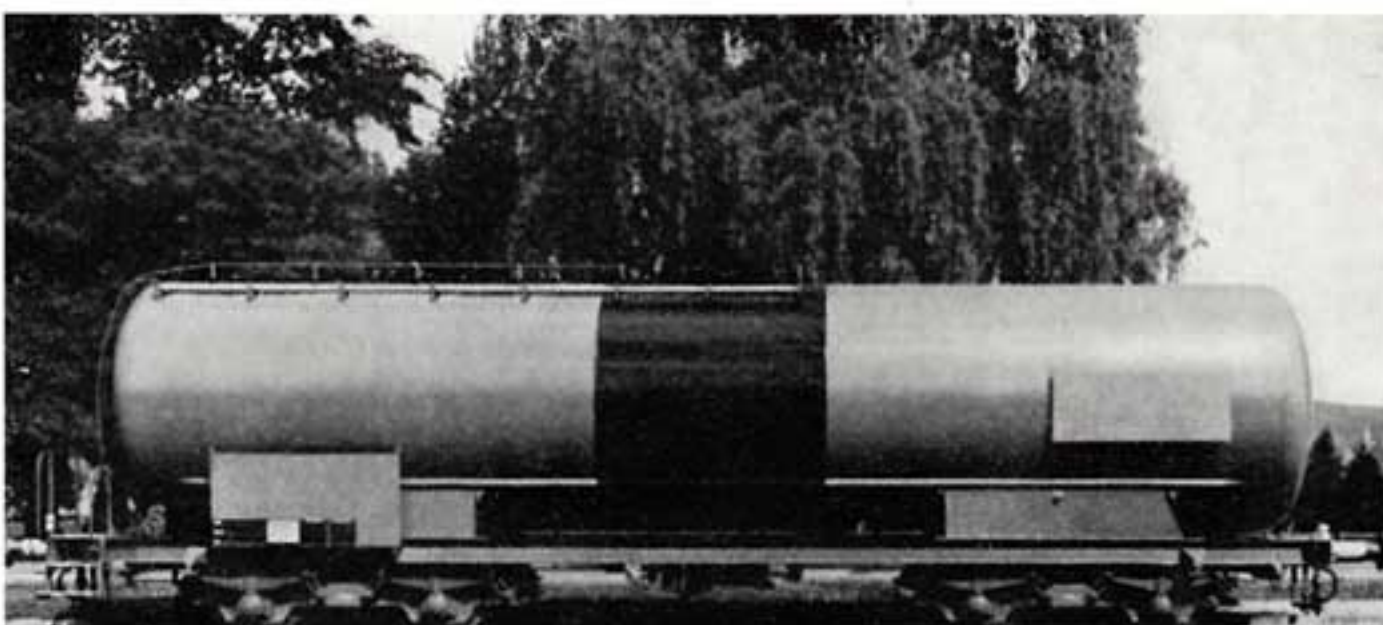
Ketelwagen op draaistellen voor het vervoer van gasvormige producten zoals propaan, butaan, propyleen...

- laadvolume: 80 m³
- tarra: 36 t
- maximale nuttige last: 44 t
- totale lengte: 15,625 m



Ketelwagen op draaistellen voor het vervoer van lichte petroleumproducten en van niet-bijtende scheikundige producten...

- laadvolume: 84,5 m³
- tarra: 21 t
- maximale nuttige last: 59 t
- totale lengte: 14,840 m



Ferryboat ketelwagen - 2 assen - met thermische isolatie en met verwarmers uitgerust voor het vervoer van niet-bijtende scheikundige producten, smeerolie...

- laadvolume: 30 m³
- tarra: 12,2 t
- maximale nuttige last: 27,8 t
- totale lengte: 8,800 m



Wagen op draaistellen met 5 kuipen - pneumatische lossing - voor het vervoer van gemalen en korrelige producten met gering soortelijk gewicht zoals P.V.C., kaolin, colemanite...

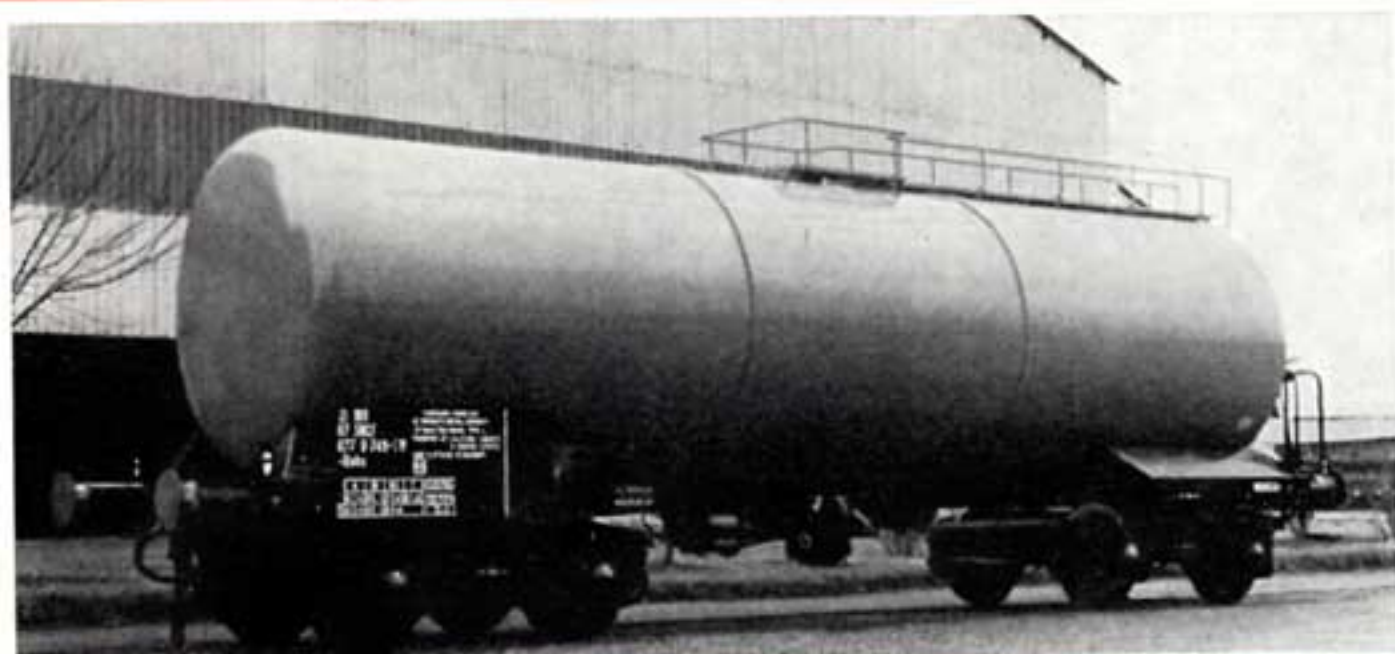
- laadvolume: 85 m³
- tarra: 25 t
- maximale nuttige last: 55 t
- totale lengte: 20,590 m



Ets
ETIENNE EVERARD

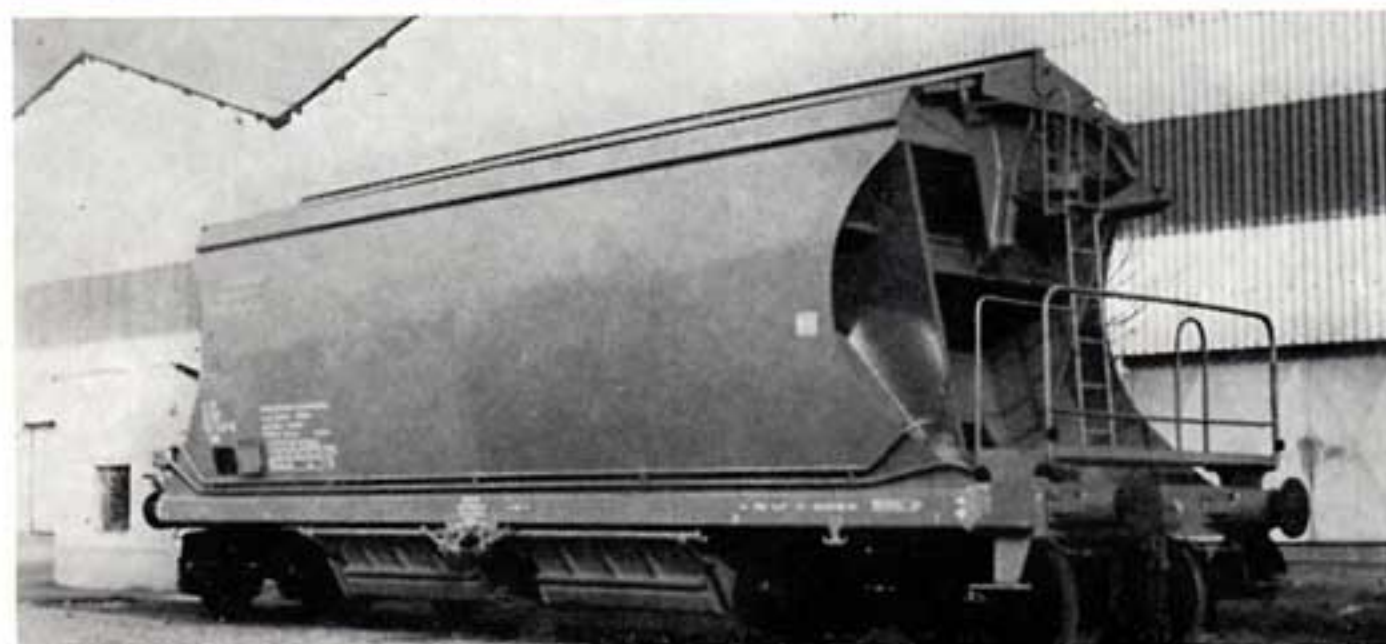
Victor Emmanuel III-laan, 60 — 1180 Brussel.

Telefoon (02) 74.20.16.



Ketelwagen op draaistellen voor het vervoer van lichte petroleumprodukten

- laadvolume: 83 m³
- tarra: 20,5 t
- nuttige last: 59,5 t
- totale lengte: 15,240 m



Tremelwagen op draaistellen voor het vervoer van gemalen stortgoederen

- laadvolume: 63 m³
- tarra: 20,3 t
- nuttige last: 59,7 t
- totale lengte: 11,820 m



Ketelwagen - twee assen - voor het vervoer van alle scheikundige produkten



Ketelwagen - twee assen - voor het vervoer van eetbare produkten



Ketelwagen op draaistellen voor het vervoer van zware petroleumprodukten

- laadvolume: 69 m³
- tarra: 21,1 t
- nuttige last: 40 t
- verwarmers: 40 m²
- totale lengte: 12,50 m

N.V. ALGECO BELGIE V.T.G.

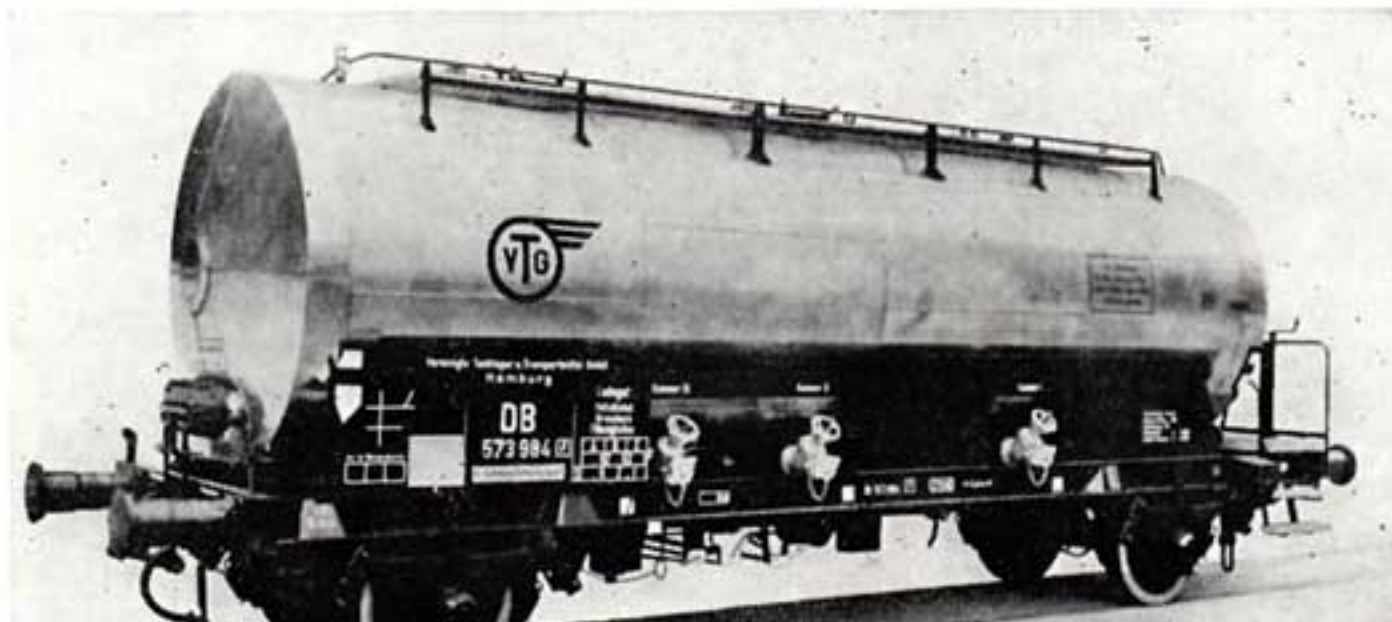
Kanselarijstraat, 4 — 1000 Brussel.

Telefoon (02) 11.93.25.

Telex nr 245.69 Algecobel.

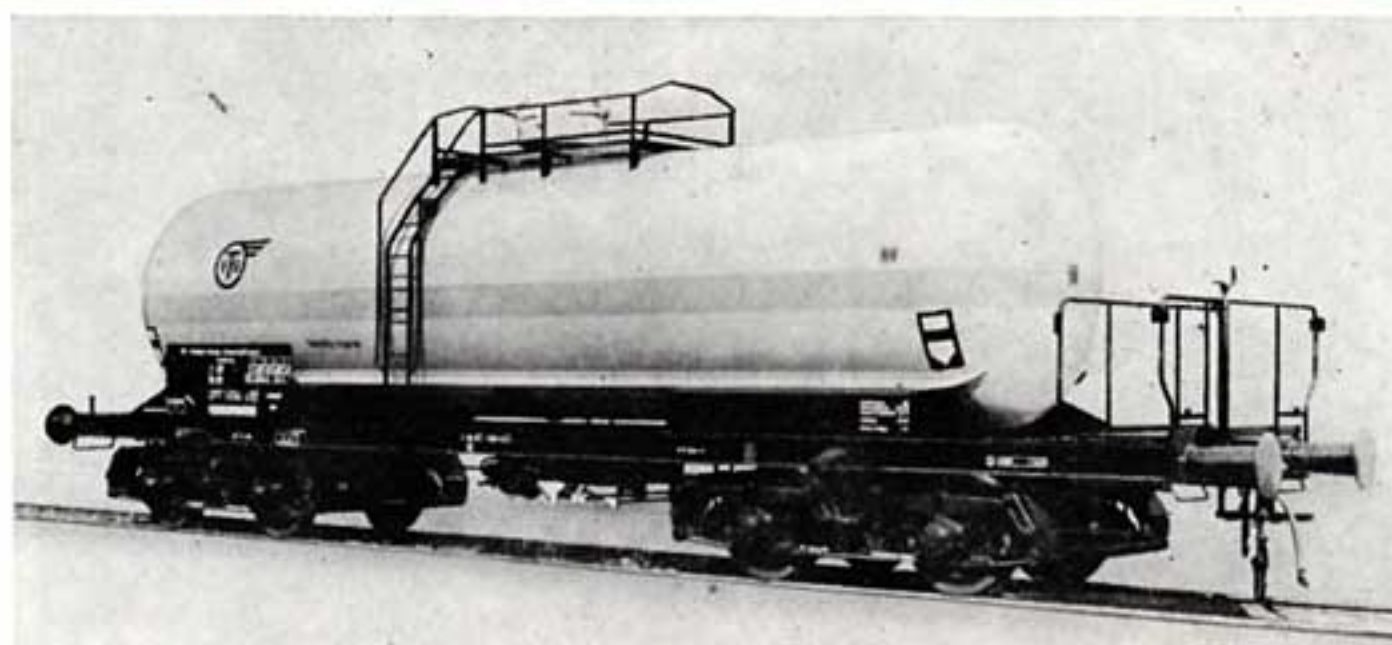
Ketelwagen met 2 assen voor het vervoer van
scheikundige produkten

- aluminium-ketel - isolatie
- 3 afdelingen
- totaal laadvolume: 28 m³



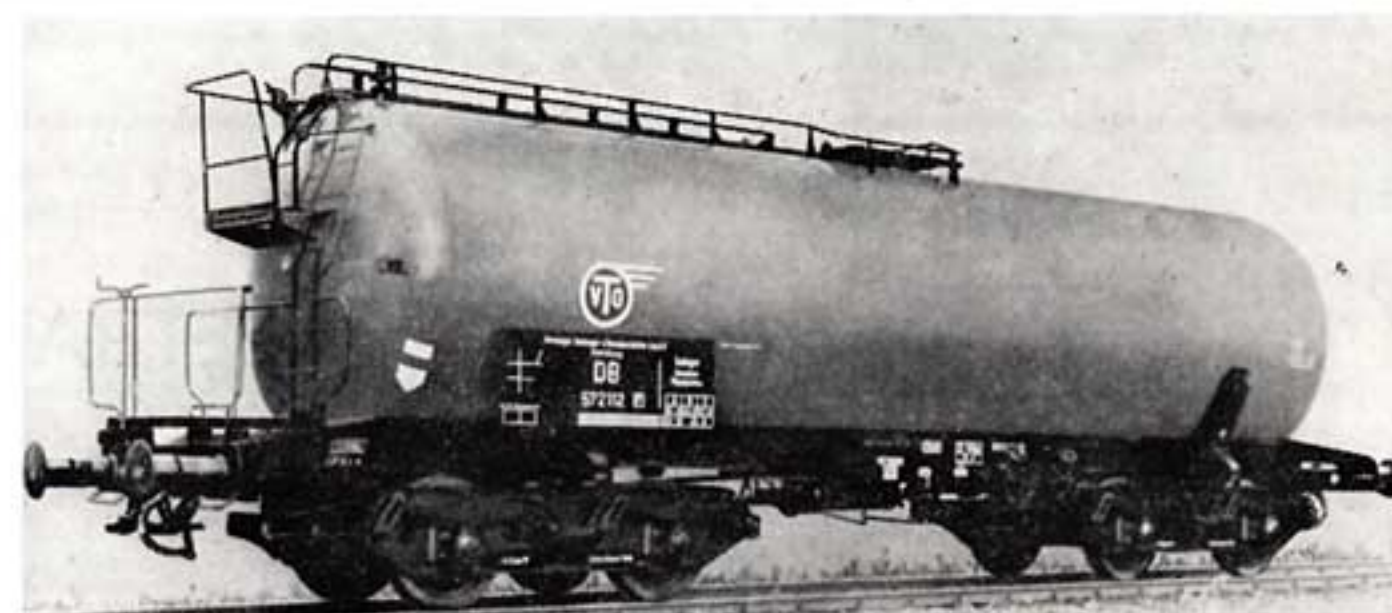
Ketelwagen met draaistellen voor het vervoer van chloor

- laadvolume: 46 m³
- tarra: 23,1 t
- nuttige last: 56,9 t
- totale lengte: 14,300 m



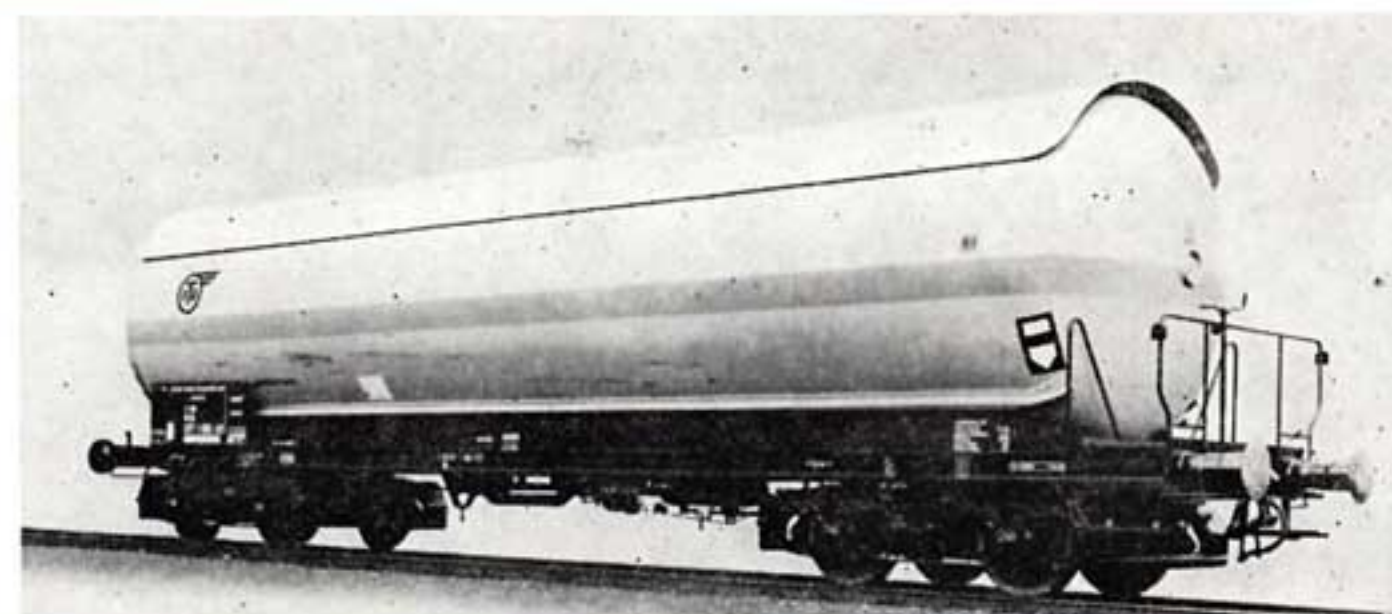
Ketelwagen op draaistellen voor het vervoer van
gasolie en lichte fuel

- laadvolume: 73 m³
- tarra: 22,7 t
- nuttige last: 57,3 t
- totale lengte: 14,800 m



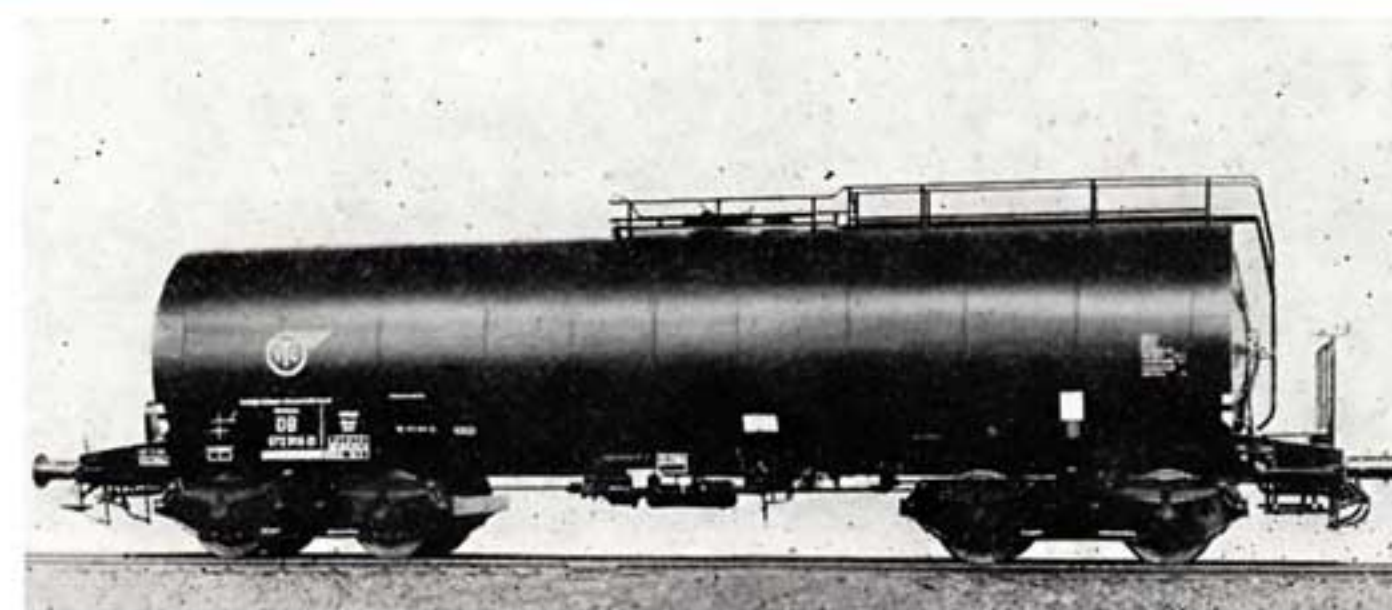
Ketelwagen op draaistellen voor het vervoer van
gasvormige produkten zoals propaan, butaan...

- laadvolume: 95 m³
- tarra: 30,5 t
- nuttige last: 49,5 t
- totale lengte: 16,120 m
- drukking: 26 kg/cm²



Ketelwagen op draaistellen voor het vervoer van
extra zware fuel, bitume, pitch

- laadvolume: 63 m³
- tarra: 25 t
- nuttige last: 55 t
- totale lengte: 15,200 m
- isolatie: 100 mm



N.V. SEBIC

Van Volxemlaan, 432 — 1060 Brussel.

■ Telefoon (02) 37.12.45.

Telex nr 23.985 Transebic.



Dubbeldekwagen met drie assen voor het vervoer van auto's

- nuttige lengte: 25 m
- maximale last: 20 t in regime S
- mogelijkheid op 2 rijen te laden voor zover de breedte van de auto's geen 1,50 m overschrijdt



Speciale overdekte wagen voor het vervoer van extra-lichte producten

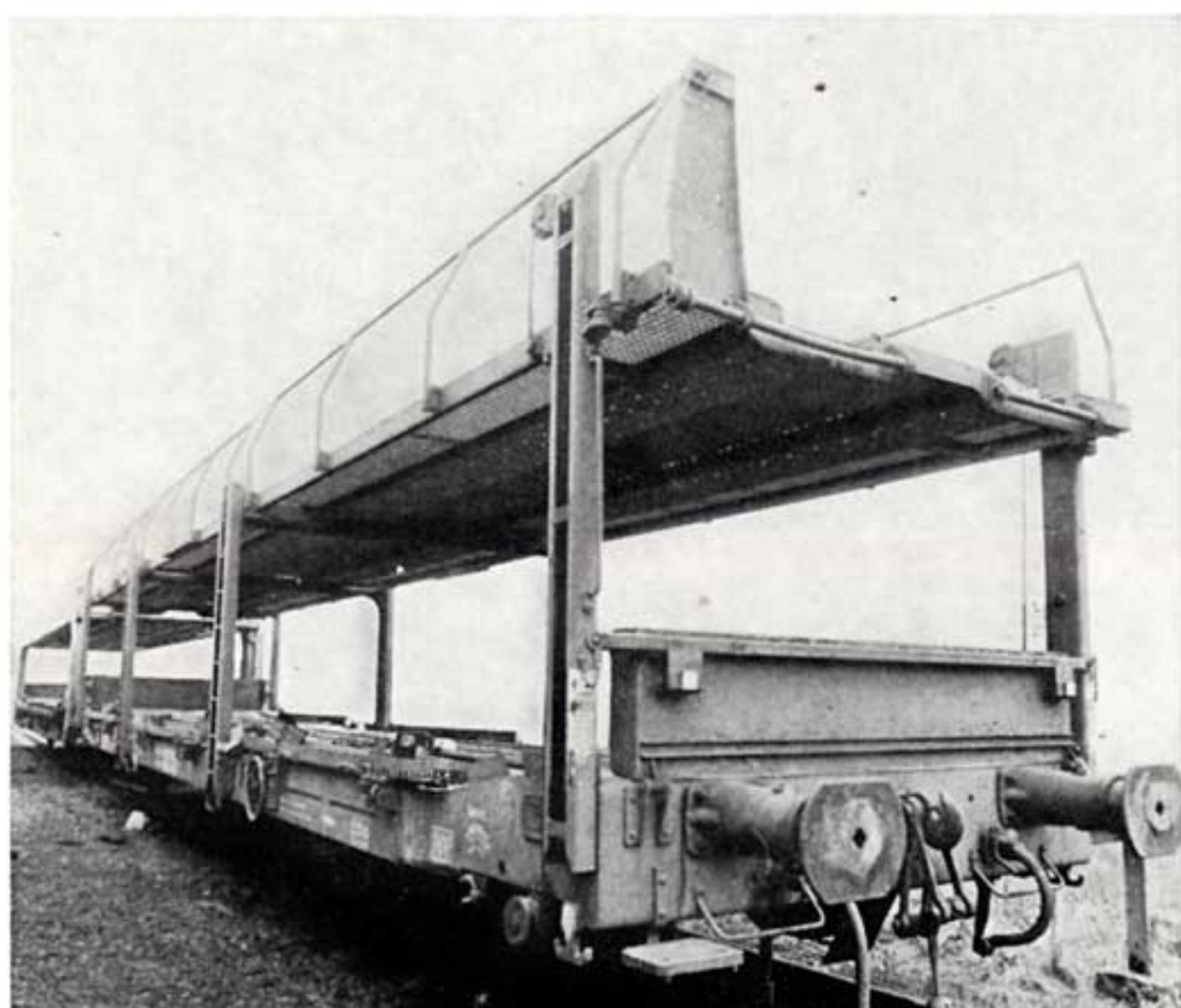
- samengesteld uit 2 geledede elementen
- met verlaagde vloer, wat een maximaal gebruik van het profiel toelaat
- laadvolume: 215 m³
- nuttige last: 17 t
- tarra: 24,6 t
- totale lengte: 26,240 m

ORETRA

Ruysbroeksteenweg, 387 — 1620 Drogenbos.

■ Telefoon (02) 76.00.47.

Telex nr 22.044 Oretra.



Dubbeldekwagen voor het vervoer van auto's

- met twee assen
- nuttige lengte: 14,500 m
- breedte: 3,150 m
- tarra: 15 t
- maximale last: 11 t
- laadvermogen: 6 à 10 auto's

ook de N.M.B.S staat tot uw dienst

Ten slotte wordt er nogmaals op gewezen dat de N.M.B.S. ten dienste van haar cliënteel blijft.

Zij stelt haar wagenpark van 42.000 stuks ter beschikking van de ondernemingen.









In sommige gevallen kunnen die wagens voor een bepaalde duur in huur gegeven worden.

Binnen de perken van de budgettaire mogelijkheden verhoogt ook zij het effectief van haar bijzondere wagens.

Een vergelijking tussen de toestand eind oktober 1968

en de huidige stand — zie bijgaande tabel —

bewijst welke vooruitgang er werd geboekt.

	Aard der wagens	Effectief einde oktober 1968	Huidig effectief
	Wagens met twee silo's en met pneumatische lossing voor het vervoer van poedervormige stoffen.	203	274
	Wagens met opengaand dak.	986	1295
	Wagens met schuifdak en schuifwanden.	143	310
	Tremelwagens met opengaand dak, lossing door de zwaartekracht. Regelbaar debiet. Voor het vervoer van kalk, meststoffen, soda...	176	380
	Tremelwagens zonder dak, lossing door de zwaartekracht. Regelbaar debiet. Voor het vervoer van steenkolen, steenslag en korrelige produkten.	762	1168
	Zelflossers met zadelbodem en zijkleppen. Wagen met draaistellen. Massale lossing langs beide zijden tegelijk (per laadruim) door de zwaartekracht. Voor het vervoer van cokes, steenkolen, ruwe dolomiet, kiezel en ander gelijkaardig stortgoed.	150	150
	Zelfprangers zonder dak, voor het vervoer van rollen plaatstaal.	321	544
	Zelfprangers met opengaand dak, voor het vervoer van rollen plaatstaal.		200



HET SUCCES DER AUTO- SLAAPTREINEN

Er hoeft stellig niet meer te worden op gewezen dat het verkeer van de autoslaaptreinen in volle ontplooiing is.

Uit de cijfers nopens het jaar 1969 blijkt duidelijk welke spectaculaire vorderingen er met die moderne reisformule werden gemaakt. Zo hebben, in de verbindingen met België, 49 246 reizigers met de autoslaaptreinen gereisd, d.w.z. 13.045 meer dan het vorig jaar, d.i. een aangroei van 37%. Voor dezelfde periode liep het aantal vervoerde auto's op van 13.018 tot 16.003, d.i. een verhoging van 23%.

Om in die stijgende behoefte te voorzien heeft de N.M.B.S. vanaf dit jaar twee nieuwe verbindingen ingevoerd, de ene naar Biarritz in het departement „Basses-Pyrénées“, de andere naar Ljubljana in Joegoslavië en heeft ze ook het aantal autoslaaptreinen opgevoerd in de drukste verbindingen (Narbonne en St. Raphaël).

A. NIEUWE AUTO-SLAAPTREINEN IN 1970

1. Schaarbeek-Biarritz.

Die nieuwe spoorwegverbinding zal diegenen verheugen die worden aangetrokken door de Pyreneeën en het Baskenland, alsook zij die naar Spanje en zelfs Portugal willen reizen.

De trein zal toegankelijk zijn voor reizigers zonder auto, die reizen naar of komen uit Bordeaux en Biarritz.

Vertrek uit Schaarbeek, op zaterdag vanaf 6 juni tot 26 september; uit Biarritz, op zondag vanaf 7 juni tot 27 september, volgens onderstaande dienstregeling

20 u 45	↓	Schaarbeek	↑	9 u 42
6 u 29		Bordeaux		22 u 30
8 u 43	↓	Biarritz	↑	20 u 00

2. Schaarbeek-Ljubljana.

Die dienst brengt de automobilisten ter plaatse die in Joegoslavië willen rondtoeren; hij verleent tevens toegang tot de wegen in het zuidoosten van Europa.

Vertrek uit Schaarbeek, op zaterdag vanaf 30 mei tot 19 september; uit Ljubljana, op vrijdag vanaf 5 juni tot 25 september, volgens onderstaande dienstregeling

23 u 12	↓	Schaarbeek	↑	10 u 40
18 u 52		Ljubljana		15 u 23

De reizigers van deze nieuwe diensten gebruik maken, bekommen ook de verminderingen op de vervoerprijzen van de auto's. Die verminderingen belopen:

20% indien drie betalende personen met auto meereizen;

40% indien er vier personen in dat geval zijn;

60% indien er vijf zijn.

In het verkeer tussen België en Frankrijk worden er grote verminderingen tot 75% toegekend aan automobilisten die reizen met hun gezin.

B. MEER AUTOSLAAPTREINEN

De frequentie der treinen gedurende het drukke seizoen werd opgevoerd in de volgende verbindingen:

Schaarbeek - Narbonne - Toulouse

Schaarbeek - St.-Raphaël

Bressoux - Narbonne.

C. OVERZICHT VAN DE VERBINDINGEN MET BELGIË

Volgende tabel vermeldt alle diensten „autoslaaptreinen“ die in 1970 in de verbindingen met België worden ingericht.

VERBINDINGEN	RITPERIODES
FRANKRIJK	
— Schaarbeek- Toulouse/Narbonne	Heen : elke vrijdag van 20.3 tot 25.9. elke maandag en woensd. van 24.6 tot 2.9. Terug : elke zaterdag van 21.3 tot 26.9. elke dinsdag en donderdag van 25.6 tot 3.9.
— Schaarbeek- Biarritz	Heen : elke zaterdag van 6.6 tot 26.9. Terug : elke zondag van 7.6 tot 27.9.
— Schaarbeek- Fréjus/St. Raphaël	Heen : elke zaterdag tot 14.3. elke zondag van 22.3 tot 27.9. elke dinsdag van 23.6 tot 1.9. elke zaterdag van 3.10 tot 20.3.71. Terug : elke zondag tot 15.3. elke maandag van 23.3 tot 28.9. elke woensdag van 24.6 tot 2.9. elke zondag van 4.10 tot 21.3.71.
— Schaarbeek- Avignon-Fontcouverte	Heen : elke dinsdag van 23.6 tot 1.9. Terug : elke woensdag van 24.6 tot 2.9.
— Bressoux- Avignon Font./ Fréjus/St. Raphaël	Heen : elke woensdag van 25.3 tot 14.10. Terug : elke donderdag van 26.3 tot 15.10.
— Bressoux Narbonne	Heen : elke vrijdag van 27.3 tot 16.10. elke woensdag van 17.6 tot 19.8. Terug : elke maandag van 23.3 tot 19.10. elke dinsdag van 23.6 tot 18.8.
ZWITSERLAND	
— Oostende/Schaarbeek- Brig	Heen : elke zaterdag van 21.3 tot 26.9. Terug : elke zondag van 22.3 tot 27.9.
ITALIE	
— Oostende/Schaarbeek- Milano Porta Vittoria	Heen : elke zaterdag van 21.3 tot 26.9. elke maandag van 29.6 tot 24.8. Terug : elke zondag van 22.3 tot 27.9. elke dinsdag van 30.6 tot 25.8.
DUITSLAND	
— Oostende/Schaarbeek- Munchen Ost	Heen : elke donderdag van 4.6 tot 24.9. Terug : elke vrijdag van 5.6 tot 25.9.
OOSTENRIJK	
— Schaarbeek- Salzburg / Villach	Heen : elke zaterdag van 30.5 tot 19.9. Terug : elke vrijdag van 5.6 tot 25.9.
JOEGOSLAVIE	
— Schaarbeek- Ljubljana	Heen : elke zaterdag van 30.5 tot 19.9. Terug : elke vrijdag van 5.6 tot 25.9.

NOG STEEDS HET VERVOERPROBLEEM IN DE AGGLOMERATIES



In ons decembernummer 1969 van ons informatieblad hebben wij een artikel gepubliceerd dat in Frankrijk in het dagblad LE MONDE was verschenen en handelde over de problemen die ontstonden in de grote agglomeraties ingevolge het toenemen der verkeersdrukte veroorzaakt door de individuele wagens.

Gezien dezelfde moeilijkheden voorkomen in alle geïndustrialiseerde landen blijven gelijkaardige reacties niet uit. Wij hebben voor U enkele passages genoteerd uit de toespraak voor de Nederlandse Televisie van de heer Lankhorst, lid van de Eerste Kamer van Nederland.

“Elk gezin een eigen auto zou op zichzelf natuurlijk ideaal zijn. Maar de aardigheid is er spoedig af wanneer we dan met al die auto's elkaar alleen maar in de wielen rijden. We wonen tenslotte in een klein en dichtbevolkt land.

Dan moeten er maar wegen komen, zegt U. Maar we kunnen niet door blijven gaan met het aanleggen van wegen. Het lijkt mij immers een weinig creatief genoeg te rijden in een land dat in wezen dan nog slechts één groot wegennet is. Bovendien voeren wegen altijd ergens heen, en waar laten we dan al die auto's in de stad, het dorp of bij het strand?

Begrijpt U goed, ik zeg niet: weg met die auto's. Maar wel: laten we de auto gebruiken waar het kan. Laten we echter tijdig een andere mogelijkheid van vervoer scheppen wanneer de zaak dreigt vast te lopen en de eigen auto voor velen eerder een bron van ergernis dan een genoegzaam wordt...

Dwang is iets waar geen enkele Nederlander op gesteld is. Langs die weg moet het openbaar vervoer dus niet worden bevorderd. Het openbaar vervoer zal daarom zelf zijn nut moeten bewijzen. De forens b.v., die, toen er nog niet zoveel auto's waren, het wel gemakkelijk en prettig vond in eigen auto van zijn huis naar zijn werk te rijden, maar die zich nu ergert, omdat hij in het drukke verkeer niet opschiet en bovendien de parkeergelegenheid steeds verder van zijn werk verwijderd ziet, zal vanzelf de trein nemen wanneer hij ontdekt dat hij bij het station in zijn woonplaats gemakkelijk z'n auto kan parkeren, hij in de trein de gelegenheid heeft z'n ochtendkrant te lezen en hij tenslotte een goede aansluiting op tram of bus heeft die hem snel van het station naar zijn werk brengt....”



DE NIEUWIG- HEDEN VAN HET PROGRAMMA

„Europabus“ is de organisatie voor groot wegtoerisme van de Europese spoorwegen. Het nieuw programma van deze organisatie omvat 208 toeristische diensten; 83 vaste lijnen, 98 rondritten tegen forfaitaire prijzen en 27 excursies. Dat betekent in totaal 28 diensten meer dan in 1969.

Hier volgt het essentiële van de nieuwigheden die betrekking hebben op de verbindingen met België.

In het programma van de „Rhine River Route“-dienst met bestemming München, tegen forfaitaire prijs, is het

bijwonen van het Passiespel van Oberammergau begrepen. De volledige reis, heen en terug, duurt 7 dagen. Vertrek uit Brussel op woensdag, vrijdag en zondag, van 27 juni tot 12 september.

— De verbinding Brussel-Parijs zal in het volle seizoen vanaf 4 juli tot 30 augustus worden bediend en wel bij vertrek uit Brussel op zaterdag en uit Parijs op zondag. De reisweg zal voortaan over Laon en Soissons lopen en niet meer over Namen en Reims. De duur van de reis zal daardoor aanzienlijk worden ingekort.

Dagelijkse afreis, in beide richtingen, in de nieuwe dienst tussen Frankfurt a/M., Kassel, Göttingen, Brunswijk en Berlijn.

Deze dienst geeft aansluiting met de twee Europabuslijnen België-Frankfurt:

1. Lijn Brussel-Frankfurt, die vanaf 26 juni tot 11 september dagelijks bediend wordt.

— Vertrek uit Brussel: 8 u 45, aankomst te Frankfurt: 21 u 30, vertrek uit Frankfurt: 9 u 00, aankomst te Berlijn: 19 u 00;

— Vertrek uit Berlijn: 7 u 30, aankomst te Frankfurt: 17 u 30, vertrek uit Frankfurt: 7 u 00, aankomst te Brussel: 20 u 10.

2. Oostende-Frankfurt, lijn die 's nachts bediend wordt vanaf 19 mei tot 11 september en wel vrijdags bij vertrek uit Oostende en zaterdags bij vertrek uit Frankfurt.

— Vertrek uit Oostende: 21 u 20, uit Brussel: 23 u 30, aankomst te Frankfurt: 6 u 00, vertrek uit Frankfurt: 9 u 00, aankomst te Berlijn: 19 u 30.

— Vertrek uit Berlijn: 7 u 30, aankomst te Frankfurt: 17 u 30, vertrek uit Frankfurt: 23 u 30. Aankomst te Brussel: 6 u 00, te Oostende: 8 u 00.

— De verbinding België - Midden-Oosten wordt opnieuw in dienst gesteld gedurende de periode van 20 juni tot 12 september. Bij vertrek uit Oostende is het mogelijk Athene, Istanboel, Beiroet te bereiken. In laatstgenoemde stad zijn er aansluitingen naar Kaboel en Koeweit.

Vertrek uit Brussel: op zaterdag; uit Athene: op woensdag; uit Istanboel: op woensdag; uit Beiroet: op zondag. In de forfaitaire prijzen voor de hele reis zijn de vervoer-, hotel- en pensionkosten begrepen.

Alle gewenste nadere inlichtingen over de Europabusdiensten kunnen worden bekomen bij de belangrijkste stations en de erkende reisbureaus.

uw vakantie

BEGINT IN DE TREIN

Een expo-trein, samengesteld uit rijtuigen van een recent type, doorloopt het land van 27 februari tot 14 maart en doet de hiernavermelde stations aan:

Brussel-Noord: 27/2; Liège-Guillemins: 28/2 en 1/3; Arlon: 2/3; Namur: 3/3; Charleroi: 4/3; Tournai: 5/3; Kortrijk: 6/3; Brugge: 7/3; Gent: 8/3 en 9/3; Antwerpen: 10/3; Leuven: 11/3; Hasselt: 12/3; Brussel-Zuid: 13/3 en 14/3. Deze trein is ingericht door de N.M.B.S. in samenwerking met de Slaapwagenmaatschappij CIWLT, France Tourisme Service en Railtour, gespecialiseerde inrichters van reizen per spoor.

In de expo-trein vinden de bezoekers een lijvige documentatie handelend over de diverse vakantie-formules per trein die aangeboden worden en over de nieuwe toeristische bestemmingen voor het seizoen 1970.

Het publiek heeft vrije toegang tot de expo-trein in de hiervorenvernoemde stations.

Er is een gratis-tombola voorzien waarbij de bezoekers reizen kunnen winnen in binnen- en buitenland.

MET DE KAART



**25% PRIJSREDUCTIE
VOOR DE
INTERNATIONALE REIZEN
TEN VOORDELE VAN
DE JONGELUI
VAN 10 TOT 21 JAAR**

De kaart Rail Europ Junior — geeft recht tot een vermindering van de prijs voor de internationale reizen tussen België, Nederland, Frankrijk, Luxemburg, Spanje, Portugal, Zwitserland, Italië.
— verkrijgbaar in de stations.
— prijs: 50 F.
— geldig 3 jaar of tot de dag voor de eenentwintigste verjaardag van de titularis.
— voor de aankoop van elk biljet voor een reis tussen tenminste twee bovengenoemde landen.

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen. Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL.

TE ANTWERPEN

**vanaf 1 februari
spoorverbinding
tussen linker- en rechteroever**

Een pendeltrein rijdt inderdaad tussen het station Antwerpen-Zuid, op de rechteroever en een stopplaatsaangelegd tussen Zwijndrecht en Beveren, op de lijn die Antwerpen-Linkeroever met St.-Niklaas verbindt.

Die dienst is zo ingericht dat hij aansluiting geeft met het bestaande verkeer.

Dat is het begin voor de openstelling van de nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen-Centraal en St.-Niklaas.



restructurering van handelsagentschappen

De handelsdienst van de N.M.B.S. neemt afscheid van één van haar trouwe medewerkers. De heer R. Vanderborght, sinds 1961 chef van het agentschap te Aalst, is sedert 1 februari van een welverdiende rust gaan genieten.

Onze klanten uit het Aalsterse en omgeving hebben beslist de bekwaamheid en de toewijding van deze ambtenaar kunnen waarderen.

In het kader van een reorganisatie, die een hergroepering van de handelsagentschappen op het oog heeft, werd besloten de diensten van het agentschap Aalst naar Gent (9000) — Maria-Hendrikaplein 2, tel. 09/22.71.00 — over te brengen.

De heer Van der Veken zal zijn ervaring, die hij reeds gedurende jaren in het Gentse heeft opgedaan, nu ook ten dienste stellen van onze klanten uit het Aalsterse.

Door dezelfde reorganisatie werd het handelsagentschap van Ciney gefusioneerd met dit van Namen (52, rue Godefroid; tel. 081/230.84). De hr Gheude, die reeds ettelijke maanden de dienst te Ciney waarnam en tevens reeds enkele jaren aan het hoofd staat van het agentschap te Namen, blijft volledig ten dienste van onze cliënteel uit de streek van Ciney.



AUTO-SLAAPTREIN



FOTO F. PUTMAN

nieuwe diensten 1970 **BIARRITZ * LJUBLJANA**

tijdens het seizoen

andere bestemmingen

AVIGNON - TOULOUSE - NARBONNE

BRIG - MILAAN

MUNCHEN - SALZBURG - VILLACH

gans het jaar

St.-RAPHAEL



BELGISCHE SPOORWEGEN