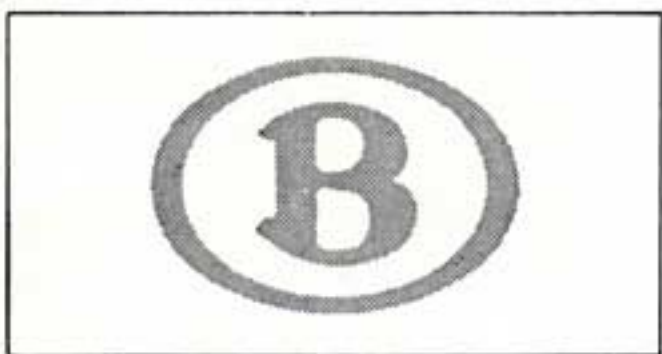
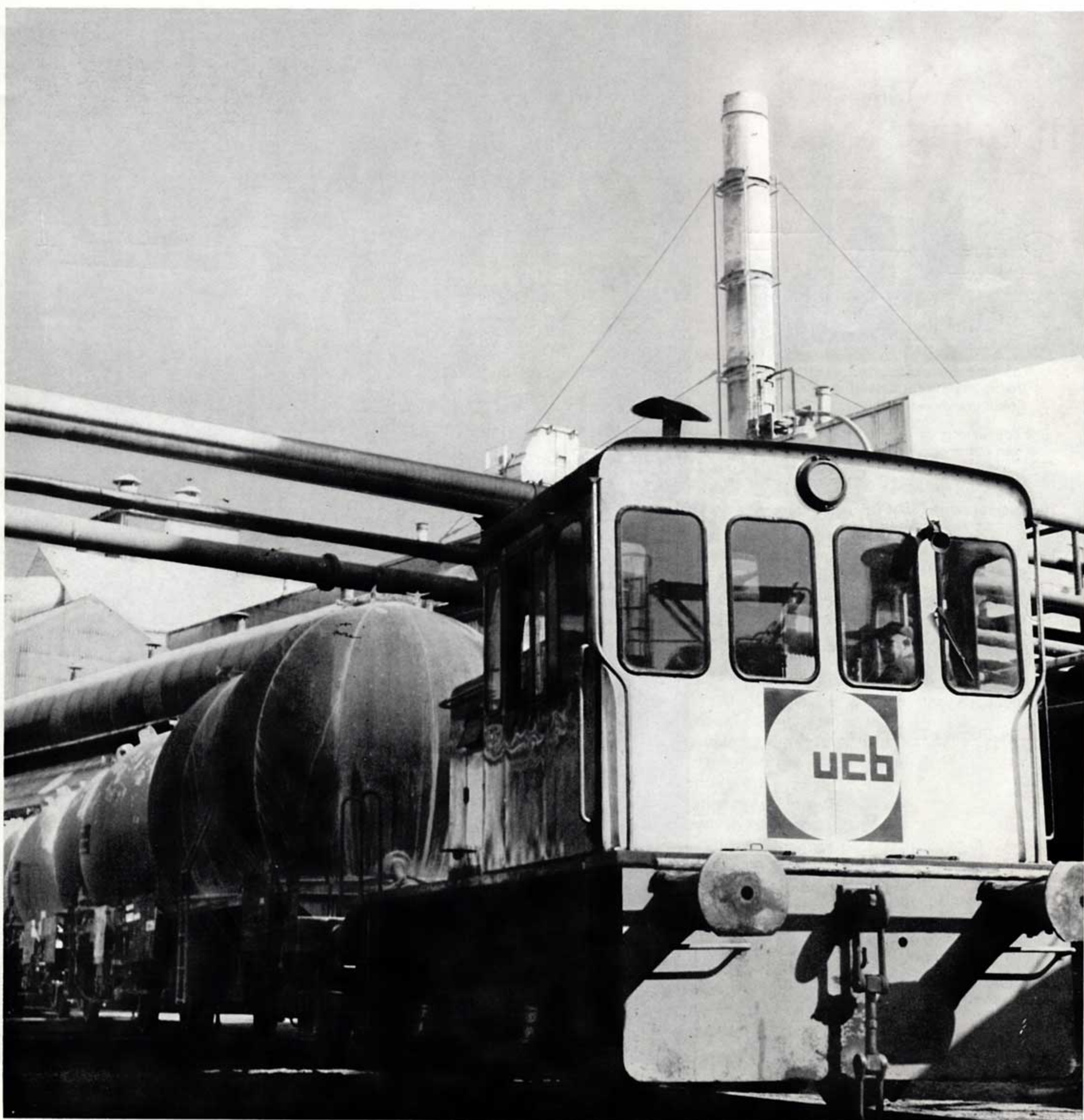


SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 5 - December 1970





INHOUD

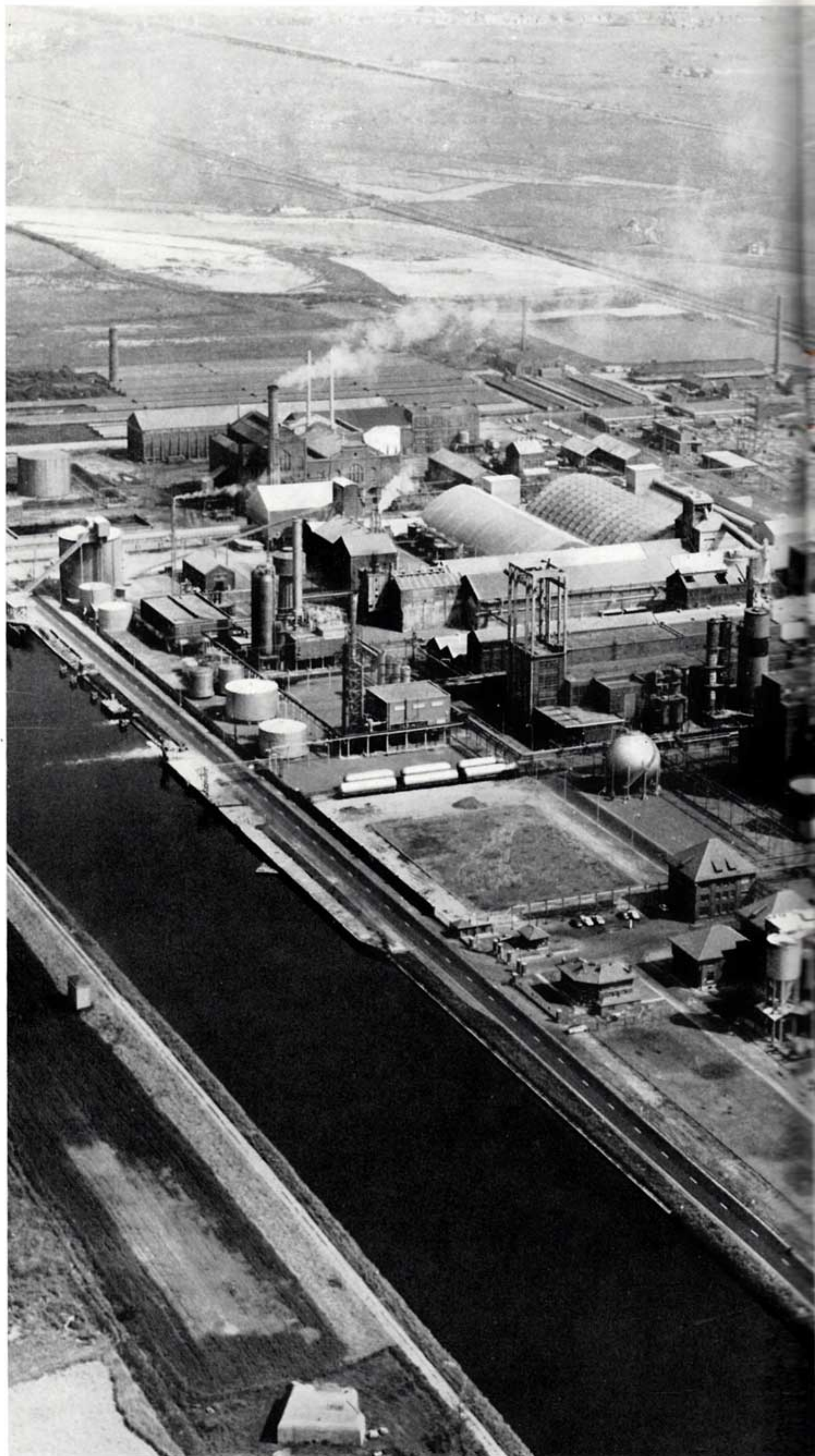
Blz.

- 2 De UCB en de spoorweg
- 6 Verhuring van silowagens met pneumatische lossing
- 7 Tariefberichten
- 7 Uitbreiding van de mechanisering van de vrachtberekening en van de facturering met uitgestelde afrekening, in het Interbenelux-verkeer
- 8 Toepassing van de B.T.W. in de sector van het goederenvervoer
- 9 De B.T.W. bij invoer en uitvoer
- 10 Netkaarten TEEM-Treinen, transcontainers en spoor/weg
- 12 Dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland
- 16 Hoelang nog de hegemonie van de wagen?
- 18 Globale prijzen België-Franse Riviera
- 18 Het MTB-abonnement
- 19 Inhoud 1970
- 20 De Diamant Brussel-Hannover

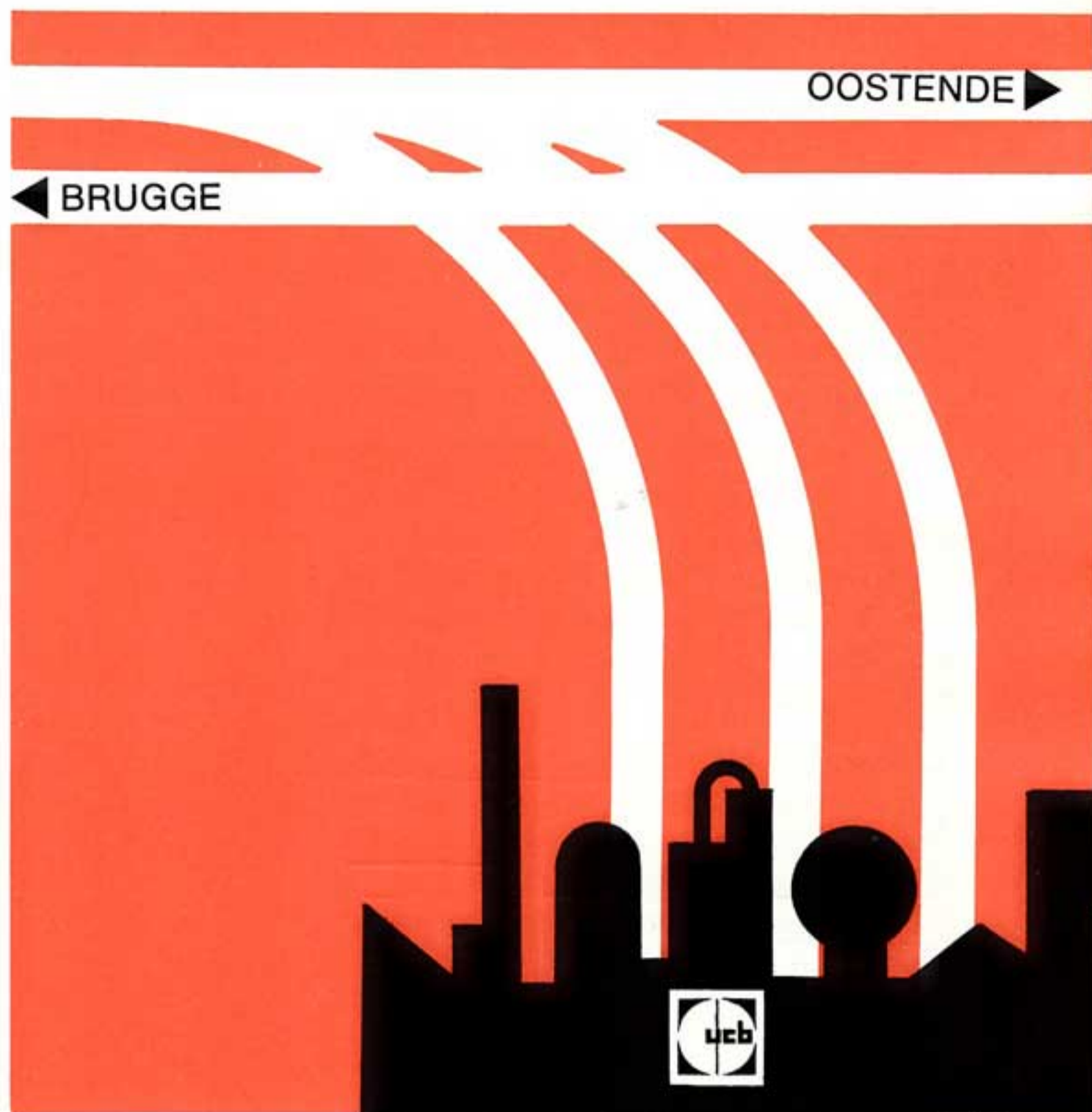
Redactie: Frankrijkstraat 85 - 1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 - toestel 2670.
Lay-out: P. Funken - Brussel.
Foto's: F. Putman - Brussel.
Drukkerij: Omega n.v., Antwerpen.

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

Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL.



EN DE SPOORWEG ①



De chemische nijverheid in België

De sector van de chemische nijverheid in België kende gedurende de laatste jaren een aanzienlijke expansie. Alhoewel ons land maar een klein grondgebied heeft, behoort het toch tot de „groten” van de scheikundige nijverheid (het neemt de 10e plaats in als producent). De Belgische scheikundige nijverheid is immers hoofdzakelijk op de uitvoer gericht, maar is tevens een belangrijke invoerder voor haar basisprodukten.

De aan de gang zijnde ontwikkeling stelt problemen in verband met de regelmatige bevoorrading met grondstoffen, met de afzet van de aldoor in omvang en in verscheidenheid toenemende produktie, en natuurlijk ook met het vervoer.

Het spoor, dank zij zijn regelmatigheid, snelheid, veiligheid en hoge technische vervolmaking, draagt in ruime mate bij tot de ontwikkeling van die industriële basissector, door een bij-

Foto Rentavia p.v.b.a. - Brussel.

zonder goed aangepaste „service“ te bieden.

Dit hebben we willen aantonen met de foto's die genomen werden op het verbindingsspoor van U.C.B., een van de belangrijkste chemische ondernemingen van België.

Maar laten we eerst onze klant voorstellen, die in zijn huidige vorm het resultaat is van opeenvolgende concentraties.

Structuur van „U.C.B.“

De vennootschap is georganiseerd in vier afdelingen, die elk beschikken over al de nodige diensten voor hun aankoop-, verkoop- en produktieverrichtingen.

1. De afdeling *Scheikundige producten*, waarvan 3 fabrieken, die respectievelijk gelegen zijn te Oostende (Zandvoorde), Havré-Ville en Gent (Wondelgem), minerale en organische basisproducten en ook nog scheikundige tussenproducten voortbrengen.

2. De afdeling *Sidac*, met fabrieken te Gent, die *cellulosefilms en kunststoffen* (polyethyleen, polyvinylchloride, polypropyleen enz.) voortbrengt.

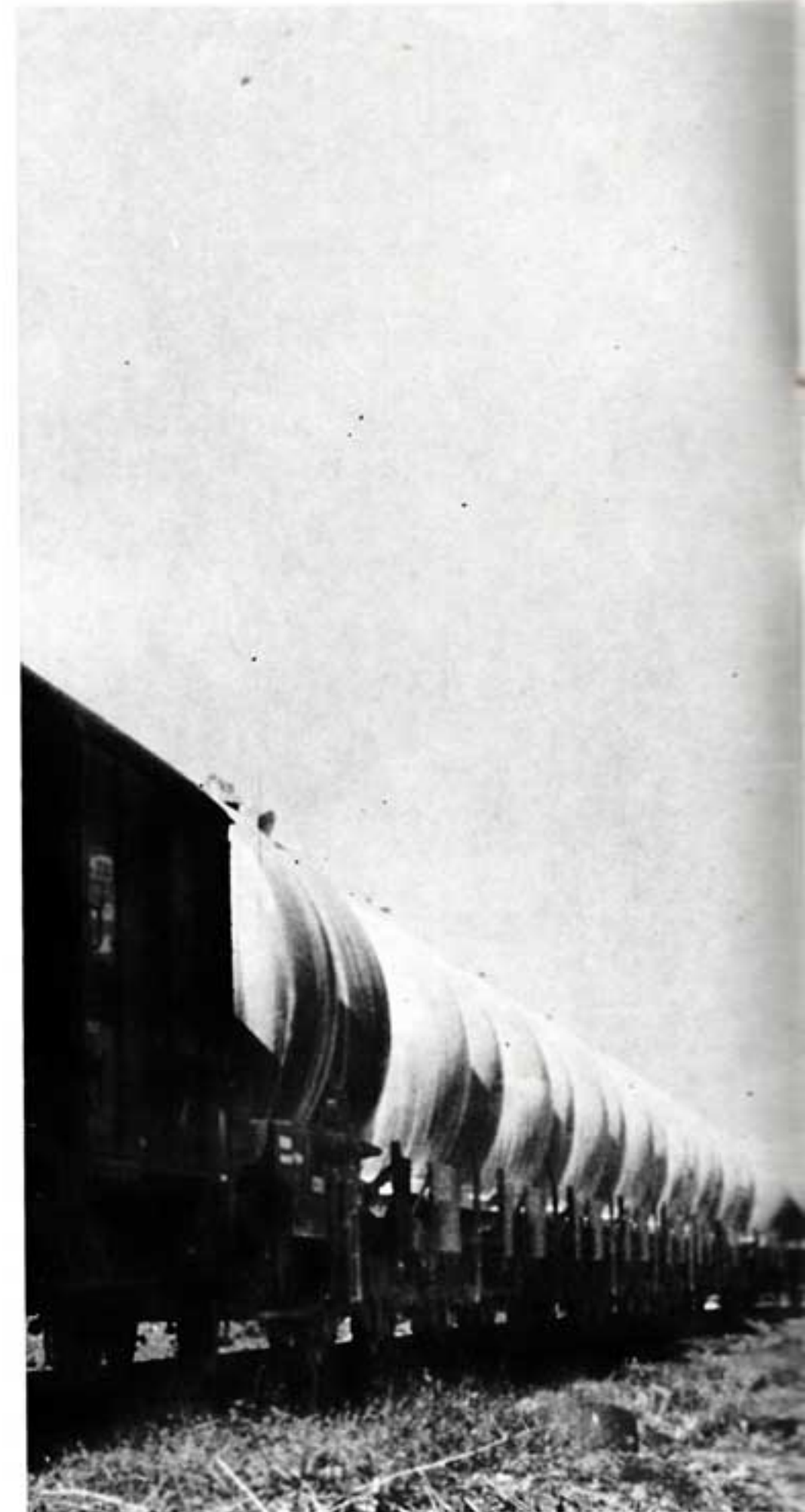
3. De afdeling *Scheikundige specialiteiten*, waarvan de fabriek te Drogenbos gevestigd is en die *synthetische harsen* vervaardigt, alsook specialiteiten die bestemd zijn voor het merendeel van de industriële sectoren.

4. De *farmaceutische* afdeling: deze is te Vorst en te Eigenbrakel gevestigd. Ze wijdt zich aan research en aan de

produktie van synthetische organische geneesmiddelen voor de behandeling van de ademhalings- en de spijsverteringsorganen en het bloedvatstelsel van het hart.

Die vier afdelingen en de centrale administratie te Brussel stellen samen meer dan 5 000 personen tewerk, waarvan er meer dan 1 500 belast zijn met administratietaken, commercialisatie, wetenschappelijk onderzoek en engineering.

Wij hebben de gelegenheid gehad een bezoek te brengen aan de chemische fabriek van de Afdeling Scheikundige Produkten te Oostende (Zandvoorde). Deze fabriek is de belangrijkste, zowel door haar uitgestrektheid, als door de omvang en de verscheidenheid van haar produktie: er werken aldaar meer dan 800 man; ze verbruikt 550 000 kWh elektriciteit per dag en behandelt 750 000 ton produkten per jaar waaronder, in de volgorde van hun belangrijkheid, als aangevoerde grondstoffen: fosfaten uit Noord-Afrika, extra-zware stookolie, natriumcarbonaat (van Solvay te Couillet), krijt (van Harmignies en Thy-le-Château), en, als uitgaande produkten: samengestelde en kalkstikstofmeststoffen,



polyfosfaten, salpeterzuur, ammoniak, synthetische organische produkten waaronder nylonzout.

Voor de bediening van hun installaties zijn de fabrieken te Zandvoorde uiterst gunstig gelegen: in de nabijheid van de Noordzee, aan het kanaal Brugge - Oostende, op een paar honderd meter afstand van de autoweg E 5 en met een aansluiting op de spoorlijn Brussel - Oostende.

Uit de voorgaande gegevens blijkt dat het grootste deel van de bevoorrading herkomstig is uit overzeese landen.

Voor haar massavervoer te land maakt U.C.B. gebruik van het spoor. Het spoorwegvervoer biedt immers aan de onderneming de beste waarborgen voor een massale en regelmatige bevoorrading, in het kader van een weldoordachte organisatie waardoor de opslagruimten en de stagnatie der stoffen op de opslagplaatsen in de grootst mogelijke mate worden beperkt, zodat er minder kapitalen in de voorraden hoeven geïnvesteerd te worden.

Zo zijn er stellen speciale wagens van 34 m³ met snelle lossing door middel van perslucht, die 's nachts in pendel-

dienst rijden tussen de fabrieken Solvay te Couillet en Zandvoorde, en aldus in de vroege morgen de fabriek met natriumcarbonaat bevoorraden.

Zulks gebeurt met de regelmaat van een klok, en elk jaar worden aldus ettelijke tienduizenden tonnen per spoor vervoerd.

Er is nog een tweede „vervoerketting“ per spoor, waardoor op de spooraansluiting van Zandvoorde meer dan 20 000 ton krijt wordt aangevoerd uit het zuiden van ons land (Harmignies, Thy-le-Château...).

Ook dat vervoer gebeurt in moderne wagens die met perslucht worden gelost.

Het ritme van het laden en lossen kan aldus gemakkelijker worden geregeld. De behandelingskosten kunnen worden gedrukt dank zij het gebruik van dat gespecialiseerd materieel en aangepaste installaties.

De tijd die nodig is om die Pneumex-wagens met een inhoud van 34 m³ te lossen, is zeer kort: ongeveer 50 minuten.

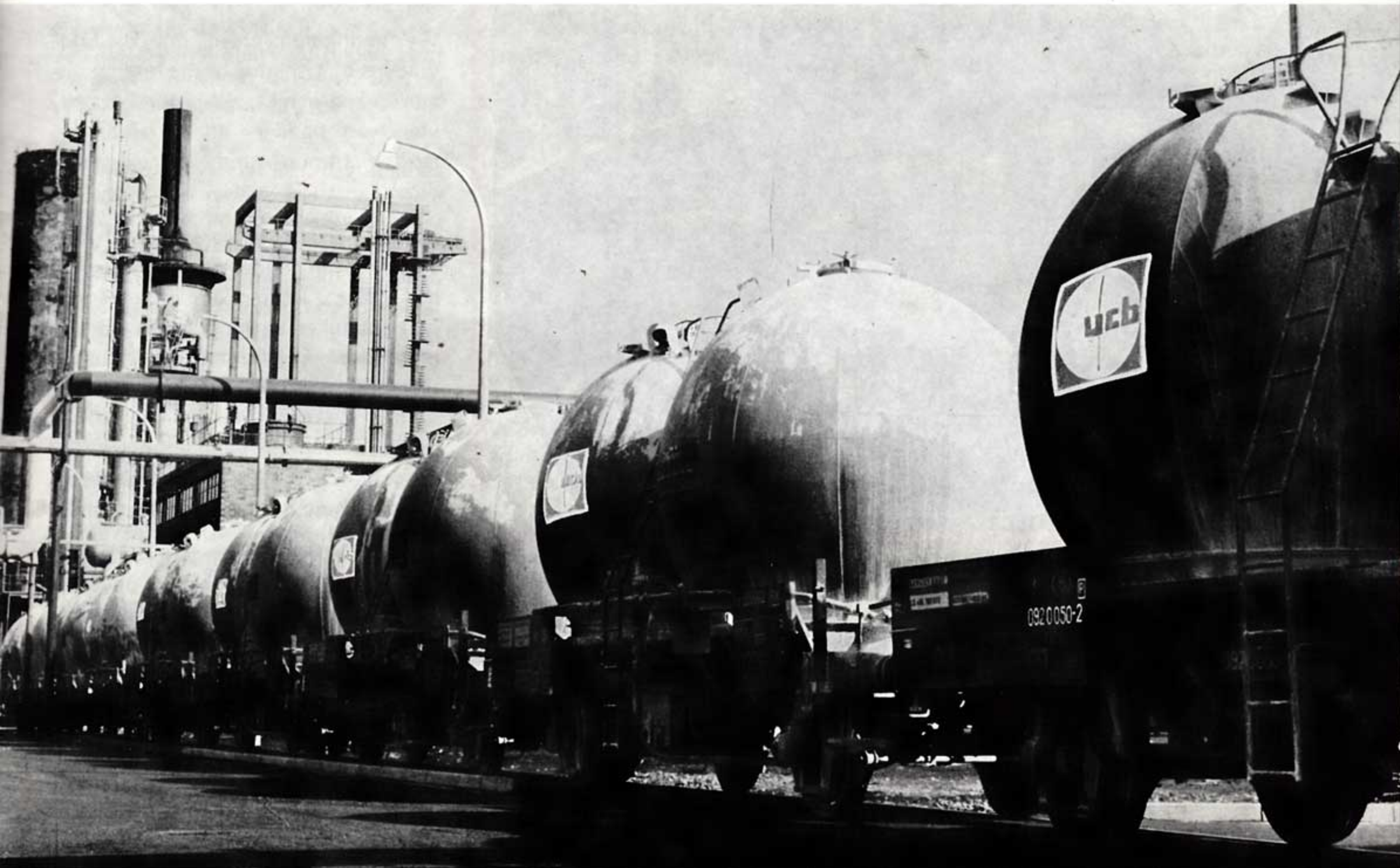
De onderneming maakt ook nog gebruik van andere spoorwegrelaties, zij het van kleinere omvang.

In de loop van het jaar 1969 verwerkte de N.M.B.S. in totaal een verkeer van bij de 100 000 ton voor de bediening van de fabriek te Zandvoorde.

Evenals de andere fabrieken van de afdeling heeft ook die van Zandvoorde belangrijke veranderingen ondergaan in het kader van het investerings- en moderniseringsbeleid dat sedert 10 jaar door UCB wordt gevoerd.

Er werden nieuwe installaties opgericht ter vervanging van andere waarvan de capaciteit niet meer beantwoordde aan de vereisten van de markt.

Die aanpassingen getuigen van de vitaliteit van de onderneming. Het is voor de N.M.B.S. een grote voldoening dat ze ertoe bijdraagt.



verhuring van silowagens met pneumatische lossing

Het was voor de N.M.B.S. onmogelijk geworden regelmatig te voldoen aan al de aanvragen van haar cliënteel om silowagens met pneumatische lossing. Om aan die toestand een einde te



maken heeft ze volgende maatregelen genomen :

1. geleidelijke uitbreiding van het park van die wagen categorie ;
2. terbeschikkingstelling van bedoelde wagens onder het stelsel van contractuele verhuring.

De huurprijs, die gebaseerd is op de kostprijs, is eenvormig vastgesteld op 210 fr. per kalenderdag en per wagen, vermeerderd met de taks.

De gehuurde wagens bieden de voordelen van de wagens van particulieren (er wordt een vermindering van 20 % op de tarieven verleend ; de wagens zijn bestendig en uitsluitend ter beschikking van de huurder).

Voor de terugkeer van de ledige wagen naar de installaties van de huurder wordt een geringe vracht geheven.

Als voorbeeld zij vermeld dat voor de terugzending van een ledige wagen met een tarra van 13 ton, over een afstand van 100 km : $12 \text{ fr.} \times 13 = 156 \text{ fr.}$ wordt geheven.

We herinneren eraan dat de silowagens met pneumatische lossing uitstekend geschikt zijn voor het vervoer van poeder- en korrelvormige stoffen (droog zand, kalk, cement, enz.).

Met dergelijk materieel kan een lading van 34 m^3 in minder dan een uur worden gelost. Belangrijke ondernemingen gebruiken stellen van die wagens in pendelverkeer en hebben aldus de waarborg van een regelmatige en rationele bevoorrading. De nieuw gebouwde wagens verlaten geleidelijk de fabriek. Ze worden onmiddellijk voor verhuring beschikbaar gesteld.

De aanvragen dienen te worden gericht tot de stationschef, tot de leider van het handelsagentschap of rechtstreeks tot de Handelsdirectie, bureau 61.51. Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel (tel. 02/23.80.80 - toestel nummer 2661). De Directie der Exploitatie, bureau 14.41 - zelfde adres als hierboven (telefoon 02/23.80.80 - toestel nummer 2144) verstrekt dienaangaande inlichtingen van technische aard.

TARIEFBERICHTEN

Internationale tarieven voor het vervoer van granen

Bij de heruitgave van de internationale tarieven nr 9438 (Frankrijk-België) en nr 9470 (Frankrijk-Nederland) voor het vervoer van graan (periode 1970/1971) werd de tekst aangepast rekening houdend met de ervaring van het eerste jaar.

Relaties opgenomen in de tarieven

De tarieven werden bovendien uitgebreid tot nieuwe relaties (bijvoeging van nieuwe Franse Departementen en Nederlandse en Belgische stations).

Toepassing van de prijs per stel van 1 000 ton

Het begrip „stellen van 1 000 ton“, stemt overeen met het begrip „volledige treinen“ van de S.N.C.F.

— Voorafgaande aanvraag voor verzending :

Om het de S.N.C.F. mogelijk te maken de stellen van 1 000 ton in éénmaal te vervoeren en dit, met het oog op de beurtwisseling van het materieel, in de meest gunstige voorwaarden, voorzien de tarieven een voorafgaande aanvraag bij de S.N.C.F. tot vervoer van deze zendingen (10 dagen voor de eerste aanvraag, 5 dagen voor de volgende aanvragen in dezelfde relatie).

— Bijzondere gevallen voor relaties waarin de stellen, die in éénmaal kunnen vervoerd worden, minder dan 1 000 ton bedragen.

Voor een klein aantal stations, voornamelijk bij vertrek uit de departementen van het Zuid-Oosten (Aude, Tarn, Haute-Garonne...) bestaat de mogelijkheid dat, om exploitatieredenen, de stellen die in éénmaal kunnen vervoerd worden, lager moeten zijn dan 1 000 ton.

Om alle moeilijkheden te vermijden die uit het vervoer van stellen van 1 000 ton en meer zouden kunnen voortvloeien zal de S.N.C.F. in deze relaties slechts stellen aanvaarden waarvan het gewicht in éénmaal kan vervoerd worden.

Haar diensten verstrekken alle bijzonderheden over het toegelaten gewicht in deze relaties, op het ogenblik van het indienen van de hoger voorziene aanvraag tot verzending.

In dit geval zal nochtans de prijs voor stellen van 1 000 ton toegepast worden op het werkelijk gewicht van de zending.

uitbreiding van de mechanisering van de vrachtberekening en van de facturering met uitgestelde afrekening, in het interbenelux-verkeer

Thans zijn de vrachtberekening en de gemechaniseerde facturering van de vrachtkosten betreffende zendingen bij wagenladingen beperkt tot het binnenverkeer.

Vanaf 1 januari 1971 zullen die verrichtingen worden uitgebreid tot het internationaal Interbenelux-verkeer.

De maatregel geldt voor het verkeer bij vertrek uit België met bestemming naar het Groothertogdom of Nederland en omgekeerd.

Het verkeer in doorvoer via de N.M.B.S. alsmede het verkeer bij vertrek uit of met bestemming naar Zeeuws-Vlaanderen valt niet onder dit stelsel.

Wijzigingen die van belang zijn voor de cliënteel

De toepassing van die verwerkings-techniek brengt enkele wijzigingen met zich in de werkwijzen die van belang zijn voor onze cliënteel. Zie hier de voornaamste punten.

— *De internationale vervoerdocumenten* (C 410 en C 412), die thans gebruikt worden blijven ongewijzigd en worden verder gebruikt voor bedoelde Interbenelux-zendingen. Nochtans zullen de stations bij de aanname er een stempel op aanbrengen waaruit blijkt dat het een Interbenelux-zending is.

Voor de zendingen die samengesteld zijn uit meer dan drie wagens, wordt de afzender verzocht één of meer exemplaren van de „lijst der wagens“ bij de vrachtbrief te voegen volgens het aantal wagens. Daartoe gebruikt hij een model C 402 (model voor het binnenverkeer).

De vervoerkosten zullen niet meer vermeld worden in de vrachtbrief, zoals zulks thans gebeurt, maar wel de bijkosten. Voor die kosten werd er een code opgemaakt die geldt voor alle Europese netten (zie ons tijdschrift Spoornieuws nr. 1 van 1970).

— *Vrachtberekening.*

De vrachtberekening wordt slechts

aangevat als de vervoerovereenkomst beëindigd is.

Bij toepassing van tarieven of overeenkomsten met gesplitste prijzen zal elk van de betrokken netten het bedrag berekenen van de vervoerkosten voor zijn eigen traject.

De zendingen tegen tarieven of overeenkomsten met rechtstreekse prijzen worden bevracht door het net van het land waartoe de klant behoort en die de vervoerkosten betaalt.

— *Facturering.*

De N.M.B.S. maakt de factuur op in de loop van de week C.

De factuur vermeldt, omstandig en per net, de door de klant ten laste genomen vrachtkosten.

De N.M.B.S. zal voor de mechnografische verwerking een onderscheid maken tussen twee soorten van klanten, zoals ze zulks reeds doet bij de bevrachting in binnenverkeer :

1

De „bekende“ klant, van wie ze reeds het factureringsadres bezit in haar „centraal fichesstelsel cliënteel“.

Voor die klant zullen de stations niet meer tussenbeide komen voor de inning van de vervoerkosten, zelfs niet voor de klanten die een rekening-courant in een station hebben.

Het is de Directie der Financiën die hem zijn facturen wekelijks zal opsturen.

2

De „onbekende“ klant, van wie de N.M.B.S. geen factureringsadres bezit. In dat geval zal het station, bij vertrek (indien het een zending „franco“ is) of bij aankomst (indien het een zending „niet-franco“ is) een forfaitair bedrag van 2.000 fr. per wagen innen. In de loop van de week C zal de „onbekende“ klant, door bemiddeling van zijn station, een factuur per zending ontvangen.

De vereffening van het eventueel saldo zal door dat station worden verricht.

Toepassing van de B.T.W. in de sector van het goederenvervoer

1. Algemeen.

Het goederenvervoer is — als dienstverrichting — in binnenverkeer onderworpen aan de B.T.W. Artikel 41 § 1.2^o van het Wetboek van de B.T.W. bepaalt dat het vervoer van goederen bij uit- en invoer, alsmede in doorvoer, vrijgesteld is van de belasting. Er dient evenwel te worden opgemerkt dat er wel vrijstelling is — als dienst — *bij de invoer*, maar dat er nochtans een onrechtstreekse belasting is; bij de aangifte ten verbruik in het land moet immers de waarde van het vervoer bij de waarde van het goed worden gevoegd om de maatstaf van heffing ervan te bepalen.

Evenals de andere belastingsplichtigen zal de N.M.B.S. ertoe gehouden zijn:

— B.T.W. in rekening te brengen voor de aan de belasting onderworpen verrichtingen;

— facturen op te maken voor de diensten die aan haar cliëntteel worden verleend;

— de nodige gegevens te verzamelen voor het opmaken van de maandelijks aangifte alsmede voor het opmaken van de jaarlijkse listing van de bedragen exclusief belasting en van de aan de belastingsplichtigen aangerekende B.T.W.-bedragen.

2. Berekeningswijzen.

2.1. *In het verkeer bij wagenladingen*, zullen de vervoerprijzen exclusief B.T.W. worden uitgedrukt. De mechanografisch opgemaakte facturen zullen de bedragen exclusief B.T.W. en de toe te passen B.T.W. vermelden.

— De afzenders die op grond van de artikelen 39 tot 44 van het Wetboek gerechtigd zijn een vrijstellingsclausule te genieten, zullen de mogelijkheid hebben hun recht te doen gelden door die bijzonderheid te vermelden in de vrachtbrief (vak 6 van de vervoerbescheiden C 400 en C 405). Het gebruik van de internationale vervoersdocumenten (C 410 en 412) sluit automatisch de vrijstelling van

de belasting in. Het is nochtans mogelijk dat het bestuur van de belastingen het recht op vrijstelling afhankelijk stelt van de afgifte van een attest door de klanten van de N.M.B.S.

2.2. *Voor de stukgoedzendingen* moet de N.M.B.S. haar berekeningswijzen aanpassen aan de verscheidenheid van de toestanden die zich op dat activiteitsgebied voordoen.

Vier prijsniveaus zijn voorzien, te weten:

a. basisprijzen exclusief B.T.W. (voorbeeld niveau 100);

b. de prijzen bedoeld onder a., B.T.W. inbegrepen (niveau $100 \times 1,18$);

c. de prijzen bedoeld onder a., eenvormig verhoogd met 10 fr., berekend met de B.T.W. inbegrepen [niveau: $(100 + 10 \text{ fr.}) \times 1,18$];

d. de prijzen bedoeld onder a., eenvormig verhoogd met 20 fr., berekend met de B.T.W. inbegrepen [niveau: $(100 + 20 \text{ fr.}) \times 1,18$].

Die verschillende prijsniveaus zullen in binnenverkeer van toepassing zijn onder volgende voorwaarden:

— voor a.: contractuele franco-zendingen;

— voor b.: niet-contractuele franco-zendingen, voor klanten die houders zijn van een rekening-courant N.M.B.S.;

— voor c.: niet-contractuele franco-zendingen, voor klanten die geen rekening-courant bij de N.M.B.S. hebben;

— voor d.: zendingen „niet franco” van alle categorieën.

In internationaal verkeer zullen de prijzen onder a. worden geheven als er geen rechtstreekse tarieven van toepassing zijn.

De klanten, houders van een rekening-courant, zullen, per periode van 10

dagen, facturen ontvangen met opgave van de bedragen exclusief belasting en van de B.T.W. die in rekening gebracht zijn. De andere klanten zullen eveneens facturen kunnen ontvangen, voor zover zij daartoe een aanvraag indienen bij N.M.B.S.-COLLI (Vooruitgangstraat 80, 1000 Brussel).

3. Bijkomende kosten.

Voor de bijkomende kosten die bij een vervoer ontstaan, zal over het algemeen hetzelfde stelsel gelden als voor de eigenlijke vervoerkosten.

4. Inlichtingen van algemene aard.

1. Firmanaam: N.M.B.S.
2. Enig adres voor B.T.W. Fonsnylaan, 49 A 1060 Brussel.
3. Aard der beroepsactiviteit: VERVOERDER.
4. Handelsregister: Nr 22301
Plaats der inschrijving: Brussel.
5. Nr B.T.W.: 403 430 522.
6. Kommercialisatieniveau: Fabrikant.
7. Financiële diensten:

Prk.	1010
GMB	AD/134
BB	A-00-125
Kredietbank	3300/9144
BNB	65.009
Pari Bas	26.562
BL	143623 E
Gemeentekr.	90931/7-06-311206
8. Telex (Handelsdirectie) 025 035 RAIBELCOMBRU
9. Telefoon:

Handelsdirectie	(02) 23.80.80
Directie F	(02) 18.60.50

De B.T.W. bij invoer en uitvoer

Modaliteiten uit het wetboek betreffende de toegevoegde waarde van toepassing op goederen bij uitvoer en bij invoer.

Herinneren wij er in 't kort aan dat de vervoerkosten zelf vrij zijn van de B.T.W. bij uitvoer, bij invoer en bij doorvoer.

De goederen echter zijn alleen vrijgesteld van B.T.W. bij doorvoer en bij uitvoer.

De verzender kan de terugbetaling van de B.T.W. bekomen die reeds voor die goederen werd gekweten en dit op voorlegging van attesten en facturen.

Op ingevoerde goederen wordt de B.T.W. toegepast. Bij de aankooprijzen dienen dan de vervoerkosten en de vervoersbijkosten gevoegd die ontstaan zijn van bij het vertrek in het buitenland tot op de plaats van bestemming in het binnenland.

De volgende tekst geeft bepaalde richtlijnen betreffende de toepassing van de B.T.W.-wet.

1. Krachtens de wettelijke beschikkingen, worden de belastingplichtigen verzocht op al hun contracten, *facturen*, bestelbons, *verzendingsbescheiden* en andere documenten die betrekking hebben op hun beroepsbezigheid, het immatriculatienummer (eventueel voorafgegaan door een letter), te vermelden dat hun voor de toepassing van de B.T.W. werd toegekend.

2. Elke belastingplichtige is er toe gehouden aan zijn leveranciers van goederen of diensten zijn immatriculatienummer kenbaar te maken,

3. Het naleven van die voorschriften is van bijzonder belang voor het vervullen van de formaliteiten bij uitvoer en bij invoer van goederen.

4. **Uitvoer** — De afzender moet bij de vereiste documenten een *afschrift van de factuur* of, bij ontstentenis ervan, een *verzendingsnota* voegen, waarop voorkomen:

a. het immatriculatienummer dat hem voor de toepassing van de B.T.W. werd toegevoegd, eventueel voorafgegaan door een letter;

b. het nummer waaronder de goederen in het tarief van invoerrechten zijn gerangschikt.

5. **Invoer** — Het immatriculatienummer (eventueel voorafgegaan door een letter) moet worden vermeld:

a. op het document dat de vereffening van de belasting vaststelt;

b. op het afschrift van de factuur of op het document dat de factuur vervangt.

De bulletins 45 en 45 bis mogen niet meer worden gebruikt.

Ze worden vervangen door nieuwe formulieren, „Invoerdocumenten” genoemd:

— document 45 a (wit), voor de belastingplichtigen bij de B.T.W. en de kleinhandelaars.

— document 45 a (geel), voor de niet-belastingplichtigen;

— document 45 b (roze), wanneer de invoer met gehele of gedeeltelijke vrijstelling van belasting geschiedt;

— document 45 c (groen), voor de tijdelijke invoer van materieel dat bestemd is voor het uitvoeren van werkzaamheden van alle aard.

Om die invoerdocumenten te kunnen opstellen is het noodzakelijk dat de belasting-

plichtige geadresseerden in hun inklaringsopdracht hun immatriculatienummer (eventueel voorafgegaan door een letter) vermelden, evenals de naam of de benaming van hun onderneming zoals ze door het Bestuur van de B.T.W. werd opgegeven.

Wanneer de invoer met vrijstelling van belasting of tegen betaling van een verminderde belasting geschiedt, dient de wettelijke, reglementaire of administratieve bepaling, waarbij deze vrijstelling of vermindering werd toegekend, te worden vermeld.

6. Invoer uit Nederland of uit het Groothertogdom Luxemburg.

Voor de invoer over de belgisch-luxemburgse of over de belgisch-nederlandse grens volstaat een mondelinge verklaring voor zover het goederen betreft die voor het verbruik bestemd zijn.

Een afschrift van de factuur of, bij ontstentenis ervan, een document dat door de Minister van Financiën zal worden aangevraagd, moet tot staving van de mondelinge verklaring worden afgegeven.

De geadresseerde schrijft het bedrag van de te betalen belasting in op zijn maandelijkse of driemaandelijkse aangifte die betrekking heeft op de periode gedurende dewelke hij die invoer heeft verricht.

7. Aanbevelingen.

Samengevat is het dus van belang:

a. dat de afzenders bij de vervoerdocumenten een afschrift van de factuur of een verzendingsnota voegen die hun immatriculatienummer vermelden alsmede de douanrubrieken waaronder de goederen zijn gerangschikt;

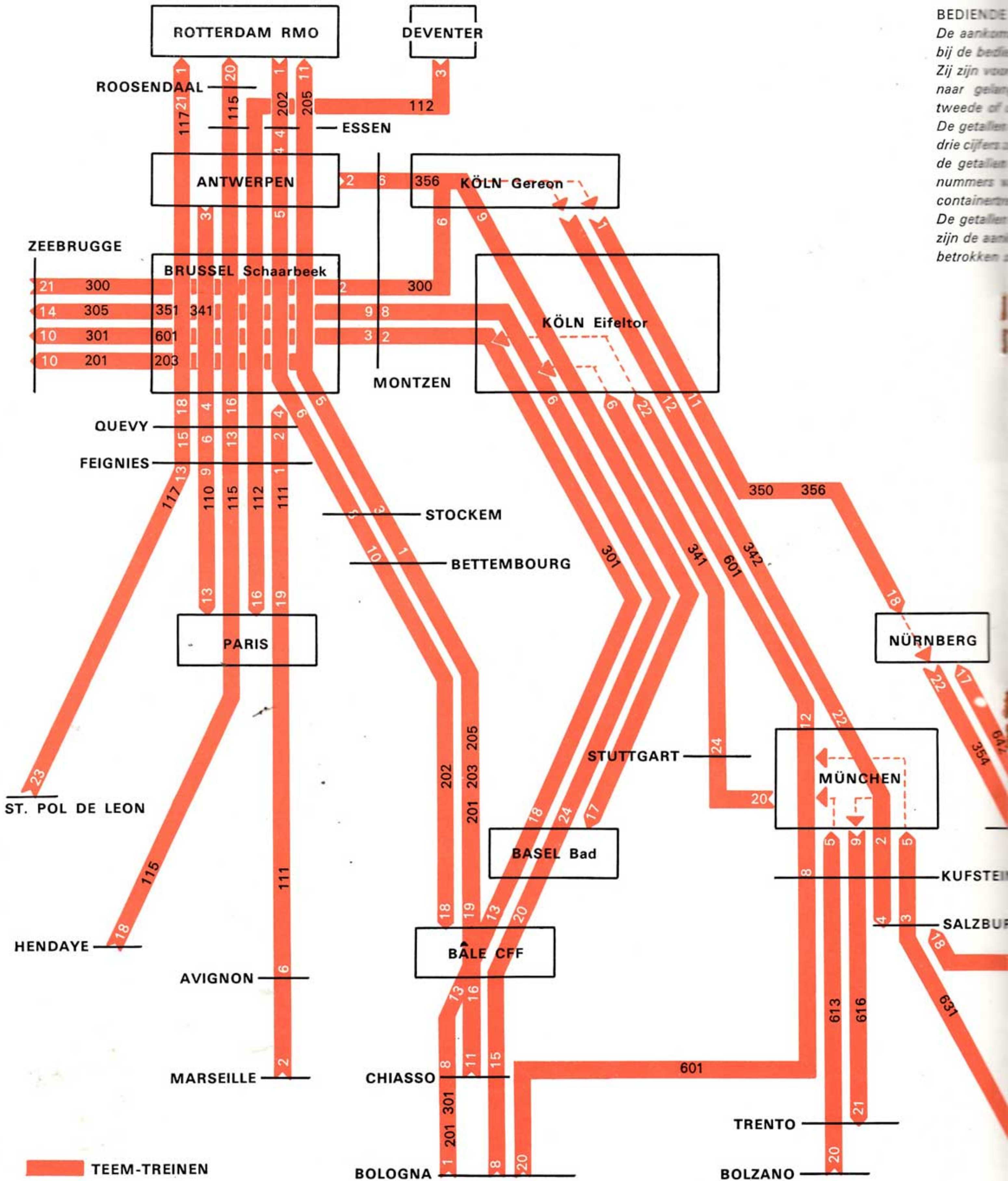
b. dat de invoerders hun immatriculatienummer mededelen aan hun leveranciers en hun verzoeken dat nummer te vermelden op het afschrift van de factuur of de verzendingsnota die bij de vervoerdocumenten moeten worden gevoegd.

Deze laatste aanbeveling is van zeer groot belang voor de zendingen die van Nederland of van het Groothertogdom Luxemburg komen en die alzo ambtshalve in de grensstations van binnenkomst zouden kunnen worden vrijgemaakt.

De invoerders die deze regeling wensen toe te passen doen er best aan de afzenders in het buitenland te verzoeken om in vak 19 van de vrachtbrief aan te duiden of de goederen hetzij rechtstreeks in verbruik moeten worden ingeklaard, hetzij moeten worden aangegeven onder een ander regime.

Netkaarten voor het goederenve

TEEM-TREINEN



Vervoer uit en naar het buitenland

TRANSCONTAINERS SPOOR/WEG

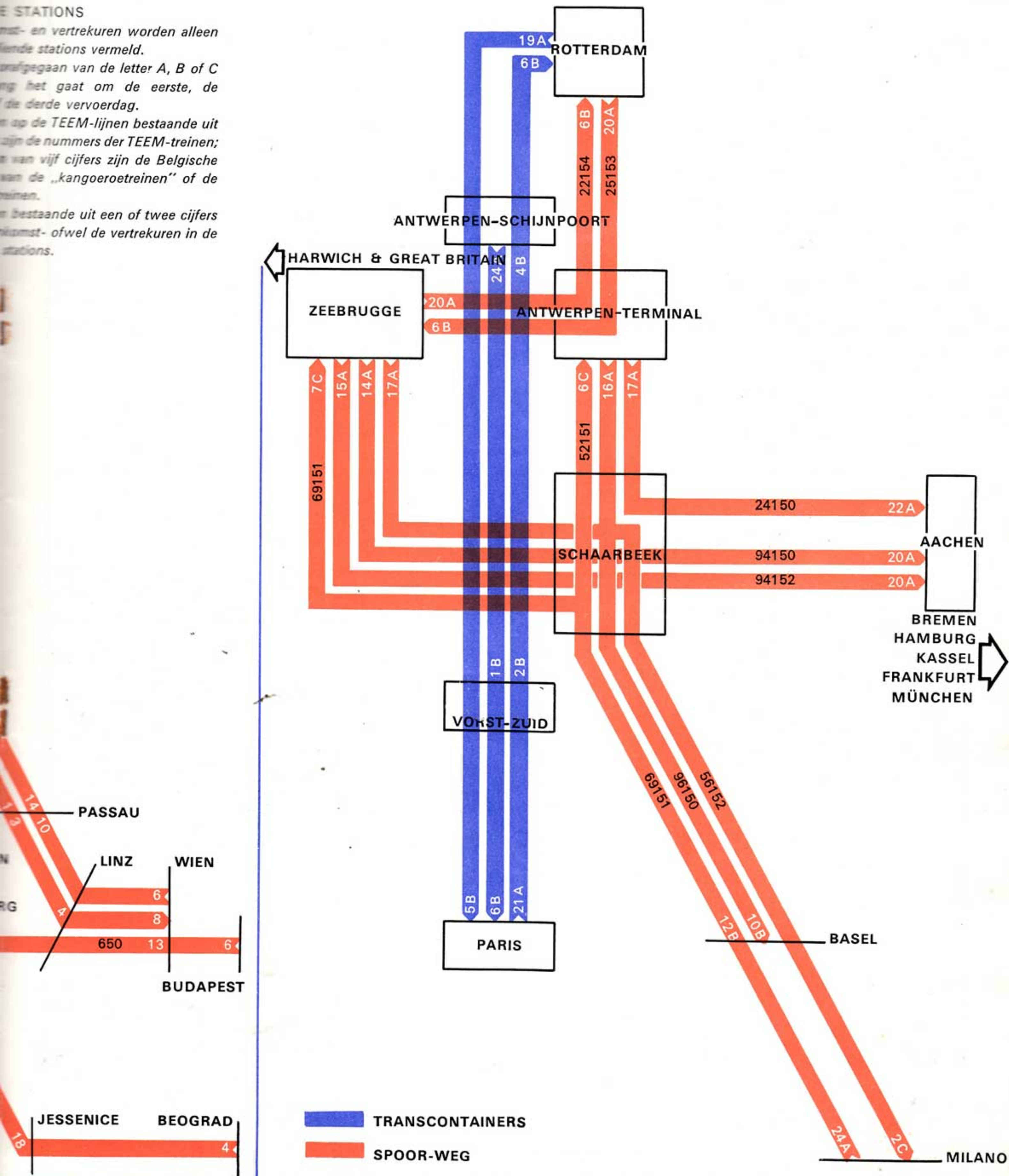
STATIONS

... en vertrekuren worden alleen ... stations vermeld.

... gegaan van de letter A, B of C ... het gaat om de eerste, de ... de derde vervoerdag.

... op de TEEM-lijnen bestaande uit ... de nummers der TEEM-treinen; ... van vijf cijfers zijn de Belgische ... „kangoeroetreinen“ of de ...

... bestaande uit een of twee cijfers ... ofwel de vertrekuren in de ... stations.



DIENSTREGELING VOOR HET GOEDER



VERBINDINGEN - TRANS EUROP EXPRESS-GOEDERENVERVOER

I. NAAR FRANKRIJK EN VERDERGELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen(DS)	Reeks	23	I	Quévy	TEEM 110	6	II	TEEM 110	6	II	Bordeaux	4021	6	III
Antw. (Kiel)	20000	1	II								Clermont-Ferr.	44565	7	III
Brussel (TT)	10056	1	II								Lyon	44529	6	III
Gent-Oost	99106	18	I								Marseille	44631	13	III
Gent (Zeeh.)	94101	19	I								Nantes	4725	6	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Nice	4203	20	III
											Toulouse	4419	7	III
Essen	TEEM 112	9	II	Quévy	TEEM 112	12	II	TEEM 112	12	II	Paris-la-Chap.	49222	13	II

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen(DS)	Reeks	23	I	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antw. (Kiel)	21000	1	II								Chiasso	15464	4	III
Brussel (TT)	51056	1	II								Milano	5325	6	IV
Gent (O.)	91031	21	I								Roma	5773	3	V
Kortrijk	99256	20	I								Buchs (SG)	5157	8	III
Oostende	94101	19	I								Wien (Matzl.)	1675	19	IV
Zeebrugge	TEEM 300	21	I											

II. NAAR DUITSLAND EN VERDERGELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	Reeks	23	I	Montzen	TEEM 356	4	II	TEEM 5002	5	II	Naar Duitsland			
Antw. (Kiel)	21016	22	I								Basel Bad	5006	17	II
Essen	22361	19	I								München	5042	22	II
Brussel (TT)	51056	1	II								Nürnberg	5032	18	II
Gent (O.)	91031	21	I								Furth. i. Wald	6823	6	III
Kortrijk	99256	20	I								Passau	5046	1	III
St.-Niklaas	99255	20	I								Schirnding	5032	21	II
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Naar en over Oostenrijk			
											Brennero via	G 13	12	III
											Kufstein			
											Budapest via	2173	6	IV
											Passau			
											Jesenice via	1975	23	III
											Salzburg			
											Salzburg	5042	4	III
											Wien	60810	10	III
											via Passau			
											Naar en over Zwitserland			
											Bâle SBB	9094	23	II
											Chiasso via	14580	6	III
											Bâle (1)			
											Milano via (1)	1805 L	6	III
											Bâle-Chiasso			
											Zürich via	5757	6	III
											Bâle			
											Naar Tsjecho-Slowakije			
											Plzen via	7530	10	III
											Schirnding			
											Praha via	4508	5	III
											Schirnding			

(1) Uitsluitend voor aan bederf onderhevige goederen. U = uur D = dag.

Deze dienstregelingen zijn geldig van 1-6-70 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

ENVERVOER NAAR HET BUITENLAND

DE BESTE VERBINDINGEN MET GEWONE GOEDERENTREINEN



I. NAAR FRANKRIJK

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst								
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		U	D							
Essen	28300	12	II	Quévy	28300	16	II	28300	17	II	Avignon	16	III							
Antw. (Kiel)	21000	1	II								Bordeaux	13	III							
Antwerpen DS	22304	10	II								Chateauroux	13	III							
Gent (O.)	90416	22	I								Le Mans	19	III							
Oostende	94101	19	I								Lyon G.	18	III							
Zeebrugge	TEEM 300	21	I	Quévy	88346	10	II	88346	10	II	Marseille	2	IV							
Brussel (TT)	58253	3	II								Nancy	14	III							
											Nantes	15	III							
											Nice	1	IV							
											Paris-la-Chap.	2	III							
											Paris La Villette	5	III							
											Paris Bat.	6	III							
											Perpignan	2	IV							
											Rennes	17	III							
											Toulouse	15	III							
Charleroi	77314	23	I	Jeumont	77338	24	I	»	47308	13	II	Bordeaux	6	III						
Liège G.	41031	22	I	»	»	»	»					»	»	»	»	Le Mans	4	III		
Montzen	47304	20	I	»	47304	2	II					»	»	»	»	Paris-la-Chap.	13	II		
																Rennes	4	III		
													Toulouse	7	III					
Antwerpen (DS)	Reeks	24	I	Mouscron	98328	9	II	81328	11	II	Bordeaux	23	I							
Brussel (TT)	59252	3	II								Le Mans	19	III							
Essen	22321	15	I								Lille	23	II							
Gent (O.)	91416	22	I								Lyon	9	III							
Montzen	49303	24	I								Marseille	1	IV							
Oostende (Z.)	94101	19	I								Paris-la-Chap.	3	III							
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Rennes	17	III							
				Roubaix	21	II														
				Toulouse	2	IV														
Antwerpen (DS)	Reeks	23	I	Stockem	26320	8	II	66352	12	II	Belfort	11	III							
Antw. (Kiel)	21000	1	II								»	»	»	»	»	»	»	Colmar	6	III
Brussel (TT)	56308	23	I								»	56308	6	II	»	»	»	»	»	»
Liège (G.)	41023	16	I	Gouvy	44336	3	II	31724	6	II	Metz	1	III							
Zeebrugge	94341	8	I								»	46349	13	II	»	»	»	Mulhouse	7	III
Liège	41023	16	I								»	16308	7	II	»	»	»	Nancy	5	III
Verviers	44342	21	I								»	»	»	»	»	»	»	Strasbourg	4	III

Deze dienstregelingen zijn geldig van 1-6-70 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

II. NAAR DUITSLAND, OOSTENRIJK EN NOORDELIJKE LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Aachen RE	24320	6	II				Bremen	5550	24	II
	24324	3	II	Aachen W	24324	11	II				Dortmund (S)	15249	24	II
Antw. (Kiel)	24323	21	I	Aachen RE	24323	12	II				Duisburg	5535	16	II
Brussel (TT)	54310	22	I	»	54310	9	II				Düsseldorf (D)	15328	22	II
Charleroi (SQ)	74316	15	I	»	74316	19	I				Essen	15335	18	II
Gent (O)	91416	23	I	»	24324	11	II				Hamburg	5535	24	II
Liège (G)	41023	16	I	»	44386	10	II				Hannover	5757	4	III
Kortrijk	84346	21	I	Aachen W	84346	8	II				Münster	15337	24	II
Oostende	94101	19	I	»	24324	10	II							
Zeebrugge	TEEM 300	5	II	»	84346	8	II				Göteborg via Putgarden	6164	15	IV
											Göteborg via Trelleborg	6178	3	V
											Kobenhavn (G) via Putgarden	2010	9	IV
											Padborg	17547	24	III
											Stockholm via Putgarden	6030	4	V
											Stockholm via Trelleborg	6002	4	V
											Frankfurt (M)	15814	23	II
											Köln (G)	19054	3	III
											München (S)	18423	9	III
											Salzburg	15255	13	III
											Stuttgart	5430	2	III
											Wuppertal	15281	5	III

III. NAAR NEDERLAND

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D			
Antwerpen (DS)	22360	14	II	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Amsterdam	4	III
											Eindhoven	3	III
Antw. (Kiel)	21002	3	II								Groningen	12	III
Gent (O)	91416	22	I								Leeuwarden	12	III
Oostende	94101	19	I								Nijmegen	5	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	II								Oldenzaal	9	III
Mouscron	88375	21	I								Rotterdam Z	2	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
											Utrecht	6	III
											Venlo	7	III
Antw. (Kiel)	21000	1	II	Essen	52100	8	II	52100	8	II	Amsterdam	13	II
Brussel (TT)	52100	2	II								Eindhoven	3	III
											Groningen	12	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	5	III
											Oldenzaal	9	III
											Rotterdam Z	11	II
											Rotterdam R.M.O.	13	II
											Utrecht	6	III
											Venlo	7	III
Charleroi	74304	6	I	Visé	44395	12	II	44395	12	II	Amsterdam	12	III
Erquelinnes	74341	4	I								Eindhoven	1	III
											Groningen	9	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	7	III
											Oldenzaal	9	III
											Rotterdam R.M.O.	2	III
											Rotterdam Z	6	III
											Utrecht	4	III
											Venlo	1	III

Deze dienstregelingen zijn geldig van 1-6-70 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

IV. NAAR GROOT-BRITTANNIE

VERTREK-STATION	TREIN			INSCHEPING	BESTEMMINGEN													
					Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton			
					U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D		
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge														
Quévy	TEEM 111	2	II															
Brussel (TT)	59152	3	II															
Gent (O)	91106	18	I		9	II	16	II					23	II	7	IV	12	IV
Montzen	41155	2	II															
Essen	22321	15	I															
Mouscron	84346	20	I	Oostende														
Quévy	TEEM 111	2	II															
Brussel (TT)	59152	3	II															
Gent (O)	91106	18	I		15	II			19	II	23	III	2	III	12	III	12	III
Essen	22321	15	I															

VERTREK-STATION	TREIN			INSCHEPING	BESTEMMINGEN															
					Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow			
					U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D		
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Brussel (TT)	59152	3	II																	
Gent (O)	91106	18	I		9	II	7	IV	4	IV	7	IV	6	IV	6	IV	12	V	7	V
Montzen	TEEM-301	2	II																	
Essen	22321	15	I																	

V. NAAR LUXEBURG, SAARBRUECKEN EN BASEL

VERTREK-STATION	TREIN	U		D	GRÈNS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	TREIN	U		D
						TREIN	U	D	TREIN	U	D			U	D	
Antwerpen (DS)	26320	2	I	I	Stockem	26320	8	I	26320	10	I	Bâle SBB	5031	22	I	
Antw. (Kiel)	20000	1	I		»	26320	8	I	66320	10	I	{ Bettembourg Saarbrücken	35438 17210 ⁽¹⁾	10 7	II III	
Brussel (TT)	56308	23	I	I	»	56308	12	II	66352	12	II	{ Bâle SBB Bettembourg Saarbrücken	5037 35450 17210 ⁽¹⁾	9 14 7	III II III	
Zeebrugge	94341	8	I		»	56308	12	II								
Liège (G)	41023	16	I	I	Gouvy	31724	6	II	31724	6	II	{ Luxembourg Bettembourg Bâle SBB	31724 31724 5031	9 9 22	II II II	

Deze dienstregelingen zijn geldig van 1-6-70 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

(1) via Igel.

hoelang nog de hegemonie van de wagen ?

Test Aankoop, het tijdschrift van de „Verbruikersunie“, vindt er geen doekjes om. Wegens zijn categorische standpunten tegen algemeen „overheersende“ meningen in op verschillende gebieden waar het meende dat het om de belangen van zijn aangeslotenen ging, d.w.z. dat tenslotte het algemeen belang erbij betrokken was, heeft het niet enkel vrienden gemaakt.

Wie herinnert zich niet de uitvallen en reacties die werden veroorzaakt door zijn opzienbarende voorlichtingscampagne betreffende de verontreiniging van onze stranden?

In een artikel uit het septembernummer 1970, getiteld „Hoelang nog de hegemonie van de wagen?“, ontleedt Test Aankoop met zijn bekende vrijmoedigheid de verschillende aspecten van de ontwikkeling van het autoverkeer, alsmede de factoren van zelfvernietiging die in de evolutie ervan besloten liggen.

Met de toestemming van Test Aankoop en ten gerieve van onze lezers, nemen wij hierna de volledige tekst van het artikel over.



De futurologie is, zoals men weet, de nieuwe kunst om raadseltjes een schijnbaar wetenschappelijke oplossing te geven. Zij laat de futuristische verbeelding de vrije loop.

Wat ze geeft, toegepast op de vernieuwingen in verband met wagens?*

- 1972 Turbines met vloeibaar aardgas voor vrachtwagens.
- 1974 Nieuwe wegbekledingen.
- 1975 Motor met uitwendige verbranding. Servicestations voor gelijktijdige revisie van de voertuigen.
- 1978 Selektieve rekuperatieprocédés tegen de luchtverontreiniging.
- 1979 Vrachtwagens met elektrische motor.
- 1980 Automatisering van het autoverkeer in de steden.
Wagens met elektrische motor.
Gasturbines voor wagens.
- 1985 Auto's zonder onderhoud.
Geautomatiseerde autowegen.
- 1988 Staal is niet langer het voornaamste materiaal voor auto's.
- 1995 Wagens zonder bestuurder op geautomatiseerde autowegen.
- 2075 Auto's bestand tegen ongevallen.

Een ding is zeker: geen van diegenen die dit lezen zal de gelegenheid hebben de laatste voorspelling na te gaan. Het meest verbazingwekkend is echter nog dat men zo talrijke en zo radicale verbeteringen moet en kan voorspellen. Waarom zo plotseling een gebruiksvoorwerp willen verbeteren dat de jongste twintig jaar praktisch niet meer veranderd is? Hoe kan men wetenschappelijke uitvindingen voorspellen die binnen tien of twintig jaar zullen toelaten problemen op te lossen die tegenwoordig onoplosbaar lijken?

* Naar „Expansion“, mei 1970.

Foto Inbel - Brussel.

Het antwoord op die twee vragen is eenvoudig: er valt niet veel „uit te vinden” om die twee beloofde krachttoeren klaar te spelen. Niets op het gebied van de fundamentele wetenschappen, alleen maar de zorgvuldige toepassing van reeds gekende principes.

Waarom wacht men?

Tot de economische noodzaak tot uiting komt. Voor de auto is het nooit de wetenschap geweest die vertraging had op de economische noodzaak, maar wel de economie die nooit volledig gebruik gemaakt heeft van wat technisch gesproken beschikbaar was.

Ten overstaan van onze economische noden en onze technische mogelijkheden is de auto een archaisch monster geworden, dat zodanig door de evolutie voorbijgestreefd is, dat hij in zijn huidige vorm bedreigd wordt met totale verdwijning.

Hoe en waarom is men tot deze stagnatie van de vooruitgang gekomen? De reden is dat de auto in zijn versie van 1950 volkomen beantwoordt aan de wensen van drie machtige groepen van producenten: de autofabrikanten die, zonder zich te vermoeien, genieten van een jaarlijkse marktexpansie van 10%; de staalproducenten met een overvloedige productie; de petroleumproducenten die niet beter vragen dan elk jaar een zee benzine te verkopen. De gebruiker heeft zelfs niet opgemerkt dat men hem de keuze niet liet tussen gemeenschappelijk en privé-vervoer, noch tussen technische vooruitgang en stagnatie van de wagen. De aloude wagen is terecht het symbool geworden van een consumptie-maatschappij, d.w.z. van een maatschappij waarin enkele privé-belangen het recht hebben de consumptie te leiden.

WANT, WAT IS DE ALOUDE WAGEN TENSLOTTE ?

In de eerste plaats, een twijfelachtige mensendoder. In een „ontwikkeld” (?) land heeft elke burger een kans op twee om eens in zijn leven ernstig gekwetst te worden in een auto-ongeval en een kans op honderd om het te besterven. De wagen van de toekomst zal eveneens slachtoffers maken. Terwijl de Verenigde Staten meer dan 40.000 mensen verloren in Vietnam, is dit aantal nog kleiner dan het aantal slachtoffers van auto-ongevallen in dezelfde tijdsspanne. De auto is in werkelijkheid een gevaarlijker transportmiddel dan het vliegtuig hoewel dit op zichzelf gevaarlijker risico's biedt. Pilot wordt men evenwel slechts krachtens een strenge selectie die zowel geldt voor fysiek en intelligentie als voor het psychologisch evenwicht. De weg daarentegen krioelt van potentiële moordenaars die in een ernstig rijexamen niet zouden slagen. Zo een examen zou evenwel te veel klanten uitschakelen. In hun verblindings-

de producenten zelfs zo ver te spekuleren op dat onbewuste of op die agressiviteit.

De reclameslogans stellen een wagen niet voor als een voertuig maar als een mannelijk attribuut. Koersen en rally's fascineren de massa om het dodelijk gevaar dat ze inhouden: het zijn eigenlijk gevechten van gladiatoren waarin af en toe een toeschouwer omkomt. Omwille van zijn moorddadigheid alleen al zou men de auto moeten uitschakelen.

Diegenen die niet gewelddadig gedood worden zijn er toch door bedreigd. De auto is inderdaad een merkwaardig instrument van luchtverontreiniging. Enerzijds door kooloxyde, een gas dat dodelijk is bij relatief lage doses (2 per duizend), maar dat reeds bloedarmoede veroorzaakt bij zeer kleine hoeveelheden (enkele tientallen delen per miljoen).

Het idee dat men deze gasmachine op onze wegen laat rijden is gewoon absurd, vooral omdat men de democratische idee aanvaardt dat iedereen er een mag hebben. Anderzijds is de auto een zodanige bron van lawaai dat hele stadsbuurten degraderen en ontvlucht worden. Wij zullen later terugkomen op dit aspect van de wagen dat als volgt bondig kan samengevat worden: „de auto doodt de stad”.

Tenslotte is de auto, ekonomisch gezien, louter verspilling. In de eerste plaats verspilling van investeringen in rollend materieel: 2 miljoen voertuigen in België die ongeveer 150 miljard F vertegenwoordigen, af te schrijven in vijf jaar. Terloops weze opgemerkt dat er weinig uitrustingen zijn die zo vlug verslijten als een wagen. Zou u bereid zijn uw verwarming, uw koelkast of uw fornuis om de vijf jaar te vervangen?

De auto wordt opzettelijk gefabriceerd om niet lang mee te gaan, om enkele producenten een regelmatige bedrijvigheid te verzekeren. Technisch is het mogelijk, autobussen, vrachtwagens en jeeps te fabriceren die enkele honderdduizenden kilometers halen.

Waarom geen auto's?

Verspilling ook qua infrastructuur. Een dubbele spoorweglijn, die in de breedte negen meter in beslag neemt, laat toe in beide richtingen 50.000 reizigers per uur te vervoeren. Om hetzelfde aantal per wagen te vervoeren, met een gemiddelde bezetting van 1,5 persoon per voertuig, is er een autoweg nodig van 150 m breedte.

Elke autoweg wordt gebouwd ten koste van een kollektief vervoermiddel. Elke auto die in de straten van een stad rijdt, heeft een derde

•• Nota van de Spornieuws-redactie: De auteur bedoelde „50.000 reizigers per uur, in de twee richtingen samen” en niet „in elke richting”. Die onvrijwillige verdubbeling was geenszins noodzakelijk voor de bewijsover-

van de plaats van een autobus nodig: een persoon eist voor zijn eigen comfort de plaats op van dertig anderen. De opstoppingen op de wegen vertragen het autobusverkeer, verminderen het gebruik ervan en verhogen het deficit. Nochtans moeten er altijd publieke transportmiddelen bestaan voor diegenen die niet kunnen of mogen rijden. Een verplichte overheidsinvestering wordt dus niet ten volle gebruikt.

Maar, rijden is niet alles, men moet ook kunnen stilhouden. Er is zoveel plaats nodig om de wagen van een werkgever te parkeren als voor zijn werk aan een bureau of machine. De prijs van de industriële en commerciële gebouwen wordt er dus aanzienlijk door verhoogd.

Deze laatste twee problemen — wegen en parking — bleven op de achtergrond zolang een matig verkeer de bestaande wegen kon gebruiken om te rijden en te parkeren. Wanneer men evolueert naar een toestand waarin er één wagen is voor twee inwoners (cijfer van de V.S.), dan vereist elke wagen die in omloop gebracht wordt bijkomende investeringen: een garage thuis, een parking op het werk, enkele meters straat of enkele centimeters autoweg. Dit is zeer duur en niet-tegenstaande de tekortkomingen van de huidige infrastructuur spenderen talrijke huishoudens meer dan 10% van hun inkomen aan het monster dat de auto is.

De auto had een voordeel. Het was een „soepel” transportmiddel. Zonder te wachten, zonder opgelegd uurrooster, zonder correspondentie, ging en kwam men waar men wilde. Dat was zo, maar is het nu niet meer en zal het hoe langer hoe minder zijn.

Elke bijkomende automobilist laat de vrijheid van de anderen enigszins inkrimpen. Bij de terugkeer uit vakantie stelt men vast dat de weg tussen de woning en het werk verlengd is, niet in kilometers, maar in minuten. Plots geeft men er zich zelfs rekenschap van dat men vlugger te voet gaat dan met de wagen. Op dat ogenblik is de auto enkel nog traditie zonder nut. En men kan gaan nadenken, bijvoorbeeld over een, eventueel gemeenschappelijk voertuig, zonder lawaai, zonder rook, zonder onderhoud, zonder gevaar.

Zal men met een beetje geluk de trein en de metro ontdekken?

Wij weten wel dat het sommige gebruikers zwaar zal vallen met dit artikel in te stemmen: het druist volkomen in tegen de algemeen aanvaarde ideeën. Wanneer de gebruikers er echter niet toe komen het belang in te zien van sommige „kollektieve” goederen (zowel op het niveau van de dienst als van de prijs) dreigt de economische vooruitgang slechts bedrieglijke schijn te zijn: tegenover een steeds groeiende hoeveelheid secundaire goederen zullen zij elke dag meer beroofd worden van essentiële goederen.



globale prijzen België - Franse Riviera

Iemand die in een slaaprijtuig reist, betaalt zijn spoorwegbiljet en een toeslag voor zijn plaats in het slaaprijtuig; beide prijzen hangen af van de afgelegde afstand. Bovendien gebruikt de reiziger zijn ontbijt alvorens de trein te verlaten.

In overleg met de Internationale Slaapwagen- en Toerismemaatschappij en de Franse Spoorwegen heeft de N.M.B.S. vanaf 1 november forfaitaire, globale prijzen vastgesteld voor die gezamenlijke uitgaven op de verbinding België-Franse Riviera.

Die prijzen zijn onveranderlijk, ongeacht het station van vertrek in België, voor bestemmingen gelegen tussen Marseille (inbegrepen) en Ventimiglia (inbegrepen). Volgens de gevraagde slaaprijtuigafdeling zijn die prijzen als volgt:

— in slaaprijtuig „tourist” (3 bedden per afdeling)	1.960 BF
— in slaaprijtuig „double” (2 bedden per afdeling)	2.595 BF
— in slaaprijtuig „single” (1 bed per afdeling)	3.420 BF

In België worden de biljetten tegen globale prijzen thans enkel afgeleverd in de door de CIWLT (Internationale Slaaprijtuig- en Toerismemaatschappij) erkende reisbureaus.

Eerlang zullen ze ook verkrijgbaar zijn in sommige grote stations.

Het MTB abonnement

**Het abonnement dat geldig is voor
tram (metro), trein en bus
in de Brusselse agglomeratie.**

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.), de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) en de Maatschappij voor Intercommunaal vervoer te Brussel (MVIB) leveren gemeenschappelijk nieuwe abonnementen af die geldig zijn op het geheel van hun netten in de Brusselse agglomeratie. Er zijn drie soorten van abonnementen:

- het jaarabonnement, dat gedurende 12 kalendermaanden geldig is,
- het maandabonnement, dat gedurende één kalendermaand geldig is,
- het weekabonnement, dat geldig is van maandag tot zondag.

Die abonnementen kunnen een onbepaald aantal malen worden gebruikt tijdens hun geldigheidsduur. Ze worden afgeleverd op vertoon van een legitimatiekaart waarop een foto van de houder voorkomt; ze zijn dus strikt persoonlijk.

Geldigheidsduur	Prijs	Verkoopplaats
1 jaar	5.500 F	— Zetel van de M.V.I.B. Guldenvlieslaan 15, 1040 Brussel.
1 maand	500 F	— N.M.B.S.-stations in de Brusselse agglomeratie — verkoopplaatsen van de N.M.V.B. en de M.V.I.B. — zetel van de M.V.I.B.
1 week	125 F	— N.M.B.S.-stations in de Brusselse agglomeratie — verkoopplaatsen van de N.M.V.B. en de M.V.I.B.

De legitimatiekaart is verkrijgbaar in voornoemde verkoopplaatsen.

INHOUD 1970

Nummer 1



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

Nummer 2



De Belgische Spoorwegen en de transcontainers. Een nieuwe Terminal (O.C.T.) te Zeebrugge, blz. 2 / Weldra met vakantie!, blz. 4 / De door de Belgische Spoorwegen ingerichte uitstappen blz. 5 / Communautair douanevervoer. 1. Invullen van de aangiften. 2. Eerste stap naar vrij goederenverkeer - De particuliere wagens, blz. 7 / Vakantie met Railtour en F.T.S., blz. 9 / Verbeteringen van de reizigersdienst, blz. 10 / Belemmering van de sporen der stations Brussel T.T. en Brussel-Stapelplaats tijdens de periode van betaald verlof - Verhoging van het staangeld ingevolge gebrek aan vervoermaterieel - Zendingen naar het Groothertogdom Luxemburg - In de Verenigde Staten. Weldra een wederopbloei van het reizigersvervoer, blz. 11 / Halve prijs voor iedereen, blz. 12

Nummer 3



De Belgische spoorwegen in 1969, blz. 2 / Verbeteringen aan de reizigersdienst, blz. 5 / In het wegcentrum Gent-Oost: opgehangen treksysteem voor het behandelen van bestelgoed, blz. 6 / Vervoer van gevaarlijke produkten, blz. 8 / Voor wie reist met de autoslaaptrein - Tijd is geld, blz. 12 / Vertolling van de goederen in Frankrijk, blz. 13 / Nieuw algemeen Europees tarief voor het goederenvervoer - Treinboek van de internationale verbindingen voor wagenladingen (L.I.M.) - Verzending van stukgoed (vracht- en ijsgoed) naar de Bondsrepubliek Duitsland, blz. 14 / Adresverandering van de Handelsdirectie - Op 1 oktober 1970: nieuw telefoonnummer in het Handelsagentschap te Charleroi - Algemene vertegenwoordiging van de Deutsche Bundesbahn in België - Het Handelsagentschap te Brussel verhuist, blz. 15 / Reis per slaaptreintuig, ook in de 2de klasse, blz. 16

Nummer 4



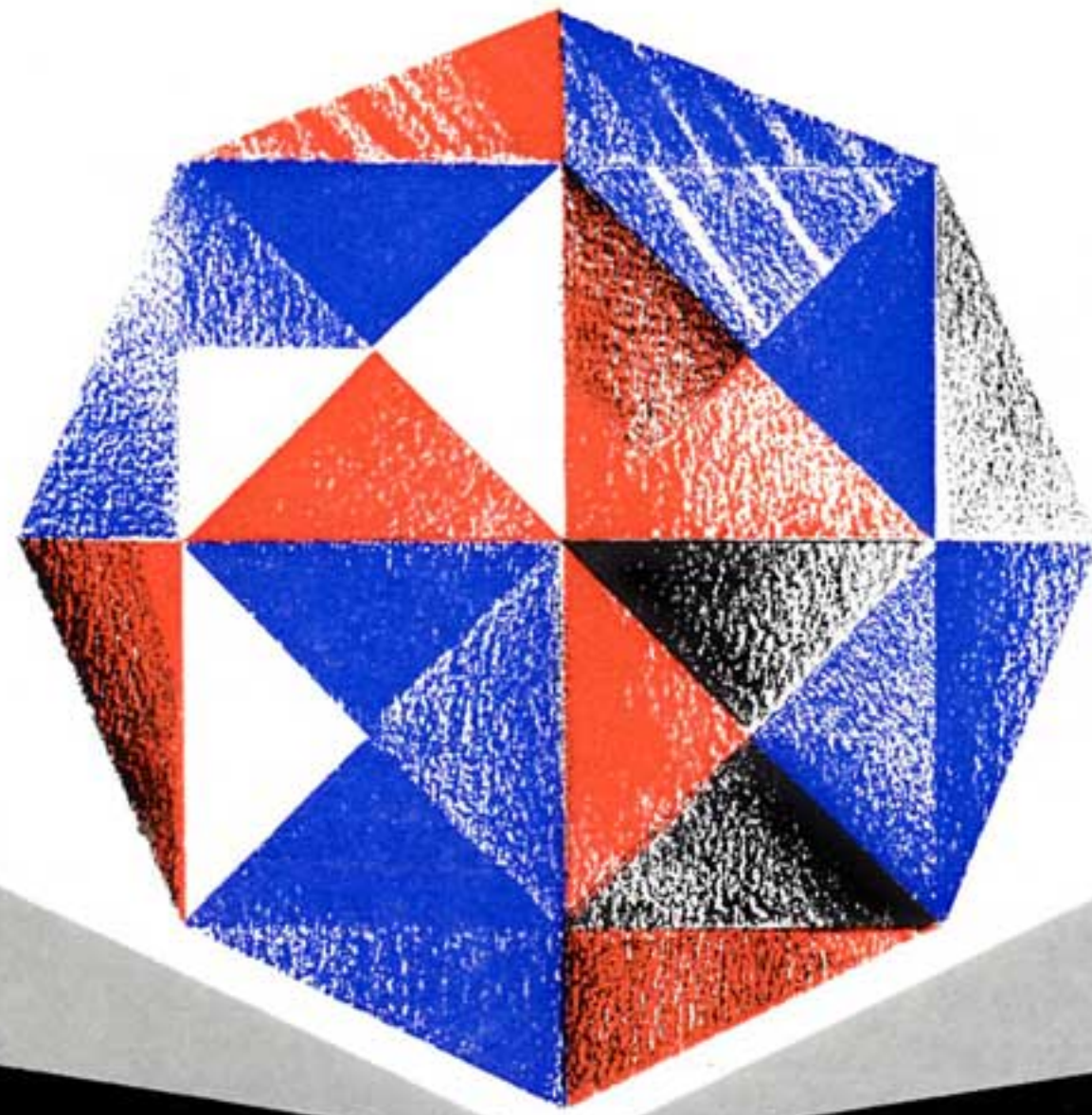
Het gecombineerd Spoor- en Wegvervoer, blz. 2 / Nog een en ander over de Vennootschap T.R.W., blz. 9 / Volledige treinen met zware petroleumprodukten naar de elektrische centrales, blz. 10 / Decimalisering van de Britse munt - Adresverandering van de Algemene Vertegenwoordiging van de Nederlandse Spoorwegen te Brussel - Adresverandering van de Handelsdirectie van de Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.-COLLI uitgezonderd) en van andere Directies - N.M.B.S.-Nieuws in verband met de B.T.W., blz. 13 / De Internationale Spoorwegmaatschappij INTERFRIGO viert dit jaar haar 20-jarig bestaan - Een TEE-club in het station Brussel-Zuid, blz. 15 / Afgedankte wagens te huur aangeboden, blz. 16 / De „Gril Express“, de restauratiewagen met „vrije bediening“, blz. 17 / Het spoor biedt U tal van mogelijkheden voor uw wintervakantie 70/71 - F.T.S. presenteert U, blz. 18 / Het Railtour-programma, blz. 19 / Railtour sneeuwvakantie, blz. 20

Nummer 5



De UCB en de spoorweg, blz. 2 / Verhuring van silowagens met pneumatische lossing, blz. 6 / Tariefberichten - Uitbreiding van de mechanisering van de vrachtberekening en van de facturering met uitgestelde afrekening, in het Interbenelux-verkeer, blz. 7 / Toepassing van de B.T.W. in de sector van het goederenvervoer, blz. 8 / De B.T.W. bij invoer en uitvoer, blz. 9 / Netkaarten TEEM-Treinen, transcontainers en spoor/weg, blz. 10 / Dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland, blz. 12 / Hoelang nog de hegemonie van de wagen?, blz. 16 / Globale prijzen België-Franse Rivièra - Het MTB-abonnement, blz. 18 / Inhoud 1970, blz. 19 / De Diamant Brussel-Hannover, blz. 20.

TEE diamant



**brussel
hannover
in 5 u.**



Brussel Zuid 8.23 Hannover 13.25



Belgische Spoorwegen

Stryckman