

SPOORNIEUWS

Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen



Tweemaandelijks Tijdschrift - Nummer 3 - Juni 1971





*Met de trein naar de zon ...
ontspannen en de handen vrij.*

INHOUD

Blz.

- 2 Het tienjarig investeringsprogramma van de N.M.B.S.
- 6 Toelaatbare belading van de wagens
- 9 De Belgische Spoorwegen in 1970
- 10 Netkaarten voor het goederenvervoer uit en naar het buitenland (TEEM-treinen, Transcontainers en Spoor/Weg)
- 12 Dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland
- 16 Het buitengewoon vervoer
- 17 De N.M.B.S. ten dienste van de industrie
- 17 Interessante nijverheidsgronden beschikbaar te Winterslag
- 18 Huren van transcontainers
- 18 De algemene vertegenwoordiger van de Franse Spoorwegen in de Benelux
- 18 De Heer Vannieuwenhuyse, Chef van het agentschap Kortrijk
- 19 Uitvoer van goederen
- 20 De halve-prijskaart op zak... vertrek wanneer u wil...

Redactie: Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 - toestel 2670

Foto's: Multicolor - Rotterdam
G. Filleul - Antwerpen
F. Putman - Brussel
Cine-Foto - N.M.B.S - Brussel

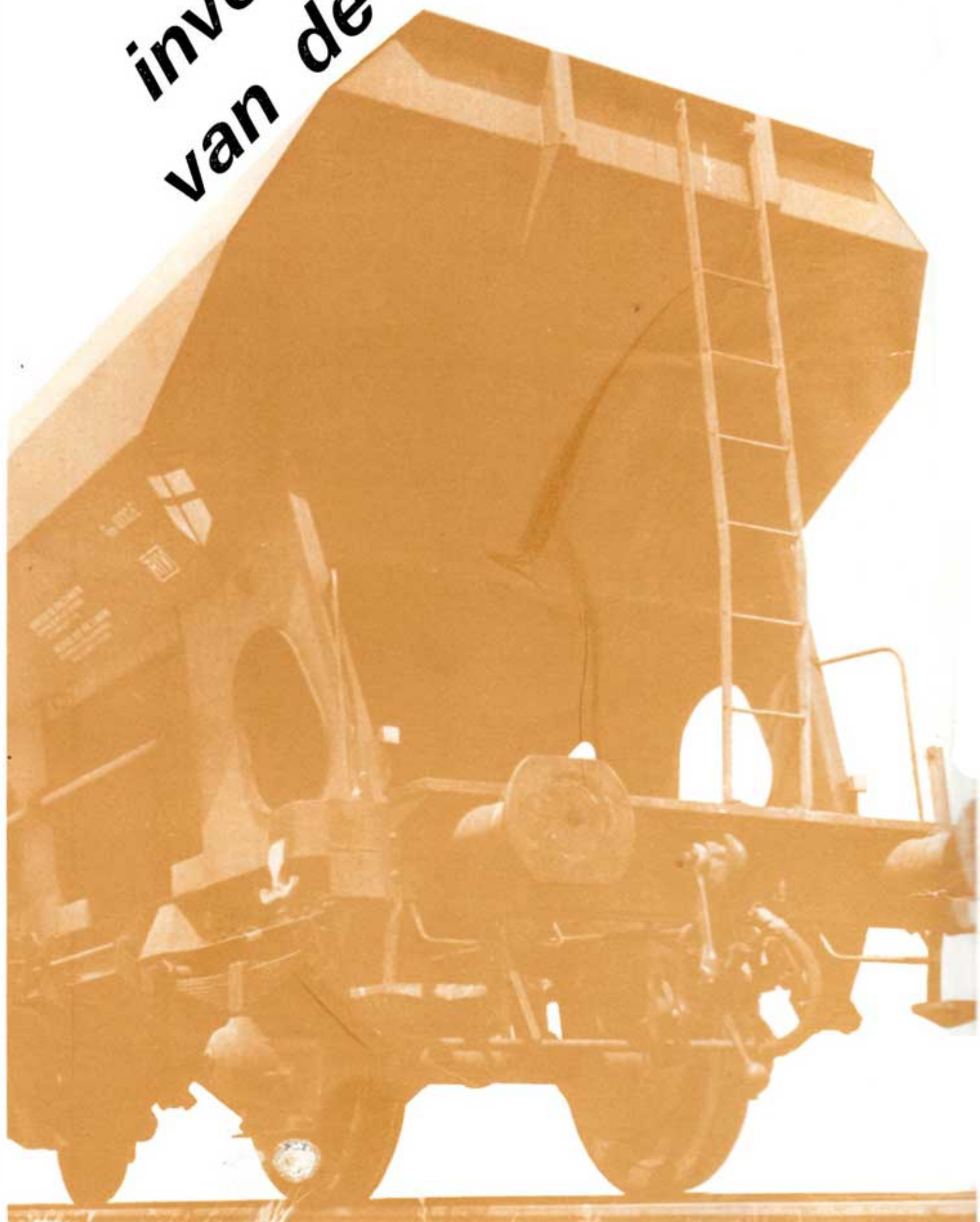
Lay-out: P. Funken - Brussel.

Drukkerij: Omega n.v. - Antwerpen.

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

Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL.

het tienjarig investeringsprogramma van de N.M.B.S.





De Staat heeft het bevorderen van de diensten voor openbaar vervoer op de voorgrond gesteld, en onze Raad van Beheer heeft een investeringsprogramma over tien jaar goedgekeurd ten bedrage van meer dan 100 miljard frank, dit is gemiddeld zowat 10 miljard per jaar.

De vooruitzichten liggen dus anders. Terwijl er zich bij de weg en het vliegtuig moeilijkheden laten voelen, wordt de spoorweg hoe langer hoe meer een middel dat, met zijn enorme potentiële capaciteit, bijzonder goed geschikt lijkt om de verkeerschaos te verhelpen.

(L. LATAIRE, Directeur-Generaal van de Belgische Spoorwegen).



De gewichtige rol die de spoorweg in de economie van het land speelt, wettigt het feit dat hij ver genoeg in de toekomst kijkt.

De N.M.B.S. heeft een programma van investeringen en werken opgesteld voor de periode 1971-1975, waarin de behoeften tot 1979 zijn geraamd. Dat programma bepaalt de krachtlijnen van de uitrusting van ons spoorwegnet voor de volgende tien jaren en heeft tot doel een vervoersapparaat ten dienste van onze economie te stellen dat aangepast is aan de eisen van de huidige evolutie. Er wordt naar gestreefd de snelheden op te voeren, de veiligheid nog te verhogen, de regelmatigheid van de exploitatie in nog hogere mate te verzekeren, de produktiviteit en de efficiëntie te vervolmaken en de industrie en de reizigers transportmaterieel ter beschikking te stellen dat beantwoordt aan de behoeften van onze tijd.

Hierna zullen wij de voornaamste punten van dit plan schetsen, maar we wensen vooraf te onderstrepen dat het om een soepel programma gaat, dat tijdens de uitvoeringsperiode kan aangepast worden.

1. Bediening door de spoorweg van de grote agglomeraties en in het bijzonder van de hoofdstad.

Het dagelijks verkeer van werknemers is zeer belangrijk in onze grote agglomeraties en in het bijzonder in het gebied van Brussel. Het probleem van de bediening van de grote centra wordt hoe langer hoe zorgwekkender.

Kan men zich voorstellen hoe het verkeer in de hoofdstad er zou uitzien, 's morgens en 's avonds, zonder de penetratiewegen van de spoorweg? Elke dag immers, van de maandag tot de vrijdag, zijn er meer dan 300.000 personen die per trein in het centrum van Brussel aankomen of vertrekken. Het aantal reizigers groeit voortdurend aan, en prospectieve studies wijzen erop dat het tegen 1980 met minstens 20% zal toegenomen zijn.

De N.M.B.S. moet de situatie die zich aankondigt, vóór zijn. Met dit doel maakt zij de treinen geleidelijk langer, binnen de beperkingen opgelegd door de lengte van de perrons, en tracht zij het tempo van de doorrit van de treinen in de tunnel van de Noord-Zuidverbinding nog te versnellen. Zij overweegt ook tunnels en bruggen te bouwen om de gelijkgrondse kruisingen in de onmiddellijke nabijheid van de stad te doen verdwijnen en aldus de exploitatie soepeler te maken. De aanleg van een nieuwe ondergrondse verbinding

tussen de stations Brussel-Zuid en Brussel-L.W., onder de Naamse Poort door, wordt in het vooruitzicht gesteld. Tevens onderzoekt de N.M.B.S. hoe de eigenlijke aansluitende lijnen zouden kunnen aangepast worden. Het gelijktijdig verkeer van snelle reizigers-treinen en stoptreinen op die lijnen stelt ernstige verzadigingsproblemen in een straal van 25 tot 30 km rondom Brussel.

Daarom is in het programma van de verhoging van de capaciteit der radiale lijnen tijdens de volgende jaren de toevoeging voorzien van een derde en zelfs van een vierde spoor tot Kortenberg, Ottignies, Eigenbrakel, Halle en Denderleeuw. Ingeval lijnen viersporig worden gemaakt, zullen de sporen paarsgewijze voor het interstedenvoer en voor de lokale bediening worden gebruikt. Reeds is men begonnen met het aanleggen van een derde spoor op de lijnen naar Kortenberg en naar Ottignies.

Belangrijke infrastructuurwerken zullen ook uitgevoerd worden in de agglomeraties van Antwerpen, Charleroi en Gent, om er de penetratie van het spoor te verbeteren.

2. Aankoop van wagens.

De omvang van de vervoerde goederen neemt toe in evenredigheid met de

groei van de industriële activiteiten. De behoeften aan vervoermaterieel die daaruit voortvloeien laten zich bij de spoorweg des te scherper voelen daar een gedeelte van het wagenpark de sleetgrens bereikt en geleidelijk uit het verkeer moet genomen worden.

Daarom overweegt de N.M.B.S. de aankoop van talrijke wagens tot 1975, namelijk:

a. wagens van verschillende bestaande types, die veel gevraagd worden door de industrie, zoals zelflossers, zelfprangers met opengaand dak voor het vervoer van platen in rollen (coils), enz...

b. drie modellen van nieuwe wagens, namelijk: gesloten wagens met grote laadruimte, die bijzonder aangewezen zijn voor het vervoer van lichte materialen; stortwagens en wagens met opengaand dak, alle met draaistellen en dus geschikt om zwaardere ladingen te vervoeren.

Verscheidene belangrijke bestellingen, die betrekking hebben op bijna 2.500 wagens, werden in het begin van dit jaar gedaan.

3. Verbetering van de reizigersdienst.

De N.M.B.S. streeft terzelfder tijd naar vooruitgang op het gebied van het reizigersvervoer. Zij heeft volgende punten in haar programma opgeno-

men: de vervanging van verouderde reizigersrijtuigen door comfortabelere eenheden, de geleidelijke verhoging van de snelheid op de voornaamste aslijnen van het net en de vermeerdering van het aantal aangeboden plaatsen, in het bijzonder in het interstedenverkeer en in het internationaal verkeer, o.m. naar Parijs en Brussel.

In dit verband heeft de Raad van Beheer van de N.M.B.S. de volgende aankopen in principe goedgekeurd:

a. 10 locomotieven van 7.000 pk voor vier stroomsystemen, met een maximumsnelheid van 160 km/u., voor de verbindingen Brussel-Parijs en Luik-Parijs. Door de ingebruikneming van dit materieel zal een zelfde aantal locomotieven van 3.800 pk, 150/160 km/u. vrijkomen, die dan zullen kunnen gebruikt worden op de dwarslijn Oostende-Luik;

b. 32 elektrische vierwagengestellen, met verhoogd comfort, die een snelheid van 140 km/u. kunnen bereiken, bestemd voor de lijnen Antwerpen-Charleroi en Brussel-Luxemburg. Ze zullen uitgerust zijn met verwarming en met ventilatie door ingeblazen lucht.

4. Elektrificatie van 450 km lijnen.

Het geëlektrificeerd net, zoals het nu bestaat, dient aangevuld en ontwikkeld te worden om het in zijn geheel te verbeteren. De elektrificatie zal

voortgezet worden zoals op de kaart hiernaast is aangeduid.

5. Een nieuwe lijn voor hoge snelheid Brussel - Parijs/Londen via Rijsel.

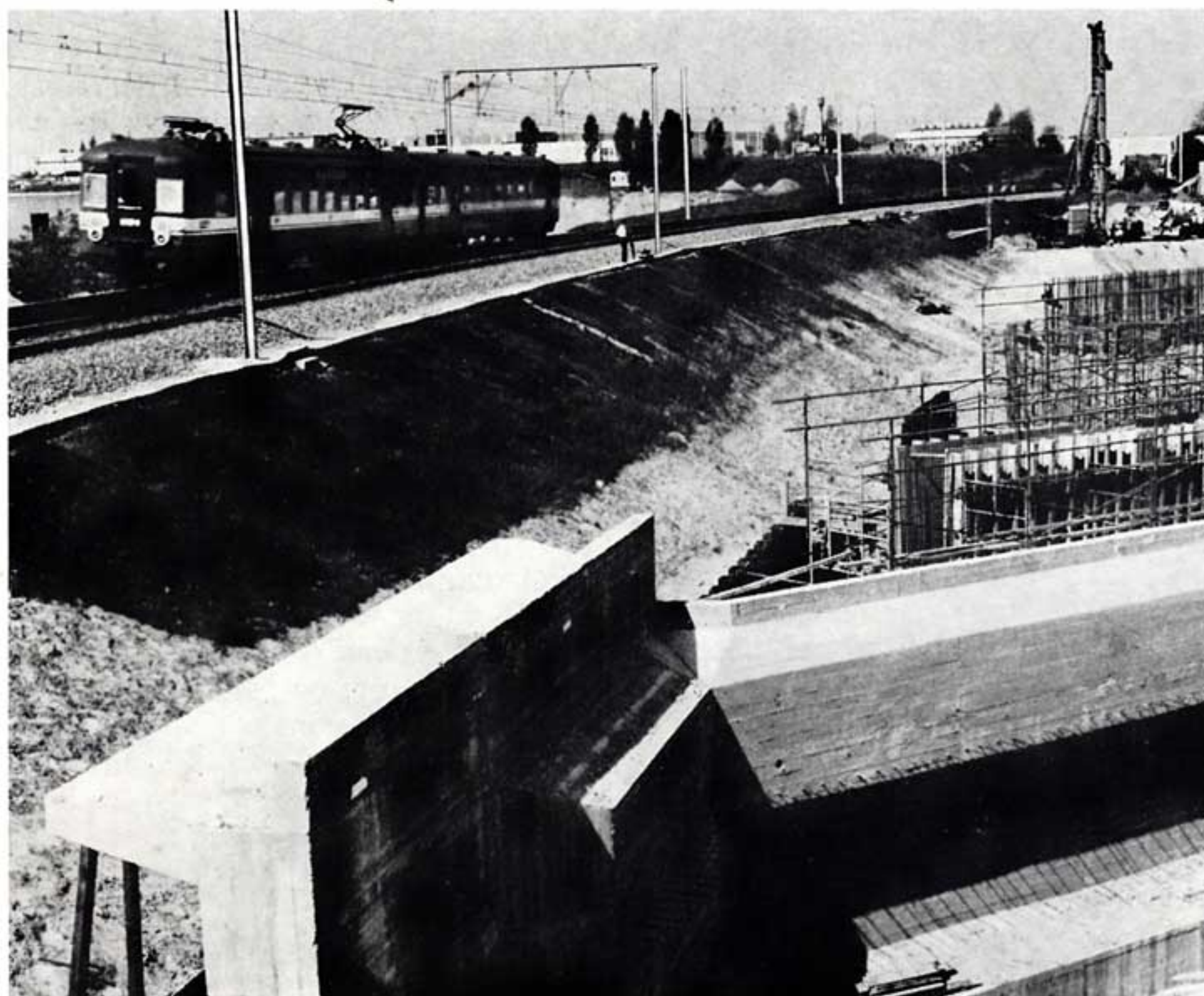
In het perspectief van de indienststelling van een spoorwegtunnel onder het Kanaal wordt er overwogen een lijn voor zeer hoge snelheid (300 km/u.) tussen Brussel-Zuid en de grens ten zuidoosten van Rijsel aan te leggen. Deze lijn zal op Frans grondgebied naar Calais en naar Parijs doorgetrokken worden.

Verkeerswisselaars zijn in België voorzien te Edingen, Aat en Doornik.

Deze verbinding zal Londen op 2 1/2 uur van Brussel brengen, en Parijs op 1 1/2 uur.

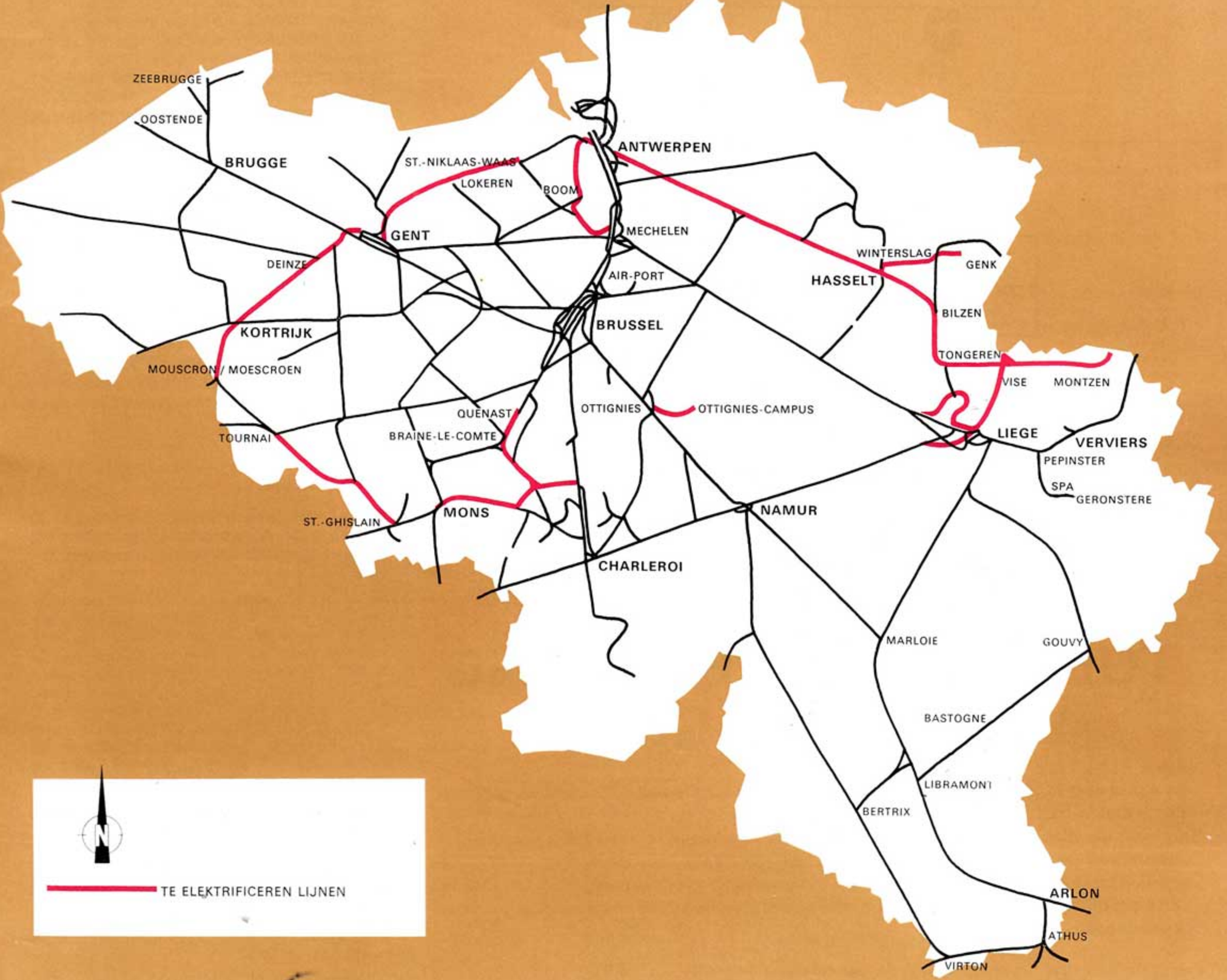
Dit zijn de voornaamste punten van het plan dat door de N.M.B.S. voor de volgende 10 jaren werd uitgewerkt. Nog andere maatregelen worden overwogen, zoals de verbetering van de installaties ter beschikking van de reizigers (roltrappen, vertrekaankondigers, ...), alsook inrichtingen om de veiligheid aan de overwegen te vervolmaken.

Zoals men ziet, is het een veelomvattend programma, dat als doel heeft het spoor te moderniseren ten dienste van het land.

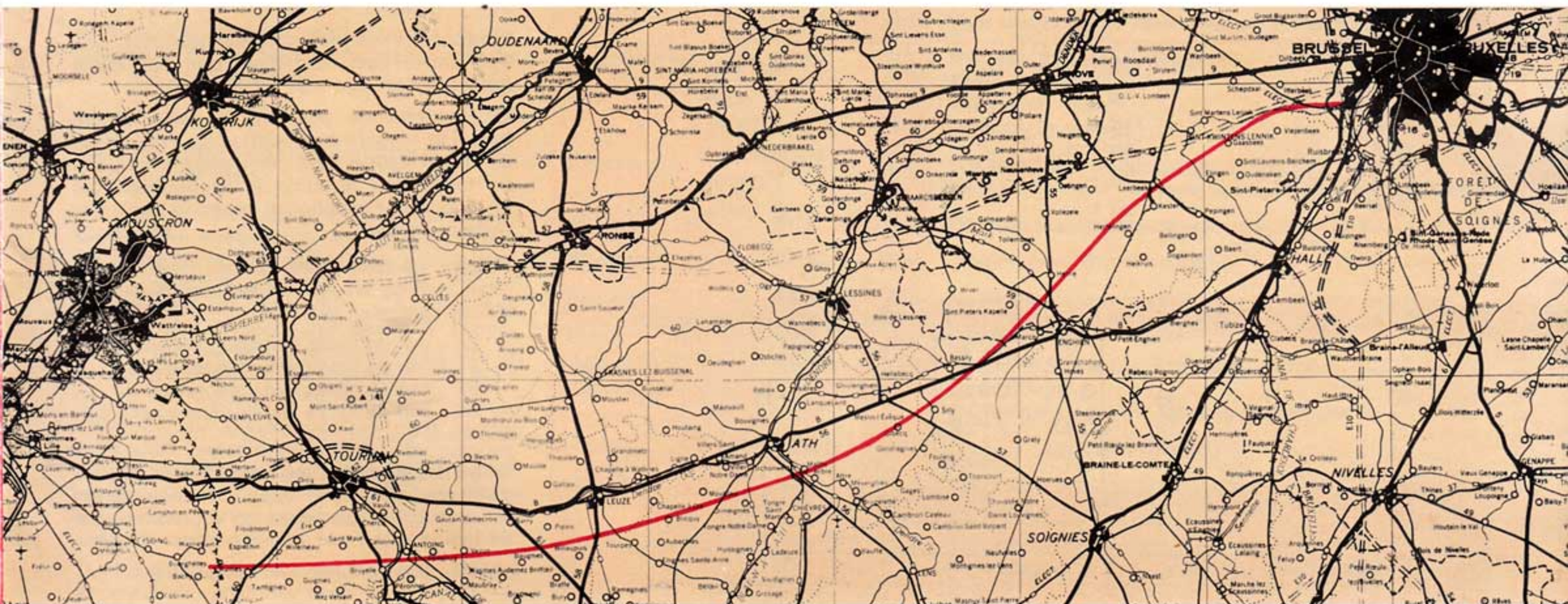


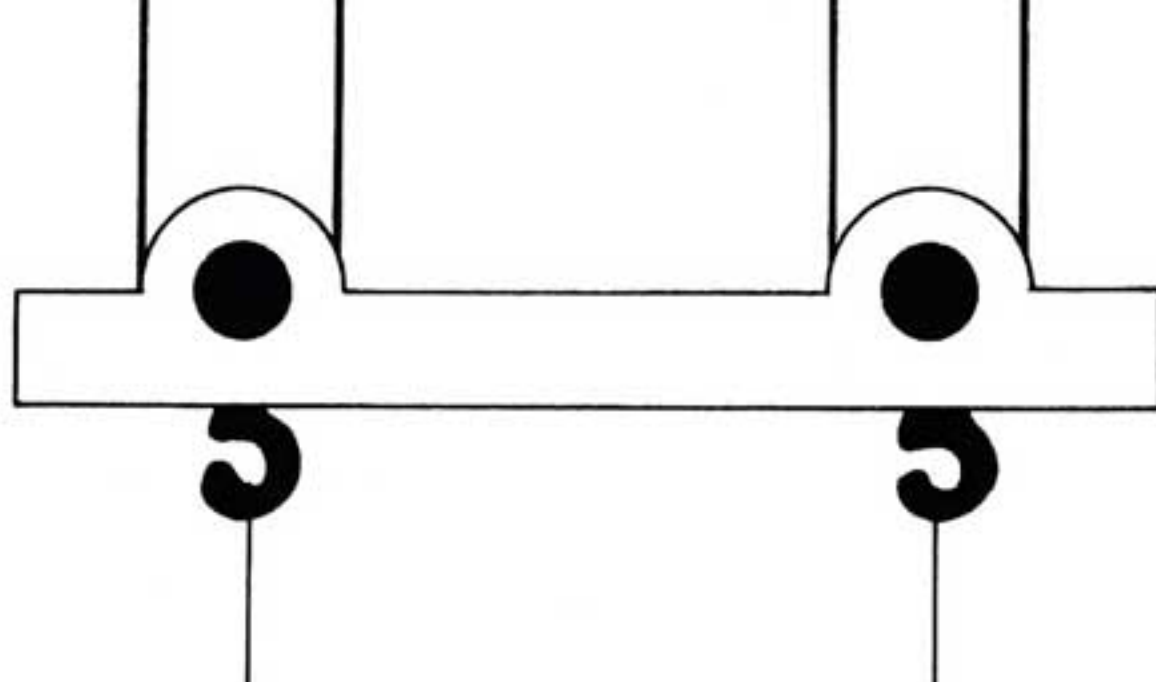
Infrastructuurwerken te Zaventem in het kader van het programma der uitbreiding van spoorlijnen in de richting van de hoofdstad.

KAART 1



KAART 2





	A	B1	B2	C
	39t	41,5t	51t	59t
S	39t	41,5t	51t	
SS	31t			

Tabel 3



TOELAATBARE BELADING VAN DE WAGENS

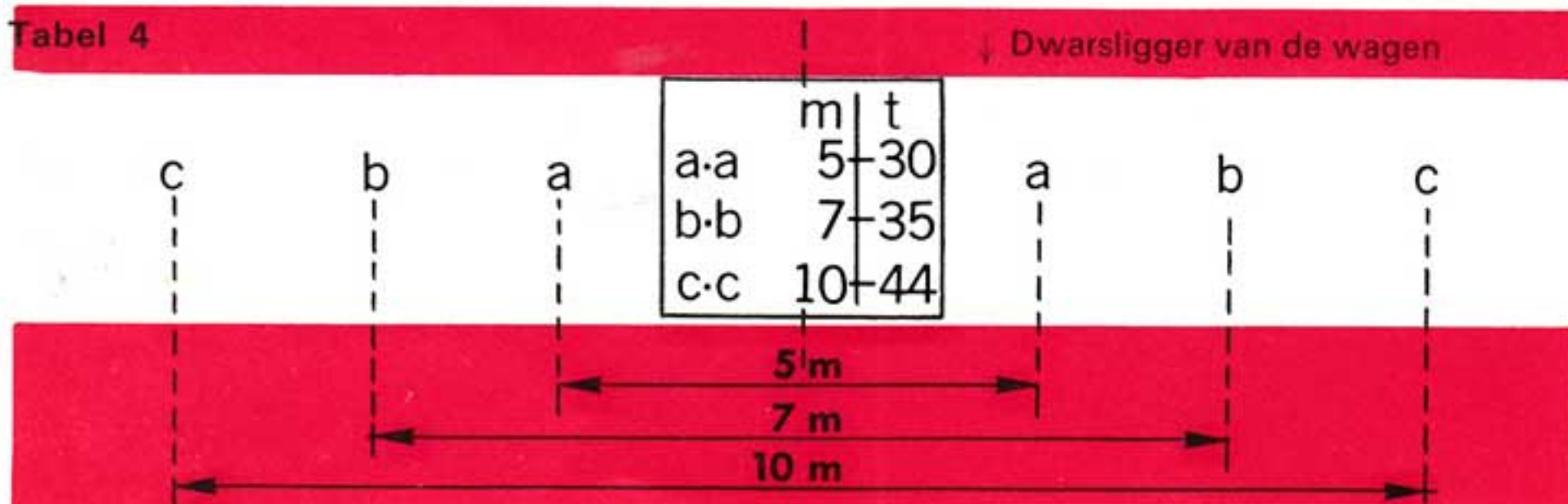
De spoorweg is bij uitstek een vervoerder van massagoederen. Daaruit mag echter niet worden besloten dat zijn wagens eender welke lading kunnen dragen. Er zijn grenzen die niet mogen overschreden worden. Ze vloeien in hoofdzaak voort uit de sterkte van de wagens, enerzijds, en uit die van het spoor, anderzijds.

In ons tijdschrift van juli 1966 hebben wij die kwestie reeds uiteengezet. Op verzoek van onze cliëntele wijden wij er nogmaals een artikel aan dat aan de huidige toestand is aangepast.

Tabel 1

Categorie	Hoogste asdruk	Hoogste tonmetergewicht
A	16 t	4,8 t/m
B 1	18 t	5 t/m
B 2	18 t	6,4 t/m
C 2	20 t	6,4 t/m
C 3	20 t	7,2 t/m
C 4	20 t	8 t/m

Tabel 4



	m	t
a·a	5	30
b·b	7	35
c·c	10	44

Beginsel

Voor het verkeer van wagens met twee tot vier assen zijn de Europese spoorwegnetten in zes categorieën ingedeeld op grond van twee criteria: de asdruk (gewicht van wagen en lading, gedeeld door het aantal assen) en het tonmetergewicht (gewicht van wagen en lading, gedeeld door de totale lengte van de wagen, gemeten over de buffers).

Tabel 1 behelst de aldus vastgestelde grenzen. Het gewicht van de beladen wagen mag niet groter zijn dan de laagste van de twee grenzen die volgens tabel 1 berekend zijn.

Voorbeeld

Een tweessige wagen van 8 m lengte (over de buffers) die op een in categorie B 2 ingedeelde lijn moet rijden, mag niet meer wegen (tarra + lading) dan $18 \text{ t} \times 2$ noch meer dan $6,4 \text{ t} \times 8$, d.i. dus ten hoogste 36 t. In tabel 2 is aangegeven in welke categorieën de lijnen van de voornaamste spoorwegen ingedeeld zijn.

In de praktijk.

Onze lezers mogen echter gerust zijn. Zij moeten geen enkele berekening maken om het grensgewicht van hun zendingen te bepalen.

Al de spoorwegen zijn inderdaad overeengekomen de nuttige gegevens voor het bepalen van de toegelaten belading op een-vormige wijze op al hun voertuigen aan te duiden. Op elke wagen staat aan weerszijden een tabel met de beladingen die volgens de categorieën van te berijden lijnen (A, B 1, B 2, C 2, C 3, C 4) zijn toegelaten. Daarbij geldt de letter B zonder kencijfer voor de categorieën B 1 en B 2; evenzo geldt de letter C voor C 2, C 3 en C 4.

Onderstellen we dat tabel 3 op de wanden van een wagen staat.

Om de betekenis ervan te begrijpen moet men weten dat de wagens op het stuk van in internationaal verkeer toegelaten snelheid in drie categorieën worden ingedeeld:

1. wagens die ten hoogste 80 km/h mogen rijden;
2. wagens die 100 km/h mogen rijden;
3. wagens die 120 km/h mogen rijden.

Wagens die meer dan 80 km/h, doch ten hoogste 100 km/h mogen rijden, zijn met een S gemerkt.

Wagens die met een snelheid van meer dan 100 km/h, doch niet meer dan 120 km/h mogen rijden, zijn met SS gemerkt.

Bij toenemende snelheid is een kleinere belading toegelaten, zodat er op de wagens een tabel staat waarin, per categorie van lijn, de toegelaten belading is aangegeven die bij voormelde snelheden moet in acht genomen worden.

Volgens de tweede horizontale regel van de tabel mag de wagen in gewone treinen een lading vervoeren van:

- 39 ton op lijnen van categorie A;
- 41,5 ton op lijnen van categorie B 1;
- 51 ton op lijnen van categorie B 2;
- 59 ton op lijnen van de categorieën C 2, C 3 en C 4.

Volgens de derde regel, waarvoor een S staat, mag de wagen lopen in treinen die ten hoogste 100 km/h rijden, op voorwaarde dat de lading niet meer bedraagt dan:

- 39 ton op lijnen van categorie A;
- 41,5 ton op lijnen van categorie B 1;

— 51 ton op de lijnen van de categorieën B 2 en C.

Volgens de vierde regel, waarvoor SS staat, mag de wagen lopen in treinen die ten hoogste 120 km/h rijden, op voorwaarde dat de lading niet meer dan 31 ton bedraagt op de lijnen van al de categorieën.

Wanneer in de tabel geen S of SS voorkomt, mag de wagen niet in snelrijdende treinen lopen.

Om het maximumgewicht te kennen dat op een wagen mag geladen worden, volstaat het dus na te gaan op de tot het eindpunt te berijden spoorwegnetten, welk net de kleinste belading toelaat.

Op platte wagens met een nuttige vloerlengte van meer dan 10 m staan aanwijzingen in verband met geconcentreerde lasten die voor drie verschillende lengten gelden. Zie tabel 4. De ingeschreven waarden zijn maxima en mogen niet overschreden worden.

BIJZONDERE GEVALLEN

1. Zendingen naar Frankrijk, Hongarije, Italië, Oost-Duitsland, Oostenrijk, Tsjecho-Slovakije, West-Duitsland.

Met sommige spoorwegen werden bijzondere overeenkomsten gesloten die van voornoemde aanwijzingen afwijken om de gebruikte wagens zo goed mogelijk te kunnen aanwenden. Aldus laten Frankrijk, Hongarije, Italië, Oost-Duitsland, Oostenrijk, Tsjecho-Slovakije en West-Duitsland voor sommige stations of bepaalde trajecten een hogere asdruk en een groter tonmetergewicht toe dan die van de normale categorie waarin hun lijnen ingedeeld zijn.

Voor zendingen in doorvoer over verscheidene spoorwegen kunnen dergelijke afwijkingen grotere mogelijkheden bieden dan die welke uit de tabel met de toegelaten beladingen (tabel 2) voortvloeien.

Dit kan het geval zijn voor het verkeer tussen België (C 4) en Italië (B 2), over Duitsland (B 2) en Zwitserland (C 3). In zo'n geval laat de DB, over de Rijnweg, inderdaad wagens toe die volgens categorie C 2 beladen zijn. Daardoor vormt het Duitse net geen hinderpaal voor het verzenden van wagens met een belading volgens categorie C 2 naar Italiaanse stations, waarvoor diezelfde belading is toegelaten.

Inlichtingen daarover zijn alleszins in de stations of de handelsagentschappen van de N.M.B.S. te verkrijgen.

2. Zendingen naar Denemarken, Zweden en Polen.

De lijnen van de Deense en Zweedse spoorwegen zijn ingedeeld in categorie C 2 (voor de Zweedse spoorwegen enkel voor twee-assige wagens) en die van de Poolse spoorwegen in categorie C 3. Beladen wagens met bestemming naar die spoorwegen moeten dus over lijnen gaan die in een lagere categorie zijn ingedeeld (B 2 voor de DB en de DR, B 1 voor de CSD).

Gelet op de afwijkingen die door laatstgenoemde spoorwegen zijn toegestaan, mogen wagens met bestemming naar Denemarken, Zweden en Polen bij verzending over bepaalde grenspunten volgens C 2 beladen worden.

Die mogelijkheden zijn in volgende tabellen aangeduid.

Tabel 2

Land	Spoorweg	Categorie van lijnen	Opmerkingen
België	NMBS	C 4	(Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen)
Bulgarije	BDZ	B 2	(Bulgaarse Staatsspoorwegen) <i>Beperking:</i> a. over de grenspunten Kardam en Kulata: asdruk 17 t, tonmetergewicht 3,6 t/m; b. zeetraject Calafat - Port Vidin: asdruk 17 t, tonmetergewicht 3,6 t/m; de overgave van wagens met 4 assen en meer is aan een voorafgaand akkoord tussen de BDZ en de CFR onderworpen.
Denemarken	DSB	C 2	(Deense Staatsspoorwegen)
Duitsland	DB	B 2	(Duitse Bondsspoorweg) <i>Uitbreiding:</i> C 2 volgens speciale lijst van de stations.
	DR	B 2	(Duitse Rijksspoorweg) <i>Uitbreiding:</i> C 2 volgens speciale lijst van de stations.
Frankrijk	SNCF	C 4	(Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen)
	Anzin	C 2	(Anzin-Spoorweg)
Griekenland	CEH	C 4	(Griekse Staatsspoorwegen) <i>Beperking:</i> a. Thessaloniki - Drama (Platania), Amyndeon - Messonission - Florina: asdruk 16 t, tonmetergewicht 4,8 t/m. b. Dikea - Pythion, Drama (Platania) - Alexandroupolis - Pythion: asdruk 14 t, tonmetergewicht 4,5 t/m. c. Over het grenspunt Messonission: asdruk 14 t, tonmetergewicht 4,5 t/m.
Groot-Brittannië	BR	B 1	(Britse Spoorwegen)
Hongarije	MAV	B 2	(Hongaarse Staatsspoorwegen) <i>Beperking</i> over de grenspunten Magyarboly, Röske: asdruk 16 t. <i>Uitbreiding:</i> C 2 volgens speciale lijst van de stations.
	GySEV	B 2	(Győr-Sopron-Ebenfurt-Spoorweg)
	BHEV	B 1	(Budapester Vervoeronderneming)
Irak	IRR	A	(Iraakse Spoorwegen)
Italië	FS	B 2	(Italiaanse Staatsspoorwegen) <i>Beperking:</i> Zeetraject Civitavecchia - Golfo Aranci (Sardinië): asdruk 16 t; tonmetergewicht 4,8 t/m. <i>Uitbreiding:</i> C 3 volgens speciale lijst van de stations.
	FNM	A	(Nord-Milano-Spoorweg)
Joegoslavië	JZ	B 2	(Gemeenschap der Joegoslavische Spoorwegen) <i>Beperking:</i> over de grenspunten Beli Manastir, Horgos, Kikinda: asdruk 16 t, tonmetergewicht 4,8 t/m.
Luxemburg	CFL	C 4	(Nationale Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen)
Nederland	NS	C 2	(Nederlandse Spoorwegen)
		B 1	Voor wagens met meer dan twee assen.
Noorwegen	NSB	B 1	(Noorse Staatsspoorwegen)
		B 2	Kornsjö - Oslo
		C 4	Vassijaure - Narvik
	RjB	B 1	(Rjukan-Spoorweg)
Oostenrijk	OBB	B 2	(Oostenrijkse Bondsspoorwegen) <i>Uitbreiding:</i> C 2 volgens speciale lijst van de stations.
Polen	PKP	C 3	(Poolse Staatsspoorwegen)
Roemenië	CFR	B 2	(Roemeense Spoorwegen)
Spanje	RENFE	B 2	(Spaanse Spoorwegen)
Syrië	CFS	A	(Syrische Spoorwegen)
Tsjecho-Slovakije	CSD	B 1	(Tsjecho-Slovaakse Staatsspoorwegen) <i>Uitbreiding:</i> C 2 volgens speciale lijst van de stations.
Turkije	TCDD	A	(Turkse Staatsspoorwegen)
Zweden	SJ	C 2	(Zweedse Staatsspoorwegen)
		A	Voor wagens naar stations van smalspoorlijnen.
Zwitserland	SBB/CFP	C 3	(Zwitserse Bondsspoorwegen)
	SP	C 3	(Gemeenschap van Zwitserse particuliere Spoorwegen)

I. Zendingen naar Denemarken (DSB)

Grenspunten

NMBS - DB	DB - DSB
Montzen - Aachen	Süderlügum - Tonder Flensburg - Padborg Puttgarden Mitte See - Rodby Faerge

II. Zendingen naar Zweden (SJ)

A. Over West-Duitsland (DB) en Denemarken (DSB)

Grenspunten

NMBS - DB	DB - DSB	DSB - SJ
Montzen - Aachen	Süderlügum - Tonder Flensburg - Padborg Puttgarden Mitte See - Rodby Faerge	Helsingor - Hälsingborg Kobenhavn - Malmö

B. Over West-Duitsland (DB) en de Duitse Democratische Republiek (DR)

NMBS - DB	DB - DR	DR - SJ
Montzen - Aachen	Lübeck - Herrsburg Büchen - Schwanheide Vorsfelde - Oebisfelde Herzberg - Ellrich Bebra - Gerstungen Ludwigstadt - Probstzella Hof - Gutenfürst Helmstedt - Marienborn	Sassnitz Hafen Fähre - Trelleborg

III. Zendingen naar Polen (PKP)

A. Over West-Duitsland (DB) en de Duitse Democratische Republiek (DR)

Grenspunten

NMBS - DB	DB - DR	DR - PKP
Montzen - Aachen	Lübeck - Herrsburg Büchen - Schwanheide Vorsfelde - Oebisfelde Herzberg - Ellrich Bebra - Gerstungen Ludwigstadt - Probstzella Hof - Gutenfürst Helmstedt - Marienborn	Grambow - Szczecin Gumience Kietz - Kostrzyn Willem Pieck Stadt Guben - Gubin Forst - Zazieki
	Lübeck - Herrsburg Büchen - Schwanheide Herzberg - Ellrich Bebra - Gerstungen Ludwigstadt - Probstzella Helmstedt - Marienborn	Frankfurt (Oder) - Slubice

B. Over West-Duitsland (DB) en Tsjecho-Slowakije (CSD)

Grenspunten

NMBS - DB	DB - CSD	CSD - PKP
Montzen - Aachen	Furth im Wald Domazlice Schirnding - Cheb	Kralovec - Lubawka Mezimesti - Mieroszow Lichkov - Miedzylesie Mikulovice - Glucholazy Novy Bohumin - Chalupki Petrovice u Karviné - Zebrzydowice Cesky Tesin - Merklowice Orlov - Leluchow

N.B. Beladen tweessige wagens voor een van die netten kunnen eveneens over Nederland verzonden worden.



de belgische spoorwegen in 1970

	1950	1960	1970	verschil 1970-1950
- Goederen vervoerd bij wagenladingen (in miljoen ton-km)	5.463	6.303	7.816	+ 43 %
- Vervoerde reizigers (in miljoen reizigers-km)	7.047	8.578	8.260	+ 17 %
- Aantal wagens voor handelsgebruik	85.685	66.474	44.651	- 48 %
- Aantal locomotieven	2.728	1.495	1.080	- 60 %
- Aantal rijtuigen, elektrische motorstellen en motorwagens	4.670	3.767	3.023	- 35 %
- Aantal bedienden tewerkgesteld per miljoen kilometer-eenheden	6	3,9	2,9	- 52 %

De economische expansie, die zeer intens was in 1969, is in 1970 in al de landen van de Europese Gemeenschap vertraagd.

In België is de produktie van de ijzeren staalnijverheid lichtjes geslonken, terwijl terzelfder tijd de achteruitgang van de steenkolenmarkt is toegenomen: precies twee sectoren die van bijzonder belang zijn voor het spoorwegvervoer.

Ondanks deze eerder ongunstige omstandigheden is het globaal spoorverkeer, reizigers- en goederenvervoer samen, toch gestegen.

Goederenvervoer

Het verkeer bij wagenladingen bereikte 7.816 miljoen ton-km, dit is 17,1% meer dan in 1968 en 5,4% meer dan in 1969.

Bij nadere ontleding noteert men een aangroei van 7,6% bij de invoer, 9,7% bij de doorvoer en 6,9% bij de uitvoer, maar een daling van 7,6% voor het binnenverkeer.

Het stukgoedverkeer is blijven toenemen (-1,2% vervoerde tonnage), doch in mindere mate dan verleden jaar, toen er een stijging van 6,1% werd geboekt.

Reizigersverkeer

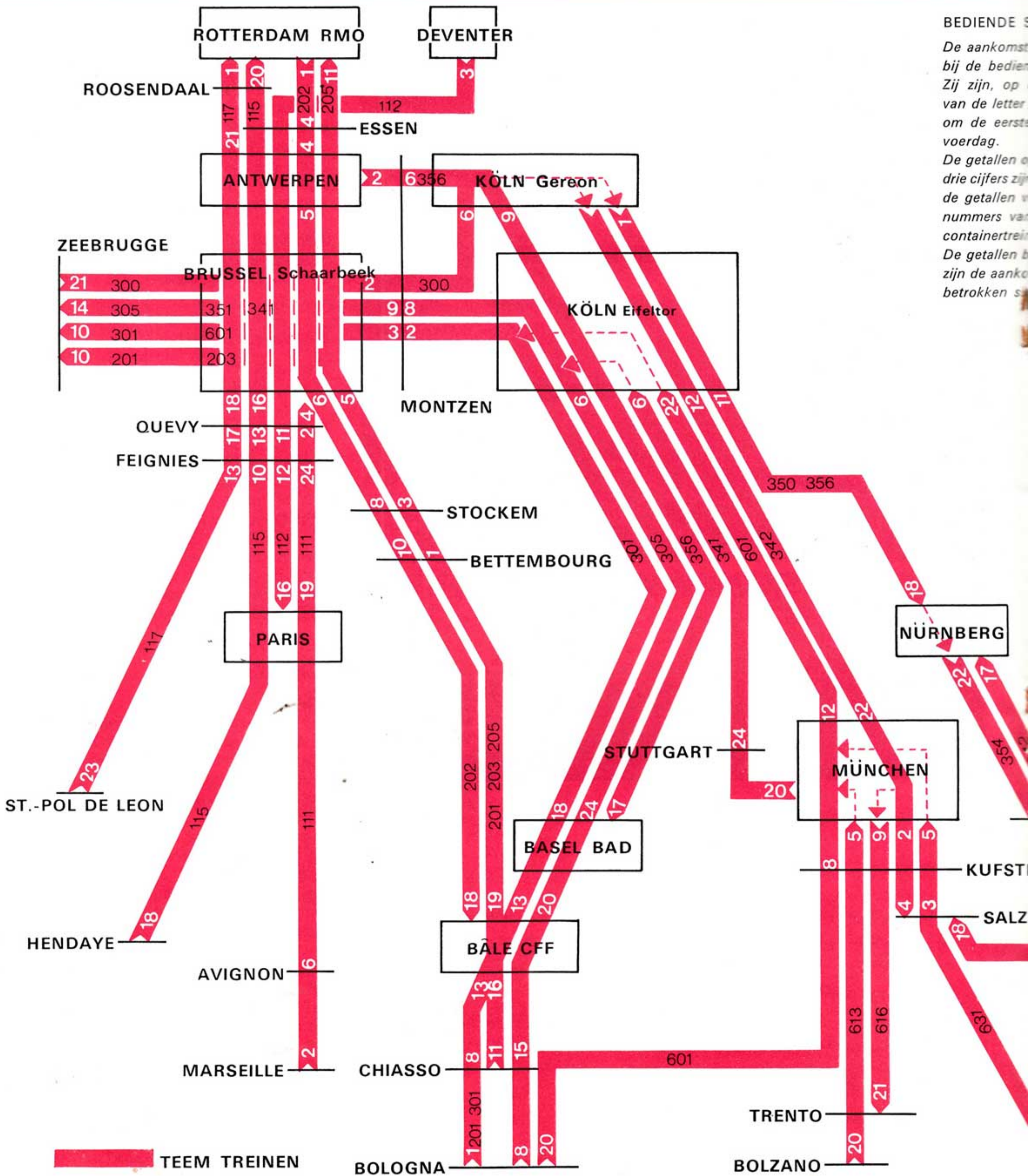
Over het geheel genomen zijn er in het reizigersverkeer geen belangrijke schommelingen geweest van het ene jaar tot het andere. De aangroei met 52 miljoen reizigers-km van het eigenlijk spoorwegverkeer werd gedeeltelijk tenietgedaan door de vermindering met 30 miljoen reizigers-km van de met autobussen afgelegde trajecten.

Die betrekkelijke stabiliteit van het reizigersverkeer is, ondanks de expansie van het autopark, hoofdzakelijk te danken aan de ontwikkeling van het internationaal toerisme. Zo boekte het verkeer met auto-slaaptreinen in 1970 een nieuwe stijging van 23% ten opzichte van 1969.

Om te besluiten ontlenen wij aan het verslag van de Raad van Beheer aan de algemene vergadering, nevenstaande tabel, waaruit duidelijk blijkt hoe de N.M.B.S. zich gedurende de laatste twintig jaar heeft ingespannen om door opvoering van de produktiviteit haar toestand te saneren.

Netkaarten voor het goederenvervoer

TEEM-TREINEN



rvoer uit en naar het buitenland

TRANSCONTAINERS EN SPOOR/WEG

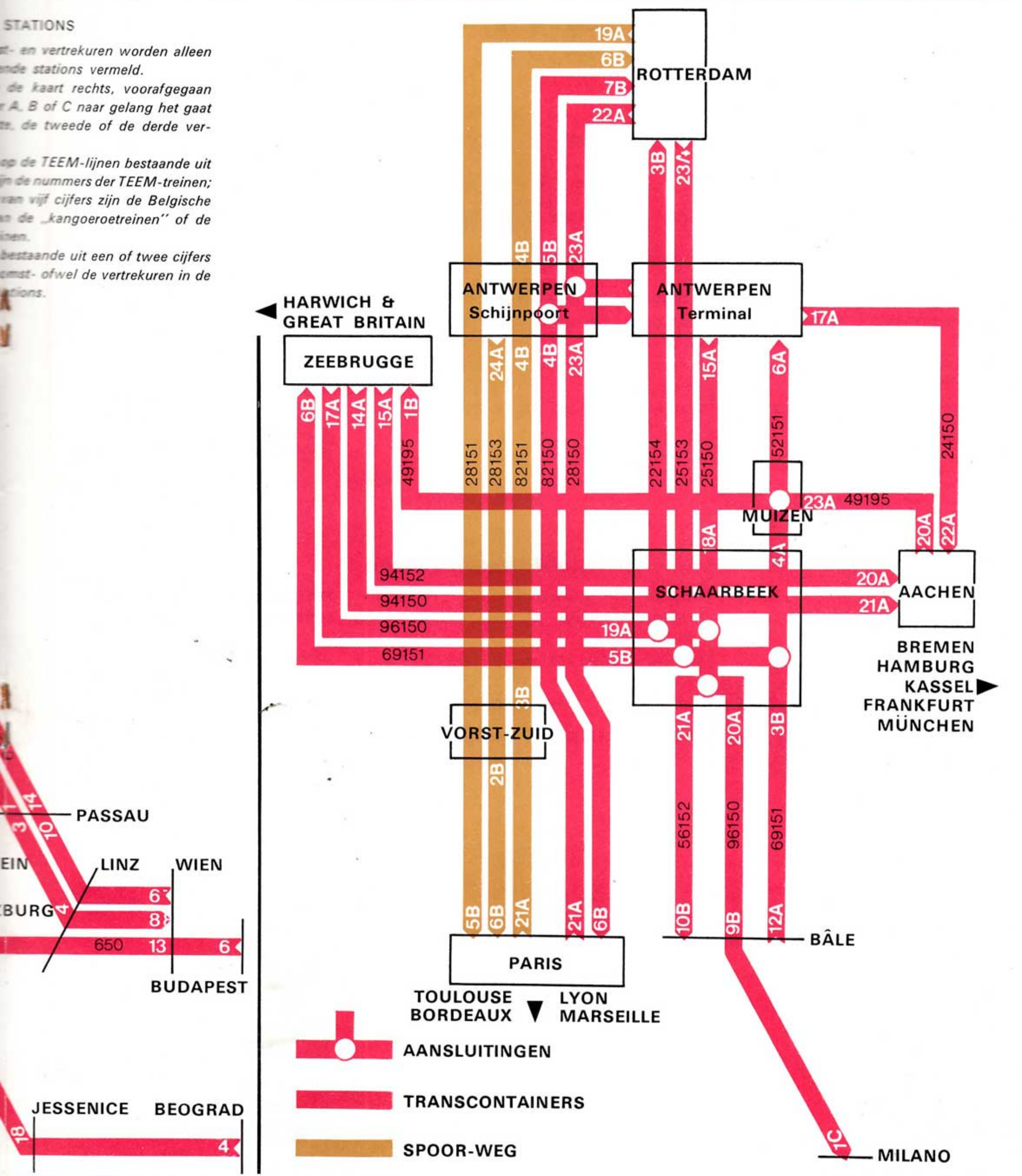
STATIONS

af- en vertrekuren worden alleen op de kaart vermeld.

de kaart rechts, voorafgegaan door A, B of C naar gelang het gaat om de tweede of de derde vertrekuren.

op de TEEM-lijnen bestaande uit twee of drie nummers der TEEM-treinen; van vijf cijfers zijn de Belgische en de „kangoeroetreinen” of de „kangoerotreinen”.

bestaande uit een of twee cijfers omst- 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)	28199	2	II	Quévy	28199	6	II	28199	6	II	Bordeaux	45115	6	III
Antw. (Kiel)	21500	1	II								Clermont-Ferr.	44545	8	III
Brussel (TT)	51556	1	II								Lyon Guillotière	44529	6	III
Gent-Oost	91531	21	I								Marseille	44563	13	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Nantes	44345	5	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Nice	48203	20	III
Essen	TEEM 112	9	II	Quévy	TEEM 112	12	II	TEEM 112	12	II	Toulouse	48141	7	III
											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)	TEEM 202	5	II	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antw. (Kiel)	21500	1	II								Chiasso	5440	15	III
Brussel (TT)	51556	1	II								Milano	5523	16	IV
Gent (O.)	91531	21	I								Roma	5799	23	V
Oostende	94101	19	I								Buchs (SG)	5156	7	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Zürich HB	5757	6	III

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)	TEEM 356	2	II	Montzen	TEEM 356	4	II	TEEM 5001	5	II	Naar Duitsland			
Antw. (Kiel)	21516	22	I								Basel Bad	5005	17	II
Brussel (TT)	51056	1	II	Montzen	TEEM 300	5	II	TEEM 5005	6	II	München Ost	5043	23	II
Gent (O.)	91031	21	I								Nürnberg	5033	18	II
Kortrijk	99256	20	I								Furth. i. Wald	6823	6	III
St.-Niklaas	99255	20	I								Passau	5047	1	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Schirnding	5033	21	II
Zeebrugge	TEEM 300	22	I											
								Brennero via	6863	9	III			
								Kufstein						
								Budapest via	2157	6	IV			
								Passau						
								Jesenice via	G 687	23	III			
								Salzburg						
								Salzburg	5043	4	III			
								Wien	G 60810	11	III			
								via Passau						
								Naar en over Zwitserland						
								Bâle SBB	9094	6	III			
								Chiasso via	14580	6	III			
								Bâle (1)						
								Milano via (1)	1805 L	6	III			
								Bâle-Chiasso						
								Zürich via	5765	10	III			
								Bâle						
								Naar Tsjecho-Slowakije						
								Plzen via	7532	11	III			
								Schirnding						
								Praha via	4508	5	III			
								Schirnding						

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

Deze dienstregelingen zijn geldig van 23-5-71 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 Bordeaux Chateauroux Le Mans Lyon G. Marseille Nancy Nantes Nice Paris-la-Chap. Paris La Villette Paris Bat. Perpignan Rennes Toulouse	16	III	
Antw. (Kiel)	21500	1	II									13	III	
Antwerpen DS	28302	10	II									13	III	
Gent (O.)	91416	22	I	Quévy	28302	16	II	28302	16	II		19	III	
Oostende	94101	19	I									18	III	
Zeebrugge	TEEM 300	21	I	Quévy	88328	9	II	88328	9	II		2	IV	
Brussel (TT)	58253	3	II									14	III	
												17	III	
												24	III	
												7	III	
												5	III	
												6	III	
												2	IV	
												17	III	
												15	III	
Charleroi	77338	4	II	Jeumont	77338	5	II				Bordeaux Le Mans Paris-la-Chap. Rennes Toulouse	13	III	
Liège (Bress.)	41531	22	I	»								19	III	
Montzen	47304	20	I	»								7	III	
					47304	2	II				17	IV		
											15	III		
Antwerpen (DS)	29347	23	I	Mouscron	98328	9	II	81328	11	II	Bordeaux Le Mans Lille Lyon Guillotière Marseille Paris-la-Chap. Rennes Roubaix Toulouse	23	I	
Brussel (TT)	59252	3	II									19	III	
Antw. (Kiel)	21514	20	I									23	II	
Gent (O.)	91416	23	I									9	III	
Montzen	49303	24	I									2	IV	
Oostende (Zh.)	94101	19	I									7	III	
Zeebrugge	TEEM 300	21	I									17	III	
												21	II	
						2	IV							
Liège (Bress.)	41523	16	I	Gouvy				31724	6	II		11	III	
												6	III	
												23	II	
												7	III	
												5	III	
												4	III	
Antwerpen (DS)	26320	3	II	Stockem	26320	8	II	66352	12	II	Belfort Colmar Metz Mulhouse Nancy Strasbourg	2	IV	
Antw. (Kiel)	21500	1	II									13	III	
Brussel (TT)	56308	23	I									»	4	III
Liège (G.)	41523	16	I									»	13	III
Zeebrugge	94341	4	I	»	56308	7	II	66309	17	II		7	III	
					56308	7	II	66352	12	II		7	III	
												7	III	

Deze dienstregelingen zijn geldig van 23-5-71 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)	24195	22	I	Aachen RE	24195	5	II				Bremen	5559	24	II
	24324	3	II	Aachen W	24324	11	II				Dortmund (S)	15249	24	II
Brussel (TT)	5431U	23	I	Aachen RE	54310	9	II				Duisburg	5535	16	II
Monceau	74316	15	I	»	74316	1	II				Düsseldorf (D)	15329	22	II
Gent (O)	91416	23	I	»	24324	11	II				Essen	15335	18	II
Liège (Bress.)	41523	16	I	»	44386	10	II				Hamburg Eid	5535	1	III
Kortrijk	84346	21	I	Aachen W	84346	11	II				Hannover Linden	5757	4	III
Oostende	94101	19	I	»	84346	11	II				Münster	5535	19	II
Zeebrugge	TEEM 300	5	II	»	84346	11	II				Göteborg via Putgarden	5700	15	IV
											Göteborg via Trelleborg	6450	24	IV
											Kobenhavn (G) via Putgarden	2164	16	III
											Padborg	17514	12	III
											Stockholm via Putgarden	5010	23	IV
											Stockholm via Trelleborg	5010	23	IV
											Frankfurt (M)	15302	8	III
											Köln (G)	15344	18	II
											München (S)	15247	16	III
											Salzburg	7925	16	IV
											Stuttgart	5431	3	III
											Wuppertal	15265	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
Antw. (Kiel)	21502	3	II								Eindhoven	4	III
Gent (O)	91416	23	I	Essen	92365	14	II	92365	19	II	Groningen	12	III
Oostende	94101	19	I								Leeuwarden	10	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	II								Nijmegen	4	III
Mouscron	88375	21	I								Rotterdam Z	4	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
				Utrecht	5	III							
				Venlo	7	III							
Antw. (Kiel)	21500	1	II	Essen	52101	8	II	52101	8	II	Amsterdam	13	II
Brussel (TT)	52101	2	II								Eindhoven	4	III
											Groningen	12	III
											Hengelo	7	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	4	III
											Rotterdam Z	11	II
											Rotterdam R.M.O.	13	II
											Utrecht	5	III
											Venlo	7	III
Charleroi (Monceau)	74304	6	I	Visé	44348	7	II	44348	9	II	Amsterdam	3	III
Liège (Bress.)	44348	23	I								Eindhoven	24	II
											Groningen	9	III
											Hengelo	6	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	7	III
											Rotterdam Z	4	III
											Rotterdam R.M.O.	7	III
											Utrecht	5	III
											Venlo	7	III

Deze dienstregelingen zijn geldig van 23-5-71 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

IV. NAAR GROOT-BRITTANNIE

VERTREK-STATION	TREIN	INSCHEPING		BESTEMMINGEN																
				Harwich Park O.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton						
				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)	59252	3	II																	
Gent (O)	91531	21	I		9	II	16	II					23	II	12	IV	5	V		
Montzen	49195	2	II																	
Essen	22321	15	I	Oostende																
Mouscron	84346	20	I																	
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Brussel (TT)	59252	3	II		15	II			19	II	23	III	5	III	5	V	5	V		
Gent (O)	91531	21	I																	
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	U	D	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Brussel (TT)	59252	3	II																	
Gent (O)	91531	21	I		9	II	11	IV	5	IV	6	IV	4	IV	8	IV	12	V	7	V
Montzen	TEEM 301	2	II																	
Essen	22321	15	I																	

V. NAAR LUXEMBURG, SAARBRUECKEN EN BASEL

VERTREK-STATION	TREIN	U		GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	TREIN	U		D
		U	D		TREIN	U	D	TREIN	U	D			U	D	
Antwerpen (DS)	26320	3	II	Stockem	26320	8	II	26320	10	II	Bâle SBB Bettembourg Saarbrücken	51031	22	II	
Antw. (Kiel)	21500	1	II	»	26320	8	II	66352	12	II		35450	14	II	
												48119 ⁽¹⁾	10	III	
Brussel (TT)	56308	23	I	»	56308	7	II								
Zeebrugge	94341	8	I	»	56308	7	II								
Liège (G)	41523	16	I	Gouvy	41523	3	II	31722	6	II	Luxembourg Bettembourg Bâle SBB	31722 31722 51031	9 9 22	II II II	

Deze dienstregelingen zijn geldig van 23-5-71 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

(1) via Forbach

aandacht! nieuw adres

de aanvraag

De klant of de expediteur richt een schriftelijke aanvraag tot de N.M.B.S.

Directie van het Materieel
en de Aankopen
Bureau 23-33
Leuvense weg 17-21
1000 Brussel.

het buitengewoon vervoer

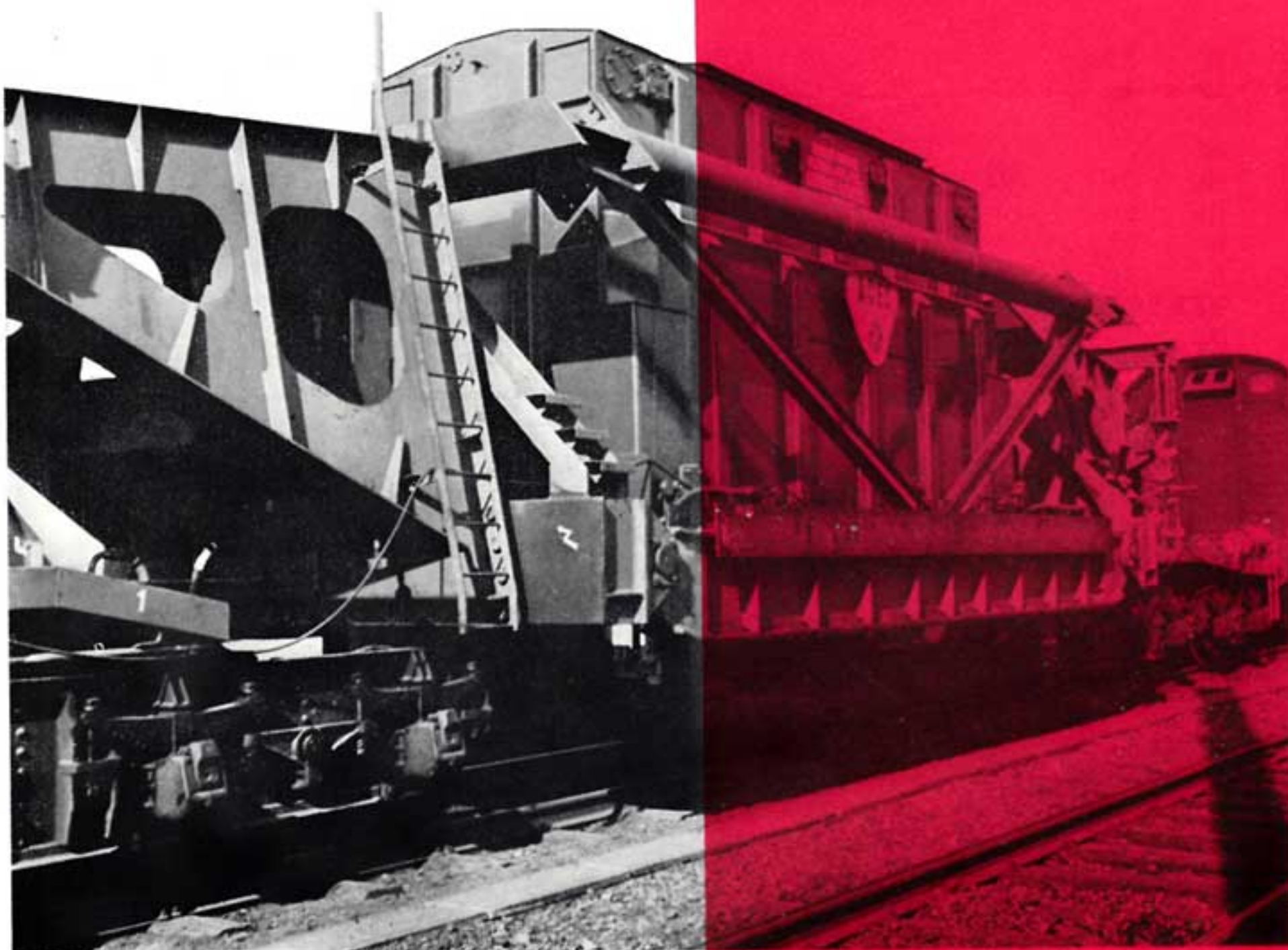
Er wordt nogal gemakkelijk aangenomen dat de spoorwegen praktisch alles kunnen vervoeren. Sommige zendingen mogen, vooral om veiligheidsredenen, pas na machtiging van de N.M.B.S. worden vervoerd. Die zendingen worden „buitengewone vervoeren” genoemd.

Worden inzonderheid als zodanig beschouwd :

- vervoer van stukken die de toegelaten afmetingen overschrijden, zodanig dat de lading niet binnen het kleinste profiel valt der te berijden lijnen ;
- vervoer van ladingen die het toegelaten gewicht overtreffen, in functie van de te berijden lijnen (zie ons artikel over de toelaatbare belading in dit nummer) ;
- vervoer van ladingen waarvoor er wegens de ligging van het zwaartepunt speciale veiligheidsmaatregelen vereist zijn ;
- ladingen op twee of meer wagens die uitgerust zijn met een draaischamel en die niet verbonden zijn met een schroefkoppeling of een schutwagen (hierbij worden de stukken op twee onafhankelijke draaistellen geplaatst) ;
- vervoer van stukken die moeten overgeladen worden alvorens het station van bestemming te bereiken, indien het individueel gewicht van deze stukken hoger ligt dan 25 ton of indien ze geladen zijn op kuilwagens ;
- de voertuigen die op hun eigen wielen rijden en waar het R.I.V.-teken niet op voorkomt. (Het zijn dus voertuigen die niet beant-

woorden aan de voorschriften van het Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer, R.I.V.) ;

- zendingen die met een ferryboat moeten vervoerd worden en waarvoor er speciale voorschriften gelden ;
- vervoer onderworpen aan een speciale aanneming dat slechts kan worden toegelaten onder speciale technische of exploitatievoorwaarden ;
- vervoer van buigzame voorwerpen geladen op twee of meer wagens zonder draaischamels.



Hij vermeldt het station van vertrek en van bestemming, de grensposten die moeten overschreden worden, het gewicht van de stukken en voegt een schets met maten bij van de drie aanzichten van het stuk.

Wij zouden er willen op wijzen dat uit een voorafgaand overleg reeds bij het ontwerpen van het stuk kan blijken dat een zending niet moet worden beschouwd als „buitengewoon”, maar normaal kan vervoerd worden. Alvorens een aanvraag in te dienen kan de expediteur of zijn klant er dus belang bij hebben zich eerst te richten tot voornoemd bureau, telefoon: (02)13.18.70, toestellen 33.19 tot 33.23.

de N.M.B.S. ten dienste van de industrie

De Belgische spoorwegen, die sinds enige tijd zorgen voor het cementvervoer tussen Obourg en de Gentse haven, slagen er geregeld in schepen van 15.000 ton te laden. Onlangs hebben zij de prestatie geleverd 30.000 ton te laden, tegen een gemiddelde van 5.000 ton per dag.

De N.V. „Ciments d'Obourg" heeft haar voldoening uitgesproken over een dergelijke prestatie.

Met haar toestemming publiceren we hierna een uittreksel uit de brief die ze over dit onderwerp aan de heer Weber, Handelsdirecteur van de N.M.B.S., heeft gezonden.

„Ter attentie van de heer WEBER.

Geachte Heren,

O/ref.: 70/5358/A-1/A-2/A-3/A-3(b) - 30.320 ton klinkers Fob & stowed Ghent voor DURBAN. ss „FEDERAL SCHELDE" van 8.1.1971.

We stellen er prijs op U van ganser harte te danken voor de merkwaardige manier waarop al uw diensten zich van hun taak gekweten hebben bij de uitvoering van deze opdracht.

Dank zij een bewonderenswaardig ploegwerk, kan de N.V. „Ciments d'Obourg" er zich nu op beroepen dat zij een uitzonderlijk experiment heeft gewaagd en tot een goed einde heeft gebracht.

Inderdaad, de N.V. „Ciments d'Obourg" heeft 30.320 ton klinkers aan boord van het zeeschip „FEDERAL SCHELDE" geladen, dat de Gentse haven op 8 januari heeft verlaten.

Het is de grootste lading klinkers of cement die ooit aan boord van een schip werd gebracht. Dit opent voor ons gans nieuwe perspectieven.

interessante nijverheidsgronden beschikbaar te Winterslag

In de loop van 1971 zal er te Winterslag (Genk) een industrieterrein van ± 12 ha beschikbaar gesteld worden, waarvan ± 5 ha reeds gebruiksklaar zijn.

Infrastructurele kenmerken

Spoorweg:
1.200 m palend aan bijspoor van het station Winterslag.
Openbare weg:
van Genk naar Hengelhoef; dichtbij de toekomstige verkeerswisselaar E39.

Kenmerken van energie en watervoorzieningen

Mogelijkheid tot aansluiting op:
— waterleiding diameter 80 mm;
— aardgasvervoerleiding;
— electriciteitslijn;
— riolering diameter 1.200 mm;
— telefoonlijn.

Inlichtingen

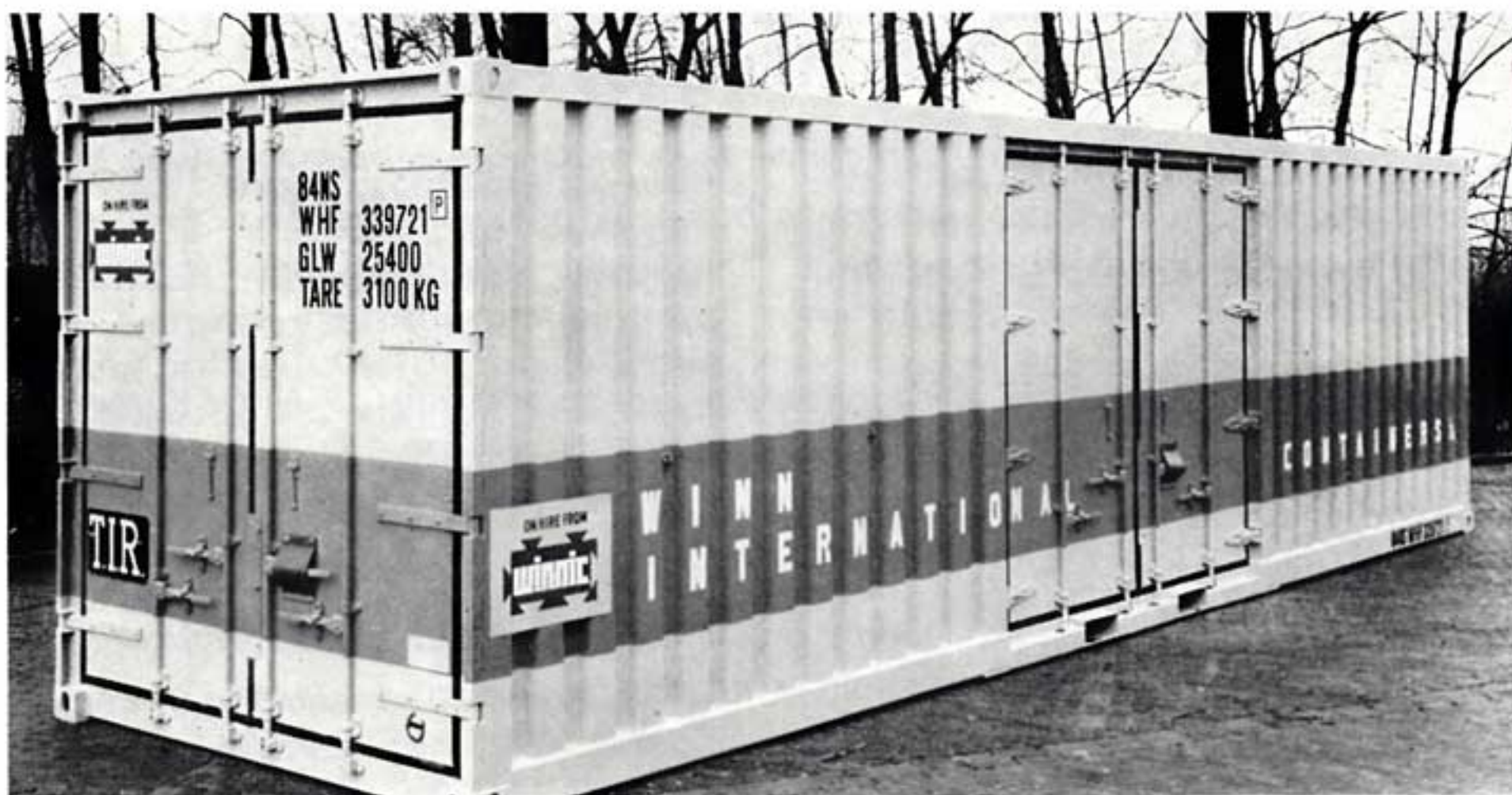
bij de heer VERBEEMEN, Eerste Inspecteur bij de dienst van de Baan, N.M.B.S. Stationsplein 6, 3500 HASSELT.

HUREN VAN TRANSCONTAINERS

In deze rubriek worden de voornaamste firma's vermeld die transcontainers in huur geven en die, soms ook, bijkomende diensten aanbieden, zoals terminaal vervoer, verhuren van vorkheftrucks, kranen, enz...

WINNIC CONTAINERS

Winn International Containers
Agent voor België :
F. Lanslots & Co N.V.
Oude steenweg 10/12, 2000 Antwerpen
Tel. 03/33.34.56
Telex : OREGON 32 261



CONTRANS

Adressen voor België :

● GRISAR & VELGE N.V.
Keizerstraat 13, 2000 Antwerpen
Tel. 03/31.48.20
03/31.88.20
Telex : 31 261 / 31 292

● GRISAR & VELGE N.V.
Harwichstraat 10, 8380 Zeebrugge
Tel. 050/551.16
Telex : 19 239



De
algemene
vertegenwoordiger
van de
Franse Spoorwegen
in de
Benelux



Na 9 jaar verblijf in de Benelux, heeft de Heer André TIERS, Algemeen Vertegenwoordiger van de Franse Spoorwegen, Brussel verlaten, teneinde een nieuwe functie te bekleden bij de Commerciële Directie te Parijs, die gecreëerd is in het kader van de reorganisatie van de S.N.C.F. Alvorens benoemd te zijn in Brussel, is de Heer TIERS in functie geweest te Wenen, Algiers en New-York.

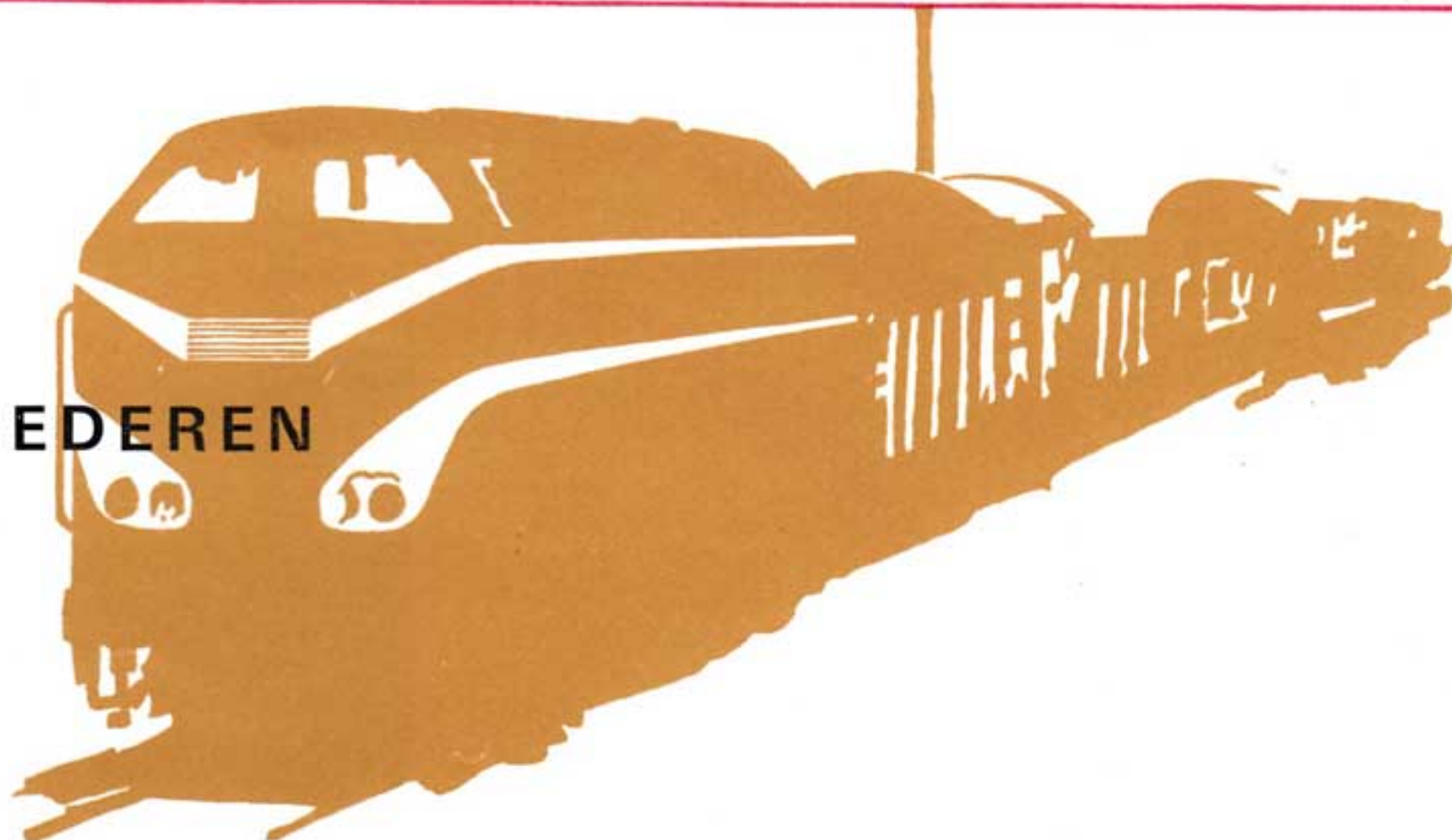
In zijn werkzaamheden als Algemeen Vertegenwoordiger van de S.N.C.F. voor de Benelux wordt de Heer TIERS te Brussel vervangen door zijn naaste medewerker de Heer Pierre LACOTE, die een grote ervaring heeft met internationale kwesties. Hij is vele jaren verbonden geweest aan de Afdeling Internationaal Verkeer bij de Commerciële Directie van de S.N.C.F. te Parijs. Hij was ook werkzaam te Bern en vervolgens sinds 1965 te Brussel, waar zijn kennis van technische kwesties en zijn voorbeeldig optreden zeer werden gewaardeerd.

De heer
VANNIEUWENHUYSE
Chef van het Agentschap
Kortrijk



Wij vestigen de aandacht van onze cliëntele op de juiste schrijfwijze van de naam van onze vertegenwoordiger te Kortrijk.

UITVOER VAN GOEDEREN



1. VERZENDINGSAAFGIFTEN T1 EN T2.

Vanaf 1 juli 1971 worden de douaneformaliteiten merklijk vereenvoudigd. De benuttigingsvoorwaarden van de documenten T1 en T2, voor de per spoor en onder dekking van een internationale vrachtbrief of van een expresgoedbulletin van het internationaal verkeer verzonden goederen, worden gewijzigd als volgt.

1.1. *Goederen in vrij verkeer :*

verzendingsaangiften T2 worden niet meer vereist, wat het land van bestemming ook zij; nochtans moet, voor de zendingen *met bestemming naar Duitsland* (zoals deze *in doorvoer over Duitsland*), een exemplaar van de internationale douaneaangifte *model T.I.F.* (formulier C 670 - DC 1741) worden bijgevoegd; dit formulier is verkrijgbaar in de stations;

1.2. *goederen onder douanetoezicht :*

het geldt hier goederen die in een Belgische haven ontscheept werden, die toegekomen zijn op entrepot of die voorlopig of tijdelijk opgeslagen werden, en wederuitgevoerd; het gebruik van aangiften T1 of T2, volgens het geval, blijft vereist ten einde het bij het invoeren van de goederen opgemaakte document te kunnen aanzuiveren.

2. PROCEDURE DIE DOOR DE AFZENDERS DIE ZELF DE UITVOERFORMALITEITEN VERVULLEN MOET WORDEN GEVOLGD.

2.1. Bij het vervullen van de douaneformaliteiten en op voorwaarde dat een zending door de spoorweg aangenomen en geregistreerd wordt, geldt de vrachtbrief of het expresgoedbulletin als douanedocument.

2.2. Mits voorlegging aan de douanediens ten van het vervoerdocument, aangenomen en geregistreerd door de spoorweg, wordt het douanedocument, om het even of het een uitvoerdocument of een verzendingsaangifte T1 of T2 betreft, beschouwd als aangezuiverd. Het douanedocument vergezelt de zending niet, het wordt door de douane van het vertrekkantoor behandeld en ingehouden.

2.3. De uitvoeringsmodaliteiten worden geregeld door de entrepot- of grensstations in overleg met de douanediens ten.

3. VERZENDINGSBULLETINS VOOR EXPRESGOED.

Het expresgoedbulletin is samengesteld uit 4 bladen: de stam, de geleidebrief, het afleveringsbulletin en het ontvangstbewijs.

Voor douanedoeleinden, moet vanaf 1 juli 1971 een bijkomend blad „Afschrift van het afleveringsbulletin” genoemd, bij het verzendingsbulletin worden gevoegd.

In afwachting van de herdruk van het document, wordt dit bijkomend formulier afzonderlijk gedrukt; het wordt afgeleverd samen met het verzendingsbulletin. De H.H. afzenders die formulieren van het huidig model bezitten worden verzocht een overeenkomend aantal exemplaren van het bijkomend formulier aan de verkoopstations te vragen.



Stryckman

halve-prijskaart op zak ...vertrek wanneer u wil !

Met deze kaart hebt u 50 % korting
op de prijs van al uw treinkaartjes.
Een maand lang, zo vaak u het wenst !

Een uitstapje ? Trekt u er 't weekend opuit ?
Vervoegt u uw gezin met vakantie « ergens in België » ?
Of brengt u een bezoek aan die goede Tante Paula ?
Steeds betaalt u slechts de helft van de normale prijs.

Deze kaart kost maar 250 F (2de klasse)
of 375 F (1ste klasse).



Verkrijgbaar in alle stations, zonder formaliteiten.