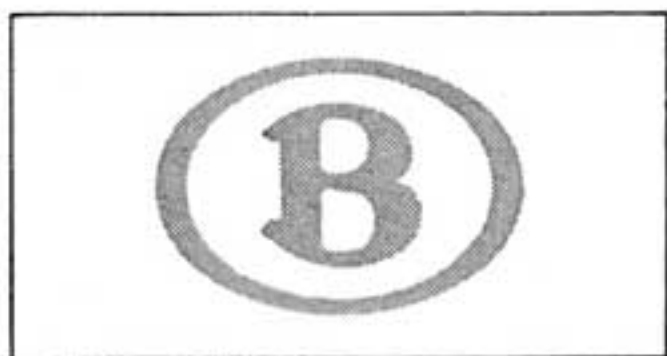
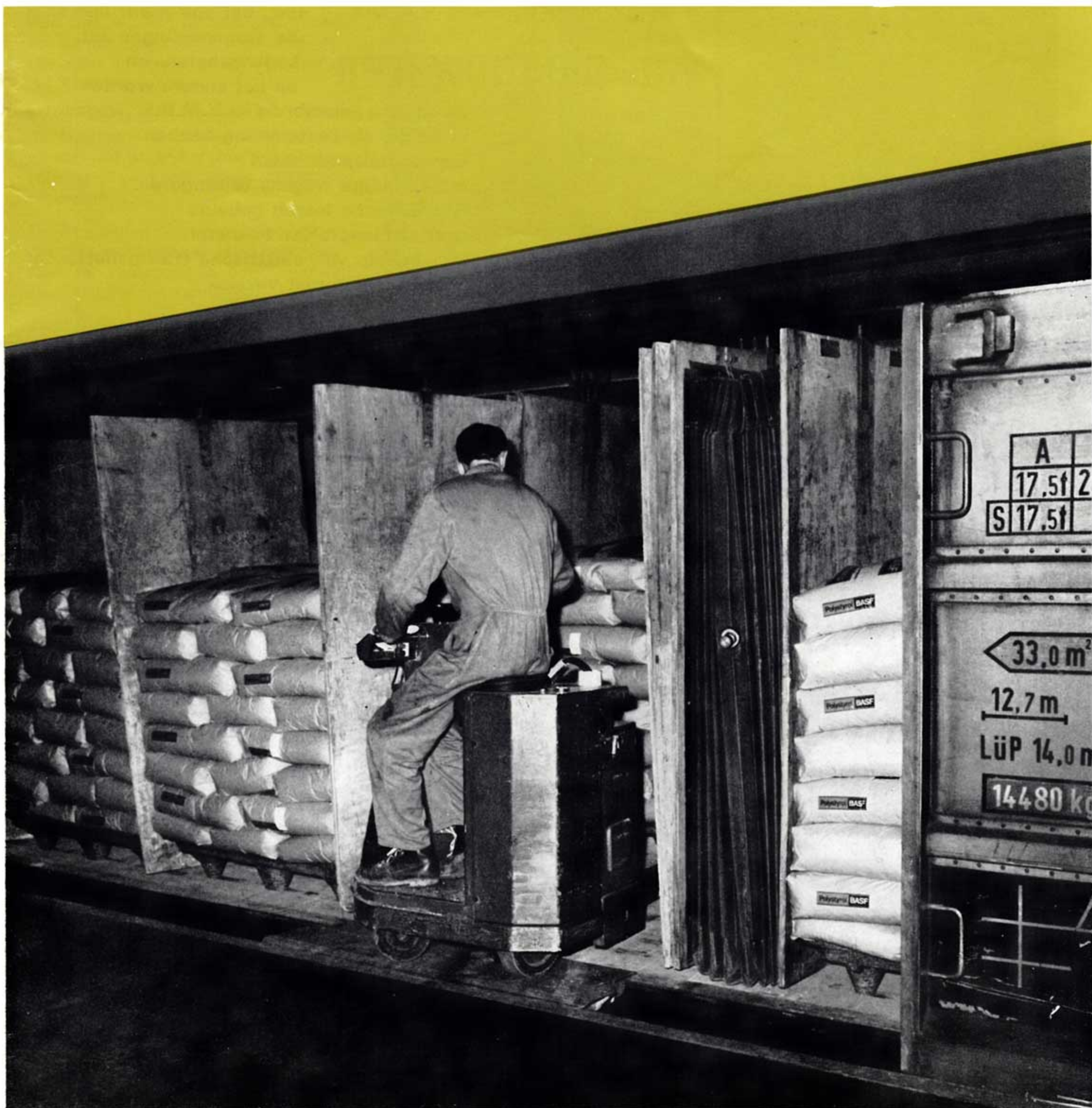


SPOORNIEUWS



Informatieblad van de Handelsdirectie der Belgische Spoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift - Nummer 1 - Februari 1972





Dank zij de mechanisering van de opeenvolgende handelingen gebeurt het lossen van de met polystyrol beladen wagens in een minimum van tijd.



INHOUD

Blz.

- 2 Een dispatching voor het vervoer van plasticwaren
- 5 300.000 reizigers per dag
- 6 U.I.C. Een nieuwe partner
- 8 München 72
- 9 Gelukkige vervoerders!
- 10 Voor elk vervoer de gepaste wagen T.E.W.: Algemeen Europees Tarief voor het vervoer van Wagenladingen
- 11 Vertolling van de goederen in Frankrijk
- 12 Die man...
107.000 ton: een rekord
- 13 Intercontainer
- 14 Europabus '72
De N.M.B.S. nodigt haar clientele uit...
- 15 Zomer 72
- 16 Grote capaciteit voor massa-vervoer

Redactie: Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 - toestel 2637

Foto's: F. Putman - 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.*

De firma B.A.S.F. heeft een opslagplaats gebouwd op een oppervlakte van 23.000 vierkante meter.

Het station Schaarbeek-Josaphat was zeer goed geschikt voor die installaties die op het spoorwegnet moeten aangesloten zijn.

De opslagplaats beslaat vooralsnog een derde van de totale oppervlakte, maar, aangezien ze uit twee verdiepingen

bestaat, is er een opslag mogelijk op een oppervlak van 10.000 m².

Aan elke zijde van het gebouw komt er een spoor toe: het ene spoor ontvangt de wagenladingen uit Ludwigshafen, en op het andere worden

de wagens geladen die de N.M.B.S.-wegcentra in België als bestemming hebben.

Een opstelspoor dient om de ledige wagens te rangeren.

Het laden en lossen gebeurt over een lengte van 80 meter, met behulp van elektrische transpalletten of transpalletten met vizels.

een dispatching voor het vervoer van plasticwaren



Wat gebeurt er eigenlijk te Schaarbeek?

Elke dag voeren verscheidene wagens van 20 ton, die rechtstreeks van Ludwigshafen komen, hun lading zakken, vaten en dozen, aan. Al die ladingen die op standaardpaletten zijn geplaatst, worden met een snelheid van 20 ton per 20 minuten gelost.

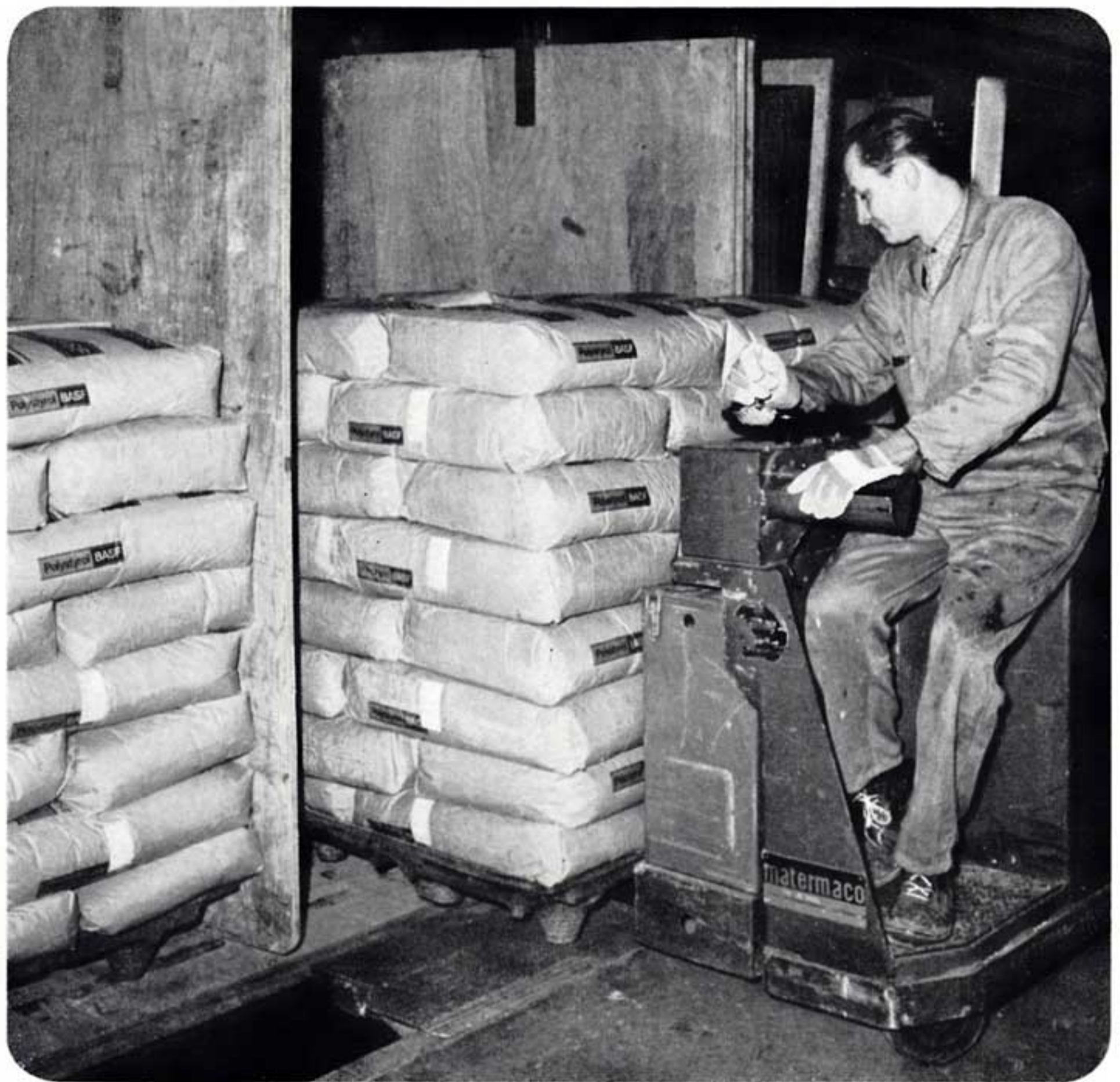
Tweede stadium: transpaletten vervoeren de gemerkte goederen naar de sorteerplaats: zakken polystyrol en dozen met magneetbanden naar de begane grond, vaten poeder en chemische produkten naar de verdieping. Volgens het etiket waarvan ze voorzien zijn, worden de ladingen in verschillende genummerde ruimten opgeslagen, en zulks tot er een opslag 2.100 ton is bereikt.

Twee elektrische heftrucks plaatsen de ladingen in stapels van drie op elkaar, wat ongeveer drie ton per beschikbare vierkante meter vertegenwoordigt.

Derde stadium: een computer behandelt de bestellingen en wijst het personeel de verrichtingen aan voor het samenstellen der zendingen.

Terwijl men aan de ene zijde van de opslagplaats de dagelijkse hoeveelheid goederen lost, functioneert op de andere vleugel de dispatching. Chemische produkten, kleurstoffen bestemd voor textielbedrijven, afgewerkte produkten (magneetbanden) worden op wagens en vrachtauto's van de N.M.B.S. geladen.

De vrachtauto's vervoeren de voor de Brusselse agglomeratie bestemde zendingen en de kleine colli naar de sorteercentra van Brussel-Zuid en Brussel-Thurn en Taxis. Andere vrachtauto's rijden van de opslagplaats onmiddellijk naar de cliënteel binnen een kring met een straal van 30 kilometer rondom de hoofdstad. De goederenwagens rijden naar de wegcentra, waar ze door vrachtauto's worden afgelost.



Tijdens ons bezoek hebben wij enkele inlichtingen opgetekend die de nieuwsgierigsten zullen bevredigen.



De wagens die door B.A.S.F. worden bevracht, zijn in het midden met een opblaasbare balg uitgerust. De zakken polystyrol worden tussen beweegbare houten schotten geladen en worden definitief vastgezet door de balg op te blazen. Hoe groot de schokken ook zijn die de zakken tijdens het vervoer ondervinden, ze kunnen er niet onder lijden.

Dat is uiterst belangrijk. Polystyrol, basismateriaal voor het vervaardigen van plasticen voorwerpen, heeft de vorm van korrels. Indien de verpakking scheurt, verspreiden die korrels zich vrij en worden ze onbruikbaar: elke verontreiniging (een stofdeeltje, bijvoorbeeld) zou in het afgewerkte produkt zichtbaar zijn.

Het huidige dagelijks in- en uitgaand verkeer wordt op 120 ton geraamd. De bedrijfsleiders hopen dat dit cijfer weldra tot 150 ton zal stijgen. Tien bedienden van B.A.S.F. en drie van de N.M.B.S. staan in voor de verrichtingen.



Vier voertuigen van de N.M.B.S., waaronder twee opleggers van 20 ton, zorgen voor de distributie binnen de kring rondom Brussel. Zo nodig, overschrijden de opleggers de vastgestelde grens van 30 kilometers voor de rechtstreekse aanhuisbestelling. Op te merken valt dat twee derden van de distributie binnen de kring zelf gebeurt.

De afgewerkte produkten die te Schaarbeek worden opgeslagen, bestaan uit magneetbanden voor geluidsjagers (compact-cassettes inbegrepen) en banden voor computers, en uit opname- en weergavetoestellen voor cassettes, waarvan er sommige met een radio zijn gecombineerd.

Vanaf de eerste maart van dit jaar slaat B.A.S.F. te Schaarbeek grammofonplaten en cassettes met voorbespeelde banden op. Indien de nieuwe sector goed rendert mag een snelle uitbreiding van het geheel in het vooruitzicht worden gesteld.

Twee liften met een vermogen van 5 ton gaan op en neer tussen de verdiepingen en de aankomst- en vertrekperrons.



Het terrein zal weldra met een groene zone worden omgeven. Zodra de klimatologische omstandigheden het mogelijk maken, zullen de installaties met grasperken en rijen bomen worden omringd.

Vanuit Brussel worden alle vervoeren per trein of per vrachtauto naar andere punten van België verricht door de N.M.B.S. Indien men daarbij nog de aankomst van de treinen uit Ludwigshafen telt, mag men zeggen dat B.A.S.F. „op het goede spoor is”.

Met de twee heftrucks kunnen ladingen van gemiddeld één ton snel gesorteerd worden. Samen met de transpalletten verwerken ze de hele dag een druk verkeer in de transportgangen.

En nog iets: er komt geleidelijk verandering in de taak van het station Schaarbeek-Josaphat. Aanvankelijk een station voor steenkolenvervoer, leent het zich nu ook tot andere verkeersvormen.



**300.000
REIZIGERS
PER DAG**



Het hart van de Brusselse agglomeratie telt 7 stations, indien men bij de drie grote stations van de Noord-Zuid-verbinding het station Brussel-Leopoldswijk en de stopplaatsen Brussel-Congres, Brussel-Kapellekerk en Brussel-Schuman telt.

Dank zij een telling die elke dinsdag en donderdag van de maand november 1971 werd verricht, heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een ruwe schatting kunnen maken van het dagelijks verkeer in die 7 stations.

De verkregen cijfers stellen het gemiddeld verkeer voor per dag, waarbij aankomst en vertrek werden samengeteld.

	November 1971	Oktober 1967	Ver- schi- ving in %
Brussel-Zuid	96.000	94.000	+ 2
Centraal	116.000	104.000	+ 12
Noord	55.000	59.000	- 7
Congres	15.000	8.000	+ 87
Kapellekerk	3.500	6.000	- 40
O.L.	26.000	24.000	+ 58
Schuman	12.000		

Uit die cijfers kan men enkele besluiten trekken.

De openstelling van de stopplaats Schuman heeft een nieuwe verkeersstroom doen ontstaan, en de aanzienlijke aangroei van het verkeer van het complex Leopoldswijk-Schuman valt samen met de ontwikkeling van die wijk, die op de Europese Gemeenschap is afgestemd.

De vooruitgang van Brussel-Congres is al even betekenisvol: de sector waar het Rijksadministratief Centrum is gevestigd, is eveneens in volle expansie.

In totaal, telt men elke dag 323.000 verkeerseenheden in die 7 stations, d.i. een aangroei met 23.000 eenheden in vier jaar. Men kan dus zeggen dat de spoorweg, door de invalswegen naar Brussel te ontlasten, een belangrijke sociale rol vervult, die het publiek naar waarde weet te schatten.



EEN NIEUWE PARTNER

Door de toetreding van Groot-Brittannië tot de E.E.G. is in de Internationale Spoorwegunie de groep, gevormd door de spoorwegnetten van de zes eerste lidstaten van de E.E.G., uitgebreid met de British Railways.

Naar aanleiding daarvan heeft de Right Honorable Richard Marsh, voorzitter van de raad van beheer van de Britse Spoorwegen, een uiteenzetting gehouden tijdens de laatste algemene vergadering van de U.I.C.

De verklaringen van de spreker in verband met het nationaal beleid van de Britse spoorwegen hebben de aandacht gewekt, want ze situeerden zeer helder de uitzonderlijke betekenis van de British Railways in de algemene evolutie van het spoorwegvervoer naar een moderne exploitatie (reizigerstreinen met hoge snelheid, verwezenlijkingen en studies, goederenvervoer met gesloten treinen).

We willen echter vooral de aandacht van onze lezers, leiders en kaderpersoneel van industriële en handelsondernemingen, vestigen op de beschouwingen van de spreker over de betrekkingen van de British Railways met Europa.

Die betrekkingen zijn natuurlijk volstrekt niet nieuw :

„De Britse spoorwegen behoren tot de oprichters van de U.I.C. Gedurende vele jaren hebben onze zeevaartdiensten op de Noordzee en het Kanaal verbindingen onderhouden voor het internationaal reizigers- en goederenverkeer. Onze ferryboat-diensten in het bijzonder, zorgen voor een doelmatige, maar in omvang beperkte verbinding tussen de netten van Groot-Brittannië en die van het vasteland. Heel onlangs nog, zijn de B.R. de pioniers geweest van de ontwikkeling der diensten van grootvolume-transcontainers op de korte zeeroutes.”

De B.R. zijn regelmatige leden van de internationale overeenkomsten inzake het goederen- en reizigersvervoer, en hebben een belangrijk aandeel in de Europese coöperatieve vennootschappen Interfrigo en Intercontainer.

Enkele cijfers die door de spreker worden aangevoerd, wijzen op het belangrijk aandeel van de Britse spoorwegen in de markt van het vervoer tussen Engeland en het vasteland.

In 1970 vervoerden ze, samen met hun deelgenoten :
meer dan drie en een half miljoen reizigers,
meer dan 600.000 begeleide auto's,
meer dan 2.200.000 ton goederen in ferryboat-wagens,
38.000 grootvolumecontainers.

Twee factoren zullen nu een veelbetekenende wijziging in die betrekkingen teweegbrengen, namelijk de toetreding van Groot-Brittannië tot de Europese Economische Gemeenschap op 1 januari 1973 en de voltooiing van de tunnel onder het Kanaal, die waarschijnlijk tegen de jaren 1978-79 klaar zal zijn.

De spreker verklaart zich nader :

NIEUWE PARTNER

„Het is duidelijk dat we, na lid van de Gemeenschappelijke Markt te zijn geworden, voor het binnenlands verkeer van Groot-Brittannië geen transportbeleid meer kunnen voeren dat zich verder afzonderlijk blijft ontwikkelen. We zullen rekening moeten houden met het feit dat het vervoerbeleid van de landen van de Gemeenschappelijke Markt in bepaalde opzichten van het onze verschilt, zoals zulks het geval is voor het nieuwe gemeenschappelijke vervoerbeleid dat thans door de Commissie te Brussel wordt vastgelegd. We zijn er ons van bewust, dat die uiteenlopende opvattingen inzake beleid voortspuiten uit de verschillen die in de zes landen van de Gemeenschappelijke Markt op sociaal, politiek en economisch gebied bestaan. En wij Britten behoren, als goede Europeanen, ons eigen beleid met dat van Europa in overeenstemming te brengen. Alhoewel er tussen ons altijd verschillen hebben bestaan, zouden die in een ruimer perspectief moeten worden gezien. Wij delen alle gemeenschappelijke doelstellingen, nl. verhoging van het percentage van de economische groei, verbetering van de levensstandaard en de bescherming van het leefmilieu. Op het gebied van het vervoer kan men vaststellen dat de Britse oplossingen die de laatste vijf jaar werden uitgewerkt en die zeer nauw aansluiten bij de beginselen van de markt, van grote betekenis

zijn. Mijns inziens, zal Groot-Brittannië een primordiale rol te vervullen hebben in de ontwikkeling van een gemeenschappelijk vervoerbeleid voor al de landen van de E.E.G. Indien men nu nagaat wat de toetreding van ons land tot de Gemeenschappelijke Markt voor zijn spoorwegen zelf betekent, is het duidelijk dat we die stap vooruit terzelfder tijd als een uitdaging en als een mooie kans beschouwen. Die toetreding zal voor ons hoofdzakelijk een dubbel gevolg hebben.

De versnelling van de aangroei van het handelsverkeer tussen Groot-Brittannië en Europa zal tot een verruiming van de totale markt van het goederenvervoer leiden; ons oogmerk zal zijn, samen met onze deelgenoten van het vasteland, een ruimer aandeel van die markt te verwerven, en we hebben reeds plannen om de capaciteit van ons zeevervoer in een nabije toekomst te vergroten, ten einde aan de te verwachten toenemende vraag het hoofd te kunnen bieden; onze insulaire positie betekent dat elke verkeersaangroei moet worden geconcentreerd op een klein aantal vervoerwegen die door de ferryboats worden gevolgd, en op de tunnel onder het Kanaal, en dat die concentratie het spoor een belangrijk voordeel biedt t.o.v. zijn concurrenten van de weg, die minder goed georganiseerd zijn.

De toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt zal er ons toe verplichten onze prijzen en onze andere vormen van beleid af te stemmen op die van de landen der Europese Economische Gemeenschap. Wij geloven niet dat er in dit opzicht onoverkomelijke moeilijkheden bestaan.

EEN NIEUWE WEG

Het lijkt echter geen twijfel dat de belangrijkste verwezenlijking van de komende jaren de tunnel onder het Kanaal zal zijn. We kijken verlangend uit naar de verwezenlijking van dat project, niet alleen wegens de mogelijkheden die het aan de Europese netten zal schenken, maar ook in het belang van alle vervoermiddelen.

We geven grif toe dat al de mogelijkheden die door de tunnel worden geboden, alleen dan zullen geëxploiteerd kunnen worden als aan beide zijden van het Kanaal de nodige verbeteringen aan de infrastructuur van de spoorweg worden aangebracht. In vroegere studies, die steunden op de aanwending van de bestaande spoorlijnen aan beide zijden, was voorzien dat het traject Londen-Parijs in vier uur zou worden afgelegd. Maar met een nieuwe infrastructuur aan de Britse zijde en het gebruik van treinen met hoge snelheid in de aard van onze geperfectioneerde reizigerstreinen (Advanced Passenger Trains), kunnen wij een rijtijd in het vooruitzicht stellen die, voor het traject Londen-Parijs, tot iets meer dan twee en een half uur, en voor het traject Londen-Brussel, tot twee uur en een kwart is verkort.”

Spreker toont nu aan hoe de Britse spoorwegen, door het inleggen van sneltreinen die op geregelde tijden rijden, hun aandeel in de verkeersmarkt ten koste van de luchtvaartlijnen hebben weten te vergroten.



EEN NIEUWE PARTNER

„Tot dusver, herneemt hij, zou men uit onze studies kunnen afleiden dat, rekening houdend met het geheel van de anglo-continentale markt van reizigers die de trein of het vliegtuig nemen, en met uitsluiting van de verst gelegen landen zoals Noorwegen, Griekenland enz..., het aandeel van de markt waarop de spoorweg op de gewone spoorverbindingen aanspraak zal kunnen maken, van 43% in 1970 zou kunnen stijgen tot 55% in 1978, indien de tunnel op dat tijdstip in exploitatie is. Maar indien er gelijktijdig heel snelle verbindingen tussen Londen en de grootste steden van het vasteland tot stand worden gebracht, zou dat aandeel 70% kunnen bereiken.

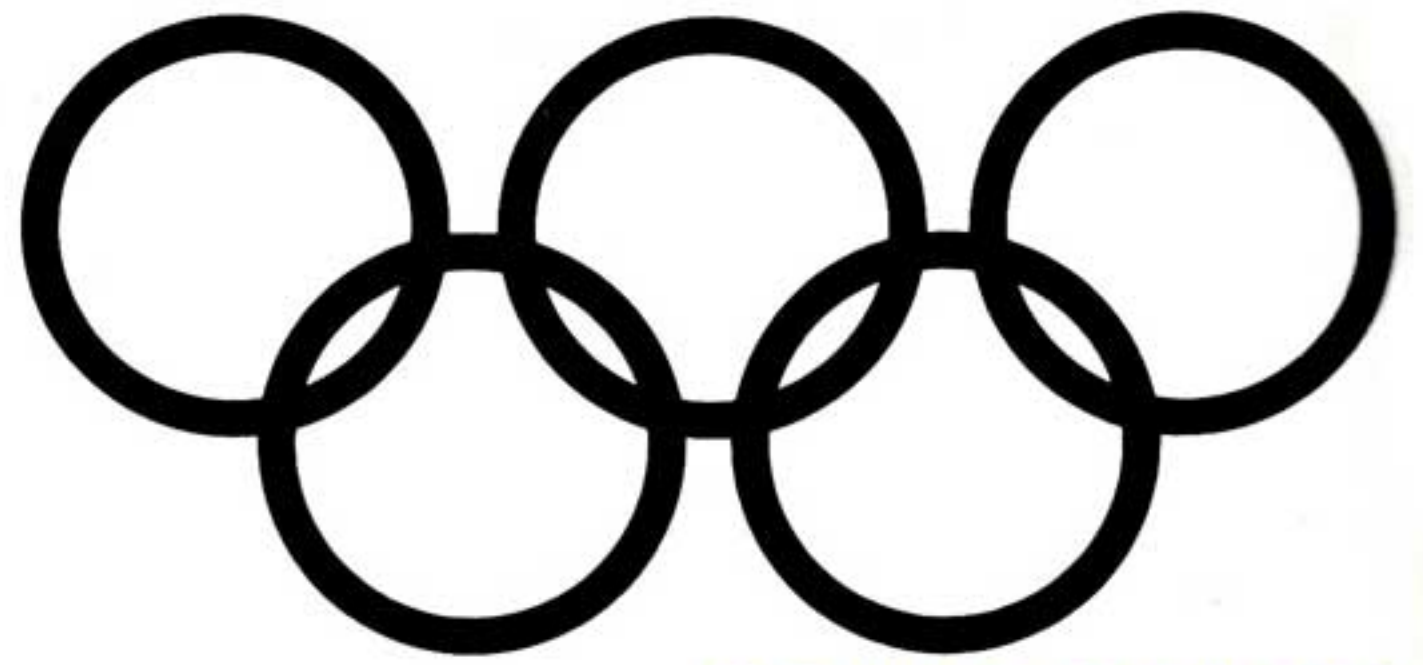
In absolute cijfers uitgedrukt betekent zulks dat het reizigersverkeer van 5 tot 8 en een half miljoen eenheden per jaar zou moeten aangroeien.

Wat het goederenvervoer betreft, overwegen we het aantal snelle en rechtstreekse transcontainertreinen, van het type „freightliner“, te verhogen, niet alleen van en naar Londen, maar ook tussen onze voornaamste industrie centra van de Midlands, van het Noorden van Engeland en van Schotland, b.v. Birmingham, Manchester, Yorkshire en Glasgow, en de steden van het vasteland.

De Britse spoorwegen hebben, wat hun goederenverkeer betreft, met een nadeel af te rekenen: de maximumafstanden zijn steeds betrekkelijk kort geweest. De voltooiing van de tunnel onder het Kanaal zal het mogelijk maken ons eigen net met dat van het Europees vasteland te verbinden en de goederen te vervoeren over lange rechtstreekse trajecten, die voor het spoorwegtransport zeer gunstig zijn.

Volgens de jongste vooruitzichten zal er zowat vijf miljoen ton verkeer door de tunnel gaan. Men voorziet dat er van die 5 miljoen, ongeveer 2 miljoen met rechtstreekse containertreinen zal worden vervoerd en een zelfde hoeveelheid met rechtstreekse treinen bestaande uit klassieke wagens. De rest, zijnde één miljoen ton, zal bestaan uit „roll on roll off“-verkeer, dat enkel en alleen de tunnel gebruikt. Het zoëven genoemd cijfer van 2 miljoen ton is ongeveer het dubbele van de huidige omvang van het verkeer met rechtstreeks wagens op de ferryboats. Men voorziet dat ongeveer de helft van het verkeer zal verricht worden tussen de grote steden van het vasteland en plaatsen die voorbij Londen liggen.

De tunnel onder het Kanaal zal ons dus uitstekende perspectieven bieden op het gebied van het reizigers- en goederenverkeer. We nemen die uitdaging aan met vreugde, en zijn vast besloten ze krachtadig te beantwoorden.”



MUNCHEN
72

Munchen zal deze zomer het grootse spektakel van de olympiadespelen beleven. Er zullen toeschouwers toestromen uit alle delen van de wereld om de wedstrijden bij te wonen. Ook wij: Munchen ligt immers aan onze deur.

Een belangrijke spoorlijn verbindt ons land met de toekomstige olympische stad. In 10 uren treinreis, dag of nacht, zijn wij ter plaatse.

Vier vertrekken 's morgens, twee in de namiddag. 's Avonds, een trein met ligwagens en slaapwagens: vertrek rond 20 uur.





gelukkige vervoerders!

Het is een algemeen bekend feit dat de wegen zeer snel beschadigd raken. En alle wetenschappelijke onderzoeken leiden tot hetzelfde besluit, nl. dat de wegen veel sneller slijten naarmate de asdruk groter is. Logisch redenerend, zouden de eigenaars van zware vrachtauto's via belastingen een groot deel van de onderhouds- en herstellingskosten van ons wegennet moeten dragen.

De werkelijkheid is echter helemaal anders. Onze korte uiteenzetting hierna toont zulks duidelijk aan.

Laten wij een voorbeeld nemen met cijfers: een vergelijking tussen de belastingen die door een automobilist en de belastingen die door een wegvervoerder worden gedragen, voor een totale afgelegde afstand van 100.000 kilometer.

Het voertuig van onze eerste weggebruiker weegt 1.000 kg. Elke as draagt dus een gewicht van een halve ton. Laten wij veronderstellen dat het voer-

tuig 10 liter benzine per 100 kilometer verbruikt en dat het de voornoemde totale afstand in drie jaar heeft afgelegd. Voor die periode zal de automobilist driemaal 2.100 frank verkeersbelasting en 67.600 frank belasting op de brandstof betalen (de staat heft inderdaad 6,76 fr per verkochte liter). Per slot van rekening zal hij voor zijn aandeel in de beschadiging van de wegen 73.900 frank hebben betaald.

De wegvervoerder legt met zijn vrachtauto van 20 ton (en dus een asdruk die veel hoger ligt dan die van de wagen van de automobilist) 100.000 kilometer af in één jaar en verbruikt, tegen een gemiddelde van 35 liter per 100 km, in totaal 35.000 liter gasolie. Hij krijgt volgende rekening: 13.508 frank verkeersbelasting, 3.000 frank voor de vergunning, 103.600 frank belasting op de motorbrandstof (2,96 fr per liter); dat maakt in totaal 120.108 frank.

In de veronderstelling dat de wegvervoerder 50% van de afstand ledig aflegt, bedraagt zijn gemiddelde brutolast 16 ton, tegen slechts 1 ton voor de automobilist.

Aan de hand van die gegevens kunnen wij de belastingen per brutoton en per kilometer als volgt berekenen:

$$\frac{73.900}{1 \times 100.000} = 0,739 \text{ fr voor de automobilist,}$$

$$\frac{120.108}{16 \times 100.000} = 0,075 \text{ fr voor de wegvervoerder.}$$

Uit de vergelijking van die cijfers blijkt duidelijk de aanzienlijke fiscale voordelen (verhouding 1 tot 10) die de wegvervoerders genieten, en de wanverhouding tussen de belastingen van de wegvervoerders en die welke op de andere weggebruikers drukken.



een wagen voor elk vervoer

De wagens worden gespecialiseerd. Ze passen zich aan elk vervoer aan, bieden de meest economische gebruiksvoorwaarden bij het laden en lossen.

Het is algemeen bekend dat talrijke ondernemingen daartoe hun eigen wagens bezitten. Maar een dergelijk beleid kan niet voor alle voorkomende vervoerproblemen worden toegepast. Daarom tracht de spoorweg zelf een oplossing te verschaffen voor de gevallen waarbij het gebruik van particuliere wagens economisch niet verantwoord is.

Ten einde de ondernemingen globaal te documenteren over de mogelijkheden die door zijn gespecialiseerd wagenpark worden geboden, heeft de spoorweg zopas een vulgariserende

brochure uitgegeven die een korte beschrijving bevat van de verschillende soorten van rollend materieel die ter beschikking kunnen worden gesteld. De afzenders die er belangstelling voor hebben, kunnen die brochure verkrijgen bij onze handelsagentschappen of kunnen zich richten tot de N.M.B.S., Handelsdirectie, Publiciteitsbureau, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel (tel. 02/23.80.80, toestel 2670).

Wij wijzen er onze lezers op dat het benevens de zoëven bedoelde brochure, ook nog gedetailleerde technische fiches uitgeeft, met, voor elk type van gespecialiseerde wagen, de volledige technische gegevens die voor een grondige studie van elk probleem inzake bediening per spoor nodig zijn.

T.E.W.

*algemeen
europes
tarief*

□
voor het vervoer
van
wagenladingen

□

Europa wordt geleidelijk aan opgebouwd. Sedert enige tijd werkt men aan een nieuwe verwezenlijking, voor het spoorwegvervoer in internationaal verkeer. Die verwezenlijking is nog fragmentair en de toepassing ervan is nog facultatief. Maar ze kondigt een belangrijke evolutie van de Europese spoorwegen naar een grotere eenheid en eenvoud aan.

België, Luxemburg, Frankrijk, Italië. Verzendingen van wagenladingen tussen ten minste twee van die landen kunnen thans, indien de afzender zulks verlangt, volgens een nieuw Europees tarief bevracht worden: het T.E.W. (Algemeen Europees Tarief voor het vervoer van Wagenladingen).

De vrachtprijzen zijn in goudfrank uitgedrukt, en zijn bovendien totaal onafhankelijk van binnenlandse tarieven. De aard van het goed speelt geen rol, daar de prijs slechts afhangt van het gewicht, het gebruikte materieel en de totale afstand: de prijs bestaat namelijk uit een vast bedrag dat dient verhoogd te worden met een veranderlijk bedrag: het produkt van de totale bevrachtingsafstand en de prijs per kilometer.

Voor particuliere wagens wordt de vrachtprijs zoals hierboven berekend, met 15% verminderd.

Het T.E.W.-tarief is tegen de prijs van 53 frank verkrijgbaar op schriftelijke aanvraag gericht tot de Handelsdirectie van de N.M.B.S., Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel.

VERTOLLING VAN DE GOEDEREN IN FRANKRIJK

1. Volledige dienst.

AGEN*
ALBERTVILLE
ALENCON
ALES
AMIENS
ANGERS-ST-LAUD*
ANGOULEME*
ANNECY
ANNEMASSE*
APACH
ARGENTEUIL
ARRAS
AUDUN-LE-TICHE*
AURILLAC
AUXERRE-ST-GERVAIS
AVIGNON*
BAISIEUX
BAYONNE*
BEAUBAIS
BELFORT
BELLEGARDE (Ain)*
BESANCON-VIOTTE
BETHUNE
BEZIERS
BLANC MISSERON*
BLOIS
BORDEAUX-BASTIDE*
BOULOGNE-VILLE
BOURG-EN-BRESSE
BOURGES
BREST*
BRIVE-LA-GAILLARDE
CAEN
CAHORS
CALAIS-VILLE
CAMBRAI-VILLE
CANFRANC*
CANNES*
CARCASSONNE
CASTRES
CERBERE*
CHALONS-SUR-MARNE
CHALON-SUR-SAONE

CHAMBERRY-
CHALLES-
LES EAUX*
CHARLEVILLE-
MEZIERES*
CHARTRES
CHATEAUROUX
CHAUMONT
CHOLET
CLERMONT-FERRAND*
CLUSES
COGNAC
COLMAR
COMPIEGNE
CORBEIL-ESSONNES
CREIL
CREUSOT (LE)
DELLE*
DIEPPE
DIJON-PORTE NEUVE
DOUAI
DREUX
DUNKERQUE
EPINAL
EVREUX
FEIGNIES*
FLERS
FOURMIES
GAP
GIVET*
GRANVILLE
GRENOBLE*
HAVRE (LE)*
HENDAYE*
JEUMONT
KEHL*
LAUTERBOURG
LAVAL
LILLE
LILLE-ST-SAUVEUR*
LIMOGES-
BENEDICTINS*
LISIEUX
LONGWY

LONS-LE-SAUNIER
LORIENT
MACON
MANS (LE)*
MANTES-LA-JOLIE
MARSEILLE Mme*
MAUBEUGE-SOUS-
LE BOIS
MAULDE-MORTAGNE
MAZAMET
MEAUX
MELUN
METZ-Marchandises
MILLAU
MODANE*
MONTARGIS
MONTAUBAN-VILLE-
BOURBON
MONTBELIARD
MONT-DE-MARSAN
MONTLUCON-VILLE*
MONTPELLIER*
MORLAIX
MORTEAU
MOULINS-SUR-ALLIER
MULHOUSE-NORD
NANCY-VILLE
NANTES-ETAT*
NEUENBURG
NEVERS
NICE*
NIMES*
NIORT*
ORLEANS*
OYONNAX
PAU*
PERIGUEUX
PERPIGNAN*
POITIERS*
PONTARLIER
PONTOISE
PUY (LE)
QUIMPER
REIMS*

RENNES*
ROANNE
ROCHEFORT
ROCHELLE-VILLE (LA)*
RODEZ
ROMANS-BOURG-DE-
PEAGE
ROUEN-RIVE-GAUCHE
SAUMUR-RIVE-DROITE
SELESTAT
SETE*
SOISSONS
STRASBOURG-VILLE*
SUCY-BONNEUIL
ST-BRIEUC
ST-DIE
ST-DIZIER
ST-ETIENNE-
CHATEAUCREUX
ST-MALO-ST-SERVAN*
ST-NAZAIRE*
ST-QUENTIN
TARBES
THONVILLE*
TOULON*
TOULOUSE-
MATABIAU*
TOURCOING*
TOUR-DE-CAROL-
ENVEIGT (LA)
TOURS*
TROYES
VALENCE*
VALENCIENNES
VALLORBE*
VERSAILLES-
CHANTIERS
VESOUL
VICHY
VIERZON-VILLE
VILLEFRANCHE-
SUR-SAONE
VINTIMILLE
WISSEBOURG

2. Beperkte dienst.

Sommige Franse stations nemen slechts gedeeltelijk de ver.ulling der douaneformaliteiten op zich. Bijkomende gegevens hierover kunt u verkrijgen van de Handelsdirectie van de N.M.B.S. - bureau 61-42, Frankrijkstraat 85, 1070 - Brussel (telefoon 23.80.80 post 2273) of van de diverse handelsagentschappen. Hierna de lijst van deze stations :

Opmerking : Een douaneagentschap met volledige dienst werd geopend in het station Gorcy.

* Stations waar een dienst voor plantenbescherming bestaat.

ARMENTIERES
BALE
BAR-LE-DUC
BOUZONVILLE
DIJON-VILLE
ECOUVIEZ
FORBACH*
HIRSON
LYON-VENISSIEUX
MONT-ST-MARTIN
PANTIN*
PARAY-LE-MONIAL
PARIS-BATIGNOLLES*

PARIS-EST*
PARIS-LA-CHAPELLE*
PARIS-LYON*
PARIS-NORD*
RUNGIS*
SAARBRUCKEN Hbf
SABLES-D'OLONNE
(LES)
SARREGUEMINES
ST-LOUIS*
(Haut Rhin)
UBERHERRN

Ten behoeve van exportateurs en importateurs drukken wij hierna de lijst af van de Franse stations waar een douaneagentschap van de S.N.C.F. te hunner beschikking staat voor het opmaken en overleggen van hun douaneverklaringen :

* Stations waar een dienst voor plantenbescherming bestaat.

B

Deze man memoriseert ... 150 km spoor



Zovele jongetjes dromen ervan treinbestuurder te worden. En onder hen zijn er die volwassen geworden, hun droom niet hebben opgegeven...

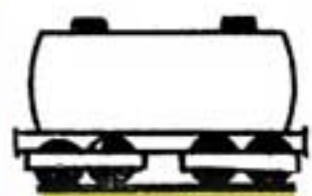
Maar hoe wordt men nu treinconductor? Achttien maanden strenge, nauwgezette scholing, technische opleiding en praktische vorming zijn in ons land de regel. Daarbij komt nog een streng medisch onderzoek en een hele reeks psychologische tests. Wanneer alles goed gaat, komt de dag dat de toekomstige bestuurder een bepaalde lijn krijgt toegewezen. Deze lijn moet hij eerst van buiten leren. Op een te-

levisiescherm bekijkt hij uren en uren na elkaar - en dat aan de werkelijke snelheid - elke bocht, elke rechte lijn, elk station van «zijn» traject. Wanneer hij «zijn» spoor en «zijn» machine op en top kent, mag de kandidaat eindelijk de lokomotief van zijn dromen bestijgen, voor een laatste stage in gezelschap van een moniteur.

In België beschikken de treinbestuurders over de modernste scholingsmethoden. En over de meest geperfectioneerde veiligheidssystemen. 't Is daarom dat, wanneer u met de trein reist, u echt «relax» reist.



107.000 ton: een rekord



De exploitatiediensten van de N.M. B.S. hadden reeds een hoogtepunt gekend : 77.000 ton vloeibare brandstoffen die in één maand door een honderdtal wagens van 50 ton werden vervoerd. De grote „boom“ dateert evenwel van december 1971. In minder dan dertig dagen (Kerstdag en Nieuwjaar afgerekend) hebben dezelfde 100 wagens 107.000 ton vervoerd.

Dat betekent 1.000 ton per wagen !

In de omloopcyclus van 24 uren, vertegenwoordigt zulks een bewonderenswaardige prestatie. Stel u voor. Eerste dag : er wordt geladen te Antwerpen, de trein rijdt naar Charleroi ; tweede dag : de wagens die te Gent werden geladen, vertrekken naar Luik ; derde dag : dezelfde trein, te Antwerpen geladen, vertrekt naar Ruien... Mensen en machines hebben een hoge graad van produktiviteit bereikt. Bravo !

De vennootschap INTERCONTAINER publiceert thans een informatieblad: INTERCONTAINER INFORMATION.

Bedoeld blad zal verschijnen „telkens als het ogenblik geschikt is om algemeen nieuws aan de cliënteel mede te delen“.

Het eerste nummer, dat uit acht gestencilde bladzijden bestaat en dat van december 1971 dateert, licht de lezer in over de wijze waarop hij een afgifte-document (vervoerdocument onder het Intercontainer-stelsel) dient in te vullen, kondigt het inleggen van een nieuwe TECE-trein (Trans Europ Express Container) aan en meldt de aankoop van 555 speciale wagens voor het vervoer van transcontainers.



De Frans-Belgische groep ARBEL te Douai zal 555 speciale wagens voor het vervoer van transcontainers aan Intercontainer leveren. De eerste wagens hebben in de loop van de maand augustus 1971 de fabriek verlaten.

Voor die wagens, die door de S.N.C.F. geïmmatriculeerd zijn, geldt het stelsel van de particuliere wagens. Ze worden uitsluitend met speciale transcontainer-treinen verzonden.

Kenmerken			
Lengte over alles	19,640 m		
Nuttige lengte	18,400 m		
Hoogte van het laadvlak boven de bovenkant van de spoorstaaf	2,170 m		
Gemiddelde tarra	17 t		
Toelaatbare belading	A	B	C
— gewoon regime	46 t	54 t	62 t
— versneld regime	46 t	54 t	54 t

Die wagens hebben een totale laadlengte van 60' en zijn, voor het vastzetten van de transcontainers, uitgerust met 16 ISA-tappen en 4 SEALAND-tappen, die alle intrekbaar zijn en waarmee volgende combinaties mogelijk zijn: een transcontainer van 40' en een van 20'; twee transcontainers van 30'; drie transcontainers van 20'; een transcontainer van 35' en een van 20'.

Naargelang dat nieuw materieel in dienst wordt gesteld, zal het, wat België betreft, aangewend worden in de verbindingen Antwerpen-Milaan Rogoredo, Antwerpen-Rivalta Scrivia en op de lijnen van Zeebrugge naar beide voornoemde Italiaanse stations.

nieuw adres :



De zetel van Intercontainer
is thans gevestigd
op volgend adres :
HIRSCHGÄSSLEIN 11
CH - 4010 BASEL
Tel. : 061-22.25.25
Telex : 62.298



Regelmatige verbindingen, toeristische rondritten, uitstappen... De Europabussen doorkruisen heel Europa, van Calais naar Warschau, van Scandinavië naar Turkije: meer dan honderdduizend kilometers liggen voor U open.

U zoekt een reisformule? Misschien vindt U die in het Europabusprogramma. Vraag dit programma in de voornaamste stations en in de erkende agentschappen.



de N.M.B.S. nodigt haar cliënteel uit op het Internationaal salon voor het Gebouw en Binnenhuisinrichting

Het salon wordt gehouden in de Eeuwfeestpaleizen, van 25 februari tot 5 maart 1972.

Het hoofdthema, dat door middel van beeld en klank aanschouwelijk wordt gemaakt, is het massale vervoer met gespecialiseerd en modern spoorwagematerieel, waardoor een aanzienlijke arbeids- en tijdsbesparing mogelijk is. Men zal het er vooral hebben over

wagens met pneumatische lossing voor poedervormige goederen, zelflossers voor grind en steenslag, lesse-naarwagens voor het vervoer van geprefabriceerde onderdelen... en in het bijzonder over regelmaat en veiligheid bij de bevoorrading van de bouwplaatsen.

Rendez-vous op stand 4129, Paleis 4.

zomer '72

Railtour en FTS, de twee reisbureaus „in het groot“, gespecialiseerd in georganiseerde reizen, hebben hun programma voor de zomer '72 gepubliceerd. De brochures in kleur die hiernaast zijn afgebeeld, zijn verkrijgbaar bij de inlichtingskantoren van de belangrijke stations en bij de reisbureaus.





	GROTE
	CAPACITEIT
	VOOR MASSA-
	VERVOER



pasture

EUROPESE SPOORWEGEN 