

# SPOORnieuws n.m.b.s

INFORMATIEBLAD  
VAN DE  
HANDELSDIRECTIE  
DER BELGISCHE  
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS  
TIJDSCHRIFT  
AUGUSTUS



2&3 | 74



Antwerpen heeft in de maand mei zijn 3e Internationale Havententoonstelling beleefd. Op het thema van de goederenbehandeling, de palettisering en de containerisering stelden bepaalde in de haven gevestigde ondernemingen hun activiteit voor.

De spoorwegen waren aanwezig: de NMBS, SNCF, DB en NS deelden een stand met Intercontainer en Interferry.

Onze fotomontage toont de gemeenschappelijke stand, Europese Spoorwegen genaamd, alsmede de personaliteiten die aanwezig waren op de plechtige opening die onder het voorzitterschap van de koning plaats had.



## ONDERNEMING

Vrachtauto en spoorwag: 10-11  
Nog 20 treinen meer: 12-13



## UITRUSTING

8 kandidaten op hete kolen: 14-15  
Trekduwtreinstellen Benelux: 20  
6 nieuwe locomotieven: 22  
Vierstroomlocomotief naar Rimini: 22



## TARIEF

Tarieven verkrijgbaar: 16-17  
Vrachtbrief: 18-19  
Sociaal toerisme: 22  
Gegarandeerde termijn: 22  
Nieuwe dienstregelingen: 22  
Vliegtuig- en trenbiljetten: 22



## B NIEUWS

NMBS 1973: 3 tot 9  
Trexpo: 16 dagen in maart: 21  
Parking B te Brussel Zuid: 23



## INHOUD



## ACTUEEL

Verkeerscentrum Noord: 23  
Treinrecord: 23  
Australische wol: 23  
Forum te Brussel: 21



# SPOOR WEGEN 1973

slecht ingelicht is over de werkelijke beheersmoeilijkheden te wijten aan de positie van de N.M.B.S. als openbare dienst, en dat steeds maar een doeltreffender en praktischer vervoer blijft eisen, stapelt de verwijten op.

Om die handicap te overwinnen, zou de spoorweg zijn dienst moeten verbeteren, nl. zijn infrastructuur en rollend materieel moderniseren, het ritme versnellen en nauwer bij de behoeften aansluiten. Maar hier is de redenering eenvoudig: geen investeringskredieten, geen modernisering.

De N.M.B.S. ontvangt uiteraard compensaties van de Staat. Deze worden geacht de sociale verbanden te dekken die de rendabiliteit van de onderneming schaden. Uit het hierna volgende artikel blijkt dat de toegekende bedragen ontoereikend zijn.

Door aan de openbare besturen de voorstellen te doen waarvan er in de volgende bladzijden sprake is, beoogt de N.M.B.S. hoofdzakelijk de troeven die ze heeft, te valoriseren. De grote hoop die ze blijft koesteren, is dat er eens een echt vervoerbeleid zal worden « uitgedacht », in navolging van wat er thans in Duitsland gebeurt.

Het globale gemiddelde personeelseffectief van de N.M.B.S. werd van 59.484 eenheden in 1972 tot 58.718 eenheden in 1973 verminderd. Laten wij eraan herinneren dat de Staat in 1926, bij de oprichting van de Nationale Maatschappij, aan deze laatste 113.000 man in actieve dienst had afgestaan.

Ondanks de nieuwe inkrimping van het effectief heeft de spoorweg in 1973, dank zij de gunstige evolutie van de economie, een nooit eerder bereikt verkeersvolume verwerkt: 16.276 miljoen eenheden (ton-km + reizigers-km), d.i. 618 eenheden meer dan het jaar tevoren.

Het aantal tewerkgestelde bedienden per miljoen eenheden werd aldus van 3,18 tot 3,03 verminderd, waaruit een produktiviteitsaan groei blijkt van 4,7% in één jaar.

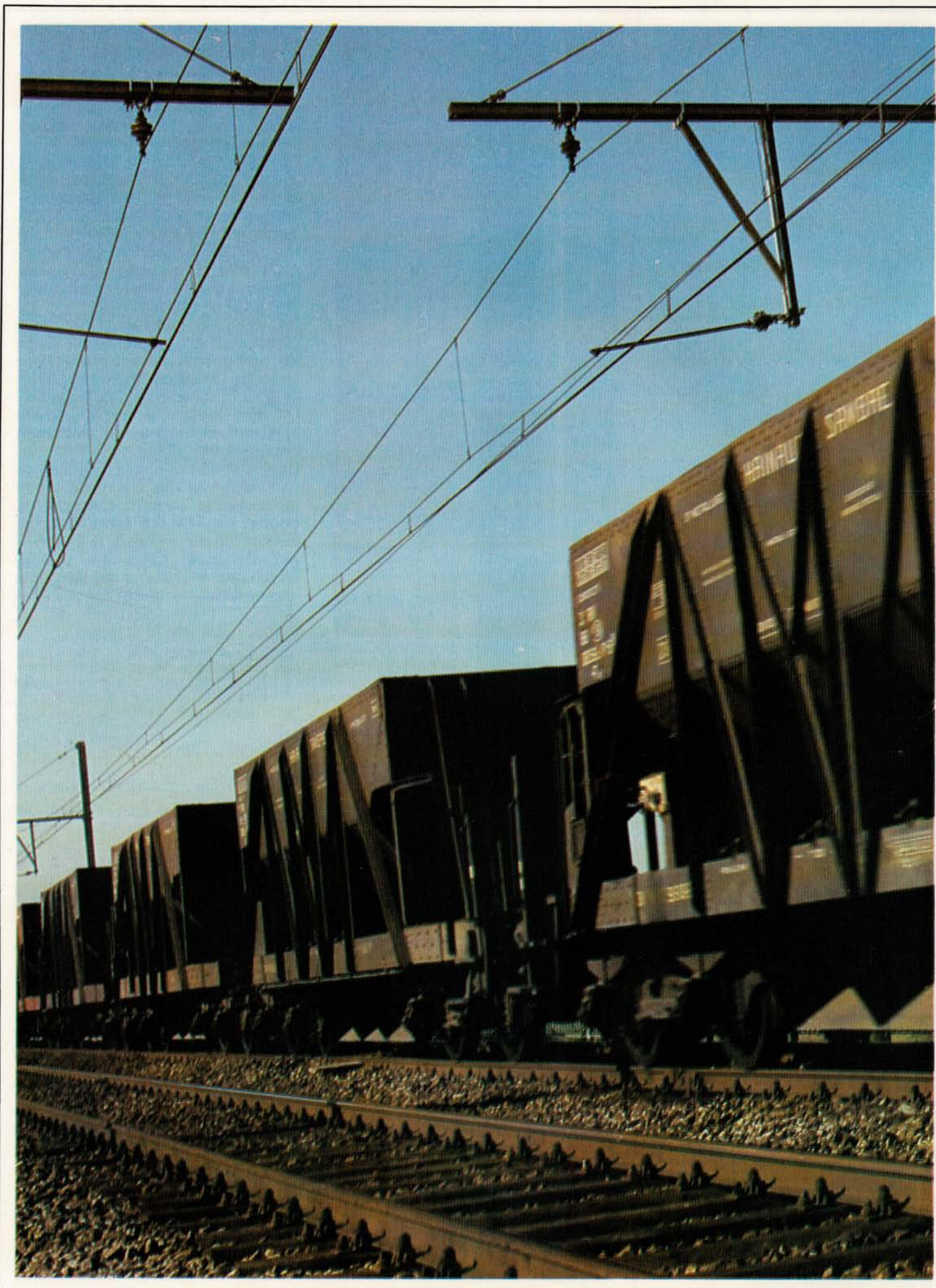
Dat moest gezegd worden.

Alle problemen zijn evenwel niet opgelost.

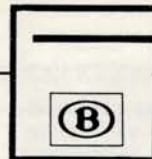
In zijn jaarverslag dat op 24 mei jl. aan de Algemene Vergadering van de aandeelhouders werd aangeboden, heeft de Raad van Beheer gewezen op de moeilijkheden die hij inzake investeringen ondervindt.

Vaak is reeds gezegd worden dat „de spoorweg miljarden verslindt“. Het grote publiek, dat





De resultaten van het goederenvervoer bij wagenladingen in 1973 zijn de beste die de N.M.B.S. sinds 1930 heeft genoteerd. Zulks geldt voor de tonnage, het aantal ton-kilometer en de ontvangsten.



#### Vergelijking van de resultaten :

Jaar	Ton (duizend)	t-km (miljoen)	ontvangst (miljoen fr.)	gemiddelde ont- vangst per t-km (honderdtallen)
1970	71.171	7.816	7.197	92,08
1971	66.418	7.328	7.515 (1)	102,55
1972	69.333	7.490	7.800 (1)	104,14
1973	75.524	8.183	8.645 (1)	105,60

(1) Met inbegrip van de compensaties van de Staat voor opgelegde tariefverminderingen : 425 miljoen in 1971, 537 in 1972 en 521 in 1973.

De wederopleving van de conjunctuur in de ijzer- en staalnijverheid, die einde 1972 begon en die heel het jaar 1973 is blijven voortduren, ligt ten grondslag van de sterke expansie van het verkeer.

In één jaar tijds is het verkeer bij wagenladingen met bijna 9% inzake tonnage, 9% inzake t-km en 11% inzake ontvangsten toegenomen. Het gemiddelde traject is tijdens de onderzochte periode betrekkelijk stabiel gebleven; het bedroeg 108 km in 1973. De betrekkelijke stabiliteit van de gemiddelde ontvangst per t-km is te wijten aan het stijgend aandeel dat het vervoer bij wagenladingen (inzonderheid ertsen) in het totaal verkeer heeft. Hoewel die massale transporten op het vlak van de exploitatiekosten van de N.M.B.S. besparingen teweegbrengen, brengen ze daarentegen een eenheidsontvangst op die lager is dan die van de verzendingen per afzonderlijke wagen. Dat verschijnsel verklaart dat de gemiddelde ontvangst per t-km, ondanks de verhoging van de tarieven, nauwelijks toegenomen is.

De drie traditionele rubrieken, vaste brandstoffen, ertsen en ijzer- en staalproducten, vormen nog steeds het leeuwenaandeel van het spoorwegverkeer. Samen maken ze in 1973 nagenoeg 75% uit van de bij wagenladingen vervoerde tonnage. De drie rubrieken vertegenwoordigen bijna 80% van de verkeersaanwinst.

Nochtans werd ook een interessante vooruitgang in andere sectoren genoteerd. Aldus is het vervoer van landbouwproducten in 1973 met 330 000 ton toegenomen (+ 14,7% ten opzichte van 1972); de chemische producten hebben een verkeersaanwinst van 380 000 ton teweeggebracht (+ 7% ten opzichte van 1972); de petroleumproducten zijn met 570 000 ton toegenomen (+ 27,6% vergeleken met 1972). De evolutie schonk minder bevrediging voor het vervoer dat behoort tot de rubrieken van het bouw materiaal en de groefproducten, die een globale achteruitgang vertonen van zowat 100 000 ton (-1,6% ten opzichte van 1972).

## het goederen- verkeer bij wagen- ladingen in 1973

#### Verdeling per grote verkeersstromen

Verkeer	% van het totaal aantal ton	% van het totaal aantal t-km	% van de totale ontvangsten
1. Binnenverkeer	30,8	15,6	18,2
2. Invoer te land	13,5	17,4	17,2
3. Invoer over zee	18,8	19,7	10,4
4. Uitvoer te land	15,1	16,2	19,9
5. Uitvoer over zee	5,3	4,7	5,4
6. Doorvoer te land	8,5	11,3	14,1
7. Doorvoer over zee (invoer + uitvoer)	8,0	15,1	14,8

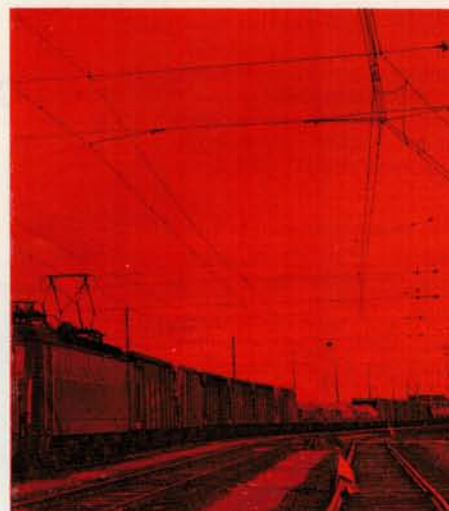
Men dient vast te stellen dat het havenverkeer zeer belangrijk is; het beslaat inderdaad 32,1% inzake tonnage, 39,5% inzake het aantal t-km en 30,6% inzake ontvangsten van het totaal verkeer. De rubrieken van de tabel werden, volgens een enigszins verschillende indeling, zo gegroepeerd dat daaruit de activiteitsgraad van de N.M.B.S. blijkt op grond van het nationaal of internationaal karakter van het verkeer.

#### Nationaal verkeer en internationaal verkeer

	aantal ton % van het totaal	% van het totaal aantal t-km	% van de totale ontvangsten
Nationaal verkeer (1)	54,9	40,0	34,0
Internationaal verkeer (2)	45,1	60,0	66,0

(1) Rubrieken 1, 3 en 5 van voorgaande tabel.

(2) Rubrieken 2, 4, 6 en 7 van voorgaande tabel.





# INVESTERINGEN

De kranten hebben overvloedig het standpunt aangehaald dat de Raad van Beheer van de Spoorwegen op zijn vergadering van 29 maart jl. heeft ingenomen betreffende de opvallende ontoereikendheid van de financiële middelen die ter beschikking van de N.M.B.S. worden gesteld om in een snel evoluerende wereld haar modernisering door te voeren.

In het jaarverslag van de Raad van Beheer aan de Algemene Vergadering komt men met nadruk op dat ernstig probleem terug. Wij vatten de hoofpunten ervan samen.

## Een diepgaande wanverhouding

De buitengewone rijksbegroting voor 1974 vertoont een wanverhouding die tekenend is voor het beleid van overvloed dat in onze consumptiemaatschappij wordt gevoerd.

Laten wij de voor 1974 uitgetrokken investeringskredieten vergelijken met de bedragen die tien jaar geleden aan de verkeerswegen werden besteed.

	1963	1974
	miljard frank	
Wegen	4,4	34
Waterwegen en havens	2,7	12
Spoorweg	1,1	2,4

## Het gaat goed met de auto- en waterwegen

Zonder rekening te houden met hun economische rendabiliteit, hebben de wegen, autowegen en waterwegen sinds de jongste oorlog honderden miljarden verslonden. De spoorweg werd aldus geconfronteerd met een toenemende concurrentie van de beroepsgebruikers van de weg en de waterweg die gebruik maakten van een infrastructuur welke hun vrijwel kosteloos door de Staat ter beschikking werd gesteld.

## Een arm familielid: de spoorweg

de investeringskredieten. De spoorweg verkrijgt evenmin wat hij wenst, wat de compensatie van zijn opgelegde lasten en zijn verplichtingen van openbare dienst. Die wanverhouding bestaat niet alleen bij betreft. Die compensatie is steeds slechts gedeeltelijk, ondanks de beginselen die op dat gebied door de Ministerraad van de E.E.G. werden uitgevaardigd. Daaruit volgt dat de exploitatierekening niet in evenwicht is, waardoor de N.M.B.S. verhinderd wordt voldoende geldmiddelen te besteden om het fonds voor de vernieuwing van de installaties en het materieel te spijzen. Dat tekort aan financiële middelen is er de oorzaak van dat er inzake vernieuwing een aanzienlijke achterstand werd opgelopen.

## Op het actief van de spoorweg

De positieve aspecten van het spoorwegvervoer kunnen niet betwist worden. De recente petroleumcrisis en de groeiende onrust omtrent de kwaliteit van ons leefmilieu hebben ertoe bijgedragen dat ze nog meer beklemtoond worden.

## Niet te evenaren veiligheid

Geringe invloed van de weersomstandigheden  
Geringere sociale kosten

In België veroorzaken de ongevallen op de weg alleen al een economisch verlies dat thans op 40 miljard per jaar wordt geraamd.

## Ruimtebesparing

Een spoorweglijn met een bedding die een 10-tal meter breed is, bezit een capaciteit voor personenvervoer welke gelijk is



aan die van een 150 meter brede autoweg, die in onze agglomeraties trouwen niet zou kunnen aangelegd worden.

## Penetratie tot in de stadscentra

De Noord-Zuidverbinding bijvoorbeeld, werkt met haar 5 stations, tijdens de week het vervoer van 300.000 reizigers per dag.

## Weinig vervuiling

Onder de gemotoriseerde vervoermiddelen is de spoorweg onbetwistbaar het minst schadelijk.

## Gering gebruik

De spoorweg is verreweg de kleinste energieverbruiker.

## Bevordering van de tewerkstelling

De spoorweg wendt in zeer ruime mate 's lands industriële middelen aan.

## Aan de spits van de meest gevorderde technieken

De spoorweg past op grote schaal de technieken toe van de automatisering, het operationeel onderzoek en de cybernetica.

## Een nieuwe richting tekent zich af

De spoorwegen bieden weliswaar tal van andere voordelen zoals bijvoorbeeld inzake snelheid, frequentie, regelmaat en comfort, maar die hoogstbelangrijke elementen kunnen door het Belgisch net niet meer gewaarborgd worden zoals ze zouden moeten zijn, ten gevolge van de verzaaging van de grote aslijnen en de verouderde staat van een gedeelte van de installaties en het materieel.

Andere ontwikkelde landen hebben eveneens hun spoorwegnet sinds de jongste oorlog verwaarloosd.

Niettemin hebben grote buurlanden in 1973 belangrijke investeringsplannen voor de

spoorwegen bekendgemaakt. De voor die spoorwegen in aanmerking komende kredieten bereiken er thans een belangrijk aandeel.

## De Belgische spoorwegen willen...

...drie belangrijke doelstellingen verwezenlijken.

De kwaliteit van de prestaties van het reizigersverkeer in België verhogen: snelheid, frequentie, regelmaat en comfort van het materieel. Daartoe moeten ze over meer locomotieven beschikken (inzonderheid krachtvoertuigen met een groot vermogen) en de oudste rijkstuggen uit het verkeer nemen. Ze willen de infrastructuur radicaal verbeteren en de knelpunten die het verkeer afremmen, doen verdwijnen.

Actief deelnemen aan de aanleg van het net voor zeer grote snelheid (ZGS), vastgesteld bij het Europees Basisplan, tussen Londen, Parijs, Brussel, Nederland en Duitsland.

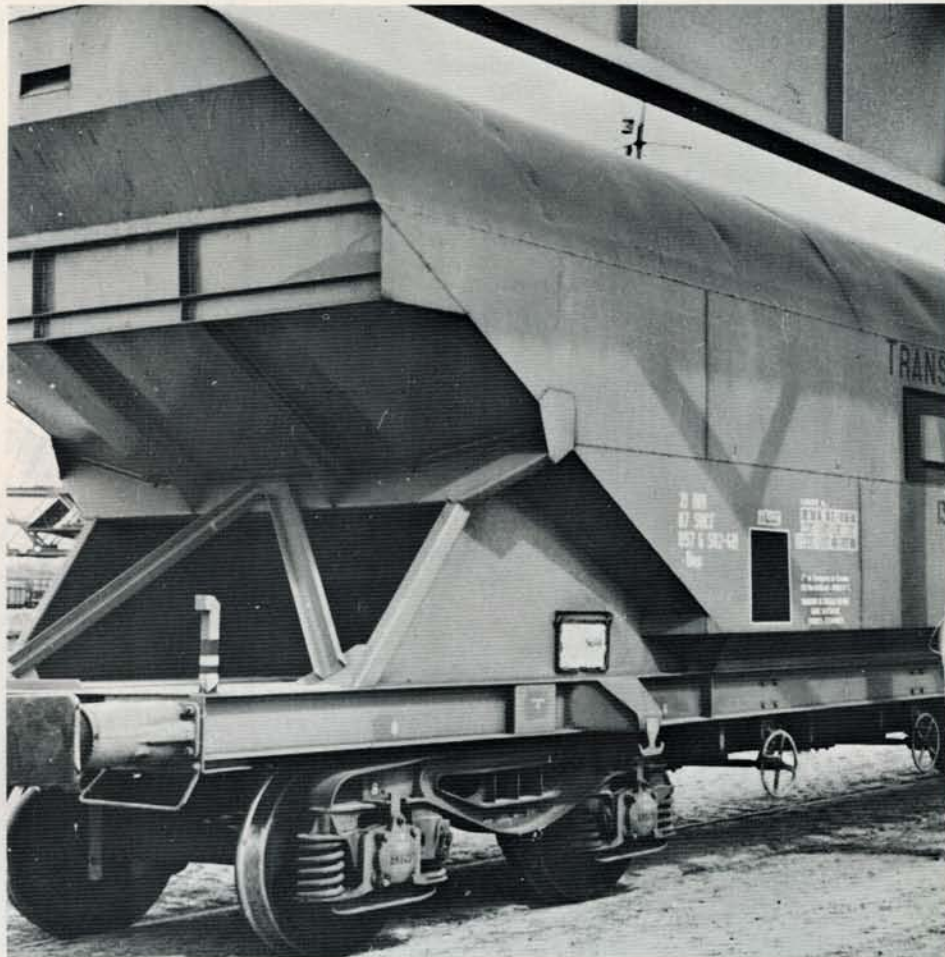
Het vervoermaterieel moet sneller vernieuwd worden (thans is er van de 9 TEE-treinen die in België rijden, maar één die samengesteld is uit NMBS-materieel).

Zich voorbereiden op de te verwachten expansie van het goederenvervoer per spoor ten gevolge van de energiecrisis.

Een bijzondere inspanning moet geleverd worden ten bate van het park van krachtvoertuigen dat tot de uiterste grens van zijn mogelijkheden wordt aangewend.

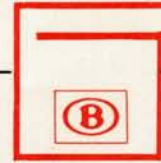
Men moet doorgaan met de vervanging van oude wagens door nieuwe eenheden met een grote capaciteit die degelijk aangepast zijn aan de behoeften van de industrie. De vormingsstations moeten gemoderniseerd worden om zo veel mogelijk baat te hebben bij het gecentraliseerd en geïntegreerd beheer van het verkeer, waarmee men thans bezig is.

**EN  
TOEKOMST  
VAN  
HET  
SPOORWEG  
VERVOER**









### Het tienjarenplan

Het geheel van die doelstellingen werd opgenomen in het tienjarenplan 1970-1979 dat door de Raad van Beheer werd goedgekeurd en dat voorzag in een opmerkelijke inspanning inzake vernieuwing en in investeringen voor modernisering voor een globaal bedrag van 102 miljard (fr. van '70).

### Reeds een enorme achterstand !

Alhoewel sommige sectoren van het plan volgens een vrij bevredigend ritme werden uitgevoerd — zulks is het geval voor de modernisering van het park van goederenwagens — wordt er een ontgoochelende achterstand genoteerd op het gebied van :

- de aanpassing van de vormingsstations;
- de vernieuwing van de sporen en de kunstwerken (tunnels en stationsgebouwen);
- de vernieuwing van het rollende materieel voor reizigers (slechts een bestelink van 80 internationale rytuigen in plaats van 255, vastgesteld voor de periode 1970-1975);
- de nieuwe elektrificatiewerken. Op 1.500 miljoen mocht de N.M.B.S. er maar 91 miljoen uitgeven;
- de infrastructuurwerken om de snelheden op te voeren (niets kon gedaan worden);
- de verbetering van de verbindingen met Frankrijk en Groot-Brittannië in verband met de ZGS-lijn en de aanleg van de tunnel onder het kanaal. Tot dusver kon er geen enkel initiatief worden genomen;
- de verhoging van de capaciteit van de lijnen die de grote agglomeraties bedienen. (Er werd 257 miljoen verkregen op 3.530 miljoen, vastgesteld voor 1970-'75).

### De Belgische spoorwegen vragen...

Ten einde de reeds opgelopen achterstand in te halen, vraagt de Nationale Maatschappij, grosso modo, de volgende maatregelen :

1. dringend voor 1974 (bestelling van elektrische tractiematerieel, elektrische motorstellen en locomotieven, bestelling van rytuigen voor internationaal en binnenverkeer, aanvang van elektrificatiewerken en werken voor de versterking van de infrastructuur van de invalswegen van de hoofdstad).
2. voor de periode 1975-1979 :
  - de verhoging van de dotatie voor de vernieuwing van de installaties en het materieel van 6,4 miljard (tegen 5,5 miljard in 1973);
  - een jaarlijks investeringsprogramma van 6 miljard ten laste van het Ministerie van Verkeerswezen;
  - investeringen voor 1 miljard per jaar ten laste van de Nationale Maatschappij (via een lening).

Laten wij er op wijzen dat de inspanning die van de Staat wordt geveerd, nl. 6 miljard per jaar van 1975 tot 1979, zelfs nog minder is dan de kredieten die voor 1974 alleen ten voordele van de wegen zijn uitgetrokken.

### Een fonds voor de spoorweginfrastructuur

Om hun programma te concretiseren en in navolging van wat er gebeurd is voor de financiering van de autowegen, bevelen de spoorwegen aan een beroep te doen op de lening, door de oprichting van een Fonds voor de spoorweginfrastructuur. Dank zij die oplossing zou de N.M.B.S. niet meer afhankelijk zijn van de jaarlijkse rijksbegrotingen en zou ze het geheel van de werken tot een goed einde kunnen brengen die noodzakelijk zijn opdat het land het spoorwegnet zou kunnen bekomen dat het verdient.

# de vrachtauto vult de spoorwagen aan



## DE N.V. EDMOND DEPAIRE HET FILIAAL VOOR WEGVERVOER VAN DE N.M.B.S.



In 1906 opende de heer Edmond DEPAIRE te Antwerpen een zaak voor overzeese verzendingen. Als kleine onderneming keerde de maatschappij zich zeer snel tot het nationaal bestelgoederenverkeer. Vijftig jaar later rangschikte ze zich onder de belangrijkste wegvervoerders van colli en stukgoed.

Omstreeks 1960, ter gelegenheid van het ontstaan van de Gemeenschappelijke Markt, ontdekte ze een nieuwe opdracht: internationaal besteller. Het was een stoutmoedig project dat enkel kon gerealiseerd worden dank zij aanzienlijke investeringen die haar financiële mogelijkheden te boven gingen.

De Nederlandse Spoorwegen die de voordelen inzagen van een combinatie spoorweg/weg, die in staat was een compleet vervoer van eind tot eind aan te bieden, waren sinds jaren hoofdaandeelhouder in de Maatschappij Van Gend & Loos N.V., één van de eerste gemengde vervoerondernemingen van Nederland.

Laatstgenoemde maatschappij zocht naar een vertakking in België. In 1973 stelde ze de N.M.B.S. voor samen 90% van de aandelen van de N.V. EDMOND DEPAIRE op te kopen. De N.M.B.S. nam het voorstel aan en werd hoofdaandeelhouder van de N.V. EDMOND DEPAIRE. Voor deze laatste was het een gelegenheid om snelle vooruitgang te boeken. Nu haar kapitaal aanzienlijk verhoogd was, beschikte ze over de nodige financiële mogelijkheden en bedacht nieuwe oplossingen: de internationale besteller zou in zijn activiteiten verscheidenheid brengen om aan de toenemende behoeften van de Belgische en internationale economie te voldoen en om zich aan te passen aan de nieuwe richting welke de eigentijdse ondernemingen insloegen.

Vandaag is de N.V. EDMOND DEPAIRE een onderneming van internationaal formaat. Haar activiteiten strekken zich uit van het luchtvervoer tot het vervoer over zee, en van de goederenbehandeling, het beheer van voorraden tot de douaneverrichtingen; zij bezit thans aandelen in talrijke gespecialiseerde maatschappijen en kan op verzoek van haar cliënteel een vervoerdienst aanbieden die compleet en verscheiden is. Als filiaal voor het wegvervoer van de Belgische spoorwegen vormt de N.V. EDMOND DEPAIRE ten opzichte van de spoorwegen de ideale aanvulling, dank zij haar grote soepelheid. Terwijl de activiteit van het spoor gericht is op het inleggen van gesloten treinen van eind tot eind, met een versnelde omloop, biedt de vrachtauto, door zijn mobiliteit, de mogelijkheid om de eindverrichtingen uit te voeren en het middel om gesplitste vervoeren te organiseren.

De vrachtauto heeft nochtans zijn beperkingen. De eigen capaciteit van de voertuigen vormt inderdaad de keerzijde van hun mobiliteit en maakt ze weinig geschikt voor massavervoer. Anderzijds blijkt het internationaal wegvervoer maar economisch rendabel te zijn binnen een maximumstraal van ongeveer 450 km.

Bij de Maatschappij hebben een duizendtal bedienden en werklieden in 1973 ongeveer 1 000 000 ton goederen behandeld dank zij 15 bijkantoren die oordeelkundig over heel het nationaal grondgebied zijn verspreid.

De verzendingen bij vrachtwagenlading, in het binnenland, vormen 40% van het verkeer, de uitvoer neemt 15% en de invoer 25% voor zijn rekening, zowel te land als over zee; het bestelgoederenverkeer en het gespecialiseerde verkeer staan in voor de rest.

In het raam van die transporten heeft onze filiaal aan de spoorwegnetten meer dan 200 000 ton toevertrouwd en heeft als aanvulling van de spoorweg voor de eindverrichtingen een volume van ongeveer 100 000 ton behandeld.

Om haar vervoeropdrachten tot een goed einde te brengen, heeft de maatschappij meer dan 300 voertuigen in volle eigendom, van de bestelauto tot de twintig maal grotere oplegger. Ze bevracht bestendig 180 andere voertuigen, zonder de voertuigen mee te rekenen die af en toe of per reis worden gebruikt.

Maar er moet niet alleen vervoerd worden. Men dient tevens de administratieve, personeels- en boekhoudingsproblemen op te lossen, de B.T.W.-staten en rekeningen-courant van zowat 30 000 klanten bij te houden. Daartoe diende men de mechanisering van de administratie uit te breiden en in de maatschappelijke zetel te Antwerpen zelfs een krachtige computer in gebruik te nemen.

De onmiddellijke doelstelling van de N.V. EDMOND DEPAIRE bestaat erin in samenwerking met haar correspondenten, een internationaal net voor snel bestelgoederenverkeer op te richten, zowel binnen de Gemeenschappelijke Markt als in de niet deelnemende landen. De firma beoogt de oprichting van regelmatige, zo mogelijk, dagelijkse verbindingen die zowel door vrachtauto's als door spoorwagens en zelfs door containers worden afgelegd. De doeltreffendheid van een dergelijke Europese bestelgoederendienst steunt vooral op een dicht en snel nationaal net — met de onvermijdelijke verlenging bij het vertrek en bij de aankomst. In beginsel worden de

goederen binnen de 24 uur geleverd in centra van 50 000 inwoners en meer, en binnen de 48 uur in minder belangrijke plaatsen.

De maatschappij heeft nog andere abities: doordringen tot de socialistische landen, de functie van General Contractor waarnemen voor bepaalde grote projecten, internationale verhuizen en gespecialiseerde transporten.

De toekomst ligt inderdaad in de verscheidenheid van de activiteiten die gepaard gaat met een steeds verder doorgedreven specialisatie in elk van de gekozen sectoren. Aldus beschikt de N.V. EDMOND DEPAIRE bijvoorbeeld over een gespecialiseerde organisatie die sinds 4 jaar instaat voor het vervoer van confectiekleding op kleerhangers. Ze bestudeert thans andere soorten van verkeer waarbij de rendabiliteit en het eigen economisch voordeel worden geraamd.

Beetje voor beetje wordt aldus een resoluut progressief beleid uitgewerkt waarbij elk onderdeel zijn plaats inneemt in het geheel: douaneagentschap, scheepsagentuur, bestelgoederendienst, vervoer bij vrachtwagenladingen, bevrachtingen, behandeling, beheer van voorraden, vertegenwoordiging van vreemde firma's...

De uitbreiding die de Europese Gemeenschap onlangs heeft genomen en die welke ze in de komende jaren zal nemen, de opening van de markten van de landen van het Oostblok, van Rusland tot China, de internationale monetaire evolutie en de oprichting van grote multinationale groepen tonen de noodzaak aan van een doeltreffende, stevige en steeds ruimere inplanting. Dat is de ambitie van de N.V. EDMOND DEPAIRE.





# nog 20 treinen meer



2e fase : Dank zij een heuvel of een hoog perron kippen ze het goed in de wagen.

## Klinkers...

Alvorens het materiaal in de „molen” gaat — de breekmolen die er poeder zal van maken die men cement noemt — heeft het de vorm van grove korrels, soort van grijze stenen van allerlei omvang : het zijn klinkers. Nauwelijks uit de oven, worden die „keien” van cement in zeer warme toestand op een hoop gestort, waar ze langzaam afkoelen, alvorens naar de breekmolen te gaan of verzonden te worden, zoals we zullen zien.

Overzeese landen bestellen hun klinkers in België. Daar ze ter plaatse niet over de nodige grondstof beschikken, bouwen ze voor de fabricatie van cement de nodige breek-eenheden, zonder dat ze om die eenheden heen alle afdelingen van een volledige cementfabriek oprichten. Het door ringstermijn met een volstreekte nauwkeu-voornoemde eenheden behandelde goed

België aangekocht, en over zee naar de geadresseerden verzonden.

Wat gebeurt er bij ons ?

Een cementfabriek ontvangt een bestelling. Naar gelang van de omstandigheden zal ze een zeker aantal maatregelen moeten treffen. Tijdens de winter bijvoorbeeld, zal ze waarschijnlijk een beroep doen op onderaannemers : het is bekend dat die fabrieken tijdens het slappe seizoen met een lager rendement werken ; hun voorraad is dus niet steeds voldoende om aan de contracten te voldoen. De leverings-termijnen vertonen overigens een zekere elasticiteit : daar het goed per schip vretrekt, is het vrijwel onmogelijk de leverigheid op lange termijn vast te stellen. Het zijn immers de klimatologische omwordt bij de producerende landen, zoals standigheden die bepalen hoe snel het schip zal vorderen en wanneer het zal

aanleggen.

De firma „Les Ciments d’Obourg” heeft nu met de spoorwegen een overeenkomst gesloten voor het vervoer van de goederen tussen de productiecentra en de kaden van de haven van Gent. Kon men een betere oplossing vinden om in een tijdspanne van enkele dagen 20 000 ton klinkers te leveren ? De spoorweg kon er zonder aarzelen gevolg aan geven : dank zij zijn park van Eas-stortwagens met draaistellen.

Een detail dreigde het werk nochtans ingewikkeld te maken : de cementfabrieken verdelen hun voorraden klinkers over alle beschikbare terreinen en dus niet steeds in de nabijheid van de spoorweginstallaties. In onderhavig geval was het niet mogelijk de wagens rechtstreeks te laden, zoals zulks in andere centra gebeurde. Het volstond een overeenkomst te sluiten

met een onderneming voor wegvervoer en met vrachtauto's een pendeldienst tussen voorraad en spoorweg in te leggen. Wat dan ook gedaan werd.

Men kan het werk in enkele fasen samenvatten :

1e fase : mechanische schoppen laden de vrachtauto's;

2e fase : deze laatste rijden naar de spoorweg. Dank zij een heuvel of een hoog perron kippen ze het goed in de wagens;

3e fase : eenmaal geladen, vertrekt de gesloten trein. Hij rijdt naar Gent zonder onderweg te stoppen;

4e fase : wanneer hij op de kade aankomt, gaat hij in de rij staan onder de reusachtige kranen. Deze brengen de klinkers over naar het schip.

5e fase : het schip maakt zich klaar om te vertrekken.

Afgelopen voor België.

Dat was het moeilijkste geval. Wanneer de voorraden zich dicht bij een verbindingsspoor bevonden, werden ze met de mechanische schoppen rechtstreeks op de wagen geladen, en men spaarde aldus twee operaties uit.

Problemen ? Er zijn er geweest.

Vooreerst waren de afzenders wegens de onnauwkeurige dienstregeling van het schip verplicht wagens gedurende 24 uur (soms iets langer) te laten wachten, om in hun eigen installaties een laadritme te kunnen handhaven dat niet te snel was.

Vervolgens is er de hoeveelheid. 20 000 ton (dat was het geval voor het schip dat einde februari werd geladen) vertegenwoordigt een twintigtal treinen — of zowat 400 wagens — die naast het geregeld verkeer dienden te worden gevormd. Er was uiteraard geen sprake van het geregeld verkeer stop te zetten. Een bijkomend aantal treinen, m.a.w. zwaar werk voor het centraal verdeelbureau (dat die wagens ter beschikking stelt) en ingewikkelde problemen voor de dispatching, die verplicht is de bijkomende treinen te laten rijden zonder dat de veiligheid van de regelmatige goederen- of reizigersconvooien in het gedrang wordt gebracht.

Daar er verscheidene vervoermiddelen gecombineerd werden, kon men ook nog enkele moeilijkheden vrezen. In werkelijkheid had de aangezochte wegvervoerder zijn rol telkens goed begrepen. Het kwam er niet op aan met elkaar te concurreren, maar elkaar aan te vullen; elk vervoermiddel droeg zijn steentje bij, het ene in soepelheid het andere in kracht. Hoe langer hoe meer krijgt de idee van samenwerking vorm in de wereld van het vervoer.

In feite kon de spoorweg het probleem oplossen. Net als het steenkolenvervoer waarover we in ons vorig nummer hebben gehandeld kon dat massaal en vrijwel buitengewoon vervoer tot een goed einde gebracht worden.

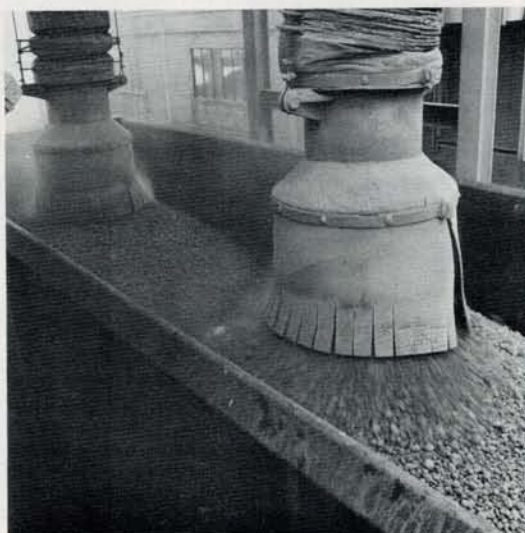
Wanneer we van „buitengewoon vervoer” spreken vergissen we ons enigszins. Het is nagenoeg onmogelijk maandgemiddelden of grafieken betreffende dat verkeer te verstrekken. Inderdaad, zoals wij gezien hebben, worden de schepen niet met die strenge regelmaat ter beschikking gesteld dat men kan zeggen : wij vervoeren zoveel per maand. Het schip dat einde februari vertrok, is niet het enige in zijn soort. Andere schepen gingen eraan vooraf, nog andere zullen volgen. Naar gelang van de omvang van de bestelling worden er soms zelfs twee schepen terzelfder tijd geladen en zijn de tonnages dan nog groter. Er is niets buitengewoons aan. Het is eerder een verkeer dat buiten het geregeld verkeer valt.



1e fase : mechanische schoppen laden de vrachtauto's.



2e fase : Dank zij een heuvel of een hoog perron kippen ze het goed in de wagen.



Eenvoudige verrichting : rechtstreekse overlading



## 8 kandidaten op hete kolen

### De Europese rytuigen worden commercieel proefgereden

Sinds 24 april hebben de reizigers voor Parijs die de ochtendtrein nemen (8 u. 45 te Brussel-Zuid) het traject misschien kunnen afleggen in een internationaal rytuig van een nieuw type.

Het nieuwe rytuig dat commercieel proefgereden wordt, is een van de 8 prototypes dat op bestelling van de Europese Maatschappij Eurofima door een groep van vier constructeurs werd gebouwd.

### Studie en bouw

In november 1956 hebben de netten van 16 verschillende landen een internationale financieringsmaatschappij opgericht om de aankoop te vergemakkelijken van spoorwegmaterieel van het eenvormige type dat voor hun exploitatie nodig was. Het oogmerk was de bestellingen van verscheidene netten te groeperen, het vervaardigde materieel te standaardiseren en aldus werkelijk voordeliger prijzen te bekomen.

Het is genoegzaam bekend hoeveel de research thans kost en welke de weerslag ervan is op de prijs van de voertuigen. Voor het ontwerpen van een spoorweg-rytuig voor reizigers zijn er ingevolge de evolutie van de levenswijze niet alleen ingenieurs maar ook decorateurs nodig. Vaak bezit het eerste ontwerp niet alle ideale kenmerken. De ontwerpers moeten dan verbeteringen aanbrengen die des te

moeilijker zijn daar ze betrekking hebben op technische of esthetische spitsvondigheden. De bouw van de voertuigen (en één van die voertuigen waarover wij het hier hebben, kan 7 tot 10 miljoen frank kosten) vergt een aanzienlijke investering: en enkel wanneer de bestelling omvangrijk is mag men hopen op een aanzienlijke vermindering van de eenheidsprijs. Het feit dat de studiekosten over een groot aantal voertuigen (hoger dan het aantal dat een enkel net nodig heeft) worden verdeeld, is eveneens een voordeel. Het is trouwens een van de belangrijke voorwaarden die door de constructeurs werden gesteld bij het vaststellen van de prijzen.

### 500 rytuigen

Eurofima heeft 13 jaar nodig gehad om de weerstand te overwinnen en om een eerste werkelijk internationale bestelling te doen. Het ging om een bestelling, in 1969, van een grote reeks platte draaistelwagens, te verdelen over vier netten. De voordelige prijs van die goederenwagens heeft andere netten ertoe aangezet om bijkomende bestellingen van dat type van materieel te doen. Vanaf dat ogenblik werd het een gewoonte: Eurofima kon zijn taak van centraliserend organisme ten volle uitvoeren.

Wanneer het erom ging internationale rytuigen voor reizigers te bouwen, was het financieringsorganisme uiteraard het best

geplaatst om technisch gezien de beste voertuigen te bekomen tegen goedkopere prijzen door de internationale concurrentie te laten spelen.

Vier gelegenheidsgroepen van firma's hebben de offerteaanvraag van Eurofima beantwoord. De studie van de ontwerpen door een werkgroep van de UIC heeft uiteraard geleid tot de keuze van een inschrijver. Twee hoofdcriteria hebben die keuze bepaald: de prijs uiteraard, maar ook de technische kwaliteit van de voertuigen (en zelfs de vernieuwing op dat gebied).

Ten slotte bestond de uitverkoren groep uit Alstom (Frankrijk), La Brugeoise et Nivelles (België), Fiat (Italië) en Linke-Hofmann-Busch (Bondsrepubliek Duitsland). Jenbacher Werke (Oostenrijk) heeft zich bij het geheel aangesloten voor de uitvoering van de overeenkomst.

### 8 kandidaten

Opdat de specialisten van de verschillende deelnemende netten een nieuwe keuze zouden kunnen doen wat de technische prestaties en de commerciële kenmerken van de voertuigen betreft, heeft de leverancier 8 verschillende prototypes gebouwd waarin het voorgeslagen materieel en de voorgestelde verbeteringen telkens anders gecombineerd zijn: draaistellen, instapdeuren, treden, zitplaatsen, binnenversiering, energievoorziening en uitwendige presentatie.

Die 8 kandidaten voor de titel van Europees standaardrijtuig, dat met een snelheid van 200 km/u mag rijden, voldoen uiteraard aan nauwkeurige veiligheidsnormen.

Hun onderstel is bestand tegen drukkrachten tot 200 ton, trekkrachten van zowat 150 ton en een verticale belasting van 50 ton, verdeeld over het geheel. Automatische luchtdruk- en schijfrem, bijkomende rem met gietijzeren blokken, rem met remmagneten die werken door wrijving op de spoorstaaf: alles is zodanig ontworpen dat zonder risico's grote snelheden kunnen bereikt worden.

De instapdeuren zijn voorzien van automatische sluitings- en blokkeerinrichtingen die in werking treden zodra de snelheid van het convooi 25 km/u bereikt. De trede — met beweeglijk gedeelte — is zodanig bestudeerd dat het instappen gemakkelijker wordt.

### Comfortabel en aangenaam voor het oog

De binneninrichting van de rijtuigen werd zodanig ontworpen dat ze zo aangenaam mogelijk aandoet voor de reiziger, zonder dat nutteloze luxe het gebruik van die rijtuigen onbetaalbaar maakt (wij wijzen erop dat men voor een plaats 1e of 2e klasse in die rijtuigen geen enkele toeslag op de normale prijs hoeft te betalen).

De zitplaatsen zijn individueel, zowel in 2e als in 1e klasse. Ze kunnen zover overhellen dat twee tegenover elkaar gelegen zitplaatsen één ligplaats vormen. Ze zijn onderling gescheiden door opklapbare armleuningen met ingewerkte asbak (in de afdelingen voor rokers). De individuele hoofdsteun die aan het tussenschot is bevestigd, is in de hoogte verstelbaar.

Terloops vermelden wij nog het bagageriek en de stokkenstander, de intrekbare tafeltjes, de spiegels, de gordijnen van geweven stof, de individuele leeslamp...

De tussenschotten zijn bekleed met geïsoleerde panelen waarvan de kleur aan het decoratief geheel aangepast is. De geluidsdemping werd nog verhoogd door de boringen van de zoldering. In 1e klasse is vloer met trijp bedekt.

Aan beide uiteinden van het rijtuig vinden de gebruikers een ruim toilet, met warm en koud water.

In sommige prototypes is de binnenverfijning modern: vernieuwde vormen voor bepaald toebehoren, levendige kleuren en gordijnen die passen bij de tweekleurige zetels.

We mogen ook niet vergeten: de klimaatregeling, de luidsprekerinstallatie (micro en versterker in elk rijtuig, luidspreker in elke afdeling) en de vensters met de dubbele ramen die de infrarode stralen weerkaatsen... Maar ook de uitwendige presentatie: parelgrijs of zilvergrijs met een donkerder strook ter hoogte van de vensters; rood-oranje of blauw, met een lichtgrijze strook onder de vensteropeningen; turquoise met beige strook ter hoogte van de ramen.

### Commerciële proeven

Het is niet moeilijk er zich op zicht een idee van te vormen. Om te weten welke van de kandidaten de titel in de wacht zal slepen, leggen de netten van nu af aan de prototypes in op sommige verbindingen. De vakantie zal uiteraard te baat worden genomen: er zullen rijtuigen rijden in de verbindingen Parijs-Brussel, Milaan-Florence, Parijs-Frankfurt en Frankfurt-Milaan.

Bij de cliënteel zal er ook een opiniepeiling worden gehouden op een bepaalde verbinding en tijdens een korte periode, opdat de voorwaarden voor elke onder-vraagde persoon gelijk zouden zijn. Uit de interpretatie van de antwoorden zal de werkgroep van de UIC de definitieve conclusies trekken en haar keuze bepalen.

Laten wij terloops vermelden dat sommige journalisten die 3 van die rijtuigen op het Zwitsers net hebben kunnen testen, reeds verklaard hebben dat ze, op weinig na, alle op elkaar gelijken, maar dat ze verreweg superieur zijn aan de beste huidige rijtuigen.

Na de proeven zullen de constructeurs de bij de overeenkomst vastgestelde levering van de 500 rijtuigen (zo snel mogelijk) verdelen. Zes landen zullen de geleverde rijtuigen onder elkaar verdelen: Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en Italië 100 rijtuigen elk, België 80 rijtuigen en Zwitserland 20 rijtuigen.

### Standaard

De standaardisatie — daarbij zijn er geen problemen meer — biedt een voordeel voor dergelijke operaties. De invoering van de automatische koppeling — waarvan Eurofima 2 miljoen exemplaren zal moeten laten vervaardigen — is er ook een voorbeeld van. Meer mogelijkheden, heel wat meer ideeën, en ten slotte een merkbaar beter resultaat — de spoorweg rekent erop.



De Handelsdirectie van de N.M.B.S. houdt een zeker aantal tarieven ter beschikking van haar cliënteel. Tarieven of reglementeringen zijn documenten die nuttig kunnen zijn voor de gebruikers van de spoorweg, zowel wat het goederenvervoer als wat het reizigersverkeer betreft.

# tarieven verkrijgbaar



In de hierna volgende tabellen is een lijst van die documenten opgenomen die volledig is tot 15 mei 1974.

In de eerste kolom vindt men de juiste benaming (met het nummer dat dient te worden vermeld in geval van aankoop); in de volgende kolom volgt de aanduiding van de inhoud. In kolom nr. 3 vernemen de lezers in welke taal die teksten beschikbaar zijn. En in de laatste kolom vinden ze de prijs van het tarief, terwijl het B.T.W.-bedrag tussen haakjes staat (dat bedrag is uiteraard reeds begrepen in de door ons opgegeven prijs).

Om die publicaties te bekomen, volstaat het op postrekening 1010 van de N.M.B.S. te Brussel het bedrag te storten dat in de vierde kolom is vermeld (het tussen haakjes staande bedrag er niet bijtellen), en op de strook van het stortingsbulletin het nummer van het gewenste tarief (kolom 1) en de gewenste taal (kolom 3) te vermelden. Gelieve er eveneens op te letten dat het adres van de geadresseerde duidelijk op het document vermeld is. In de volgende nummers zullen wij de eventuele wijzigingen aan en bijvoegsels bij die lijst overnemen.

## A. GOEDERENTARIEVEN - Officiële verzameling van de tarieven

Bundel n°	Inhoud	Taal	F
I	Wet van 25 augustus 1891 op de vervoercontracten. Algemeen reglement voor het goederenvervoer.	Nederlands of Frans	100 (6)
II	Afstanden toepasselijk voor zendingen per wagenladingen. Per Brochure (17 in totaal).	Nederlands Frans	74 (4)
IV	Dienstbestemming van de getarifeerde punten van het Belgisch net. Repertorium van de klantenaansluitingen.	Nederlands Frans	1485 (84)
V	Stukgoedzendingen : IJlgoed - Express - Postcolli.	Nederlands of Frans	297 (17)
VI	Wagenladingen - Algemene en speciale tarieven. Nomenclatuur der goederen.	Nederlands of Frans	495 (28)
Vibis	Exceptionele Tarieven - Wagenladingen.	Nederlands of Frans	297 (17)

## B. REIZIGERTARIEVEN

I	Wet van 25 augustus 1891 op de vervoercontracten. Algemeen reglement voor het vervoer van reizigers en bagage.	Nederlands of Frans	69 (4)
II	Prijzentabellen voor het vervoer van reizigers en bagage.	Nederlands of Frans	69 (4)
C.I.M.	Convention International Marchandises.	Frans	59 (3)

Bijlage I tot Bundel I en tot C.I.M. (R.I.D.)	Reglement betreffende het vervoer van <b>gevaarlijke</b> stoffen per spoor.	Nederlands of Frans	636 (36)
T.I.Ex.	Uniform reglement voor het internationaal Expresgoederenvervoer per spoorweg.	Nederlands of Frans	69 (4)
Lijst van de stations	Lijst der stations van de spoorwegen onderworpen aan de Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoor (CIM).	Frans Duits Italiaans Engels	248 (14)
A.E.S.T.	Algemeen Europees Stukgoedtarief.	Nederlands Frans	272 (15)
R.T.I.	Reglementering van het Internationaal verkeer waarbij België betrokken is.	Nederlands of Frans	78 (4)
T.C.Ex.	Algemeen Internationaal tarief voor het vervoer van Expressgoed bij vertrek uit België.	Nederlands Frans	321 (18)
Internationaal tarief voor Postcolli	Tarief voor het vervoer van Postcolli in internationaal verkeer. Reglementsbepalingen - Vervoerprijzen - Bijkosten. Bijzonderheden betreffende het verkeer.	Nederlands of Frans	350 (20)
C.I.V.	Convention Internationale Voyageurs.	Frans	50 (3)
A.O. bij de C.I.V.	Aanvullende overeenkomst bij de C.I.V.	Frans of Nederlands	22 (2)



**SPECIALE TARIEVEN**

Internationaal tarief EGKS 9001	<b>Deel I :</b> Voorwaarden voor de toepassing van het tarief.	Deens of Duits of Frans of Italiaans of Nederlands	210 (12)
	<b>Deel II :</b> Vaste minerale brandstoffen en metallurgische ertsen.	In bovenvermelde 5 talen	550 (31)
	<b>Deel III :</b> Produkten voor de ijzerbereiding.	idem	550 (31)
	<b>Deel IV :</b> Duitsland.	idem	1350 (76)
	<b>Deel V :</b> België - Frankrijk - Italië - Luxemburg - Nederland - Oostenrijk en Zwitserland.	idem	1350 (76)
EGKS 9001 (Afstanden)			
1201	Duits-Belgisch tarief voor het vervoer van <b>minerale brandstoffen</b> van bepaalde stations van de Bondsrepubliek Duitsland naar bepaalde Belgische stations.	Nederlands Frans Duits	424 (24)
1230	Duits-Belgisch tarief voor het vervoer van <b>produkten van de ijzerbereiding</b> herkomstig uit bepaalde Duitse stations, uitgevoerd over bepaalde Belgische stations.	Nederlands Frans Duits	38 (2)
1231	Duits-Belgisch goederentariaf voor het vervoer per spoorweg van <b>produkten van de ijzerbereiding</b> tussen bepaalde stations in de Duitse bondsrepubliek en bepaalde Belgische stations.	Nederlands Frans Duits	1166 (66)
1232	Duits-Belgisch tarief voor het vervoer van <b>steenkolen en steenkolencokes</b> per volledige trein tussen bepaalde stations van de Bondsrepubliek Duitsland naar bepaalde Belgische stations.	Nederlands Frans Duits	371 (21)
2431	Internationaal tarief voor het vervoer van <b>produkten van de ijzerbereiding</b> tussen bepaalde <b>Belgische stations</b> enerzijds en bepaalde <b>Italiaanse stations</b> anderzijds.	Nederlands Frans Italiaans	318 (18)
7402	Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques de certaines gares Luxembourgeoises à destination de certaines gares belges.	Frans	11 (1)
9111	Belgisch/Nederlands-Oostenrijks Zeehaventarief (BOZ) NOZ) voor het vervoer van <b>goederen als vrachtgoed in wagenladingen</b> tussen Belgische en Nederlandse zeehavens enerzijds, en Oostenrijkse stations anderzijds.	Nederlands Duits	1272 (72)
9142 (2 bundels 1 tot 4)	Duits-Belgisch goederentariaf per spoor (DBGT).	Nederlands Frans Duits	1696 (96)
9145	Tarif Européen pour le transport des transcontainers en wagon complet (transcontai- nertarif).	Frans Duits	450 (25)

9163	Scandinavisch-Belgisch goederentariaf.	Nederlands Frans Duits	424 (24)
9330	IBERIATARIF Tarif international pour le transport par wagon complet, en grande vitesse, des fruits et légumes frais en provenance d'Espagne et du Portugal à destination d'autres pays européens.	Frans Duits Engels Spaans	848 (48)
9375	International tarif for the conveyance of privately-owned transcontainers between Great Britain and Germany via Harwich/Zeebrugge and Harwich/Rotterdam.	Engels Duits	318 (18)
9452	Internationaal tarief voor het vervoer van goederen in containers (kleine containers met looprichting uitgezonderd) en voor ledige containers tussen Frankrijk en België.	Nederlands Frans	32 (2)
9476	Tarief voor het vervoer van goederen tussen bepaalde <b>Belgische en Nederlandse Zeehavens</b> (zeehavenverkeer) enerzijds en <b>Basel</b> anderzijds.	Nederlands Frans Duits	130 (7)
9490	Algemeen Europees Tarief voor goederenvervoer per wagenlading (TEW).	Nederlands Frans Italiaans	53 (3)
9500	Tarif international pour le transport à petite vitesse, par wagon complet de <b>denrées alimentaires de l'Italie</b> sur certains ports de mer français, belges et néerlandais à destination de la <b>Grande-Bretagne</b> .	Frans	159 (9)
9501	Tarif international pour le transport à petite vitesse, par wagon complet de <b>denrées alimentaires de l'Italie</b> à destination de la <b>Grande-Bretagne</b> .	Frans Engels	318 (18)
9503	Internationaal tarief voor het vervoer van goederen in wagenladingen tussen <b>België</b> en de in <b>Zeeuws-Vlaanderen</b> gelegen Nederlandse stations (locoverkeer) enerzijds en <b>Zwitserland</b> anderzijds.	Nederlands Frans Duits	1060 (60)
9505	Tarif international pour le transport de certaines marchandises par wagon complet, de l'Italie à destination de la <b>Belgique</b> .	Frans Italiaans	318 (18)
9536	Internationaal tarief voor het vervoer van <b>postduiven</b> van de Belgische stations naar bepaalde Franse stations en van <b>ledig terugkerende manden</b> .	Nederlands Frans	53 (3)
9855	Internationaal tarief België-Tsjechoslowakije voor het vervoer van goederen in wagenladingen.	Nederlands Frans Tsjechisch	954 (54)

12 Expéditeur, raison sociale Afzender, Firma - Absender, Firma		36 Enregistré - Ingeschreven - Abgefertigt de van - von		37	
Signature - Handtekening - Unterschrift		39 Itinéraires - Vervoerwegen - Leitungswege		40	
13 Destinataire, adresse (ville et pays) - Geadresseerde/ adres (stad en land) Empfänger, Adresse (Ort und Land)		42 A dédouaner à - In te klaren te - Zu verzollen in		43	
14 Agrés Conteneurs - Laadmiddelen Containers - Lademittel Container		44 Réexpédié de/pour - Voortgezonden van/naar - Neu aufgegeben von/nach		45	
14 Catégorie - Categorie - Art	15 Marque et No Merk en Nr Eigentumsmerkmal und Nr	16 Wagons - Wagens - Wagen No	17 Tare Eigengew kg	46 Lim. de charge Max. afzender Ladegrenze	47 Essieux Assen Achsen
15 Déclarations - Verklaringen - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15 etc.)		18 Engins échangeables EUR - EURruiltuigen - EURaustauschgeräte Nombre Aantal Anzahl		20 Wagon complet Wagenlading Wagenladung	
23 Nombre Aantal Anzahl		24 Nature de l'emballage Aard van de verpakking Art der Verpackung		21 Chargé par - Geladen door - Verladen durch Expéditeur Afzender Absender	
25 Désignation de la marchandise et, le cas échéant, marques et numéros Aanduiding van het goed en, desgevallend, merken en nummers Bezeichnung des Gutes und gegebenenfalls Zeichen und Nummern		26 Poids Gewicht kg		51 Marchandises Goederen Waren	
22 Prescription d'affranchissement - Frankingvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		28 Débour - Voorschot Waarde Währung		53	
1 Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich		29 Remboursement Nachnahme Waarde Währung		54	
2 Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten		30 Intérêt à la livraison Belang bij de aflevering Interesse an der Lieferung		55	
31 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangde tarieven en vervoerwegen - Verlangte Tarife und Wege		32		56	
33 Informations pour le destinataire - Inlichtingen voor de geadresseerde Vermerke für den Empfänger (CIM Art. 6 § 12)		59		60	
60		61		62	
63		64		65	

Les parties situées à gauche de la ligne grasse doivent être remplies par l'expéditeur, les autres par le chemin de fer.  
De gedeelten gelegen links van de vette lijn moeten ingevuld worden door de afzender, de andere door de spoorweg.  
Die links der fettdruckten Linie gegebenenfalls zu füllen hat der Absender, die übrigen die Eisenbahn auszufüllen.  
Designier par une croix ce qui convient - Aanduiden met een kruis wat juist is - Zutreffendes ankreuzen.  
(cassis - vakken - Felder 20, 21, 27, 57)

Transport international par chemin de fer  
Internationale vrachtwagen  
Internationale Eisenbahnbeförderung

Petite vitesse  
Vrachtwagen  
Frachtgut

Lettre de voiture  
Vrachtbrief  
Frachtbrief

Timbre de contrôle  
Controlestempel  
Kontrollstempel

C 410

ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOITURE - ORIGINEEL VAN DE VRACHTBRIEF - FRACHTBRIEF ORIGINAL

**INTERNATIONALE VRACHTBRIEVEN**  
Van 1 januari 1975 af zullen de internationale vrachtbrieven voor vrachtgoed en snelgoed enkele wijzigingen ondergaan. Alvorens die nieuwe modellen te gebruiken, zullen de afzenders uiteraard hun voorraad van de huidige versie mogen opgebruiken. Ten behoeve van hen die hun vrachtbrieven zelf laten drukken, geven we hier een afbeelding van de voor- en keerzijde van het nieuwe formulier. Om het werk van de belanghebbenden (bedienden of drukkers) te vergemakkelijken, hebben wij de gedeelten van de vrachtbrief die werden gewijzigd, met een zwarte streep afgebakend. Wij vestigen de aandacht op een element dat onopgemerkt zou kunnen voorbijgaan: ook de vermelding in rode kleur dwars over het blad werd gewijzigd.

1



Tot het einde van het winterseizoen '73-'74 hadden de reizigers met Nederland als bestemming in het Centraal station van Antwerpen de mogelijkheid om een krant te kopen, rond te slenteren op de perrons en zelfs om een verfrissing te gebruiken (in dat geval diende men zich toch te haasten). Van 26 mei af kan men zijn tijd daar niet meer verliezen; men zal verplicht zijn een voorraad aan lectuur op te doen of zijn dorst te lessen te Brussel, vóór het vertrek. Inderdaad, het oponthoud te Antwerpen werd merkelijk ingekort.

Het oponthoud in het station Roosendaal werd eveneens ingekort en dit dank zij de tweespanningstrekduwstellen die in gebruik worden genomen; daar Antwerpen een koppelstation is, diende men, terwijl de trein stilstond, de locomotief af te koppelen, een tweede locomotief aan te brengen en aan het andere uiteinde van het treinstel te koppelen, en vóór het vertrek remproeven te verrichten. Te Roosendaal werd er opnieuw van locomotief veranderd, daar het Nederlandse net niet op hetzelfde basis als het Belgisch net wordt gevoed (1500 volt in plaats van 3000 volt).

Ten einde 10 tot 15 minuten op het traject uit te winnen, hebben de Nederlandse Spoorwegen en de N.M.B.S. die operaties willen vereenvoudigen door eenvoudig en praktisch materiaal in gebruik te nemen.



## trek-duwtreinstellen voor Amsterdam

Vanaf de zomer 1974 zullen de Benelux-treinstellen dus getrokken worden door tweespanningslokomotieven die zowel in Nederland als in België kunnen rijden. Rijtuigen met stuurstand werden door onze burens gebouwd en worden aan het einde van het treinstel geplaatst. Ze omvatten, naast een bagageruimte en een buffet van 24 plaatsen, een stuurstand die op die van de gebruikte locomotief gelijk.

Te Antwerpen schakelt de bestuurder van de locomotief over op het stuurrijtuig. Hij verandert van stuurcabine en nauwelijks twee minuten na de aankomst vertrekt de trein opnieuw. Te Roosendaal, weer een kortstondige operatie en de trein kan voortrijden, ondanks het feit dat hij op dat ogenblik onder een andere elektrische spanning wordt gevoed.

De door de N.M.B.S. gebouwde rijtuigen eerste klasse en gemengde rijtuigen — eerste en tweede klasse — hebben meer comfort: verstelbare zitbanken, een verbeterde ophanging, een verzorgde warmte- en geluidsisolatie, een zeer heldere en sfeervolle verlichting, individuele leeslampen en een inwendige luidsprekerinstallatie waarmee de aankomst in elk station waar gestopt wordt, kan aangekondigd worden.

De dienstregelingen vertonen eveneens een paar wijzigingen: het vertrek heeft thans plaats op het uur 10 te Brussel-Zuid en op het uur 27 te Amsterdam, en dit elke dag tussen 7 en 22 uur. Wat het binnenverkeer betreft, dient men te weten dat tijdens de daluren een rechtstreekse trein om het kwartier Brussel met Antwerpen zal verbinden. De Belgische treinen zullen te Berchem stoppen.

Die aanpassingen waren noodzakelijk daar het aantal reizigers op de Belgisch-Nederlandse lijn aanzienlijk toegenomen was. Daar het jaarlijks aantal reizigers (in beide richtingen) in tien jaar tijds van 650 000 tot 1 150 000 was gestegen, volstonden de korte trekduwtreinstellen (elektrische motorstellen) niet meer om de cliënteel volledige voldoening te schenken. Beide netten hebben een soepele oplossing gevonden die in de toekomst waarschijnlijk nog andere verbeteringen mogelijk zal maken.







## SOCIAAL TOERISME

Als openbare dienst besteedt de N.M.B.S. erg veel aandacht aan het sociaal toerisme: ontspanning is belangrijk. Het toerisme kan ook een rol vervullen in de onderneming: de personeelsleden trekken er graag in groep op uit, voor een dagje ontspanning.

Er worden heel wat voordelen geboden om het toerisme in België in ieders bereik te brengen. Het land lijkt U misschien heel klein? Maar toch is er zoveel te zien!

Een verlofdag na een zware periode, een kleine uitstap... en als U terugkomt hebt U nieuwe moed, bent U vrij van beroepszorgen en weer fris door de tocht.

Dat alles is mogelijk, en goedkoop, dank zij de formules van de N.M.B.S. die U overal in het land en zelfs in een paar steden over de grens brengen:

- de t-kaart, toeristisch abonnement tegen forfaitaire prijs (5, 10 of 15 dagen geldig);
- halve prijs gedurende een maand;
- biljetten tegen vermindere prijs „een dag aan zee / in de Ardennen“;
- „een mooie dag te ...“: individuele uitstappen in België en zelfs in het buitenland;
- uitstappen „trein + autocar“;
- voordelige formules voor gezelschapsreizen.

Alle nuttige inlichtingen zijn te vinden in onze folder „Treinvakantie“. Deze is verkrijgbaar in de inlichtingskantoren van de stations. Wij zenden U graag voornoemde folder (zelfs in verscheidene exemplaren, voor de sociale dienst van uw onderneming) indien U (met opgave van het gewenste aantal) daarom verzoekt met een postkaart gericht tot de

N.M.B.S.  
Publiciteitsdienst, bureau 61.23  
Frankrijkstraat 85  
1070 Brussel.

## VLEIETUIG- EN TREINBILJETTEN

Een trein rijdt geregeld tussen Brussel-Centraal en Zaventem. Hij neemt de passagiers van Sabena op die zich niet met behulp van een individueel vervoermiddel of met de bus van de Air Terminus van de hoofdstad naar de luchthaven begeven. Tot dusver dienden de reizigers hun treinbiljet in een station te kopen.

Dank zij een overeenkomst tussen de N.M.B.S. en Sabena is alles sinds 1 april veel eenvoudiger geworden. Terzelfdertijd als ze in een provinciekantoor van Sabena hun vliegtuigbiljet kopen, kunnen de reizigers zich een spoorwegbiljet aanschaffen voor heel hun reis over land, vanuit de stad van uitgifte tot Brussel-Nationaal, via Brussel-Centraal of Brussel-Noord.

Die maatregel geldt bij vertrek uit zeven steden: Luik, Antwerpen, Oostende, Charleroi, Gent, Bergen en Hasselt.

## ZOMERSEIZOEN NIEUWE DIENSTREGELINGEN

### Brussel-Antwerpen

Door de indienststelling van tweestroomtrekduwstellen op de Beneluxlijn, tussen Brussel en Amsterdam, kon het verkeer

tussen Antwerpen en de hoofdstad aangepast worden. Vanaf deze zomer staan zes treinen, tijdens de daluren, in voor de verbinding in beide richtingen: 1 Benelux-trein, 3 directe treinen (die telkens te Berchem stoppen) en 2 omnibussen. Op de spitsuren past het ritme zich uiteraard aan de bijzondere behoeften aan.

### Brussel-Charleroi

De lijn van Charleroi vormt een verlengstuk van die van Antwerpen. Verbeteringen van de ene lijn komen de andere ten goede.

Aldus wordt de dienstregeling van de semi-directe trein Brussel-Charleroi thans versneld doordat er vanaf Nijvel bepaalde stilstanden afgeschaft worden. Om het uur beschikken de gebruikers dus over twee snelle treinen (in beide richtingen).

De „verwaarloosde“ stations worden nu bediend door een omnibus-trein die de reizigers ophaalt of terugbrengt, waarbij het station Nijvel als „draaischijf“ fungeert.

### Antwerpen-Gent

Nu is het gebeurd op de lijn Antwerpen-Gent, tussen Oostakker en Lokeren, werd een tweede spoor aangelegd. Daar het verkeer sinds de elektrificatie met 45% toegenomen is, heeft de N.M.B.S. het dienstregelingsritme versneld: een directe trein (51 minuten), een semi-directe trein (58 minuten), een omnibus Antwerpen-Sint-Niklaas en natuurlijk bijkomende treinen op de spitsuren.

## GEGARANDEERDE TERMIJN : LAATSTE PROEVEN

In 1972 (in onze nummers 3 en 5) hebben wij in grote trekken het stelsel van de gegarandeerde termijn voor de verzending van goederen geschetst. Kortom, het gaat er om een termijn vast te stellen die niet afhankelijk is van een gemiddelde dagelijkse afstand, maar van een verzendingsplan dat door aangewezen treinen wordt uitgevoerd; de afzender heeft de plaats van zijn wagen(s) in die treinen gereserveerd en de spoorweg heeft de verbintenis aangegeven de goederen op het gewenste ogenblik te leveren.

Terloops hadden wij vermeld dat de door de betrokken netten voorgestelde ontwerpen van het pictogram „gegarandeerde termijn“ door de UIC de Belgische „G“ was uitgekozen.

Vanaf 1 maart zal men dus kunnen merken dat die G op een bepaald aantal verbindingen wordt aangewend. Inderdaad, de klanten die bij de ondertekening van hun vervoerovereenkomst daarom verzoeken, kunnen verkrijgen dat hun goederen volgens dat stelsel worden verzonden. Het gaat nog om proeven die op een beperkt aantal verbindingen worden verricht.

Wij zullen onze lezers uiteraard van de resultaten van die proeven en van de ontwikkelingsstadia van de operatie op de hoogte houden.



## TWEE UUR LANGER ZONNEN DANK ZIJ DE VIERSTROOMLOCOMOTIEF

Vanaf dit jaar zal de door een reisbureau ingelegde trein „Frescchia del Sole“ zijn reizigers heel wat sneller ter bestemming brengen. En wel naar Rimini.

In het verleden vertrokken de reizigers 's avonds uit Brussel en bereikten de Italiaanse badplaats pas de volgende dag 's middags. Velen onder hen moesten nog een bijkomende verplaatsing doen naar de naburige toeristische oorden. De overbrenging per autocar, de aanwijzing van het hotel en de kamer waarin men haastig zijn intrek nam: alles diende goed aan boord te worden gelegd om het middagmaal niet te missen.

Vanaf het seizoen dat nu aanvangt, wordt de trein zonder onderbreking van Brussel naar Spiez getrokken door één enkele locomotief van de N.M.B.S. Het is de eerste maal dat zulks gebeurt: eenzelfde locomotief berijdt vier verschillende netten: België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland. Rechtstreeks gevolg van de maatregel: de trein, die op hetzelfde tijdstip uit Brussel vertrekt, bereikt Rimini twee uur eerder, d.i. 9 u. 45 i.p.v. 's middags. Dat is een goede zaak voor de toeristen: de reis duurt niet zo lang; en daarna hebben ze tijd genoeg om op hun gemak hun intrek te nemen in het hotel. Ze kunnen thans ontspannen en op het gewenste tijdstip de eerste maaltijd van hun vakantie gebruiken. Dat is een maatregel die ze voorzeker op prijs zullen stellen.

## GLOEDNIEUWE LOCOMOTIEVEN

Onlangs werden zes nieuwe locomotieven door de tijdelijke vereniging „Alstom-La Brugeoise et Nivelles“ aan de N.M.B.S. geleverd. Ze zijn vrijwel dezelfde als de Franse locomotieven van de reeks 40.100, waarvan ze zich onderscheiden door hun nummer (reeks 18) en de kleur van de overlangse strook, blauw voor de N.M.B.S., (rood voor de S.N.C.F.).

De technische steekkaart:  
Twee draaistellen - 1 tractiemotor per draaistel, de 3 assen van elk draaistel hebben tandwielaandrijving.  
Maximumsnelheid: 180 km/u.  
Gewicht: 113 t.

Totale lengte: 22,08 m.  
Die nieuwe locomotieven zullen gebruikt worden in de internationale verbindingen Parijs - Brussel - Keulen en Parijs - Luik - Keulen. Ze zullen ook de zwaarste treinen trekken (850 t voor de TEE-treinen Brussel-Parijs), waarbij ze de opgelegde dienstregeling gemakkelijk zullen nakomen.

Men diende het huidige park van veelstroomlocomotieven (reeksen 15 en 16) uit te breiden, enerzijds, om het bijkomend verkeer met de nieuwe internationale treinen op te vangen, en anderzijds, om over een ruimere voorraad te beschikken.



## HET VERKEERSCENTRUM NOORD

In het raam van de integratie van de openbare vervoerwijzen en gelet op de nabijheid van het complex van het World Trade Center heeft het Ministerie van Verkeerswezen de idee opgevat, van het toekomstig metrostation van de Zuid-Noordlijn, gelegen in de Vooruitgangstraat, rechtover het N.M.B.S. - stationsgebouw van Brussel-Noord, een ruimer geheel te maken dat de naam „Verkeerscentrum Noord” zal dragen.

Het complex zal bestaan uit een metrostation op niveau min twee, een autobusstation (N.M.B.S., N.M.B.V. en M.I.V.B.) op niveau min één en een toegangshal op de gelijkvloerse verdieping, het niveau van de huidige esplanade. Voor de toekomst wordt overwogen onder het niveau van de metro parkeerplaatsen aan te leggen en boven het niveau van de esplanade een gebouw van vier verdiepingen op te trekken.

De N.M.B.S.-installaties zullen met de bussen, de trams en de metro verbonden zijn via de esplanade, die gedeeltelijk overdekt en nog slechts 18 meter breed zal zijn. In feite zullen de esplanade en de daaronder liggende parkeerplaats moeten afgebroken worden. Tijdens de werken zal de toegang van de voetgangers, taxi's en vrachtauto's tot het station uiteraard gevaarlijk zijn.

## 428 Km/h : TREINRECORD

Men bestudeert zowat overal een nieuwe formule voor aandrijving en ophanging. Ten noorden van Orleans, bij voorbeeld, werd een 18 km lange lijn in omgekeerde T-vorm aangelegd voor proeven met de interstedelijke aerotrein 1-80.

Onlangs heeft het prototype een gemiddeld record van 425 km/u gevestigd, waarbij zelfs een topsnelheid van 428 km werd bereikt. Die snelheden werden nauwkeurig gecontroleerd door een omvangrijke apparatuur.

Het luchtkussen lijkt de voertuigen dus geen dolce farniente te bieden !

## VOOR AUSTRALISCHE WOL : ZEEBRUGGE

Voor de opslag en de distributie van de Australische wol in Europa heeft de Australian Wool Corporation Zeebrugge gekozen. De Ocean Container Terminal kreeg inderdaad omstreeks het midden van maart een lading van 6 500 balen wol (ongeveer 1 000 ton) binnen, die door het containerschip „Kangourou” werd aangevoerd.

Het is een gewichtige gebeurtenis voor onze Belgische haven die aldus onder alle Europese havens uitgekozen werd.



## EEN NIEUWE PARKEERPLAATS TE BRUSSEL-ZUID

De parkeerruimte van het station Brussel-Zuid is onlangs uitgebreid : 235 nieuwe parkeerplaatsen zijn elke dag, tussen 6 en 24 uur, ter beschikking van de auto's, op de hoek van de Frankrijkstraat en de Onderwijsstraat. Een parkeergarage met twee verdiepingen die zich op zowat 50 meter bevindt van de reeds bekende parkeerplaats.

Een dag parkeren kost 50 frank. Maar de regelmatige gebruikers kunnen een abonnement nemen. Ze betalen 800 frank per maand; of 750 frank, indien ze houder zijn van een spoorwegabonnement. Die abonnementen worden aan het loket nr. 9 van het station afgeleverd.

VANAF 26 MEI 1974 NAAR  
**KOPENHAGEN**  
PER TRANS EUROP EXPRESS

V. 08.16 | BRUSSEL ZUID | 22.04 A.  
A. 20.09 | KOPENHAGEN | 09.50 V.

**DIAMANT+MERKUR** 

NACHTVERBINDINGEN VAN EN NAAR STOCKHOLM EN OSLO



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

Verantwoordelijke uitgever:  
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

Redactie :  
Frankrijkstraat, 85  
1070 Brussel  
Tel. 02/523.80.80, toestel 2670  
Lay-out : P. Funken, Brussel  
Drukkerij : N.V. Erasmus, Ledeborg

Foto's :  
Cinefoto : N.M.B.S. : 1, 3, 4, 5, 7, 8, 20, 21  
Publiciteit N.M.B.S. : 2, 7, 9, 12, 13, 21  
Putman : 10, 11  
Uic : 15, 16

**ik verbruik minder,**

**ik vervuil minder**



BELGISCHE SPOORWEGEN