

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
OKTOBER

ⓑ

474



EDITORIAAL

De steenkool ten dode opgeschreven ?

In geen geval.

Daar waar optimisten meenden dat de stookolie zich als absolute heerser zou vestigen, zet de steenkool thans de strijd voort.

De steenkool komt per schip uit de Amerikaanse landen aan; Duitsland en Polen leveren eveneens belangrijke hoeveelheden.

Niet alleen de ijzer- en staalindustrie gebruikt die zogezegde „traditionele” brandstof: ook de elektrische centrales zien soms wel eens af van petroleum.

De steenkool is niet dood en hoewel ze niet meer de eerste plaats bezet, wordt ze nog steeds op prijs gesteld, want soms valt ze minder duur uit.

In dit nummer kunt u zelfs lezen hoe een onderneming besloten heeft zich op een doeltreffende en moderne manier uit te rusten om in de toekomst meer dan 1 miljoen ton steenkool per jaar te kunnen ontvangen.

INHOUD



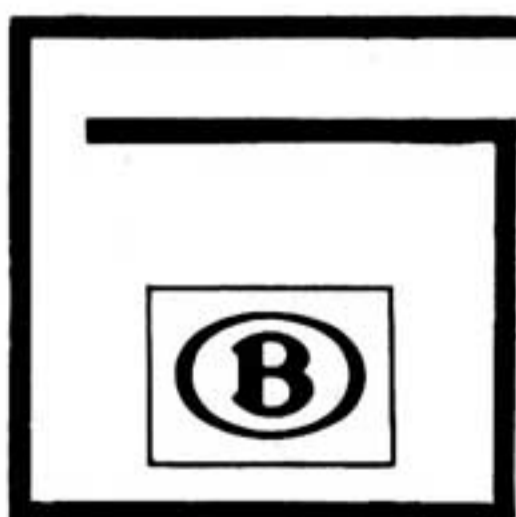
CONTAINERS

Een containerterminal te Charleroi : 10
Yokohama - Brussel, 13.000 km : 14.
900 nieuwe wagens : 14



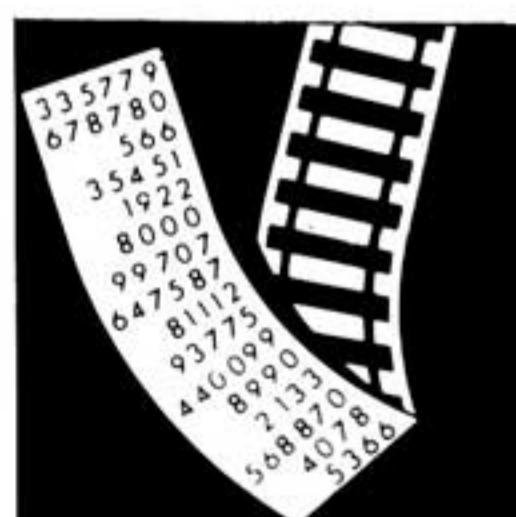
ONDERNEMING

De Henegouwse cokes boekt vooruitgang : 3-5.
Wagens die niet stilstaan : 10



B-NIEUWS

Een reeks plaatjes met locomotieven : 15.
De UIP heeft een Belgische voorzitter : 15.



TARIEF

Aandacht voor vak 27 : 6-8
NMBS douaneagentschappen : 11



TOERISME

VL, een kosteloze reis : 9
De TEE tot uw dienst : 12
Uw wintervakantie, per trein : 13.
Barcelona-Talgo : 15



de henegouwse cokes boekje vooruitgang



Tertre, in het hart van Henegouwen. Ondernemingen, een levendige bedrijvigheid, een toekomst die sommigen somber lijkt, maar toch een goede hoop op vooruitgang.

De Carbonisation Centrale is een cokesbedrijf, dat verbonden is aan de groep Hainaut Sambre, net als de cokesfabrieken van Marly, te Vilvoorde.

In vier eenheden die dag en nacht werken, wordt er steenkool omgezet, waarbij de basisstof op zeer hoge temperatuur wordt gebracht en gedurende nagenoeg 18 uur gedistilleerd wordt.

**DE HENEGOUWSE COKES
BOEKT VOORUITGANG**



oude uitrusting



plaats van de stortgroef



Tien kwaliteiten van steenkool

De spoorweg voert cokesgruis aan. Er komen te Tertre gesloten treinen aan die uit Zolder, Eisden, Waterschei, Beringen en Winterslag afkomstig zijn, en die in de steenkoolmijn zelf werden gevormd. Andere komen uit Duitsland. Maar hoe langer hoe meer komen er in de havens grote hoeveelheden uit Amerika en Polen aan, die van het schip op de trein worden overgeladen en naar de cokesfabriek worden vervoerd.

Naargelang de Kempense aders uitgeput raken, neemt die invoer toe. Voor het ogenblik komt er elk jaar in totaal 1 miljoen ton steenkool te Tertre aan, die verdeeld en opgeslagen wordt in 9 tot 10 verschillende kwaliteiten.

Het kippen van de wagens

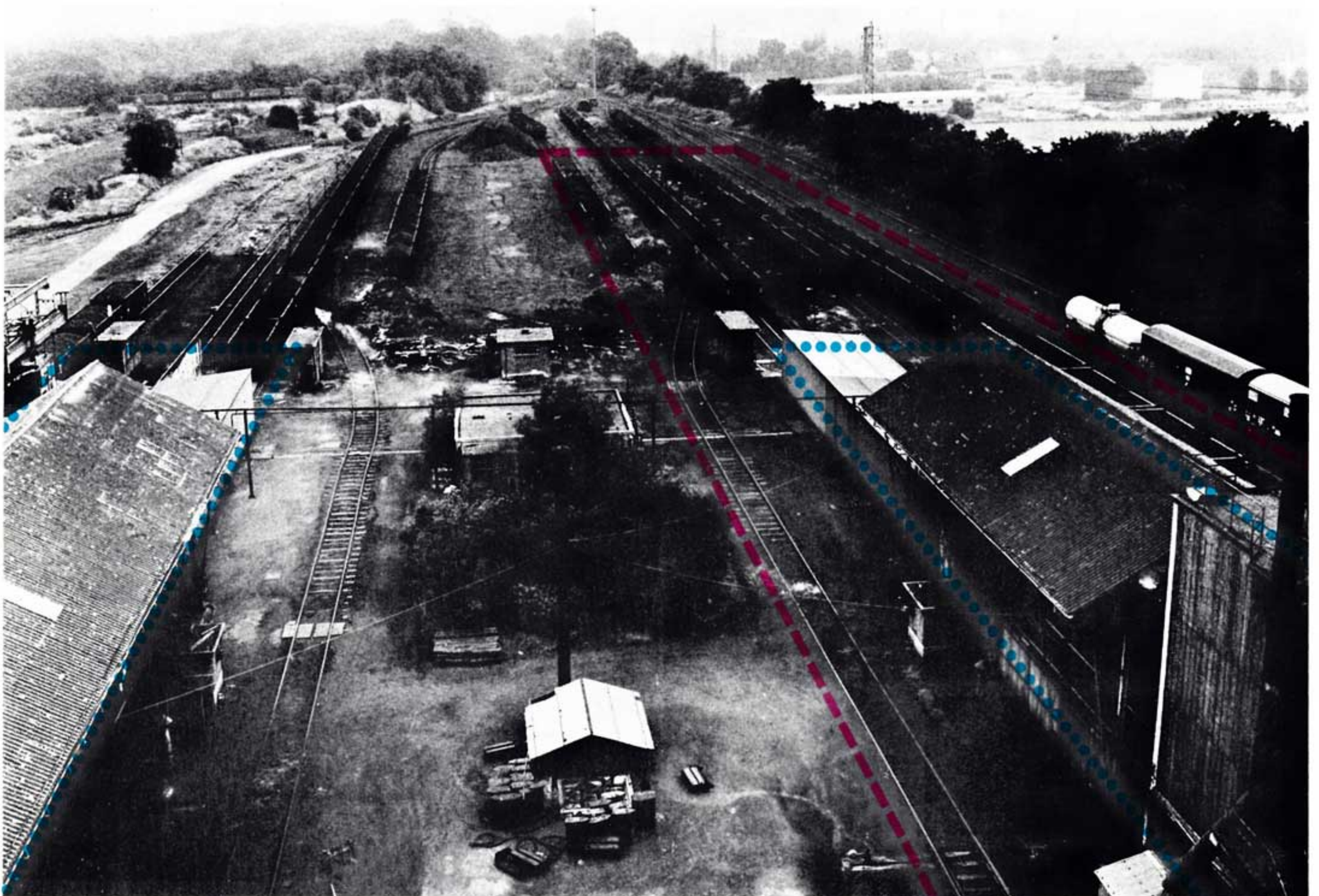
Wanneer de treinen aankomen, worden de wagens één na één afgekoppeld en geplaatst op 2 van de 4 tips die elk 250 ton per uur kunnen behandelen.

Wanneer de tips in werking zijn gebracht, stroomt het goed in een kuil waar het met twee transportbanden afgevoerd wordt naar 28 opslagsilo's.

Distributie van de cokes

Nadat de cokes de ovens verlaten heeft, geblust en gezift is, wordt ze geladen op speciale wagens die uitsluitend voor het cokesvervoer bestemd zijn. Het zijn uiteraard grootvolumewagens daar het om een licht en volumineus goed gaat.

De spoorweg komt een tweede maal tussenbeide: hij heeft als opdracht de geproduceerde cokes te vervoeren, zodat per trein jaarlijks zowat 750.000 ton brandstof de onderneming verlaat.



Uitbreidingsprojecten

De Carbonisation Centrale wil het daar niet bij laten: de cokes is voor een bepaald aantal ondernemingen nog steeds een prima brandstof. En men mag stellig verwachten dat met een nieuwe ontwikkeling van de ijzer- en staalindustrie de behoeften zullen toenemen.

De verantwoordelijken van de onderneming hebben dan ook een project uitgewerkt voor de bouw van een vijfde eenheid en overwogen nog andere uitbreidingen.

Een vlotte ontvangst

Wanneer er een nieuwe eenheid komt — ongetwijfeld met een grotere productiecapaciteit — moet men uiteraard ook de ontvangstinstallaties uitbreiden. Wanneer er per jaar 300.000 ton steenkool meer wordt aangevoerd, loopt het punt waar de goederen toekomen, gevaar spoedig oververzadigd te raken.

Men diende dus een oplossing te vinden: de ontvangst van de goederen zo soepel mogelijk te doen verlopen.

Fads-wagens

Zoals bekend, beschikt de spoorweg over wagens — van het type Fads — die door zwaartekracht snel worden gelost: de zijwanden gaan open en het goed stroomt in de kuil. Het is dus een materieel dat in alle opzichten interessant is.

De Carbonisation Centrale heeft dus op die basis het moderniseringsproces aangevat. Dank zij een kuil van 600 m³ met op de bodem een transportband met een grote capaciteit die een duizendtal ton per uur afvoert, en een losspoor van 300 m, schrijlings over de kuil, zal men gesloten treinen kunnen ontvangen en in de kortst mogelijke termijn kunnen lossen. Het is nu niet meer nodig de wagens één na één af te koppelen op de tips te plaatsen en vervolgens het wagenstel opnieuw te vormen; de enige, nog vereiste verrichingen zijn: de trein op de geschikte plaats stellen, de zijwanden van de wagens openen en na de lossing het wagenstel weer van het verbindingsspoor rijden.

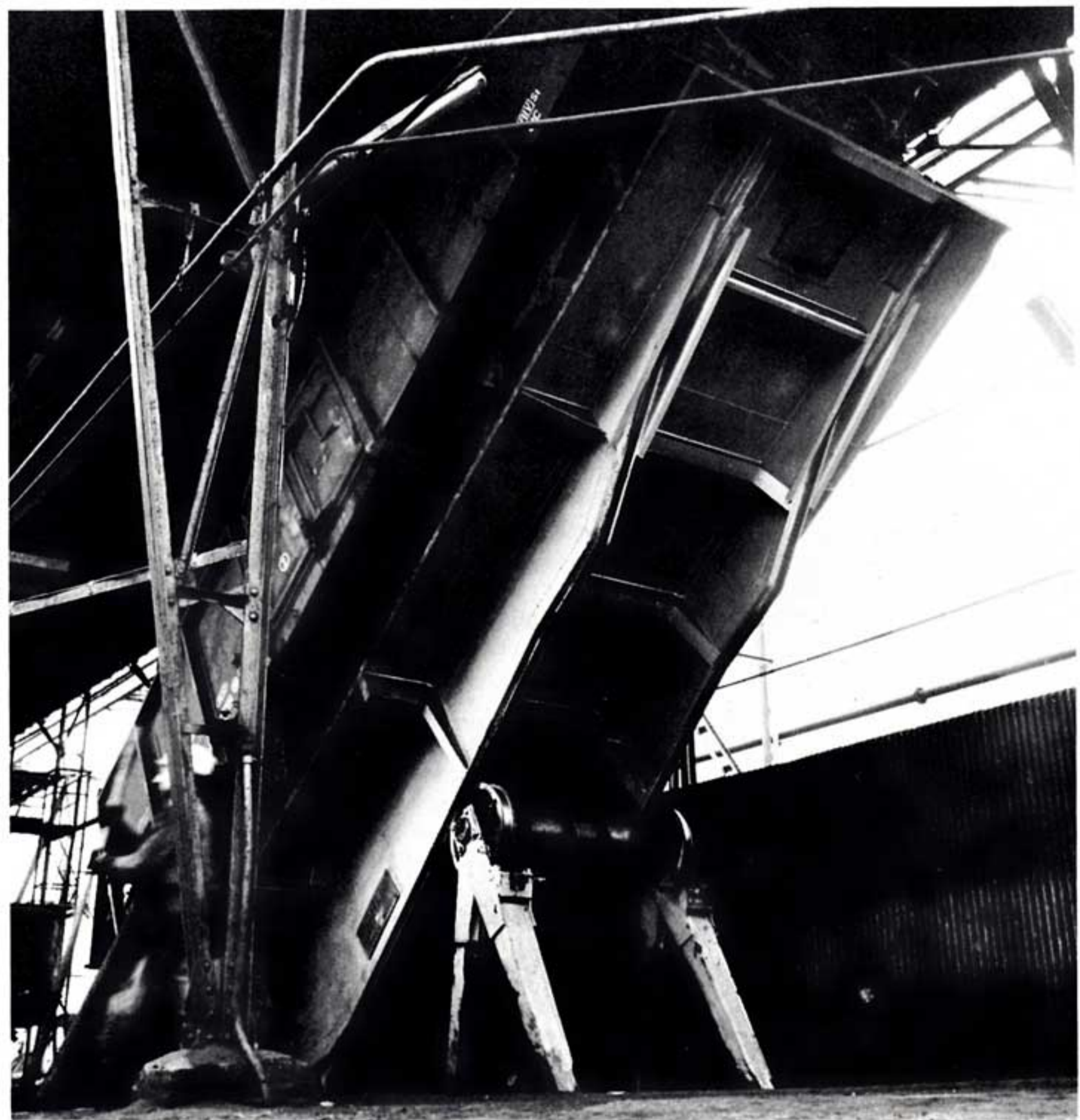
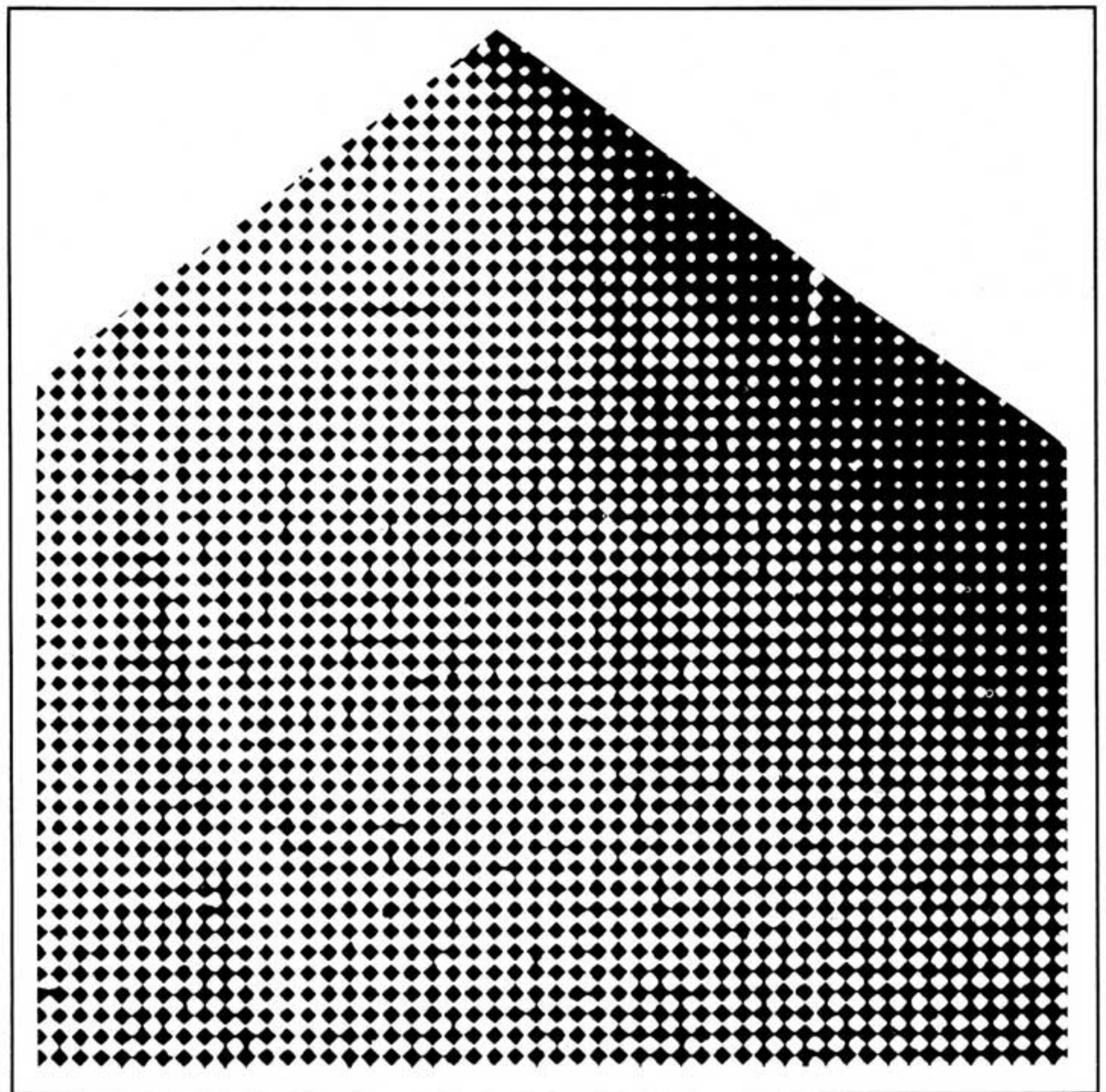
Het hoofd bieden aan de „pieken”

Met die nieuwe installatie zal de onderneming het hoofd kunnen bieden aan de pieken inzake ontvangst. Daar waar de Kempense steenkool met een absolute regelmaat geleverd wordt, namelijk drie treinen per dag, komt de steenkool, die via de havens van over zee komt, in partijen van 5.000 tot 15.000 ton aan, die men zo spoedig mogelijk moet lossen en opslaan om te voorkomen dat de wagens zouden stilstaan.

De invoer zal des te omvangrijker worden daar de nieuwe eenheid nieuwe behoeften zal scheppen. Het zal er niet meer om gaan, een egaal verkeer met enkel occasionele overbelastingen te verwerken, maar om omvangrijke massa's te ontvangen die schoksgewijs aankomen, zonder dat er zich oververzadigingen voordoen.

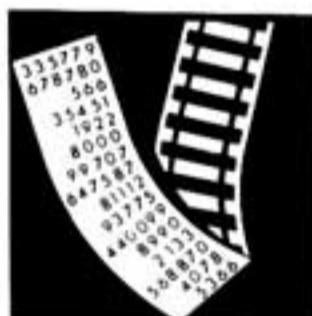
Geconfronteerd met twee tegengestelde imperatieven: massale aanvoer en soepelheid, gaat de Carbonisation Centrale het spel van de modernisatie spelen. Men is reeds begonnen aan de nieuwe installaties; ze zullen binnen het jaar operationeel worden.

We zullen de bouw ervan op de voet volgen.



aandacht

voor vak 27



Het internationaal goederenverkeer vertegenwoordigt een belangrijke tak van de diensten aangeboden door de spoorweg. Iedere zending wordt vergezeld van bijzondere documenten die aan de vervoerder alle nuttige aanduidingen verstrekken aangaande de bestemming, het vervoerregime, de hoeveelheid vervoerde goederen...

Maar wie betaalt het vervoer ?

Jawel, wie neemt de vervoerkosten voor zijn rekening ? De afzender ? De geadresseerde ? Of verdelen zij de kosten onder hun beiden en in welke verhouding ? Wie neemt voor zijn rekening de kosten voor vertolling, de huur voor dekkleden, voor paletten... met andere woorden, de bijkomende kosten ?

Al deze aanduidingen moeten klaar vermeld zijn in vak 27 van de vrachtbrief. Nochtans duiken vaak geschillen en moeilijkheden op doordat de inschrijvingen in dit vak onvolledig zijn of niet beantwoorden aan hetgeen tussen afzender en geadresseerde was overeengekomen.

Duidelijkheid

Hoeveel tijdverlies, onaangename verrassingen en wrijvingen zouden niet vermeden worden indien men de onnauwkeurigheden kon uitschakelen en het vak 27 klaar en duidelijk invulde ! In het belang van iedereen, vervoerder en klanten.

Samen met onze bureaus hebben we de koe bij de horens willen grijpen want in alle landen stelt zich het probleem, dat soms nog neteliger wordt omdat verzonden inschrijvingen gesteld in een taal die de ambten van de aannemingsdienst niet begripen, de taak van deze laatste bemoeilijken.

Het enige middel hiertoe is met de buitenlandse korrespondent overeen te komen en het vervoerbescheid juist in te vullen.

Te betalen kosten

De afzender moet de spoorweg laten weten (in vak 27 van de vrachtbrief) welke de kosten zijn die hij voor zijn rekening neemt. Hierin is hij echter niet volledig vrij. De CIM (internationale conventie betreffende het vervoer van goederen per spoor) laat hem nochtans de keuze over

verschillende formules onder dewelke hij deze kan nemen die hem het best past. De kosten worden onderverdeeld in vier grote categorieën.

De vrachtkosten spruiten normaal voort uit de toepassing van de tarieven.

De bijkomende kosten vergoeden verrichtingen andere dan het eigenlijk vervoer; bijvoorbeeld het gebruik van dekkleden, paletten, containers, het vervullen van douaneformaliteiten door de spoorweg enz.

Extra-tarifaire uitgaven kunnen door de spoorweg worden gedaan tussen de aanneming van het goed en zijn aflevering; bijvoorbeeld afhaalloon bij vertrek ofwel kosten voor het herstellen van de verpakking van de goederen onderweg.

Men noemt douanekosten de sommen die, behalve de BTW, uit hoofde van rechten of andere, door de douanen worden geïnd. De BTW wordt vaak door de douane op de waarde van de goederen geheven doch wordt als een afzonderlijke soort van kosten beschouwd.

Juiste inschrijvingen

Al deze kosten zullen worden aangerekend aan de afzender of aan de geadresseerde en voor hun boeking steunt men zich op het vak 27 van de vrachtbrief. Het komt er dus op aan duidelijk aan te geven wat verlangd wordt.

Veronderstellen we even dat de afzender de kosten voor het vervullen der douaneformaliteiten door de spoorweg voor zijn rekening wenst te nemen. Een zin zoals „met inbegrip van douane” geeft geen nauwkeurige aanduiding aan de aannemingsdienst; de zin moet zijn „met inbegrip van douaneformaliteiten door de spoorweg”; zo is er geen verwarring mogelijk.

Met behulp van de lijst der codenummers die wij hierna afdrucken kan men deze voluit geschreven meldingen door cijfers vervangen. Het gebruik van deze codificatie is niet verplicht doch wordt ten zeerste aanbevolen: de nummers, geldig in al de bij de CIM aangesloten landen, vervangen op voordelige wijze de geschreven tekst; het spoorwegpersoneel kent hun betekenis waardoor de richtlijnen van de afzender niet verkeerd begrepen of uitgelegd kunnen worden.

Zeven mogelijke gevallen

Zeven grote frankeringsformules zijn door de CIM voorzien. Behalve deze mogen geen andere formules gebruikt worden zolang niet wordt het totaal der kosten aangerekend aan de geadresseerde.

Het eenvoudigste is wellicht deze gevallen door middel van een concreet voorbeeld duidelijk te maken.

Laat ons veronderstellen dat U het vervoer van goederen aan de spoorweg hebt toevertrouwd voor uw korrespondent te Creil, Frankrijk. In dezelfde veronderstelling zal het spoorwegtraject geschieden vanuit Brussel West naar Creil via Erquelinnes grens.

Gesteld ook dat voor deze verzending wordt rekening gehouden met een vervoer per vrachtwagen tussen uw werkhuis en het station van vertrek (afhaalloon, code 24), met de huur van een reeks paletten toebehorend aan de spoorweg (code 06), met douanerechten (code 60) en met het loon voor het vervullen van douaneformaliteiten door de spoorweg (code 28).

1. Franco vracht

U betaalt uitsluitend de vrachtprijs vanaf het vertrekstation tot aan het station van bestemming : franco vracht.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich	▶
tot / jusqu'à / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)	▶

De geadresseerde zal al de andere kosten betalen : inbegrepen de codenummers 24, 06, 60 en 28.

2. Franco vracht met inbegrip van...

U betaalt de vrachtprijs voor het gehele traject maar U neemt bovendien de palettenhuur, het afhaalloon en de douanerechten voor uw rekening : franco vracht met inbegrip van 06, 24 en 60.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich	▶ 06, 24, 60
tot / jusqu'à / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)	▶

De geadresseerde zal hetgeen overblijft betalen (ondermeer het loon voor de douaneformaliteiten, codenummer 28).

3. Franco vracht tot...

U betaalt uitsluitend de vrachtprijs voor het Belgisch traject : franco vracht tot Erquelines grens.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich	▶ ERQUELINES grens
tot / jusqu'à / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)	▶

De geadresseerde zal het vervoer over Frans grondgebied en de bijkomende kosten betalen : 06, 24, 28 en 60.

Opgelet: om aldus de vrachtprijs te verdelen moogt U niet om het even welk station kiezen. Zie de opmerkingen verder (tot ... waar?).

4. Franco vracht met inbegrip van... tot...

Zoals in het vorige geval betaalt U het vervoer voor het Belgisch traject en wenst U daarenboven het afhaalloon en het loon voor het vervullen van de douaneformaliteiten door de spoorweg te vereffenen : franco vracht met inbegrip van 24 en 28 tot Erquelines grens.

27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich	▶ 24, 28
jusqu'à / tot / bis ▶ ERQUELINES GRENS		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)	▶

De geadresseerde zal het traject op Frans grondgebied en de andere kosten (06 en 60) betalen.

Opgelet:

1. het frankeringsvoorschrift „franco vracht met inbegrip van ... tot X" sluit in dat de afzender al de aangeduide kosten draagt gelokaliseerd tussen de plaats van afzending en X;

2. kosten voor de huur van dekkleden, paletten en containers worden niet verdeeld in verhouding met de trajecten. Deze kosten worden als forfaitprijzen beschouwd.

5. Franco alle kosten

Indien U volstrekt alles betaalt, volledig vervoer, bijkomende kosten, douanerechten, dan merkt U met een kruisje het tweede vierkantje van vak 27 : Franco alle kosten.

27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input type="checkbox"/> 1.	Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich	▶
jusqu'à / tot / bis ▶		
<input checked="" type="checkbox"/> 2.	Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)	▶

In dit geval zal de geadresseerde niets moeten betalen.

Opgelet: Hier geldt nochtans een beperking. Indien, van zijn kant, de geadresseerde de opslag der goederen voor de levering vraagt, is het de geadresseerde die er de kosten van zal dragen.

6. Franco voor ...

U hebt vluchtig het totaal bedrag der te betalen kosten berekend en U oordeelt dat U niet alles voor uw rekening kunt nemen. Uw tussenkomst zal bijvoorbeeld 5000 frank bedragen : franco voor 5000 frank.

27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input type="checkbox"/> 1.	Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich	▶
jusqu'à / tot / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten	▶
<input checked="" type="checkbox"/> 3.	Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)	▶ 5000 F

Men zal een lijst met de kosten opstellen, er het totaal van berekenen, van dit laatste de 5000 frank aftrekken die U betaalt en de geadresseerde zal het saldo vereffenen.

7. Alles voor rekening van de geadresseerde

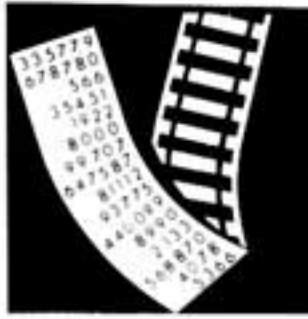
Wellicht zijt U met uw korrespondent overeengekomen dat hij het totaal der kosten zal betalen (vervoer en andere). Indien U zelf niets wenst te betalen schrijft U niets in vak 27 : alles zal worden geregeld zoals U het wenst.

Andere gevallen

In de CIM zijn geen andere gevallen voorzien.

Nochtans zoudt U misschien liever uitsluitend de douanerechten betalen en niets anders. In dit geval is er niets voorzien in de reglementering.

Evenmin indien U enkel het afhaalloon of de palettenhuur wenst te betalen zonder daarbij tussen te komen in de vrachtkosten. In dit geval bestaat er een praktische oplossing : neem inlichtingen in het station van vertrek of bij de douane aangaande de kosten die U wenst te betalen en schrijf deze som in het derde vierkantje : franco voor ...



AANDACHT VOOR VAK 27 !

Uitzonderingen

Iedereen weet dat er op elke regel uitzonderingen zijn. In ons geval zijn het de internationale tarieven.

Wanneer U de toepassing vraagt van een internationaal tarief of wanneer een dergelijk tarief ambtshalve kan worden toegepast, is uw keuze beperkt: U kunt uw zending slechts frankeren volgens een der bij dit tarief toegelaten frankeringsvoorschriften. U staat soms voor gelijkaardige beperkingen zonder dat van een internationaal tarief wordt gebruik gemaakt. Zo is het niet mogelijk een zending „tot” te frankeren in de verkeren met Irak, Iran, Tunesië, Turkije en de Sovjetunie. Ieder probleem van deze aard kan natuurlijk worden opgelost door het vertrekstation.

Tot ... waar ?

Men zou kunnen denken dat het mogelijk is eender welk station te kiezen en de frankering der zendingen bijvoorbeeld te beperken tot Mons.

Geloof dit niet: de verdeling der kosten tussen afzender en geadresseerde is slechts toegelaten aan weerszijden van een punt waar twee tarieven op elkaar aansluiten, dit wil zeggen een grenspunt. In het aangehaalde voorbeeld kan dit aansluitingspunt enkel Erquelinnes grens zijn. Indien U ooit goederen mocht verzenden naar Italië via Frankrijk dan hebt U de keuze tussen Erquelinnes en Modane.

Geen doorhalingen

Schrijf nooit meer dan een kruisje in vak 27. Indien U zich hieraan niet houdt zullen de aangestelden van de aannemingsdienst het totaal der kosten aan de geadresseerde aanrekenen — de CIM schrijft het voor. Dat is gemakkelijk te begrijpen: bij tegenstrijdige aanduidingen kunnen deze aangestelden niet in uw plaats beslissen welke aanduiding de goede is. Het zou jammer zijn als U zich het ongenoegen van uw klant op de hals moest halen door hem kosten te doen betalen waaraan hij zich niet verwacht.

Ziedaar heel wat uitleg over een klein vakje van de vrachtbrief. Wij hebben dit grondig uit de doeken willen doen in de hoop dat, met wat goede wil, het aantal geschillen progressief zou verminderen.

DE CODENUMMERS

De landen aangesloten bij de CIM hebben samen een lijst van codenummers opgesteld betreffende de bijkomende kosten, douanerechten en andere kosten.

Hieronder volgt de lijst met de codenummers voor de kosten die de afzender voor zijn rekening kan nemen.

- 01 laadkistenhuur
- 02 dekkledenhuur
- 03 huur voor het gebruik van ladingsbenodigdheden
- 04 gebruikstaks voor speciale wagen (met verlaagd laadvlak, enz.)
- 05 huur voor het gebruik van hijstoestellen
- 06 palettenhuur
- 07 huur voor het gebruik van schutwagens
- 08 huur voor het gebruik van draaistellen i.v.m. verschil in spoorbreedte.
- 09 huur voor het gebruik van speciaal voertuig voor het vervoer van spoorwagens over de weg
- 10 huur voor het gebruik van verwarmingstoestellen
- 12 rangeerloos ontstaan op het station van afzending
- 13 kosten voor het onderweg ophouden van wagens
- 14 weegloon
- 15 aansluitingskosten (raccordementskosten) ontstaan op het station van afzending
- 16 loon voor het tellen of onderzoeken van goederen of dieren
- 17 loon voor het voeren en drenken van dieren, leveren van stalstrooisel of verstrekken van water.
- 18 loon voor het laden, lossen of herstellen van de lading
- 19 loon voor het overladen, overgieten/overtappen van ladingen
- 20 staangeld voor wagens
- 21 kosten bij overschrijding van laad- en lostermijnen of bij te late teruglevering, met uitzondering van staangeld voor wagens
- 22 magazijngeld
- 23 begeleidingskosten
- 24 afhaalloon
- 25 havenkosten
- 26 kosten voor verzekering of waardeaangifte
- 27 premie voor de aangifte van het belang bij de aflevering
- 28 loon voor het vervullen van douaneformaliteiten
- 29 loon voor het vervullen van formaliteiten vereist door andere overheidsinstanties dan de douane
- 30 provisie voor voorschotten
- 31 provisie voor remboursements
- 32 kosten voor het bewijs van aflevering
- 33 stationskosten
- 34 kosten voor de herverzending van wagenladingen bestemd voor of afkomstig uit het buitenland
- 35 kosten voor het verwisselen van assen
- 36 ontsmettingskosten
- 37 kosten voor het gebruik van veerponten
- 56 andere bijkomende kosten hierboven niet genoemd
- 57 andere hierboven niet genoemde uitgaven (overeenkomstig artikel 9 paragraaf 4 van de CIM)
- 58 kosten voor het ijzen of bij-ijzen.
- 60 douanerechten en andere bedragen die door de douane werden geïnd, behalve de belasting voorzien onder code-nummer 61
- 61 belasting over de toegevoegde waarde (B.T.W.) geïnd door de douane
- 62 bedragen die worden geïnd door andere overheidsinstanties dan de douane
- 65 belasting over de toegevoegde waarde op de vervoerkosten en de bijkomende kosten van het Franse of het Britse traject
- 66 rangeerloos ontstaan op het station van bestemming.
- 67 aansluitingskosten (raccordementskosten) ontstaan op het station van bestemming
- 68 bestelloon



EEN KOSTELOZE REIS PER SLAAPRIJTUIG

De spoorwegen bieden hun trouwe klanten van het slaaprijtuigverkeer een geschenk aan : een kosteloze reis.

U reist vaak per slaaprijtuig ? Vraag dan de abonnementskaart. Dat is een kaart op naam, waarop tevens de echtgenote of de minderjarige kinderen die de houder op de reis vergezellen, kunnen worden ingeschreven.

Wat doet U met die kaart ?

Overhandig bij elke reis uw abonnement aan de begeleider van het rijtuig waarin U hebt plaats genomen. Hij zal de nodige gegevens invullen : reisdatum, traject, rijtuig en afdelingsnummer, klas en bedrag van de betaalde bedtoeslag.

Voor elk gezinslid dat op de kaart ingeschreven is en dat U vergezelt, zal de begeleider eveneens een regel invullen. Hij zal dus zoveel reizen inschrijven als er reizigers zijn.

Kosteloze reis

Wanneer de tien reizen die door elk abonnement worden geboden, gemaakt zijn, zal U recht hebben op een kosteloze reis. Dit betekent dat U, bij de aankoop van de biljetten voor een elfde reis, geen bedtoeslag hoeft te betalen.

Uiteraard zullen daartoe een paar voorwaarden gesteld zijn. De tien reizen moeten gemaakt zijn binnen een termijn van één jaar dat aanvangt op de datum van de eerste reis. De elfde reis moet plaatshebben binnen de zes maanden die op de tiende volgen. U zal de klas (single, double of tourist) moeten kiezen die U bij uw vorige reizen het vaakst hebt gebruikt. En indien U in een hogere klas wenst te reizen, zal men U vragen het verschil tussen de toeslagen bij te passen.

Een beperking

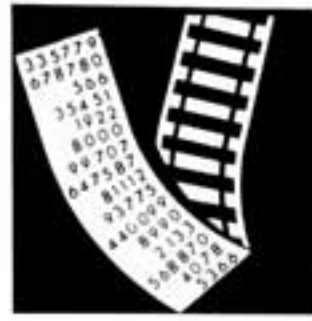
Die kosteloze reis is een „getrouwheidspremie”. Het spreekt dus vanzelf dat reizen tegen verminderde prijs (gezelschapsreizen, b.v.) niet in aanmerking zullen komen voor het abonnement. Enkel de reizen waarvoor U de volledige prijs van de bedkaart hebt betaald, zullen geldig zijn, alsmede de reizen tegen globale prijs (spoor + bed).

Overal ?

Het abonnement is geldig op alle verbindingen die door de Belgische, Deense, Duitse (Duitse Bondsrepubliek), Franse, Italiaanse, Luxemburgse, Nederlandse, Oostenrijkse en Zwitserse spoorwegen worden beheerd. Kortom, U kunt overal naartoe in die landen -- en terugkeren. Bepaalde diensten reiken zelfs verder dan het aldus afgebakende gebied (Londen, Stockholm en Lissabon).

Dat is alles. Nu dient enkel nog gezegd dat het abonnement in alle kantoren die bedkaarten verkopen, en door de begeleider van het rijtuig kan worden afgeleverd. Goede reis. Goede kosteloze reis.





EEN DOUANEAGENTSCHAP VAN DE NMBS TE ROESELARE

Te Roeselare wordt in een gebouwencomplex dat aan het nieuw goederenstation paalt een openbare stapelplaats geopend. Nu de inklaring van goederen in deze stad toegelaten is, heeft de NMBS de gelegenheid waargenomen om haar diensten aan de cliënteel met een douaneagentschap uit te breiden.

Het agentschap zal alle nodige formaliteiten zowel bij in- als uitvoer kunnen vervullen.

Het gaat binnen kort open en zal ter beschikking van de klanten staan elke werkdag tussen 8 en 17 uur.

DOUANEAGENTSCHAPPEN DIE HET GOED STELLEN



EEN NIEUWE CONTAINER-TERMINAL

Na Zeebrugge, Antwerpen en Luik is het weldra de beurt aan de streek van Charleroi om over een containerterminal te beschikken.

In het station Châtelineau zal een terrein van ongeveer 3.000 m² ter beschikking gesteld worden van dat wijd verspreide vervoermiddel. Voor het ogenblik is men bezig met de aanleg van de sporen die nodig zijn voor het verkeer van wagenstellen, en de spoorstaven waarover de portaalkraan zich zal kunnen bewegen.

Daarna zal de portaalkraan komen die, als ze gemonteerd is, aan technische proeven zal worden onderworpen. Omvangrijke proeven die misschien meer tijd in beslag zullen nemen dan gewoonlijk, want de terminal zal niet uitsluitend dienen voor containers. Men zal er tevens het Kangoe-

roe-spoor-weg-verkeer behandelen. Daartoe zal de portaalkraan uitgerust zijn met armen en grijpers waarmee men de opleggers zal kunnen oplichten om ze op de spoorwagens te zetten. Bovendien zal de portaalkraan, dank zij de draaigrendels van het raam, een juk kunnen dragen dat in het midden van een haak van 25 ton is voorzien.

Op het 2.000 m² grote opslagterrein zal een groot aantal containers, opleggers en goederen met gewone verpakking opgeslagen kunnen worden.

Onder de technische verbeteringen dient te worden vermeld: de verhoging van de capaciteit van de portaalkraan ten opzichte van de reeds bestaande installaties. Het hoogste toegelaten laadgewicht werd voor containers en opleggers tot 35 ton opgevoerd, waardoor de nieuwe terminal een van de best uitgeruste van Europa wordt. Na de proeven zal de terminal ter beschikking worden gesteld van de industriëlen van Charleroi die daardoor hun internationale zendingen op een andere en ongetwijfeld meer rationele manier zullen kunnen organiseren.

Te gelegener tijd zullen we op het onderwerp terugkomen om alle nodige bijzonderheden aan de belangstellenden te verstrekken.



De stations Brussel Zuid en Antwerpen Centraal hebben een douaneagentschap dat gespecialiseerd is in het inklaren van internationale bagage en expresgoed.

Men weet dat het bedoelde goed met reizigerstreinen wordt vervoerd en bijgevolg in twee van de grootste internationale reizigersstations toekomt.

Een douaneaangifte — de vaste klanten zullen dit niet ontkennen — is geen sinecure: men dient alle nuttige gegevens te verstrekken opdat het douanebestuur de gegevens kan registreren en nagaan alvorens het goed vrij te geven.

Op de voorgeschreven formulieren moet de aanvrager een aantal inlichtingen invullen: de juiste aard van de goederen, nummering volgens de code van de douane- en statistiek nomenclatuur, oorsprong, gewicht, waarde, bedrag van de douane- (indien nodig) en accijnsrechten en bedrag van de BTW. Hij moet ook al de nodige stukken bijvoegen, o.a. de faktuur.

In zijn douaneagentschappen stelt de

NMBS ten dienste van de geadresseerde, personeel dat gespecialiseerd is in het vervullen van die formaliteiten.

Natuurlijk mag om 't even wie, als hij dat wenst, die formaliteiten zelf vervullen. De NMBS gelast er zich slechts mee als zij er van de bestemming opdracht voor krijgt.

Hoe verloopt dat?

Onmiddellijk na de aankomst van de goederen, zendt de spoorweg een bericht van aankomst naar de geadresseerde. Zeer dikwijls gebeurt dat per telefoon — het gaat hier immers om expresgoed. Het bericht kan evenwel per post verzonden worden.

Wanneer de klant de douaneformaliteiten aan de spoorwegen wenst toe te vertrouwen, geeft hij al de nodige onderrichtingen aan het douaneagentschap. Hij moet de te vervullen verrichting bepalen: aangifte ten verbruik, tijdelijke invoer, doorvoer...

Wanneer de declarant van het agentschap de documenten opgemaakt heeft, wordt de

aangifte geregistreerd door het bureau der ontvangsten, dat tevens de vergoeding, taksen en BTW int en de documenten valideert. De verificateur gaat dan na of de aangifte overeenstemt met het goed en geeft dit dan vrij.

Daar eindigt de taak van het agentschap. Wanneer de geadresseerde geen tegenbericht geeft, belast de dienst van de aanhuisbestelling zich met de laatste fase: de levering.

In de meeste gevallen neemt dit alles weinig tijd in beslag: tussen de aankomst van de colli en de bestelling aan huis verlopen er hoogstens 48 uur. Deze termijn is nog korter voor de regelmatige invoerders (meerdere zendingen per week), die een permanente opdracht aan het douaneagentschap gegeven hebben.

Veel klanten hebben het belang van het systeem ingezien en het aantal zendingen dat door de NMBS-agentschappen wordt ingeklaard neemt voortdurend toe: te Brussel Zuid, b.v. is het in minder dan 4 jaar nagenoeg verdubbeld.



WAGENS DIE NIET STILSTAAN

Zestig dagen in het leven van een hoogoven. Een oogwenk. Wat betekenen twee maandjes in een leven?

Heel wat, wanneer men weet dat een hoogoven in 8 weken tijds 200.000 ton erts slikt.

Ook zestig dagen, vanaf 15 juli, duurde voor de hoogoven B van de installaties Cockerill te Ougrée de periode waarin hij korte rust genoot, voorlopig stillag en hersteld werd.

Men kan zich voorstellen wat dat werk omvat, een werk dat door een bouwmeester gedirigeerd, door ingenieurs voorbereid en door een aannemer en talrijke zeer bevoegde technici uitgevoerd wordt. Thans wordt de planificatie van het werk aan computers toevertrouwd. Deze „spuwen” elke dag voorlopige balansen en standen der werken en een ploeg die goed op de hoogte is van zijn taak kan met vertrouwen haar lot in de handen — de geheugens! — van die elektronische machines leggen.

Maar een onderbreking van 60 dagen betekent tevens dat zowat 75 gespecialiseerde wagens stilstaan, nl. die welke — in navettedienst — zonder ophouden de „ertsenslinder” bevoorraden.

Het is bekend dat de verantwoordelijken van de vervoerdiensten ongebruikt gelaten materieel helemaal niet op prijs stellen. Het is waar dat, wanneer volledige voertuigenparken gedurende een bepaalde tijd tot immobiliteit veroordeeld zijn, zulks de rendabiliteit van de onderneming een erge slag toebrengt. Ook voor de spoorweg is het ongebruikt laten van het materieel een ziekte die onverwijld moet bestreden worden.

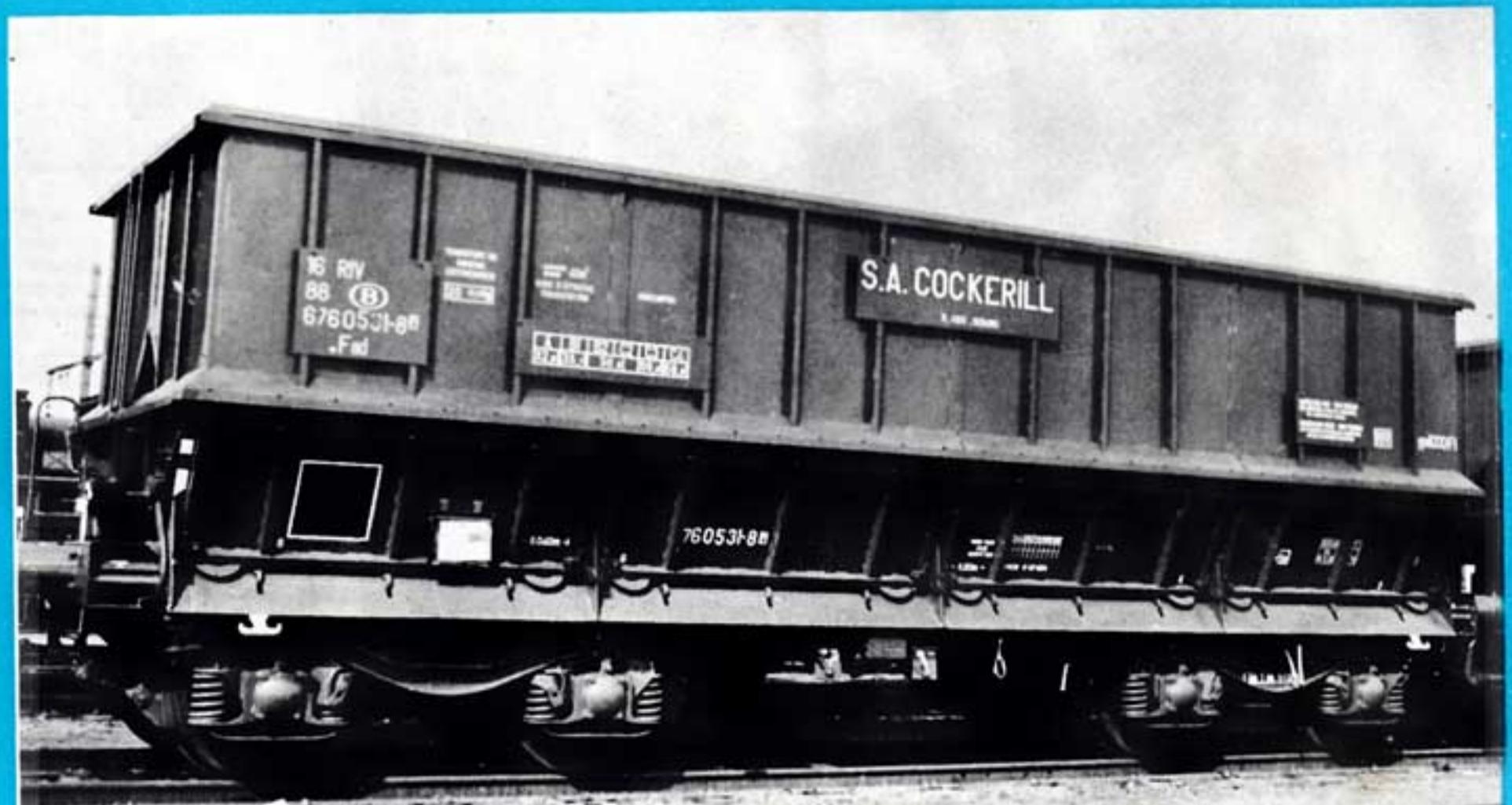
De 75 ertswagens van Cockerill hebben niet stilgestaan. Andere ondernemingen konden die voertuigen Fad van het type Arbel gebruiken. En de verantwoordelijken van de Handelsdirectie hebben dat belangrijk element niet uit het oog verloren.

Geen vakantie voor dat gespecialiseerde materieel: de hoogovenbedrijven van Thy Marcinelle en Hainaut-Sambre hebben de kans die hen geboden werd, met beide

handen gegrepen. Die maatschappijen hebben de 75 wagens gebruikt tijdens de periode waarin ze beschikbaar waren, om voorraden aan te vullen die door een uitstekende conjunctuur enigszins waren aangevreten. Als de werken te Ougrée ten einde zijn, hervat al dat materieel onvermoeibaar de navettedienst die tussen de fabriek en de havens gevestigd is.

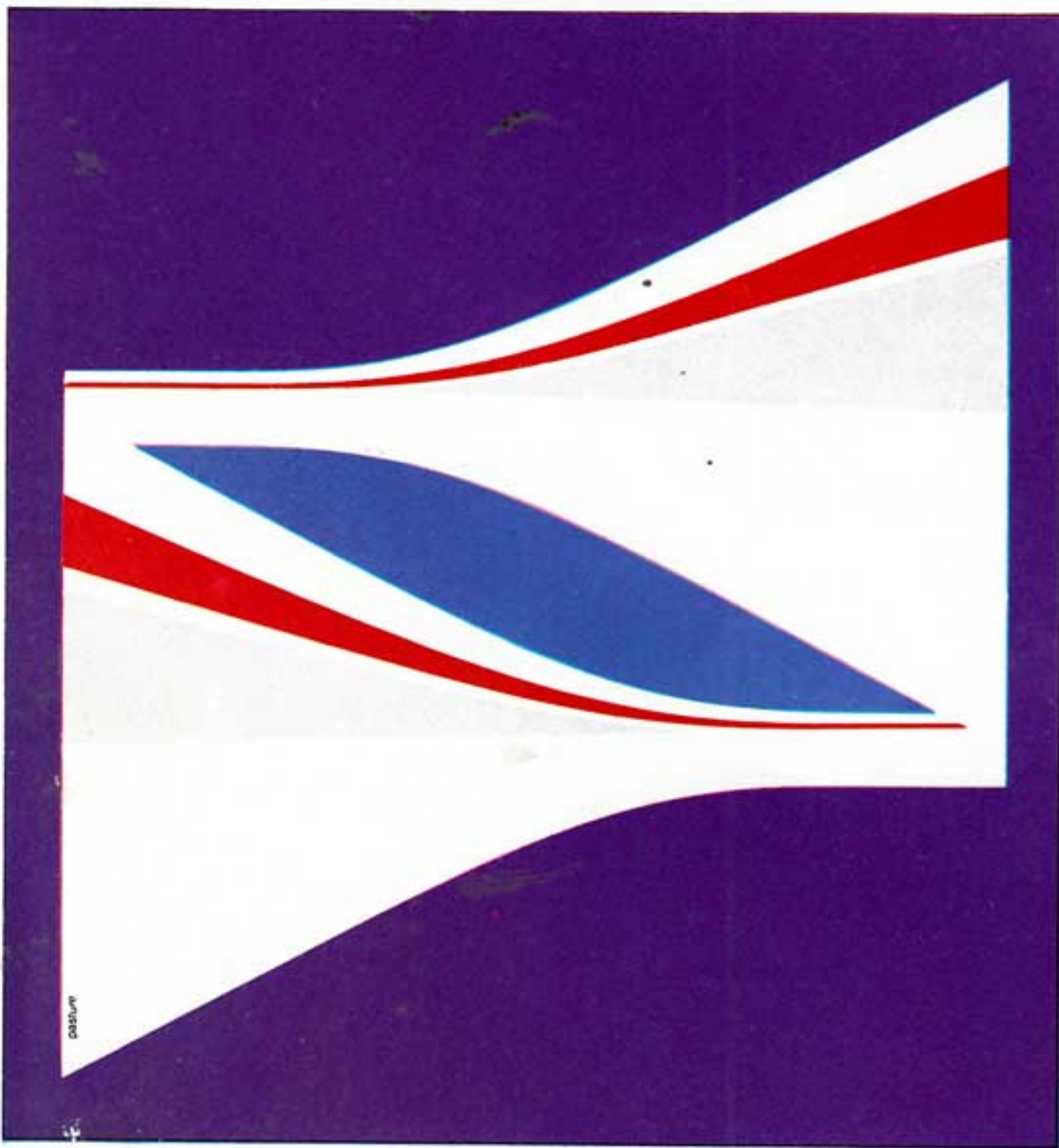
Het verhaal was het vertellen waard: iedereen heeft bij die operatie baat gehad. De gebruiker diende geen staangeld te betalen; de begunstigen zagen hun voorraad aangroeien, wat moeilijk had gekund zonder het gelukkig toeval dat het rollend materieel beschikbaar was; voor de spoorweg bleef het verkeer gehandhaafd, weliswaar op andere verbindingen, maar van gelijkaardige omvang.

Een mooier voorbeeld van samenwerking tussen vervoerder en klanten is er niet.





nieuwe TEE-verbindingen voor de zakenman van vandaag



BRUSSEL - PARIJS :

bij de reeds bestaande TEE's,
thans nog twee * nieuwe
TEE-ochtend- en avondverbindingen

	Brussel Z	Parijs N	Parijs N	Brussel Z
RUBENS*	6.42	9.05	6.45	9.05
OISEAU BLEU	7.30	10.00	7.20	9.43
ETOILE DU NORD	11.43	14.06	11.40	14.03
BRABANT	17.18	19.44	17.42	20.05
MEMLING*	18.40	21.00	18.45	21.05
ILE-DE-FRANCE	20.45	23.08	20.30	22.59

* vanaf 29.9.1974. Maandag tot en met vrijdag. Niet op feestdagen.

BRUSSEL - ZÜRICH :

nu twee TEE-verbindingen per dag
in beide richtingen

	Brussel Z	Zürich
IRIS	7.01	13.54
EDELWEISS	16.13	23.11

	Zürich	Brussel Z
EDELWEISS	7.05	14.04
IRIS	15.37	22.34

BRUSSEL - KOPENHAGEN :

een dagverbinding in beide richtingen

Onmiddellijke aansluiting in Keulen

	Brussel Z	Keulen	Kopenhagen
DIAMANT	8.16	10.39	
MERKUR		11.00	20.09

	Kopenhagen	Keulen	Brussel Z
MERKUR	9.50	19.05	
DIAMANT		19.40	22.03



Wie ski denkt, zegt trein.

De trein brengt U deze winter naar alle plaatsen waar U aan wintersport kunt doen.

Met speciale treinen — de Ski-expres, de Alpina-expres en de Franc'Alp'expres — reist U zonder problemen naar het vakantieoord dat U hebt uitgekozen.

De treinen van Railtour en FTS brengen u naar wintersportcentra waar beide voornoemde groothandelaars alles in orde hebben gebracht voor uw ontvangst: logies, sport en ontspanning.

De volledige programma's van Railtour en FTS zijn van nu af aan verkrijgbaar bij de erkende reisbureaus. U kunt er voor Frankrijk, Oostenrijk of Zwitserland het wintersportcentrum en de formule „alles inbegrepen” kiezen, die U het best geschikt lijken voor een echt ontspannende reis zonder zorgen. U kunt gemakkelijk uw vakantie zelf samenstellen: een kamer, een appartement, volledig pension, vrije maaltijden...



INTERCONTAINER KOOPT WAGENS

Om de bestendige aangroei van het verkeer op te vangen, heeft Intercontainer besloten zijn park van containerwagens aanzienlijk uit te breiden.

In de loop van de komende maanden zal het huidige park dus aangevuld worden met achthonderd wagens van 60 voet met 2 draaistellen en honderd gelede wagens van 80 voet met 3 draaistellen.

De eenheden van 60 voet zijn van het standaardtype en nagenoeg gelijk aan de wagens die reeds in dienst zijn. Er dient evenwel op gewezen dat ze, net als de wagens van 80 voet, zullen voorzien zijn van een vastzetsysteem met neerklapbare tappen om de behandelingsverrichtingen te vereenvoudigen.

De wagens van 80 voet, van hun kant, vormen een geheel nieuw type van materieel. Aan de basis van hun bouw lag een studie en een standaardisatie in de schoot van het UIC-Bureau voor technisch-wetenschappelijk onderzoek.

De levering van de wagens zal in juni 1975 aanvangen en tot september 1976 aanhouden, met een gemiddelde van 80 wagens per maand voor de wagens van 60 voet, en met, op het einde van de periode, een ritme van 30 per maand voor de wagens van 80 voet.

Naarmate dat nieuw materieel wordt geleverd, zal het in gebruik worden genomen op de lijnen van het Trans Europ Container-Express-net.

YOKOHAMA - BRUSSEL: 13.000 KM PER TREIN



U had het moeten zien; op 18 september kwam te Brussel Thurn en Taxis de eerste Japanse container toe die dwars door Siberië werd vervoerd.

Men kan zich natuurlijk afvragen waarom de aandacht gevestigd wordt op een gebeurtenis die op het eerste gezicht zo banaal lijkt. Er komen alle dagen containers toe, en of ze nu van Japanse of Amerikaanse herkomst zijn, ze blijven



steeds het thans wijd verspreide vervoermiddel.

OVER ZEE OF TE LAND ?

In feite bestaan er voor de verbinding tussen Japan en Europa verscheidene vervoerwijzen.

Ofwel worden de containers met zeer zware speciale schepen over zee verzonden en bereiken ze onze kusten via een lange omweg langs Kaap de Goede Hoop.

Een andere oplossing geniet sinds enige tijd hoe langer hoe meer bijval. Containerschepen zorgen b.v. voor de verbinding tussen Yokohama en Nakhodka, een kort traject waarover de lading naar een van de uiterste havens van het Aziatisch vasteland wordt vervoerd. Te Nakhodka worden er gesloten treinen gevormd die het vasteland doorkruisen en aankomen te Brest Litovsk, waar een overlading noodzakelijk is gezien het verschil in spoorwijdte; een of meer treinen brengen de containers dan ter bestemming, het hart van West-Europa.

13.000 KILOMETER

Het is een lange reis tussen Yokohama en Brussel: de goederen leggen 13.000 km per trein af. Het vervoer, het gedeelte over zee inbegrepen, neemt ongeveer 30 dagen in beslag.

Bepaalde Siberische lijngedeelten hebben echter maar één spoor. Opdat convoien elkaar zouden kunnen kruisen is er een nauwkeurige studie van de dienstregelingen en de wachtperiodes vereist. Maar daar het transsiberisch verkeer toeneemt, begint Rusland met de verdubbeling van de sporen, en de belanghebbenden weten nu reeds dat men zeker 7 dagen op de vervoertermijn zal winnen als de werken voltooid zullen zijn.

De weg was dus lang, maar die eerste container is behouden aangekomen. De firma Kühne und Nagel, die met dit vervoer van eind tot eind belast was, had de verzending te land van haar lading helmen voor motorrijders aan de spoorweg toevertrouwd.

Eens die gewoonte ingeburgerd, zullen ongetwijfeld andere containers die pionier volgen en dank zij een praktische verbinding en een uitstekende dienst Brussel bereiken, en vice versa.



BARCELONA-TALGO

Sedert de nieuwe zomerdienstregeling bestaat er een nieuwe en doorgaande nachtverbinding tussen Parijs en Barcelona. Deze „Barcelona-Talgo” heeft een vrijwel symmetrische dienstregeling: het vertrek van beide beginpunten ligt op 21 u., de aankomsttijd rond 8.50 u.

Een Talgo-trein is samengesteld uit kleine lichte eenheden die ook op bochtige trajecten relatief hoge snelheden kunnen maken. Technische bijzonderheden zijn: klimaatregeling, een laag zwaartepunt en wielen die zich automatisch aan de verschillende spoorbreedten aanpassen. Er rusten steeds twee eenheden op één wielas. Daarbij komen nu nog een systeem van luchtvering en een zeer uitgekiende binneninrichting.

Deze technische verworvenheden zorgen er voor dat de reiziger minimaal last heeft van geluidshinder en van trillingen. De nachtreiziger tussen Parijs en Barcelona kan kiezen uit cabines voor één of twee personen (eerste klasse plaatsbewijs) of uit een vier-persoons-cabine voor de toeristenklasse. De bedopstelling is schuin t.o.v. het spoor, de afwerking van de cabines is elegant, attractief en origineel. Maaltijden en dranken kunnen in het restauratierijtuig of in de cafetaria worden genuttigd, of op plateaus in de cabine worden geserveerd. De controle van de douane en de politie gebeurt vanzelfsprekend tijdens de rit.



DE UIP HEEFT EEN BELGISCHE VOORZITTER

Het Internationaal Verbond van eigenaren van particuliere goederenwagens, UIP, groepeerde organismen waarvan het oogmerk is, de belangen te behartigen van de ondernemingen die hun eigen wagens bezitten. Zestien syndicaten en organisaties die de belangen verdedigen van de wagen-eigenaars uit 11 verschillende landen, zijn bij dat verbond aangesloten en vertegenwoordigen er de eigenaars van zowat 130.000 wagens..

Lomatfer en de V.B.O. zijn de Belgische leden van de UIP. In totaal vertegenwoordigen die organismen een park van 3.679 wagens.

Het hoeft geen betoog dat het UIP een belangrijk partner is van de spoorweg-netten. Tussen het vernoemde Verbond en de UIC zijn er trouwens contacten op het hoogste niveau.

Op zijn algemene vergadering tijdens de maand juni jl. te Hamburg en op het ogenblik dat het zijn 25e jaar ingaat, heeft het UIP een nieuw voorzitter gekozen, een Belg, de heer Jacques De Bruyne, voorzitter van de „Union professionnelle des loueurs de matériel ferroviaire” (Lomatfer) en ondervoorzitter afgevaardigde beheerder van de „Compagnie Auxiliaire Internationale des chemins de fer”. Deze laatste is een Belgische groep die, in verscheidene landen, een park van nagenoeg 18.000 wagens beheert. Het lijdt dus geen twijfel dat de nieuwe voorzitter van de UIP terzake waarlijk bevoegd is.

PLAATJES MET LOCOMOTIEVEN

Er is een nieuwe reeks muurplaatjes van locomotieven verschenen,, gezien het succes dat de eerste reeks had gekend. Ze stellen respectievelijk voor: de Belpaire type 1, van 1864, de Pacific type 10 van 1910, de Atlantic type 12 van 1939 en de CC met vier systemen reeks 18, de jongste der Belgische locomotieven.

Om de reeks plaatjes te ontvangen, volstaat het 280 frank (BTW inbegrepen) te storten op postrekening 1010 van de NMBS te Brussel en op het betalingsstrookje te vermelden „voor bureau 63.33, sectie 62, stel plaatjes met locomotieven, reeks 2”.

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, Ledeberg

Fotos:
Cinéphoto N.M.B.S.: 10, 14
Publiciteit N.M.B.S.: 2, 3, 5, 10
Matin: 1, 9

SPOOR - - - - -
SCHIP

OMSK

IRKUTSK

KHABAROWSK

VLADIVOSTOK

NAKHODKA

YOKOHAMA



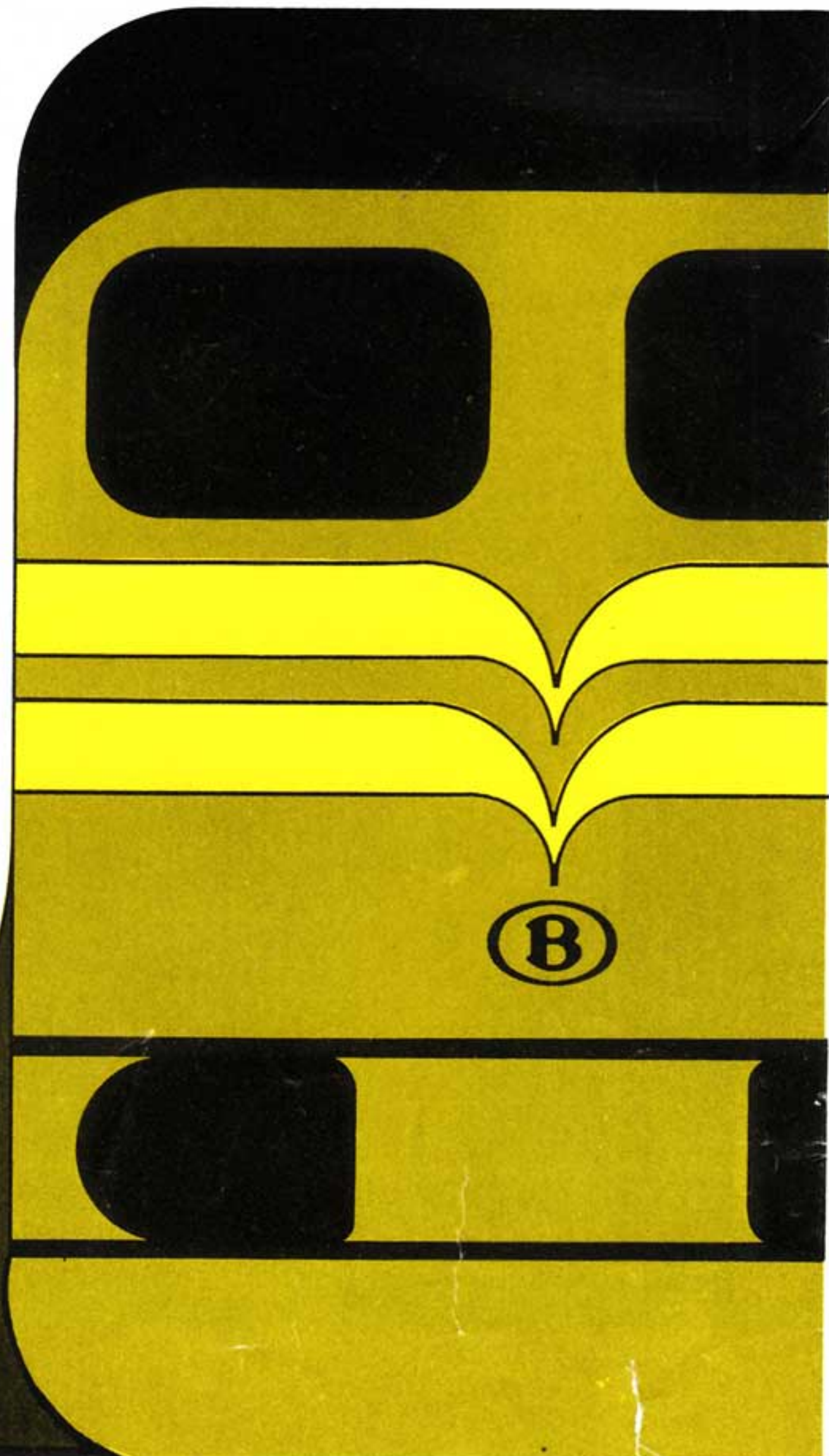
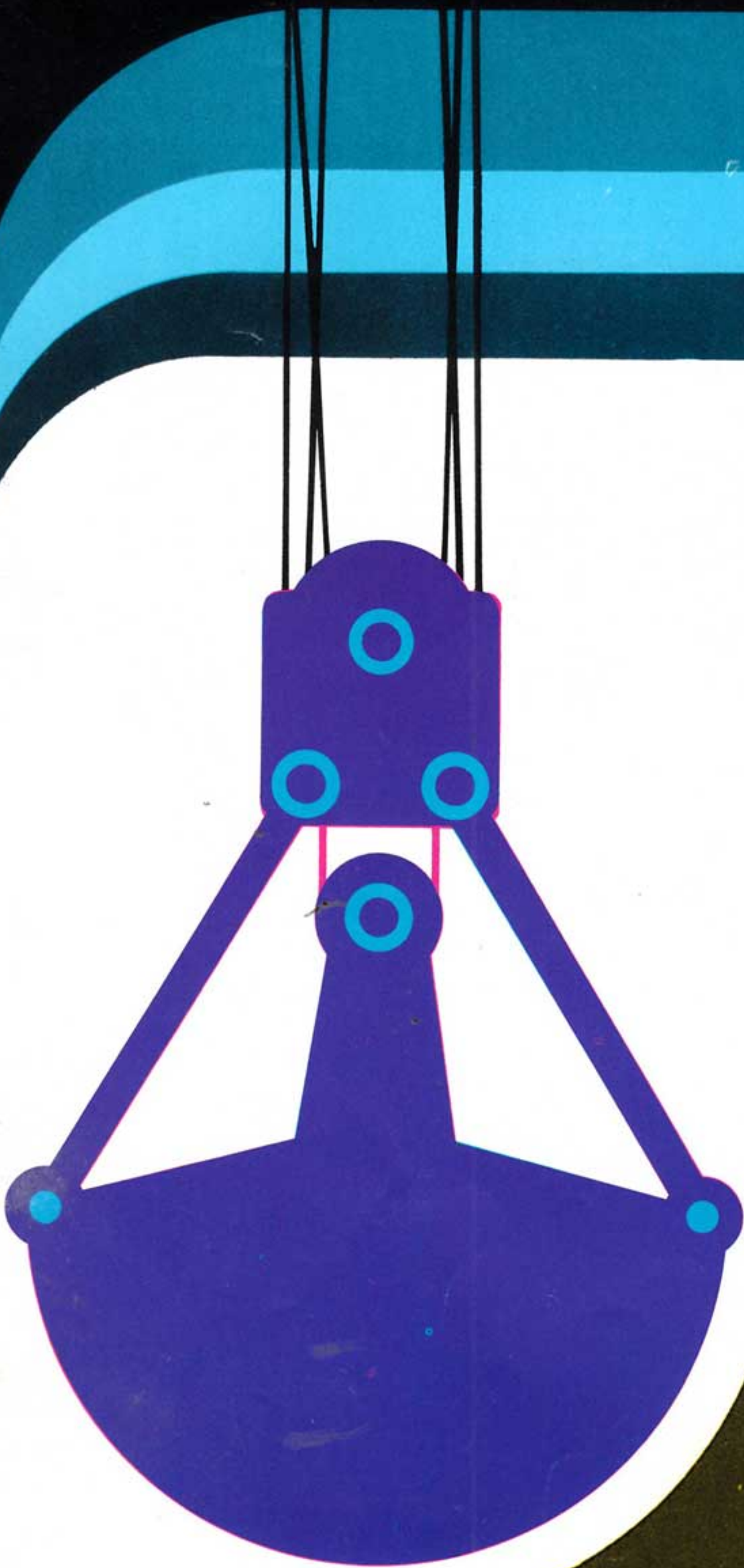
Onze foto toont de nieuwe kampioen in het station Thurn en Taxis, geënzins buiten adem van de lange tocht!

De heer Piana, adjunct directeur van Kühne en Nagel te Brussel verklaart er het traject aan de heer Calottens, handelsvertegenwoordiger van de NMBS.

in 1973

75.000.000 T.

BELGISCHE SPOORWEGEN



PAUL FUNKEN