

SPOORNIETUWS

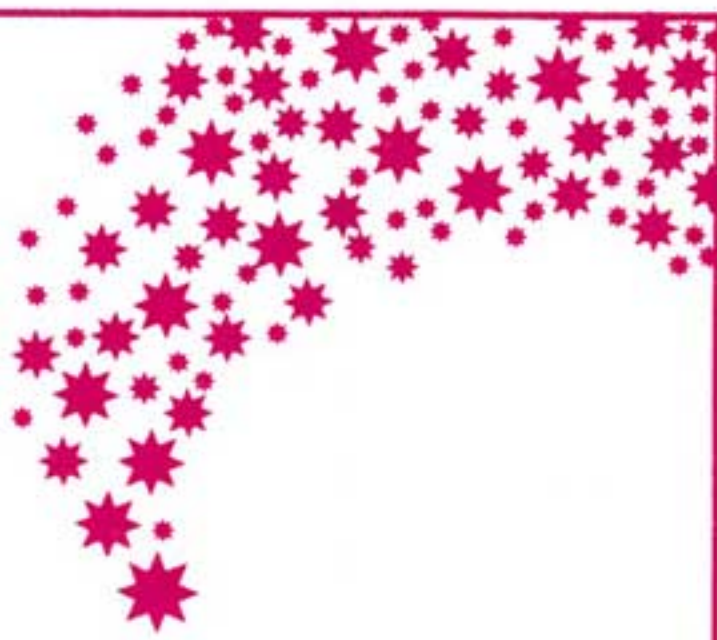
INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT

ⓑ

5 | 74



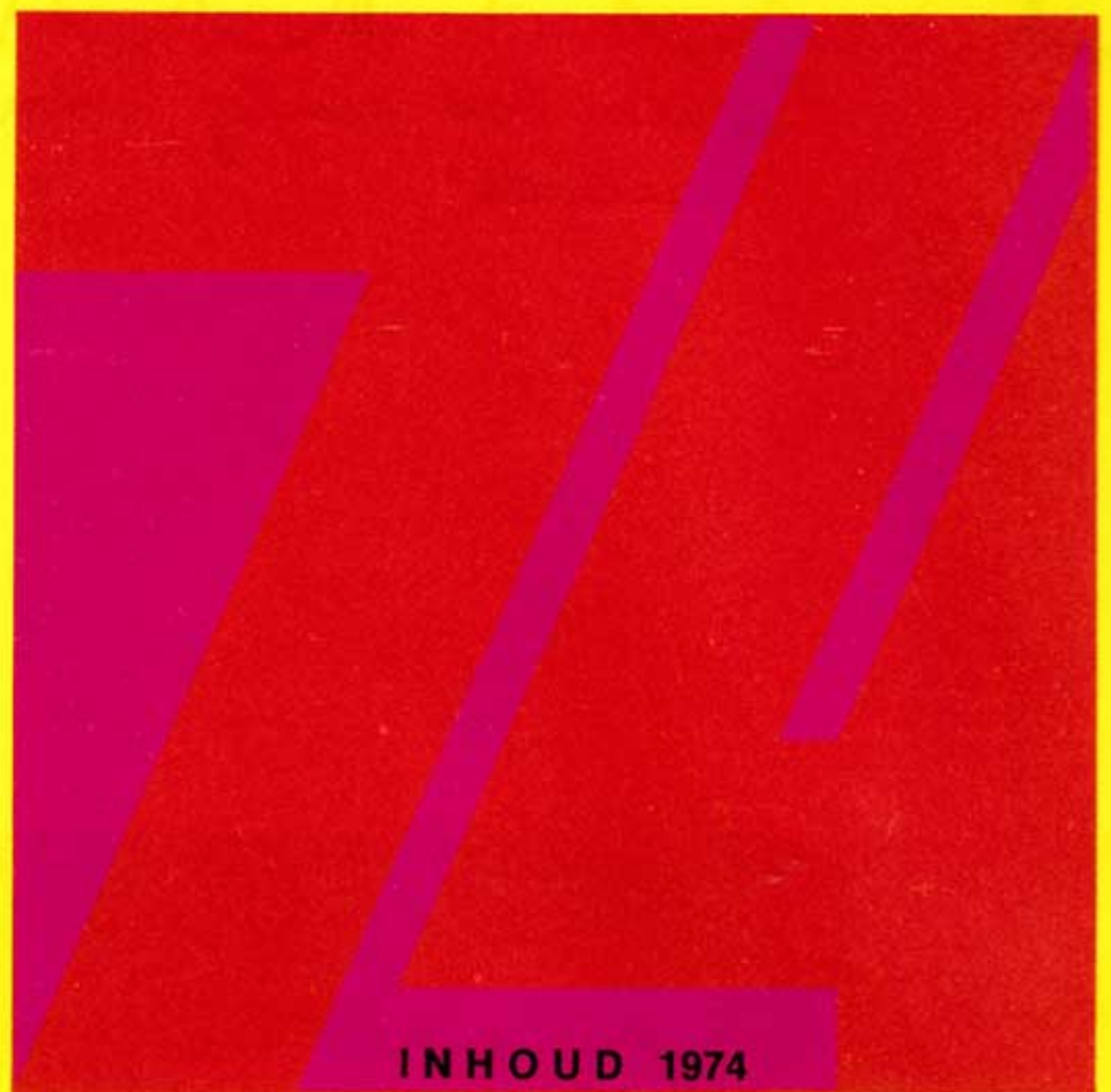


EDITORIAAL

Einde 1973 hadden ecologen en economen alarm geslagen : het energieprobleem werd nijpend. En inderdaad, men raadde ons van alle kanten aan energie te besparen en andere warmtebronnen en andere brandstoffen te zoeken; er zou een schaarste aan petroleum ontstaan . . .

Nochtans was niet heel de industrie op petroleum overgeschakeld. En wanneer wij in 1974 veel over steenkool hebben gesproken, dan is dit omdat de verwachtingen op dat gebied niet zo slecht zijn als sommige beweerden. Dank zij een massale invoer, kan onze economie nog in haar behoeften voorzien en kan ze in een bepaald aantal industriële activiteiten de petroleum zelfs door steenkool vervangen. Uit het hierna volgend algemeen overzicht blijkt dat die vooruitzichten van een onderneming zelfs een aanmoediging vormden om investeringen te doen met het oog op een volledige modernisering van haar ontvanginstallaties. En dat is zeer interessant. Wij wijden er trouwens een „vervolgverhaal” aan : in verscheidene nummers nog zullen wij het verloop van die modernisering op de voet volgen en daarbij zullen wij wijzen op de voordelen die ze teweegbrengt, en op de eventuele problemen die daar rijzen.

In minder dan één jaar — dat voorziet althans de bouwer — zullen wij alle aspecten van het probleem behandeld hebben. Wij zullen uiteraard de weerslag ontleden welke die operatie voor de spoorweg zal hebben : men zal het verkeer moeten reorganiseren en heel ander rollend materieel ter beschikking moeten stellen . . . En zo zal men kunnen vaststellen dat de bijna 150 jaar oude spoorweg, nog de nodige levenskracht bezit om de stuwende vaart van het zakenleven bij te houden.



INHOUD 1974



TARIEF - DIENSTREGELING

De hierna volgende samenvatting heeft betrekking op het hele jaar en die van onderhavig nummer staat in kleurkaders.

- Een brochure voor de uitvoerders : **1, 15**
- Tarieven verkrijgbaar : **2, 16-17**
- Nieuwe vrachtbrief : **2, 18-19**
- Sociaal toerisme : **2, 22**
- Gegarandeerde termijn : **2, 22**
- Zomerseizoen, dienstregelingen : **2, 22**
- Vliegtuig- en treinbiljetten : **2, 22**
- Vrachtbrief, vak 27 : **4, 9-11**
- Nieuwe NCM : **5, 10**
- Frans-Belgisch gemeen tarief : **5, 11**
- Nieuwe dienstregelingen : **5, 13**



TOERISME

- Autoslaaptrein in 1973 : **1, 13**
- Parijs-Fos, globale prijs trein + bed : **1, 14**
- Zomervakantie : **1, 14**
- Sneeuwvakantie : **4, 13**
- De TEE tot uw dienst : **4, 12**
- Een kosteloze reis per slaaprijtuig : **4, 9**
- Avondtreinen : **5, 18**

ACTUEEL



De spoorweg van de toekomst : 1, 3-6
Zero-groei voor de auto : 1, 7-8
Verkeerscentrum Noord : 2, 23
428 km/u., treinrecord : 2, 23
Voor de Australische wol, Zeebrugge : 2, 23
„Forum” te Brussel : 2, 21

UITRUSTING



Ophanging met hangdraden in Italië :
1, 14
Voor het vervoer van glas : 1, 15
Europese standaardrijtuigen :
2, 14-15
Trek-duwtreinstellen voor Amsterdam :
2, 20
Zes nieuwe locomotieven : 2, 22
Vierstroomlocomotief voor Rimini :
2, 22
Met zeilen afgedekte wagens : 5, 14-15



B-NIEUWS

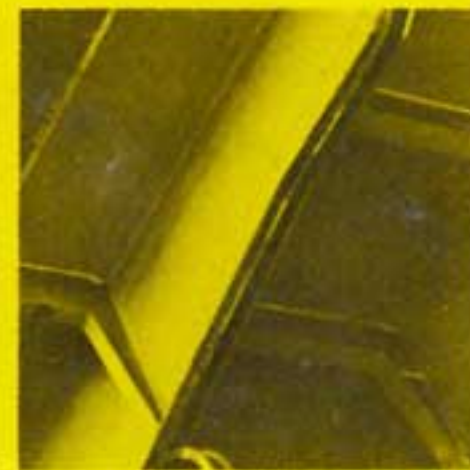


Stookolie, de records van 1973 : 1, 15
Spoorwegen 1973 : 2, 3-9
Trexpo, 16 dagen in maart : 2, 21
Parkeerplaats B te Brussel Zuid : 2, 23
Reeks loco-platen : 4, 15
Douaneagentschappen NMBS : 4, 10
Nieuwe handelsdirecteur : 5, 4
Herstructurering te Charleroi : 5, 5-8
Zes maanden in 1974, goederenvervoer : 5, 9

CONTAINER



Containerterminal te Charleroi : 4, 6-8
Yokohama-Brussel, 13.000 km : 4, 13
900 nieuwe wagens : 4, 13
Interferry : 30.000 containers : 5, 16



ONDERNEMING



37.000 ton steenkool : 1, 9-11
Edmond Depaire, de vrachtauto vult de
spoorwagen aan : 2, 10-11
20 treinen klinkers : 2, 12-13
De Henegouwse cokes boekt
vooruitgang : 4, 3-5
Wagens die niet stilstaan : 4, 12
Werken te Tertre : 5, 12



NIEUWE HANDELS- DIRECTEUR

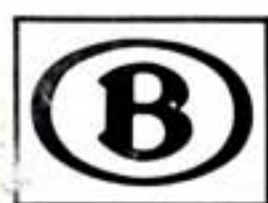


Op 11 oktober jl. heeft de Raad van Beheer de heer F. DE HAECK als handelsdirecteur aangewezen ter vervanging van de heer R. WEBER die tot adjunct-directeur-generaal werd aangesteld. De heer DE HAECK is 52 jaar oud. Hij trad in 1941 te Dendermonde in dienst bij de spoorweg.

Tussen 1949 en 1971 nam hij bijna voortdurend de functies waar van raadgever van verscheidene Ministers van Verkeerswezen inzake het nationaal en internationaal vervoerbeleid en inzake de betrekkingen tussen de Staat en de Spoorwegen.

In 1971 werd de heer DE HAECK benoemd tot hoofdinspecteur die het goederenverkeer bij wagenladingen van de Handelsdirectie onder zijn bevoegdheid had. Bij die gelegenheid trad hij opnieuw effectief in dienst bij de spoorweg. Laten wij er nog aan toevoegen dat de heer DE HAECK lid is van het Raadgevend Comité voor Vervoer bij de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

Wij betwijfelen niet dat onze nieuwe handelsdirecteur een gul onthaal wacht vanwege de cliënteel.

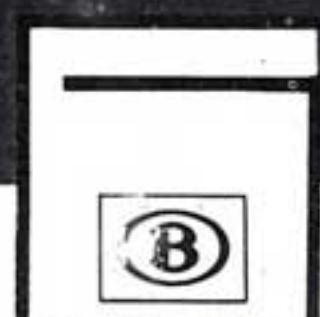
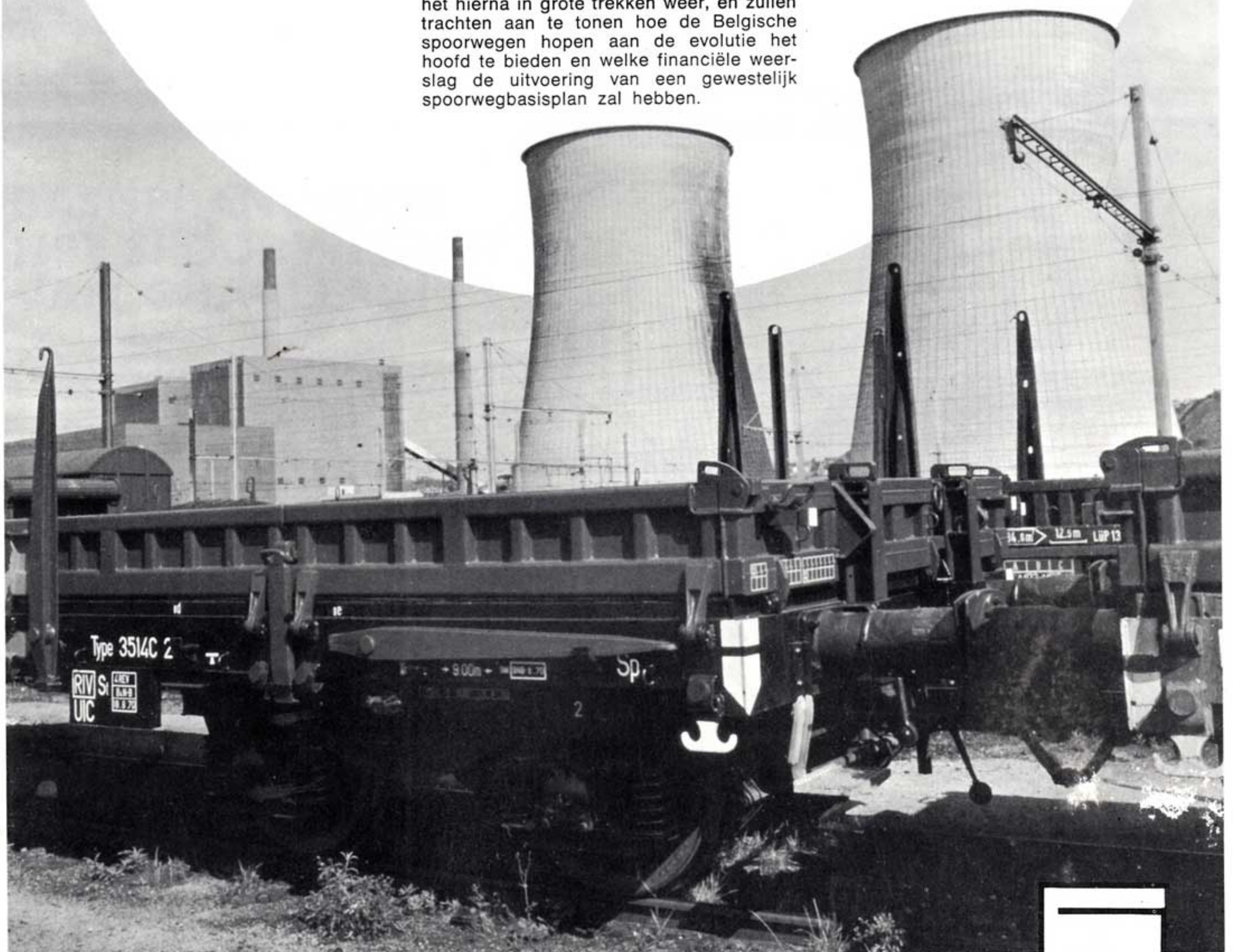


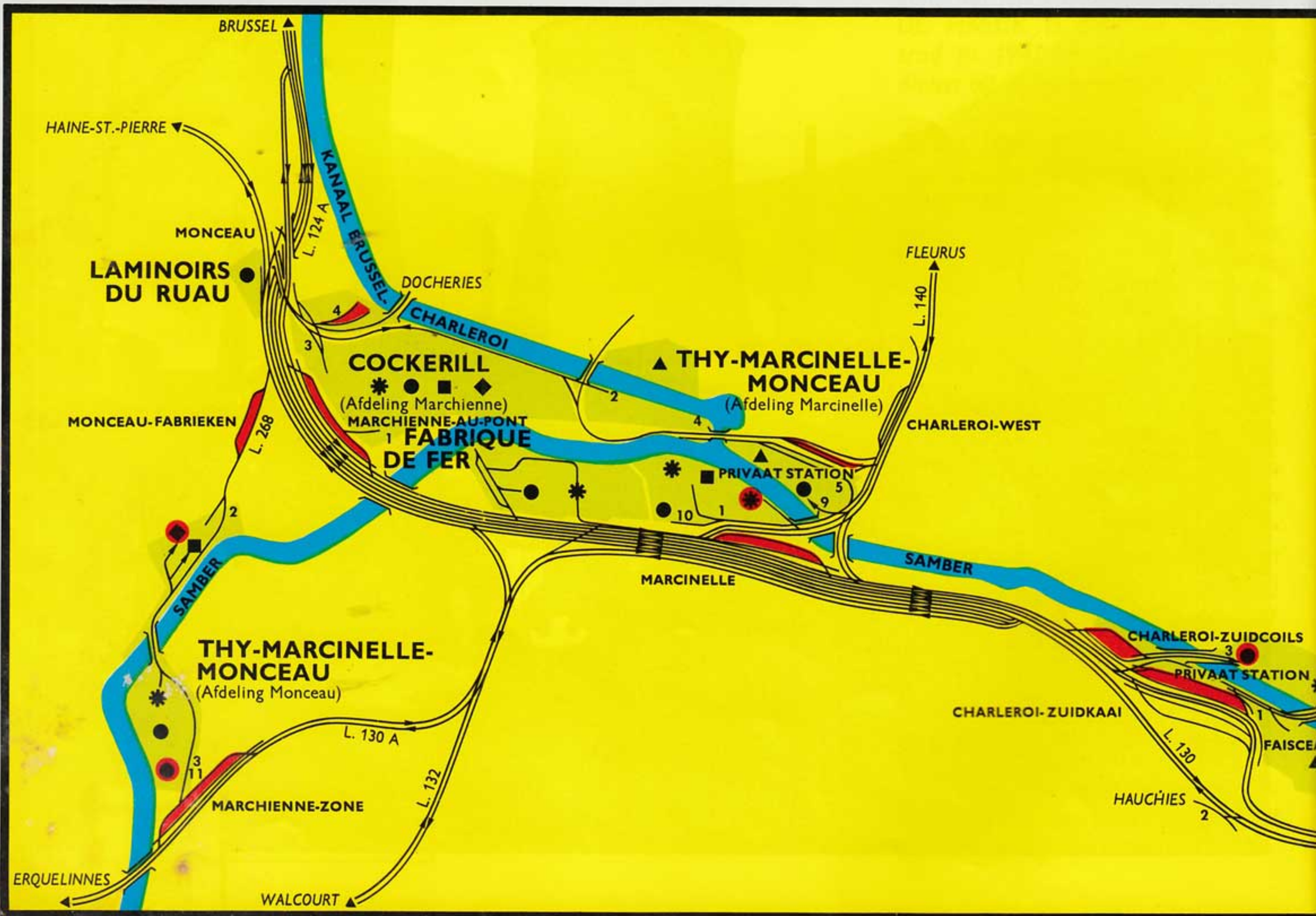
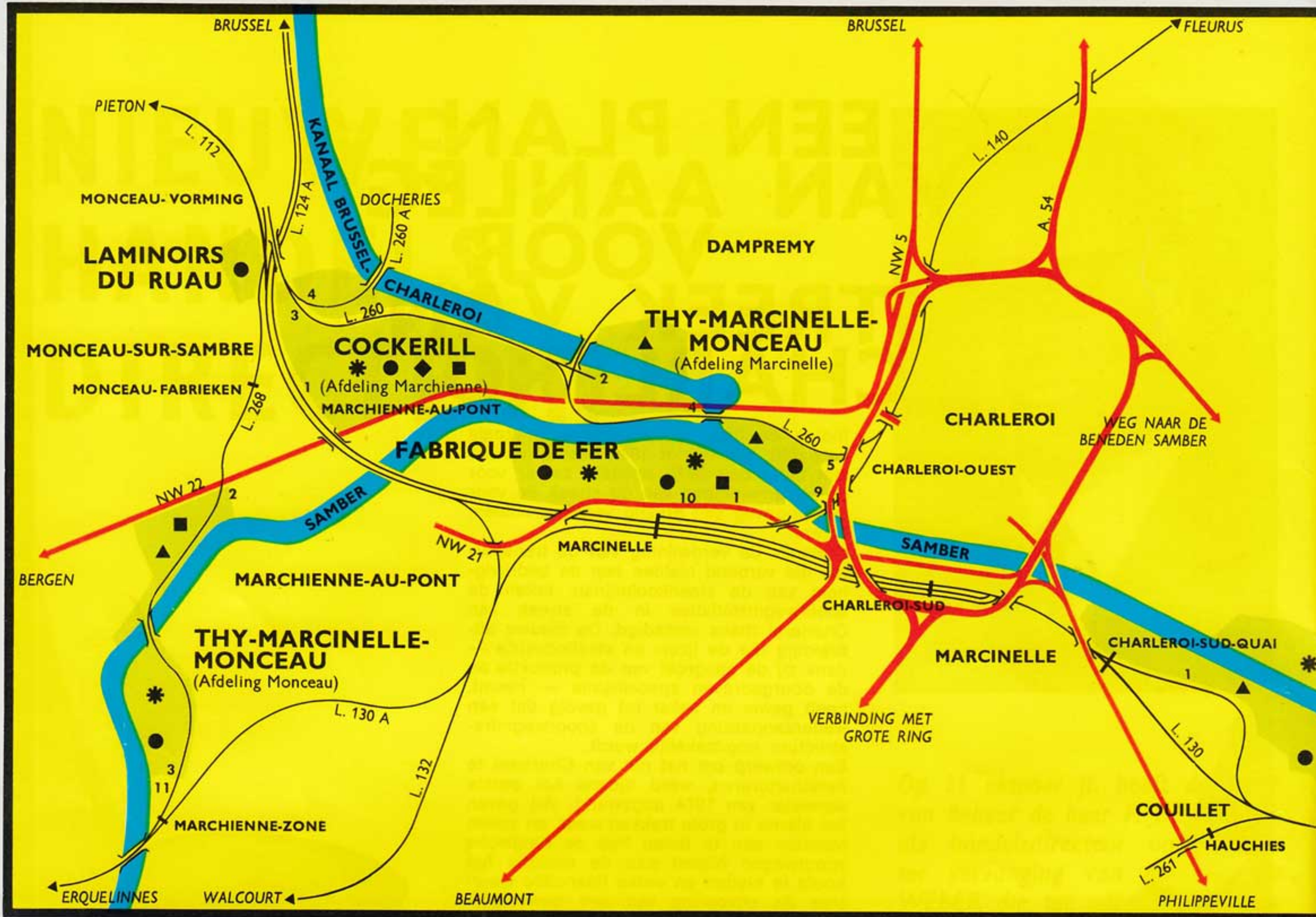
EEN PLAN VAN AANLEG VOOR STREEK VAN CHARLEROI

Indien de ijzer- en staalindustrie, zoals verwacht, van nu tot 1980 haar produktie met meer dan 50% opvoert, zal er voor de ondernemingen van de streek en voor de spoorweg een ernstig vervoerprobleem rijzen.

Ondanks de verdwijning van de transporten die verband hielden met de bedrijvigheid van de steenkoolmijnen, raken de spoorweginstallaties in de streek van Charleroi thans verzadigd. De nieuwe uitbreiding die de ijzer- en staalindustrie — dank zij de aangroei van de produktie en de doorgedreven specialisatie — neemt, heeft gewis en zeker tot gevolg dat een wederaanpassing van de spoorweginfrastructuur noodzakelijk wordt.

Een ontwerp om het net van Charleroi te herstructureren, werd tijdens het eerste semester van 1974 uitgewerkt. Wij geven het hierna in grote trekken weer, en zullen trachten aan te tonen hoe de Belgische spoorwegen hopen aan de evolutie het hoofd te bieden en welke financiële weerslag de uitvoering van een gewestelijk spoorwegbasisplan zal hebben.





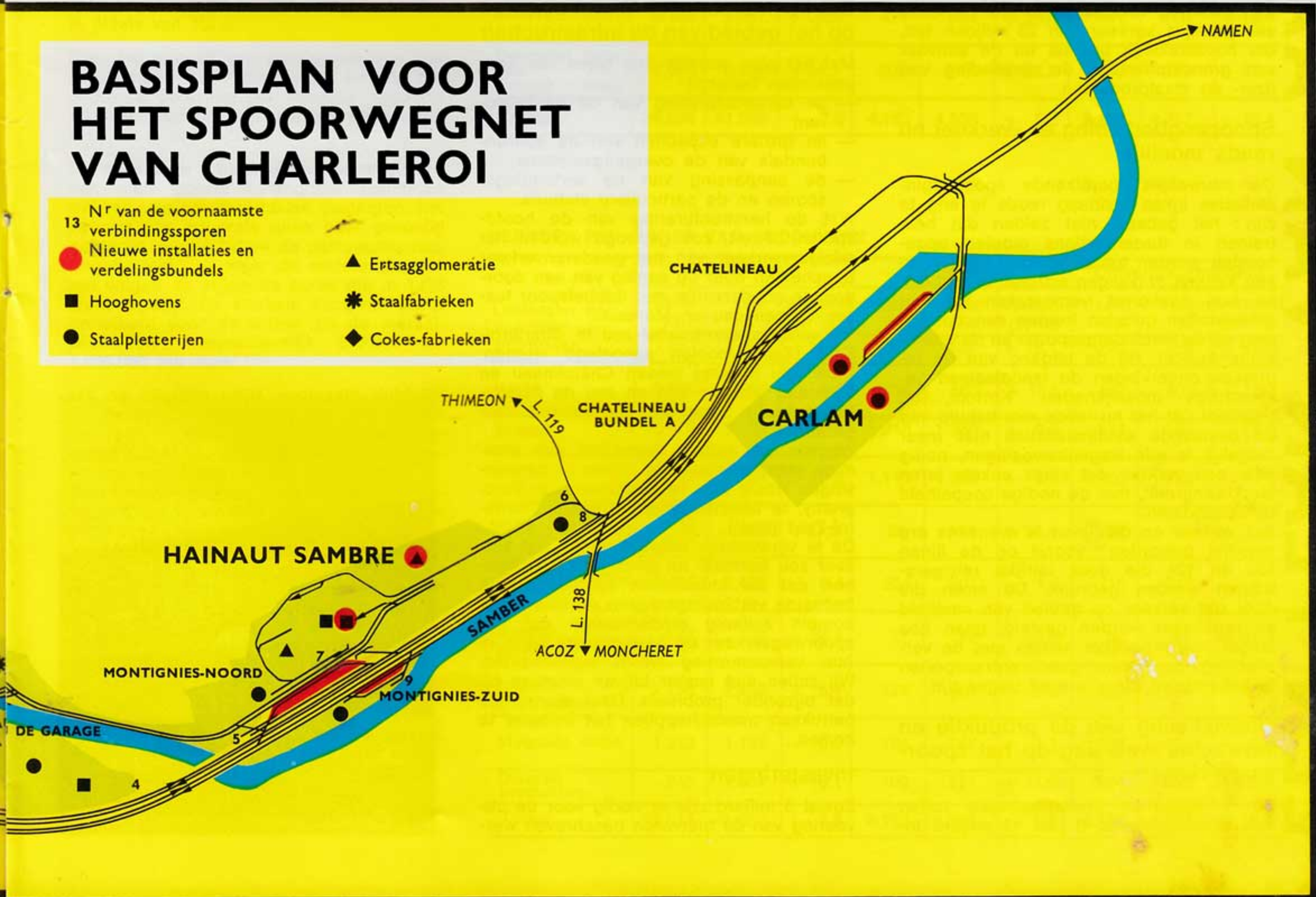
INPLANTING VAN DE STAALNIJVERHEID IN DE STREEK VAN CHARLEROI

- 12 N° van de voornaamste verbindingssporen
- ▲ Ertsagglomeratie
 - Hooghovens
 - Staalpletterijen
 - * Staalfabrieken
 - ◆ Cokes-fabrieken



BASISPLAN VOOR HET SPOORWEGNET VAN CHARLEROI

- 13 N° van de voornaamste verbindingssporen
- Nieuwe installaties en verdelingsbundels
 - Hooghovens
 - Staalpletterijen
 - ▲ Ertsagglomeratie
 - * Staalfabrieken
 - ◆ Cokes-fabrieken



STREEK VAN CHARLEROI

De vijf groten

De ijzer- en staalindustrie is te Charleroi vertegenwoordigd door 5 ondernemingen die in de Sambervallei (lijnen 130 en 130A) en van het kanaal Brussel-Charleroi (lijn 124) gevestigd zijn.

Gaande van west naar oost treft men eerst de afdeling van Monceau van de hoogovenbedrijven van Thy-Marcinelle-Monceau (TMM). Meer naar het noorden toe, aan de kruising van de spoorweglijnen 112 en 268, bevinden zich de Laminoirs du Ruau, met in hun onmiddellijke nabijheid de installaties van Cockerill, groep Marchienne, die tussen het Kanaal en de Sambre gelegen zijn.

De Fabrique de Fer van Charleroi en de tweede afdeling van TMM zijn langs de Sambre op het grondgebied van Marcinelle gelegen. Verder nog ten slotte, ten oosten van de stad, heeft Hainaut-Sambre te Châtelineau de fabrieken van Charleroi-Sud gevestigd.

Die ondernemingen hebben een gezamenlijke jaarlijkse productie van meer dan 5,5 miljoen ton, of nagenoeg 36% van de Belgische productie. Hun bedrijvigheid is gericht op profiel-, handels- en plaatstaal. De spoorweg verwerkt voor die fabrieken een jaarlijks verkeer van 23 miljoen ton, dat hoofdzakelijk bestaat uit de aanvoer van grondstoffen en de verzending van ijzer- en staalprodukten.

Spoorwegbediening en -verkeer nu reeds moeilijk

De nauwelijks toereikende spoorweginstallaties lijken vandaag reeds te eng te zijn: het gebeurt niet zelden dat hele treinen in tussenstations moeten opgehouden worden totdat ze door de fabrieken kunnen ontvangen worden. Inderdaad, bij hun aankomst veroorzaken de met grondstoffen geladen treinen een opstopping op de verbindingssporen en de wachsporenbundel. Bij de uitgang van de fabrieken ondervinden de laadplaatsen gelijkaardige moeilijkheden. Kortom, dit betekent dat het nu reeds met behulp van de bestaande eindinstallaties niet meer mogelijk is alle wagenbewegingen, nodig voor een verkeer dat sinds enkele jaren sterk aangroeit, met de nodige soepelheid te behandelen.

Het verkeer op de lijnen is eveneens erg moeilijk geworden: vooral op de lijnen 130 en 124 die door talrijke reizigers-treinen worden gebruikt. De eisen die door dat verkeer op gebied van snelheid en regelmaat worden gesteld, gaan hoe langer hoe moeilijker samen met de verplichting om zware goederentransporten te behandelen die uiteraard trager zijn.

Ontwikkeling van de productie en verwachte weerslag op het spoorwegverkeer

De 5 betrokken ondernemingen zullen tijdens de komende 6 jaar 15 miljard in-

vesteren. Investeringen die betrekking hebben op de modernisatie en de uitbreiding van allerlei installaties, worden gedaan in het staalproductieproces (erts-agglomeratiebanden, cokesfabriek, hoogovens, staalfabrieken en walsen — ondermeer Carlam — afwerkingslijnen). Die uitbreidingen zullen een weerslag hebben op de spoorwegbedrijvigheid. Men verwacht dat het verkeer tussen 1974 en 1976 met 27% zal aangroeien en van nu tot 1980 een sprong van zowat 52% zal maken.

Een gemengde werkgroep industrie/NMBS heeft de toestand zeer grondig onderzocht. Ze heeft haar doelstellingen in een spoorwegbasisplan geformuleerd.

Met het basisplan wordt hoofdzakelijk de modernisering van de infrastructuur beoogd.

Bij het opstellen ervan werd rekening gehouden met een zeker aantal elementen die tot het eigen domein van de te bedienen ondernemingen behoren (verbindingssporen, particuliere stations en laad- en losinstallaties), want hoe soepel de bevoorrading en de distributie zal zijn, hangt niet uitsluitend van de spoorweg af.

De kenmerken van het basisplan op het gebied van de infrastructuur

Met het plan worden drie types van aanpassingen bezorgd:

- de herstructurering van de hoofdsporen;
- en grotere capaciteit van de sporenbundels van de overgangsstations;
- de aanpassing van de verbindingssporen en de particuliere stations.

Wat de herstructurering van de hoofdsporen betreft, zou gepoogd worden het reizigersverkeer van het goederenverkeer te scheiden door de aanleg van een doorgaande goederenlijn met dubbelspoor tussen Châtelineau en Monceau.

Het uitwijksporenbundel zou te Charleroi-Zuid (Kaai) moeten aangelegd worden. Deze zou halfweg tussen Châtelineau en Monceau gelegen zijn en zou de capaciteit van die twee vormingsstations vergroten.

Wegens de grotere capaciteit van sommige overgangsbundels zullen er aanpassingen nodig zijn te Marcinelle, te Dampremy, te Marchienne-Zône en te Charleroi-Zuid (Kaai).

De te verwachten uitbreiding van het verkeer zou normaal tot gevolg moeten hebben dat de industrieën van de streek bepaalde verbindingssporen op hun eigen domein zodanig moderniseren dat het spoorwegverkeer op harmonieuze wijze in hun vervoerketting wordt ingeschakeld. Wij zullen niet langer blijven stilstaan bij dat bijzonder probleem. Daar dienen de betrokken maatschappijen het initiatief te nemen.

Investeringen

Zowat 3 miljard zijn er nodig voor de uitvoering van de hiervoren beschreven wer-

ken en voor de aankoop van nieuwe wagens die voor de uitbreiding van het verkeer vereist zijn.

Per slot van rekening is de investering vrij bescheiden gelet op de diensten die ze de streek moet verschaffen. Er wordt overleg gepleegd tussen de gewestelijke economische instanties, de NMBS en haar toezichhoudende overheid om het probleem dat rijst bij de financiering van die investering, op te lossen.





1974

Nieuwe Vooruitgang?

Wordt in 1974 het verkeersrecord gebroken dat vorig jaar gevestigd werd? Nooit had de spoorweg sinds de tweede wereldoorlog zoveel goederen vervoerd. Een vergelijking van de resultaten van het eerste semester 1973 en 1974 laat een nieuwe vooruitgang vermoeden, zodat men, voor het hele jaar, een nog gunstiger resultaat mag verhoppen.

Tussen januari en juli 1974 heeft men meer goederen vervoerd en dit over langere afstanden: de tonnage gaat met een sprong van 7,6% omhoog, het aantal ton-kilometer stijgt met 9,7% en het gemiddeld traject wordt langer, 109,7 kilometer in plaats van 107,5.

Daar het gebruik van draaistelwagens hoe langer hoe meer ingang vindt, kon de gemiddelde belasting per voertuig trouwens tot meer dan 30 ton worden opgevoerd. Ook dat is een record.

Uit de nadere ontleding van de resultaten kan men enkele belangrijke resultaten trekken: de groefprodukten stagneren, het vervoer van minerale oliën gaat gevoelig achteruit (— 9,9%) — de petroleumcrisis, ongetwijfeld! — maar de andere produkten volgen de stijgende curve die in 1973 werd ingezet. De sterkste aangroei wordt genoteerd voor de erts en de metaalprodukten: respectievelijk 575.000 en 1.056.000 ton meer.

Uit de tabellen blijkt nogmaals duidelijk de gevoelige stijging op het gebied van de vaste brandstoffen, de landbouwprodukten, de bouwmaterialen en wat genoemd wordt „de diverse produkten”. De verklaring van die bemoedigende resultaten dient te worden gezocht in de gunstige ontwikkeling van drie grote verkeersstromen: het havenverkeer in- en uitvoer, de doorvoer over land en de overzeese doorvoer. Die vooruitgang compenseert in ruime mate de teruggang van het binnenverkeer (— 1,7% in tonnage).

Kortom, met nagenoeg drie miljoen ton meer tijdens het eerste semester, mag men verwachten dat 1974 een nieuw recordjaar zal worden. Het totaal verkeer voor 12 maanden zou de 80 miljoen benaderen, tegen 75 miljoen in 1973.

Wij zullen niet nalaten in een volgend nummer de statistieken van het tweede semester te ontleden.

VERGELIJKING VAN HET GOEDERENVERKEER 1e SEMESTER 1973 EN 1e SEMESTER 1974	Categorie	1973 1e semester	1974 1e semester	Vershil (in %)
	Ton (duizend)	38.634	41.552	+ 7,6
T-km (miljoen)	4.153	4.558	+ 9,8	
Ton/wagen	29,6	30,6	+ 3,4	
Gemiddelde afstand (km)	107,5	109,7	+ 2,0	
Ontvangst (miljoen fr.)	4.194	4.757	+ 13,4	
Gemiddelde ontvangst per t-km (in centiemen)	101,0	104,4	+ 3,4	

VERDELING PER GROTE VERKEERSSTROMEN

	Ton (duizend)			TK (miljoen)			Ontvangst (miljoen)		
	1 sem. 73	1 sem. 74	Vershil (in %)	1 sem. 73	1 sem. 74	Vershil (in %)	1 sem. 73	1 sem. 74	Vershil (in %)
Binnenverkeer	12.064	11.861	— 1,7	638	630	— 1,3	767	794	+ 3,5
Invoer te land	5.372	5.552	+ 3,4	739	748	+ 1,2	726	821	+ 13,1
Invoer over zee	7.310	7.828	+ 7,1	833	894	+ 7,3	439	491	+ 11,8
Uitvoer te land	5.821	5.822	+ 0,0	678	674	— 0,6	849	872	+ 2,7
Uitvoer over zee	1.916	2.534	+ 32,3	188	251	+ 33,5	216	289	+ 33,8
Doorvoer te land	3.185	3.967	+ 24,6	471	584	+ 24,0	591	700	+ 18,4
Doorvoer over zee (invoer + weg)	2.966	3.988	+ 34,5	606	777	+ 28,2	606	790	+ 30,4
Totaal	38.634	41.552	+ 7,6	4.153	4.558	+ 9,8	4.194	4.757	+ 13,4

VERKEER PER GROEP VAN PRODUKTEN

	Ton (duizend)			TK (miljoen)			Ontvangst (miljoen)		
	1 sem. 73	1 sem. 74	Vershil (in %)	1 sem. 73	1 sem. 74	Vershil (in %)	1 sem. 73	1 sem. 74	Vershil (in %)
Lanbouw- en voedingsprodukten	1.281	1.500	+ 17,1	161	187	+ 16,1	220	256	+ 16,4
Vaste brandstoffen	8.290	8.954	+ 8,1	738	860	+ 16,5	687	802	+ 16,7
Ertsen	10.479	11.054	+ 5,5	1.218	1.330	+ 9,2	577	669	+ 15,9
Metaal - produkten	10.348	11.404	+ 10,2	1.110	1.186	+ 6,9	1.550	1.720	+ 11,0
Bouwmaterialen	750	955	+ 27,3	86	113	+ 31,4	136	165	+ 21,3
Groefprodukten	2.435	2.426	— 0,4	204	201	— 1,5	210	218	+ 4,0
Textiel en leder	107	133	+ 24,3	17	22	+ 29,4	32	42	+ 31,3
Chemische produkten	2.788	2.939	+ 5,4	324	350	+ 8,0	425	494	+ 16,2
Minerale oliën	1.313	1.183	— 9,9	186	188	+ 1,1	133	132	— 0,8
Diverse produkten	843	1.004	+ 19,1	109	121	+ 11,0	224	259	+ 15,6
Totaal	38.634	41.552	+ 7,6	4.153	4.558	+ 9,8	4.194	4.757	+ 13,4

De Internationale Spoorwegunie had in 1967 een werkgroep opgedragen om een volledige lijst van de per spoor vervoerde goederen op te stellen. Die opdracht is nagenoeg volbracht. Sommigen zullen zich misschien afvragen waarom men zeven jaar nodig heeft gehad om die taak tot een goed einde te brengen. Maar daarbij vergeten ze dat dat werk reusachtig van omvang was: men diende 12.500 namen in een logische volgorde te rangschikken, in coherente families te groeperen en daarbij talrijke problemen op te lossen. De vertaling van de termen heeft inderdaad menig probleem doen rijzen: het ging erom over dezelfde zaak te spreken in alle talen die bij de UIC in gebruik zijn. En dat is niet alles: in twee verschillende streken waar men dezelfde taal spreekt, kan één en dezelfde zaak anders genoemd worden. Dat is het geval met „chicons” (witloof) die de Fransen „endives” (andijvie) noemen, terwijl onze andijvie voor hen „salade frisée” (krulsla) wordt. En dat is maar één van de vele voorbeelden! Het opstellen van een eenvormige terminologie heeft dus — wat begrijpelijk is — heel wat tijd in beslag genomen. Voegen wij hier aan toe dat het bedoelde werk op zich zelf geen enkel belang had, maar alleen verricht werd met het oog op de eenvormigheid van de tarieven (we zullen in het volgende artikel zien hoe zulks kan gebeuren) en, in een nabije toekomst, de inschakeling van computers voor verwerking van commerciële informatie op internationaal vlak.

Hoe ?

De 12.500 producten werden in drie onderscheiden lijsten gerangschikt.

De eerste lijst is de eigenlijke Naamlijst. Men noemt hem tevens „systematische lijst”. Hij omvat zowat 1000 posten welke verdeeld zijn in 16 secties die zelf onderverdeeld zijn in 76 hoofdstukken. Aan elke post beantwoordt een nummer dat uit vier cijfers bestaat. Een voorbeeld:

1537 Reukwaren

7061 Isolatoren

Het is dus een lijst van goederenfamilies. De „analytische lijst”, het tweede document van de NCM omvat de 12.500 termen die erkend zijn door alle spoorwegen die lid zijn van de UIC. Hij is op dezelfde manier opgebouwd als de vorige lijst en vermeldt uitvoerig alle goederen die onder eenzelfde codenummer gegroepeerd zijn. Met andere woorden, aan de systematisch gerangschikte familienamen worden de voornamen toegevoegd. Aldus omvat post 7061, isolatoren, porseleinen isolatoren, glazen isolatoren, isolatoren van speksteen, enz.

In de derde lijst vindt U dezelfde gegevens als in de tweede, maar ditmaal in alfabetische volgorde. Het gaat in feite om een originele lijst, waarvan er zoveel exemplaren bestaan als er talen gesproken worden bij de spoorwegen van de UIC. Daarin kan men op elk ogenblik het codenummer terugvinden dat aan een bepaald goed beantwoordt.

Waarom ?

Sommigen vragen zich af waarom de UIC dat reusachtig werk heeft willen uitvoeren. De inleidende beschouwingen van dit artikel bevatten in zekere zin reeds het antwoord: wegens de verscheidenheid van benamingen en de bijzondere classificaties hebben de netten, die bij de organisatie van het internationaal handelsverkeer dagelijks met moeilijkheden te kampen hebben, willen beschikken over een gemeenschappelijke taal die bovendien gemakkelijk door de elektronische machines kan verwerkt worden.

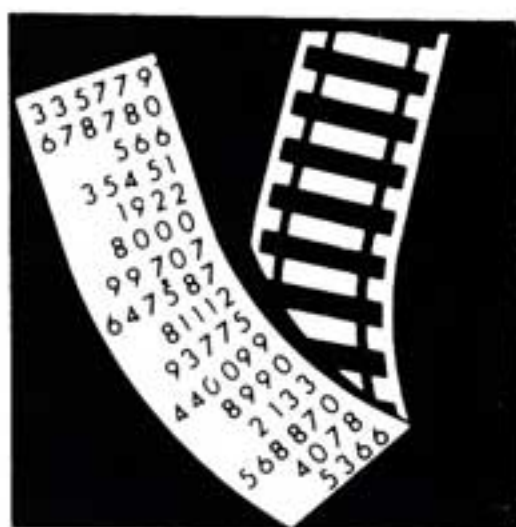
Voortaan zullen ze met hun cliënteel de codenummers en de eenvormige benamingen gebruiken om de ter verzending aangeboden goederen aan te wijzen. Er is dus vrijwel geen verwarring meer mogelijk.

Wanneer ?

Vanaf 1 januari 1975 zullen de NMBS en de SNCF de nieuwe goederennaamlijst reeds gebruiken met het oog op een gemeenschappelijke, eenvormige en vereenvoudigde tariefregeling. De lijsten van de NCM zullen een grondslag vormen voor de indeling in snelheidscategorieën van de verschillende goederen die tussen beide landen uitgewisseld worden.

Het gebruik van die nieuwe naamlijst is dus betrekkelijk beperkt. De andere partners van de UIC zullen ons een jaar later volgen, nadat de lijsten gedrukt aan de diensten uitgedeeld en aan de cliënteel verkocht zijn.

Die verwezenlijking — sommigen zullen ze misschien weinig belangrijk achten — zal in de toekomst een aanzienlijke weerslag hebben op de globale opvatting van het internationaal verkeer, op het beheer ervan en op wat men zou kunnen noemen: de „filosofie” van de tariefregeling.



NCM en TFBW: twee nieuwe afkortingen die voortaan tot de taal van het spoorwegvervoer behoren. Twee vernieuwingen die onze spoorweg gelijktijdig zal invoeren.

De gemeenschappelijke Naamlijst en het Frans-Belgische rechtstreeks tarief mochten wij niet onbesproken laten: de cliënteel van de NMBS heeft er immers rechtstreeks belang bij. Wij zullen dus uiteenzetten waarin die nieuwigheden bestaan en waarom de spoorwegen er enorm veel belang aan hechten.

TFBW NR. 1 VAN DE REVOLUTIE OP HET GEBIED VAN DE TARIEVEN

Een gemeenschappelijk Frans-Belgisch tarief voor het vervoer van goederen bij wagenladingen treedt op 1 januari 1975 in werking. Het gaat om een nieuw tarief en niet om een tarief dat „er nog eens bijkomt”. Het TFBW zal de nationale tarieven vervangen voor de vrachtberekening van de meeste zendingen van niet-EGKS-goederen tussen Frankrijk en België — in beide richtingen.

Terugblik

Sinds meer dan een eeuw hebben de spoorwegen, als nationaal apparaat, hun eigen tariefopvattingen ontwikkeld en onderling een hevige strijd gevoerd om een *maximum aan ontvangsten in het internationaal verkeer* te verwerven.

Thans is de bevrachting van heel het internationaal verkeer het resultaat van de optelling van nationale tarieven of van de toepassing (maar dit komt minder voor) van speciale rechtstreekse tarieven.

Die bepalingen zijn complex en kunnen moeilijk snel aan de schommelingen van de markt aangepast worden. Ze brengen talrijke moeilijkheden teweeg, waaronder de splitsing der vrachten aan elke grens. Wanneer de wagen een nationaal traject heeft afgelegd en op het punt staat een ander land binnen te rijden, gaat men in de praktijk van de onderstelling uit dat hij nog niet gereden heeft; en men past opnieuw vaste vrachten toe die niets te maken hebben met het afgelegde aantal kilometer.

Er begint zich evenwel een evolutie af te tekenen, en we hebben er in ons nummer 1/73 reeds over gesproken, toen we uitvoerig hebben gehandeld over het TEW, het Europees tarief voor het vervoer bij wagenladingen.

Eenmaking

Het TFBW dat over enkele dagen van kracht wordt, is nieuw in die zin dat de grens tussen twee landen vrijwel verdwijnt, en is een belangrijke stap op de lange weg naar de eenmaking en de internationalisering van de spoorwegen.

Het steunt op de beginselen van het TEW, maar gaat veel verder.

Eerst en vooral daar de toepassing ervan algemeen en verplicht is, terwijl het TEW een „keuzetarief” was, dat enkel op verzoek van de afzender in overweging werd genomen.

Met andere woorden, voor veel goederen is de huidige bevrachting — optelling van twee nationale tarieven — na 31 december niet meer van toepassing.

Slechts enkele goederen — de transcontainers, b.v. — zullen volgens het huidige stelsel bevracht worden. Zulks geldt ook voor zendingen van of naar een Frans-Belgisch grensstation; in dat geval blijven de nationale tarieven van toepassing.

Gezien de manier waarop het tarief opgevat is — van een Belgisch naar een Frans station — kan die vorm van bevrachting uiteraard onmogelijk toegepast worden op zendingen die in beide landen in doorvoer zijn. Met andere woorden, een zending

van Rotterdam naar Parijs zal, net als in het verleden, bevracht worden als volgt: Nederlands tarief, plus Belgisch tarief, plus Frans tarief.

Twee stelsels

Het TFBW omvat twee verschillende stelsels: het ijlgood en het vrachtgoed. Wat het vrachtgoed betreft, worden de goederen in vier klassen verdeeld.

Maar dat brengt geen enkel probleem met zich: de klasse van een goed valt gemakkelijk te bepalen met behulp van de systematische lijst die uitgaande van de nieuwe NCM werd opgemaakt. Zoals wij hebben gezien, is de invoering van die nieuwe naamlijst voor 1976 vastgesteld; maar het Frans-Belgisch verkeer zal de weg wijzen, daar het vanaf 1 januari 1975 gebruik zal maken van die naamlijst.

Hier is een belangrijke verbetering merkbaar: in het verleden kon eenzelfde goed, aan weerszijden van de grens en volgens de nationale tarieven, tot twee verschillende klassen behoren. Dat maakte het werk bijzonder ingewikkeld. Thans lost de naamlijst van het TFBW dat ingewikkeld probleem op. En daardoor wordt de bevrachting nog eenvoudiger.

De prijs ?

Het tarief zelf is makkelijk te gebruiken. Voor elke goederenklasse is er een schaalbedrag dat de vervoerprijs voorstelt.

Die prijs is berekend voor elke wagen en is afhankelijk van het beladen gewicht, de afgelegde afstand en het type van materieel dat wordt gebruikt: draaistelwagen of 2-assige wagen.

De berekening is eenvoudig: bij een vaste vracht per wagen telt men een kilometervracht, vermenigvuldigd met de totale afstand van het Belgische station naar het Franse station of omgekeerd. Die afstand is te vinden in bundel 5 van tarief 9001. Het totaal bedrag zal dus berekend worden op grond van vijf nauwkeurige gegevens: het gewenste snelheidsregime, de klasse van de vervoerde goederen, het totaal beladen gewicht, de totale afstand en het type van materieel dat aangewend wordt. Daaruit blijkt dat de prijs afhankelijk is van de afgelegde afstand en dat het netelig probleem van de splitsing der vrachten dus definitief opgelost is. In de praktijk zou men het TFBW met een binnentarief kunnen vergelijken.

Bijzondere bepalingen

Uiteraard dienden ook bijzondere bepalingen voorzien. Ieder geval werd bestudeerd. Voor particuliere wagens, geladen of ledig bij terugkeer, geldt een speciale bevrachting van eind tot eind. Er zijn verminderingen vastgesteld voor gesloten treinen: ze worden op verzoek van de afzender toegekend.

Het TFBW geldt voor zendingen tussen België en Frankrijk die via het Groothertogdom Luxemburg worden vervoerd:

men hoeft dus geen omweg te maken om bij voorbeeld Straatsburg te bereiken; en zodra de zending het Groothertogdom Luxemburg binnenkomt, dient men niet terug te grijpen naar de methode waarbij drie verschillende tarieven worden opgesteld.

De internationale rechtstreekse tarieven die reeds bestaan, worden niet opgeheven; ze zijn opgenomen in de bijlagen tot het TFBW. Zij die de bedoelde tarieven genieten, hoeven zich dus niet ongerust te maken.

Ten slotte zijn de schaalbedragen in Belgische en in Franse frank uitgedrukt. Het bedrag van de vracht zal, naargelang van het geval, berekend worden in de munt van het land waarin de vrachtkosten zullen betaald worden.

Revolutie

Het verschil met het huidige stelsel is opvallend. Het TFBW heeft een einde gemaakt aan de verscheidenheid der goederenklassen (zie hiervoren) en de heterogene stelsels voor particuliere wagens en gesloten treinen, de schommelingen van de wisselkoers.

Van de zeer uiteenlopende gegevens waarmee in het verleden rekening werd gehouden, blijven enkel de bijkomende kosten over. In de praktijk vallen er, in vak 27 van de vrachtbrief, van de zeven formules die wij in ons vorig nummer hebben uiteengezet, twee formules voorgoed weg; die welke het traject in een grensstation splitsen. Men zal thans kunnen verzenden als volgt: franco met inbegrip van bepaalde bijkomende kosten die onmogelijk eenvormig konden worden gemaakt, franco alle kosten, franco voor een bepaald bedrag en niet franco.

Dat is een onbetwistbare vooruitgang. Het is een revolutie: het tijdperk van de eenvormige tariefregeling is aangebroken. De baanbrekende samenwerking tussen twee netten, die niet op proef plaatsgrijpt maar definitief verworven is, maakt de weg vrij voor andere maatregelen en misschien, eerlang voor een spoorweg zonder werkelijke grenzen. Het lijkt geen twijfel: elkeen is er zich van bewust dat dit de weg van de toekomst is.



TERTRE - HERSTRUCTURERING - VERVOLG

In ons vorig nummer hebben wij erover gesproken.

Een korte samenvatting daarvan : De cokesfabriek herstructureert haar ontvangstinstallaties.

Over minder dan een jaar zal de steenkool op Fads-wagenstellen aankomen en zal door de zwaartekracht gelost worden in een kuil van 60 m³.

Op de foto onderscheidt men drie zones.

Vóór de opslagsilo's vormen de vier, paarsgewijs gegroepeerde, tips de eerste zone.

In zone 2 bevindt zich de rangeer- en uitwijksporenbundel, vóór het punt waar het verbindingsspoor begint.

Zone drie wordt gevormd door het huidige opslagterrein.

Wat zal er gebeuren ?

1. Eerst wordt de huidige sporenbundel opgebroken die plaats maakt voor de ontvangkuil. Terezelfdertijd gebeurt er een zodanige aanpassing dat de aanvoer van de goederen niet verstoord wordt.

2. Zone 3 wordt aangepast : opslag en sporen.

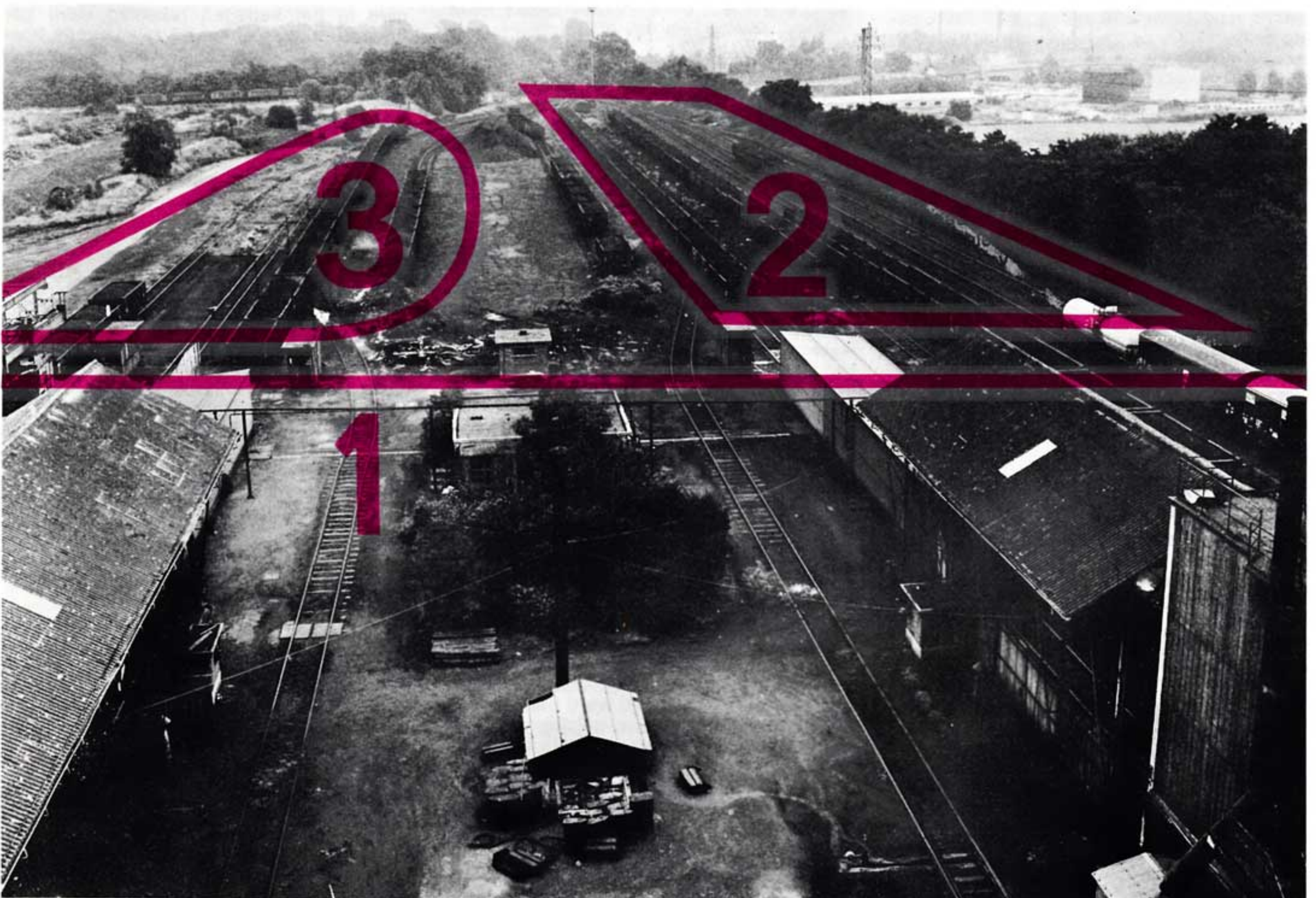
3. De kuil wordt gegraven en er worden transportbanden geïnstalleerd die naar de silo's lopen.

4. Aanleg van de nodige sporen.

5. De tips worden afgebroken en nu volgen de laatste aanpassingen.

Thans bevinden wij ons in het eerste stadium van dat werk. In zone 1 is men bezig met het effenen van het terrein en het opbreken van de uitwijksporen.

Die werken zijn weinig spectaculair maar zeer belangrijk, omdat ze de bulldozers toelaten 600 m³ grond weg te voeren alvorens mechanische inrichtingen door specialisten ter zake worden geplaatst.



MET 400 KM/U OVER DE RAILS



Kortgeleden bereikte een experimenteel railvoertuig een snelheid van 400 km/u op de proefbaan van het Amerikaanse ministerie van Transport te Pueblo in de staat Colorado.

Het voertuig is uitgerust met een lineaire motor, die zijn elektrische energie ontvangt via een erin opgestelde gasturbine. Bovendien zijn aan de achterzijde van het voertuig aan de zijkanten twee straalmotoren gemonteerd, teneinde de zeer hoge snelheid te kunnen bereiken op een baan van beperkte lengte.

Het spoor zelf, van normale breedte, is van een gebruikelijke constructie met zware spoorstaven op houten dwarsliggers. Een verticale strip van aluminium, bevestigd in de as van het spoor, vormt het complement van de lineaire motor.

Deze proefneming is vooral daarom van belang, omdat zij aantoonde, dat men met een op de adhesie tussen wiel en rail berustend systeem in staat is dergelijke hoge snelheden te bereiken en dat het onjuist is te menen, dat zulks alleen mogelijk is zonder direct contact tussen voertuig en baan (luchtkussens of ondersteuning door een magnetisch veld). Zij heeft ook aangetoond, dat de verwachtingen, die men van de toepassing van de lineaire motor koesterde, niet worden beschaamd, althans niet onder gunstige omstandigheden. Een voordeel is ook, dat de energie niet van buitenaf behoeft te worden toegevoerd en dat bij afwezigheid van krappe bogen, een lange motor kan worden toegepast.

Evenwel is de bedrijfssnelheid zowel in Europa als in Japan toch niet veel hoger geworden dan 200 à 220 km/u en dat nog slechts voor een beperkt aantal verbindingen. Dat komt omdat er steeds een groot verschil blijft tussen technisch kunnen en bedrijfsmatige toepassing. Deze laatste moet in de eerste plaats met economische overwegingen rekening houden, die de toepassing van hoge snelheden te land beperken tot relaties, waar over een afstand van enkele honderden kilometers een regelmatige en aanzienlijke vervoersvraag bestaat. Men mag dus niet uit de proefnemingen bij Pueblo de gevolgtrekking maken, dat er binnenkort treinen met een snelheid van 400 km/u zullen rijden.

Dat geldt trouwens voor alle overige transportsystemen over land, met welke technieken dan ook en wel op grond van dezelfde rentabiliteitsoverwegingen. In feite is bij dergelijke hoge snelheden bijna het gehele vermogen nodig om de luchtweerstand te overwinnen, want die neemt onevenredig toe bij het toenemen van de snelheid.

Anderzijds wegen bij afstanden, die enkele honderden kilometers niet te boven gaan, met een druk reizigersverkeer — de enige die economisch gezien in aanmerking komen — de tijdswinsten niet meer op tegen de kosten. Dat is dan ook de reden, dat de spoorwegen, die voor alles de rentabiliteit in het oog houden, momenteel niet overwegen in commercieel verkeer verder te gaan dan 300 km/u, een snelheid die technisch geen enkel probleem meer oplevert.

ENKELE WIJZIGINGEN IN DE DIENSTREGELING



De Europese Reizigerstreindienstconferentie heeft aan de treindiensten die men reeds kende, enkele wijzigingen aangebracht die behoudens de opgegeven uitzonderingen, op 1 juni 1975 zullen ingaan.

Hierna volgen zes punten die van belang kunnen zijn voor de Belgische cliënteel.

1. De TEE's

Een snellere dienstregeling voor de TEE 42 „Diamant” die om 19 u. 29 uit Keulen vertrekt en om 21 u. 45 te Brussel-Zuid aankomt, waardoor er in laatstgenoemd station aansluiting is met de Night Ferry (slaaprijtuigen Brussel-Duinkerken-Londen) die om 21 u. 56 vertrekt.

2. Benelux

In de verbinding Parijs-Brussel-Amsterdam zullen alle internationale treinen — de TEE inbegrepen — voortaan te Berchem i.p.v. te Antwerpen-Oost stoppen.

3. Skandinavië

De rijtijd van twee van de vier dagelijkse treinen Parijs-Kopenhagen en omgekeerd, via Luik en Charleroi, zal aanzienlijk ingekort worden.

De trein die thans Parijs om 16 u. 15 verlaat en de volgende morgen om 8.59 te Kopenhagen aankomt, zal om 17 u. 15 vertrekken en 60 minuten inwinnen op de oude dienstregeling. De rechtstreekse rijtuigen Oostende-Kopenhagen, welke te Luik aan die trein worden toegevoegd, zullen gedeeltelijk van die snellere dienstregeling profiteren : 40 minuten in de zomer en 54 minuten in de winter.

Bij de terugkeer zal de trein die om 15 u. 55 uit Kopenhagen richting Parijs, vertrekt, eveneens een uur later vertrekken en 43 minuten inwinnen op de oude dienstregeling.

De twee treinen met de versnelde dienstregeling zullen voortaan Nord Express genoemd worden. De twee andere treinen waarvan de dienstregeling niet versneld is, hebben geen bijzondere naam meer.

4. Naar Rusland

Een Russisch slaaprijtuig zal tijdens de zomer tussen Leningrad en Parijs (en terug) lopen, op dinsdag en zaterdag in de richting Rusland - Frankrijk en op maandag en donderdag vanuit Parijs.

dag A	↓	0.10	Leningrad	↑	7.00	dag C
dag B	↓	22.00	Warschau	↑	7.45	dag B
	↓	7.35	Berlijn		22.27	
	↓	12.30	Hannover		18.00	
	↓	15.52	Keulen		14.30	
	↓	17.48	Luik G.		12.32	
	↓	22.08	Parijs		8.20	dag A

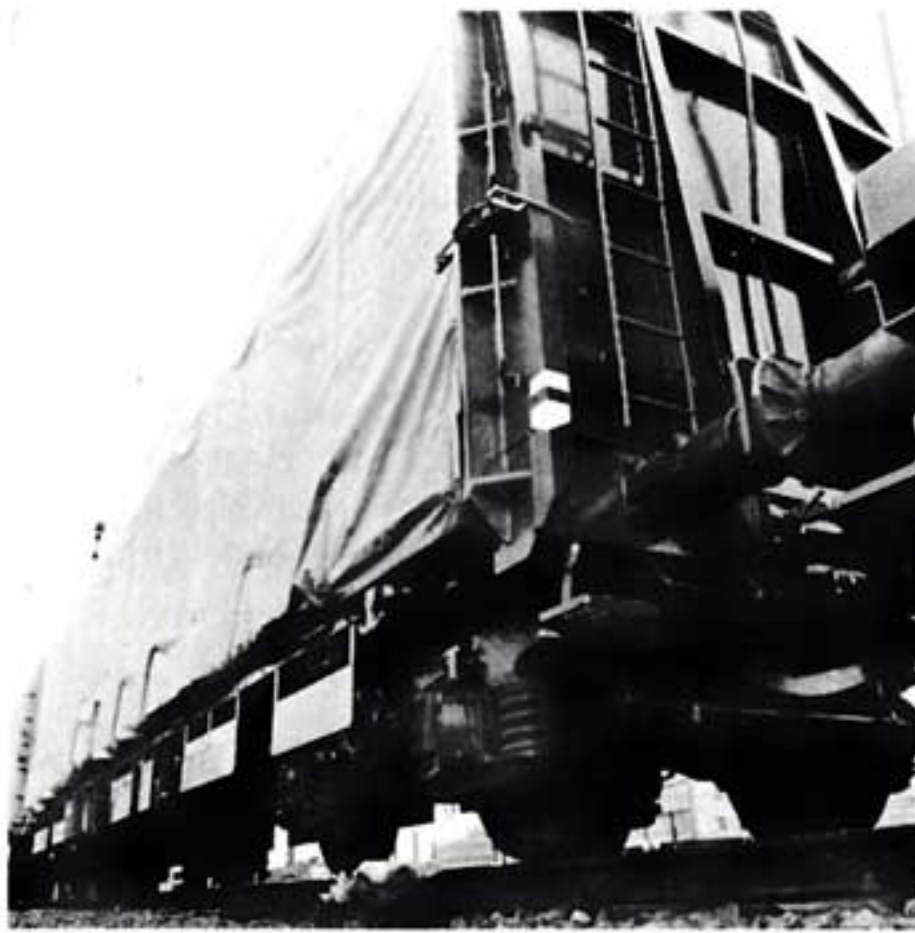
5. Ski Express

In het winterseizoen vertrekken veel Belgische vakantiegangers met de Ski Express naar Innsbruck en Bolzano. Tijdens het komende seizoen zullen ze om 20 u. 14 (i.p.v. 19 u. 14) uit Brussel vertrekken en 57 minuten inwinnen op de vorige dienstregeling. Bij de terugkeer zal de trein, zoals thans het geval is, om 18 u. 05 uit Bolzano vertrekken, maar zal te Brussel aankomen met 94 minuten voorsprong op de dienstregeling die deze winter nog van toepassing is.

6. België - Zwitserland

Voor de verbinding België - Zwitserland (Siders) zal in het volle zomerseizoen, tussen 6 juni en 30 augustus, worden gezorgd door een rechtstreeks ligrijtuig 2e klas.

op vrijdagavond	↓		op zaterdagavond	↑
20.55	↓	Oostende	9.35	
22.19	↓	Brussel-Zuid	8.07	
5.45	↓	Bazel	0.26	
10.45	↓	Siders	19.18	



Van 30 september tot 4 oktober heeft de NMBS in het station Brussel-Zuid een reeks recente gespecialiseerde wagens tentoongesteld.

Vier ervan behoorden toe aan de SNCF. Het betrof wagens met een automatisch afdekkingssysteem. Ongeacht de technische kenmerken, die in tabel 1 zijn opgenomen, dient te worden gewezen op bepaalde, zeer belangrijke punten.

Het brandvrije dekkleed van polyvinylchloride (PVC) is bevestigd op bogen die op sleden rusten. Die sleden verplaatsen zich op evenwijdige rails die bestaan uit platstaal dat aan de langsbalk of de kast van de wagen is gelast.

Het dekkleed wordt, na ontgrendeling vanop de grond of vanop het laadperron bediend door twee personen die aan weerszijden van de wagen staan.

Dank zij het mechanisch afdekkingssysteem kan het dekkleed over zowat 3/4 van de nuttige laadlengte aan weerszijden worden weggenomen. Zodoende heeft men toegang tot om het even welk punt van het laadvlak.

Voor de platte wagens zijn er speciale inrichtingen om het goed te stouwen. Het gaat om vastsjorkabelhaspels, nokbalkhoekijzers, enz.

Op grond van de reacties van de bezoekers van die tentoonstelling zal de NMBS haar keuze in verband met dat materieel bepalen.

GESPECIALISEERDE WAGENS



Belgische wagens

De NMBS heeft van die tentoonstelling gebruik gemaakt om sommige van haar eigen, reeds in gebruik genomen wagens van recente types ten toon te stellen.

Er waren klassieke wagens, een twee-assige grootvolumewagen, Gbs genaamd, en een draaistelwagen, eveneens met een grote capaciteit, Eaos genaamd (Tabel 2). Nog twee speciale wagens maakten deel uit van dat stel: de Fads, een open draaistelwagen met een groot volume, die aan weerszijden worden gelost, en die dient voor het vervoer van cokes, steenkool, grint en losgestorte dolomiet; de Tds, een wagen met opengaand dak, die aan weerszijden wordt gelost (regelbaar debiet) en die bestemd is voor het vervoer van losgestorte goederen die niet tegen vochtigheid bestand zijn: kalk, gesinterde dolomiet, natriumcarbonaat, meststoffen, enz. (Tabel 3).

Het gaat hier om twee wagens onder de vele andere die op het Belgisch net reeds in gebruik zijn. De NMBS zet haar inspanning op het gebied van de modernisering van het materieel trouwens voort ten einde de cliënteel een middel ter beschikking te stellen dat steeds beter in de behoeften voorziet.

Waren eveneens te bezichtigen:

Grootvolumewagens met schuifwanden Hbis met een toelaatbare belading van 26 ton, een laadoppervlak van 34 m² en een inhoud van 77 m³.

Draaistelwagens met opengaand dak die aan weerszijden automatisch worden gelost (regelbaar debiet), van het type Tads. Die wagens hebben een inhoud van 60 m³ en een toelaatbare belading van 57,5 ton. Draaistelwagens met pneumatische lossing, Uacs genaamd, met een inhoud van 75 m³ en een laadvermogen van 58,5 ton. Men voorziet dat een groot aantal eenheden van de wagentypes die wij opgesomd hebben, zullen gebouwd worden. Dit is ook het geval voor draaistelwagens met telescopisch dak voor het vervoer van coils.

Die wagens, met het kenmerk Shis, zullen een laadvermogen van 58 ton hebben.





TABEL 1

KENMERKEN VAN DE WAGENS MET AUTOMATISCHE AFDEKKING

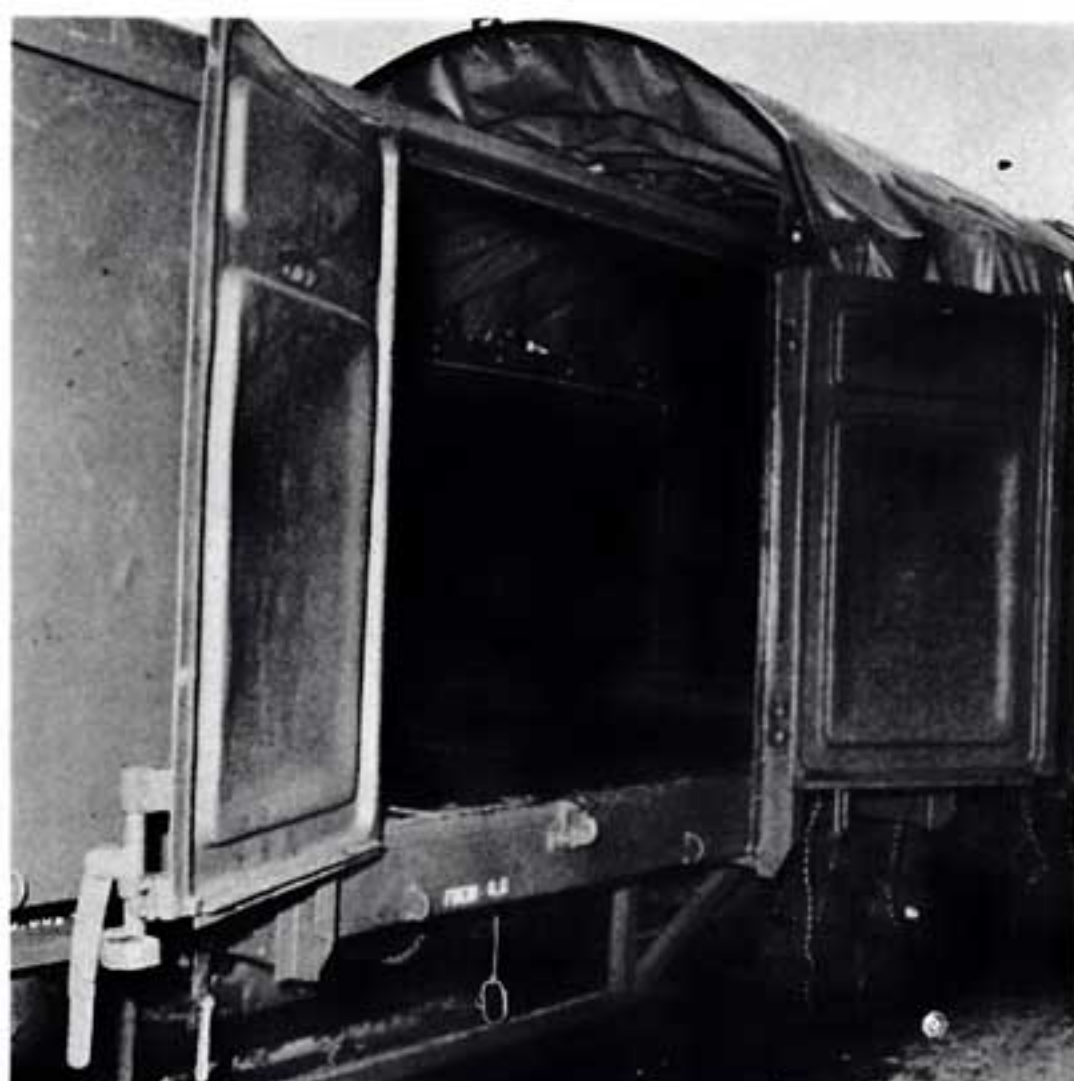
Kenmerken	Platte wagens		Open wagens	
	korte Rilmms	lange Riis	met 2 assen T	met draaistellen Tas
Lengte over de buffers	14,04	19,90	10,00	14,04
Nuttige lengte	12,40	18,50	8,76	12,79
Vloerbreedte	2,73	2,73	2,74	2,76
Nuttige breedte bij open dak en opgevouwen dekkleed	2,50	2,30	2,74	2,76
Laadhoogte over de hele nuttige breedte	2,00	2,00	1,50	1,92
Maximale laadhoogte volgens de langsas van de wagen met open dak en opgevouwen dekkleed	2,45	2,45	2,15	2,65
Beschikbare laadopening	8,80	13,10	6,90	10,25
Oppervlakte	31	46	24	35
Inhoud	—	—	36	67
Gemiddeld eigengewicht	20,50	26	21,50	21,50
Toelaatbare belading norm A (t)	43,50	38	20,50	42,50
B1 (t)	49,50	46	24,50	48,50
B2	51,50	46	24,50	50,50
C	59,50	54	28,50	58,50

TABEL 2

Kenmerken	Gbs	Eaos
	type 2216A5	type 1415A1
Lengte over de buffers	14,020	14,040
Nuttige lengte	12,728	12,792
Nuttige breedte	2,624	2,760
Oppervlakte	33	35,3
Inhoud	80	74
Totale hoogte	4,113	3,339
Hoogte van de kast	2,150	2,100
Hoogte van de deur	2,150	1,800
Breedte der deuren	2,573	1,800
Eigengewicht	14,150	20,550
Toelaatbare belading A	17,5	43
B1	21,5	49
B2	21,5	51
C	25,5	59

TABEL 3

Kenmerken	Fads	Tbis
	type 1000F3	type 1000D5
Totale lengte	13,450	9,640
Totale hoogte	3,975	4,198
Inhoud	72	38
Eigengewicht	24	12,540
Toelaatbare belading A	40	19
B1	43,5	23
B2	48	23
C	56	27



30.000 CONTAINERS IN 1974



OP DE ANTWERPSE TERMINAL



VERTOLLING VAN DE GOEDEREN IN FRANKRIJK



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

(*) Stations waarin dienst voor plantenbescherming bestaat.

1. Volledige dienst

AGEN (*)
ALBERTVILLE
ALBI
ALENÇON
ALES
AMIENS
ANGERS-ST-LAUD (*)
ANGOULEME (*)
ANNECY
ANNEMASSE (*)
APACH
ARGENTEUIL
ARRAS
AUDUN-LE-TICHE (*)
AURILLAC
AUXERRE-ST-GERVAIS
AVIGNON (*)
BAISIEUX
BAR-LE-DUC
BAYONNE (*)
BEAUBAIS
BELFORT
BELLEGARDE (Ain) (*)
BESANÇON VIOTTE
BETHUNE
BEZIERS
BLANC MISSERON (*)
BLOIS
BORDEAUX-BASTIDE (*)
BOULOGNE-VILLE
BOURG-EN-BRESSE
BOURGES
BOUZONVILLE
BREST (*)
BRIVE-LA-GAILLARDE
CAEN
CAHORS
CALAIS-VILLE
CAMBRAI-VILLE
CANFRANC (*)
CANNES (*)
CARCASSONNE

CASTRES
CERBERE (*)
CHALONS-SUR-MARNE
CHALON-SUR-SAONE
CHAMBERY-CHALLES-
LES-EAUX (*)
CHARLEVILLE-MEZIERES (*)
CHARTRES
CHATEAUX
CHAUMONT
CHERBOURG
CHOLET
CLERMONT-FERRAND (*)
CLUSES
COGNAC
COLMAR
COMPIEGNE
CORBEIL-ESSONNES
CREIL
CREUSOT (LE)
DAX
DELLE (*)
DIEPPE MARITIME
DIEPPE VILLE
DIJON PORTE NEUVE
DOUAI
DREUX
DUNKERQUE
EPINAL
EVREUX
FEIGNIES (*)
FLERS
FOURMIES
GAP
GENNEVILLIERS
GIVET (*)
GRANVILLE
GRENOBLE (*)
GORCY
HAVRE (LE)
HENDAYE (*)
JEUMONT (*)
KEHL (*)
LAUTERBOURG

LAVAL
LILLE
LILLE-ST-SAUVEUR (*)
LIMOGES-BENEDICTINS (*)
LISIEUX
LONGWY
LONS-LE-SAUNIER
LORIENT
LYON-VENISSIEUX
MACON
MANS (LE) (*)
NANTES-LA-JOLIE
MARSEILLE Mme (*)
MAUBEUGE-SOUS-LE-BOIS
MAULDE-MORTAGNE
MAZAMET
MEAUX
MELUN
METZ-MARCHANDISES
MILLAU
MODANE (*)
MONTARGIS
MONTAUBAN-VILLE-BOURBON
MONTBELIARD
MONT-DE-MARSAN
MONTELMAR
MONTLUÇON-VILLE (*)
MONTPELLIER (*)
MORLAIX
MORTEAU
MOULINS-SUR-ALLIER
MULHOUSE-NORD
NANCY-VILLE
NANTES-ETAT (*)
NEUENBURG
NEVERS
NICE (*)
NIMES
NIORT (*)
ORLEANS (*)
OYONNAX
PAU (*)
PERIGUEUX
PERPIGNAN (*)

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

2. Beperkte dienst

Sommige Franse stations nemen slechts gedeeltelijk de vervulling der douaneformaliteiten op zich. Bijkomende gegevens hierover kunt U verkrijgen van de Handelsdirectie van de NMBS, bureau 62-22, Frankrijkstraat 85, Brussel 1070 (telefoon 523.80.80, post 2273) of van de diverse handelsagentschappen.

Hierna de lijst van deze stations :

(*) Stations waarin dienst voor plantenbescherming bestaat.

ARMENTIERES
BALE
BALE-MUTTENZ
CHATEAU-THIERRY
CULOZ
DIJON-VILLE,
DRAGUIGNAN
ECOUVIEZ
FORBACH (*)
GUERET
HAGUENAU
HIRSON
LYON-PERRACHE 1
MASSY-PALAISEAU
MONT-ST-MARTIN

PANTIN (*)
PARAY-LE-MONIAL
PARIS-BATIGNOLLES (*)
PARIS-LA-CHAPELLE (*)
PARIS-EST (*)
PARIS-LYON (*)
RUNGIS (*)
SAARBRUCKEN Hgbf
SABLES-D'OLONNE (LES)
SARREGUEMINES
ST-LOUIS (*) (Haut Rhin)
ST-OUEN-LES-DOCKS
SUCY-BONNEUIL
UBERHERRN

Wintersport... treincomfort



INTERNATIONALE DIENST : IETS NIEUWS

Het „Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM)“ en het „Internationaal Verdrag betreffend het vervoer van reizigers en bagages per spoorweg (CIV)“, van kracht sedert 1 januari 1965, werden door de contracterende Staten herzien.

Nieuwe verdragen CIM en CIV, ondertekend te Bern op 7 februari 1970 en gepubliceerd in het Staatsblad n° 89 van 9 mei 1973, zullen op 1 januari 1975 in werking treden.

Voor uw wintersport-vakantie kunt u zich geen beter vertrek dromen : een uiterst comfortabele rechtstreekse treinverbinding... treinen waarin je op je gemak kunt eten, waarin je heerlijk kunt slapen, waarin je goed bediend wordt door personeel dat aandacht voor je heeft, zodat je helemaal ontspannen aankomt. En vergeet vooral niet : over de staat van de wegen hoeft u zich helemaal geen zorgen te maken, op de winterdag van uw vertrek naar de bergen in Frankrijk, Zwitserland, Italië en Oostenrijk...

Ski Express		France Alp Express	
↓ 19.14 Brussel Z.	11.32 ↑	↓ 20.55 Brussel Z.	9.10 ↑
9.15 Innsbruck	21.20	9.53 St.Gervais	20.28
12.00 Bolzano	18.05	9.50 Bourg-St-Maurice	20.31
		↓ 8.47 Grenoble	21.25 ↑
Alpina Express		Brussel-Brig/Chur	
↓ 21.34 Brussel Z.	8.38 ↑	↓ 22.19 Brussel Z.	8.07 ↑
9.27 Sierre	20.20	8.58 Chur	20.20
↓ 12.10 Innsbruck	17.42	↓ 9.50 Brig	19.48 ↑

Vertrek uit Brussel, op vrijdagavond
voor deze treinen vanaf 20-12-74 tot 28-3-75.

Retourtreinen op zaterdagavond
vanaf 28-12-74.

Raadpleeg uw reisbureau voor meer inlichtingen.

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. : 1, 5
Publiciteit N.M.B.S. : 3, 8, 12, 14, 15, 16, 17

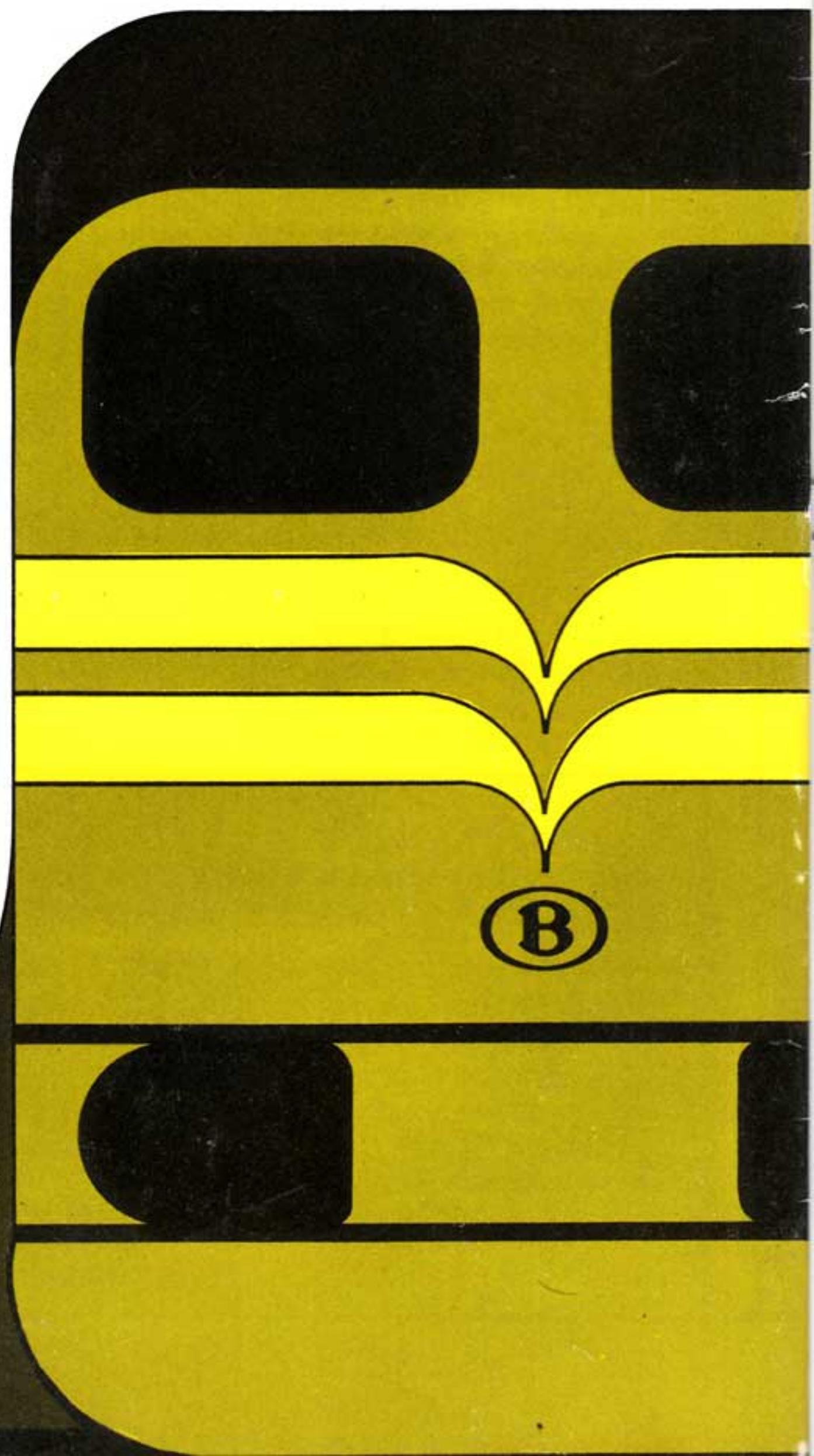
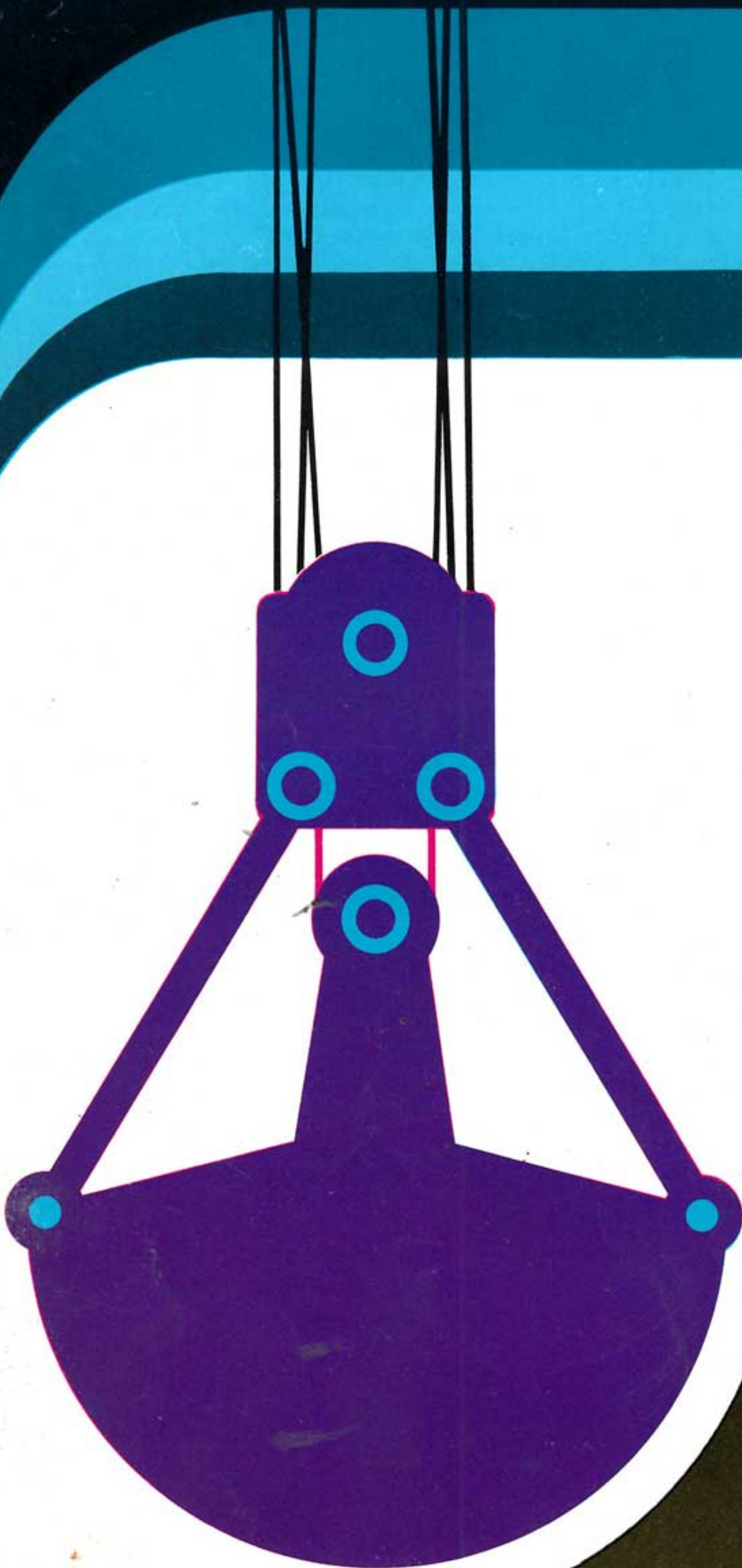
Forfaitreis Railtour - F.T.S vanaf 5.725 BF.

B Rechstreeks naar de sneeuw.

in 1973

75.000.000 T.

BELGISCHE SPOORWEGEN



PAUL FUNKEN