

# SPOORNIEUWS

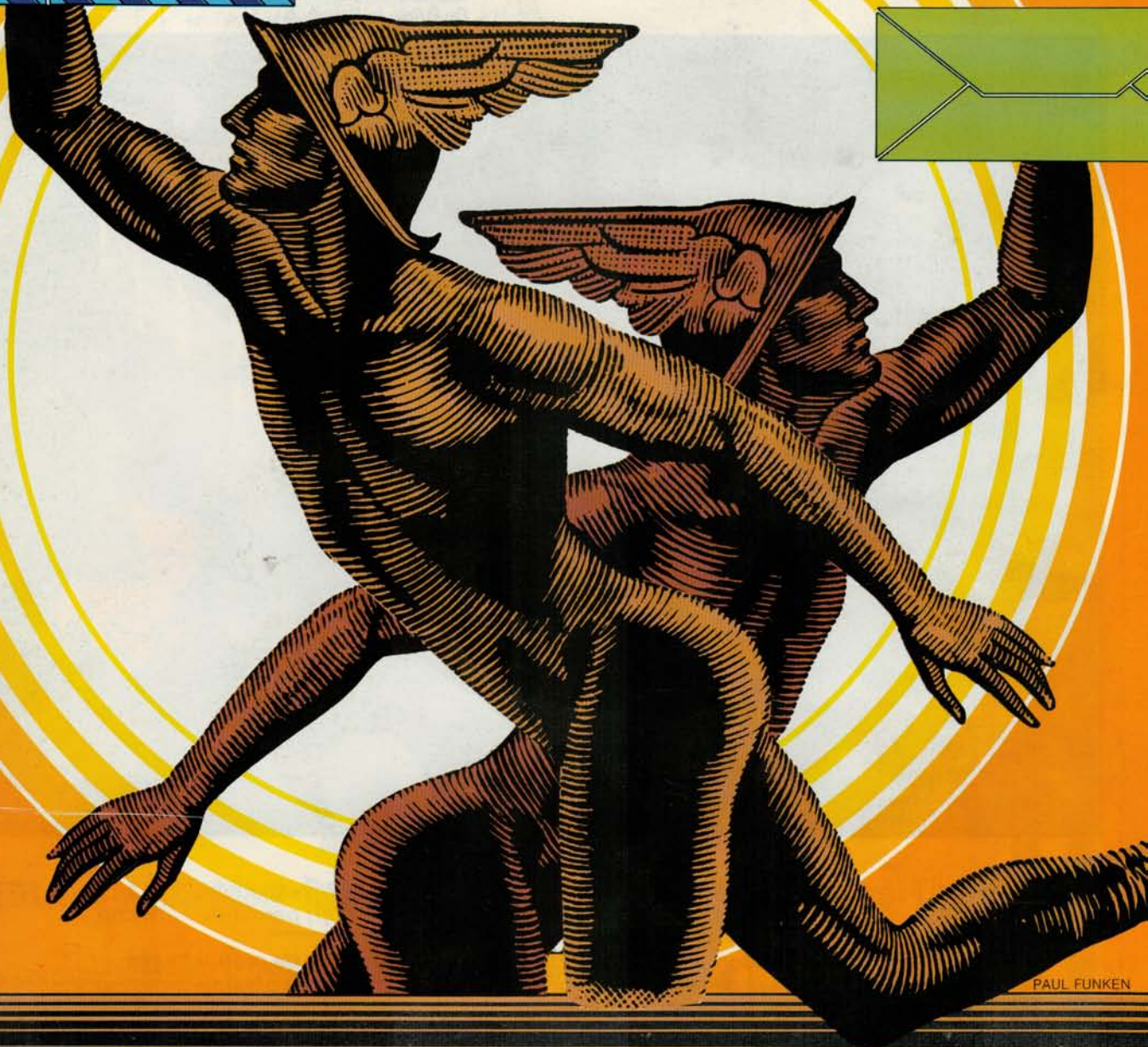
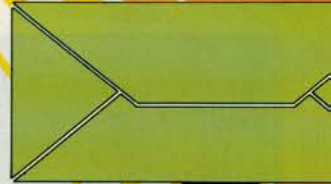
INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN

ⓑ 185

Brussel X

G.P.P./10/209

Maandlijks tijdschrift  
behalve 1°, 4°, 7°, 8°  
en 10° maand.



PAUL FUNKEN

ⓑ



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

Verantwoordelijke uitgever:  
A. Lanckman - Brussel

Redactie:  
Ravensteinstraat 36 bus 7  
1000 Brussel  
Tel. 02/523 62 40, toestel 3684  
Lay out: P. Funken - Brussel  
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's  
De Pauw: 2  
Van der Elst: 8  
Philips: 12  
N.M.B.S.: 5 - 9 - 10 - 11 - 13

## INHOUD



### B-NIEUWS

Bemoedigende resultaten 1984: 4  
24 maal spoorweg van de toekomst: 9



### UITRUSTING

Hbis: creatief, polyvalent, modern, veilig: 5



### COLLI

De P.O.V. in België: 6

S.A.L.-colli, lange afstand, voordelige prijs: 10  
Rechtstreekse vrachtwagen: 14  
François Jansen: 114 jaar getrouwheid: 15



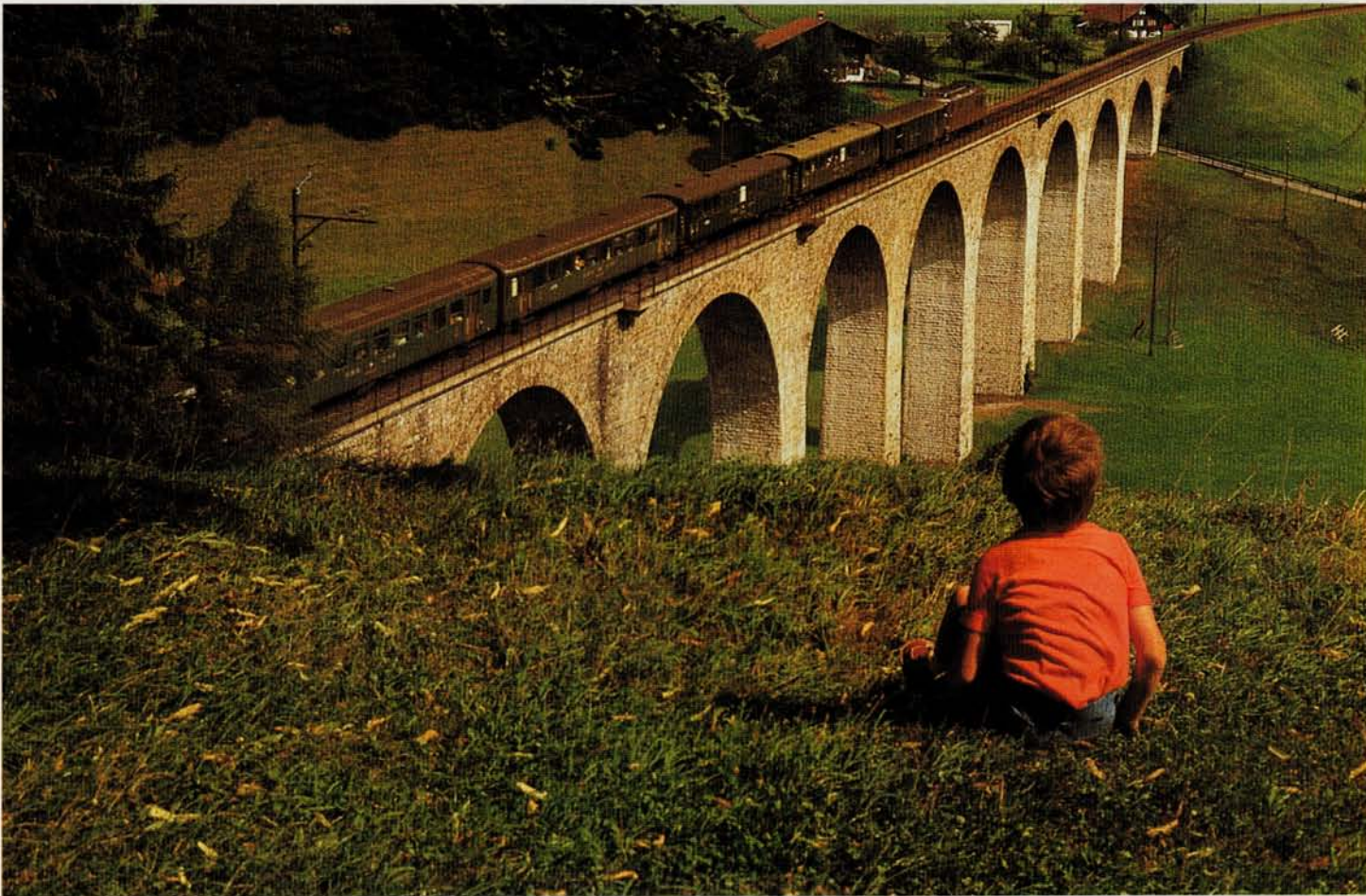
### ONDERNEMING

L.A.R.: tapijten aan de aftrap: 10  
Philips en de N.M.B.S.: 12



### TARIEF

Nieuwe internationale overeenkomst: 14



*Een "kink in de kabel", een draad die wordt verlegd en... geen antwoord meer: uw correspondent blijft permanent afwezig.*

*Sedert enkele weken is dit ook het geval voor de produktmanager van de N.M.B.S. van wie de nummers zeker een plaatsje innemen in uw telefoonboekje.*

*De tovenaar op onze centrale heeft met één toverslag alle nummers 221 veranderd in 36. Een voorbeeld maakt dit alles wel duidelijk. Onze redactie, die vroeger op het toestelnummer 22135 antwoordde, komt nu op het nummer 3635 aan de lijn. Let dus wel: de laatste twee cijfers blijven dezelfde.*

*Op dezelfde manier werd 22149 3649, 22189 3689, 22148 3648 enz.*

*Vermelden wij nog dat u hem niet kan vinden op de nummers uit vier cijfers waarvan de eerste twee 26 zijn. Die nummers blijven immers dezelfde en u zal er de correspondent treffen die u wilde hebben.*

**S.O.S.  
telefoon**



# 150 jaar en schijn- werpers op de toekomst

*De spoorweg heeft reeds 150 jaar evolutie achter de rug, maar toch start ook voor hem een nieuwe lente... een nieuw seizoen met hoopvolle verwachtingen. In deze geest werkt de spoorweg binnen onze grenzen, waarbij hij zijn taak als goederenvervoerder herstructureert en hervormt. Ook op het internationale vlak spant hij zich in om een dynamische rol te vertolken, met als streefdoel de daadwerkelijke Europese spoorwegintegratie, waardoor de markt gunstiger reageert op ons transportaanbod.*

*België is een klein land, waar de industriële activiteit in hoofdzaak is toegespitst op de grondstoffenverwerking, en het is in de eerste plaats voor de spoorweg een draaischijf voor internationaal verkeer. De nationale havens openen daarenboven een wijde poort voor intercontinentale verbindingen en de spoorweg is er meer dan in elke andere Europese haven omnipresent.*

*Deze twee kenmerken komen uiteraard ook de andere vervoermiddelen te land ten goede. Maar het spoor biedt ontegensprekelijk voordelen op de lange afstand. Men stelt het duidelijk vast wanneer men de marktaandelen bestudeert die zijn geëvalueerd in tonnemaat of in verkeerseenheden per ton-kilometer.*

*België was steeds het eerste land om de internationale spoorwegintegratie te verdedigen. Reeds in 1885 behoorde ons land tot de stichters van de Internationale Spoorwegcongresvereniging, AICCF. De maatschappelijke zetel van deze vereniging bevindt zich te Brussel. Tevens zijn in onze hoofdstad de maatschappelijke zetels van Interfrigo en Intercontainer gevestigd. Bij de oprichting van beide maatschappijen speelde België eveneens een belangrijke rol.*

*Ons streven situeert zich nog steeds op het internationale vlak, niet enkel omdat er een enorme potentiële internationale markt is, maar ook omdat de spoorweg over de nodige troeven beschikt om deze markt in te palmen. Wij moeten aangepaste middelen inzetten die we zo soepel mogelijk moeten kunnen aanwenden om de evolutie te volgen van de behoeften en van de methoden. Aldus kunnen wij een logistieke eenheid aanbieden eerder dan een werkinstrument.*

*Onze inspanningen richten zich naar alle vlakken. Op het vlak van de dienstverlening nemen we binnen onze mogelijkheden maatregelen om tegemoet te komen aan de behoeften van onze klanten. Op het tarifaire vlak, om het imago van de spoorwegen bij de expediteurs te verbeteren. Op het technische vlak, om steeds beter aangepaste middelen ter beschikking te stellen en om de klanten een hoge veiligheidsgraad, een lage behandelingskost en een nauwkeurig transportschema aan te bieden.*



F. De Haeck  
Handelsdirecteur  
NMBS

## BEMOEDIGENDE RESULTATEN

In 1984 heeft de NMBS opnieuw de kaap van 70 miljoen ton vervoerde goederen overschreden. De globale toename van 12% ten opzichte van 1983 werd net niet gehaald.

Een blik op de cijfers per sector toont aan:

- dat de stijgende sectoren voor 86% van het verkeer zorgen;
- dat de dalende sectoren, op één enkele uitzondering na, marktsegmenten raken die voor minder dan 1% van het totale verkeer zorgen.

Middels drie tabellen verkrijgen we een algemeen profiel van het verkeer en van de tendenzen die zich in 1984 aftekenden. Wij hebben ons telkens beperkt tot de opsomming van de 10 eerste sectoren.

### Samenstelling van het verkeer - voornaamste sectoren

Sector	Tonnage	Aandeel
Steenkool	12.454.852	17.6 %
Ijzerertsen	10.875.116	15.4 %
Halfafgewerkte produkten	6.553.017	9.3 %
Afgewerkte produkten	6.345.940	9.- %
Cokes	4.322.264	6.- %
Grote containers	4.018.064	5.7 %
Schroot	2.382.919	3.4 %
Lichte petroleumprodukten	2.190.557	3.- %
Vloeibaar gietijzer	2.187.270	3.- %
Granen	2.138.520	3.- %
TOTAAL	53.468.519	75.5 %

In dit overzicht zijn er ten opzichte van 1983 acht stijgende sectoren. Soms is de stijging opmerkelijk, zoals voor cokes of voor halfafgewerkte produkten van de siderurgie. Er zijn ook twee zwakke dalingen getoond in de sectoren van de lichte petroleumprodukten en van de granen.

### Voornaamste sectoren met de hoogste stijging.

Sector	% stijging
Grote nieuwe containers	119.3
Spoorwegmaterieel rijdend op wielen	48.1
Krijt, kalksteen, ruwe dolomiet	47.2
Vloeibare meststoffen	40.8
Munitie	38.9
Bieten	36.4
Cokes	35.5
Kalk en gebrande dolomiet	33.7
Vloeibaar gietijzer	30.2
Halfafgewerkte produkten	29.1

### Voornaamste sectoren met de grootste daling

Sector	% daling
Radioactieve stoffen	58.6
Ruw staal	39.2
Petroleumcokes	38.6
Zware produkten	33.7
Verpakkingen	30.6
Bouwmaterialen + diversen	23.8
Cement en klinkers	21.3
Gas	19.2
Veevoerders	18.4
Diep glas en anderen	15.2

De 10 sectoren met de hoogste stijging maken gecumuleerd ongeveer 23% van het verkeer uit. De 10 sectoren met de grootste daling maken

totaal minder dan 4,4% van het verkeer uit.

Als we de cijfers overlopen dan noteren we eveneens de goede positie van het gecombineerd verkeer: de container doet het erg goed en het rail-route-vervoer gaat verder op zijn elan met een toename van de tonneer met 18,2%.

Het is misschien nog te vroeg te stellen dat deze goede cijfers een eerste resultaat zijn van de inspanning tot herontplooiing en hernieuwing van de commerciële activiteiten van de NMBS. Zij zijn in ieder geval hoopgevend voor de realisatie van het herstelprogramma dat werd aangevat.



## **Hbis :** **creatief,** **polyvalent,** **modern,** **veilig.**

De nieuwe Hbis-wagen doorgelicht in vier fasen.

Creatief kan onwaarschijnlijk klinken in een technisch-industriële context. Toch is de creativiteit niet enkel het voorrecht van bijvoorbeeld culturele of elektronische sectoren. Met als basis een wagen die reeds vele voordelen inhield - panelen in multiplex en "vastzetkussens" - heeft de NMBS een totaal nieuwe wagen ontworpen en gecreëerd die tegemoet komt aan de wensen (of de dromen?) van de expediteur.

1. Versterkte uiteinden die de goederen uitstekend beschermen.
2. Stevige vaste panelen om de goederen per "sectie" vast te zetten. Daardoor vermijdt men verschuivingen van de lading bij het versnellen of het afremmen van de trein.
3. Makkelijke behandeling van de deuren en van de vastzetpanelen, wat leidt tot een minimale behandelingstijd en tot kleinere vaste kosten bij het vervoer van eind tot eind.

De polyvalentie van de wagen is evident. Om het even welke gepalettiseerde lading of om het even welke stukgoedlading kan de Hbis aan. Daarenboven zijn alle gestandaardiseerde paletten geschikt, dank zij het fijne regelsysteem van de vastzetpanelen. Deze wagen kan dus aangewend worden door alle bedrijven - klein, middelgroot of groot - en door alle produktie- en distributiesectoren.

Het moderne aspect van de Hbis blijkt uit wat voorafgaat. Maar hij kan ook ingezet worden op internationale verbindingen en andere netten oriënteren zich naar materieel met identieke kenmerken. In een economische context met belangrijk internationaal verkeer is dit van primordiaal belang.

De veiligheid voor de goederen is een sterk pluspunt en is gewis niet bijkomstig. Vervoeren is één, goed vervoeren is twee! Tijdens de reis worden goederen soms zwaar op de proef gesteld, vooral door het versnellen of het afremmen van de trein.

En dat is zo voor alle vervoermiddelen te land. In de Hbis-wagen worden de goederen verdeeld in homogene groepen van maximaal 5 ton, waardoor ze bijna niet onderhevig zijn aan schadeveroorzakende krachten.

Verdeeld over telkens een breedte van 2,50 m, hebben zij in de middellijn van de wagen, de mogelijkheid om die krachten te ondergaan zonder gevolgen. Daaruit kan evenwel niet afgeleid worden dat breekbare goederen zonder voorzorgen kunnen geladen worden: de verpakking speelt steeds een belangrijke rol... en dat geldt voor elk wagentype.

Deze röntgenfoto van de Hbis-wagen lijkt misschien over het paard getild, toch zijn de kwaliteiten geenszins overdreven. De NMBS heeft 750 dergelijke wagens besteld en heeft er een groot deel van de beschikbare investeringskredieten aan gespendeerd. In de context van de huidige economische conjunctuur is dit geen gok, maar een weloverwogen beslissing gebaseerd op een ernstige studie. De Hbis beantwoordt wonderwel aan de moderne transportbehoeften en is een wagen voor de toekomst.



## Een commercieel fenomeen

De Groepering van de Postorderverkoop (P.O.V.) lanceerde in september jl. een uitgebreide en intensieve reclamecampagne. Het ging meer concreet om een zeer dynamische TV-spot (een ware "clip") en 6.500 affiches, waarvoor de posterijen en de spoorweg hun medewerking verleenden. Het thema van deze campagne luidde "Koop per post, gemakkelijk en zeker".

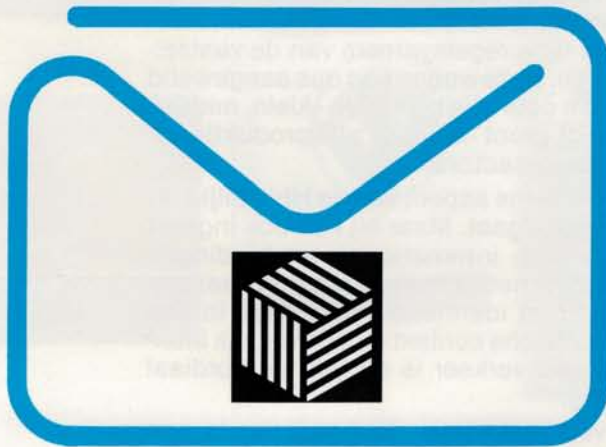
De Groepering herdacht op die manier haar twintigjarig bestaan. De actie berustte echter nog op andere gronden.

Al is men van mening dat de postorderverkoop in tijden van economische crisis bij het publiek aan belang moet winnen, maakten de sector in 1982 (zoals trouwens ook heel wat andere sectoren) moeilijke momenten door. In 1983 kwam er een heropleving en de Groepering wilde "het ijzer smeden terwijl het heet is"... Eén van de verantwoordelijken verklaarde: "Onze maatschappijen mogen in geen geval stagneren; zij moeten voortdurend groeien". De heropleving moest dus met alle mogelijke middelen worden bestendigd. Wanneer wij de P.O.V. in België gaan vergelijken met zijn soortgenoten in de buurlanden komen wij tot de vaststelling dat er wel degelijk een potentieel voor bestaat. Het aandeel van de postorderverkoop in Duitsland en Engeland bedraagt respectievelijk 4,8 en 7,8% van de non-foodmarkt; in België is dat slechts 1,4%.

Het beeld dat wij - in de tabellen - van de sector en de Groepering (die 79% van die activiteiten vertegenwoordigt) ophangen, geeft enkele nuttige aanwijzingen om te weten te komen wat er in België leeft.

Welke produkten komen voor postorderverkoop in aanmerking? Heel wat "cultuur"-produkten: boeken, platen, cassettes, zegels, medailles, tijdschriften, taalcur-

# DE P.O.V. IN BELGIE



sussen, fotografie; verzekeringen en financiering; kleding, huisraad, tuinbenodigdheden en huishoudprodukten; en heel wat andere dingen, die onder de verzamelnaam "diversen" gaan. Voor deze laatste categorie zijn in eenzelfde catalogus de toeter met vijf toonaarden, de doos met 300 gereedschapswerktuigen, de set van 10 ovenschotels, het hangertje met quartzuurwerk, het nieuwe volledige gamma kledingstukken en speelgoed... opgenomen, kortom een zonderlinge waaier van voorwerpen en "plunjes", die u nooit in één enkel boetiek samen zal aantreffen.

Die werkwijze heeft in grote mate het succes van de formule in de hand gewerkt. Je ziet het al! Eén enkel telefoontje, één enkele bestelbon volstaan om de gemolteneerde kamerjas voor mama, de boor met dertien onderdelen voor papa, de doos met tien elektronische spelletjes voor zoonlief en het zingende en dansende popje voor de jongste spruit te kopen. Alles wordt aan huis geleverd: makkelijker kan niet. De catalogus is een ware kleurensymphonie: erg aantrekkelijk is dat. In de stad de winkels afbenen is overbodig geworden: praktisch niet?

Dan is er nog de factor "geluk". Sedert enkele jaren ontvangen duizenden (zoniet miljoenen) gezinnen geregeld een erg aantrekkelijke brief met verscheidene doch niet verplichtende aanbiedingen. Daarin wordt hen op het hart gedrukt dat zij zullen deelnemen aan een grote tombola en misschien een luxe-auto, een aandeel in een appartement in het land van de zon, een reis rond de wereld, een volledige video-installatie of één van de ontelbare hangertjes - niets meer dan reclamekadootjes - zullen winnen.

Bij sommige mensen leidt dit tot verontwaardiging. Anderen wagen hun kans. De Groepering heeft een Deontologische Code opgesteld, waar elk lid door gehouden is en die het mogelijk maakt om bij eventuele betwis-



ting een minnelijke schikking te treffen. Iedereen leeft nauwkeurig de regels na zodat aan de gesolliciteerde koper waarborgen kunnen worden geboden. Dit moet een basis zijn voor het vertrouwen, dat moet leiden tot een stijging van de verkoop en langzaam maar zeker tot het verwerven van een marktaandeel dat met het aandeel van gelijkaardige firma's in de buurlanden kan vergeleken worden.

### Een natuurlijke partner

De P.O.V. is een natuurlijke partner van spoorweg en posterijen. Beide openbare diensten vervullen inderdaad, elk wat hen betreft, een belangrijke verdelingsfunctie. Zij zijn bij machte om tegen toegankelijke tarieven om het even welke landgenoot, d.w.z. om het even welke reële of potentiële klant van de postorderbedrijven te bereiken.

De N.M.B.S. vindt in hun rangen uitstekende klanten voor verzendingsopdrachten. Zij biedt hen contracten aan waarin bepalingen zijn opgenomen, die volledig aan hun verzendingsproblemen zijn aangepast.

*Natuurlijke partners... Ik zou het zelfs nog iets scherper durven stellen: verplichte partners.*

De heer Waterloos, voorzitter, en de heer Olivier, secretaris van de Groepering leiden met die woorden een onderhoud in tijdens hetwelk zij de kenmerken van de P.O.V.-ondernemingen en hun partnership met de N.M.B.S. zullen verduidelijken.

### Verplichte partner

Verplichte partner omdat de spoorweg, net zoals de posterijen, voor de P.O.V. een middel is om het contact met de klanten te verwezenlijken. De postorderbedrijven houden het midden tussen een grootwarenhuis en een winkel op papier. Op papier omdat het enige middel waarover zijn be-

schikken om hun waren aan de man te brengen een catalogus, een vouwblaadje of op zijn minst een "poststuk" is. In dat raam moeten de postorderbedrijven drie hindernissen nemen.

Eerste hindernis: het aanbod. De dialoog met de klant gebeurt via een drukwerk; er is geen eigenlijk menselijk contact. Tweede hindernis: de bestelling. Een formulier, een omslag, een zegel: ook hier geen menselijk contact. Niet-tegenstaande 15 tot 20% van de bestellingen telefonisch gebeurt, kan ook hier van echt menselijk contact geen sprake zijn. Veel verder dan notities nemen en een leveringsadres opschrijven gaat het hier niet. Laatste hindernis: de levering. Die gebeurt niet door een bediende van het bedrijf maar door iemand van de posterijen of de spoorweg.

Daarom hebben de P.O.V.-ers een aantal wensen in verband met de eisen waaraan die bedienden moeten voldoen: hij (of zij) moet sympathiek en voorkomend zijn en zijn beroep met de glimlach uitoefenen zodat het verkochte produkt gemakkelijk ingang vindt. Bovendien moeten er veel verkooppunten zijn: de afschaffing van een dienst is een probleem, een rem. De verdeling moet snel en vlot verlopen: terugzendingen zijn uit den boze.

### Snel en vlot

Momenteel vraagt een postorderaankoop over het algemeen vijf tot zes dagen. Die termijn gaat in wanneer een koper zijn bestelbon invult en op de post doet. Na één tot anderhalve dag ontvangen wij hem. Dan moet men twee dagen rekenen voor het schiften van de post, het administratieve werk en het samenstellen van de zending. In de meeste gevallen duurt het dan nog 48 uur vooraleer de spoorweg ze aan huis aflevert. Dat is dan in het beste geval. In het slechtste geval kan het om allerlei redenen - en de spoorweg heeft daar trouwens niets mee te maken - iets langer duren.

Die wachttijd is een straf voor de klant, die zijn keuze gemaakt heeft en gevaar loopt zich wat op te winden omdat hij het produkt nog niet in handen heeft. Voor de verkoper is het een bedreiging: indien de waren te laat worden geleverd, kan dat het verlies van een klant betekenen (vermelden wij hier ook duidelijk dat de spoorweg, indien hij op zijn werkterrein geen vertraging heeft opgelopen, helemaal niet verantwoordelijk kan gesteld worden voor een te late levering).

Die bijzondere verkoopstechniek brengt ook een aantal terugzendingen met zich mee. De P.O.V.-cliënteel zou b.v. kunnen geneigd zijn vijf artikelen te bestellen en er dan één uitkiezen en de vier andere terugsturen. Wel trachten de firma's dergelijke tendenzen de kop in te drukken doch om deontologische redenen zijn zij vaak verplicht er mee te leven. In België bedraagt het aantal terugzendingen, volgens het geval, 3 tot 15% van de leveringen. Vergeleken met Nederland, waar dit percentage tot om en bij de 10% oploopt, is dit een succes.

*Indien de cliënteel terugzendingen wil doen, moet zij dit gemakkelijk kunnen. Zoniet verliest zij alle vertrouwen in de formule en verliezen wij klanten. De spoorweg moet dit probleem zo efficiënt mogelijk aanpakken, anders is hij een rem op onze verdeling.*

### Twee belangrijke ontwikkelingen

Al van bij het begin van ons betoog zal de lezer gemerkt hebben dat er een nauwe band bestaat tussen de N.M.B.S. en de postorderbedrijven. Er is dan sprake van een interactie tussen beide partners. Iedereen zoekt van zijn kant naar elementen, die de activiteit van de ander kunnen ontwikkelen en verbeteren omdat hij daar zelf ook baat zal bij vinden.

Die samenwerking heeft in de afgelopen tien jaar tot twee belang-

rijke ontwikkelingen geleid. Op het vlak van de tarifiering heeft de spoorweg, die voor de bedrijven van de Groepering honderdduizenden zendingen behandelt, voorgesteld vaste prijzen uit te werken, die op het jaarlijks gewogen gemiddelde gebaseerd zijn. De tarifiering gebeurt per verzonden eenheid en niet volgens het gewicht, dat voor elke eenheid verschillend is. Zowel voor de "generalisten", van wie de catalogus tienduizenden artikels bevat, als voor de spoorweg, die over de snelheid van uitvoering waakt, wordt het beheer zo veel eenvoudiger. De vergelijking van statistieken maakt het mogelijk om van jaar tot jaar nieuwe aksenten te leggen en de tarieven aan het verwezenlijkte vervoervolume aan te passen.

De N.M.B.S. en de postorderbedrijven zijn beide gecomputeerd. Het was dan ook erg interessant om van die mogelijkheden gebruik te maken en de administratieve procedures te vereenvoudigen en te versnellen en bijgevolg de kostprijs voor de fabrikant te drukken. Niet alle P.O.V.-ers hebben de "magnetic connection" met de spoorweginformatica geleid. Al diegenen, die dit wel deden, plukken er de rijke vruchten van.

### Een operationeel werktuig

De computer is voor de postorderbedrijven een onmisbaar operationeel werktuig.

*De informatica is niet noodzakelijk voor het beheer als dusdanig. Zij is echter wel essentieel om echt operationeel te zijn.*

*Een verkoper met een "algemeen aanbod" b.v. heeft als potentiële cliënteel de volledige bevolking van een land of 3,5 miljoen gezinnen, die gescheiden zijn volgens de taal (de ervaring leert ons immers dat alleen een eentalige catalogus het nagestreefde resultaat mogelijk maakt). Een adreslijst evolueert voortdurend en*



moet zorgvuldig worden bijgehouden opdat een potentiële cliënteel bestaande uit personen, die verhuisd zijn of vrijgezellen, die wanneer zij in het huwelijk treden van naam veranderen, niet verloren gaat.

Daarnaast is er een lijst van artikelen waarop gemakkelijk 50 tot 80.000 gegevens (een onderkeurs in vier maten en drie kleuren vertegenwoordigt op zichzelf reeds twaalf gegevens) staan. Elke werkdag kunnen wij tot 50.000 brieven ontvangen. Daarin zijn begrepen de bestellingen en een aantal brieven met specifieke problemen: klachten, teksten i.v.m. te wijzigen bestellingen, enz.

Het is ondoenbaar om op om het even welk ogenblik, om het even welk van de 80.000 artikelen aan om het even welke van de 3,5 miljoen potentiële klanten te verkopen. In elk geval ondoenbaar zonder de hulp van de informatica. Indien de P.O.V. sedert de jaren 60 een gunstige evolutie heeft gekend, terwijl het op een bepaald ogenblik evengoed als een archaisch verkoopsysteem had kunnen afgeschreven worden, is dat in belangrijke mate aan de informatica te danken.

Voor de spoorweg, die een onmisbare schakel in de verdeelketen is, was het dus nodig om met zijn P.O.V.-partners naar de meest geschikte middelen te zoeken om tussen de respectieve computers een efficiënte dialoog tot stand te brengen en aldus de operationele kant van de verdeling zo veel mogelijk te verbeteren.

## En wat met de toekomst?

De toekomst zal anders zijn. De P.O.V.-ers zijn echter klaar. Hun doel is op de verdelingsmarkt de scores van hun zusterbedrijven in de buurlanden te evenaren.

Het aantal ondernemingen dat de cijfers van de andere landen zal halen, zal groter en groter worden. Indien wij momenteel in België 0,9% van de distributie voor onze rekening nemen, dan mogen wij niet vergeten dat het aandeel van heel wat sectoren veel groter is. Op de boekenmarkt b.v. scoort de P.O.V. 25% en ook het textiel haalt hoge cijfers. Naarmate de bedrijven evolueren zullen ook andere, zwaardere produkten aan de beurt komen. Alleen de spoorweg, die het leeuwenaandeel van de colli naar zich toe zal halen, zal die produkten kunnen vervoeren.

Waarom zal de evolutie in de richting van zwaardere produkten gaan en hoe? Ik herinner me nog dat er toen ik jong was over een koelkast werd gesproken in functie van het merk. Thans gebeurt dat echter in functie van het aantal sterren en van de inhoud. Vanaf het ogenblik waarop een produkt voor de brede lagen van de bevolking toegankelijk is, wordt het overbodig om met de auto naar de stad te rijden om het toestel te gaan bekijken. Een gewone foto, de gewenste gegevens en een goede waarborg volstaan om het te kopen. De P.O.V. zal meer en meer evolueren naar wat men 'hard' noemt. Tot op heden was het eerder op de 'soft' gericht. Op die manier zal de stress, die door de gestelde termijnen wordt

veroorzaakt, minder voelbaar zijn want de P.O.V. komt also in dat produktengamma op dezelfde hoogte als de kleinhandelaars, die produkten van een dergelijke omvang ook aan huis moeten leveren.

Voor de P.O.V. is de spoorweg een partner voor de toekomst. Hij wil er de beste betrekkingen mee opzetten zodat beide tot een harmonieuze ontwikkeling komen? Het zou niet erg logisch zijn een cliënteel, die dergelijke toekomstperspectieven biedt, te geringschatten.

## Profiel van de P.O.V.

### Het zakencijfer in 1983:

13,5 miljard frank (waarvan 10,7 miljard voor de Groepering).

### Aantal klanten:

5,5 miljoen (waarvan 5 voor de Groepering)

### Leeftijd van de klanten:

- jonger dan 36 jaar: 45%
- tussen 36 en 50 jaar: 34%
- ouder dan 50 jaar: 21%

### Beroep van de klanten:

- bedienden: 33%
- arbeiders: 27%
- zelfstandigen: 24%
- personen op non-actief: 16%.

### Verblijfplaats:

- in de stad: 53%
- op het platteland: 25%
- in industriezone: 22%.

### Het P.O.V.-personeel:

2.700 personeelsleden (waarvan 2.550 voor de Groepering).

De Groepering telt 39 leden. Daarvan zijn er 30 effectieve postorderbedrijven en 9 voor wie de postorderverkoop een nevenactiviteit is. Zij staan hoofdzakelijk in voor het vervoer, de adressenlijsten, marketing.

Van de 30 postorderverkopers,

- werken er 16 in de culturele sector

- stellen er 7 het algemeen assortiment voor
- verkopen er 2 verzekeringen en financiële produkten
- zijn er 2 gespecialiseerd in meubilering en huisraad
- biedt er 1 alleen kleding aan
- verkoopt er 1 tuin- en huishoudartikelen
- is er 1 gespecialiseerd in cosmetica.







## 24 MAAL SPOORWEG VAN DE TOEKOMST



In september/oktober 1984, bij de aanvang van het lopende schooljaar nodigde de N.M.B.S. alle scholen van het land uit deel te nemen aan een creatieve wedstrijd. Die wedstrijd was een avantpremière van de activiteiten, die gepland zijn om de 150<sup>e</sup> verjaardag van de spoorweg in België te vieren. Die uitnodiging was gericht aan het tweede en derde jaar van het basisonderwijs en het eerste jaar van het secundair onderwijs. De opdracht: collectieve creaties, die de spoorweg in 2035 tonen.

Op 31 oktober 1984 werd de wedstrijd afgesloten en telde de N.M.B.S. 4.385 inzendingen. Dit betekent dat ongeveer 85 tot 90.000 kinderen tussen 8 en 13 jaar de spoorweg van de toekomst hebben uitgebeeld. Een spoorweg die ze nog zelf kunnen beleven!

De opdracht was niet zo makkelijk, de methode niet alledaags (de klemtoon lag op groepswerk!). Het prachtige prijzenpakket (voor een totale waarde van ongeveer één miljoen frank) zal menig klas-titularis er hebben toe aangezet de creatieve geesten wakker te maken.

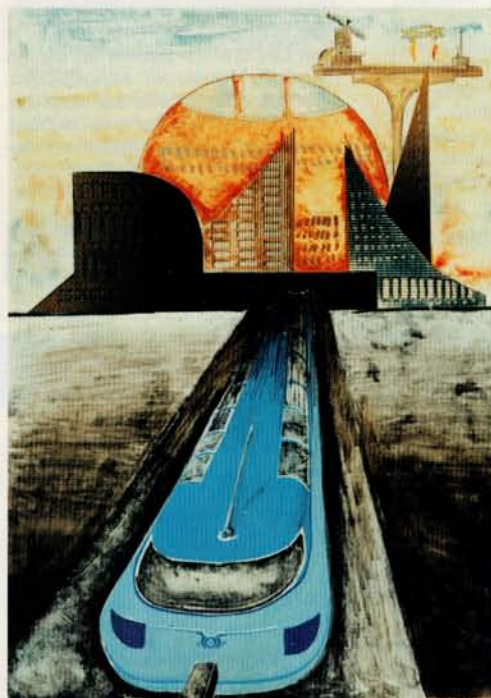
Voor de jury was de beoordeling zeker geen eenvoudige klus. Eerst werden de anonieme werken (jammer, maar helaas!) en de werken buiten formaat geëlimineerd. Daarna hanteerde men drie beoordelingscriteria. Werde het onderwerp gerespecteerd (de trein en de infrastructuur in de omgeving)? Was het een futuristische uitbeelding (de trein 50 jaar later)? Lag de artistieke waarde op een hoog niveau (techniek en kleurenschakering)?

De jury was samengesteld uit leden van het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel en van de N.M.B.S. en uit grafici. Er waren drie verschillende benaderingen om de werken te beoordelen, zes persoonlijke visies (elke groep was uit twee personen samengesteld) maar uiteindelijk één gezamenlijke stem. Ook de juryleden maakten er net als de kinderen een "groepswerk" van. Dat nam meer tijd in beslag maar de beoordelingsmaatstaven waren dan ook veel juister.

De laureaten, die op 30 januari in aanwezigheid van de Minister van Verkeerswezen en van de Directeur-Generaal van de N.M.B.S.

werden gelauwerd waren 24 klassen (12 uit elke taalgroep). Er was een logische collectieve beloning en voor de 415 leerlingen, die tot deze klassen behoorden, was er eveneens een individuele beloning.

De 24 bekroonde werken zullen samen met de creaties op hetzelfde thema van beroepskunstenaars van 4 mei tot 2 juni, tijdens de grote jubileumtentoonstelling van de N.M.B.S. worden getoond. De 24 klassen/laureaten zullen



door de N.M.B.S. worden uitgenodigd om die tentoonstelling gratis (treinreis 1e klas inbegrepen) te bezoeken. Foto's van die artistieke werken zullen ook in de twee expotreinen, die van eind mei tot begin oktober België zullen doorkruisen, worden voorgesteld.

Maar dat is nog niet alles! In de animatiehall (de grote inkomhall) van het Paleis zullen werken van kinderen worden opgehangen, die in laatste instantie net niet werden weerhouden en toch wel een pluim verdienen.

De uitgereikte prijzen waren een waardebond voor het aanschaffen van audio-visueel materieel voor de klas en boekenbonds voor alle leerlingen.

De N.M.B.S. stelde een prijzenpakket samen met een didactische waarde, waarbij de keuzevrijheid per klas en per leerling de

deelname nog aantrekkelijker maakte. Daarvoor kreeg zij de welwillende medewerking van N.V. Philips, de Standaard Boekhandel, Lecture Générale en Boekhandel J. Bellens.

Uit het palmares kozen wij twee tekeningen van...



Het vervoercentrum L.A.R. van de Intercommunale Leiedal is geleidelijk operationeel geworden. Toen wij het zowat een jaar geleden aan onze lezers voorstelden, was er nog geen spoorweginfrastructuur. Thans zijn de sporen getrokken en op 19 december jl. werd de eerste wagen vanuit het L.A.R.-centrum verstuurd.

De spoorweginfrastructuur omvat een bundel, die aan het gecombineerd Rail-Route-vervoer is voorbehouden, een spoor voor con-

een stel met drie Tbilks-wagens met rollen tapijt met een eenheidsgewicht tussen 60 en 200 kg geladen. Samen vervoerden die wagens met schuifwanden en -dak 36 ton goederen.

Die wagens werden gekozen omdat er volumineuze en lichte goederen kunnen in geladen worden. Het schuifdak maakt nagenoeg de helft van de nuttige laadlengte vrij zodat het mogelijk is verticaal te laden en te lossen. Voor de schuifwanden geldt hetzelfde:



## L.A.R.: TAPIJTEN AAN DE AFTRAP

ventioneel vervoer en twee sporen, die tussen verhoogde los- en laadperrons lopen. Het centrum, dat in totaal 3.600 meter lang is, is via het station Lauwe op de lijn Kortrijk-Moeskroen aangesloten. Behandelmaterieel voor gecombineerd vervoer is er nog niet, maar lang zal dat niet meer duren.

Op 19 december 1984 werd voor rekening van de maatschappij Alfa Carpet uit Menen (Rekkem)

open is de helft van de nuttige lengte vrij om horizontaal te laden.

Al zat er bij de lading misschien wel een rood tapijt, het werd op 19 december niet opengerold. Wel legden enkele aanwezige fotografen die eerste spoorwegprestatie in het L.A.R.-centrum dat nog in volle uitbouw is, op papier vast. De onze was er ook.



## Concurrentieel en voordelig

COLLI



SURFACE AIR LIFTED

### Nieuw verzendingsschema voor lange afstanden

Vliegtuigcolli, colli over land en zee. Dat was tot op heden de beperkte keuze voor de verzending van postcolli naar alle uithoeken van de wereld. Tussenin gaapte een wijde kloof. De NMBS heeft deze leemte opgevuld met de nieuwe formule





**Surface Air Lifted,**  
die interessante voordelen inhoudt:

- een lagere prijs dan voor de vliegtuigcolli
- een reïssnelheid die beduidend hoger ligt dan voor de colli over land en zee.

Dus twee voordelen die beter beantwoorden aan de behoefte, en een betere verhouding prijs/snelheid kunnen voorleggen.

De S.A.L.-formule combineert aldus de interessante elementen van de twee andere formules. De colli worden afzonderlijk en snel ter bestemming gebracht

- per reizigerstrein en per bestel-

wagen naar de luchthaven Brussel-Nationaal, net zoals de vliegtuigcolli;

- per vliegtuig naar een luchthaven in het land van bestemming (de vliegtuigcolli krijgen evenwel voorrang);
- per trein of per vrachtwagen van deze luchthaven naar de uiteindelijke geadresseerde, net zoals de colli over land en zee.

Uw voordeel wordt nog duidelijker met onderstaande vergelijkende tabel voor de verzending van een collo van 5 kilogram in drie verschillende regimes:

Land van bestemming	Vliegtuigcolli	S.A.L.-colli	Over land en zee	Maximum gewicht
Zuid-Afrika	2.602	1.682	694	20 Kg
Algerije	1.120	840	529	20 Kg
Canada	1.784	1.064	543	10 Kg
USA	2.315	1.355	804	20 Kg
Griekenland	1.130	920	567	20 Kg
Israël	1.234	1.064	552	15 Kg
Japan	2.541	1.461	704	10 Kg
Marokko	1.000	830	533	20 Kg
Singapoer	2.479	1.369	497	10 Kg
Tunesie	950	840	547	20 Kg
Turkije	1.160	850	528	20 Kg
Zaire	2.120	1.310	582	20 Kg

In een eerste fase is de S.A.L.-formule beperkt tot deze 12 landen. Daarna zal ze verder progressief uitgebreid worden.

Een verzending met de S.A.L.-formule is voordeliger. Dat is duidelijk.

Aarzel niet, vraag inlichtingen bij een station dat stukgoedzendingen aanneemt of bij

**NMBS-COLLI**  
Bureau 61.33  
Ravensteinstraat 36 bus 7  
1000 Brussel  
Tel. 02/523 62 40, toestel 3657





## Philips en de N.M.B.S.

Quevaucamps.

Een Henegouwse gemeente ongeveer halfweg tussen Bergen en Doornik, op een boogscheut van Blaton. Een landbouwstreek die destijds op steenkool en textiel leefde. Gemakkelijke verbindingen over de weg dank zij de nabijheid van de "autoroute de Wallonie".

re organisatie van het vervoer afgestemd op de bestemming en op de verkoopstechniek noodzakelijk.

Sedert het begin van de jaren 70 ontwikkelde Philips voor de groothandelaars een verkoopstechniek die het opslaan van de goederen voor Philips overbodig maakte. De groothandelaars bestelden op termijn - een termijn van drie maanden - hoeveelheden die overeenstemden met een wagen met twee assen volledig geladen met materieel van een zelfde type. De wagen werd van aan de fabriek naar de uiteindelijke bestemming vervoerd zonder via een Philips gebouw te moeten en het was de groothandelaar die de toestellen opsliep vooraleer ze aan zijn klanten te leveren. Voor Philips erg praktisch en de groothandelaar was maar wat blij dat hij zijn wagen goedkoop kon krijgen. Commerciële logica op en top!



## WITTE HUISRAAD DOORHEEN BELGIE

Sedert een twintigtal maanden zorgt Philips, in samenwerking met de de N.M.B.S. te Quevaucamps voor de verdeling van zijn grote witte huisraad over het hele land.

"Witte huisraad" is geen inside-term: de benaming omvat het geheel van zware huishoudelijke toestellen, die bestempeld worden als "actief meubel" en hun plaats vinden in de keuken of de wasplaats: het keukenfornuis, de diepvries, de koelkast, de wasmachine, de droogkast, de centrifugaal-droogmachine, de vaatwas... Die witte huisraad is groot van afmetingen maar over het algemeen licht in verhouding tot zijn volume. Zij verlaat de fabriek verpakt in grote kartonnen en met allerhande beschermingselementen voor de behandeling en het vervoer.

Philips België verkoopt die witte huisraad aan groot- en kleinhandelaars. Daarom is een bijzondere

Sedertdien evolueerden de zaken echter aan beide zijden. De groothandelaars vinden dat de inhoud van een volledige wagen hun behoeften en hun opslagcapaciteit te boven gaat. In de loop der jaren is het beheer van de voorraden door een grotere prolongatie dunder geworden terwijl er op de markt minder geld was.

Philips van zijn kant ontdekte de voordelen van grote wagens met bogies: door hun grote capaciteit wordt de prijs per vervoerde eenheid sterk gedrukt. De maatschappij wou die reuzen (van meer dan 20 meter lang) gebruiken voor de invoer van producten die in het buitenland werden gemaakt.

Goedkoper vervoer in een grote wagen, meer opslagkosten ter plaatse... een probleem van besparingen dat in het belang van beide partijen en in functie van het vervoervolume moet worden opgelost.

Philips heeft naar oplossingen gezocht. Eén ervan lag voor de hand: opnieuw instaan voor het opslaan van de goederen en bij de verdeling hoeveelheden aanbieden die beter aan de nieuwe behoeften zijn aangepast. Philips moest dus een tamelijk ruime en functionele winkel vinden, die op het spoor was of kon aangesloten worden. Die winkel zou op de aansluiting alle fabrieksleveringen ontvangen. Van daaruit zouden de leveringen aan de klanten bij volledige vrachtwagens naar de groothandelaars (één maandelijks bestelling en vaste wekelijkse leveringen) en in kleinere hoeveelheden naar de andere kopers vertrekken. Om de goede klanten nog beter te kunnen dienen, zouden volledige vrachtwagens met verscheidene types van toestellen worden gevormd.

Zo'n voorstel zou de kopers moeten voldoende schenken. Philips

aan de behoeften beantwoordde, worden gelegd.

Quevaucamps is natuurlijk niet centraal gelegen doch een studie toont aan dat het wegvervoer bij vertrek uit die gemeente amper duurder zou uitvallen dan bij vertrek uit Brussel en dit dank zij de nabijheid van de "autoroute de Wallonie". Het spoorwegvervoer bij vertrek uit Turijn - het overgrote gedeelte van het verkeer - had directer en het vervoer bij vertrek naar Turijn had voordeliger gekund. Wanneer wij daar tegenover stellen dat de eigendom van de winkel, wat het beheer betreft, minder duur uitvalt dan de huur kunnen wij daaruit afleiden dat de hele zaak vast de moeite loonde.

Eind 1982 kreeg de idee gestalte. In januari 1983 startte de vervoer-afdeling van Philips onderhandelingen met de N.M.B.S. met het oog op de aansluiting van de fa-

centrum van witte huisraad. Gemiddeld ontvangen zij op de aansluiting elke week drie grote wagens (van meer dan 130 m<sup>3</sup>), gesloten wagens met schuifwanden of wagens met dekkleed die vlot openschuiven en vooral door de Italiaanse fabriek te Turijn worden verstuurd. Zij worden naar de wens van de bestemming door het station Blaton op de aansluiting gebracht.

Spoorweg bij de ingang, vrachtwagen bij de uitgang... Philips laadt volledige vrachtwagens met verschillende produkten voor groothandelaars die een maand voordien een bestelling hebben geplaatst. Doch de spoorweg steekt bij de verdeling aan de kleinhandelaars een handje toe voor kleinere hoeveelheden. De spoorwegwagens halen de goederen af te Quevaucamps en brengen ze naar het wegcentrum te Saint-Ghislain waar ze in een zui-



ging dus op zoek naar een winkel. Eerste hypothese: hun verdelingscentrum te Evere. Deze hypothese werd al onmiddellijk van de kaart geveegd: dit centrum is niet en kan om geografische redenen geen spoorwegaansluiting krijgen tenzij men er sommen van 9 of zelfs 10 cijfers tegenaan gooit.

Het onderzoeksterrein breidde zich uit tot de hele Brusselse agglomeratie. Zonder succes echter. Philips vond wat te Seneffe: een gebouw met aansluiting waar goederen tot 6 meter hoog konden worden opgeslagen. De oppervlakte van 40.000 m<sup>2</sup> overschreed echter duidelijk de reële behoeften.

Een andere mogelijkheid was de Philips-fabriek te Quevaucamps, een gesloten productie-eenheid niet ver van de Franse grens. Het bleek mogelijk de fabriek om te bouwen in een winkel. Er kon ook gemakkelijk een aansluiting, die

briek op het nationale net. In juli van hetzelfde jaar was de aansluiting operationeel. De eerste wagen kwam er in augustus toe.

De verantwoordelijken van Philips zijn erg tevreden over de snelheid waarmee de hele procedure werd afgehandeld en over de hulp die de N.M.B.S.-Handelsdirectie en de technische diensten hen daartoe verstrekten.

De studie van het project, het tekenen van de plannen, het aanleggen van een hoofdaansluiting en daarna van private sporen, onder-tussen alle problemen, die daarmee gepaard gingen en soms erg delicaat waren, oplossen, en dit alles in één semester, was inderdaad een verwezenlijking waarvoor men de hoed mocht afnemen.

Sedert een twintigtal maanden speelt Quevaucamps voor het hele land dus zijn rol van verdelings-

vere spoorwegcyclus terecht-komen. Zowat 25 tot 30% van de leveringen gebeuren onder die vorm. Philips zoekt vanzelfsprekend nog naar middelen met een groter rendement en richtte zich daarvoor tot verschillende vervoerders. Ze combineren meerdere leveringen op een zelfde as. De Philips-verantwoordelijken zijn evenwel van mening dat de spoorweg het vervoermiddel met de beste pijlen op zijn boog blijft omdat hij geografisch gezien alomtegenwoordig is, omdat het vervoer snel verloopt en omdat de spoorweg inspanningen doet om aan zijn klanten de best mogelijke prijs te bieden.

# Rechtstreekse vrachtwagen: het nieuwe alternatief

Philips heeft ook een verdelingscentrum te Evere van waaruit in tegenstelling tot Quevaucamps allerhande toestellen en elementen uit het gamma vertrekken. Dit

centrum is voor zijn stukgoedzendingen systematisch op N.M.B.S.-COLLI aangewezen (in 1982 hadden wij het daar reeds over). Doch niet alles reist met de trein. Sedert 12 september 1984 zorgen volledige directe vrachtwagens voor de verdeling aan huis.

Het principe is erg eenvoudig. Wanneer een vrachtwagen kan gevuld worden met wat door 5, 10, 15, 20 of 25 klanten van eenzelfde streek werd besteld, waarom hem dan te Evere laden, te Thurn en Taxis lossen en aan het eind van het spoorwegvervoer een andere opnieuw lossen om de bestelling aan huis af te leveren?

Al die tussenactiviteiten kosten geld en nemen tijd in beslag. Volledige vrachtwagens dus die het traject Evere - streek van bestemming op dezelfde dag als ze geladen worden afleggen en zo voor een nog sneller vervoer zullen zorgen aan dezelfde voorwaarden, die door de stukgoeddiensten van N.M.B.S.-Colli worden geboden. Tussen 12 september en 31 december werden 72 werkdagen geteld. In totaal werden in het Philips-verdelingscentrum 270 vrachtwagens geladen, d.w.z. een gemiddelde van 3 tot 4 per dag. Samen hebben die vrachtwagens 80.441 kilometer afgelegd. Dit stemt overeen met een individueel gemiddelde van 298 kilometer per dag per vrachtwagen over het traject Evere - levering - Evere. De afstanden gaan echter van enkele tientallen kilometer tot een record van 466.

In totaal vertegenwoordigen die prestaties 3.066 werkuren. Voegen wij daar nog aan toe dat Philips misschien een goed voorbeeld is om de formule "rechtstreekse vrachtwagen" te illustreren maar dat die niet exclusief voor Philips is voorbehouden. Zij staat open voor elke klant die een volledige vrachtwagen of oplegger vervoert, voor een cliënteel, die in een bepaalde zone is geconcentreerd of in het verlengde van een bepaalde as ligt... voor elke klant die de voordelen wil plukken van snelheid, beperkte behandeling en goed bestudeerde prijzen.

Records en gemiddelden:

- aantal vrachtwagens: 3 tot 4 per dag. Record: 6 op 29 november.
- de afstanden: 298 km per vrachtwagen; de afstanden per vrachtwagen liggen tussen 20 en 466 kilometer.
- verdelingssnelheid: een paar uur in plaats van de algemeen vooropgestelde 24 tot 48 uur. Programmering is echter noodzakelijk.

Wenst u er meer over te weten:  
N.M.B.S.-COLLI,  
tel.: 02/523.62.40,  
toestelnummer 22480.

# KORTWEG



## NIEUWE INTERNATIONALE OVEREENKOMST

Op 1 mei wordt een nieuwe COTIF van kracht. COTIF staat voor "Convention relative aux transports internationaux ferroviaires" (Conventie betreffende het Internationale Spoorwegverkeer).

Die nieuwe overeenkomst vervangt de CIM, de CIV en de aan de CIV toegevoegde overeenkomst. Hij werd in 1980 te Bern ondertekend en is voortaan voor alle internationaal reizigers- en goederenvervoer per spoor van toepassing.

Wat meerbepaald het goederenverkeer betreft vallen hoofdzakelijk op: de vereenvoudiging van de wetteksten, de rationalisering en de modernisering van het vervoercontract en de verbetering in de toestand van de gebruiker.

Nuttige inlichtingen in dit verband zijn op een los blad bijgevoegd.

# KORTWEG

# KORTWEG

# KORTWEG

# KORTWEG

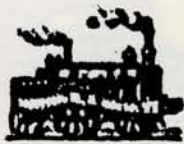


**FRANCOIS JANSEN:**  
**114 JAAR**  
**GETROUWHEID**

150 jaar spoorwegen in België!  
Een getrouwheidscontract! Trouwe klanten hebben we vast wel. Spornieuws heeft er één teruggevonden, iemand die ons van bij het begin, nu 114 jaar geleden, trouw is gebleven.

Die firma ontvangt te Brussel bij volledige wagenladingen groupagegoederen uit Parijs. In België worden ze door het wegvervoer zelf of via de stukgoeddiensten van N.M.B.S.-Colli verdeeld.

Elke dag komt er te Brussel Thurn en Taxis een wagen (soms twee) toe waarvan de inhoud wordt overgeladen op een vrachtwagen van de firma, die voor de onmiddellijke verdeling zorgt. Indien wij a rato van 240 werkdagen per jaar werken, brengt dit ons op ten minste 27.360 dagen van ontvangst sedert de stichting van de maatschappij. Herhalen we ook dat het nog niet eens zo lang geleden is dat er ook nog 's zaterdags gewerkt werd en dat er op sommige dagen twee wagens toekomen, wat de cijfers toch ook de hoogte in jaagt.



**ANCIENNES**  
**Messageries François Jansen**  
Fondées en 1871



**MESSAGERIES INTERNATIONALES**  
**SOCIÉTÉ ANONYME**  
**PARIS**

BUREAUX :  
9, Rue du Caire, 9

КОНТОРЫ И СТОИЛИЩА :  
5, Place du Maroc, 5

Même maison et agences

**Bruxelles-Amsterdam-Rozendaal-Utrecht-Varsovie-Alexandrowo-Thorn**

Transports terrestres et maritimes, Industriels et de Messageries. - Douanes. Camionnages.

Emmagasinages de marchandises par toutes quantités.

Speditionen aller Art. - Verzollung. - Lagerung. - Assecuranz. - Frachtübernahmen nach und von allen Richtungen zu festen Sätzen. Sammelladungen.

Русская Транспортная Контора. - Сухопутная Морская и Рѣчная. - Отчисления въ таможеняхъ. - Инкассо и хранение товаровъ.

Vervoer te land en ter zee. - Industriële transporten. - Inklaringen. - Goederenbesteldiensten.

Opslag van koopmansgoederen bij alle hoeveelheden.

# Zuinig naar de zon

## Snel en relax per rechtstreekse nachttrein.

Een nachtje lekker dromen, knusjes geïnstalleerd en ...u ontwaakt onder een stralende vakantiezon.

Waar wil u heen? Naar de Costa Brava, de Azurenkust, de Provence, Camargue, Roussillon, Languedoc, Lot en Garonne, Bretagne, Noord- of Midden-Italië, Vorarlberg, Tyrol, Wallis, Waadt of Graubunden, of Beieren? U zegt het maar! Een waaiër van snelle en comfortabele rechtstreekse treinen staan paraat en brengen er u zo heen. De prijzen? Die hangen uiteraard af van uw bestemming maar zijn evenwel altijd "speciaal", zeg dus zeer voordelig. Ze omvatten de heen- en terugreis, het nachtkomfort (bed- of ligplaatsen) en vaak het ontbijt. En voortaan kan het nóg voordeliger in zitplaatsafdeling.

Alle details vindt u in de vakantiebrochure "Rechtstreeks naar de zon", verkrijgbaar in de stations. Voor Railtour- en FTS-reizen "alles inbegrepen" kan u terecht bij uw reisagent.

Dank zij al deze inlichtingen en de prijzeninformatie in de stations kan u uw vakantiebudget nauwkeurig becijferen. U merkt meteen hoe voordelig een treinvakantie wel is. Vooral als u het houdt bij een der volgende formules:

- reizen voor groepjes van 6 personen maximum, waarbij de reductie nog aanzienlijker wordt vanaf de 3e reiziger;
- reizen voor gezinnen, met 50% vermindering vanaf het 2e gezinslid van zodra er 3 samenreizen;
- promotieprijzen "Rosarot 85" voor reizen naar Zuid-Duitsland en Oostenrijk;
- verminderingen voor senioren in het bezit van een Rail Europ Senior-kaart.

### Vergelijk en kies de zuinigste formule.

Zoals u ziet heeft het de spoorwegen niet aan verbeelding ontbroken om u - niettegenstaande de crisis - zuinig naar de zon te laten reizen. Profiteer ervan!





# Gesloten wagen met schuifwanden



**Hbis**



De Hbis is een modern opgevatte wagen met schuifwanden, waardoor een grote ruimte vrijkomt voor de behandeling van goederen. Via de opening van de schuifwanden kan men met een vorklift of transpalet in de wagen komen en makkelijk de gepalettiseerde goederen behandelen. Als het bedrijf niet over een laadkaai beschikt, kan er vanop de grond evenwel steeds met een vorklift geladen worden.

Het grootste deel van deze wagens is uitgerust met tussenschotten, vooral bedoeld om gepalettiseerde eenheden te vervoeren zoals zakken, dozen, kisten, vuurvaste stenen, enz. Er bestaan twee soorten van deze speciaal uitgeruste wagens:

- Hbikks-tt (types 2213 A3 en A4) met verschuifbare, stevige tussenschotten;
- Hbis (type 2213 A0) met verschuifbare panelen en luchtkussens.

## Hbikks-tt met verschuifbare tussenschotten

Deze wagen is uitgerust met 6 verschuifbare tussenschotten, die op eender welke plaats in de wagen kunnen vastgezet worden. De nuttige lengte bedraagt 12,25 m, rekening houdend met de dikte van de schotten. Het gewicht van de lading tussen 2 opeenvolgende schotten mag niet meer dan 5 ton bedragen. Deze wagen laat toe goederen te laden die de gehele wagenvloer niet in beslag nemen. Ook goederen - gepalettiseerd of niet - die niet aan de druk in de langsrichting van de wagen weerstaan, kunnen geladen worden.

## Hbis met panelen en luchtkussens (systeem Daberkow)

Deze wagen heeft twee rijen van 12 in de lengterichting verschuifbare multiplexpanelen, opgehangen aan rails.

Deze panelen worden tussen de laadeenheden geplaatst. Het opblazen van de luchtkussens zorgt

voor een spanning, die de lading tot één homogeen geheel omvormt.

Rekening houdend met de dikte der panelen en de luchtkussens, moet de lading een totale lengte van 12 m tot 12,40 m hebben.

Om goede resultaten te bekomen moet de lading kunnen weerstaan aan de druk uitgeoefend door de luchtkussens en de lading moet voldoende hoog zijn.

Voor breekbare of gemakkelijk samendrukbare zendingen moet erop gelet worden dat de lading niet over het palet uitsteekt (zij mag eventueel lichtjes naar binnen toe geladen worden) en dat een palet boven op de gepalettiseerde eenheid geplaatst wordt zodat een onvervormbaar geheel gevormd wordt.

## Raadpleeg de specialisten

Neem inlichtingen alvorens deze wagen te kiezen.

Is het werkelijk de aangewezen wagen voor het vervoer van uw goederen?

Is het echt de geschikte wagen? Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen.

De Behandelingsdienst-Vervoer  
Afdeling 13.1  
Putterij 25  
1000 Brussel  
Tel. 02/523 80 80  
Toestel 22470 of 22471

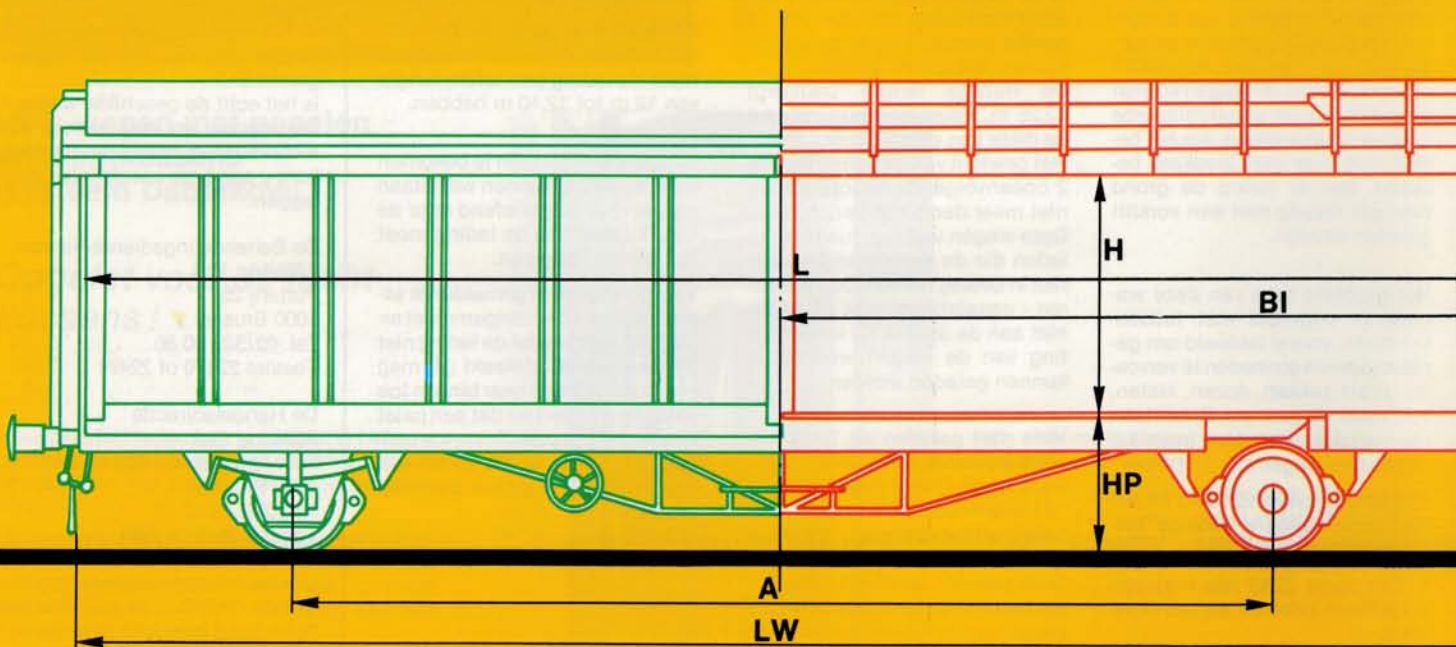
De Handelsdirectie  
Afdeling 62.3  
Ravensteinstraat 60 bus 24  
1000 Brussel  
Tel. 02/523 62 40  
Toestel 2619 of 2661

Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

# H

- b** grote capaciteit (meer dan 70 m<sup>3</sup>)
- i** schuifbare wanden
- kk** nuttige lading van 20 T of meer, met een max. van 25 T.
- s** geschikt om te rijden tegen 100 km/u
- tt** met verschuifbare tussenschotten

1 Code			Hbis Daberkow			Hbis				
2 Type			2213 AO			2213 A1				
3 Aantal			85			565				
4 Wagennummer	internationale code		21 88			01 88				
	serienummer		235 0 000-a 099-a			225 0 000-a 599-a				
5 Constructiejaar			1975			1976				
6 Totale lengte = LW		mm	14.220			14.220				
7 Rad afstand = A		mm	9.000			9.000				
8 Totale breedte = BW		mm	3.055			3.055				
9 Totale hoogte = HW		mm	4.270			4.270				
10 Vloerhoogte = HP		mm	1.200			1.200				
11 Nuttige lengte = L		mm	12.776			12.776				
12 Nuttige breedte = B		mm	2.670			2.670				
13 Nuttige hoogte = H		mm	2.250			2.250				
14 Oppervlakte		m <sup>2</sup>	34			34				
15 Capaciteit		m <sup>3</sup>	75			75				
16 Doorgang deur	hoogte = HI	mm	2.200			2.200				
	breedte = BI	mm	6.378			6.378				
17 Gemiddelde Tarra		T	15			14,5				
18 Toegelaten last		T		A	B	C		A	B	C
				17	21	25		17,5	21,5	25,5
	S		S	17	21	25	S	17,5	21,5	25,5
19 Geconcentreerde lasten die niet mogen overschreden worden		m			t			m		t
	aa	1,5			14			aa	1,5	14
	bb	3			16			bb	3	16
20 Minimum bochtstraal		m	120			120				
21 Toestel voor de bescherming van de goederen			panelen + kussens			—				
22 Aantal panelen of verschuifbare tussenschotten			2 × 12			—				
23 Aantal hechtringen in bodem			2 × 6			2 × 6				
Voor technische inlichtingen:										
Behandeling van vervoer van goederen - Dir. E 13-1					Tel. 02-523.80.80 Toestel 22471					

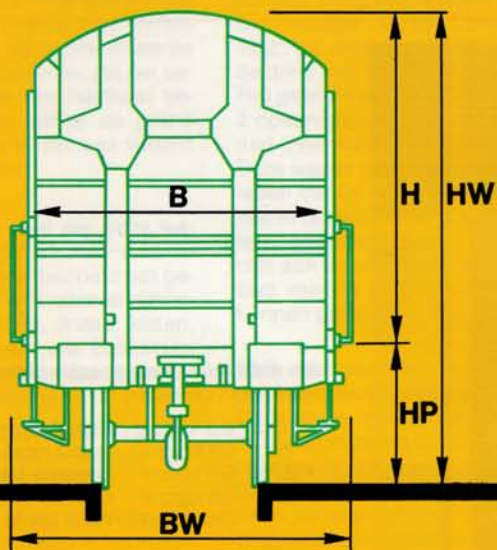
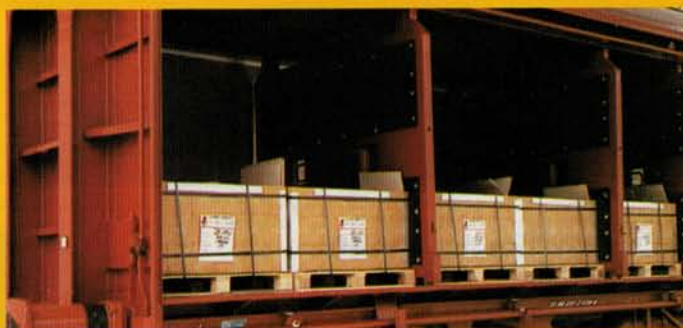
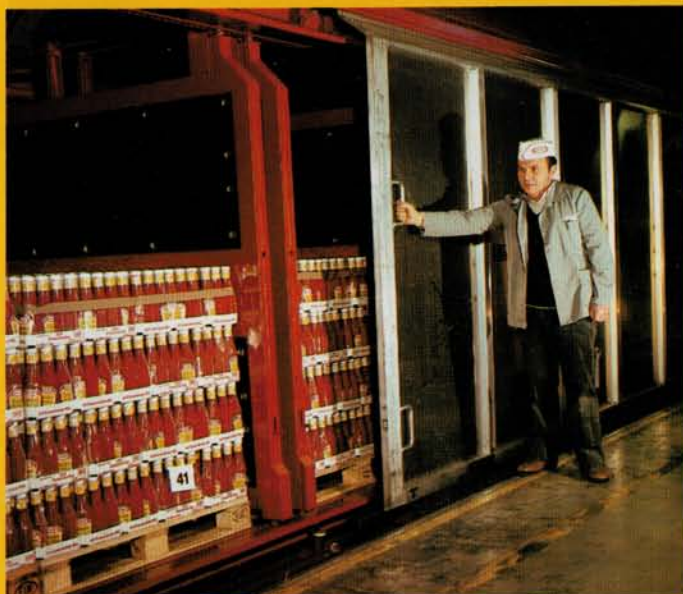


1<sup>o</sup> cijfer van de reeks nummer:

# Gesloten wagen



Hbikks-tt					Hbikks-tt				
2213 A3					2213 A4				
500					250				
21 88					21 88				
237 2 000-a					237 2 500-a				
499-a					749-a				
1985					1985				
14.220					14.220				
9.000					9.000				
3.058					3.058				
4.270					4.270				
1.200					1.200				
12.776					12.776				
2.670					2.670				
2.200					2.200				
34					34				
75					75				
2.200					2.200				
6.318					6.318				
16					16				
	A	B	C	D		A	B	C	D
S	16	20	24	28	S	16	20	24	28
km/u	00				120 km/u	00			
	m		t			m		t	
aa	3		12		aa	3		12	
bb	6		16		bb	6		16	
	120					120			
verschuifbare tussenschotten					verschuifbare tussenschotten				
6					6				
—					—				



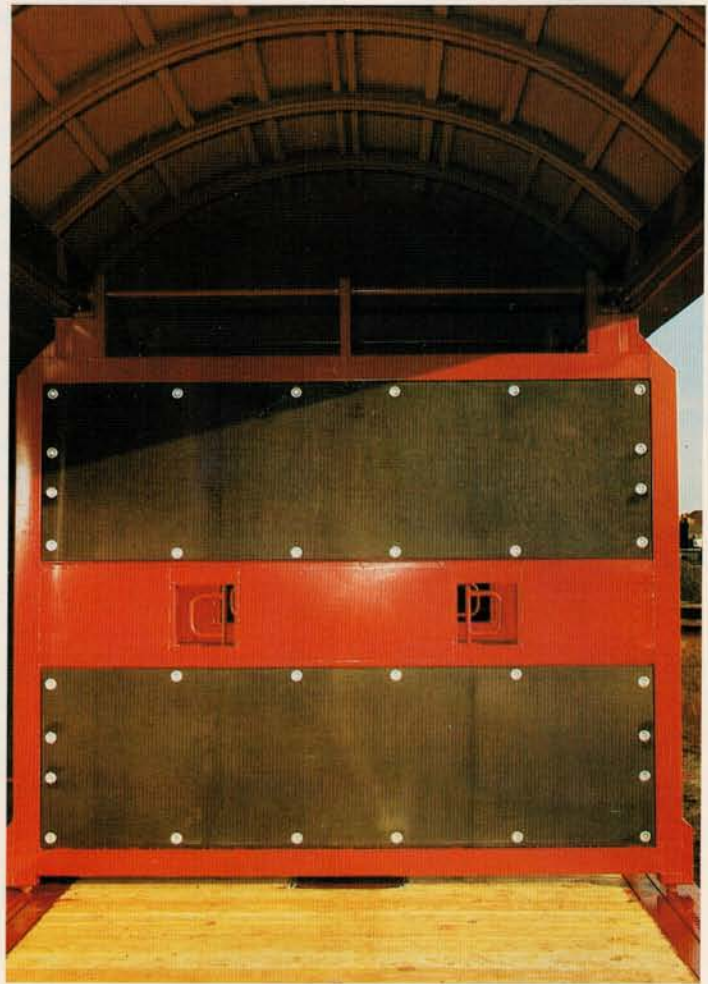


# Hbis

## Hbikks-tt-wagen met verschuifbare tussenschotten

- De tussenschotten volledig in een transversaal vlak plaatsen vooraleer ze te vergrendelen: de grendels worden bediend via handvaten, die op de wanden van de tussenschotten zijn aangebracht, of eventueel via laterale hefboomen.

- Na het laden en het lossen nakijken of de grendels bovenaan en onderaan goed in de kepen zitten (laterale hefboomen naar beneden).
- Indien de tussenschotten niet worden gebruikt, ze hergroeperen en ze aan elk uiteinde van de wagen per drie vergrendelen.

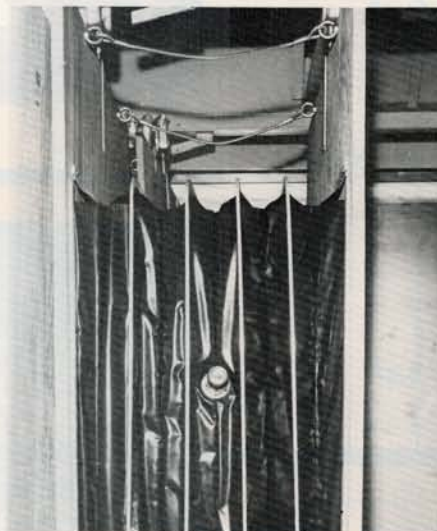


## Hbis-wagen met panelen en luchtkussens (systeem Daberkow)

### Opgelet voor de luchtkussens!

Vooraleer het laden aan te vangen is het aangeraden eerst na te gaan of de ventielen aan beide zijden van het kussen goed gesloten zijn.

De kussens zijn uitgerust met een ventiel zoals bij vrachtwagenbanden. Men kan er een slang op aansluiten gekoppeld aan een vaste installatie, aan een compressor of aan een fles gecompriëerde lucht.



De druk moet aangepast worden aan het gewicht van de lading:

- 10 t. 0,3 kg/cm<sup>2</sup>
  - 15 t. 0,4 kg/cm<sup>2</sup>
  - 20 t. 0,5 kg/cm<sup>2</sup>
  - 25 t. 0,6 kg/cm<sup>2</sup> (maximum)
- Vooraleer de wagen wordt gelost moet men de luchtkussens laten leeglopen door de ventielen met de hand los te draaien.

# HET VERDRAG BETREFFENDE HET INTERNATIONALE SPOORWEG- VERVOER (COTIF)

Op 1 mei 1985 wordt een nieuw verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van kracht ter vervanging van het "Internationale Verdrag voor het goederenvervoer per spoor" (CIM), het zusterverdrag voor het spoorvervoer van reizigers en bagage (CIV) met haar Aanvullend Verdrag betreffende de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers in internationaal verkeer (CA).

Het leek ons bijgevolg erg nuttig om voor de cliënteel een klein memento op te stellen met de belangrijkste bepalingen van de nieuwe reglementering. Het ligt niet in onze bedoeling een grondige juridische studie te maken, we willen hier alleen wat commerciële informatie verstrekken.

## Algemene structuur van het COTIF-verdrag - Indeling

Het nieuwe "Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer" (COTIF) van 9 mei 1980 omvat:

- het eigenlijk Verdrag;
- het Protocol over de voorrechten en immuniteiten voor het OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires);
- bijvoegsel A dat de zogenoemde "Uniforme Regelen voor het Internationaal spoorwegvervoer van reizigers" en bijlage (CIV) bevat;
- bijvoegsel B dat de "Uniforme Regelen voor het Internationaal goederenvervoer per spoor" bevat met de volgende bijlagen:
  - Bijlage I: R.I.D., d.w.z. het "Internationaal Reglement voor het spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen";
  - Bijlage II: R.I.P., d.w.z. het "Internationaal Reglement voor het vervoer van particuliere wagens";
  - Bijlage III: RICO, d.w.z. het "Internationaal Reglement voor het vervoer van transcontainers";
  - Bijlage IV: RIE, d.w.z. het "Internationaal Reglement voor het vervoer van Expresgoed".

\* de Franse tekst is de authentieke versie er

van: officiële vertalingen bestaan in het Duits, Engels, Arabisch, Italiaans en Nederlands, d.w.z. talen in gebruik in meerdere lidstaten. De bedoeling is de eenvormigheid in de interpretatie en toepassing der Verdragen in landen met dezelfde taal te bevorderen.

Het Verdrag voorziet ook in de mogelijkheid van rechtspraak door scheidslieden (Arbitrage) wanneer partijen zulks wensen: dit kan gebeuren bij geschilpunten tussen lidstaten onderling en tussen spoorwegen en hun klanten. Een lijst van "scheidsrechters" bevindt zich bij het OCTI (het Centraal Bureau voor het Internationale vervoer per spoorweg) te Bern en wordt regelmatig bijgehouden.

Lidstaten kunnen in twee uitdrukkelijk voorziene gevallen bezwaar maken ten aanzien van het Verdrag:

- 1. i.v.m. de bevoegdheid van het scheidsrecht en
- 2. i.v.m. de aansprakelijkheid van de spoorweg ten overstaan van reizigers die het slachtoffer werden van ongevallen wanneer zij landgenoten of inwoners zijn die hun gebruikelijke woonplaats in die staat hebben.

Voorstellen tot wijzigingen en aanpassingen

van het Verdrag kunnen alleen voor de **Lidstaten** aan het OCTI worden gedaan, die ze verder ter kennis brengt van de andere staten. Huidige Verdragen (CIV, CA en CIM) waren om de 5 jaar opnieuw in hun geheel onderworpen aan een verplichte en periodieke herziening. Ook de procedure voor het inwerkingstellen was uitermate zwaar.

Het nieuwe COTIF-Verdrag wijkt daarvan grondig af en vereenvoudigt aanzienlijk de inwerkingstelling.

Het splitst de artikelen van het verdrag in 2 soorten:

1. de institutionele basisartikelen, waarvoor de algemene vergadering van de OTIF bevoegd blijft en waarvoor de klassieke procedure voor het inwerkingtreden van verdragen behouden blijft, d.w.z. door een ratificatie door de lidstaten;
2. de andere artikelen die meer betrekking hebben op het vervoerrecht, dus de voorzieningen i.v.m. de vervoervereenkomst, worden onderworpen aan een soepelere regeling: een herzieningscommissie buigt zich in de toekomst over dit soort artikelen en nadien worden wijzigingen automatisch van kracht, tenzij een bepaald aantal lidstaten zich ertegen verzetten.

## De OTIF - "De Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer"

### Statuut en taak van deze nieuwe internationale instelling

De OTIF (intergouvernementele organisatie) volgt de oude **Unie van Bern** uit 1890 op, heeft rechtspersoonlijkheid en geniet van speciale voorrechten en immuniteiten.

Deze overgang van de rechtsvorm van Staten-Unie naar die van intergouvernementele organisatie schakelt de OTIF gelijk met haar zusterorganisaties OACI (burgerluchtvaart), OHCI (scheepvaart) of zelfs met de WPU (Wereldpostunie).

De organisatie heeft als voornaamste taak een eenvormig rechtssysteem in te voeren voor het rechtstreekse vervoer per spoor van goederen, reizigers en bagage tussen de lidstaten.

Dit regime - hoofdzakelijk voorzien voor spoorlijnen - kan uitgebreid worden tot internationaal rechtstreeks vervoer dat - behalve spoorlijnen - ook gebruik maakt van auto-, boot- en binnenvaartdiensten.

Het voldoet aan de noden van het zgn. "Gemengd vervoer" (spoor-zee, weg-spoor, spoor-binnenvaart) dat zich geleidelijk verder ontwikkelt dank zij de toename en de perfectionering van de multimodale vervoermiddelen: containers, paletten, rail-route, enz...

### Structuur en werking

De werking van de Organisatie wordt verzekerd door de Algemene Vergadering, het Comité van Beheer, de Herzieningscommissie en de commissie van deskundigen belast met het wijzigen en aanvullen van het R.I.D. en het OCTI (Centraal Bureau voor Internationaal Spoorwegvervoer).

De beraadslagingen gebeuren in het Frans en het Duits. Nochtans werd het OCTI tijdens de 8<sup>e</sup> herzieningsconferentie belast met het bestuderen van de mogelijkheid om tevens het Engels en het Arabisch als werktal in te voeren.

**De Algemene Vergadering (L'Assemblée Générale).** Zij is het hoogste beslissingscentrum en is samengesteld uit vertegenwoordigers van alle lidstaten; zij komt bijeen eens per vijf jaar of op verzoek van één derde der lidstaten. Het is de Algemene Vergadering die zich uitspreekt over de belangrijkste vraagstukken.

**Het Comité van Beheer (Le Comité Administratif).** De leden ervan worden voor vijf jaar verkozen en worden door elf lidstaten voorgedragen. Zwitserland heeft het voorzitterschap. Het heeft een controlefunctie over de administratie en de financiën die zowat te vergelijken is met de Raad van Beheer in een vennootschap. Het komt tweemaal per jaar bijeen en de verslagen van vergaderingen worden aan alle deelnemende lidstaten opgestuurd.

**De Herzieningscommissie (La Commission de révision).** Deze Commissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van alle lidstaten en spreekt zich uit over wijzigingen die aangebracht worden aan dat gedeelte van de "Uniforme Regelen", d.w.z. de eigenlijke inhoud, uit het CIV- en CIM-verdrag die door een vereenvoudigde of versnelde procedure gewijzigd kunnen worden.

**De Commissie van de R.I.D.-deskundigen (La Commission d'experts pour le transport des matières dangereuses).** Deze expertencom-

missie voor het vervoer van gevaarlijke goederen wordt samengesteld door vertegenwoordigers van alle deelnemende staten en spreekt zich uit over voorstellen tot wijzigingen van bepalingen uit het RID-reglement.

**Het OCTI (Het Centraal Bureau voor Internationaal Spoorwegvervoer) (l'Office central des Transports Internationaux ferroviaires).** Dit bureau doet dienst als secretariaat voor de Internationale Organisatie: 20 personen werken er aan de volgende taken:

- het opstellen en verbeteren van de lijnen die onderworpen zijn aan de Verdragen;
- het bijeengaren en publiceren van voor het internationale vervoer interessante informatie;
- het tussenkomen in en vergemakkelijken van de financiële relaties tussen de spoorwegnetten onderling;
- de voorbereiding en de organisatie van de Conferenties der Lidstaten en van de zittingen van de verschillende commissies die daaraan voorafgaan;
- het bestuderen van per lidstaten gedane voorstellen voor het aanbrengen van wijzigingen in de teksten;
- het publiceren van het tweetalig "Bulletin des transports internationaux par chemin de fer";
- het publiceren van documentatie in de vorm van steekkaarten waarop rechtspraak over het CIM-Verdrag vermeld wordt.

### De zetel van de Organisatie

De organisatie zetelt te Bern en de relaties tussen de Organisatie en het gastland worden geregeld door een zgn. "accord de siège".

## Gemeenschappelijke CIV-CIM aangelegenheden

In dit hoofdstuk hebben wij de belangrijkste gemeenschappelijke bepalingen van de "Uniforme Regelen" CIV en de "Uniforme Regelen" CIM bijeengebracht.

### Toepassingsveld

De Uniforme Regelen, die het CIV en CIM uitmaken, zijn van toepassing op alle vervoer van reizigers en bagage en goederen dat wordt verricht met internationale vervoersdocumenten CIV of met een internationale CIM-vrachtbrief over een traject dat op het grondgebied van minstens twee staten is gelegen en uitsluitend lijnen omvat die onderworpen zijn aan de verschillende verdragen.

In tegenstelling tot het vrachtvervoer, waar voor de toepassing van de CIM-regels geen internationaal tarief moet bestaan, bepalen de tarieven van het reizigersvervoer de relaties waarvoor internationale vervoersdocumenten worden afgegeven. Deze tarieven moeten voldoen aan de voorwaarden gesteld door het "Gemeenschappelijk Tarief voor Reizigers" (TCV), waarin zowel de algemene als bijzondere voorwaarden voor het uitvoeren van reizigersvervoer zijn vastgelegd.

### Vervoerplicht van de spoorweg

Mits aan een aantal voorwaarden is voldaan, is de spoorweg verplicht voor het vervoer van alle goederen, alle reizigers en alle bagage in te staan: op de aanbieding van het verlangde vervoer moet de spoorweg overgaan tot vervoer.

Deze vervoerplicht is evenwel begrensd: — wanneer het bevoegde gezag beslist heeft dat de goederen en/of de reizigersdienst ge-

heel of gedeeltelijk, blijvend of tijdelijk zal worden gestaakt;

— wanneer hetzelfde bevoegde gezag beslist bepaalde CIM-zendingen uit te sluiten of ze enkel onder bepaalde voorwaarden tot het vervoer toe te laten;

— wanneer de spoorwegen gemeenschappelijk besluiten het vervoer van bepaalde goederen op bepaalde relaties te concentreren op bepaalde grenspunten of bepaalde doorvoerlanden;

— voor zowel goederen als reizigers geldt dat bepaalde voorwerpen ofwel ten vervoer uitgesloten ofwel slechts voorwaardelijk ten vervoer toegelaten worden.

### Tarieven - Bijzondere contracten

De spoorweg is verplicht tarieven vast te stellen en die te publiceren binnen vastgestelde termijnen.

Nochtans kunnen bijzondere overeenkomsten, die niet gepubliceerd worden, worden afgesloten waarin vergelijkbare voorwaarden toegekend worden aan gebruikers die zich in vergelijkbare omstandigheden bevinden. Zij dienen dus op dezelfde manier te worden toegepast op elke gebruiker.

### Rekeneenheid (Munteenheid)

De moeilijkheden die de omrekening van de goudfrank in de nationale munt teweegbracht voor bepaalde lidstaten, leidden ertoe dat in november 1977 door een commissie ad hoc een Bijkomende Bepaling werd uitgevaardigd waardoor aan de deelnemende staten toegelaten wordt de Goudfrank om te rekenen met behulp van het Bijzondere Trekkingsrecht, of

met behulp van de UIC-frank.

Deze maatregel werd genomen te voorlopigen titel, in afwachting van een gewone herziening van de verdragen.

Het nieuwe COTIF-verdrag voorziet voor de rekeneenheid de bepalingen die afgestemd werden op andere verdragen die het internationale vervoer regelen over de weg en in de lucht. Deze regeling - bekend onder de benaming: "De Formule van Londen" - voorziet als rekeneenheid:

- het **Bijzondere Trekkingsrecht** (Droit de tirage spécial - D.T.S./Special Drawing Right - S.D.R.) voor de staten die lid zijn van het Internationale Monetair Fonds en voor de staten die, hoewel geen lid van het IMF, zijn regels toch toepassen;
- de **goudfrank** voor de staten die geen lid zijn van het IMF en die ingevolge hun wetgeving het S.D.R. niet kunnen toepassen; de omrekening van de goudfrank moet in de nationale munt een reële waarde uitdrukken, die zo dicht mogelijk de waarde ervan in S.D.R. benadert.

### Bijkomende bepalingen

Het COTIF behandelt niet alle details die verband houden met de uitvoering van het vervoercontract: het is dus noodzakelijk de bestaande beschikkingen aan te vullen met uitvoeringsbepalingen. Daarin is voorzien dat twee of meer staten of spoorwegen de mogelijkheid hebben bijkomende bepalingen vast te stellen voor de uitvoering van de "Uniforme Regelen", met dien verstande dat zij er niet strijdig mee mogen zijn (tenzij deze uitdrukkelijk de mogelijkheid daartoe voorzien).

## Nationaal recht

Bij gebreke van bepalingen in de Uniforme Regelen, in de bijkomende bepalingen en in de internationale tarieven geldt het nationale recht. Daaronder wordt verstaan het recht van de staat waar de rechthebbende zijn rechten doet gelden, de conflictenregels inbegrepen.

Er bestaat aldus een rangorde onder de teksten: verdragen hebben voorrang boven de bijkomende bepalingen; die gaan vóór op de internationale tarieven en tenslotte is er het nationale recht. Dit recht speelt bijgevolg slechts een aanvullende rol en is slechts toegestaan in de mate waarin de Verdragen, bijkomende bepalingen en internationale tarieven zwijgen

over een bepaald probleem.

Wat betreft de aansprakelijkheid van de spoorweg ingeval van dood en verwonding van reizigers is er een aparte interpretatie van het begrip "nationaal recht", namelijk het is het recht van de staat op wiens grondgebied het ongeval aan de reiziger is overkomen, de conflictenregels daarbij inbegrepen.

## Klachten of vorderingen

Vooraleer beroep te doen op rechtbanken, kan de rechthebbende altijd een administratieve klacht indienen. Praktisch altijd volgen de partijen die zich benadeeld voelen deze procedure: een administratieve klacht is in beginsel

niet verplicht, wel facultatief.

Tot het indienen van zo'n klacht zijn gewettigd de personen die gerechtigd zijn een vordering in rechte in te stellen tegen de spoorwegen; een klacht moet schriftelijk aanhangig gemaakt worden en gemotiveerd plus gedocumenteerd zijn.

## C.I.V. - Uniforme Regelen

Met betrekking tot de trafiek voor het Internationaal vervoer van reizigers en bagage is het meest opvallende resultaat van de 8e Herzieningscommissie ongetwijfeld het samensmelten van het "Verdrag voor het Internationaal Vervoer van reizigers en bagage per spoor" en het "Aanvullend Verdrag over de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers in internationaal verkeer". Op die manier laat het CIV ons toe het volgende vijfvoudige onderscheid te maken:

### Aansprakelijkheid voor de bagage

De begripsomschrijving van "bagage" werd uitgebreid tot "voor reisdoeleinden bestemde voorwerpen in koffers, manden, enz..."

Voor begeleide motorvoertuigen werd een nieuw artikel 41 ingevoerd over de aansprakelijkheid van de spoorweg voor hun vervoer; daarom kunnen de internationale tarieven thans ook motorvoertuigen, met of zonder aanhanger, als bagage onder bepaalde voorwaarden toelaten. De tarieven of dienstregelingen kunnen het vervoer van bagage in bepaalde treinen of bepaalde categorieën van treinen uitsluiten of beperken.

Twee nieuwe voorwerpen werden bij de bestaande lijst der **uitgesloten** voorwerpen bijgevoegd:

nl.: handelswaren en voorwerpen van een te grote omvang of massa zijn uitgesloten van het vervoer als bagage.

De schadevergoeding die uitbetaald wordt bij verlies wordt berekend per ontbrekend kilogram-bruto-massa zoals voorzien in het CIV van 1970. Daarnaast geven de Uniforme Regelen van 1985 een alternatieve berekeningswijze op: nl. een bepaald bedrag per collo. De wijze van vergoeding wordt door de internationale tarieven bepaald.

### Aansprakelijkheid voor begeleide motorvoertuigen.

Door de 8e Herzieningscommissie werd een speciale reglementering uitgewerkt over de

aansprakelijkheid van de spoorweg tijdens het vervoer van begeleide motorvoertuigen, dat als volgt samengevat kan worden:

- indien de rechthebbende zijn schade bewijst hem berokkend door **vertraging** moet de spoorweg hem vergoeden tot ten hoogste de vervoerprijs van het voertuig;
- wanneer de rechthebbende afziet van de uitvoering van de vervoerovereenkomst ten gevolge van een vertraging bij de verlading, wordt de vervoerprijs van het voertuig en van de reizigers terugbetaald. Daarenboven kan hij - bij bewezen schade - maximum de vervoerprijs van het voertuig terugvorderen zoals hierboven vermeld;
- indien de rechthebbende zijn schade bewijst geleden door het verlies van een voertuig wordt de schadevergoeding berekend volgens de gebruikelijke waarde van het voertuig met als maximumgrens 4.000 rekeneenheden. Voor deze berekening wordt een aanhanger als voertuig beschouwd.

### Aansprakelijkheid voor handbagage

De spoorweg is volgens de CIV-bepalingen slechts aansprakelijk voor de schade die het gevolg is van zijn fout. Andere schade wordt geregeld door het nationale recht. Een nieuwheid in dit verband werd door het COTIF ingevoerd, met name de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de schade aan voorwerpen die de reiziger bij zich droeg, zelfs indien deze laatste geen lichamenlijk letsel ondervond.

De reiziger op zijn beurt is aansprakelijk voor schade veroorzaakt door voorwerpen en dieren die hij bij zich heeft in het rijtuig.

### Aansprakelijkheid bij vertraging, het afschaffen van treinen of het missen van aansluiting

Voor dergelijke schadegevallen blijven de nationale wetten en reglementen van het land waarin de feiten zich voordoen van toepassing. Doordat het CIV voor deze gevallen niets voorziet, hebben zes netten (CFL, DB, NMBS, SBB,

SNCF, NS) in 1969 het zogenoemde "Akkoord van Utrecht" afgesloten waarin eensluidende voorschriften uitgewerkt zijn over de te nemen maatregelen en over de schadevergoeding die in het Internationaal vervoer aan de reizigers wordt uitgekeerd. Dit akkoord werd nadien ook door de DSB onderschreven (in 1975).

### Aansprakelijkheid ingeval van dood en verwonding van reizigers

Zoals hoger vermeld werd het "Aanvullend Verdrag aan het CIV over de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en verwonding van reizigers" in de tekst van de CIV-Uniforme Regelen geïntegreerd.

Deze regeling is dus van toepassing op "reizigers" die de CIV-lijnen gebruiken en op de begeleiders van CIM-zendingen, zelfs op exclusieve CIM-lijnen! Zij geldt niet voor transporten op de auto- of boottdiensten waarvoor een rechtstreekse spoorvrachtbrief gebruikt wordt, uitgezonderd de zendingen per ferry-boat.

Elke verdragsluitende staat kan zich het recht voorbehouden deze regels niet toe te passen bij ongevallen op zijn grondgebied en waaraan de reiziger zijn eigen onderdaan is of in datzelfde land zijn woonst heeft.

De aansprakelijkheid van de spoorwegen voor de dood en verwonding van reizigers is gebond op gevallen die verband houden met de uitoefening van het spoorwegbedrijf en die de reizigers tijdens hun verblijf in de rijtuigen of bij het in- of uitstappen overkomen. Deze aansprakelijkheid is strikt als een foutaansprakelijkheid te begrijpen. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid slechts ontheven in welbepaalde gevallen.

Bij dood of verwonding geldt geen collectieve aansprakelijkheid van de spoorwegen: het net dat de lijn exploiteert waarop het ongeval zich voordoet is alleen aansprakelijk: de vorderingen daarover moeten dan ook tegen het verantwoordelijke net worden ingesteld.

## C.I.M. - Uniforme Regelen

De nieuwste wijzigingen die aan het CIM worden aangebracht door de CIM-Uniforme Regelen zijn onder te verdelen in vijf rubrieken:

- vereenvoudiging van de wetteksten;
- rationalisatie en modernisering van de vervoerovereenkomst;
- het verhogen van de rechtszekerheid;
- meer bewegingsvrijheid van de spoorwegen;
- verbetering van de positie van de gebruiker.

### Vereenvoudigde wetteksten

Inzake de vereenvoudiging van de teksten is vooral te benadrukken dat zij alleen de bedoeling heeft uitvoeringsmodaliteiten en detailkwesties los te weken uit het strakke kader dat een internationaal Verdrag en hun bijlagen in feite zijn.

Vooraf schikkingen over het voorwaardelijk ten vervoer toelaten van goederen (art. 5, par. 1), over de inhoud van de vrachtbrief

(art. 13), over het wijzigen van de vervoerovereenkomst door de afzender of door de geadresseerde en de uitvoering van deze opdrachten.

## Rationele en gemoderniseerde vervoervereenkomst

In de CIM-Uniforme Regelen wordt de vervoerplicht van de spoorweg gehandhaafd, doch uitsluitend voor het vervoer van wagenladingen (art. 3, § 1): voor het stukgoed geldt op internationaal vlak geen vervoerplicht meer. Nochtans hebben de netten die lid zijn van het UIC besloten verder in te staan voor het vervoer van colli op grond van nieuwe Uniforme Regelen en hun D.C.U.'s.

Een andere nieuwigheid is de modernisering die mogelijk wordt wanneer twee of meerdere staten door onderlinge akkoorden, twee of meer spoorwegen middels bijkomende bepalingen of tarifaire beschikkingen, beroep doen op art. 8 van het CIM, waardoor van de Uniforme Regelingen afgeweken kan worden voor o.a. zendingen die vervoerd worden met een document voor automatische transmissie: de vooruitgang die deze mechanografische procédés de laatste jaren gekend hebben inzake boekhouding en het registreren van andere gegevens heeft de wetgever ertoe gebracht het afsluiten van een vervoervereenkomst middels de boekhoudmachines toe te laten wier aanduidingen de plaats innemen van de datumstempel.

## Verhoogde rechtszekerheid

Luidens art. 3, § 1 is de spoorweg verplicht wagenladingen te vervoeren mits dit vervoer niet alleen met het personeel maar ook met de normale, aan de regelmatige vervoerbehoefden beantwoordende vervoermiddelen mogelijk is. Daaruit kan - wat wagenladingen betreft - geen versoepeling van de sinds lange tijd bestaande vervoerplicht afgeleid worden.

Voor de rechtszekerheid is de wijziging inzake de juridische draagwijdte van in de vrachtbrieven opgenomen vermeldingen van groter belang (art. 11, § 4 CIM). De bestaande onbillijke stelregel, waardoor de spoorweg automatisch ontheven wordt van elke aansprakelijkheid wanneer vast staat dat geen echt feitelijk manco overeenstemt met het beweerde gewichtsverschil of verschil in aantal stuks, wordt opgeheven en vervangen door een bepaling in verband met de bewijskracht der vermeldingen op de vrachtbrieven: voortaan kan de rechthebbende deze vermeldingen weerleggen!

Als voorbeeld daarvan geven de Uniforme Regelen CIM de ongebroken staat van de bij vertrek aangebrachte loodjes: de op de vrachtbrieven aangebrachte gegevens worden slechts vermoed juist te zijn voor zover geen tegenbewijs geleverd wordt. Deze tekstwijziging zal evenwel geen eind maken aan de moeilijkheden in dit verband: nieuwe betwistingen zullen rijzen over de kwestie of de argumenten van de rechthebbende sterk genoeg zijn om het vermoeden te weerleggen.

Een ander discussiepunt, het aanbrengen van versluitingen (loodjes) wordt geregeld door de voorschriften van kracht in het station van vertrek en de afzender moet op de vrachtbrieven het aantal en de beschrijving van de door hem aangebrachte versluitingen vermelden (art. 20, § 5).

Voor het vervullen van administratieve formaliteiten door de spoorweg wordt in het nieuwe CIM niet meer eenvoudigweg verwezen naar de aansprakelijkheid van een commissionair: het verleden heeft aangetoond dat zulks geen eenvormige regeling teweegbracht in de verschillende staten: art. 26 stipuleert dat bij de vervulling van deze formaliteiten de spoorweg aansprakelijk is in geval van eigen schuld of die van zijn gemachtigde en dat een eventuele schadevergoeding maximaal die bij verlies van het goed is.

Een andere nieuwigheid waarvan verwacht wordt dat het juridische twistpunten zal voorkomen is het invoeren van leveringstermijnen die door overeenkomsten tussen spoorwegen of door internationale tarieven bepaald worden - voor bepaalde bijzondere vervoeren en relaties kunnen de leveringstermijnen samenvallen met de vervoersplannen van de treinen.

Deze zogenaamde "gewaarborgde" vervoersstermijnen staan niet langer in functie van de binnen bepaalde tijd af te leggen afstand: artikel 27, § 1, gecombineerd met artikel 43, § 6, moeten een eind stellen aan de eindeloze interpretatiemogelijkheden over de vraag of "gewaarborgde" termijnen opgenomen in sommige internationale tarieven in overeenstemming waren met de bestaande CIM-reglementering terzake en vooral over de vraag of vertraging of het niet tijdig uitvoeren van de vervoersprestaties berekend volgens deze zgn. "gewaarborgde" termijnen recht gaf op de normaal voorziene schadevergoeding.

Nog steeds in verband daarmee wordt thans duidelijk gestipuleerd - en dat was ook een oud twistpunt - dat door vertraging ontstane schade aan de goederen uitsluitend vergoed wordt op grond van art. 42, dat de schadevergoeding bij beschadiging bepaalt; cumulatie met vergoeding wegens beschadiging vindt alleen plaats als de schade een andere oorzaak had dan het overschrijden van de afleveringstermijn. De tegenstrijdige rechtspraak over dit punt moet dus tot het verleden behoren: een oude bron van geschillen werd uit de weg geruimd.

## Meer bewegingsvrijheid voor de spoorwegen

— Het versoepelen van de procedure ten gevolge van het afschaffen van de regeringsgoedkeuring voor maatregelen die de spoorwegen onderling zelf namen (art. 3, § 5).

— Het afschaffen van de voogdij van de regering inzake het afsluiten van bijzondere overeenkomsten (art. 6, § 4).

— Het invoeren van **internationale** tarieven zonder voorafgaandelijke voorwaarden (art. 6, § 5).

— Het afschaffen van de procedure tot het bekomen van het akkoord van de regering en voor het model van vrachtbrieven dat door de spoorwegen ontworpen werd, is eveneens een welgekome versoepeling (art. 12).

— Art. 34, § 1 van het huidige CIM-Verdrag werd eveneens afgeschaft: dit artikel voorzag de mogelijkheid van een conventioneel strafbeding, wat vanuit juridisch oogpunt een vreemde rechtsconstructie was in het CIM der enkele nationale rechten.

## Versteviging van de positie van de gebruikers

Het verlengen van de afleveringstermijn voor wagenladingen door het wegvallen van de eerste 300 km/24 uur voor vrachtgoed en 200 km/24 uur voor snelgoed is een kleine stap vooruit die het berekenen van de vervoerstermijn iets vergemakkelijkt. Het invoeren van zogenaamde "gewaarborgde" termijnen (art. 27, § 1, al. 1) lijkt een maatregel te zijn die effectief tegemoet komt aan de noden van bepaalde transporten en aan de verschillende manieren waarop elke spoorweg die transporten organiseert en exploiteert.

Het bedrag van de schadevergoeding wegens vertraging wordt met 50% opgetrokken en gaat van het dubbele naar het driedubbele van de vrachtprijs (art. 43, § 1); bovendien blijft de mogelijkheid bestaan om om billijkheidsredenen of bijzondere commerciële redenen een hogere schadevergoeding toe te kennen.

Nog inzake de "gegarandeerde" vervoerstermijnen biedt het nieuwe artikel 43, § 6 de mogelijkheid de schadevergoeding geval per geval in de internationale tarieven of bijzondere overeenkomsten te bepalen.

Over het bedrag kan dus onderhandeld worden tussen de spoorwegen en de klanten blijven steeds gerechtigd bij vertraging het driedubbele van de vrachtprijs te eisen in plaats van de in het tarief voorziene schadevergoeding.

Daarnaast hebben de spoorwegen voortaan de plicht om - onder de nieuwe Uniforme Regelen CIM, - meer bepaald art. 27, § 4 - bijkomende termijnen op te leggen in een aantal gevallen: vb. zendingen bestemd voor verbindingsspoor, zendingen aan verlaagde binnenlandse tarieven, zendingen die buiten de stations ten vervoer worden aangeboden.

De positie van de gebruikers is - naast bovenvermelde klachten bij vertragingen - ook op een ander punt fel verbeterd: de schade ontstaan door de gebrekkige staat van de door de spoorweg ter beschikking gestelde spoorwagens kan niet meer worden afgewezen, zelfs niet als het gebrek/het defect zichtbaar was voor de afzender.

Een laatste punt: in de toekomst zullen de spoorwegen bij een belemmering in het vervoer staangeld kunnen heffen, tenzij zijzelf schuld hebben aan de belemmering.