

# SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN  
CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602  
TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT — NUMMER 3 / JUNI 1964

MISS  
BELGIË  
wenst U  
een

Prettige  
vakantie!



**B**

INHOUD: Kommerloos reizen doet men de handen vrij, blz. 2 / Hoe verliep het verkeer van de N.M.B.S. in 1963, blz. 3 / U zoekt uitbreidings- of opslagruimte? blz. 4 / Goederen, blz. 5 / De aantrekkingskracht van het Gentse havengebied, blz. 6 / Sociale abonnementen, blz. 9 / Van 31.5.64 af: de nieuwe dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland, blz. 10 / Vogelfluglinie, blz. 16 / Is er bij de N.M.B.S. te veel controle op de reizigers? blz. 17 / Treinen voor zakenlui, blz. 19 / Vertelling van de uitvoerzendingen naar Frankrijk, blz. 21 / Mutaties in de handelsagentschappen N.M.B.S., blz. 22 / Gebrek aan samenhang en Engelse humor, blz. 22 / Verschillende, blz. 23.

*Texte français sur demande.*



# Prettige vakantie!

(Foto Putman)

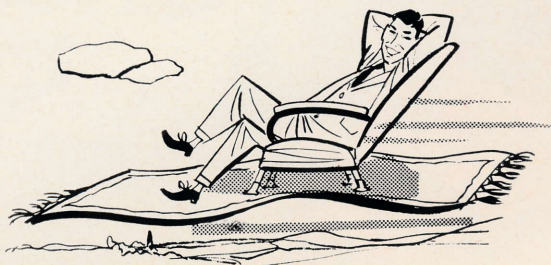
## *Kommerloos reizen doet men de handen vrij.*

Als U in de Ardennen of aan zee verblijft, vertrouw dan uw bagage aan de spoorweg toe. Een telefoontje, naar het station dat uw streek bedient, volstaat en onze bestelauto komt ze thuis afhalen en ze wordt dan in uw vakantieverblijf besteld.

Gaat U naar het buitenland, laat ze dan inschrijven in het station van vertrek en vraag aan het loket een douaneverklaring voor ingeschreven bagage. Dat formulier vervangt de mondelinge verklaring die door de douanediensten gewoonlijk wordt vereist.

Het bespaart u aanwezig te moeten zijn bij het vertollen van uw bagage. Natuurlijk moet u de sleutel aan het loket afgeven om uw koffers te kunnen laten openen en u moet er ook

voor zorgen dat er in uw bagage alleen persoonlijke en tolvrije voorwerpen zitten. Aldus zal uw bagage, zelfs indien zij u tijdens de reis niet van trein tot trein volgt, zonder moeite over de grenzen komen en te uwer beschikking zijn, zonet op het ogenblik dat u ter bestemming aankomt, dan toch zeer korte tijd nadien.



Een laatste raadgeving nog: neem als

handbagage (hetgeen u tijdens de reis in de treinafdeling bij u houdt) de voorwerpen die u bij aankomst dringend nodig hebt of welke aan de douane moeten aangegeven worden (camera's, transistors enz.).

Telefoonnummers van enkele grote stations die bagage aan huis afhalen :

Aalst Oost	tel. 241.32	Hasselt	tel. 211.01	Nivelles Est	tel. 233.43
Antwerpen DS	33.87.26	Huy Nord	117.19	Oostende	712.17
Arlon	211.50	Ieper	200.70	Ottignies	610.86
Ath	212.36	Kortrijk	200.43	Roeselare	226.37
Binche	328.70	La Louvière	211.81	Ronse	226.64
Brugge	319.60	Leuven	213.21	St-Niklaas	76.03.49
Brussel-Bruxelles	25.40.00	Libramont	221.36	St-Truiden	720.66
Charleroi	32.11.29	Liège	52.01.30	Tournai	210.52
Diest	310.09	Manage	520.58	Turnhout	412.52
Dinant	228.60	Mariembourg	311.77	Verviers	358.45
Eeklo	77.13.69	Marloie	310.40	Veurne	312.98
Gent-Oost	25.32.55	Mechelen	118.65	Vielsalm	173
Geraardsbergen	420.54	Mons	341.71	Virton-St-Mard	16
Halle	56.55.29	Namur	237.01	Waterschei	522.14



(Foto Putman)

# HOE VERLIEP HET VERKEER VAN DE N.M.B.S. IN 1963 ?

## I. ONTVANGSTEN.

De vergelijking van de ontvangsten door de N.M.B.S. tijdens het jaar 1963 uit het verkeer geboekt, met die van 1962, geeft volgende globale uitslagen:

	In miljoen F :			
	Ontvang- sten 1962	Ontvang- sten 1963	Vershil	%
<b>1</b> Reizigers en bagages	3.878,7	4.204,7	+ 326,0	+ 8,4 %
<b>2</b> Goederen (wagenladingen)	5.286,6	5.868,2	+ 581,6	+11,0 %
<b>3</b> Goederen (stukgoed)	1.126,7	1.218,0	+ 91,3	+ 8,1 %
<b>4</b> Diversen	553,0	650,0	+ 97,0	+17,5 %
<b>Totale ontvangsten :</b>	<b>10.845,0</b>	<b>11.940,9</b>	<b>+1.095,9</b>	<b>+ 10,1 %</b>

## II. VERKEER.

### Reizigers.

Ten opzichte van 1962 is het reizigersverkeer met 51 miljoen reizigers-km, of 0,6% toegenomen. Die stijging is als volgt gespreid:

Reizigers met :	1962		1963		Verschil	
	milj. R-K	%	milj. R-K	%	milj. R-K	%
Biljetten	2.964	33,0	3.107	34,5	+143	+ 4,8
Gewone abonnementen	1.544	17,3	1.315	14,6	-229	-14,8
Schoolabonnementen	539	6,0	635	7,0	+ 96	+17,8
Sociale maand-abonnementen	431	4,8	760	8,4	+329	+76,3
Sociale week-abonnementen	3.480	38,4	3.192	35,5	-288	- 8,3
	8.958	100	9.009	100	+ 51	+ 0,6

R-K = Reizigers - Kilometer

Men stelt vast dat over het geheel van de in 1963 bereiden km:

- 34,5% werden bereisd door reizigers met biljetten;
- 14,6% door reizigers met gewone abonnementen;
- 7,0% door reizigers met een schoolabonnement;
- 43,9% door reizigers met sociale abonnementen.

In feite heeft grosso modo 65% van de prestaties door onze Maatschappij inzake reizigersvervoer geleverd, betrekking op het vervoer van „forensen“

tussen de verblijfplaats en de werkzetel of de schoolinrichting. Zulks illustreert eens te meer de enorme mobiliteit van de arbeidskrachten in België, dank zij de matige prijzen van de spoorabonnementen.

Bij wijze van vergelijking is dat percentage in Nederland, waar men geen sociale abonnementen heeft, slechts 27%.

Voor het overige toont de vorenstaande tabel twee belangrijke structurele bewegingen in het verkeer van de geabonneerde reizigers in 1963, namelijk: 1. de overgang van een groot aantal gewone abonnees naar de sociale abonnees met een

## U zoekt uitbreidings- of opslagruimte ?

Uw onderneming neemt uitbreiding. Zij beschikt niet over de nodige terreinen of gebouwen voor het onderbrengen van bijkomende ateliers of voor het aanleggen van de vereiste voorraden grondstoffen of afgewerkte produkten.

Om sneller uw verschillende verkooppunten te kunnen bedienen, wenst U verdelingsdepots voor Uw produkten op te richten.

Hier toe zoekt U een geschikte vestigingsplaats, die uit transport-oogpunt gunstig gelegen is?

De N.M.B.S. biedt U wellicht de oplossing.

In haar instellingen beschikt ze over industriële gronden en gebouwen, die ze aan haar cliënte te huren aanbiedt. Ter illustratie vindt U hieronder een greep uit wat op dit ogenblik beschikbaar is. Doch, zelfs als U hierin uw gading niet vindt, neem onmiddellijk contact op met het regionale handelsagentschap van de N.M.B.S. of met de N.M.B.S., Directie

van de Baan, afdeling 32/1, sectie 10, Leuvenseweg 17, Brussel 1 (tel. 13.18.70-binnenpost 3381), die U gaarne alle nodige inlichtingen zullen verstrekken en misschien het door U gezochte terrein of gebouw kunnen concretiseren.

Is dit het geval en is het gestelde industrieel en commercieel probleem opgelost, dan geniet U tevens van een uitstekende transportorganisatie. Inderdaad, de terminale bewerkingen worden immers sterk gereduceerd, vermits U door de N.M.B.S. „aan huis“ bediend wordt op een terrein dat ook voor afvoer langs de weg alle faciliteiten biedt.

Industriële gronden en gebouwen zijn beschikbaar in de navermelde stations:

### a. Gronden :

Mol	800 m <sup>2</sup>
Turnhout	1.800 m <sup>2</sup>

St.-Truiden	2600 m <sup>2</sup>
Lier	2.800 m <sup>2</sup>
Leuven (Vorming)	2.820 m <sup>2</sup>
Sauvegarde (Boom)	3.000 m <sup>2</sup>
Maaseik	5.195 m <sup>2</sup>
Tongeren	6.131 m <sup>2</sup>
Hasselt	6.450 m <sup>2</sup>
Halle	7.000 m <sup>2</sup>
Linkhout (Tessenderlo)	7.600 m <sup>2</sup>
Olen	9.450 m <sup>2</sup>
Landen	15.180 m <sup>2</sup>
Muizen (Vorming)	17.500 m <sup>2</sup>
Bornem	20.000 m <sup>2</sup>
Diest	20.000 m <sup>2</sup>

### b. Gebouwen :

Beringen	97 m <sup>2</sup>
Maaseik	190 m <sup>2</sup> en 50 m <sup>2</sup>
Grimde	189 m <sup>2</sup>
Tienen	400 m <sup>2</sup>

Al deze gronden en gebouwen zijn met het spoor verbonden of kunnen tegen weinig kosten aangesloten worden.

maandabonnement, dank zij de verhoging van het maximumbedrag der jaarbezoldiging van 65.000 F tot 100.000 F.

2. een opvallende vermindering van de week-

abonnementen, wegens de strenge winter van 1962/1963, toen alle bedrijvigheid werd stilgelegd in de sectoren van de bouwnijverheid en de groeven in de open lucht.

## Goederen.

Met aftrek van het militair vervoer beliep het *vervoer bij wagenlading* 6.780 miljoen ton-km in 1963, d.i. 364 miljoen t-km of 5,7% meer ten opzichte van het jaar 1962.

In volgende tabel is dit verkeer per aard van goederen en uitgedrukt in miljoen ton-km aangegeven:



(Foto Putman)

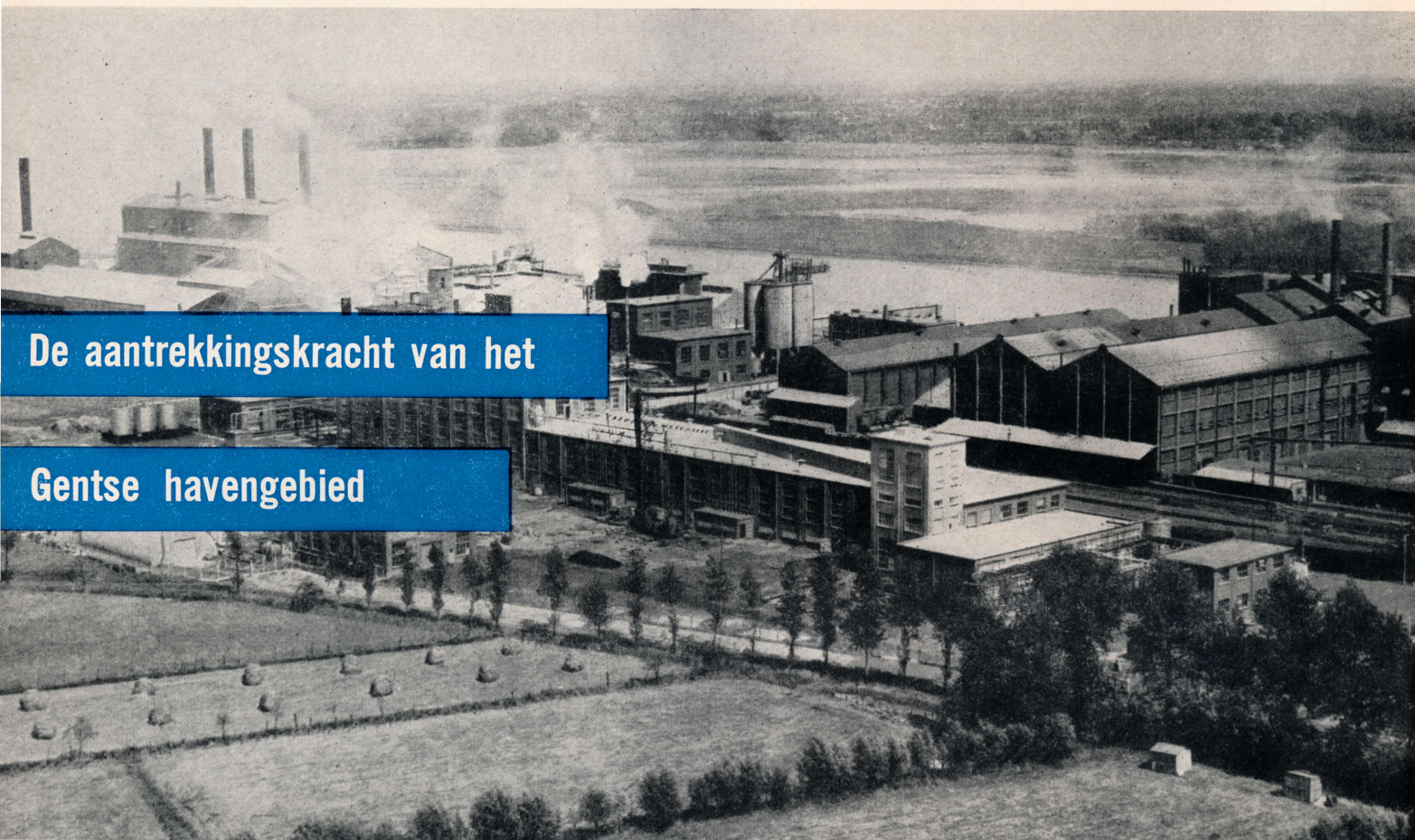
Aard van de goederen	miljoen t-km		% verkeer 1963/1962	% v. h. totaal verkeer	
	1962	1963		1962	1963
Landbouwprodukten	200	213	+ 6,3	3,1	3,1
Brandstoffen	1.845	2.211	+19,9	28,8	32,7
Ertsen	2.022	1.819	-10,1	31,5	26,8
Metaalprodukten	1.129	1.222	+ 8,2	17,6	18,0
Bouwmaterialen	361	337	- 6,6	5,6	5,0
Groefprodukten	320	325	+ 1,4	5,0	4,8
Textielprodukten	21	23	+ 8,1	0,3	0,3
Scheikundige produkten	322	398	+23,7	5,0	5,9
Koolwaterstof	113	150	+31,9	1,8	2,2
Diversen	82,6	83,2	+ 0,7	1,3	1,2
<b>Totaal</b>	<b>6.416</b>	<b>6.780</b>	<b>+ 5,7</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Het stukgoedverkeer is met 5,8%, d.i. 33.000 ton, verminderd.

Dat verkeer is van 583.000 ton in 1962 gedaald tot

550.000 ton in 1963.

Daarentegen zijn de ontvangsten met 8,1% (91,3 miljoen frank) toegenomen.



De aantrekkingskracht van het

Gentse havengebied

Wie Gent uit de richting Brussel benadert, per spoor of langs de autosnelweg, wordt getroffen door de beeldwijziging op de rand van de stad. Precies tussen die verkeersaders lijkt het wel één uitgestrekte bouwterrein.

En inderdaad wordt daar onder meer gebouwd aan een „Ringvaart“ (verbinding van de Schelde met het zeekanaal), een groots opgezette fruit- en groentenveiling, een fabriek voor het vervaardigen van compost uit stadsafval, laboratoria voor kernonderzoek, alsook aan de „voeten“ van nieuwe wegen die het drukker wordend autoverkeer doorheen de Arteveldestad zullen leiden.

Deze actieve zone, als het ware geschraagd door twee machtige fabriekskomplexen van de Unie der Chemische Bedrijven, blijkt nochtans slechts een drempel te zijn tot de industriële uitbouw welke zich noordelijker voltrekt, in het havengebied en langsheen het breder en dieper wordend zeekanaal naar Terneuzen.

Een nijverheidsbaan met spoorlijn, van de stadsrand tot Zelzate, is reeds gedeeltelijk aangelegd en zal een echte penetratieweg vormen naar al de industrieterreinen op de rechteroever van het kanaal.

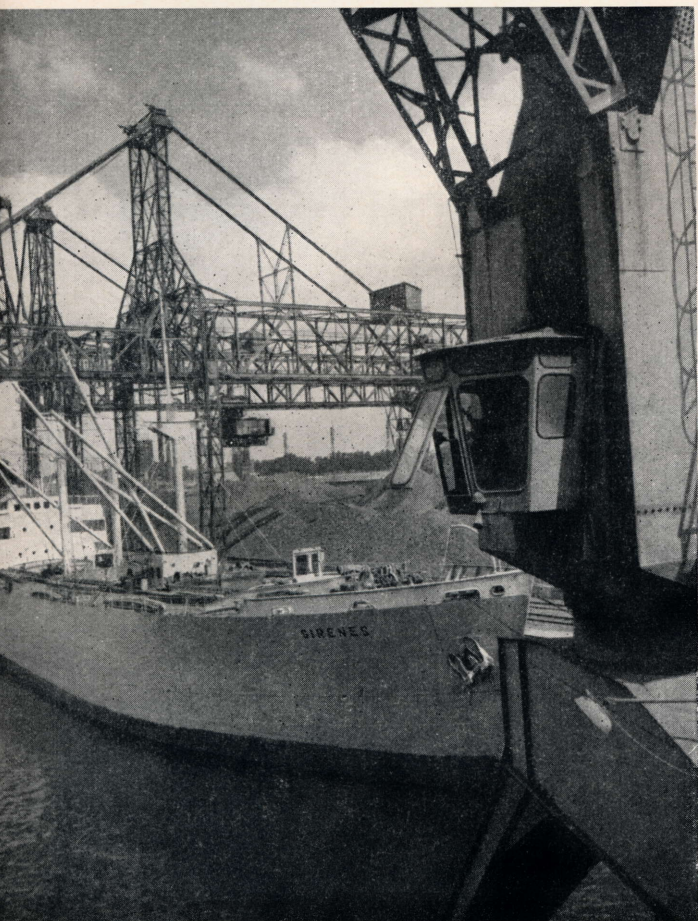
Het geschikt maken van deze laatste verkeersader tot het ontvangen van schepen tot 60.000 ton, het vergroten van het Sifferdok, (2.400 m lang, 300 m breed en 12,50 m diep), de nieuwe en machtige electriciteitscentrale E.B.E.S. te Rodenhuize, de bouw van de staalfabrieken SIDMAR en van een tunnel voor het rechtstreeks wegverkeer tussen Antwerpen en de kust, onder het kanaal te Zelzate, zijn zaken die zelfs door „de man in de straat“ reeds enigszins zijn gekend.

Minder bekend zijn tal van andere bedrijven welke zich in de kanaalzone aan het vestigen zijn of er met de opbouw van hun instellingen gaan beginnen.

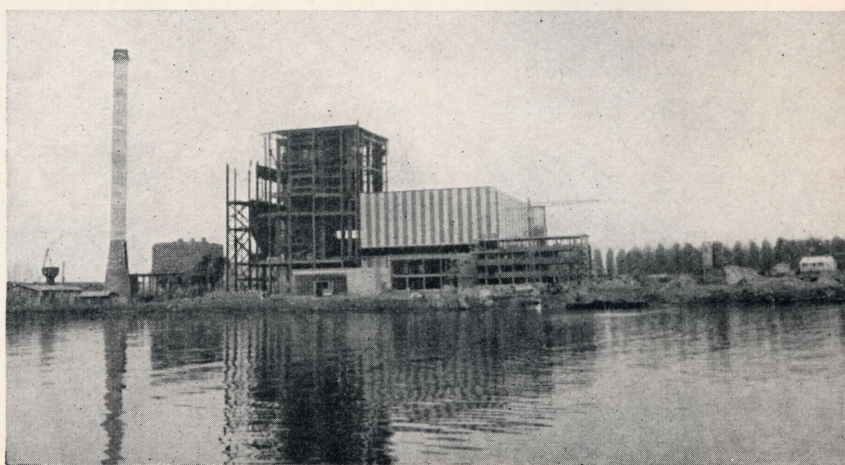
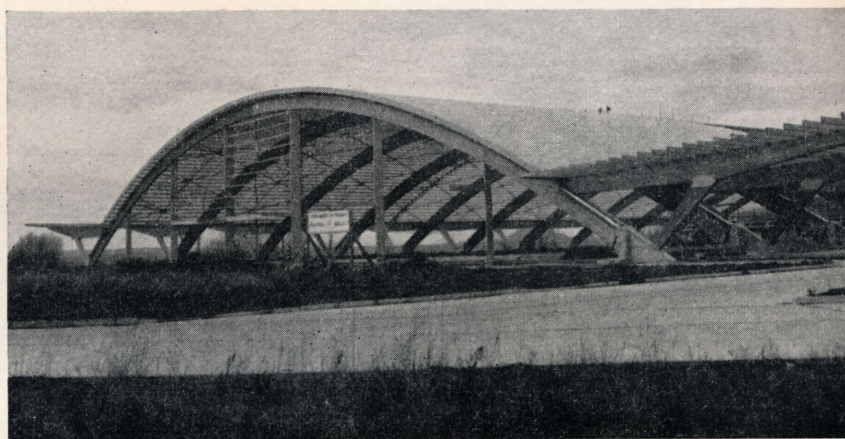
Zo, bij voorbeeld, bouwt de Franse maatschappij Simenin nabij het Sifferdok een reusachtige silo, waarin tot 400.000 ton graan zal kunnen opgeslagen en „geconditioneerd“ worden, vóór zijn distributie in een brede sektor.

Van deze instelling mag wel worden gezegd dat zij, voorlopig althans, enig zal zijn in België. De geciteerde tonnage benadert de nationale opbrengst. De vloer van de silo beslaat een oppervlakte van meer dan 5 hektaren.

Langs de noordzijde van het Sifferdok zal de gekende



*Haven van Gent. Middendarse. Lossen van ijzererts.*



*Boven: Nieuwe groenten- en fruitveiligingshalle der stad Gent.  
Onder: Nieuwe elektrische centrale E.B.E.S.-Roodenhuize.*

Zweedse autofabriek VOLVO een montagehal oprichten, die aan honderden mensen werkgelegenheid zal verschaffen.

Even noordelijker liggen gronden welke respectievelijk een fabriek van asbestprodukten (Johns Manville Belgium) en een depot van de Gulf Oil Company zullen herbergen. De olietanks van deze laatste zijn in opbouw en wijzigen reeds het landschapsbeeld. Ter hoogte van de te verbreden en recht te trekken Moervaart wordt ook een nieuwe en indrukwekkende scheepswerf gebouwd.

En deze lijst van bedrijven op de rechter kanaaloever beoogt niet volledig te zijn.

De sliert van fabrieken op de wester-kanaaloever doet mede aan expansie, zij het dan misschien op minder spektakulaire wijze.

De Papierfabrieken van Langerbrugge hebben hun produktie nagenoeg verdubbeld.

Tal van andere „gevestigde” bedrijven bouwen fabriekshallen bij of kennen een verhoogde activiteit. Dit gaat van U.C.B.-Wondelgem tot PURFINA te Ertvelde, over SADACI, LES DERIVES DU TITANE, ANGLO BELGE DES PETROLES en andere.

De KUHLMANN-fabrieken te Zelzate hebben zelfs de bouw van een nieuwe en belangrijke fabriek voor plastische stoffen aangevangen.

En hoe reageert de Spoorweg op deze snelle evolutie?

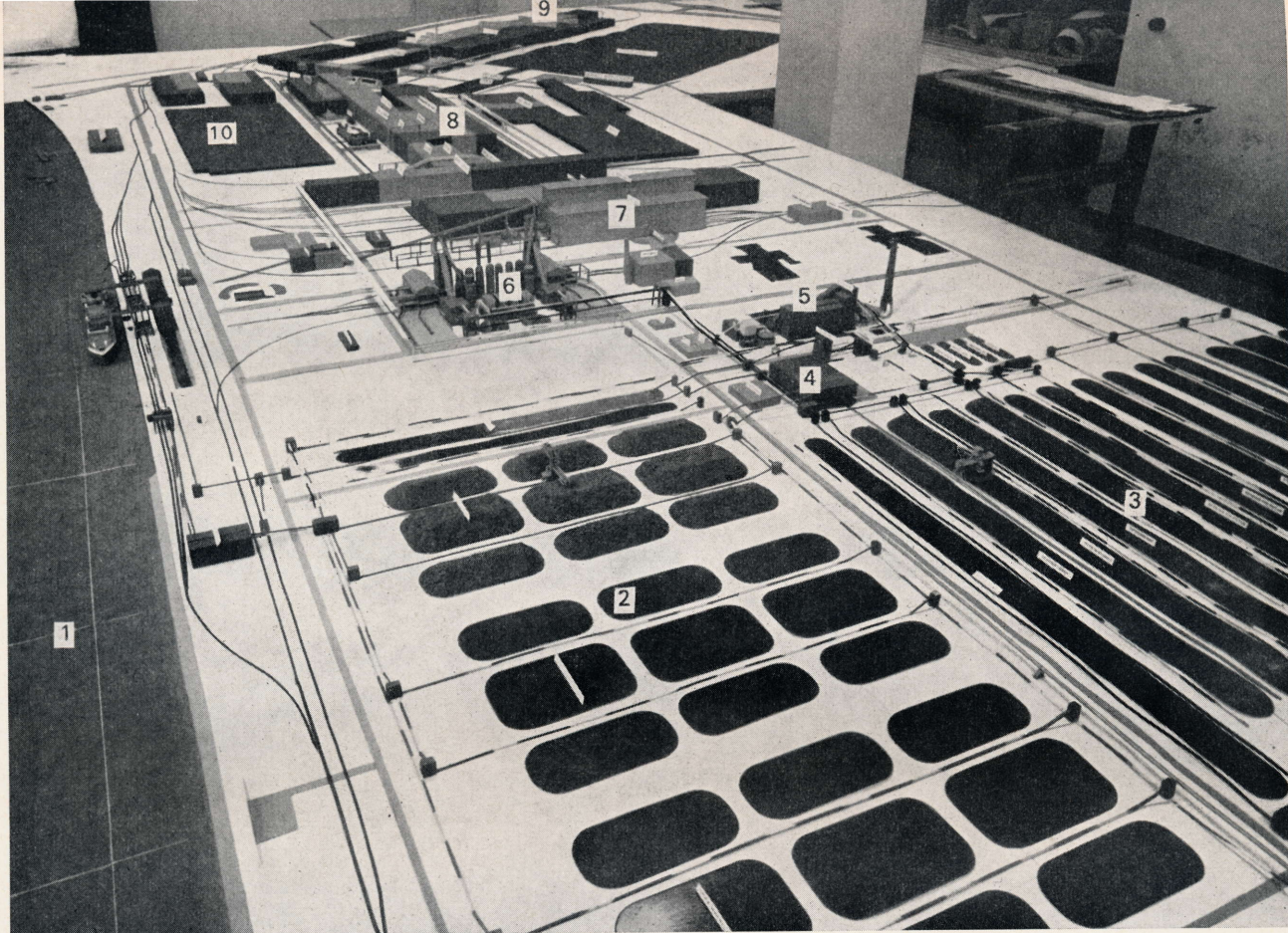
Wel, die volgt de evolutie van zeer dicht en in een gelijk tempo „volgen” ook zijn spoorbanen de groei van de haveninstellingen en de fabrieken.

Want of het nu gaat om nieuwe dokken, industrie-gronden langs de Ringvaart, de graansilo SIMENIN, de nieuwe electriciteitscentrale E.B.E.S. of de verwachte kolos SIDMAR, overal zal de Spoorweg zich in lijn kunnen stellen om een moderne „service” te offeren. Het ter beschikking stellen van nieuwe wagentypes is een der composanten hiervan.

Een paar voorbeelden? Een zending kolen van meer dan 1.000 ton zal door E.B.E.S.-Roodenhuize kunnen gelost worden in iets meer dan één uur.

De instellingen voor de silo SIMENIN zijn er op berekend, een volle treinlast graan in snel tempo te laten uitstorten.

Deze korte toelichting zou niet volledig zijn, indien zij niet tevens de aandacht van onze lezers zou



**MAQUETTE VAN HET SIDMAR-STAALBEDRIJF**

1. Kanaal Gent-Terneuzen. 2. Veld voor het opslaan van grondstoffen. 3. Homogeniseringsomslagplaats. 4. Inrichting voor het breken van erts. 5. Sinteroven en sinterband. 6. Hoogovens. 7. Staalfabriek. 8. Warmbandwalserij. 9. Koudbandwalserij. 10. Werkplaatsen en magazijnen.

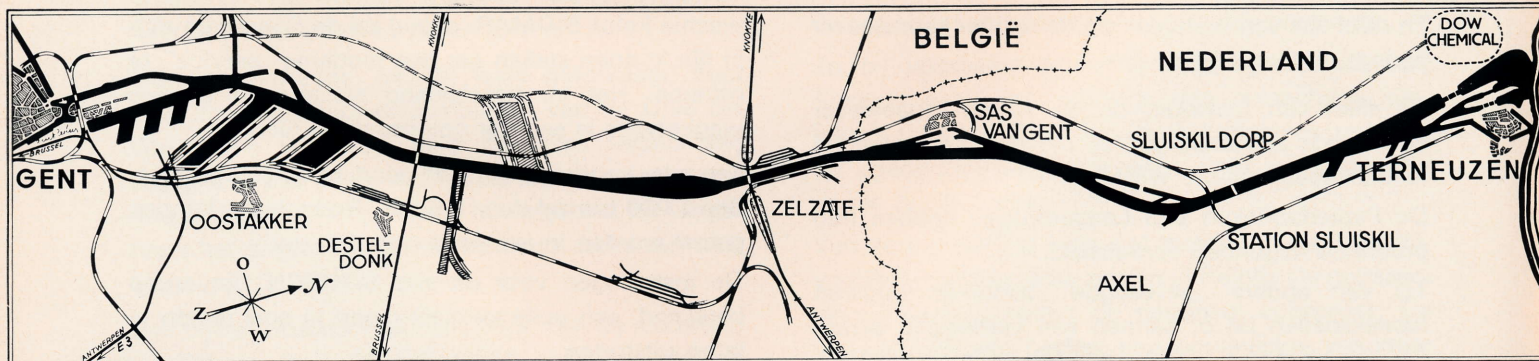
vestigen op de natuurlijke uitloper van het Gentse havengebied, namelijk de Nederlandse kanaalzone tot Terneuzen.

Ook deze zone kan later een attractiepool voor de industrie worden en zal een gelijklopende spooruitbreiding kennen.

Op de Scheldeoever, even ten westen van de nieuwe kanaalmonding, zal een groot fabriekscomplex (het Dow Chemical Terneuzen Projekt) verrijzen, dat van het dorp Sluiskil uit langs de linkeroever van het

kanaal met de bestaande spoorlijn Zelzate-Terneuzen zal worden verbonden.

Tevens wordt de mogelijkheid onderzocht om het industriespoor Gent-Zelzate op de rechter kanaaloever, met het Nederlands station Sluiskil en dienvolgens rechtstreeks met Terneuzen te verbinden. Samenvattend mag dus wel worden gezegd dat de spoorwegen een actieve rol zullen spelen in de toestand die door de expansie van de Gentse haven en der industrie der kanaalzone zal geschapen worden.



— : BESTAANDE SPOORLIJNEN      - - - : ONTWORPEN SPOORLIJNEN

Toekomstbeeld van de kanaalzone GENT-TERNEUZEN





(Foto Putman)

\*

*Ter attentie van de ondernemingshoofden.*

# SOCIALE ABONNEMENTEN

Ter gelegenheid van de tariefverhoging op 1 april 1964, werden de uitreikings- en gebruiksvoorwaarden van de sociale abonnementen voor werklieden en bedienden gewijzigd.

## A. Uitreikingsvoorwaarden.

Er bestaan twee soorten van sociale abonnementen :

- het abonnement betaalbaar per maand of per drie maanden ;
- het abonnement betaalbaar per week.

### 1. *Abonnement betaalbaar per maand of per drie maanden.*

Dit abonnement kan bekomen worden door de werklieden van alle categorieën, *alsmede de bedienden van wie de bruto maandelijks bezoldiging vermenigvuldigd met twaalf, 125.000 F niet overschrijdt.*

Onder bezoldiging moet verstaan worden de jaarlijkse brutowedde, gebeurlijk rekening gehouden met het beweeglijk gedeelte toegekend in functie van het indexcijfer van de levensduurte, alsmede het commissieloon en de toelagen die sommige werkgevers aan hun personeel verlenen.

De toeslagen, zoals standplaats- en hardvergoeding, kindervergoeding, het dubbel vakantiegeld, enz. komen niet in aanmerking.

Het abonnement wordt uitgereikt op overlegging van een getuigschrift van de werkgever, hetgeen, wanneer het een bediende betreft, dient te vermelden dat de bezoldiging het voorziene maximumbedrag niet overschrijdt (formulier D.C. 1724).

### 2. *Abonnement betaalbaar per week.*

Er bestaan abonnementen :

- geldig voor één heen- en terugreis per week ;
- geldig alle dagen van zondag tot zaterdag.

Het voordeel van het sociaal abonnement voor een week wordt verleend aan werklieden en leerjongens die, als ondergeschikten, hoofdzakelijk handenarbeid verrichten. *Van 1 april 1964 af, is het de werkgever, en niet meer de N.M.B.S., die moet bepalen of zijn werklieden of leerjongens de voorwaarden vervullen, die recht geven op een sociaal abonnement betaalbaar per week.*

De spoorweg levert dergelijk abonnement af aan iedereen die een formulier D.C. 1771, behoorlijk door de werkgever ingevuld, overlegt. Deze laatste verbindt er zich toe, door het afleveren van het getuigschrift, de bijdragen te betalen voorzien voor de werklieden en leerjongens die, als ondergeschikten, hoofdzakelijk handenarbeid verrichten.

## B. Gebruiksvoorwaarden.

De sociale abonnementen betaalbaar per maand of per drie maanden, alsmede de sociale abonnementen voor een week, geldig van zondag tot zaterdag, zijn nu zonder formaliteit alle dagen geldig, zondagen en erkende feestdagen inbegrepen, voor een onbeperkt aantal verplaatsingen tussen het station van de woonplaats en het station dat de zetel van het werk van de abonent bedient.

Het verbod om de reis onderweg aan te vangen, te onderbreken of te beëindigen blijft gehandhaafd.

# Van 31-5-64 af : de nieuwe dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland

Van 31.5.64 af zijn de nieuwe dienstregelingen voor het goederenvervoer van kracht.

In navermelde tabellen vindt U de vertrek- en aankomsturen voor het vervoer van wagenladingen naar het buitenland.

De eerste reeks tabellen bepaalt de gunstigste vervoersmogelijkheden mits de TEEM-treinen benutigd worden.

De tweede reeks tabellen geeft de gunstigste mogelijkheden weer voor het vervoer met versnelde gewone treinen. Vertrek- en aankomsturen zijn met het volle uur aangegeven. Zo dient bv. het vertrek-uur van een trein op het uur 10 aldus verstaan dat deze trein in werkelijkheid vertrekt tussen 9 h en 9 h 59.

## A. VERVOER MET TEEM-TREINEN.

Het geheel van deze treinen die ons land interesseren is weergegeven door de schets hiernaast. TEEM-treinen zijn snelle goederentreinen die de belangrijkste productie- en verbruikscentra van Europa verbinden.

De TEEM-treinen vervoeren enerzijds goederen waarvoor een snel vervoer is gevegd, met uitzondering van de massagoederen (kolen, schroot, stenen enz.) en anderzijds bederfelijke goederen. De TEEM-treinen rijden tegen een maximumsnelheid van 85 tot 100 km/h. Deze treinen mogen dus enkel wagens bevatten die het merk „S” of „SS” dragen

en waarvan de lading de grenslast voorzien om onder het „S”-regime te rijden, niet overschrijdt. (S en SS zijn op internationaal vlak overeengekomen merken voor voertuigen die tegen 85 resp. 100 km/h kunnen rijden.)

Wij vestigen, bijgevolg, de aandacht van de afzender op de noodwendigheid materieel gemerkt met „S” of „SS” aan te vragen alsook op de beperking van het laadgewicht.

Het vervoer per TEEM-treinen kan niet van eind tot eind gewaarborgd worden voor goederen die onderweg een lang oponthoud vergen voor douaneformaliteiten, het bij-ijzen, het veeartsenijkundig of plantkundig onderzoek of voor reëxpeditie.

Het oponthoud in de grensstations van invoer laat doorgaans het inklaren niet toe; dienvolgens is vertolling van de zendingen ter bestemming vereist.

## B. VERVOER MET GEWONE VERSNELDE TREINEN.

Het oponthoud in de grensstations werd zodanig geregeld dat rekening wordt gehouden met de nodige tijd voor de gewone grensformaliteiten.

Dit oponthoud is echter niet voldoende indien andere verrichtingen moeten worden gedaan, zoals reëxpeditie, bij-ijzen of een speciaal onderzoek door douanebeambten of andere autoriteiten (vrijmaking, onderzoek door een veearts, plantkundig onderzoek, enz.).

### INTERNATIONAAL TREINBOEK VOOR GOEDEREN (L.I.M.)

De « Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises », zal het nieuw treinboek « Livret-Indicateur International Marchandises (L.I.M.) », geldig tot einde mei 1965, in de loop van de maand juni uitgeven.

Deze brochure bevat ruim 300 bladzijden uurtabellen met de gunstigste vervoerplannen voor wagenladingen over de voornaamste Europese verkeerslijnen.

Er komen een honderdtal uurtabellen in voor, waarvan er een vijftigtal België aanbelangen. De dienstregelingen van het TEEM-net (Trans-Europ-Express-Marchandises), zijn opgenomen in de algemene uurtabellen en maken bovendien het voorwerp uit van een bijzonder TEEM-treinboek dat bij de brochure gevoegd is.

Deze bevat bovendien een spoorwegkaart van Europa, formaat 85 × 100 cm, waarop inzonderheid al de grens- of overgavestations tussen de onderscheiden landen zijn aangeduid.

Deze documentatie kan bekomen worden tegen storting van 70 F op postrekening nr. 1010 van de N.M.B.S. te Brussel; op de strook van het overschrijvings- of stortingsbulletin vermelde men als referte de drie letters L.I.M.

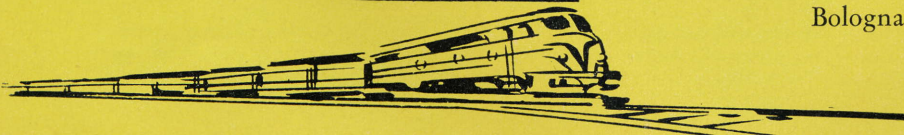
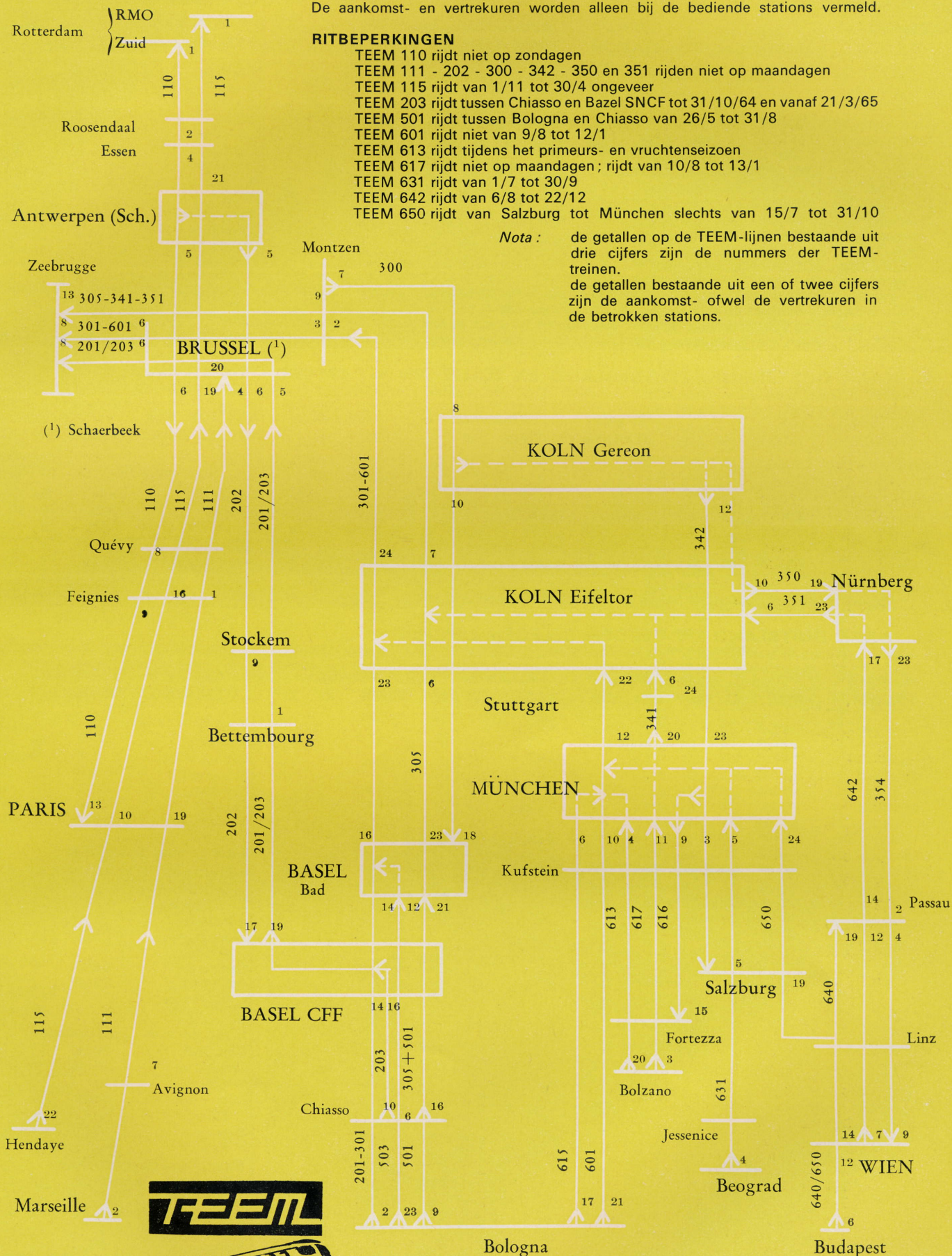
### BEDIENDE STATIONS

De aankomst- en vertrekuren worden alleen bij de bediende stations vermeld.

### RITBEPERKINGEN

- TEEM 110 rijdt niet op zondagen
- TEEM 111 - 202 - 300 - 342 - 350 en 351 rijden niet op maandagen
- TEEM 115 rijdt van 1/11 tot 30/4 ongeveer
- TEEM 203 rijdt tussen Chiasso en Bazel SNCF tot 31/10/64 en vanaf 21/3/65
- TEEM 501 rijdt tussen Bologna en Chiasso van 26/5 tot 31/8
- TEEM 601 rijdt niet van 9/8 tot 12/1
- TEEM 613 rijdt tijdens het primeurs- en vruchtenseizoen
- TEEM 617 rijdt niet op maandagen; rijdt van 10/8 tot 13/1
- TEEM 631 rijdt van 1/7 tot 30/9
- TEEM 642 rijdt van 6/8 tot 22/12
- TEEM 650 rijdt van Salzburg tot München slechts van 15/7 tot 31/10

*Nota :* de getallen op de TEEM-lijnen bestaande uit drie cijfers zijn de nummers der TEEM-treinen.  
de getallen bestaande uit een of twee cijfers zijn de aankomst- ofwel de vertrekuren in de betrokken stations.



# VERBINDINGEN PER TEEM

## I. NAAR FRANKRIJK (1)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	GRENSOVERSCHRIJDING			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D		TREIN	U	D
								Bordeaux		6	III
								Brest		13	III
								Clermont-Ferr.		8	III
								Dijon		4	III
								Le Havre		4	III
								Limoges		4	III
Antwerpen (DS)	20050	2	II	Quévy	TEEM 110	8	II	Marseille		13	III
Antwerpen (Zd)	20305	1	II					Nantes		6	III
Brussel (TT)	10016	2	II					Nice		22	III
Essen	TEEM 110	4	II					Paris la-Chap.		13	II (2)
Gent Oost	90216	22	I					Paris Tolb. Juv.		18	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I					Rouen		2	III
Zeebrugge	99264	18	I								
Oostende	99419	24	I								

(1) Behalve andersluidende vermelding in deze tabel zijn de dienstregelingen slechts toepasselijk op het versneld vervoer (régime accéléré) in S-wagens waarvan de tonnage S niet overschreden is.


(2) Toepasselijk op alle zendingen, geladen in S-wagens waarvan de tonnage S niet is overschreden.

(3) TEEM 110 alleen voor goederen die, van eind tot eind, vervoerd worden onder het stelsel van het Internationaal Douane-doorvoerkeer.

## II. NAAR OOSTENRIJK, ZWITSERLAND EN ITALIE (VIA HET GRENSSTATION STOCKEM)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	20050	2	II	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	14580	6	III
Brussel (TT)	10016	2	II								Milano	5555	16	III
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Roma	5773	23	IV
Kortrijk	99314	22	I											
Oostende (Zeeh.)	99419	24	I								Buchs (SG)	5157	9	III
Zeebrugge	99264	18	I								Wien (Matzl.)	1675	19	IV

(1) TEEM 202 neemt, bij vertrek uit België, alleen maar vertolde zendingen op.

 = Uitsluitend aan bederf onderhevige goederen.

## III. NAAR DUITSLAND EN VERDER GELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24322	23	I	Montzen	24322	4	II	TEEM 5544	7	II	<b>Naar Duitsland</b>			
Antwerpen (Zd)	22339	22	I								Basel Bad	5544	18	II
Brussel (TT)	14310	22	I								Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								München	5434	23	II
Kortrijk	84346	21	I								Nürnberg	5422	19	II
Liège (G.)	40007	17	I								Passau	5598	2	III
St.-Niklaas	99158	21	I								Schirnding	6003	7	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	99944	19	I											
Verviers (O.)	41151	19	I	»	44300	24	I				<b>Naar en over Oostenrijk</b>			
											Brennero via	G 13	14	III
											Kufstein			
											Budapest via	69	20	III
											Passau			
											Jesenice via	1975	24	III
											Salzburg			
											Salzburg	5494	4	III
											Wien (West)	G 818	9	III
											via Passau			
											<b>Naar en over Zwitserland</b>			
											Bâle SBB	9094	24	II
											Chiasso via	14580	6	III
											Bâle (1)			
											Milano via	5555	16	III
											Bâle-Chiasso			
											Zürich via	911	6	III
											Bâle			
											<b>Naar Tsjecho-Slowakije</b>			
											Plzen via	7108	24	III
											Furth. i/W			
											Plzen via	7534	22	III
											Schirnding			
											Praha via	5572	13	IV
											Furth. i/W.			
											Praha via	4522	7	IV
											Schirnding			

(1) Uitsluitend voor aan bederf onderhevige goederen.

U = uur

D = dag.

# DE BESTE VERBINDINGEN MET GEWONE GOEDERENTREINEN

## I. NAAR FRANKRIJK (1)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GREN- STATION	TREIN	U	D	STATION VAN BESTEMMING	Aankomst	
									U	D
Essen Antwerpen (Zd) Antwerpen DS Brussel (TT) Gent (Zeeh.) Oostende Zeebrugge	28320	5	II	} Quévy	88320	14	II	Bordeaux	13	III
	20305	1	II					Brest	5	IV
	20050	2	II					Clermont-Ferr.	3	IV
	10016	2	II					Dijon	14	III
	90011	23	I					Le Havre	11	III
	99419	24	I					Limoges	19	III
	99264	18	I					Lyon G.	18	III
								Marseille	2	IV
								Nancy	12	III
								Nantes	24	III
Montzen Visé (4)	47300	10	II	} Erquelinnes	47300	16	II	Nice	1	IV
	47300	11	II					Paris-la-Chap.	1	III(2)
								Paris Tolb. Juv.	3	III
								Reims	6	III
								Roubaix	4	III
								Rouen	7	III
								Bordeaux	13	III
								Brest	5	IV
								Clermont-Ferr.	3	IV
								Dijon	14	III
Charleroi (SQ) Liège (M) Montzen	70053	1	II	} »	77345	12	II	Le Havre	11	III
	40007	17	I					Limoges	19	III
	47310	1	II					Lyon G.	18	III
								Marseille	2	IV
Montzen Visé	47304	21	I	} »	47304	3	II	Nancy	12	III
	47304	22	I					Nantes	24	III
Antwerpen (DS) Antwerpen (TT) Essen Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z.) Zeebrugge	29154	22	I	} Mouscron	80262	11	I	Paris-la-Chap.	1	III(3)
	19152	3	II					Paris Tolb. Juv.	3	III
	22361	19	I					Reims	6	III
	90011	23	I					Roubaix	4	III
	49303	24	I					Rouen	7	III
	99336	20	I					Bordeaux	13	III
	99103	17	I					Brest	5	IV
								Clermont-Ferr.	3	IV
								Dunkerque	5	III
								Le Havre	11	III
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Brussel (TT) Gent (Zeeh.) Liège (G.) Kortrijk Oostende (Z.) Verviers (O) Zeebrugge Liège Verviers (O.)	20065	21	I	} Stockem	26320	10	II	Lille	22	II
	22318	24	I					Limoges	19	III
	16308	23	I					Nancy	12	III
	96367	10	I					Nantes	24	III
	40007	17	I					Reims	6	III
	99304	3	II					Roubaix	22	II
	91150	21	I					Rouen	7	III
	41151	19	I					Boulogne	11	III
	99103	17	I					Brest	5	IV
	40084	21	I					Clermont-Ferr.	3	IV
41151	19	I	Gouvvy	4114	6	II				
								Metz	23	II
								Strasbourg	4	III

(1) Behalve andersluidende vermelding in deze tabel zijn de dienstregelingen slechts toepasselijk op het versneld vervoer (régime accéléré) in S-wagens waarvan de tonnage S niet overschreden is. De zendingen moeten bovendien vervoerd worden onder het stelsel van het Internationaal Douane-doorvoerkeer.

(2) Eveneens toepasselijk op zendingen van het gewoon Frans vervoerregime.

(3) Toepasselijk op alle zendingen, geladen in S-wagen waarvan de tonnage S niet is overschreden.

(4) Uitsluitend aan bederf onderhevige goederen.

# DE BESTE VERBINDINGEN MET GEWONE GOEDERENTREINEN

## II. NAAR DUITSLAND, OOSTENRIJK EN NOORDELIJKE LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6143	11	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	6	II				Bochum N	5275	21	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Bremen	5314	1	III <sup>(1)</sup>
Brussel (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Dortmund (S)	5275	2	III
Charleroi (SQ)	77322	17	I	»	64306	7	II				Duisburg	5117	16	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Düsseldorf (D)	9833	20	II
Liège (M)	40007	17	I	»	44359	24	I				Essen	5235	18	II
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Oostende	99336	20	I	»	84346	5	II				Hamburg	5105	3	III <sup>(1)</sup>
Verviers (O)	44347	22	I	»	44347	6	II				Hannover	5057	3	II
Zeebrugge	99944	19	I	»	84346	5	II				Osnabrück	5117	21	II
											Wuppertal	9461	1	III
											Münster	5105	18	II
											Krefeld	5133	5	III
											Göteborg via Putgarden	5158	22	IV <sup>(1)</sup>
											Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV <sup>(1)</sup>
											Kobenhavn (G) via Putgarden	2186	3	IV <sup>(1)</sup>
											Padborg	9911	12	III
											Stockholm via Putgarden	4008	4	V <sup>(1)</sup>
											Stockholm via Trelleborg	4004	5	V
											Frankfurt (M)	5300	2	III
											Köln (G)	5055	16	II
											Mannheim	6620	10	III <sup>(1)</sup>
											München (S)	5238	9	III <sup>(1)</sup>
											Salzburg	7707	17	III <sup>(1)</sup>
											Stuttgart	5438	2	III <sup>(1)</sup>

(1) Slechts toepasselijk op zendingen geladen in wagens gemerkt „S“ (met toegelaten maximum-snelheid van 100 km/h), waarvan de toegelaten last „S“ niet is overschreden.

## III. NAAR NEDERLAND <sup>(1)</sup>

GRENSOVERSCHRIJDING																		
VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	TREIN	U	D		STATION VAN BESTEMMING	U	D							
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	}	Amsterdam Wgm	14	II	}						
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100	8	II		Amersfoort	4	III		Dordrecht	7	III			
Brussel (TT)	10016	2	II						Eindhoven	5	III		Nijmegen	5	III	Rotterdam R.M.O.	13	II
Quévy	TEEM 111	2	II						Rotterdam Z	11	II		Groningen	12	III	Utrecht	6	III
Gent (O)	99156	18	I						Amsterdam Wgm	6	III		Amersfoort	4	III	Dordrecht	7	III
Kortrijk	84346	21	I						Eindhoven	5	III		Nijmegen	5	III	Rotterdam R.M.O.	7	III
Oostende	99336	20	I						Rotterdam Z	11	II		Groningen	12	III	Utrecht	6	III
Zeebrugge	99944	19	I															
Gent (O)	99156	18	I	Essen	22360	16	II		Amsterdam Wgm	6	III		Amersfoort	4	III			
Kortrijk	84346	21	I						Dordrecht	7	III		Eindhoven	5	III	Nijmegen	5	III
Oostende	99336	20	I						Rotterdam R.M.O.	7	III		Rotterdam Z	2	III	Groningen	12	III
Mouscron	84346	20	I					Groningen	12	III	Utrecht	6	III	Amsterdam Wgm	2	III		
Zeebrugge	99944	19	I															
Erquelines	74300	4	II	Visé	44395	15	II											
									Amsterdam Wgm	1	III	Amersfoort	5	III				
									Dordrecht	7	III	Eindhoven	1	III				
									Nijmegen	8	III	Rotterdam R.M.O.	6	III				
									Rotterdam Z	5	III	Groningen	9	III				
									Utrecht	4	III	Amsterdam Wgm	1	III				
Liège G.	40007	17	I	Visé	44348	9	II											
Verviers (C)	41151	19	I					Amsterdam Wgm	15	II	Amersfoort	13	II	Dordrecht	7	III		
									Eindhoven	1	III	Nijmegen	8	III				
									Rotterdam R.M.O.	6	III	Rotterdam Z	24	II				
									Groningen	6	III	Utrecht	4	III				
Visé	44323	23	I	Visé	44323	23	I											
Gouvy	44323	19	I					Amsterdam Wgm	15	II	Amersfoort	13	II	Dordrecht	7	III		
									Eindhoven	8	II	Nijmegen	13	II				
									Rotterdam R.M.O.	6	III <sup>(3)</sup>	Rotterdam Z	11	II				
									Groningen	6	III <sup>(3)</sup>	Utrecht	13	II				

(1) Niet toepasselijk op wagens die 's zaterdags of 's zondags in het grensstation toekomen.

(2) Voorrang aan G.V.-zendingen.

(3) Niet toepasselijk op wagens die 's vrijdags, 's zaterdags of 's zondags te Maastricht toekomen.

Deze dienstregelingen zijn geldig van 31-5-64 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

# DE BESTE VERBINDINGEN MET GEWONE GOEDERENTREINEN

## IV. NAAR GROOT-BRITANNIE

VERTREK-STATION	TREIN	U D		INSCHEPING	BESTEMMINGEN																	
					U D		U D		U D		U D		U D		U D		U D					
					U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D				
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																		
Quévy	TEEM 111	2	II																			
Brussel (TT)	19152	3	II		10	II	17	II							24	II	11	IV	10	IV		
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.																		
Gent Zeehaven	99156	18	I																			
Montzen	42330	2	II		18	II	7	III							2	IV	11	IV	10	IV		
Quévy	TEEM 111	2	II	Oostende																		
Mouscron	84346	20	I																			
Quévy	TEEM 111	2	II		15	II			19	II	2	III	3	III	5	III						
Brussel (TT)	19152	3	II																			

VERTREK-STATION	TREIN	U D		INSCHEPING	BESTEMMINGEN																	
					U D		U D		U D		U D		U D		U D		U D					
					U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D				
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																		
Quévy	TEEM 111	2	II																			
Brussel (TT)	19152	3	II		10	II	3	III									13	III	12	III		
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.																		
Gent Zeehaven	99156	18	I																			
Montzen	42330	2	II		18	II	3	IV									13	IV	12	IV		
Quévy	TEEM 111	2	II	Oostende																		
Mouscron	84346	20	I																			
Quévy	TEEM 111	2	II		15	II			5	IV	2	IV	4	IV	7	IV						
Brussel (TT)	19152	3	II																			

## V. NAAR LUXEBURG, SAARBRUECKEN EN BASEL

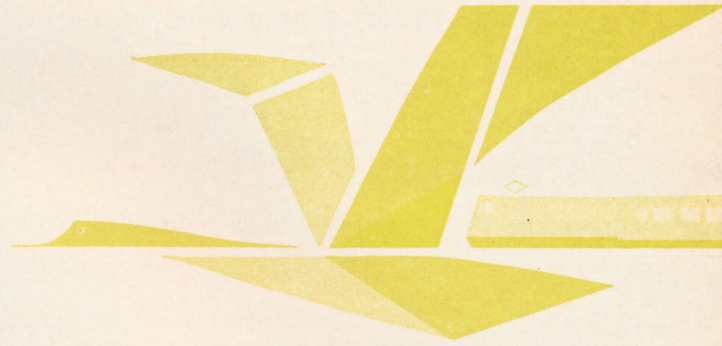
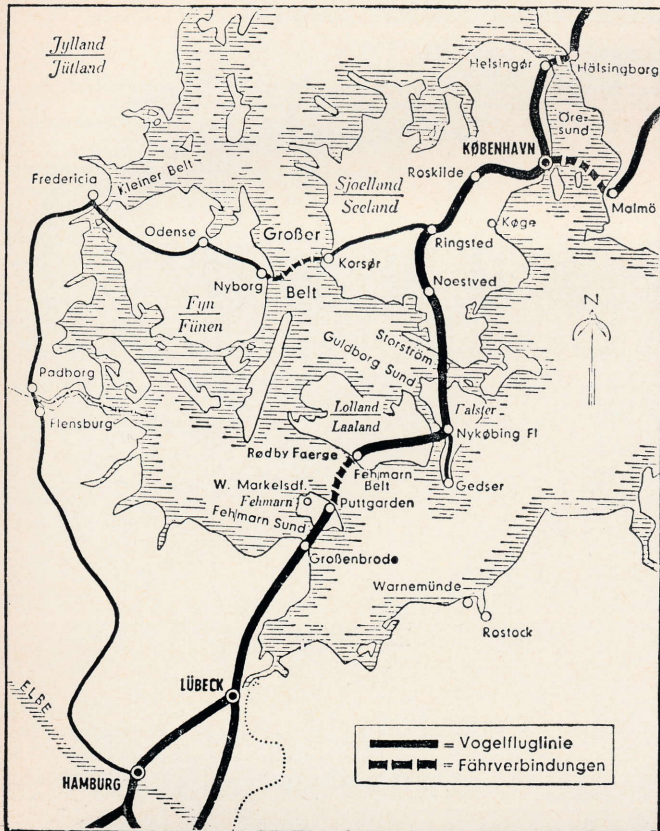
VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	TREIN	U	D																	
					TREIN	U	D	TREIN	U	D																					
Brussel (TT)	16108 <sup>(1)</sup>	3	II	Arlon (a)	16108	8	II	66352	12	II	Bettembourg	5154	14	II																	
Oostende (Z)	91150 <sup>(1)</sup>	21	I	»	16108	8	II								66387	10	II	Saarbrücken	9411	7	III										
Gent (Zeeh.)	99156 <sup>(1)</sup>	18	I	»	16108	8	II															66309	17	II	Bâle SBB	5037	9	III			
Antwerpen (DS)	20065 <sup>(2)</sup>	21	I	Stockem (b)	26320	8	II	26320	10	II	Bâle SBB	5031	22	II																	
Antwerpen (Z)	22318	24	I	»											16308	6	II	66352	12	II	Bettembourg								5154	14	II
Brussel (TT)	16308 <sup>(2)</sup>	23	I	»	46374	9	II	66352	12	II	Saarbrücken	9411	7	III																	
Liège (G)	40007	17	I	»																											
Kortrijk	99304 <sup>(2)</sup>	3	I	»	46374	9	II	66352	12	II	Luxembourg	5178	18	II																	
Verviers (O)	41151	19	I	»											16308	6	II	66352	12	II	Bettembourg								5178	19	II
Zeebrugge	99103 <sup>(2)</sup>	17	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Bâle SBB	5037	9	III																	
Gent (Zeeh.)	90011 <sup>(2)</sup>	23	I	Stockem											26304	15	II	66309	17	II	Luxembourg								4114	12	II
Oostende (Z)	91150 <sup>(2)</sup>	21	I	»	44320	3	II	4114	6	II	Bettembourg	4114	13	II																	
Liège	40084	21	I	Gouvy											44320	3	II	4114	6	II	Saarbrücken	9411	7	III							
Verviers (O)	41151	19	I	»																					44320	3	II	4114	6	II	Bâle SBB

(1) Zendingen G.V. (2) Voor goederen verteld bij vertrek is er een sneller vervoer voorzien in de TEEM-verbinding (tabel II)

(a) formaliteiten voor stukgoedzendingen en bij afwijking voor volledige wagenlading.

(b) formaliteiten uitsluitend voor wagenladingen.

Deze dienstregelingen zijn geldig van 31-5-64 af. Ze kunnen gewijzigd worden.



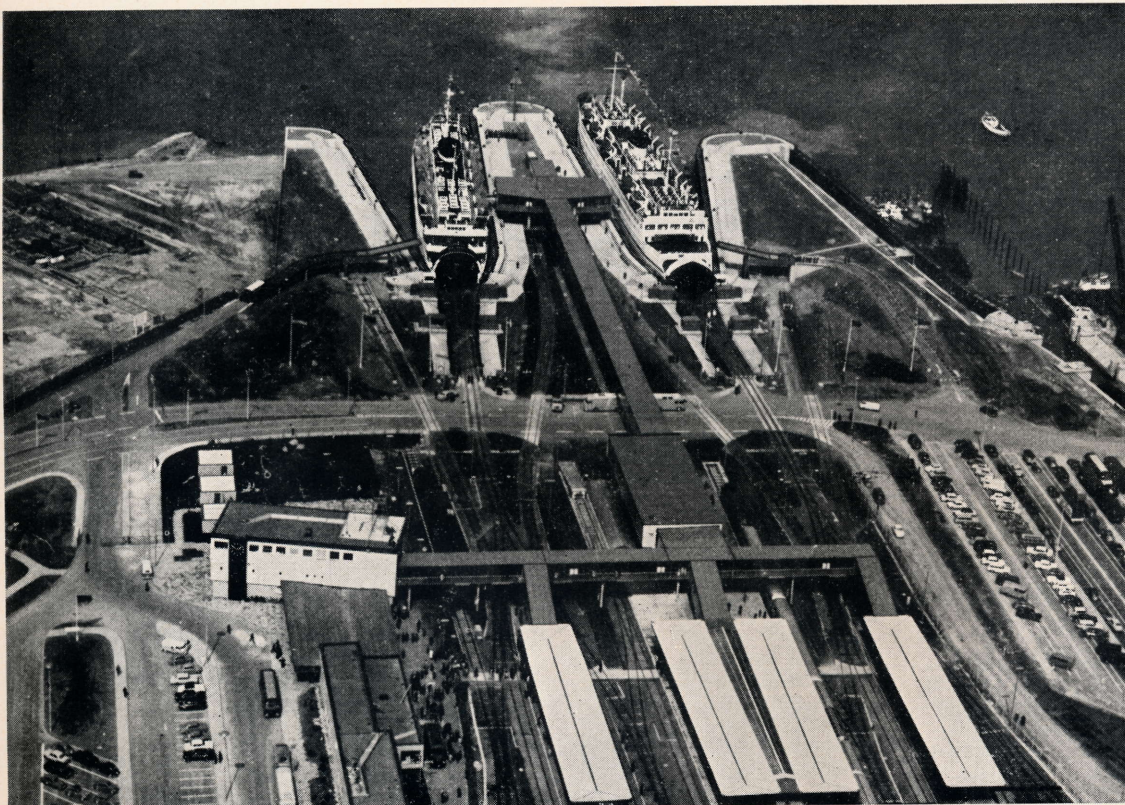
# Vogelfluglinie

## Twée miljoen reizigers !

In dienst genomen op 14 mei 1963 en waarbij de reis naar Denemarken aanzienlijk werd ingekort, heeft de Vogelfluglinie op 28 februari 1964 haar tweemiljoenste reiziger overgevoerd. Tot op dat ogenblik hadden de ferry-boats 242.000 auto's vervoerd. Vergeleken met de 1.239.000 personen en 139.200 auto's die over de oude transitweg Grossenbrode Kai-Gedser

tussen 14 mei 1962 en 28 februari 1963 werden vervoerd, is dat 65% meer voor de reizigers en 74% voor de auto's.

De toeneming van het verkeer op de trekvogellijn is des te opvallender daar de andere vervoermiddelen hun concurrentie nog hebben verscherpt.



*Het nieuwe veerstation PUTTGARDEN op Fehmarn met de Deense veerboot "Koning Frederik IX" (links) en de Duitse veerboot "Theodor Heuss" (rechts)*



# **IS ER BIJ DE N.M.B.S. TE VEEL CONTROLE OP DE REIZIGERS ?**



De spoorweggebruiker ergert er zich wel eens over dat hij aan de ingang en aan de uitgang van de stations en ook nog in de treinen gecontroleerd wordt. Hij heeft de indruk dat hij bestendig onder toezicht staat, en misschien vindt hij die controle plagerig en overdreven.

Was zulks inderdaad het geval, dan ware zijn ontstemming verklaarbaar. Doch hoe is het in de werkelijkheid?

Het is waar dat de klant meestal eerst naar het loket moet om er een biljet te kopen. Daarna moet hij naar de ingang, waar een bediende dat biljet moet knippen. In de trein moet hij, op verzoek, zijn vervoerbewijs tonen aan de hoofdwachter, die naziet of het in orde is. Ten slotte moet de reiziger bij de aankomst zijn biljet tonen of afgeven aan de bediende die dienst doet aan de uitgang.

Dat is de gewone gang van zaken. Op onvoorziene uren wordt er soms ook nog op bepaalde lijnen een vliegende controle ingericht.

Zijn al die controles overbodig? Komt daarbij een massa personeel te pas, en is zulks dus ogenschijnlijk een plagerij voor de reiziger? Kunnen al die controles niet afgeschaft worden?

De objectieve lezer zal zich hierover een oordeel kunnen vormen wanneer hij meer zal vernomen hebben over die dienst.

De N.M.B.S. telt 1.422 getarifeerde punten, d.w.z. punten waartussen biljetten kunnen afgeleverd worden.

Van die 1.422 punten zijn er slechts 145 met vol-

ledige bediening, d.w.z. met uitreiking van biljetten en controle bij de in- en de uitgang vanaf de opening tot de sluiting van de dienst.

145 op 1.422, dat is ongeveer 1/10 van de getarifeerde punten.

486 andere punten worden slechts gedeeltelijk bediend, inzonderheid op de spitsuren.

Tenslotte worden er 791 — meer dan de helft van het totaal — in het geheel niet meer bediend. De reizigers stappen er dus rechtstreeks op de treinen en moeten zich hun vervoerbewijs laten afleveren door het treincontrolepersoneel. In die punten is de uitgang vrij.

Is zulks dan die overdreven controle waarover sommige reizigers zich zouden kunnen beklagen? Mag men zeggen dat de Nationale Maatschappij personeel te over heeft? Dat ze tal van nutteloze en vervelende controles doet uitvoeren?

Uit de vorenstaande cijfers blijkt integendeel dat de controle in aanzienlijke mate werd verminderd. Een bestendige controledienst bestaat vrijwel alleen nog in de grote stations en in de aansluitingsstations.

## **Te veel controle?**

Sedert het einde van de jongste wereldoorlog heeft de N.M.B.S. meermaals getracht de controle aan de uitgang in sommige stations en zelfs op hele baanvakken af te schaffen. Tot haar spijt heeft ze bij de onverwachte wederinvoering van de controle moeten vaststellen dat een indrukwekkend aantal



Een controle die niets ergerends heeft. (Foto Putman)

reizigers geen plaatsbewijs hadden of een onregelmatigheid begingen. Zulke reizigers waren bijzonder talrijk op de spitsuren in de omnibustreinen, want een grote toevloed van reizigers bemoeilijkt natuurlijk de controle.

Kan men dan nog zeggen dat alle controle overbodig is? Dat zou waarlijk ongerijmd zijn.

Onder die omstandigheden zou de afschaffing van iedere controle terecht als nalatigheid van de N.M.B.S. kunnen beschouwd worden.

Nog een ander bewijs?

De ontvangst voortspruitend uit de regelingen van reizigers in de treinen bedraagt gemiddeld 68 tot 75 miljoen frank per jaar.

Dat bedrag is zo belangrijk dat daardoor alleen reeds controlemaatregelen gewettigd zijn.

Nochtans heeft de N.M.B.S., die voor haar cliënteel de toegang tot de stations wil vergemakkelijken, de laatste maanden opnieuw als proef controlebeperkingen ingevoerd. Voor die proefnemingen werden de stations Gent-St-Pieters en Luik-Guillemins gekozen. In die stations is de controle aan de ingang sedert 1 november van verleden jaar afgeschaft. Deze maatregel werd in de pers aangekondigd. Er werd een beroep gedaan op het begrip en op de medewerking van de gebruikers. In beide stations zijn borden voorgehangen waarop de elementaire regels van de vervoersbepalingen in herinnering worden gebracht, onder meer de verplichting om een biljet te nemen voor de treinen, of een perronkaartje voor de toegang tot de perrons.

Het zal wellicht verwondering wekken als men verneemt wat de autoriteiten voor de eerste vijf maanden van die proefneming hebben moeten vaststellen. Vóór de proefneming telde men, zowel te Gent als te Luik, een jaarlijks gemiddelde van *zeven* processen-verbaal wegens bedrieglijke poging om zonder vervoerbewijs te reizen.

Van 1 november 1963 tot 31 maart 1964 (een periode van 5 maanden) moesten *negentig* processen-verbaal worden opgemaakt op de lijnen bij vertrek uit Gent en *honderd* op de lijnen bij vertrek uit Luik. Hierbij moet men bedenken dat een gerechtelijk proces-verbaal alleen wordt opgemaakt bij klaarblijkelijke poging tot bedrog.

Wat valt hieruit te besluiten?

Het ware onvoorzichtig en ongetwijfeld onrechtvaardig, aan de hand van de aangehaalde cijfers te willen veralgemenen. Onder het Belgisch publiek zijn er niet méér „ontduikers” dan elders. Doch



Controle - vrije ingang (Liège Guillemins) (Foto Putman)

sommigen laten zich verleiden door de prikkel van het risico of door enig ander motief.

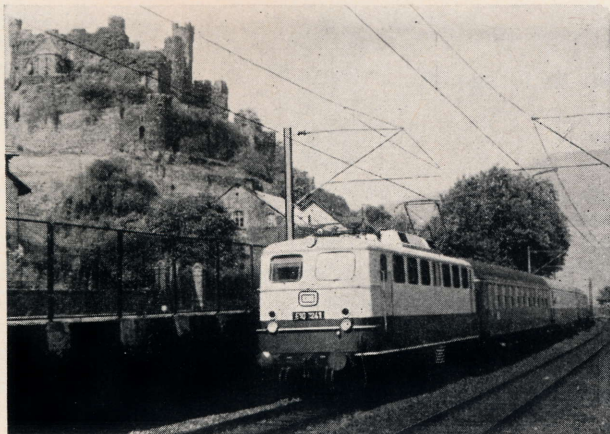
De N.M.B.S. zou aan haar plicht van goed beheer te kort schieten, indien ze onbedachtzaam verder ging met het inkrimpen van haar controlediensten die reeds, zoals we hebben aangetoond, tot het strikt noodzakelijke beperkt zijn. Zij zal er verder naar streven om de controle aan de ingang of aan de uitgang van de stations af te schaffen, voor zover *gans* haar cliënteel hiervoor begrip wil tonen en zich discipline wil oplegen.

# TREINEN VOOR ZAKENLUI

De luxemotortrein „DIAMANT“ die Antwerpen en Brussel verbindt met Köln (aankomst 10u.43) zal er van bij de zomerdienstregeling (31 mei) aansluiting geven op de grote Duitse treinen „Rheingold“ en „Rheinpfeil“ en aldus zal men het zuiden van Duitsland en Zwitserland in recordtijden kunnen bereiken.

## DIAMANT

Antwerpen C.	V.	7u.27
Brussel-Noord	V.	8u.04
Liège (Guillemins)	V.	9u.03
Verviers Central	V.	9u.26
Aachen Hbf	A.	9u.58
Köln Hbf	A.	10u.43



*De «Rheingold» te Trechtingshausen.  
In de achtergrond Burg Reichenstein.*

## RHEINGOLD

Köln Hbf	V.	10u.49
Bonn	A.	11u.08
Koblenz Hbf	A.	11u.46
Mainz Hbf	A.	12u.40
Mannheim Hbf	A.	13u.22
Karlsruhe Hbf	A.	13u.53
Freiburg Hbf	A.	14u.53
Basel Bad-Bf	A.	15u.30
Basel SBB	A.	15u.41

Doorgaande rijkuitgen voor:

- Zürich (A. 17u.10) en Chur (A. 19u.01).
- Chiasso (A. 21u.04) en Milaan (A. 22u.20)



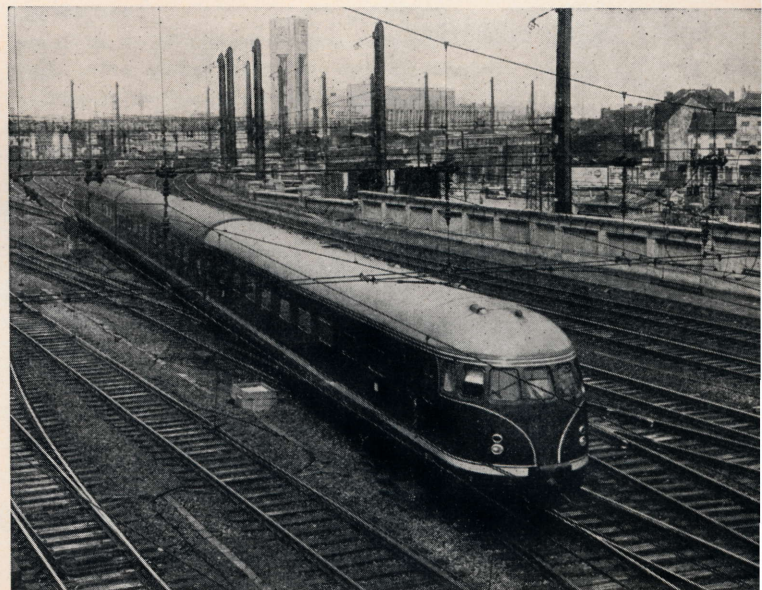
*De «Rheinpfeil»: panoramisch rijkuitgen.*

## RHEINPFEIL

Köln Hbf	V.	10u.57
Bonn	A.	11u.17
Koblenz Hbf	A.	11u.54
Mainz Hbf	A.	12u.48
Frankfurt (M.) Hbf	A.	13u.14
Würzburg Hbf	A.	14u.42
Nürnberg Hbf	A.	15u.47
München Hbf	A.	17u.38

Zoals in de „DIAMANT“ lopen er in de „RHEINGOLD“ en in de „RHEINPFEIL“ slechts 1e klassewagens. Er is ook een panoramisch rijkuitgen en een afdeling waar de zakenlui hun correspondentie kunnen afhandelen.

Zakenlui zullen de oordeelkundige dosering van de beroepssfeer en het geraffineerd comfort in die twee treinen waarderen.



*De «Diamant» te Brussel-Noord.*

# HET SUCCES VAN DE AUTO-NACHTEXPRESTREINEN

## I. Naar **MUNCHEN** — Aantal vervoerde wagens (heen en terug samen)

1956 : 438

1957 : 759

1958 : 865

1959 : 935

1960 : 1379

1961 : 1615

1962 : 1503

1963 : 1635



## II. Naar **MILAAN** — Aantal vervoerde wagens (heen en terug samen)

1958 : 417

1959 : 1384

1960 : 1953

1961 : 2339

1962 : 3018

1963 : 3816



## III. Naar **AVIGNON** (vanuit Brussel en Bressoux) — Aantal vervoerde wagens (heen en terug samen)

1960 : 776

1961 : 2473

1962 : 4072

1963 : 4748



## IV. **NARBONNE** — Aantal vervoerde wagens (heen en terug samen)

1963 : 795



# VERTOLLING VAN DE UITVOERZENDINGEN NAAR FRANKRIJK



De goederen die per spoor worden uitgevoerd kunnen vertold worden aan de grens of in een stapelplaats die in het land nabij de plaats van bestemming gelegen is. Deze laatste wijze van handelen kan tal van voordelen bieden.

Opdat onze uitvoerders met kennis van zaken zouden kunnen beslissen, geven wij hierna de lijst van de Franse stapelplaatsen (met hun dienstbestemming) die de Belgische uitvoerders kunnen interesseren.

## A. VOLLEDIGE DIENST.

Amiens	Hendaye
Angoulême	Jeumont
Annemasse	Kehl
Anor	Lauterbourg
Apach	Lille (Rijsel)
Armentières	Lille St. Sauveur
Audun-le-Tiche	Limoges-Bénédictins
Avignon	Longwy
Baisieux	Marseille-Maritime
Bellegarde (Ain)	Maulde-Mortagne
Blanc-Misseron	Mazamet
Boulogne-Ville	Modane
Bourges	Montluçon-Ville
Bray-Dunes	Montpellier
Calais-Ville	Morteau
Canfranc	Neuenburg
Cerbère	Nîmes
Chalon-sur-Saone	Perpignan
Chamberry-Challes-les-Eaux	Pontarlier
Clermont-Ferrand	Port-Vendres
Comines (Fr)	Rennes
Delle	Sète
Dieppe	St Dizier
Dijon-Pte-Neuve	Thionville
Dunkerque	Toulouse-Matabiau
Ecouviesz-Gare	Tourcoing
Feignies	Tour-de-Carol-Enveitg (la)
Givet	Troyes
Godewaersvelde	Vallorbe
Grenoble	Vintimille
Hallun	Wissembourg

## B. GEDEELTELIJKE DIENST.

### Basel

enkel voor:  
expreszendingen - kleine colli - gezinscolli - bederfelijke waren - renpaarden - kleine dieren (andere dan per wagen).

### Bouzonville

enkel voor de wagenladingen vrachtgoed.

### Colmar

enkel voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar:

- het station Colmar en particuliere verbindingssporen.
- de stations Colmar en Colmar-St-Joseph.

### Forbach

behalve formaliteiten voor stukgoed en groeperingsgoederen die te Saarbruecken Hbf vervuld worden.

### Metz-Goederen en Metz-Ville

enkel voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar de localiteit;

Kunstwerken en collectievoorwerpen bij uitvoer.

### Mont-St-Martin

enkel:

bij invoer, voor wagenladingen in bulk bestemd voor het verbruik;

bij uitvoer, voor wagenladingen in bulk herkomstig van Mont-St-Martin-locaal.

### Mulhouse-Nord

enkel voor zendingen herkomstig van of met bestemming naar de stations: Lutterbach, Mulhouse, Dornach-Mulhouse-Ville en particuliere verbindingssporen, Mulhouse-Wanne.

### Paris-Est

enkel voor de expreszendingen.

### Paris-la-Chapelle

enkel voor de zendingen in- of uitgevoerd over al de grenspunten, alsook langs de andere zeehavens dan die gelegen tussen Dieppe, inbegrepen, en Bordeaux, niet inbegrepen.

### Paris-Lyon

enkel voor expreszendingen.

### Paris-Nord

enkel voor expreszendingen en dagbladen.

### Pfetterhouse

enkel bij in- en uitvoer van goederen waarvoor de in- en uitvoerders vooraf machtiging hebben bekomen van de Gewestelijke Douanedirectie te Mulhouse.

### Sarreguemines

behoudens formaliteiten voor stukgoed en groeperingsgoederen die te Saarbruecken Hgbf vervuld worden.

### Strasbourg-Ville

enkel voor:

- kunstwerken en collectievoorwerpen.

### St Gingolph

enkel voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar de stations gelegen tussen St-Cergues-les-Voiron en St Gingolph (die twee stations inbegrepen).

### St-Louis

behalve voor de expreszendingen, kleine colli en gezinscolli, bederfelijke waren, renpaarden, kleine dieren, andere dan bij wagenlading (formaliteiten vervuld te Basel).

### Valloiry

alleen voor de zendingen van het lokaal verkeer die komen van of bestemd zijn voor de Sardische zone van St-Julien-en-Genevois of met bestemming naar de zone van St-Gingolph.

## Mutaties in de handels- agentschappen N. M. B. S.



Agentschap  
te Brussel.

De h. Ruyffelaert

die de Belgische Spoorwegen in het handelsagentschap te Brussel (Anspachlaan, 153B) van 1952 heeft vertegenwoordigd, is op 1 februari II. met rust gegaan. De Handelsdirectie dankt hem hartelijk voor de uitstekende diensten die hij de spoorweg tijdens een lange loopbaan heeft bewezen. De opvolger van de heer Ruyffelaert is de heer G.V. Egels.



De heer Egels

komt uit de dienst der Exploitatie. Hij is zeer ervaren inzake vervoersproblemen voor zendingen en wat betreft de beweging van de treinen. Wij zijn er van overtuigd dat onze klanten de technische en commerciële bevoegdheid van onze nieuwe handelsvertegenwoordiger op prijs zullen stellen.



Agentschap  
te Namur.

De h. H.J.G. Perin

heeft de post van handelsvertegenwoordiger voor de spoorwegen te Namen (52, rue Godefroid) sedert 1956 bekleed. Na een loopbaan van meer dan 44 jaar is de heer Perin met rust gegaan. De Handelsdirectie is hem ten zeerste erkentelijk voor de toewijding en de bevoegdheid met dewelke hij de spoorweg heeft gediend. Zij heeft de heer Demoustier A.M., aangewezen om hem te vervangen.



De h. Demoustier

is een jong en dynamisch ambtenaar die tot nu toe op een bedreven wijze de leidende post bekleedde van de commerciële diensten van het station Brussel-Noord. Wij verzoeken onze lezers hem evenveel vertrouwen te schenken als zijn voorganger.

## Gebrek aan samenhang en Engelse humor

Wij kunnen aan de bekoring niet weerstaan volgende passages te lichten uit een toespraak te Parijs gehouden door de heer Beeching, de auteur van het bekende plan tot hervorming van de Britse spoorwegen:

„Zoals in de andere landen vragen de Regering en de openbare opinie in Groot-Brittannië niet beter dan samen te spannen om van de Spoorwegdirectie onmogelijke zaken te vergen. In het verleden hebben zij de gezamenlijke problemen van de spoorweg op een zo duistere manier opgevat dat zij hebben gevraagd naar dingen die onverenigbaar en over het geheel onmogelijk te verwezenlijken zijn. Het is inderdaad zo dat, wanneer alles tegelijk ware gevraagd, terstond zou gebleken zijn hoe absurd dat alles was, niettegenstaande de problemen zeer ingewikkeld waren. In de praktijk werd evenwel het ene na het andere gevraagd zonder dat rekening gehouden werd met de onafwendbare gevolgen en nu is het zo dat, indien al hetgeen gevraagd werd in één memorandum ware samengebracht, duidelijk zou gebleken zijn dat men aan de Britse spoorwegen heeft gevraagd volgende zaken tegelijkertijd en integraal uit te voeren:

- Op een commerciële wijze exploiteren;
  - Werken als een sociale dienst;
  - De lonen op het peil van de algemene levensduurte houden;
  - De tarieven verminderen, afgezien de inflatie;
  - De historisch gegroeide structuur van de diensten behouden in voorwaarden die ingrijpend gewijzigd zijn;
- ...en vanzelfsprekend al de kosten delgen.

Het is natuurlijk gemakkelijk en goedkoop voor de Regering en de openbare opinie te veronderstellen dat al het gevraagde te verwezenlijken is als de Directie maar vindingrijk genoeg is. Doch het is niet mogelijk al dat gevraagde te verwezenlijken en de Directie kan geen grotere fout begaan dan te laten geloven dat zij bekwaam zou zijn om het onmogelijke uit te voeren. Doet zij zulks toch dan veroordeelt zij zichzelf te moeten werken in een atmosfeer van mislukking en blamage.

En dat zijn dan de omstandigheden waarin de Britse spoorwegen hebben moeten werken tijdens de laatste tien jaar vóór ons verslag tot wederinrichting werd opgesteld. En precies die toestand heeft er ons toe gebracht het land in te lichten over de werkelijke draagwijdte van de spoorwegproblemen en de aard van de onmogelijke dingen die van de spoorweg worden gevergd.»

Wat een waarheid, gezegd met typisch Britse humor!

De waarheid? Wel ja, want die opmerkingen gelden niet specifiek voor Groot-Brittannië alleen. Aldus wordt de tenlasteneming door de Staat van de kosten voor de infrastructuur algemeen betiteld als „het tekort van de N.M.B.S. betalen” wanneer het in feite de modernisering van de spoorwegen geldt; zijn het werken aan de wegen of de waterwegen dan heet dat integendeel „het patrimonium van het land verrijken”.

Het is werkelijk verbazend hoe die zo onredelijke beoordeling veelvuldig en hardnekkig opgang blijft maken.

## Tarief Berichten



### VERKEER MET FRANKRIJK.

Op 1.4.64 werd een nieuwe uitgave van het internationaal tarief voor vaste minerale brandstoffen CECA n° 2301/6301 van België en Nederland naar Frankrijk ingevoerd.

### VERKEER MET ZWITSERLAND EN DE VERDER GELEGEN LANDEN.

Op 1 april 1964 is het 2e vervolg ingevoerd op het internationaal tarief nr 9476 Belgische/Nederlandse zeehavens - Basel, waarbij rekening is gehouden met de verhoging van de Nederlandse vrachtprijzen op 1.3.64.

### VERKEER MET OOSTENRIJK.

Op 1 maart 1964 werden ingevoerd:  
1. Vervolg nr 1 op het internationaal tarief Bös/Nös (Oostenrijk - Belgische en Nederlandse zeehavens) om rekening te houden met de tariefwijzigingen op het Duits traject;

2. Een addendum nr 1 op het tarief BÖGT (België - Oostenrijk lokaal) met de invoering van speciaal tarief 9113.23 dat geldt voor het vervoer van gezwingeld vlas bij vertrek uit België naar Oostenrijk.

Op 1 april 1964 werd een 2e vervolg ingevoerd op het internationaal goederentarief 9113 (BÖGT) dat geldt tussen Oostenrijk en België (locaal verkeer); met dat vervolg is het station Bruck-an-der-Mur in artikeltarief 02 voor magnesiet opgenomen, terwijl de opgelegde minimumtonnage van 8.000 tot 7.000 ton werd verminderd.

### VERKEER MET TSJECHO-SLOWAKIJE.

Wegens de tariefhervorming op 1 april 1964 door de Tsjecho-Slowaakse spoorwegen ingevoerd, werden al de artikeltarieven van het internationaal goederentarief België-Tsjecho-Slowakije op dezelfde datum opgeheven. Zij werden op 1 mei 1964 met dezelfde prijzen weer van kracht en zullen geleidelijk opnieuw worden uitgegeven om rekening te houden met de wijzigingen op de Tsjecho-Slowaakse trajecten.

### VERKEER MET SPANJE EN PORTUGAL.

Werden ingevoerd:

1. op 15 april 1964, een 11de vervolg op het internationaal tarief „Iberiatarif“ van

toepassing op zendingen aardappelen afkomstig uit Spanje en Portugal ter bestemming van België;

2. op 15 mei 1964, een 12de vervolg op het internationaal tarief „Iberiatarif“ toepasselijk op zendingen fruit en verse groenten — met uitzondering van aardappelen en tomaten — afkomstig uit Spanje en Portugal ter bestemming van België.

### VERKEER MET ITALIE.

Op 1 april 1964 werden ingevoerd:  
— een nieuwe uitgave van het internationaal tarief Italië-België (bederfelijke waren) met het nummer 9505;

— een eerste vervolg op het internationaal tarief 2430 België-Italië (minerale brandstoffen) met een prijsverhoging van 2 FB/t wegens de beslissing van de Duitse Bondsregering om de „Frachthilfe“ van 18 FB tot 16 FB te verlagen.

## Voorkomen van ongevallen '63

De N.M.B.S. heeft haar Xde Verslag gepubliceerd betreffende de „Voorkoming van arbeidsongevallen“. De organismen die een exemplaar wensen te bekomen gelieven hun vraag te richten tot de „Directie van het Personeel en de Sociale Werken“ van de N.M.B.S., afdeling „Voorkomen van ongevallen“, Belliardstraat, 76 te Brussel.



**met vakantie  
de handen vrij!**



Afhaling en bestelling aan huis van bagage  
over heel het land.

Bijzondere "huis-huisdienst"  
voor de Kust en de Ardennen

