

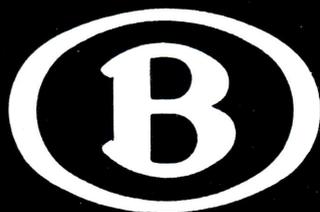
SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT NUMMER 3 / JUNI 1965



Goede reis...
...en
prettige vakantie!





NUMMER 3 — JUNI 1965

Texte français sur demande.

INHOUD

	Blz.
Het verkeer van de N.M.B.S. in 1964	2
In het teken van de IVA. De spoorwegen aan de eer te München	4
Kolenvervoer naar de Belgische elektrische centrales	7
De nieuwe dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland van 30.5.65 af	8
Het internationaal treinboek voor goederenverkeer (L.I.M.)	9
Vloeibaar gietijzer „L.D.” van Oberhausen naar Chertal	14
Zoekt U een nijverheidsemplacement?	15
Collico-containers	15
Bericht voor ons geacht lezerspubliek	15
Evolutie van het verkeer der „zwarte goederen” van de N.M.B.S.	16
25 ton per zelflosser	17
Met de auto-slaaptrein ook naar de Balearen en Corsica	18
Met vakantie de handen vrij	18
Anderhalf miljard reizigers, 50 miljard kilometer afgelegd,... en geen enkel dodelijk ongeval	19
Teruggave van met het zegel gelijkgestelde taxes in geval van uitvoer van bepaalde producten	19
Naar de Azurenkust in één nacht	19
Naar de IVA te München per trein dezelfde dag	20

HET VERKEER VAN DE N.M.B.S. IN 1964



Lay-out: L. Tack.

Foto's: Putman, Groupe Arts Appliqués

Druk.: Omega n.v., Antwerpen

A. REIZIGERSVERKEER

In 1964 beliep het reizigersverkeer 9.041 miljoen reizigers/km, tegen 9.009 miljoen reizigers/km in 1963, dat is 0,4 % meer. Het is verdeeld als volgt:

Reizigers met:	In miljoen reizigers/km			
	1963	1964	Verschillen	
			meer	minder
1. Biljetten	3.107	3.106		1
2. Gewone abonnementen	1.315	1.161		154
3. Schoolabonnementen	635	659	24	
4. Sociale abonnementen	3.952	4.115	163	
Totaal:	9.009	9.041	32	

Van de ene kant stelt men vast dat voor de gewone abonnementen cliëntele wordt verloren ten voordele van de sociale abonnementen en van de andere kant dat de school- en sociale abonnementen, waarvoor aanzienlijke prijsverminderingen van sociale aard worden toegekend, meer dan de helft van de reizigerscliëntele vertegenwoordigen (52,8% in 1964, tegen 50,9% in 1963). Van de andere kant is de verdeling van de reizigers per klasse als volgt:

	1963	1964
1e klasse	6,5 %	6,7 %
2e klasse	93,5 %	93,3 %

Voor de 1e klasse is er een aanwinst van 20 miljoen reizigers/km d.i. 3,4% ten opzichte van 1963. Er wordt vastgesteld dat er meer cliëntele van de „begoede klasse“ naar de spoorweg komt, op de voornaamste aslijnen van het net.

B. STUKGOEDVERKEER

De vergelijkende cijfers voor de laatste twee dienstjaren geven volgende resultaten:

Soort van verkeer	1963	1964	$\frac{1964}{1963}$ %
Postcolli	33.000 t	33.000 t	100
Expresgoed	42.000 t	55.000 t	131
IJlgoed	475.000 t	478.000 t	100,6
Totaal:	550.000 t	566.000 t	103

C. ZWARE GOEDEREN

1. Globale resultaten

Voor het gezamenlijk verkeer is de vergelijking van de in 1964 bekomen resultaten met die van 1963 als volgt:

1963	1964	$\frac{1964}{1963}$ %
64.997.000 ton	66.196.000 ton	101,8
6.780.167.000 t/km	6.862.554.000 t/km	101,2
5.916.092.000 F	5.903.587.000 F	99,8

2. Per aard van het goed

Aan de hand der evolutie van de grote categorieën van goederen, is de structuur van het verkeer in 1964 vergeleken met het jaar 1963 als volgt:

Goederen	% in ton/km		
	1963	1964	Vershil
Landbouwprodukten en voedingswaren	3,1	3,2	+ 3,7 %
Brandstoffen	32,7	28,4	-11,7 %
Ertsen	26,8	29,5	+11,0 %
Metaalprodukten	18,0	19,3	+ 7,9 %
Bouwmaterialen	5,0	5,6	+14,4 %
Groefprodukten	4,8	4,5	- 4,5 %
Textielwaren	0,3	0,3	- 0,8 %
Scheikundige produkten	5,9	5,6	- 2,9 %
Industriële oliën en vetten	2,2	2,3	+ 6,6 %
Diversen	1,2	1,3	+ 5,2 %
Totaal verkeer:	100,0	100,0	+ 1,2 %

De sector „brandstoffen - ertsen - metaalprodukten“ vertegenwoordigt ± 77% van het totaal verkeer. Die sector heeft volgende tonnages opgeleverd:

Produkten	In ton		
	1963	1964	$\frac{1964}{1963}$ %
Kolen en briketten	18.235.000	16.245.000	89
Cokes	5.968.000	5.512.000	93
Ertsen	12.545.000	14.021.000	112
Schroot	1.044.000	1.056.000	101
Staal en ruw gietijzer	463.000	442.000	96
Halffabrikaten	1.320.000	1.793.000	136
Gewalste produkten	4.981.000	5.224.000	105
Totaal:	44.556.000	44.293.000	99,4

Voor de produkten welke niet tot de E.G.K.S. behoren, citeren wij volgende tonnages:

	1963	1964
Suikerbieten	208.000 t	321.000 t
Suikerbietenpulp	57.000 t	59.000 t
Leisteen	1.082.000 t	1.399.000 t
Hoogovenslakken	720.000 t	900.000 t
Gietijzer in vloeibare toestand	109.000 t	510.000 t
Cementsoorten	885.000 t	965.000 t
Cementklinker	71.000 t	183.000 t
Hout	508.000 t	587.000 t
Glas en spiegelglas	729.000 t	807.000 t
Groefprodukten	4.218.000 t	4.144.000 t
Scheikundige produkten	3.954.000 t	3.871.000 t
Industriële oliën en vetten	939.000 t	910.000 t

De spoorwegen aan de eer te München.

Van 25 juni tot 3 oktober 1965 blijven in de Beierse hoofdstad de poorten open van de internationale Verkeers-tentoonstelling (Internationale Verkehrsausstellung, afgekort I.V.A.).

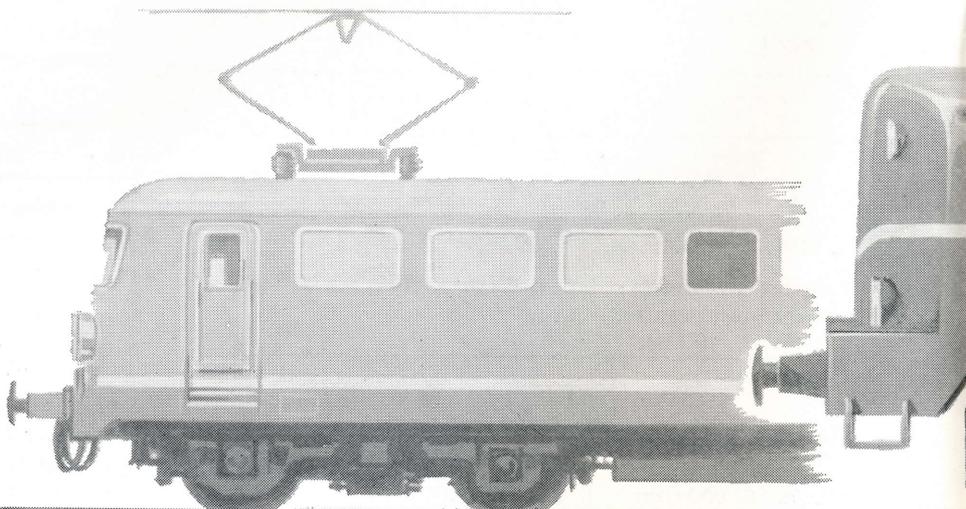
Geplaatst onder het beschermheerschap van de President der Duitse Bondsrepubliek, wil de tentoonstelling het publiek een volledig overzicht verschaffen van de recente vooruitgang die is geboekt inzake vervoer en verkeerswezen. Zij wil ook licht werpen op de vraagstukken en de toekomstvooruitzichten in de verschillende sectoren van dat omvangrijk gebied in voortdurende expansie.

De IVA Munchen van 1965 is veel ruimer opgevat dan de Duitse Nationale tentoonstellingen in 1925 en 1953 die ook aan het verkeer werden gewijd. Zij omvat volgende grote sectoren: spoorweg, wegverkeer, scheepvaart, luchtvaart, astronautica, energie, basismaterialen, toerisme, alsook de intellectuele communicatiemiddelen: posterijen - televerbindingen - algemene overzending van inlichtingen.

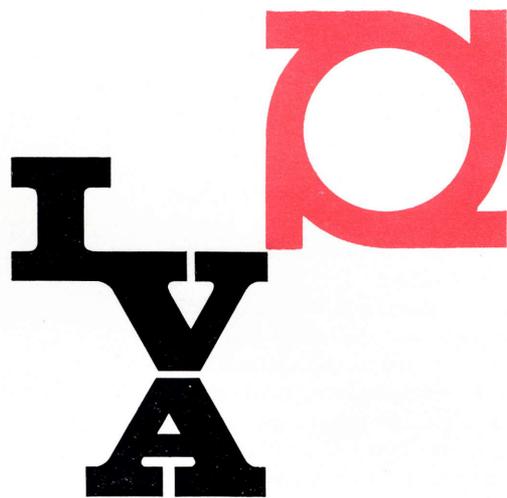
De spoorwegen hebben een aanzienlijke plaats op de tentoonstelling. Zij beschikken over de hallen nrs 16 en 18, met een totale oppervlakte van nagenoeg 10 000 m², en over een openluchtterrein van ongeveer 35 000 m².

Hal nr 16 wordt volledig ingenomen door de Deutsche Bundesbahn met het algemeen thema „veiligheid - snelheid - comfort“. Zij biedt de bezoeker tal van attractiepolen: een gestyliseerde stationshal, uitgerust met de modernste toestellen, de evocatie van een reis, in een originele vorm uitgewerkt met film en elektronische muziek, modelstationsinstallaties, technische onderdelen van alle aard die tot verschillende takken van de spoorwegbedrijvigheid behoren, maquettes, historische herinneringen, enz..

Hal nr 18 is ingericht naar het thema « De spoorwegen in de wereld - vandaag en morgen » en omvat de stand van de Internationale Spoorwegunie (UIC), die van het Internationaal Containerbureau, de vreemde deelnemingen en die van de spoorwegnijverheid in het algemeen.



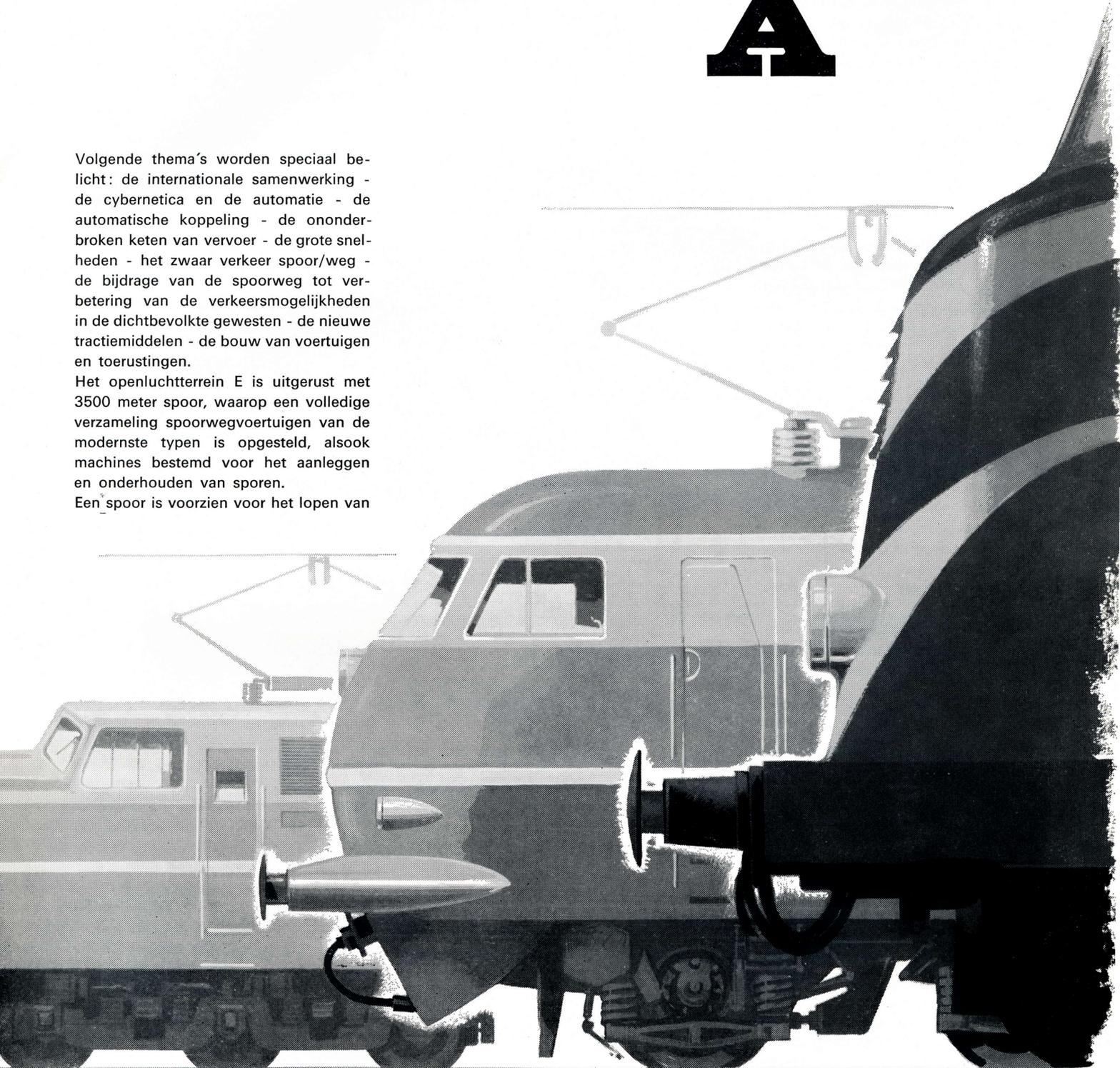
In het teken van de



Volgende thema's worden speciaal belicht: de internationale samenwerking - de cybernetica en de automatie - de automatische koppeling - de ononderbroken keten van vervoer - de grote snelheden - het zwaar verkeer spoor/weg - de bijdrage van de spoorweg tot verbetering van de verkeersmogelijkheden in de dichtbevolkte gewesten - de nieuwe tractiemiddelen - de bouw van voertuigen en toerusting.

Het openluchtterrein E is uitgerust met 3500 meter spoor, waarop een volledige verzameling spoorwegvoertuigen van de modernste typen is opgesteld, alsook machines bestemd voor het aanleggen en onderhouden van sporen.

Een spoor is voorzien voor het lopen van



een locomotief die door de bezoekers kan bestuurd worden en voor een andere machine die van uit hal 16 op afstand zal zal bediend worden.

Dat geheel is aangevuld met een inlichtingspaviljoen, een bioscoop met 120 plaatsen, twee restaurants, alsook met een attractie die veel succes kende op de nationale Zwitserse tentoonstelling te Lausanne: de Circarama, voorgesteld door de Zwitserse Bondsspoorwegen.

Het is een ronde bioscoop met 800 m² oppervlakte en 15 meter hoogte, waarin 1500 toeschouwers om de 30 minuten de projectie kunnen bijwonen van een prachtige film over Zwitserland en zijn spoorwegen.

Ten slotte wil de Deutsche Bundesbahn ter gelegenheid van de tentoonstelling het thema „grote snelheid“ illustreren met praktische demonstraties. Voor de eerste maal in Europa zullen voor het publiek toegankelijke treinen regelmatig tussen München en Augsburg tegen de snelheid van 200 km/u. rijden. Die treinen vertrekken en komen aan op een speciaal perron in de onmiddellijke nabijheid van het park voor spoorwegvoertuigen.

De inrichters van de sector „spoorwegen“ hebben er op gelet niet enkel de spoorwegen van 1965 en de enorme inspanning tot modernisering die zij hebben geleverd, te tonen. Zij hebben ook de belangrijke evolutie in het licht gesteld welke de spoorweg in de toekomst nog zal meemaken met de aanwending van de nieuwigheden op wetenschappelijk en technisch gebied.

Zij hopen de bezoekers te kunnen overtuigen dat het spoorwegverkeer zich in stand houdt en zich ook in de toekomst zal handhaven, aan de spits van de technische vooruitgang en aldus het bewijs leveren dat de spoorweg zich ondanks de structuurwijzigingen van het verkeer niet laat achteruit dringen door de andere vervoerwijzen.

De deelneming van België

De Belgische deelneming in de sector „spoorwegen“ is verwezenlijkt met de medewerking van de N.M.B.S., de bouwers van rollend materieel en de nijverheid gespecialiseerd in de vervaardiging van toestellen bestemd voor de exploitatie van spoorwegen.

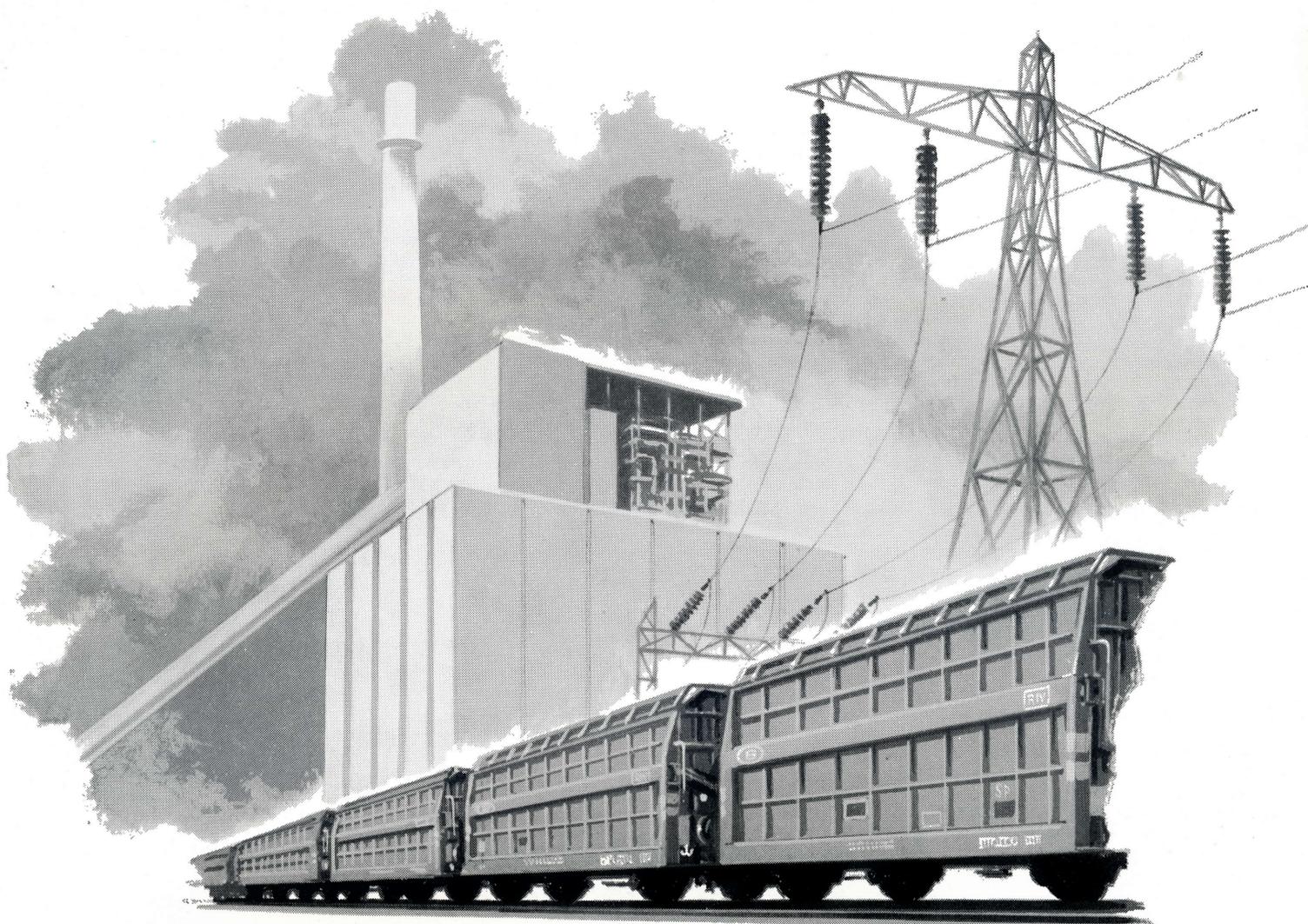
Zij omvat krachtvoertuigen en gesleepte voertuigen van recente opvatting die in België werden gebouwd. Die tuigen worden in open lucht in het park voor spoorwegvoertuigen gepresenteerd.

De Belgische afdeling in de hal 18 vertoont bijzonder belangwekkende verwezenlijkingen van technisch standpunt uit, waaronder inzonderheid een toestel voor het automatisch stilhouden en controleren van de snelheid der treinen.



De Circarama, voorgesteld door de Zwitserse Bondsspoorwegen.

Het is een ronde bioscoop met 800 m² oppervlakte en 15 meter hoogte, waarin 1500 toeschouwers om de 30 minuten de projectie kunnen bijwonen van een prachtige film over Zwitserland en zijn spoorwegen.



Kolenvervoer naar de Belgische elektrische centrales

In onze vorige uitgaven wezen we er op dat de spoorweg het meest aangewezen vervoermiddel is en blijft voor in bulk bij grote hoeveelheden geladen goederen, die per volledige treinen kunnen verzonden worden.

Omdat de spoorweg het hele jaar door regelmatige en snelle aanvoer kan verzekeren en waarborgen, zonder dat met de weersomstandigheden dient rekening gehouden, kunnen de fabrieken hun opslagruimte en hun voorraden tot het minimum beperken.

Van de andere kant kunnen de goederen door het in gebruik nemen van vervoermaterieel met automatische lossing, met een minimum aan installaties en arbeidskrachten ogenblikkelijk gelost worden.

De indrukwekkende toeneming van de per spoor naar de Belgische elektrische centrales vervoerde tonnages, bewijzen dat die voordelen door de leiders van die firma's op prijs worden gesteld. De tabel hiernaast levert er het overtuigend bewijs van:

Jaar *Per spoor naar de Belgische elektrische centrales vervoerde tonnages*

1958	1.640.000 ton
1959	1.878.000 »
1960	2.006.000 »
1961	1.933.000 »
1962	2.200.000 »
1963	2.150.000 »
1964	2.383.000 »

HET INTERNATIONAAL TREINBOEK VOOR GOEDERENVERKEER (L.I.M.)

Het Internationaal Treinboek voor Goederenverkeer (L.I.M.) was wegens de toenemende uitbreiding der internationale verbindingen, zowel wat de structuur als de voorstelling betreft, een onoverzichtelijk document geworden.

Inderdaad, zowel hoofd- als secundaire verbindingen waren er meestal in één enkele uurtabel samengebracht, wat voor het opmaken van een gewenste dienstregeling het raadplegen en het aan mekaar passen van verscheidene uurtabellen noodzakelijk maakte.

Drieëntwintig Spoorwegbesturen hebben ter gelegenheid van de Europese Conferentie der Goederendienstregeling in 1963 te Oslo beslist dat hieraan een verbetering moest worden gebracht.

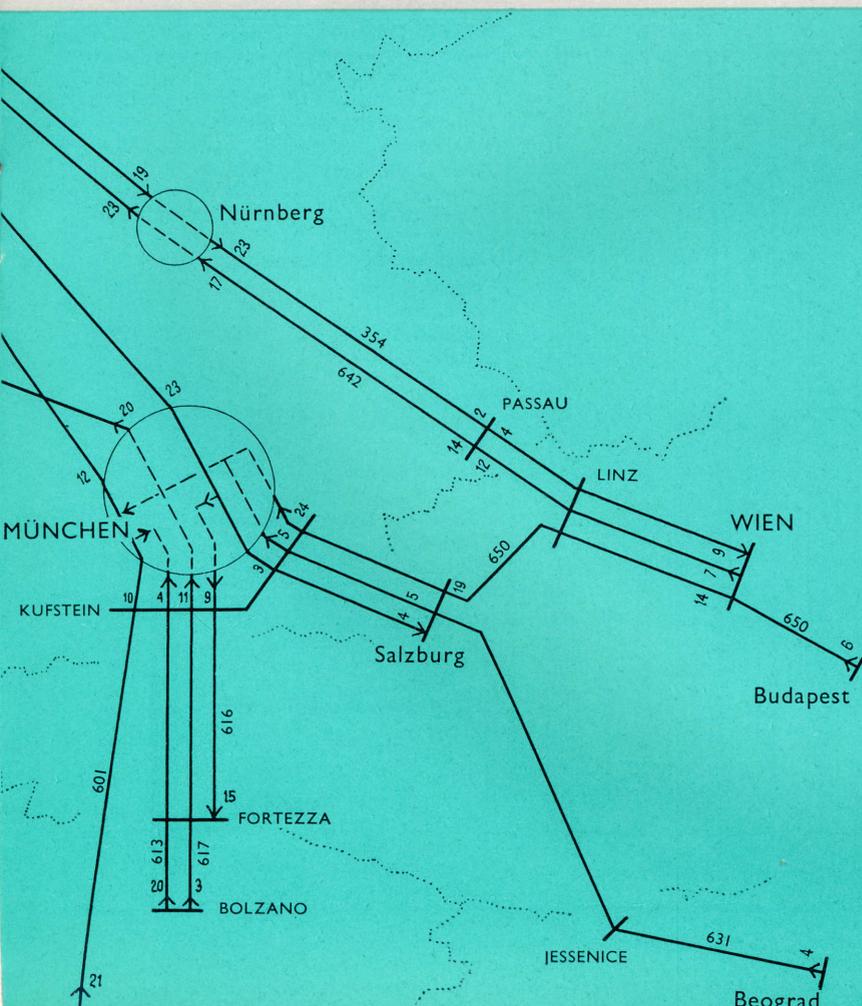
Het nieuwe L.I.M. of Internationaal Treinboek voor Goederenverkeer heeft dan ook van 30.5.65 af een nieuw uitzicht gekregen. Het zal zogenaamde „van land tot land“-dienstregelingstabellen bevatten, d.w.z. uurtabellen die het vertrek geven uit elk land van verzending naar elk land van bestemming. De beste verbindingen kunnen zo, met één oogopslag, vanaf het verzendstation van het land van vertrek tot het bestemmingsstation van het land van aankomst afgelezen worden. Deze overzichtelijkheid illustreren wij hieronder, bij wijze van voorbeeld, met een fac-simile der uurtabel uit het nieuwe L.I.M. dat de verbindingsmogelijkheden geeft tussen België en Hongarië.

Ten gerieve van de Belgische spoorklanten zal in de maand juni een excerpt uit het L.I.M. (Livret Indicateur International Marchandises) verschijnen dat de dienstregelingen bevat die de Belgische in- en uitvoerders rechtstreeks kunnen interesseren. Deze documentatie bestaande uit het N.M.B.S.-goederentreinboek, de speciale TEEM-dienstregeling en een spoorwegaankort, kan bekomen worden mits vooraf 70 BF wordt overgeschreven op de p.r. 1010 van de N.M.B.S. (op het stortingsbewijs vermelden : „L.I.M.“).

13/2 Belgique—Magyarország über/via Montzen—Furth i. W.—Štúrovo

I	II	III	IV	V	VI	Km	Stat.—Gares—Staz.	VII	VIII	IX	X	XI	XII
		24320 22 1	24324 3 2 24323 24 1		24322 23 1 22339 22 1 14310 22 1 99156 18 1 40007 18 1 99336 20 1 99944 19 1	156 169 162 214 40 282 272	b Antwerpen (DS) b Antwerpen (Zuid) b Bruxelles (TT) b Gent (Oost) b Liège (Guillem) b Oostende (Zeeh) b Zeebrugge	a a a a a a	82106 7 6 12315 11 6 41102 5 6 19152 8 6 TEM301 7 6	42333 3 6 42330 6 6 41306 4 6 90030 6 6 44155 2 6 19152 8 6 49101 7 6			
94341 11 1	99103 17 1												
7279 23 1 1 2	7263 3 2 4	7267 9 2 10 0 0 — 0 0 5055 15 2	7271 11 2 13 0 0 0 0 0	5057 18 1 19	5544 7 2 8	0 24	b Montzen a Stolberg	a b	1 1 6	19 18			
7281 4 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	6047 18 3 6313 22 7102 24 7102 3 4 0 0 — 0 0 4012 19 5	0 0 0 0 0	6049 23 2 6301 3 3 7104 5 8	6045 6 3 6307 11 7108 16 7108 19	698 721	a Furth i. W. b a Domažlice b	b a b	6048 20 6304 9 6 7001 3 4	6044 4 4 6310 20 17 7003 14 3			
				4016 13 5	4012 19 5	1429	a Štúrovo	b	4525 17 2	4523 3 2			
	5688 10 6 2157 5 6 2663 4 6 3181 3 6 1784 13 6 4752 21 6 798 19 6 452 17 6 798 4 7 1784 14 6	5682 14 6 3153 17 6 3265 15 6 3171 9 6 1784 13 6 4752 21 6 798 19 6 460 6 7 798 4 7 1784 14 6		660 10 6 2157 5 6 2663 4 6 3181 3 6 2762d 2 6 4760 8 6 760 5 6 450 9 6 760 10 6 2762d 4 6	660 10 6 2157 5 6 2663 4 6 3181 3 6 2762d 2 6 4760 8 6 760 5 6 450 9 6 760 10 6 2763d 4 6	269 90 89 78 145 295 177 258 263 174	a Békéscaba a Bpest Ferencv. a Bpest Jozsefv. a Bpest nyugati pu. a Cegléd a Debrecen a Kecskemét a Miskolc a Szeged a Szolnok	b b b b b b b b b	659 19 1 160 6 2 2076 20 1 751 1 2 1759 18 1 751 22 1 459 19 1 751 17 1 1759 1 2	2847 18 1 3172 10 1			

▼ Antwerpen (Sch.) ▼ Rákosrendező



BEDIENDE STATIONS

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

RITBEPERKINGEN

- TEEM 110 - 202 - 300 - 305 - 342 - 350 en 351 rijden niet op maandagen.
- TEEM 115 rijdt van 1/11 tot 30/4 ongeveer.
- TEEM 117 rijdt van 1/2 tot 30/4, rijdt niet op maandagen.
- TEEM 203 rijdt tussen Chiasso en Bazel SNCF tot 31/10 en van 21/3 (ongeveer) af.
- TEEM 601 rijdt niet van 9/8 tot 12/1.
- TEEM 613 rijdt tijdens het primeurs- en vruchten-seizoen.
- TEEM 617 rijdt niet op maandagen; rijdt van 10/8 tot 13/1.
- TEEM631 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.



I. NAAR FRANKRIJK (1)

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	3	II	Quévy	TEEM 110 (3)	8	II	TEEM 110 (3)	9	II	Bordeaux	6	III	
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Clermont-Ferr.	8	III	
Brussel (TT)	10016	2	II								Dijon	4	III	
Essen	TEEM 110	4	II								Le Havre	4	III	
Gent Oost	90216	22	I								Limoges	4	III	
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Marseille	14	III	
Zeebrugge	99264	19	I								Nantes	6	III	
Oostende	99419	24	I								Nice	22	III	
											Paris la-Chap.	13	II (2)	
											Paris Tolb.	18	II	
											Rouen	2	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.

(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	3	II	Stockem	TEEM 202 (1)	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	5496	11	III
Brussel (TT)	10016	2	II								Milano	1805L	5	IV
Gent (Zeeh.)	90011	23	I								Roma	5773	23	IV
Gent (O.)	90216	22	I											
Kortrijk	84346	21	I											
Oostende (Zeeh.)	99419	24	I											
Zeebrugge	99264	19	I											
											Buchs (SG)	5157	9	III
											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	24	I	Montzen	24322	4	II	TEEM 5544	7	II	Naar Duitsland			
Antwerpen (Zd)	22339	22	I								Basel Bad	5544	18	II
Brussel (TT)	14310	22	I								Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (O.)	99156	18	I								München	5434	23	II
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nürnberg	5422	19	II
Kortrijk	84346	21	I								Passau	5598	2	III
Liège (G.)	40007	18	I								Schirnding	6003	7	III
St.-Niklaas	99158	20	I											
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	94324	17	I											
Verviers	41151	20	I											
											Naar en over Oostenrijk			
											Brennero via	G 13	14	III
											Kufstein			
											Budapest via	69	20	IV
											Passau			
											Jesenice via	1975	24	III
											Salzburg			
											Salzburg	5494	4	III
											Wien (West)	G 818	9	III
											via Passau			
											Naar en over Zwitserland			
											Bâle SBB	9094	24	II
											Chiasso via	14580	6	III
											Bâle (1)			
											Milano via	5555	16	III
											Bâle-Chiasso			
											Zürich via	5157	5	III
											Bâle			
											Naar Tsjecho-Slowakije			
											Plzen via	7108	24	III
											Furth. i/W			
											Plzen via	7534	22	III
											Schirnding			
											Praha via	5572	13	IV
											Furth. i/W.			
											Praha via	4516	23	III
											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	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	Aankomst	
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		U	D
Essen Antwerpen (Zd) Antwerpen DS Brussel (TT) Gent (O.) Gent (Zeeh.) Oostende Zeebrugge	28320	5	II	Quévy	88320	12	II	88320	14	II	Bordeaux	13	III
	20305	1	II								Brest	5	IV
	20050	3	II								Clermont-Ferr.	3	IV
	10016	2	II								Dijon	14	III
	90216	22	I								Le Havre	11	III
	90011	23	I								Limoges	10	III
	99419	24	I								Lyon G.	18	III
	99264	19	I								Marseille	2	IV
Montzen Visé (4) Liège (G.)	47300	10	II	Erquelinnes	47300	14	II	47300	14	II	Nancy	14	III
	47300	11	II								Nantes	24	III
	40007	18	I								Nice	1	IV
											Paris-la-Chap.	2	III(2)
											Paris Tolb.	3	III
											Reims	6	III
											Roubaix	4	III
											Rouen	6	III
Charleroi (SQ) Montzen	70053	1	II	»	77348	18	II	77348	9	II	Bordeaux	13	III
	47310	1	II								Brest	5	IV
											Clermont-Ferr.	3	IV
											Dijon	14	III
											Le Havre	11	III
											Limoges	10	III
											Lyon G.	18	III
											Marseille	2	IV
Montzen Visé	47304	21	I	»	47304	2	II	47304	3	II	Nancy	14	III
	47304	22	I								Nantes	24	III
											Nice	1	IV
											Paris-la-Chap.	2	III(3)
											Paris Tolb.	3	III
											Reims	6	III
											Roubaix	4	III
											Rouen	6	III
Antwerpen (DS) Brussel (TT) Essen Gent (O.) Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z.) Zeebrugge	29154	22	I	Mouscron	98328	9	II	80262	11	II	Bordeaux	13	III
	19152	3	II								Brest	5	IV
	22361	19	I								Clermont-Ferr.	3	IV
	90216	22	I								Dunkerque	4	III
	90011	23	I								Le Havre	11	III
	49303	24	I								Lille	22	II
	94101	19	I								Limoges	19	III
	94324	17	I								Nancy	14	III
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Brussel (TT) Gent (O.) Gent (Zeeh.) Liège (G.) Kortrijk Oostende (Z) Verviers Zeebrugge Liège Verviers	20065	21	I	Stockem	26320	8	II	26320	9	II	Nantes	24	III
	22318	24	I								Reims	6	III
	16308	23	I								Roubaix	22	II
	90216	22	I								Rouen	6	III
	90011	23	I										
	40007	18	I										
	84346	21	I										
	91150	21	I										
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Brussel (TT) Gent (O.) Gent (Zeeh.) Liège (G.) Kortrijk Oostende (Z) Verviers Zeebrugge Liège Verviers	20065	21	I	Gouvy	44320	4	II	31724	6	II	Metz	24	II
	22318	24	I								Strasbourg	4	III
	16308	23	I										
	90216	22	I										
	90011	23	I										
	40007	18	I										
	84346	21	I										
	91150	21	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. 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.

Deze dienstregelingen zijn geldig van 30-5-65 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

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	5321	1	III(1)
Brussel (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Dortmund (S)	5275	2	III
Charleroi (SQ)	70313	18	I	»	64306	7	II				Duisburg	5117	16	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Düsseldorf (D)	9833	20	II
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Liège (G)	40007	18	I	»	44300	24	I				Flensburg (W)	6857	9	III
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hamburg	5105	3	III(1)
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	4	II
Verviers	41151	20	I	»	44300	24	I				Osnabrück	5117	21	II
Zeebrugge	94324	17	I	»	94324	23	I				Wuppertal	9461	1	III
											Münster	5105	18	II
								Göteborg via Putgarden	5158	22	IV(1)			
								Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV(1)			
								Kobenhavn (G) via Putgarden	2186	3	IV(1)			
								Padborg	9911	12	III			
								Stockholm via Putgarden	4004	4	V(1)			
								Stockholm via Trelleborg	4004	4	V			
								Frankfurt (M)	5300	2	III			
								Köln (G)	5055	16	II			
								München (S)	5238	9	III(1)			
								Salzburg	7707	17	III(1)			
								Stuttgart	5438	2	III(1)			

(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 (1)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION VAN BESTEMMING	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D			
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam Wgm	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100 (2)	7	II	12100 (2)	8	II	Amersfoort	6	III
Brussel (TT)	10016	2	II								Dordrecht	9	II
Quévy	TEEM 111	2	II								Eindhoven	5	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nijmegen	5	III
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam R.M.O.	13	II
Kortrijk	84346	21	I								Rotterdam Z	11	II
Oostende	94101	19	I								Groningen	12	III
Zeebrugge	94324	17	I	Utrecht	6	III							
											Amsterdam Wgm	6	III
											Amersfoort	6	III
											Dordrecht	7	III
											Eindhoven	5	III
											Nijmegen	5	III
											Rotterdam R.M.O.	7	III
											Rotterdam Z	2	III
											Groningen	12	III
											Utrecht	6	III
											Amsterdam Wgm	15	III
											Amersfoort	14	III
											Dordrecht	7	IV
											Eindhoven	8	III
											Nijmegen	13	III
											Rotterdam R.M.O.	16	III(3)
											Rotterdam Z	9	III
											Groningen	6	IV(3)
											Utrecht	13	III
											Amsterdam Wgm	1	III
											Amersfoort	5	III
											Dordrecht	7	III
											Eindhoven	1	III
											Nijmegen	8	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
											Rotterdam Z	24	II
											Groningen	9	III
											Utrecht	4	III
											Amsterdam Wgm	15	II
											Amersfoort	14	II
											Dordrecht	7	III
											Eindhoven	8	II
											Nijmegen	13	II
											Rotterdam R.M.O.	16	II(3)
											Rotterdam Z	9	II
											Groningen	6	III(3)
											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 30-5-65 af. Ze kunnen gewijzigd worden.

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		
					Harwich Park O.	Dover	London (Hither Gr.)	London (Holb. V.)	London (Br. A.)	London (Bish.)	Cardiff	Southampton							
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge															
Quévy	TEEM 111	2	II																
Brussel (TT)	19152	3	II		10	II	17	II							23	II	11	IV	10
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.															
Gent Zeehaven	99156	18	I																
Montzen	42330	23	I		17	II	6	III							23	III	11	IV	10
Quévy	TEEM 111	2	II	Oostende															
Mouscron	84346	20	I																
Quévy	TEEM 111	2	II		15	II			19	II	22	II	3	III	5	III			
Brussel (TT)	19152	3	II																

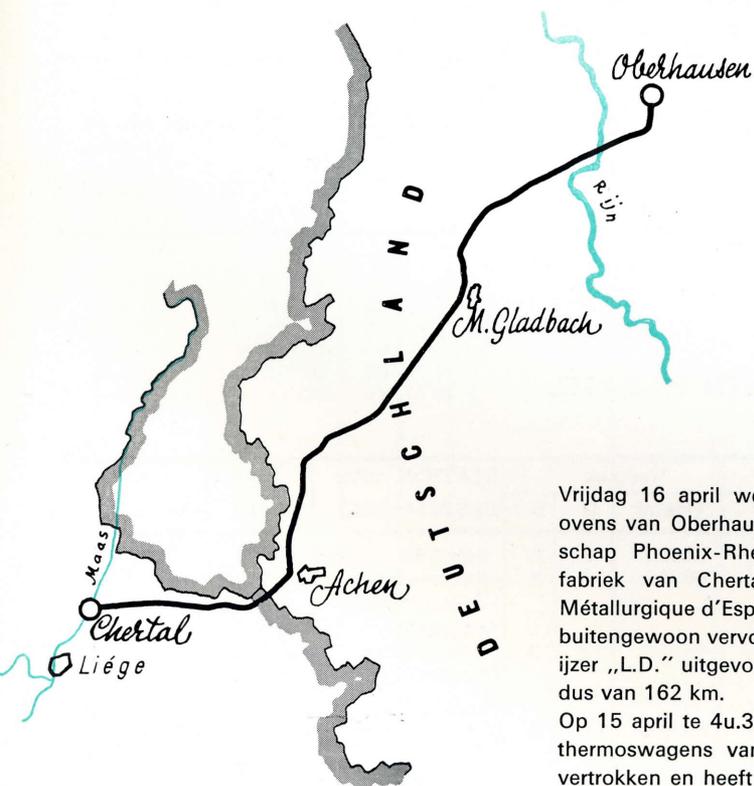
VERTREK-STATION	TREIN	U D		INSCHEPING	BESTEMMINGEN														
					U D		U D		U D		U D		U D		U D		U D		
					Birmingham (Curzon)	Manchester	Leeds	York	Newcastle	Edinburg	Glasgow								
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge															
Quévy	TEEM 111	2	II																
Brussel (TT)	19152	3	II		10	II	3	IV	3	IV	6	IV	7	IV	5	IV	13	IV	12
Antwerpen N.	29347	24	I	Antwerpen Z.															
Gent Zeehaven	99156	18	I																
Montzen	42330	23	I		17	II	3	IV	3	IV	6	IV	7	IV	5	IV	13	IV	12
Quévy	TEEM 111	2	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				
Antwerpen (DS)	20065 ⁽¹⁾	21	I	Stockem	26320	8	II	26320	9	II	Bâle SBB	5031	22	II
Antwerpen (Z)	22318 ⁽¹⁾	24	I	»	26320	8	II	66352	12	II	Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5304 ⁽²⁾	10	III
Brussel (TT)	16308 ⁽¹⁾	23	I	»	16308	6	II	66352	12	II	Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	94324 ⁽¹⁾	17	I	»	16308	6	II				Bettembourg	35450	14	II
											Saarbrücken	5304 ⁽²⁾	10	III
Gent (O)	90216 ⁽¹⁾	22	I	»	26304	15	II	66309	17	II	Luxemborg	35468	18	II
Kortrijk	84346 ⁽¹⁾	21	I	»	26304	15	II				Bettembonrg	35468	19	II
Oostende (Z)	91150 ⁽¹⁾	21	I	»	26304	15	II				Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5304 ⁽²⁾	10	III
Liège (G)	40084	21	I	Gouvy	44320	4	II	31724	6	II	Luxemborg	31724	12	II
Verviers	41151	20	I	»	43420	4	II				Bettembourg	31724	13	II
											Bâle SBB	5037	9	III
											Saarbrücken	5304 ⁽²⁾	10	III

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

⁽²⁾ Brebach



Vloeibaar gietijzer „L.D.” van Oberhausen naar Chertal 162 km ver vervoerd

Vrijdag 16 april werd tussen de hoogovens van Oberhausen van de Vennootschap Phoenix-Rheinrohr en de staalfabriek van Chertal van de „Société Métallurgique d'Espérance-Longdoz” een buitengewoon vervoer van vloeibaar gietijzer „L.D.” uitgevoerd, over een afstand dus van 162 km.

Op 15 april te 4u.30 is een stel van drie thermoswagens van Espérance-Longdoz vertrokken en heeft te 14 u. Oberhausen bereikt. Na 24 u. vertoef in de fabrieken van Phoenix-Rheinrohr, tijdens hetwelk de drie wagens elk met 120 ton vloeibaar gietijzer rechtstreeks uit de hoogovens werden geladen, is het stel op 16 april,

te 13u.30, opnieuw naar Chertal vertrokken waar het te 23 u., d.i. 9u.30 later, is aangekomen.

De temperatuur van het gietijzer die bij de lading voor de drie wagens respectief 1.377, 1.375 en 1.332° C bereikte, bedroeg bij de lossing te Chertal nog 1.290, 1.285 en 1.250° C.

Het algeheel welslagen van dat vervoer heeft opnieuw de mogelijkheid van samenwerking aangetoond tussen ver verwijderde fabrieken of bekkens die aldus hun problemen van overlast in de hoogovens en in de staalfabrieken kunnen oplossen, dank zij de spoorweg.

Zoekt U een nijverheidsemplacement ?

Ter attentie van onze lezers geven wij hierna een lijst van terreinen en gebouwen die kunnen te huur gegeven worden voor nijverheidsdoeleinden.

Alleen de voornaamste emplacements komen in deze lijst voor. Er zijn nog andere met kleinere afmetingen beschikbaar. De eventuele liefhebbers raden wij aan rechtstreeks in voeling te treden met onze handelsagent uit hun gewest die hen met de plaatselijke verhuurdiensten zal in verbinding stellen.

Lijst van de handelsagenten van de N.M.B.S. :

	TEL.	
AALST	261.15	Denderstraat, 49
ANTWERPEN	33.02.68	Koningin Astridplein
ARLON	211.15	61, Avenue de la Gare
BRUGGE	369.97	Station
BRUSSEL	11.95.50 - 12.13.50	Anspachlaan, 153 B
CHARLEROI	32.73.73	1, Quai de la Gare
CINEY	217.72	Station
GENT	22.71.00	K. Maria Hendrikaplein, 2
HASSELT	232.65	Statieplein, 21
KORTRIJK	200.49	Station
LEUVEN	277.03	Station
LIEGE	23.17.13 - 23.22.85	42, rue de la Casquette
MECHELEN	164.82	Station
MONS	359.79	14, Square F. Roosevelt
NAMUR	230.84	52, Rue Godefroid
TOURNAI	258.45	10, Rue Hôpital Notre-Dame
VERVIERS	308.40	14, Rue Xhavée

Lijst van de beschikbare emplacements die verbonden zijn met het spoor of het tegen weinig kosten kunnen worden :

Terreinen :

Aarschot	70.000 m ²	Muizen	17.000 m ²
Arlon	10.000 m ²	Nieuwpoort	100.000 m ²
Boom	2.000 m ²	Oostende	120.000 m ²
Brugge	35.000 m ²	Ottignies	110.000 m ²
Diest	24.000 m ²	St. Ghislain	15.000 m ²
Erquelinnes	20.000 m ²	Vorst-Zuid	15.000 m ²
Gent-St. Pieters	16.000 m ²	Tamines	50.000 m ²
Hal	7.000 m ²	Warnant	10.000 m ²
Jemelle	10.000 m ²	Waterschei	140.000 m ²
Latour	200.000 m ²	Weelde	120.000 m ²
Marbehan	80.000 m ²	Zeebrugge	70.000 m ²

Gebouwen :

Ans (+ terrein)	32.000 m ²	Landen	9.000 m ²
Braine-le-Comte	9.400 m ²	Ottignies	10.000 m ²
Brussel-Zuid	4.000 m ²	Pepinster	9.000 m ²

Lijst van beschikbare emplacements die niet met het spoor kunnen verbonden worden :

Terreinen :

Haren	50.000 m ²	Vorst	18.000 m ²
Hasselt	16.000 m ²	Winterslag	220.000 m ²

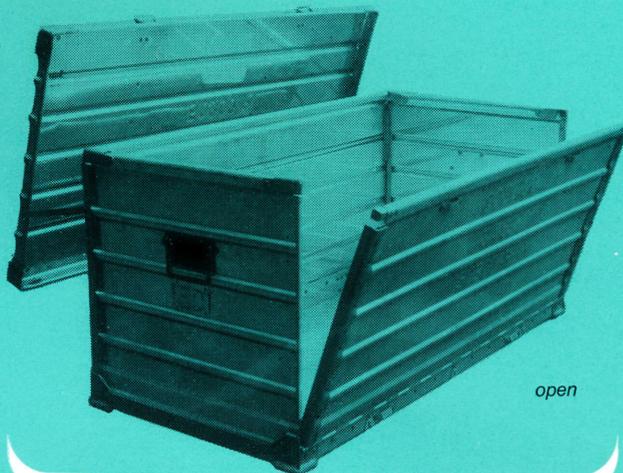
Bericht voor ons geacht lezerspubliek

Wij verzoeken nogmaals onze geachte lezers ons elke eventuele adreswijziging te willen mededelen met opgave van het codecijfer dat voorkomt op de adreszegel van de omslag waarin ons informatieblad hen wordt toegestuurd.

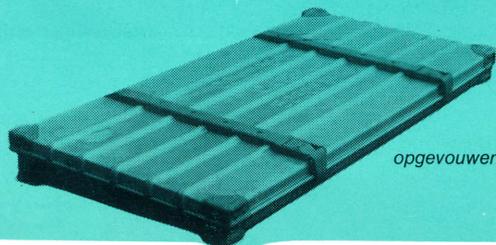
Bij het opzoeken van hun te corrigeren adres in onze adreslijsten zou ons dit een grote tijdsbesparing opleveren.

Wij danken onze geachte lezers voor deze kleine attentie.

huur voor uw verzendingen COLLICO containers



open



opgevouwen

COLLICO'S zijn volledig opvouwbare containers in aluminium.

Er bestaan 5 types met een inhoud gaande van 53 tot 450 dm³.

Het huren van **COLLICO'S** voor verzendingen per spoor biedt aanzienlijke voordelen :

- de goederen worden slechts op hun werkelijk gewicht bevracht;
- meestal volstaat een summiere verpakking;
- risico voor beschadiging wordt praktisch uitgeschakeld;
- de terugzending van ledige opgevouwen **COLLICO'S** geschiedt kosteloos.



VERHUURING EN DOCUMENTATIE BIJ
DE FILIALE VAN DE N.M.B.S.

N. V. EDMOND DEPAIRE

HAVENLAAN 94, BRUSSEL
TEL. 02/26.98.20



Evolutie van het verkeer der „Zware Goederen“ van de N.M.B.S.

Wij vonden het nuttig onze lezers een overzicht te verschaffen van het verkeer der „zware goederen“ van onze Maatschappij, tijdens de laatste tien jaar en dat verkeer te vergelijken met hetgeen zij heeft vervoerd in 1937, het laatste „normale jaar“ van vóór de oorlog.

De statistiek is uitgedrukt in „vervoerde ton“. Om het belang van het binnenverkeer te waarden ten opzichte van het internationaal- en het doorvoer verkeer, dient rekening gehouden met het feit dat de vermelde cijfers tamelijk aanzienlijk verschillen van die welke worden bekomen indien de statistiek ware uitgedrukt in ton/km omdat de gemiddelde rijafstanden voor elk van de drie sectoren aanzienlijk verschillen.

A. BINNENVERKEER

Jaar	Feitelijk binnenverkeer, van het ene Belgisch station naar het andere	Verkeer tussen een Belgisch station en een Belgische haven			Totaal van het binnenverkeer
		bij uitgang	bij ingang	Totaal	
1937	42.300.000	4.950.000	4.500.000	9.450.000	51.750.000
1955	36.300.000	6.900.000	3.700.000	10.600.000	46.900.000
1956	36.500.000	5.400.000	4.500.000	9.900.000	46.400.000
1957	34.200.000	4.300.000	4.400.000	8.700.000	42.900.000
1958	27.800.000	3.900.000	3.700.000	7.600.000	35.400.000
1959	27.400.000	3.600.000	3.800.000	7.400.000	34.800.000
1960	28.000.000	3.500.000	4.200.000	7.700.000	35.700.000
1961	27.200.000	3.600.000	4.300.000	7.900.000	35.100.000
1962	27.600.000	3.400.000	4.600.000	8.000.000	35.600.000
1963	27.000.000	3.100.000	6.300.000	9.400.000	36.400.000
1964	26.500.000	3.300.000	7.500.000	10.800.000	37.300.000

B. INTERNATIONAAL VERKEER

1. met bestemming naar België (locaal verkeer).

Duizend ton.

Jaar	uit Frankrijk	uit Duitsland	uit Nederland	uit het Groot-hertogdom	uit Zwitserland	uit Italië	Diversen	Totaal
1937	4.150	700	620	1.300	20	24	31	6.845
1955	6.900	900	420	1.400	21	80	154	9.875
1956	7.050	1.100	500	1.300	24	65	161	10.200
1957	6.650	1.250	550	1.450	24	84	181	10.189
1958	7.050	1.400	570	1.220	24	79	173	10.516
1959	7.950	1.350	500	1.140	26	99	174	11.239
1960	8.900	1.300	500	1.120	25	100	194	12.139
1961	8.900	1.500	620	1.200	25	115	216	12.576
1962	8.700	1.650	570	1.000	25	131	213	12.289
1963	7.450	2.050	860	670	29	128	195	11.382
1964	7.500	2.150	870	600	31	163	221	11.535

2. bij vertrek uit België (locaal verkeer).

Duizend ton.

Jaar	naar Frankrijk	naar Duitsland	naar Nederland	naar het Groot-hertogdom	naar Zwitserland	naar Italië	Diversen	Totaal
1937	4.030	148	264	492	87	5	10	5.036
1955	2.220	360	990	760	190	140	130	4.790
1956	2.520	450	1.050	780	270	140	100	5.310
1957	2.800	320	820	850	130	130	110	5.160
1958	2.300	310	640	680	110	130	120	4.290
1959	1.920	310	660	820	110	140	130	4.090
1960	2.160	490	740	930	120	200	130	4.770
1961	2.220	450	960	970	140	200	120	5.060
1962	2.440	510	1.300	860	160	260	130	5.660
1963	3.460	810	1.270	880	160	340	100	7.020
1964	3.300	1.040	1.540	915	250	220	130	7.395

C. DOORVOERVERKEER.

Duizend ton.

Jaar	Tussen landsgrenzen	Over de Belgische havens			Totaal
		van de havens naar de grenzen	van de grenzen naar de havens	Totaal	
1937	2.107	—	—	4.673	6.780
1955	3.575	770	3.040	3.810	7.385
1956	4.180	1.190	2.750	3.940	8.120
1957	4.305	1.080	2.610	3.690	7.995
1958	4.250	780	2.190	2.970	7.220
1959	4.690	630	2.620	3.250	7.940
1960	4.970	750	2.200	2.950	7.920
1961	5.260	860	2.250	3.110	8.370
1962	5.260	1.060	2.220	3.280	8.540
1963	6.350	1.470	2.380	3.850	10.200
1964	5.830	1.620	2.550	4.170	10.000

D. TOESTAND OVER HET GEHEEL.

Duizend ton.

Jaar	Binnenverkeer tussen Belgische stations	Havenverkeer		Internationaal verkeer (tussen Belgische stations en grenspunten)		Doorvoertussen de landsgrenzen	Totaal verkeer
		naar de havens	uit de havens	bij invoer	bij uitvoer		
1937	42.300	14.123	6.845	5.036	2.107	70.411	
1955	36.300	9.940	4.470	9.875	4.790	68.950	
1956	36.500	8.150	5.690	10.200	5.310	70.030	
1957	34.200	6.910	5.480	10.189	5.160	66.244	
1958	27.800	6.090	4.480	10.516	4.290	57.426	
1959	27.400	6.220	4.430	11.239	4.090	58.069	
1960	28.000	5.700	4.950	12.139	4.770	60.529	
1961	27.200	5.850	5.160	12.576	5.060	61.106	
1962	27.600	5.620	5.660	12.289	5.660	62.089	
1963	27.000	5.480	7.770	11.382	7.020	65.002	
1964	26.500	5.850	9.120	11.535	7.395	66.230	

Uit die statistieken kunnen volgende besluiten getrokken worden:

1^o het binnenvoer tussen Belgische stations is gedurende de laatste tien jaren ten opzichte van vóór-oorlogse toestand aanzienlijk verminderd. Zulks volgt uit de concurrentie van de vrachtauto over kleine afstanden. In feite biedt de weg voor het bestelverkeer over korte afstand niet te loochenen voordelen en men moet daaruit de nodige gevolgen trekken. Daarentegen blijft de spoorweg de aangewezen vervoerwijze voor massavervoer, zelfs over korte afstand en zijn aandeel neemt toe in dat verkeer.

2^o het havenverkeer vertegenwoordigt in 1964 een tonnage van nagenoeg 15 miljoen ton, d.i. ongeveer 23% van de totale tonnage. Er is een opvallende wederopleving van dat verkeer sedert het jaar 1958 tijdens hetwelk het een minimum van 10,5 miljoen ton had bereikt. 3^o in internationaal verkeer heeft de spoorweg in 1964 een totaal van 19 miljoen ton vervoerd, tegen 12 miljoen ton in 1937. Zulks volgt uit de invoering van het Verdrag van Rome en inzonderheid van het Verdrag van Parijs, waarbij de markten van de basisprodukten op het vlak van de zes landen van de Gemeenschap werden verruimd.

Dat geldt ook voor het doorvoerverkeer dat van 2 miljoen ton, in 1937, is gestegen tot nagenoeg 6 miljoen ton, in 1964.

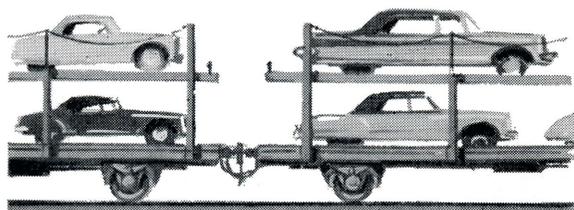
25 ton per zelflosser

De Belgische Spoorwegen hebben 500 zelf-lossende goederenwagens in gebruik genomen. Dit wagentype, beter gekend onder de benaming Otmm, laat een belangrijke kostenbesparing toe. Dit verklaart meteen de steeds toenemende vraag naar dit type van materieel. Deze heeft een dergelijke omvang bereikt dat het de N.M.B.S. onmogelijk is geworden er geheel aan te voldoen.

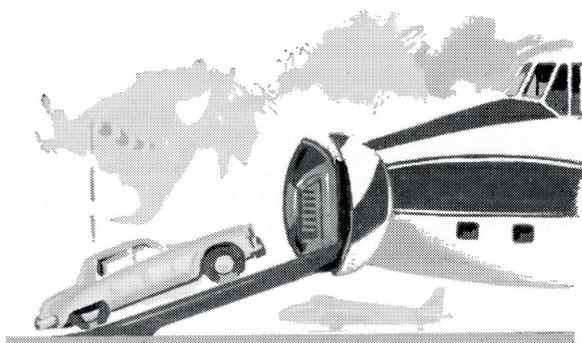
Om het gebruik van het bestaande materieel te intensifiëren is het onontbeerlijk dat de minimaal betalende lading per wagen op 25 t wordt gebracht voor steenkolen en -briketten en op 20 t voor de cokes, daar het grote laadvermogen van deze moderne wagens dergelijke ladingen toelaat.

Opdat haar klanten zonder overhaasting de zich opdringende schikkingen tijdig zouden kunnen nemen zal de N.M.B.S. deze maatregel pas van 1-7-1965 af in voege doen treden.

MET DE AUTO-SLAAPTREIN OOK NAAR DE BALEAREN EN CORSICA



Van 25 juni af behoort ook dit tot de mogelijkheden. Het betreft hier geen nieuwe Auto-slaaptreinen, want over de Middellandse Zee gaan die natuurlijk niet, maar wel twee interessante aansluitingen van bestaande Auto-slaaptreinen met ferry-vliegtuigen naar Palma en Ajaccio. Voor de *Balearen* zijn de aansluitende diensten, de Auto-slaaptrein „Schaarbeek-Avignon“ en het ferry-vliegtuig „Nîmes-Palma“; voor *Corsica* zijn dit de Auto-slaaptrein „Schaarbeek-St. Raphaël“ en het ferry-vliegtuig „Nice-Ajaccio“.



In beide gevallen dient een kort traject per auto afgelegd tussen het eindstation van de Auto-slaaptrein en het vertrekpunt van de vluchtlijn. Onderstaande dienstregelingen laten duidelijk uitschijnen dat hiervoor de nodige tijd overblijft. Ook voor de terugreis bestaan gelijkaardige aansluitingen. Bovendien zijn er nog tal van vluchten voorzien op andere dagen. Hiermee kunnen reizigers, die eerst enkele dagen in het zuiden van Frankrijk willen vertoeven, achteraf doorreizen naar de Balearen of Corsica. Inlichtingen betreffende deze vluchtlijnen kunnen bekomen worden bij de Franse Spoorwegen, Adolphe Maxlaan, 25-27 te Brussel, telefoon 17.00.20.

DIENSTREGELINGEN

BALEAREN

Auto-slaaptrein (van 3.6 tot 29.9.65)

Donderdag	Schaarbeek	V. 16.45
Vrijdag	Avignon	A. 6.40

Ferry-vliegtuig (van 25/6 tot 30.9.65)

Vrijdag	Nîmes	V. 12.10
Vrijdag	Palma	A. 14.00

CORSICA

Auto-slaaptrein (van 4.4 tot 26.9.65)

Zondag	Schaarbeek	V. 16.45
Maandag	St. Raphaël	A. 10.40

Ferry-vliegtuig (van 25.6 tot 19.9.65)

Maandag	Nice	V. 17.25
Maandag	Ajaccio	A. 18.30

MET VAKANTIE DE HANDEN VRIJ!



**Huis-Huisdienst voor
bagage in heel
het land
Snelle dienst
naar
de Kust
en de Ardennen**

Anderhalf miljard reizigers, 50 miljard kilometer afgelegd, en . . . geen enkel dodelijk ongeval !

Er wordt thans in België een campagne gevoerd om de weggebruikers tot tucht en voorzichtigheid aan te zetten.

In 1963 waren er 210.000 verkeersongevallen, met 87.000 slachtoffers, van wie er 1.203 ter plaatse werden gedood, verscheidene honderden later overleden aan de opgelopen verwondingen, 15.000 ernstig en 70.000 licht werden gekwetst. Over 1964 zijn de officiële statistieken nog niet bekend, doch het staat helaas nu reeds vast dat er meer dan 2.000 mensen bij verkeersongevallen om het leven gekomen zijn.

Tijdens de laatste zes jaar hebben nagenoeg tienduizend personen bij verkeersongevallen het leven verloren en meer dan vierentachtig duizend werden ernstig gekwetst of verminkt.

Die nationale ramp kost het land elk jaar 7 tot 8 miljard frank, daarbij nog niet gerekend het oneindig moreel leed: rouw, lijden en verminkingen, werkongeschiktheid, enz.

Daarentegen hebben de Belgische treinen tijdens diezelfde zes jaar meer dan anderhalf miljard reizigers vervoerd die in totaal meer dan 50 miljard kilometer hebben afgelegd zonder dat hen enig dodelijk ongeval is overkomen dat aan de spoorweg te wijten was en tijdens die periode is het totaal aantal gewonden minder dan 60 gebleven.

Teruggave van met het zegel gelijkgestelde taxes in geval van uitvoer van bepaalde produkten

Ten einde de uitvoer van bepaalde goederen te begunstigen, wordt door het Bestuur der Registratie en Domeinen een forfaitaire teruggave toegestaan op de taxes die deze goederen hebben bezwaard tijdens de verschillende stadia van hun produktie.

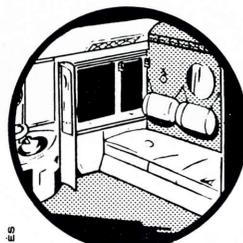
De maatregel geldt dus voor wel bepaalde goederen en het terugbetalingspercentage schommelt tussen 2 en 9%. De uitvoer moet officieel vastgesteld zijn, d.w.z. dat de *grondige verificatie* van de zending door de afzender aan de douane moet gevraagd worden. Hiertoe werden door het Bestuur der Douanen en Accijnzen twee nieuwe formulieren in het leven geroepen, nl. de aangifte 66 wanneer de uitvoer geschiedt op een aangifte 139 of een uitvoerverlof 137 en de aangifte 67 in geval van uitvoer met een duplicaat 133 A. Deze aangiften zijn door de afzender bij de vrachtbrieven te voegen.

De in aanmerking komende goederen zijn opgenomen in het Belgisch Staatsblad van 23 april 1965.

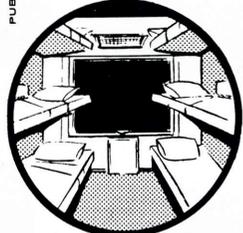
Het gaat hoofdzakelijk over volgende categorieën: dood pluimvee, zinksulfidepigmenten, leder, gereedschappen in hout, kamgaren van wol, tapijten van katoen, schoeisels, vuurvaste stenen, buizen, glas, verlichtingsartikelen, ferrolegeringen, aluminium, textielmachines, meubelen, naaimachines en sportartikelen.



naar de Azurenkust in één nacht per rechtstreekse lig-en slaapwagen



SLAAPWAGEN SINGLE
LIGWAGEN 2^e KL.



PUBLI-SUCCES

Van 30 mei 1965
af zullen een rechtstreekse
lig-en slaapwagen,
Brussel met de
Azurenkust verbinden.

Cannes, Nizza, Menton, e.a.
kunnen dan bereikt worden
zonder overstappen
te Parijs

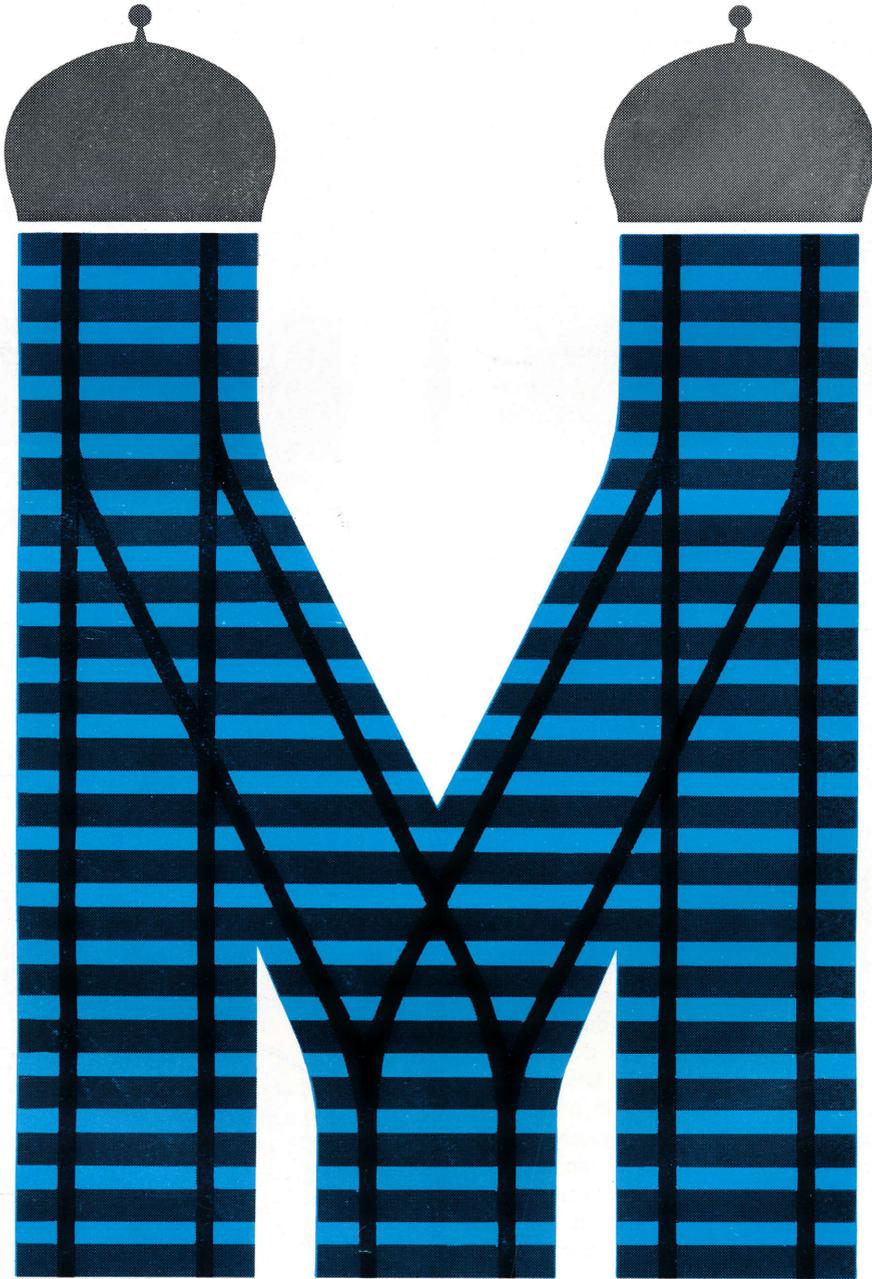
Dienstregeling:

BRUSSEL ZUID	V. 19.06
CANNES	A. 10.57
NICE	A. 11.38
MENTON	A. 12.28

BELGISCHE SPOORWEGEN **(B)**

ⓑ

NAAR DE IVA* TE MUNCHEN PER TREIN DEZELFDE DAG



F. W. W. W.

"DIAMANT"
ANTWERPEN C. V. 7.26
BRUSSEL N. V. 8.04
KÖLN HBF A. 10.41
"RHEINPFIL"
KÖLN HBF V. 10.57
MÜNCHEN HBF A. 17.39

* INTERNATIONALE VERKEHRS AUSSTELLUNG
INTERNATIONALE VERKEERSTENTOONSTELLING 25.6/3.10.1965

BELGISCHE SPOORWEGEN