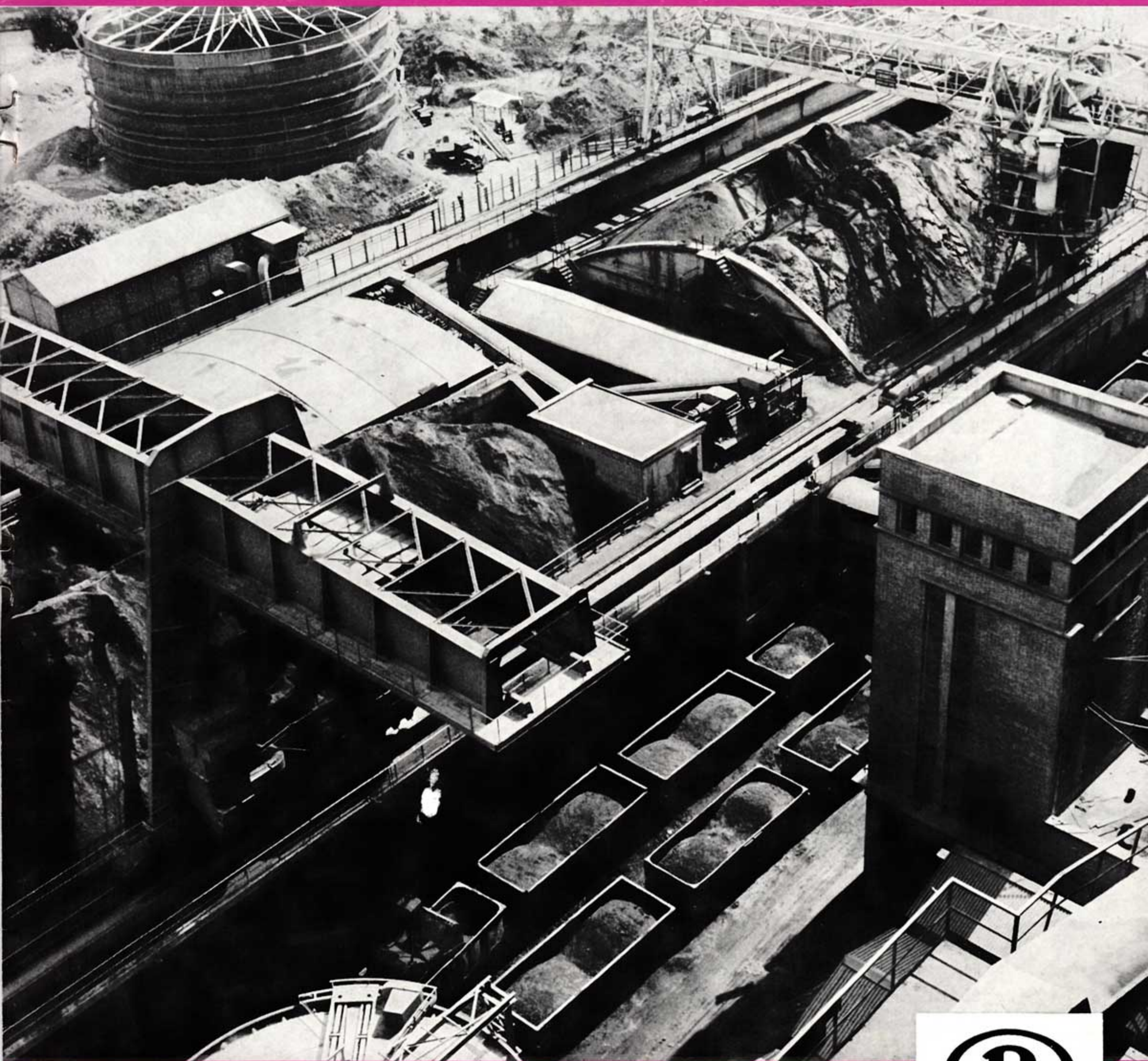


SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

NUMMER 4 / OKTOBER 1965



INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRAALSTATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3653



N U M M E R 4 — O K T O B E R 1 9 6

Omslagfoto: Kolenpark van de maatschappij „CETEC” te Farciennes (lees artikel op blz. 4).

Texte français sur demande.

I N H O U D

	Blz.
In memoriam	3
De machtige elektrische centrales van het bekken van Charleroi en van de Beneden-Samber	4
Is de toekomst reeds begonnen?	8
Snelle goederentreinverbindingen met niet-aangrenzende landen	10
500 km per avondtrein via Parijs	14
Omlooptijd van de particuliere wagens voor vervoer van ijzererts versneld	15
Waarom aan het loket voor een biljet aanschuiven?	16
Automatisatie bij de Spoorwegen. De automatische controle van de snelheid der treinen	16
Het Netabonnement	17
Franco-Belgisch verkeer: halveprijskaart	18
Officiële reisgids: nieuwe treinverbindingen met Parijs	18
„Auto-slaaptrein” Schaarbeek - St. Raphaël, ook tijdens de winterperiode elke week	18
Het internationaal station Herbesthal werd overgebracht naar Welkenraedt	18
Nijverheidsgronden en -gebouwen	19
Tariefberichten	19
Bijzonder bericht	19
Win een dag. Neem de slaapwagen	20

Lay-out: L. Tack.

Foto's: Putman, D. B., Japanse spoorwegen,

Budd. Company - Philadelphia

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.



I N M E M O R I A M

Op 16 juli laatstleden werd onze Directeur, de heer G. VAN CAUWENBERGE, ons door een hartcrisis plotseling ontrukkt.

Hoewel hij zijn loopbaan bij de Dienst van de Exploitatie in 1921 had aangevat, voelde hij zich door de commerciële problemen ten eerste aangetrokken. Zijn wensen gingen dan ook in vervulling toen hij in 1934 tot Handelsagent van onze Maatschappij te Luxemburg werd benoemd. Hij verbleef er elf jaar tijdens welke hij de belangen van onze Maatschappij op een voorbeeldige wijze verdedigde en waarbij hij zich bij onze Luxemburgse burens veel vrienden maakte. Ter beloning van zijn bedrijvigheid ten bate van beide landen, benoemde de Groothertogelijke Regering hem tot Ridder in de Orde van de Eikenkroon.

In 1945 werd de heer VAN CAUWENBERGE tot de post van Handelsagent te Bern geroepen. Ook hier genoot hij de algemene sympathie van de spoorweg- en zakenmiddens. Hij had daar wel graag zijn loopbaan beëindigd, doch er lagen hem nog belangrijker taken te wachten. In 1950 riep onze Maatschappij hem naar Brussel terug om hem de functies van Hoofdinspecteur, Adjunct van de Directeur van de Handelsdienst toe te vertrouwen. Sedert 1956, ten slotte, bekleedde hij de post van Directeur van de Handelsdienst, waar de dood hem in volle bedrijvigheid verraste.

Zijn leiderskwaliteiten en zijn uitgebreide kennis op economisch en commercieel gebied hadden de Hoge Overheid er toe gebracht hem nog een mandaat van beheerder toe te vertrouwen bij de Nationale Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen, bij de N.V. Edmond Depaire, bij de N.V. Transfribel en bij de N.V. Belgian Organising Center.

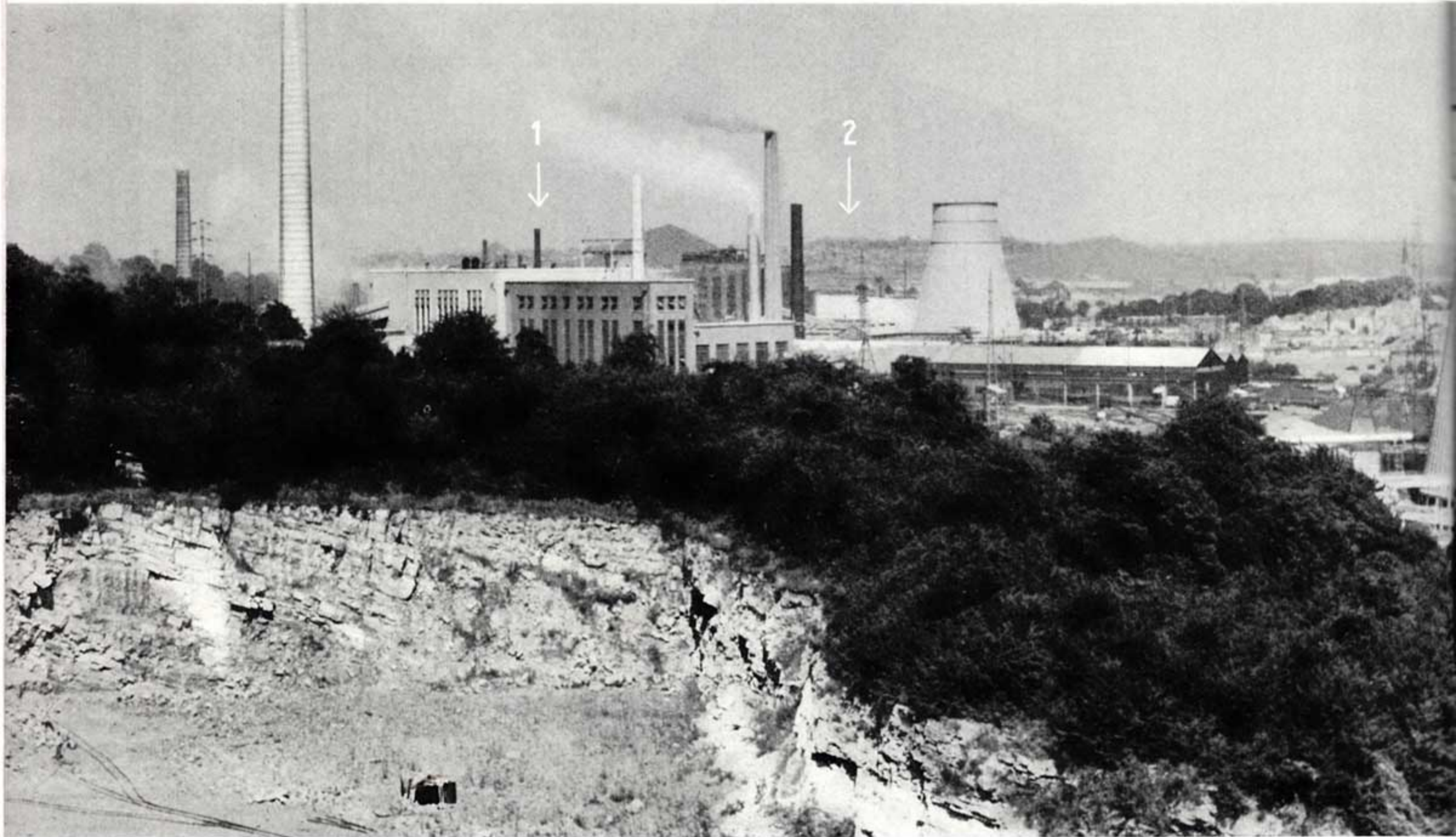
Verscheidene officiële onderscheidingen werden hem uitgereikt, waarbij die van Grootofficier van Leopold II en die van Commandeur der Kroonorde.

De heer VAN CAUWENBERGE was zich ten eerste bewust van zijn plichten en volbracht die met een grote rechtschapenheid. Aan die strengheid voor zichzelf paarde hij een volmaakte hoffelijkheid welke onze talrijke lezers die het voorrecht hadden hem te kennen zeker hebben gewaardeerd.

Een voorbeeldige chef is ons ontvallen, doch hij zal in onze herinnering als een plichtbewust goedgehartig man voortleven.

Wij danken zeer hartelijk de vele Belgische en buitenlandse personaliteiten die ons hun rouwbeklag bij het overlijden van de heer VAN CAUWENBERGE hebben overgemaakt.

Bekeken van links naar rechts vindt u op deze overzichtelijke foto de electriciteitscentrales van „Intercom” (1) en „Intersambre” (2), waarachter de centrale „Monceau-Fontaine” verscholen ligt; verder de spoorweginstallaties van Marchienne-Zone (3). Op de voorgrond rechts het kolenpark van „Intercom” (4).

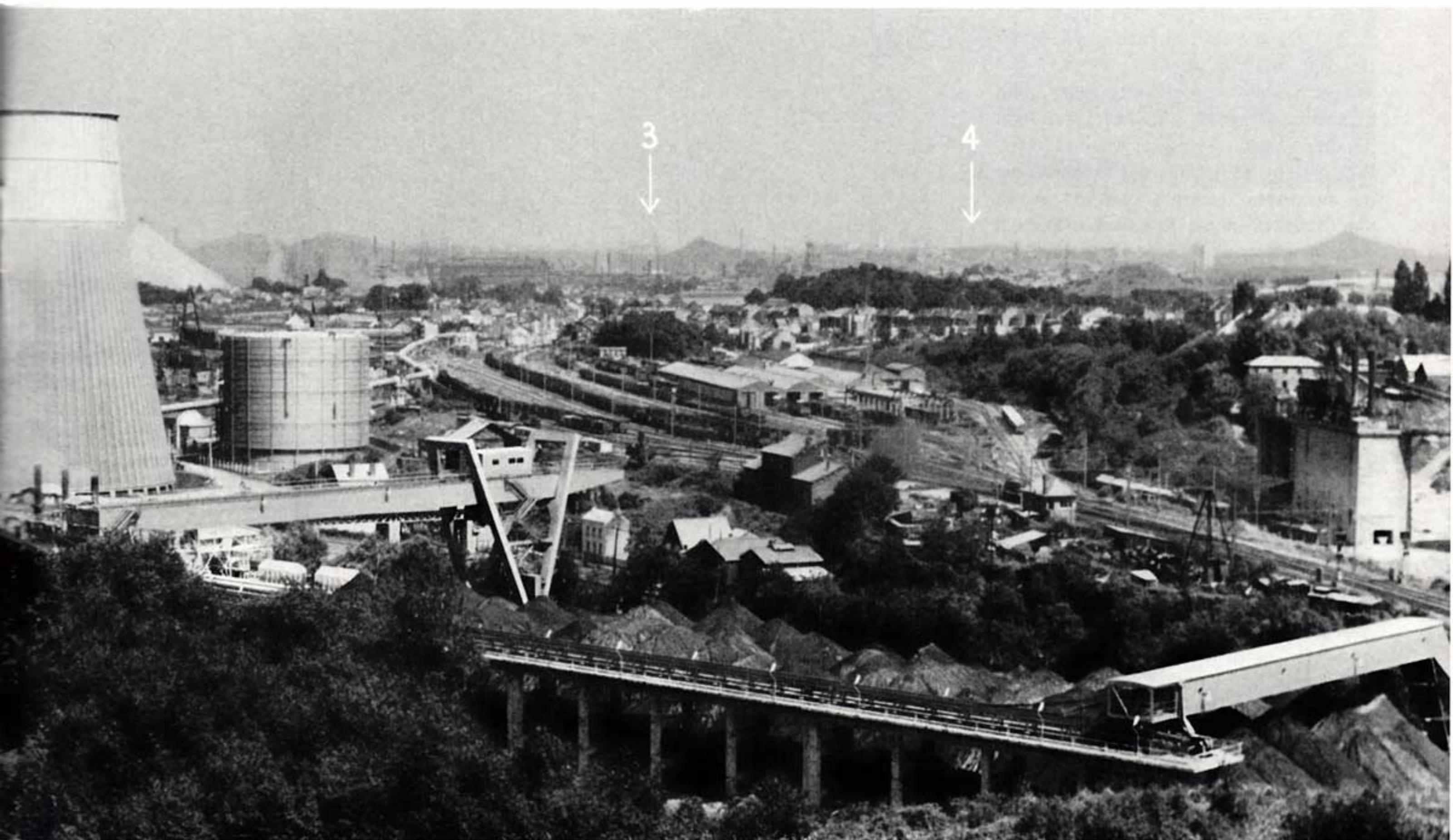
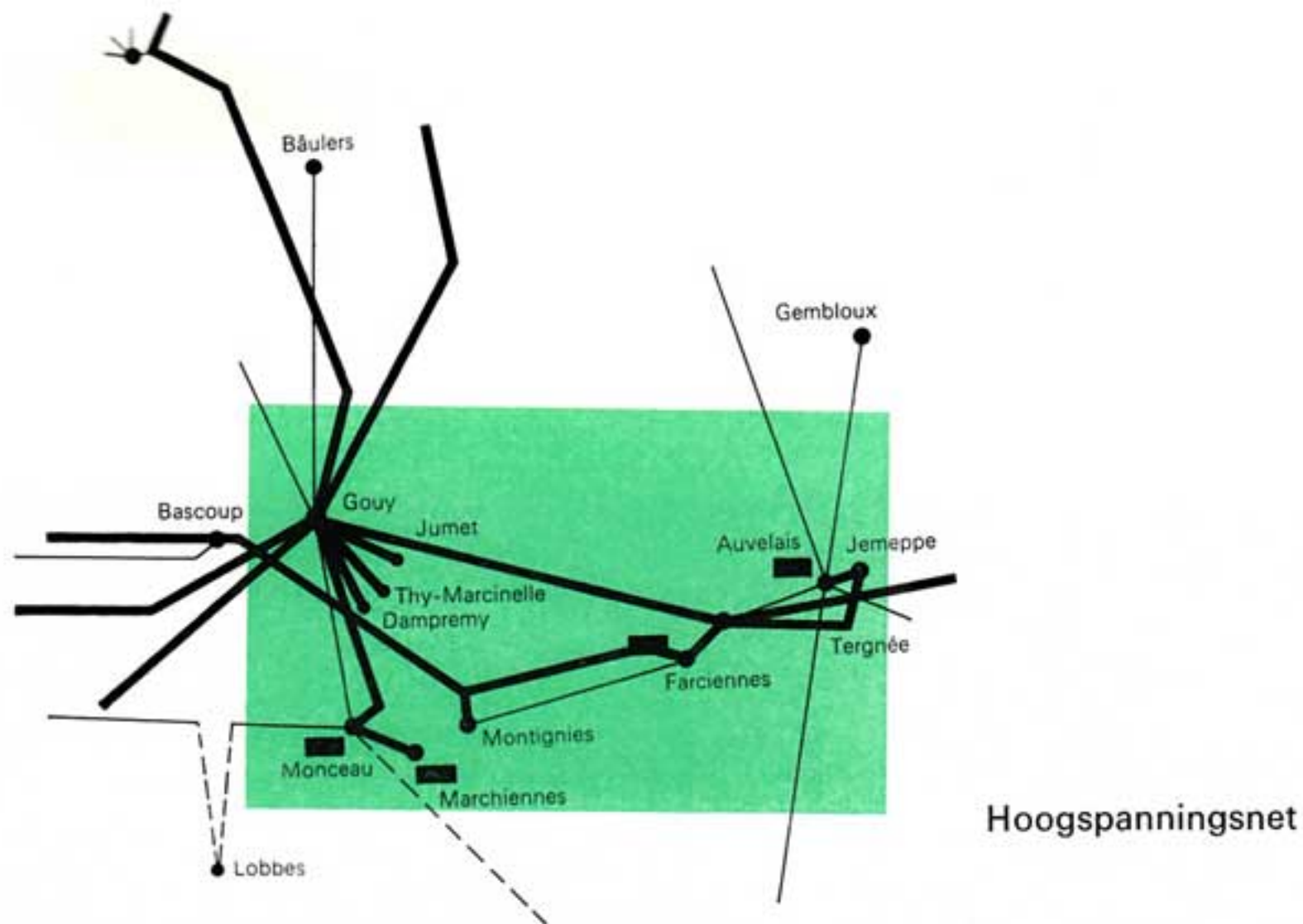


De machtige elektrische centrales van het bekken van Charleroi en van de Beneden-Samber blijven de spoorweg gebruiken voor hun aanvoer van brandstoffen

Dank zij een drukke nijverheidsactiviteit en de aanwezigheid van belangrijke kolenlagen, verkeerden het bekken van Charleroi en de Beneden-Samber reeds vroeg in een gunstige positie voor een aanzienlijke uitbreiding van de produktie en van de verdeling van elektrische energie.

Alvorens de huidige mogelijkheden voor de produktie van elektriciteit en de op gemiddelde termijn te voorziene ontwikkeling ervan te bepalen, zullen wij eerst nagaan hoe die basissector van de economie in de streek van Charleroi is ingericht.

De elektriciteit wordt in het bekken van Charleroi voortgebracht door maatschappijen voor produktie en openbare verdeling, door de „Union des Centrales



Electricques du Hainaut" en door de daarbij aangesloten maatschappijen, waaronder de kolenmijnen, de ijzer- en staalfabrieken en de chemische fabrieken uit de streek.

De eerste voorzien hoofdzakelijk in de behoeften van de openbare distributie vanuit elektrische centrales die uitsluitend aan hen toebehoren. Dat zijn dan in de streek van Charleroi de centrales van Farciennes en Monceau van de „Société Intercommunale Belge de Gaz et d'Electricité" (Intercom) en de Vennootschap „Esmalux" te Auvélais, aangesloten bi de U.C.E.H.

De „Union des Centrales Electricques du Hainaut" groepeert de zelfvoortbrengers van elektrische energie en voorziet in de behoeften van de grote nijverheidssecto-

ren in de streek van Charleroi. Zij heeft een vermogenaandeel in de elektrische centrale „Esmalux", benevens die welke ze bezit in de mijncentrales CETEC en Intersambre.

De mijncentrales werden door de kolenmijnen opgericht met financiële steun van de E.G.K.S. en van de grote parastatale kredietorganismen, om al die kolenmijnen onder de beste economische voorwaarden de elektrische energie te bezorgen welke zij nodig hebben en opdat ze hun bijprodukten uit de kolen zouden kunnen valoriseren. Dat zijn, in het bekken van Charleroi, de mijncentrale „Intersambre", opgericht door de kolenmijnen die ten westen van Charleroi gelegen zijn, en de „Centrale Thermique Minière de l'Est de Charleroi" (Cetec), te Far-

ciennes, waarin 9 kolenmijnen uit de streek ten oosten van Charleroi belangen hebben.

„Intercom" en „U.C.E.H." hebben daarin aandelen. De elektriciteit die wordt voortgebracht door de twee mijncentrales, wordt geschakeld op de verdelingsnetten van Intercom en van U.C.E.H., die voor de afvoer ervan zorgen, nadat aan de behoeften van de medewerkende kolenmijnen is voldaan,.

De elektrische centrales van het bekken van Charleroi en van de Beneden-Samber zijn aangesloten aan een machtig net van hoogspanningsleidingen, dat de onderlinge verbinding tot stand brengt, niet enkel op gewestelijk, doch ook op nationaal en internationaal vlak, waardoor zij dus met de Duitse, Nederlandse,

Luxemburgse en Franse elektriciteitsnetten verbonden zijn door de posten van Jupille, Aubange en Gouy.

Hierbij dient onderstreept dat de „Union des Centrales Electriques du Hainaut“, evenals de „Union des Centrales Linlux“, te Luik, en Intercom en EBES, te Schelle, beschikt over een verdeelpost of een dispatchingdienst, die de produktie en het transport van de elektriciteit van al de centrales uit het zuiden opgenomen in de Unie van de centrales van Luik tot Doornik coördineert. Die diensten zijn aangesloten aan de centrale dispatching van Brussel, welke dezelfde functie op nationaal vlak vervult.

Welk is het geïnstalleerd vermogen van de elektrische centrales van de streek van Charleroi en van de Beneden-Samber en wat vertegenwoordigt dat geheel ten opzichte van 's lands installaties?

De tabel hiernaast verschaft voor 1964 antwoord op die vragen.

Hieruit kan men dus afleiden dat de streek van Charleroi en van de Beneden-Samber nagenoeg 17% van het in België geïnstalleerd vermogen bezit.

In de elektrische centrales van de streek van Charleroi worden de brandstoffen voor het grootste deel door de spoorweg aangevoerd. Alleen de centrale „Esmalux“ van Auvelais heeft geen rechtstreekse verbinding met de spoorweg en ontvangt haar kolen hoofdzakelijk te water en over de weg.

In 1964 beliep de totale aanvoer van vaste brandstoffen naar de grote centrales voor productie en openbare verdeling en de mijncentrales van de streek van Charleroi 1.190.000 ton, waarvan de spoorweg 860.000 ton heeft vervoerd, zodat het aandeel van het spoor in het gezamenlijk verkeer 72% beliep.

Hoewel de elektriciteitsmaatschappijen uit de streek van Charleroi reeds over een aanzienlijk geïnstalleerd vermogen beschikken, zouden ze willen voorzien in de aangroei van de behoeften aan elektrische energie, die de eerstkomende jaren samen met de industriële expansie zeker tot uiting zal komen.

De maatschappij „Intercom“ heeft, in december 1964, te Monceau haar nieuwe groep van 115 Mw in dienst genomen, waardoor het vermogen van haar installaties op 220 Mw werd gebracht.

De „Union des Centrales Electriques du Hainaut“ heeft een aanvang gemaakt met haar programma voor de bouw van nieuwe produktiemiddelen en heeft de werkterreinen geopend voor de oprichting van een centrale op het terrein in de

Elektrische centrales	Localiteiten	Geïnstalleerd vermogen van de centrales in werking		Aansluiting aan de spoorweg
		Mw	‰ ¹	
1. Centrales voor produktie en openbare verdeling.				
Intercom	Farciennes	90,-	18	Châtelineau (Vorming)
	Monceau	220,-	44	Marchienne (Zone)
Esmalux	Auvelais	110,-	22	Tamines (Moignelée)
2. U.C.E.H. en andere aangesloten producenten				
- Forges de la Providence	Marchienne-au-Pont	59,-	12	Marchienne-au-Pont
- Ch. de Monceau-Fontaine	»	47,-	10	Marchienne-Zone
- Thy-Marcinelle	Marcinelle	27	5	Marcinelle
- Hainaut-Sambre	Couillet	22	4	Couillet
- Aciéries et Minières de la Sambre	Monceau-sur-Sambre	16,4	3	Monceau (Fabrieken)
- Ch. du Centre de Jumet	Jumet	7,2	1,5	Roux
- Solvay	Couillet	7	1,5	Couillet
3. Mijncentrales.				
- Intersambre	Marchienne-au-P.	115,-	23	Marchienne-Zone
- Cetec	Farciennes	110,-	22	Châtelineau (Vorming)
Totaal Charleroi		830,6	166	
Totaal België		5001,- ²	1000	

¹ Van het totaal België.

² Bron: Statistisch Jaarboek van de Bedrijfsfederatie der Voortbrengers en Verdelers van Elektriciteit in België.



72%

nabijheid van de „Charbonnages d'Amercœur", te Roux, waarop vier groepen kunnen geïnstalleerd worden, de eerste twee van 125 Mw in het begin van 1968 en in de loop van de jaren 1968-1969, en twee andere van 250 Mw later.

De N.M.B.S. volgt van zeer nabij de vraagstukken in verband met de aanvoer van brandstoffen naar de elektrische centrales. Zij stelt alles in het werk om de vervoerstromen naar de bestaande installaties in haar voordeel te ontwikkelen en om een bevredigend aandeel te bekomen in het vervoer met bestemming naar de eenheden waarvan de bouw ontworpen is

Dat doel wordt zowel op technisch als op tarifair vlak nagestreefd. Veelvuldige contacten zijn gelegd tussen de leiders van de maatschappijen die elektriciteit produceren en die van de N.M.B.S., om oplossingen te zoeken welke de belangen van de betrokken partijen best dienen.

Uit die contacten is inzonderheid te onthouden dat voor de centrale van Auvélais, welke in de huidige staat van zaken met wagens moeilijk te bereiken is, de mogelijkheid wordt bestudeerd om de verbinding met het spoorwegnet te verbeteren en om de aanvoer naar de centrale met zelflossers te verzekeren. Gecombineerd met een oordeelkundige aanpassing van haar vervoertarieven, zouden die verwezenlijkingen de N.M.B.S. in staat stellen voor ten minste 70% deel te nemen aan het kolenvervoer naar de beschouwde centrale.

Aan de andere kant wordt de vestiging van de nieuwe centrale op het terrein in de nabijheid van de „Charbonnages d'Amercœur", in nauwe samenwerking met de N.M.B.S. bestudeerd en staat de zaak voor de spoorweg des te gunstiger voor daar het station van La Docherie, waaraan de elektrische centrale zal aangesloten worden, beschikt over een bundel sporen die volstaat om ruimschoots aan de verkeersbehoeften te voldoen.

De oplossing voor de problemen in verband met de aanvoer naar de centrales „Intercom" van de groep van Charleroi, is opgevat volgens een gezamenlijk plan dat we in ons nummer van oktober 1964 uitvoerig hebben uiteengezet.

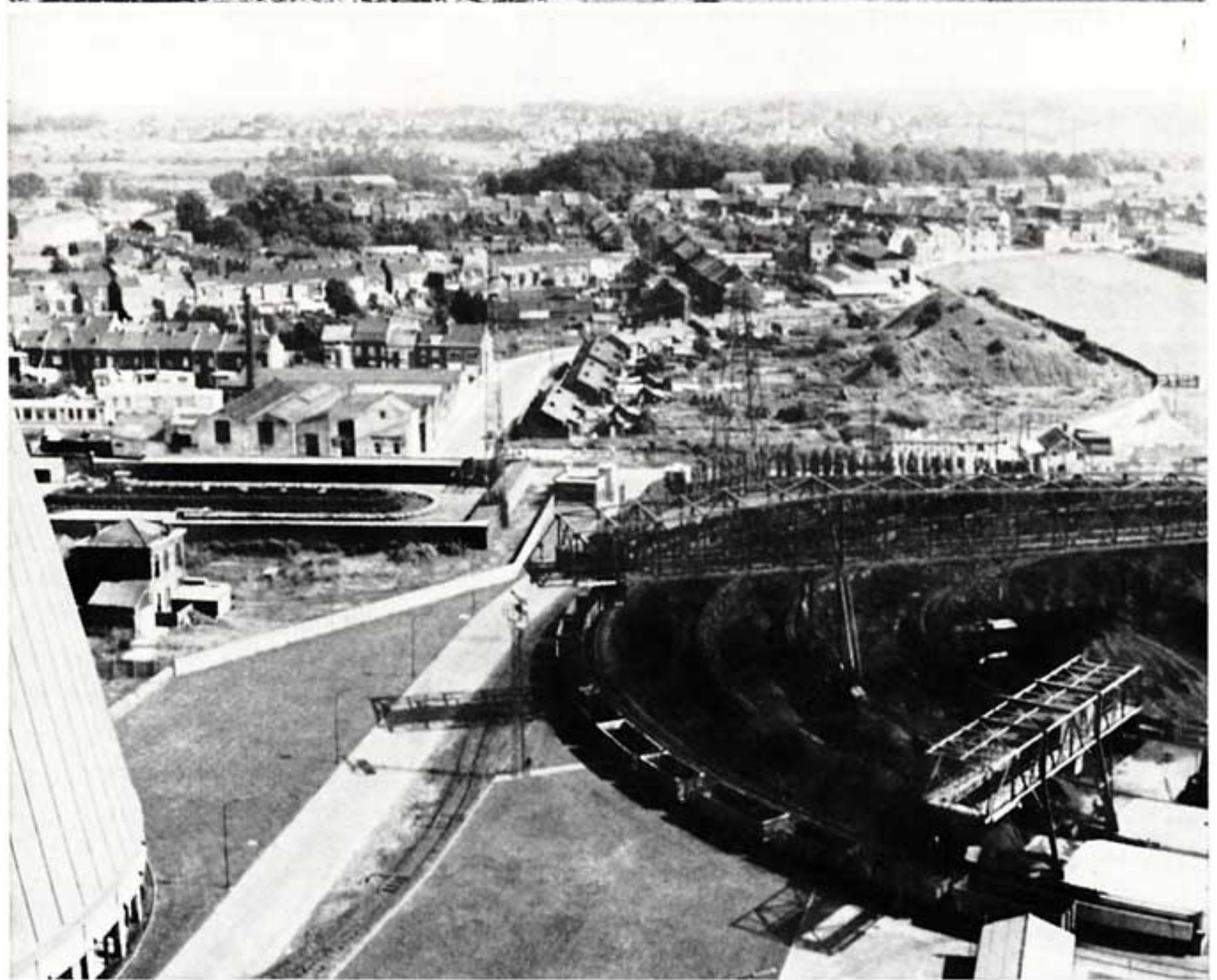
1. De elektriciteitscentrale van de maatschappij „CETEC" te Farciennes.

2. Het kolenpark van de elektriciteitscentrale „Intersambre".

3. Zelflossers van Intercom.



1



2



3

IS DE TOEKOMST



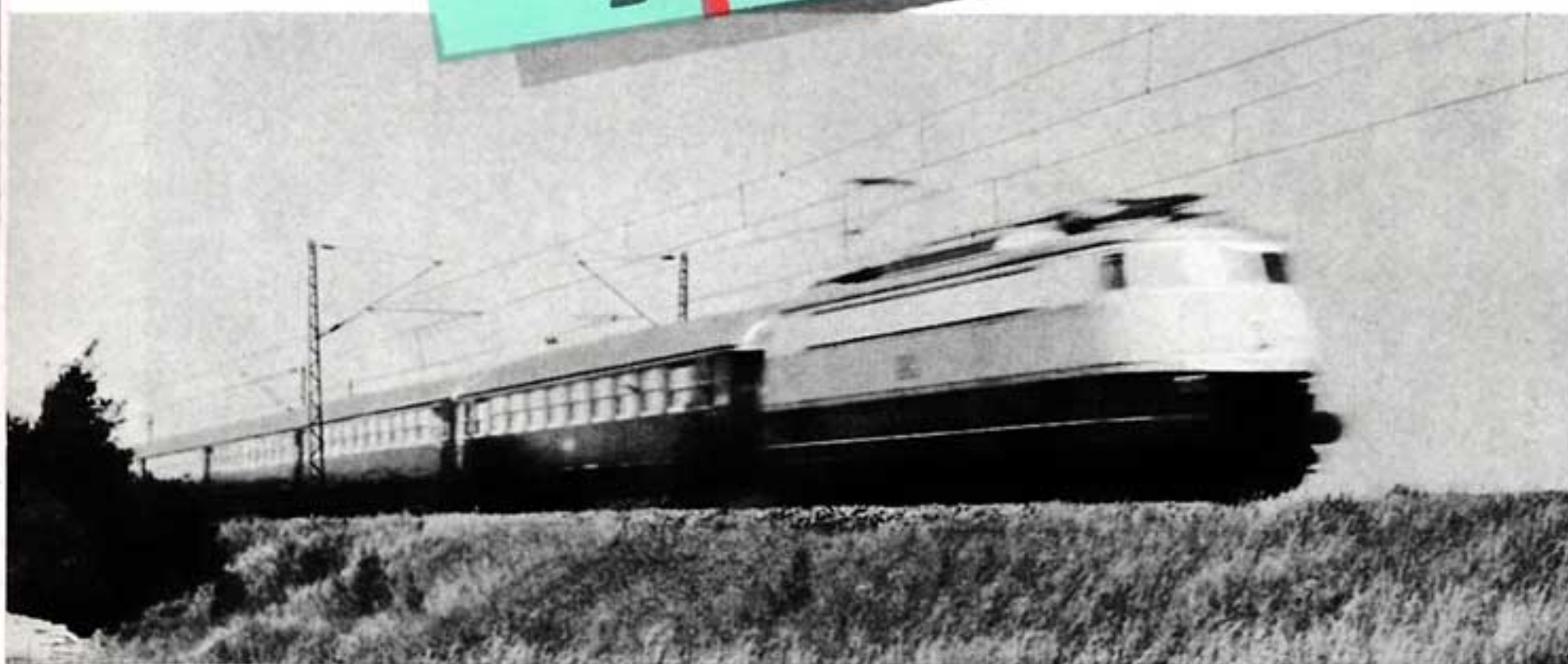
tische triëring en vorming van de goedentreinen, de automatische koppeling enz. naar voren komen.

Nochtans vertelde ons nog onlangs een bezoeker van de IVA die geen technicus is, hetgeen me na een verloop van drie maand het sterkst is bijgebleven, is ontegensprekelijk de rit München-Augsburg tegen de snelheid van 200 km/uur.

„Wij hadden sedert 's morgens door de paviljoenen van de IVA gelopen“, zo verklaarde onze zegsman. „Het was een uitzonderlijk mooie dag en de zon scheen heel wat milder dan zulks bij ons gewoonlijk het geval is, zodat we vroeger dan gewenst gedreven werden naar de schaduw van enige grote bomen nabij het station van de tentoonstelling. En door onze verbeelding kwam er een lichte opwinding in ons, alsof wij op het punt stonden het vliegtuig te nemen.“

„Die indruk bleef ons bij tot de trein statig aan het perron schoof en wij in de behaaglijke rijtuigen met klimaatregeling van het vliegtuigtype (Gross raumwagen) konden instappen.“

„Wij waren pas buiten de Münchense agglomeratie of wij voelden reeds dat de trein hoe langer hoe sneller optrok. Wij keken naar de tachometers op de kopwanden van het rijtuig: 140, 150, 160, 170, 180, 190, 200 km/h. Het was werkelijk meeslepend. Voor ons lag aan weerszijden een uitgestrekt landschap dat als het ware door de trein werd „verslonden“. En toch was er maar een gering verschil met een normale rit per spoor. De reacties van het rijtuig waren nauwelijks iets scherper dan gewoonlijk. Lange tijd leek de trein over de spoorstaven te schuiven.



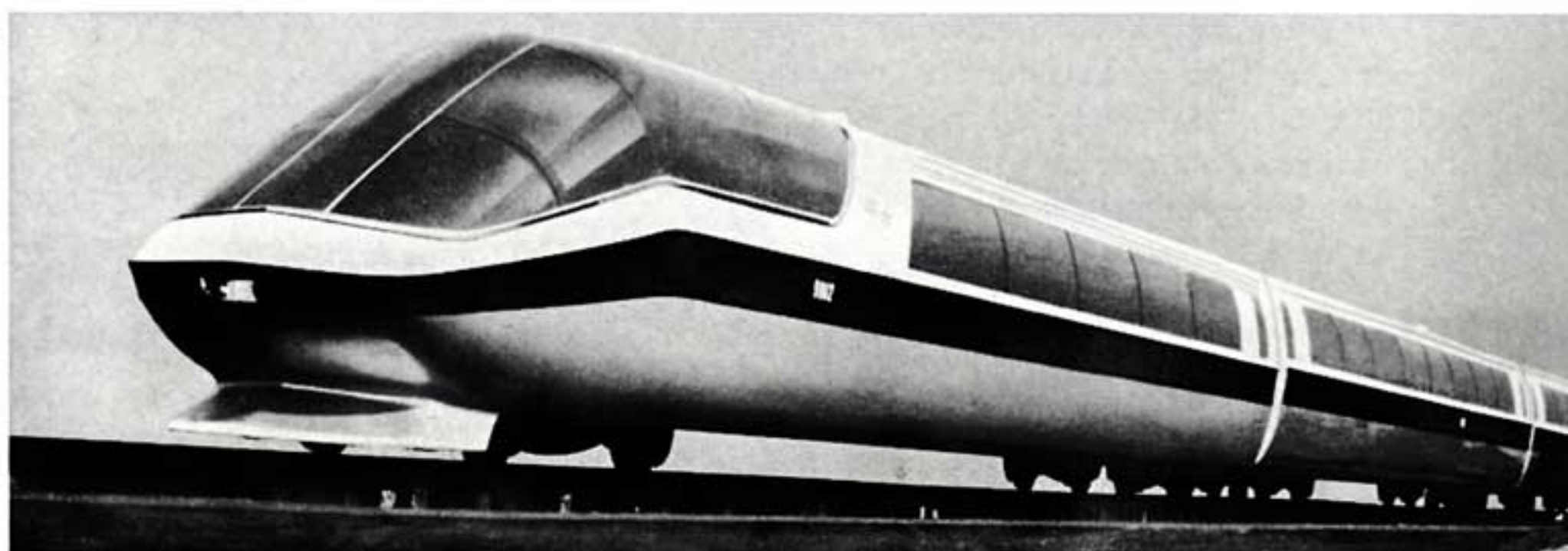
München-Augsburg : snelheid 200 km / uur.

Als wij de evolutie van de ideeën volgen en nagaan wat een stroom van projecten er gemaakt worden en wat er op tal van plaatsen werd gerealiseerd, kunnen wij er niet meer aan twijfelen dat de gedaanteverwisseling van de spoorweg werkelijk een aanvang heeft genomen.

De Internationale Tentoonstelling te München (IVA) heeft zopas haar poorten gesloten.

De toekomstmogelijkheden van het vervoer per spoor werden er duidelijk belicht.

Zij komen tot uiting op verschillende gebieden, waaronder de moderne methoden van beheer met elektronische ordinator, de afstandsbediening, de automa-



Maquette van een stel getekend door de Budd Company.

REEDS BEGONNEN ?

Natuurlijk kon men in de kleine bochten die de trein zonder vertraging nam, de uitwerking van de middelpuntvliedende kracht voelen zonder dat daarin iets verontrustends lag."

„In ietsje meer dan een kwartier waren we te Augsburg! Het was net of we aangekomen waren te Charleroi of te Gent een kwartier nadat we Brussel-Zuid hadden verlaten."

Spectakulair resultaat, het succes van een tentoonstelling, zulks geven we graag toe. Doch er is veel meer. De Münchense attractie is in het Verre Oosten reeds in de dagelijkse actualiteit getreden. Sedert 1 oktober 1964 lopen over de nieuwe spoorweglijn van Tokaido, die 500 km lang is, dagelijks tegen een snelheid van 200 km/h, 14 sneltreinen en 16 exprestreinen tussen Tokio en Osaka en zulks met de frequentie van twee treinen per uur! Meer onlangs nog werd in de Verenigde Staten de belangstelling van de meest vooraanstaande personaliteiten getrokken door de vernieuwing van de spoorweg en door de vooruitzichten die hij biedt voor de oplossing van de vervoerproblemen der grote agglomeraties in wording, zoals die gevormd door de aslijn Boston - New-York - Washington. Wij geven hier de foto van de maquette van een stel die door de Budd Company getekend werd, op aanbeveling van President Johnson voor beter vervoer te land.

Het stel moet de snelheid van 160 mijl per uur bereiken: er was plaats voor 230 tot 250 reizigers. De studie ervan heeft aan de firma 750.000 dollar gekost.

De praktisch ingetreden evolutie die zich

steeds sneller uitbreidt, vergt niet alleen de toepassing van de modernste technieken doch wijst er eveneens op dat het stelsel van de grote snelheden een volledige vernieuwing van de lijnen zal teweegbrengen, ja zelfs de constructie van een nieuwe spoorweg met verbeterde sporen. Reeds hadden de Japanse spoorwegen de lijn Tokaido met hele stukken moeten herleggen en resoluut het al te bochtig en te vaak door de weg gesneden oud parcours moeten prijsgeven. De ervaring die wij te München-Augsburg hebben opgedaan, bevestigt dat het noodzakelijk is het „net met grote snelheid" te scheiden van het ander weg- en spoorwegverkeer.

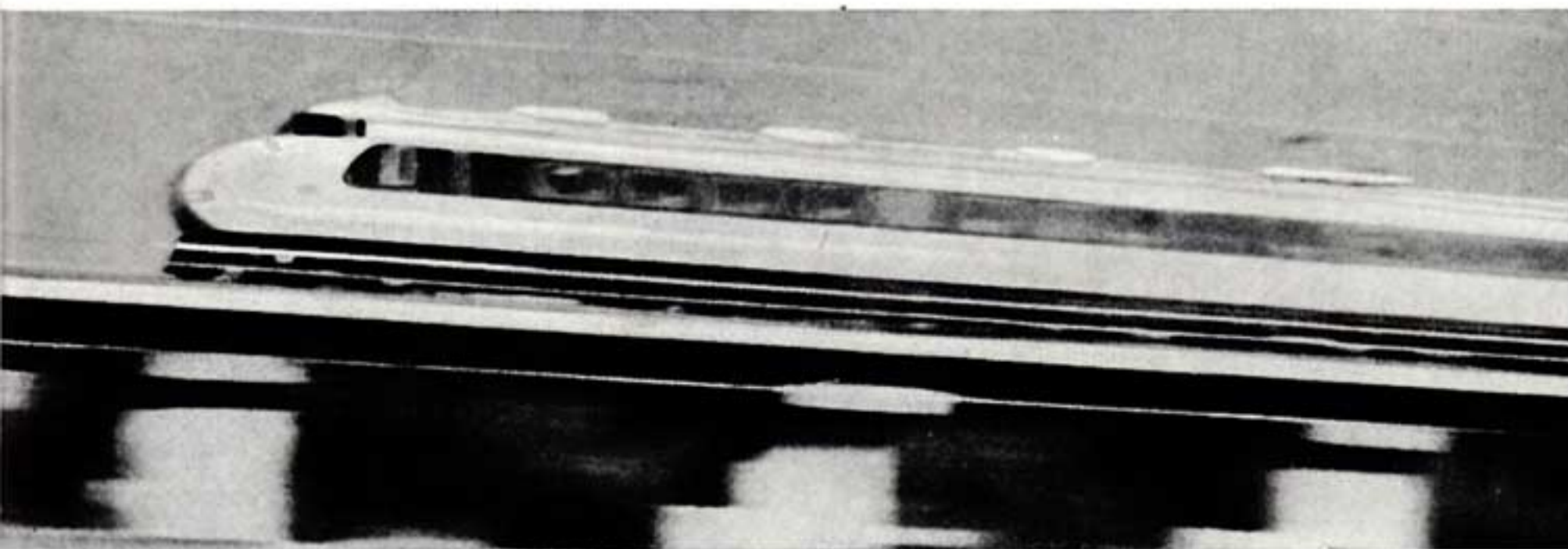
In die omstandigheden lijkt de snelheid van 200 km/h overigens maar een overgangsstadium te zijn.

Men zal zich de proeven herinneren die in 1954 en 1955 gedaan werden door de Franse spoorwegen die het wereldsnelheidsrecord per spoor achtereenvolgens met 243 km/h en 331 km/h klopten.

Het is op die grote snelheden dat er thans gespeculeerd wordt.

Soortgelijke snelheden hebben natuurlijk haast geen betekenis binnen de grenzen van ons eigen land.

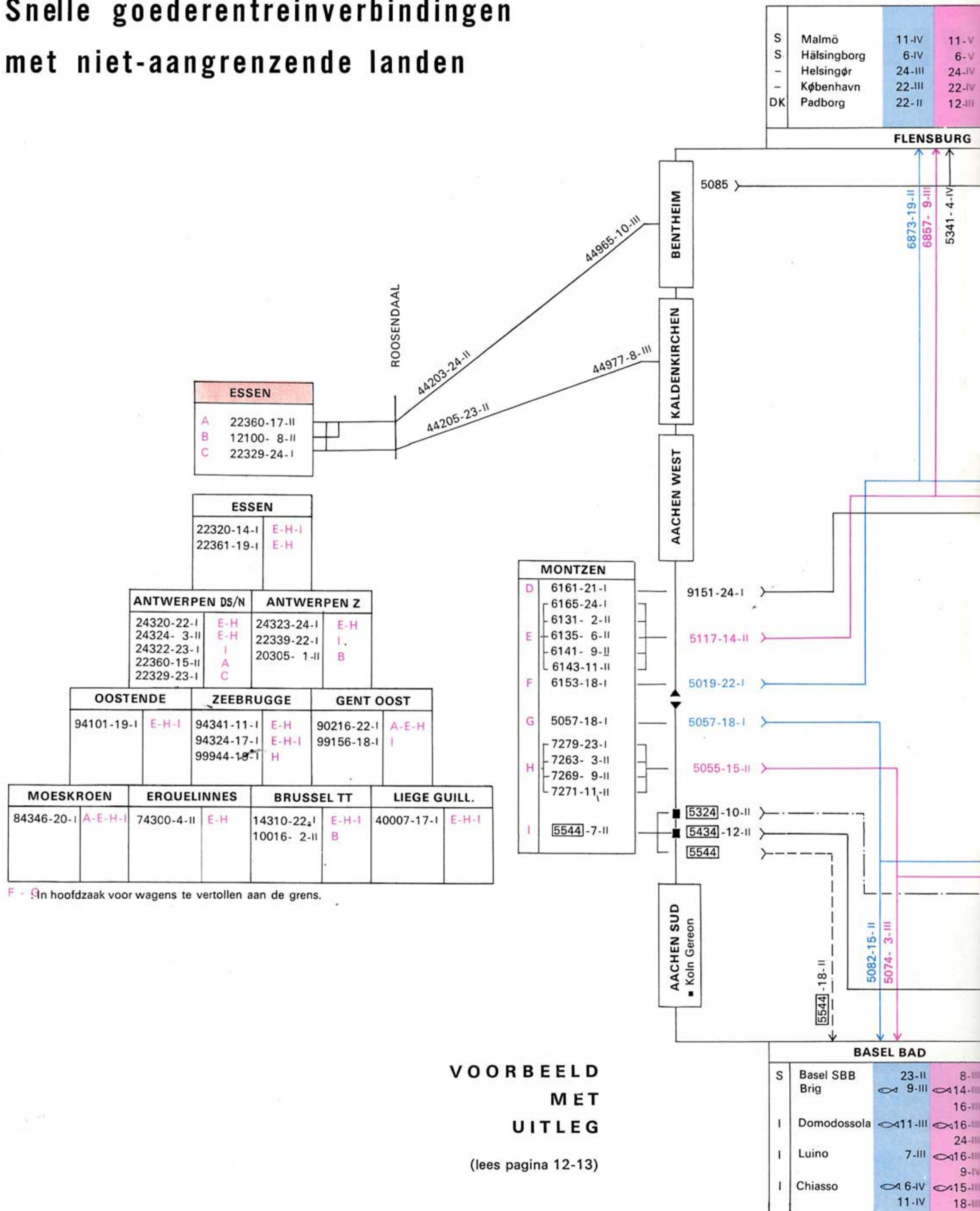
Zij hebben alleen maar zin op de schaal van een intereuropees net waar ze alleen kunnen bereikt worden. Met de reeds ver doorgedreven integratie van de spoorwegen der verschillende landen van ons continent mogen wij de grootste verwachtingen koesteren in de toekomst van een verjongde spoorweg die resoluut op de toekomst is gericht.



Trein van de nieuwe Tokaidolijn (Tokyo-Osaka), gemiddelde snelheid 200 km/uur.



Snelle goederentreinverbindingen met niet-aangrenzende landen



S	Malmö	11-IV	11-V
S	Hälsingborg	6-IV	6-V
-	Helsingør	24-III	24-IV
-	København	22-III	22-IV
DK	Padborg	22-II	12-III

ESSEN	
A	22360-17-II
B	12100- 8-II
C	22329-24-I

ESSEN	
22320-14-I	E-H-I
22361-19-I	E-H

ANTWERPEN DS/N		ANTWERPEN Z	
24320-22-I	E-H	24323-24-I	E-H
24324- 3-II	E-H	22339-22-I	I
24322-23-I	I	20305- 1-II	B
22360-15-II	A		
22329-23-I	C		

OOSTENDE		ZEEBRUGGE		GENT OOST	
94101-19-I	E-H-I	94341-11-I	E-H	90216-22-I	A-E-H
		94324-17-I	E-H-I	99156-18-I	I
		99944-19-I	H		

MOESKROEN		ERQUELINNES		BRUSSEL TT		LIEGE GUILL.	
84346-20-I	A-E-H-I	74300-4-II	E-H	14310-22-I	E-H-I	40007-17-I	E-H-I
				10016- 2-II	B		

MONTZEN	
D	6161-21-I
	6165-24-I
	6131- 2-II
E	6135- 6-II
	6141- 9-II
	6143-11-II
F	6153-18-I
G	5057-18-I
	7279-23-I
	7263- 3-II
H	7269- 9-II
	7271-11-II
I	5544-7-II

BASEL BAD			
S	Basel SBB	23-II	8-III
	Brig	9-III	14-III
			16-III
I	Domodossola	11-III	16-III
			24-III
I	Luino	7-III	16-III
			9-IV
I	Chiasso	6-IV	15-III
		11-IV	18-III

**VOORBEELD
MET
UITLEG**

(lees pagina 12-13)

F - Q in hoofdzaak voor wagens te vertollen aan de grens.

—
16-V
12-V
—
7-IV

S	Malmö	11-III	11-IV	—
S	Hälsingborg	9-III	9-IV	18-IV
—	Helsingør	11-III	11-IV	6-V
—	Kobenhavn	5-III	5-IV	15-IV
—	Kobenhavn	10-III	10-IV	24-IV
DK	Rødby Farge	8-III	8-IV	16-IV
		21-II	21-III	8-IV
			1-IV	14-IV

PUTTGARDEN

5519-16-II
5519-16-III
5533-3-IV

5067-12-IV
5503-21-III
5067-12-II

BÜCHEN	DR	Schwanheide	24-II	15-III	15-IV
	DR	Warnemunde	—	—	3-V
	DK	Gedser	—	—	16-V
	—	Sassnitz	8-III	2-IV	—
	S	Trelleborg	15-III	9-IV	—

6005-20-II
6001-8-III

VORSFELDE	DR	Oebisfelde	24-II	10-III	—
	DR	Frankfurt O.	18-III	7-IV	—
	P	Rzepin	3-IV	16-IV	—
	P	Kostrzyn	20-III	9-IV	—
	P	Tuplice	13-IV	1-V	—
	P	Wegliniec	9-IV	19-IV	—

5093-22-II
6015-14-III

HELM-STEDT	DR	Marienborn	24-II	16-III	—
------------	----	------------	-------	--------	---

6704-24-II
6702-16-III
6708-6-III

BEBRA	C	Decin	20-IV	20-V	5-V
	C	Hradek	23-IV	23-V	16-V
	C	Vojtanov	21-IV	21-V	4-VI
	M	Sturovo	23-VI	23-VI	9-VI

6003-7-III
6007-19-III
6003-7-III

SCHIRNDING	C	Cheb	12-III	1-IV	12-III
	M	Sturovo	1-V	13-V	3-VI
	R	Curtici	16-V	11-VI	24-VI
	B	Ruse	24-VI	24-VII	9-VIII
	P	Zebrzydowice	23-V	23-VI	23-V

6049-23-II
6047-18-III
6045-6-III

FURTH (M)	C	Domazlice	5-III	24-III	14-III
	M	Sturovo	3-V	3-VI	1-V
	R	Curtici	24-V	24-VI	16-V

5182-16-II
5182-16-III
5598-2-III

PASSAU	M	Hegyeshalom	16-III	16-IV	22-III
	M	Sopron	—	12-IV	12-IV
	R	Curtici	22-IV	22-V	8-V
	R	Episcopia	12-V	12-VI	—

7803-12-II
7803-12-III
7803-12-III

SIM-BACH	J	Jesenice	23-III	9-IV	23-III
----------	---	----------	--------	------	--------

7136-24-II
7120-12-III
7136-24-II

4780-10-III
7282-7-IV
4780-10-III

5461-11-III
5461-11-III
5461-11-III

5594-4-III
7711-15-III
5594-4-III

SALZBURG	J	Jesenice	23-III	9-IV	23-III
	J	Prevalje	—	14-V	14-IV
	H	Idomeni	16-VI	10-VII	16-VI
	B	Dimitrovgrad	21-VI	16-VI	8-V
	T	Pythion	8-VIII	2-VIII	8-VI

SCHAFFHAUSEN

LINDAU

KUFSTEIN

I	Brennero	14-III	14-III	14-III
---	----------	--------	--------	--------

23-II
16-III

24-III

22-III

6-III
11-III

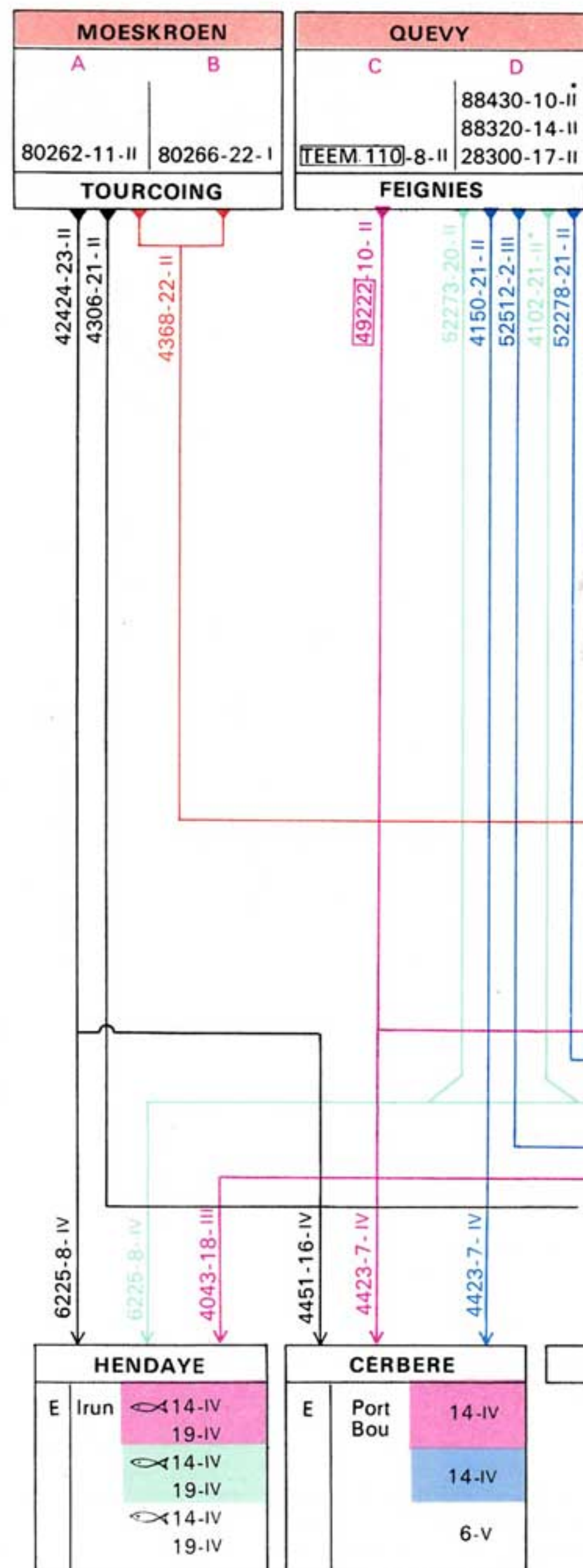
Snelle goederentreinverbindingen met niet-aangrenzende landen

Aansluitend op de „Dienstregeling voor het goederenvervoer naar het buitenland“, verschenen in ons informatieblad nr 3 (juni 1965) publiceren wij hierna in twee synoptische tabellen de snelle vervoermogelijkheden van goederentreinen naar landen die niet onmiddellijk aan België grenzen.

Aan de hand van deze synoptische tabellen trachten wij u, met één oogopslag, antwoord te geven op uw vragen: „Wanneer vertrekt mijn wagen uit de grenspunten Essen, Montzen, Mouscron, Quévy, Erquelinnes...?“ „Wanneer komt hij ter bestemming in het niet-aangrenzend land aan?“

Daar waar in deze tabellen de lijnen van dezelfde kleur mekaar kruisen betekent dit dat de wagens aldaar wederzijds op de kruisende verbinding aansluiting kunnen hebben of er kunnen uitgewisseld worden. Is de aansluiting of de uitwisseling er niet mogelijk, dan wordt de kruising met een gebroken of een gebogen lijn op het kruispunt weergegeven.

ESSEN			
22304-8-II		H	
ANTWERPEN		ANTWERPEN (Z)	
20050-3-I	C-D	20305-1-I	C-D
26320-1-III	G-H	22318-24-II	G
26304-10-II (Schijnpoort)	H	20305-1-III	F
20050-3-III	F	22318-24-I	H
OOSTENDE (ZEEH.)	ZEEBRUGGE	GENT (OOST)	
94101-19-I	A	94324-17-I	A
99419-24-I	C-D	99264-19-I	C-D
99419-24-II	G-F	99264-19-II	G-F
91150-21-I	H	94324-17-I	H
		90216-22-I	A-C-D-H
		90216-22-II	F-G
BRUSSEL (TT)	CHARLEROI	LIEGE (GUILL.)	VISE
10016-2-II	C-D	47300-11-II	E
10016-2-III	G-F	40084-21-I	I
18153-3-II	D*	40007-17-I	G1
10013-11-II	D		
16308-23-I	H		



Voorbeeld met uitleg

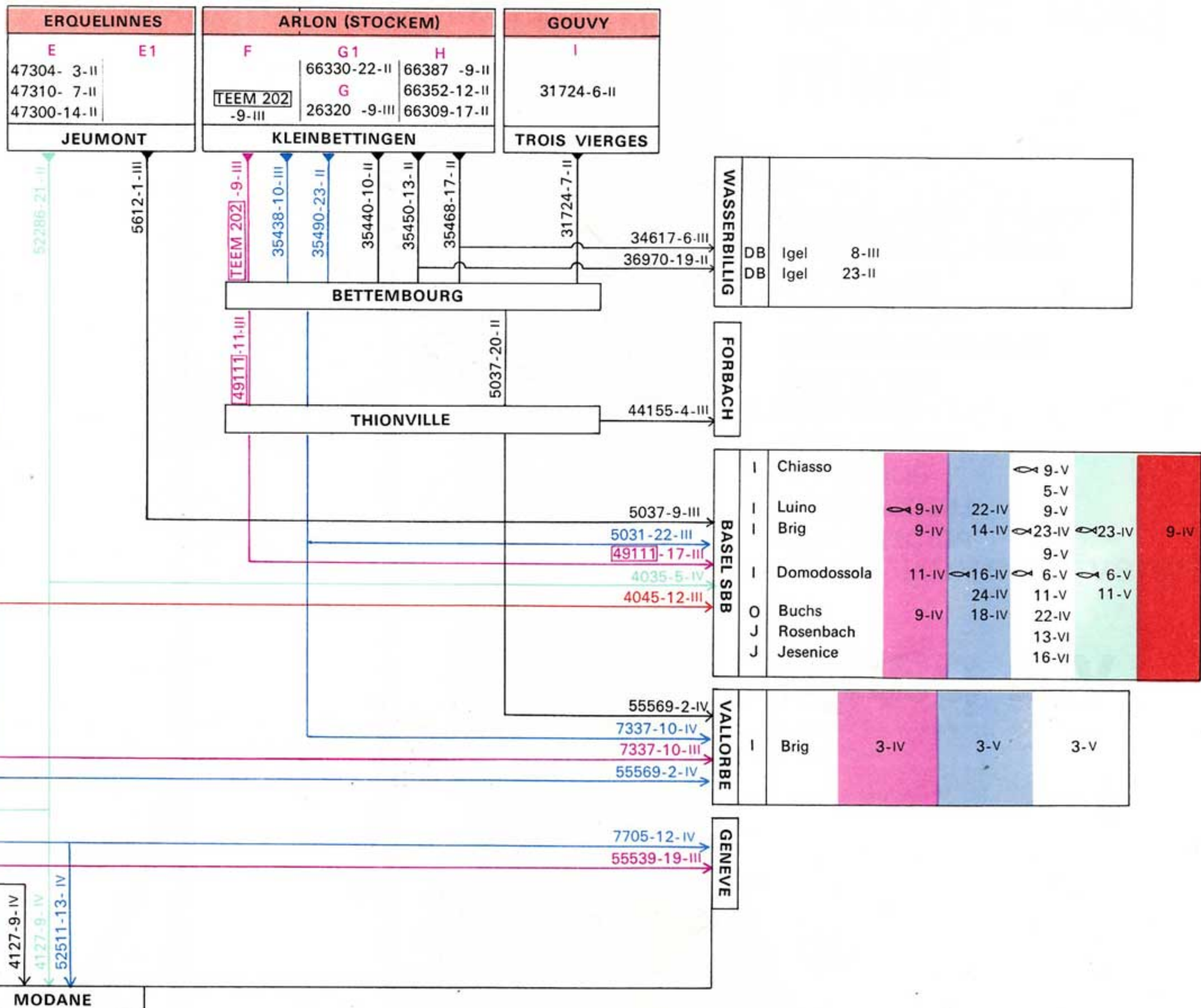
(voorbeeld genomen uit voorgaande tabel, pagina 10-11)

GENT-OOST | 90216-22-I | A, E, H.

GENT-OOST = vertrekstation; 90216 = treinnummer; 22 = uur van vertrek (afgerond tot het volle uur); I = dag van vertrek; A, E, H = in een grensstation aansluitinggevendende treinen.

☞ = Trein met hogere snelheid die, in de desbetreffende verbinding, gebruikt wordt voor het vervoer van levende dieren en van bederfelijke goederen.

Een bij vertrek vertolde wagen, afgevoerd uit Gent-Oost met trein 90216, te 22 uur, dag I, kan te Montzen aansluiting halen met een der treinen vermeld onder de letter E (richting Noorden) of onder de letter H (richting Zuiden) en te Essen met trein 22360 vermeld onder letter A.



Een wagen b.v. voor een bestemming verder gelegen dan Salzburg kan uit Aachen-Süd vertrekken met trein 5055 en aankomen:

- te Salzburg, grensstation bij invoer in Oostenrijk (Österreich), met trein 7711, te 15 uur, dag III;
- te Jesenice, grensstation bij invoer in Jougoslavië, te 9 uur, dag IV;
- te Prevalje, grensstation bij invoer in Jougoslavië, te 14 uur, dag V;
- Idomeni, grensstation bij invoer in Griekenland (Hellas), te 10 uur, dag VII;
- Dimitrovgrad, grensstation bij invoer in Bulgarije, te 16 uur, dag VI;
- Pythion, grensstation bij invoer in Turkije, te 2 uur, dag VIII.

Indien de reis geheel of gedeeltelijk met TEEM-treinen geschiedt is het treinnummer in een kader gedrukt.

B	Bulgaria
C	Ceskoslovensko
DK	Danmark
DR	Deutschland DR
E	España / Portugal
H	Hellas
I	Italia
J	Jugoslaviya
M	Magyarország
N/S	Norge/Sverige
Ö	Österreich
P	Polska
R	Romania
S	Schweiz
T	Türkiye

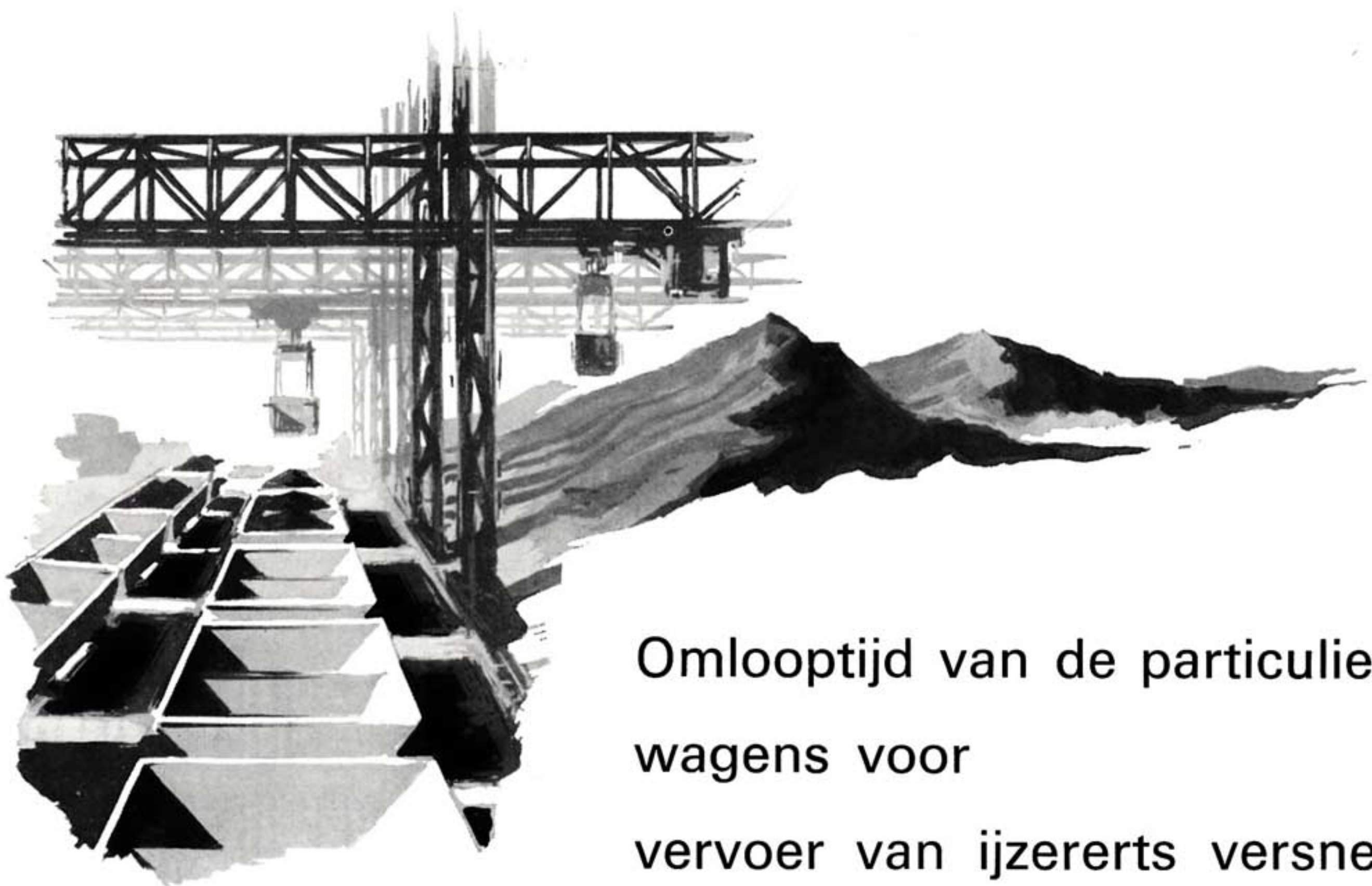
500 km per avond- trein

VERTR. BRUSSEL 17.18
AANK. ORLEANS 22.09
ROUEN 22.48
VIERZON 23.00
CHATEAUROUX 23.50
TOURS 23.53
LE HAVRE 23.59
LE MANS 00.09
DIJON 00.32
LIMOGES 00.35
POITIERS 00.38

via parijs

ⓑ

The graphic features a vertical blue bar on the left. To its right, a purple shape overlaps a red shape, which in turn overlaps a pink shape. A thick black vertical line runs through the center, with two curved black lines branching out to the right, resembling a stylized 'B' or a set of tracks. The background is white.



Omlooptijd van de particuliere wagens voor vervoer van ijzererts versneld

De Belgische ijzer- en staalnijverheid beschikt over een park van zowat 1900 wagens met groot laadvermogen voor het vervoer van ijzererts. Het is duidelijk dat de eigenaars van die wagens er alle belang bij hebben dat bedoeld materieel — waarvoor zeer grote bedragen moesten geïnvesteerd worden — intensief wordt gebruikt in de twee belangrijkste verkeersverbindingen, namelijk bij vertrek uit de zeehavens en bij vertrek uit het bekken van Lotharingen.

Bij het begin van 1959 bedroeg de omlooptijd der wagens in dienst op de lijnen naar het ijzerertsbekken van Lotharingen nog 48 uren. Vanaf juni 1959 kwam er voor sommige fabrieken een verbetering, toen de omlooptijd op 36 uren werd gebracht. In 1961 was de omlooptijd algemeen tot 36 uren verkort voor al de fabrieken. Voor sommige fabrieken werd een verdere belangrijke stap gedaan bij het begin van 1964, toen de spoorweg aanvaardde de omlooptijd tot 24 uren te verminderen.

Ten slotte werden op 30 mei 1965 de aanhoudende krachtsinspanningen van de laatste jaren bekroond. Op die datum werd inderdaad de omlooptijd van *a/* de treinen met particuliere wagens die te Antwerpen of in Lotharingen worden beladen met ijzererts voor de Belgische ijzer- en staalfabrieken, tot 24 uren verkort.

De omloop in één dag.

Die dag van 24 uren gedurende welke het traject heen en terug tussen de Belgische ijzer- en staalfabrieken en Lotharingen moet worden afgelegd, is wel een zeer drukke dag. Men moet inderdaad vertrekken uit de fabrieken van Luik of Henegouwen, een landsgrens overschrijden, de trein aan de mijn brengen, zowat 1300 ton erts opladen, over hetzelfde traject met lading terugkeren en de trein in de fabriek lossen. Er zal dan in totaal een afstand van 450 tot 550 km afgelegd zijn.

Daartoe is er natuurlijk een nauwe samenwerking vereist tussen de spoorweg enerzijds en de afzenders en geadresseerden anderzijds. De voorziene duur van het verblijf in de fabriek voor het

lossen en aan de mijn voor het laden moet natuurlijk in acht genomen worden. Als voorbeeld geven wij hierna twee type dienstregelingen die werden opgemaakt voor het vervoer van erts uit Lotharingen.

Traject zonder lading	La Louvière V. 23.45 u.	Seraing V. 10.10 u.	Joudreville A. 7.53 u.	Mancieulles A. 17.38 u.
-----------------------	-------------------------	---------------------	------------------------	-------------------------

Traject met lading	Joudreville V. 10.46 u.	Mancieulles V. 22.32 u.	La Louvière A. 20.34 u.	Seraing A. 7.15 u.
--------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	--------------------

Voor het verkeer bij vertrek uit Antwerpen is de duur van de lijntrajecten natuurlijk korter (kortere afstanden dan bij vertrek uit Lotharingen). De overeenstemmende termijnen voor de eindverrichtingen zijn in dat geval merkkelijk ruimer (zie de twee typedienstregelingen hierna).

Traject zonder lading	La Louvière V. 23.53 u.	Seraing V. 1.40 u.	Antwerpen A. 5.30 u.	Antwerpen A. 9.40 u.
	(Stocatra)	(Stocatra)		

Traject met lading	Antwerpen V. 9.00 u.	Antwerpen V. 14.00 u.	La Louvière A. 15.55 u.	Seraing A. 22.02 u.
	(Stocatra)	(Stocatra)		

De ervaring die werd opgedaan in de loop der eerste weken na de invoering van die versnelde exploitatie heeft aangetoond dat de spoorweg in staat was de vastgestelde dienstregelingen stipt in acht te nemen. Er worden dagelijks een veertigtal zware treinen onder dergelijke voorwaarden vervoerd.

Tot besluit moge het volstaan te wijzen op de voordelen welke de fabrieken die eigenaars van de wagens zijn, uit de versnelde omloop kunnen halen in het opzicht van de financiële lasten. Inderdaad, voor een park van 60-tonwagens die dagelijks gedurende 300 dagen per jaar worden gebruikt, worden de financiële lasten voortaan verminderd tot $\pm 2,5$ F per vervoerde nuttige ton.



Waarom aan het loket voor een biljet aanschuiven ?

Sedert tien jaar mogen al de stations van de N.M.B.S. aan de reizigers die het wensen vooruit afleveren :

— ofwel 10 biljetten heen en terug tegen het volle tarief ;

— ofwel 20 biljetten voor een enkele reis, tegen het volle of het verminderd tarief, die dan zonder onderscheid in de ene of de andere richting van de opgegeven reisweg mogen gebruikt worden. Op de aldus vooruit afgeleverde biljetten staat geen datum en ze moeten niet binnen een bepaalde termijn gebruikt worden.

De biljetten worden aan de reiziger in een speciale omslag overhandigd om ze gemakkelijk te kunnen bijhouden ; er steekt een nota bij waarop de gebruiksvoorwaarden vermeld zijn.

De reiziger vermeldt zelf de datum van de reis op de keerzijde van het biljet, de dag en de maand voluit in letters, het jaartal in cijfers. Voor de biljetten enkele reis, voegt hij het woord „heen“ bij indien hij in de richting reist die op het biljet is aangegeven en het woord „terug“ wanneer hij in de omgekeerde richting reist.

Inzake geldigheid :

— zijn de enkele biljetten alleen geldig

op de datum die de reiziger er op vermeld heeft ;

— de biljetten heen en terug zijn bij de heenreis geldig op de door de reiziger vermelde datum en, bij de terugreis, binnen een termijn van 5 dagen te rekenen vanaf die datum.

De niet gebruikte biljetten kunnen op schriftelijk verzoek tegen de gewone voorwaarden terugbetaald worden. Verloren biljetten worden niet terugbetaald.

De hiervoren uiteen gezette formule is vooral aangewezen voor personen die, hoewel ze in feite geen abonnement kunnen gebruiken, toch tamelijk vaak over dezelfde reisweg reizen. Ze is inzonderheid belangwekkend wanneer het station dat de woonplaats van de reiziger bedient niet open is voor de verkoop van biljetten of indien wordt vertrokken van een lijn van een vervangingsautobus en met de trein of met een aansluitende autobus verder gereisd wordt ; in ieder geval moet ten minste een van de eindpunten van de reisweg een station zijn waar biljetten verkocht worden.

Ten slotte moeten de aldus vooruit gekochte biljetten niet noodzakelijk door dezelfde persoon gebruikt worden.

AUTOMATISATIE BIJ DE SPOORWEGEN

De automatische
controle
van de snelheid
der treinen

Aansluitend bij de grote „trends“ in de evolutie van de spoorwegtechniek naar een steeds voortschrijdende automatisatie, hebben de Belgische spoorwegen proeven ondernomen met de automatische controle van de snelheid der treinen.

In 't kort samengevat, bestaat het probleem in het bestuderen van de mogelijkheid om de seinen rechtstreeks op het aandrijfmechanisme van de treinen te doen inwerken.

De N.M.B.S. heeft haar onderzoekingen gericht op twee oplossingen:

1. Bij een eerste oplossing — die de eenvoudigste is — wordt het spoor op een bepaald aantal punten uitgerust met bakens die een beperkt aantal informatie moeten doorgeven aan de locomotief. Deze is uitgerust met een oscillator die zich afstemt op de frequentie van het baken, volgens de over te seinen aanwijzing. Die frequenties, door elektronische rekenmachines geïnterpreteerd, dragen de gewenste opdrachten rechtstreeks over op de bedienings-toestellen, tenzij de treinbestuurder reeds eerder heeft ingegrepen.

Aldus kan er worden voorzien in elke menselijke tekortkoming waardoor een sein voorbijgereden of een bepaalde snelheid overschreden wordt, doordat dan onmiddellijk een automatische noodremming wordt teweeggebracht. Het controlestelsel met bakens is evenwel onvolmaakt. Met het beperkt aantal bakens is het niet mogelijk alles aan de locomotief te „zeggen“.

Zo zou, wanneer een gesloten sein door tussenkomst van een baken verplicht heeft tot remmen, de treinbestuurder gedwongen zijn de trein te laten stoppen aan het betrokken sein, zelfs indien dit laatste intussen weer werd opengezet.

2. Bij de tweede oplossing wordt gebruik gemaakt van bakens en bovendien van een kabel die in het spoor zelf is gelegd. De informatie die door de kabel worden overgebracht hebben hoofdzakelijk ten doel de treinenloop te versnellen door de locomotief te „bevrijden“ van nutteloos geworden verplichtingen. Tevens wordt overwogen de kabel te gebruiken voor de telefoonverbindingen tussen de rijdende trein en het centrum voor regeling van het verkeer op de lijn (dispatching).

De N.M.B.S. doet de vereiste proefnemingen in samenwerking met een grote Belgische onderneming voor elektrische constructies.

Als eerste fase zal in de loop van 1966 een proef worden genomen met het stelsel met bakens alleen, namelijk tussen Brussel-Zuid en Denderleeuw, waar vier locomotieven zullen rijden die uitgerust zijn met de controle-apparatuur. In een tweede fase (in de loop van 1967) zal door toepassing van een tegen de voet van de spoorstaven aangelegde kabel een oplossing kunnen gegeven worden aan het probleem van de opvoering van de snelheid, dank zij de doorlopende en onmiddellijke overseining van de wijzigingen in de seinbeelden. De treinbestuurder zal dan een „overzicht“ hebben, niet slechts over één bloksectie, maar over ten minste de twee secties die vóór zijn trein liggen.

Wij zien dus dat de automatische stelsels voor de controle van de snelheid niet alleen een nog grotere veiligheid aan het spoorwegverkeer zullen verlenen, maar het ook nog mogelijk maken de snelheid ervan op te voeren.

PUBLI-SUCCÈS

HET NETABONNEMENT

kost slechts :

38 F. per dag
in 2^e klasse

58 F. per dag
in 1^e klasse



Een moderne prospectieformule :

Met uw auto bezoekt u de u toegewezen sector. 's Avonds laat u uw wagen achter in de parkeerplaats van het station en keert ontspannen per trein naar huis. Zodoende maakt u zich het comfort en de snelheid van de trein ten nutte.

BELGISCHE SPOORWEGEN

Franco-Belgisch Verkeer HALVEPRIJSKAART

Van 1 oktober 1965 af zal de N.M.B.S. in het station Brussel-Zuid tegen een vast recht een „halveprijskaart“ te koop stellen waarmee biljetten tegen halve prijs kunnen bekomen worden, geldig in 1ste of in 2de klasse, op de hiernavolgende lijnen:

Paris-Nord - Roosendaal-grens, via Quévry-grens, Brussel;

Paris-Nord - Oostende, via Quévry-grens, Brussel, Gent, Brugge;

Paris-Nord - Aachen-Süd-grens, via Jeumont-grens, Charleroi, Namur, Liège;

Paris-Nord - Aachen-Süd-grens, via Quévry-grens, Brussel, Liège.

Op vertoon van deze halveprijskaart kunnen zowel in België als in Frankrijk in de stations en bij de reisbureaus, die gemachtigd zijn biljetten in internationaal verkeer uit te geven, internationale biljetten tegen halve prijs uitgereikt worden, die geldig zijn over een volledig of gedeeltelijk internationaal traject begrepen in de hierbovenvermelde verbindingen.

Daarenboven kan de titularis biljetten van het binnenverkeer tegen halve prijs bekomen voor binnenlandse verplaatsingen over de Belgische of over de Franse spoorlijnen, waarvoor de kaart geldig is. De halveprijsbiljetten zijn geldig in de TEE-treinen, mits de normale toeslag betaald wordt.

De aanvragen tot het bekomen van deze halveprijskaart kunnen in België in alle stations ingediend worden.

Het abonnement wordt afgeleverd voor een eerste periode van minimum 3 maanden, en de geldigheidsduur kan tegen betaling van een vast maandgeld voor één of meer maanden worden verlengd. Het verlengen van de geldigheidsduur kan alleen gebeuren aan de loketten van de stations Brussel-Zuid en Paris-Nord.

De prijs van de halveprijskaart bedraagt:
F 1820,— voor de eerste aflevering;
466,— voor de maandelijkse verlenging van de geldigheidsduur.

Deze prijzen betekenen dat ambtenaren, zakenlui, industriëlen die tweemaal per maand, of meer dan veertienmaal per jaar in 1ste klasse tussen Brussel en Paris, heen en terug reizen, voordeel hebben bij het gebruik van deze halveprijskaart. Daarbij komt nog dat de titularis het rendement van deze kaart aanzienlijk kan verhogen, gezien hij voor zijn binnenlandse verplaatsingen, hetzij in België, hetzij in Frankrijk, zijn halveprijskaart binnen de geciteerde voorwaarden kan gebruiken.

OFFICIELE REISGIDS

Nieuwe treinverbindingen met Parijs

Op 26.9.65 werd het eerste bijvoegsel aan de Officiële Reisgids betreffende de treinen van het binnenverkeer van kracht. Enkele interessante verbeteringen die hun weerslag hebben op het *internationaal verkeer met Parijs* verdienen wel de bijzondere aandacht van onze lezers.

Lijn 75 bis. MOESKROEN-LILLE.

Trein 3907 SDS St. Niklaas-Kortrijk rijdt nu door tot Tourcoing onder volgende dienstregeling:

St. Niklaas	6.19
Gent St. Pieters	7.11
Kortrijk	7.59
Tourcoing	8.18

Deze trein verzekert de aansluiting met trein 316 naar Paris die te 8.28 uit Tourcoing vertrekt.

Trein 8848 SDS Tourcoing V. 11.12 -

Kortrijk A. 11.31 is een nieuwe trein die te Tourcoing de aansluiting verzekert met trein 305 uit Paris (aankomst 11.02). De ritduur van trein 1163 Antwerpen Centraal - Lille werd ingekort, zodat hij voortaan om 15.27 te Tourcoing aankomt en daar de aansluiting verzekert met trein 332 naar Paris (vertrek 15.37).

Lijnen 94-94 bis. BRUSSEL - TOURNAI - LILLE.

Trein 2711/1718 Tournai (V. 10.31) - Brussel Zuid (11.31) vertrekt nu uit Lille (V. 9.57) in plaats van uit Tournai en geeft er aansluiting met trein 303 uit Paris (A. 9.35).

Trein 2734/1723 Brussel Zuid (V. 15.22) - Tournai (A. 16.18) rijdt nu door tot Lille (A. 16.48) waar hij aansluiting geeft met trein 330 naar Paris (V. 17.10).

„Auto-slaaptrein“ Schaarbeek - St. Raphaël, ook tijdens de winterperiode elke week

Het aanzienlijk succes van de Auto-Slaaptreinen tijdens het Zomerseizoen 1965, inzonderheid van de verbinding Schaarbeek - St. Raphaël, heeft de Belgische en Franse Spoorwegen er toe aangezet deze trein ook tijdens

de winterperiode te laten rijden. Aanvankelijk was er om de veertien dagen een afreis voorzien. Gelet op de grote bijval werd besloten de trein elke week in te leggen en wel op volgende dagen:

HEEN	TERUG
van 26.09.65 tot 17.10.65: elke zondag	van 27.09.65 tot 18.10.65: elke maandag
van 23.10.65 tot 26.03.66: elke zaterdag	van 22.10.65 tot 25.03.66: elke vrijdag
van 03.04.66 tot 15.05.66: elke zondag	van 04.04.66 tot 16.05.66: elke maandag

De dienstregelingen, tarieven en inschrijvingsformaliteiten van de zomerperiode blijven van kracht.

Het internationaal station Herbesthal werd overgebracht naar Welkenraedt

In het raam van de elektrificeringswerken op de lijn Liège-Aachen, die op 22 mei 1966 in gebruik zal worden genomen, stoppen de internationale treinen sedert 8 augustus II. niet meer te Herbesthal maar wel te Welkenraedt, enkele honderden meter verder in de richting van Liège. De diensten: reizigers, beweging, factage, douane, autobus, rijdend personeel, enz. werden, tot wanneer het definitief gebouw zal opgetrokken zijn, te Welkenraedt in voorlopige lokalen ondergebracht. Om de reizigerstreinen te ontvangen en hun rangering toe te laten, werden reeds zes sporen met lange perrons klaargemaakt.

De ganse goederendienst en voorlopig ook de aanneming van postcolli blijven te Herbesthal.

Nijverheidsgronden en -gebouwen

Nijverheidsgronden en -gebouwen, al dan niet op het spoor aangesloten, zijn over het ganse spoorwegnet beschikbaar.

De liefhebbers vinden hierna de adressen van onze gewestelijke diensten waar alle inlichtingen en huurvoorwaarden kunnen bekomen worden.

TERREINEN :

GEBOUWEN :

ANTWERPEN - Koningin Astridplein, 27 - Tel. (03) 32.58.30

Herentals	4.500 m ²
Weelde	120.000 m ²
Muizen	17.500 m ²

BRUSSEL - Fonsnylaan, 47B - Tel. (02) 18.60.50

Halle	7.000 m ²	Ottignies - voormalige remise
Ottignies	110.000 m ²	Brussel Z. - voormalige remise
Vorst Zuid	13.000 m ²	

CHARLEROI - 1, Quai de la gare - Tel. (07) 31.44.50

Erquelines	2.000 m ²
Mariembourg	6.000 m ²
Jumet Hamende	4.500 m ²
Jemeppe s/S.	5.500 m ²

GENT - Koningin-Hendrikaplein, 2 - Tel. (09) 22.57.21

Brugge	35.000 m ²	Brugge - voormalig atelier
Brugge	7.000 m ²	
Denderleeuw	7.000 m ²	
Merelbeke	4.000 m ²	
Oostende	120.000 m ²	
St Andries (Brug.)	7.500 m ²	
Zeebrugge	40.000 m ²	

HASSELT - Kuringersteenweg, 19/23 - Tel. (011) 211.01

Beringen	59.000 m ²
Diest	24.600 m ²
Waterschei	140.000 m ²

LIEGE - Station Liège Gmins - Tel. (04) 52.01.30

Bassenge	1.760 m ²
Rivage	7.000 m ²
Wezet	9.000 m ²
Voroux	8.000 m ²

MONS - Square F. Roosevelt - Tel. (065) 341.71

Manage	12.400 m ²	Braine-le-Comte - gedeelte
St Ghislain	15.000 m ²	voormalige remise

NAMUR - 23, Boul. E. Melot - Tel. (081) 237.01

Gembloux	12.000 m ²
Jemelle	10.000 m ²
Arlon	7.000 m ²
Lamorteau	23.000 m ²
Virton St Mard	40.000 m ²
Latour	200.000 m ²

Een nijverheidsgrond van 3 à 4 ha, die met het spoor verbonden is, wordt te Gilly-Sart-Allet te koop geboden.

Voor inlichtingen zich rechtstreeks wenden tot de S.A. des Charbonnages du Trieu-Kaisin te Châtelineau.

TARIEFBERICHTEN

VERKEER MET ZWITSERLAND.

1. Intrekking op 1.6.65 van het speciaal doorvoertarief 1194, dat geldt voor de zendingen herkomstig van of met bestemming naar sommige stations van Oost-Zwitserland, bij uitvoer of invoer over zee, langs de Belgische zeehavens over Montzen en de Duits-Zwitserse grenspunten van Schaffhausen en Konstanz.

2. Uitbreiding vanaf 1.6.65 van het speciaal doorvoertarief 1190 tot de zendingen herkomstig van of met bestemming naar sommige stations van Oost-Zwitserland, bij uitvoer of invoer over zee, langs de Belgische zeehavens over Montzen en de Duits-Zwitserse grenspunten van Schaffhausen en Konstanz.

3. Invoering op 1.6.65 van een nieuwe uitgave van het rechtstreeks internationaal tarief Belgische zeehavens - Oost-Zwitserland dat het nummer 9502 krijgt.

4. Invoering op 1.8.65 van een 2e vervolg op het internationaal tarief België (lokaal) - Zwitserland nr 9503, om rekening te houden met de laatste verhoging van de SNCF-tarieven op 30.5.65 en met de verhoging van de kosten voor douaneformaliteiten van de DB op 1.4.65.

VERKEER MET TSJECHO-SLOWAKIJE.

Wegens de opheffing van het tarief DB/DR geldt het rechtstreeks tarief nr 9855 België - Tsjecho-Slowakije sedert 1.7.1965 niet meer voor de vervoerswegen over Schöna/Decin en Brad Bambach/Vojtanov, d.w.z. de reiswegen over de sporen van de DR.

VERKEER MET ITALIE.

De Zwitserse spoorwegen vestigen de aandacht van de belanghebbende verzenders op het feit dat bij al de zendingen vlees en vleesprodukten alsook de zendingen verse of gedroogde vis bestemd voor invoer in Italië een gezondheidsattest van herkomst moet gevoegd zijn. Zonder dat attest zullen de zendingen aan de grens worden opgehouden tot dat document toekomt.

ALGEMEEN EUROPEES STUKGOEDTARIEF (A.E.S.T.).

Het Algemeen Europees Stukgoedtarief dat voorheen van toepassing was in de relaties met *Frankrijk* en met de *Duitse Bondsrepubliek*, werd van 1 juli j.l. uitgebreid tot de relaties met *Groot-Brittannië* en met het *Groot-hertogdom Luxemburg*.

Wij herinneren eraan dat dit tarief de voorgeschreven vervoerweg bepaalt en dat het toelaat, voor de stukgoedzendingen tussen België en de betrokken landen, de vervoerprijs rechtstreeks van vertrekpunt tot eindpunt te bepalen.

De nieuwe uitgave van dit tarief kan bekomen worden tegen storting van de som van 175 F op de postrekening 1010 van de N.M.B.S.

In dit bedrag is ambtshalve de levering begrepen van de bijvoegsels die achteraf zullen uitgegeven worden

Bijzonder bericht voor onze lezers

Wij danken onze geachte lezers die bij het melden van hun adreswijziging zo vriendelijk zijn HET CODENUMMER op te geven dat op het adres-etiket voorkomt.

Dit bespaart ons enorm veel tijd bij het opzoeken van hun adres in onze adressotheek.

Wij zijn ervan overtuigd dat ook de andere lezers in de toekomst niet zullen nalaten ons — mede in hun eigen belang — in deze behulpzaam te zijn en steeds hun ADRESCODENUMMER zullen opgeven.



Win een dag – Neem de

Slaapwagen