

SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

NUMMER 1 / FEBRUARI 1966



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





NUMMER 1 — FEBRUARI 1966

Omslagfoto :

De wintersport viert hoogtij.

Tijdens de dagen die de Kerstvakantie voorafgingen was er in het station Brussel-Zuid een drukte van belang. Buiten de gewone treinen naar Oostenrijk, Zwitserland en Frankrijk dienden talrijke voortreinen ingelegd.

Op 22 en 23 december werden door de N.M.B.S. zo maar eventjes 20.000 wintersportliefhebbers naar de skicentra vervoerd.

INHOUD

	Pag.
In het teken van de modernisering : mechaniseren van de verrekening van het staangeld voor wagens op verbindingssporen	2
Wagen, wie zijt gij ?	6
De moderne spoorwegwagens en de laadinstallaties bij de verzendende firma's	10
10 jaar auto-slaaptrein	12
Certificaat inzake goederenvervoer D.D.1	13
Adverteren in de „Officiële Reisgids van de N.M.B.S.“	13
De handelskamer van Brussel op bezoek in de installaties van het station Brussel Thurn en Taxis	13
Het „Hoffelijkheidsdiploma“	14
Een bijzonder vervoer	15
Transfribel	15
1.000 km in één nacht (zomer 1966)	16

Lay-out : L. Tack

Foto's : Putman,

Druk. : Omega n.v., Antwerpen.

In het teken
van de
modernisering :
mechaniseren
van de
verrekening van
het staangeld
voor wagens
op verbindingss-
sporen



Magnetische hulpgeheugens van de centrale computer.

Per dag hebben er op het net nagenoeg 17 000 laad- of losverrichtingen plaats. Hoe lang de gebruiker een wagen weerhoudt, wordt gecontroleerd door zowat 400 stations die aantekeningen houden. Eén enkel uur verlenging voor elk van die verrichtingen betekent, bij gelijk verkeer, de aanwending van nagenoeg 700 bijkomende wagens, wat een investering betekent van 280 miljoen frank (voor een totaal wagenpark van zowat 60 000 wagens die een kapitaal van 18 miljard vertegenwoordigen).

Welnu, tijdens de laatste 20 jaar is precies gebleken dat de wagens geleidelijk langer worden weerhouden, terwijl met de ontwikkeling van de techniek de behandeling daarentegen kon gerationaliseerd worden. Zulks heeft het voordeel geneutraliseerd dat wij hadden getrokken uit een bespoediging van de zendingen en daardoor geraakten wij, in tegenstelling met hetgeen wij hadden gehoopt, niet tot een inkorting van de tussentijd — omlooptijd geheten — die verloopt tussen twee opeenvolgende ladingen van een wagen.

Zonder rekening te houden met de uitzonderlijke gevallen, werd vastgesteld dat de duur tijdens welke de wagen per laad- of losverrichting wordt weerhouden,

schommelt van 17 u. (werkelijke gemiddelde termijn, nachturen inbegrepen) tot 48 u.

Daar de prijs voor een wagen sedert 6 jaar enorm is gestegen, terwijl het staangeld steeds tegen hetzelfde uurbedrag wordt berekend, begrijpt men geredelijk dat wel 15% der ontvangst van de zending zou dienen aangerekend, alleen al om de lasten voor de wagen te dekken tijdens dewelke de laad- en lostermijnen verlopen.

Die hoge kosten verantwoorden een nauw omschreven bepaling van de duur van ophoud van het materieel om ze ten laste van de gebruiker te leggen.

Hoe houdt men die boekhouding nu en wat wordt het in de toekomst?

Vóór 1 mei 1962 hielden de stations voor elke klant, wagen per wagen, aantekening van de tijd van beschikbaarstelling en van terugbezorging van de wagen; zij berekenden voor elk voertuig het eventueel aan te rekenen staangeld. Sedert 1 mei 1962 werd een nieuw stelsel ingevoerd voor de aangeslotenen met een verkeer van tenminste 10 beladen wagens (aankomst + vertrek) per werkdag. Dat stelsel omvat het bijhouden van globale kwantitatieve aantekeningen

waardoor men per dag kon berekenen:

- het aantal wagenuren toegekend aan de aangeslotene voor het geheel van de verrichtingen voor de wagens die hem worden bezorgd;
- het aantal werkelijk verlopen wagenuren op het verbindingsspoor voor het geheel van de wagens die hij gehad heeft;
- het eventueel overschot dat in aanmerking dient genomen om het staangeld te berekenen.

Dat stelsel vergemakkelijkt de exploitatie van de verbindingsspooren omdat de titularissen sommige wagens gedurende een betrekkelijk lange periode kunnen bijhouden zonder staangeld te moeten betalen, op voorwaarde dat zij andere wagens van dezelfde categorie sneller terugbezorgen. Bovendien wordt de aanrekening van het minimum van 12 uur per wagen, die minder dan 12 uur in vertoef heeft gestaan, niet meer toegepast, evenmin trouwens als de aanrekening tegen het uurbedrag van 7,50 F, te rekenen van het 25e uur vertoef van een wagen.

Het haven- en het stukgoedverkeer niet mee gerekend, geldt de nieuwe handelwijze, „globale verrekening” genoemd en

toegepast voor 215 aangeslotenen die door 145 stations worden bediend, voor nagenoeg 3/4 van de dagelijks op het net geladen wagens.

Vergeleken met de vroegere periode biedt zij onbetwistbare voordelen voor de klanten.

Tot nu toe werd die methode geheel uit de hand door de stations zelf toegepast. Proeven zijn aan de gang om dat werk te mechaniseren.

Daartoe wordt een net van overseining van gegevens aangewend dat geleidelijk met een algemeen doel over het gehele net wordt geïnstalleerd en waarmee de stations onderling kunnen corresponderen en in verbinding zijn met een ordinator of computer.

Elk station stelt in de loop van de nacht, per dag, per categorie van materieel en per aangeslotene, een gecodificeerd document op met opgave per bedieningspoor van het aantal binnengekomen en buiten gelopen ledige en beladen wagens. Dat document wordt telegrafisch naar het mechanografisch centrum doorgezonden en de gegevens worden tijdens de eerste uren van de dag behandeld. De resultaten zijn dag per dag bekend en maandelijks kunnen de staangeldstaten ervan afgenomen worden.

Wanneer dat stelsel definitief werkt, zal de inning niet meer geschieden met tus-

senkomst van de stations, doch per postrekening 10.10 van de N.M.B.S.

De aangeslotene kan door het station dat hem bedient, worden ingelicht over het staangeld dat hij op de 10e en de 20e van elke maand verschuldigd is.

Het mechaniseren van de „globale verrekening” behoort tot de rationaliseringsmaatregelen waartoe de NMBS heeft besloten. Het is een experiment — bij ons weten thans enig in Europa — waarbij een computer ingeschakeld wordt in het dagelijks beheerproces van de loop der wagens. Het is dan ook baanbrekend werk voor latere belangrijke verwezenlijkingen.

Inzonderheid zal dat stelsel, samen met andere hervormingen, de nodige inlichtingen opleveren voor een beter overzicht van het beschikbaar materieel en vooral van de dagelijkse behoeften aan wagens voor de klanten, waardoor het materieel uiteindelijk beter kan worden verdeeld.

Met het stelsel van verdeling waarvan nu wordt afgegaan, geven de inlichtingen voor de verdelende diensten, alsook de plaatselijke aantekeningen, aanleiding tot opzoekingen, tellingen en overschrijvingen die zwaar doerwegen op de bedrijvigheid van de stations. Die inlichtingen doen er bovendien heel wat tijd over alvorens ze de diensten bereiken die ze moeten verwerken. Uiteindelijk, rekenend op de juistere gegevens en met een nauwer toezicht, zal de hervorming geleidelijk op een besparing op het wagen-effectief uitlopen.

+9 008 000 01,
005 002 000 001+

+0 204 313 402 531 608..+

1 106 301..+

.23 0 302 506..+

:302 1 142 302..+

:302 0 307 519.101.+

:310 1 118 602.101 305.+

:310 0 .114 202.+

:314 1 .306.+

:314 0 .116.+

:316 1 106.102 301 516.+

:316 0 311 508 604.123.+

:317 1 501.106 510.+

:318 1 400 300 500 .

:320 0 .106.+

:323 0 .104.+

:403 1 137 203 402 501..+

:403 0 .105.+

*519 0 106 202 306 .

5 bru disp
183 la louviere
ssss
(00000)

=6010 10 0142 82 0

111 014 200 0

0+

021 30

000 30

057 30

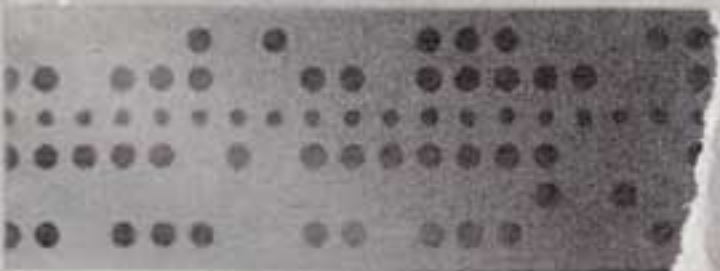
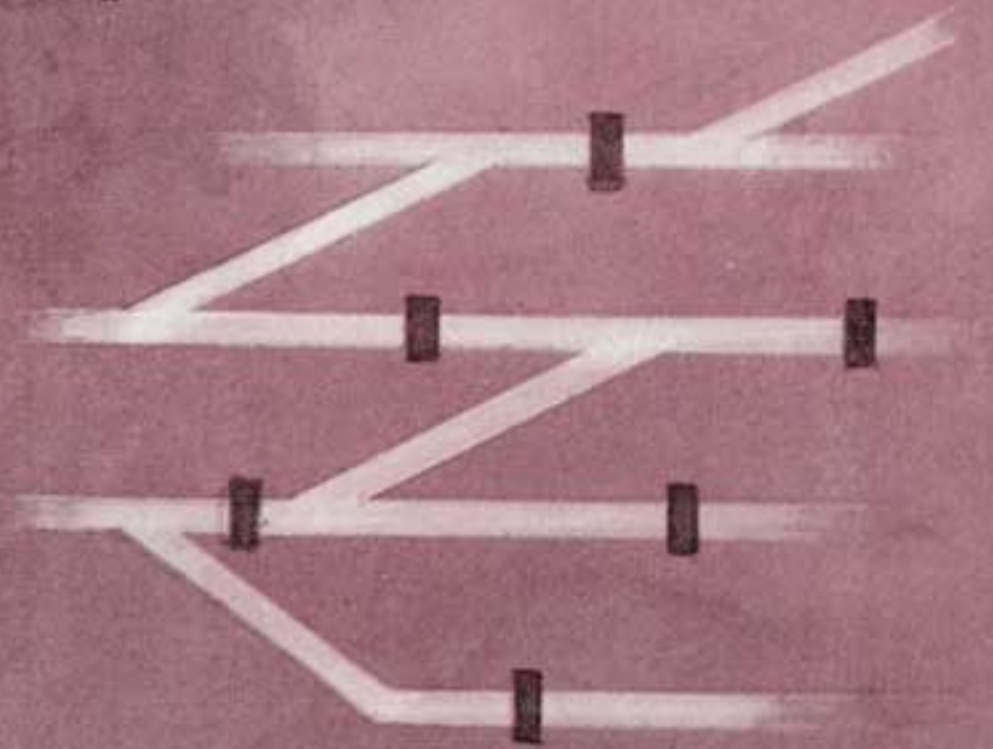
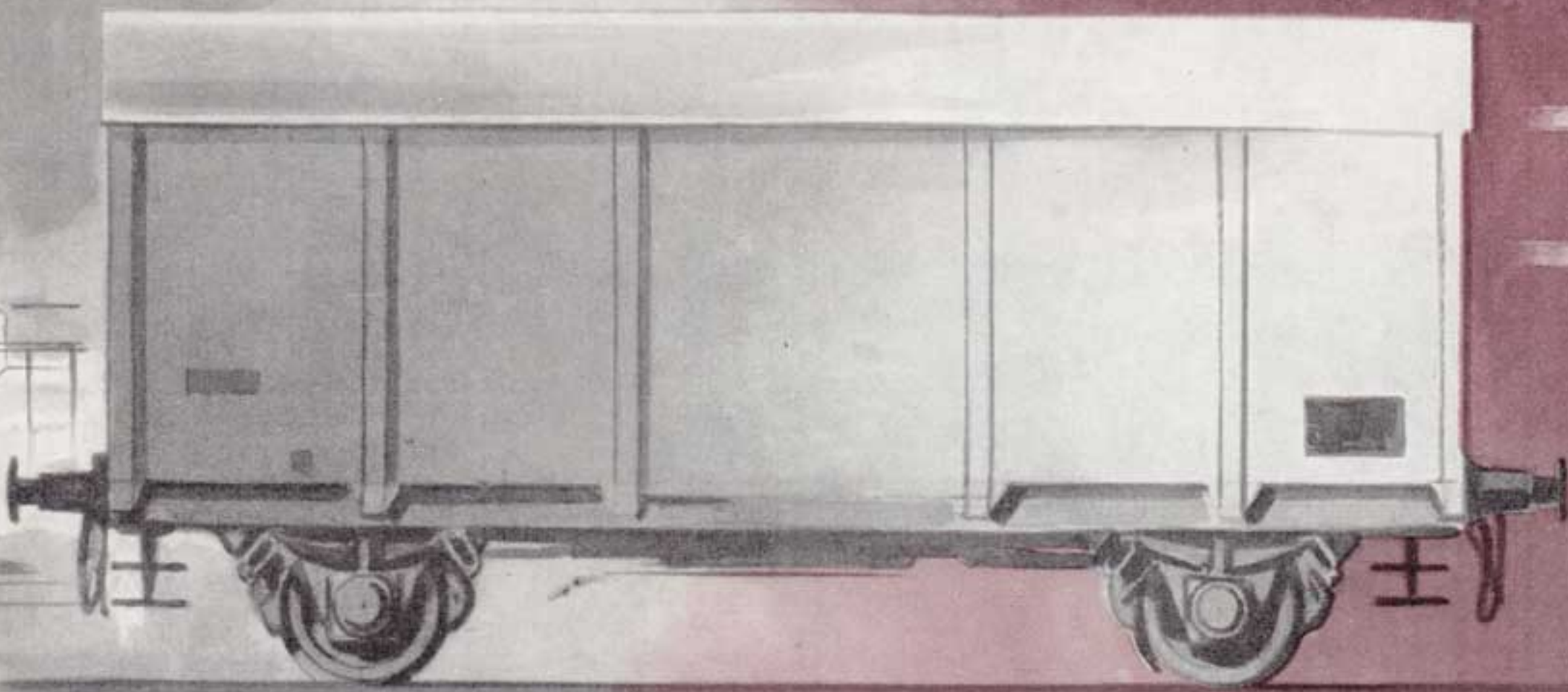
004 30

+

5 5 4

:223

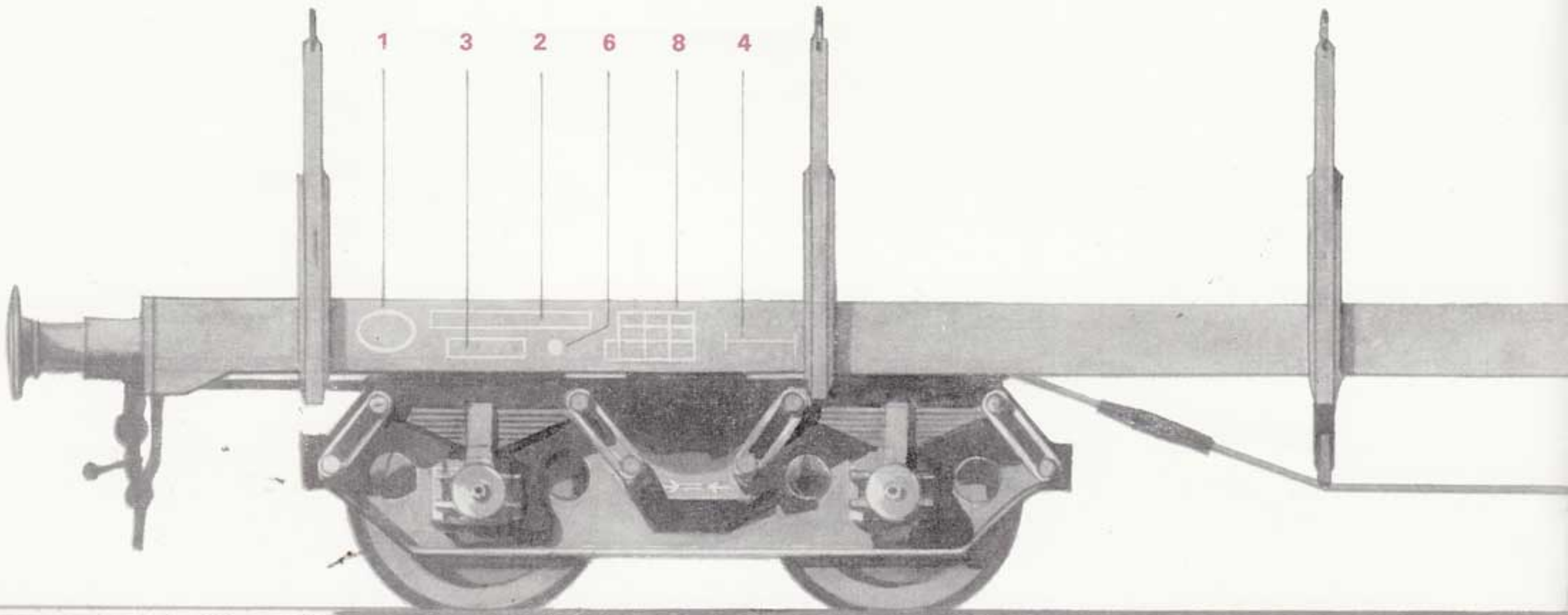
:2



LTACK

WAGEN

wie



1

12 600 kg

3

→ 10.50 m ← 5

2

4

6

21 88 390 870 Rs

18.0 m



zijt gij?

Indien men U op schertsende toon naar het verschil zou vragen dat er bestaat tussen de Obelisk van de Place de la Concorde te Parijs en een spoorwegwagen, zou het U zeker opvallen dat die twee, overigens zeer van elkaar verschillende dingen, ten minste een punt van gelijkheid vertonen, namelijk dat zij in figuurlijke en letterlijke zin met hiërogliefen bedekt zijn.

De verzenders hebben er zeker evenveel belang bij de spoorweghiërogliefen te begrijpen, hoewel die van een totaal andere aard zijn, als de archeologen bij het ontcijferen van het geschrift van de antieke schrijvers en steenhouwers.

Wij hebben derhalve aan een der onzen gevraagd of hij voor U niet even de rol wou spelen van een moderne Champollion, de beroemde Franse Egyptoloog.

...

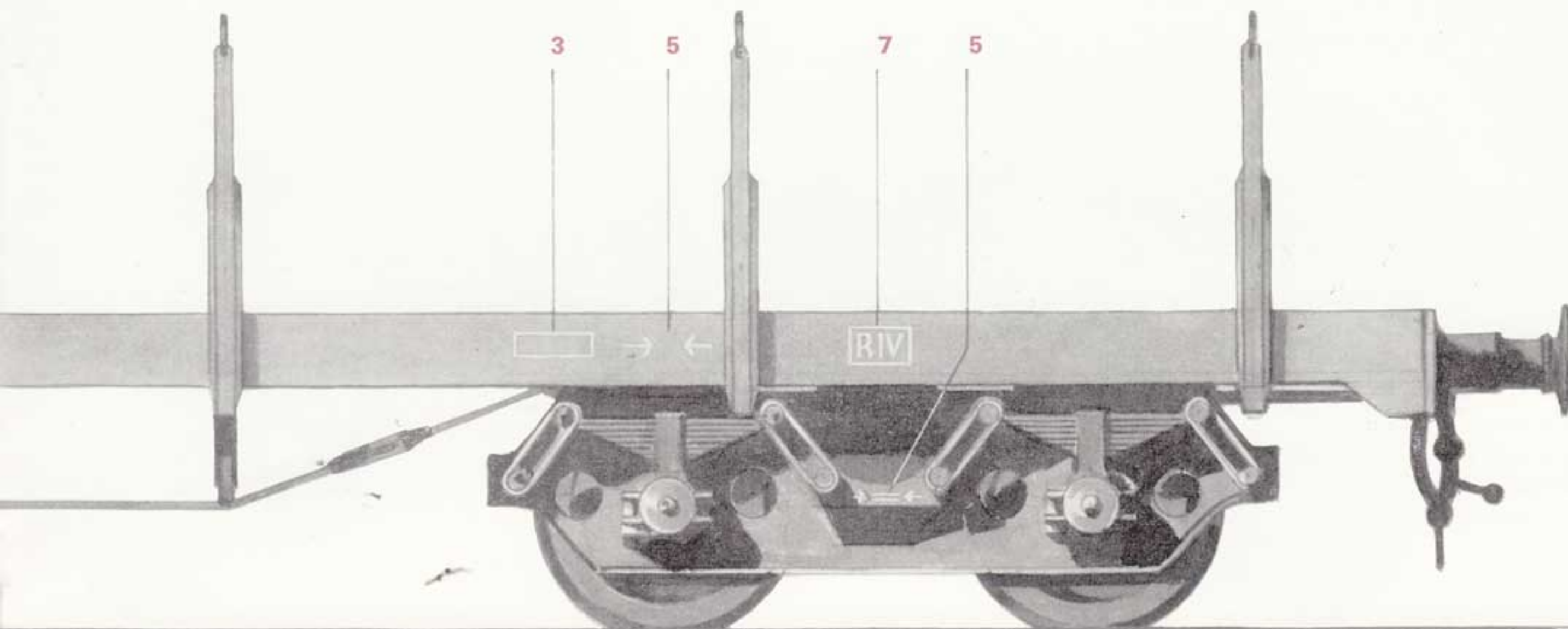
Op de goederenwagens staan tal van op-

schriften en merken, zoals iedereen kan zien en er zich misschien over verwonderen.

Die opschriften kunnen in vier categorieën geklasseerd worden: de identificatiemerken, de bouwmerken, de merken over het gebruik van de voertuigen en ten slotte die welke betrekking hebben op de lading er van.

Van de **identificatiemerken** zijn de voornaamste, het kenteken van de spoorweg administratie waaraan de wagen toebehoort (merk 1 - fig. 1) en het volgnummer van het voertuig (merk 2 - fig. 2). Zijn het wagens die aan particulieren toebehooren en welke in het park van een spoorwegadministratie zijn geïmmatriculeerd, dan volgt de letter P op het volgnummer en is ook de naam of de firma-benaming van de titularis vermeld (particulier die de immatriculatie bekomen heeft) (foto A - pagina 9).

Die opschriften, welke het gebruikte voer-



RIV

7

	A	B	C
	20,5t	24,5t	28,5t
S	20,5t	24,5t	
SS		15,5t	

8

tuig identificeren, moeten op de vrachtbrief vermeld worden. Sinds ruim één jaar gebruiken de Europese spoorwegen voor de identificatie der wagens een unificerend codenummer (zie Spoornieuws - oktober 1964).

De bouw- en uitrustingsmerken geven aanwijzingen over sommige karakteristieken van de wagen. Ten gerieve van de gebruikers vindt men op de voertuigen:

- De tarra van de wagen, in kilo's (merk 3 - fig. 3), die altijd van nut is om, door weging van de beladen wagen het nettogewicht van de lading te bepalen;
- Het inhoudsvermogen van de ketelwagens, gewoonlijk in hl (fig. 9);
- De vloeroppervlakte van de wagens voor het vervoer van vee (fig. 10);

- De nuttige vloerlengte van de platte wagens van meer dan 10 m lengte (merk 4 - fig. 4);
- De afstand tussen de eindassen (merk 5 - fig. 5), nuttige aanwijzing voor het eventueel draaien op de draaischijf of voor het verplaatsen met draagbrug;
- Een merk met de betekenis dat de wagen uitgerust is met draagpotten waarin de smering verzekerd wordt met packing (merk 6 - fig. 6). Dit merk (witte schijf onder het nummer van het voertuig) wijst de firma's, die de wagens met kiptoestellen lossen, er op dat geen enkele speciale verrichting aan de draagpotten voor of na het kippen moet geschieden,

omdat er geen risico van olieversies of storing van de smeeronderdelen te vrezen is. Het is duidelijk dat de wagens uitgerust met rollagerdraagpotten na het kippen geen enkele smering vergen.

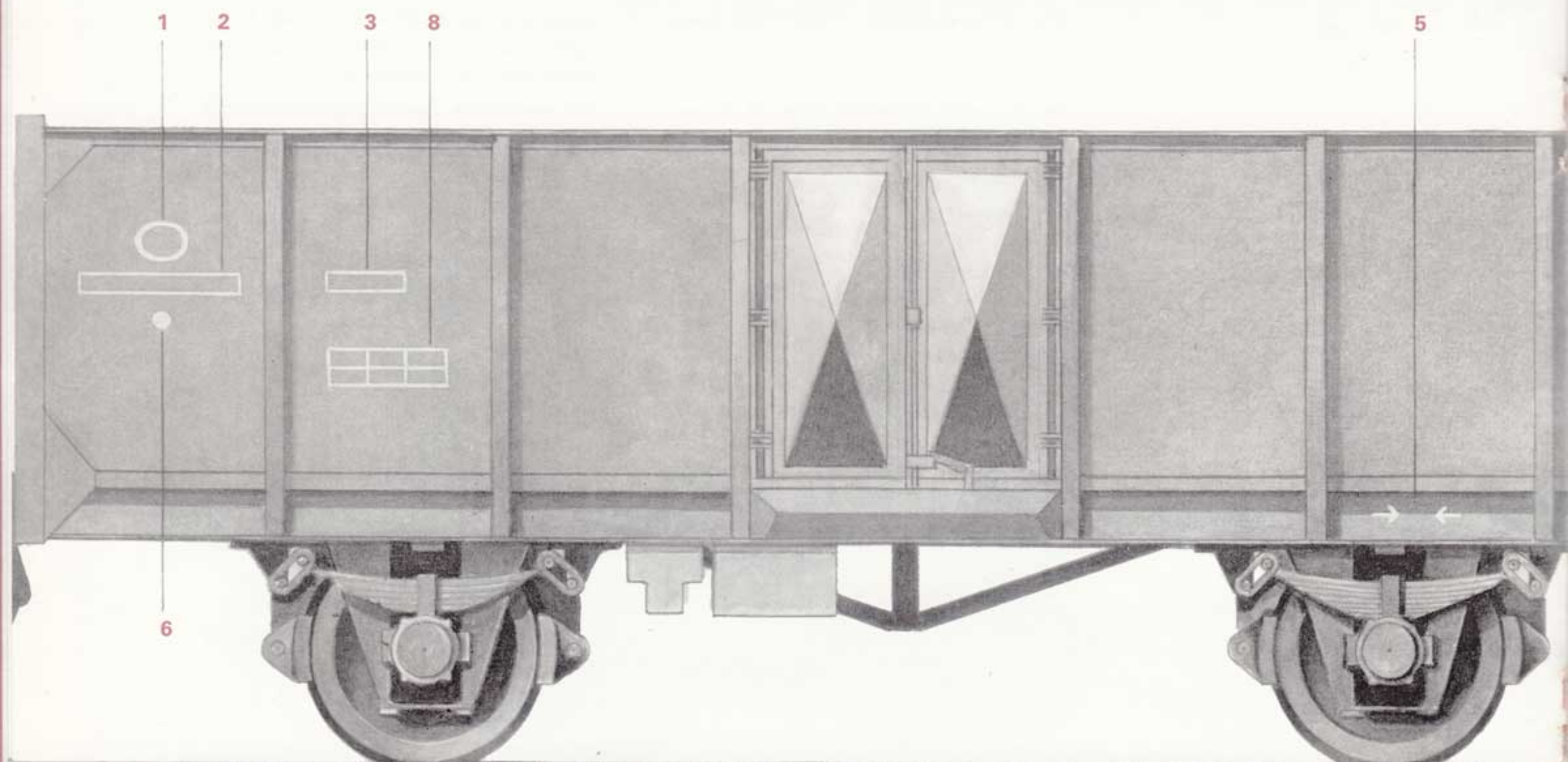
Uit de aard van hun bouw en de dienst die zij moeten verzekeren, mogen niet alle wagens voor het algemeen verkeer of in om het even welke trein worden toegelaten; bovendien moeten sommige aanwijzingen verschaft worden voor het gebruik van sommige toebehoren. Ook moeten op de wagens **gebruiksmarken** staan die de voorwaarden aangeven waarin zij mogen rijden.

Het is natuurlijk het stationspersoneel dat

er moet over waken of het geleverde voertuig past voor het te verzekeren vervoer, doch wanneer hij de betekenis van die merken kent, kan de gebruiker eventueel een fout voorkomen die erge gevolgen zou kunnen hebben. Die merken zijn:

- Het teken RIV (merk 7 - fig. 7) (Regolamento internazionale veicoli) wat betekent dat het voertuig zonder beperking in internationaal verkeer mag gebruikt worden, omdat het beantwoordt aan de voorwaarden van het reglement voor wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer;

- Het teken \triangle (fig. 12) op de voertuigen



die slechts in Belgisch binnenverkeer of, voor sommige reeksen van platte wagens, in Belgisch-Luxemburgs verkeer mogen rijden;

— Het teken S op de wagens die tegen 100 km/h mogen rijden, en het teken SS (fig. 13) op het zeer klein aantal wagens, die de maximumsnelheid van 120 km/h mogen halen.

Die tekens kenmerken de wagens welke in internationale ijsgoedtreinen mogen rijden (Trans-Europ-Express-Marchandises);

— Een anker (fig. 14) op de continentale wagens betekent dat zij in Groot-Brittannië (verbinding met ferry-boats) mogen rijden; de Britse spoorwegen leggen inderdaad speciale voorwaarden op voor de toelating van vreemde wagens, inzonderheid voor de remmen en de breedte van de voertuigen, daar het spoorwaglaadprofiel in Groot-Brittannië smaller is dan op het vasteland.

Ten slotte zijn er de **laadmerken**. Het belangrijkste er van is het gecombineerd merk ABC, dat, in tonnen, de toelaatbare belading van de wagen aangeeft (merk 8 - fig. 8).

De stations geven aan de verbruikers de na te leven toelaatbare belading op, rekening houdend met de reisweg (omstandige uitleg dienaangaande werd verschaft in ons Spoornieuws nr 6 van 1961). Bovendien komen in dit merk, zo nodig, ook de toelaatbare beladingen voor welke dienen nageleefd wanneer het vervoer moet geschieden tegen snelheden tot 100 km/h (wagens S) of 120 km/h (wagens SS).

Op de platte wagens waarvan de nuttige vloerlengte meer dan 10 m bedraagt,

wordt bovendien voor drie verschillende lengten de toelaatbare belading opgegeven die voor geconcentreerde lasten niet mag overschreden worden, dit om onaannemelijke overbelasting van het midden van het onderstel te voorkomen. Ten slotte is op de particuliere wagens de aard van het goed aangegeven dat er mee mag vervoerd worden (foto A).

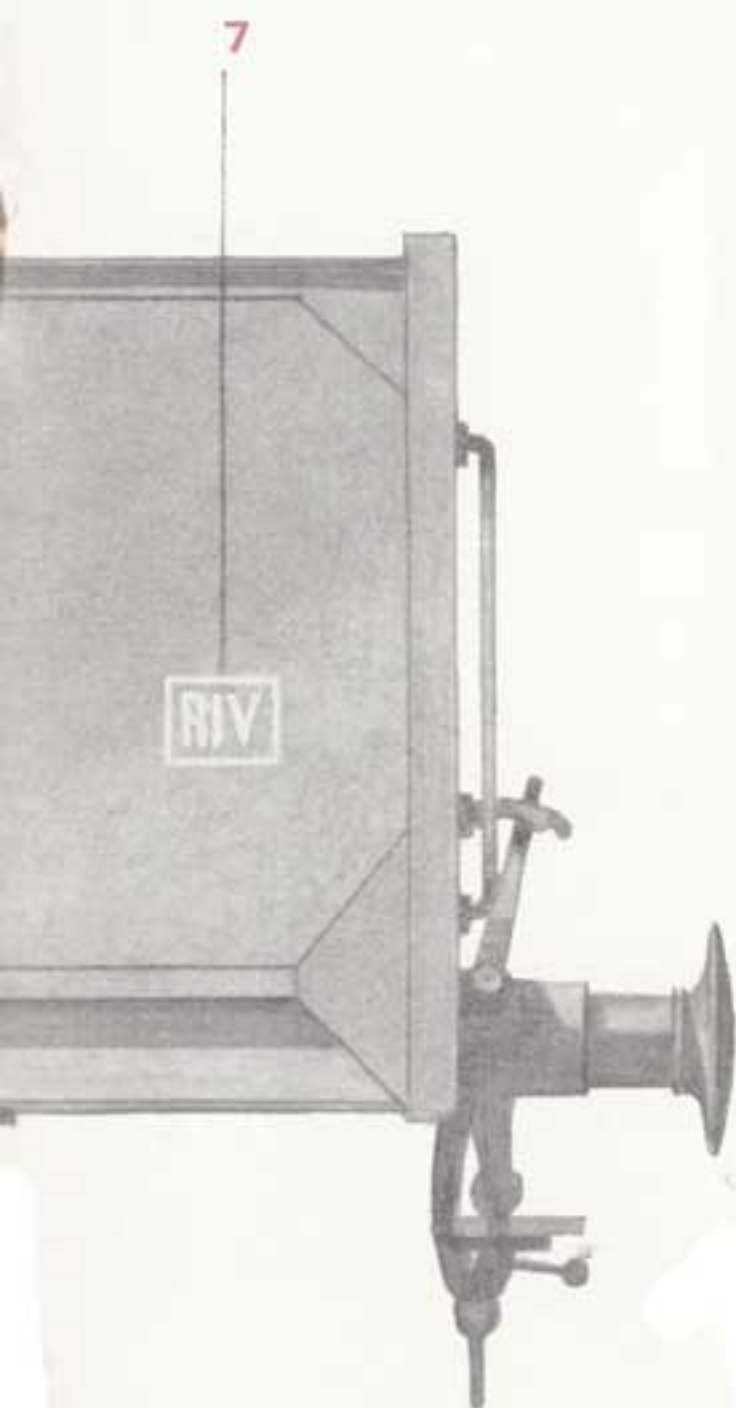
* * *

Dat zijn de voornaamste merken op onze wagens die onze gebruikers aanbelangen. Onze voertuigen dragen nog tal van andere merken. Het gaat hoofdzakelijk om merken die betrekking hebben op onderhoud en herstelling van de wagen en wij hebben gemeend U met de uitleg van hun betekenis niet te moeten lastig vallen.

Een er van verdient nochtans belangstelling. Het geldt het merk EUROP (fig. 15) dat op een toenemend aantal wagens naast het eigendomsmerk voorkomt.

Dit merk is een teken des tijds. Het is de uitdrukking van de Europese geest die de spoorwegen bezielt en die volstrekt geen platonische betekenis heeft. Er wordt mee beoogd het rendement van het Europees park spoorwegvoertuigen aanzienlijk te verbeteren. De EUROP-wagens vormen daartoe inderdaad een gebruiksgemeenschap waarbij de stelselmatige terugkeer — dikwijls ledig — van de wagens naar de eigendomsspoorweg wordt afgeschaft.

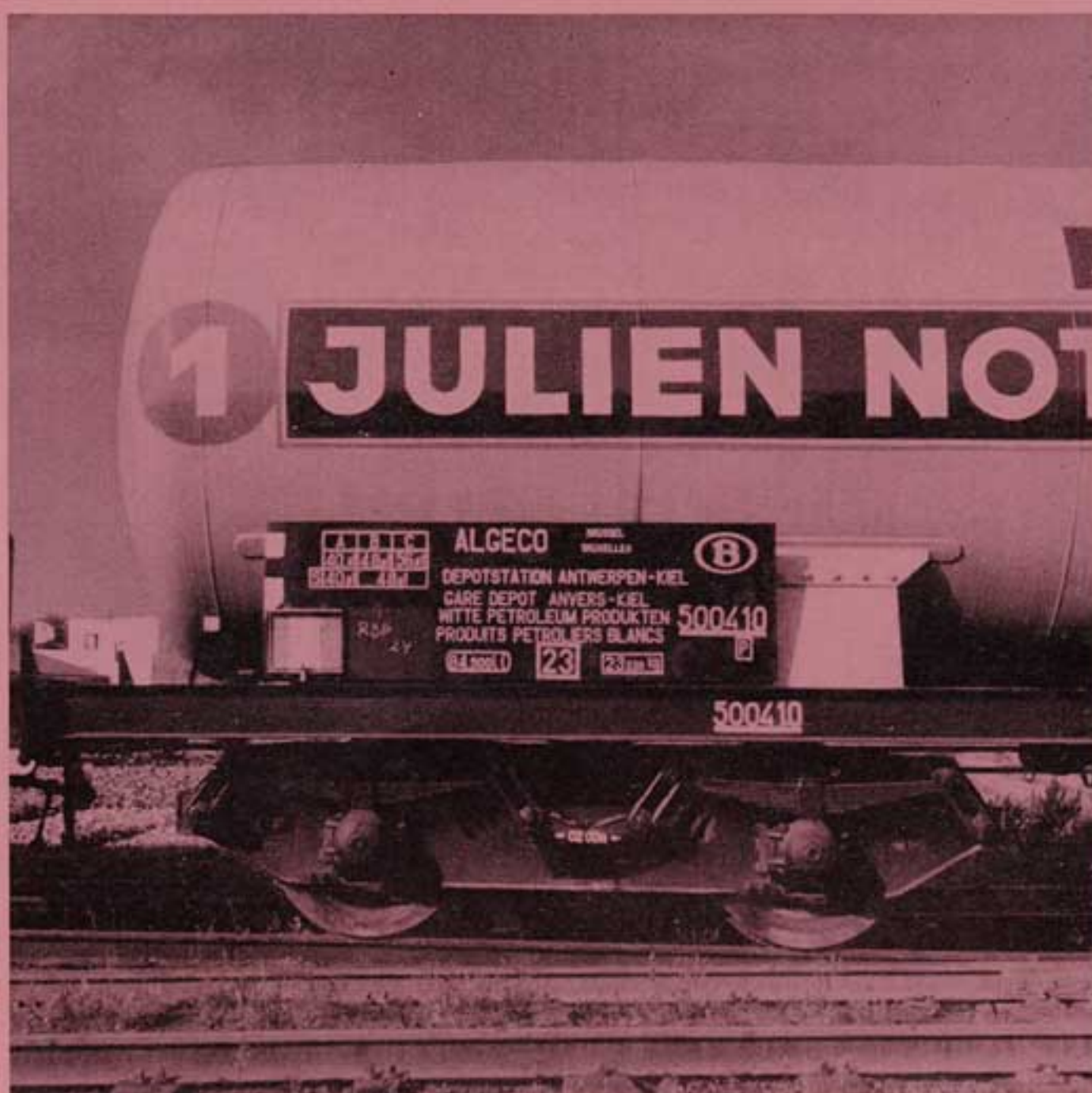
De ledige ritten van het materieel konden aldus in aanzienlijke mate verminderd worden. Wij zijn er van overtuigd dat onze lezers, zakenlieden, deze gelukkige combinatie van technische rationalisering en pioniersgeest zullen waarderen.



14

15

EUROP



A

De moderne spoorwegwagens en de laadinstallaties bij de verzennende firma's

De meeste Europese spoorwegnetten hebben de laatste jaren grote krachtingspanningen gedaan op het stuk van de modernisering van het goederenmaterieel. Meerdere types van moderne wagens werden in omloop gebracht.

Ook de N.M.B.S. heeft de modernisering in haar wagenpark aangevat en heeft reeds een aantal zelflossers en persilowagens in dienst gesteld.

Het effectief van de moderne wagens zal in de toekomst nog uitgebreid worden en ook andere wagentypes zullen in gebruik genomen worden.

Op Europees vlak werden reeds verschillende moderne wagentypes gestandaardiseerd.

Bij de studie van deze wagens wordt er steeds naar gestreefd de nuttige lading zo hoog mogelijk op te drijven.

De hoogte van deze voertuigen is in 't algemeen merkkelijk groter dan deze van de gewone open wagens en benadert de toegelaten maximumhoogte van het internationaal laadprofiel (4,28 m).

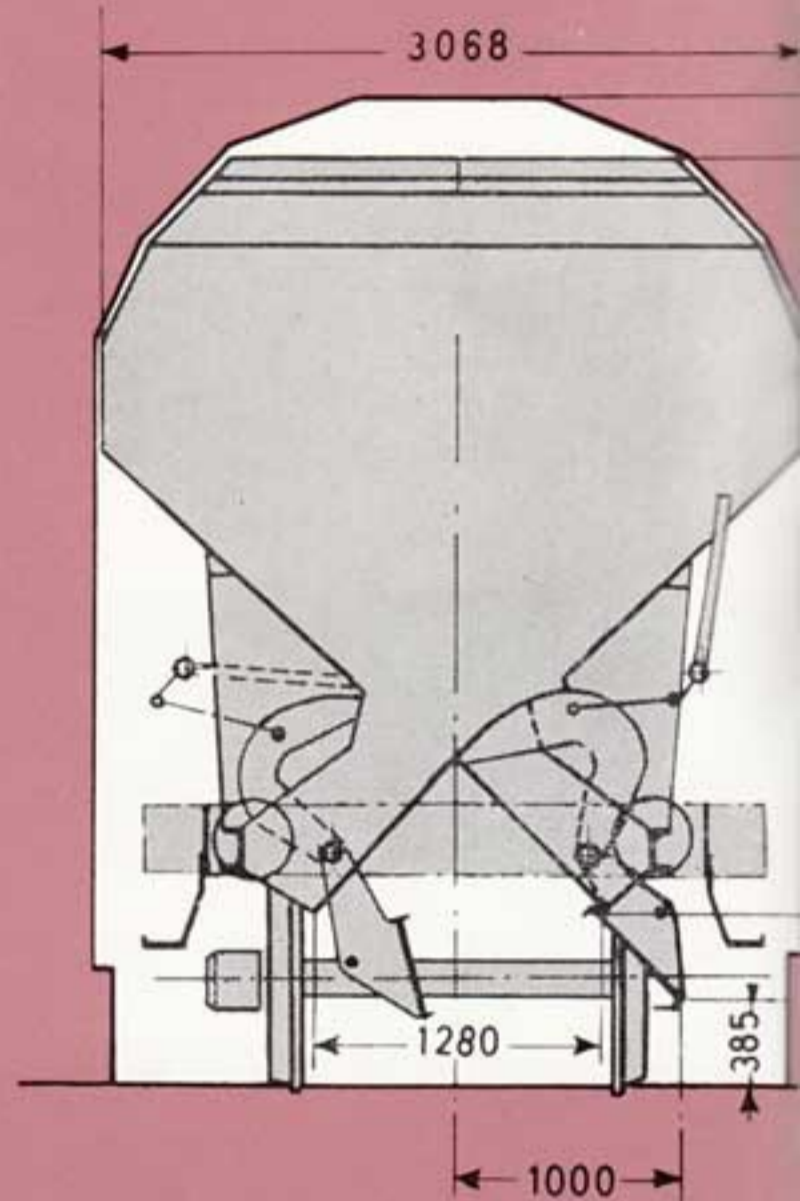
In onze buurlanden hebben reeds zeer veel industriëlen de vrije hoogte van hun laad- en losinstallaties aangepast.

Het is wenselijk dat onze spoorwegklanten in België ook bij de eerste gelegenheid hun instellingen zouden aanpassen, om het modern materieel te kunnen gebruiken en het laadvermogen te benutten.

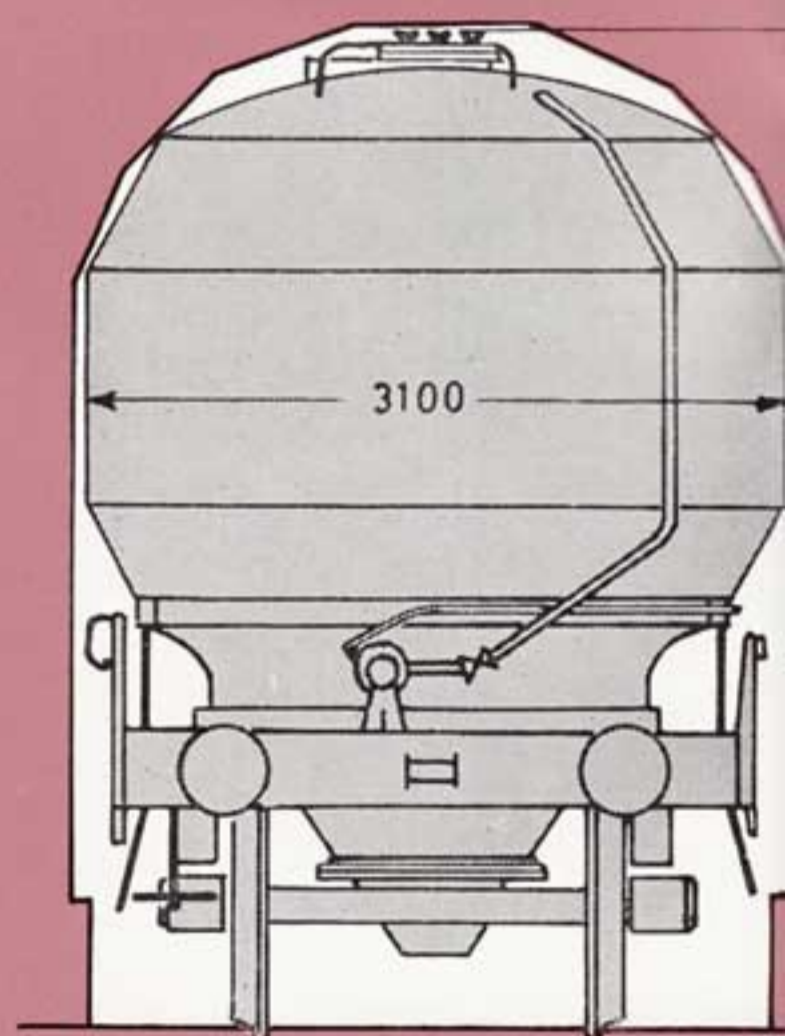
Het spreekt vanzelf dat elke nieuwe laadinstallatie moet gebouwd worden in functie van dit nieuw materieel.

Te dien einde worden hiernaast de dwarsdoorsneden gegeven van de voornaamste speciale spoorwagens.

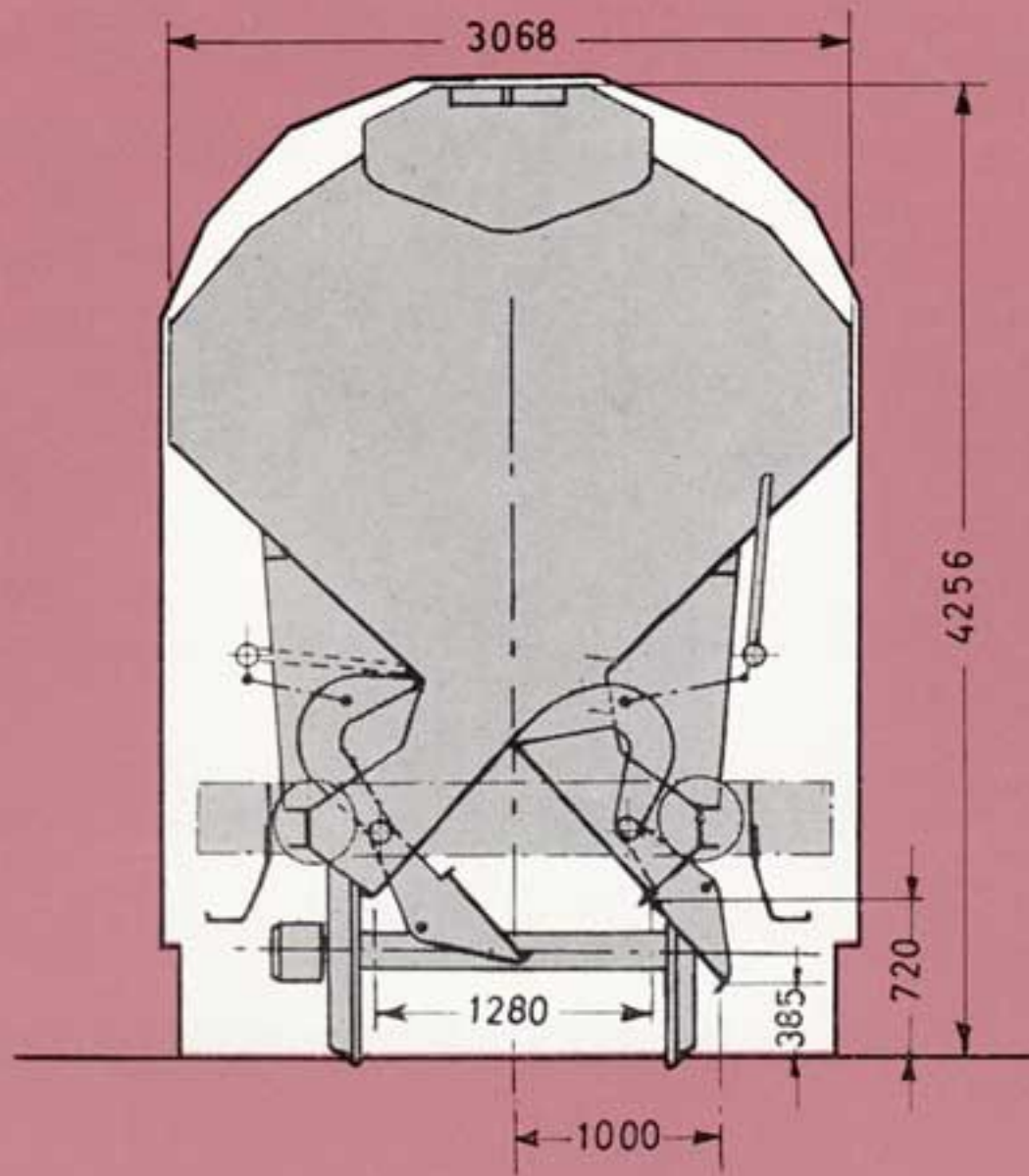
1. *Open zelflosser met regelbaar debiet; lossing door zwaartekracht langs beide zijden (naar keuze).*
2. *Zelflosser met zwenkdak, regelbaar debiet; lossing door zwaartekracht langs beide zijden (naar keuze).*
3. *Open zelflosser met overlangse zadelvormige bodem; massale lossing langs beide zijden door zwaartekracht.*
4. *Silowagen met pneumatische lossing.*
5. *Overdekte wagen met opengaand dak.*
6. *Overdekte wagen met 4 tremels en lossing tussen de sporen door zwaartekracht.*



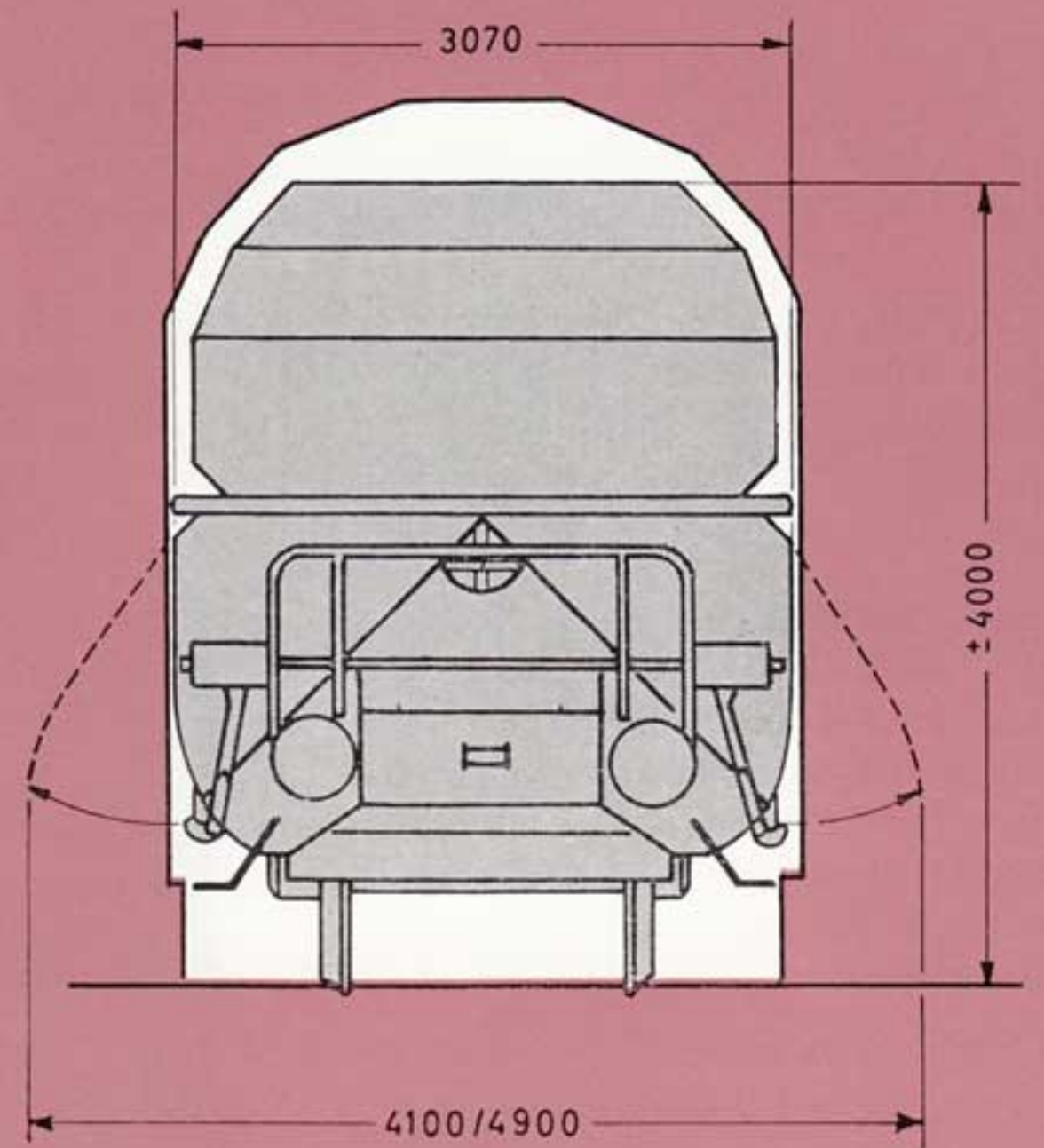
1



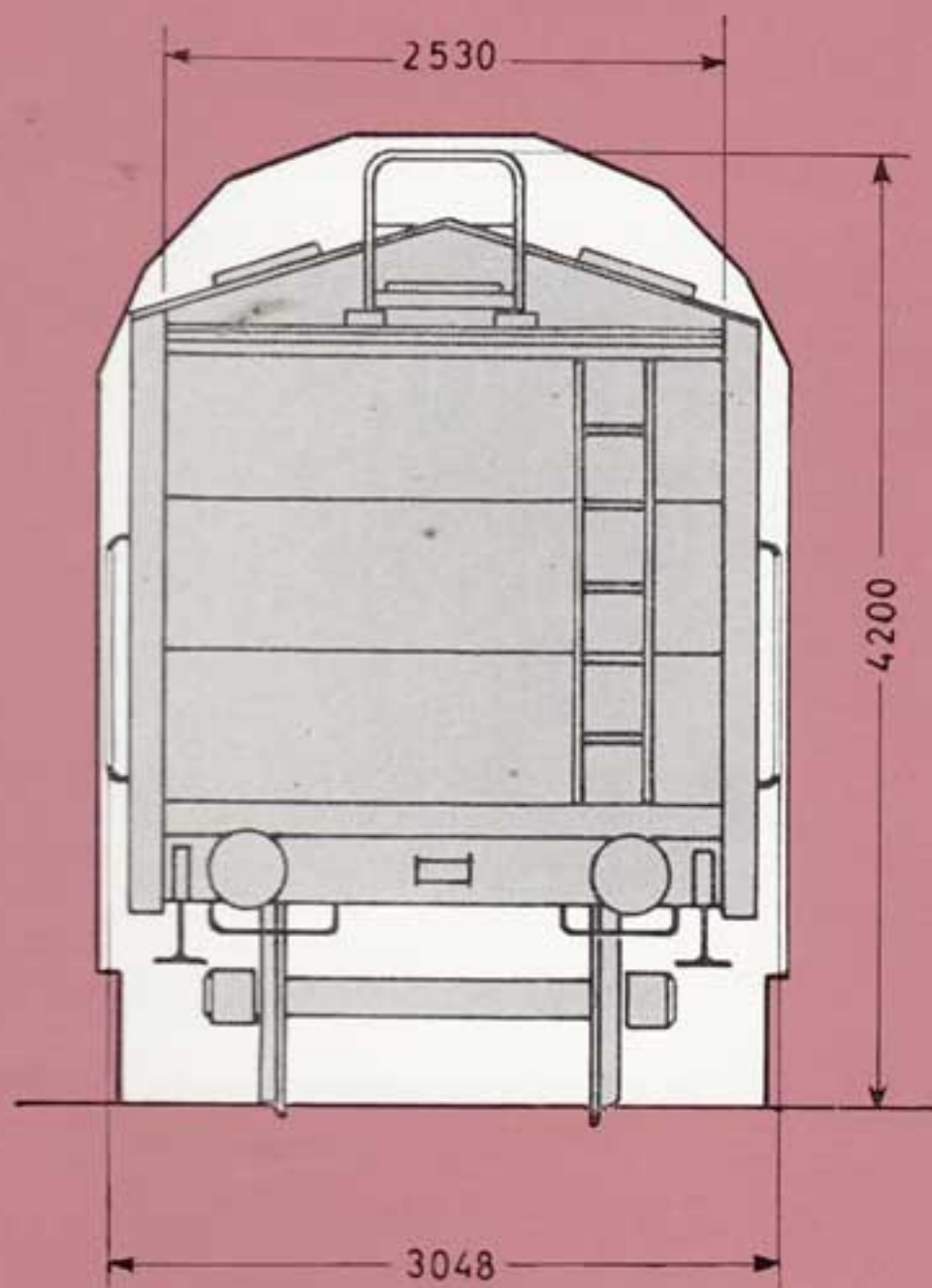
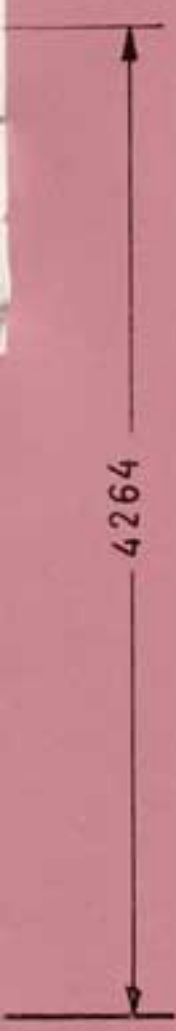
4



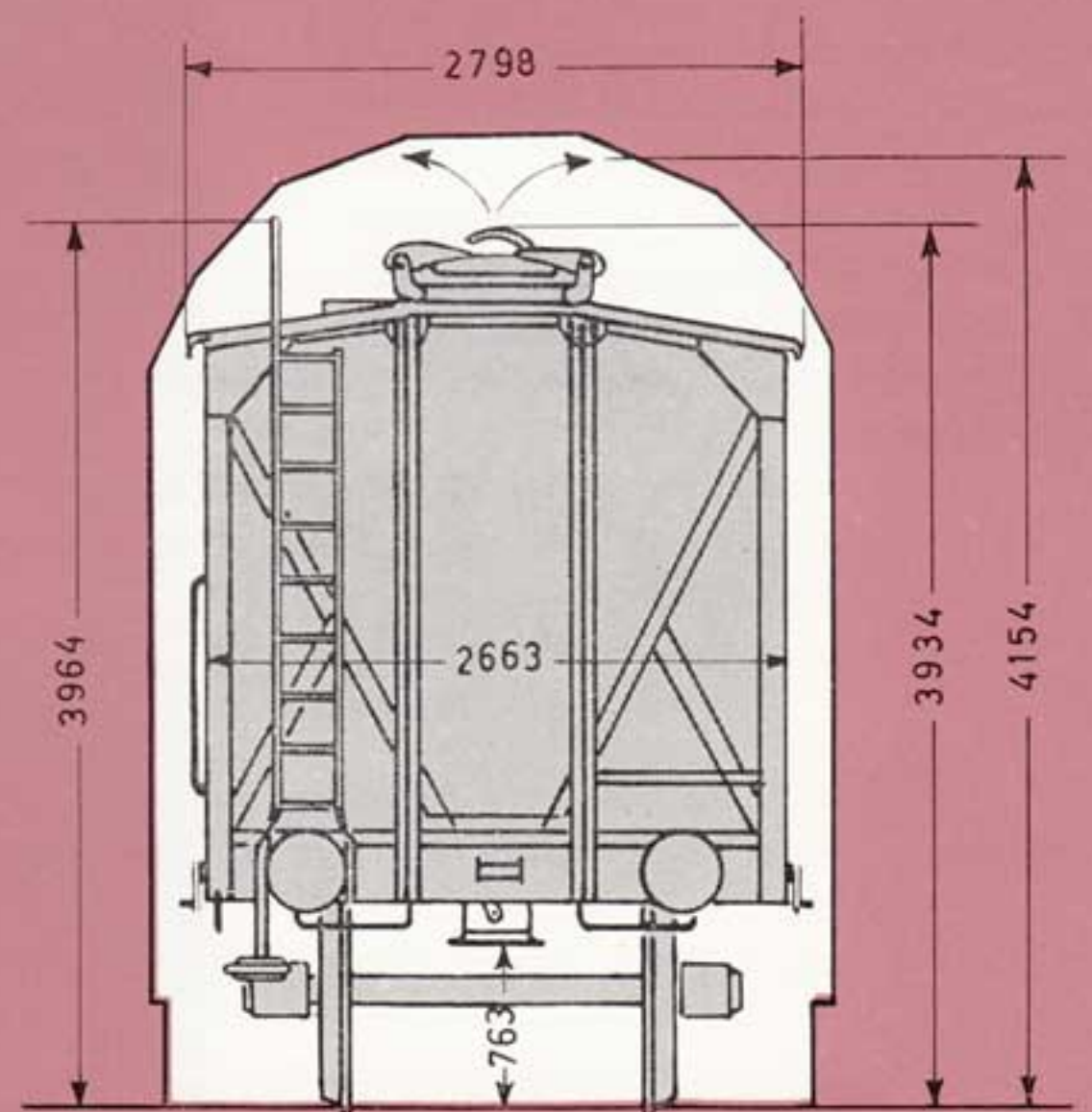
2



3



5



6

10^e JAAR AUTO-SLAAPTREIN

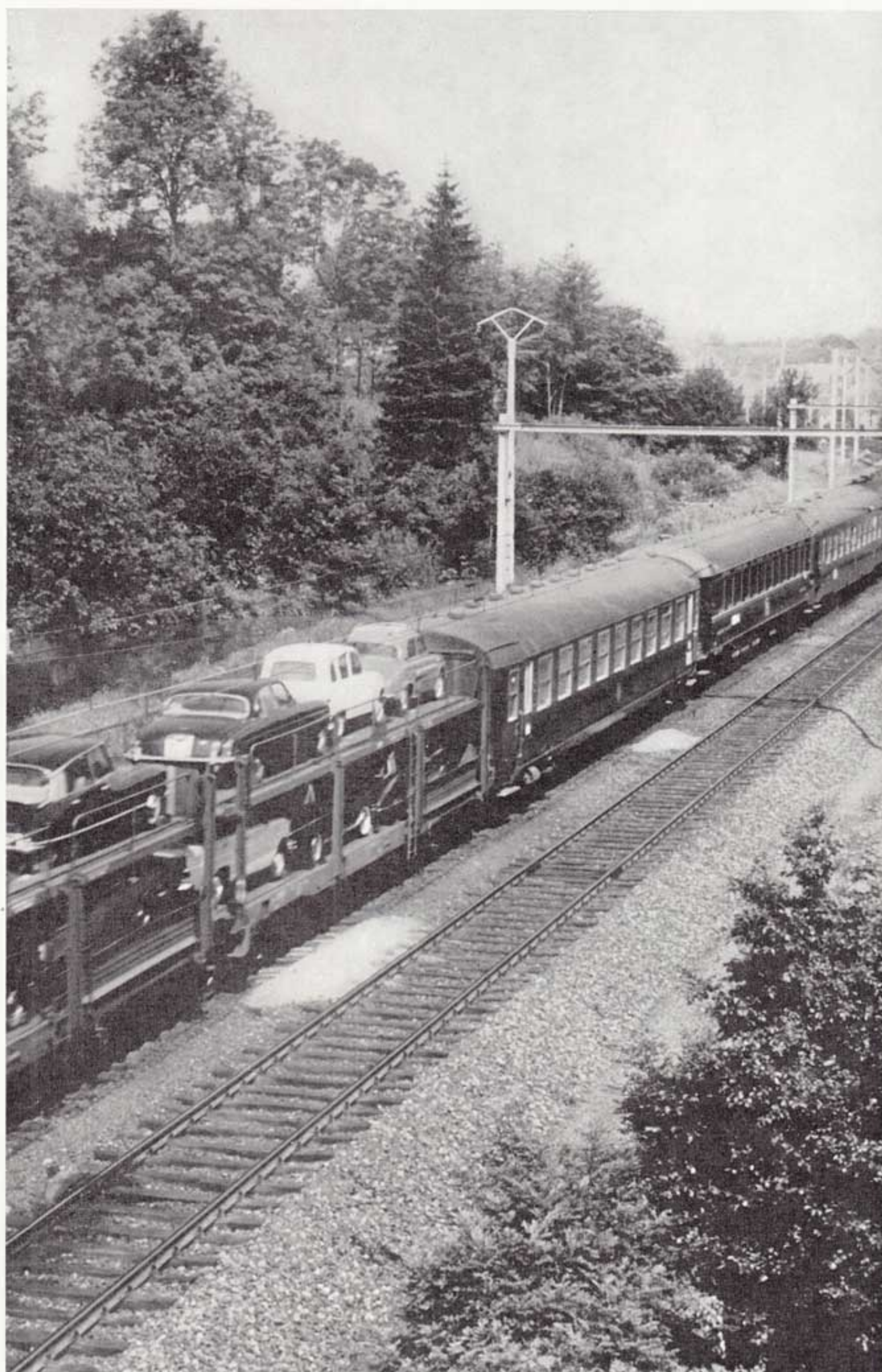
Er zijn nu tien jaar voorbij sedert de eerste auto-slaaptrein werd ingelegd!

In 1956 opende de N.M.B.S. inderdaad dat bijzonder verkeer met één enkele verbinding Schaarbeek-Munchen.

In de loop van de jaren werd de formule uitgebreid en werden andere verbindingen ingevoerd met bestemming naar Italië (Milaan) en naar Frankrijk (Narbonne, Avignon en St.-Raphael) om te voldoen aan het voortdurend toenemend enthousiasme van het publiek voor die moderne wijze van vervoer.

De jongste verbinding, Schaarbeek - St.-Raphaël, werd in 1965 ingevoerd en onmiddellijk kende zij een aanzienlijk succes, aangezien tot einde september over dat traject nagenoeg 2000 auto's werden vervoerd.

Zoals reeds vermeld in ons nummer 4 van oktober '65 wordt die verbinding tijdens de winterperiode in bedrijf gehouden met één vertrek per week in elke rijrichting. In totaal werden er tijdens dit 10e jaar auto-slaaptreinen nagenoeg 10000 auto's naar de verschillende bediende bestemmingen vervoerd.



EUROPESE EKONOMISCHE GEMEENSCHAP

Certificaat inzake goederenvervoer D.D.1.

Sedert 1 januari 1959 genieten de goederen herkomstig van en bestemd voor een Lid-Staat van de Europese Economische Gemeenschap, in het land van bestemming, een verminderd tarief inzake invoerrechten.

Thans bereikt de afbraak van de basisrechten 50 tot 70% naar gelang de aard van de goederen.

Opdat de invoerders deze belangrijke tariefverminderingen zouden kunnen genieten, moeten zij in het bezit zijn van een door de douane van het land van oorsprong geïssueerd certificaat inzake goederenverkeer D.D.1.

Herhaaldelijk wordt vastgesteld dat de exporteurs verwaarlozen bedoeld certificaat bij de vrachtbrief te voegen of het achteraf opzenden hetgeen onvermijdelijk aanleiding geeft tot gerechtvaardigde klachten vanwege de buitenlandse cliënteel en geschillen uitlokt zowel bij de Belgische als de vreemde douanediens ten.

Ten einde aan deze toestand te verhelpen worden de exporteurs vriendelijk verzocht hun verplichtingen in EEG-verband stipt na te komen.

De certificaten D.D.1. kunnen zowel bij de douanediens ten als in de stations bekomen worden.



DE HANDELSKAMER VAN BRUSSEL BEZOEKT DE INSTALLATIES VAN HET STATION THURN & TAXIS

Een belangrijke delegatie van de Brusselse Handelskamer, aangevoerd door dhr FROMENT, lid van de Directieraad, heeft de installaties bezocht van het station Thurn & Taxis. Zij werd er ontvangen door de Eerste Stationschef OVART en zijn medewerkers. De leden der delegatie betoonden grote belangstelling voor de talrijke activiteiten van dit station, in het bijzonder voor de mecanografische diensten, het schiften en groeperen der internationale- en expreszendingen, de toldiensten, enz.

Na het uitvoerig bezoek werd aan de afgevaardigden der Handelskamer een receptie aangeboden, waar zij talrijke personaliteiten konden ontmoeten, en o.m. hoge ambtenaren van de regionale directie der Doenen en Accijnsen met aan hun hoofd dhr COENEGRACHT, Directeur, de ambtenaren van de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen onder leiding van dhr SIMONS, administratief Directeur, dhr SERE, van de Containersmaatschappij, dhr EGELS, handelsagent van de N.M.B.S. te Brussel, dhr DEMEUSE, attaché bij de Handelsdienst N.M.B.S., enz.

De heer FROMENT dankte dhr OVART en zijn medewerkers namens de Handelskamer en wees op de grote waardering van zijn delegatie voor de perfecte organisatie en werking van de bezochte diensten.

De industrieel, de handelaar
adverteert in de

OFFICIËLE REISGIDS van de N. M. B. S.

Jaarlijkse oplage ± 100.000 exemplaren

Zich wenden tot de concessionaris
de P. V. B. A. PUBLIBUT

Koninglaan 211, Brussel 6 - Tel. 37 54 20 / 37 35 75

**Nog een der vele
bijzondere vervoeren
door de spoorweg
veilig en wel ter
bestemming gebracht**

Een ketel met een totale lengte van 26,7 m en een gewicht van 85 t werd vervoerd op twee vierassige bogies en per speciale trein van Essen-Krupp (Duitsland) naar Philippine (Zeeuws-Vlaanderen) gebracht in transit over het Belgische net.

Het geheel had een hoogte van 4,64 m, gemeten vanop het spoorniveau en een diameter van 3,50 m.

Rekening houdend met de uitsteeksels van het gevaarte was de maximumbreedte 4,02 m.

De zending was bestemd voor de N.V. Dow Chemical International.

N. V. BELGISCHE FRIGO- TRANSPORTEN

**Nationaal of
internationaal
transport**

TRANSFRIBEL

**VERVOER VAN GOEDEREN
ONDER GELEIDE TEMPERATUUR**

**isotherm – diepvries
tot**

-30°C

verwarming

**ZEER MODERN
GESPECIALISEERD MATERIEEL**

Raadpleeg :

te Brussel: TRANSFRIBEL

Algemene Directie

Leuvenseweg 17 - 21

Tel. 02/12 55 13 - 11 63 50

te Antwerpen: TRANSFRIBEL

Tel. 03/41 26 66 - 41 26 95

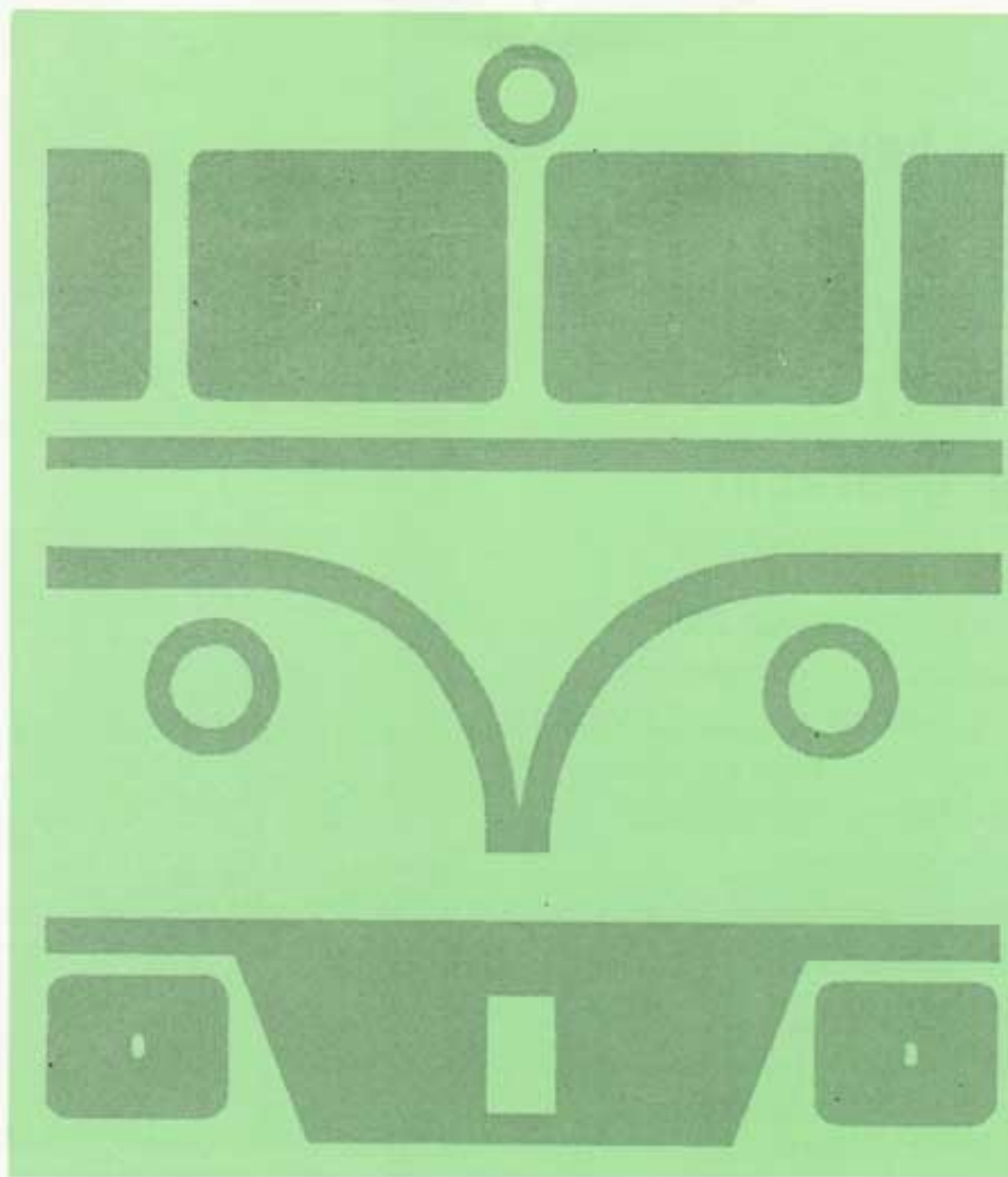
Telex: 03/783

te Zeebrugge: TRANSFRIBEL

Tel. 050/54 021 - 54 255

Telex: 010/20 Brugge

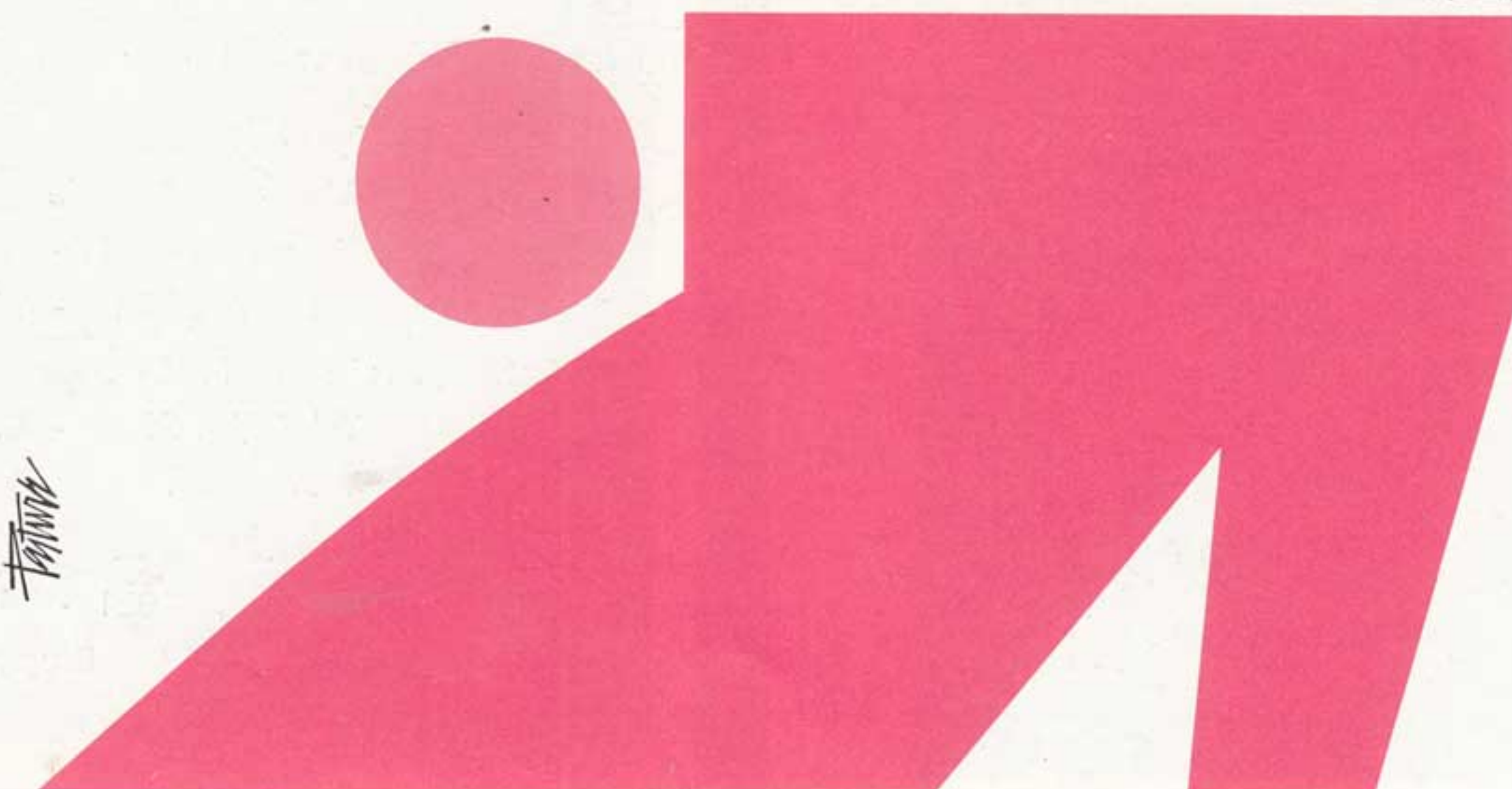
1000 KM IN ÉÉN NACHT



brussel-
milaan

**PER DOORGAANDE SLAAP-EN
LIGWAGENS**

BRUSSEL ZUID VERT. 18u.25 MILANO C. AANKOMST 9u.45 (O.E.T.)



AMINA

ZOMER



1966