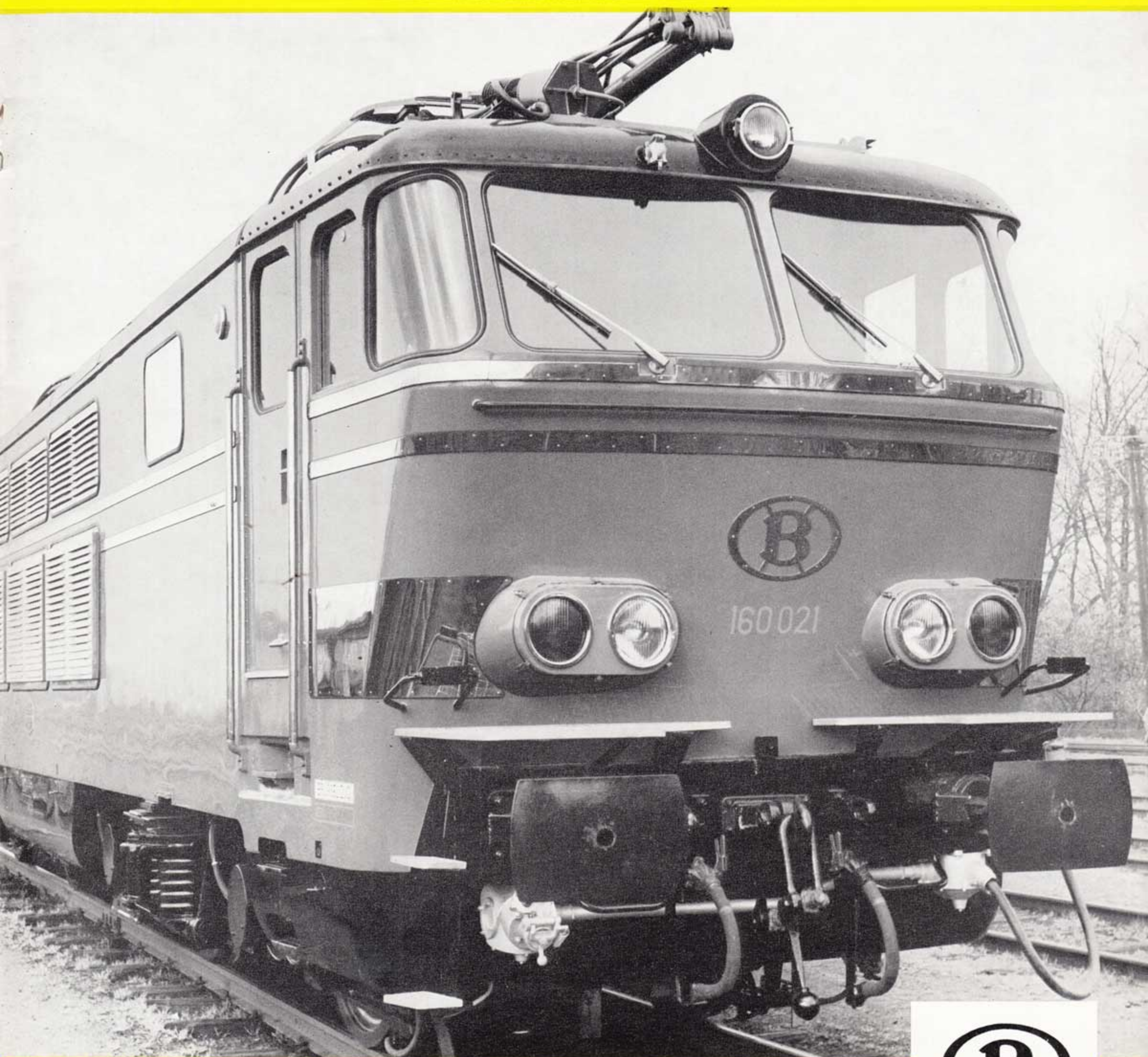


SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

NUMMER 2 / MEI 1966



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





NUMMER 2 — MEI 1966

Omslagfoto: De universele (vierspannings-) lokomotief BB 160 (lees pag. 3).

INHOUD

	Pag.
Luik-Keulen elektrisch	3
De „Transcontainer“	6
Vastknopen van dekkleden op de stortwagens	7
Elektronische opsporing van „warmlopers“	10
Mensen sterven dagelijks langs de weg	13
Per autoslaaptrein naar Sicilië	14
Goed nieuws! Voor de gezelschappen voortaan 50% korting	16
Geslaagde vakantie met Europabus!	16
Bespreek uw plaatsen 2 maanden vooruit	18
Patroons! Dit is ook voor U	18
Exprestariet voor stukgoedzendingen	19
De nieuwe reisgids. Wat nieuws?	19
Dienst Trein + Auto	20
Bijzonder vervoer	21
Tariefberichten	21
Mutaties in onze handelsagent-schappen	22
Nijverheidsgronden en -gebouwen	22
Laureaten van het Hoffelijkheid-diploma	23
Brussel-Keulen in 2u20!	24

Lay-out: L. Tack

Foto's: Putman

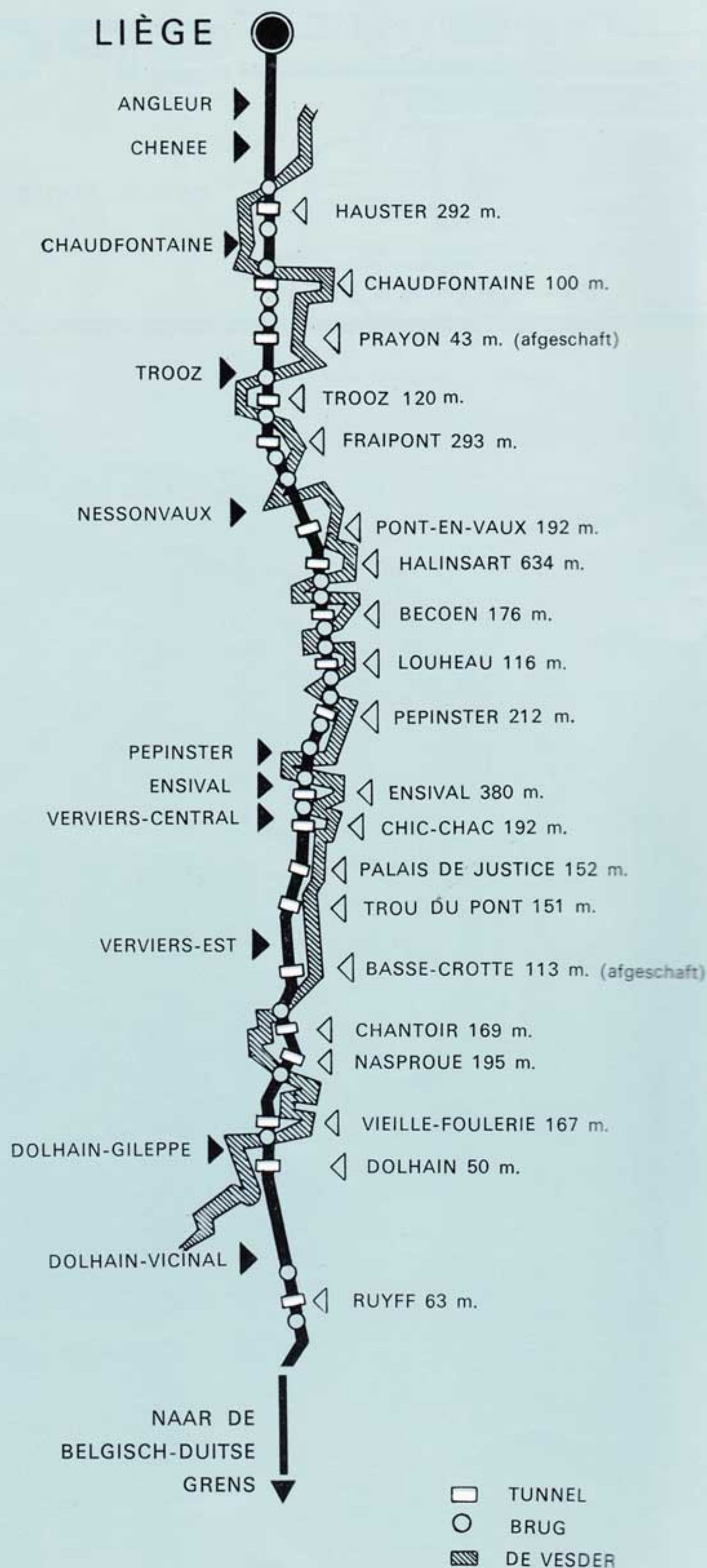
Ciné-foto - N.M.B.S.

W.L. (Slaapwagens)

ENIT - Roma

Photo-studio D. - Liège

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.



SCHEMA 1

LUIK-KEULEN elektrisch

Op 22 mei 1966 werd de lijn Luik-Verviers Welkenraedt-Keulen voor elektrische treinen opengesteld.

Dergelijke mededeling kan op het eerste gezicht thuishoren in de rubriek „Gemengde berichten“ van uw krant.

Het loont echter de moeite even na te praten over de enorme werken die de electrificatie van het bedoelde baanvak zijn voorafgegaan en over de verbeteringen die (ter attentie van de reizigers), hierdoor werden verwezenlijkt.

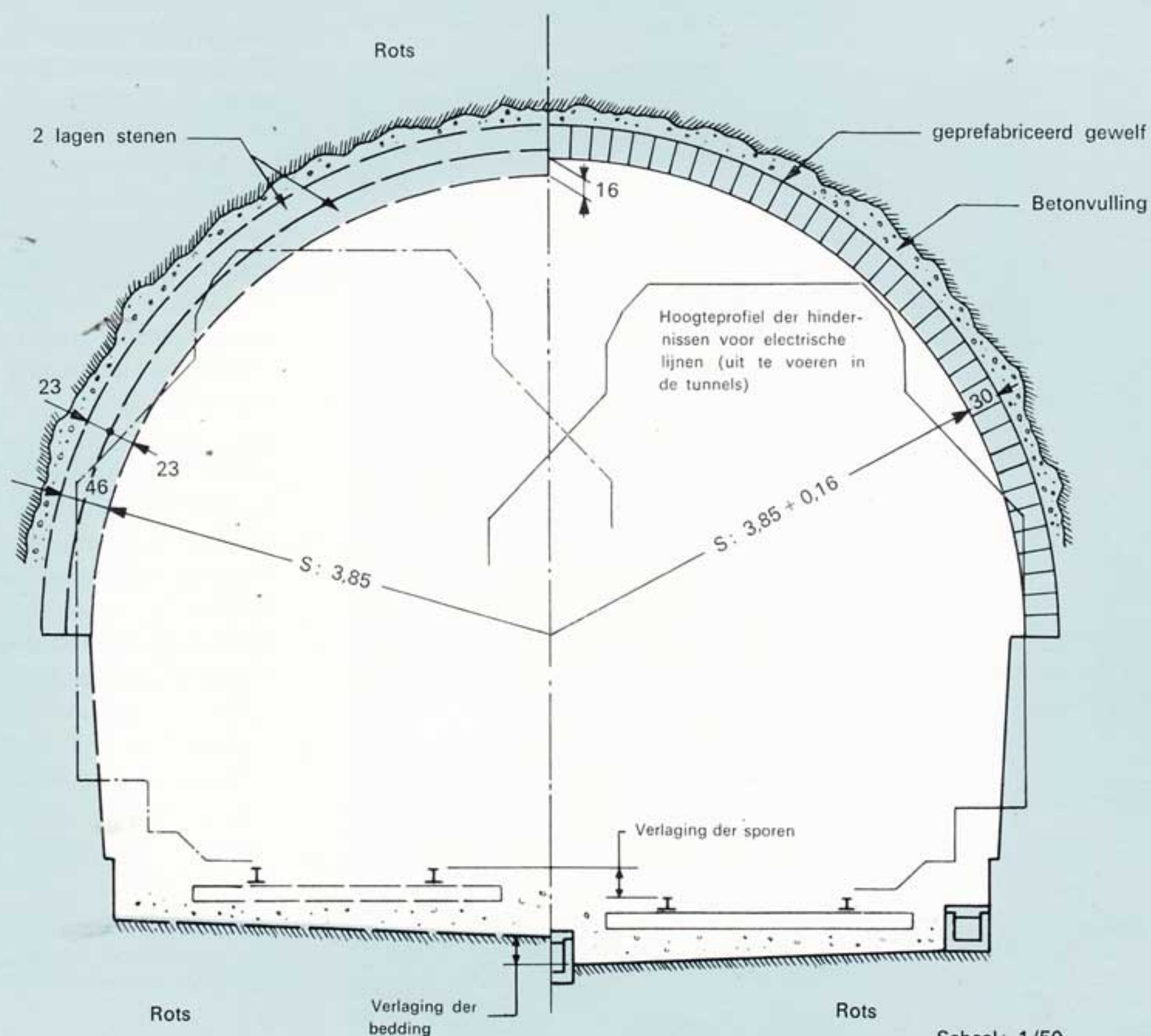
Aanpassing van de spoorlijn.

Deze spoorlijn — enige slagader voor alle spoorverkeer tussen België en Duitsland — volgt de kronkelende Vesdervallei en loopt tussen Luik en Verviers, over een afstand van 3,8 km, door 20 tunnels. Zeventien dateren van vóór het jaar 1843 (schema 1).

De aanpassing van de hoogte der tunnels aan het elektrisch treinverkeer heeft 5 jaar in beslag genomen. Om het plaatsen van

de elektrische bovenleiding mogelijk te maken diende in de tunnels een hoogte van 60 cm uitgespaard. Dit werd verwezenlijkt, deels door verlaging van de spoorbedding, deels door verhoging van het tunnelplafond (schema 2).

Om de treinen toe te laten er tegen hogere snelheden te gaan rijden diende bovendien het tracé van de lijn gewijzigd en werden sommige bochten in mindere of meerdere mate rechtgetrokken.



SCHEMA 2



1



2

Was een dergelijke onderneming verantwoord?

De maximum toegelaten snelheid was vóór de aanvang der werken 90 km/u met plaatselijke snelheidsbeperkingen tot 40, 60 en 70 km/u.

Van 22 mei af zal de snelheid tot 120 km/u mogen worden opgevoerd.

In de zones waar de snelheid vroeger beperkt was tot 90 km/u zal nu over een afstand van 19 km, tegen 100 km/u worden gereden en over ongeveer 26 km mag 120 km/u worden gedaan (schema 3). Slechts één vertragingzone van 70 km/u kon niet worden uitgeschakeld omdat de vereiste aanpassingswerken een te grote uitgave zouden hebben gevergd.

Aanpassing van het tractiematerieel.

Nu de mogelijkheid was geboden op deze verkeersslagader aan hogere snelheden te gaan rijden, moesten de Belgische spoorwegen ook uitkijken naar nieuw en aangepast tractiematerieel. Het feit dat op het aansluitend Duits Spoorwegnet tussen Aken en Keulen onder een andere stroomspanning (15 kV wisselstroom) dan bij ons (3 kV gelijkstroom) wordt gereden, diende natuurlijk in aanmerking genomen.

Om rechtstreekse diensten tot Keulen te kunnen verzekeren moesten ten minste tweespanningslocomotieven (15 kV en 3 kV) worden gebouwd. Gezien wij reeds rechtstreekse verbindingen verzekeren met de geëlectriceerde Franse en Nederlandse spoorwegnetten (die eveneens een verschillende stroomspanning gebruiken, respectievelijk 25 kV en 1,5 kV) en het anderzijds niet zo'n grote technische moeilijkheden opleverde om een vier-spanningslocomotief te bouwen, werd de universele locomotief B B 160 ontworpen.

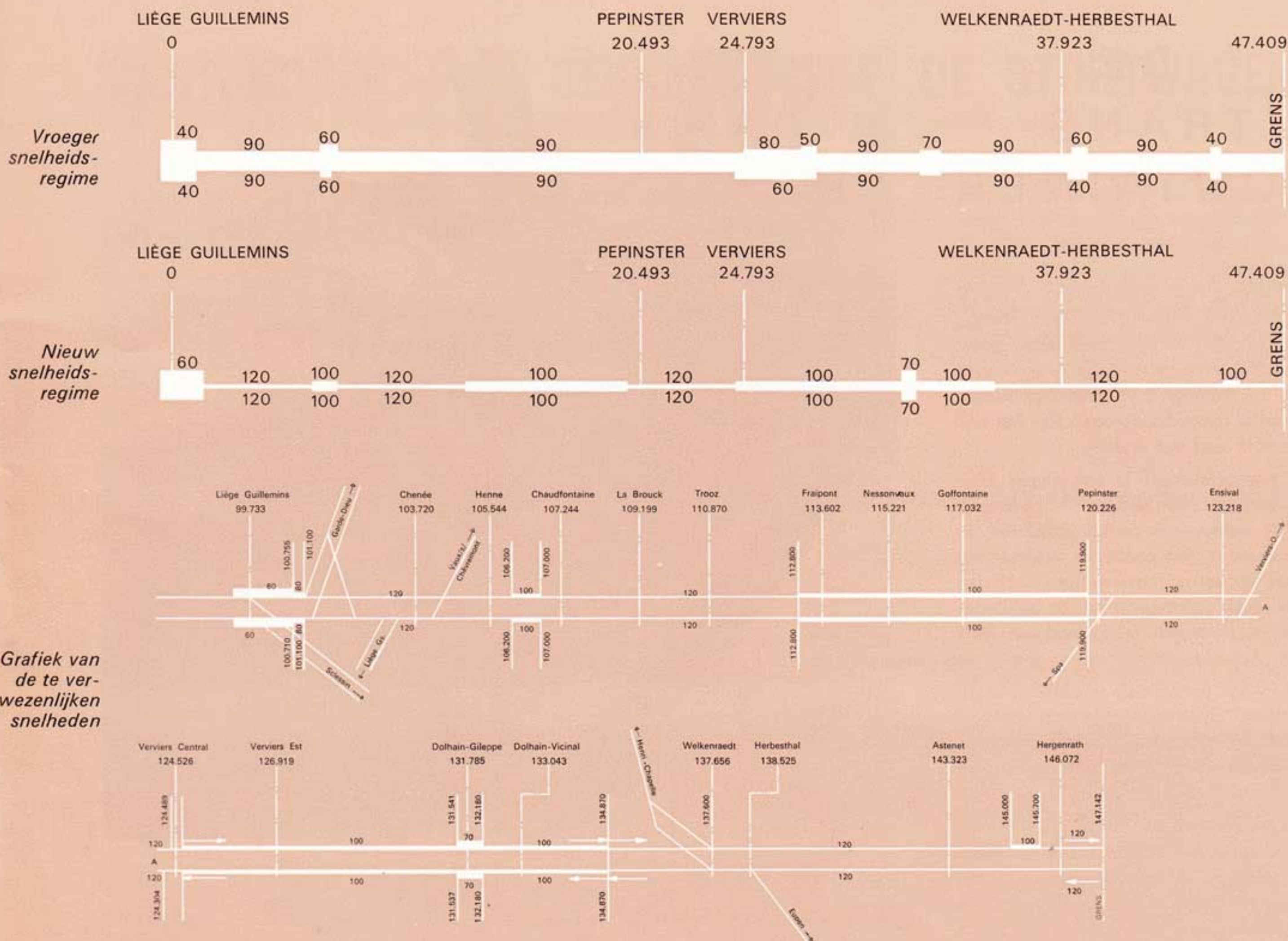
Deze locomotief, waarvan wij 8 exemplaren hebben laten bouwen, kan dus van Brussel uit zonder interruptie de rechtstreekse verbindingen met de ons omringende landen van eind tot eind verzekeren.

Zij werd opgevat om reizigerstreinen tegen 160 km/u te voeren.

1.
Aanpassing van de hoogte der tunnels. Een gezicht op de verlaging van het plafond van een der talrijke tunnels.

2.
Een gezicht op het verlagen der spoorbedding in een der tunnels.

LIJN 37



SCHEMA 3

Nieuwe „inter-steden“-dienstregelingen. Brussel - Keulen in 2 u 20.

De „inter-steden“-dienstregeling tussen België en Duitsland werd van 22 mei 1966 af merkbaar verbeterd.

Inderdaad, 7 paar inter-stedentreinen ⁽¹⁾ zullen voortaan rijden. De snelste brengen Keulen op 2 u 20 van Brussel.

Vier ervan zullen vertrekken uit Oostende (treinen die in België met de binnendienst-treinen worden versmolten) en een ander uit Antwerpen-Centraal (nieuwe verbinding).

Internationaal verkeer over lange afstand.

De electrificatie Luik - Keulen draagt ook bij tot het versnellen van de grote inter-

nationale treinen, een opzet waar men sinds jaren mee bezig is en dat zonder verpozen wordt uitgewerkt.

Citeren wij, bij wijze van inlichting, dat in de dienstregeling van 22 mei 1966 de meeste grote internationale treinen die de as Luik - Keulen gebruiken, hun rit ongeveer met één uur zien ingekort (Nord-Express, Scandinavie-Express, Oostende-Wien-Express, Dalmatia-Express, enz.).

De nachtverbinding Parijs - Berlijn zal er zelfs in de richting Frankrijk - Duitsland 3 uur bij winnen!

Ook de autoslaaptrein Oostende - München zal er in de richting België - Duitsland 2 uur minder overdoen.

Alle TEE-treinen die over de as Luik - Keulen rijden zullen ongeveer 30 minuten inwinnen.

Dienst Luik - Verviers - Welkenraedt.

Van 22 mei 1966 af werd, dank zij de electrificatie van de spoorlijn, het parcours Luik - Verviers en vice-versa tot 25 minuten teruggebracht voor de semidirecte treinen en tot 33 minuten voor de omnibustreinen. Tussen Verviers en Welkenraedt wordt de afstand door de omnibustreinen overbrugd in 13 minuten. Motortreinen zullen de dienst verzekeren.

* * *

Het enorme gepresterde werk vindt zijn beloning in het sneller verkeer dat de reizigers niet alleen plaatselijk, maar ook Europees wordt geboden.

⁽¹⁾ 1 paar = 1 voor het gaan en 1 voor het keren.

DE TRANS- CONTAINER

Het schip "AMERICAN RACER" komende van New York, heeft op vrijdag 25 maart te Antwerpen aangelegd.

Dat schip werd gedeeltelijk omgebouwd voor het vervoer van „transcontainers“ met groot inhoudsvermogen van het ene continent naar het andere.

De „transcontainer“ is een versie, naar de afmetingen van een spoorwegwagen, van de welbekende containertechniek. In feite komt zo een container overeen met de bak van een goederenwagen, doch dan afneembaar en opgevat om de behandelingen te verdragen welke een overvaart vergt.

Hij kan ook op speciale wielstellen of op een soort laadbord over de weg vervoerd worden voor bestelling aan huis vanuit de eindstations waar hij per spoor is aangekomen.

Dank zij de snelle overlading van de vervoermiddelen te land op de schepen en omgekeerd, en door de afschaffing van de behandeling der goederen, verschaft die techniek sneller vervoer, minder risico voor beschadiging en ook de mogelijkheid om afhaling en bestelling aan huis tussen continenten te verzekeren.

Gelet op de overwegende voordelen welke die nieuwe strekking in het intercontinentaal vervoer biedt, schijnt zij voor de toekomst veelbelovend te zijn en zal zij de oude technieken geleidelijk verdringen.

Op zaterdag 26 maart I.I. had in de haven van Antwerpen een demonstratie plaats van het laden en lossen van deze transcontainers.

1.
Het ontschepen van een "Transcontainer,, uit de American Racer in de haven van Antwerpen.

2.
De "Transcontainer,, werd neergezet op een platte wagen. Zijn spoorreis kan beginnen.



1



2

VASTKNOPEN VAN DEKKLEDEN OP DE STORTWAGENS

De dekkleden moeten gespannen en stevig aan de ringen der wagens vastgeknoopt worden. Ze mogen alleen bevestigd worden zoals verder wordt uiteengezet en uitsluitend door middel van touwen met een diameter van 5 mm en een breuklast van ten minste 230 kg.

1. Dekkleden met seizings.

Een seizing is een min of meer lang eind touw dat aan een van de uiteinden van het dekkleed vastzit.

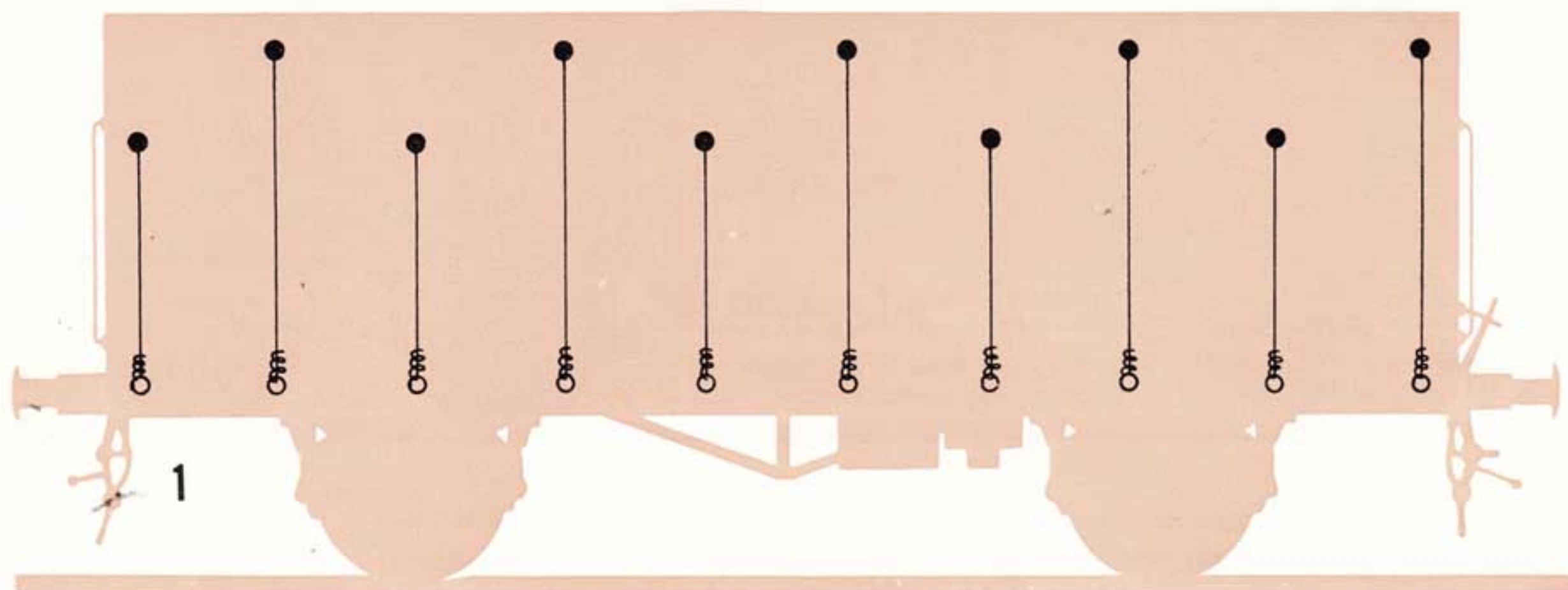
Schets nr 1 toont aan dat elke seizing met het vrij uiteinde aan de dichtstbijzittende ring van de wagen moet vastgeknoopt worden.

Schets nr 2 toont aan dat bij het gebruik van lange seizings alle beschikbare ringen van het dekkleed en de overeenstemmende ringen van de wagen moeten gebruikt worden. Op te merken dat elke seizing met het vrij uiteinde aan de dichtstbijzittende ring (wagen of dekkleed) moet vastgeknoopt worden.

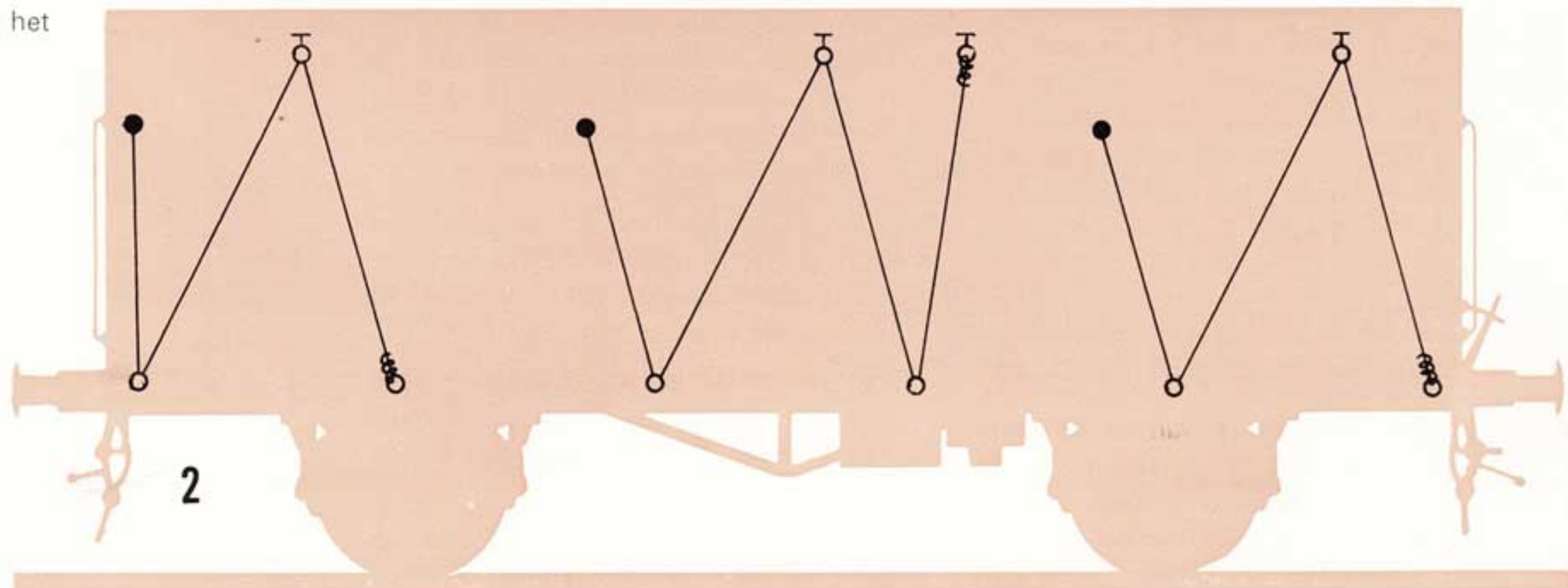
VERSCHILLENDE WIJZEN VAN VASTKNOPEN VAN DEKKLEDEN OP DE STORTWAGENS

1. DEKKLEDEN MET SEIZINGS.

Elke seizing wordt met het vrije uiteinde aan het dichtstbijzittende oog of ring van de wagen geknoopt.

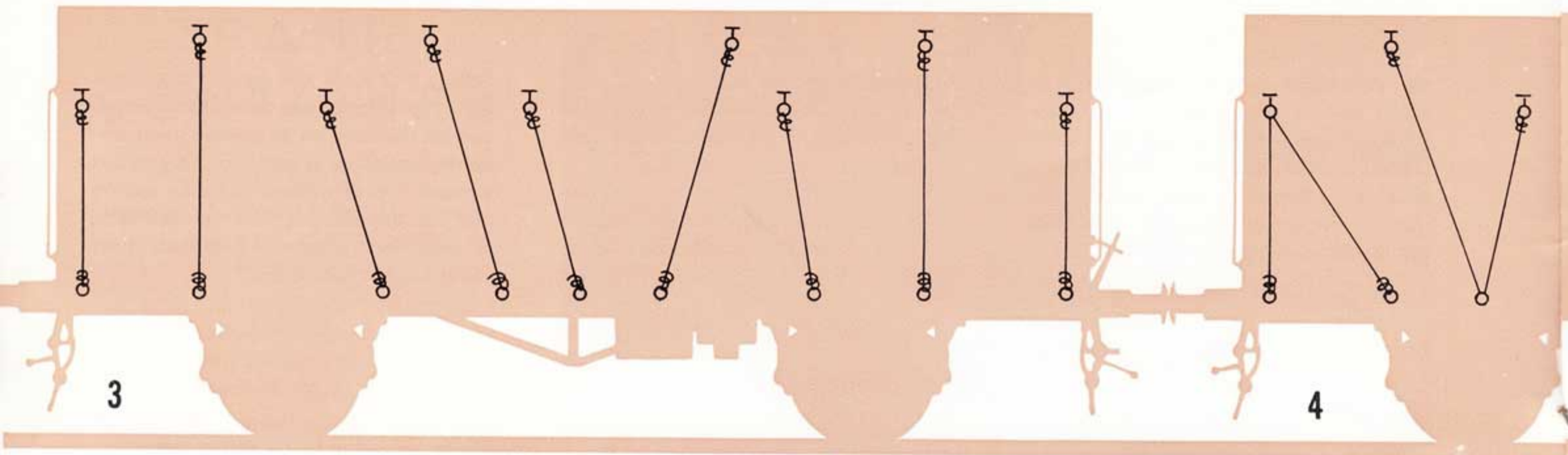


- Waar de seizings aan het dekkleed vastzitten
- Wagenring
- Dekkleedring
- Knoop

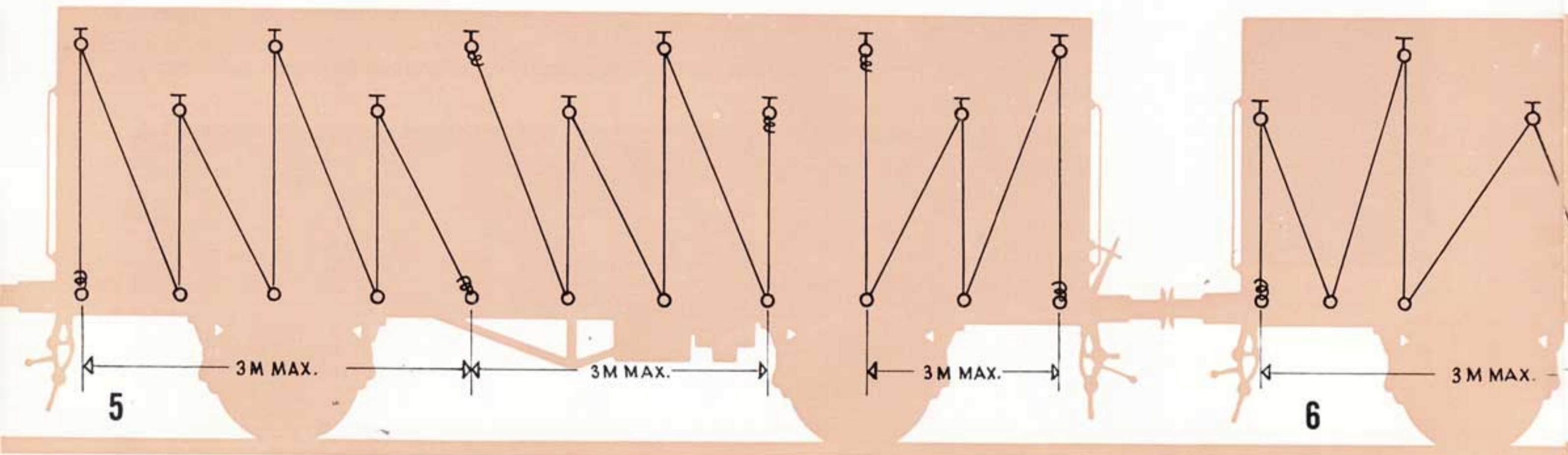


Elke seizing wordt met zijn vrij uiteinde aan de wagen of aan het dekkleed geknoopt. - Langszijde.

2. DEKKLEDEN VASTGEKNOOPT MET KORTE GEWONE TOUWEN (korter dan 3 m).



3. DEKKLEDEN VASTGEKNOOPT MET LANGE TOUWEN (langer dan 3 m).



2. Dekkleden vastgeknoopt met korte gewone touwen (korter dan 3 m).

Al de beschikbare ringen van het dekkleed en van de overeenstemmende ringen van de wagen moeten gebruikt worden. Wanneer er aan het dekkleed geen ringen zitten, worden de beschikbare ogen van het dekkleed verbonden met de overeenstemmende ringen van de wagen (zie schetsen 3 en 4).

3. Dekkleden vastgeknoopt met lange touwen (langer dan 3 m).

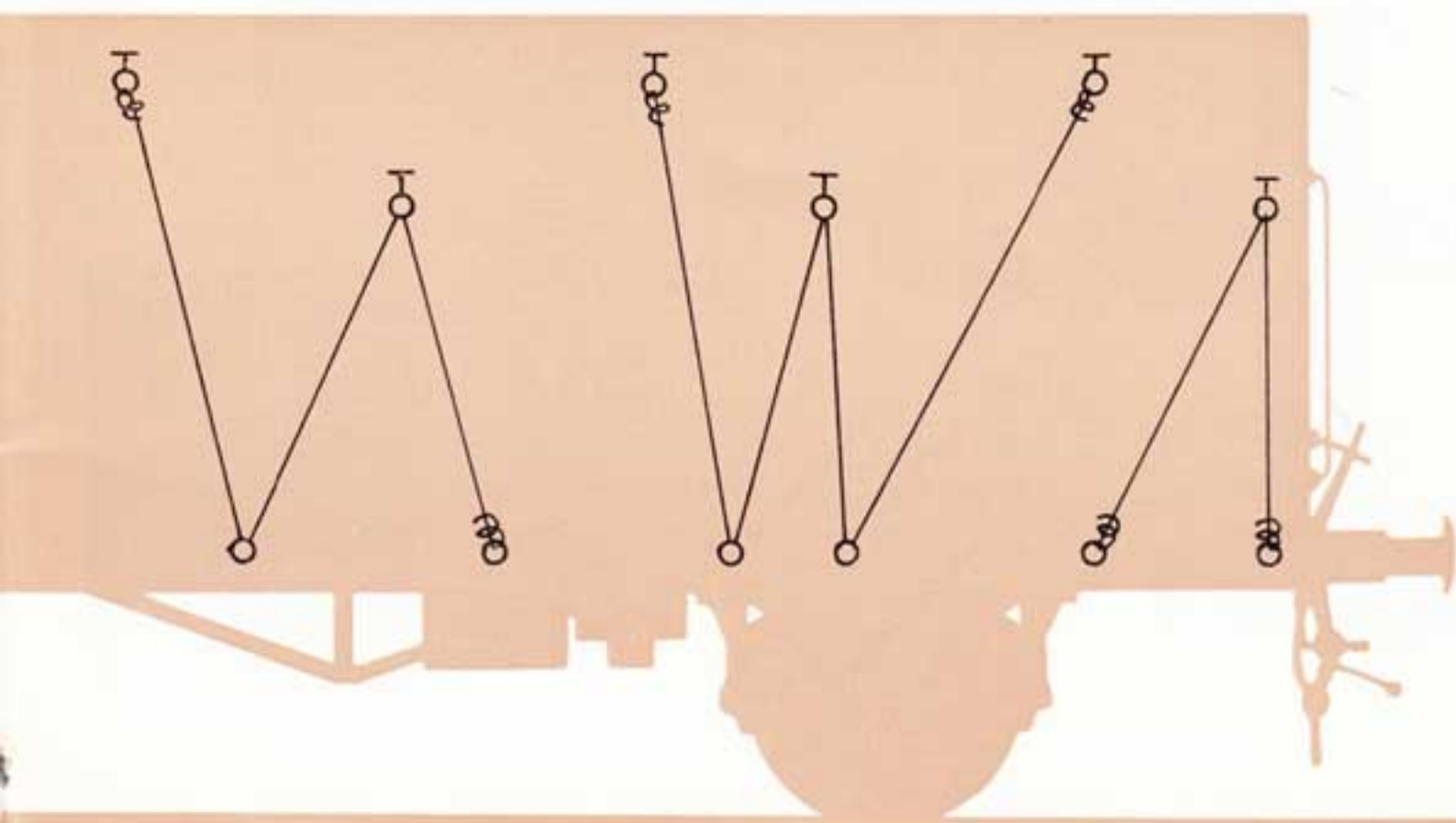
Al de beschikbare ringen van het dekkleed en de overeenstemmende ringen van de wagen moeten gebruikt worden. Wanneer er aan het dekkleed geen ringen zitten, worden de beschikbare ogen van het dekkleed verbonden met de overeenstemmende ringen van de wagen.

Om elk risico van oplichting van het dekkleed bij het breken van het touw te voorkomen, is voorgeschreven het touw te knopen, ofwel aan de ringen van het dekkleed (of de ogen ingeval er geen ringen aan zitten) ofwel aan de ringen van de wagen. De horizontaal gemeten afstand tussen twee opeenvolgende knopen mag niet meer dan 3 m bedragen (zie dienaangaande de schetsen nrs 5 en 6).

Er is ook nog een andere oplossing door de ringen van het dekkleed met de overeenstemmende ringen van de wagen met bijkomende touwen te verbinden.

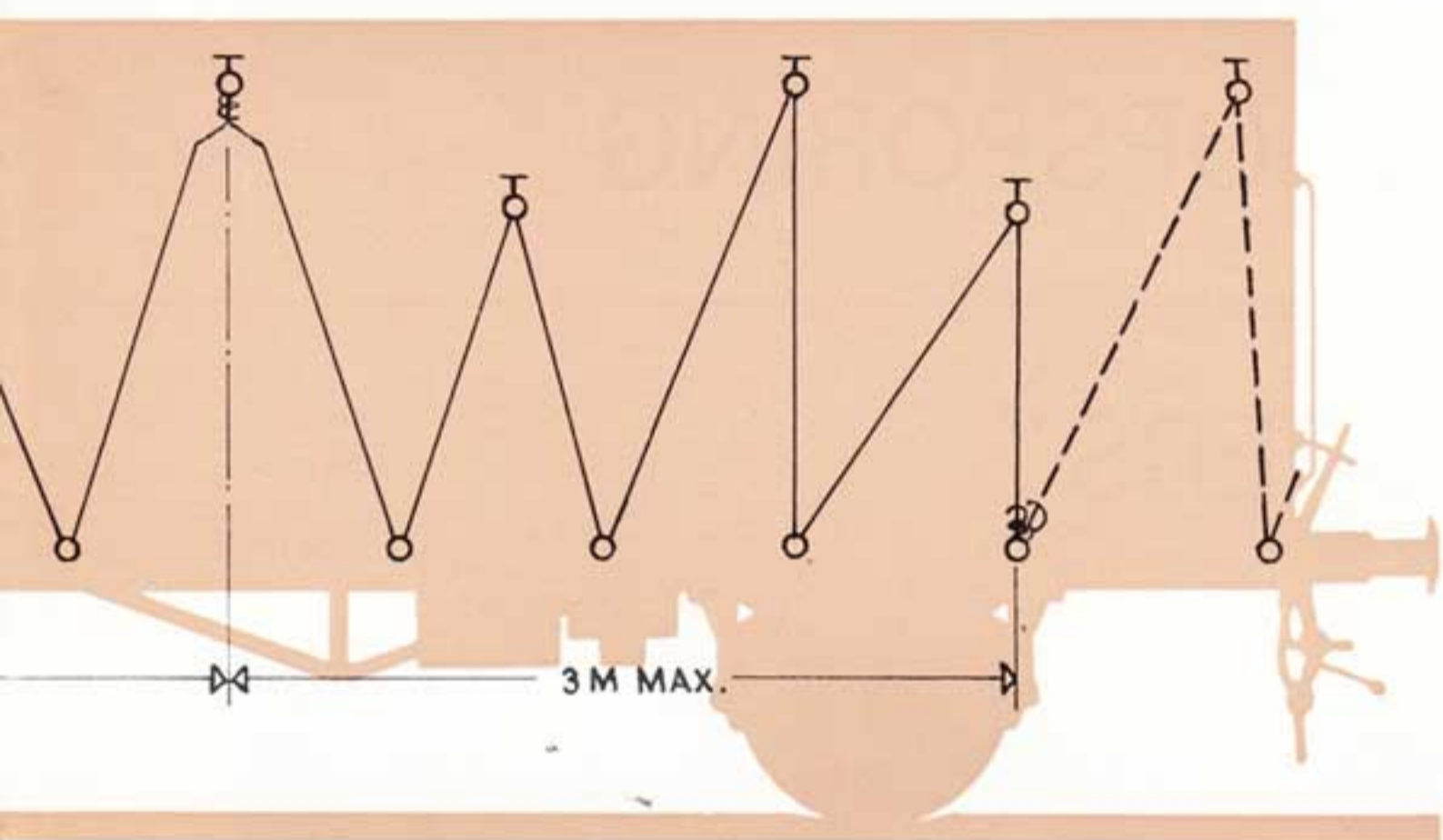
De horizontaal gemeten afstand tussen twee bijkomende touwen mag niet meer dan 3 m zijn (zie dienaangaande schets nr 7).

Bij deze laatste oplossing dient er op gelet dat enkel de uiteinden van de lange touwen aan de ringen van de wagen moeten geknoopt worden.



- 1) Elk touw wordt vastgeknoopt aan een ring van het dekkleed en aan de overeenstemmende ring van de wagen.
- 2) Al de ringen van het dekkleed worden gebruikt.

Elk touweind mag zowel geknoopt worden aan de ringen van het dekkleed als aan de ringen van de wagen.

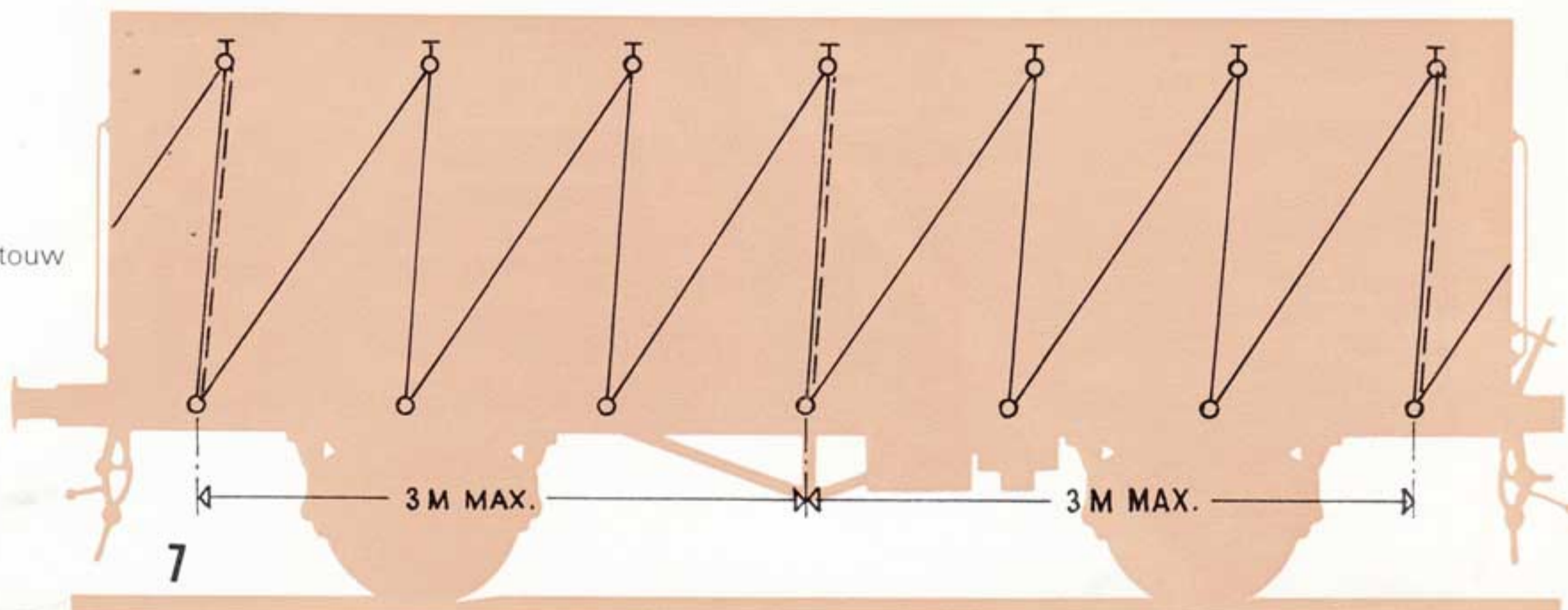
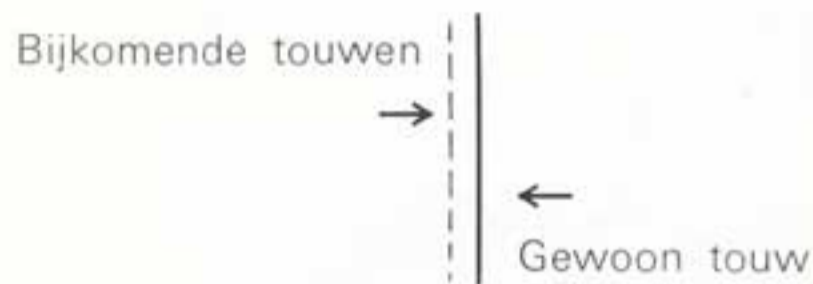


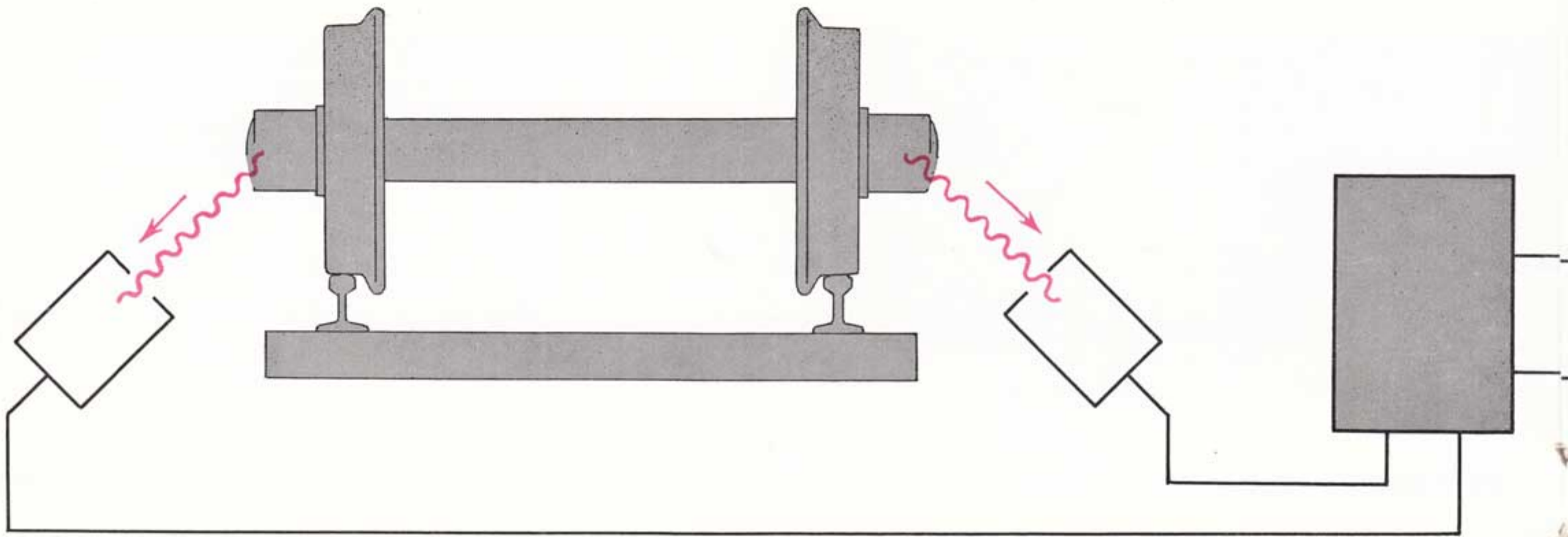
- De horizontaal gemeten afstand tussen twee opeenvolgende knopen mag niet meer dan 3 meter bedragen.
- De knopen mogen evenwel zonder onderscheid gelegd worden aan de ringen van het dekkleed of aan die van de wagen.

N.B. — De bijkomende touwen moeten een diameter hebben van ten minste:

- a) 5 mm : in dit geval mag het touw enkel zijn. Een van de uiteinden wordt aan het dekkleed (ring) geknoopt, het andere aan de wagen (ring).
- b) 4 mm : in dat geval moet het touw dubbel genomen worden. De knopen worden gelegd zoals onder a) of alleen aan de ringen van de wagen.

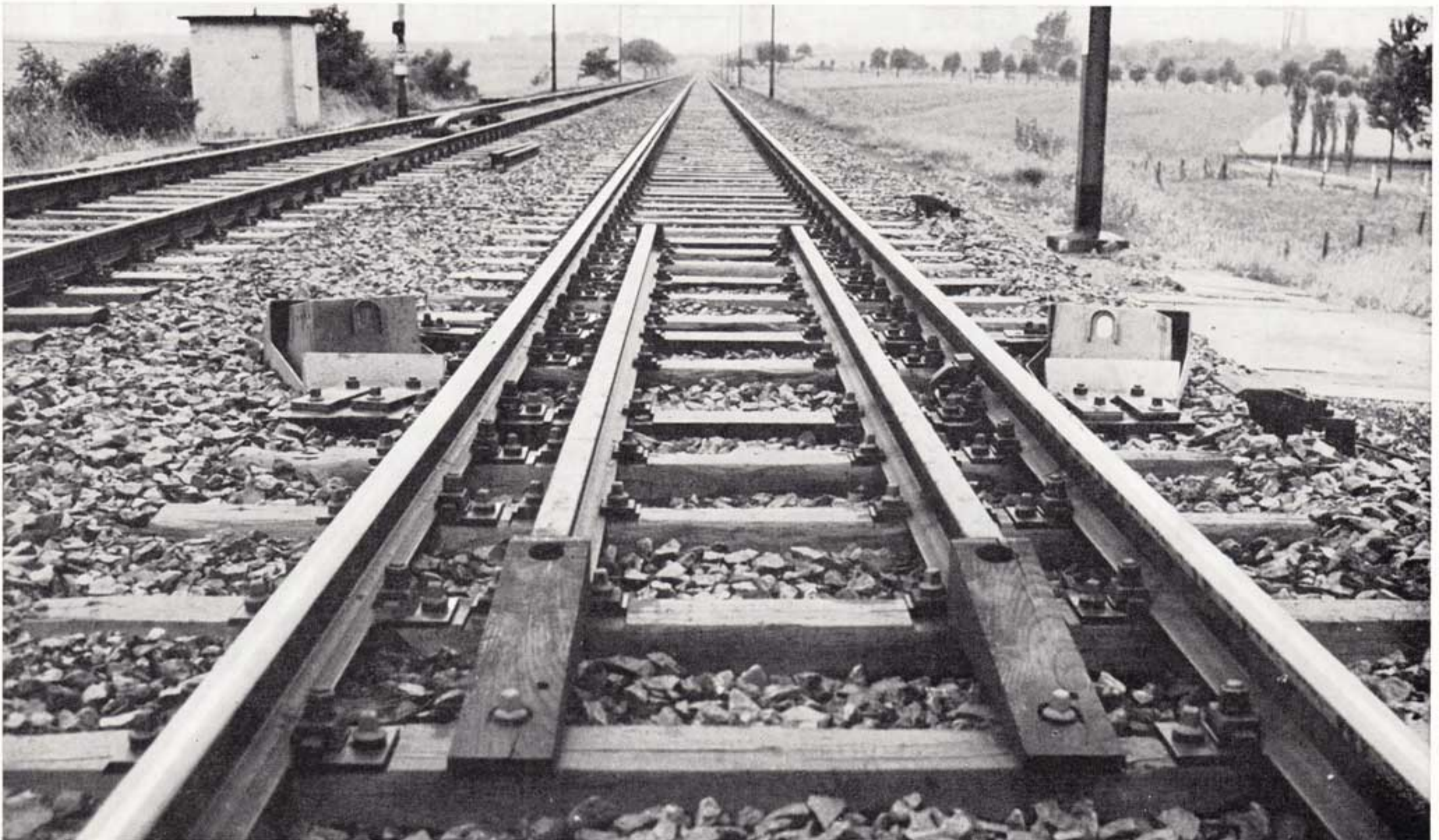
Legende (schets 7)



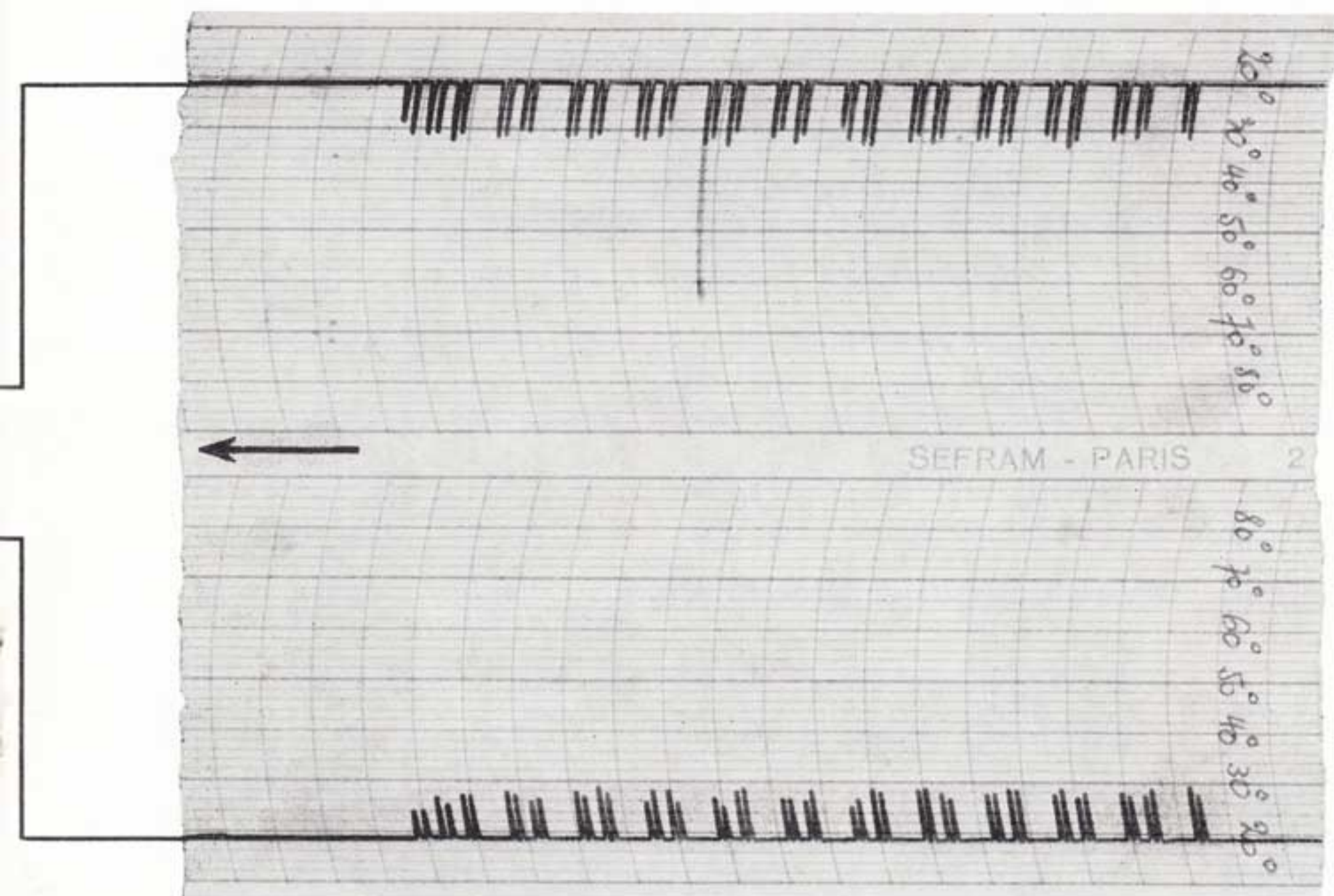


ELEKTRONISCHE OPSPORING

VAN "WARMLOPERS"



Twee elektronische leeskoppen aan weerszijden van het spoor geplaatst.



Uittreksel van een registreerband die, na doortocht van een trein, een warmloper heeft geregistreerd.

De pijl in het midden van de band duidt de rijrichting aan.

Als we er rekening mee houden dat de eerste 6 strepen de assen van de locomotief weergeven, is het duidelijk dat de 13de as, aan de rechterkant van de wagenreeks, warm is gelopen en dit tot een temperatuur van iets meer dan 60°. In de regel neemt men aan dat de warmtegraad van een draagpot gevaarlijk wordt zodra zijn temperatuur 50° overschrijdt.

In spoorwegjargon bedoelt men met een „warmloper” een abnormaal warmgeworden draagpot van de wielas van een spoorwegwagen.

Er bestaan glijlagerpotten en rollagerpotten. Het gevaar voor warmlopen bestaat vooral bij het eerstgenoemd draagpottype.

Gelet op het brandgevaar of de ongevallen die een „warmloper”, die niet tijdig ontdekt wordt, kan veroorzaken, hebben de technici uitgekeken naar een automatische detector.

De N.M.B.S. heeft onlangs met goed gevolg een in Frankrijk uitgedacht toestel beproefd.

De verklikker is langs de lijn Gent-Denderleeuw-Brussel opgesteld en bestaat uit twee elektronische leeskoppen die aan weerszijden van het spoor zijn geplaatst. Hun optische as is schuin gericht om vooral de achterkant van elke draagpot, die het meest aan verhitting blootstaat, te kunnen bestrijken. Elke leeskop omvat een cel die uiterst gevoelig is voor infrarode stralen. De twee cellen

kunnen de werkelijke temperatuur van al de draagpotten van om het even welke trein zeer juist meten, zelfs als die trein met een snelheid van 200 km/uur voorbijrijdt.

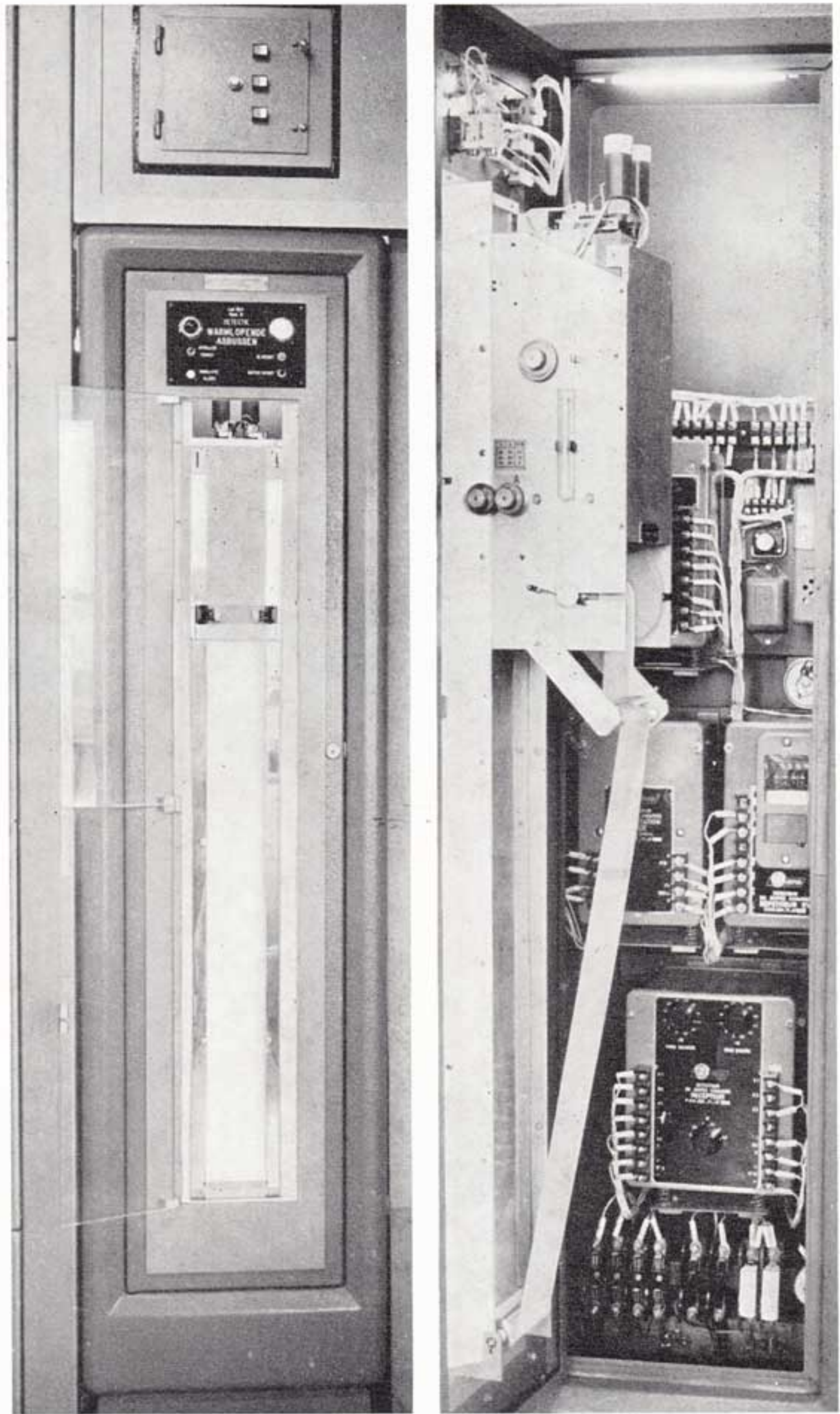
De leeskoppen worden normaal door middel van een scherm tegen vreemde stralingen (zoals zonnestralen bijvoorbeeld) beschut en slechts ontsloten wanneer er een trein afkomt. Bovendien zijn ze elektrisch zo nauwkeurig afgesteld dat alleen de van draagpotten uitgaande stralingen worden opgetekend.

De leeskoppen worden van binnen door een thermostaat verwarmd en hebben een temperatuur die nooit beneden 25° daalt, zodat sneeuw of ijs er geen vat op hebben. In een naburig gebouw bevinden zich de hulptoestellen, onder meer voor versterking en overseining, die de temperatuur van de verschillende draagpotten in spanningen omzetten en telegrafisch overseinen naar een ontvang- en registreertoestel dat 10 km verder in het seinhuis van Denderleeuw is opgesteld.

Dat registreertoestel is uitgerust met een papierstrook die wordt afgerold wanneer

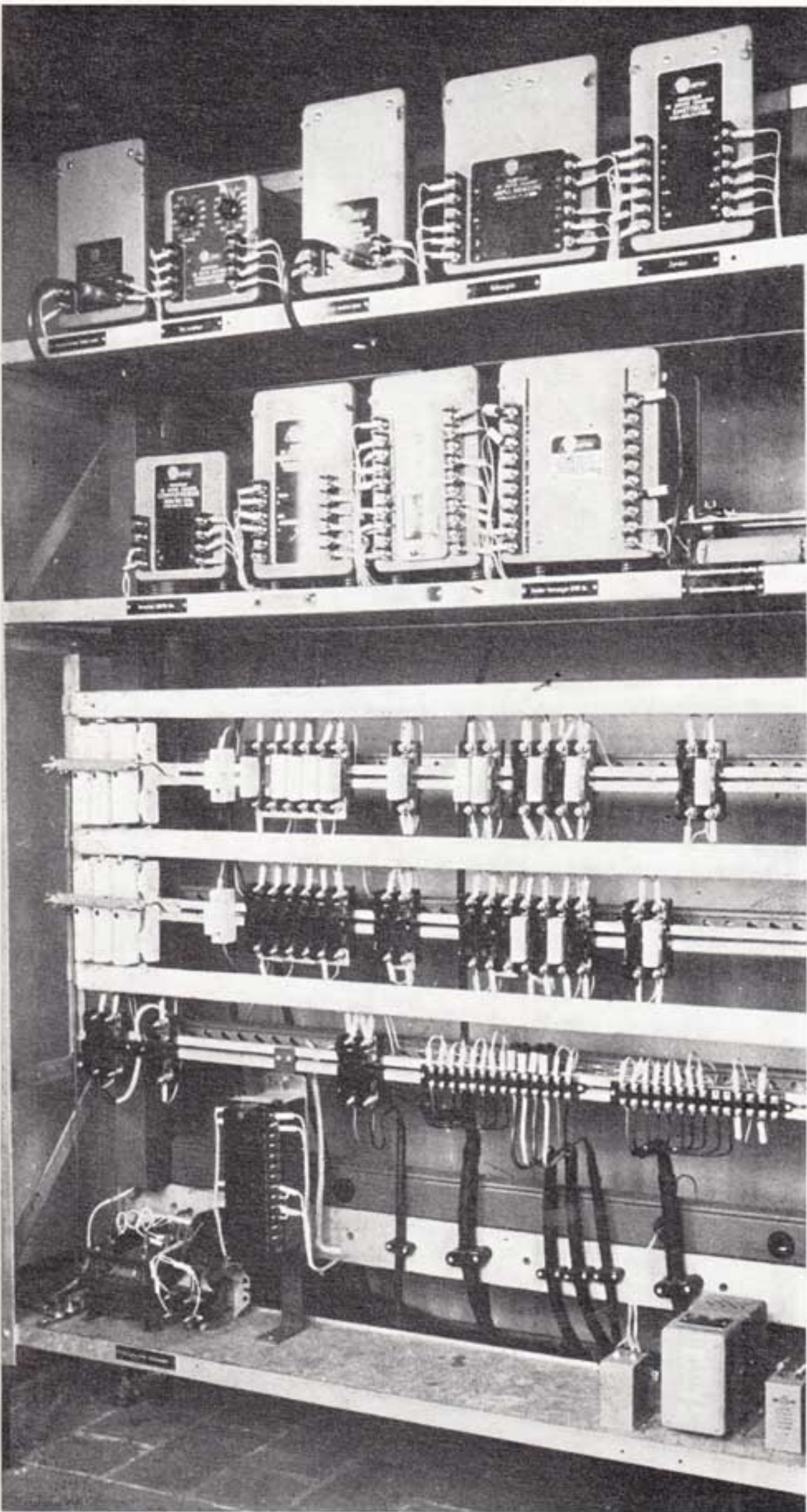
er een trein voorbij de leeskoppen rijdt. De lengte van de opeenvolgende streepjes die op de strook worden aangetekend, staat in verhouding tot de ontvangen spanningen, zodat de temperatuur van elke draagpot rechtstreeks kan afgelezen worden. Wanneer de leeskop een warmloper ontdekt, wordt het personeel van het seinhuis bovendien nog door een geluidsein gewaarschuwd. De trein wordt dan in het station Denderleeuw opgehouden om het betrokken voertuig aan de hand van de papierstrook te identificeren.

Gelet op de degelijke werking en het belang van die verklikker van warmlopers, werd er besloten dat toestel eveneens op andere aslijnen van het net te gebruiken.



Buiten- en binnenaanzicht van een registreerapparaat.

De versterkings- en transmissieapparatuur.



MENSEN STERVEN DAGELIJKS LANGS DE WEG

De openbare opinie werd er zowel door de gesproken als door de geschreven pers over ingelicht dat geregeld mensenlevens te betreuren vallen uit oorzaak van het drukke en vaak onvoorzichtig wegverkeer. De statistieken spreken terzake een duidelijke taal: van januari tot december 1965 werden bij benadering 1.391 mensen bij een verkeersongeval op de weg ter plaatse gedood.

De veiligheid van het spoorverkeer steekt schril af tegenover dergelijke betreurenswaardige feiten. Inderdaad, voor gans het jaar 1965 werd bij de Belgische Spoorwegen geen enkel dodelijk ongeval genoteerd overkomen aan een reiziger door de schuld van de spoorweg.

De enige vijf ongevallen met dodelijke



afloop die werden geregistreerd waren, helaas, te wijten aan de onvoorzichtigheid van de slachtoffers zelf.

Ten aanzien van de 300 miljoen reizigers (300.000.000) of 9 miljard reizigers-kilo-

meter (9.000.000.000) die de spoorweg elk jaar in België vervoert, mag wel worden gezegd dat „per spoor reizen is veilig reizen“ een slogan is ontdaan van alle publicitaire humbug.

In ons februari-nummer vonden onze lezers het „Autoslaaptrein“-foldertje met de lijst van al de verbindingen bij vertrek uit ons land.

Dit document vermeldde als mogelijke aansluiting op onze lijn Oostende-Schaarbeek-Milaan de autoslaaptrein Milaan-Rome.

Het maakte geen gewag van de autoslaaptrein Milaan-Brindisi, die als een gewone aansluiting kan beschouwd worden daar hij de nacht van vrijdag op zaterdag rijdt en de trein uit Brussel te Milaan dinsdag of zondag aankomt.

Dit neemt evenwel niet weg dat toeristen in wiens reisplan het past, alvorens naar het zuiden te trekken, nog enkele dagen in de buurt van Milaan te vertoeven, toch nog belangstelling kunnen hebben voor deze trein en zijn aansluiting per car-ferry naar Griekenland.

Inmiddels ontvingen wij van de Italiaanse spoorwegen gegevens in verband met

Per autoslaaptrein naar Sicilie





De ferry-boat te Messina.

Bedoelde trein zal dagelijks onder volgende dienstregeling rijden :

AUTOSLAAPTREIN			
Roma Termini	vertrek		20 u 22
Napoli Centrale	vertrek		23 u 43
Villa S. Giovanni	aankomst		6 u 45
FERRY-BOAT			
Villa S. Giovanni	vertrek		8 u 35
Messina	aankomst		9 u 10

Voor de auto's gelden volgende vervoerprijzen :

AUTOSLAAPTREIN ROMA - VILLA S. GIOVANNI		
	Enkel	Heen en terug
Auto's kleiner dan 3.81 m	L. 13.600	L. 23.200
van 3.81 m tot 4.42 m	17.000	29.300
meer dan 4.42 m	25.900	44.200
FERRY-BOAT VILLA S. GIOVANNI - MESSINA		
Auto's tot 3.50 m	L. 2.000	L. 3.200
van 3.51 m tot 4.50 m	2.500	4.000
meer dan 4.50 m	2.650	4.200

een nieuwe Italiaanse autoslaaptrein, die als aanvulling op onze eigen diensten interessante mogelijkheden schept voor de liefhebbers van groot toerisme.

Het betreft hier een dagelijkse verbinding Rome-Villa S. Giovanni met aansluiting op de ferry-boat Villa S. Giovanni-Messina.

Op die manier kan dus voortaan ook Sicilië per autoslaaptrein worden bereikt.

Plaatsbespreking in alle stations en bij de reisbureaus.

GOED NIEUWS
VOOR DE
GEZELSCHAPPEN
VOORTAAN

50%

KORTING

Met genoegen lichten wij de sociale diensten van de ondernemingen in over de nieuwe schikkingen die voor de gezelschapsreizen werden genomen:

- een korting van 50% op de gehele prijs van de biljetten wordt verleend, indien tenminste 20 biljetten voor volwassenen en een totale afstand (enkel of heen en terug) van minimum 100 km betaald worden;
- per reiziger wordt een maximum van 200 F in 2e klasse en 300 F in 1e klasse geïnd.

Wij twijfelen er niet aan dat de nieuwe korting de inrichters van gezelschapsreizen er nog meer zal toe aanzetten bij de keuze van het vervoermiddel rekening te houden met het degelijk comfort, de snelheid en de veiligheid van de spoorweg.



GESLAAGDE
VACANTIE
MET

EUROPABUS
WEGVERKEERSDIENSTEN DER EUROPESE SPOORWEGEN

Terwijl de toeristen een Moskee bezoeken, wacht de Europabus hen op in een straat te Teheran.



De Unie voor wegverkeersdiensten van de Europese spoorwegen (URF) publiceert elk jaar het programma van de autobusdiensten, geëxploiteerd onder de controle van vijftien Europese spoorwegen.

In 1966 werd dat programma nog verbeterd; het omvat 153 toeristische diensten, onderverdeeld in 77 geregelde lijndiensten, 55 rondritten tegen vaste prijs en 21 uitstappen, wat meer dan 100.000 km is doorheen de schilderachtigste gewesten van Europa.

Europabus is meer dan een aanvullende bedrijvigheid van het spoorwegverkeer, het is een volwaardige stijl van reizen waarbij eenieder volledige vrijheid geniet een eigen reisweg uit te stippelen en opzondhoud te kiezen waar hij dat wenst. Zodoende kan men tct in de uithoekjes van Europa de mooie plekjes bezoeken die op de reisweg liggen. En dat is niet alles! Europabus biedt U ook nog een vijftienjarige ervaring, een gewaarborgd vertrek en een stipte dienstregeling voor alle reizen van het programma, een onbetwist comfort in al de cars bediend door veeltalige hostessen, ervaren gidsen om de overblijfsels van voorbije beschavingen te bezoeken, verblijf in hotels van eerste rang, enz...Kortom, Europabus is een reisorganisatie die de kieskeurigste toerist kan tevreden stellen.

Bij vertrek uit België beschikt U over volgende geregelde lijndiensten: Oostende - Brussel - Frankfurt (in 1 dag), Oostende/Antwerpen - Brussel - Menton

(in 2 of in 2 1/2 dagen), Oostende/Antwerpen - Barcelona (in 2 dagen) en Antwerpen - Brussel - Le Havre (in 1 dag).

Die lijnen vormen natuurlijk slechts enkele schakels van het reeds geciteerde net van 100.000 km, want andere lijnen sluiten aan en de reiswegen daarvan werden met evenveel zorg gekozen.

Het Europabusnet biedt U een uitgebreide keuze van reizen. Zo voor de vuist geven wij U enkele tips:

1° de lijn Oostende - Brussel - Frankfurt tot Keulen en van daar tot Teheran (in 9 dagen) over Munchen, Zagreb, Sofia, Istanbul, Ankara, Keisery en Erzeroum, of tot Beirouth (in 7 dagen) over Munchen, Zagreb, Sofia, Istanbul, Ankara en Alexandrette;

2° de lijnen Oostende - Brussel - Frankfurt en Frankfurt-Munchen om in 3 dagen naar Athene te gaan, over Salzburg, Zagreb, Belgrado, Skolpje en Thessalonika;

3° een variant op de reis naar Griekenland loopt ook nog als volgt: de lijn Oostende - Brussel - Nice en vandaar uw trektocht verder zetten over Genua, Rome, Brindisi, Patras en Delphi (van het Coliseum naar het Parthenon in 3 dagen!).

Er zijn zoveel reiscombinaties dat het natuurlijk onmogelijk is ze hier alle op te sommen.

De vorenstaande voorbeelden zijn beperkt tot combinaties van grote reiswegen. Europabus kan ook de meer gehaste

reiziger bevredigen. Als U er zo een zijt rijd dan per trein rechtstreeks naar een van de vertrekplaatsen in het buitenland van de 55 rondritten of 21 uitstappen welke het programma voor het seizoen 1966 omvat.

Er zit in die toeristische diensten zo een uitgebreide en verscheiden keuze dat de ene of de andere zeker uw persoonlijke smaak voldoet.

Over enkele dagen ingericht, kunt U met die rondritten en uitstappen op ontdekkingstocht, met de ene voor de schoonheid van de prachtige natuurgewesten (bij voorbeeld: de rondrit van de „Causes“ en de „Gorges du Tarn“ in 6 dagen, of de rondrit omheen de Mont Blanc in 1 dag), met de andere op zoek naar overblijfsels van voorbije beschavingen (bij voorbeeld: het bezoek, in Italië, aan de Etruskische graven of de Venetiaanse villa's, in 1 dag), met nog andere, bezoekt U de grote monumenten uit de geschiedenis (bij voorbeeld: de rondrit van de Spaanse kastelen in 3 dagen, of het bezoek aan de kastelen van de Loire in 1 dag) enz...

* * *

Hierbij moeten we het dan met die korte opsomming laten. Indien U over de Europabusdiensten meer inlichtingen of documentatie wenst, wend U dan zonder aarzelen tot de inlichtingskantoren van onze grote stations of tot de aangenomen reisbureaus.

REIZEN NAAR HET BUITENLAND

Bespreek uw plaatsen
2 maanden
vooruit

Hoewel de termijn van indiening van de aanvragen om plaatsbespreking onbeperkt is, vangt de toewijzing van de zit- en ligplaatsen in de internationale treinen bij vertrek uit België, thans slechts 1 maand vóór de datum van de reis aan.

Vanaf 21 mei e.k. en bij wijze van proef, wordt de toewijzingstermijn op 2 maanden gebracht.

Die nieuwigheid betekent dat men voor een reis op 1 augustus b.v., reeds op 1 juni zijn bespreekbewijs kan bekomen.

Wij zijn ervan overtuigd dat die nieuwigheid gunstig zal onthaald worden, want met de verlenging tot 2 maanden van de termijn voor toewijzing van de plaatsen zal men inzonderheid veel sneller dan thans weten of de aanvraag om plaatsbespreking kon gehonoreerd worden.

Op dit ogenblik hebt U waarschijnlijk reeds vakantieplannen gemaakt.

Wacht de uiterste datum niet af om uw plaatsen aan te vragen, inzonderheid wanneer die reis valt in een periode van massaal vertrek.

Reis in de mate van het mogelijke buiten die spitsperiodes, u zult dan veel gemakkelijker en geriefelijker reizen.

5 IDEALE
FORMULES VOOR
EEN PRETTIGE VACANTIE



het toeristisch vouwblad uitgegeven door de N.M.B.S.
kan bekomen worden...

PATROONS ! Dit is ook voor U

Het plakbriefje hierboven werd ontworpen voor de berichtenramen van de grote ondernemingen. Aangevuld door uw dienst, is het bedoeld om het personeel van uw firma in te lichten in welk lokaal of kantoor het de toeristische kaart van België kan bekomen die door de N.M.B.S. is uitgegeven.

De kaart zelf vormt een volledig toeristisch repertorium waarop de lezer een hele reeks van uitstapjes kan uitstippelen.

Met het doel het sociaal toerisme te bevorderen heeft de spoorweg voor de vakantiegangers een hele keur formules uitgedacht voor individuele en collectieve vakantie en zij komen voor op de rugzijde van genoemde kaart.

De sociale diensten van de ondernemingen die hun personeel wensen in te lichten over gezonde en aangename ontspanning kunnen zich wenden tot de Handelsdirectie van de N.M.B.S., Kantersteen 4, Brussel 1, voor het bekomen van :

- het plakbriefje en een voorraad toeristische kaarten (bureau 60.23 - tel. 13.18.70, toestel 3684).
- uitvoerige brochures over de rondritten per autocar, de uitstappen „Een mooie dag te ...” en andere belangwekkende reizen (bureau 60.21 - tel. 13.18.70, toestel 3668).

Bij de aanvraag het gewenste aantal plakbriefjes of brochures opgeven.

EXPRESTARIEF

voor stukgoed- zendingen

Het exprestarief voor stukgoedzendingen werd op 1 april 1966 gewijzigd.

Ter attentie van de belangstellenden geven wij er hierna een samenvatting van.

1. Een tarifiering „van zone naar zone“ wordt ingevoerd in de aard van het tarifair systeem dat toegepast wordt voor de gewone zendingen. De bevrachtingspunten van het gewone vervoerregime zullen eveneens in aanmerking genomen worden voor de vrachtberekening van de expreszendingen. In het exprestarief zal er nochtans geen onderscheid gemaakt worden tussen zones A en B zoals in het gewoon ijngoedtarief.

2. De nieuwe prijstabellen bepalen in elke relatie de vervoerprijs voor zendingen bevracht op 10, 20, 30, 40 en 50 kg.

Voor ondeelbare colli van meer dan 50 kg, waarvan de behandeling bij gebruik van reizigerstreinen met aanzienlijke moeilijkheden gepaard gaat, zal de vervoerprijs gelijk zijn aan zoveel maal de prijs van 50 kg als het collo bestaat uit schijven van 50 kg, het laatste deel tellende voor een volledige schijf. Het spreekt vanzelf dat het voor dergelijke colli dus meer aangewezen is ze tegen het gewoon tarief (ijlgoed) te versturen of, indien het expresvervoer toch noodzakelijk blijkt, de zending te splitsen in verschillende colli die afzonderlijk niet meer dan 50 kg wegen.

3. Het loon voor afhaling of bestelling aan huis zal aangepast worden aan de kostprijs van de exprescamionnage. Het zal gebracht worden op 10 F per ondeelbaar gedeelte van 10 kg met een minimum van 20 F per prestatie en per zending.

Wat de afhaling betreft zullen de afzenders evenwel steeds de mogelijkheid hebben hun expreszendingen tegelijkertijd als hun andere stukgoedzendingen aan de gewone camionnagedienst af te geven. In dit geval zullen zoals voorheen de ongewijzigde taxes voor collectieve afhaling toegepast worden.

DE NIEUWE REISGIDS

WAT NIEUWS ?

I. INTERNATIONALE TREINEN.

1. Verbinding België-Duitsland.

Met de algehele elektrificatie van de verbinding België-Duitsland worden nu zeven paar treinen ingelegd die elke dag het traject Brussel-Keulen in minder dan 2u35 afleggen. De snelste doet het in 2u20.

Een van die treinen vertrekt uit Antwerpen-Centraal terwijl vier andere uit Oostende vertrekken.

In totaal zijn er 13 „elektrische“ ritten heen en weer tussen Brussel en Keulen.

2. Verbinding België-Frankrijk over Rijsel.

Wij herinneren eraan dat de verbindingen tussen België en Rijsel sedert 26 september laatstleden werden verbeterd.

Bovendien sluiten verscheidene van die verbindingen aan op de treinen van en naar Parijs.

3. Autoslaaptreinen.

De nieuwigheid zit hem in de invoering van een verbinding van België (Oostende-Schaarbeek) naar Brig in Wallis (Zwitserland). De bestemmingen Avignon, Narbonne en St-Raphael worden voortaan zowel bediend bij vertrek uit Bressoux als bij vertrek uit Schaarbeek.

Voor sommige treinen is de frequentie in het druk seizoen verdubbeld.

4. „Benelux“-dienst.

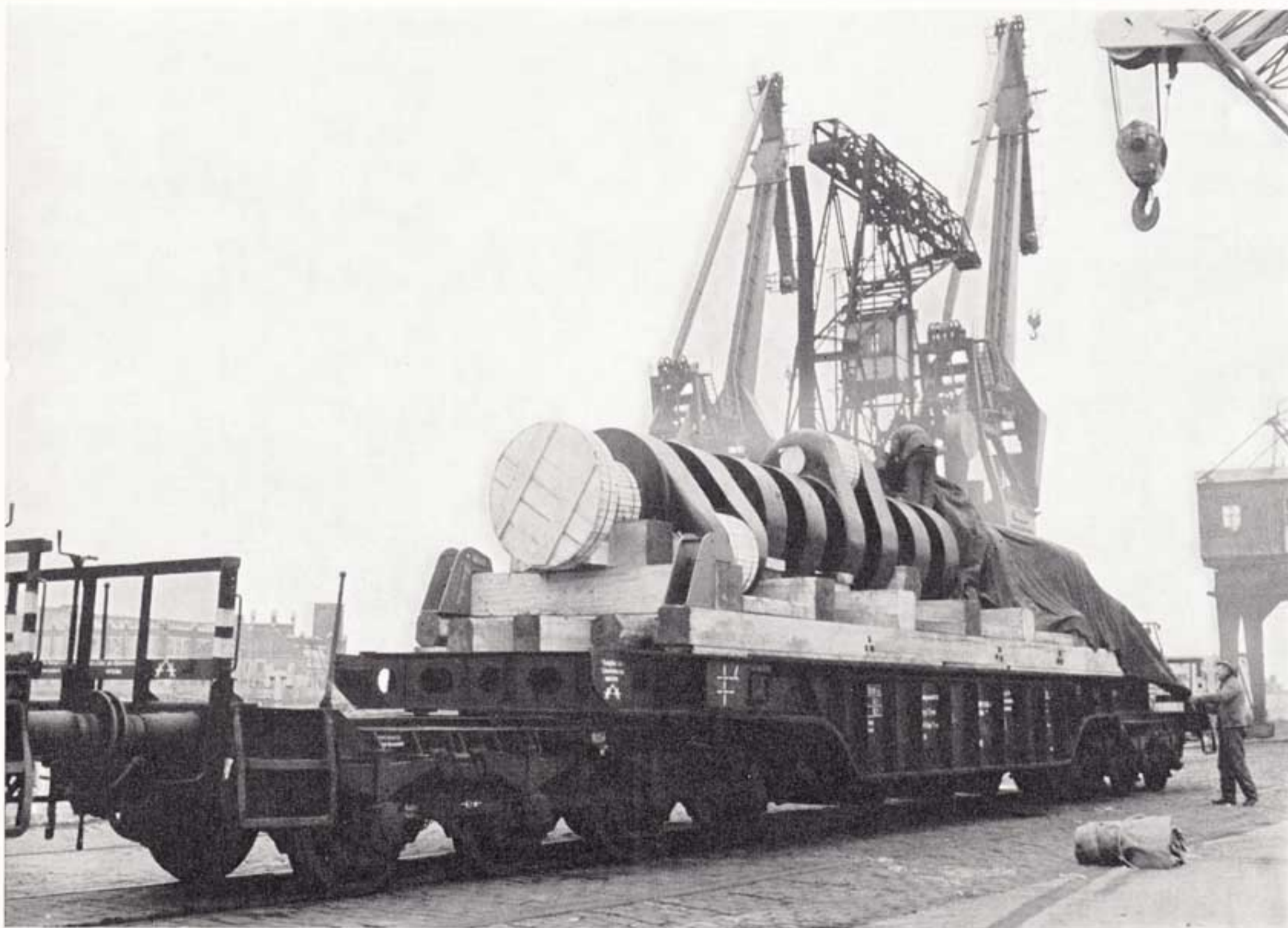
Het aantal treinen Amsterdam-Antwerpen die tot Brussel doorlopen is van 8 op 10 gebracht op een totaal van 13 verbindingen.

Met die verbetering zijn er verscheidene interessante verbindingen tussen Amsterdam-Luxemburg en omgekeerd.

II. BINNENVERKEER.

1. Buiten de verbeteringen in internationaal verkeer heeft de algehele elektrificatie van de lijn 36 ook gunstige invloed op de bediening van de streek van Verviers, zo wat de snelheid als de veelvuldigheid van de treinen betreft.

2. Tijdens de zomerperiode is er tussen Bergen en de Belgische Kust over Doornik een nieuwe zonjagverbinding in beide richtingen.



Deze krukas, naar het heet de grootste ter wereld, werd onlangs door de spoorweg vervoerd van Bochum (Duitsland) naar Gent-Zeehaven.

De twee stukken, waaruit het gevaarte bestond, wogen samen 160 t.

Ze zullen door ACEC gemonteerd worden in een reusachtige dieselmotor van de electriciteitscentrale der stad Gent.

DIENST TREIN + AUTO :

Verschaft U een auto „zonder chauffeur“ die bij aankomst van uw trein klaarstaat.

Als U ter bestemming in één van de navermelde centra een auto zonder bestuurder tot uwe beschikking wilt hebben, volstaat het vóór U vertrekt telefonisch een wagen te bestellen bij **DIT'RENT-A-CAR** op een van onderstaande nummers of uw vraag te richten tot een der voornaamste Belgische stations.

ANTWERPEN	tel. 32.81.66
BRUSSEL	tel. 37.12.80 37.12.89
(Air Terminus)	13.44.25
CHARLEROI	tel. 32.35.35
LUIK	tel. 52.72.31

BELGISCHE SPOORWEGEN

De nieuwe huurprijs welke op 1 juni 1966 in voege gaat is voor een kleine wagen: 175 F per dag (10% korting op deze prijs voor de eerste dag).

+ 2 F per km gedurende de periode van 1 november tot 31 maart.

+ 2,50 F per km gedurende de periode van 1 april tot 31 oktober.

Benzine ten laste van de klant.

Snelheid en comfort
van de trein
Beweeglijkheid van de auto



Bijzonder vervoer

Een stanspers voor het vervaardigen van stalen radiatoren voor centrale verwarming.

Zij heeft een perskracht van 1.000 t en weegt 93 t.

Geladen te Kassel (Duitsland) werd zij naar Rocourt (Thomas Defawes) vervoerd op een spoorwagen met verlaagde vloer.

Ter bestemming werd het gevaarte gelost door middel van twee kranen van elk 52 ton.



TARIEFBERICHTEN

ZENDINGEN UIT BELGIE NAAR DE U.S.S.R.

De schikkingen betreffende het spoorwegverkeer met de U.S.S.R. zijn opgenomen in de „Reglementering van het Internationaal verkeer waarbij België betrokken is” (Tweede Deel, Hoofdstuk IV). Zekere wijzigingen werden er in aangebracht op 1 januari 1966.

De zendingen bij vertrek uit België met *eindbestemming* naar de U.S.S.R. worden verplicht vervoerd over Tsjecho-Slowakije.

De afzender stelt een CIM-vrachtbrief op voor het Tsjecho-Slowaaks grensstation, waar de herverzending wordt uitgevoerd door de zorgen van de spoorweg onder dekking van een vrachtbrief van het model voorgeschreven door het Akkoord betreffende het internationaal goederenvervoer per spoorweg (S.M.G.S.).

De afzender in België moet als geadresseerde op de CIM-vrachtbrief (vak 6) de chef opgeven van het overeenkomend Tsjecho-Slowaaks grensstation van ingang, waar de zending wordt herverzonden, en als station van bestemming dit grensstation.

Bovendien moet de afzender op de vrachtbrief in het vak 9 „Verklaringen” (art. 6, 12, 15 enz. van de CIM) de volgende meldingen inschrijven:

- „Voort te zenden naar
(naam van het definitief bestemmingsstation en van de spoorweg van definitieve bestemming)
- „Definitieve geadresseerde:
(naam en adres van de definitieve geadresseerde in de U.S.S.R.).

Bij de herverzending wordt de CIM-vrachtbrief, met betrekking tot de eerste vervoerovereenkomst, gevoegd bij de vrachtbrief

van de herverzending. Wanneer de lading, in geval van overlading, dient verdeeld over meerdere wagens, dan wordt de vrachtbrief met betrekking tot de eerste overeenkomst gevoegd bij één van de vrachtbrieven van de herverzending, terwijl een passende vermelding wordt aangebracht op de andere.

De kosten (vervoerprijs, bijkosten en andere onderweg ontstane kosten) tot het Tsjecho-Slowaaks grenspunt van herverzending aangeduid in de vrachtbrief, dienen betaald door de afzender. Van dit grenspunt af tot op het definitief station van eindbestemming in de U.S.S.R. dienen de kosten betaald door de definitieve geadresseerde.

De remboursements en de voorschotten zijn niet toegelaten.

VERKEER TUSSEN HET VASTELAND EN GROOT-BRITANNIE

In het verkeer tussen het Vasteland en Groot-Brittannië worden de voorwerpen die in de havens moeten worden overgeladen tot het vervoer toegelaten voor zover hun afmetingen zekere grenzen niet overschrijden.

De voorwerpen die een ondeelbare massa vormen en de hieronder aangeduide gewichten, lengten, breedten of hoogten overschrijden, worden alleen toegelaten onder bijzondere voorwaarden die in elk geval moeten bepaald worden door de spoorweg

Vervoerweg	Gewicht Kg	Lengte m	Breedte m	Hoogte m
Antwerpen/Harwich	5.000	6.09	3.04	4.57
Oostende/Dover				
a) in open wagens	7.500	9.14	4.26	2.59
b) in gesloten wagens	1.250			

Deze beperkingen gelden niet voor de zendingen in ferry-boatwagens over de lijn Zeebrugge - Harwich.

Mutaties in onze handelsagentschappen



De heer BEUGNIES, handelsagent te Bergen, is op 1 maart op rust gegaan daar hij de leeftijdsgrens had bereikt.

Hij ving zijn spoorwegloopbaan aan in 1919. Hij stelde gedurende 30 jaren zijn beste krachten ten dienste van het handelsagentschap waarvan hij sinds 1945 de leiding had.

De Belgische spoorwegen betuigen hem hun erkentelijkheid voor de uitstekende diensten die hij gedurende deze lange carrière heeft bewezen.



Op 1 mei II. heeft de heer LARBALESTRIE de leiding van het handelsagentschap te Bergen op zich genomen.

Na verscheidene diensten te hebben waargenomen bezette de heer Larbalestrie laatst een belangrijke post bij de Handelsdirectie.

Voortaan stelt hij zijn dynamisme en zijn bekwaamheid ten dienste van onze cliënteel.

Nijverheidsgronden en -gebouwen

Nijverheidsgronden en -gebouwen, al dan niet op het spoor aangesloten, zijn over het ganse spoorweginet beschikbaar. De liefhebbers vinden hierna de adressen van onze gewestelijke diensten waar alle inlichtingen en huurvoorwaarden kunnen bekomen worden.

TERREINEN EN GEBOUWEN :

AALST - Denderstraat, 49 tel. (053) 261.15

Appel terre :	750 m ²
Baasrode-Noord :	250 m ²
Denderleeuw :	7.000 m ²
Erwetegem :	1.900 m ²
goederenloods	100 m ²
Essene-Lombeek :	10.000 m ²
Gijzegem :	1.000 m ²
Grembergen :	3.000 m ²
Halle :	4.000 m ²
Hamme : goederenloods	150 m ²
Merchtem :	200 m ²
magazijn	80 m ²
Okegem : goederenloods	130 m ²
Opwijk :	400 m ²
St.-Maria-Lierde : goederenloods	125 m ²
Scheldewindeke : goederenloods	125 m ²
Viane-Moerbeke :	1.375 m ²
Wichelen :	3.000 m ²

ANTWERPEN - Koningin Astridpl. 27 tel. (03) 32.58.30

Turnhout :	1.800 m ²
Weelde :	120.000 m ²
Wildert :	800 m ²
Heide :	6.500 m ²
Niel :	2.000 m ²

ARLON - 61, avenue de la Gare tel. (063) 211.15

Arlon :	2.000 m ²
	5.000 m ²
Athus :	5.000 m ²
Carlsbourg : goederenloods	97 m ²
Lamorteau :	2,33 ha
Latour :	10 ha
Marbehan :	4.000 m ²
Ruette :	40 m ²

BRUGGE - Station - tel. (050) 369.97

Adinkerke :	6.000 m ²
	3.000 m ²
	8.750 m ²
	4.800 m ²
Brugge : loods	800 m ²
gebouw	4.000 m ²
	7.000 m ²
	3,5 ha
Eernegem :	3.750 m ²
Gistel :	3.610 m ²
Ichtegem :	3.750 m ²
Kortemark :	1 ha
gebouw	220 m ²
Knokke :	3.600 m ²
	7.000 m ²
	9.000 m ²
	2.000 m ²
Lissewege :	3.500 m ²
Maldegem :	8.000 m ²
Veurne :	22.400 m ²
Zeebrugge :	4 ha
	3 ha
	1 ha
	4.000 m ²
	4.500 m ²

**BRUSSEL - Anspachlaan, 153B
tel. (02) 11.95.50 - 12.13.50**

Brussel-Zuid : voormalige remise	
(grondgeb. gem. Vorst)	±2.000 m ²
(grondgebied gemeenten	
Vorst en Drogenbos)	±18.000 m ²
Brussel-Klein-Eiland : (grond-	
gebied gemeente Vorst)	±2.000 m ²
Haren : (grondgebied	
gemeente Schaarbeek)	±50.000 m ²

**CHARLEROI - 1, quai de la Gare
tel. (07) 72.73.73**

Aiseau :	13.000 m ²
	4.900 m ²
Cour-sur-Heure :	2.000 m ²
Erquelinnes :	10.000 m ²
Falisolle :	2.960 m ²
Florennes-Central :	1.200 m ²
Jemeppe-sur-Sambre :	4.400 m ²
	1.050 m ²
La Sambre :	30.000 m ²
Mariembourg :	6.000 m ²
Neuville-Sud :	2.000 m ²
Nismes :	6.750 m ²
	2.000 m ²
1 gebouw	100 m ²
Roly :	1.500 m ²
Senzeilles :	3.500 m ²
Silenrieux :	7.700 m ²
Tamines :	20.000 m ²
1 gebouw	356 m ²
terrein en voorm. remise	10.000 m ²
Thuin-Nord :	6.000 m ²

Freignes :	6.500 m ²
Charleroi-Nord :	4.500 m ²
Courcelles-Fosse :	10.000 m ²
Lodelinsart :	10.000 m ²
Pont-à-Celles-Nord :	10.000 m ²
Pavillons :	1.890 m ²
Romedenne :	3.000 m ²

KORTRIJK - Station - tel. (056)200.49

Beveren-Roeselare :	±4.500 m ²
Ieper :	±15.000 m ²
St. Denijs-Helkijn :	±2.000 m ²
woonhuis	144 m ²
bureau en magazijn	26 m ²
Staden :	±5.000 m ²

**MONS - 14, Square F. Roosevelt
tel. (065) 359.79**

Braine-le-Comte : deel van	
voormalig atelier	6.700 m ²
voormalige remise	2.700 m ²
Harmignies :	234 m ²
Houdeng G. en Leval :	
magazijn	70 m ²

Manage :	66 a tot 1 ha
Mons-Bassin :	1.600 m ²
	2.500 m ²

**NAMUR - 52, rue Godefroid
tel. (081) 230.84**

Gembloux :	68 a
Lustin :	53 a
Ottignies : voorm. remise	10.000 m ²
	110.000 m ²

TOURNAI - 10, rue Hôpital Notre-Dame - tel. (069) 258.45

Houtem :	4.500 m ²
Mouscron :	9.750 m ²
Tournai :	3.000 m ²

Er zijn over het ganse land nog andere terreinen en/of gebouwen beschikbaar die weliswaar van mindere omvang zijn. Wij kunnen ze niet alle publiceren. Moesten ook dergelijke huurgronden of -gebouwen U interesseren dan raden wij U stellig aan voeling te zoeken met een van onze handelsvertegenwoordigers.

Laureaten van het Hoffelijkheidsdiploma

Het Hoffelijkheidsdiploma werd in het begin van de maand april uitgereikt aan twee bijzonder verdienstelijke personeelsleden van groep Luik : de heren Eben, leider van het bureau Luik-Maas (Douane) en Peeters, hoofdwachter te Herbesthal, twee bedienden door onze cliënteel zelf onderscheiden.

Het diploma en het traditioneel geschenk werd hun overhandigd door de heer Cloot, IPX.-Luik, in aanwezigheid van de heren Bastogne, eerste stationschef te Luik-G. en Dilst, stationschef te Herbesthal en vertegenwoordigers van de handelsdirectie der N.M.B.S.

De hoffelijkheid is een der voornaamste eigenschappen van de spoorwegman. De N.M.B.S. beloont gaarne deze die bij de dagelijkse uitoefening van hun ambt het meest van deze eigenschap blijf geven en zich aldus bij de klanten doen opmerken. Wij verzoeken derhalve onze geachte cliënteel deze gevallen schriftelijk te signaleren aan de Handelsdirectie, Centraalstation, te Brussel 1.



Op onze foto, de heer Cloot (rechts) overhandigt het diploma aan de heer Eben (links) en de heer Peeters (in het midden).

ELEKTRIFICATIE

ⓑ

DB

brussel
keulen
in 2 u.20



Handwritten signature

DAGELIJKS 13 MAAL "HEEN EN TERUG" VANAF 22 MEI 1966