

SPOORNIEUWS

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

NUMMER 1 / FEBRUARI 1967



TOERISME,
paspoort
voor de vrede

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN
CENTRAALSTATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL 1 — TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3653





DE FEITEN TEGENOVER EEN MYTHE

IS DE SPOORWEG

NUMMER 1 — FEBRUARI 1967

Omslagfoto: Toerisme, paspoort voor de vrede.

INHOUD

	Blz.
De feiten tegenover een mythe. Is de spoorweg werkelijk een „bodemloze put“?	2
In één nacht... 1.000 km per trein in een ligwagen 2e klasse	5
Afhaling en bestelling aan huis van PA-containers in Denemarken	6
Europese „pool“ van pallets	6
Modern materieel voor goederenvervoer	7
De Belgische Spoorwegen en het vervoer per container	10
Toelaatbare belading van de wagens	14
De Belgische Spoorwegen ontvangen de reisbureaus	15
Internationale treinen - Seizoen 1967	16
De N.M.B.S. en de hoffelijkheid	17
Europabus - Seizoen 1967	17
Struktuur van de handelsdirectie der N.M.B.S.	19
Brussel-Bazel in 5 uur 50	19
Het succes der autoslaaptreinen	20
Oostenrijk en Joegoslavië met de nieuwe autoslaaptreinen	21
Mutaties in onze handelsagent-schappen	22
Goed nieuws voor de klanten die houder zijn van een rekening-courant	22
Wij vragen de aandacht van onze lezers	22
De N.M.B.S. verbetert haar dienst-betoon. Wagens die om technische reden op het net van de N.M.B.S. uitgezet worden.	23
Inhoud: Spoornieuws 1966	23
500 km in één avond	24

Het dagblad „Le Soir“ is zo vriendelijk geweest, in zijn nummer van vrijdag 10 februari 1967, op een goede plaats een artikel op te nemen van de heer Robert WEBER, Handelsdirecteur bij de N.M.B.S. Daarin zet hij valse ideeën recht die bij het publiek omtrent het financieel probleem van de spoorwegen de ronde doen.

Wij nemen deze gelegenheid te baat om „Le Soir“ te danken voor dit gebaar van objectiviteit en hoffelijkheid.

Ten behoeve van onze lezers drukken wij hiernaast het bedoeld artikel af, dat hen ongetwijfeld zeer zal interesseren.

Lay-out: L. Tack.

Foto's: Putman.

SVK - St Niklaas

Legatie Joegoslavië - Brussel

Druk.: Omega n.v., Antwerpen.

WERKELIJK EEN „BODEMLOZE PUT“?

België heeft geregeld af te rekenen met problemen in verband met het evenwicht van zijn budget.

Telkens — en zulks is bijzonder dit jaar het geval — komen er meer verklaringen en campagnes betreffende het „tekort van de N.M.B.S.“, „een tekort“ dat ongeveer 9 miljard zou bedragen en zou wijzen op een erbarmelijk beheer en een typisch voorbeeld zou zijn van verkwisting van de staatsgelden.

En nochtans reikt het vraagstuk van de spoorwegen heel wat verder en is het veel ingewikkelder dan hetgeen men uit eenzijdige opinies zou kunnen opmaken.

Het zal volstaan enkele karakteristieke feiten onder de vele andere aan te halen, om de onder het publiek verspreide verwarring aan te tonen en dit publiek er misschien toe te brengen een objectiever oordeel te vellen.

Verwarring tussen „tekort“ en „betaling“.

Als de Staat, dit wil zeggen de natie, zich diensten laat leveren door de industrie, verwondert er zich niemand over dat hij betaalt wat hij besteld heeft. Er zou een algemene kreet van verontwaardiging opgaan, mocht de Staat besluiten die diensten niet of slechts gedeeltelijk te betalen. Als een aannemer van de Staat bijv.

500 miljoen frank ontvangt voor werken, wie zou eraan denken, te beweren dat die aannemer een „subsidie“ van 500 miljoen frank heeft gekregen, of dat hij zoveel „tekort“ heeft? Iedereen neemt aan dat de aannemer de vergoeding heeft ontvangen die hem rechtmatig toekwam. De onder de publieke opinie verspreide mythe schijnt de spoorwegen te willen uitsluiten van die normale en universele opvatting van het recht op betaling voor bestelde zaken.

De N.M.B.S. werd opgericht in 1926, met als doel een industrieel beheer, gestaafd door een balans. Meteen was het duidelijk dat de betrekkingen tussen de Staat en de N.M.B.S. in alle opzichten identiek moesten zijn met die tussen de Staat en de particuliere nijverheid.

Dat is de kern van het spoorwegprobleem. Inderdaad, welke betekenis zou een balans hebben indien de Staat zich het recht voorbehield de N.M.B.S. naar goeddunken lasten op te leggen zonder de prijs ervan te betalen? In het uiterste geval, welke zin zou die balans gehad hebben indien de Staat haar had verplicht gratis te vervoeren, zonder enige compensatie? Om redenen van algemeen belang eist de Staat van de N.M.B.S.:

Dat zij gratis vervoer toestaat aan mijnwerkers, kiezers enz...;

Dat zij verschillende categorieën van reizigers zoals: militairen, oudstrijders, leden van grote gezinnen, werknemers, scholieren enz... vervoert tegen aanzienlijk verminderde prijzen;

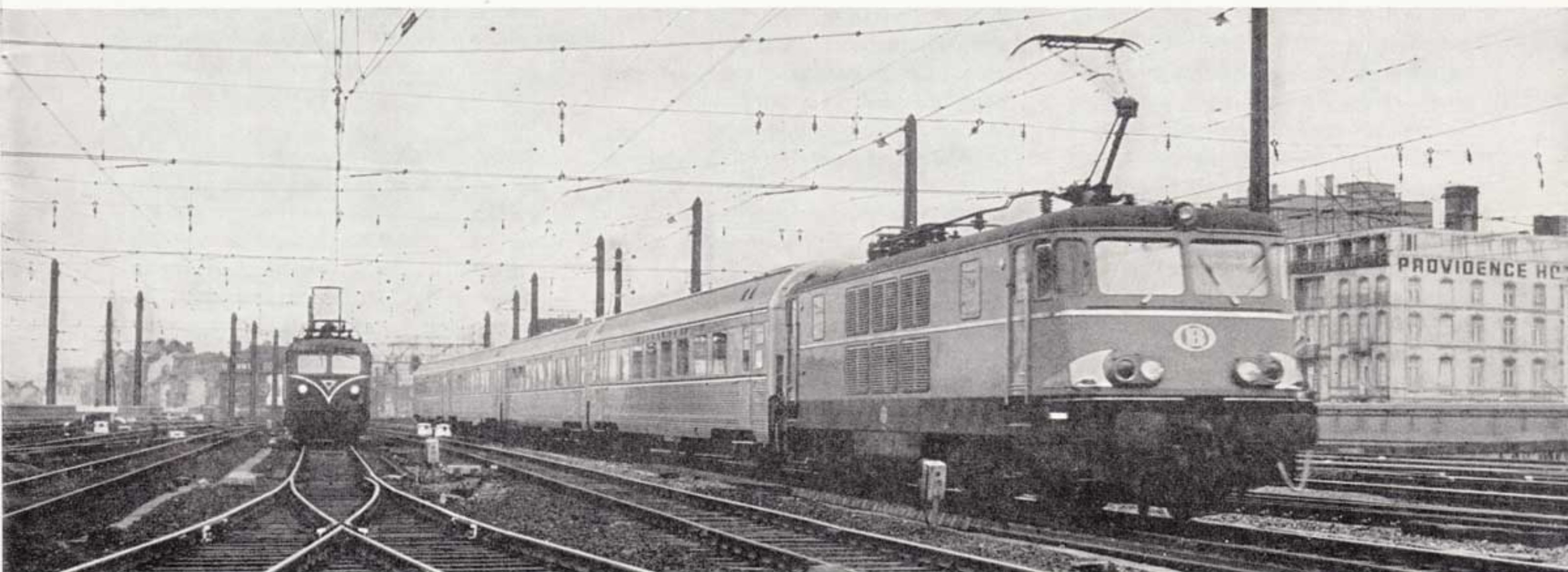
Dat zij de vervoeren voor de verschillende openbare besturen verricht tegen verminderde tarieven;

Dat zij niet renderende lijnen blijft exploiteren, enz...

Men ziet niet goed in, op grond van welk principe de N.M.B.S. niet zou moeten betaald worden voor de diensten welke men van haar eist. Welnu, en daar ligt een eerste verkeerde opvatting: de (trouwens onvolledige) betalingen van de diensten die door de Staat van de spoorweg worden verlangd, worden voor de N.M.B.S. „subsidies“ of „tekort“ geheten, terwijl het voor de particuliere nijverheid slechts om een „billijke betaling“ zou gaan.

Zou er in België één onderneming bestaan die zou aanvaarden dat de door de Staat gedane bestellingen niet worden betaald?

De woorden herhalend van de leider van een groot naburig net, waarvan het beheer niet bekritiseerd wordt, mag men zeggen: het is niet de N.M.B.S. welke miljarden kost aan de Staat, maar wel de Staat die miljarden kost aan de N.M.B.S.



Verwarring tussen budget van de Staat en budget van de N.M.B.S.

Misschien zal men zeggen: „Goed, men moet de van de N.M.B.S. geëiste prestaties betalen, maar er blijft toch het feit dat zij miljarden kost aan de Staat“. Om het nog sterker uit te drukken gaat men zover te beweren: „Elke Belg moet jaarlijks 1.000 frank betalen voor de spoorwegen“. Simplistische beweringen zijn wel aantrekkelijk, maar zelden juist.

Laten wij veronderstellen dat de Staat morgen verordent dat alle scholieren zich gratis een paar schoenen zullen mogen aanschaffen bij de schoenhandelaars, en dat de Staat daartoe „X“ miljoen frank zal terugbetalen aan de schoenhandelaars. Wie kost „X“ miljoen frank aan de Staat? De scholieren of de schoenhandelaars? Het is duidelijk dat het een sociale maatregel ten opzichte van de scholieren betreft, een maatregel waarvan de kosten zullen moeten ingeschreven worden op het budget van de Staat (om klaarheid te brengen, bij voorkeur op het budget van het aanvragend departement, hier dat van Nationale Opvoeding of van het Gezin). Het zou dus normaal zijn dat de kosten der voordelen welke de Staat op de spoorwegen toekent aan verschillende categorieën van reizigers, zoals scholieren, werklieden, leden van grote gezinnen, militairen enz... in rekening gebracht worden op het budget der Ministeries van Nationale Opvoeding, van Arbeid, van het Gezin, van Landsverdediging enz... Thans wordt dit alles eenvoudig geboekt op het budget van het Ministerie van Verkeerswezen, wat de volkomen verkeerde opinie doet ingang vinden dat het „subsidies“ voor het vervoer betreft, terwijl het in werkelijkheid enerzijds subsidies betreft aan de verschillende sectoren van de gemeenschap, en anderzijds de (trouwens slechts gedeeltelijke) vergoeding van de N.M.B.S. voor de geleverde prestaties.

Het principe dat een uitgave moet geboekt worden op rekening van diegenen welke er voordeel uit halen, beantwoordt aan een streven naar klaarheid, en de presentatie van de openbare rekeningen kan er slechts bij winnen, want men kan dan zien „wie er kost en aan wie hij kost“. Indien de Staat besluit tot een politiek van verplaatsingen tegen lage prijs voor de arbeidersmassa, en hieruit een betaling van bijvoorbeeld 1 miljard frank aan de N.M.B.S. voortvloeit, is het niet de N.M.B.S. die 1 miljard kost aan het land, maar wel de sociale politiek van de regering die zoveel kost aan de N.M.B.S. Dit laat aan duidelijkheid niets te wensen over, en mag niet verborgen worden voor het publiek.

Sommigen zullen misschien zeggen: „Welk belang heeft het dat een uitgave

op het een of op het ander budget wordt ingeschreven?

Maar indien dit niet van belang is, dan heeft geen enkele boekhouding nog belang en moet men ervan afzien geldige besluiten te willen trekken uit de rekeningen van de N.M.B.S., o.m. om uit te maken of de toestand voortvloeit uit de lasten die haar worden opgelegd, dan wel het resultaat is van haar beheer.

Verwarring tussen de betekenis van een balans van een particuliere maatschappij en die van de N.M.B.S.

De balans, het jaarlijks beeld van de toestand van een handelsvereniging, dient als waardemeter van haar toestand en dikwijls ook van haar beheer (alhoewel dit te betwisten valt, want het is dikwijls veel moeilijker een maatschappij te beheren die in moeilijkheden verkeert dan een bloeiende maatschappij).

Het spreekt vanzelf dat die balans alleen dan waarde heeft voor een vergelijking, als de „regels van het spel“ dezelfde zijn voor allen.

Welke zou de waarde zijn van de balans van een particuliere maatschappij waaraan de Staat (misschien om geldige redenen van nationaal belang) werkingsvoorwaarden en belemmeringen zou opleggen welke niet opgelegd worden aan de andere ondernemingen?

Als men van „balans“ spreekt, moet men er rekening mee houden dat de exploitatievoorwaarden welke aan de N.M.B.S. opgelegd zijn, totaal afwijken van die der particuliere ondernemingen, zodat de vergelijking der „balansen“ als waardemeters voor het beheer ervan alle betekenis verliest.

Welke Belgische particuliere maatschappij zou zonder vergoeding volgende verplichtingen aangenomen hebben of aannemen:

Zelf al de pensioenen van haar personeel te moeten betalen, terwijl de pensioenen van de particuliere sector betaald worden door de R.M.Z., in welke financiering de Staat in ruime mate bijdraagt.

In 1926 van de Staat, 119.800 personeelsleden te moeten overnemen zonder een centiem wiskundige reserves voor de pensioenen van die bedienden te krijgen; Te moeten werken met een last van 73.000 pensioenen, met 58.100 personeelsleden in actieve dienst;

Haar niet renderende activiteiten niet vrij te mogen stopzetten;

Haar prijzen niet vrij te mogen vaststellen, enz.

Al die verplichtingen werden door de Staat aan de N.M.B.S. opgelegd bij haar oprichting in 1926; zij is er niet verantwoordelijk voor.

Het dilemma is duidelijk:

Ofwel moet de N.M.B.S. de gevolgen

dragen van die toestand, waarin zich geen enkele particuliere maatschappij van het land bevindt, en dan heeft de „balans“ van de N.M.B.S. geen enkele zin als waardemeter voor het beheer.

Ofwel wordt de N.M.B.S. gedeeltelijk vergoed voor die verplichtingen welke haar opgelegd zijn, en in dat geval vormen de sommen welke zij uit dien hoofde ontvangt, slechts een billijke vergelding (welke de particuliere sector in een dergelijk geval zou eisen en ook bekomen) en hebben ze niets te maken met „subsidies“ en zeker niet met een „tekort“.

Als het om de particuliere sector ging, zou het principe van de vergoeding voor opgelegde verplichtingen door niemand worden betwist.

Verwarring in de vergelijkingen.

Nu en dan is er een „bevoegd persoon“ die een vergelijking maakt tussen het beheer van een naburig spoorwegnet en dat van de N.M.B.S., en daaruit conclusies trekt welke voor deze ongunstig uitvallen. Een dergelijke vergelijking heeft niet de minste waarde. Afgezien van de verschillen in de economische en geografische omstandigheden, worden in die vergelijkingen twee fundamentele aspecten buiten beschouwing gelaten: de verschillen in de verplichtingen die aan elk net door de respectieve Staten zijn opgelegd, en in de overeenkomsten waarbij de betrekkingen tussen de Staten en hun spoorwegen geregeld worden.

Zo werd, jarenlang een naburig net van een noordelijk land als voorbeeld van een degelijk beheer gesteld, omdat het geen „tekort“ had (sindsdien heeft het wel een tekort...). Doch zij die dat voorbeeld aanhaalden, „vergeaten“ eraan toe te voegen dat inzake pensioenen dat net slechts een last droeg die in overeenstemming was met de werkgeversbijdrage van de particuliere sector, en dat het vrijgesteld was van het merendeel der abnormale lasten die aan de N.M.B.S. zijn opgelegd.

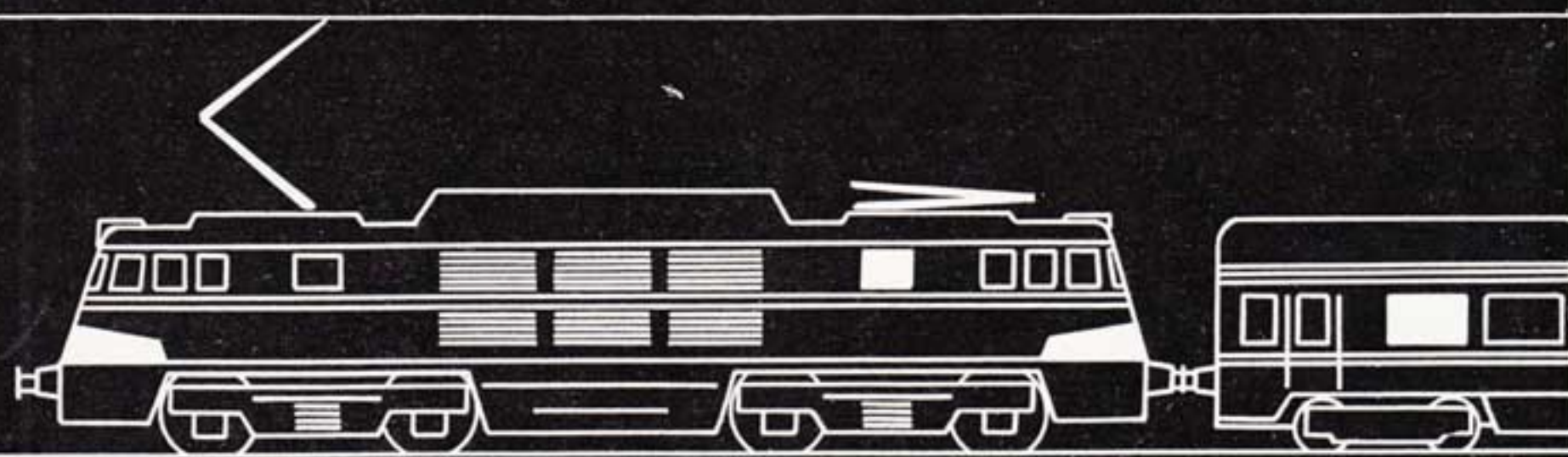
Soms wordt het — overigens voortreffelijk — beheer van een groot net ten zuiden van ons land vergeleken met dat van de N.M.B.S., op grond van de „tekorten“. Hierbij vergeet men echter dat er in dat land sedert vele jaren een overeenkomst tussen de Staat en de spoorwegen bestaat, krachtens welke de Staat een groot deel van de verplichtingen die hij aan zijn net oplegt, automatisch moet vergoeden.

Het zij nogmaals herhaald dat het probleem veelomvattend is en dat een vergelijking op grond van de „tekorten“, zonder rekening te houden met de verplichtingen en met de betrekkingen tussen Staat en net, niet de minste waarde heeft.

IN EEN NACHT 1000 KM PER TREIN

PAUL BUNKEN

in een ligwagen 2^e klasse



Eén vakantiedag gewonnen bij de heen- en één bij de terugreis.

U vertrekt 's avonds en komt de volgende morgen fris en monter aan in uw vakantieoord. Er rijden ligwagens bij vertrek uit België naar: Hamburg, Kopenhagen, Hannover, Wenen, Salzburg, Munchen, Innsbruck, Bazel, Zurich, Chur, Brig, Milaan, Annecy, Aix-les-Bains, Saint-Gervais, Chambéry, Bourg-Saint-Maurice, Saint-Raphaël, Nice, Ventimiglia.



...prettiger en voordeliger reizen.

Verwarring of liever stilzwijgen over de prestaties van de N.M.B.S.

Als er, terecht trouwens, gewezen wordt op de prestaties van andere spoorwegnetten, mag zulks toch niet leiden tot de mening dat de N.M.B.S. achterop is geraakt.

Wij zullen niet spreken over het ontzaglijke werk tot wederopbouw dat na de oorlog werd verricht, doch weet het publiek: Dat de N.M.B.S. van 1946 tot 1966 haar personeelssterkte van 91.800 man heeft verminderd tot 58.100 man, d.i. met meer dan 36%, wat praktisch een maximum betekent, vermits de vastheid van de betrekking voor dat personeel bij de wet werd gewaarborgd;

Dat de produktiviteit in duizendtallen verkeers-eenheden per personeelslid en per jaar gestegen is van 125 in 1946 tot

271 in 1965, d.w.z. dat ze meer dan verdubbeld is;

Dat het energieverbruik per verkeers-eenheid, dat 1.096 kilocalorieën bedroeg in 1947, in 1965 gedaald is tot 285 kilocalorieën, d.w.z. dat het 3,8 maal zo klein is geworden.

Dat de totale lengte van de geëlektrificeerde lijnen van het net, die 44,1 km bedroeg in 1946, thans 1.078,4 km bereikt, d.i. meer dan vierentwintig maal zoveel; Dat de N.M.B.S., nog vóór de naburige grote netten, de stoomtractie volledig heeft uitgeschakeld, door de elektrische tractie aan te vullen met de dieseltractie. Dat zij op de meest uiteenlopende gebieden gebruik maakt van de mogelijkheden die door de modernste computers worden geboden;

Dat de N.M.B.S. op het Europees vlak de

promotor is geweest van de elektronische vrachtberekening en facturering van de goederenzendingen;

Dat sedert 1958 op het Belgisch net, bij een vervoer van 270 miljoen reizigers per jaar, geen enkel ongeval met dodelijke afloop aan een reiziger is overkomen, enz. Dat zijn slechts enkele feiten naast vele andere. Wij zouden kunnen voortgaan, en wijzen op de ongelijkheid in de concurrentievoorwaarden, het vraagstuk van de infrastructuur, enz.

Wat betekent dan nog, tegenover die feiten, de mythe die onder het publiek wordt verspreid?

Daarmede kunnen wel bepaalde belangen gediend worden, maar wat heeft de gewone Belgische staatsburger te winnen bij die stelselmatige belasting van een nationaal apparaat?

AFHALING EN BESTELLING AAN HUIS VAN PA-CONTAINERS IN DENEMARKEN

Wij vernemen dat van 1 januari 1967 af in Denemarken een besteldienst van PA-containers functioneert bij vertrek uit of ter bestemming van het station Odense.

Van die datum af is er echter geen camionagedienst voor PA-containers meer in Kopenhagen en de omliggende stations. Anderzijds kunnen voor belangrijke transporten de afhaling en de bestelling aan huis in andere localiteiten bekomen worden mits vooraf hieromtrent met de Deense Staatsspoorwegen wordt overeengekomen.

De aanvraag dient gericht tot:

Ministeriet for offentlige Arbejder
Generaldirektoratet for Statsbanerne
Solvgade 40, Kobenhavn K. - Danmark.

Wij herinneren er onze lezers aan dat de PA-container een recipiënt is, met een inhoud van ongeveer 5 ton, die zowel op een wagon als op een speciaal ingerichte vrachtauto wordt vervoerd (3 containers per wagon; 1 container per vrachtauto). De containers worden zeer gemakkelijk van een wagon op een vrachtauto geladen en omgekeerd. Aldus is het mogelijk met gemak grote ladingen van huis tot huis te vervoeren. Er bestaan overdekte, open en cilindrische containers voor het vervoer van vloeistoffen.

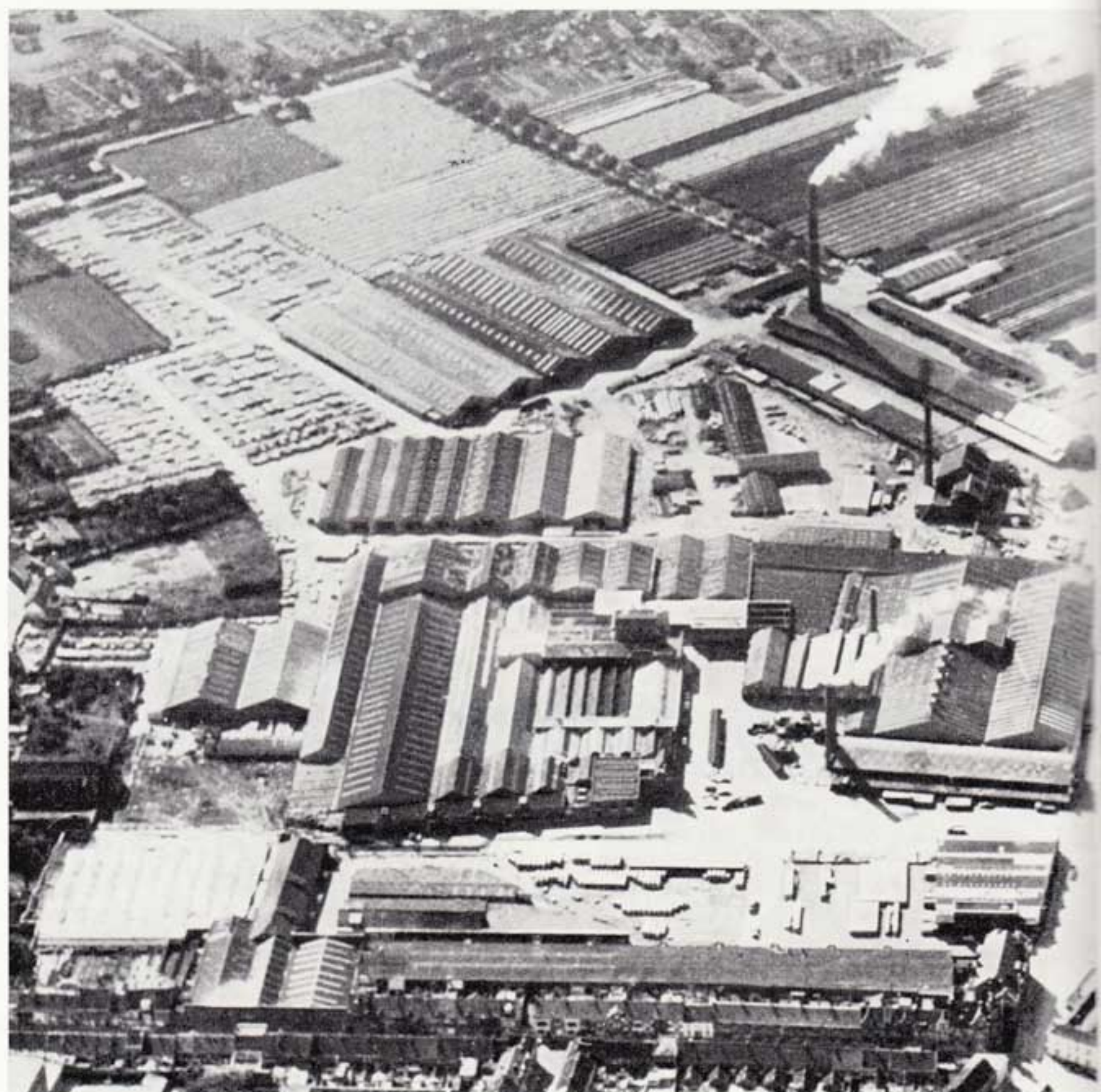
EUROPESE „POOL” VAN PALLETS

De Joegoslavische spoorwegen nemen deel aan de Europese pool van pallets sedert 1.1.1967.

De benutting van platte standaardpallets (80 x 120 cm) is bijgevolg toegelaten tussen België en de netten van de volgende landen:

Oost-Duitsland (DR).
West-Duitsland (DB).
Oostenrijk (ÖBB).
Denemarken (DSB).
Frankrijk (SNCF).
Hongarije (MAV).
Italië (FS).
Luxemburg (CFL).
Nederland (NS).
Noorwegen (NSB).
Zweden (SJ).
Zwitserland (SBB-CFF).
Tsjecho-Slovakije (CSD).
Joegoslavië (JZ).

Modern Materieel



1

1.
Luchtfoto van de instellingen van onze klant, de N.V. Scheerders van Kerckhove-fabrieken (SVK) te St-Niklaas.

2.
Een stel beladen Pneumexwagens bij aankomst op het aansluitspoor van de klant.

voor Goederenvervoer

Onder deze titel werden in nr. 4 van Spoornieuws (juli 1961) technische gegevens gepubliceerd nopens 3 nieuwe typen van gespecialiseerde wagens met pneumatische lossing, die door de N.M.B.S. ter beschikking van haar cliëntele werden gesteld.



2

Deze moderne wagens die de terminale behandelingskosten aanzienlijk vermindern, hebben sedert dien een groot succes geboekt vooral voor massaal en geregeld vervoer van losgeladen goederen.

Met het doel de redenen hiervan in het daglicht te stellen is onze redactie dan ook gaan aankloppen bij een belangrijke

gebruiker, de N.V. Scheeders van Kerckhove's te St.-Niklaas waar dhr Noppe, Handelsdirecteur, zeer bereidwillig onze vragen heeft beantwoord.

Vraag :

Mijnheer de Directeur, de aanvoer van de voor uw fabriek noodzakelijke grondstof-

fen geschiedt sedert jaren per spoor. Mogen we U beleefd verzoeken, ten behoeve van onze lezers, uw bevindingen terzake te willen mededelen.

Antwoord :

Wel ja, de SVK-fabrieken behoren qua oppervlakte, tewerkstelling en verschei-

denheid van asbest-cementprodukten en andere bouwmaterialen in 't algemeen tot de grootste industriële complexen van België. Hun oppervlakte beslaat ruimschoots 110 ha, waarvan er 14 door gebouwen ingenomen worden. Ongeveer 1400 arbeiders en bedienden zijn er tewerkgesteld. Het SVK-nijverheidscomplex omvat acht fabrieken van diverse bouwmaterialen. U ziet ze op de luchtfoto (pagina's 6 en 7).

U begrijpt dan ook dat de regelmatige bevoorrading van een gerationaliseerde asbest-cementfabriek zoals SVK, uiterst belangrijk is om de productie niet te remmen. Daarenboven dient het cement in massale en losgeladen toestand aangevoerd en pneumatisch gelost, ten einde belangrijke terminale besparingen van tijd en kosten te verwezenlijken.

Vraag :

Hoe werden al deze vereisten dan samen gebundeld?

Antwoord :

Sedert de N.M.B.S. over moderne wagens

beschikt lag de oplossing bij het spoor. Na onderzoek werd dan ook besloten ketelwagens met pneumatische lossing voor het vervoer van bulkcement in huur te nemen. Deze Kds-wagens hebben een laadvermogen van 34 m³ waarvan de toegelaten maximumlast 27 ton is. Het lossen geschiedt door middel van een compressorgroep die lucht (circa 500 m³/h) onder een druk van 2,5 kg in de ketel jaagt. Het debiet van het geloste cement is circa 1 ton per minuut. Op deze wijze worden de ontvangstoperaties en de behandelingskosten tot een minimum herleid.

Vraag :

In gemeen overleg werd besloten de trafiek te verzekeren met een rechtstreeks homogeen stel van 16 Kds-Pneumex-wagens dat u tweemaal per week losse cement uit 't Doornikse aanvoert.

Mag ik vernemen, Mijnheer de Directeur, of dit verkeer qua rotatie voldoening schenkt aan de SVK-fabrieken?

Antwoord :

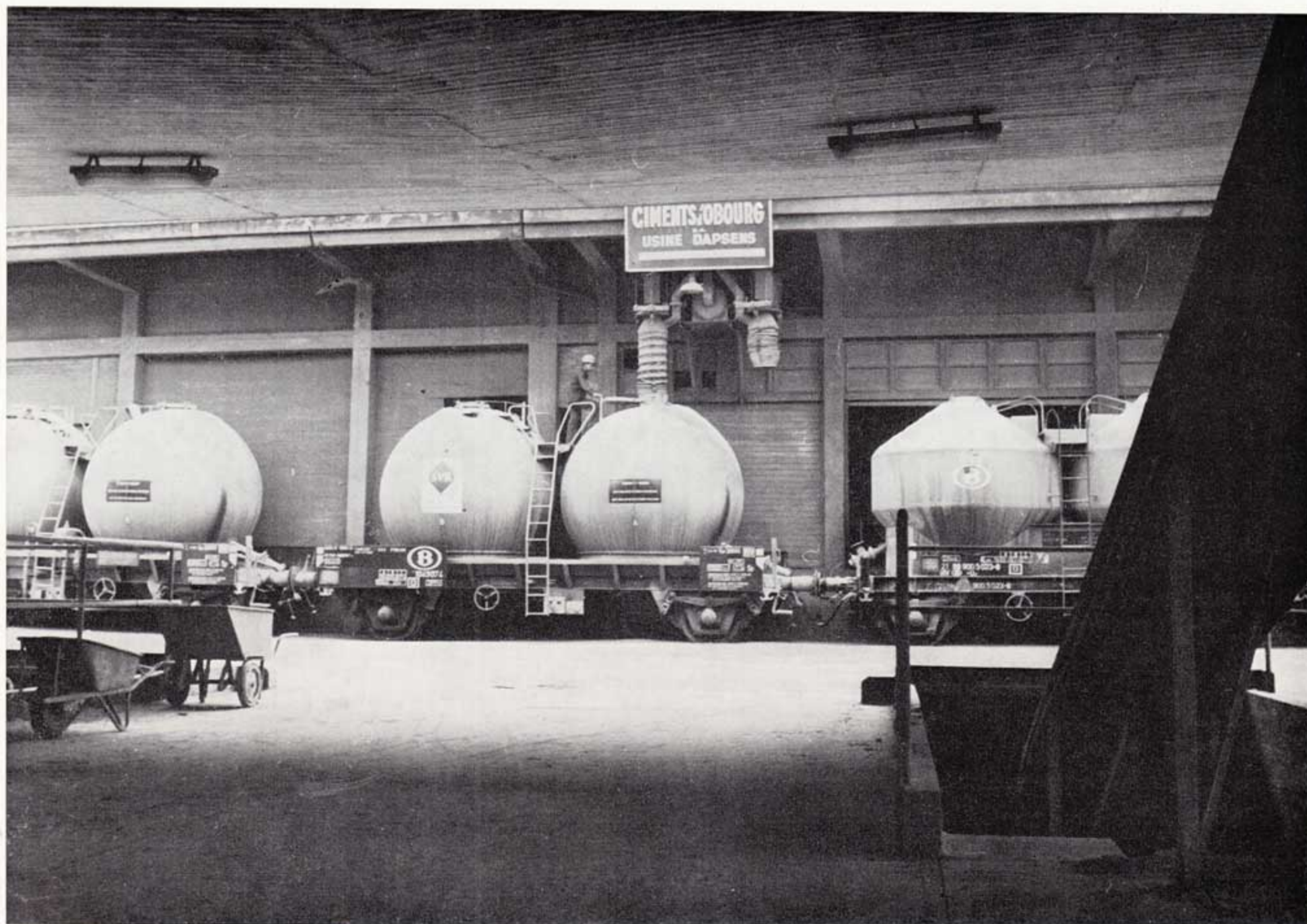
Zeker. De trein met de geladen wagens komt toe op onze aansluiting op dinsdag en donderdag in de namiddag en vertrekt 's anderendaags ledig terug naar de cementfabriek om een nieuwe lading op te nemen. Deze regelmaat laat toe met een minimale grondstoffenstock zonder onderbreking de omvangrijke gamma SVK-producten te produceren.

Vraag :

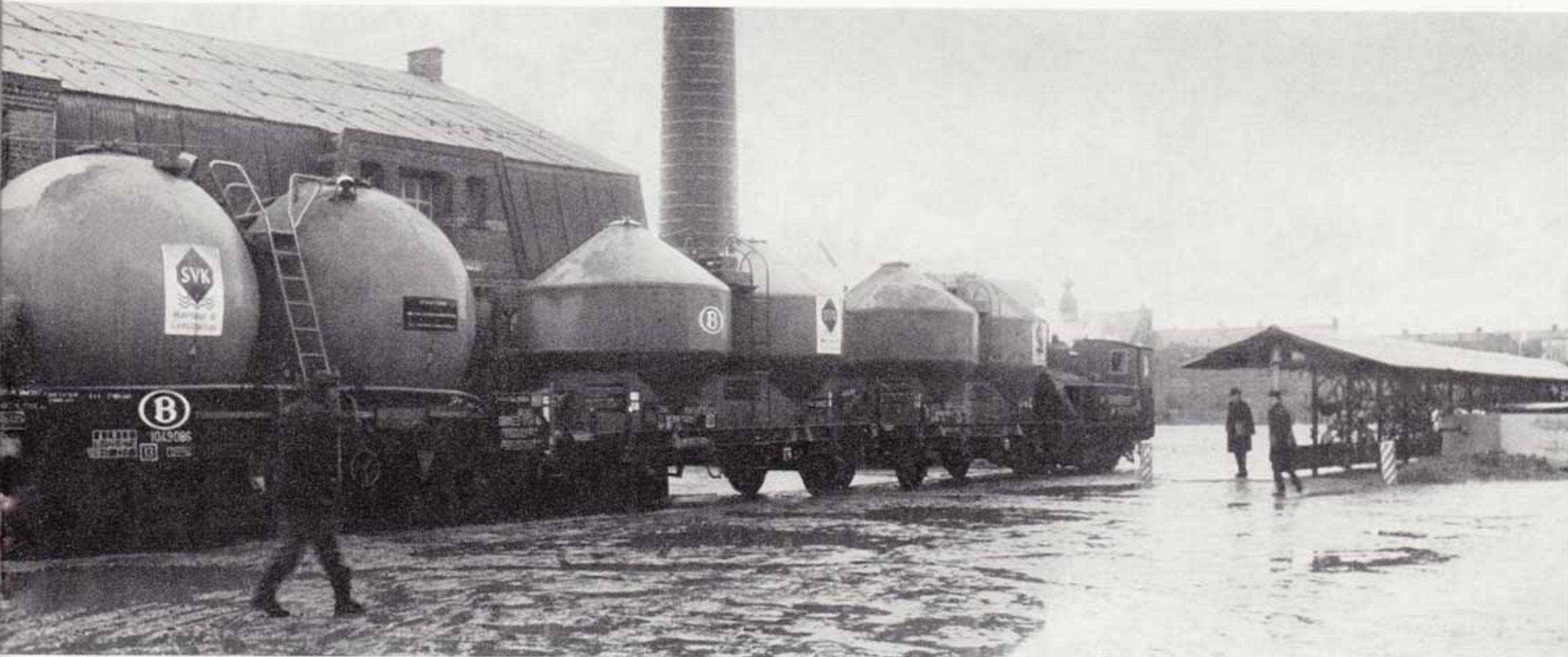
Nog een laatste vraag, Mijnheer de Directeur. Ik voel dat U tevreden is over de service die het spoor U technisch en organisatorisch aanbiedt; doch op tarifair gebied? Hoe werd dit belangrijk probleem beslecht?

Antwoord :

Op het stuk van de vrachtprijzen, werd een partikuliere overeenkomst met de N.M.B.S. afgesloten. De vrachtprijzen geven ons voldoening. Een bijkomend voor-



Het vertrek der geledigde wagens te St-Niklaas.



deel van dit contract is de rationele vereenvoudiging van de boekhouding, wegens de gecentraliseerde bevrachting en de tiendaagse mechanografische facturering door de spoorwegen.

Vraag :

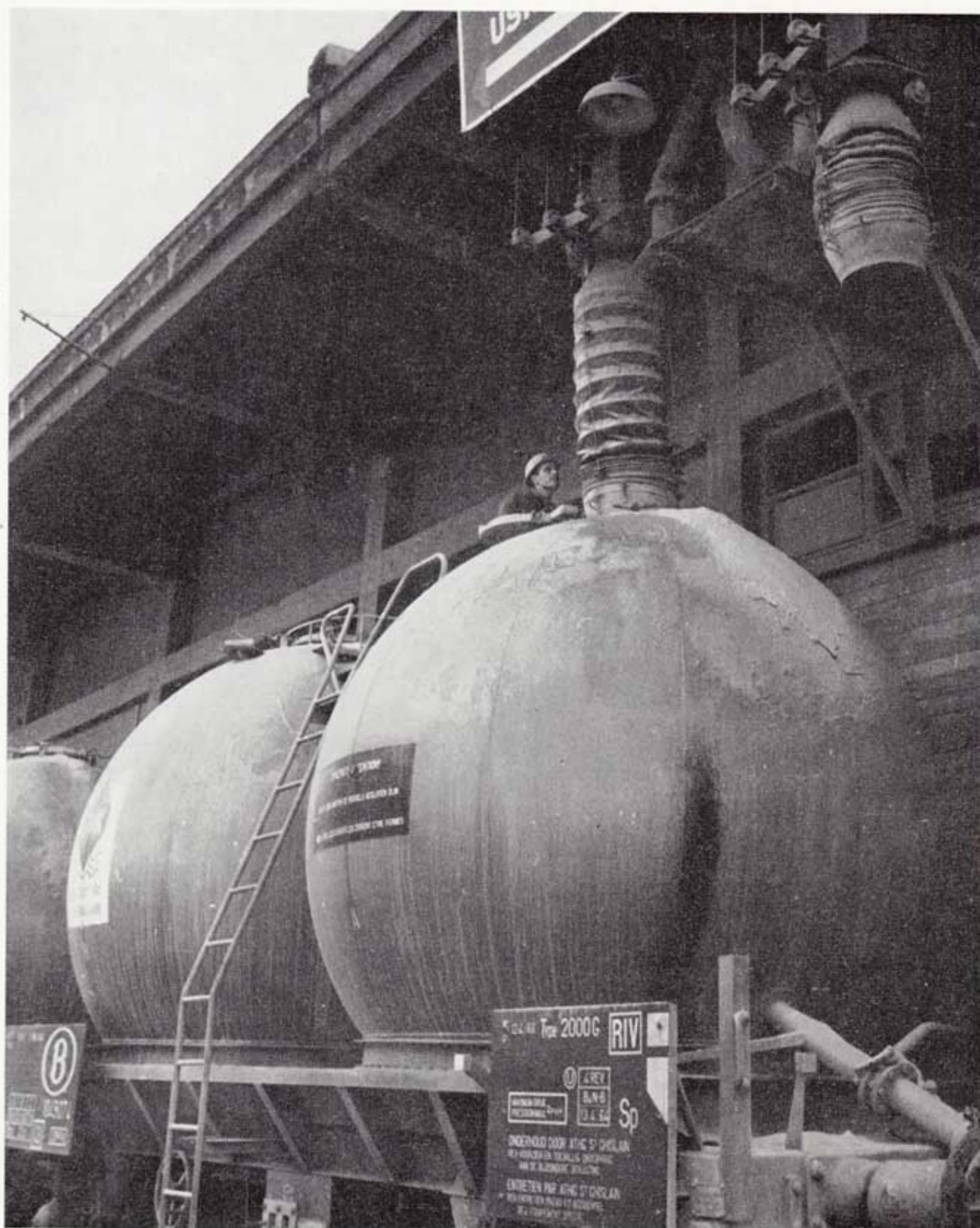
Ik dank U ten zeerste voor deze interessante inlichtingen.
Mag ik dan ook uw besluit vragen, Mijnheer de Directeur?

Antwoord :

Wel, ik moet bekennen dat de door de N.M.B.S. geplande organisatie van het spoorvervoer en de bedongen voorwaarden ons op alle gebied bevredigen. Onze handelsbetrekkingen met de N.M.B.S. zijn opperbest en de verschillende diensten van de spoorweg sparen hun inspanningen niet om aan onze wensen tegemoet te komen. Ik kan niet anders dan dergelijke geest van samenwerking toejuichen die zowel de industriële bedrijven als het spoor ten goede komen.

4.
De Pneumexwagens worden beladen in de cementfabriek bij vertrek te Allain.

5.
Detailopname bij het beladen van een Pneumexwagen in de cementfabriek Dapsens te Allain.



5

De
Belgische
Spoorwegen
en
het vervoer
per
container



De techniek van het vervoer per transcontainer heeft in de laatste maanden een explosieve ontwikkeling gekend, inzonderheid in het goederenvervoer dat geheel of gedeeltelijk over zee geschiedt. Het gebruik van de transcontainer laat inderdaad een versnelde turn-over van de schepen toe en schakelt de behandeling der goederen, het gevaar voor diefstal en voor beschadiging, alsmede de vertragingen in de havens uit.

Dientengevolge zijn thans de verladers, de expediteurs, de stouwers en de vervoerders over zee, spoorweg en weg verplicht hun traditionele werkmiddelen drastisch te herzien.

Voor de spoorweg in 't bijzonder stelt zich een problema van overschakeling van vervoermaterieel, in die zin dat de betrokken goederen — uiteraard vervaardigde en normaal te verpakken producten — tot nog toe meestal geladen

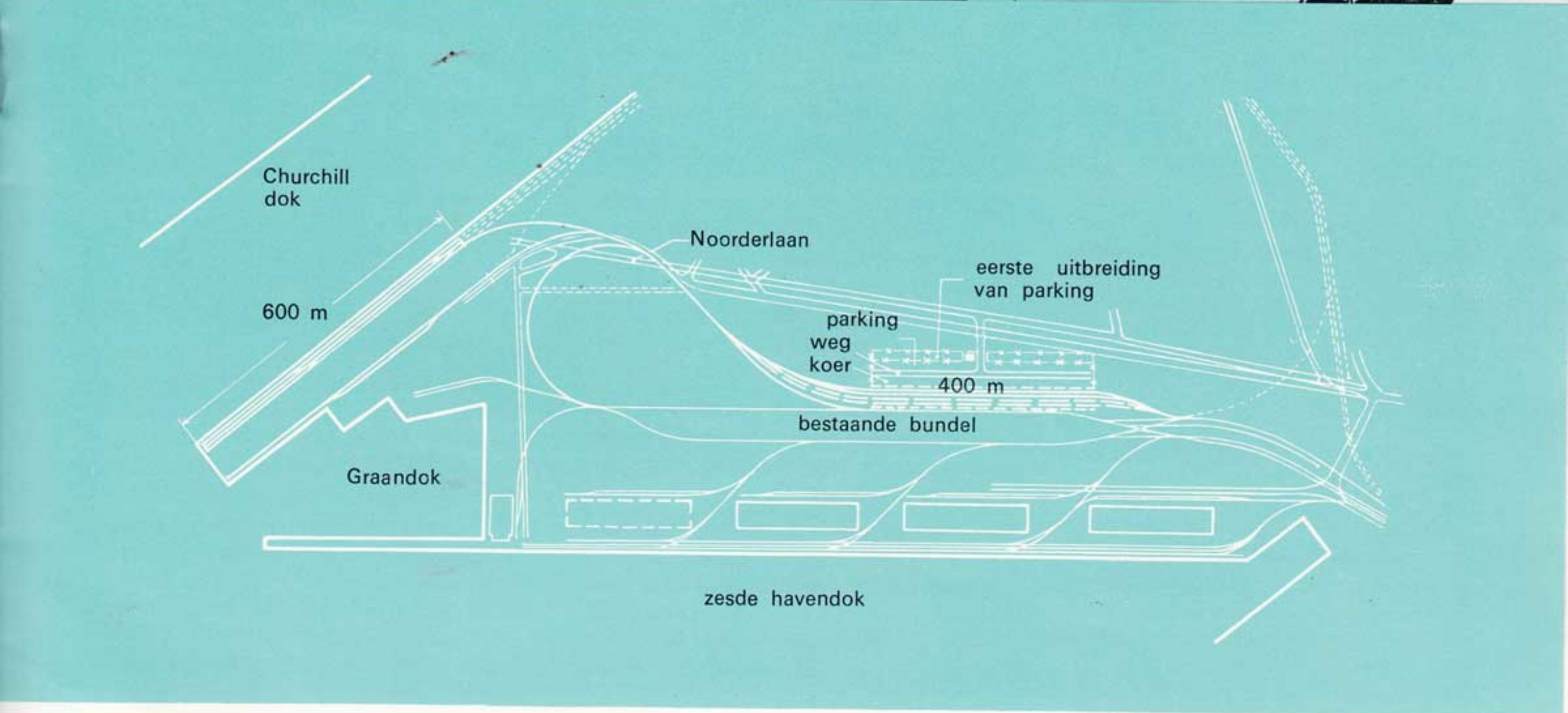
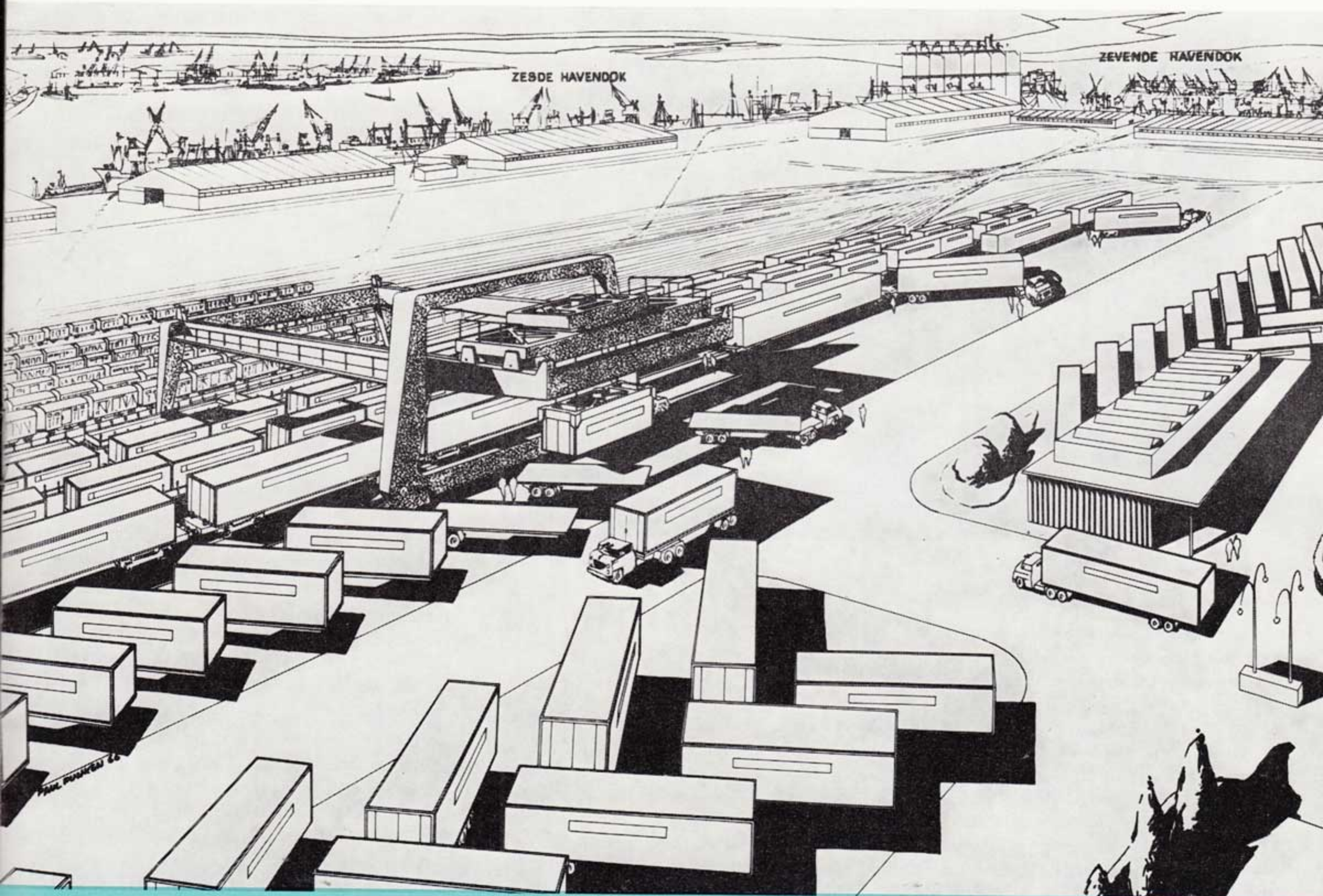
werden in gesloten spoorwegwagens, terwijl in de toekomst de spoorweg hiervoor meer en meer „platte” wagens zal dienen ter beschikking te stellen.

Anderzijds eist het laden en het lossen van de transcontainer op een spoorwegwagen in de eindstations de inschakeling van laadbruggen met een hefvermogen van ten minste 25 ton.

Daar het havenverkeer voor de Belgische spoorwegen een belangrijk gedeelte van haar totale goederentrafiek vertegenwoordigt, zijn zij dan ook genoopt geweest zich aan deze nieuwe problematiek aan te passen.

Zij hebben dan ook besloten in de havens van Antwerpen en Zeebrugge gespecialiseerde containerterminals op te richten die rationeel zullen aangepast zijn voor de behandeling en het vervoer van deze enorme laadkisten.

ANTWERPEN D.S. — TERMINUSSTATION VOOR HET VERVOER VAN TRANSCONTAINERS





Een transcontainer, geladen op een platte wagen, in de haven van Antwerpen.

Haven van ANTWERPEN.

Het havenbeheer heeft de driehoek gevormd door de zuidkant van het 7e havendok (Churchilldok) en de noordkant van het 6e havendok bestemd voor de behandeling van transcontainers. Dit emplacement heeft een oppervlakte van 60 hectaren. De aanlegkaaien en hun nabije hinterland zijn voorbehouden aan de stuwadoorsondernemingen en aan de rederijen die vertrouwd zijn met het transcontainervervoer. Daarom zal de „containerterminal“ van de N.M.B.S. in het midden van deze driehoek worden gebouwd. Hij zal 4 laadsporen (van 400 m nuttige lengte) hebben, verbonden met de kaaisporen en een laadkoer die toegang verleent tot de Noorderlaan. Daarenboven zal een omheinde stapelruimte laadkisten kunnen opnemen welke niet onmiddellijk dienen geladen of verstuurd. De vier hiervoren vermelde sporen en de laadkoer zullen worden bediend door een laadbrug (op rails) met 30 ton hefvermogen.

Van uit deze „terminal“ zullen onder andere de directe „T.E.R.R.E.“-treinen vertrekken, die in de loop van het jaar Antwerpen met Italië zullen verbinden.

Door het inleggen van directe stellen van en naar het vormingsstation Antwerpen-Noord zal het anderzijds mogelijk zijn wagens met containers in te schakelen in de snelle T.E.E.M.-treinen die Antwerpen verbinden met de voornaamste Europese spoorwegcentra.

Er wordt overwogen deze container-

terminal einde 1967 in exploitatie te nemen.

Haven van ZEEBRUGGE.

In de haven van Zeebrugge baat de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats (in opdracht van de N.M.B.S. en van de Britse spoorwegen) sedert meer dan 40 jaar een terminus uit, speciaal ingericht voor het aanleggen der ferry-boats die dagelijks meerdere overvaarten verzekeren tussen Zeebrugge en Harwich.

In deze terminus worden spoorwegwagens rechtstreeks op de (van rails voorziene) schepen geladen. Sedert enkele tijd kunnen met deze boten ook vrachtwagens en opleggers worden meegenomen.

Krachtens overeenkomsten onlangs afgesloten met de Britse spoorwegen en met het havenbeheer van Zeebrugge, bouwt de Anglo-Belgische Vennootschap der Ferry-Boats voor het ogenblik in de haven van Zeebrugge een nieuwe terminus voor containerschepen.

Te dien einde heeft het Departement van Openbare Werken de constructie van een kaaimuur van 240 m lengte in aanbesteding gegeven.

De nieuwe terminus zal langs de kaaimuur worden ingericht op een terreinstrook van 60 m breed. Hij zal 4 sporen en een weg bevatten. Hierdoor zal de directe overslag van schip naar wagon of vrachtwagen (en oplegger) mogelijk zijn en dit met behulp van twee laadbruggen (op

rails) met 30 ton hefvermogen, 50 m overspanning, 20 m hoog en 350 ton wegend. Vlakbij deze „terminal“ en in de eigenlijke haventerreinen zal een omheinde stapelruimte voor verschillende honderden laadkisten worden ingericht met toegang tot de Koninklijke Weg Knokke-Oostende.

Rond deze parking worden terreinen voor verhuring op lange termijn ter beschikking van de cliënteel gesteld die er bureaus en loodsen kan oprichten.

De Britse spoorwegen richten in de haven van Harwich een gelijkaardige terminus op en hebben twee schepen voor het vervoer van de transcontainers besteld. Zij zullen bestemd worden voor de dagelijkse dienst tussen Harwich en Zeebrugge.

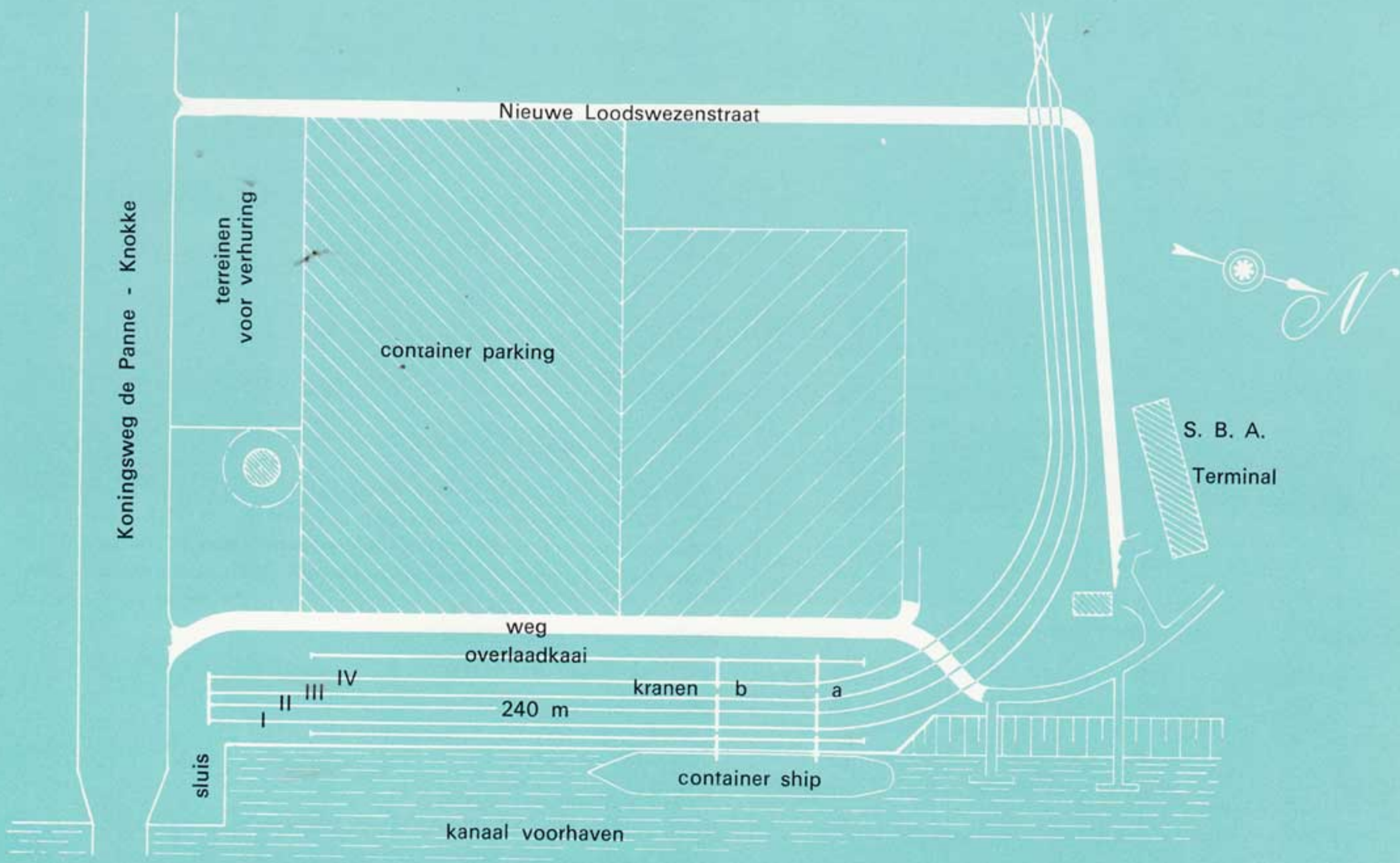
Deze schepen zijn 120 m lang en zullen elk 148 I.S.O. — (International Standardisation Organisation) — containers van 8' x 8' x 30' kunnen vervoeren, maar laadkisten met een grotere lengte zullen ook aanvaard worden.

De overtocht zal 7 uur in beslag nemen. De verrichtingen voor de overslag in iedere haven zullen maar 5 uur duren, zodat ze normaal dus in 24 uur een reis heen en terug zullen doen.

De inhuldiging van de nieuwe dienst is voorzien voor begin 1968.

Van dit ogenblik af zal de lijn Zeebrugge-Harwich aan de in het goederenverkeer, tussen Groot-Brittannië en het vasteland, geïnteresseerde cliënteel een drievoudige dienst van rechtstreekse overlading kunnen bieden en wel per spoorwegwagon, per vrachtwagen en oplegger of per transcontainer, en dit met zulke doelmatigheid en snelheid dat een vlugge ontwikkeling en concentratie van dit verkeer in de haven van Zeebrugge mag worden verhoopt.

ZEEBRUGGE FERRY-BOATS — TERMINUSSTATION VOOR HET VERVOER VAN TRANSCONTAINERS





Toelaatbare belading van de wagens

Zoals wij in ons nr. 3 van juli 1966 hebben uiteengezet spelen verscheidene factoren een rol om een spoorwagonlading ter bestemming te brengen.

De Belgische expediteur heeft in de praktijk rekening te houden met de toelaatbare belading op de vreemde netten.

Om hem hierbij te helpen hebben wij op de pagina 10 van het genoemd nummer een tabel gepubliceerd waarin de Euro-

pese landen zijn vermeld met de categorie van hun lijnen en hun eventuele restricties.

Op 1 september 1966 werden voor Frankrijk, Griekenland, Noorwegen en Zweden bepaalde wijzigingen ingevoerd. Bovendien werden Irak en Syrië aan de lijst toegevoegd.

Hieronder vindt U de nieuwe tekst die op deze landen betrekking heeft.

Landen	Spoorwegen	Categorieën van lijnen	Opmerkingen
Frankrijk	SNCF	C2	Beperking: Svilengrad-Pythion-Drama (Platania)-Alexandroupolis-Pythion, Armenochorion-N. Kafkasos = gewicht per as 14 t, gewicht per strekkende meter 4,5 t/m; geïsoleerde wagens: gewicht per as 4,8 t/m. Uitbreiding: Pyraeus-Thessaloniki-Idomeni, Thessaloniki-Kozani, Strymon (Sidirokastron Loutra)-Promachon = gewicht per as 20 t, gewicht per strekkende meter 8,0 t/m.
Griekenland	CEH	A	
Irak	IRR	A	Iraqi Republican Railways.
Noorwegen	NSB	A	Noorse Spoorwegen.
		B	Kornsjö-Oslo, Hirtshals-Kristiansand-Oslo.
Zweden	RJB	A	Zweedse Staatsspoorwegen. Voor wagens met meer dan 2 assen. Wagens bestemd voor smalspoor alleen na overeenkomst.
		C2	
		B1	
Syrië	CFS	A	Syrische Spoorwegen.

De Belgische Spoorwegen ontvangen de reisbureaus



Bijgestaan door zijn staf, heeft de heer Weber, Handelsdirecteur bij de Belgische Spoorwegen, de Directeurs van de grote reisbureaus ontvangen.

Zij werden in kennis gesteld van de grote toeristische plannen die de Belgische Spoorwegen op Europees vlak hebben bestudeerd, d.w.z. de organisatie van „charter trains,” die door de reisbureaus tegen zeer lage prijzen kunnen afgehuurd worden. Bovendien werd een R.I.T. — of „rail inclusive tour” — tarief geoffreerd voor individuele forfaitreizen, die een reductie van 20% op de normale spoortarieven inhoudt.

Er werd ook van gedachten gewisseld over talrijke onderwerpen van gemeenschappelijk belang.

De foto toont de heer Weber die de gasten verwelkomt.

INTERNATIONALE TREINEN - SEIZOEN 1967



De resultaten van de Europese conferentie voor het internationaal reizigersverkeer, die van 14 tot 29 september 1966 te Madrid werd gehouden, zijn gekenmerkt door de volgende verbeteringen.

Versterking en uitbreiding van sommige diensten, inzonderheid de autoslaaptreinen.

Wij wensen onze lezers speciaal attent te maken op de nieuwe autoslaaptrein OOSTENDE-VILLACH voor automobilisten die zich naar Zuid-Oostenrijk en naar Jougoslavië wensen te begeven. Deze trein zal elke zondag uit België en elke vrijdag uit Villach vertrekken.

Anderzijds zal de Tauern-expres die in Oostende vertrekt te 21 u en in Brussel-Zuid te 22u21, voortaan doorrijden tot Split op de Dalmatische kust.

Dag A :

V. 15u10	Londen	↑	16u02 A.
V. 22u21	Brussel - Zuid		{ 8u13 V.
			{ 8u04 A.

Dag B :

A. 9u24	} München	{ 20u52 V.
V. 9u45		{ 20u32 A.
A. 20u56	} Zagreb	{ 8u05 V.
V. 22u05		{ 7u28 A.

Dag C :

A. 6u33	↓ Split		22u18 V.
---------	---------	--	----------

Verminderde reisduur.

In de verbinding met Stockholm wordt in beide richtingen de reisduur met 2u40 ingekort ingevolge een aanpassing van de aansluitingen te Kopenhagen.

Dag A :

V. 10u00	Londen	↑	20u18 A.
A. 16u20	} Oostende	{ 14u45 V.	
V. 16u57		{ 13u54 A.	
A. 18u12	} Brussel - Zuid	{ 12u39 V.	
V. 18u17		{ 12u29 A.	

Dag B :

A. 9u25	} Kopenhagen	{ 20u55 V.	
V. 9u50		{ 20u25 A.	
A. 19u00	↓ Stockholm		10u50 V.

Bovendien werd de reisduur van sommige autoslaaptreinen aanzienlijk ingekort, n.l. met 45 minuten voor de Oostende-Brig-Milaan en met 1 uur voor de Schaarbeek-St-Raphaël.

Meer slaapgelegenheden in sommige treinen.

De slaapgelegenheden in sommige treinen wordt ook uitgebreid. Zo werd met het oog op de toeneming van het verkeer een tweede slaaprijtuig aan de trein Oostende-Moskou toegevoegd.

De Tauern-express zal tussen Oostende

en Salzburg met een tweede ligrijtuig worden versterkt.

Ook worden meer ligrijtuigen voorzien voor:

- de Dalmatië-expres (tussen Oostende en Salzburg);
- de Italië-expres (tussen Brussel en Milaan);
- de autoslaaptreinen Amsterdam-Bressoux-St-Raphaël (te Bressoux);
- de autoslaaptrein Amsterdam-Bressoux-Narbonne;
- de autoslaaptrein Amsterdam-Bressoux-Avignon.

Dit is ook het geval voor de andere internationale treinen naar Italië en naar Zwitserland (n.l. ter bestemming van Brig en Chur).

DE N.M.B.S. EN DE HOFFELIJKHEID



Het is steeds de zorg van de N.M.B.S. geweest haar reizigers snel, veilig en comfortabel te vervoeren. Tal van klanten schrijven ons om uiting te geven aan hun tevredenheid over de verbeteringen die met de dieselisatie en de elektrificatie van het net werd bereikt.

Minder spectaculair doch even doelmatig waren de inspanningen die op het gebied van het goederenvervoer werden geleverd. In beide gevallen wordt er van ons personeel verlangd de cliënteel voorkomend en hoffelijk te behandelen. De minzaamheid is hier het beste middel.

Moet eraan herinnerd worden dat de N.M.B.S. een Hoffelijkheidsdiploma aflevert om de bedienden te belonen die in hun omgang met onze cliënteel het meest voorkomend zijn?

In de loop van 1966 werd die beloning aan 14 bedienden toegekend. Ook twee stations, dat van Brugge en dat van Oostende, hebben dit diploma ontvangen voor de voortreffelijkheid van al hun stationsdiensten.

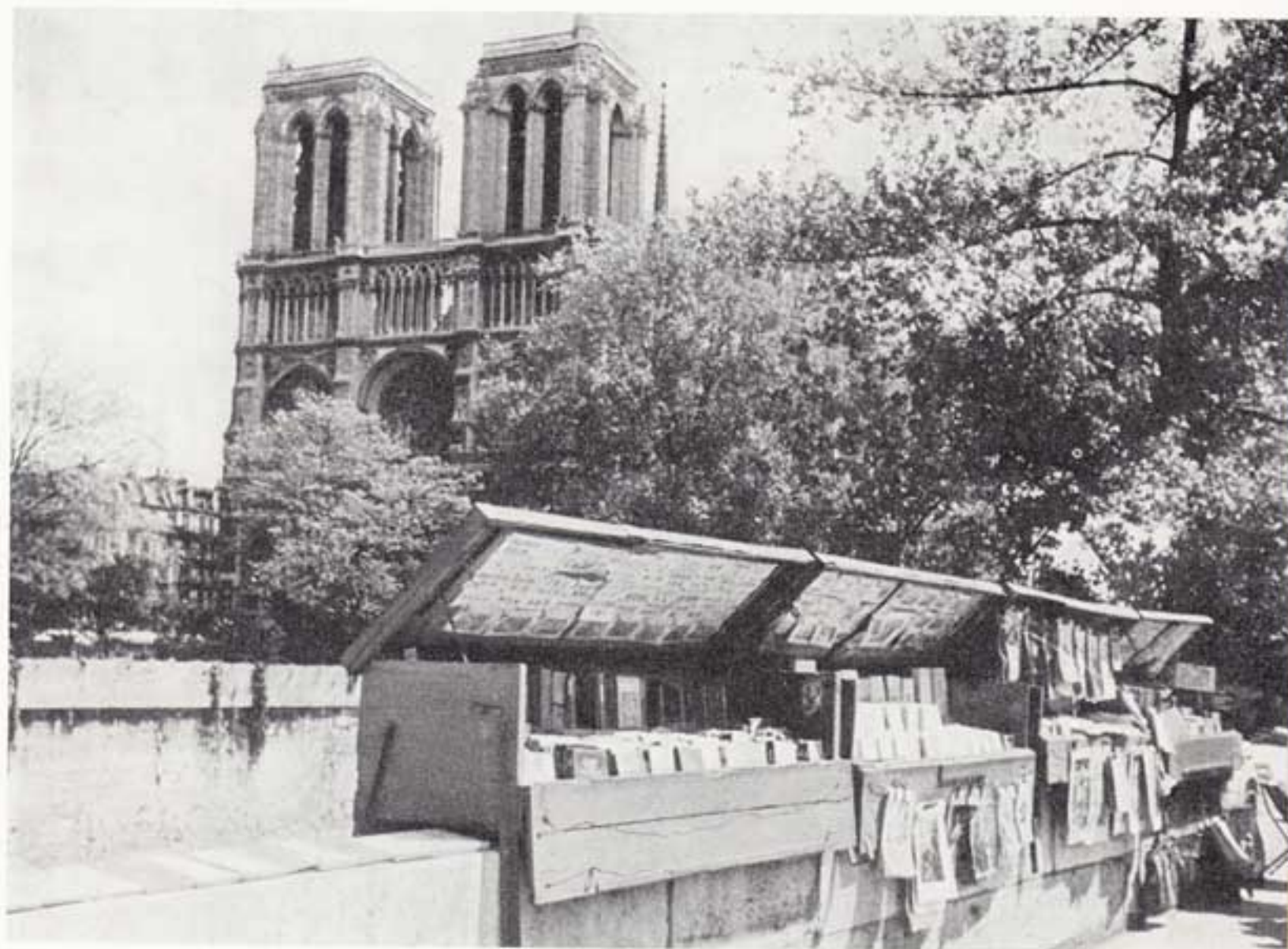
De N.M.B.S. verwacht van haar cliënteel dat zij met een briefkaart aan de redactie de bedienden zou aanwijzen die voor hun dagelijkse houding mogen worden gefeliciteerd.



SEIZOEN 1967

In 1967 zal het wegennet der Europese Spoorwegen 85 geregelde lijndiensten, 62 rondritten tegen forfaitaire prijzen en 21 uitstappen tellen, d.i. in totaal een gamma van 168 toeristische diensten. Onder de 24 nieuwe diensten die in dat programma zijn opgenomen, menen wij hierna enige nieuwigheden te moeten aanhalen:

1. de lijndienst **Amsterdam-Brussel-Parijs**, geëxploiteerd in 2 dagen (logies te Brussel) op maandag, woensdag en vrijdag van 10 mei tot 15 september. Voor de reizigers bij vertrek uit Brussel zal er voorzien worden in een formule met logies (2 overnachtingen) te Parijs of te Amsterdam waarbij een richting van het traject met de trein kan worden afgelegd.



2. de lijndienst **Oostende-Brussel-Luik-Poznan**, geëxploiteerd in 2 dagen, tweemaal per week van 1 juli tot 30 september.

3. de lijndienst **Oostende-Le Touquet**, geëxploiteerd in elke richting op maandag en zaterdag van 1 mei tot 30 september.

4. de lijndienst **Antwerpen-Brussel-Doornik-Le Havre** die verlengd wordt tot Lisieux van half mei tot einde september (vertrek elke vrijdag en terugkeer elke zaterdag).



Istanboel

5. de lijndienst **Wenen-Boedapest met glijboot** op de Donau geëxploiteerd op dinsdag, donderdag en zaterdag bij vertrek uit Wenen en op maandag, woensdag en vrijdag bij vertrek uit Boedapest van 10 mei tot 25 september.

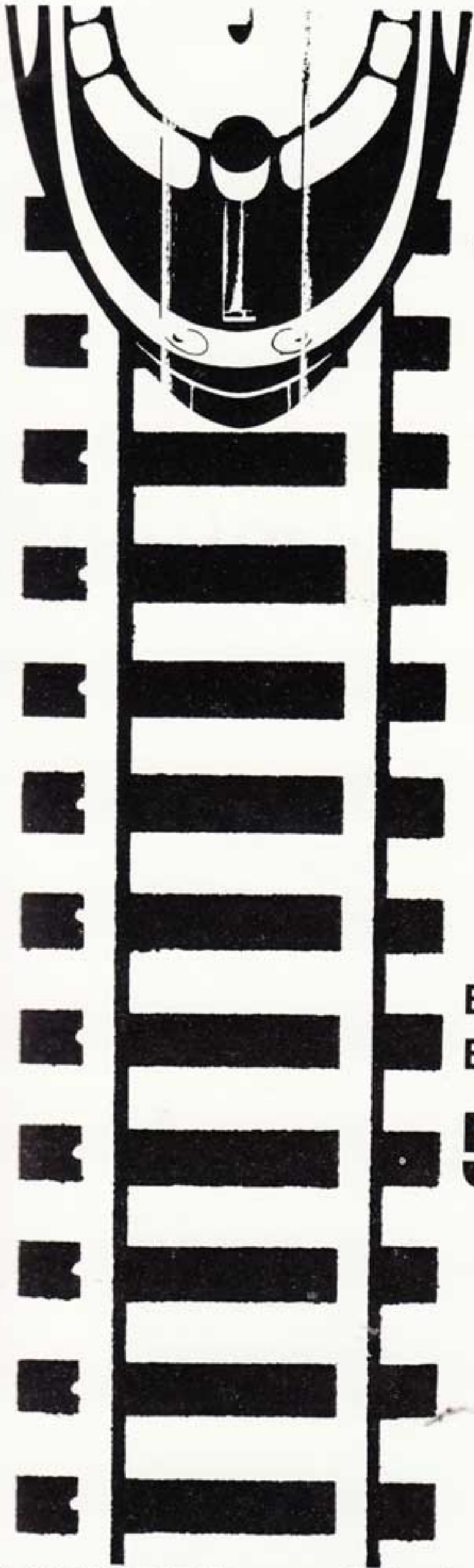
6. de lijndienst **Munchen-Bagdad**, geëxploiteerd in 8 dagen in verlenging van de lijn Munchen-Beiroet (over Graz, Zagreb, Belgrado, Istanboel) met nachtrit door de woestijn. Vertrek te Munchen elke zondag van einde april tot einde september in aansluiting met de geregelde lijn Brussel-Keulen-Frankfort/Main.

7. de rondrit van de **Zwitserse meren en bergen** in 4 dagen, met vertrek elke woensdag van 17 mei tot 27 september en vertrek te Interlaken, Genève en Bern.

8. de volledige rondrit van Hongarije in 7 dagen „**Hongaarse Rapsodie**” genaamd, bij vertrek uit Boedapest elke dinsdag van 2 mei tot 26 september.

Zo U nadere inlichtingen of documentatie over de Europabusdiensten 1967 wil bekomen, wendt U dan zonder aarzelen tot de inlichtingskantoren van onze voornaamste stations of onze erkende reisbureaus.





Edelweiss

**BRUSSEL
BAZEL in
5uur 50**

Wordt U voor zaken naar Zwitserland geroepen, neem de Edelweiss. In minder dan 5 uur 50 bent U er - nauwelijks een namiddag! En wat 'n comfort, wat een veiligheid! Even rustig als op uw kantoor kunt U uw dossiers nemen en uw rapport voorbereiden. Hoeveel kostbare tijd gewonnen! Bazel is een echte draaischijf, van waaruit heel Zwitserland bereikt wordt. De Edelweiss gaat rechtstreeks door naar Zürich. Het dienstnet van de T.E.E. verbindt al de meest actieve centrum in Europa. De T.E.E. is in dienst van de Europese zakenman.



TRANS - EUROP - EXPRESS

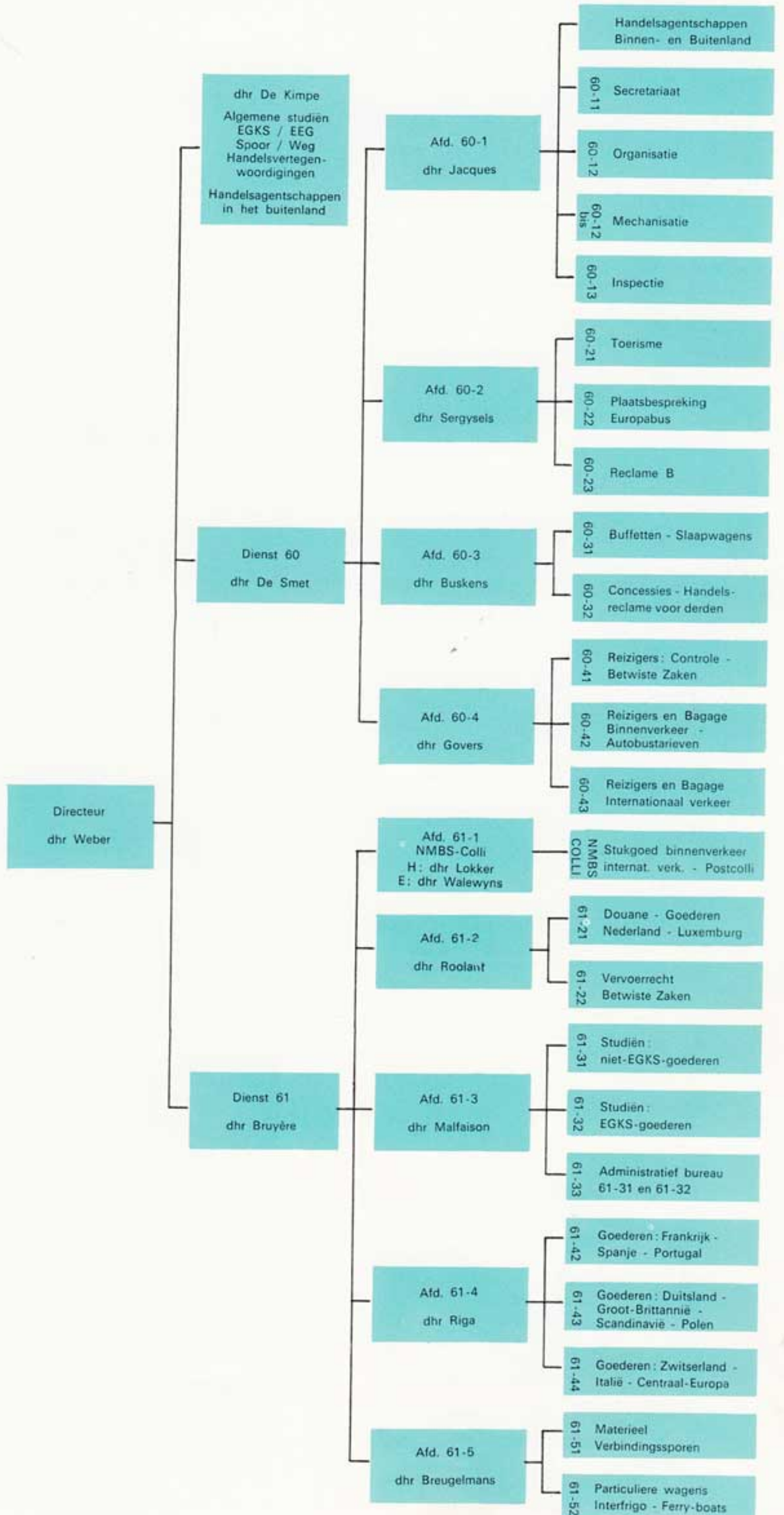
EDELWEISS AMSTERDAM-ZURICH

12.57	Brussel	19.01
15.19	Luxemburg	16.42
18.46	Bazel	13.00
20.03	Zürich	11.43

EN OOK

Saphir	Brussel - Frankfurt
Diamant	Brussel - Dortmund
Parsifal	Parijs - Hamburg
Paris-Ruhr	Parijs - Dortmund

Structuur van de handelsdirectie der N.M.B.S.



1. Enkele sprekende cijfers.

Dit seizoen heeft de formule van de autoslaaptreinen nog heel wat meer aanhangers gekregen! Dat is de verheugende vaststelling waartoe het aantal autovoertuigen leidt dat in de loop van het jaar 1966 werd vervoerd.

Die formule, als U ze nog niet kent, betekent dat U met uw gezin en uw wagen te Oostende, Schaarbeek of Bressoux de trein neemt en dat U de volgende morgen welgezind en monter aan het stuur van uw auto, volgens uw keuze, het station Milaan, Brig, München, Avignon of St.-Raphaël verlaat.

Het is eenvoudig en bijna magisch.

Het is in elk geval de ideale manier van reizen die U behoedt voor de vermoeienis en de gevaren op de drukke wegen die U anders moet volgen om uw vakantieoord te bereiken.

Na een schuchter begin in 1956, is het aantal der autoslaaptreinen en der bediende verbindingen geleidelijk toegenomen. Dat is het bewijs van het nut en het succes ervan, zoals zulks duidelijk blijkt uit de enige cijfers der verderstaande tabel.

Het succes der auto





slaaptreinen

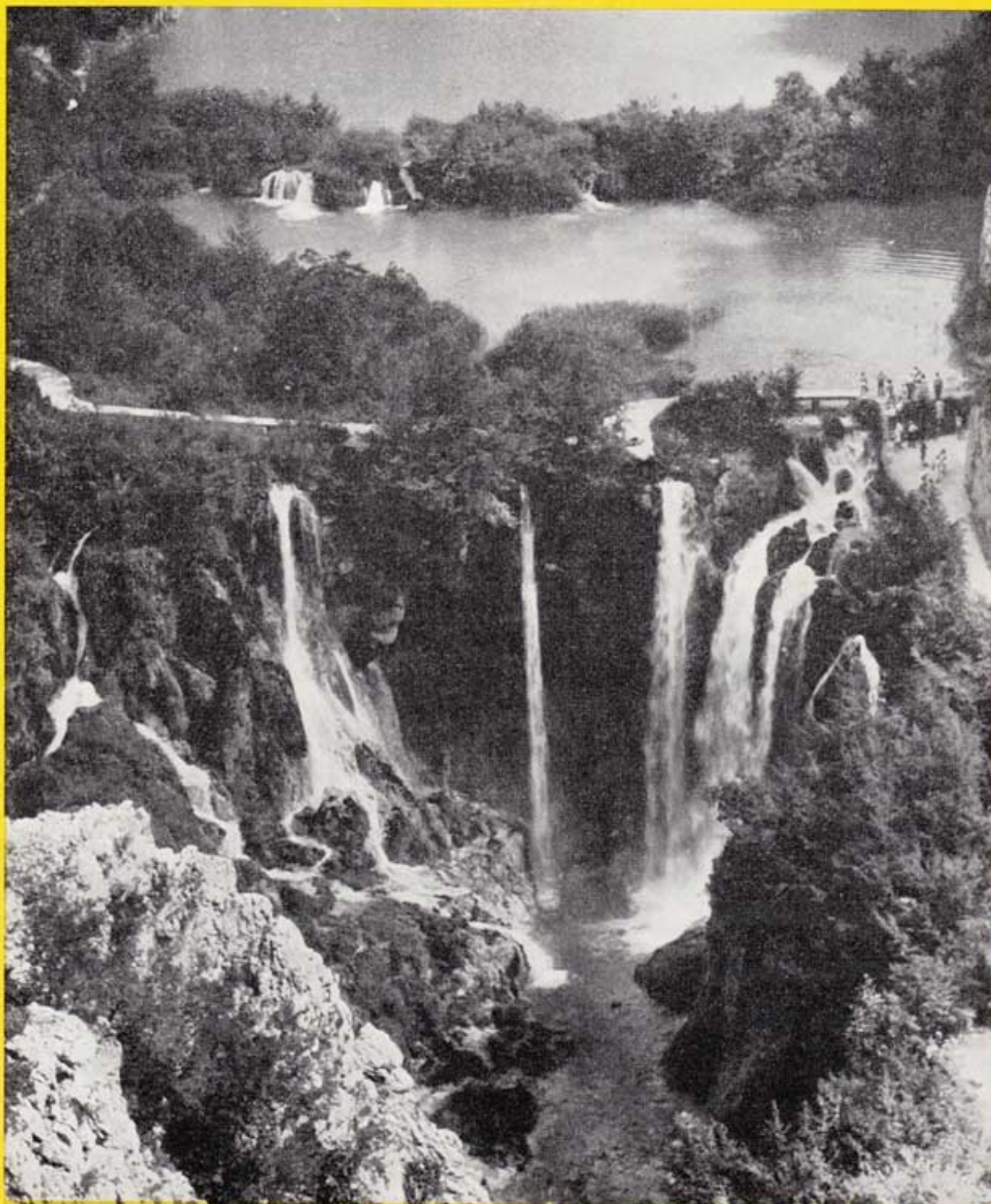
Jaar	Aantal vervoerde auto's	Aantal vervoerde reizigers
1956	438	1 164
1957	759	2 203
1958	1 282	3 994
1959	2 319	7 099
1960	3 728	10 474
1961	5 152	14 066
1962	6 566	18 124
1963	8 776	24 134
1964	9 104	24 370
1965	9 463	25 248
1966(1)	10 679	29 239

(1) tot 26.9.66

2. Nieuwe verbinding Schaarbeek-Villach.

Wegens het succes van de formule der autoslaaptreinen trachten de Belgische Spoorwegen hun net uit te breiden met de nieuwe verbinding die Karinthië, Venetië en Joegoslavië bedient. Wij spreken er hiernaast uitvoeriger over.

OOSTENRIJK en JOEGOSLAVIË met de nieuwe AUTOSLAAPTREIN



Schaarbeek-Villach

afreis: elke ZONDAG van 28 mei 1967
tot 10 september 1967

vertrek te SCHAARBEEK te 17 u 11

aankomst te VILLACH te 10 u 40

terugreis: elke VRIJDAG van 2 juni 1967

tot 15 september 1967

vertrek te VILLACH te 18 u 30

aankomst te SCHAARBEEK te 11 u 31

WIN VIER VACANTIEDAGEN

MUTATIES IN ONZE HANDELSAGENTSCHAPPEN



Daar de heer ROELKENS, handelsagent te Rotterdam, de leeftijdsgrens had bereikt, is hij op 1 januari ll. op rust gegaan. In het jaar 1919 kwam hij in dienst bij de Belgische Spoorwegen en van 1938 af maakte hij er deel uit van de Handelsdirectie.

Sinds 1958 nam de heer ROELKENS in Nederland tegelijk de vertegenwoordiging van onze Maatschappij en deze van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme waar.

Hij heeft zich steeds op zeer schitterende wijze van zijn taak gekweten.

De Belgische Spoorwegen blijven hem zeer erkentelijk voor de uitstekende diensten die hij tijdens zijn lange loopbaan heeft bewezen.

De heer MESTDAGH neemt voortaan de plaats van de heer ROELKENS te Rotterdam in.

Deze ambtenaar had tot hier toe de leiding van ons handelsagentschap te Londen. Hij kan bogen op een lange ervaring in de buitenlandse handelsagentschappen en wij twijfelen er niet aan dat hij met zijn talent, zijn dynamisme en zijn toewijding deze nieuwe functie alle eer zal aandoen.

Wij durven hopen dat onze Nederlandse cliënteel hem hetzelfde vertrouwen zal schenken als zij zijn voorganger heeft betoond.



HANDELSAGENTSCHAP TE ROTTERDAM

Onze handelsvertegenwoordiging in Nederland werd op 1 januari ll. van Amsterdam naar Rotterdam overgebracht.

Het adres luid: 's Landswerf 16
Rotterdam 16 (tel. 13.55.50)

De Heer Mestdagh heeft er de leiding.

HANDELSAGENTSCHAP TE LONDEN

Gezien de Heer Mestdagh van Londen naar Rotterdam werd overgeplaatst zal de heer Willems tot nader bericht onze vertegenwoordiging in Engeland waarnemen.

HANDELSAGENTSCHAP TE RIJSEL

In ons vorig nummer maakten wij gewag van de oprichting van een nieuw handelsagentschap te Rijsel (Frankrijk).

Middelerwijl werd dit agentschap definitief gevestigd in het nr. 5, rue Molinel (tel. 55.00.67). De Heer Demoustier werd met de leiding belast. Zijn ambtsgebied strekt zich uit ten Noorden van de lijn St.-Valéry, Abbéville, Amiens, Laon, Reims, Mézières, Charleville (inclusief deze steden).

Alle briefwisseling zal ook in de toekomst dienen gestuurd aan het volgend adres:

Handelsagentschap der N.M.B.S.
Postbus 2-27
Station Rijsel (S.N.C.F.)

GOED NIEUWS

voor de klanten die houder zijn van een rekening-courant

Betaling van de kosten op stukgoedzendingen die aan huis besteld worden bij een klant die houder is van een tiendaagse rekening-courant.

Onze klanten die houder zijn van een tiendaagse rekening-courant wensen meer gemak op het gebied van de inning van de kosten op de zendingen die aan huis worden besteld.

Wij kunnen hun met genoegen meedelen dat de volgende schikkingen werden getroffen waarmede, naar wij denken, de inning van die kosten heel wat vlotter zal verlopen.

De afleveraars mogen de zendingen, bestemd voor een klant die houder is van een tiendaagse rekening-courant, bestellen zonder de kosten op die zendingen te innen, zelfs indien het debetsaldo van de rekening-courant gelijk is aan of hoger dan het bedrag van de waarborg. In dat geval wordt de rekening-courant natuurlijk onmiddellijk afgesloten en wordt het uittreksel voor betaling naar de klant gezonden.

De stations mogen ook een **postgirobiljet**, overhandigd aan de afleveraar, aanvaarden als betaling van kosten op de zendingen „bestelling aan huis“ bestemd voor de houders van een tiendaagse rekening-courant die de vervoerkosten en andere kosten wensen te betalen door bemiddeling van het Bestuur der Postchecks. Voortaan zullen de stations de geadresseerden van te voren telefonisch inlichten over de bestelling aan huis van een zending waarvan de kosten hoger zijn dan 100.000 F. Aldus zal de klant eventueel schikkingen kunnen treffen om zijn postrekening dienovereenkomstig aan te passen

*Wij vragen de aandacht
van onze lezers*

Tal van lezers melden geregeld hun adreswijziging en zijn zo vriendelijk ons daarbij HET CODECIJFER op te geven dat gedrukt is bovenaan de adreszegel op de omslag waarin zij ons informatieblad ontvangen.

Wij waarderen ten zeerste deze kleine attentie. Zij betekent voor onze redactie een grote tijdsbesparing bij het bijwerken van de adreslijsten. Wij koesteren de hoop dat ALLE lezers bij een mogelijke verhuizing hun nieuw adres zullen opgeven samen met het bedoelde CODECIJFER.

INHOUD - SPOORNIEUWS 1966

De N.M.B.S. verbetert haar dienstbetoon

Wagens die om technische reden op het net van de N.M.B.S. uitgezet worden. — Mededeling aan de klant.

Het kan voorvallen dat er, om onvoorziene technische redenen, onderweg wagens uit de trein moeten gezet worden (beschadigd voertuig of verschoven lading bij voorbeeld).

Voortaan zullen wij onze cliëntèle verwittigen indien zulks op ons net mocht gebeuren, opdat ze die tegenslag zou kunnen ondervangen.

In dat geval mag op onze algehele medewerking gerekend worden.

Zullen bericht ontvangen:

— de afzender, voor zendingen bij vertrek uit een Belgisch station en bestemd voor uitvoer over zee via een Belgische haven of voor uitvoer te land.;

— de Belgische geadresseerde in de andere gevallen.

De kennisgeving zal door tussenkomst van het station van bestemming of van vertrek, volgens het geval verstuurd worden.

Opdat die maatregel de beoogde uitwerking zou hebben, doen wij een beroep op de medewerking van onze cliëntèle en verzoeken wij haar elk vastgesteld verzuim aan de handelsagentschappen te melden.



FEBRUARI 1966

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



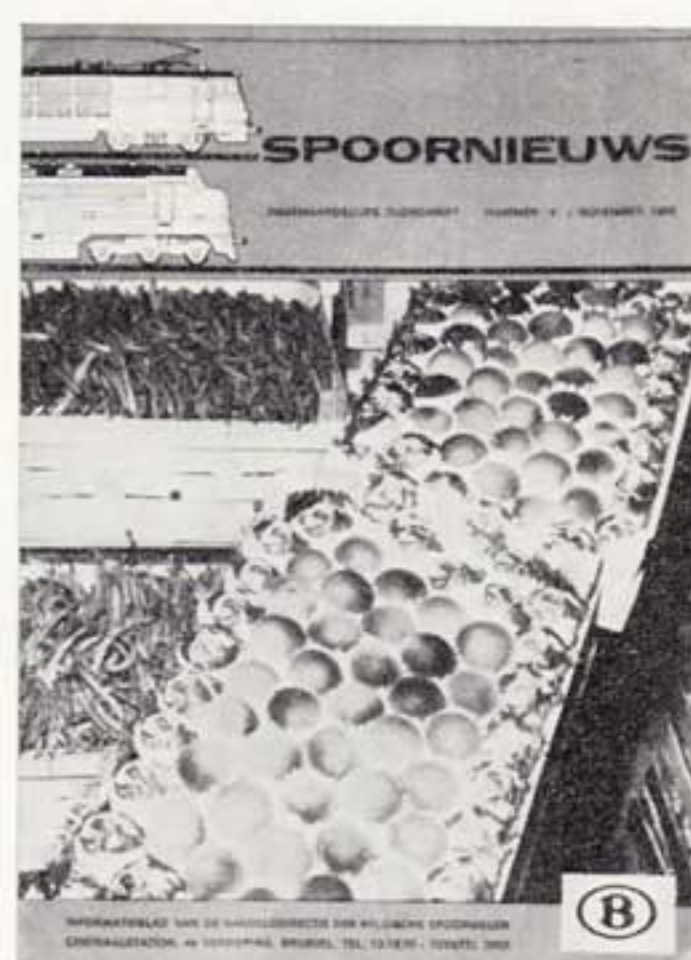
MEI 1966

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



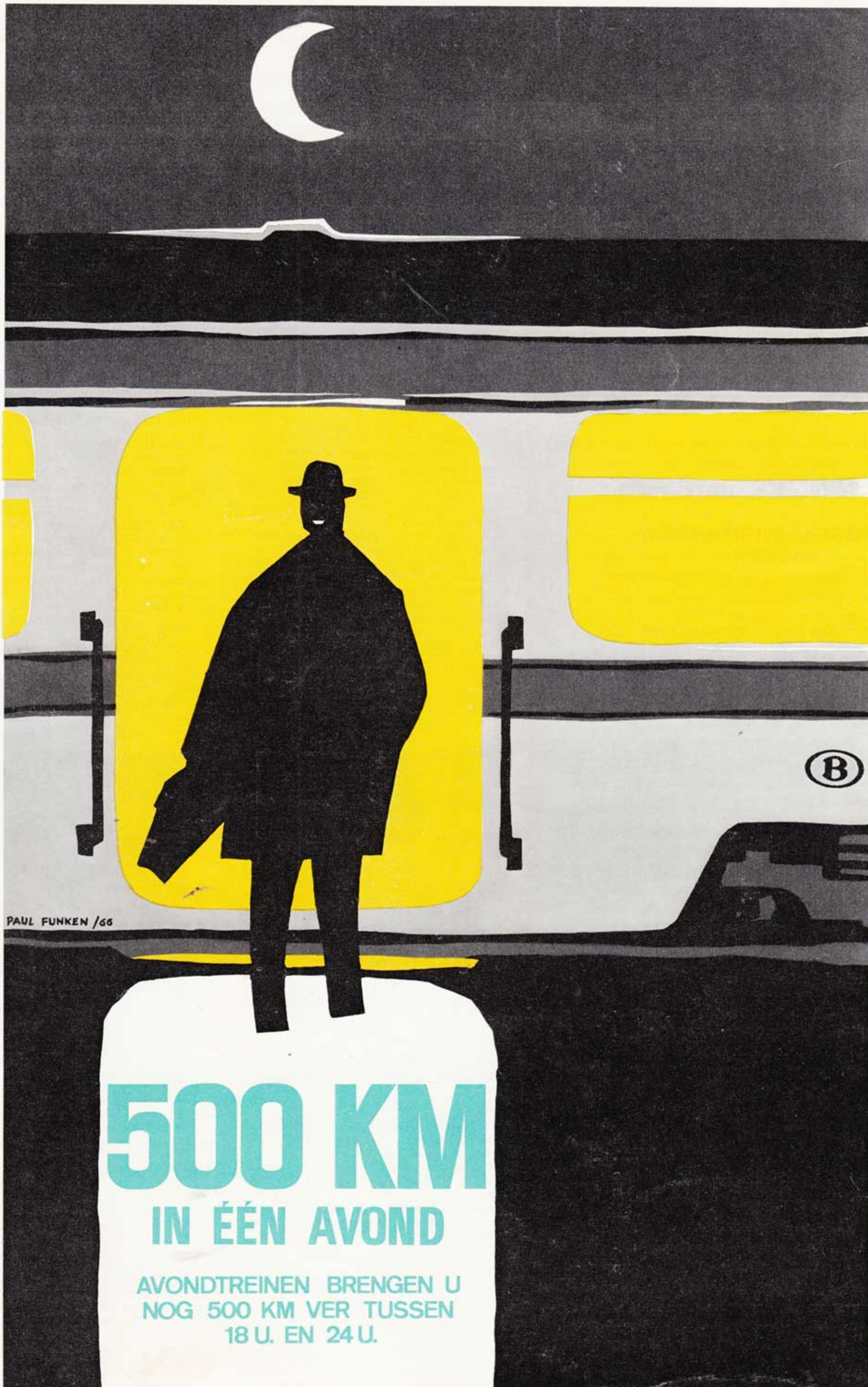
JULI 1966

De Belgische Spoorwegen in 1965, blz. 3 / Tarief spoorweg - vliegtuig, blz. 6 / De techniek spoorweg „Kangoeroe“, blz. 8 / Toelaatbare belading van de wagens, blz. 9 / Nieuwe dienstregeling voor het vervoer van goederen met bestemming naar het buitenland, blz. 12 / De transcontainer en het spoor, blz. 18 / Reductiekaart, blz. 20.



NOVEMBER 1966

De onderbouwinvesteringen in het vervoer, blz. 3 / Dank zij de spoorweg, blz. 6 / N.M.B.S.-colli om U te dienen, blz. 10 / Vertelling van de uitvoerzendingen naar Frankrijk, blz. 12 / N.M.B.S.-colli: ingebruikstelling van de omslag „Verzendingsnota“, blz. 14 / Het Netabonnement, blz. 15 / Onze zomercampagne van de hoffelijkheid, blz. 15 / Winter-weekeinden te Londen, blz. 16 / Brussel-Keulen in 2u.20, blz. 16 / Indien de Azurenkust U deze winter lokt..., blz. 17 / Slapend naar de wintersport..., blz. 18 / Twee dagen Amsterdam, blz. 19 / Mutaties in onze handelsagentschappen, blz. 19 / Oorlogsheld testpiloot Drury Wood jr., blz. 19 / Transcontainer, blz. 20.



PAUL FUNKEN /66

500 KM

IN ÉÉN AVOND

AVONDTREINEN BRENGEN U
NOG 500 KM VER TUSSEN
18 U. EN 24 U.