

SPOORNIEUWS



B

NUMMER 3

JUNI 1962

Prettige vakantie!

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN.
CENTRAAL STATION, 4e VERDIEPING, BRUSSEL. TEL. 13.18.70 - TOESTEL 3602

INHOUD: Een model van integrale palletisering, blz. 2 / De I.S.U. trekt een lijn, blz. 5 / De nieuwe zomerreisgids 1962, blz. 6 / Plaatsbespreking in de internationale treinen, blz. 6 / Vereenvoudiging der berekening van het staangeld, blz. 7 / Over de doopvont: „B-revue“, blz. 8 / Sneller internationaal goederenvervoer per spoor, blz. 9 / Internationaal treinboek voor goederen (L.I.M.), blz. 10 / Tariefberichten, blz. 16.

Texte français sur demande.

**een model
van integrale
palletisering :**

Van Elderen's Metaalwarenfabiek

n. v.

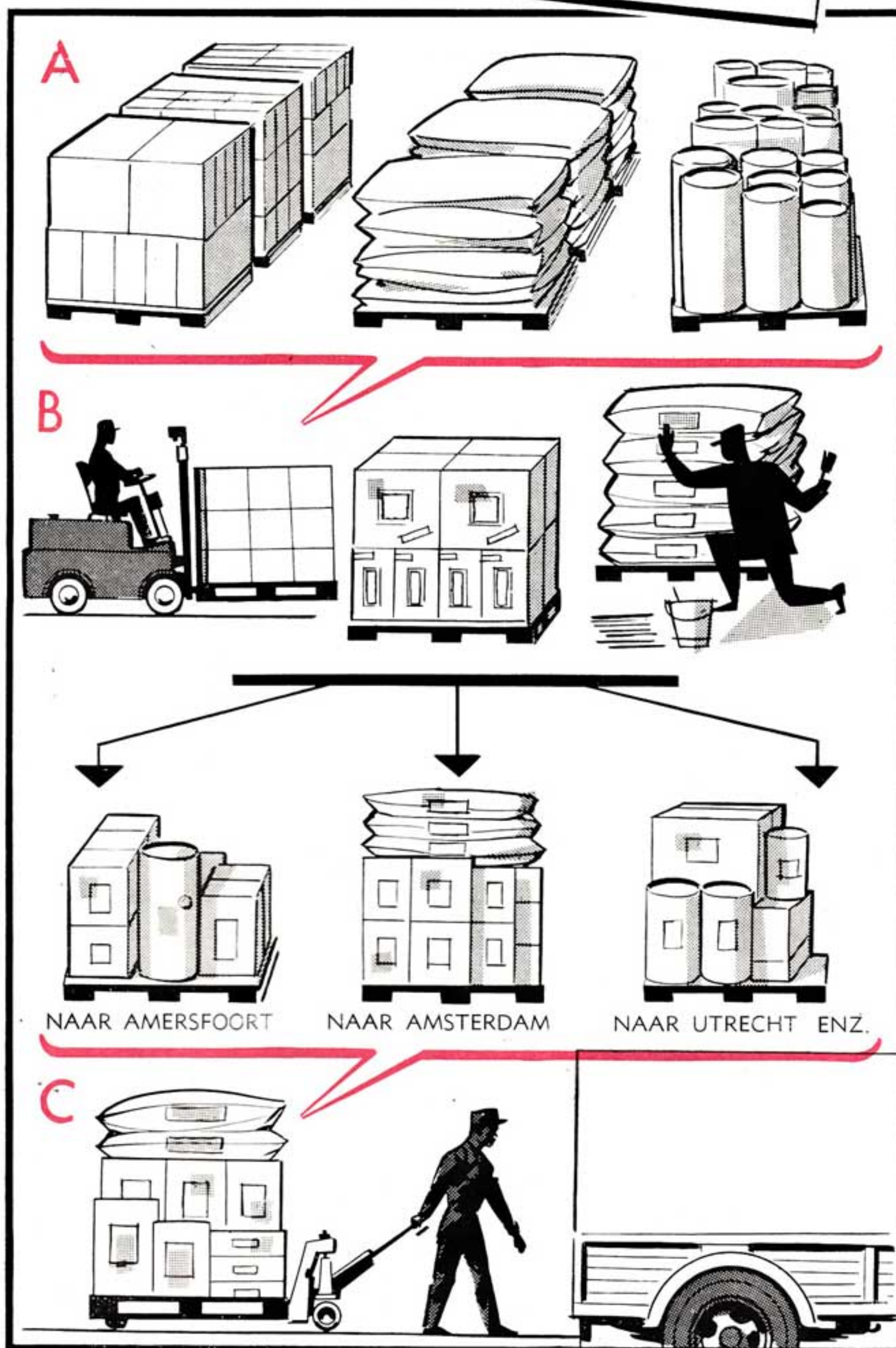
„BRABANTIA”

te AALST bij EINDHOVEN

Wij werden te Aalst bij Eindhoven uitgenodigd om ons te komen overtuigen en om onze lezers in te lichten over de sensationele rationalisatie welke de palletisering in een moderne onderneming in alle productiestadia oplevert: ontvangst van de grondstoffen, opslag, allerhande behandelingen tijdens de fabricage, verzending.

De N.V. BRABANTIA vervaardigt huishoudartikelen in plaatijzer en buizen (trapladdertjes, keukentafels, krukjes, stoelen, strijktafels, pedaalemmers en allerhande recipienten, papiermandjes, kruiddozen, broodtrommels enz.), kortom een indrukwekkende verscheidenheid van artikelen die, van het standpunt van de vervoerder, nochtans één factor gemeen hebben: zij zijn volumineus.

Dit kenmerk heeft de onderneming er natuurlijk toe aangezet voor haar interne inrichting een pallet met grote afmetingen aan te nemen. Van bij de ontvangst worden de grondstoffen (platen, karton, buizen enz.) op pallets geplaatst alvorens ze in de magazijnen worden opgeslagen. In sommige gevallen heeft de N.V. haar leveranciers er kunnen toe brengen producten te leveren die van bij het vertrek gepalletiseerd zijn.



- A. Het magazijn van de producent.
- B. Etiketteren der colli en verdeling per bestemming.
- C. Verzending.

Van dit ogenblik af geschiedt alle vervoer tijdens de diverse stadia van de fabricage op stutten, die op pallets gelijken en die met vorkheftrucks worden behandeld.

Het pallet is in de werkplaatsen een zo courant gebruiksmiddel geworden dat sommige werklieden van

fotograferen, bieden een indrukwekkend toonbeeld van reinheid en orde.

Wij komen ten slotte aan het stadium dat ons, vervoerders, het meest interesseert, namelijk de verzending. Onmiddellijk dient gezegd dat er tussen opslag en verzending wordt overgeladen: de zendingen naar de



Binnenzicht van een gepalletiseerde opslagplaats.

de installatie voor het pistoolschilderen en die nogal klein zijn, op een pallet staan om te werken.

Zoals de heer VAN WEERDT, een der leiders van de N.V. het humoristisch zei, is zelfs het personeel gepalletiseerd!

De afgewerkte artikelen worden, in kartonnen dozen met aangepaste afmetingen verpakt, op pallets in voorraad opgeslagen.

De gepalletiseerde opslagplaatsen die wij mochten



Etiketteren van gepalletiseerde goederen.

klanten worden opnieuw gepalletiseerd.

De N.V. „Brabantia” heeft inderdaad een uiterst verspreide cliënteel van voortverkopers. Het voorraadpallet is over het algemeen veel te omvangrijk voor één klant.

Bij vertrek moet elke zending dus opnieuw worden samengesteld. Dit geschiedt op standaardpallets, groot model (1,00 m x 1,20 m), der Nederlandse spoorwegen.

Die omstandigheden verantwoorden de keuze door de





De geëtiketteerde colli worden op de pallets der N.S. geplaatst voor verzending.



De beladen pallets worden in de camion gereden door middel van een handhefwagen.



Gepalletiseerde goederen geladen op camion van Van Gend en Loos.



Werkplaats voor pistoolschilderen der N.V. Brabantia.

fabriek bij de fabricagestadia van een weliswaar niet gestandaardiseerd pallet gebruik te maken, dat grotere afmetingen heeft en beter aan de behoeften is aangepast.

De geldende regel bij het samenstellen van de pallets bij vertrek is de groepering van de bestellingen per wegcentrum van bestemming, waar de producten van de pallets worden afgenomen en zoals gewone colli thuis worden besteld.

Elke dag moeten voor de uit te voeren bestellingen in de opslagplaatsen een bepaald aantal pallets genomen worden (of een gedeelte van pallet voor een artikel met kleine afname). Alles wordt naar een laadvloer gebracht waar de ledige NS-pallets in voldoende aantal en per centrum van bestemming geklasseerd, voorhanden zijn. De artikelen worden eerst geëtiketteerd en dan op de NS-pallets geladen. Dit werk geschiedt zeer snel bij grote reeksen van dezelfde artikelen.

In twee van onze vorige nummers hebben wij een korte samenvatting gegeven van het begin van het verslag dat door de Internationale Spoorwegunie betreffende de economische problemen van de spoorwegnetten aan de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeerswezen werd geadresseerd. De volgende hoofdstukken handelen over speciale problemen: technische coördinatie, pipe-lines, luchtvervoer.

Technische coördinatie: de Internationale Spoorwegunie moedigt alle pogingen tot samenwerking onder de verschillende vervoerwijzen aan: gecombineerd vervoer met containers, pallets, draagtrucks voor spoorwagens, vervoer op wagen van wegvoertuigen enz. Die technische coördinatie vormt evenwel geen essentieel aspect van de problemen die rijzen.

Pipe-lines: de Internat. Spoorwegunie is van oordeel dat die vervoerwijze niet mag ontsnappen aan de coördinatiemaatregelen die zich opdringen. Het betaamt dat

zelfs van stonden aan het principe van de fiscale neutraliteit te haren opzichte wordt in acht genomen. *Luchtvervoer*: het luchtvervoer en het spoorwegvervoer zijn meer een aanvulling van elkaar dan wel een concurrent. Daar waar die concurrentie bestaat, mag zij geen anti-economisch aspect aannemen; de voorwaarden dienen dus van bij het begin eenvormig te worden gemaakt en de tarieven dienen juist dan zulks thans het geval is gebaseerd op de kostprijs van de prestaties.

*
* *

De Internationale Spoorwegunie beëindigt haar uiteenzetting met sommige aanbevelingen van algemene aard, waaruit wij het volgende lichten:

„De Internationale Spoorwegunie beveelt het opmaken en het bijhouden aan van werkelijke „vervoerrekeningen van de Natie” en zulks op een volstrekt onpartijdige manier. Zulke rekeningen kunnen de regeringen gegevens

DE I. S. U.

trekt
een
lijn

(vervolg en slot)

verschaffen die een stevige basis zijn bij hun oriënteringen en hun beslissingen.

Volgens de Internationale Spoorwegunie moeten de regeringen resoluut het gehele probleem inzake vervoer aanpakken en alle uitstel weren dat van aard is betreurenswaardige toestanden te laten voortduren.”

Het bovenste deel van de lading wordt met een koord bijeengebonden om het afschuiven bij het vervoer per vrachtwagen te vermijden.

Het etiketteren is onvermijdelijk omdat de zendingen in het wegcentrum van bestemming van de pallets worden afgeladen. De etiketten worden in de kantoren bij de ontvangst van de bestellingen klaargemaakt. Dit werk is tot het uiterste vereenvoudigd. Voor elk der regelmatige klanten zijn er vooraf op naam gedrukte etiketten. Alleen het nummer van het artikel moet er met de hand bijgeschreven worden en de kleur waarin het moet geleverd worden dient doorgestreept.

De N.V. „Brabantia” sloot met de Nederlandse spoorwegen een contract af tot uitwisseling van pallets.

Elke dag komen de vrachtwagens van Van Gend & Loos, vergunninghouders van de besteldienst der Nederlandse spoorwegen, een partij ledige pallets brengen ter vervanging van de beladen pallets.

Dit werk geschiedt zonder moeite omdat de opslagplaats hoger ligt dan de koer, waardoor men de pallets van de opslagplaats gemakkelijk met een handhefwagen in de vrachtwagen kan rijden. De pallets zijn vooraf in de opslagplaats met een voorheftruck gestapeld.

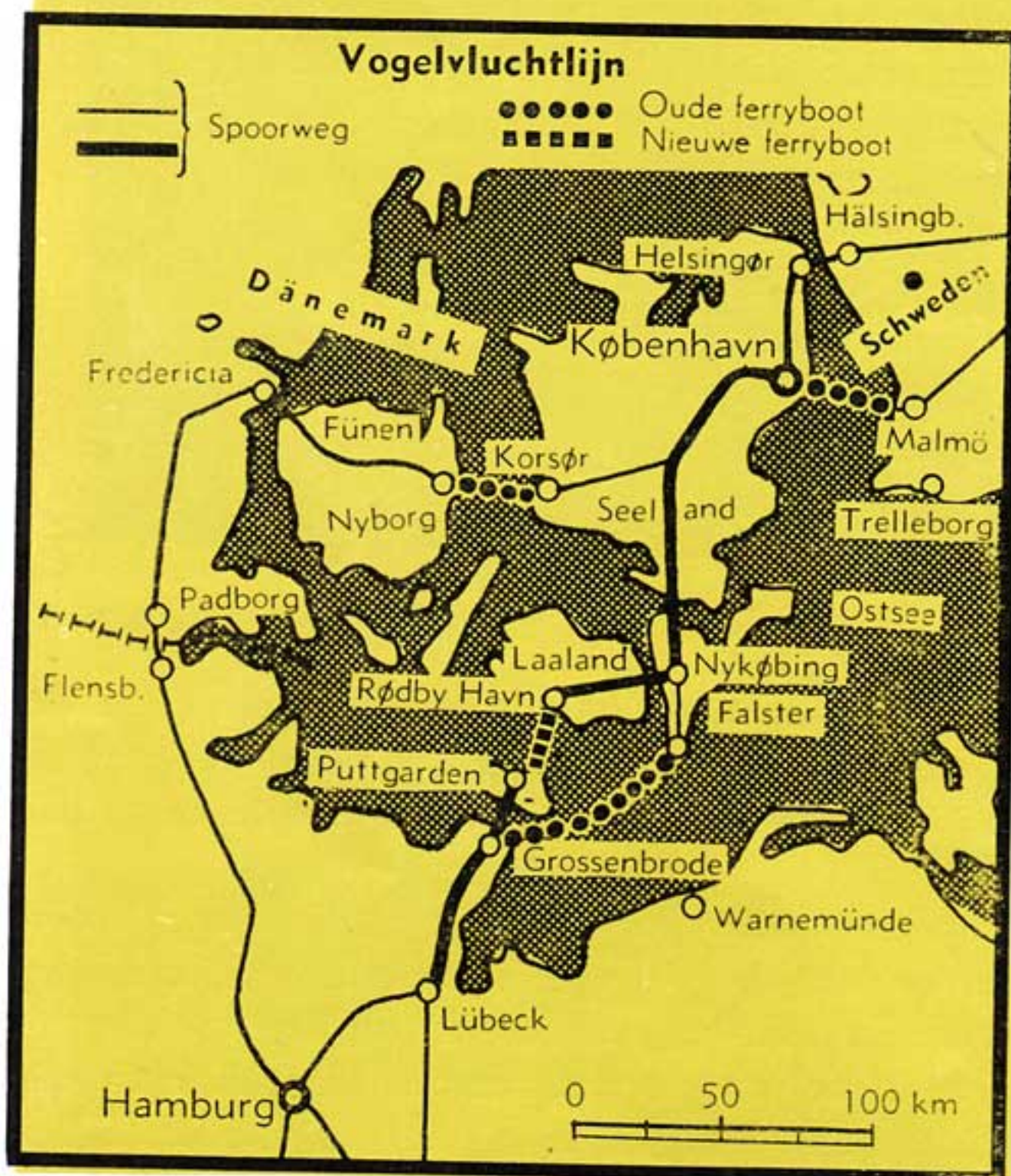
Aldus worden elke dag 60 tot 150, met 100 tot 250 kg goederen beladen pallets, verzonden naar nagenoeg 3000 klanten over gans Nederland verspreid.

Wij vonden het nodig het geval van de N.V. „Brabantia” bij onze lezers bekend te maken want het is werkelijk een voorbeeld van een belangwekkend welslagen in voorwaarden die op het eerste gezicht tamelijk ongunstig voorkomen: omvangrijke en zeer verscheiden artikelen, overlading bij de verzending, verspreide cliënteel.

Toch heeft de N.V. „Brabantia” de „pallet”-oplossing de interessantste gevonden. Waarom zou dat ook bij U niet zo zijn?

DE NIEUWE ZOMERREISGIDS

1962



In ons laatste nummer hebben wij U gesproken over de inlegging van autonachtexpressreinen naar Brig (Wallis).

Dit is echter niet de enige nieuwigheid voor het komende seizoen.

De dienstregelingen van de internationale treinen worden in de zomer 1962 algemeen versneld, zulks ingevolge :

- de electrificatie van de lijn Dover - Londen;
- de vervanging van de douanecontrole in het station Oostende door een reizende controle in de trein tussen Gent en Oostende;
- de electrificatie van Parijs - Aulnoye;
- de omschakeling op dieseltractie van sommige Joegoslavische lijnen;
- betere aansluitingen voor doorgaande rytuigen te Bazel.

Vooral naar München en Oostenrijk en ook naar

Interlaken en Chur zijn de dienstregelingen aanzienlijk versneld.

In binnenverkeer wordt de invoering van de elektrische tractie op het baanvak Brussel - 's Gravenbrakel voor december 1962 in uitzicht gesteld.

Over een ietwat langere termijn, d.w.z. tegen de zomer 1963, zullen de verbindingen naar Denemarken en Scandinavië aanzienlijk worden verbeterd dank zij de invoering van een nieuwe snelle ferry-boatdienst tussen Duitsland en Denemarken (over Puttgarden op het eiland Fehmarn dat voortaan met Duitsland door een brug is verbonden, en Rodby op het Deense eiland Lolland).

Ook in 1963 zal Brussel - Parijs in 3 uur electrisch worden gereden.

Er wordt verwacht dat de elektrische tractie op het traject Charleroi - Erquennes tegen einde 1963 zal klaar komen.

PLAATSBEPREKING IN DE INTERNATIONALE TREINEN

Sedert vele jaren kunnen de Belgische klanten in de internationale treinen bij vertrek uit België, vooruit plaats bespreken.

Ingevolge een akkoord afgesloten tussen de voornaamste Europese spoorwegen werd door hen een internationale organisatie ingericht waardoor onze Maatschappij in al de Belgische stations aanvragen kan aannemen voor plaatsbespreking (zit- of ligplaats) in de treinen bij vertrek uit een der volgende landen :

Denemarken - Duitsland - Frankrijk - Italië - Joegoslavië - Luxemburg - Nederland - Noorwegen - Oostenrijk - Polen - Portugal - Spanje - Tsjechoslowakije - Zweden en Zwitserland.

Dank zij deze organisatie kan men dus plaats bespreken in de treinen welke aansluiten op die waarmee men België verlaat of nog voor uw terugreis.

Er wordt aangeraden U tenminste 10 dagen vooraf te wenden tot het door U gekozen station, doch bij voorkeur tot een van de volgende : Aalst Noord - Aarlen - Antwerpen Centraal - Antwerpen Oost - Bergen - Brugge - Brussel Noord - Brussel Zuid - Charleroi Zuid - Doornik - Gent St. Pieter - Hasselt - Herbesthal - Kortrijk - Leuven - Luik Guillemins - Mechelen - Namen - Oostende of Verviers Centraal. Het bespreken van een zitplaats in een buitenlandse trein kost 24 Belgische frank.

NU OOK „BAGAGEKLUIZEN” AAN DE KUST !

Automatische bagagekluizen, ook lockers genaamd, stonden reeds te uwer beschikking in de grote stations zoals Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi, Namen, Mechelen.

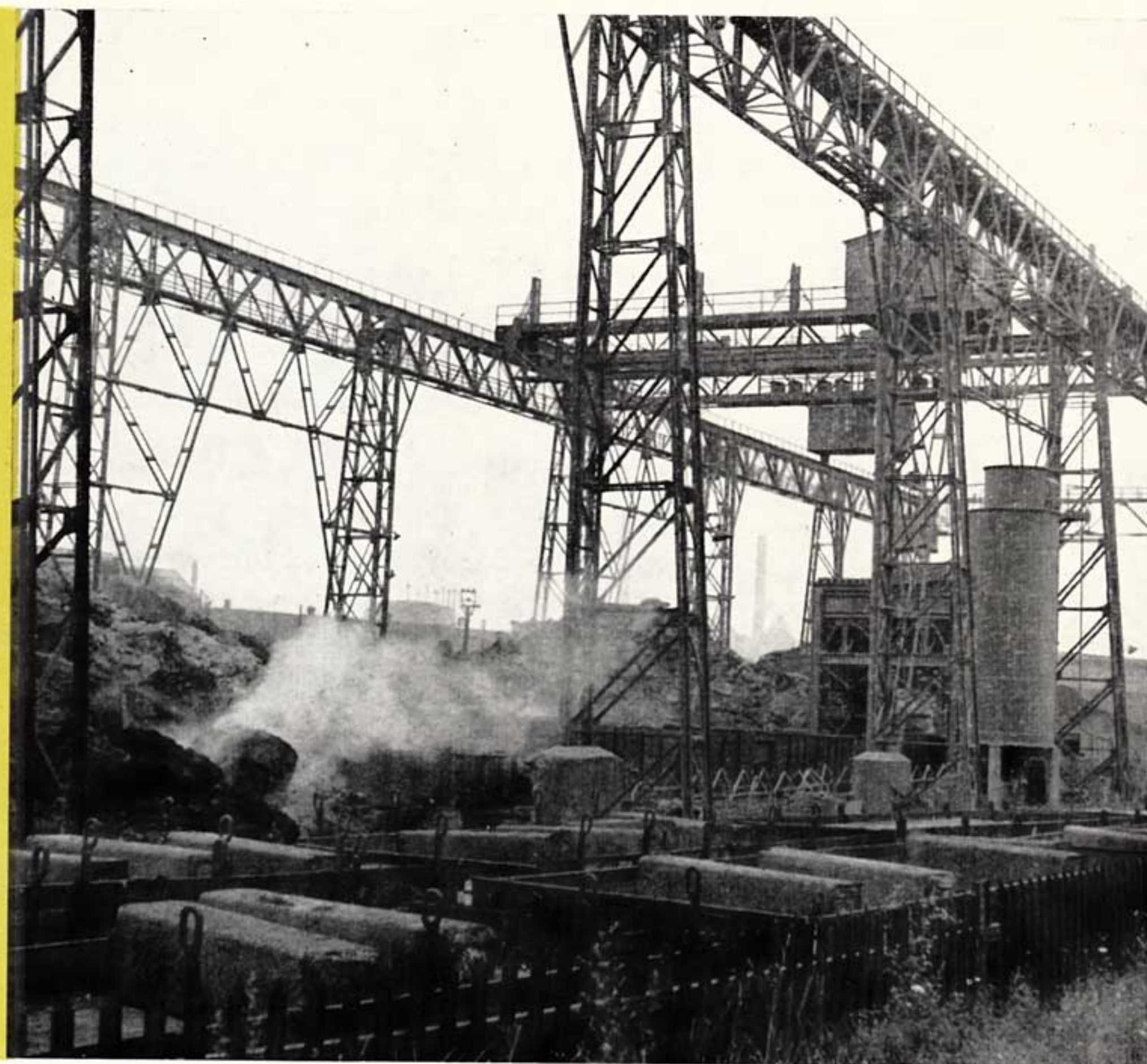
Thans werden ook te Oostende en te Blankenberge dergelijke bagagekoffers te uwer intentie geplaatst.

Bewaargeld : 5 F.

Vereenvoudiging der berekening van het

staangeld voor wagens

Afzenders en geadresseerden van zendingen bij volledige wagens zijn thans, hoe groot hun verkeer ook zij, verplicht :



1. voor elke wagen in het bijzonder, rekening te houden met de termijn toegestaan :
 - a) *voor het laden* : 8 werkdaguren (d.w.z. uren tussen 7 en 19 u.);
 - b) *voor het lossen* : 8 of 10 werkdaguren naar gelang de geadresseerde op zijn naam tijdens een zelfde werkdag minder dan 10 of ten minste 10 beladen wagens ontvangt;
2. steeds in de eerste plaats de wagens te laden of te lossen die het eerst ter beschikking werden gesteld (als zij willen voorkomen dat staangeld wordt aangerekend).

Wanneer de wagens niet binnen de gestelde termijn zijn terugbezorgd, rekent de spoorweg inderdaad staangeld *voor elke wagen afzonderlijk* aan, nl. :

 - 5 F per uur vertraging en per wagen, voor de eerste 24 uur, met minimum van 60 F per wagen;
 - 7,5 F per uur vertraging en per wagen, voor het verder vertoef.

• • •

Om het schrijfwerk te vereenvoudigen en aan de wensen van de cliëntele tegemoet te komen, worden de huidige aantekeningen per wagen van 1.5.1962 af vervangen door globale kwantitatieve aantekeningen voor de aangesloten firma's waarvan het verkeer in beladen wagens (aankomst en vertrek samen) tijdens een van de voorafgaande twaalf maanden een gemiddelde van ten minste *10 wagens per werkdag* heeft bereikt.

Het station bepaalt per dag en per bedieningsverrichting :

- het aantal uren-wagen dat aan de aangeslotenen is toegestaan; dat vertoef wordt berekend op grond van de hiervoren aangegeven termijnen, behalve wat de te lossen wagens betreft waarvoor de termijn



- van 8 of 10 uur (volgens het aantal wagens) door een eenvormige termijn van 10 uur wordt vervangen;
- het aantal uren-wagens die effectief op het verbindingsspoor verlopen zijn.

Wanneer het werkelijk vertoef hoger is dan het toegelaten vertoef, wordt staangeld aangerekend voor het verschil. Er wordt eens per maand afgerekend. De nieuwe handelwijze geldt niet voor navettewagens, vreemde EUROP-wagens, noch voor particuliere wagens of dienstwagens. Van de globale verrekening kunnen ook de firma's genieten die niet zijn aangesloten doch over laad- en losinstallaties beschikken welke alleen zij gebruiken.

• • •

Deze nieuwe methode biedt de volgende voordelen voor de firma's voor wie zij toegepast wordt :

1. het is niet meer nodig in de eerste plaats de eerst aangekomen wagens vrij te maken (de laattijdige teruggave van een bepaalde wagen kan gecompenseerd worden door de vervroegde teruggave van een andere wagen);
2. het staangeld wordt berekend tegen 5 F per uur, welke ook de duur van de vertraging zij, en het minimum van 60 F per wagen wordt niet meer toegepast;
3. de *lostermijn* zal steeds 10 werkdagen bedragen;
4. dank zij de compensatie van de vertoefuren, kunnen de klanten ervan ontslagen worden staangeld te betalen voor wagens welke, om doorslaggevende redenen, langer dan normaal in geladen toestand moeten vertoeven, mits intussen andere wagens te lossen op kortere tijd dan normaal voorzien.

OVER DE DOOPVONT :

ⓑ-revue



Donderdagavond 19 april, ontving de N.M.B.S. de belgische perslui in het centraalstation te Brussel om hun het eerste nummer van de nieuwe „B-REVUE“ voor te stellen.

Sedert Pasen wordt dit blad opgehangen in de afdelingen van een duizendtal metalen rijtuigen op de grote lijnen, naar rato van 10 exemplaren per rijtuig. De revue is ter beschikking der reizigers welke enige lektuur tijdens hun treinreis verlangen.

Het eerste nummer, gelet op het tijdstip van zijn geboorte, werd gewijd aan het toerisme. Evenwel kunnen de onderwerpen verschillen tot het oneindige, met deze stelregel : zij richten zich tot de grote massa en beogen enkel haar ontspanning. De redaktie en de uitgave

werden aan een private firma toevertrouwd, dewelke beroep doet op talentvolle medewerkers.

„B-REVUE“ bereikt een belangrijk publiek. Mèer dan vijf miljoen reizigers per week nemen de trein. Het blad is tweetalig, er komt nochtans geen enkele vertaling in voor.

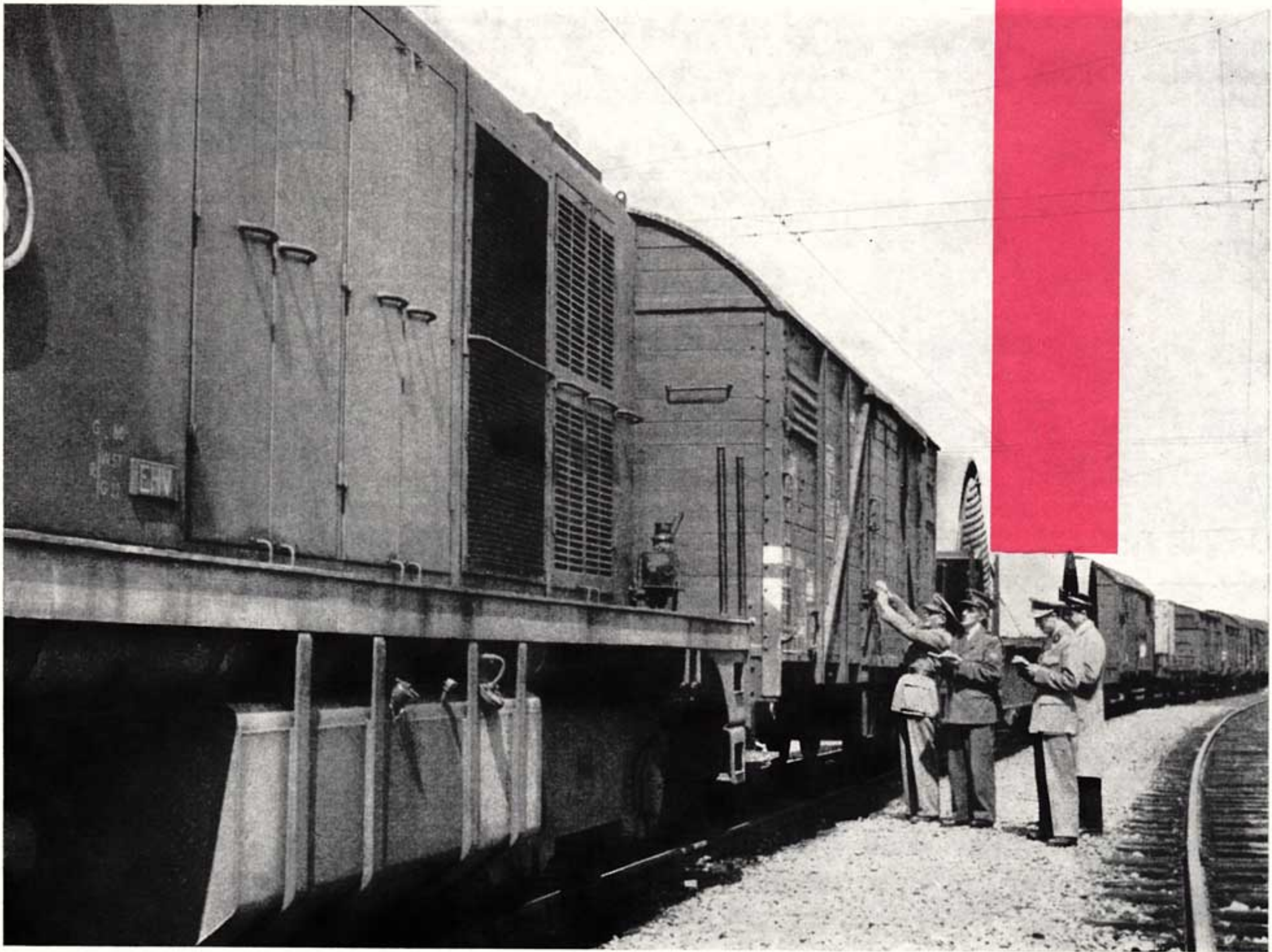
Voor vele van onze lezers betekent deze revue een uitstekend publiciteitsmiddel. Het is het enige persorgaan dat de grote massa op nationaal plan bereikt.

Op eenvoudige aanvraag zal de concessiehouder U inlichten, schrijf of telefoneer naar de :

N.V. PUBLIFER

Wolvengracht 11 - Brussel

Tel. 17.69.85 - 17.48.09 - 18.51.97.



Op initiatief van de Hoge Autoriteit van de EGKS hebben de douanebesturen van de zes landen die het Verdrag hebben ondertekend, maatregelen genomen waarbij bepaalde faciliteiten voor de EGKS-goederen worden toegestaan, in die zin dat het douaneonderzoek bij invoer, dat normaal slechts kan plaats hebben na het voorafgaand indienen van een aangifte met de vereiste documenten, voortaan kan geschieden bij aankomst van de wagens, waarbij de andere administratieve formali-

teiten achteraf binnen de 24 uren worden vervuld.

Daaruit vloeit voort dat, eens dit onderzoek geëindigd, de zendingen door de douane worden vrijgegeven en naar hun bestemming kunnen doorgaan. Deze maatregel draagt er toe bij het oponthoud van de wagens in de grensstations aanzienlijk te verminderen.

Deze faciliteiten gelden voor zendingen bij volledige treinen of bij groepen van wagens van ten minste 120 ton. De maatregel is van kracht geworden op 1 april 1962.



**Sneller
internationaal
goederenvervoer
per spoor
in het kader
van het
E. G. K. S.-
verdrag**



Bediende stations

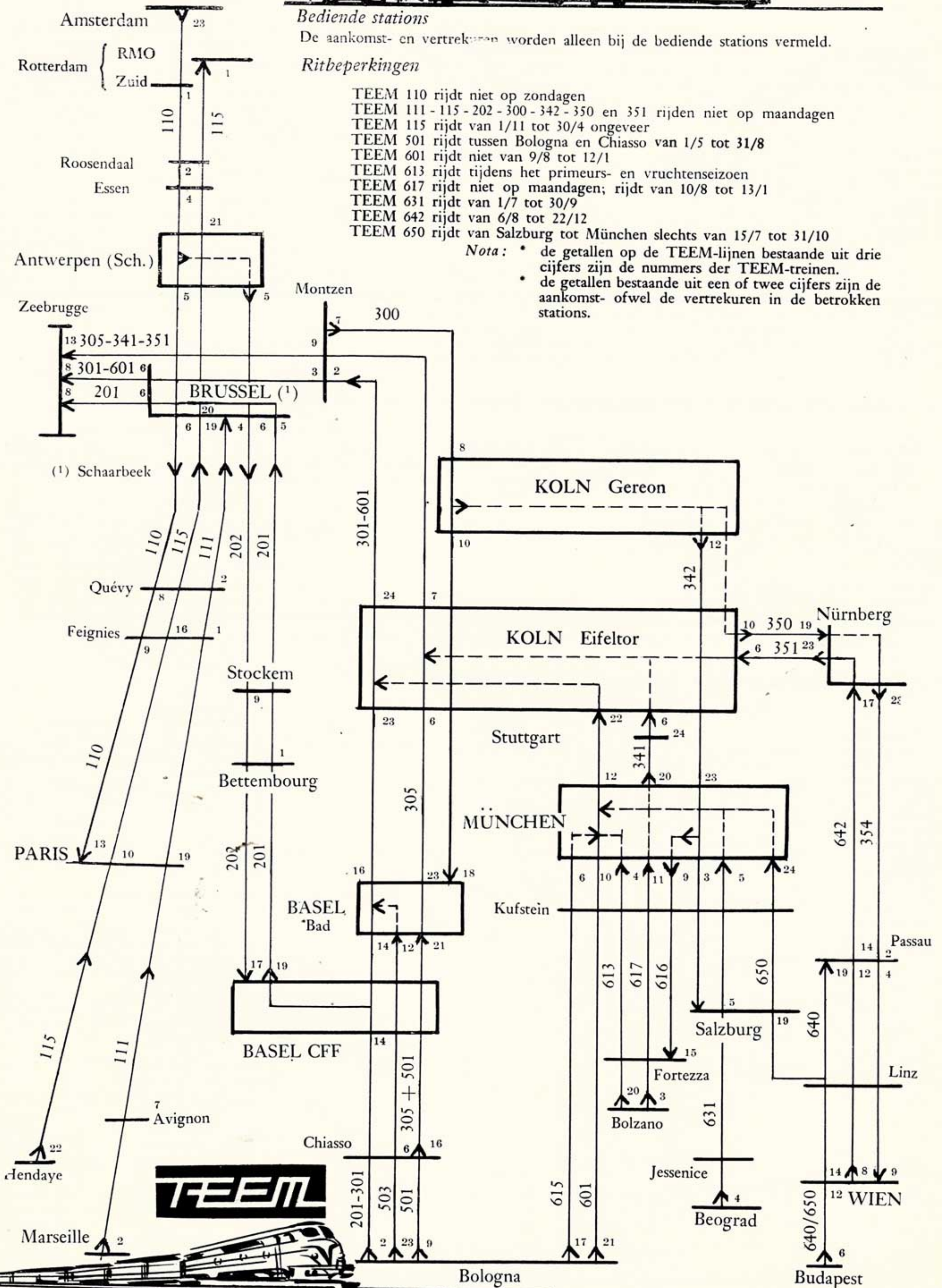
De aankomst- en vertrekuren worden alleen bij de bediende stations vermeld.

Ritbeperkingen

- TEEM 110 rijdt niet op zondagen
- TEEM 111 - 115 - 202 - 300 - 342 - 350 en 351 rijden niet op maandagen
- TEEM 115 rijdt van 1/11 tot 30/4 ongeveer
- TEEM 501 rijdt tussen Bologna en Chiasso van 1/5 tot 31/8
- TEEM 601 rijdt niet van 9/8 tot 12/1
- TEEM 613 rijdt tijdens het primeurs- en vruchtenseizoen
- TEEM 617 rijdt niet op maandagen; rijdt van 10/8 tot 13/1
- TEEM 631 rijdt van 1/7 tot 30/9
- TEEM 642 rijdt van 6/8 tot 22/12
- TEEM 650 rijdt van Salzburg tot München slechts van 15/7 tot 31/10

Nota:

- de getallen op de TEEM-lijnen bestaande uit drie cijfers zijn de nummers der TEEM-treinen.
- de getallen bestaande uit een of twee cijfers zijn de aankomst- ofwel de vertrekuren in de betrokken stations.



SNELLE TEEM-VERBINDINGEN (a)

I. NAAR FRANKRIJK (1)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	GRENSOVERSCHRIJDING			STATION van BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	20071	2	II	Quévy	TEEM 110 (3)	7	II	Bordeaux	6	III	
Antwerpen (Zd)	20305	1	II					Brest	5	III	
Brussel (TT)	10016	2	II					Clermont-Ferr.	8	III	
Essen	TEEM 110	4	II					Dijon	12	III	
Gent (Zeeh.)	90011	23	I					Le Havre	11	III	
Zeebrugge	99264	19	I					Limoges	4	III	
								Lyon G.	6	III	
								Marseille	16	III	
								Nantes	6	III	
								Nice	22	III	
								Paris la-Chap.	13	II(2)	
								Paris Tolb. Inv.	18	II	
								Rouen	6	III	


(1) Behalve andersluidende vermelding in deze tabel zijn de uurregelingen slechts toepasselijk op het versneld vervoer (régime accéléré) in S-wagens waarvan de tonnage S niet overschreden is.

(2) Toepasselijk op alle zendingen, geladen in S-wagen waarvan de tonnage S niet is overschreden.

(3) TEEM 110 neemt, bij vertrek uit België, alleen maar vertolde zendingen op.

II. NAAR OOSTENRIJK, ZWITSERLAND EN ITALIE (VIA HET GRENSSTATION STOCKEM)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION van BESTEMMING	TREIN	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D				
Antwerpen (DS)	20071	2	II	Stockem	TEEM 202 (1)	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB TEEM	49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II					Chiasso	856	4	III			
Brussel (TT)	10016	2	II					Milano	7583	17	III			
Gent (Zeeh.)	90011	23	I					Roma	5781	16	IV			
Kortrijk	99314	21	I											
Oostende (Zeeh.)	99419	24	I											
Zeebrugge	99264	19	I					Buchs (SG)	911	9	III			
								Wien (Simmering)	G 53	18	IV			

(1) TEEM 202 neemt, bij vertrek uit België, alleen maar vertolde zendingen op.  = Uitsluitend bederfelijke waren.

III. NAAR DUITSLAND EN VERDER GELEGEN LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Vertrek			Aankomst			STATION van BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24322	1	III	Montzen	24322	4	II	TEEM 5544	6	II	Naar Duitsland			
Antwerpen (Z)	22339	21	II								Basel Bad	5544	18	II
Brussel (T.T.)	14310	22	I								Furth. i. Wald	6045	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	II								München	5434	23	II
Kortrijk	84346	21	II								Nürnberg	5422	19	II
Liège (G)	40007	17	I								Passau	5598	2	III
St. Niklaas	99158	21	II								Schirnding	6003	7	III
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	99944	19	II											
Verviers (O)	41151	19	I											
								Naar en over Oostenrijk						
								Brennero via	G 13	14	III			
								Kufstein						
								Budapest via	63	8	IV			
								Passau						
								Jesenice via	1975	23	III			
								Salzburg						
								Salzburg	5594	5	III			
								Wien (West)	61582	12	III			
								via Passau						
								Naar en over Zwitserland						
								Bâle SBB	6192	24	II			
								Chiasso via	14144	4	III			
								Bâle (1)						
								Milano (Farini)	—	5	IV			
								via Bâle-Chiasso						
								Zürich via	911	6	III			
								Bâle						
								Naar Tsjecho-Slowakije						
								Plzen via	7106	18	III			
								Furth. i/W.						
								Plzen via	7534	5	IV			
								Schirnding						
								Praha via	4402	6	IV			
								Furth. i/W.						
								Praha via	4402	16	IV			
								Schirnding						

(1) Uitsluitend bederfelijke goederen.

(a) Deze uurtabellen kunnen gewijzigd worden.

GEWONE GOEDERENTREINEN

NAAR FRANKRIJK (1)

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	TREIN	U	D	STATION van BESTEMMING	Aankomst		
									U	D	
Antwerpen (Nd) Antwerpen (Zd) Brussel (TT) Essen Gent (Zeeh.) Oostende (Z) Zeebrugge	20050	3	II	Quévy	88320	13	II	Bordeaux	22	III	
	21302	5	II		Brest	5	IV				
	10013	12	II		Clermont-Ferr.	8	IV				
	28300	10	II		Dijon	12	III				
	90023	21	I		Le Havre	11	III				
	99336	20	I		Limoges	10 ⁽⁴⁾	III				
	99103	17	I		Lyon G.	17	III				
					Marseille	2	IV				
Montzen Visé	47300	10	III	Erquelinnes	47300	14	II	Nancy	12	III	
	47300	11	III		Nantes	22	III				
					Nice	1	IV				
					Paris la-Chap.	1	III ⁽²⁾				
					Paris Tolb. Inv.	3	III				
					Reims	6	III				
					Roubaix	4	III				
					Rouen	6	III				
					Bordeaux	22	III				
					Brest	5	IV				
					Clermont-Ferr.	8	IV				
					Dijon	12	III				
					Le Havre	14	III				
					Limoges	20	III				
			Lyon G.	17	III						
			Marseille	2	IV						
			Nancy	12	III						
			Nantes	22	III						
			Nice	1	IV						
			Paris la-Chap.	1	III ⁽²⁾						
			Paris Tolb. Inv.	3	III						
			Reims	6	III						
			Roubaix	4	III						
			Rouen	6	III						
Charleroi (SQ) Liège (M) Montzen	47310	5	II	"	47310	6	II	Bordeaux	22	III	
	40007	17	I		Brest	5	IV				
	47310	1	II		Clermont-Ferr.	8	IV				
					Dijon	12	III				
					Le Havre	14	III				
					Limoges	20	III				
					Lyon G.	17	III				
					Marseille	2	IV				
					Nancy	12	III				
					Nantes	22	III				
Montzen Visé	47304	21	I	"	47304	2	II	Nice	1	IV	
	47304	22	I		Paris la-Chap.	1	III ⁽³⁾				
							Paris Tolb. Inv.	3	III		
							Reims	6	III		
							Roubaix	4	III		
							Rouen	6	III		
Antwerpen (DS) Brussel (TT) Essen Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z) Zeebrugge	29347	24	I	Mouscron	98328	9	II	Boulogne	11	III	
	19152	3	II		Brest	5	IV				
	22361	19	I		Clermont-Ferr.	8	IV				
	90023	21	I		Dunkerque	5	III				
	49303	24	I		Le Havre	11	III				
	99336	20	I		Lille	23	II				
	99103	17	I		Limoges	20	III				
					Nancy	12	III				
			Nantes	22	III						
							Roubaix	22	II		
							Rouen	6	III		
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Brussel (TT) Gent (Zeeh.) Liège (G) Kortrijk Oostende (Z) Verviers (O) Zeebrugge Liège Longd. Verviers (Est) Verviers (Ouest)	26320	1	II	Stockem	26320	8	II	Metz Strasbourg	22 4	II III	
	26338	1	II		"	26338	9				II
	16308	23	I		"	16308	7				II
	96367	10	I		"	66387	4				II
	40007	17	I		"	46374	9				II
	99304	3	I		"	66387	4				II
	91150	21	I		"	16108	8				II
	41151	19	I		"	46374	9				II
	99103	17	I		"	16308	7				II
	40013	17	II		Gouvy	44320	3				II
	44342	20	I								
	41151	19	I								

(1) Behalve andersluidende vermelding in deze tabel zijn de uurregelingen slechts toepasselijk op het versneld vervoer (régime accéléré) in S-wagens waarvan de tonnage S niet overschreden is.

(2) Eveneens toepasselijk op zendingen van het gewoon Frans vervoerregime.

(3) Toepasselijk op alle zendingen, geladen in S-wagen waarvan de tonnage S niet is overschreden.

(4) Met trein 28300 aankomst te Limoges uur 20 dag III.

GEWONE GOEDERENTREINEN

II. NAAR DUITSLAND, OOSTENRIJK EN NOORDELIJKE LANDEN

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION van BESTEMMING	Aankomst		
					TREIN	U	D	TREIN	U	D		TREIN	U	D
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	2	II	6143	11	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	"	24324	6	II				Bochum N	5275	23	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	"	24323	7	II				Bremen	5321	1	III ⁽¹⁾
Brussel (TT)	14310	22	I	"	14310	2	II				Dortmund (S)	5243	20	II
	14308	21	I	"	14308	1	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	77322	17	I	"	64306	4	II				Düsseldorf (D)	4833	16	II
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	"	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Liège (M)	40007	17	I	"	44359	1	II				Flensburg (W)	5533	4	III ⁽¹⁾
Kortrijk	84346	21	I	"	84346	5	II				Hamburg	5117	24	II ⁽¹⁾
Oostende	99336	20	I	"	84346	5	II				Hannover	5007	21	II ⁽¹⁾
Verviers (O)	44347	1	II	"	44347	6	II				Osnabrück	7075	12	III
Zeebrugge	99103	17	I	"	94324	23	I				Wuppertal	9461	2	III
											Münster	7065	13	III
											Krefeld	7411	17	II
											Göteborg via Padborg	5158	22	IV ⁽¹⁾
								Göteborg via Trelleborg	5158	22	IV ⁽¹⁾			
								Kopenhagen (G)	2064	22	III ⁽¹⁾			
								Padborg	5533	7	III ⁽¹⁾			
								Stockholm via Padborg	4008	4	V ⁽¹⁾			
								Stockholm via Trelleborg	4004	5	V ⁽¹⁾			
								Frankfurt (M)	5300	24	II			
								Köln (G)	5055	16	II			
								Mannheim	6620	10	III ⁽¹⁾			
								München (S)	5238	8	III ⁽¹⁾			
								Salzburg	7707	16	III ⁽¹⁾			
								Stuttgart	15212	3	III ⁽¹⁾			

⁽¹⁾ Slechts toepasselijk op zendingen geladen in wagens gemerkt „S“ (met toegelaten maximum snelheid van 100 km/h), waarvan de toegelaten last „S“ niet is overschreden.

III. NAAR NEDERLAND

GRENDOERSCHRIJDING

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	TREIN	U	D	STATION van BESTEMMING	U	D
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Roosendaal	22303	7	II	Amsterdam RTL	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Roosendaal	12100 (¹)	8	II	Amersfoort	4	III
Brussel (TT)	10016	2	II					Dordrecht	7	III
Quévy	82106	2	II					Eindhoven	6	III
Gent (O)	99156	18	I					Nijmegen	3	III
Kortrijk	84346	21	I					Rotterdam R.M.O.	13	II
Oostende	99336	20	I					Rotterdam Z	11	II
Zeebrugge	99944	19	I	Groningen	12	III				
				Utrecht	6	III	Amsterdam RTL	6	III	
Gent (O)	99156	18	I	Roosendaal	22360	17	II	Amersfoort	4	III
Kortrijk	84346	21	I					Dordrecht	7	III
Oostende	99336	20	I					Eindhoven	6	III
Zeebrugge	99103	17	I					Nijmegen	3	III
Mouscron	84346	20	I					Rotterdam R.M.O.	7	III
								Rotterdam Z	2	III
Erquelines	74300	4	II	Maastricht	44395	12	II	Groningen	12	III
								Utrecht	7	III
								Amsterdam RTL	23	II
								Amersfoort	5	III
								Dordrecht	2	III
								Eindhoven	1	III
								Nijmegen	5	III
								Rotterdam R.M.O.	9	III
								Rotterdam Z	5	III
								Groningen	12	III
								Utrecht	7	III
								Amsterdam RTL	23	II
								Amersfoort	5	III
								Dordrecht	2	III
								Eindhoven	1	III
								Nijmegen	5	III
								Rotterdam R.M.O.	6	III
								Rotterdam Z	23	II
								Groningen	12	III
								Utrecht	7	III
								Amsterdam RTL	15	II
								Amersfoort	13	II
								Dordrecht	7	III
								Eindhoven	8	II
								Nijmegen	13	II
								Rotterdam R.M.O.	6	III
								Rotterdam Z	11	II
								Groningen	9	III
								Utrecht	7	III
Visé	44323	23	I	Maastricht	44323	24	I	Amsterdam RTL	15	II
Gouvy	44323	19	I					Amersfoort	13	II

⁽¹⁾ Voorrang aan G.V.-zendingen

GEWONE GOEDERENTREINEN

IV. NAAR GROOT-BRITTANNIE

BESTEMMINGEN

VERTREK-STATION	TREIN			INSCHEPING	Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Bish.)		Cardiff		Southampton		
		U	D		U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	11	II	17	II							24	II	11	IV	10	IV	
Quévy	82106	2	I																		
Brussel (TT)	19152	3	II																		
Antwerpen N.	29347	24	I																		
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z	17	II	7	III							24	III	11	IV	10	IV	
Montzen	42330	2	III																		
Quévy	82106	2	III																		
Mouscron	84346	20	I	Oostende	15	II			19	II	22	II	3	III	5	III					
Quévy	82106	2	II																		
Brussel (TT)	19152	3	II																		

BESTEMMINGEN

VERTREK-STATION	TREIN			INSCHEPING	Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow		Liverpool			
		U	D		U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D	U	D		
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge	11	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV
Quévy	82106	2	I																			
Brussel (TT)	19152	3	II																			
Antwerpen N.	29347	24	I																			
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z	17	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV
Montzen	42330	2	III																			
Quévy	82106	2	III																			
Mouscron	84346	20	I	Oostende	15	II																
Quévy	82106	2	II																			
Brussel (TT)	19152	3	II																			

V. NAAR LUXEMBURG, SAARBUECKEN EN BASEL

VERTREK-STATION	TREIN	U	D	GRENS-STATION	Aankomst			Vertrek			STATION van BESTEMMING	TREIN	U	D
					TREIN	U	D	TREIN	U	D				
Antwerpen (DS)	21150 ⁽¹⁾	21	I	Arlon (a)	16108	8	II				Luxembourg	5154	13	II
Brussel (TT)	16108 ⁽¹⁾	3	II	"	16108	8	II	66352	13	II	Bettembourg	5130	11	II
Oostende (Z)	91150 ⁽¹⁾	21	I	"	16108	8	II	66387	10	II	Saarbrücken	9411	7	III
Gent (Zeeh.)	99156 ⁽¹⁾	18	I	"	16108	8	II				Bâle SBB	5037	9	III
Antwerpen (DS)	26320 ⁽²⁾	1	II	Stockem (b)	26320	8	II							
Antwerpen (Z)	26338 ⁽²⁾	1	II	"	26338	9	II	66314	10	II	Luxembourg	5142	11	II
Brussel (TT)	16308 ⁽²⁾	23	I	"	16308	7	II							
Liège (G)	40007	17	I	"	46374	9	II				Bettembourg	5154	14	II
Kortrijk	99304 ⁽²⁾	3	I	"	66387	4	II	66352	12	II	Saarbrücken	9411	7	III
Verviers (O)	41151	19	I	"	46374	9	II				Bâle SBB	5037	9	III
Zeebrugge	99103 ⁽²⁾	17	I	"	16308	7	II				Luxembourg	5178	18	II
Gent (Zeeh.)	90023 ⁽²⁾	21	I	Stockem	26304	15	II	66309	17	II	Bettembourg	5178	19	II
Oostende (Z)	91150 ⁽²⁾	21	I	"	26304	15	II				Bâle SBB	5037	9	III
Liège Longd.	40013	17	I	Gouvy							Luxembourg	4114	12	II
Verviers E.	44342	20	I	"	44320	3	II	4114	6	II	Bettembourg	4114	12	II
Verviers (O)	41151	19	I	"							Saarbrücken	9411	7	III
											Bâle SBB	5037	9	III

(1) Zendingen G.V. (2) Voor goederen verteld bij vertrek is er een sneller vervoer voorzien in de TEEM-verbinding (tabel II):
 (a) formaliteiten voor stukgoedzendingen en bij afwijking voor volledige wagenlading.
 (b) formaliteiten uitsluitend voor wagenladingen.