

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD
VAN DE
HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT
JUNI

ⓑ

2/75



Zoals men weet, heeft de Engelse regering op 20 januari j.l. bekend gemaakt, dat zij besloten heeft af te zien van de bouw van een tunnel onder het Kanaal. Deze verklaring kwam uit de lucht vallen, nadat het Lagerhuis nog in november 1974 zijn goedkeuring gehecht had aan de procedure, die was overeengekomen voor de ratificering van het desbetreffende verdrag tussen Frankrijk en Engeland, dat in november 1973 door de regeringsleiders van beide landen was ondertekend en dat door het Franse parlement binnen de afgesproken termijn was goedgekeurd. De Franse regering heeft haar diep leedwezen over deze eenzijdige beslissing uitgesproken, temeer, daar ze van mening was, dat de gerezen problemen niet onoplosbaar waren.

Het plan voor de bouw van een tunnel onder het Kanaal heeft een wisselvallig bestaan geleid sinds het voor de eerste maal geopperd werd, nu meer dan honderd jaar geleden. Maar nooit eerder waren zulke grondige studies verricht zowel in het technische als in het economische vlak en waren de voorbereidingen aan beide zijden zo ver gevorderd. De rentabiliteit van de tunnel was ruimschoots verzekerd en de financiering van de bouw zou in hoofdzaak door particulier kapitaal geschieden. De belanghebbende spoorwegen, die nauw bij alle studies betrokken geweest waren, hadden een omvangrijk moderniseringsplan opgesteld voor de buurlanden op het vaste land. Een ingrijpende wijziging in de bestaande toestand zou hiervan het gevolg geweest zijn.

De grote verliezers in het spel zijn dan ook de gebruikers. Welke maatregelen er ook genomen zullen worden om de verbinding tussen Engeland en het vaste land van Europa met traditionele middelen te verbeteren, zij zullen nauwelijks de bestaande reistijden gunstig kunnen beïnvloeden noch de hinderlijke overgang van trein op schip kunnen vermijden. Het is met name uitgesloten, dat de 2de klas reizigers die het hoofdbestanddeel van het treinverkeer uitmaken, zeker in de vacantietaid kunnen rekenen op een verkorting van de reistijd.

De ontwikkeling van snellere verkeersmiddelen, zoals vliegtuig en glijboot, zal afstoten op de kosten en op het aanzienlijk verbruik van vloeibare brandstoffen. De Engelse regering heeft evenwel de mogelijkheid opengelaten om op de zaak terug te komen, wanneer de economische toestand dit toelaat; de staatssecretaris voor ruimtelijke ordening heeft dan ook als overtuiging uitgesproken, dat een vaste verbinding tussen Engeland en het vaste land zeker in de toekomst zal worden verwezenlijkt. In het belang van de Europese gemeenschap is het te hopen, dat het uitstel niet al te lang zal zijn.



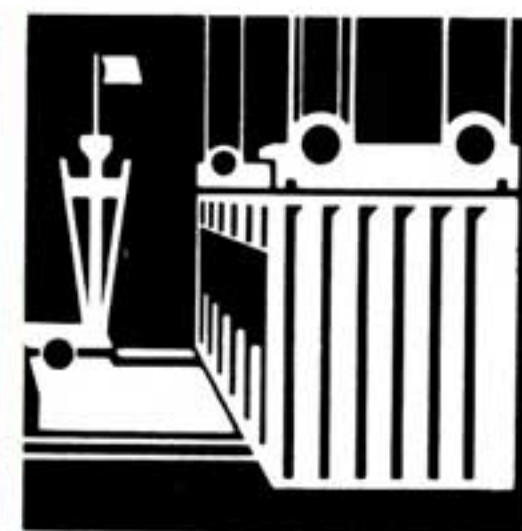
ACTUEEL

Tweede Computer Show : 3-5



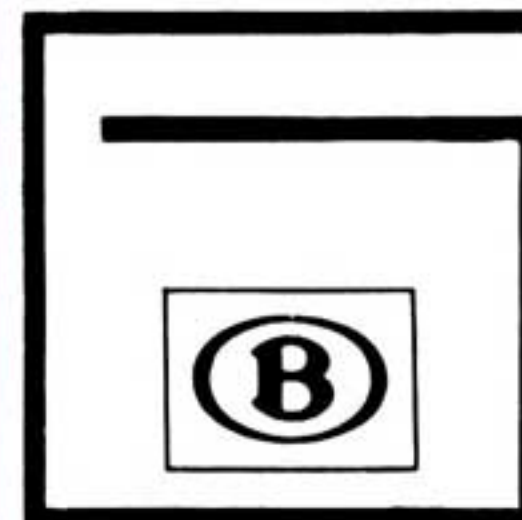
ONDERNEMING

L'Oréal te Recogne : 6, 7



CONTAINER

Liège-Bressoux : 3e verjaardag : 10



B-NIEUWS

Gevaarlijke goederen : 8
Interfrigooverkeer : 8
Beschikbare industrieterreinen : 8
Handelsagentschap te Keulen, nieuwe lokalen : 11
Locotractors te koop : 11



TOERISME

T2 S naar Salzburg : 10
Vermindering 3 kinderen : 10
CINTER : 13
Trein + fiets : 14
Abonnement TEN : 14
Naar het buitenland zonder bagage : 15

Met de tentoonstellingstrein

TWEEDE COMPUTER SHOW



Het is al twee jaar geleden.

Het was in 1973 dat Philips Electrológica de Belgische tentoonstellingstrein (trexpo) feestelijk in gebruik nam met zijn „Philips Computer Show“, een reizende tentoonstelling die een veertigtal dagen duurde en in een trein was ondergebracht.

Men stelde er kantoorcomputers ten toon, machines met kleine afmetingen, aangepast aan de behoeften van kleine en middelgrote bedrijven.

Die formule „tentoonstelling bij de klant“ oogstte veel succes bij de werkelijke en mogelijke cliënteel van Philips' computerafdeling.

Sedertdien was de toestand op de computermarkt er de oorzaak van dat 3 ontwerpers zich gingen hergroeperen. Philips en Siemens, producenten van elektrisch materieel, hebben hun computerafdelingen een „huwelijk“ doen sluiten met CII, een Franse firma die haar werkzaamheden uitsluitend op computers toespitst. Uit die versmelting is Unidata ontstaan, een internationale groep die vandaag een volledige waaier van aangepaste computers kan aanbieden aan de Europese behoeften.

Zo speelt Unidata tegenover de internationale concurrentie de troef uit van de Europese informatica, wat 2 grote voordelen biedt: de ervaring van drie ontwerpers op welbepaalde gebieden en het aanvullend karakter van de produkten van de drie partners. Welk probleem de klant ook heeft, Unidata is in staat om het op te lossen.

De traditionele publiciteitsmiddelen zijn de groep Unidata niet onbekend en ze weet er bovendien handig gebruik van te maken. Het experiment dat Philips in 1973 heeft gedaan heeft de zaakvoerders van de jonge maatschappij ertoe aangezet met een nieuwe tentoonstellingstrein voor de dag te komen. Achtentwintig steden, een veertigtal dagen, persoonlijke uitnodigingen, ziedaar een onderneming die vandaag ten einde is.

Maar waarom een trein? En waarom een tweede trein?

Unidata heeft ons op die vragen geantwoord.



Ongewoon

Wanneer een trein volledig gesloten is, in een oranje kleedje steekt, in reuzenletters een naam draagt en gedurende één, twee of drie dagen op hetzelfde perron van een station staat, dan is dat ongewoon. Het was dus niet alleen een middel om een zeer ruim publiek te wijzen op het bestaan van een firmanaam die nog bekendheid moet verwerven en in ieders geheugen moet worden ingeprent, maar tevens een gelegenheid om mensen te bereiken die plannen hebben in verband met de toepassing van de elektronische informatieverwerking.

Op bezoek

Een nationaal salon biedt ongetwijfeld de gelegenheid om een belangstellend publiek te ontmoeten, maar voor iemand die zich dient te verplaatsen is de afstand steeds te groot.

Beter is het de mensen zelf op te zoeken. Dat vraagt natuurlijk een inspanning, maar deze attentie wordt door de klant naar waarde geschat.

Dank zij trexpo kan de fabrikant zijn klanten zo goed als „bij hen thuis" ontmoeten.

De mythe

Men heeft nog verder gedacht. Uit de mythe komt de computer te voorschijn als een wezen dat extra verzorging behoeft: een nauwkeurig afgebakend milieu waar uitwendige invloeden geweerd zijn, met toetsenborden en „ploegen" operateurs... een eigen wereldje dat het hoofd van een middelgroot bedrijf verontrust.

In de trein heeft men de computer van zijn mythe kunnen ontdoen. Laden, opstellen, nachtelijke temperatuurverlagingen, een stootje hier en daar misschien... en niettemin functioneert het tentoongestelde materieel degelijk. Voor mogelijke gebruikers een reden om gerustgesteld te zijn en een bewijs, zonder veel omhaal, dat het materieel veel soepeler is dan ze aanvankelijk wel dachten. Hoewel de computer voor het kantoor bestemd is, hoort hij evengoed thuis in een werkplaats, een loods en in onverschillig welke plaats in de fabriek waar men meent dat hij nuttig zal zijn.

Ervaring

Laten we onderstellen dat mijnheer V geen vertrouwen heeft in de kantoorcomputer. Op uitnodiging van Unidata maakt

hij een kosteloze rit in 1e klas om althans zijn nieuwsgierigheid te bevredigen. Op de trein ontmoet hij de streekafgevaardigde van Unidata, d.w.z. een man die de bijzondere werkvoorwaarden in die streek op zijn duimpje moet kennen.

De heer V slentert door de trein, luistert naar de uitleg die wordt gegeven en dan... — In welke sector bent u werkzaam, Mijnheer V?

De heer V deelt enkele bijzonderheden mee en is alras tot de kern van zijn onderwerp doorgedrongen. Misschien vinden we hem enkele minuten later aan het toetsenbord, waar hij, onder leiding van de afgevaardigde, zelf nieuwe gegevens codeert. Ofwel kijkt hij toe hoe het werk van een andere firma uit de streek wordt georganiseerd, een klant van de groep Unidata die aldus zijn ervaring welwillend ter beschikking heeft gesteld.

Nadat de nieuwsgierigheid van mijnheer V werd geprikkeld, gaat hij misschien wel belangstelling tonen...



Kwaliteit

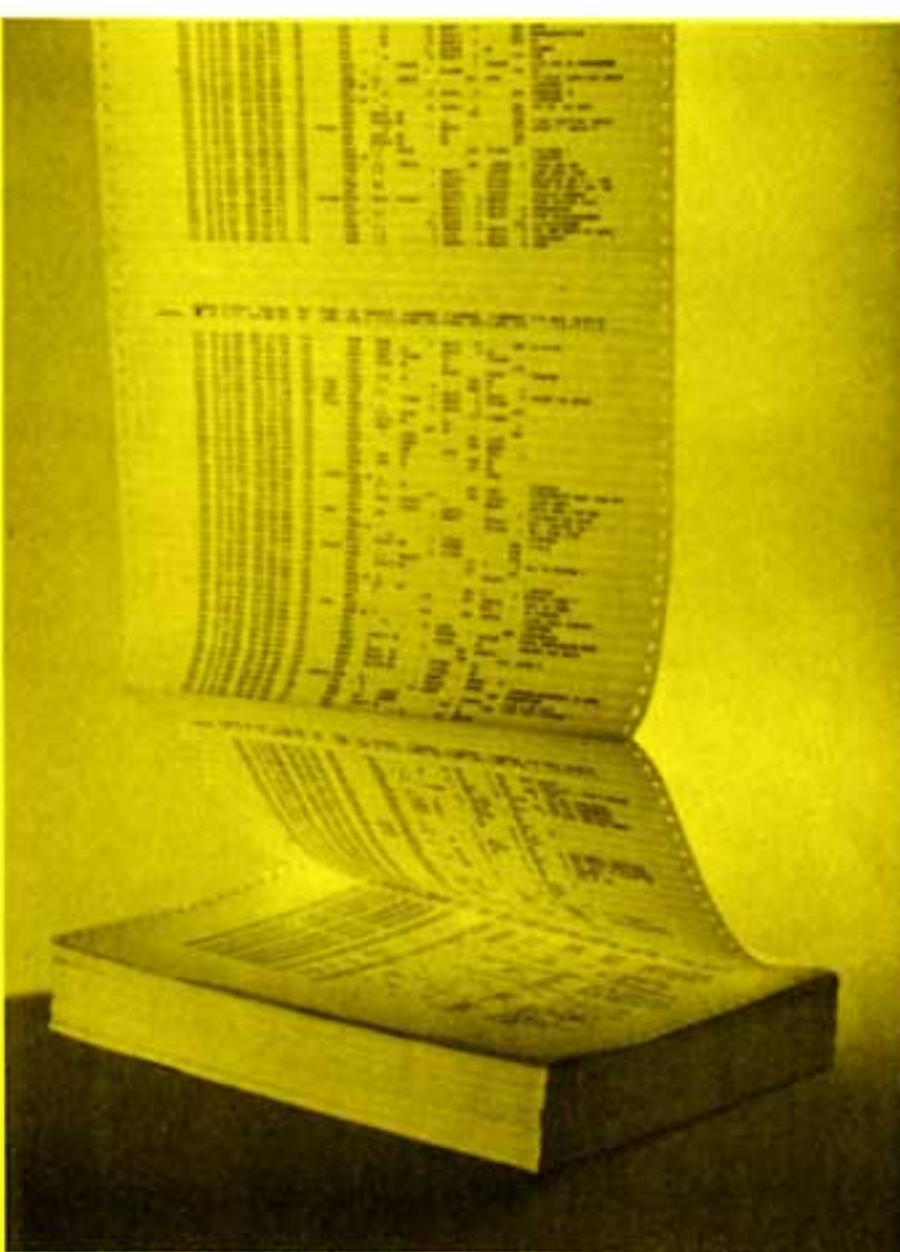
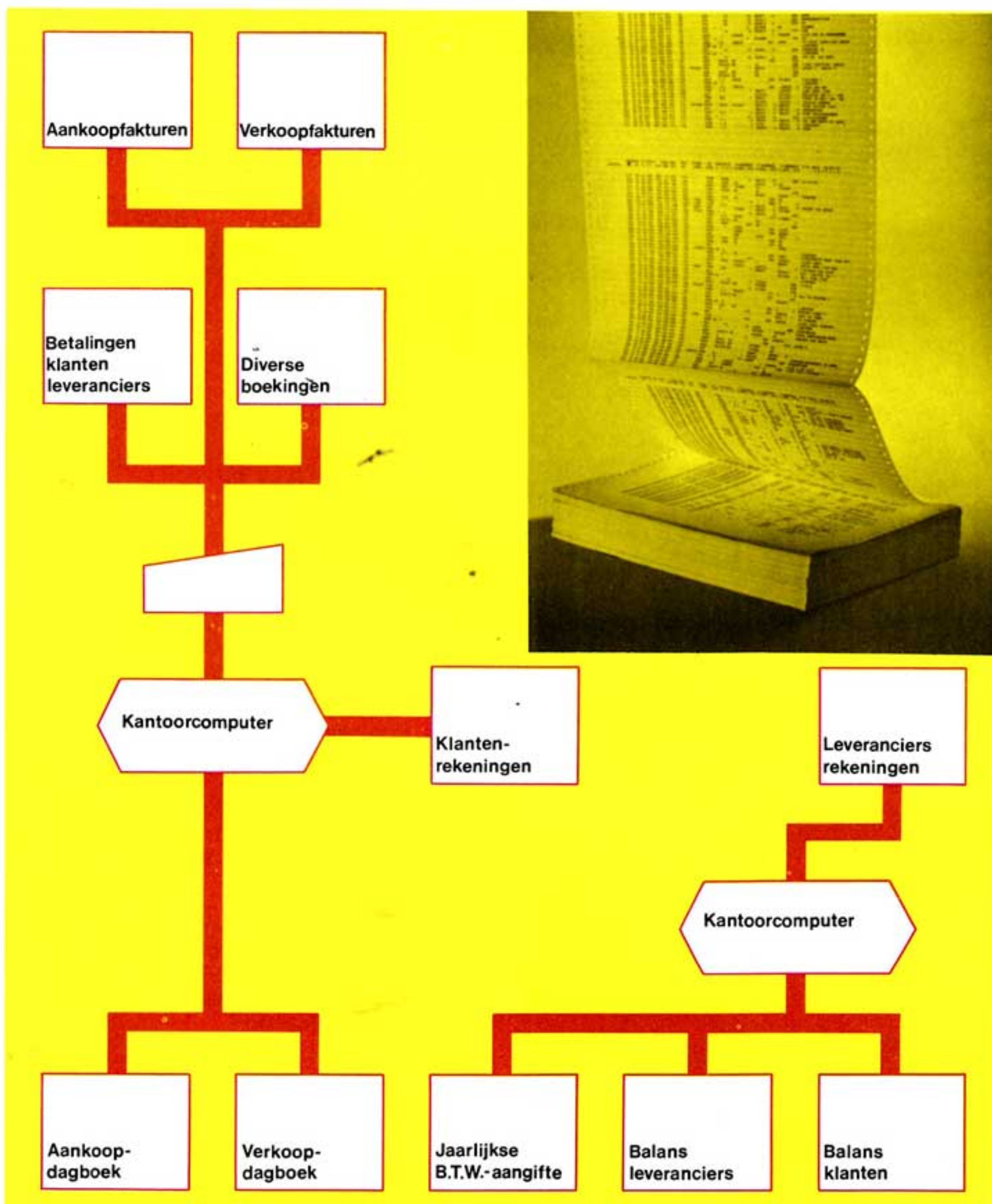
Bij het op touw te zetten van een dergelijke onderneming heeft Unidata zich een doel gesteld, de „kwaliteit” van het publiek. Zijn toevallige bezoekers en nieuwsgierigen welkom op de trein, toch heeft de exposant een duidelijk omschreven doel voor ogen: daar hij niet gehinderd wordt door de aanwezigheid van de concurrentie (in tegenstelling met de gespecialiseerde nationale salons), kan hij gerust uitgaan van de overtuiging dat iedere bezoeker uitsluitend voor hem komt. Bijgevolg kan hij erop rekenen dat de toehoorders zeer aandachtig zullen zijn en blijk zullen geven van een ideale bereidheid.

Om die gelegenheid zo goed mogelijk te benutten heeft Unidata geen moeite gespaard. Al de informatiemiddelen worden in de computer show aangewend: persoonlijke contacten uiteraard, technische documentatie, maar ook audio-visuele middelen, die een belangrijk hulpmiddel vormen wanneer het erop aan komt de totale draagwijdte van een probleem te doen overkomen. Wanneer en hoe automatiseren? Dat is het hele probleem dat moet worden opgelost alvorens kan worden overgegaan tot het bestuderen van de voordelen van het tentoongestelde materieel.

Anderzijds is de aanwezigheid van afgevaardigden van de firma onontbeerlijk: het is geen geheim dat persoonlijke contacten in de zakenwereld van groot belang kunnen zijn en dat door het subtiel spel van gedachtenwisselingen, ontmoetingen en bezoeken tussen koper en klant het vertrouwen tot stand komt dat voor het sluiten van een overeenkomst nodig is.

Wat moeten we daar nog aan toevoegen? Dat alles goed verlopen is? Dat het materieel goed aan de vraag beantwoordde? Laten we vooral niet vergeten dat het de tweede dergelijke trein is en dat de tentoonstelling door dezelfde mensen werd georganiseerd. En daarmee zijn die vragen afdoende beantwoord.

Eén vraag kan men de zaakvoerders van Unidata evenwel nog stellen: wanneer komt de derde trein?



De basisgegevens

De beheersinformatie die noodzakelijk is voor de uitoefening van de verantwoordelijkheden is, althans in ruwe vorm, aanwezig in de verschillende stadia van de administratieve verwerking.

Het gebruik van een kantoorcomputer biedt de bedrijfsleiders de gelegenheid deze informatie ten volle te benutten ten einde de beslissingen die ze dienen te nemen kwalitatief te verbeteren.

Daartoe is het echter nodig dat bij de ingebruikneming van het systeem enkele zaken duidelijk gesteld worden, met name zal men aanduiden over welke beheersgegevens men wenst te beschikken, waar ze in de kringloop der administratieve taken terug te vinden zijn, welke verwerkingen ze eventueel dienen te ondergaan en welke de meest efficiënte toegangswijze is.

De magneetkaart

De toepassing maakt volledig gebruik van de voornaamste voordelen die de magneetkaart biedt:

- automatische visuele afbeelding van het historisch overzicht van de rekeningoperaties.
- opslaan en bijwerken van de gegevens op de magneetstrip en mogelijkheid tot opvraging op eender welk ogenblik.

Beheersinformatie

Doordat de boekhouding door toepassing van de informatica aan de bedrijfsleiders vrijwel onmiddellijk en tevens continu alle gewenste informatie ter beschikking stelt wordt zij een volwaardig beheersinstrument. Een dergelijk opgevatte boekhouding biedt immers een klaar en duidelijk overzicht van de klanten- en leveranciersrekeningen, verschaft onmiddellijke toegang tot de historiek van de algemene rekeningen en laat een globale kijk toe op de resultaten per groep van vertegenwoordigers of artikelen, e.d.m.

De administratieve werkzaamheden zijn voortaan resoluut op „beheer” gericht.

de nieuwe fabriek l'OREAL te Recogne

Onderstel . . .

Onderstel dat u schoonheidsprodukten, kleurmiddelen, shampoo, lotions, lak enz. vervaardigt.

U wenst uw positie op de markt te verstevigen en met oog daarop uw installaties te vergroten. Een nieuwe fabriek dringt zich op: de laboratoria waarover u thans beschikt, kunnen niet meer voldoende uitgebreid worden.

U dient uw nieuwe produktie-eenheden op te trekken in een nijverheidszone. Welke zone zal u kiezen?

Alles wel beschouwd, zal een „onverontreinigde“ zone het best geschikt zijn. Voor het imago van uw maatschappij zou het nadelig zijn, mochten er in de buurt fabrieken gevestigd zijn waaruit bestendig zwarte of rode rookpluimen opstijgen. Bij schoonheidsprodukten hoort een gezonde vestiging in een zone waar het milieu beschermd is.

Daaraan denkt u, nietwaar?



L'Oréal

De bedrijfsleiders van L'Oréal hebben ook zo geredeneerd. Ze hebben besloten hun nieuwe fabriek te Recogne te vestigen, in een vrijwel nog ongeschonden gebied, met als enige buur een verpakkings- en distributiecentrum voor melkprodukten.

L'Oréal heeft — sta ons de uitdrukking toe — met het haar te maken.

Een hele reeks shampoo's, lotions en kleurmiddelen, alsmede alle spuitbusprodukten waaronder de welbekende haarlak; kortom, wat te vinden is op de wastafel van een badkamer. De 40 miljoen eenheden die jaarlijks worden geproduceerd, worden zowel in de kapperssalons als in de grote of kleinere distributiecentra verkocht. De cliënteel is uit alle sociale lagen afkomstig; en zo men de verscheidenheid van de aangeboden produkten beschouwt, zou men daar kunnen aan toe voegen dat ze bijna door alle leeftijdsgroepen gebruikt worden.



Te Recogne

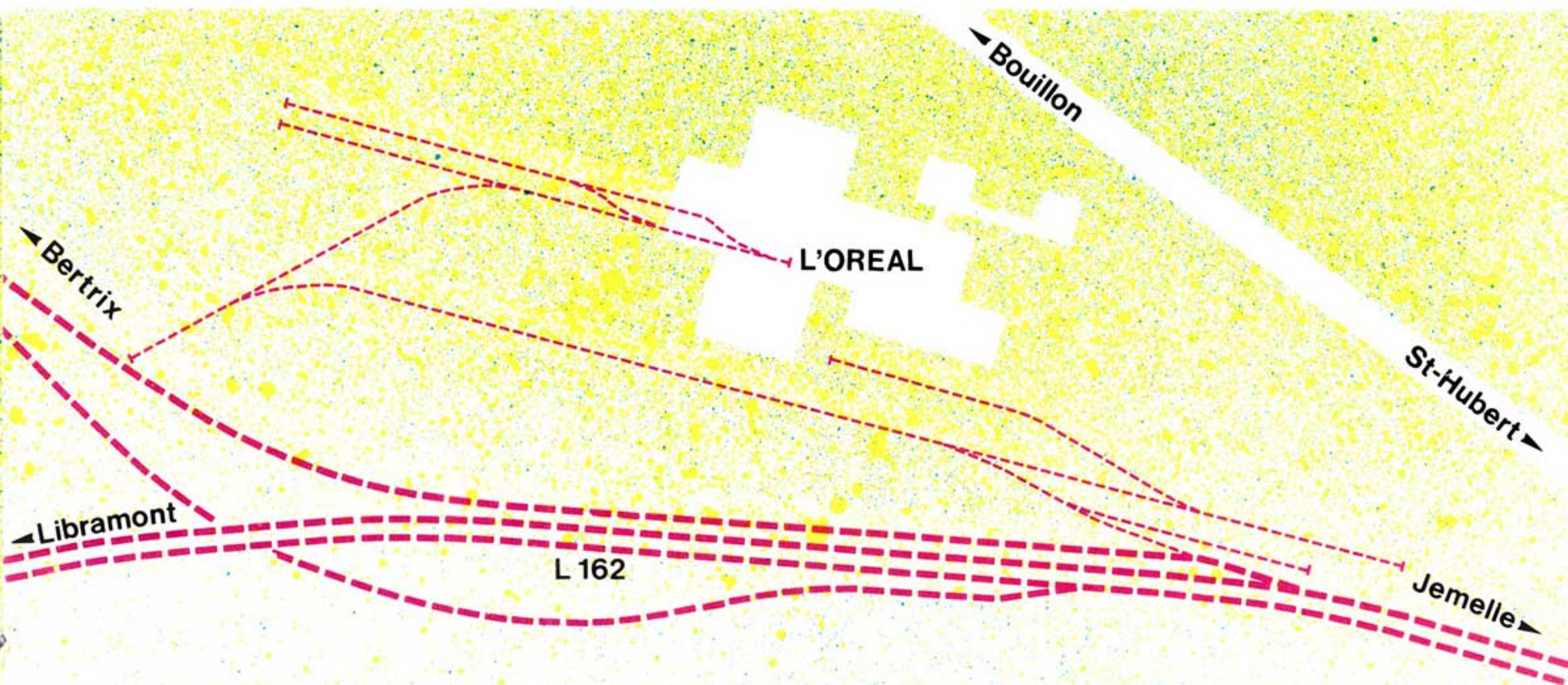
De fabriek van Recogne, die voor het ogenblik nagenoeg operationeel is, omvat grosso modo vier sectoren.

De eerste sector houdt verband met de fabricatie. Het is het gebied van de kuipen waar de grote fluidums, alcohol, ammoniak en stikstof worden gebruikt, en alle stoffen die in gecombineerde vorm nuttig zijn voor de behandeling van het haar. De fabricatie gebeurt uiteraard niet zonder een aantal controles en studies die op de grondstoffen, de bacteriologische en fysico-chemische verschijnselen en tevens de doeltreffendheid van de vervaardigde produkten betrekking hebben. Dat is het terrein van de laboratoria die aan de fabricatiesector zijn toegevoegd.

Tweede pool: die van de verpakking. In een grote hal van 6100 m² kunnen 27 geautomatiseerde kettingen ingesteld worden om een groot aantal „referenties“ te verpakken. Met andere woorden, op die polyvalente kettingen kan men tot 1200 verschillende produkten en recipiënten behandelen.

Dank zij de volledige automatisering is er een vlotte overschakeling van de verpakking naar de opslag, de derde sector van de fabriek die over drie verdiepingen verdeeld is. Interessante bijzonderheid: de goederen worden uitsluitend opgeslagen op paletten, een praktisch en snel middel dat aan de distributie een zeer grote soepelheid verleent.

Ten slotte is er een administratieve en sociale zone, met de kantoren, enkele laboratoria, de kleedkamers van het personeel, een restaurant en een cafetaria met de daarbij horende keukens en een medisch-sociaal kantoor.



en haar "kant en klaar" verbindingsspoor

Uitbreiding op het oog

Zonder dat men daarbij het beeld van de drukknop hoeft te gebruiken, een beeld dat steeds iets pejoratiefs in zich heeft, kan men hier spreken van een geïntegreerde produktie. Alles werd zodanig opgevat dat de verschillende stadia zonder onderbreking in elkaar overgaan. Bij het opmaken van de plans heeft men trouwens van het aanzienlijk hoogteverschil van het terrein gebruik gemaakt om de zoëven beschreven zones over verscheidene verdiepingen te spreiden.

De firma L'Oréal-Recogne is voornemens de grenzen van de nationale markt waartoe ze zich tot dusver beperkt had, te doorbreken. De onderneming moet in staat zijn de reeks van in haar laboratoria ontwikkelde produkten in de buurlanden te verspreiden.

Door zo oordeelkundig mogelijk gebruik te maken van wat er thans van de 40 ha grond nog overblijft, zal aan het huidige gebouw de nodige uitbreiding kunnen gegeven worden voor een nog werkelijk omvangrijkere produktie.

Verbindingsspoor

De nieuwe fabriek is op het spoorwegnet aangesloten. Een 2,5 km lang spoor, dat vertrekt vanuit het punt waar de lijnen Namen-Aarlen en Libramont-Bertrix samenkomen, loopt over het terrein tot in de laadhal.

De afdeling „sporen" van CFI (waarvan er sprake is in het nummer 5/73 van dit tijdschrift) werd belast met de aanleg van een „kant-en-klaar" verbindingsspoor. Het betreft een volledige dienst, van de studie tot de aflevering van de werken. De sporen en vertakkingen (elf vertakkingen om het hoofdspoor te verdubbelen), die in de werkplaats van CFI te Brussel in gereedheid waren gebracht, werden naar Recogne vervoerd en op het vooraf klaargemaakt terrein gelegd.

Alvorens met de aanleg van de sporen te beginnen, dienden er twee belangrijke problemen te worden opgelost.

Eerst in het stadium van de studie.

Zoals we reeds hebben gezegd, is de fabriek op de flank van een heuvel opgetrokken. Vanaf de weg die het terrein afbakent, tot aan de spoorweg die een andere grenslijn vormt, is er een hoogteverschil met middelmatige hellingen van zowat 15%. Het studiebureau heeft dus rekening gehouden met twee imperatieven: de hellingen van de verkeerssporen tot gemiddeld 1% verminderen en geheel vlakke beddingen voor stilstaande wagens aanleggen. Dat verklaart de bijzondere vorm die aan dat kleine spoorwegnet werd gegeven.

Wegens de aard zelf van de grond was het nagenoeg onmogelijk de krachtigste machines op het werkterrein te gebruiken. Bij het graaf- en taludaanlegwerk gleeed de grond telkens terug. Om een bedding met een regelmatig niveau en een ideaal profiel te bekomen, diende men de grond met kalk te vermengen. Daar de kalk het water opslorpt, werd het terrein uiteindelijk geschikt om er volkomen veilig sporen te kunnen aanleggen.

Uitzonderlijk

Het is uiteraard een uitzonderlijk probleem. Gewoonlijk bevindt men zich op een lokaal nulniveau, op een normaal terrein, en biedt de aanleg van het verbindingsspoor niet diezelfde moeilijkheden.

Het verbindingsspoor is ook om een andere reden uitzonderlijk van aard. Doorgaans hebben industriële verbindingsspooren boogstralen waarvan het gebruik strikt afgebakend is. Ditmaal heeft men het spoor ontworpen volgens de normen die op het nationaal net van toepassing zijn. Met andere woorden, het spoor is bruikbaar voor om het even welke wagen en om het even welk tractievoertuig. Men zou zelfs — en waarom niet? — reizigersrijtuigen tot in de fabriek kunnen laten lopen.

Praktisch gezien, beschikt de fabriek aldus over twee werkterreinen. Het ene, in de laadhal, zal dienen voor de verzending van de afgewerkte produkten. Op het andere terrein zal men de ketelwagens ontvangen die met stookolie en grote fluïdums geladen zijn; er zullen tevens uitwijkmogelijkheden zijn voor wagentruppen.

Men verwacht niet dat de optimale capaciteit van het verbindingsspoor onmiddellijk zal gebruikt worden. Maar men overweegt het verkeer langzamerhand uit te breiden.

Ziedaar evenwel een onderneming die, toen ze zich in een industriezone vestigde, niet getalmd heeft om in alle middelen te voorzien die nuttig zullen zijn voor haar uitbreiding. Een dergelijke vooruitziendheid is, men mag het gerust zeggen, eveneens uitzonderlijk. En doeltreffend.



GEVAARLIJKE GOEDEREN

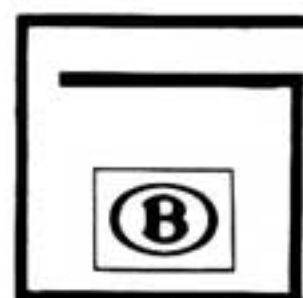
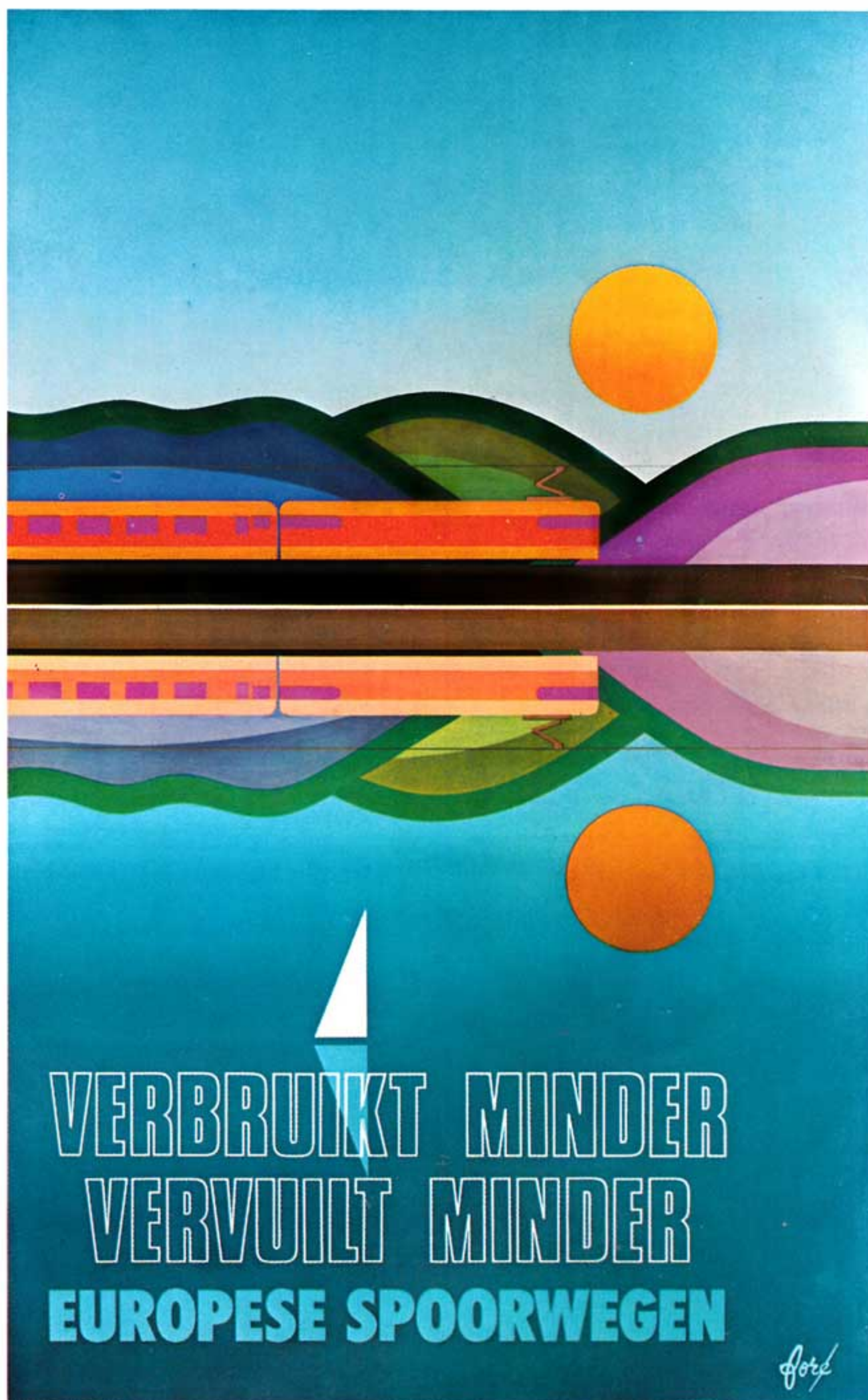
Met ingang van 1 oktober 1975 zullen nieuwe voorschriften in werking treden voor gevaarlijke goederen die in ketelwagens worden vervoerd.

Aan zekere goederen, uitdrukkelijk vermeld in een door een commissie van experts opgemaakte lijst, werd een kennummer voor gevaar toegekend. Dit nummer dient door de afzender op een oranje-kleurig, rechthoekig bord aangebracht, aan beide kanten van de wagen. Gedurende een overgangperiode van 4 jaar mag dit door middel van etiketten, schilderen of een ander gelijkwaardig procédé.

Op verzoek van de particulieren en op hun kosten zal onze Directie van het Materieel, Bureau 23-32, zich belasten met het vervaardigen en aanbrengen van de borden op de ketelwagens.

Nadere inlichtingen kunnen nog vóór de publicatie van deze nieuwe voorschriften in onze Goederentarieven (Bijlage I tot Bundel I en tot de CIM), bekomen worden op de hiernavolgende adressen.

Directie van het Materieel NMBS
Bureau 23-32 Sectie 11
Leuvenseweg 17-21 - 1000 BRUSSEL
Handelsdirectie NMBS
Bureau 63-22 Sectie 65
Frankrijkstraat 85 - 1070 BRUSSEL



INTERFRIGO-

NIEUWE VERBINDING MET FINLAND

VERKEER

Sinds 15 februari i.l., biedt de Internationale Maatschappij voor spoorwegkoeltransporten — INTERFRIGO — een nieuwe reisweg aan voor het vervoer van bederfelijke waren ter bestemming van Finland.

Naast de bestaande route via de ferry-boatlijn Stockholm-Naantali, kan voortaan de verbinding naar en van Finland eveneens verzekerd worden via de ferry-dienst tussen Travemunde en Hango-Hanko.

Een eventuele bij-ijzing met droog- of waterijs is mogelijk in beide ferry-havens.

De N.V. INTERFERRY, vertegenwoordiger van INTERFRIGO in België, verstrekt u graag meer inlichtingen over deze nieuwe vervoersmogelijkheid.

De kantoren van de N.V. INTERFERRY zijn gevestigd te 2030 Antwerpen, Zomerweg 26, telefoon 031/41.69.50, toestel 34. Telex nr. 32529.

BRESSOUX - NIEUW STATIONSGEBOUW

Dit nieuw stationsgebouw voor reizigers per auto-slaaptrein werd geopend op 16 mei 11. U vindt er een leuke en moderne bar.



Wij hebben net besloten om per spoor terug te keren...

ENKELE BESCHIKBARE INDUSTRIE- TERREINEN

Enkele industrieterreinen zijn beschikbaar in twee omschrijvingen van het Belgisch net.

In de streek van Kortrijk

Westrozebeke : 3.900 m² - goederenkoer - bereikbaar per spoor, lijn 63

Boezinge : 1.500 m² - goederenkoer - bereikbaar per spoor, lijn 63

Ieper : 2.000 m² - goederenkoer, langsheen de vorming - bereikbaar per spoor, lijn 69

Ingelmunster : 3.500 m² langsheen het hoofdspoor van lijn 66, tussen overwegen 105 en 106

Lendeledede : 1.750 m² - gesloten goederenkoer.

Om alle inlichtingen te krijgen : Handelsagentschap NMBS, O.L. Vrouwestraat 9, te Kortrijk. Tel. 056/22 00 49

Streek van Verviers

Herbestal : 23.000 m²

Pépinster : 12.000 m²

Raeren : 20.000 m²

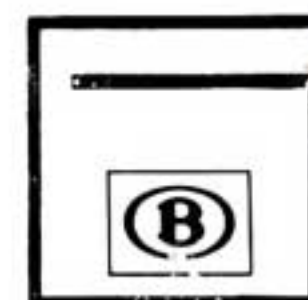
Saint-Vith : 2.000 m²

Sourbrodt : 1.300 m²

Welkenraedt : 30.000 m²

Wevercé : 13.000 m²

Om alle inlichtingen te krijgen ; Handelsagentschap NMBS, Rue Xhavée, 14, te Verviers. Tel. 087/33 08 40





T2S

rechtstreeks naar Salzburg

In een voorgaand nummer hebben wij u uitgelegd hoe een reis per slaaprijtuig T2 's nachts verloopt. Deze rijtuigen zijn te uwer beschikking voor uw vacantiereizen naar Milaan, Ventimiglia en Salzburg (zij zijn ook in sommige Railtour-treinen ingeschakeld).

Er zijn echter verschillende types van rijtuigen, anders zou het te eenvoudig zijn. De rijtuigen die de verbinding met Italië verzekeren hebben de karakteristieken waarover we het toen hadden. Op het traject naar Salzburg rijdt evenwel een ander type, nl. de T2 S, dat toch behoort tot de groep T2.

Voor de T2 S geldt hetzelfde principe als voor de T2: enkel afdelingen voor twee personen. Maar het constructieschema

verschilt. De normale T2 telt 18 in elkaar gewerkte afdelingen op twee niveau's. De T2 S daarentegen bevat maar 17 afdelingen, allen op hetzelfde niveau en ontworpen volgens het traditioneel constructieschema van de afdeling „double”: twee boven elkaar geplaatste bedden, hetzelfde comfort, het opschikhoekje met warm en koud water,...

De T2 en de T2 S bieden het comfort en het gemak dat u van een reis „met twee” moogt verwachten.



LUIK (Bressoux):



De containerterminal van Luik - Bressoux viert zijn derde verjaardag. Ingehuldigd op een druilerige lentedag in 1972 (15 mei) verzekert dit eerste binnenlands overlaadcentrum van de NMBS een druk handelsverkeer. Dat men „de wind in de zeilen” heeft, bewijzen de 3 à 400 containers die men per maand behandelt.

Produkten van de metaalindustrie en Marokkaanse conserven kruisen er zuivelprodukten en Belgische meststoffen die naar de vier hoeken van het continent worden uitgevoerd.

De „vurige stede” en zijn industrieel hinterland zijn dagelijks verbonden met Antwerpen, Zeebrugge en Italië. Er zijn ook transporten naar Scandinavië en het Iberisch schiereiland, hoewel minder regelmatig. De verzending der containers verloopt vlot dank zij de nabijheid van de twee grote vormingsstations Kinkempois

een kleine terminal groert

en Montzen.

Bressoux behandelt ook „kangoeroewagens” en ondeelbare massa's tot 30 ton, wat wel degelijk de veelzijdigheid van dit station aantoont.

Op 100 meter van de portaalkraan is er nu ook een douanepost opgericht naast de kantoren van de NMBS en van de private transportondernemingen. Deze laatste bieden de klant de diensten aan van ervaren declaranten voor de in- en uitklaringsformaliteiten.

Is het station van Bressoux voor U van belang dan kunt U nuttige inlichtingen bekomen bij de stationchef, de heer DESTUMENT; telefoneer hem op het nummer 041/52.01.30, toestel 1140. De afgevaardigde van Interferry, de heer DELHOUGNE, kan U ook informeren; U kunt hem bereiken op het nummer 041/23.63.13.

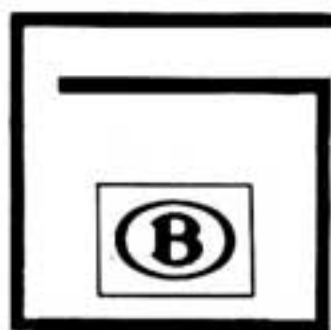
REDUCTIE VOOR „GROTE GEZINNEN”



Sinds 28 maart 1975 wordt de reductie „Grote Gezinnen” toegekend aan de Belgische en Luxemburgse gezinnen die minstens drie minderjarige ongehuwde kinderen samen in leven tellen. De reductie bedraagt 50% op de gewone prijzen van de enkele biljetten voor de ouders en voor de kinderen die ten volle 12 jaar zijn, en 75% voor de kinderen van 4 tot ten volle 12 jaar.

De belanghebbenden kunnen de reductiekaarten aanvragen bij de afgevaardigden van de Bond van de Grote Gezinnen of in een spoorwegstation.

splinternieuwe lokalen voor



België en Duitsland zijn buurlanden, wat resulteert in drukke wederzijdse handelsbetrekkingen. De NMBS heeft dan ook reeds lang geleden een handelsvertegenwoordiging naar de Bondsrepubliek gestuurd. De Belgische Spoorwegen en de Regie voor Maritiem Transport bezetten er samen een lokaal op de benedenverdieping van het Centraal Station Keulen. Beide organismen werden toen door eenzelfde persoon vertegenwoordigd. Nu, en dat sedert 2 jaar, behartigt de Heer Delbarre uitsluitend de R.M.T.-belangen, terwijl de Heer Devillers als alleenvertegenwoordiger van de NMBS werd aangesteld.

De komst van de lente heeft het agentschap doen „loten schieten”. Naast de benedenverdieping betreft men nu ook de eerste verdieping.

Beide maatschappijen hebben samen in Keulen — en dat is duidelijk merkbaar op onze foto — een aantrekkelijke en warme sfeer willen scheppen waarin de Duitse klant zich thuis moet voelen. Het ogenblik was trouwens aangebroken om een beetje uitbreiding te zoeken; want met één man meer, liep men elkaar in de kleine lokalen toch wat in de weg.

De benedenverdieping is nu ingericht als ontvangzaal: elke bezoeker kan er alle gewenste inlichtingen krijgen. Beide vertegenwoordigers zijn verhuisd naar de eerste verdieping, waar zich ook een vergaderzaal bevindt.

Het agentschap te Keulen had werkelijk nood aan dat nieuw kleedje. Dank zij deze operatie, geleid door onze Directie van de Baan, zal de Belgische vertegenwoordiging in de Bondsrepubliek over een accommodatie beschikken die beantwoordt aan de behoeften van deze tijd.

De receptie, gehouden ter gelegenheid van de inhuldiging van de vernieuwde lokalen, werd bijgewoond door zijne Excellentie de Ambassadeur van België in de Bondsrepubliek Duitsland, hooggeplaatste personen van de Deutsche Bundesbahn, voor-



ons agentschap in Keulen

aanstaande politici en zakenlui. In naam van de NMBS dankte de heer Lokker hoofdinspecteur bij de Handelsdirectie, iedereen die zijn steentje bijgedragen had. Hij beklemtoonde het feit dat de opeenvolgende vertegenwoordigers nauwe banden tussen beide spoorwegnetten hebben gesmeed. Tot slot van zijn toespraak verklaarde hij dat hij er van overtuigd was dat beide vertegenwoordigers ter plaatse, in dat nieuwe decor, al hun dynamisme ten dienste zullen stellen van de maatschappijen die zij te Keulen „verpersoonlijken”. Wij, van onzentwege, wensen daaraan toe te voegen dat die aangename omgeving in dat opzicht waarschijnlijk de rol van „katalysator” zal spelen.

LOCOTRACTORS TE KOOP

De NMBS stelt twee rangeerlocotractors „moyse” te koop die zich momenteel in het Centrale Stapelplaats van de Baan te Schaarbeek bevinden.

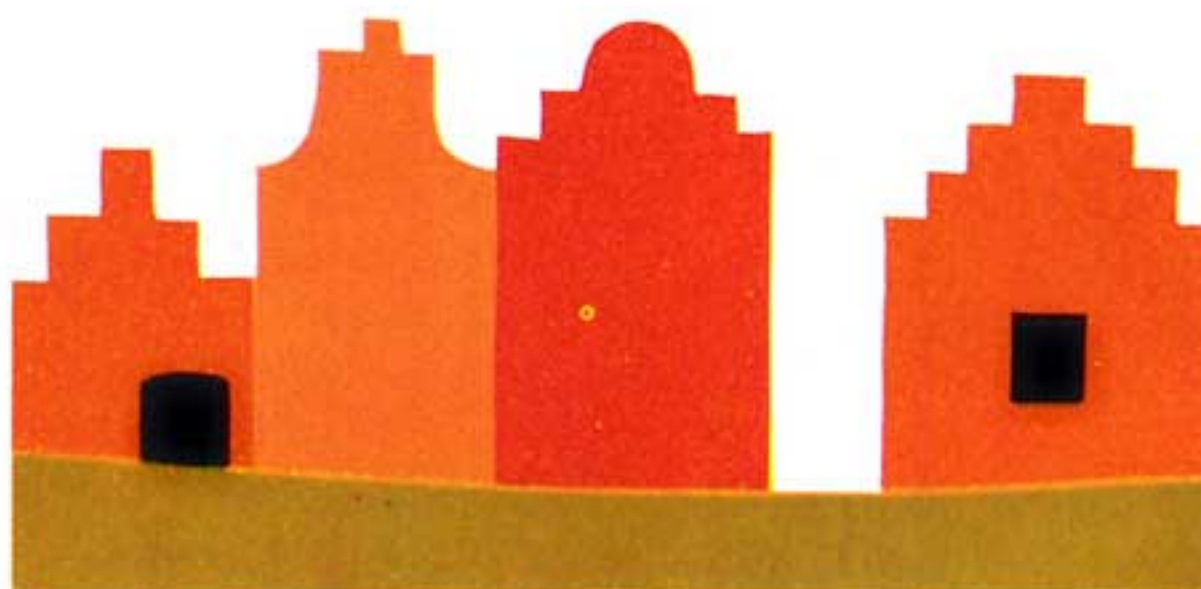
Die twee voertuigen vertonen volgende kenmerken:

- motor: 90 CV
- dynamo: 200/280 V, 65 KW
- maximum snelheid: 25 km/u
- minimum straal: 25 meter
- maximale trekkracht op de haak: 6,5 ton
- afmetingen: lengte: 6,75 m
breedte: 2,82 m hoogte: 3,5 m
- gewicht: 25 ton - 2 assen.

Ondernemingen die belangstellen in deze voertuigen kunnen offertes doen in de gebruikelijke vorm en termijnen voorgeschreven door het lastenkohier.

Dit lastenkohier is verkrijgbaar bij de Directie Aankopen van de NMBS, Leuvensestraat, 21, 1000 Brussel, bureau 81.53, sectie 3.

De locotractors zijn te bezichtigen in de Centrale Stapelplaats van de Baan, Ganzenweidestraat, 301, 1130 Brussel. Bedoeld lastenkohier draagt nummer 8153.909.2.3.0



TREINVAKANTIE

Uw vakantie start in de trein. Inderdaad, er is zeker een formule die beantwoordt aan uw verlangens. Ontdek uw land ... per trein! En als u werkelijk geen tijd hebt — „time is money!“ — dan zullen uw werknemers blij zijn de verschillende mogelijkheden te kennen die de spoorweg hen biedt.



t: kaarten - van trein-toerisme!

t: kaarten zijn abonnementen die 5, 10 of 15 opeenvolgende dagen geldig zijn op alle treinen en vervangingsautobussen. Met de t: 10-kaart bijvoorbeeld, reist u na 648 km waarlijk gratis.

Er bestaat ook een t: 5/14-kaart. Ze is 5 dagen geldig te kiezen uit een periode van 14 opeenvolgende dagen.

Een maand halve prijs

De halve-prijskaart kost 280 F in 2e klasse en 420 F in 1e klasse. Ze is één maand geldig. Op vertoon van deze kaart krijgt u biljetten aan halve prijs.

Na 400 kilometer (om de kaart af te lossen) reist u werkelijk tegen halve prijs. En tel: hoeveel kilometers spoot u op dertig dagen ...!

Een dag aan zee, ... in de Ardennen

Tegen sterk verminderde prijs stelt de spoorweg u een dag aan de kust of onder de Ardense sparren voor (heen en terug). Een voorbeeld: Brussel-Bertrix kost maar 238 F. Minder dan 1 F per kilometer.

Een mooie dag te ...

Dat is een totaal andere formule. Wanneer u uw biljet „Een mooie dag te ...“ betaalt, krijgt u niet alleen een spoorwegtraject tegen een voordelige prijs, maar ook vrije toegang tot bepaalde musea, kastelen, grotten en andere toeristische attracties van de streek. De bestemmingen zijn weloverwogen gekozen: Bokrijk, Doornik, Keulen, het eiland Walcheren, Brugge ...

Trein+autocar, eendaagse excursies

De trein brengt u tot Aarlen, Jemelle, Libramont, Verviers... Daar wacht een autocar die u naar de merkwaardigste toeristencentra zal voeren.

U hebt een forfaitaire prijs betaald: deze dekt alle verplaatsingen vermeld op het programma.

Verminderingen voor groepen

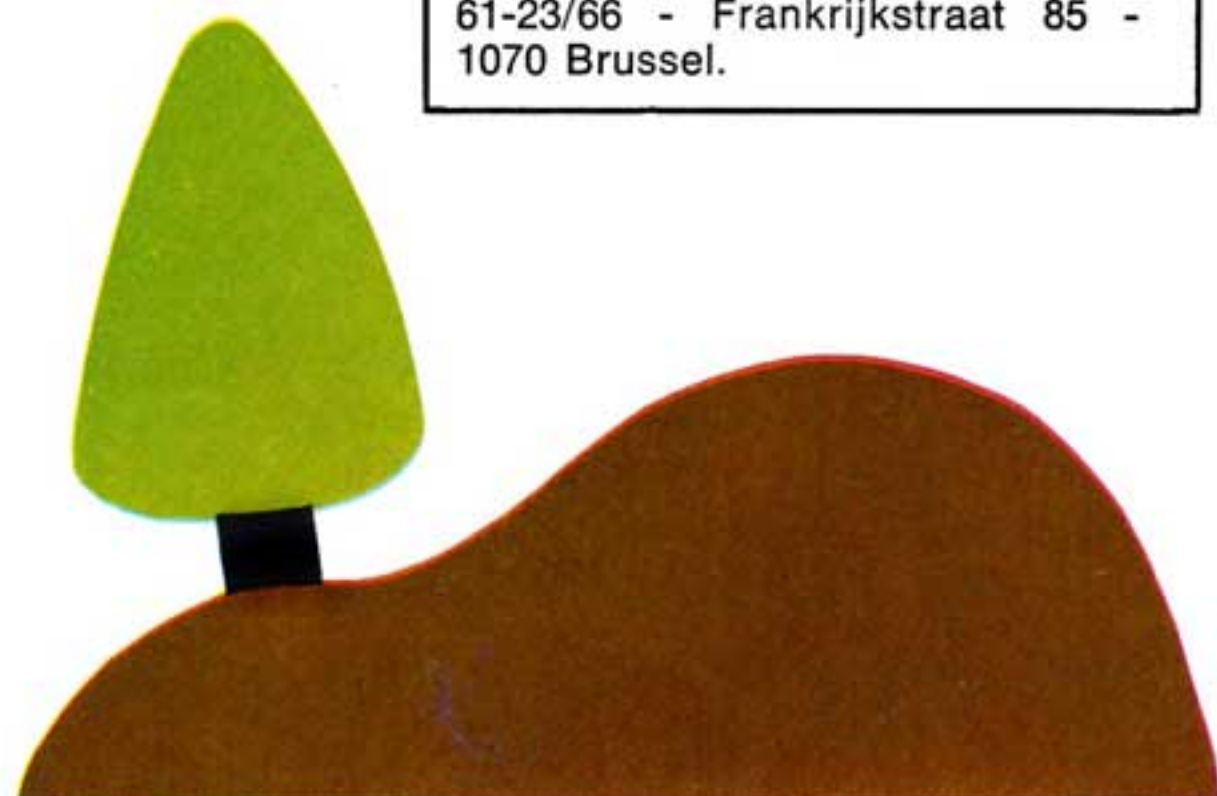
Jongelui onder 21 jaar (10 deelnemers), scholen (10 deelnemers) en gewone groepen (20 deelnemers) betalen maar halve prijs indien ze de vermindering voor groepen vragen. Gewone groepen (bv. van ondernemingen) van 10 tot 19 deelnemers krijgen 25% vermindering.

De spoorkaartjes tegen verminderde prijs moeten aangevraagd worden in het station van vertrek of in het handelsagentschap van uw streek ten laatste 4 dagen vooraf.

Duizend ideeën

De NMBS geeft een folder „Treinvakantie“ uit, die u alle gewenste inlichtingen zal verschaffen over deze formules. De toeristische kaart (op de achterzijde) zal u duizend „excursie-ideeën“ geven.

Indien u deze folder nog niet hebt ontvangen; indien u uw personeel „duizend“ excursiemogelijkheden gunt, stuur ons dan een berichtje en u zal het gevraagde aantal ontvangen. Ons adres: Handelsdirectie, bureau 61-23/66 - Frankrijkstraat 85 - 1070 Brussel.



**spoorwegen,
goedendag...**



Op een of andere dag heeft een sympathieke stem u misschien op die manier begroet, toen u het nummer 219.28.80 had gedraaid om een dienstregeling, een prijs of een andere inlichting te vragen. Dan was u een van de 800.000 correspondenten aan wie CINTER jaarlijks een antwoord geeft.

CINTER is de Centrale voor Telefonische Inlichtingen Reizigers. Ze heeft twee telefoonnummers, telt 19 lijnen, werkt 17 uren per dag (van 6 tot 23 uur) en verwerkt dagelijks 1500 tot 2500 telefoongesprekken, met pieken van meer dan 4000 (tweemaal in 1974).

De bedoelde telefooncentrale bevindt zich

op de tweede verdieping van het station Brussel-Noord. U kan er via twee nummers terecht: ofwel in het Nederlands (219.28.80), ofwel in het Frans (219.26.40). Haar taak is tegelijkertijd eenvoudig en ingewikkeld: ze verstrekt aan elkeen (persoon of instelling) de meest uiteenlopende inlichtingen omtrent het vervoer van reizigers en bagage.

De dienstregeling van uw reis naar Florence? Deze wordt u door CINTER medegedeeld. De prijs van een treinreis naar Sète? Ook dat zoekt CINTER voor u op. De beste manier om uw bagage te laten vervoeren? En ook op die vraag geeft CINTER een antwoord.

Met de documentatie waarover ze beschikken, beantwoorden de bedienden van de inlichtingendienst, voor zover zulks mogelijk is, vragen betreffende het nationaal en internationaal verkeer maar ook vragen die betrekking hebben op de aanvullings- en vervangingsautobussen, de slaaprijtuigen, de Sabena-treinen, de speciale vakantietreinen (Railtour en FTS), de zeevaartlijn Oostende-Dover, enz...

De documentatie bestaat uit de reisgidsen van een groot aantal Europese spoorweg-

netten, nationale en internationale reglementen, voorschriften en tarieven, afstands- en prijstabellen, omzendbrieven, folders en bruikbare prospectussen...

Wil dat zeggen dat CINTER al uw vragen kan beantwoorden?

Er zijn natuurlijk altijd grenzen. Maar CINTER heeft die grenzen heel ver verlegd. Twee personen staan in voor de coördinatie en de supervisie van het werk: CINTER is immers een dienst voor de cliënteel en de NMBS wil dat deze van prima kwaliteit is. Men besteedt er dus de uiterste zorg aan om hem zo doeltreffend mogelijk te maken. Aangezien het gebied dat bestreken wordt, zeer uitgebreid is, vormt de ondervinding ongetwijfeld een sterke troef.

Nieuwkomers bij CINTER, kunnen dan ook rekenen op de steun van hun oudere collega's die geoefend zijn in de omgang met het publiek en de routine hebben om heel vlug een antwoord te vinden op de meest ongewone vragen.

Wordt er kwaliteitswerk geleverd? Jawel. Talrijke mensen die op de dienst een beroep hebben gedaan, zullen u dat kunnen bevestigen.

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.

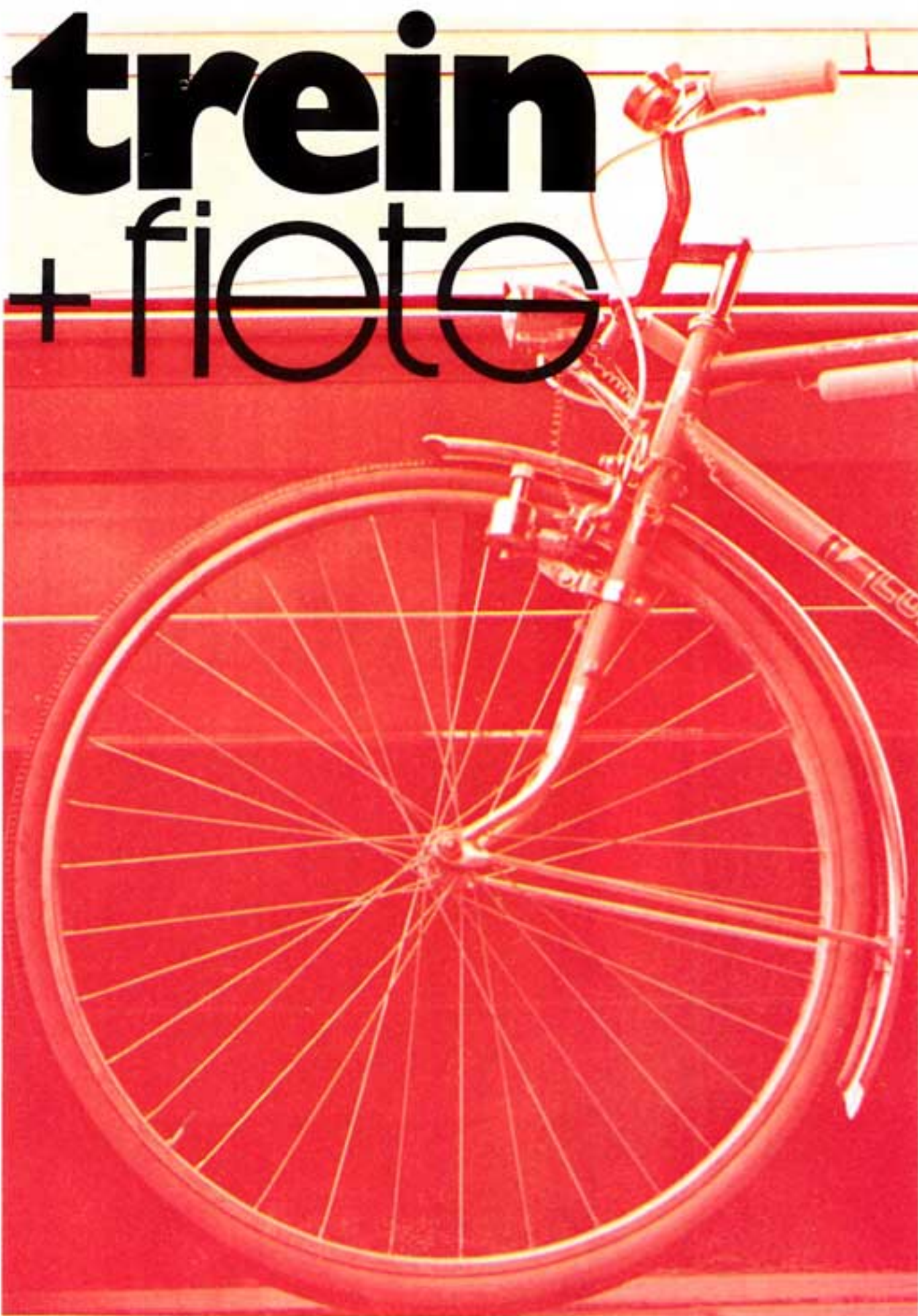
Verantwoordelijke uitgever:
P. SERGYSELS - BRUSSEL.

Redactie :
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out : P. Funken, Brussel
Drukkerij : N.V. Erasmus, Ledeberg

Foto's :

Plans : 1
Unidata : 3-5
NMBS : 6, 11, 14

trein + fioto



„Sportieve“ reizigers kunnen een fiets huren in 10 Belgische stations, en dit vanaf 15 juni tot 30 september. Schilderachtige plekje, die voor andere vervoermiddelen haast onbereikbaar zijn, worden ontdekt door natuurliefhebbers met de fiets.

Bij de keuze van die stations lieten wij ons overwegend leiden door toeristische motieven. De omgeving van Bertrix, Dinant, Poix-St.-Hubert, Trois-Ponts, Verviers, Brugge, Essen, Geel, Oudenaarde en Veurne, verschaffen de nerveuze stadsbewoner een zee van zuurstof, kalmte en rust.

Er zal een onderscheid gemaakt worden tussen spoorreizigers en andere klanten. Op vertoon van een geldig vervoerbewijs (biljet of abonnement) kan in voormelde stations een fiets gehuurd worden tegen de prijs van 75 frank per dag. Voor de niet-spoorreizigers zal de huurprijs 100 frank bedragen. Verzekering en BTW zijn in deze prijzen inbegrepen. Aan degenen die een fiets huren voor een periode van minstens 3 dagen, wordt een reductie toegekend van 15 frank per dag.

De fiets(en) die men wenst te huren kan (kunnen) mondeling of schriftelijk gereserveerd worden. Het aantal fietsen per station is evenwel beperkt. Reserveer dus tijdig.

De fietsen kunnen naast de verhuurstations ook in andere stations teruggegeven worden. De lijst van deze stations, alsmede de huurvoorwaarden worden aan de huurder overhandigd.

De huurders hebben de keuze tussen een dames- of herenfiets. De rijwielen zullen steeds in goede staat verkeren, daar de fabrikant het regelmatige onderhoud verzekert. Iedere beschadiging van de rijwielen zal de betaling van de reparatiekosten met zich meebrengen (met franchise van 300 F). Alle verdere regelingen i.v.m. beschadiging zijn vermeld in het huurcontract.

Dit nieuw initiatief heeft alles om tot een succesrijke formule uit te groeien, vooral nu het „stalen ros“ weer „in“ is.

TEN Trans Euro Nacht



Klantenkaart VL

10 + 1

De Heer / Mevrouw / Mevrouw
(Naam en voornaam in hoofdletters)

Handtekening van de houder
(Naam en voornaam)

Onoverdraagbaar

Nº 01138

NMBS 88

TEN-KLANTENKAART

WIN

EEN GRATIS BED!

Na tien reizen is uw trouweidkaart „VL“ vol. Deze tien reizen hebt U soms alleen ondernomen; bij gelegenheid samen met uw echtgenote, ofwel vergezeld van het ganse gezin. Iedere keer heeft de slaapwagenbegeleider de reizen op uw kaart aangetekend. Nu hebt u recht op een kosteloze nachtverplaatsing. Anders uitgedrukt, men zal u gratis de slaappleaats aanbieden voor uw volgende nachtreis. Uw getrouwheidsgeschenk.



De reisagentschappen op school

Ieder jaar, in januari en februari, richt de Handelsdirectie van de NMBS herscholingscursussen in voor het personeel van de aangenomen reisbureaus. Deze cursussen omvatten een franstalige en een ne-

derlandstalige cyclus; iedere cyclus duurt 7 dagen gespreid over een maand.

Alle technische aspecten van de verkoop van spoorwegbiljetten, die door particulieren in de reisbureaus kunnen aangeschaft worden, worden er uit de doeken gedaan.

Deze essentieel praktische lessen trekken ieder jaar talrijke deelnemers aan. De directeurs van de reisbureaus maken van deze gelegenheid gebruik om hun pas aangeworven toonbankbedienden een kostbare basisvorming te laten verwerven.

De leerlingen zijn verzameld in de vergaderzalen van de Frankrijkstraat, te Brussel. Deze zijn uiterst gerieflijk ingericht en met ultra-modern didactisch materieel uitgerust: audio-visuele toestellen, filmprojectoren, apparatuur voor simultaanvertaling.

Zoals verleden jaar, werden twee volledige dagen — een per taalrol — in beslag genomen door onze collega's van de SNCF, die, voor een zeer talrijk gehoor, met grote bekwaamheid de bijzonderheden, eigen aan de biljettenuitgifte van hun net, hebben uiteen gezet. De twee SNCF-dagen werden door onze Franse vrienden besloten met een landelijk buffet dat in een zeer hartelijke sfeer verliep.

Wanneer ge met vakantie vertrekt stelt het vervoer van de bagage onvermijdelijk een probleem.

De grote zwarte reiskoffer, de kleine bruine handtas met camera en fototoestel, de tot barstens toe gevulde reiszak, het tasje met alle reisdocumenten, zonder te spreken van de kinderen die steeds je aandacht opeisen.

En dan de terugreis ?

Je bagage is toegenomen : souvenirs, geschenken, ter plaatse gekocht speelgoed... Neem een goed besluit : vertrouw je bagage toe aan de spoorwegen. Vertrek en kom terug zonder bagage : het is zoveel gemakkelijker.

Een nieuw éénvormig tarief

Je betaalt een vast inschrijvingsrecht van 105 F (160 F voor een reis van meer dan 500 km). Daarvoor mag je tot 20 kg voor één persoon verzenden, en dit voor verbindingen tussen een tiental Europese landen (zie opsomming verder in deze tekst).

Samen reizen heeft een voordeel

Personen die samen reizen mogen zoveel maal 20 kg bagage verzenden als er personen zijn en betalen éénmaal het vast inschrijvingsrecht voor de hele zending. Je bent bijvoorbeeld met z'n vieren maar één van je kinderen is nog geen vier jaar (voor dat kind betaal je niet). Dan hebben jullie dus samen recht op 60 kg bagage (3 x 20 kg per persoon), doch je betaalt slechts het vast inschrijvingsrecht van 105 of 160 F voor al de bagage.

Extra gewicht

Soms gebeurt het, dat de toegelaten 20 kg per reiziger overschreden wordt. Dan moet je een toeslag betalen variërend volgens het gewicht (per schijf van 10 kg) en de af te leggen afstand (zie bijgaande prijstabel).

Een voorbeeld ter verduidelijking. Je reist met je gezin (3 betalende reizigers) van Brussel naar Parijs, dit is 315 km. Al je bagage samen weegt 73 kg. Dat is dus 13 kg meer dan voor 3 personen toegelaten is.

De bediende die je bagage inschrijft, kijkt dan op zijn tabel naar de prijs die overeenstemt met een afstand van 400 km en een extra gewicht van 20 kg (schijven van 10 kg zijn ondeelbaar), zijnde 194 F. Dit is geen 194 F extra maar het totale bedrag voor 73 kg !

Voor welke landen ?

Het tarief is toepasselijk op de verbindingen met een ganse reeks landen, onder meer :

België (R.T.M.-zeevaartlijnen inbegrepen)
Denemarken
Duitsland
Finland
Frankrijk
Groot-Brittannië (alleen voor Londen en de toegangshavens)
Luxemburg
Nederland
Noorwegen
Oostenrijk
Zweden
Zwitserland

De formule geldt evenwel slechts

- als de verzending geschiedt tussen stations van twee deelnemende spoorwegnetten
- en als de reisweg uitsluitend over de lijnen van deelnemende spoorwegnetten loopt.



Naar het buitenland zonder bagage ! Laat ons ervoor zorgen

Geen douaneformaliteiten meer dank zij de „Groene kaart”, het paspoort voor je bagage

Alle douaneformaliteiten i. v. m. het inschrijven van je bagage zullen je gespaard blijven, indien je voor het vertrek een groene kaart invult : „Douaneaangifte voor ingeschreven goederen”, die je aan het loket vraagt.

Door de kaart te ondertekenen verklaar je dat je bagage alleen maar persoonlijke voorwerpen bevat die toegelaten zijn.

De GROENE KAART wordt aanvaard door de landen geciteerd onder de rubriek „Voor welke landen”, Groot-Brittannië uitgezonderd.

Tot besluit : vertrek zonder bagage

Breng je bagage naar het station, wanneer je wil (zelfs één of twee dagen op voorhand) en leg de vervoerbewijzen (kaartjes) voor.

Vergeet niet de „GROENE KAART, het paspoort voor je bagage”, in te vullen.

De spoorwegen zullen je bagage probleemloos afleveren in het station van bestemming.

In een twintigtal belangrijke stations in België wordt bagage voor alle bestemmingen aanvaard. Indien je in een klein station vertrekt, vraag dan eerst per telefoon of je bagage er aangenomen wordt, en als het niet het geval is, vraag dan waar je terecht kan.

Nadere informatie ?

Die wordt met genoegen verstrekt op het volgend adres :

HANDELSDIRECTIE - Bureau 61-43 -
Frankrijkstraat 85 - 1070 Brussel
Tel. 523 80 80 - toestel nr. 2677.

Uw vakantie start in de trein.

RAILTOUR & FTS reizen
10 dagen alles inbegrepen
vanaf 4.395^F
in alle reisbureaus.



B