

1/77 MAART

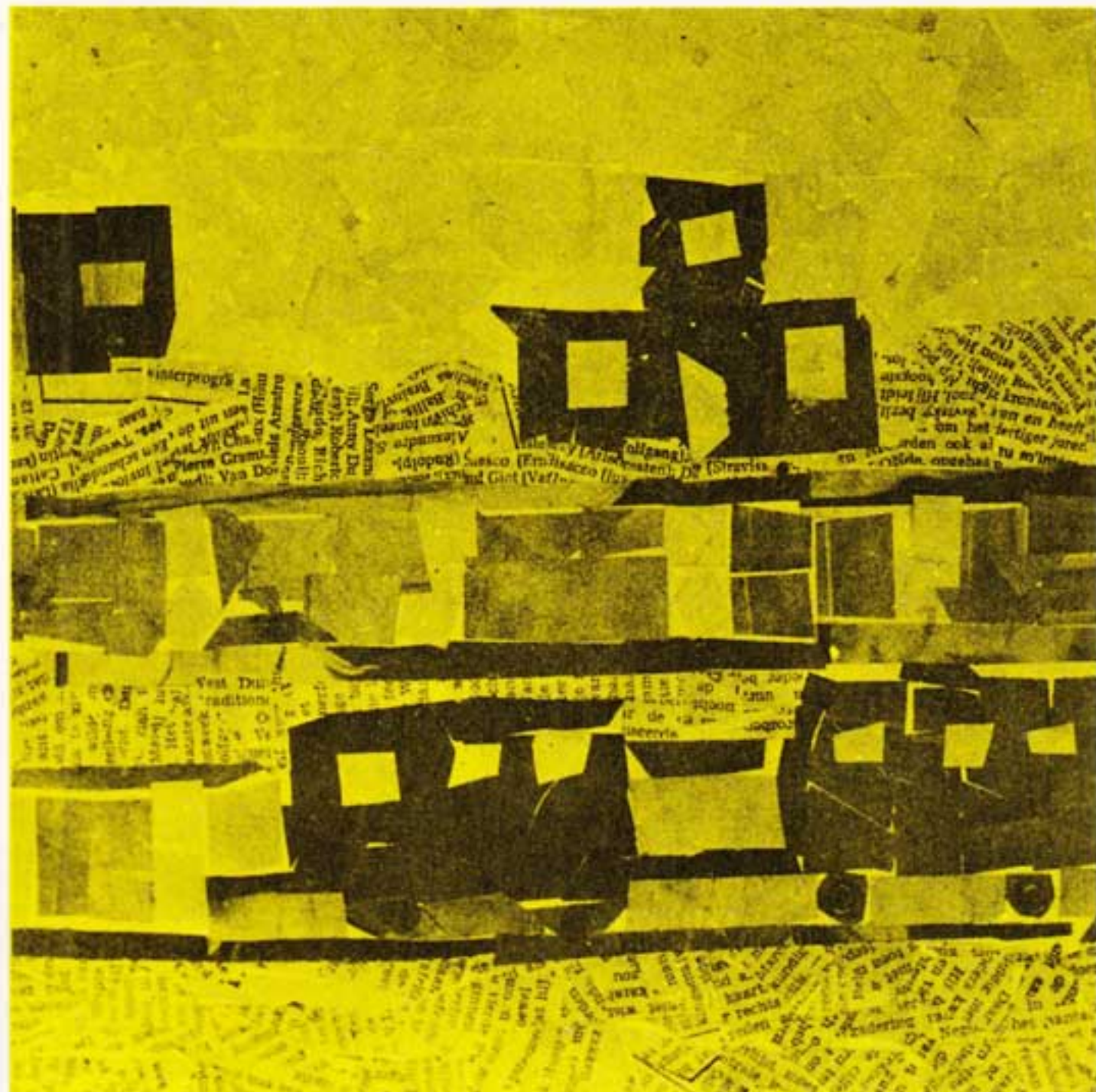
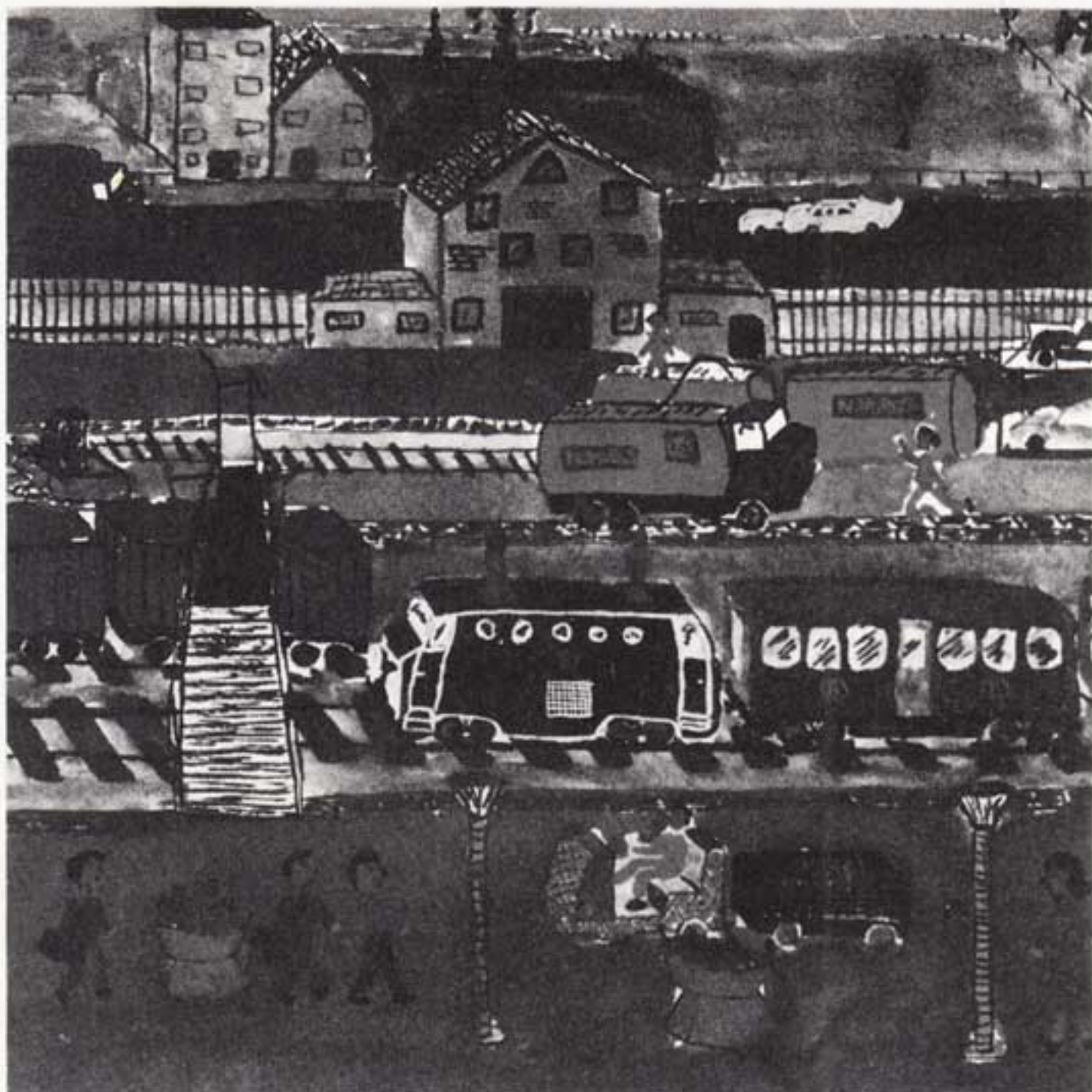
SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN





1/77

INHOUD



ONDERNEMING

Het vervoer van stookolie neemt weer toe : 15



TOERISME

Europabus bestaat 25 jaar : 6
Sporen naar luchthavens : 11
Klantenkaart VL 10+1 : 13
Trein + fiets : 14
Toeristisch abonnement
Benelux : 14
Auto-slaaptrein Schaarbeek-Bretanje : 14



UITRUSTING

De Eds-wagen : 7



B-NIEUWS

Adressen voor buitengewone vervoeren : 12



ACTUEEL

Het probleem van de verpakking : 3

SPOORNIEUWS

Een kind tekent.

Wat het technisch nog niet vermag, wordt ruimschoots vergoed door de toewijding waarmee het zijn eigen kijk op de dingen geeft.

Al ziet een kind de wereld in perspectief, toch is daarvan op een kindertekening zelden iets te merken: de dingen die het in de verte ziet, tekent het boven elkaar op het bovengedeelte van het blad.

Het oog van een kind is zeer beweeglijk: het registreert beelden die mettertijd aan onze blik ontgaan.

Een kind herschept wat het ziet. Zijn innerlijke wereld transformeert het waargenomen beeld: het ziet andere kleuren, doet de wanverhoudingen scherper uitkomen en voegt er dingen, personen of voorwerpen uit zijn verbeelding aan toe.

Tenslotte is een kindertekening vooral mooi om al wat ze niet onthult, om heel de overgang van droom naar werkelijkheid.

De tekening op de omslag behaalde een prijs bij de wedstrijd die de NMBS naar aanleiding van haar 50-jarig bestaan heeft georganiseerd.

Ze is een van de 1100 werken die zijn ingezonden. Voor ons doet het er weinig toe of een tekening al dan niet bekroond werd.

We verheugen ons vooral over het succes dat de wedstrijd heeft gehad en over het beeld van de spoorweg zoals kinderen van 7 tot 12 jaar het in hun verbeelding zien. Het was een bemoedigende ervaring: de toekomstige treinreizigers hebben reeds een duidelijke voorstelling van wat de spoorweg is; ongetwijfeld zullen ze later, als volwassenen, die spoorweg ten dienste van de gemeenschap helpen uitbouwen.

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

Verantwoordelijke uitgever:
F. LEBOUTTE - 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 NMBS



HET PROBLEEM VAN DE VERPAKKING

Goederen worden in een verpakking van de plaats van productie naar de plaats van verbruik gevoerd.

Men zou dus ook een wagen en een vrachtwagen als verpakking kunnen beschouwen. We zullen ons evenwel beperken tot de verpakking die rechtstreeks in contact komt met het goed.





EEN BASISFUNCTIE

Veertig miljard

Elk jaar besteden de producenten van consumptiegoederen ten minste veertig miljard aan pakkmiddelen. Dat bedrag wordt natuurlijk doorgerekend in de verkoopprijs van de goederen, zodat die miljarden voor de verbruikers op de passiefzijde komen.

Zelfbediening

Het nut van de zelfbediening bij de verkoop van vloeibare, poedervormige en zachte voedingsmiddelen (zoals jam, enz.) wordt niet meer betwist. Door de grote distributiebedrijven werd een omwenteling in de verkoopgewoonten teweeggebracht. De tijd van de kleinhandelaar die zijn koopwaar uit een zak of lade nam en ze in een papieren zak deed, behoort definitief tot het verleden. Nu verkoopt hij alles in blikken, flessen, bokalen.

Vaak neemt de klant bij de kruidenier, net als in de supermarkt, zelf wat hij nodig heeft ⁽¹⁾.

Hoeveelheid

Een eerste gevolg is dat de hoeveelheid juist moet afgewogen zijn. Bij een vaste prijs hoort een bepaald gewicht en de producent kan dergelijke eenheden maar vormen door middel van een hermetisch gesloten verpakking.

Dit is het eerste kenmerk dat we kunnen aanwijzen.

Kwaliteit

De verpakking is tevens een waarborg voor de kwaliteit van de inhoud. De moderne bewaarmethoden zijn maar doeltreffend voor zover ze gebruik maken van bederfwerende pakkmiddelen die de produkten tegen schadelijke invloeden van buitenaf beschermen.

De verpakking vormt dus een fysieke isolatie, die echter ook in chemisch opzicht bij de inhoud moet passen, zodat de intrinsieke waarde van het produkt wordt gevrijwaard.

Risico's

Op zijn weg naar een klant moet het product bestand zijn tegen slechte weersomstandigheden tijdens het vervoer, tegen opslaan, stapelen en groeperen in de entrepots, tegen het vervoer zelf, tegen het verblijf in de rekken en tegen al de risico's bij de verbruiker zelf.

HOOFDKWALITEITEN

Uit wat voorafgaat leidt men meteen af dat een verpakking maar echt bescherming biedt als ze welbepaalde kwaliteiten bezit. Wat goed is voor het ene product, deugt niet noodzakelijk voor een ander. De producent die een solide reputatie wil vestigen of behouden op de markt en meer bepaald op de exportmarkt, moet bij zijn keuze dan ook ernstig wikken en wegen.

⁽¹⁾ 3 839 Zelfbedieningszaken voor voedingswaren begin 1976.



Verenigbaarheid

We zegden al dat de verpakking bij de inhoud moet passen. Er mag immers geen chemische reactie ontstaan. Voor zogenaamde gevaarlijke producten spreekt dat vanzelf: bijtende stoffen mogen in geen geval hun eigen verpakking aantasten.

Bij de voedingsmiddelen is dat niet zo klaarblijkelijk, maar we kunnen ons toch indenken dat een synthetische stof die met een bepaald product in contact komt, zich niet helemaal „neutraal” zal gedragen. Er is dus gevaar.

Volkomen isolerend en geschikt

Wie een waterdicht product in een waterdoorlatende verpakking aan de man wil brengen, zal op de markt niet lang standhouden. Elke methode voor bewaring van voedingswaren vergt immers haar eigen specifieke verpakking, die b.v. waterdicht moet zijn, bestand tegen sterke temperatuurschommelingen, sommige stralingen moet kunnen weren. Om dezelfde redenen moet ook aan het sluitingssysteem van de de pakmiddelen bijzondere zorg besteed worden.

Stevigheid

Bij het behandelen, het opslaan en het vervoer kan de verpakking beschadigd worden. De meest voorkomende risico's zijn:

— gewoon kantelen of van een stapel vallen en terechtkomen op allerlei voorwerpen en scherpe randen;

— allerlei schokken in een voertuig, een entrepot, een winkel;

— samendrukking bij het stapelen van de producten;

— schommelingen en trillingen waarbij in twee richtingen druk wordt uitgeoefend, bijvoorbeeld wanneer een vrachtwagen over een holte in de weg rijdt: wegens de inertie wordt de druk afwisselend naar beneden en naar boven uitgeoefend. In dergelijke gevallen kan men trouwens vaststellen dat de eenheden die zich in het midden bevinden, het meest te lijden hebben.

Die opsomming volstaat om duidelijk te maken dat de verpakking zo stevig mogelijk moet zijn om daartegen bestand te zijn. Het is niet enkel een kwestie van materiaal, maar ook van dikte, vorm, elasticiteit, een hele reeks fysische gegevens die in parameters kunnen omgezet worden.

Op die manier kan men van die risico's een soort van wetenschappig model opstellen waarmee voor elk element de juiste verhouding kan gevonden worden.

EEN ELEMENT VAN VERVUILING

Een ernstige studie over de verpakking mag niet voorbijgaan aan het onrustbarende probleem van de vervuiling. De verpakking is een consumptieartikel, maar na verbruik van de inhoud blijft ze vrijwel onveranderd, in tegenstelling tot het voedsel, dat op een heel precieze wijze wordt afgebroken. De verpakking is dus overbodig geworden en dus werpen

we ze weg, meestal zoals we ze hebben gekregen.

Wist u dat elke Belg per jaar 300 kg verpakking verbruikt? Gemiddeld komt dat neer op ten minste 1 ton per gezin.

Waar gaat al dat afval naartoe? Het kan op een natuurlijke manier vernietigd worden, maar de scheikundige nijverheid heeft ook materiaal gefabriceerd dat niet onmiddellijk kan afgebroken worden. De centrale verwarming heeft de kachel verdrongen waarin de mensen twintig jaar geleden hun papier, karton en ander afval verbrandden.

In de distributiesector werd, met het ook op snelle en goedkope bediening de wegwerpverpakking ingevoerd: flessen, blikjes...

Zo komen we tot dat hoge cijfer van 300 kg per hoofd en de vervuiling die daarmee gepaard gaat, mag men echt niet onderschatten.

De overheid heeft in dat opzicht reeds minimale maatregelen getroffen. Maar ondanks de gevoerde campagne heeft de selectieve ophaling van het afval bij de bevolking nog niet het gewenste effect gehad. Het resultaat is ver onder de verwachtingen gebleven. In het belang van de economie en van het milieu zou dat verpakkingsmateriaal nochtans teruggewonnen moeten worden, zoals met het afvalwater van de fabrieken gebeurt.

WEES OP UW HOEDE

Dat het probleem niet gemakkelijk op te lossen is, blijkt uit wat voorafgaat. De verpakking moet stevig zijn, d.w.z. afmetingen en gewicht toereikend. Anderzijds brengt een grotere verpakking, een grotere vervuiling mee. In die zin moet erop gewezen worden dat bij de massadistributie soms wordt overdreven in het gebruik van pakmateriaal als reclamemiddel, als blikvanger voor de koper die dikwijls meer oog heeft voor de verpakking dan voor de inhoud. De producenten speculeren daarop bij hun verkoopspromotie. Sommige producten zijn werkelijk te stevig of te dik ingepakt, wat de verkoopprijs verhoogt, een verspilling van grondstoffen betekent en een grotere vervuiling teweegbrengt. De gebruiker dient dus op zijn hoede te zijn, maar daarnaast moet ook de hele gemeenschap zich van die problemen bewust worden om die ingewortelde gewoonten tegen te gaan.

Van hun kant moeten de fabrikanten veel zorg en aandacht aan de verpakking besteden. Er bestaan strenge bepalingen die voorschrijven aan welke voorwaarden de pakmiddelen voor voedingswaren, gevaarlijke producten en springstoffen moeten voldoen. Ze zijn er voornamelijk op gericht de gezondheid en de veiligheid van de gemeenschap te vrijwaren. Rekening houdend met de reglementen en met zijn klanten, moet elke producent de beste methode zien te vinden. Hij kan zich daarvoor richten tot studie bureaus, zoals de v.z.w. Belgisch Instituut voor Verpakking, die met de verpakkingsproblemen volkomen vertrouwd is. In een volgend artikel zullen we de werking van die vereniging belichten en duidelijk maken op welke wijze ze de industrie van dienst kan zijn.



EUROPABUS **BESTAAT 25 JAAR**



Het jaar 1976 was rijk aan verjaardagen : 100 jaar Slaapwagenmaatschappij, 50 jaar NMBS, 25 jaar bewind van de Koning, 25 jaar Railtour en Europabus . . .

Een kwarteeuw reeds rijden de cars van Europabus over de Europese wegen. Hoe is die onderneming geëvolueerd ?

In september 1951 hebben 12 spoorwegmaatschappijen Europabus opgericht om op die manier deel te nemen aan de organisatie van het wegtoerisme dat toen een snelle ontwikkeling beleefde. Dank zij die autobusdiensten beschikten ze tevens over een vervoermiddel dat heel wat vlotter was dan de op massa-voervoer aangewezen trein.

Sedertdien heeft er een hele evolutie plaatsgevonden : reizen is een stuk democratischer geworden, zodat een steeds groter deel van de bevolking aan toerisme is gaan doen. Intussen heeft Europabus door een gedurfd programma haar net uitgebreid, het aantal diensten vermeerderd en haar klanten meer reismogelijkheden geboden. De autocars met klimaatregeling bereizen nu de Europese wegen over 71 000 km. Er zijn 42 regelmatige lijnen, 36 rondreizen (waarvan 6 grote) en 14 excursies. De dienstverlening gaat van het eenvoudige vervoer tot de rondreis, logies, maaltijden en begeleiding. Dat valt vooral in de smaak bij mensen die er niet op gebrand zijn kilometers te vreten zonder onderweg even af te stappen.

Europabus is wel degelijk een zustermaatschappij van de spoorweg : de 6 grote rondreizen (met vertrek uit Londen, Amsterdam en Frankfurt) vormen een combinatie van autobus en trein : rechtstreekse ritten en de Trans-Europ-Express-treinen. Europabus is trouwens alleen maar een beherende onderneming die banden heeft met de URF (Unie van Wegverkeersdiensten der Europese Spoorwegen), waarvan het opzet in werkelijkheid verder reikt dan louter toeristische activiteiten. De URF houdt zich immers ook bezig met de studie van het internationaal goederenvervoer over de weg. Op dat gebied is de werking echter zeer beperkt gebleven aangezien de aangesloten spoorwegen hun eigen dochterondernemingen hebben.

Europabus is buiten het Europees kader willen treden : in alle werelddelen zijn er agentschappen en verkoopkantoren gevestigd. Vooral de Amerikanen tonen veel belangstelling voor die formules. Dat is begrijpelijk : zowel de kleine uitstap van een halve dag als de rondreis van een week bieden naast een dienst met alles inbegrepen, de volledige vrijheid om hun reis naar believen te organiseren.

Tot besluit mogen we wel zeggen dat Europabus vrijwel enig is in haar soort. Alleen spoorwegen die in een internationale unie zijn verenigd, waren bij machte een organisatie van die omvang en van een dergelijke kwaliteit tot stand te brengen.



zelflosser met regelbaar debiet



SPOORNIEUWS
1/77



De tweeassige Eds-wagen is bijzonder geschikt voor het vervoer in bulk van goederen die tegen slecht weer bestand zijn: gesorteerde kolen, cokes, split, korrelige producten en gelijkwaardige goederen. Daarvoor wordt die wagen trouwens ook gebruikt.

Hij bestaat uit twee trechters die, in tegenstelling met de Tds-wagen, bovenaan open zijn.

Er bestaan twee modellen van Eds-wagens, waarvan de hoogte en dus ook het nuttige volume verschilt (32,5 en 40,6 m³); de toelaatbare belading schommelt van 24 tot 28 ton naargelang van de gewenste snelheid. De wagens kunnen geladen worden met een kraan, een jacobsladder of enig ander behandelingstuig. Dikwijls worden ze vanuit een silo geladen.

Aan weerskanten heeft iedere trechter een stortgoot die door middel van neerklapbare verlengstukken langer kunnen gemaakt worden. Op die manier kunnen de goederen in een kuil onder de wagen, of naast het spoor, op een jacobsladder of op een transportband gestort worden.

Het lossen gaat zeer snel. De goederen kunnen inderdaad aan één kant of aan weerskanten via één, twee, drie of alle vier de stortgoten gelost worden.

Raadpleeg de specialisten :

Neem inlichtingen alvorens een Eds-wagen te kiezen. Is het werkelijk de aangewezen wagen voor het vervoer van uw goederen?

Is het echt de geschiktste wagen?

Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen.

De Behandelingsdienst -
Vervoer - Afdeling 15.1
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2139 of 2135.

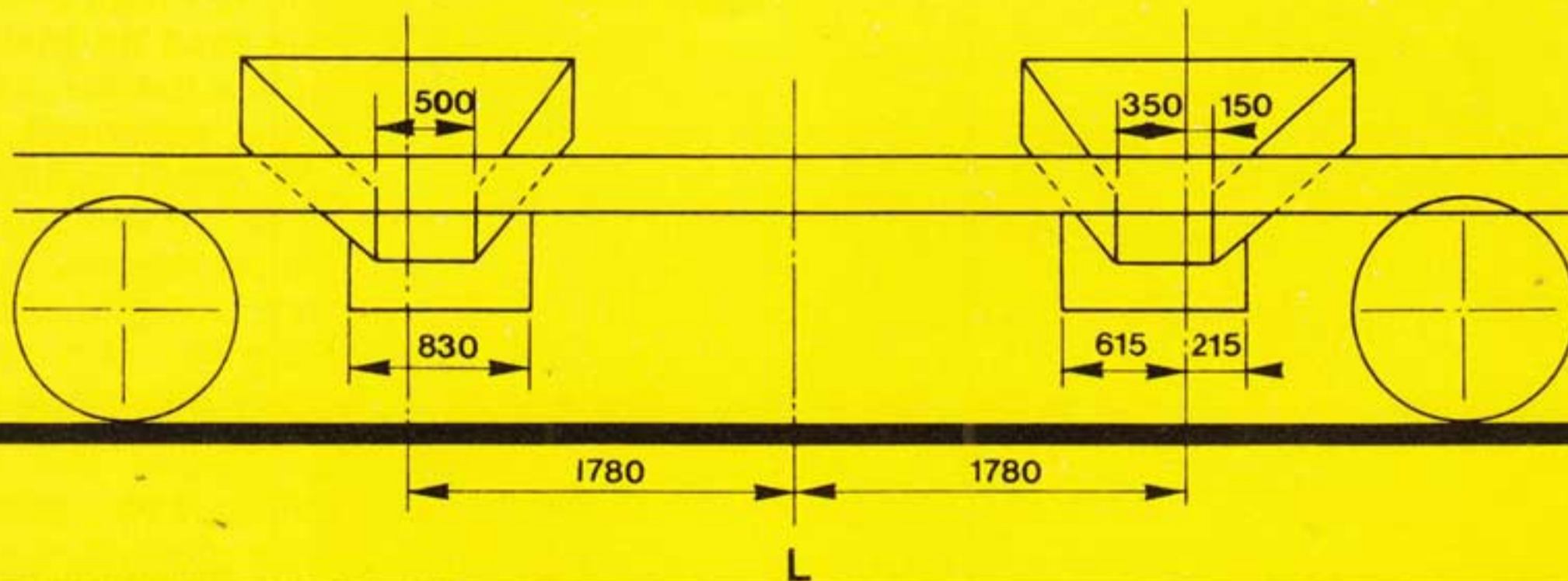
De Handelsdirectie
Afdeling 62.3
Frankrijkstraat 85,
1070 Brussel
Tel. 02/523 80 80,
toestel 2619 of 2661.

Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

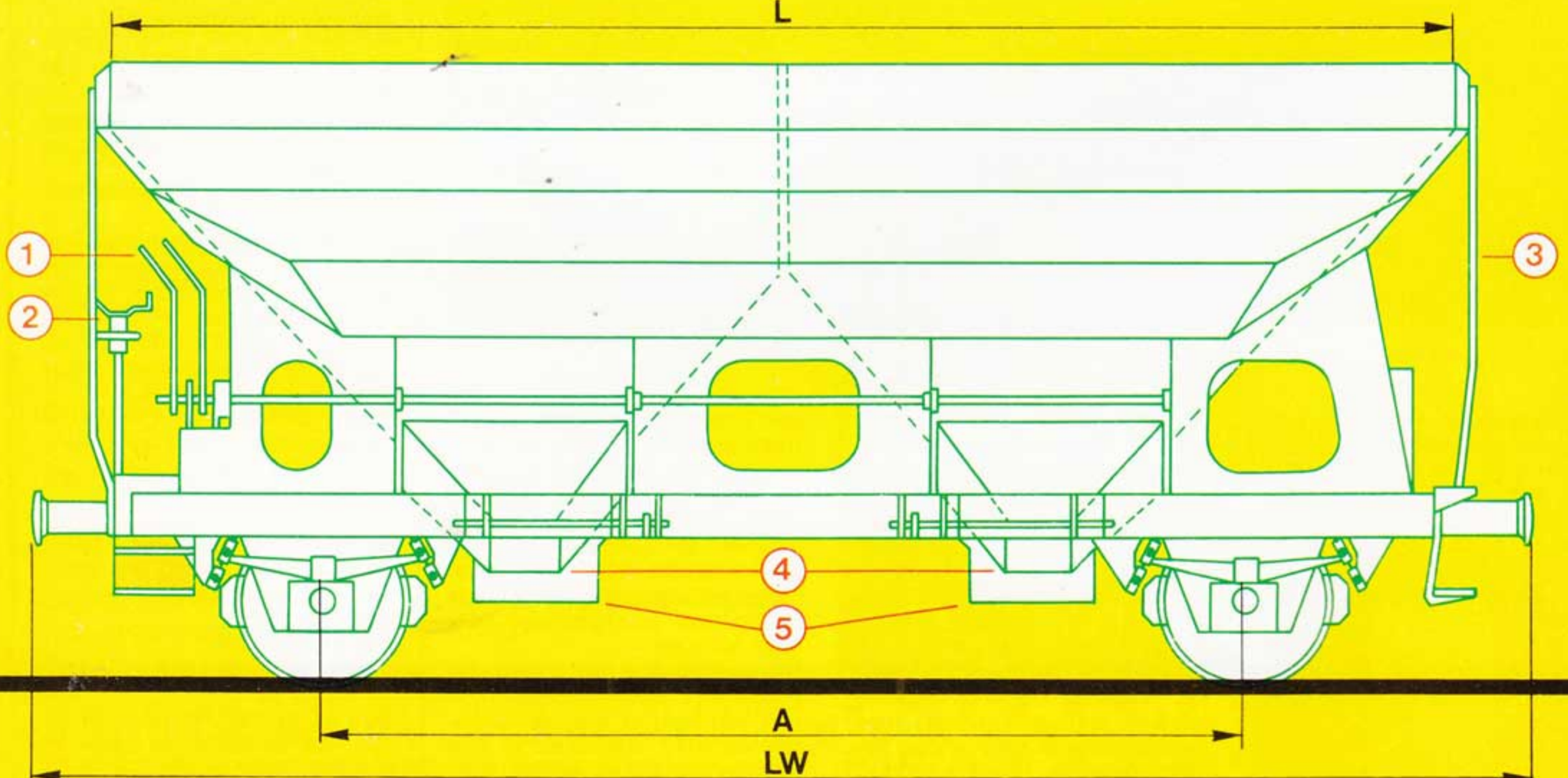
E stortwagens van het gewoon type

d zelfflosser door zwaartekracht
S geschikt om te rijden tegen 100 km/u.

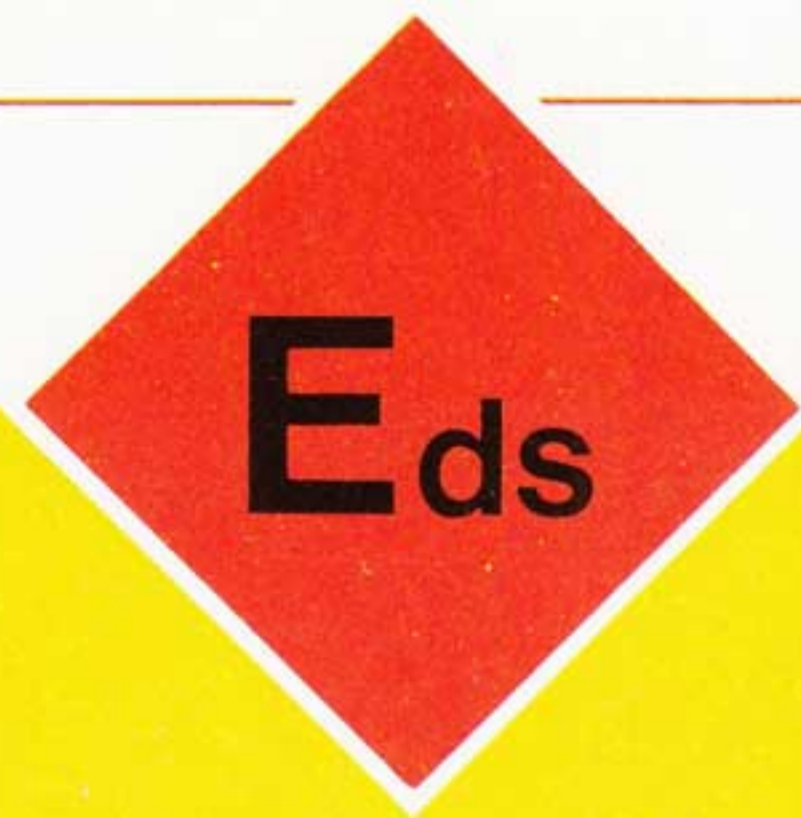
1 Code		Eds				Eds			
2 Type		1000 E2				1000 E3			
3 Aantal		400				70			
4 Nummer van de wagen internationale code		0188				2188			
serienummer		550.3.000 4.999				550.5.000 199			
5 Constructiejaar		1964				1967			
6 Totale lengte = LW	mm	9.640				9.640			
7 Asafstand = A	mm	6.000				6.000			
8 Totale breedte = BW	mm	3.068				3.070			
9 Totale hoogte = HW	mm	4.000				3.600			
10 Laadopening lengte = L	mm	8.800				8.845			
breedte = B	mm	1.940				2.484			
11 Capaciteit	m ³	40,6				32,5			
12 Gemiddelde tarra	t	12				12			
13 Toegelaten lasten	t		A	B	C	A	B	C	
			20,5	24	28	20,5	24	28	
			S	20,5	24	S	20,5	24	
14 Minimum bochtstraal	m		75			75			



Doorsnede van de stort



5 eerste cijfer van het serienummer
(overeenkomend met het type : E)



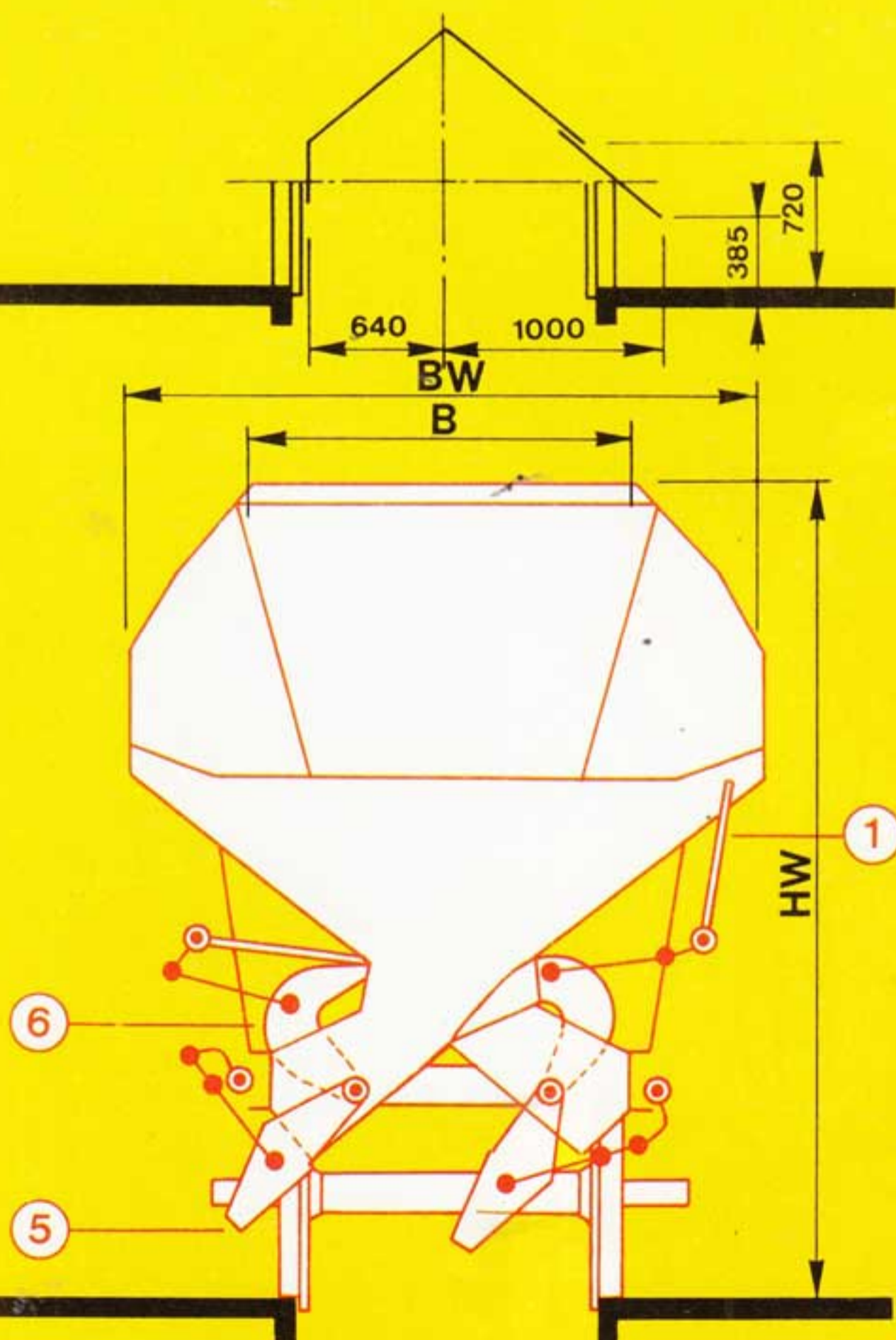
Eds			Eds		
1000 E4			1000 E5		
150			450		
0188			0188		
550.5.500			550.6.000		
649			449		
1969			1968		
9.640			9.640		
6.000			6.000		
3.070			3.068		
4.000			4.000		
8.810			8.800		
1.940			1.940		
40,6			40,6		
12,8			13		
A	B	C	A	B	C
19	23	27	19	23	27
S	19	23	S	19	23
75			75		

Voor technische inlichtingen :

**Behandelingsdienst -
Vervoer - Dir. E 15-1**

Tel. 02-523.80.80 Toestel 2139

Stortgoten



- ① Loshandels
- ② Rem
- ③ Ladder
- ④ Stortgoten
- ⑤ Verlengstuk
- ⑥ Losklep

**zelflosser
met regelbaar debiet**





Sporen naar

voor een „namiddagje uit“ maar voor een reis van minstens enkele dagen verkiezen de meeste vliegtuigpassagiers om zich naar de luchthaven te begeven die trein boven hun auto, die ze zolang in weer en wind zouden moeten achterlaten. Wie op een buitenlandse luchthaven arriveert is trouwens automatisch op het openbaar vervoer aangewezen. Zo komt het dat men in steeds meer landen brood gaat zien in een rechtstreekse treinverbinding tussen de luchthaven en het dichtstbijgelegen centrum, van waaruit men naar alle uithoeken van het land kan doorreizen. In Europa zijn er voor het ogenblik acht rechtstreekse treinen met de nabijgelegen stad verbonden, en het havenske trein met de nabijgelegen stad verbonden, en het bloeiende nationale trots ontstijven dat de dappersten onder de Galliërs de eerste verbinding in te zien en te realiseren. De rechtstreekse treinstations (1) en de luchthaven kwamen in dienst in mei 1955 en pas drie jaar later zouden de Engelsen als tweede volgen door het Londen Victoria station te verbinden met Gatwick Airport. Pas in 1972 zou Frankfurt volgen als derde, samen met Parijs (de luchthaven van Orly). Vorig jaar kwamen nog drie luchthaventreinen in bedrijf, resp. in Barcelona, Málaga en Düsseldorf, en begin dit jaar werd het Parijse Noordoost station verbonden met de nieuwe Charles de Gaulle-luchthaven, zij het dat hier nog een busoverstapje nodig

Het vliegtuig is het snelste voermiddel (voor lange afstanden althans), maar de luchthavens liggen — gelukkig maar — niet zo dik gezaaid. Dat betekent meteen dat de gemiddelde luchtreiziger eerst een behoorlijk aantal kilometers moet afleggen vooraleer hij aan het „vliegtuigstation“ toe komt. Omdat men nu eenmaal het vliegtuig niet neemt

Buiten Europa vallen totnogtoe alleen de luchthaven van Tokyo Haneda te vermelden, die in 1964 met de binnenstad verbonden werd en in de States, de verbinding tussen het vliegveld van Cleveland Hopkins en Union Station. Dat een snelle railverbinding als ideaal tegengif wordt gezien voor congestie verwekken in de autofiles bewijst het feit dat nog eens zes luchthavens hun eigen spoorlijn wordt het jaar van Tokyo Ueno verbonden met Narita, de nog niet geopende tweede hoofdstad, en krijgt ook — bijna twintig jaar na Gatwick — London Heathrow een treinverbinding met het stadscentrum. In 1978 moeten, als de plannen normaal uitgevoerd worden, Schiphol en het Weense vliegveld Schwechat per „ijzeren weg“ bereikbaar zijn. In 1980 zal Zürich Hauptbahnhof met het vliegveld Kloten verbonden worden, en voor

(1) N.v.d.r. : Centraal en Noord.

Luchthavens

HET VOLK - DE NIEUWE GIDS - 14 december 1976.

1981 is nog een spoorlijn in blauwdruk tussen het reeds genoemde Narita-vliegveld en het stadscentrum Tokyo. Dan zullen er zestien luchthavens over een snelle spoorverbinding waarbij zij horen. Ten slotte bestaan ook — vage plannen in die richting voor — Fiumicino (Rome), Madrid en Kopenhagen. (G.M.)

buitengewoon vervoer



de juiste adressen

Officiële tekst van de steekkaart VIC n° 502 OR

Onlangs hebben we hier uiteengezet hoe de spoorwegen bij een buitengewoon vervoer te werk gaan. Toen werd gezegd dat de spoorweg van afzending een volledige studie maakt van het traject en van de eisen waaraan een dergelijk vervoer moet beantwoorden. Bij de commerciële directie van de NMBS werd nu vernomen dat sommige geadresseerden problemen ondervinden of niet juist te werk gaan. Ze richten zich namelijk tot de NMBS om een vervoervergun-

ning te vragen voor een zending die in het buitenland wordt geladen. Mis! Moet u een zending invoeren die niet op de normale manier kan vervoerd worden, geef de afzender dan de raad zelf de vervoervergunning bij de spoorweg van zijn land aan te vragen. Daarmee wordt heel wat tijd bespaard. Weet uw handelspartner niet waar hij terecht kan, dan kunt u hem met onderstaande lijst „op het goede spoor” brengen. Bewaar deze lijst zorgvuldig.

- Bulgarije**
BDZ - Division pour les relations internationales - contrôle des wagons
Rue Levski, 9, SOFIA,
tel. 8.03.92 / toestel 30-32
- Groot-Brittannië**
BR - Shipping and International services division
Liverpool street, 50, LONDON EC2M 7 QH,
tel. 01-283 7 535 / toestel 2731
- Libanon**
CEL - Service du mouvement et du trafic
(section commerciale) Souk-el-Arwan B. P. 109,
BEYROUTH,
tel. 220760 of 61 of 62
- Zwitserland**
CFF - Traction et Ateliers
Hochschulstrasse, 6, BERNE,
tel. 60.11.11 / toestellen : 2638, 3042, 3778
- Luxemburg**
CFL - Service de l'Exploitation,
Division de la Réglementation et de l'Organisation
Ex/R - Case postale 1803, LUXEMBOURG
tel. 49901 / toestel 288
- Roemenië**
CFR - Direction du Mouvement et Commerciale
Bd Dinicu Golescu, 38, BUCAREST,
tel. 18.07.63 / toestel 2404, of 17.01.10
- Syrië**
CFS - Direction Générale
Boîte postale 182, ALEP,
tel. 13.900
- Griekenland**
CH - Direction Exploitation
Rue Karolou, 1-3, TT 107, ATHENES,
tel. 536695
- Portugal**
CP - Service commercial et du trafic
Gare Santa Apolonia, LISBONNE,
tel. 86.41.81
- Tsjechoslovakije**
ČSD - Ministère des Transports
Na Prikope, 33, PRAHA 1,
tel. 2122 / toesel 3286

- Duitse Bondsrepubliek**
DB - Bundesbahndirektion,
Bismarckplatz, 1, 43-ESSEN,
tel. 1821 / toestel 5522
35, Friedrich-Ebert-Anlage, 6-FRANKFURT 1,
tel. 2651 / toestel 5522
Museumstrasse, 39, 2-HAMBURG-ALTONA,
tel. 39181 / toestel 5522
Joachimstrasse, 8, 3-HANNOVER,
tel. 1981 / toestel 5522
Lammstrasse, 19, 75-KARLSRUHE,
tel. 1341 / toestel 5522
Kaiser-Fried.-Ufer, 3, 5-KÖLN,
tel. 77201 / toestel 5522
Richelstrasse, 3, 8-MÜNCHEN,
tel. 17901 / toestel 5522
Sandstrasse, 38-40, 85-NÜRNBERG,
tel. 2191 / toestel 5522
Bahnhofstrasse, 7, 84-REGENSBURG,
tel. 5001 / toestel 5522
An Bahnhof, 4, 66-SAARBRÜCKEN,
tel. 3031 / toestel 5522
- Oost-Duitsland**
DR - Reichbahndirektion,
Voss Strasse, 33, 108-BERLIN,
tel. 53.02.01 / toestel 31 745
Ernst-Thälmannstrasse, 15, 27-SCHWERIN
Bahnhofstrasse, 23, 50-ERFURT
Materlikstrasse, 1-10, 301-MAGDEBURG
Ammonstrasse, 8, 801-DRESDEN
Schillerstrasse, 20-22, 75-COTTBUS
Wilh. Pieck Strasse, 142, 1054 BERLIN
Johan-Stelling-Strasse, 30, 22-GREIFSWALD
- Denemarken**
DSB - Banetjenesten, Bernstorffgade, 20,
DK-1577-KØBENHAVN V,
tel. (01) 140400 / toestellen 2502 en 2556
- Italië**
FS - Servizio Materiale e Trazione ufficio V°
Via Spartaco Lavagnini, 58, FIRENZE,
tel. 23.153 / toestellen 3368 en 3232
Servizio Lavori e Costruzioni ufficio V°
Piazza della Croce Rossa, ROMA,
tel. 4670 / toestellen 2420 - 2683
- Irak**
IRR - Office of the Director-general of Railways
BAGHDAD

- JZ** - **Joegoslavië**
Service du mouvement
Nemanjina, 6, BEOGRAD,
tel. 685822 / toestel 5015
- MAV** - **Hongarije**
Direction générale, section 8A
Népköztársaság utja, 75, BUDAPEST VI,
tel. 220660
- NS** - **Nederland**
Cz 225
Hoofdgebouw III Moreelsepark, UTRECHT 2501,
tel. 35 90 11 of 35 46 33 / toestellen 3011 en 4633
- NSB** - **Noorwegen**
Betriebsabteilung
Storgaten, 33, Postboks 9115, Vaterland, OSLO, 1,
tel. 20.95.50 / toestellen 2232 - 2233
- ÖBB** - **Oostenrijk**
Abt. III/01
Elisabethstrasse, 9, A-1010-WIEN,
tel. 5650 / toestellen 5734 en 5150
Abt. VI/4,
Elisabethstrasse, 18, A-1010-WIEN,
tel. 5650 / toestel 3713
Ref. V/01
Neubaugürtel, 1, A-1150-WIEN,
tel. 5650 / toestellen 2673 - 2707
- PKP** - **Polen**
Ministère des Communications
Chalubinskięgo, 4, WARSAWA,
tel. 21.08 / toestel 4356
- RAI** - **Iran**
TEHERAN
- RENFE** - **Spanje**
Dirección Comercial Vagón completo
Paseo del Rey, 32, MADRID
tel. 247.00.00 / toestel 2483
- SJ** - **Zweden**
Administration Centrale, Direction du Mouvement
S-10550 STOCKHOLM
tel. 226420 / toestel 3804
- NMBS** - **België**
Directie A, bureau 23.33 - Sectie 11
Leuvenseweg, 17-21, 1000 BRUSSEL,
tel. 513.18.70 / toestellen 3319 en 3320
- SNCF** - **Frankrijk**
Bureau des transports exceptionnels BTE
Rue du Faubourg-St.-Martin, 162,
F-75475 PARIS Cedex 10,
tel. 208.4880 of 878.4590 / toestellen 12.911 - 12.912
- SNCFT** - **Tunesië**
Av. Farhat Hached, 67, TUNIS
tel. 242.188
- TCDD** - **Turkije**
Département du Mouvement, ANKARA
tel. 111305 / toestel 205
- VR** - **Finland**
Direction générale, HELSINKI,
tel. 717711 / toestel 2560



een vaste klant wordt beloond

De spoorwegen bieden hun trouwe klanten van het slaaprijtuigverkeer een geschenk aan : een kosteloze reis.

U reist vaak per slaaprijtuig ? Vraag dan de abonnementskaart. Dat is een kaart op naam, waarop tevens de echtgenote of de minderjarige kinderen die de houder op de reis vergezellen, kunnen worden ingeschreven.

Wat doet U met die kaart ?

Overhandig bij elke reis uw abonnement aan de begeleider van het rijtuig waarin U hebt plaats genomen. Hij zal de nodige gegevens invullen : reisdatum, traject, rijtuig en afdelingsnummer, klas en bedrag van de betaalde bedtoeslag.

Voor elk gezinslid dat op de kaart ingeschreven is en dat U vergezelt, zal de begeleider eveneens een regel invullen. Hij zal dus zoveel reizen inschrijven als er reizigers zijn.

Kosteloze reis

Wanneer de tien reizen gemaakt zijn, zal U recht hebben op een kosteloze reis. Dit betekent dat U, bij de aankoop van de biljetten voor een elfde reis, geen bedtoeslag hoeft te betalen.

Uiteraard zullen daartoe een paar voorwaarden gesteld zijn. De tien reizen moeten gemaakt zijn binnen een termijn van één jaar dat aanvangt op de datum van de eerste reis. De elfde reis moet plaatshebben binnen de zes maanden die op de tiende volgen. U zal de klas (single, double of tourist) moeten kiezen die U bij uw vorige reizen het vaakst hebt gebruikt. En indien U in een hogere klasse wenst te reizen, zal men U vragen het verschil tussen de toeslagen bij te passen.

Een beperking

Die kosteloze reis is een „getrouwheidspremie“. Het spreekt dus vanzelf dat reizen tegen verminderde prijs (gezelschapsreizen, b.v.) niet in aanmerking zullen komen voor het abonnement. Enkel de reizen waarvoor U de volledige prijs van de bedkaart hebt betaald, zullen geldig zijn, alsmede de reizen tegen globale prijs (spoor + bed).

Overal ?

Het abonnement is geldig op alle verbindingen die door de Belgische, Deense, Duitse (Duitse Bondsrepubliek), Franse, Italiaanse, Luxemburgse, Nederlandse, Oostenrijkse en Zwitserse spoorwegen worden beheerd. Kortom, U kunt overal naartoe in die landen — en terugkeren. Bepaalde diensten reiken zelfs verder dan het aldus afgebakende gebied (Londen, Stockholm en Lissabon). Dat is alles. Nu dient enkel nog gezegd dat het abonnement in alle kantoren die bedkaarten verkopen, en door de begeleider van het rijtuig kan worden afgeleverd.

Goede kosteloze reis.

Ook voor ondernemingen

Wij vergeten de ondernemingen niet die van dit geschenk willen profiteren. Er zijn twee mogelijkheden. Indien het personeel veel reist dan zijn de „familieabonnementen“ het meest geschikt : het zal zeker geen jaar duren om de kaarten te vullen. In het tegenovergestelde geval wordt vanaf 1 mei a.s. een nieuwigheid ingevoerd : de ondernemingen kunnen ook „trouwe klant“ worden. Er kan een kaart afgeleverd worden gebaseerd op hetzelfde principe. Zij zal uitgereikt worden op naam van de onderneming en voor een aantal personeelsleden wier naam op de kaart zal vermeld zijn.

Wij zullen deze nieuwe klantenkaart „10 + 1“ in ons volgend nummer gedetailleerd bespreken.



EEN AUTO-SLAAPTREIN SCHAARBEEK - BRETANJE

Vanaf 26 juni tot 10 september zal een auto-slaaptrein iedere zaterdag te Schaarbeek vertrekken met bestemming Nantes en Auray in Bretagne.

De Belgische en Franse spoorwegen hebben deze verbinding gecreëerd om aan een reële behoefte — geuit door de Belgische cliënteel — te voldoen.

De trein is samengesteld uit ligrijtuigen tweede klasse en een slaaprijtuig T2. Hij bevat geen restauratiewagen; maar men kan koude schotels bekomen te Schaarbeek vóór de heenreis, en in de trein bij

de terugreis. Het onbijt wordt zowel bij de heen- als bij de terugreis opgediend in de trein.

In de richting Auray - Schaarbeek rijdt de trein iedere vrijdag vanaf 25 juni tot 9 september.

Nog een toelichting: ook reizigers die hun auto niet meenemen mogen plaats nemen in de trein. De Belgische vakantiegangers zullen deze rechtstreekse nachtverbinding naar het zuiden van Bretagne zeker op prijs stellen.



EEN TOERISTISCH ABONNEMENT VOOR BENELUX

U kent reeds de t-kaart, het toeristisch abonnement dat zowat een vrijkaart is voor het Belgisch Spoorwegnet.

Degenen die eens buiten onze grenzen willen, zullen wellicht de voorkeur geven aan een toeristisch abonnement voor Benelux.

Met die kaart kan de reiziger gedurende 10 dagen naar goeddunken op het Belgische, Nederlandse en Luxemburgse spoorwegnet rijden.

De drie betrokken spoorwegen hebben besloten die formule gedurende de 6 beste toeristische maanden, bij wijze van proef toe te passen.

Die kaarten zullen verkocht worden in de grote stations die internationale biljetten afleveren. Ze kosten 1 880 F voor tweede klas, 2 820 F voor eerste klas.

De abonnementen worden tussen 1 april en 30 september 1977 afgeleverd en zijn gedurende 10 opeenvolgende dagen geldig. Goede reis!

Reizigers zonder auto	Reizigers met auto		Reizigers zonder auto	Reizigers met auto
21.30	21.30		9.09	9.09
21.36	—		9.03	—
21.44	—		8.56	—
22.45	—		7.37	—
7.24	7.24		21.58	21.58
8.27	—		20.53	—
9.07	—		20.16	—
9.24	9.24		20.01	20.01
9.52	—		19.28	—
10.38	—		18.38	—

TREIN + FIETS



De formule trein + fiets heeft in 1976 een grote bijval geooft.

En waarom zou ze ook de belangstelling van de zakenlui niet opwekken? Er is ons trouwens ter ore gekomen dat bepaalde bedrijfsgroepen het afgelopen jaar die formule hebben gekozen om originele excursies op touw te zetten.

Het systeem is eenvoudig. Je neemt de trein naar een station waar fietsen worden verhuurd. Bij aankomst toon je het spoorkaartje waarmee je prijsvermindering krijgt en je wipt in het zadel. Na de tocht kan je de fiets terugbezorgen op de plaats van vertrek of naar keuze in een van de 90 inleveringsstations op het Belgisch spoorwegnet.

Het succes van 1976 heeft de NMBS ertoe aangezet het systeem nog uit te breiden. Voortaan kan men niet alleen in het goede seizoen fietsen huren, maar zelfs het hele jaar door.





HET VERVOER VAN STOOKOLIE NEEMT WEER TOE

De economische achteruitgang heeft een grote weerslag gehad op de electriciteitssector. Wanneer de fabrieken maar op halve kracht draaien, neemt de vraag naar stroom onvermijdelijk af.

Wegens die situatie en mede door de prijsstijging van petroleumproducten kreeg het stookolieverkeer naar de elektrische centrales het zeer zwaar te verduren.

Niettemin ging het in 1976 beter dan in het voorgaande jaar: de statistieken vertonen een duidelijke oplevingstendens, zoals uit onderstaande tabel blijkt:

	1975	1976
september	60 000	101 000 ton
oktober	86 000	129 000 ton
november	101 000	116 000 ton

De toestand is dus merkkelijk verbeterd. Het stemt ook hoopvol dat in oktober 1976 een nieuw maandrecord werd gevestigd dat het vorige record van 113 000 ton in oktober 1974 ver overtreft.



Misschien niet, maar toch . . .
. . . hij kan uw verpakking scheuren,
hij kan uw goederen beschadigen
en hij kan u meer last bezorgen dan u lief is

De reglementering verplicht de gebruikers
het spoorwagematerieel in een nette
staat terug te geven.

Een verplichting die vaak wordt vergeten.

En indien u deze „verplichting” eens omzette in „dienst” ?

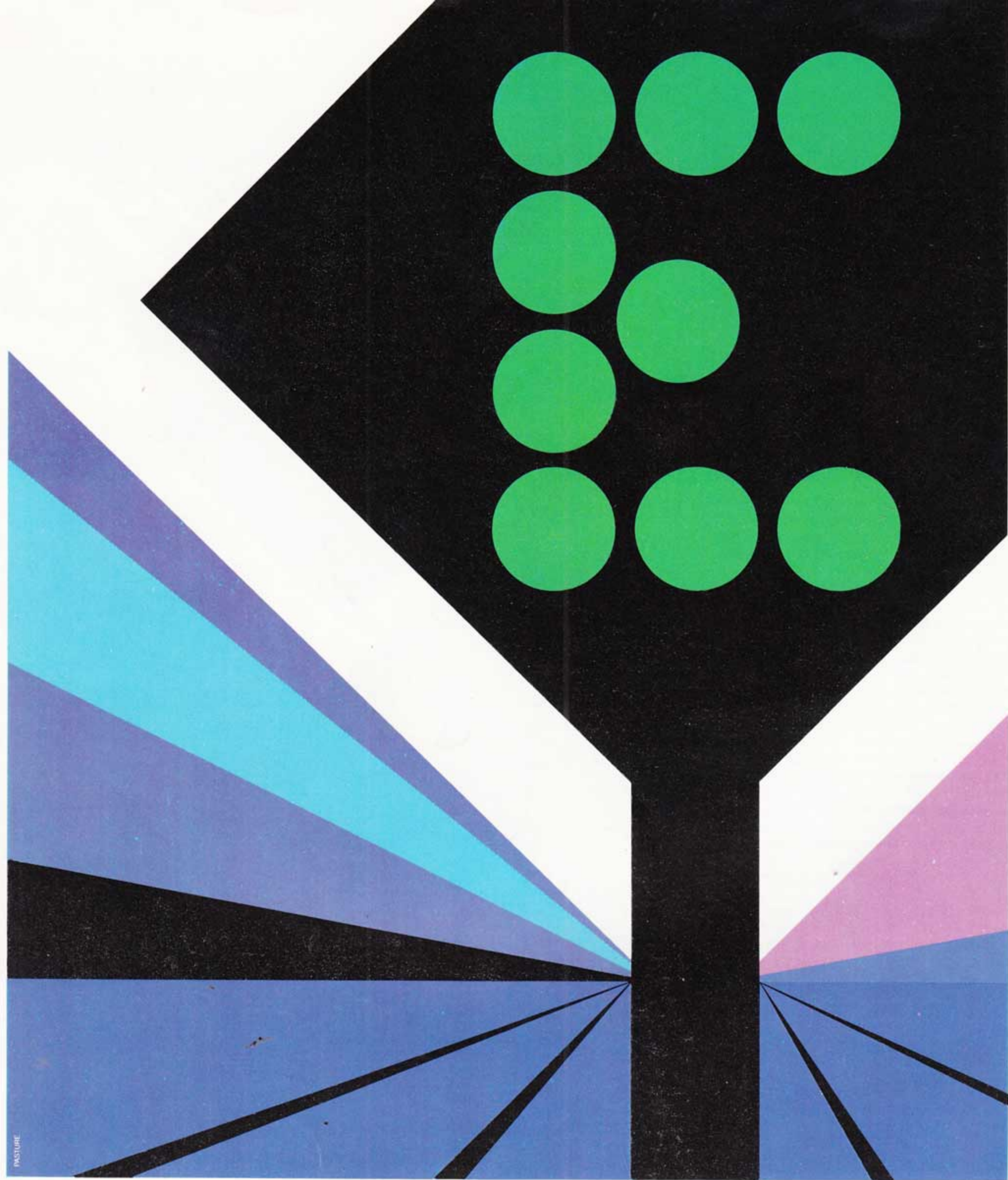
De volgende gebruiker zou er u dankbaar om zijn.

Vroeg of laat bent u immers ook deze
echt tevreden „volgende gebruiker”.

**Reinigt goed uw wagens,
het is ook in uw voordeel!**



Belgische Spoorwegen



PASTURE



Groen licht voor de
spoorwegen en voor de
Europese Gemeenschap