

2/77 MEI

# SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT  
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD  
VAN DE HANDELSDIRECTIE  
DER BELGISCHE  
SPOORWEGEN





Binnenkort zullen de „Co-rail“-rijtuigen van de Franse spoorwegen ook over ons net rijden.

**2/77**



**ZOMERTIJD ! ZOMERTIJD ! ZOMERTIJD ! ZOMERTIJD ! ZOMERTIJD ! ZOMERTIJD ! ZOMERTIJD ! ZOMERTIJD !**

Op 3 april heb je de klok juist gezet. Als aanloop naar een liefst lange, warme zomer.

Op 25 september krijgen we een uurtje meer. Dan moeten we immers al onze klokken, polshorloges, wekkers, koekoekklokken enz. 60 minuten achteruitzetten.

Wees intussen echter op je hoede, Fransen, Nederlanders, Luxemburgers en Belgen hebben allemaal zomertijd. De Duitsers daarentegen laten alles bij het oude.

Wanneer je dus op reis gaat naar Duitsland en je niet aan het tijdsverschil hebt gedacht, haal je misschien nog de trein die je dacht te zullen missen. Maar op de terugreis is het juist andersom. Zorg ervoor dat je niet te laat in een Belgisch station arriveert om de laatste trein naar huis te nemen.

Neem inlichtingen als het je allemaal te ingewikkeld lijkt. CINTER staat klaar om je te helpen. Je kan opbellen op het nummer 02/219 28 80.

**INHOUD**



**ONDERNEMING**

Vier kamelen : 11-12



**UITRUSTING**

De Ts-wagen : 7-10



**TARIEF**

TFNW : 14



**TOERISME**

VL 10 + 1 : 13  
Zomervakantie : 14



**ACTUEEL**

BIV : 3-5  
Bosch-Express : 6



**B-NIEUWS**

Handelsagentschap NMBS te Luxemburg, nieuw adres : 14

**SPOORNIEUWS**

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

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

Verantwoordelijke uitgever:  
F. LEBOUTTE - BRUSSEL

FOTO'S  
SNCF - Dewolf : 1, 2  
CGT : 2  
NMBS : 3 tot 7, 10 tot 12,  
14, 15



**HET B.I.V.**

## **GEWAARDEERD WERKINSTRUMENT VOOR DE NIJVERHEID**



Het Belgisch Instituut voor Verpakking (BIV) bestaat weldra 25 jaar. Die verjaardag verdient onze belangstelling aangezien deze vereniging zonder winst-oogmerk aanvankelijk een onderafdeling van de NMBS was. Ze is trouwens nog altijd gevestigd in de gebouwen van het station Thurn en Taxis, Picardstraat 15 te Brussel, op dezelfde plaats waar ze op 11 februari 1954 werd opgericht.

In 1936-37 werd de spoorweg zijn eigen verzekeraar. Maar men dekt geen risico's zonder zich vooraf enigszins zeker te voelen. Daarom ging de spoorweg in de eerste plaats van de klanten eisen dat ze verpakkingen zouden gebruiken die de goederen, in normale omstandigheden tegen schade vrijwaren.

Het probleem was toen nog niet zeer ingewikkeld: het pakmateriaal was destijds vrijwel beperkt tot hout, jute en ijzer. Er werd een klein laboratorium opgericht waar controles en expertises konden verricht worden, waar werd nagegaan of de nationale en internationale voorschriften werden nageleefd en dat een getuigschrift kon verstrekken op grond waarvan de vervoerder zich ertoe verbond de eventueel benadeelde expediteurs schadeloos te stellen.

Van producent heeft België zich in de loop der jaren ontwikkeld tot een land met een verwerkende nijverheid. Zulks ging gepaard met een diversifiëring van de verpakkingen en een opening ten opzichte van de internationale markt. Intussen maakten ook de technologie en de scheikunde een hele evolutie door en zagen nieuwe materialen en modernere verpakkingstechnieken het licht.

### **V.Z.W.**

Al vlug bleek dat de NMBS alleen niet meer opgewassen was tegen die taak. Om de belangstelling te wekken van personen die ook nauw bij het probleem van de verpakking betrokken waren, streefde ze ernaar een vereniging zonder

# B.I.V.



winstoogmerk op te richten waarin de verschillende sectoren van de economie zouden vertegenwoordigd zijn.

Dat was in 1954. Er traden openbare besturen toe op dezelfde gronden als de toen bloeiende koloniale en maritieme belangengroepen.

De NMBS droeg haar laboratorium over aan de nieuwe vereniging, het BIV, Belgisch Instituut voor Verpakking.

Omstreeks 1960, onder druk van de snelle vooruitgang, begon de industrie in haar eigen controle- en proeflaboratoriums, zelf aan verpakkingsonderzoek te doen en verloor het Instituut een gedeelte van zijn cliënteel.

Het duurde tot 1970 alvorens de algemene vergadering van het BIV, geconfronteerd met een stilstand in zaken en met financiële moeilijkheden, van koers veranderde, een nieuwe inhoud gaf aan haar maatschappelijke doelstelling en besliste de nodige investeringen te doen om het laboratorium te moderniseren.

Onder impuls van een nieuwe ploeg, streeft het BIV er vandaag naar om een doeltreffend werktuig te zijn ten dienste van de nijverheid, de tertiaire sector en de overheid. Zijn Raad van Beheer is samengesteld uit vertegenwoordigers van de desbetreffende ministeries en openbare instellingen en van de handels- en nijverheidsverbonden.

## Een zeer ruime taak

De statuten van het BIV hebben de vereniging een zeer ruim maatschappelijk doel ge-

geven. Als samenvatting kunnen we stellen dat het Instituut zich bezig houdt met informatie, onderzoek, studies, overleg en „alle werken en bemiddelingen die van aard zijn de vooruitgang in de verpakkingssector te bevorderen, zulks in de ruimste betekenis van het woord”.

Die doelstellingen kunnen nader omschreven worden als volgt :

1. Opmaken en bijhouden van basisdocumenten over verpakkingsmaterialen en -middelen, wat hun fysische, mechanische en chemische eigenschappen betreft.
2. Verbeteren van het imago van de Belgische produkten door de goedgekeurde en gecontroleerde verpakkingen te waarmerken met de stempel „BIV-IBE”.
3. Bevorderen en coördineren van de dialoog tussen de privé- en overheidssector op het stuk van reglementering, normalisering en technische bepalingen, alsmede over de problemen „verpakking - milieu - terugwinning”.
4. Studie van de verpakkings technieken; technisch-wetenschappelijke steun aan de nijverheid; expertises; opmaken van bestekken enz...
5. Ontwerpen van verpakkingen die de goederen zowel tijdens het vervoer, als bij het opslaan en thuisbezorgen zo goed mogelijk beschermen en zo weinig mogelijk kosten.
6. Maken van studies voor de ontwikkeling van de verpakkingsnijverheid in de nationale en gewestelijke economie.
7. Contact zoeken met belangengroepen in het buitenland door seminaries en

studiedagen te organiseren waarop die groepen de Belgische verpakkingsindustrie en haar vertegenwoordigers leren kennen.

8. Organiseren van cursussen over de verpakking en het geven van bijstand en advies aan de ontwikkelingslanden.

Om die doelstellingen te verwezenlijken, heeft het BIV de technische middelen verenigd die we hierna van naderbij zullen beschouwen. In zijn organigram komen ook technisch-wetenschappelijke commissies voor : het zijn vaste of tijdelijke werkgroepen die zich met de aspecten van het verpakkingsprobleem bezighouden en die in zekere zin het „brein” achter het onderzoek zijn; die commissies werken in overleg met de technische diensten hoewel ze die niet leiden : hun taak is louter wetenschappelijk terwijl het beslissingsrecht bij de directie van het Instituut berust.

We moeten ook nog vermelden dat het Instituut door verscheidene ministeries officieel werd erkend om de aan de reglementen onderworpen verpakkingen te homologeren en te controleren (b.v. gevaarlijke produkten, land- en tuinbouwprodukten); het Instituut homologeert ook bepaalde verpakkingen die moeten beantwoorden aan de normen die door de Europese Gemeenschap en de NATO-strijdkrachten zijn opgelegd. En daarmee is zijn taak nog niet beëindigd.

## Documentatie

Het BIV omvat een documentatiedienst die in twee richtingen

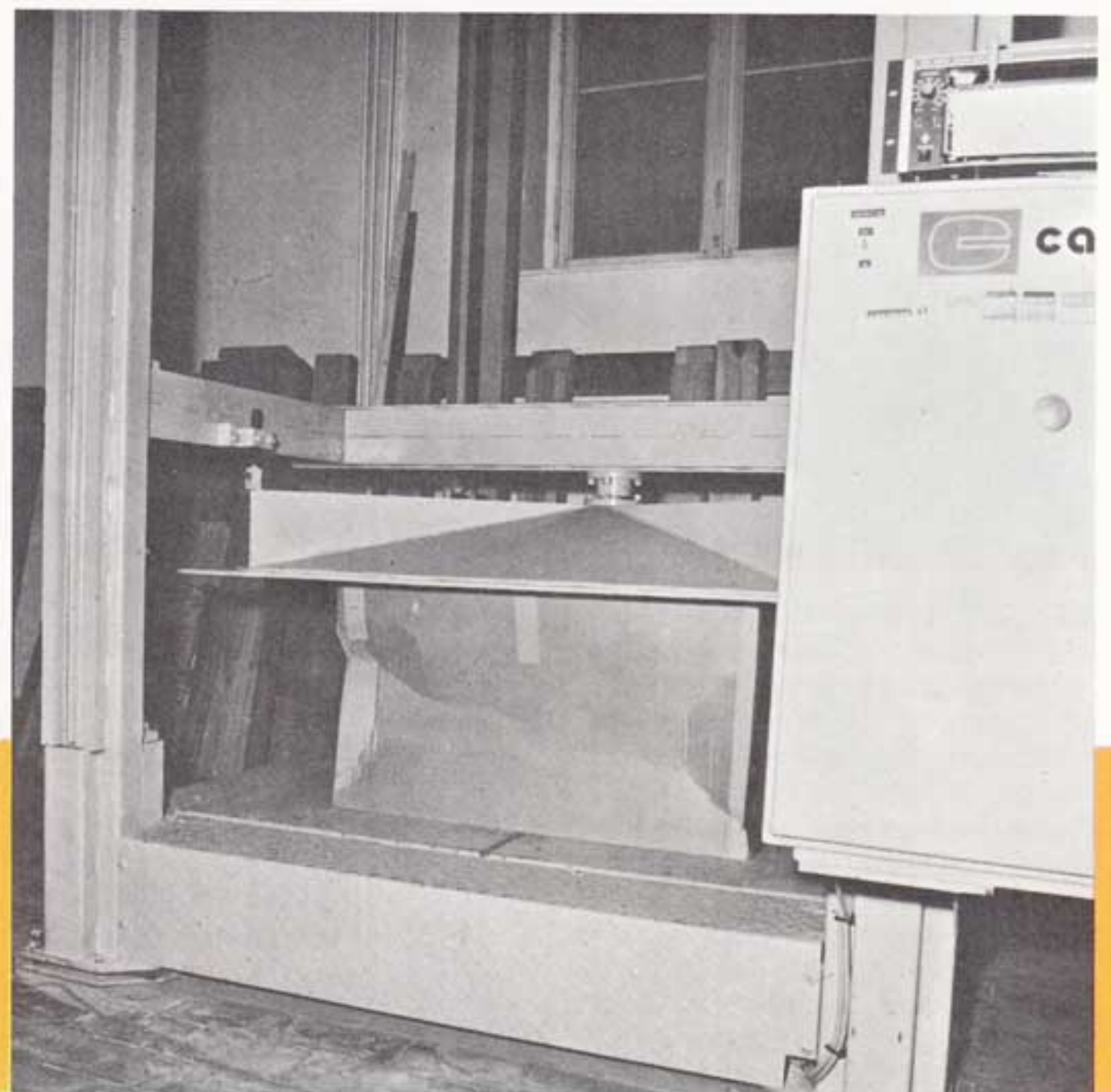
werkt : een technisch-wetenschappelijke en een commerciële.

Op technisch-wetenschappelijk gebied vindt men er een groot aantal boeken, studies, nationale en internationale reglementen en specificaties betreffende de kenmerken van al de verpakkingsmaterialen en hun proefmethoden.

Op commercieel gebied heeft die afdeling over de verpakking in België een kaartstelsel opgesteld dat geregeld wordt bijgewerkt. Daarin staat opgetekend wat elke fabrikant produceert en welke de eigenschappen van zijn produkten zijn; om het even wie kan op die dienst inlichtingen inwinnen; telkens wanneer over de leden van de VZW die in dat kaartstelsel voorkomen, een inlichting wordt verstrekt, worden zij daarover ingelicht.

Maar er is meer. Diezelfde dienst geeft verscheidene publicaties uit : een tijdschrift, een „overzicht der tijdschriften”, een maandbrief die in een gespecialiseerd blad verschijnt; verder verschijnen er van de hand van de commissies ook brochures, monografieën en boeken over verpakking. Een recente publikatie, het Witboek van de Commissie „Verpakking en Omgeving” gaat voornamelijk over het probleem van de terugwinning van weggooverpakkingen. Dat Witboek zal gevolgd worden door een memorandum over de terugwinning.

Er werd een cursus over de verpakking opgesteld ten behoeve van de technici die in het kader van de ontwikkelingshulp in België verblijven. De cursus is zeer algemeen en heeft betrekking op al de as-



pecten van de verpakking, de vervoermiddelen enz. Er is een tweede cursus in voorbereiding, doch op een hoger wetenschappelijk niveau en bestemd voor de specialisten. Die cursussen zijn een unicum in België.

## Laboratoriums

De laboratoria van het BIV hebben een welbepaalde taak: ze onderzoeken en beschrijven al de kenmerken van de verpakkingen en de materialen en doen proeven met het oog op de homologatie, controle, expertise of de promotiestudie van een produkt.

De studies en proeven kunnen ingedeeld worden in vier grote categorieën waarvoor telkens speciale uitrustingen ter beschikking staan. Al de proeven worden verricht volgens officieel of universeel erkende methoden en technische normen.

### 1. Fysische proeven

Hier worden de eigenschappen van al de verpakkingsmaterialen behandeld: microscopische structuur, samenstelling, dikte, gewicht per m<sup>2</sup>, drukvastheid, scheur-, trek-, barst-, perforatiesterkte, vochtvastheid...

Die eigenschappen worden bepaald door middel van precisieinstrumenten die meestal elektronisch controleren en registreren.

### 2. Scheikundige proeven

Hier wordt grondig nagegaan in hoeverre de verpakking verenigbaar is met haar inhoud.

Eerst worden de materialen scheikundig ontleed (juiste samenstelling) waarna de technici, door simulatie, onderzoeken of de verpakking op de inhoud reageert en omgekeerd.

In dit laboratorium worden de verpakkingen bovendien aan de gewone chemische proeven onderworpen en worden de wettelijke voorschriften inzake niet-giftigheid toegepast.

### 3. Klimaatkamers

Het is belangrijk te weten hoe de verpakkingen zich bij grote temperatuur- en vochtigheidschommelingen zullen gedragen. Bij het BIV kan men zulks nagaan in de verschillende klimaatkamers.

De eerste twee zijn dynamisch, d.w.z. dat de temperatuur er van 0 tot 100 ° C of van 0 tot 60 ° C en de betreffende vochtigheid van 0 tot 100 % of van 10 tot 100 % kan schommelen.

Door middel van een programma worden de natuurlijke omstandigheden nagebootst van een vervoer onder verschillende klimaten. Voor een zending naar Afrika, met inscheeping in een gematigd klimaat en eindigend op de rug van een muilezel in het evenaarsgebied, simuleert het programma de volledige dag- en nachtcyclus met de ter plaatse voorkomende temperatuur- en vochtigheidsverschillen. Met andere woorden, de goederen maken de reis eerst in een klimaatkamer.

De verpakkingen kunnen ook gedurende 48 uur in de kamers met een vast klimaat bij 20 ° C en 90 % of 65 % betreffende

vochtigheid verblijven. Op die manier kunnen de verschillende materialen onder identieke voorwaarden met elkaar vergeleken worden. Die klimaatinstallatie omvat ook een ruimte waarin een zilte nevel kan verspreid worden.

### 4. Mechanische proeven

Deze keer wordt de verpakking met haar werkelijke of gesimuleerde inhoud getest. In plaats van het materiaal zelf worden nu de beschermende eigenschappen van het pakmiddel onderzocht. Daarbij worden de volgende toestellen gebruikt:

- een tuimeltrommel met zes verschillende binnenvlakken waarin talrijke valproeven worden gedaan waarbij het pak vanaf ongelijke valhoogten en onder verschillende hoeken op verschillende plaatsen neerkomt;
- een bank waarop de colli onder verschillende hoeken en vanop ongelijke hoogte in vrije val kunnen neerkomen;
- een toestel voor geleide val met glijbaan waarmee talrijke valvarianten die zich tijdens het vervoer, het opslaan en het behandelen van de goederen kunnen voordoen worden nagebootst;
- een triltafel waarop de vermoeiingsvastheid van de verpakking tijdens het vervoer per spoor of over de weg wordt getest;
- verschillende persen: een statische voor het bestuderen van de samendrukking tijdens een langdurige opslagperiode en een dynamische voor het testen van de druksterkte en de vermoeiingsvastheid onder een druk die tot 5 ton kan gaan.

Die mechanische proeven, gecombineerd met een klimaatkamer, maken talrijke variaties mogelijk zodat u er mag van verzekerd zijn dat de verpakking, na die kring te hebben doorlopen, al haar zwakheden en haar kwaliteiten zal hebben prijsgegeven.

### De stempel

Vaak resulteren al die werkzaamheden in het verlenen of vernieuwen van een stempel, een officiële conformiteitsgarantie. Die stempel kan ook ingetrokken worden wanneer achteraf, na een controle, blijkt dat de geteste verpakking niet meer al de vereiste kenmerken bezit.

Er bestaan verschillende soorten van stempels die respectievelijk aan de fabrikanten van verpakkingen, de bewerkers of de gebruikers worden verleend.

Dat onderwerp verdient te worden uitgewerkt aangezien de aanwezigheid van een stempel op een verpakking een weerslag kan hebben op een zeker aantal elementen zoals de verzekeringspremie, het vaststellen van de aansprakelijkheid bij beschadiging, de conformiteit met wettelijke normen of reglementen enz. In een volgend nummer komen we hierop terug.

# „Bosch-Hausgeräte-Express“

Elk jaar brengt Domotechnica de producenten van elektrische huishoudtoestellen gedurende 4 dagen te Keulen bijeen. De verdelers kunnen daar met de nieuwigheden kennis maken. Toch komen niet al de handelaars naar die beurs. Op verre na niet.

Daarom heeft de firma Bosch zich voorgenomen tot bij die mensen zelf te gaan of toch dichtbij. Ze heeft een expotrein samengesteld die gedurende 4 maanden de Duitse en Oostenrijkse stations moet aandoen en die zijn rondreis met een Belgische week begon: de Bosch-Express kwam te Luik, Charleroi, Brussel, Antwerpen en Gent.

In België werden de handelaars in elektrische huishoudtoestellen uitgenodigd door IPTC Belgium, afdeling Allumalux, die de Boschprodukten invoert.

Met een treinstel van acht wagens kon er een groots opgezette en zeer doeltreffende informatiecampagne worden gevoerd. In een ontvangstruimte werden de bezoekers verwelkomd door de IPTC-afgevaardigde van hun gewest, die iedereen kende. En het bezoek begon.

## Van elektrische tandenborstel tot diepvriezer

In het eerste rijtuig waren de kleine toestellen ondergebracht: frituurpannen, strijkijzers, koffiezettoestellen... in een bonte wemeling van moderne kleuren en mooie vormen.

Het tweede rijtuig deed wat koeler aan: diepvriezers, koelkasten...

In het derde rijtuig presenteerde Bosch zijn inbouwmatériel: de ingerichte keukens met koelkasten, fornuizen, ovens, rookvang- en vaatwasmachines, aanrechten, alles om het mooist voorgesteld.

In het vierde rijtuig ten slotte vonden de zware toestellen een onderkomen: vaatwasmachines, keukenuitvoeren, automatische wasmachines enz. die niet ingebouwd kunnen worden. Na het bezoek zochten de genodigden het gezellig barrestaurantrijtuig op waar hun door de importeur een glaasje of een maaltijd werd aangeboden.

Wij hebben verder ook een kijkje genomen in het zesde rijtuig met een door Bosch ingerichte keuken, waar er dapper gekookt werd en die bijzonder in de „smaak“ van de bezoekers viel. In de twee pakwagens was het materieel en generatoraggregaat ondergebracht.

## Jammer dat het weer zo mooi was

Een dergelijke onderneming wordt door een producent op touw gezet om, buiten het bereik van de concurrentie, rechtstreeks in contact te treden met de klanten en hun de nodige tijd te reserveren.

De organisatoren waren heel gelukkig met hun initiatief: er werd stellig een totaal andere sfeer geschapen dan op Domotechnica.

„Jammer dat het weer zo mooi was“ zei een deelnemer ons. „Bij koud weer of sneeuw zouden de verdelers niet naar Keulen gereisd zijn en zouden er meer genoten hebben van dit afspraakje met de spoorweg.“

Het ging echter niet alleen om de verdelers.

Allumalux had ook de gespecialiseerde vrouwelijke pers uitgenodigd die met haar informatie de keuze van de gebruiker aanzienlijk beïnvloedt. „De trein is fijn“ hoorden we ook zeggen. „Met die 4 rijtuigen konden we de produkten indelen en hebben we in een beperkte ruimte de verschillende modellen van elk toestel kunnen opstellen, zodat de produkten gemakkelijk konden vergeleken worden.“

Er waren reële en potentiële klanten uitgenodigd. Beide categorieën waren talrijk vertegenwoordigd. De vijftien handelsvertegenwoordigers, demonstrateurs en bedienden van Allumalux hadden de handen dan ook vol.

Door de luidsprekers werd er stemmige muziek uitgezonden en konden er over het hele stel mededelingen worden omgeroepen waardoor de binneninrichting van de trein nog beter tot haar recht kwam.

De in de firmakleuren geschilderde Bosch Express zal zijn rondrit in juni beëindigen. In heel Duitsland en Oostenrijk (15 dagen) zal men dan kennis

# 6 DAGEN IN BELGIË



gemaakt hebben met die blauwgele trein, dat weergaloos medium waar de bestellingen ongetwijfeld zullen toestromen.

De door Bosch afgehuurde trein, de Franse Forum en de Belgische Trexpo behoren tot eenzelfde familie. Sommigen zullen die formule misschien iets te gezocht vinden, maar dat neemt niet weg dat ze doeltreffend is gebleken.

Bosch voegt haar naam toe aan de „nog korte“ lijst van grote ondernemingen die van dit originele middel voor rechtstreekse reclame hebben durven gebruik maken.

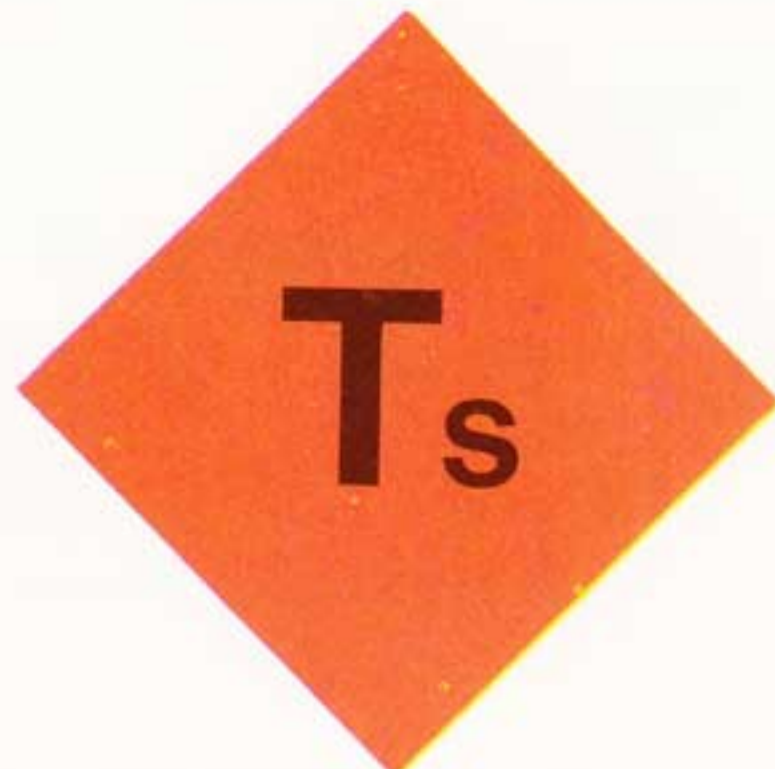
Straks komen er misschien kunstwerken of voedingsmiddelen aan de beurt. Wie weet? De keuze is bijna onbeperkt.

## Foto's

Een woordje uitleg bij de tentoongestelde apparaten, en... besluitvorming in de bar!



# roldakwagen met platte bodem



SPOORNIEUWS  
2/77



Volumineuze colli, machines, gietstukken en dergelijke kunnen best in een Ts-wagen worden vervoerd. De twee voornaamste eigenschappen van die reeks wagens zijn :

1. het dak dat de goederen tegen slecht weer beschermt;
2. het roldak dat het mogelijk maakt de goederen langs boven te laden.

Doordat de wagen ook twee zijdeuren bezit, is hij niet geschikt voor het vervoer van stortgoed.

Het roldak kan bestaan uit gelede latten en werkt dan als een rolluik (systeem CIMT) of ook uit een golfplaat uit één stuk (systeem MacGrégor).

Wanneer het dak volledig opgerold is, komt de hele laadoppervlakte vrij.

Er bestaat evenwel een type — 1214 B1 — waarbij maar om

beurten de helft van de laadruimte kan vrijgemaakt worden (systeem SEAG).

De kenmerken verschillen van het ene wagentype tot het andere. Dat is onder meer het geval voor de laadopening van het dak (zie de afmetingen hieronder), de capaciteit (die van 35 tot 47,5 m<sup>3</sup> gaat), de toelaatbare belading, die tussen 26 en 28 ton schommelt, de afmetingen van de wandopeningen (door middel van draaideuren), enz.

Het laden en lossen gebeurt doorgaans via het dak door middel van een kraan, een loopkraan of een ander behandelingstuig. Die tuigen moeten eventueel aangepast worden aan de beschikbare openingen, die van 2,472 tot 2,793 m breed en van 3,648 tot 8,752 m lang kunnen zijn, naargelang van het wagentype.

## Raadpleeg de specialisten :

Neem inlichtingen alvorens een Ts-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.

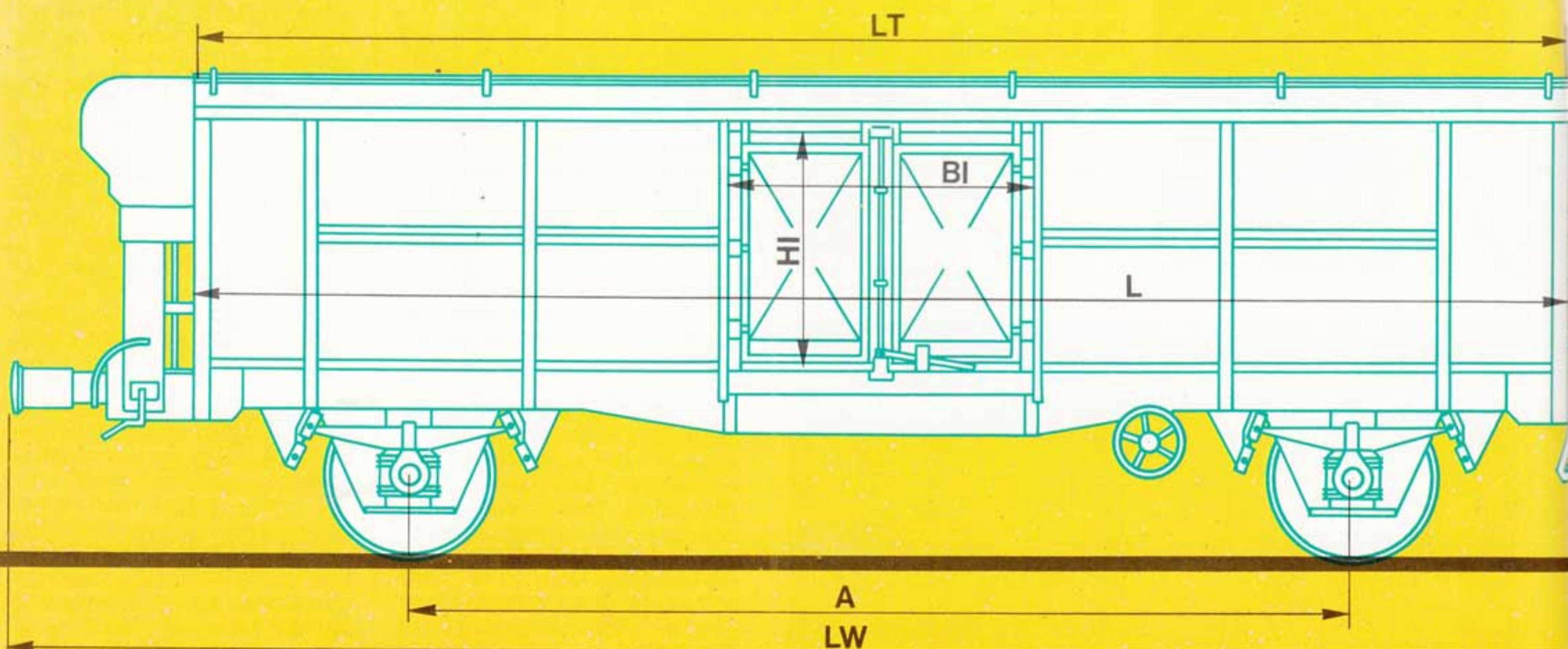
De Handelsdirectie  
Afdeling 62.3  
Frankrijkstraat 85,  
1070 Brussel  
Tel. 02/523 80 80,  
toestel 2619 of 2661.

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

# T wagen met opengaand dak

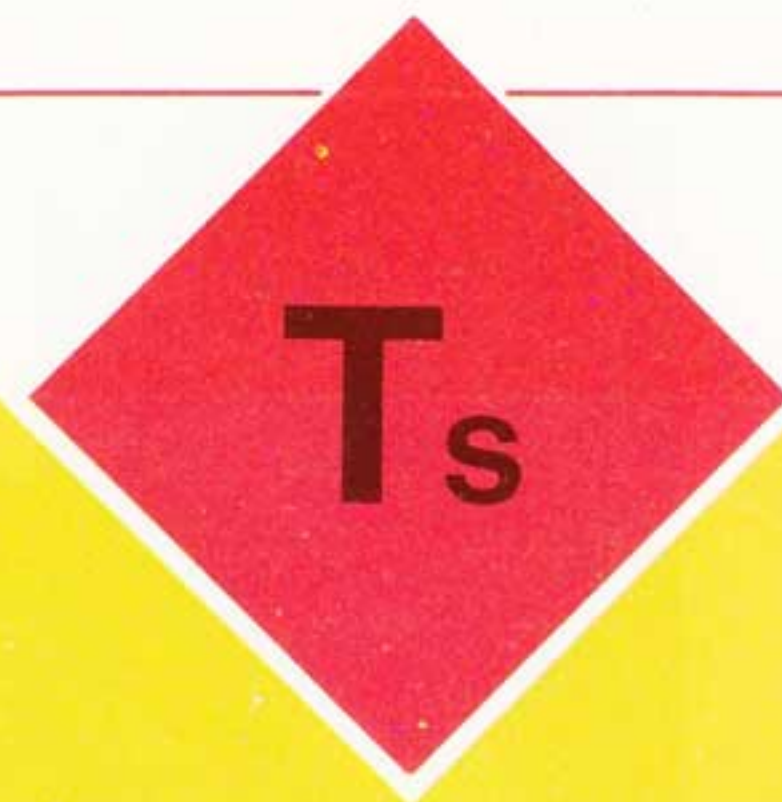
e deuren hoger dan 1,90 m  
S geschikt om te rijden tegen 100 km

1	Code		T	Tes	
2	Type		1.214 B1	1.222 B4	
3	Aantal		95	85	
4	Nummer van de wagen internationale code serienummer		21.88 560.0.000 099	21.88 575.0.000 099	
5	Constructiejaar		1958	1962	
6	Totale lengte = LW	mm	9.150	10.440	
7	Radafstand = A	mm	5.000	6.000	
8	Totale breedte = BW	mm	3.004	2.814	
9	Totale hoogte = HW	mm	4.056	3.588	
10	Vloerhoogte = HP	mm	1.242	1.240	
11	Nuttige lengte = L	mm	8.016	8.692	
12	Nuttige breedte = B	mm	2.768	2.552	
13	Nuttige hoogte = H	mm	1.699 *	2.171	
14	Oppervlakte	m <sup>2</sup>	22,1	22	
15	Capaciteit	m <sup>3</sup>	35	48	
16	Laadopening van het dak	lengte = LT breedte = BT	mm mm	mm mm	
17	Zijdelingse laadopening (draaideuren)	hoogte = HI breedte = BI	mm mm	mm mm	
18	Aantal deuren per zijwand		2	1	
19	Type van opengaande dak		schuivend	oprolbaar	
20	Gemiddelde tarra	t	12,2	12,5	
21	Toegelaten lasten	t	A 19,5	B 23,5	C 26
				S 19,5	23,5
22	Minimum bochtstraal	m	35	60	
	* Maximum hoogte onderkant dak : 2.115 mm				



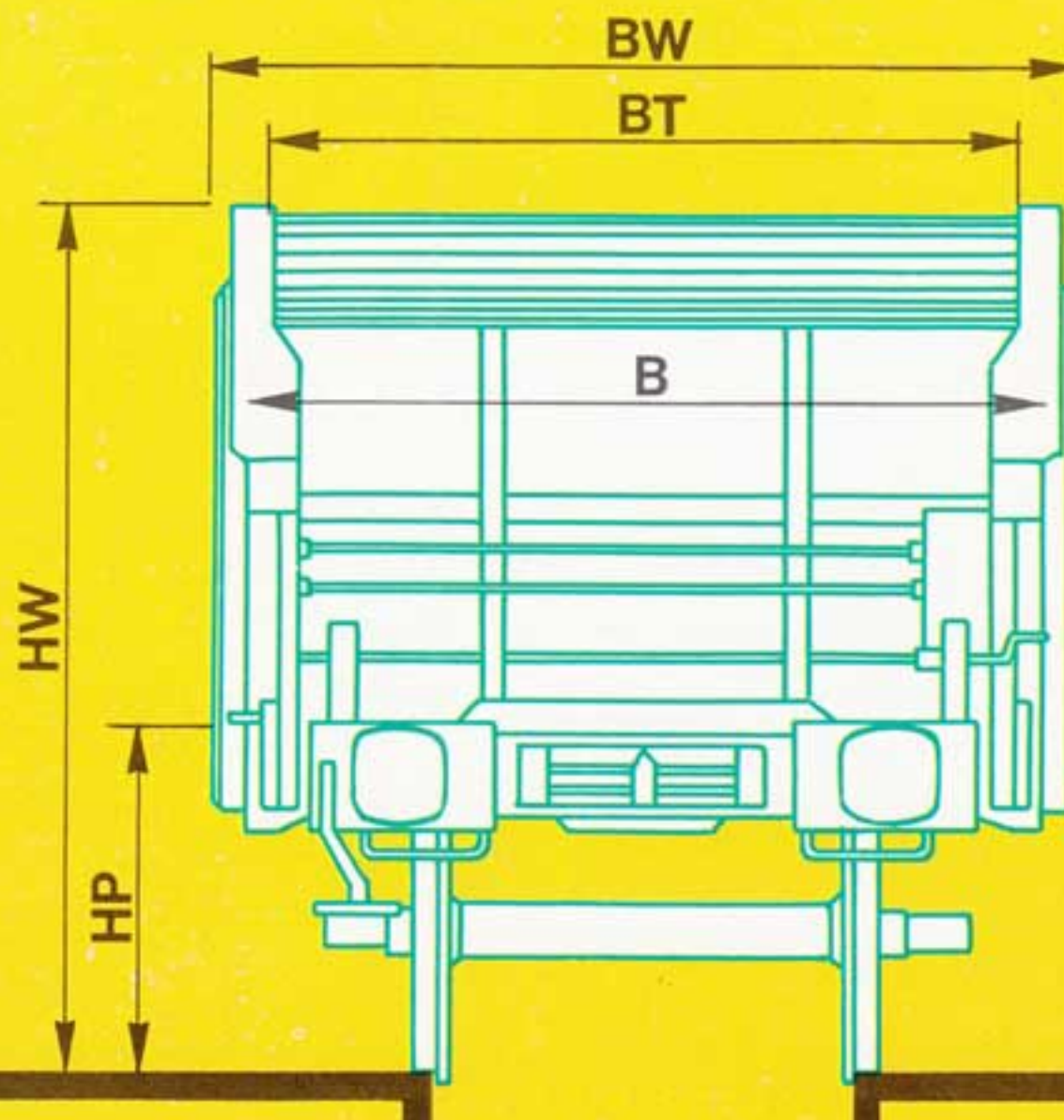


**5** eerste cijfer van het serienummer  
(overeenkomend met het type = T)

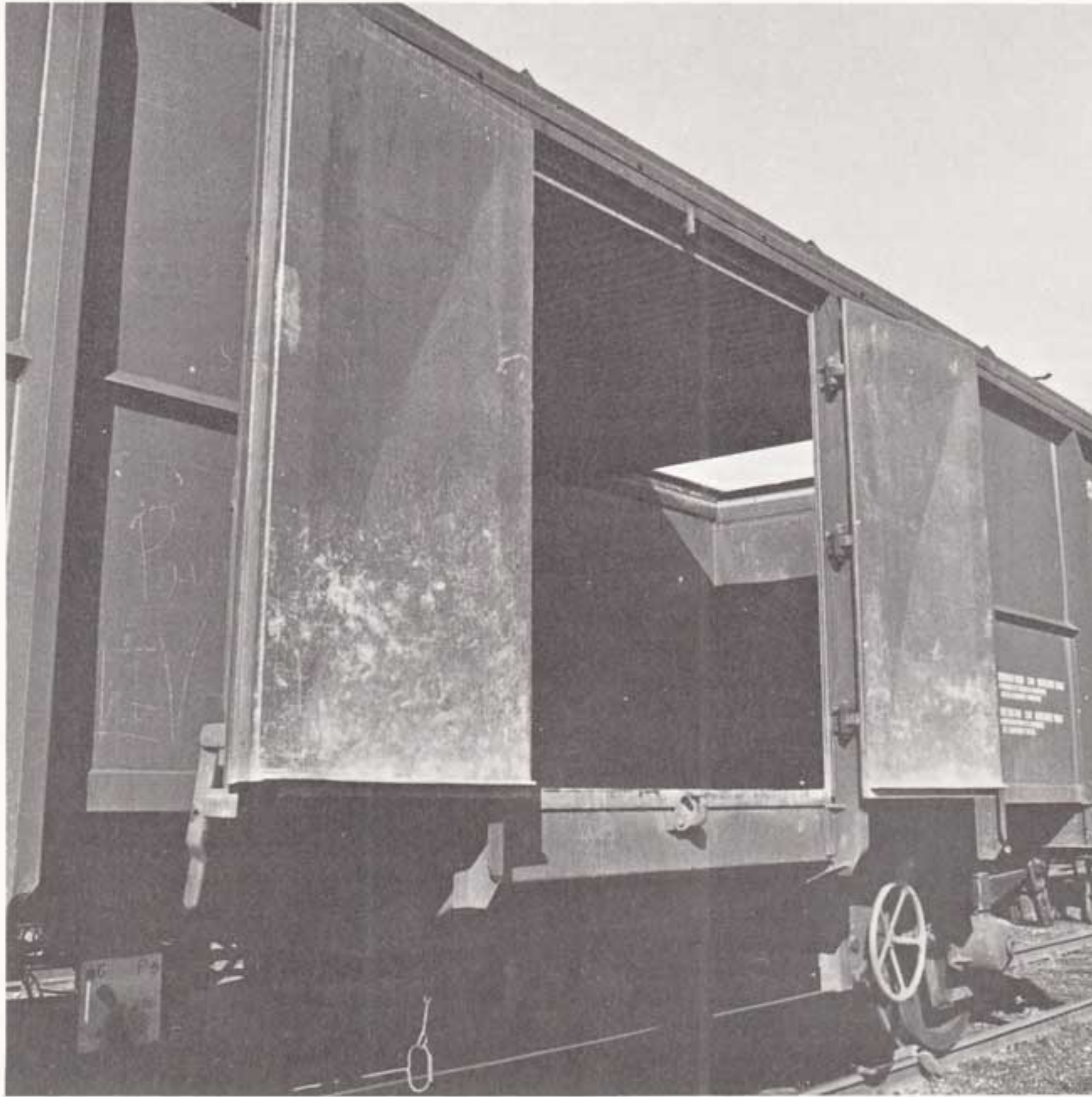
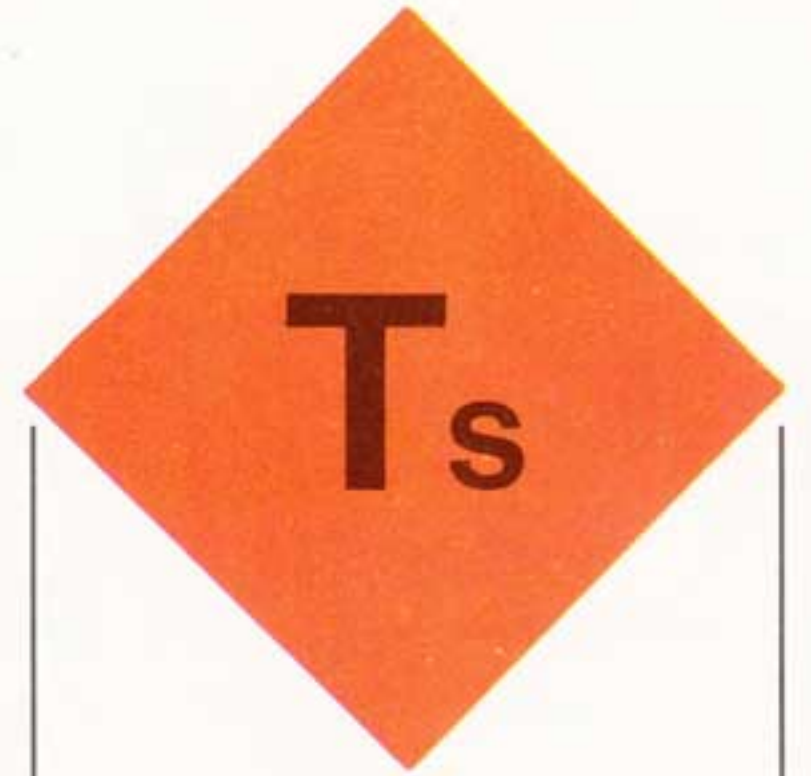


Ts	Ts	Ts	Ts
1.222 B5	1.215 B1	1.215 B3	1.215 C1
528	298	300	240
01.88 570.0.500	01.88 570.0.000	01.88 570.1.500	01.88 570.3.000
1.069	299	799	239
1967-68	1963	1969	1971
10.440	10.500	10.500	10.500
6.000	5.400	6.000	6.000
3.108	3.008	3.008	3.008
3.014	3.350	3.337	2.954
1.257	1.235	1.235	1.235
8.692	8.752	8.752	8.752
2.860	2.760	2.760	2.760
1.670	1.966	1.962	1.543
24,9	24	24	24
40,5	47,5	47,5	37,5
8.692 2.793	8.752 2.680	8.752 2.674	8.752 2.674
1.480 1.780	1.791 1.800	1.791 1.800	1.408 1.800
1	1	1	1
oprolbaar	oprolbaar	oprolbaar	oprolbaar
12	13,5	13,5	14
A B C	A B C	A B C	A B C
20 24 28	18,5 22,5 26,5	18,5 22,5 26,5	18 22 26
S 20 24	S 18,5 22,5	S 18,5 22,5	S 18 22 26
60	60	60	60

Voor technische inlichtingen :  
**Behandelingsdienst -**  
**Vervoer - Dir. E 15-1**  
 Tel. 02-523.80.80 Toestel 2139

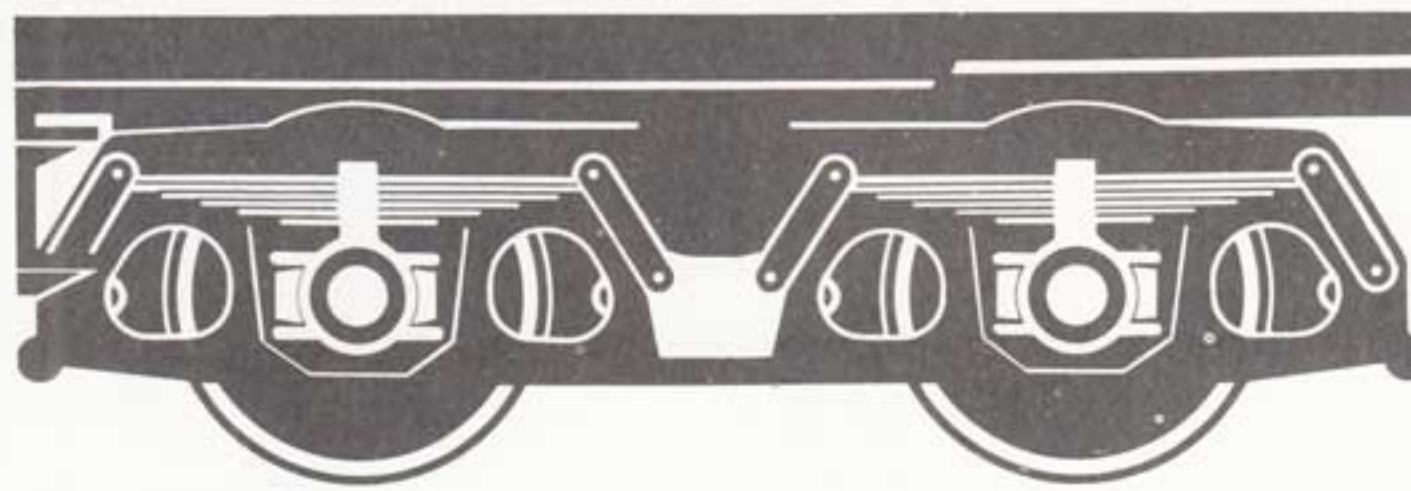
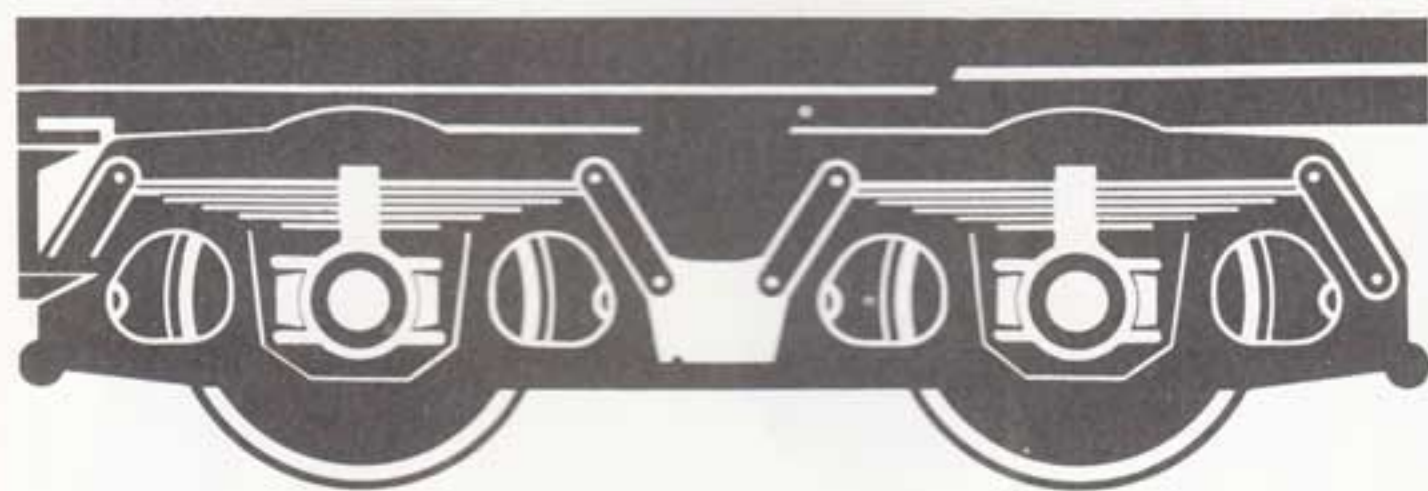


roldakwagen  
met platte bodem





## VIER KAMELEN OP REIS MET DE TREIN



Zo nu en dan staan er vrij eigenaardige ladingen in het station Brussel Thurn en Taxis. Enkele maanden geleden kwamen de olifanten van circus Bouglione er toe uit Parijs en op 14 februari keerde heel het circus van Moskou naar huis terug.

Toen immers vertrokken de Sovjetartiesten na een verblijf van één maand te Brussel. We zullen niet uitweiden over de 76 artiesten die te Luik op de trein Parijs-Moskou stapten in twee rijtuigen die voor hen gereserveerd waren. Veeleer willen we een oogslag werpen op het „goederen“-stel dat, bijna op hetzelfde ogenblik, uit Brussel-TT vertrok, maar er drie-maal langer over zou zetten tussen de Belgische 7° C en de — 15° C welke die dag door het weerbericht voor Moskou werd aangekondigd.

Wat stak er in die 13 wagens? Eerst het pistematerieel, in kisten die met helle kleuren gemerkt zijn. Het bestaat uit tafels, koorden, knotsen, buizen en allerhande toebehoren voor de vijftien nummers van het programma. De kisten hebben

allerlei afmetingen en ook het gewicht ervan is verschillend: een daarvoor verantwoordelijk artiest heeft die kostbare kisten nauwgezet over de verschillende wagens verdeeld.

En dan de nummers zelf. Inderdaad, meer dan de helft van de trein dient voor het vervoer van andere „artiesten“: de dieren. Met deze trein vertrekken immers een dertigtal dieren, opgesloten in kooien of vastgebonden aan de wagenwanden.

Hier hebben we twee jonge lama's met lange rechtopstaande oren. In hun nabijheid springen een koppel gebaarde bokken af en toe tegen de tralies van hun kooien. Aan de andere kant van die wagen ligt een hert rustig in een kooi (hoe heet een Russisch hert ook weer?), vlak bij een andere kooi waarin twee schichtige hinden met fosforescerende blikken naar de deur kijken.

Verder staan de jakken, in twee groepen verdeeld en goed vastgebonden aan de bindringen. Een kopstoot van die dieren kan immers een minder pret-

tige herinnering nalaten. De grootste onder hen zijn trouwens met bumpers uitgerust, nl. grote houten bollen die op de punten van hun enorme horens vastzitten. De tweede groep bestaat uit 4 jonge dieren en onttrekt een troep hondjes (ongetwijfeld geleerde hondjes) aan het oog van de voorbijganger. Die hondjes zitten daar opgesloten onder het vaderlijk oog van een grote loebas met zwarte krullen, die er helemaal vrij rondloopt, zodat men zou kunnen denken dat hij minder slim is dan zijn lotgenoten.

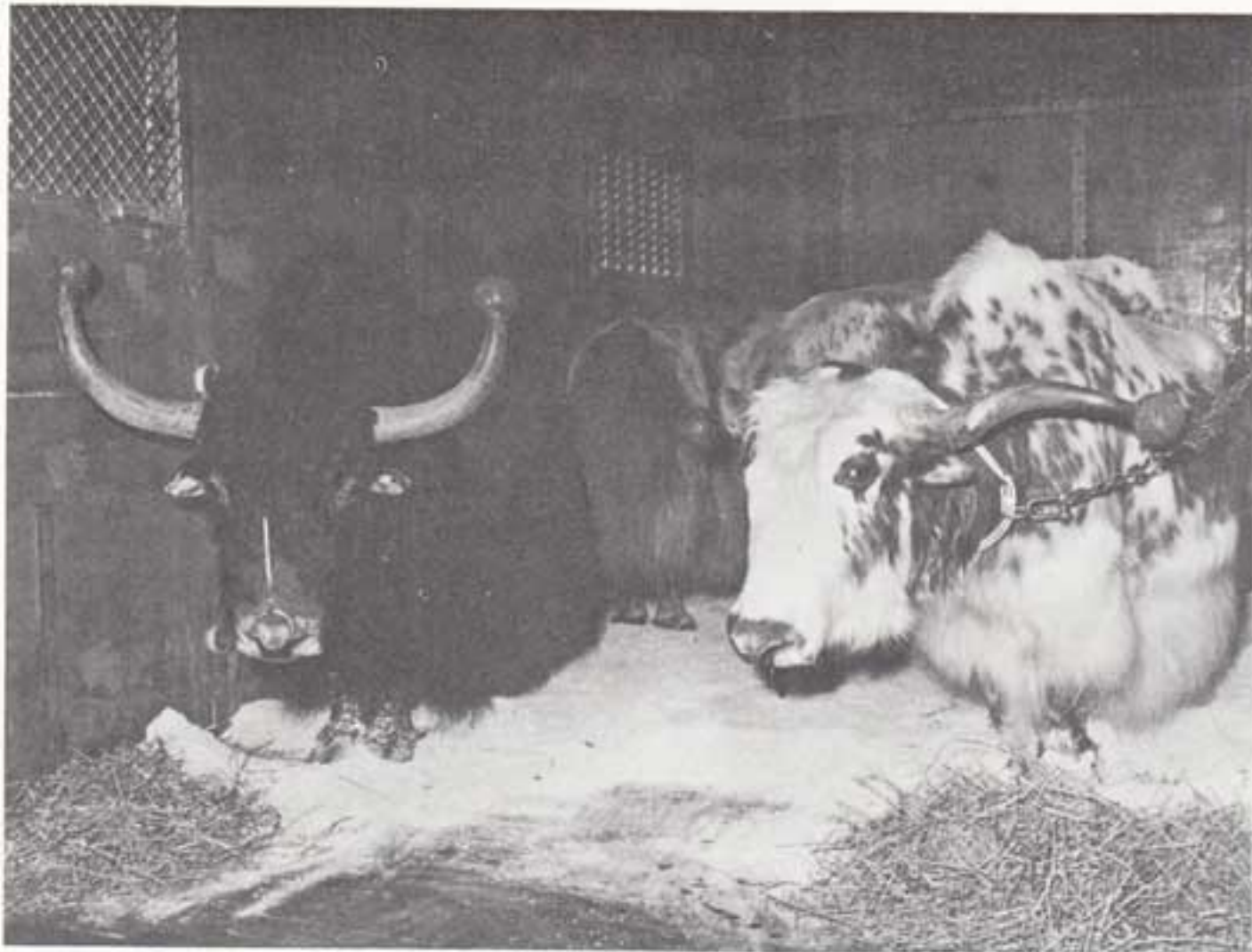
In de volgende wagen zien wij vier prachtige, enorme kame-len, dieren met een humeurig karakter, twee rechts en twee links; met hun statige gang zijn ze te voet door Brussel getrokken. De grootste van de vier — het is ook de hooghartigste — komt met zijn harige bulten tegen het dak van de wagen.

Dan komen nog de paarden, in twee wagens die nu als stal dienen, en de beren, die hun poten met indrukwekkende klauwen tussen de tralies van hun kooien steken.

Daarbij moet men nog een vijftiental personen rekenen, van wie het dagelijks leven met dat van die waardevolle dieren verbonden is. Want tijdens de reis van vijf dagen (en vijf nachten), moet men die „artiesten“ voeden, verzorgen en borstelen, hun strooisel verversen en het dagschema op de voet volgen, om die dieren in voortreffelijke gezondheid te houden, zodat ze het circuspubliek dromen, vreugde, verbazing... en misschien ook wel wat vrees kunnen bezorgen.

De vijftien „begeleiders“ hebben zich als het ware in die goederenwagens opgesloten en voor hen is deze reis in die omstandigheden niet hun eerste, vermits zij op de heenreis zo van Moskou naar Parijs gereden zijn.

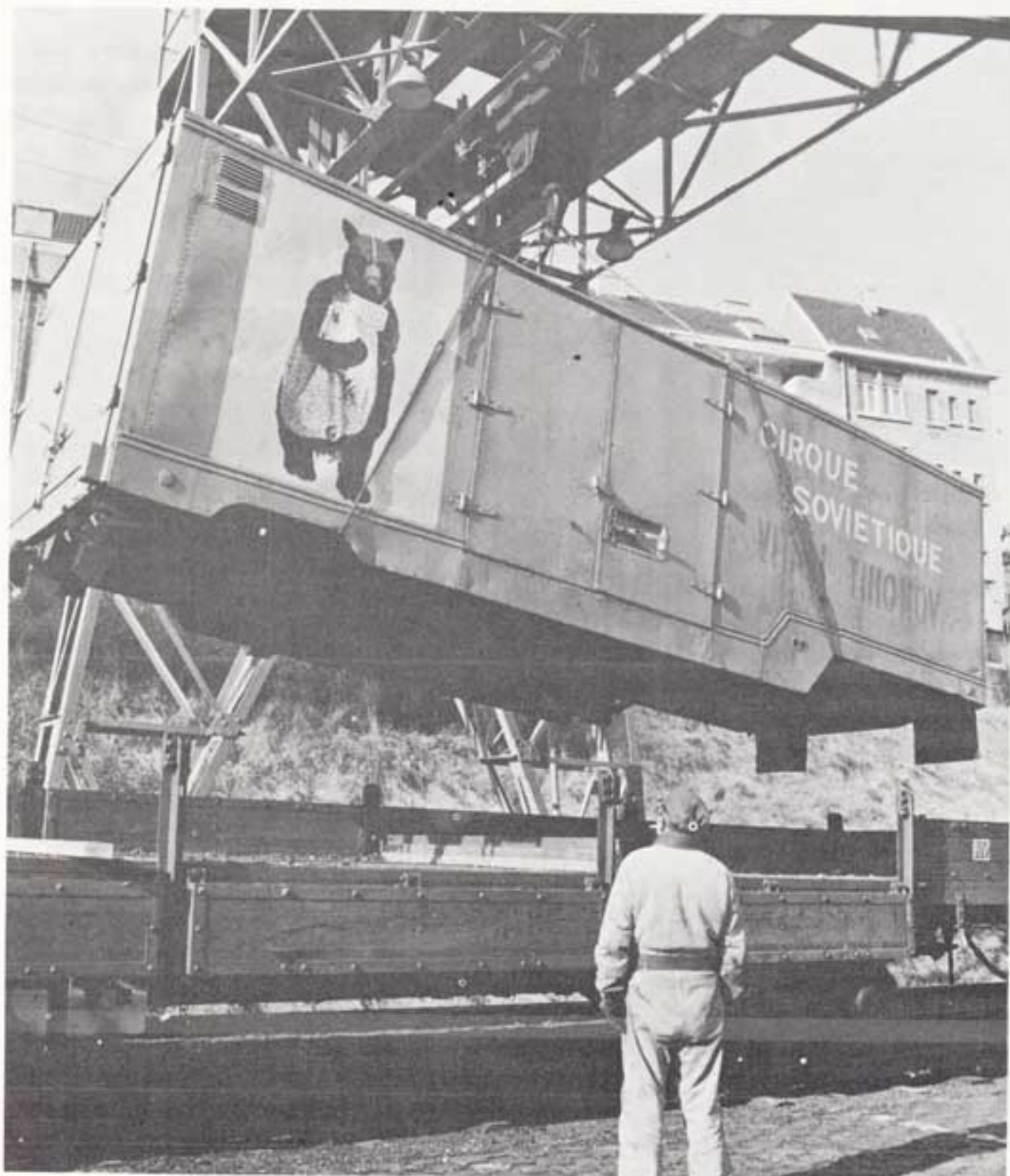
Dan is er nog het strooisel — zaagsel en stro — dat elke dag moet ververst worden, het overvloedige voeder, de voedingswaren voor de bewakers — aardappelen, eieren, sinaas-appelen, mandarijntjes, wortelen en nog andere eetwaren, met daarbij nog de vroege groenten en vruchten die recht-



1. Schokbrekers en stevige kettingen voor de jakken in „avondkledij”.



2. De oplegger van de berentemmer werd van zijn wielen ontdaan... Zo kon hij als „gewoon vervoer” vertrekken.



streeks uit een andere wagon, aan een naburig perron, komen.

Wanneer men van het circus spreekt, ziet iedereen reeds een lange rij vrachtwagens, woonwagens, aanhangwagens, bonte caravans. Dat was wel het geval voor Bouglione, die vanuit een buurland verscheidene Belgische steden heeft aangedaan.

Het circus van Moskou is wel een ander soort circustroep. Het werd klaarblijkelijk om publicitaire redenen onder die benaming aangekondigd, maar het spektakel is in werkelijkheid een aaneenschakeling van nummers die aan verscheidene circussen en circusscholen uit de Sovjet-Unie ontleend zijn. De artiesten die bij ons op be-

3. De „schepen” van de woestijn.

zoek kwamen, hadden over 't algemeen geen eigen rollend materieel, behalve dan de berentemmer met zijn kleine oplegger die moest gedemonteerd worden om hem op een platte wagen te kunnen zetten. Men zou trouwens volstrekt nutteloze en met de trein niet bestaande risico's nemen door zo'n karavaan over dergelijke afstanden te versturen: in februari zijn de wegen in de Sovjet-Unie immers besneeuwd, het is er koud, en de gemiddelde snelheid zou heel wat lager liggen dan bij het vervoer met de trein.

Voor deze „zending” was de spoorweg dus de aangewezen vervoerder. De begeleiders hebben wel het gebruikelijk comfort moeten missen. Dat is begrijpelijk. Maar circusmensen zijn nu eenmaal niet ver-

wend. Iedere dag betalen zij met zware krachtinspanningen en soms met verbeterde pijn, bij uiterst moeilijke oefeningen, het recht om een leven te leiden dat hun meer dan wat ook bevalt.

En in die trein hebben zij toch over hun kapitaal gewaakt, want boven de dierentemmers hangt immers het zwaard van Damocles: hun nummer is hun broodwinning en deze is de vrucht van heel wat samenwerking met het dier; mocht het dier sterven, dan zouden zij van voren af aan moeten herbeginnen. Daarin schuilt de uitleg voor die eigenaardige lading mensen, dieren en bagage in die wagens zonder comfort.

Hoe dan ook, te Brussel-TT was er die dag wat te zien.



# 10+1

## DE KLANTENKAART VOOR ZAKENREIZEN

Firma's, maatschappijen, verenigingen, bonden, besturen zijn waarschijnlijk trouwe klanten van onze nachttreinen.

Janssens, Peeters en nog vele anderen moeten vaak naar het buitenland. Ze nemen de nachttrein en veelal kiezen ze een slaaprijtuig. Die trouw moet beloond worden, bij voorbeeld met een kosteloze slaapplek. Dat gaat zo in zijn werk.

De onderneming vraagt op naam van de firma een bedrijfsklantenkaart aan. Op die kaart vermeld ze de namen van de personeelsleden die ge-

regeld op reis gaan.

Bij elke reis laat het uitgezonden personeelslid een regel van de klantenkaart door de slaaprijtuigconductor invullen. Wanneer de kaart vol is, wordt er een kosteloze slaapplek aangeboden.

Het spreekt vanzelf dat de conductor, als er verscheidene medewerkers samen reizen, zoveel regels invult als er slaapplekken worden ingenomen.

En als Janssens en Peeters nu dezelfde avond, maar elk naar een verschillende bestemming vertrekken? Geen probleem: de onderneming mag meer dan één kaart aanvragen, zodat elk zijn eigen kaart heeft.

Trouwens, als er op verschillende kaarten in totaal tien reizen ingeschreven zijn, mag men al de kaarten inleveren en krijgt men automatisch de elfde slaapplek gratis.

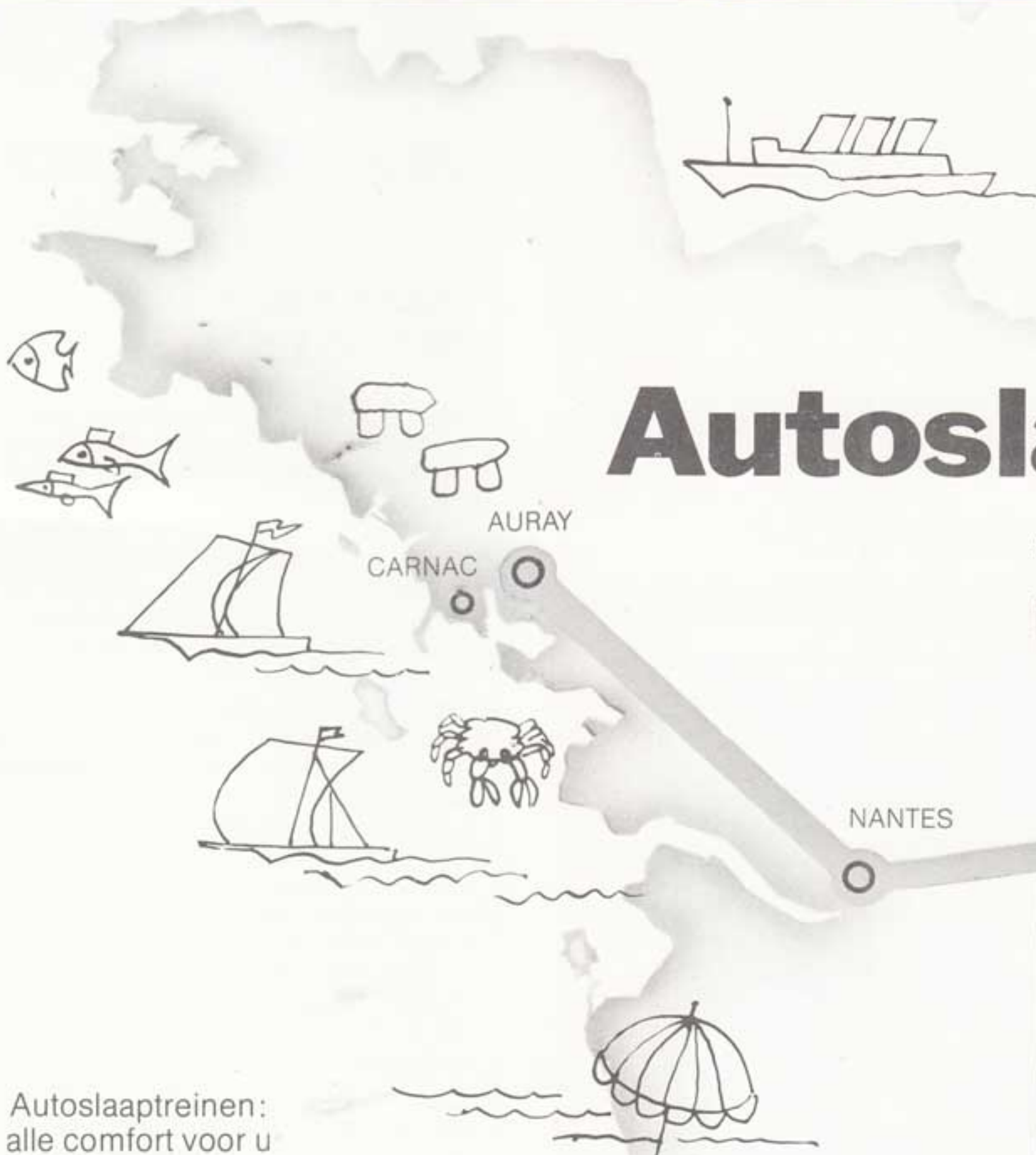
Die kosteloze plaats is de plaats die de medewerkers het vaakst hebben gebruikt. Zijn ze gewoon in een afdeling „toerist” te reizen, dan krijgen ze zo'n plaats. Wensen ze echter voor één keer in „single” te reizen, dan moeten ze het verschil tussen die twee toeslagen bijbetalen.

Reizen tegen verminderde prijs komen niet in aanmerking voor het verkrijgen van de kosteloze elfde plaats; biljetten tegen globale prijs (spoor + slaapplek) daarentegen wel.

Voor meer details kunt u terecht in de stations of bij de reisbureaus. En mocht u het vergeten, ook de slaaprijtuigconductor kan u de nodige inlichtingen geven.

Goede reis, en een prettige elfde nacht.

AGENCE BELUX 5200



*Nieuw!*

# Autoslaaptreinen

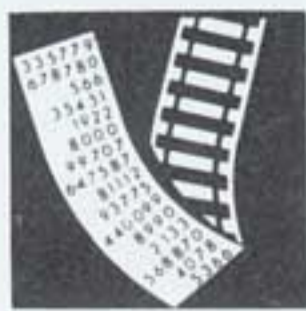
2 nieuwe verbindingen met Bretagne :

## Nantes en Auray

(bij Carnac).

Autoslaaptreinen:  
alle comfort voor u  
en uw auto.





## TFNW : NIEUW RECHTSTREEKS TARIEF

Voor het vervoer van niet-EGKS-goederen als wagenlading tussen Nederland en Frankrijk via België-Luxemburg, werd in samenwerking met de Franse en Nederlandse spoorwegen op 1 maart 1977 een nieuw rechtstreeks spoorweggoederentarieff ingevoerd.

Net zoals het Frans-Belgisch tarief (van toepassing sinds 1.2.1975) betreft het hier een gemeenschappelijk tariefstelsel opgevat buiten elk nationaal concept om, en een voorbeeld van volledige integratie tussen drie spoorwegnetten op tarifair gebied.

Het nieuw Frans-Nederlands tarief voor wagenladingen TFNW nr. 9524 zal voor de niet-EGKS produkten verplicht van toepassing zijn voor verbindingen tussen Nederlandse en Franse stations; en dit in beide richtingen, (behoudens voor enkele uitzonderingen vermeld in het tarief).

Het basisniveau voor het afzonderlijk vervoer in netwagens komt gemiddeld overeen met de samengevoegde bevrachting volgens de nationale tarieven.

Wat echter de structuur van het tarief, het vervoer in particuliere wagens en het volledig treinvervoer betreft, zijn er enkele fundamentele wijzigingen gebeurd.

Wij citeren de voornaamste :

1. de degressiviteit van het tarief volgens de globale afstand en volgens de belading van de wagens;
2. de klasse-indeling d.w.z. indeling van de goederen (met uitsluiting van de EGKS-goederen) in vijf klassen;
3. de uniforme verhoging van de tonnagevoorwaarden met 1,5 voor bogiewagens;

4. de verminderingscoëfficiënt voor het gebruik van particuliere wagens, d.w.z. 10 % voor dubbeldekswagens en 20 % voor de andere wagens;
5. een reductie die schommelt tussen 13 en 24 % indien de goederen met volledige treinen vervoerd worden. Het percentage is afhankelijk van de totale last der treinen.

Nadere inlichtingen betreffende dit tarief kunnen in België bekomen worden bij :

- **Algemene Vertegenwoordiging van de Franse Spoorwegen**  
Adolf Maxlaan 25  
1000 Brussel  
Telefoon 02/217 00 20
- **Algemene Vertegenwoordiging van de Nederlandse Spoorwegen**  
1000 Brussel  
Keizerinlaan 66 bus 1  
Telefoon 02/512 83 45
- **Handelsdirectie der NMBS**  
Bureau 62-21  
Frankrijkstraat 85  
1070 Brussel  
Telefoon 02/523 80 80 (post 2294)
- **Inlichtingen goederen NMBS**  
Station Antwerpen Oost  
Telefoon 031/35 89 31 en 35 89 33
- **Inlichtingsbureau goederen**  
Belgische Dienst voor buitenlandse Handel  
Emile Jacqmainlaan 162  
1000 Brussel  
Telefoon 02/523 80 80 (post 2636)



## ZOMERVAKANTIE

Vlieg er eens uit. Doe zoals de neven Dalton en kies voor een paar weken het hazepad. Maar dan met RAILTOUR of F.T.S.

Alle zonnige oorden staan op hun programma.

Neem een begeleide trein : dan start uw vakantie zodra je het station binnenstapt. Tijdens de reis wordt alles voor jou beredderd door een minzame hostes.

In een gezellige sfeer bestel je een lekker drankje of als je de kriebel in de benen krijgt, kan je in het discotheek-rijtuig terecht.

Op de plaats van bestemming zijn je hotelkamers, je studio of je appartement reeds in gereedheid gebracht.

En de prijs ? Daarvan zul je opkijken. De globale prijs van RAILTOUR of F.T.S. is je waarborg voor „een goedkope vakantie”.

Vraag in onze informatiekantoren of in de reisbureaus de geïllustreerde programma-brochures.

En doe een goede keus.

## „MOOI WEER” MET DE TREIN

Een gebied van hoge luchtdruk boven de Azoren bepaalt ons weer; de barometer staat een heel stuk voorbij 760 mm en aan de hemel valt geen wolkje te bespeuren. Dat is het moment om er op uit te trekken. Over twee dagen kan het weer immers volledig omslaan.

Ons weer is inderdaad onstandvastig en dat is de reden waarom onze landgenoten in dichte drommen de zuidoostse stranden gaan bevolken. Toerisme in België lijkt wel een exclusiviteit voor Duitsers, Amerikanen en andere met fotoestellen behangen Japanners.



## VOOR UW ADRESBOEKJE ...

Het NMBS-handelsagentschap in het Groot Hertogdom Luxemburg is verhuisd. Sedert 1 april heeft de heer Everaert met zijn medewerkers de Place de Paris verlaten en zijn intrek genomen op volgend adres :

17, avenue de la Liberté  
Luxemburg

Telefoon : 24 955 te Luxemburg.



De jongste jaren heeft men van officiële zijde evenwel een grote inspanning gedaan om het binnenlands toerisme te bevorderen. De voorgestelde formules, één thema per jaar, vonden veel bijval.

Niettemin blijven er in ons kleine landje nog heel wat schatten te ontdekken: originele musea, weinig bezochte plekjes, vermakelijkheidsparken, monumenten... en dies meer!

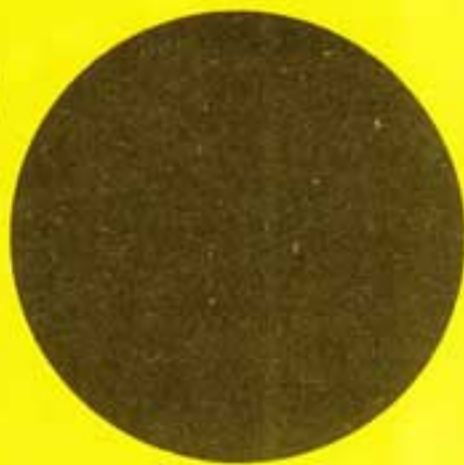
Waarom het duizenden kilometers ver gaan zoeken als er dicht bij huis nog zoveel te ontdekken is.

In dat opzicht doet de spoorweg zijn taak als openbare dienst eer aan, door goedkope formules aan te bieden. Als het ware formules voor het mooie weer: **t-kaarten, een mooie dag te..., een dag aan zee of in de Ardennen, gecombineerde reizen met trein en bus, begeleide excursies...** Die biljetten vallen niet alleen voordelig uit, ze geven soms ook recht op reductie bij bezoek aan musea, recreatieparken, enz.

Luister naar de weerman en spoed je naar het station als hij mooi weer voorspelt. Dat is toerisme in België: vol prettige verrassingen en toch zo gemakkelijk. Bovendien is er tijdens het weekeind steeds plaats in de trein en je komt zonder veel drukte weer thuis.

MET DE KAART

# INTER RAIL



Trein-stop

**zekerder dan auto-stop**

Met een minimum aan verbeelding, kan men wel 100 verschillende manieren bedenken om met vakantie te gaan.

Heel wat jongeren tipten reeds op een bepaalde formule: een rondreis per auto-stop.

Eigenlijk wel zuinig, en vaak ook geslaagd. Maar wordt er wel degelijk rekening gehouden met al de narigheid en de risico's?

Onnodig een opsomming te maken: de ouders kunnen dat best zelf.

## TREIN-STOP DAN?

Inderdaad. Het is zeker. U loopt geen gevaar om klem te zitten in een godvergeten oord; en zelfs met een lege beurs is uw thuisreis nog verzekerd.

Koop een INTER RAIL-KAART.

Kenmerken?

- voor jongeren beneden 23;
- geldigheidsduur: 1 maand naar keuze;
- prijs: 5440 frank;
- voordelen: halve prijs op het uitreikend net en vrij vervoer in de 21 andere landen van de Inter Rail-zone. Talrijke verminderingen op zeevaartlijnen, autobuslijnen en toeristische spoortrajecten;
- uitreiking: onmiddellijk in de grote stations en de aangenomen reisagentschappen.

**Vrij vervoer in 20 Europese landen + Marokko.  
Dat is trein-stop!**



Inter Rail de formule die de ouders voor hun ondernemende tieners en twens verkiezen.

DE TREIN... IS LEKKER WEGWEZEN!



-ACQUIS-