

**3/78** JUNI

# SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT  
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD  
VAN DE HANDELSDIRECTIE  
DER BELGISCHE  
SPOORWEGEN





## INHOUD



## UITRUSTING

De Tahs-wagen: 9 à 12



## TOERISME

Europese standaard rytuigen: 13  
Inter Rail: 18  
Week-end-biljet: 18  
TEE: voor de sport: 19  
De match: 19  
IBW + trein + fiets: 19

# SPOORNIEUWS 3/78

Foto omslag:  
Het is mooi weer, trek er op uit, neem de trein.

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

Verantwoordelijke uitgever:  
J. HEINEN - 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



## ONDERNEMING

Wagens voor glasvervoer: 6-7



## B-NIEUWS

De Rapolège: 5  
Overwegen: 14-15  
Handelsagent te Brussel: 17  
Nieuwe reizigersbiljetten: 17  
Tentoonstelling te Oostende: 17

## Verlangen naar wat geweest is

Sommigen vinden dat de mens van nu eerder onverschillig is voor wat geweest is.

Wij, op de redactie van Spoornieuws, zijn beslist een totaal andere mening toegedaan. Vrijwel elke week vernemen we dat er ergens een stoomtrein wordt ingelegd.

Op Pinksteren reed er vanuit Leuven een „stoom” naar Ieper, waar fanfares honderden toeristen muzikaal onthaalden voor de viering van de Kattfeesten. Voordat de trein terugreed, haalde hij

nog een menigte mensen op die, gewapend met fototoestel, filmapparaat of bandopnemer, het hele spoorweggebeuren in beeld en klank wilden vereeuwigen. Veertien dagen later ging men met een stoomtrein op verkenning op de lijn Mol-Neerpelt, waarop kort nadien dieseltreinen zouden rijden. Ook Roosbeek heeft z'n stoomtrein, waarvoor een toeristische vereniging een regelmatige dienst heeft uitgewerkt. Dergelijke verenigingen, die de spoorweg van vroeger als attractie gebruiken, komen hier en daar tot stand.

We leven in een eigenaardige tijd. Spoorwegfans kenden wij reeds sedert enkele jaren. Nu evenwel is er een echte „rage” ontstaan, in de goede zin dan. Een merkwaardige vaststelling is dat het heimwee naar de stoomtrein opduikt op een ogenblik dat milieubeschermers heftig te keer gaan tegen al wat rook maakt en dat velen er zich over verheugen dat de elektrische tractie althans enigermate het reeds zo bedreigde milieu spaart.

De mensen van nu die leven in een wereld van plastic en beton — de kenmerken van de vooruitgang — grijpen gretig terug naar het verleden dat voor hen de „goeie, oude tijd” is.

Alhoewel die tijd ten slotte niet zo veel beter was. Maar ja, slechte herinneringen vervagen en we onthouden alleen wat prettig was, behalve dan enkele rampspoedige gebeurtenissen die diep in ons geheugen gegrift blijven.

Is dat heimwee naar de stoomtrein een teken des tijds? Misschien wel, al moet men niet overdrijven. Retro is in de mode en over de „belle époque” wil men wel eens enthousiast gaan doen. Ook dat gaat voorbij...

Hoe dan ook, diegenen die een stoomtrein achternalopen, die niet worden afgeschrikt door stoom of rook en die op „hete kolen” zitten om er eens uit te „stomen”, interesseren zich hoe dan ook voor de trein en misschien voor zijn toekomst. Kom nou, wie zou dat niet toeujiuchen?



# Hoffelijkheid..

## op gans de lijn

De hoffelijkheid is een van die zaken die van tijd tot tijd moeten herinnerd worden, want men heeft, helaas, zo gemakkelijk tendens, zoniet ze te vergeten dan toch ze te verwaarlozen.

Daarom heb ik een campagne voor meer hoffelijkheid in het openbaar vervoer willen organiseren op nationaal vlak, waarbij alle maatschappijen van openbaar vervoer zouden betrokken worden, nl.

- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
- de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen;
- de Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer te Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, Charleroi en Verviers.

Het doel van deze campagne is eenvoudig en duidelijk: elkaar het leven aangenamer maken in het openbaar vervoer.

En is dat niet onze uiteindelijke betrachtiging bij elke daad van hoffelijkheid die wij stellen?

- Zijn plaats afstaan aan iemand die daar meer behoefte aan heeft;
- Een bejaarde behulpzaam zijn bij het op- of uitstappen;
- Doorgang verlenen in de rijtuigen;
- Het materieel eerbiedigen;
- Of gewoonweg, een vriendelijk excuus, wanneer men, bij onverwachte schokken van het voertuig, een medereiziger ongewild op de tenen trapt...

Al die schijnbare kleinigheden kunnen uiteindelijk het leven wat aangenamer maken, zowel voor Uzelf als voor de anderen.

Een glimlach, een aardig woordje, een beetje hulp, een vriendelijk gebaar, ontspant de atmosfeer, en breekt de onverschillige anonimiteit die zo vaak de sociale relaties in alle openbare plaatsen karakteriseert.

In feite is de hoffelijkheid, in het openbaar vervoer of elders, zo iets als de thermometer van de sociale solidariteit, want zij bepaalt de

graad van belangstelling die eenieder bereid is op te brengen voor de andere.

Maar in tegenstelling tot een thermometer die zelf niet verantwoordelijk is voor de temperatuur die hij aangeeft, beperkt de hoffelijkheid er zich niet toe het resultaat weer te geven van de evolutie van de sociale betrekkingen, maar is zij er een actief element van.

Men mag gerust aannemen dat, wanneer iedereen de gewoonte zou aannemen zich, in alle omstandigheden, hoffelijk te gedragen, de mentaliteit gevoelig zou verbeteren, en meteen ook de kwaliteit van onze individuele en collectieve sociale betrekkingen. Een schijnbaar bijkomend, maar niet minder belangrijk aspect van de hoffelijkheid in het openbaar vervoer, is de tijdwinst die zij voor iedereen kan betekenen.

De commerciële snelheid is één van de essentiële elementen van de kwaliteit van de openbare ver-

voerdiensten, en ook van hun rendabiliteit.

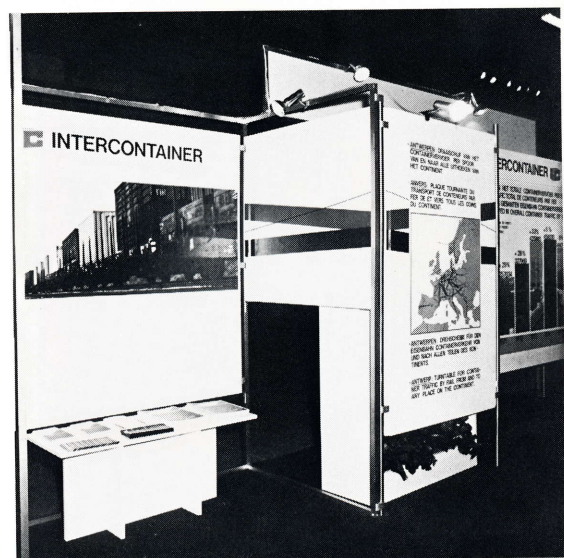
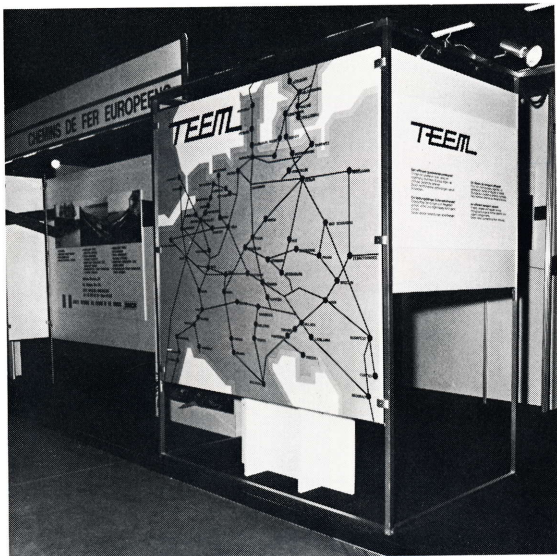
Mocht elke gebruiker zich bewust worden van de rol die hij, door zijn houding, vervult in de goede organisatie van de vervoerdiensten, dan zou ongetwijfeld het comfort van elkeen daardoor worden verbeterd en zou, bovendien, de financiële last die de gemeenschap moet dragen, enigszins verlicht worden. Een heel goede gelegenheid dus om het nuttige aan het aangename te paren.

J. CHABERT  
Minister van  
Verkeerswezen.

Onder de 17.000 inzendingen werd onderstaande tekening bekroond, dit naar aanleiding van de wedstrijd, georganiseerd door het Ministerie van Verkeerswezen, over het thema „hoffelijkheid”. Zij is het werk van Bertrand Casteels (categorie 13/15 jaar).



# ANTWERPEN haven- en tentoonstelling



## ANTWERPEN HAVEN- TENTOONSTELLING

In ons vorig nummer hebben wij uitgeweid over het internationaal havencongres dat einde mei zou worden gehouden te Antwerpen. De spoorwegen namen deel aan de expositie die te dier gelegenheid werd georganiseerd.

Bij de vernissage zegde Mr Maes, voorzitter van de tentoonstelling, het volgende:

„(...) wat op het congres wetenschappelijk en theoretisch wordt uiteengezet, wordt hier in de praktijk gematerialiseerd”.

Inderdaad, de ondernemingen vertegenwoordigd op de expo, hebben er op toepasselijke wijze en in detail hun diensten en producten voorgesteld die zij op de markt brengen. Zonder twijfel zullen de bezoekers er interessante zaken ontdekt hebben.



Voor het spoorverkeer bestaat er tot nog toe een zekere leemte, zowel op het vlak van snelheid als van kostprijs, voor het vervoer dat zich situeert tussen de volledige trein enerzijds en de afzonderlijke wagen anderzijds. Door het tot stand brengen van de techniek RAPILEGE-trein in de relaties Frankrijk-België willen de SNCF en de NMBS hieraan verhelpen. De naam RAPILEGE — reeds in toepassing bij de SNCF — is ontstaan door de samenvoeging van de woorden RAPIDE (snel) en LEGER (licht).

#### Waarom de RAPILEGE ?

Zoals de naam het aanduidt is de RAPILEGE een trein die — snel is: hij wordt bevorderd tegen 100 km per uur, tenzij technische redenen inzake het materieel dit verhinderen.  
— licht is: de netto tonnage schommelt tussen 500 t, in principe zijn minimum gewicht en 800 t, het gewone minimum voor een volledige trein.  
Deze totaal nieuwe formule richt zich vooral naar de verkeersstromen, die ongeveer 20.000 tot 40.000 t per jaar bedragen, hetgeen neerkomt op een gemiddelde van 1 of 2 RAPILEGE-treinen per week. Aldus bereikt men een bijzonder goede en regelmatige be-

vorderingssnelheid voor tonnages die tussen deze van de volledige trein en de afzonderlijke wagen liggen. In dit verband denken wij aan het vervoer van o.a. granen, chemische en siderurgische producten.

#### De voordelen

Benevens zijn snelheid en zijn beperkte minimum-tonnage, heeft de RAPILEGE zeker nog andere kwaliteiten. In tegenstelling met de afzonderlijke wagens en volledige treinen, waarvoor de prijzen vastliggen in min of meer stroeve tarieven, wordt de kostprijs van de RAPILEGE berekend op aanvraag d.w.z. dat elk geval het voorwerp uitmaakt van een nauwkeurig onderzoek, dat toelaat een zo gunstig mogelijke prijs vast te stellen. Hierbij wordt rekening gehouden met de relaties, de rotatieduur en de particulariteiten van elke vervoermarkt. Daarenboven kan de totale kostprijs van het vervoer per RAPILEGE vaak gedrukt worden door het verminderen van de indirecte kosten: de lasten voor particuliere wagens zijn lager bij toepassing van de formule RAPILEGE dan voor afzonderlijke wagens, terwijl het aantal te huren of te verwerven wagens, de kosten van een spoor-aansluiting en van de opslag geringer zijn in vergelijking met de volledige trein.

De RAPILEGE kan daarom toegepast worden voor een ruime gamma goederen zoals suikerproducten, vloeibaar petroleumgas, zware olie, bitumen in korrels, cement, zand voor industrieel gebruik, papierpulp, goederen bestemd voor het vervaardigen van buizen en afgewerkte producten van de siderurgie. De RAPILEGE beantwoordt dus ten volle aan de zeer uiteenlopende behoeften van een ruim cliënteel.

#### Zijn toekomst

De RAPILEGE is dus niet alleen een geschikte, maar ook een gepersonaliseerde vervoersformule, die zeker naar waarde zal geschat worden. Elk geval wordt steeds apart besproken tussen de betrokken spoorwegnetten. De formule zal voor het eerst toegepast worden voor het verkeer tussen België en Frankrijk.

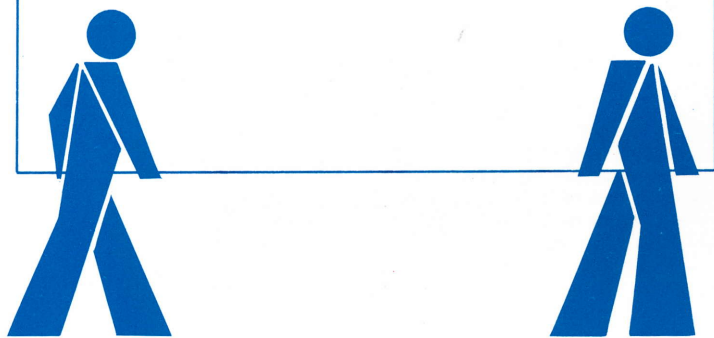


## Weldra Rapilege- treinen voor het Frans- Belgisch verkeer





# glasvervoer



De verschillende glasfabrieken van de vennootschap Glaverbel liggen over het Belgisch grondgebied verspreid. Elke fabriek heeft haar eigen specialiteit zodat de centra voor eigenlijke productie en die voor de afwerking van elkaar afhankelijk. Dit betekent dat er tussen die fabrieken heel wat verkeer is dat zo soepel en zo doeltreffend mogelijk moet worden geregeld. Al die eenheden zijn evenwel op het Belgisch spoorwagennet aangesloten. Het lag dus voor de hand dat specifiek „binnenverkeer” per spoor te organiseren.

De glasplaten worden op schragen geplaatst die op hun beurt op platte wagens worden vastgezet. Maar hoe die schragen vastzetten? Een praktische formule werd door de technische diensten van de N.M.B.S. uitgewerkt. Uit onze fotomontage blijkt duidelijk waarover het gaat.

Veertig gewone platte draaistelwagens hebben aldus voor 5 jaar een bijzondere bestemming gekregen. Gedurende die contractueel vastgelegde periode huurt Glaverbel de wagens voor eigen gebruik. In de praktijk wordt elke wagen in de fabriek te Moustier met twee schragen „floatglass” beladen; dat glas gaat dan naar Mol, Houdeng, Lodelinsart of Gilly om er gesneden te worden of, in mindere mate, naar

Zeebrugge om het te laten verfoelien (spiegel-fabricage). De schragen kunnen een bepaald (al naar de dikte) veranderlijk aantal glasplaten bevatten, waarvan de grootste afmetingen  $6\text{ m} \times 3,23\text{ m}$  bereiken. Het totaal nettogewicht per schraag bedraagt ongeveer 22 ton.

Elke wagen vervoert dus 44 ton goederen (2 beladen schragen). Het aantal ladingen van dat type wordt op 1 700 tot 2 250 per jaar geraamd, wat neerkomt op een verkeer van 75 000 tot 100 000 ton glas.

Liever dan nieuwe wagens te bouwen die uitsluitend voor dat vervoer zouden dienen, heeft men er de voorkeur aan gegeven bestaand materieel vernuftig aan te passen. Dat materieel kan dan eventueel afgetuigd en opnieuw voor zijn oorspronkelijke bestemming aangewend worden.

De verbouwing door de N.M.B.S.-werkplaats te Gentbrugge loopt thans ten einde. Nu reeds rijden er dergelijke wagens op voornoemde trajecten. De soepele vastzetting van de schragen schenkt algeheel voldoening. Er rijzen geen moeilijkheden bij het laden, dank zij de schuin oplopende profielen. De steunlatten onder de schragen verhogen nog in aanzienlijke mate de stabiliteit onder het rijden.



1. Schuine inglijplaatjes, vastgezet op de profielen, dienen als trechter.
2. Een vrije ruimte om het glijden toe te laten.
3. Twee schragen per wagen.
4. Deze profielen verzekeren de vastzetting in de langsrichting.





## Soepele vastzetting

De starre vastzetting, waarover wij het in ons vorig artikel hadden, kan moeilijk op een volmaakte wijze tot stand gebracht worden. Daartoe moet men immers rekening houden met de versnellingen en vertragingen die aan het vervoer per spoor eigen zijn (4 g in de langsrichting, — 0,4 g in de dwarsrichting) en moet men ook — en vooral — ervoor zorgen dat er rationeel te werk gegaan wordt. Men kan bij die vastzetting verkeerd handelen en fouten maken, wat ernstige gevolgen kan hebben.

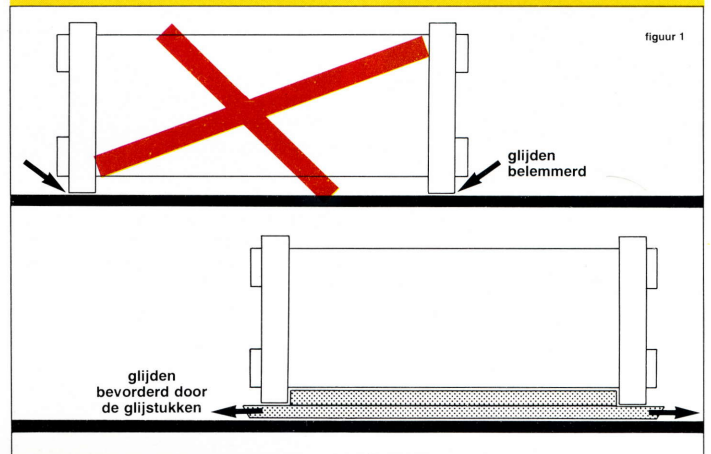
gen en ook zonder risico dat het goed of de verpakking wordt beschadigd.

Laadeenheden die, door de samenstelling van hun grondvlak, niet rechtstreeks over de vloer kunnen glijden, moeten van glijstukken voorzien worden (fig. 1).

Wanneer het, wegens de aard van het steunvlak of de onvoldoende stabiliteit van de laadeenheid, niet mogelijk is alleen maar glijstukken te gebruiken, moeten de laadeenheden op gestellen met glijstukken geplaatst worden (fig. 2).

Bij het laden moet men met de volgende aanbevelingen rekening houden:

- de glijstukken moeten in de langsrichting van de wagen geplaatst worden en schuin uitlopen om niet tegen de oneffenheden in de vloer te blijven haperen;
- voor de zijdelingse geleiding van de glijstukken moet er rekening



In sommige gevallen is het beter dat men de lading wat speling laat om te glijden, daar de schokbelastingen tijdens het vervoer dan door wrijving gedempt worden tot een kracht die over 't algemeen niet meer dan 0,7 maal het gewicht van het voorwerp bedraagt. De soepele vastzetting wordt inzonderheid aanbevolen bij het vervoer van zware of breekbare stukken.

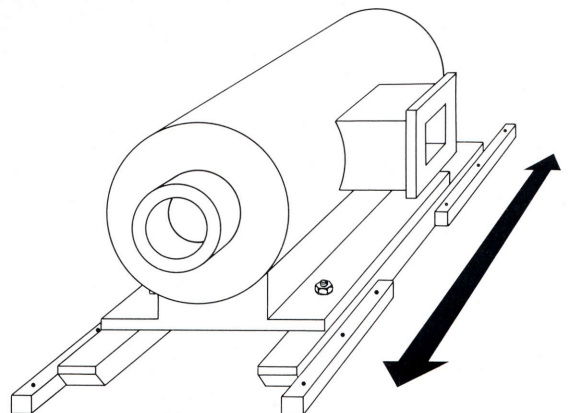
Voordat die vastzetmethode wordt aangewend, moeten we eerst nagaan of de laadeenheden op hun steunvlak kunnen glijden zonder gevaar voor kantelen in de langs- of in de dwarsrichting van de wa-

gehouden worden met de mogelijkheden van verplaatsing;

- de slede moet vergaard zijn door middel van bouten en schroeven (geen nagels);
- eventuele schoren en bindmiddelen moeten vastgemaakt zijn aan de glijstukken van de slede (zie figuur 2).

Wanneer de vloer van de wagen te veel oneffenheden vertoont om de lading behoorlijk te laten glijden, moeten er onderliggers gebruikt worden. Deze mogen niet aan de lading vastgebonden, maar moeten op de vloer van de wagen bevestigd worden.

figuur 2



## Stabiliteit

De laadeenheden moeten in de langsrichting van de wagen geladen worden, wat een betere stabiliteit geeft en alle risico van omkanteling voorkomt.

Om in dat opzicht de stabiliteit nog te verhogen, moet men de glijstukken lang genoeg maken; in geen enkel geval mag de afstand tussen het draaguiteinde van de glijstukken en het dwarsvlak dat door het zwaartepunt van de laadeenheid gaat, kleiner zijn dan de afstand van het zwaartepunt tot de vloer (fig. 3).

Er bestaat gevaar voor omkanteling in de dwarsrichting, wanneer de afstand tussen de buitenkant van het glijstuk en de loodlijn die door het zwaartepunt gaat, kleiner is dan 0,7 maal de afstand van het zwaartepunt tot de vloer (fig. 4).

Om de stabiliteit te verhogen, is het vaak wenselijk verscheidene laadeenheden te groeperen en onderling te verbinden (fig. 5).

De laadeenheden kunnen eveneens op een zelfde slede bevestigd worden.

## Vrije ruimten

De voor het glijden vereiste vrije ruimte moet zo groot mogelijk zijn. Voor breekbare laadeenheden is er een vrije ruimte nodig van:

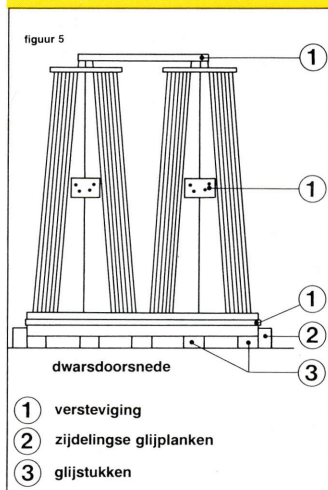
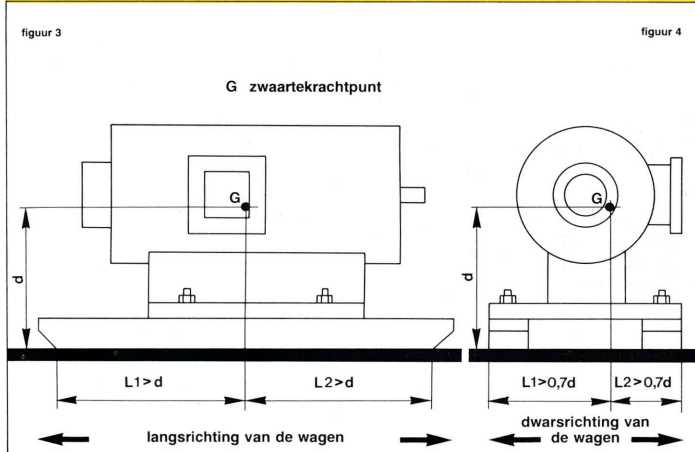
- 1,50 m aan de uiteinden van de wagen;
- 0,50 m tussen de laadeenheden.

Die vrije ruimten kunnen verkleind worden door het gebruik van middelen die de verplaatsingen beperken (materialen die de adhesie verhogen, bindmiddelen, elastische stoffen, stuitwippen, enz.). In sommige gevallen is de beperking van de verplaatsing noodzakelijk om alle risico voor overbelasting van de assen te voorkomen.

## Bijzondere voorzorgsmaatregelen tijdens de winterperiode

Tijdens de winter is het raadzaam de vloer van open wagens te bestrooien met producten die de vorming van rijm of ijzel enz. verhinderen.

Zo kan men bij voorbeeld zoutkristallen gebruiken.



Voor alle inlichtingen betreffende de stouwing en juiste plaatsing van ladingen, kunnen de expediteurs zich wenden tot de N.M.B.S., Dienst E 13-1, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel (tel. 02/523.80.80 toestel 2139 of 2135).

# Per slaaprijtuig van Brussel naar Milaan

## de tijd van een droom...



### Een droom met geloken ogen...

in de intieme gezelligheid van uw T2 afdeling

### Een droom met open ogen...

bij het bewonderen van de besneeuwde Alpenpieken en de fleurige oevers van de Italiaanse meren

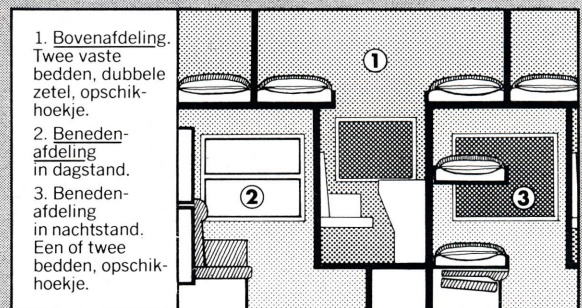
### ...en u bent zó in Milaan

de grootste metropool voor zaken, kunst en cultuur.

## NIEUW FORFAITAIR TARIEF : 2.884 F\*

\*enkel, per persoon, in T2 afdeling met 2 bedden, opschikhoekje met warm en koud water, stopcontact 220 V, dubbele zetels in dagstand

Brussel Z.	↓ 22.40	↑ 7.38
Milaan C. tot 27.5.78	↓ 12.10	↑ 17.50
Milaan C. vanaf 28.5.78	↓ 12.45	↑ 18.40



1. Bovenafdeling. Twee vaste bedden, dubbele zetel, opschikhoekje.
2. Benedenafdeling in dagstand.
3. Benedenafdeling in nachtstand. Een of twee bedden, opschikhoekje.

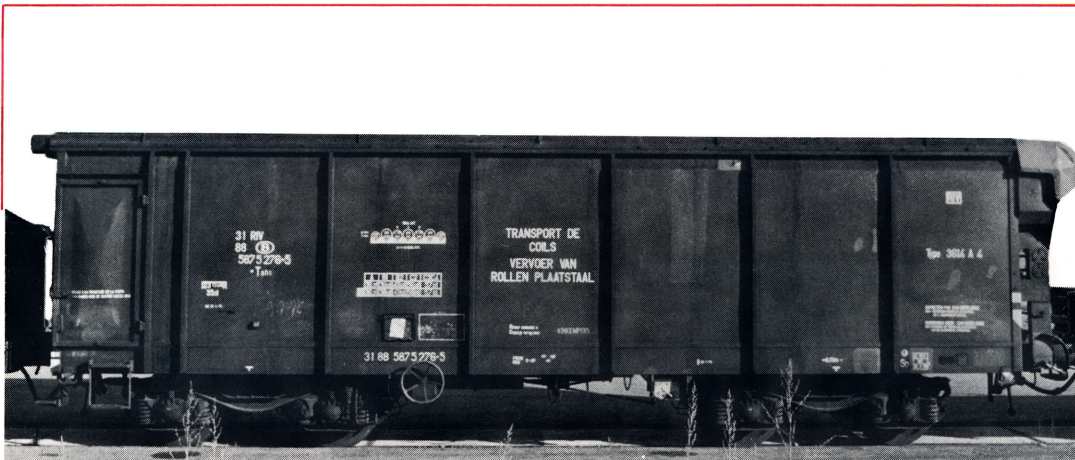
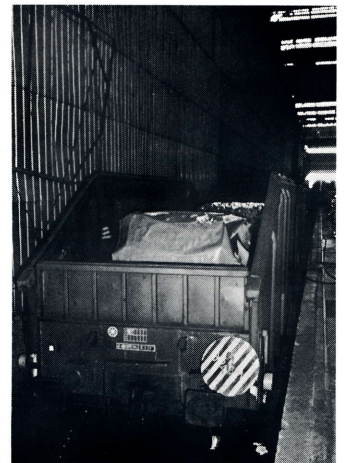


Iedere nacht rijden er TEN slaaprijtuigen naar alle grote vrijetijdsbestemmingen, naar alle belangrijke zakencentra van Europa. Raadpleeg uw reisagent.

**TEN** Trans Euro Nacht



# wagen met rolluikdak voor het vervoer van coils



**SPOORNIEUWS**  
3/78



De Tahs-wagen is een wagen met rolluikdak waarmee zonder bijzondere vastzetinrichtingen rollen plaatstaal met horizontale as kunnen vervoerd worden.

Wij beschikken thans over 4 reeksen van dergelijke zelfstouwers, alle uitgerust met 7 wiegen, die verhinderen dat de coils in de langsrichting bewegen.

Er bestaan 2 reeksen Tahs-wagens met volledig horizontaal dak (3614 A3 en A4). De wagens van twee andere reeksen (3614 A5 en A7) hebben een horizontaal dak dat aan de uiteinden schuin afloopt. De kopwanden ervan zijn wegklapbaar. Laatstgenoemde wagens zijn derhalve zeer praktisch voor installaties waar de behandelingstuigen de coils niet over de zijwanden kunnen tillen: het volstaat de overlading uit te voeren aan het laagste uiteinde van de wagen.

Het rolluikdak, dat over heel de lengte van de wagen kan geopend worden, wordt normaal vanop de grond bediend door middel van een

daartoe bestemde kruk. Met een vierkante dop kan men het dak ook mechanisch bedienen met behulp van pneumatisch gereedschap van het boortype.

Er is ook een zijdeur, waardoor de bedieningsman toegang tot de wagen heeft.

Wat nu het laadvermogen betreft, zijn er op de zijkant van de wagen twee borden:

- het ene vermeldt, zoals gebruikelijk, de toegestane maximum-belasting;
- het andere geeft schematisch aan hoe de last moet verdeeld worden al naar het gewicht en de diameter van de te vervoeren coils.

Benevens de voorschriften, moeten ook nog de algemene laadvoorschriften in acht genomen worden:

- alle overbelasting van de draaistellen vermijden;
- ervoor zorgen dat de gewichtsverhouding per draaistel minder dan 3 bedraagt;

— ingeval er rollen van verschillende breedte en diameter in een zelfde wieg geladen worden, moet het zwaartepunt van het geheel zich op de langas van de wagen bevinden.

Verder moeten de wiegen worden gebruikt die zich boven de spillen van de draaistellen bevinden, ingeval die wiegen volstaan voor heel de lading.

De gegevens van die fiche zijn slechts aanwijzingen; de klanten worden verzocht na te gaan of hun lading met de op de wagen vermelde gegevens overeenkomt.

## Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Tahs-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 13.1  
Frankrijkstraat 85,  
1070 Brussel  
Tel. 02/523 80 80,  
toestel 2139 of 2135.

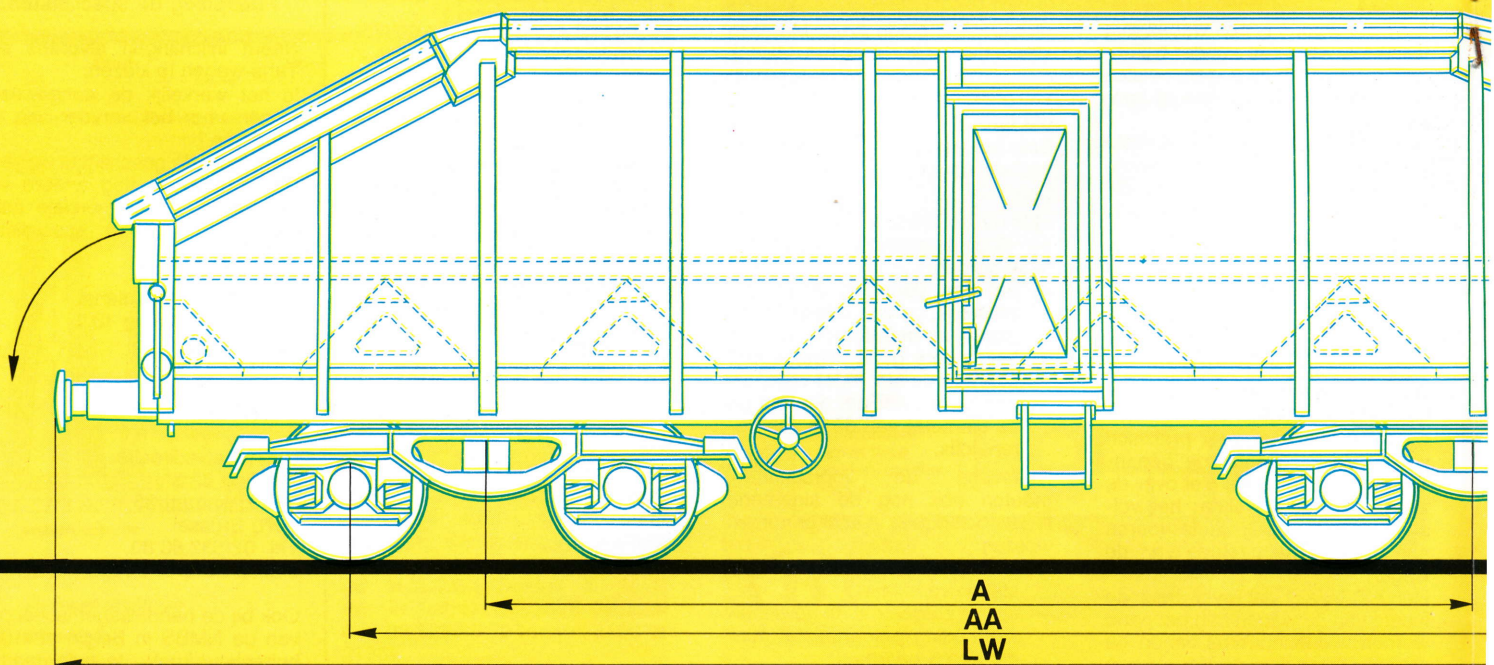
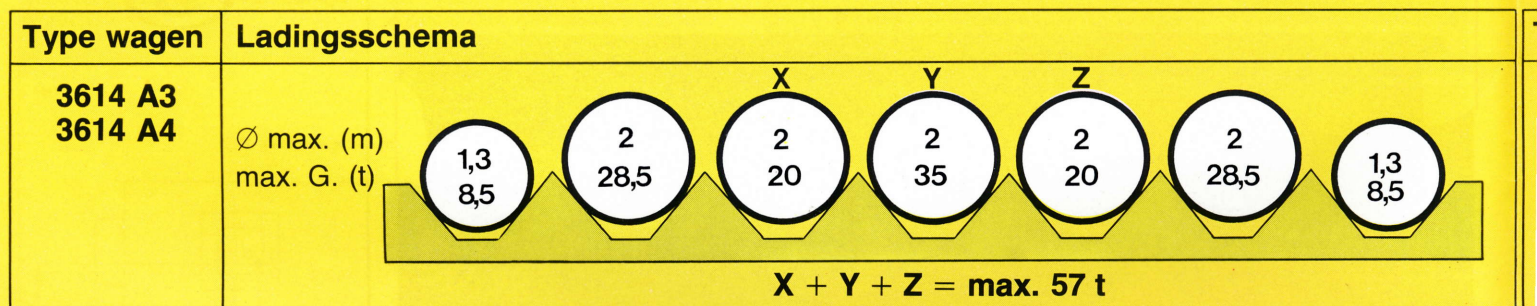
De Handelsdirectie  
Afdeling 62.3  
Frankrijkstraat 85,  
1070 Brussel  
Tel. 02/532 80 80,  
toestel 2619 of 2661.

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

# T wagen met opengaand dak

**ahs** met draaistellen  
 voor het vervoer van rollen plaatstaal met horizontaal  
 geschikt om te rijden tegen 100 km/u

1	Code		Tahs	Tahs																														
2	Type		3614 A3	3614 A4																														
3	Aantal		198	200																														
4	Nummer van de wagen	internationale code serienummer	3188 587 000 199	3188 587 5 200 399																														
5	Constructiejaar	mm	1969-70	1970-71																														
6	Totale lengte = LW	mm	12 390	12 400																														
7	Afstand tussen draaispinnen = A	mm	6 500	6 500																														
8	Uiterste asafstand = AA	mm	8 300	8 300																														
9	Totale breedte = BW		3 010	3 010																														
10	Totale hoogte = HW	mm	3 576	3 576																														
11	Aantal vaste wiegen		7	7																														
12	Type van dak	horizontaal    horizontaal met schuine uiteinden	horizontale																															
13	Laadopening — breedte = BT (rolluikdak)	mm	2 564	2 564																														
14	Gemiddelde tarra	t	23	23																														
15	Toegelaten lasten	t	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>B<sub>1</sub></td> <td>B<sub>2</sub></td> <td>C<sub>2</sub></td> <td>C<sub>3</sub>C<sub>4</sub></td> </tr> <tr> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> </tr> </table>	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0	S	36,5	39,0	49,0	56,0	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>B<sub>1</sub></td> <td>B<sub>2</sub></td> <td>C<sub>2</sub></td> <td>C<sub>3</sub>C<sub>4</sub></td> </tr> <tr> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> </tr> </table>	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0	S	36,5	39,0	49,0	56,0
A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>																														
36,5	39,0	49,0	56,0	57,0																														
S	36,5	39,0	49,0	56,0																														
A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>																														
36,5	39,0	49,0	56,0	57,0																														
S	36,5	39,0	49,0	56,0																														
16	Minimum bochtstraal	m	50	50																														

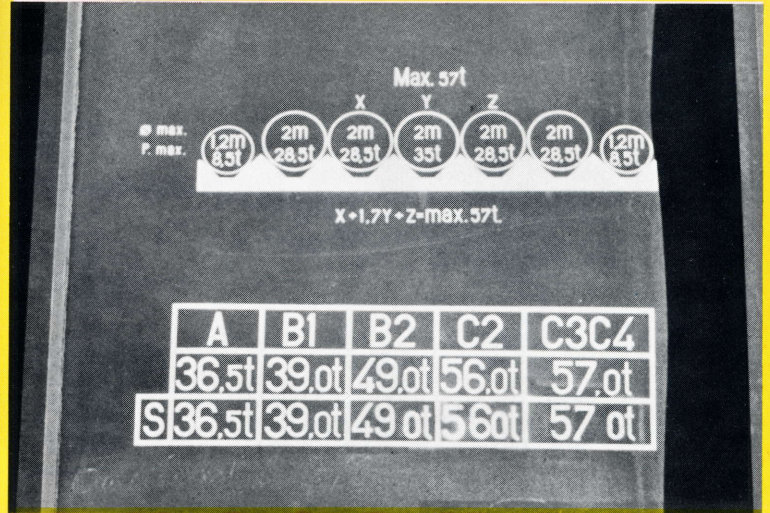


horizontale as

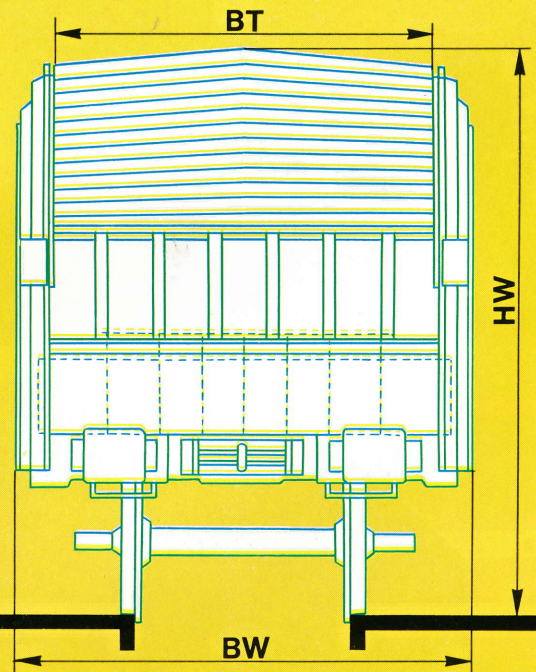
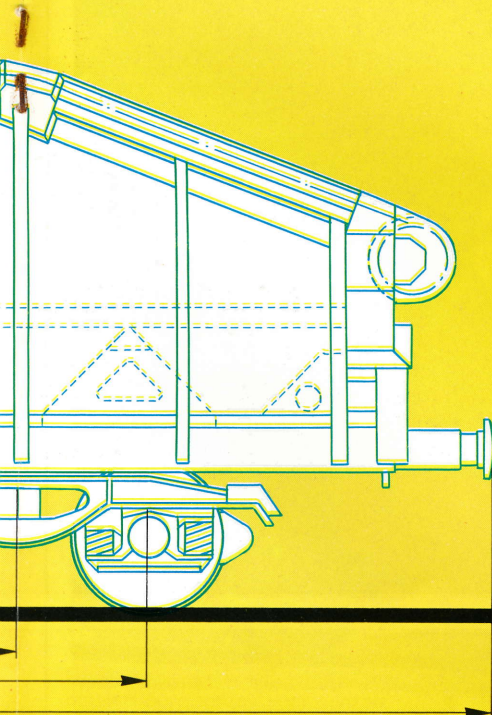
**5** eerste cijfer van het serienummer  
(overeenkomend met het type T)



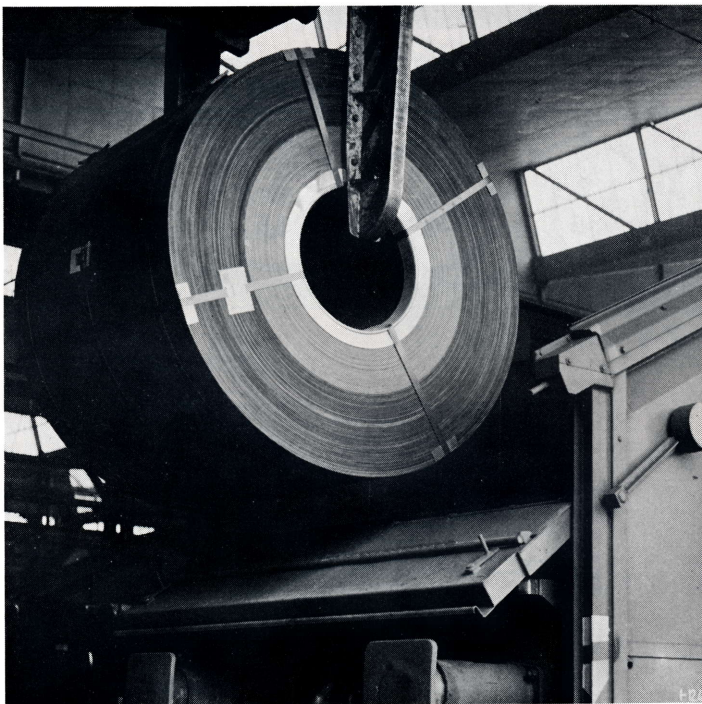
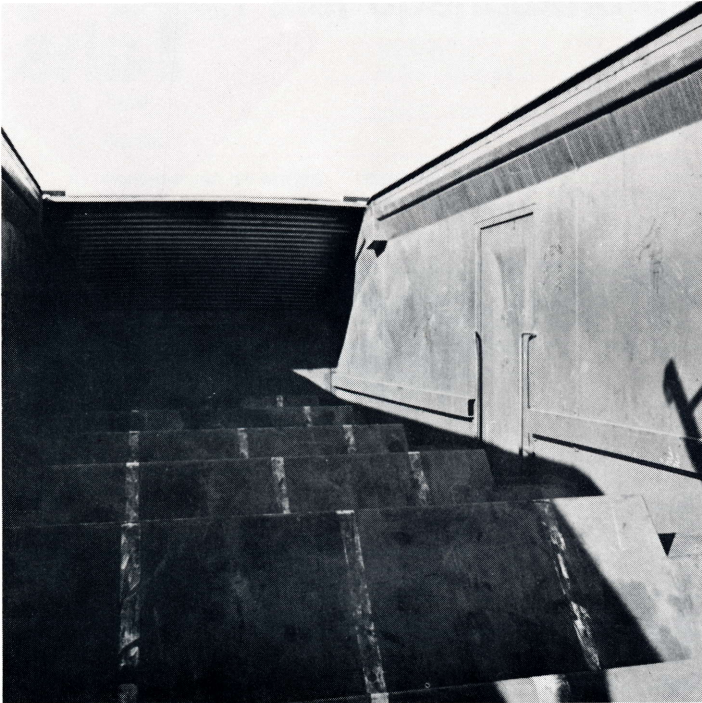
Tahs	Tahs																				
3614 A5	3614 A7																				
100	100																				
3188	3188																				
587 5 400	587 5 500																				
499	599																				
1971-72	1972																				
12 400	12 400																				
6 500	6 500																				
8 300	8 300																				
2 960	2 960																				
3 510	3 510																				
7	7																				
horizontale avec extrémités inclinées																					
2 564	2 564																				
23,4	23,4																				
<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>B<sub>1</sub></td> <td>B<sub>2</sub></td> <td>C<sub>2</sub></td> <td>C<sub>3</sub>C<sub>4</sub></td> </tr> <tr> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> </tr> </table>	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>B<sub>1</sub></td> <td>B<sub>2</sub></td> <td>C<sub>2</sub></td> <td>C<sub>3</sub>C<sub>4</sub></td> </tr> <tr> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> </tr> </table>	A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0
A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>																	
36,5	39,0	49,0	56,0	57,0																	
A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub> C <sub>4</sub>																	
36,5	39,0	49,0	56,0	57,0																	
S 36,5 39,0 49,0 56,0 57,0	S 36,5 39,0 49,0 56,0 57,0																				
50	50																				



Type wagen	Ladingsschema
<b>3614 A5</b> <b>3614 A7</b>	<p>Ø max. (m) max. G. (t)</p> <p style="text-align: center;"><math>X + 1,7 Y + Z = \text{max. } 57 \text{ t}</math></p>



# wagen met rolluikdak voor het vervoer van coils





## NIEUWE RIJTOUGEN:

### MEER COMFORT VOOR DEZELFDE PRIJS

De bouw van rollend materieel — en vooral van rijtuigen — vergt lang en duur studiewerk: niet alleen technisch onderzoek en beproeven van moderne uitrustingen, wat voor de hand ligt, maar ook ontwerpen van designers voor inrichting, decoratie en stoffering van de rijtuigen.

Zoals voor de meeste dienstverleningsbedrijven is de prijs van het „denkwerk” de jongste jaren fel gestegen. Het aandeel van die onmisbare investeringen weegt des te zwaarder daar het over een kleiner aantal eenheden is verdeeld.

Door op internationale schaal ontwerpen te maken, kan men dank zij de concurrentie onder de constructeurs uit verschillende landen, gunstiger voorwaarden bedingen. Op die manier wordt ook de standaardisatie in de hand gewerkt, wat de fabricagekosten beperkt.

Alles wel beschouwd zullen rijtuigen die, voor een zelfde budget, in grote serie worden gebouwd, beter uitgerust zijn, zonder dat dit de gebruiker meer kost.

Dat was ook de zienswijze van de spoorwegen die bij de bouw van het nieuwe Europese standaard-

rijtuig betrokken waren. In 1969 hadden ze trouwens al ervaring opgedaan. Volgens een dergelijk plan konden toen, voor verscheidene spoorwegen, een groot aantal platte wagens gebouwd worden. Het resultaat was zo bevredigend dat enkele spoorwegen die aanvankelijk geen belangstelling hadden getoond, na de uitvoering van de oorspronkelijke overeenkomst van die wagens gingen bijbestellen.

Enkele jaren later vatten 6 spoorwegen het plan op om een gedeelte van hun park van internationale rijtuigen te vernieuwen. Een gemeenschappelijk probleem vergt een gemeenschappelijke oplossing en een globale financiering. Daarom schreef Eurofima een internationale offerteaanvraag uit, waarop een aantal tijdelijke verenigingen van constructeurs antwoorden. De bestelling viel te beurt aan een groepering waartoe ook de gewezen firma „Brugeoise et Nivelles” behoorde die na de fusie met een andere Belgische vennootschap nu „Spoorwagematerieel en metaalconstructies” heet. De bestelling van 500 rijtuigen werd dus over vennootschappen uit 5 Europese landen verdeeld.

Aanvankelijk werden 8 prototypes aan verschillende technische proeven onderworpen (tests in de werkplaats, proefritten met afzonderlijke stellen) en op de grote internationale verbindingen ingelegd om de mening van de gebruikers te kennen.

Aan de hand van die „bekwaamheidsproeven” werd het beste prototype uitgekozen en begonnen de montagekettingen te lopen.

Naarmate de nieuwe rijtuigen uit de fabriek komen, worden ze in de geregelde treinen van de internationale dienst opgenomen. Ze zijn oranjeleurig met een grijze band op halve hoogte en springen werkelijk in het oog. Bij de reizigers vallen ze in de smaak dank zij het verhoogde comfort: zonwerende ruiten, klimaatregeling, goed gedoseerde verlichting, betere geluidsdemping, uiterst soepele opvang enz. Het oog wil ook wat: voor de binnerversiering werden materialen en kleuren gekozen die goed samengaan. Afgezien van de reissnelheid en de bijzondere dienstverlening op de TEE-treinen, zou men zich, zelfs in tweede klas, in één van die luxetreinen wanen.

Hetzelfde beleid wordt nu gevolgd bij de andere spoorwegen, zoals in Duitsland met de Intercitytreinen en in Frankrijk met de Corailrijtuigen, waardoor je echt weg bent van de trein.

Verwacht nu niet dat het hele rijtuigpark in één keer vernieuwd wordt. Met een eenheidsprijs van zowat 10 miljoen Belgische frank betekent de recente aankoop een aanzienlijke inspanning voor een landje als het onze, te meer daar ons aandeel in de internationale verbindingen nooit meer dan 5/10 van het volledige traject vertegenwoordigt.

Die inspanning was evenwel nodig om het concurrentievermogen van de spoorweg te vrijwaren. Niet te vergeten dat de prijs van een reis in een Europese rijtuig, ondanks het veel grotere comfort, maar evenveel bedraagt als in een ander voertuig. Ook dat is een enorme troef.

In België werd de constructie van 100 internationale rijtuigen voltooid. Daarmee is men klaargekomen met een onderneming waaraan werd deelgenomen door verscheidene spoorwegen van het vasteland, met de steun van de vennootschap Eurofima.

Eurofima is een internationale groepering die nu „meerderjarig” is (opgericht in november 1956) en die zich toelegt op de financiering van projecten voor ontwikkeling en modernisering van spoorwaguitrustingen.

Het belang van een dergelijke maatschappij spreekt voor zichzelf.





# OVERWEGEN: VOORLICHTINGS CAMPAGNE

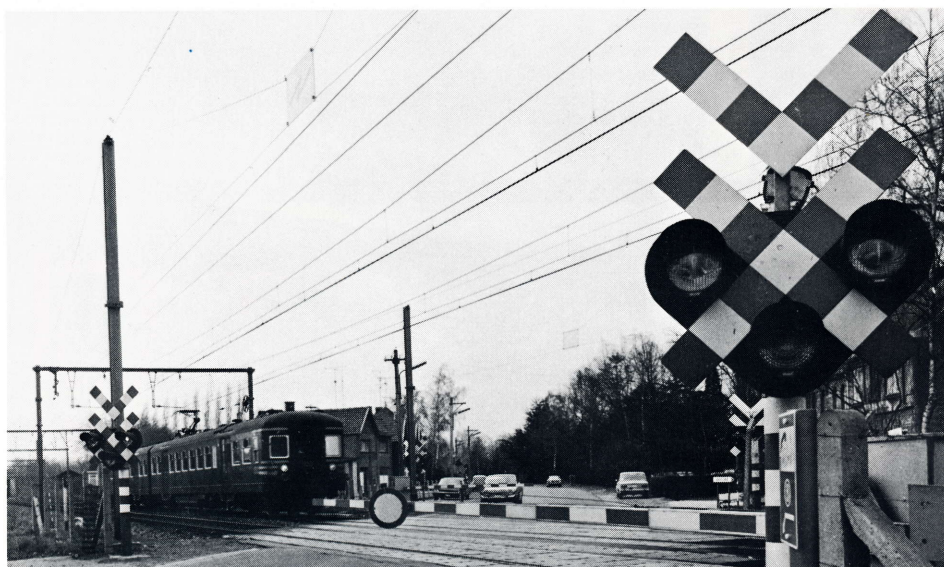
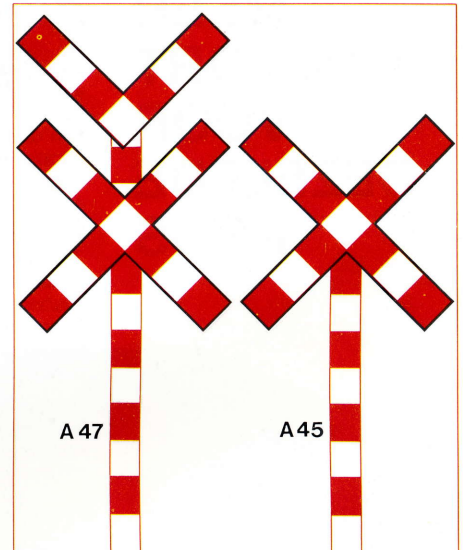
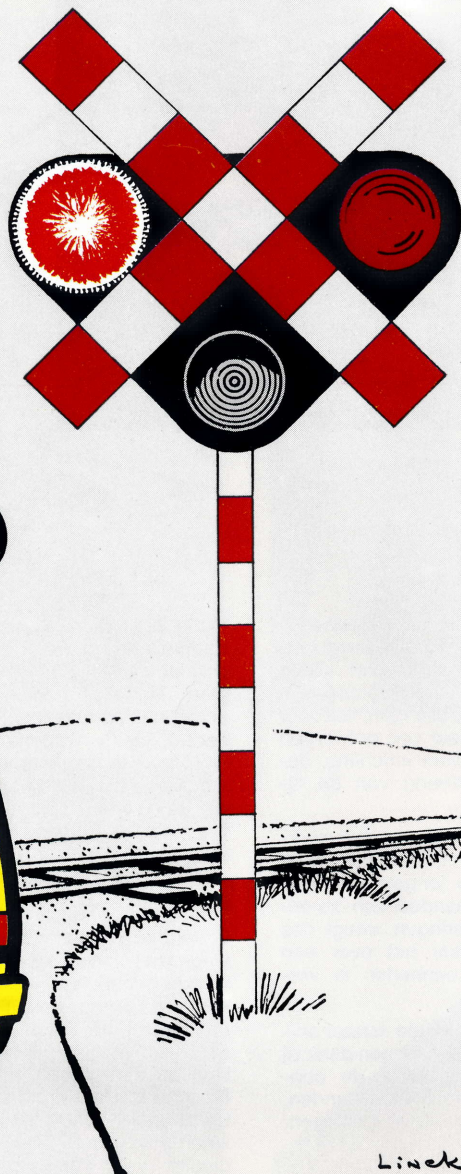
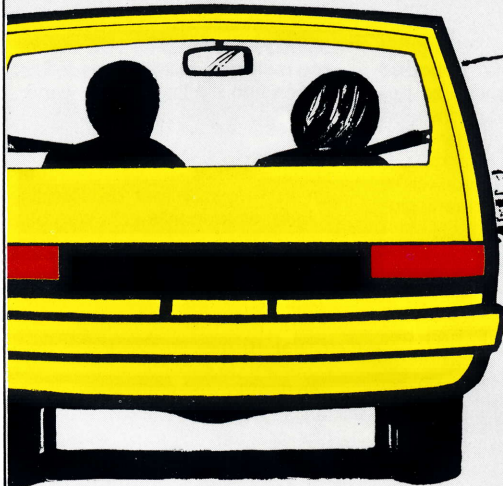
Wij hebben het er in ons vorig nummer al over gehad: tot het einde van het tweede kwartaal van 1978 houdt Via Secura een voorlichtingscampagne over het gevaar aan de overwegen.

Onze lezers zijn ook automobilisten, zodat die campagne ook voor hen bedoeld is. Daarom hebben wij het nuttig geoordeeld hier een tekst van de heer A. Timmermans over te nemen, die verschenen is in het tweemaandelijks tijdschrift Via Secura. De auteur vermeldt daarin regels en aanbevelingen die op het wegverkeerselement steunen. De voorschriften van de „bijbel” voor de weggebruikers zijn soms zeer onvoldoende gekend (een in dat artikel opgenomen statistiek is in dat opzicht zeer verontrustend).

Het is dus niet overbodig het nu ter sprake te brengen.

**knipperlicht  
rood**

**STOP  
STOP**



**WEG  
MET DE  
OVERWEGEN!**

## REGELS EN AANBEVELINGEN TEN BEHOEVE VAN DE WEGGEBRUIKERS

De voorschriften die voor de weggebruikers gelden, vinden we hoofdzakelijk terug in de artikelen 20 en 64 van het Verkeersreglement. Deze korte en preciese regels maken vaak — en terecht — het voorwerp uit van examenvragen voor het rijbewijs.

1. Algemeen bekeken moet de weggebruiker die een overweg nadert, dubbel voorzichtig zijn om ieder ongeval te vermijden; het gevaar is ten minste even groot als aan de kruispunten.

2. Men mag zich niet op de overweg begeven:

1° wanneer de slagbomen in beweging of gesloten zijn;

2° wanneer de rode knipperlichten branden;

3° wanneer het geluidsssein werkt.

Het verbod is niet alleen van toepassing, zoals sommigen denken, wanneer deze drie voorwaarden verenigd zijn; elk van deze middelen in werking volstaat om de toegang tot de overweg te verbieden. Indien de lichtsignalisatie dus buiten werking is, verbiedt het functioneren van het geluidsssein op zichzelf, het overschrijden van de overweg.

Een recente opiniepeiling heeft aan het licht gebracht dat ongeveer 20 % van de bevolking niet op de hoogte is van de juiste betekenis van de lichtsignalisatie aan de overwegen. Voor sommigen is het dubbele rood knipperlicht niets anders dan een aansporing tot voorzichtigheid.

Het zou dus dezelfde waarde hebben als een oranjegeel knipperlicht. Een voldoende reden dus om de preciese betekenis van het dubbele rood knipperlicht bijzonder te beklemtonen; het is geen fantasietje van onze verantwoordelijken voor de spoorwegen. Het

werd reeds jaren geleden op internationaal vlak aanvaard, zowel in de reglementeringen betreffende de spoorwegen als van het wegverkeer.

Waar moet men stoppen als de overweg niet mag overschreden worden?

In artikel 64.6, van het Verkeersreglement wordt gepreciseerd dat het verboden is — als er een is — de stopstreep voorbij te rijden wanneer de twee rode lichten knipperen. Deze stopstreep bestaat uit een witte doorlopende streep die haaks op de rand van de rijbaan wordt aangebracht, op dezelfde manier als aan de toegangen tot kruispunten waar een verkeersbord STOP of driekleurige verkeerslichten zijn aangebracht. Bij immobilisatie voor een overweg moet men vermijden het verkeer van de weggebruikers op de aangrenzende wegen te storen of te beletten. Hier komen we dan bij artikel 14.2 van het Verkeersreglement dat de bestuurders verbiedt een kruispunt op te rijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat ze waarschijnlijk op het kruispunt zouden moeten stoppen.

3. Wanneer de overweg niet uitgerust is met slagbomen, noch met rode knipperlichten, of wanneer deze lichten niet branden, mogen de weggebruikers zich slechts op de overweg begeven nadat ze er zich van vergewist hebben dat geen enkel spoorvoertuig nadert. Wanneer evenwel het maanwit knipperlicht brandt, mag het signaal voorbijgereden worden; dit licht heeft dezelfde betekenis als het groene licht van de driekleurige verkeerslichten.

4. De bestuurders mogen een overweg niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat ze waarschijnlijk op de overweg zouden moeten stoppen. Het komt hierop neer: wanneer voertuigen geïmmobiliseerd zijn voorbij de overweg, moeten de achteropkomende bestuurders stoppen voor de overweg ten einde niet

verrast te worden op de sporen, wanneer een spoorvoertuig aankomt. Deze bepaling (artikel 20.4 van het Verkeersreglement) is zowel van toepassing op de treinoverwegen als op de tramkruisingen.

Het kan ook geen kwaad even in herinnering te brengen dat stilstaan en parkeren verboden is op de overwegen (artikel 24.3 van het Verkeersreglement).

5. Tenslotte kunnen we artikel 17.2 1° vermelden dat de bestuurders verbiedt ieder voertuig met meer dan twee wielen en gespannen voertuigen links in te halen op overwegen gesignaleerd door verkeersborden A 47 of A 45, behalve indien het overwegen zijn met slagbomen of indien het verkeer er door verkeerslichten wordt geregeld. Iedere bestuurder die een overweg nadert, moet inderdaad de tijd en het vereiste zicht hebben om gebeurlijk een spoorvoertuig op te merken. De wetgever is er evenwel van uitgegaan dat de aanwezigheid van slagbomen of van verkeerslichten die het oversteken toelaten, voldoende veiligheidswaarborgen bood om het inhalen op de overweg toe te laten.

### Veel voorkomende oorzaken van aanrijdingen.

— Uit de onderzoeken die gedaan worden na het ongeval, blijkt dat de betrokken bestuurders dikwijls de overwegen zeer goed kennen en dat velen in de onmiddellijke nabijheid van de overweg wonen. Onder hen zijn er die de dienstregeling van de treinen menen te kennen, maar ze worden verrast door een onverwacht konvooi. Ze rijden b.v. de spoorweg op onmiddellijk nadat het „verwachte” konvooi voorbij is, zonder te wachten op de toelating; ze worden dan verrast door een andere trein die uit de tegenoverstelde richting komt (een speciale trein, een trein met vertraging, technische konvooien enz. ...).

— Bestuurders van trage en lange voertuigen zoals tractoren die twee landbouwaanhangwagens trekken, houtvervoer enz. ..., kunnen soms, wegens bepaalde moeilijkheden, de overweg niet verlaten voor de aankomst van de trein (profiel van de overweg, helling...). Wanneer het oversteken van de overweg een zekere tijd in beslag kan nemen, verdient het aanbeveling op het dichtstbijgelegen station navraag te doen of de spoorweg gedurende de vereiste tijd vrij is. In voorkomend geval zal de aangeestelde van de spoorweg het gunstigste ogenblik kunnen aanduiden.

Een bijkomende veiligheidsmaatregel zou erin bestaan een telefoon te plaatsen aan sommige categorieën van overwegen.

Slecht zicht vormt ook een oorzaak van gevaarlijke vergissingen; eensgans bijzondere voorzichtigheid is geraden bij het naderen van een overweg, wanneer het mistig is, wanneer het sneeuwt of stortregent. Ook bij het opkomen of ondergaan van de zon. In sommige seizoenen kan verblindend zonlicht de bestuurders heel wat last berokkenen.

Om te besluiten moeten we de aandacht van de lezer vestigen op de bepaling van artikel 20.1 van het Verkeersreglement dat elk verkeer op buiten de rijbaan aangelegde sporen verbiedt. Dit voorschrift vinden we ook terug in artikel 26 van het koninklijk besluit van 2 augustus 1977.

Hierbij moet onderstreept worden dat het gaat om het verbod de sporen over een zekere afstand te volgen. De voetgangers, de fietsers of ruiters mogen dus, evenmin als de andere bestuurders, de bijzondere bedding van de trams volgen. Ze mogen deze bedding dus niet voor een gewone berm aanzien, want dit deel van de openbare weg is volledig gereserveerd voor de spoorvoertuigen.

A. TIMMERMANS

Op het Belgisch spoorwegnet zijn er thans zowat 3 200 overwegen. In 25 jaar zijn er ongeveer 1 000 verdwenen.

Dat grote aantal gevaarlijke kruispunten is een erfenis van het verleden. Bij de aanleg van het Belgisch spoorwegnet was het wegverkeer nog lang niet zo druk. Op prentbriefkaarten uit die goede oude tijd zien we stations met een voetgangersbrug en een gesloten overweg waar met paarden gespannen karren staan te wachten. Toen de eerste auto's reden, verwachtte men niet dat het verkeer ooit zo ontzettend druk zou worden. In de jaren '30 volstonden de wegen nog ruimschoots om het verkeer te verwerken, maar na de oorlog kwam daar spoedig verandering in. Met twee en een half miljoen personenauto's, meer dan 200 000 vrachtwagens en een massa gemotoriseerde twee-

wielers is het verkeer op onze wegen nu zo dicht dat men op bepaalde dagen maar met een slakkegangetje vooruitkomt.

Die verkeersaanwinst verhoogt onbetwistbaar het gevaar voor ongevallen aan de overwegen. De N.M.B.S. heeft dat ingezien en sedert het begin van de jaren '50 heeft ze een kwart van die gevaarlijke plaatsen doen verdwijnen. Ook de rest moet uiteindelijk hetzelfde lot ondergaan, maar wanneer? Het is een werk van lange adem waarvan misschien onze kleinkinderen de voltooiing zullen beleven.

De bouw van een viaduct, een weg- of spoorwegbrug vergt aanzienlijke uitgaven, waarvan het publiek zich geen rekenschap kan geven. Wat de reizigers wel merken en wat ze enigszins wrevelig stemt, zijn de belemmeringen van het verkeer, zowel op het spoor als

op de weg, tijdens de uitvoering van het werk.

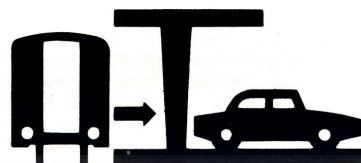
Het is de keerzijde van de medaille en vaak ziet men alleen de negatieve kant. Men vergeet dat men voor de verhoging van de veiligheid de prijs moet betalen. Men redeneert maar al te vaak dat een ongeval altijd anderen overkomt. We willen geen zedepredikers zijn, maar er eenvoudig op wijzen dat de veiligheid vooral een kwestie van psychologische ingesteldheid is. Hoe vernuftig de signalisatie ook is, ze is niet doeltreffend zolang de weggebruikers geen blijf geven van zelfucht, door de regels na te leven en de bezwaren te aanvaarden die verbonden zijn aan de wereld waarin we leven.

Dat geldt voor alles ... en voor de overwegen in 't bijzonder.



**de verhuuringswagen  
...voortzetting van uw treinverbinding**

## ***de trein gaat verder...***



**1978**

tot de meest afgelegen Belgische plaatsen en dit dankzij de nieuwe formule „TREIN + AUTO” op punt gesteld door de NMBS en AVIS in de voornaamste Belgische stations.

Na een rustige treinreis, wacht een wagen op U ter bestemming.

U bent vrij en bespaart tijd.

Dit is de ideale formule voor een gehaaste zakenman alsook voor de toerist op verkenning.

Derhalve, voor uw volgende reis, reserveer kosteloos uw „TREIN + AUTO” in één van de NMBS informatiekantoren of in het dichtst bijgelegen AVIS-kantoor.

Indien U de brochure „TREIN + AUTO” wenst te verkrijgen dient U zich te richten tot een NMBS-inlichtingskantoor of tot:

**AVIS-Verkoopspromotie  
Amerikaansestraat 145  
1050 BRUSSEL  
Tel.: 02/538.83.18**

**TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO  
TREIN + AUTO**





## TE GAST BIJ DE KAMER VAN KOOPHANDEL VAN OOSTENDE



Eind april vierde de kamer van koophandel en nijverheid van Oostende haar 175<sup>e</sup> verjaardag. Naar aanleiding daarvan hield ze een academische zitting en verzocht ze twee belangrijke economische partners uit de streek — de spoorweg en de regie voor maritiem transport — om in de hal van het feestpaleis te tonen welke diensten ze reizigers, toeristen en zakenlui aanbieden.

Na de academische zitting, die werd opgeluisterd door de aanwezigheid van de koning, bezichtigden de genodigden de tentoonstelling. Op de foto: de vorst luistert geboeid naar de heer De Haeck, Handelsdirecteur van de N.M.B.S., die aan de hand van een maquette uitleg geeft over de nieuwe locomotief van 7000 pk.

## NIEUWE BILJETTEN VOOR TREINREIZIGERS

U vraagt, aan de loketten van een Brussels station, een kaartje voor de trein naar Antwerpen, Luik of elders, voor een enkele reis of een heen- en terugreis. De bediende neemt een zinken cliché, steekt het in de machine en ... klik ... een ruk aan de hefboom en uw kaartje is klaar. Telkens als je die klik hoort, wordt er een kaartje aan een reiziger overhandigd.

Dat klopt echter niet altijd!

Sedert 4 april hoort u dat geluid niet meer in Brussel-Noord en Brussel Centraal. Men is er op en top modern! De loketten van die stations werden met een volledig nieuwe apparatuur uitgerust: minicomputers voor het afleveren van spoorwegbiljetten in binnenverkeer. Die elektronische hulpmachines leveren immers bil-

jetten af tegen volle prijs of met vermindering, voor een enkele reis of een heen- en terugreis, voor „een mooie dag te ...”, kortom, voor alle mogelijke treinreizen waarvan de kenmerken opgenomen zijn in een geheugen, in werkelijkheid een magnetische schijf.

Zo'n machine is een echt wondertuigje: ze reageert onmiddellijk op een bevel van de bediende. Hij drukt gewoon op een toets en u ziet meteen op een controlescherm wat u gevraagd hebt.

Zodra de gegevens aldus in de machine zijn ingevoerd, maakt de machine een reiskaartje, een stuk karton van 8 bij 5 cm, met alle nuttige aanwijzingen: datum, uur, stations van vertrek en van aankomst, klas, enkele reis of heen- en terugreis, eventueel verminderingspercentage en ook prijs.

Tevens verschijnt het te betalen bedrag op een scherm dat voor de reiziger goed zichtbaar is. In werkelijkheid worden er sedert begin april proeven genomen met die minicomputers. Aan de hand van de resultaten zal over enkele maanden worden beslist of die machines al dan niet overal moeten geplaatst worden.

Nu al komen er een aantal voordelen tot uiting: — alle stations en alle stopplaatsen zijn in het geheugen opgenomen, wat voordien niet het geval was; de machine kent alle formules voor het opmaken van biljetten in binnenverkeer; gedaan dus met de biljetten waarop de tekst die niet precies overeenkwam met de vraag van de reiziger, met de hand moest aangepast worden; — de computer kan ook abonnementen afleveren en vernieuwen;

— bij tariefwijzigingen volstaat het een nieuwe schijf met de aangepaste gegevens in de machine te steken;

— op een tweede magnetische schijf worden alle uitgevoerde verrichtingen opgenomen; die schijf komt bij de diensten der informatica terecht, wordt volgens een nauwkeurig programma behandeld en verstrekt aldus alle gegevens voor de verkeersstatistieken; zo kan men bijvoorbeeld zien hoeveel reizigers van Brussel naar Luik of naar Antwerpen gereisd zijn, hoe vaak er vermindering werd toegestaan, hoeveel ze bedroeg en waarom ze werd toegestaan, enz.

— de biljetten worden veel sneller afgeleverd: een kaartje maken is nu iets van niets in vergelijking met sommige verrichtingen die vroeger verscheidene minuten in beslag namen (als men met de hand het reiskaartje moest aanvullen voor reisformules waarvoor er geen cliché voorhanden was). Op de piekuren zullen de reizigers zoiets beslist op prijs stellen en zo kunnen laatkomers nog hun trein halen.

Na de proefperiode zal er dus een beslissing vallen. Als de electronica haar deugdelijkheid bewezen heeft, zullen dergelijke minicomputers in de grote stations van het land geplaatst worden. Wellicht ook in uw station.

## HANDELS VERTEGENWOORDIGING TE BRUSSEL

De firma's uit het Brusselse kennen allicht de heer Calottens, die nu reeds een tijdje in de hoofdstad en in het grote randgebied de functie van handelsagent uitoefent. Tot nu toe deed hij zulks ad interim. Thans werd hij op die post definitief benoemd.

Hij kwam bij de Commerciële Directie in 1951, werd in 1964 handelsagent te Leuven en oefende sedert 1968 dezelfde functie uit te Mechelen.

Te Brussel volgt hij de heer Maucq op, die na een welgevulde loopbaan in de handelsdienst werd gepensioneerd.

We wensen de heer Maucq al het beste en de heer Calottens veel succes in de kringen van de hoofdstad.



De heer Calottens en zijn ploeg kan men op het volgende adres bereiken:

**NMBS**  
**Handelsgentschap Brussel**  
**Frankrijkstraat 85**  
**1070 Brussel**  
**Telefoon 02/523 81 34 of 523 81 35**



## Iedereen weet

- wat een goederentrein is
- wat een zakentrein is...

## Maar wat zijn nu treinflifters?

Lifters zijn een vertrouwd verschijnsel op onze wegen, vooral tijdens de vakantie. Veel jongeren verkiezen die praktische formule om op reis te gaan.

Niet alle ouders vinden dit goed. Ze zijn er wat bang voor en menen dat er risico's aan verbonden zijn. Maar als men niet goed bij kas is, moeten die bezwaren wijken. Waarom zou men trouwens ingaan tegen een algemeen aanvaarde gewoonte? Om niet ouderwets te lijken, moeten sommige ouders er dan wel mee instemmen.

Er is echter een betere formule: liften met de trein.

Het is de formule Inter Rail, die speciaal voor jongeren is bedacht. Het volstaat dat men zich een kaart aanschaft voor de prijs van 5.520 frank.

Wie zo'n kaart koopt, mag een hele maand kosteloos met de trein reizen in twintig Europese landen en in Marokko, en tegen halve prijs in het land van uitgifte. Geef toe dat de helft van de prijs, in een klein land als België, niet hoog kan oplopen. Het is een hele opluchting voor bezorgde ouders. Er is altijd wel een trein die ergens naartoe rijdt en zelfs als men blut is, kan men nog zonder moeite naar huis terug vanuit elk land waar Inter Rail bestaat.

Wie kan nu als treinflifter reizen?

Het is heel eenvoudig: al wie niet ouder is dan 22 jaar (1) en een Inter Rail-kaart koopt. Dat is alles. De kaart wordt onmiddellijk afgeleverd in grote stations en erkende reisbureaus (na enkele dagen in kleine stations). Ze is een volle maand geldig. Het station of het reisbureau heeft folders met de nodige uitleg. En bij aankoop krijgt de Inter Rail-reiziger nog een andere folder met een massa raadgevingen (daarin staat ondermeer de lijst van al de verminderingen die men op vertoon van de kaart kan krijgen).

Liften met de trein is uitstekend geschikt voor jongeren en geruuststellend voor de ouders.

(1) Een voorbeeld: iemand die op 24 juli 1955 geboren is, kan zich in 1978 nog een Inter Rail-kaart aanschaffen; de eerste geldigheidsdag moet uiterlijk 23 juli van dat jaar zijn.



## NIEUW: HET WEEKEND-BILJET

Iedereen kent de sympathieke formule „Een dag aan zee/een dag in de Ardennen”. Het is een retourbiljet met bestemming alle kuststations of alle stations gelegen bezuiden de lijn Sambre en Maas. Deze formule verleent 50 % vermindering op de totale vervoerprijs; boven de 210 kilometer totaal traject blijft de prijs constant. Ze bestaat reeds verscheidene jaren.

De heen- en terugreis moeten dezelfde dag geschieden. Nu kan het soms gebeuren dat de weerman uitzonderlijk enkele dagen zonnig weer voorspelt.

Omdat het spoorwegcliënteel van deze zonnige dagen zou kunnen genieten heeft de NMBS vanaf de maand juni deze formule uitgebreid. Daartoe werd een weekend-biljet gecreëerd gebaseerd op hetzelfde principe, maar meerdere dagen geldig.

Het heeft volgende kenmerken:

— bestemmingen en prijs: dezelfde als voor de formule „Een dag aan zee/een dag in de Ardennen”;

— verkrijgbaar vanaf de eerste week van juni tot de eerste week van oktober (inbegrepen);  
— geldigheidsduur: vanaf de vrijdag 18 uur tot de zondag 24 uur. Verlenging is voorzien indien de vrijdag of de maandag een feestdag is. Dat zal dit jaar het geval zijn tijdens het weekend van de nationale feestdag: 21 juli is een vrijdag, het weekend-biljet is geldig vanaf donderdag 20 juli om 18 uur tot zondag 23 juli om middernacht;  
— de prijs bij bertrek uit de 30 stations van de Brusselse agglomeratie is steeds dezelfde.

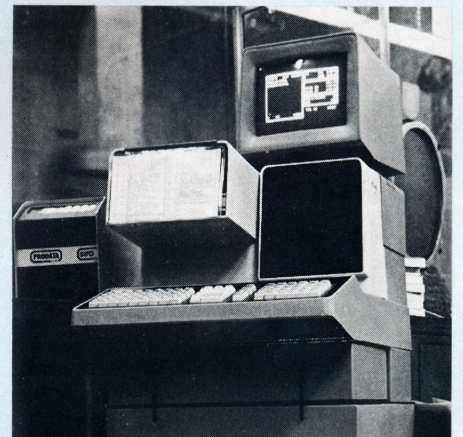
Verduidelijken we met een voorbeeld.

Een inwoner uit Luik wenst het weekend te Knokke door te brengen. De vrijdag neemt hij de trein te Luik Guillemins om 18 uur. Aangekomen te Brussel Zuid om 19.25 u. heeft hij een aansluiting naar Knokke die hem om 20.56 u ter bestemming brengt. De zaterdag en bijna de ganse zondag kan hij zich ontspannen. De zondagavond neemt hij om 19.11 u. de trein naar Brugge, vanwaar hij om 19.58 u. naar Luik spoort. Aankomst te 22.23 u. Onderweg kan hij zelfs in het buffetrijtuig een maaltijd gebruiken.

Tegen het normaal geldend tarief kost deze reis 744 frank. Met een weekend-biljet kost ze slechts 368 frank (in tweede klas)!

Eén enkele beperking wordt opgelegd aan de gebruikers van dergelijk retourbiljet: de reis mag niet onderbroken worden. Onze Luikenaar mag dus bijvoorbeeld niet afstappen te Brussel Zuid om vandaar uit opnieuw te vertrekken (dat mag hij wel met een gewoon biljet).

De formule is bijzonder interessant. Zij is ook van toepassing in de richting noord-Ardennen. De reizigers van de „Ardennen” kunnen dus ook van de voordelen genieten. Zodoende beantwoordt de NMBS aan een wens geuit door de gebruikers van deze trein tijdens een opiniepeiling gehouden in 1977.





## TEE: voor vakantie- en zakenreizen... EN SPORT

De titel van een onlangs uitgegeven brochure die aan de TEE-trein gewijd was, kunnen we met het begrip „sport” aanvullen. We zeggen onmiddellijk waarom.

Op 1 mei ll. was er in het station Brussel Zuid niet enkel de geur van de meibloempjes... Er was ook een sportieve sfeer met de voetbalkampioenen van Anderlecht, die met trainer en bestuur, op de TEE naar Parijs stapten. Op weg naar de verovering van een tweede Europese beker, op de avond vóór Hemelvaartsdag. Om psychologisch in goede conditie te zijn, hadden ze de trein gekozen waarin ze comfortabel, snel, in een rustige sfeer konden reizen en het middagmaal gebruiken.

Onze fotograaf was op de afspraak.



## IBW + TREIN + FIETS

De Intercommunale van Waals Brabant (IBW) heeft op 28 mei haar tiende verjaardag op een originele wijze willen vieren. En wel met een toeristische rally: te voet, met de wagen en per fiets, uiteraard over verschillende trajecten. Ook de NMBS was van de partij: ze verhuurde in de stations Eigenbrakel en Groenendaal fietsen aan deelnemers die er zelf geen hadden. De formule „trein + fiets” heeft hier een nieuwe toepassing gevonden. Precies zoals bij een gelijkaardige rally die in 1977 door een school voor medisch secretariaat werd georganiseerd. Het is een pasklare oplossing voor diegenen die eens iets anders willen of die een gezellig samenzijn zonder meer willen.



## EEN DRIEHOEKSTORNOOI TREIN /VLIEGTUIG/AUTO

Er waren eens — en dit is helemaal geen sprookje — drie medewerkers van het Frans weekblad L'Express, die zich bij het gebouw van de Europese Gemeenschappen te Brussel bevonden. Ze moesten alle drie naar Parijs om er om kwart over één bij een werklunch aan te zitten. Ze zijn er ook naartoe gegaan, elk op zijn manier: de eerste nam z'n wagen, de tweede de trein en de derde het vliegtuig.

De details van die reis zijn niet belangrijk, maar wel de besluiten die voorkomen in een „Dossier spécial Belgique”, dat in april laatstleden is verschenen.

Er waren vijf criteria voor de beoordeling:

### 1. Totale reistijd.

De treinreis duurde het langst: 4 uur 45, tegen 2 uur 55 met het vliegtuig, taxiriten inbegrepen.

### 2. Prijs.

De trein is hier ongenaakbaar en komt er onbetwistbaar als het goedkoopste vervoermiddel uit.

### 3. Soepelheid van de dienstregelingen.

Laten we de auto buiten beschouwing: deze biedt z'n eigenaar in dat opzicht een zeer grote vrijheid, wat de medewerker van L'Express trouwens als zijn enige troef beschouwt. Met 11 dagtreinen overtreft de spoorweg verreweg het vliegtuig, waarvoor er per dag maar 4 vluchten zijn.

### 4. Verloren tijd.

Ook hier is de trein winnaar. Als men de verloren tijd rekent, stelt men het volgende vast:

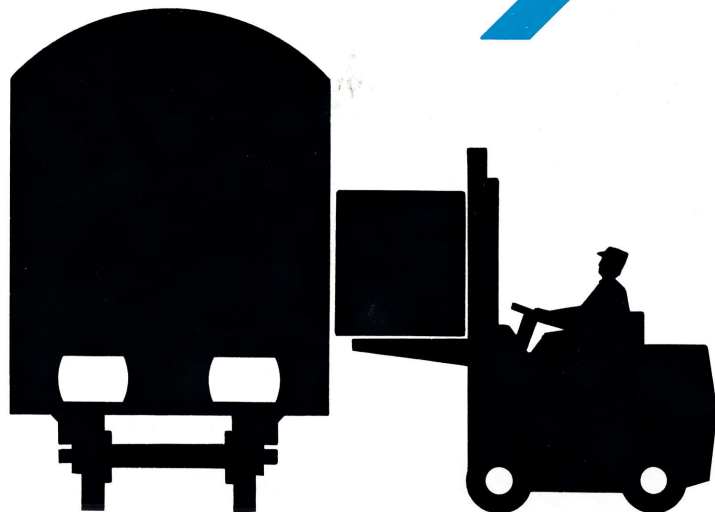
- met de trein verliest men maar 1 u 25;
- met het vliegtuig verliest men 2 u 20;
- met de wagen is het allemaal verloren tijd: de reis duurt 3 u 35 en dan mag men de vermoeidheid nog niet rekenen; de enige troost is dat men naar de radio kan luisteren.

### 5. Comfort.

De drie mededingers zijn het erover eens dat de trein van de drie vervoermiddelen het meeste comfort biedt.

Als men het uiteindelijk resultaat van dit driehoekstornooi ziet, moet men zonder enige twijfel de „oscar” aan de trein toewijzen. Nu is de verbinding Brussel-Parijs wel een ideaal traject voor de spoorweg. Maar toch...

problemen  
met  
dringende  
goederen ?



# TFEEM

- treinen vervoeren  
ze snel, veilig  
en regelmatig  
naar alle uithoeken  
van Europa  
tegen de normaal  
geldende tarieven.

■  
- beperkt oponthoud aan de grenzen

■  
- meer dan 130 verbindingen in gans Europa

■  
- rechtstreekse verbindingen bij vertrek uit  
Antwerpen, Gent, Montzen, Schaarbeek  
en Zeebrugge.

# TFEEM

een efficiënt goederenspoorwegnet!

BELGISCHE SPOORWEGEN



inlichtingen:

N.M.B.S. Directie Exploitatie  
Bureau 13.42 sectie 6  
Leuvenseweg 21  
1000 Brussel

tel. 02/513 18 70, toestel 3172

Alle N.M.B.S.-handelsagentschappen  
Dienst goederen.