

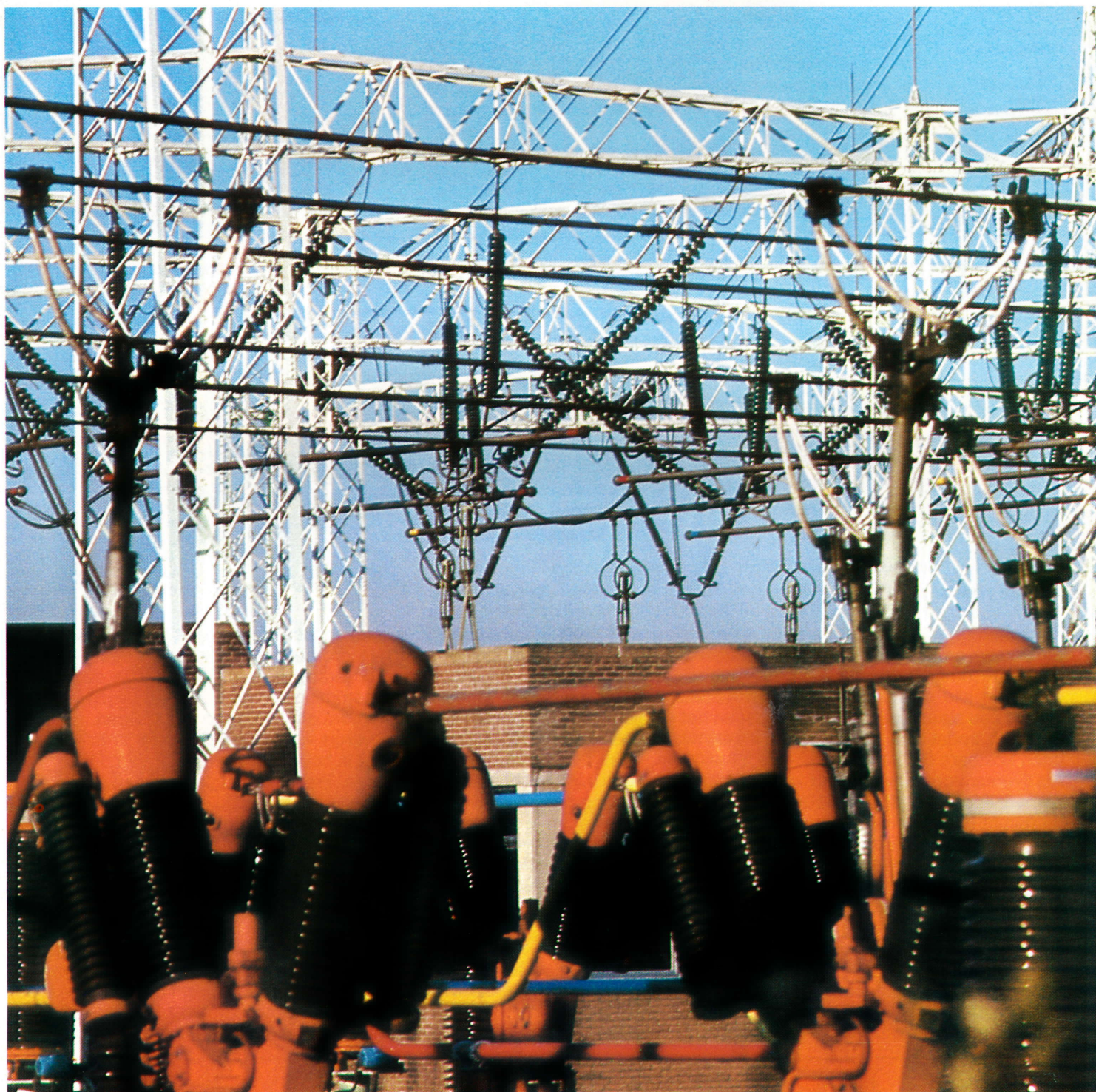
3/79 OKTOBER

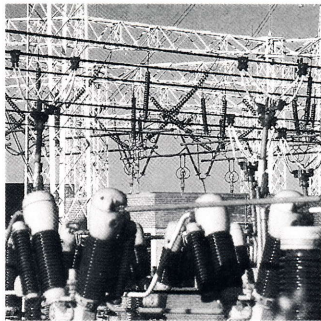
SPOORNIEUWS

5.2.0.1	10	209
Brussel X		

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
BEHALVE JULI EN AUGUSTUS

INFORMATIEBLAD
VAN DE HANDELSDIRECTIE
DER BELGISCHE
SPOORWEGEN





ONDERNEMING

210 wagens voor Jordanië: 4



ACTUEEL

De spoorweg, beste vervoerswijze: 3

INHOUD

SPOORNIEUWS 3/79

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
NS: 15
Nationale toeristische diensten van Oostenrijk: 13



B NIEUWS

Expo-treinen: 15
Electronische biljetten: 17
Hermes: 17
Mister Cash: 17
Nieuw buffet te Brussel Zuid: 17
Nieuw vertegenwoordiger van de SNCF: 17
Vertrek van DB-vertegenwoordiger: 17
Vrouwelijke wachters: 16



CONTAINER

Laden in de containers: 6



TOERISME

De eindejaarsfeesten te Salzburg: 13
Wintervakantie: 17
Brussel-Parijs: 17



TARIEF

Rechtstreeks tarief naar Italië: 14



Van de redactie.

Als zakenman zou ik met de trein reizen. Waarom? Heel eenvoudig, omdat een TEE-trein inzake sfeer en comfort de geschikte omgeving is waar ik me ongestoord kan verdiepen in alle details van de zaken die ik moet regelen. Omdat een slaaprijtuig de nodige rust en het vereiste comfort biedt, zodat ik bij het ontwaken fris en monter ben en ik geen kostbare tijd verlies.

Als ijveraar voor de vrijwaring van het milieu zou ik de trein nemen. Ik zou met de trein reizen omdat hij zo zuinig is met de ruimte en zo weinig plaats inneemt, zodat de voor ons leefmilieu zo kostbare bomen, de voor onze landbouw zo nodige akkers en weiden worden gespaard. Ik zou dat vervoermiddel kiezen omdat het gebruik maakt van secundaire energie, van electriciteit en men op die manier, dank zij een oordeelkundig gebruik van de primaire energiebronnen, heel zuinig kan omspringen met petroleum, waarvan elke druppel ons steeds meer geld kost.

Als „gematigd” automobilist zou ik vaak de trein opstappen. Gewoon om rustig en onbezorgd te reizen, buiten het drukke verkeer, en om van die paar vrije uurtjes te genieten,

een goed boek te lezen, een krant in te kijken, het landschap te bewonderen, te dromen. In een auto kan dat allemaal niet. Ik zou met de autoslaaptrein op vakantie gaan, ontspannen mijn bestemming bereiken en ter plaatse over mijn wagen beschikken om alles te gaan bezichtigen.

Om al die redenen reis ik met de trein. Maar er is ook nog een andere reden: ik houd van beweging, van drukte, van contact met mensen. Treinen en stations zijn in dat opzicht ontmoetingsplaatsen bij uitstek: de mensen komen er samen, gaan van elkaar weg, men knoopt er een gesprek aan dat soms niet afgemaakt kan worden. Men ziet er bonte menigten van mensen die elkaar kruisen in de gangen en op de perrons, hier een glimlach, daar een traan, soms wat onverschilligheid. Die sfeer is voor mij altijd weer een prettige belevenis.

Ik reis dan ook met de trein. Ik heb er baat bij. Net als iedereen. Misschien zal men me ooit nog feliciteren met die keuze, me loven voor mijn burgerzin, voor de dienst die ik de gemeenschap bewijs. Is het een droom? Een illusie? Misschien, maar dromen zijn niet altijd bedrog.



Een aansporing voor het spoor



Ter gelegenheid van de plechtige openstellingen van stations en elektrische lijnen in mei jongstleden, had de heer Chabert, Minister van Verkeerswezen, de wens geuit telkens aanwezig te zijn en een toespraak te houden.

Op de redactie van Spoornieuws verheugde iedereen zich over al het moois dat de heer minister zou kunnen zeggen, over de interessante vragen die wij hem zouden kunnen stellen over het pleidooi dat zou kunnen gehouden worden voor een idee, een dienst — en dan nog wel een vervoerdienst — waarin wij geloven. Want dan zou blijken welke voordelen die dienst kan bieden en welke prestaties hij kan leveren.

Maar tussen wens en werkelijkheid... Want, gelet op de huidige economische omstandigheden durfden wij niet te geloven dat de heer minister bij zijn voornemen zou kunnen blijven. Onze lezers kunnen zich dan wel voorstellen wat een aangename verrassing het voor ons was, toen wij al de toespraken konden volgen en toen de heer minister onze belangrijkste vragen beantwoordde. Hierna volgt dan ook geen interview maar wel twee uittreksels uit toespraken gehouden te Manage en te Genk, die des te meer weerklank vinden op het ogenblik waarop de energieproblemen nog scherper tot uiting komen en heel wat onrust onder de Belgische bevolking teweegbrengen.

De talrijke economische en sociale voordelen die de exploitatie van de spoorwegen biedt worden vandaag niet meer in vraag gesteld. Ik moge ze even bondig in herinnering brengen; Zijn grote veiligheid, zijn lagere sociale kostprijs, de mogelijkheid tot in het hart van een agglomeratie door te dringen, zijn grote onafhankelijkheid ten opzichte van de weersomstandigheden, zijn zuinigheid aan ruimte en zijn betere inschakeling in het leefmilieu, zijn alle elementen die met de dag meer en meer aan waarde gaan winnen.

Mag ik verder wijzen op belangrijke kenmerken van het spoorvervoer: snelheid, frekwentie, regelmatigheid en comfort waaraan dan, nu meer dan ooit, de belangrijke factor van energiebesparing moet worden toegevoegd. Het kan geenszins geloofwaardig worden dat de stabiliteit van het economisch systeem van de landen van West-Europa, die, wat hun energiebronnen betreft, in ruime mate afhangen van overzeese landen, erg precair blijft. De petroleumcrisis heeft zulks de jongste 5 jaar genoegzaam bewezen, en de recente gebeurtenissen in landen van het Midden-Oosten onderstrepen eens te meer onze kwetsbaarheid.

Mag ik er dan bijzonder de nadruk op leggen dat de spoorweg voor onze Europese Gemeenschap dikwijls het best aangepast vervoermiddel is dat in een gunstig daglicht staat tegenover het leefmilieu, door ruimte en in het bijzonder energie te besparen terwijl hij het enige commercieel vervoermiddel is dat een secundaire energiebron kan benutten.

(...)

Het investeringsprogramma 1976-1980 ten laste van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen belooft meer dan 40 miljard frank en omvat investeringswerken op de volgende domeinen:

- electrificatie van 700 km spoorlijnen; de eerstvolgende jaren zullen wij elk jaar ruim 100 km spoorlijn elektrificeren;
- verbetering van de bediening van de grote agglomeraties;
- automatisering en afschaffing van overwegen;
- verbetering van de infrastructuur met het oog op hogere snelheden;
- uitrusting van autobusstations, industrieparken, havenstations...

Door de electrificatie van de 700 km spoorlijn zal de lengte van het geëlectriceerde net 50 % van het totaal bedragen en voor 78 % van het verkeer instaan.

De studie en de uitvoering van de electrificatie van de lijnen, voorzien in het plan 1976-1980, zijn alle aangevat. Hun respectieve data van indienstneming situeren zich tussen 1979 en 1983, zoals voorzien in het investeringsplan.



SPOORWAGENS OP



Het is zeker niet alledaags dat spoorwagens hun bestemming bereiken, geladen op andere spoorwagens.

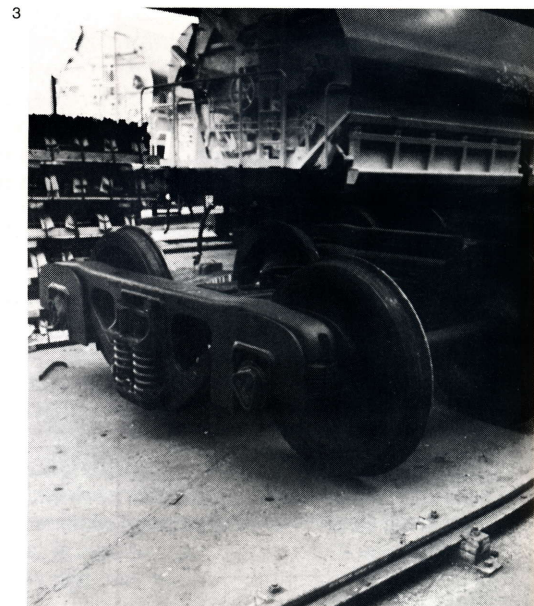
Dergelijke paradox konden wij evenwel aanschouwen bij Gregg Europa, gehuisvest te Lot, dichtbij Halle.

Deze constructeur van spoorwagematerieel levert aan de Jordaanse spoorwegen 210 Tads-zelfflossers met zwenkdak, met een spoorbreedte van slechts 1,05 m, wat beduidend minder is dan de gangbare Europese norm. Vandaar de toevlucht tot de ongewone „kangoeroe“-transportwijze.

De Tads-wagens worden voor inscheping vervoerd naar Antwerpen op platte wagens. Om zodoende het laadprofiel niet te overschrijden en het buitengewoon vervoersregime te ontwijken, werd een nauwkeurige laadformule uitgedokterd:

- de plankenvloer van de platte wagen wordt, op de plaats waar de wielen terechtkomen, verwijderd; dat betekent een hoogtewinst van 7 cm;
- openen van het zwenkdak waardoor de maximale hoogte van 4,60 m net niet bereikt wordt.

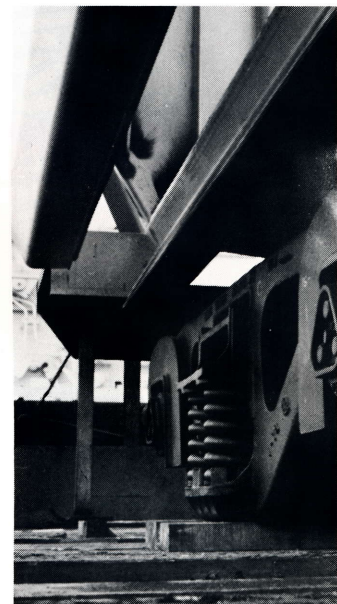
Wie niet sterk is, moet slim zijn! De wagens worden geladen met behulp van een rolkraan en neergezet op houtblokken die de voornaamste rustpunten ondersteunen. Tijdens het transport zelf zijn ze gestabiliseerd d.m.v. vier metalen stutten, bevestigd op de vier hoeken van het onderstel. Een uiteindelijke sjorring met vier kabels zorgt voor een onwrikbare vastzetting. Deze Tads-wagens, bestemming Jordanië, verlaten Antwerpen per lot van 10 à 30 stuks, wat een tiental transporten betekent. Bijgaande foto's illustreren duidelijk deze paradox.



SPOORWAGENS

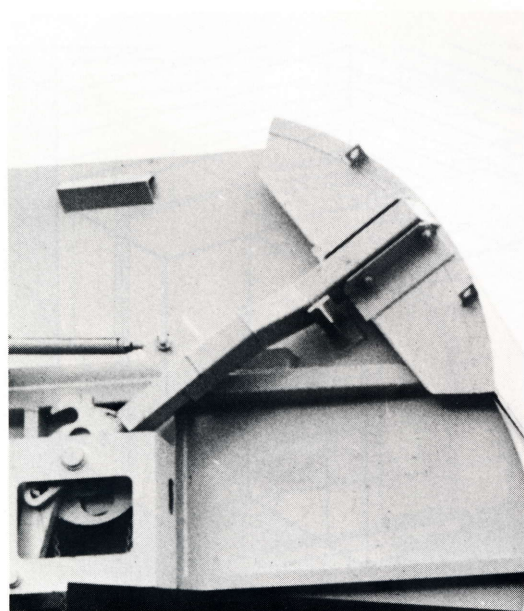


4



7

1. 210 zelflossers met zwenkdak.
- 2-3. Op het einde van de fabrieksticketen: 13 wagens per week.
4. Geladen op platte wagens, klaar voor vertrek.
- 5-6. Open dak, ontmantelde plankenvloer, om het laadprofiel niet te beschadigen.
7. Vier steunpoten die aan de hoeken van het onderstel vastzitten.



5



6

LADINGEN IN TRANSCONTAINERS



ze derhalve bestand maken tegen de belastingen die eigen zijn aan de verschillende vervoertakken: vervoer over zee, spoorwegvervoer, wegvervoer.

Het is vrijwel onmogelijk de lading tijdens het vervoer na te zien of te verbeteren.

Er moet rekening gehouden worden met de volgende belastingen die op de containers tijdens het vervoer kunnen optreden:

— belastingen in de langsrichting: 2 maal het gewicht van de container (2 g)

— verticale belastingen: 1 maal het gewicht van de container (met bovendien de statische belasting)

— belastingen in de dwarsrichting: 0,6 maal het gewicht van de container

— mogelijke schuinstelling van 45° in de dwarsrichting.

Voor de gesteldheid van de lading en de vastzetting van de goederen in de containers moet er bovendien rekening worden gehouden met de eigenlijke bouw van de transcontainers. In dat verband moet er op gewezen worden:

— dat de vloer van de transcontainers bestand is tegen belastingen in de langsrichting van 2 g

— dat de kopdeuren en kopwanden normaal maar bestand zijn tegen een gelijkmatig verdeelde last van 0,4 maal de nuttige maximumlast.

Transcontainers zijn gebouwd voor het vervoer van goederen over zee. Het gebruik van containers biedt tal van voordelen:

- snelle rotatie van de schepen;
- vermindering van de behandelingskosten;
- vermindering van de risico's voor diefstal;
- vermindering van de risico's voor beschadigingen tijdens de verrichtingen in de havens.

Er is evenwel een kies probleem aan verbonden, namelijk de gesteldheid van de lading en de vastzetting van de goederen in de container.

Na elk zeetraject moeten de goederen onvermijdelijk per spoor of over de weg verder vervoerd worden. De gesteldheid van de lading en de manier waarop de goederen vastgezet zijn, moeten

In verband met de geringe sterkte van de kopdeuren en de kopwanden van de containers bestaat de beste oplossing voor een vervoer per spoor er in, de containers te laden op wagens waarop ze kunnen verschuiven (soepele vastzetting). In dat geval worden de belastingen in de langsrichting van de container en van de inhoud in grote mate opgevangen.

De soepele vastzetting geeft uitstekende resultaten, maar in de praktijk is het niet altijd mogelijk ervoor te zorgen dat de container kan verschuiven. De oneffenheden van de plankenvloer kunnen verhinderen dat de container verschuift. De lengte van de wagen biedt niet altijd de mogelijkheid ruimten vrij te houden voor het verschuiven aan de uiteinden van de container. Op sommige wagens worden de containers strak vastgezet met grendels.

Uitvoering van een juiste lading

1. Verdeling van de last

— Het gewicht van de lading moet gelijkmatig verdeeld zijn over de grootste oppervlakte van de container (bijlage II RIV nr. 2.2.1.).

— Laadeenheden met een hoog gewicht moeten desnoods op draagelementen (planken, balken) geplaatst worden om tot een betere verdeling van de last te komen.

— Het zwaartepunt van de lading moet zich zo laag mogelijk bevinden, in het midden van de container.

2. Vastzetting van de lading

Het volstaat niet dat men de goederen gewoon in de container plaatst, maar men moet onderzoeken hoe de goederen moeten verpakt worden, welke de gesteldheid van de ladingen moet zijn en hoe ze moeten vastgezet worden volgens de belastingen die eigen zijn aan de verschillende vervoertakken.

Volgende grondregels moeten in acht genomen worden:

— men moet een compacte, stabiele lading vormen die zo mogelijk overall even hoog is om verschuivingen in de langsrichting en dwarsrichting te voorkomen (bijlage II RIV deel I nr. 2.2.1.);

— eventuele ruimten moeten op-

gevuld worden met luchtkussens, verticaal geplaatste paletten, schuimmateriaal enz.;

— om de lading op te sluiten, moet men de stijlen en de vloer van de container, die de stevigste delen zijn, als steun gebruiken. De lading mag alleen rechtstreeks tegen de kopwanden en tegen de deuren steunen als de belastingen die kunnen optreden, gelijkmatig over een maximale oppervlakte kunnen verdeeld worden en indien de totale belasting niet groter zou kunnen worden dan 0,4 maal de nuttige maximumlast van de container. Zo dit niet het geval is, kunnen deuren en kopwanden ingedrukt worden, daar ze niet sterk genoeg zijn;

— bij goederen die maar een deel van de container in beslag nemen, moet de lading hetzij in het midden van de container geplaatst worden, hetzij tussen de twee kopwanden verdeeld worden. De lading moet tegen elke zijdelingse verschuiving of tegen verschuiving in de langsrichting beveiligd worden, bv. door middel van schoren of door bindsels vastgemaakt aan de ringen waarmee bepaalde containers uitgerust zijn.

Laadvoorbeelden

1. Opvullen van zijdelingse ruimten

— door een overhoekse plaatsing van de colli tegen één van de wanden. fig. 1.

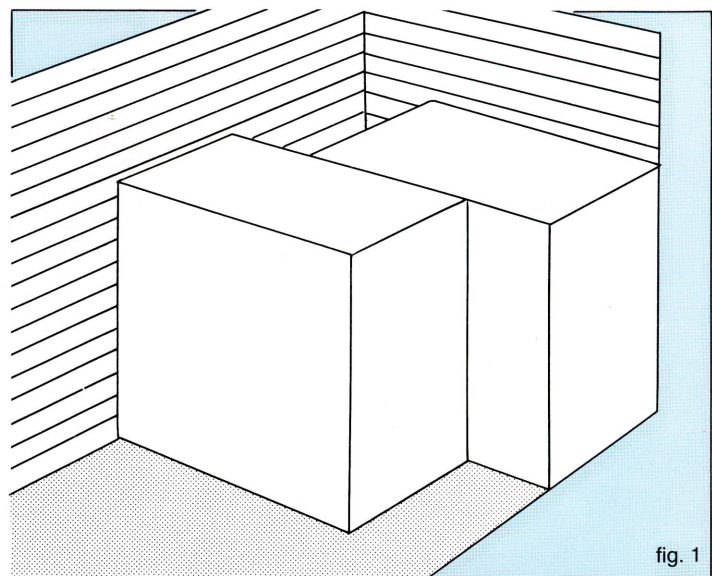


fig. 1

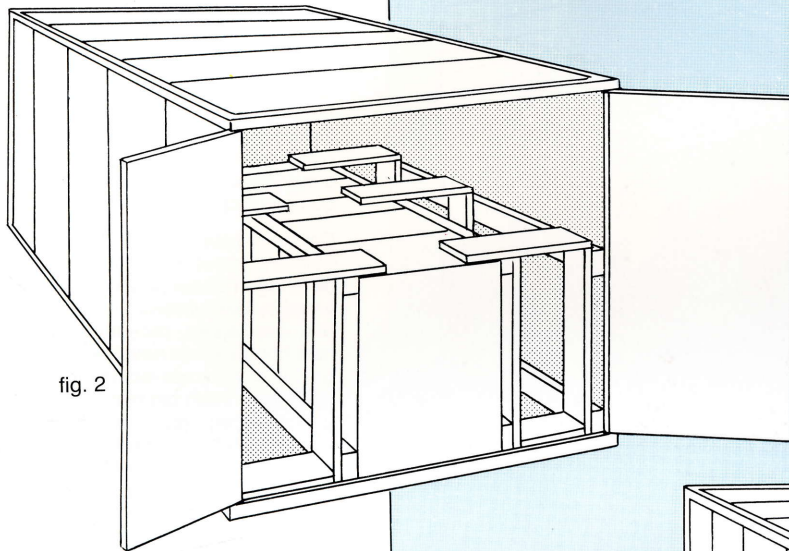


fig. 2

Opmerking: Afwisselende plaatsing moet niettemin vermeden worden als het gaat om volumieuze colli waarbij de belastingen zich alleen op de randen van de verpakking zouden voordoen (koelkasten of wasmachines zonder kartonnen verpakking bv.).

— door elk geschikt middel, zoals stukken hout, luchtmatrassen enz. fig. 2. fig. 3.

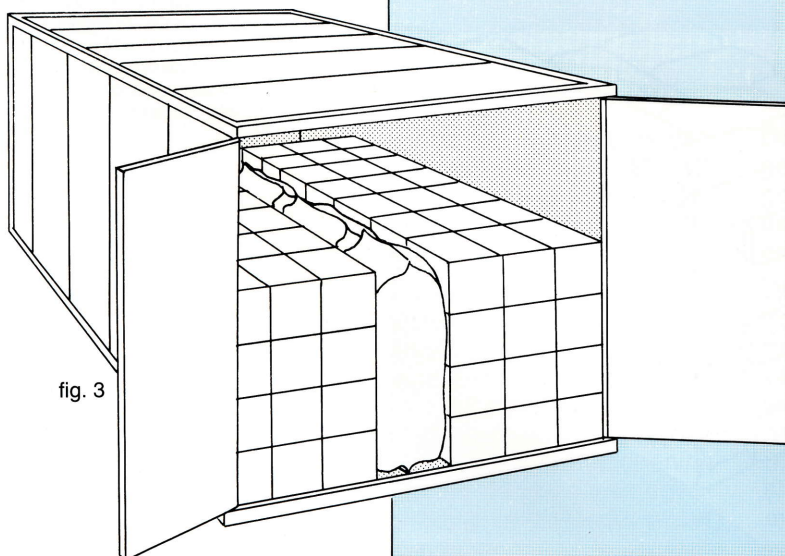


fig. 3

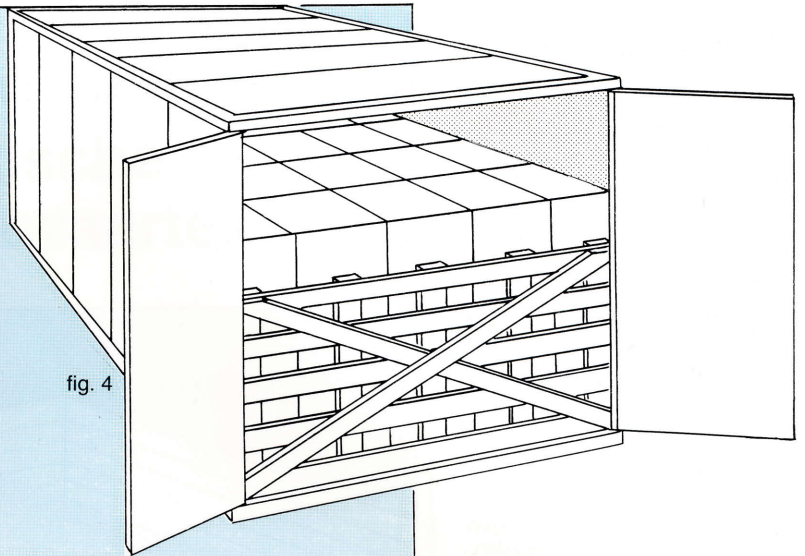


fig. 4

2. Bij zware lasten

De kopwanden en kopdeuren moeten beschermd worden door middel van stukken hout, traliewerk, schotten ... die tegen de hoekstijlen steunen. fig. 4. fig. 5.

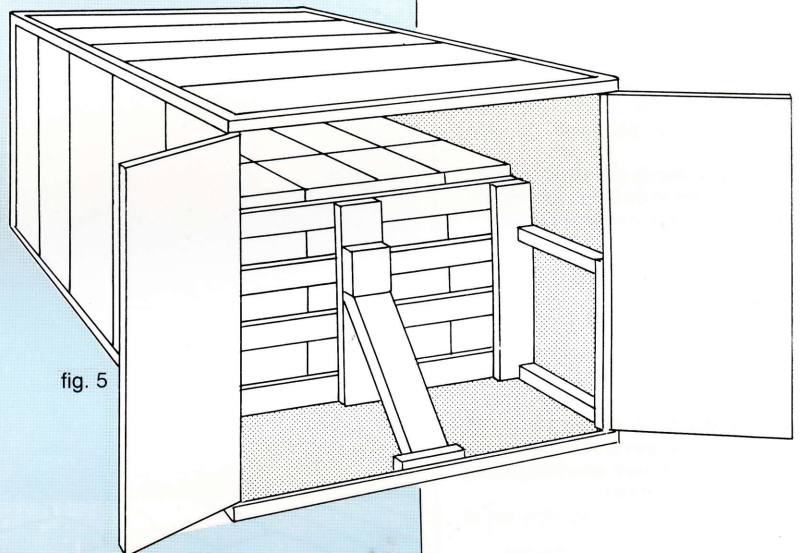


fig. 5



LADINGEN IN TRANSCONTAINERS

3. Laden van zakken

De zakken moeten afwisselend in de langsrichting en in de dwarsrichting gelegd worden. Die laadwijze voorkomt verschuiving van de zakken.

Een laadraster voor het verdelen van de druk moet aan de kant van de deuren geplaatst worden.

Een verdeelinrichting moet tegen de kopwand geplaatst worden, voornamelijk als het gaat om zakken van gladde stof. fig. 6.

4. Voorwerpen met onvoldoende steunvlak

Laadeenheden waarvan het gewicht of de vorm beschadiging van de vloer van de container kunnen teweegbrengen, moeten geplaatst worden op steunelementen waarmee de last over een voldoende oppervlakte van de vloer verdeeld wordt.

Laadeenheden die kunnen kantelen, moeten zo worden gegroepeerd dat ze een stabiel element vormen dat noch kan verschuiven, noch kan kantelen. Als ze niet kunnen gegroepeerd worden, moet een laadwijze worden gekozen die een betere stabiliteit waarborgt, bv. plaatsing op een wieg.

In alle gevallen is een strakke vastzetting zowel in de langsrichting als in de zijrichting voorgeschreven.

5. Laadeenheden die kunnen rollen

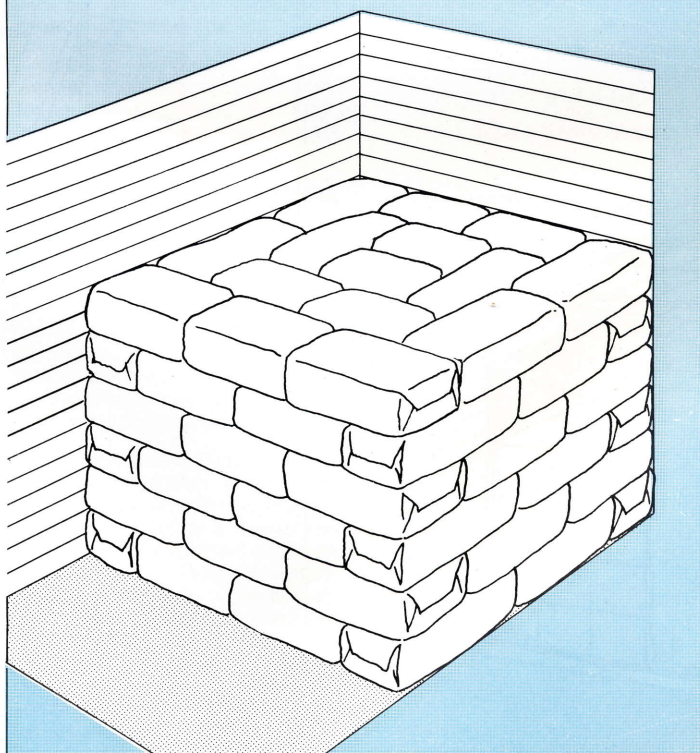
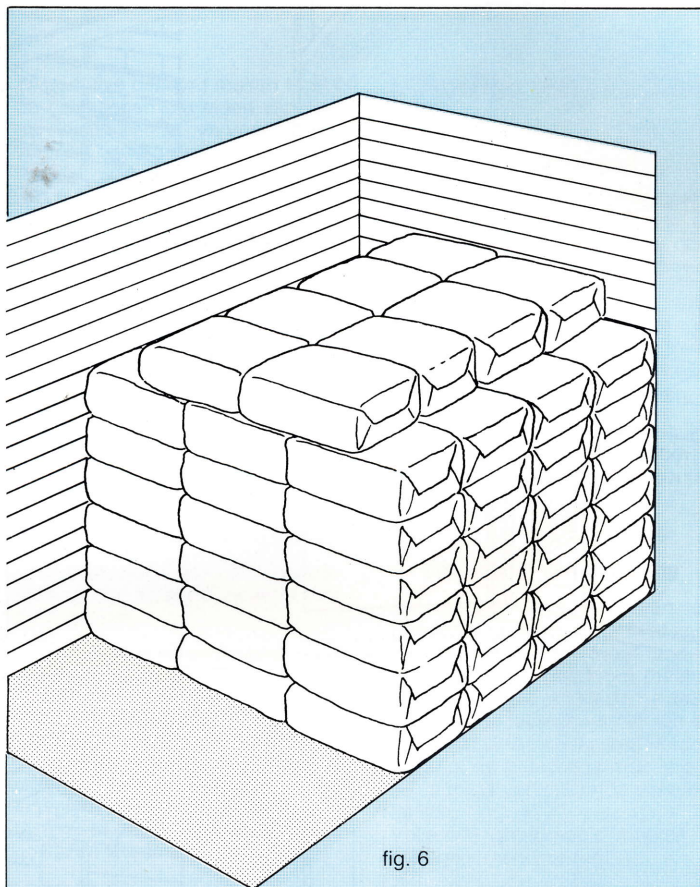
Er moet door middel van een geschikte vastzetting voorkomen worden dat de laadeenheden in de container zelf kunnen bewegen. Aan de deuren is het in alle gevallen vereist dat er een inrichting wordt geplaatst waarmee elke mogelijke druk wordt verdeeld.

6. Gestapelde laadeenheden

De opeengeplaatste laadeenheden moeten stabiele stapels vormen die niet kunnen uiteenvallen. Ze moeten samengehouden worden met geschikte middelen: bindzels, tussenliggers, touwen of draden. Die laadeenheden moeten stevig vastgezet en vastgebonden worden.

7. Laadeenheden op paletten

De laadeenheden moeten zo samengesteld worden dat ze zo compact en stabiel mogelijk zijn. Om geen open ruimten tussen de paletten te laten, moet de omtrek van de last zo juist mogelijk samen vallen met die van de palet. Als er nog open ruimten overblijven door-



dat de oppervlakte van de paletten niet volledig gebruikt is, moeten ze opgevuld worden. De stapels op de paletten moeten een zelfde hoogte hebben.

Om te voorkomen dat de laadeenheden vallen, verschuiven, kantelen of uiteenvallen, moeten de colli op de paletten vastgebonden worden (staalbanden rond de laadeenheid, zowel in de langsrichting als in de dwarsrichting). Een krimphoes is geschikt om de colli samen te houden, maar biedt geen goede vastzetting van de goederen op de paletten.

Om compacte ladingen te kunnen vormen, moet men de paletten dicht tegen elkaar plaatsen. De onvermijdelijke ruimten die na het laden overblijven, moeten over de hele hoogte en de hele breedte opgevuld worden; de lading moet geschoord worden om niet de druk te overschrijden die op de kopwanden en de kopdeuren van de container mag uitgeoefend worden. Door vastzetting van de paletten met keggen of dwarsbalken kunnen de lasten verschuiven of kantelen; dit is dus geen geschikte laadwijze.

8. Goederen van grote lengte

Die goederen (buizen, ijzer, ...), die gemakkelijk in de langsrichting verschuiven, moeten aan elk uiteinde vastgezet worden. Hun uiteinden moeten eventueel beschermd zijn om beschadiging van goederen of container te voorkomen.

Deze bijdrage steunt op:

- UIC-fiche nr. 426 R waarin, in de vorm van aanbevelingen, de besluiten zijn opgenomen van een werkgroep die bij de Internationale Spoorwegunie (UIC) het probleem in het kader van de voorkoming van beschadigingen heeft onderzocht;
- Informatie Intercontainer van 7.4.1974.

wagen met automatische lossing door zwaartekracht



SPOORNIEUWS
3/1979



De Fbd lijkt treffend op de Fads die in ons januari-nummer van 1977 werd voorgesteld.

Door zijn grote inhoud (64,5 m³) is deze twee-assige wagen bijzonder ge-

schikt voor het vervoer van los gestorte goederen met een gering soortelijk gewicht zoals bijvoorbeeld coques.

De wagenkast bestaat uit 2 volledig gescheiden afdelingen met zadelbodem. De laadopening bedraagt meer dan 16 m². Onderaan bevinden zich aan weerszijden twee luiken. Bij hun opening storten de goederen ogenblikkelijk in de losput onder het spoor.

De twee afdelingen kunnen gelijktijdig of afzonderlijk gelost worden, naargelang de capaciteit van de loskuil en van zijn transportband.

De deuren worden geopend door middel van een T-vormige hefboom, waarmee van op de grond de stang wordt verdraaid die de loshandels aan elk wagenuiteinde vrijmaakt. Bij het sluiten moeten de deuren met de hand vergrendeld worden.

Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens een Fbd-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.

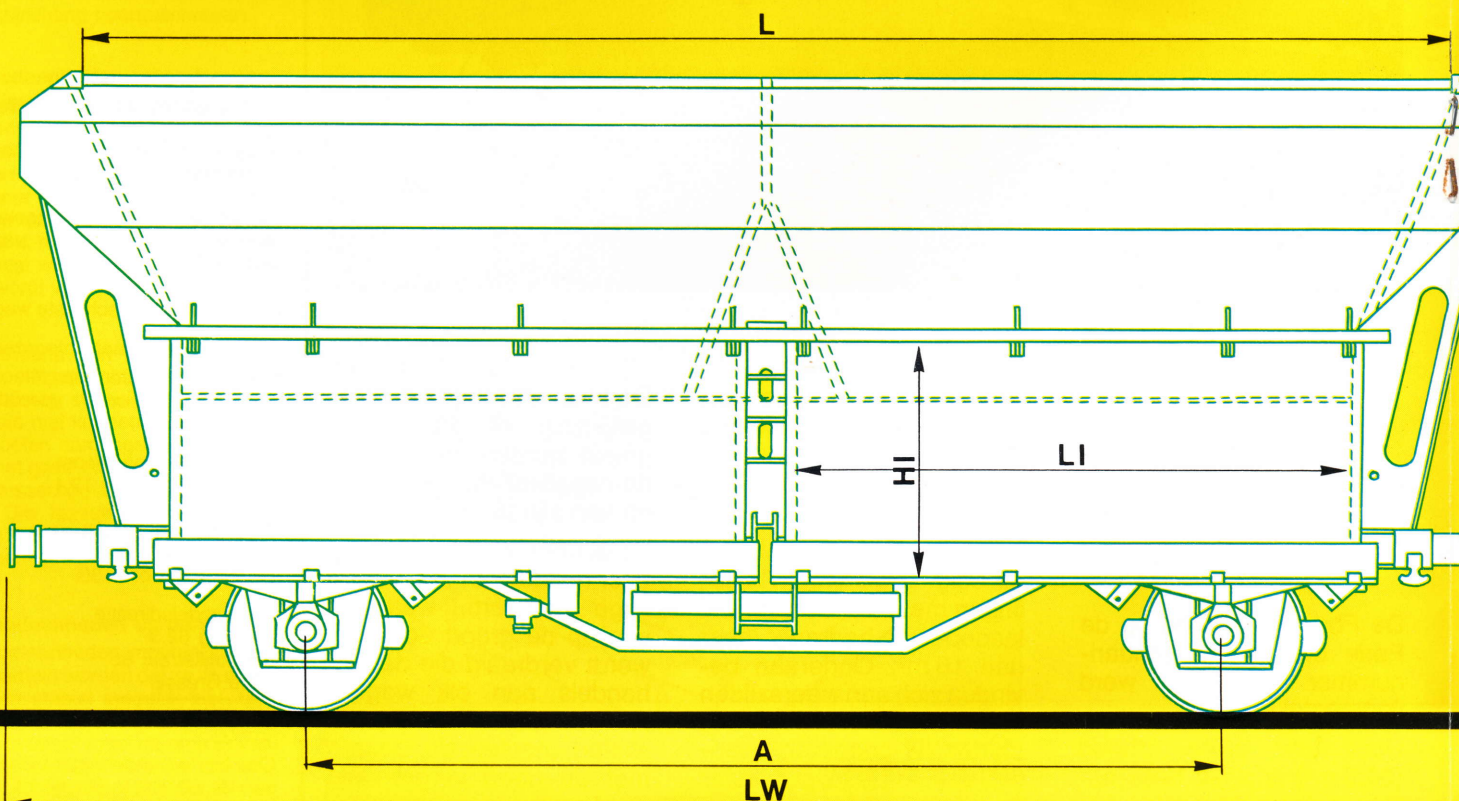
Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS in België of in het buitenland kunt u te rade gaan.

F speciale open wagen

b grote inhoud
d automatische lossing door zwaartekracht
 (niet regelbaar debiet)

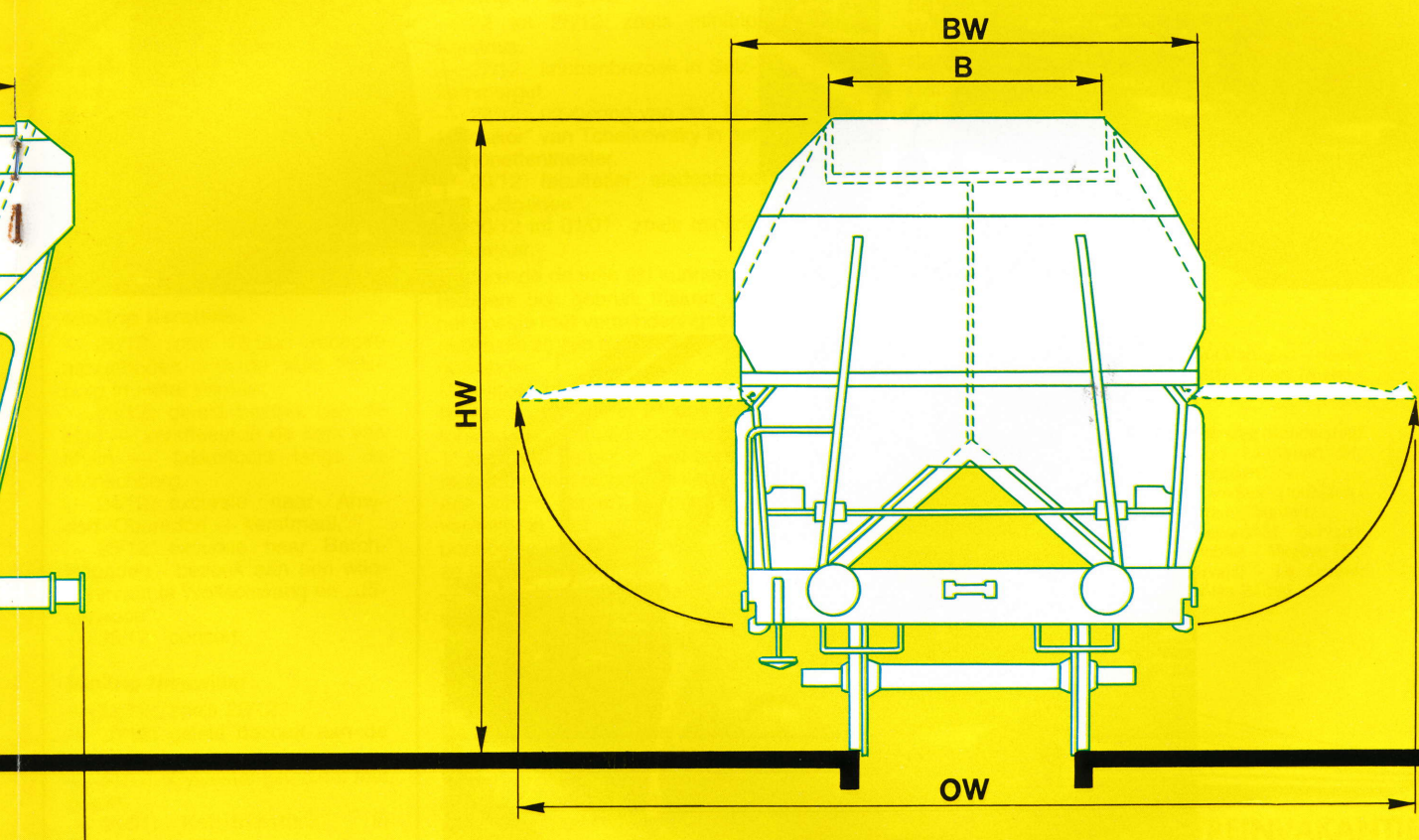
1	Code		Fbd	Fbd		
2	Type		1245 A1	1245 A2		
3	Aantal		200	310		
4	Nummer van de wagen internationale code serienummer		2088	20 88		
			601 9 100 299	26 6019 300 609		
5	Constructiejaar		1977	1978-79		
6	Totale lengte	= LW mm	9 940	10 000-10 500*		
7	Radstand	= A mm	6 000	6 600		
8	Totale breedte	= BW mm	3 084	3 084		
9	Totale hoogte	= HW mm	4 202	4 182		
10	Laadopening lengte breedte	= L mm	9 000	9 000		
		= B mm	1 824	1 824		
11	Deuren lengte hoogte	= LI mm	3 650	3 650		
		= HI mm	1 542	1 542		
12	Zwaaioening deuren		onbeperkt	onbeperkt		
13	Losbreedte met horizontaal uitgeslagen deuren	= OW mm	4 472	4 472		
14	Inhoud	M ³	64,5	64,5		
15	Bediening van de deuren		zijdelings	zijdelings		
16	Gemiddelde tarra	t	13,2	13,750		
17	Toegelaten lasten		A	B	C	
			18,5	22,5	26,5	18
18	Minimum bochtstraal	m	75	75		

* met handrem

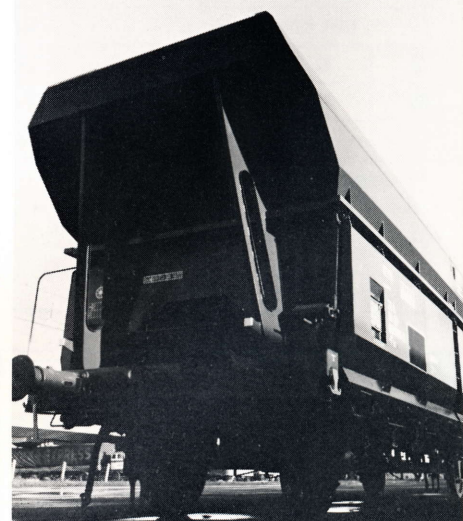
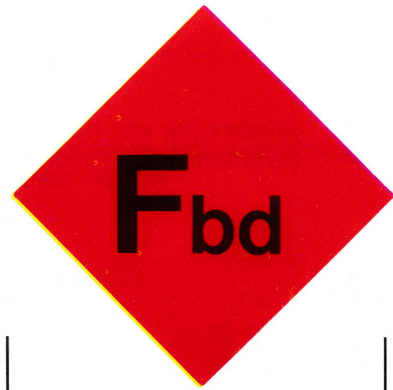


6

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



wagen met
automatische lossing
door zwaartekracht



Kerst- en Nieuwjaarsfeesten te Salzburg



De NMBS heeft voor de komende Kerst- en eindejaarsfeesten speciale minitrips klaargestoomd waarbij het stemmige en prachtig gelegen Salzburg als plaats van het feestgebeuren werd uitgekozen.

De data zijn vastgesteld als volgt: van 21 tot 27 december voor Kerstmis, van 28 december tot 2 januari voor Nieuwjaar en van 21 december tot 2 januari voor beide feesten samen.

Minitrip Kerstmis:

— 22/12: rond 18 uur, receptie aangeboden door de stad Salzburg in Hotel Winkler.

— 23/12: geleid bezoek van de stad — kerstfeest in de kerk van Mülln — fakkeltocht langs de Mönchsberg.

— 24/12: excursie naar Arnsdorf-Oberndorf — kerstmaal.

— 25/12: excursie naar Berchtesgaden - bezoek aan een wildreservaat te Wolfschwang en „Jägerjause“.

— 26/12: concert.

Minitrip Nieuwjaar:

— 29/12: zoals 22/12.

— 30/12: geleid bezoek aan de stad.

— 31/12: Sylvester galadiner met orkest.

— 01/01: „Katerfrühstück“ in Stiegelbrau - concert.

Minitrip 11 dagen:

— 22 tot 26/12: zoals minitrip Kerstmis.

— 27/12: kribbenbezoek in Salzkammergut.

— 28/12: uitvoering van de „Notenkraaker“ van Tchaikowsky in het Marionettentheater.

— 29/12: facultatief: sledentocht met „Jägertee“.

— 30/12 tot 01/01: zoals minitrip Nieuwjaar.

Gedurende de vrije tijd kunnen de reizigers ook gebruik maken van het boekje met verminderingbonnetjes die zij van bij hun aankomst ontvangen.

De prijzen omvatten de heen- en terugreis per trein in 2^e klas (een toeslag dient betaald voor reizen in 1^e klas), het verblijf in een eerste-rangshotel met ontbijt (toeslag voor een „single“ kamer), alle prestaties vermeld in het programma, het bonboekje en een geschenkje, en ze bedragen:

— voor Kerstmis, 5 dagen ter plaatse: 8.555 F.

— voor Nieuwjaar, 4 dagen ter plaatse: 7.630 F.

— het gecombineerde arrangement, 11 dagen: 15.990 F.

De inschrijvingen worden afgesloten ten laatste op 30.11.79 te 10 uur.

Alle inlichtingen over deze minitrips zijn verkrijgbaar in de voornaamste stations.

De zon in uw bereik met... de trein

Deze zon in het hartje van de winter... wie tracht er niet naar? U vindt ze beslist op de besneeuwde bergtoppen maar eveneens aan de Azurenkust.

Wie op zoek gaat naar deze milde zon, neemt dan best de trein. Rechtstreekse treinen, nachttreinen (met slaap- en ligplaatsen) een volledig comfort voor uw wintervakantie. Vermoeid bij het vertrek, ontspannen ter bestemming.

Forfaitreizen Railtour of FTS (reis, hotel + volledig pension) per week al vanaf 7.990 F.

Belangrijkste bestemmingen.
ALPINA EXPRESS: Val d'Aosta (Martigny) - Haute Nendaz (Sion) - Zermatt (Zermatt) - Villars (Aigle) - Verbier (Martigny) - Crans (Sierre) - Montana (Sierre).
BRUSSEL - BRIG/CHUR: Kandersteg (Kandersteg) Arosa (Arosa) - Lenzerheide (Chur) - Landquart - St. Moritz (St. Moritz) - Davos (Landquart).
SKI EXPRESS: Kitzbühel - Zell am See - Dobbiaco - St. Johann - Kufstein - Badgastein - Mallnitz.
FRANCE ALP EXPRESS: St. Gervais (St. Gervais) St. Pierre de Chartreuse (Grenoble) - Megeve (St. Gervais) - Chamonix (St. Gervais) - Le Corbier (Chambéry) - Aix-les-Bains (Aix-les-Bains).
AZURENKUST.

AGENCE BELUX 5650

WINTERVAKANTIE - TREINVAKANTIE.

BELGIË-ITALIË

Het TFBW 9581

Onze lezers zullen zich het invoeren herinneren van een heel nieuw tarief, in 1975, dat toepasselijk was voor de niet EGKS-wagenladingen tussen Frankrijk en België (en vice versa): het Frans-Belgisch tarief 9581.

Dit tarief werd goed onthaald door onze cliënteel zoals blijkt uit de toename van het volume goederen dat tegen de voorwaarden van dit tarief vervoerd werd, en dit niettegenstaande de slechte economische toestand.

Deze resultaten moeten beslist aan de kenmerken van het tarief zelf toegeschreven worden:

- *de eenvoud van de tarificatie*: de prijs wordt berekend op basis van de formule $P + Qd$ (d.i.: het optellen van een vast bedrag dat de vaste kosten vertegenwoordigt en een prijs per kilometer).
- *de verscheidenheid van de betrokken goederen*: het TFBW was het eerste dat de NCM (Gemeenschappelijke goederennaamlijst) als basis had, wat het indelen van de goederen in verschillende klassen zeker vergemakkelijkt heeft.

Het TEW 9490

In feite heeft het TFBW, dat heel goed aan de handelspraktijken is aangepast, zijn oorsprong gevonden in een ander tarief: het TEW 9490.

Dit tarief, met facultatieve toepassing, geldig voor alle goederen zonder onderscheid van klasse en met een prijs per wagen, sprooot voort uit het idee om alle nationale tarificaties in een enkel samen te brengen.

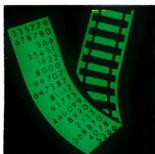
Dit idee werd overigens de gedragslijn van de tarifaire handelspolitiek van de laatste jaren en toch zal het TEW vanaf 1 oktober 1979 afgeschaft worden. Soms, gebeurt het inderdaad dat de leerling zijn meester overtreft.

In tegenstelling tot de sterke uitbreiding van het TFBW, hebben we vastgesteld dat de toepassing van het TEW minder en minder gevraagd werd, waaruit we kunnen besluiten dat de voorwaarden en structuren van dit tarief niet meer aan de huidige marktvoorwaarden beantwoorden.

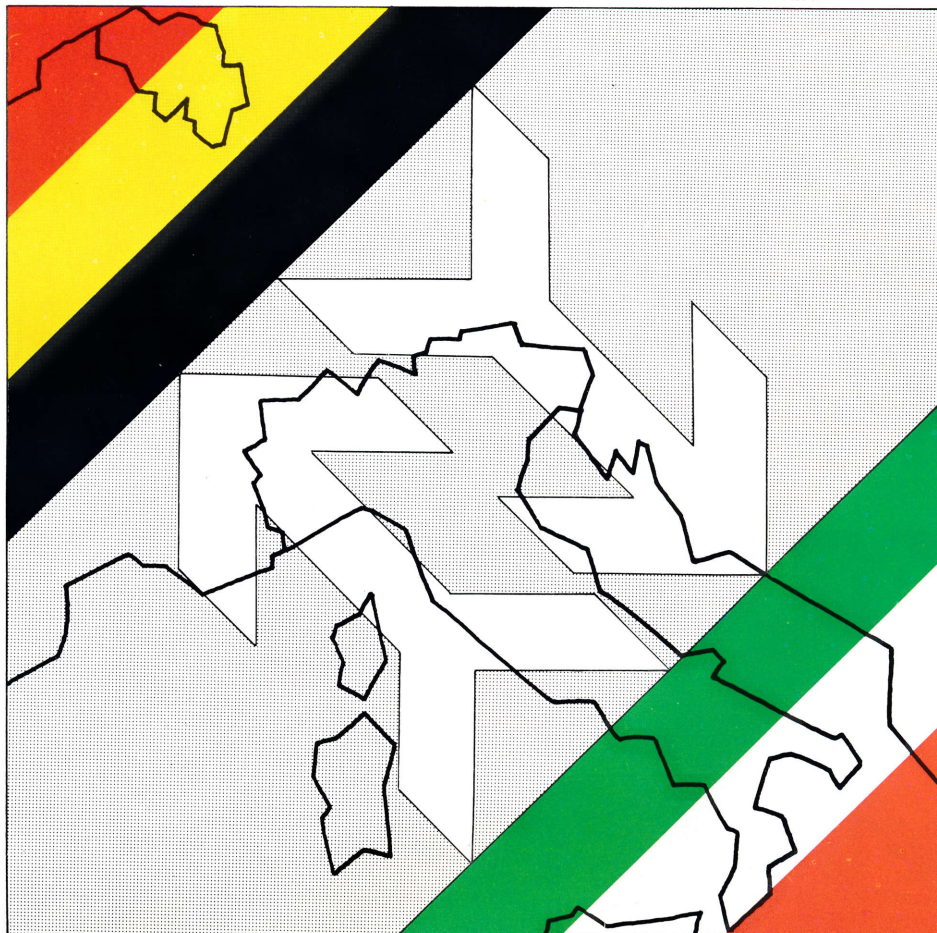
Omwille van deze redenen werd besloten de toepassing van het TFBW tot het Italiaans verkeer via Modane en Ventimiglia uit te breiden en het tarief TEW af te schaffen.

Waarom het TEW afschaffen in plaats van het uit te breiden?

De nationale tarificaties vervangen door een rechtstreekse tarificatie van eind tot eind, met verplichte toepassing (b.v. het TFBW), heeft een duidelijk belang voor de cliënteel: de eenvoud van de vrachtberekening. Deze evolutie brengt nochtans geen gemak mee



Voor uw niet EGKS-wagenladingen van en naar Italië via Modane of Ventimiglia, zal het TFBW van toepassing zijn vanaf 1 oktober 1979.



voor de betrokken nationale netten. Inderdaad, moet men:

- enerzijds, een aantrekkelijk tarifar niveau vaststellen, d.w.z. dat de nieuwe rechtstreekse tarificatie gemiddeld niet duurder mag zijn dan de oude en
- anderzijds moet de tarifaire degressiviteit op de volledige afstand toepasselijk zijn.

Omwille van zekere eigenheden van het Italiaanse vervoer (namelijk zeer grote afstanden, verscheidenheid tussen de vervoerde goederen in het noorden en deze in het zuiden, mede tarifaire bijzonderheden), was het voor ons niet mogelijk aan deze voorwaarden onmiddellijk te voldoen.

De verschillende handelsdirecties werden voor de volgende keuze geplaatst:

- ofwel, jaren wachten om bovengemelde voorwaarden te kunnen vervullen;
- ofwel, het tarief 9581 tot de grenspunten Modane en Ventimiglia uitbreiden en verder de (voordelige!) Italiaanse tarificatie toepassen.

Gezamenlijk hebben wij het tweede alternatief gekozen dat misschien nog niet de ideale oplossing is, maar toch onmiddellijk gunstige gevolgen heeft en zeker voordelen voor de cliënteel biedt.

Het vervoer

De Handelsdirectie is er zich van bewust dat de prijs slechts één factor is van de vervoersvraag en het aanbod. De kwaliteit van de dienstverlening is even belangrijk. Het is zo dat, via de Franse reisroute, benevens de grensovergang Modane ook Ventimiglia open is.

Bovendien kunnen we u mededelen dat de spoorwegen grote inspanningen doen om de capaciteit van Modane uit te breiden met als gevolg dat op korte termijn, het vervoer van uw goederen naar en vanuit Italië zal verbeterd worden.

Praktisch gezien:

- 1) Voor uw zendingen vanuit en naar Italië, blijft de keuze van de vervoersweg (via een Frans-Italiaans grenspunt of via Zwitserland) altijd vrij.

- 2) Als u de Franse reisroute kiest, zal het TFBW 9581 verplicht van toepassing zijn en dat via de grenspunten Modane of Ventimiglia.
- 3) De totale vrachtprijs zal dus deze van het TFBW 9581 zijn vermeerderd met de Italiaanse vrachtprijs.

Tot uw dienst

Als u verdere inlichtingen wenst, kunt u terecht bij volgende diensten:

- **Handelsdirectie N.M.B.S., Bureau 62-22 Frankrijkstraat 85, 1070 BRUSSEL tel. 02/523.80.80, toestel 22291**
- **Algemene Vertegenwoordiging van de S.N.C.F. A. Maxlaan 25, 1000 BRUSSEL tel. 02/217.00.20**
- **Algemene Vertegenwoordiging van de F.S. de Brouckèreplein 46, 1000 BRUSSEL tel. 02/219.09.42.**

EXPO-TREINEN OP ALLE NETTEN

een welkomrijtuig dat in verschillende kleine salons was onderverdeeld, daarna leidde hij hen rond in het tentoonstellingsrijtuig en vervolgens konden ze een bondig audio-visueel programma volgen.



Het ging hier, zoals voor de vroeger gekomen Bosch-Express om een „gesloten” expo-trein, of beter gezegd een expo-trein voor beperkt publiek. Andere treinen van dit type zijn voor het grote publiek toegankelijk. Dat was het geval met de

trein „Forum-France Inter”, die de animators van het radiostation in tal van Franse steden bracht om de rechtstreekse uitzending op te nemen van sommige programma's, die met een promotiespektakel werden opgeluisterd.

Ons land heeft ook zijn expo-treinen. In de maand juni reed er een die gewijd was aan het Brussels millennium. Een andere zal kortelings rondrijden en een tentoonstelling brengen met een di-

dactisch karakter, in het bijzonder bestemd voor de leerlingen uit alle onderwijsnetten.

Het is zo dat de NMBS over tentoonstellingswagens (Trexpo genoemd) beschikt die de cliënteel kan huren om er haar producten en diensten in voor te stellen. Het gaat om 4 lege voertuigen volledig afgeschermd met grote deuren in de wanden waardoor het te vertonen materiaal wordt opgeladen.

Er is een vloerbekleding en ze zijn uitgerust met acht contactdozen van 220 V - 10 A, warme-luchtverwarming, en er is een verplaatsbare verlichting; de nuttige oppervlakte bedraagt 50 m² voor de vloer en 71 m² voor de wanden. Die wagens reden reeds o.m. voor PHILIPS DATA SYSTEMS, voor Raitour, voor de NMBS in de expo-treinen ter gelegenheid van haar 50-jarig bestaan in 1976...

Zo'n wagen is nuttig en kan op heel wat manieren worden aangepast. Er kan eventueel een bioscooprijtuig of een barrijtuig worden bijgezet. Als zo'n treinstel wordt ingelegd, wordt er in elk bezocht station een plaatselijke „service” georganiseerd, met o.a. de medewerking van een technicus voor de aansluiting op het elektrisch net.

Het is onmogelijk hier alle bijzonderheden te vermelden; ieder geval vergt een afzonderlijke studie. Om er meer over te vernemen, kan u in contact treden met onze Handelsdirectie, hetzij schriftelijk, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel, hetzij telefonisch op nr. 02/523.80.80, toestel 2641. De heer Delmoitiez of Goovaerts zullen u graag alle inlichtingen verschaffen.



Een expo-trein van de Nederlandse Spoorwegen (NS) kwam einde mei in ons land en stopte in Antwerpen en Brussel. Hij was toegankelijk voor de Belgische cliënteel van de NS, en voor hen werd een bepaald commercieel thema uiteengezet, de P-wagens, wagens voor particulieren, die de ondernemingen voor eigen rekening laten bouwen of die hun verhuurd worden door gespecialiseerde firma's. Dit is een onderwerp dat we hier reeds hebben besproken. De heer Lucas, algemeen vertegenwoordiger van de NS voor België en Zeeland, had persoonlijk meer dan 300 ondernemers uitgenodigd die interesse vertonen voor het Belgisch-Nederlands spoorvervoer. Hij ontving zijn gasten in





LEVE DE „WACHTSTERS”



't Is zover. Ze zijn er.

Klein donker hoedje met gouden boord, donkerblauw tailleur, tamelijk klassiek, lichtblauwe hemdblouse met een iets donkerdere das ... Ja mijn beste. Ze zijn snoezig! Zelfs deze die voor de pantalon opteerden.

Voeg daarbij de traditionele handtas, het fluitje, en u hebt een authentieke treinwachter, maar dan een *vrouwelijke*. Het verschil is gering, nietwaar? Zonder twijfel hebben de taalgeleerden, voorbijgestreefd door de gebeurtenissen, momenteel nog geen gepaste naam gevonden („wachster” wordt inderdaad niet gezegd).

Er dient op gewezen dat de wet op dit ogenblik voorziet dat alle bevoegden (op enkele uitzonderingen na), toegankelijk zouden zijn voor de vertegenwoordigers van beide kundes.

Dus heeft de NMBS vrouwelijke treinwachters aangeworven. Deze dames traden in dienst vlak na de vakantie. En nu, na enkele weken opleiding staan ze er alleen voor: bijjettencontrole, toezicht op het instappen, informatie verstrekken aan de reizigers ...

De Belgische spoorwegen hadden reeds vrouwelijk personeel in dienst. „Zittend” personeel, o.m. hostessen voor het onthaal, loketisten, en typisten. Maar nu ook voor het eerst „rijdend” personeel, dat men in steeds stijgend aantal zal ontmoeten, verspreid over het

ganse net. De NMBS heeft dit benadrukt, op 19 september, datum waarop het eerste vrouwelijk bataljon aan de pers werd voorgesteld. De fotografen vonden het een kluif. Men kan ze begrijpen: er stak stof in het onderwerp, het was prettig en nieuw en niet zonder charme. Bovendien maakt men niet dagelijks een kleine omwenteling mee. En dat is het dan toch. Het is gekend dat dit beroep vroeger niet zo makkelijk was. Vandaag met het moderne materieel zijn de werkvoorwaarden veel beter geworden.

Nog even een vleugje feminisme: voor gelijk werk, gelijk loon, zegt men. Dit is hier wel het geval. En zoals ons een mannelijke collega glimlachend bevestigde: het betreft wel degelijk 'gelijkheid', met de daaraan verbonden voordelen en nadelen. Zo te zien zullen de dames hun man wel staan.

de verhuuringswagen
...voortzetting van uw treinverbinding



AVIS

**de trein
gaat verder...**

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



NAAR DE WINTERSPORTEN ... MET DE TREIN

Grote sneeuwvlokken dwarrelen neer. De sneeuwvlaag wordt steeds dikker. Echt een weer om met de ski's buiten te komen. Maar niet om achter het stuur te gaan zitten.

En de wintervakantie dan? MET DE TREIN natuurlijk. Het is toch onzinnig om de bergen in te trekken met de wagen, wanneer je niet vertrouwd bent met haarspeldbochten en hellingen. Het is algemeen bekend dat de Belgen zelfs 's zomers de bergpassen duchten. Vergeet niet dat er zich, zelfs nadat de sneeuwruimers hun werk gedaan hebben, vlug een nieuw sneeuwtapijt vormt.

Wat ga je doen? Sneeuwkettingen kopen? Geen kwaad idee, maar ze doen ook geen wonderen. Het probleem is daarmee niet van de baan. Wat je dan te doen staat? Heel eenvoudig: reis met de trein, dat is veiliger. Vic Callaert geeft een duidelijke wenk met ons jongste aanplakbiljet dat op de omslag is afgebeeld en waarop een lachende vakantieganger op de sporen zit, op het goede spoor.

Wees gerust: het ligt niet in zijn bedoeling het gebruik van de wagen af te raden. Maar hij is van mening — en wij kunnen hem geen ongelijk geven — dat de veiligheid van de passagiers en van het voertuig bij winterweer heel wat minder is en de trein dan het geschikte vervoermiddel is. Een wijze raad van die verstandige jongen.

Vakantie met de trein

De grote reisorganisatoren Railtour en FTS hebben de wintervakantie voor jou reeds voorbereid. Ze hebben zorgvuldig geprogrammeerde reizen bedacht naar ieders smaak en mogelijkheden. FTS stuurt zijn klanten naar de Franse skibanen. Railtour zoekt het in Oostenrijk, Zwitserland, en ook in het zonnige Italië, waar enkele wintersportcentra werden uitgekoken.

De NMBS zelf legt op het einde van het jaar verschillende directe treinen in naar de sneeuw, naar de grote wintersportcentra en naar de kleinere, die men met plaatselijk vervoer kan bereiken. De lijst komt voor op bladzijde 13.

Het is wel raadzaam op tijd plaatsen te bespreken; verleden jaar waren alle plaatsen immers uitverkocht en hebben we enkele late gegadigden moeten teleurstellen.

Twee maanden vóór het vertrek kan men reeds plaatsen bespreken. Kijk dus goed op de kalender en kom niet op het laatste ogenblik, want op die treinen kan je geen staanplaats krijgen.



BRUSSEL-PARIJS: KLEINE WIJZIGING

Zoals wij kort geleden nog lieten opmerken, is de lijn Brussel-Parijs waarschijnlijk de drukst bereden onder de internationale spoorwegverbindingen.

In mei laatstleden onderging de dienstregeling van deze verbinding enkele wijzigingen. De cliënteel liet niet na spoedig haar tevredenheid te betuigen over bepaalde vernieuwingen enerzijds, maar anderzijds ook haar spijt over sommige andere. Ook de NMBS heeft overleg gepleegd met de SNCF over een nieuwe aanpassing, die dan op 30 september werd ingevoerd. Twee treinen werden omgewisseld: de TEE 86, die op weinig na terug zijn vroegere plaats in de dienstregeling inneemt, en de 'gekwalificeerde' trein 484, meer bepaald een trein met toeslag, samengesteld zowel met rijtuigen 1e als 2e klas. Onderstaand vindt u hun nieuwe dienstregeling:

TEE 86	Brussel Zuid	V	18.38
			(i.p.v. 17.53)
	Parijs Noord	A	21.06
Trein 484	Brussel Zuid	V	17.53
			(i.p.v. 18.12)
	Bergen	V	18.26
	Aulnoye	A	18.48
	Saint-Quentin	A	19.17
	Parijs Noord	A	20.40

Terloops herinneren wij er u even aan dat de TEE 86 noch op zaterdag, noch op zondag rijdt.



ER VERANDERT WAT TE BRUSSEL ZUID



Te Brussel Zuid is er heel wat ten goede veranderd en het is nog niet alles. Na de inrichting van de winkeltjes en van de middenruimten van de hal onder de sporen, heeft de NMBS beslist het stationsrestaurant te vernieuwen. De werken zijn in de lente begonnen. Sommige reizigers hebben er wel wat last van ondervonden.

Enkele narigheidjes — de werken reiken tot op de stoep van de Frankrijkstraat — moeten wij erbij nemen want alles zal heel wat prettiger worden.

De reizigers konden inderdaad tijdens de vakantiemaanden reeds naar de nieuwe taveerne gaan die in een aantrekkelijk en modern kader is ingericht. Tegen het einde van het jaar zal het geheel voltooid zijn. Buiten de taveerne zal er ook nog een zelfbedieningsrestaurant zijn, waar de gehaaste reizigers voor een zacht prijsje kunnen eten en verder komt er nog een restaurant met standing waar de menu's zeer verzorgd zullen zijn.

Er zal dus in 's lands grootste station voor een benijdenswaardige restauratie worden gezorgd. Met een formule voor elk wat wils, een ideaal kader en een waaier van prijzen waarvoor iedereen zijn gading kan vinden, zal het complex een nog ruimere cliënteel kunnen ontvangen.



EEN NIEUW GEZICHT



Op 31 juli jongstleden heeft een welbekende figuur van de SNCF in België afscheid genomen: na een loopbaan van 43 jaar bij de Franse spoorwegen, met 14 jaar dienst te Brussel, is de heer Lacôte, Algemeen Vertegenwoordiger, weggegaan om een welverdiende rust te genieten. Die uitdrukking is wel wat klassiek maar wij twijfelen er niet aan dat ze haar echte betekenis zal krijgen in het geval van Mijnheer Lacôte en we wensen het hem van harte.

De heer Jacques Adouard zal voortaan de vertegenwoordiging van de SNCF voor de Benelux waarnemen. De heer Adouard is afkomstig uit de Commerciële Directie Goederen van de SNCF, waarin hij zich bezighield met de afdeling Internationaal Verkeer. Uit die twee biografische gegevens kunnen wij besluiten dat deze doctor in de rechten, eerste ingenieur bij de SNCF, goed de problemen kent die bij het goederen- en reizigersvervoer rijzen. Bij onze ontmoeting met hem, aan tafel in een trein (zie foto) liet hij ons de indruk na van een sympatiek man, die het goed zal weten te vinden met de Belgische cliënteel. Wij heten de heer Adouard welkom bij ons en wensen hem veel succes met zijn werk.

VAARWEL MIJNHEER WEHNER

De Algemene Vertegenwoordiger van een ander buurnet verliet ons eveneens op 1 oktober: Mijnheer Wehner, van de Deutsche Bundesbahn.

Aan de „leeftijdsgrens” gekomen, verlaat Mijnheer Wehner de Duitse spoorwegen, na een 45-jarige loopbaan, waarvan hij bijna 10 jaar doorbracht aan het hoofd van de algemene vertegenwoordiging voor België en Luxemburg. Het is niet zonder weemoed — wat te begrijpen is — dat Mijnheer Wehner inpakt: aan al zijn collega's van de andere netten heeft hij een brief gestuurd waarin hij zijn voldoening laat blijken in België te hebben kunnen werken.

De opvolger van Mijnheer Wehner is nog niet gekend op het ogenblik waarop dit nummer ter pers gaat. Maar wij zullen zeker niet nalaten hem aan de Belgische cliënteel voor te stellen in de volgende editie.



HERMES:

Handling through European Railways Electronic System

Elke Europese spoorwegmaatschappij bezit een informaticasysteem waarmee ze onder meer haar park van rollend materiaal beheert en een oplossing zoekt voor elk verkeersprobleem, zowel in verband met reizigers als goederen. Kortom, ze gebruikt dat systeem voor alle activiteiten die door de machine gemakkelijker en sneller worden verricht.

Een van de voornaamste oogmerken van de UIC is de integratie van de spoorwegen in Europa. In dat verband kan men zeggen dat de eenmaking van de tarieven uiterst traag vordert, maar dat de informatica beslist sneller zal groeien.

De UIC heeft immers de Franse maatschappij SESA ermee belast bij wijze van proef een net voor tele-informatica op te bouwen waarin de Engelse, Duitse, Zwitserse, Italiaanse, Belgische en Franse spoorwegen worden gegroepeerd. Door het feit dat de informaticanetten van die landen onderling verbonden zijn, zou het in 1980-81 mogelijk moeten zijn informatie uit te wisselen over het reizigers- en goederenverkeer per spoor.

Dit moet de vlotte overgang van goederentreinen aan de grens in de hand werken en de mogelijkheid bieden de commerciële snelheid van die treinen te verhogen.

Het project werd HERMES gedoopt, naar de Griekse god van de handel. De voltooiing van dat project moet nieuwe vooruitzichten bieden voor de Europese integratie van de spoorwegen en dus ook ten goede komen aan dit voor middellange en lange afstanden ideale vervoermiddel.



ELEKTRONISCHE SPOORWEGBILJETTEN

We hebben al enkele maanden geleden een bericht gepubliceerd over een proef met elektronische machines voor de uitreiking van spoorwegbiljetten. Het systeem zou uitgebreid worden indien de proeven gunstige resultaten opleverden.

Die proeven zijn gunstig uitgevallen. De stations worden dan ook geleidelijk over heel het Belgisch net met die machines uitgerust.

Het gaat om kleine autonome computers die uitgerust zijn met een vast geheugen, met twee geheugens met magneetschijven, met een bedieningstoetsenbord, met een controlescherm en met een apart toestelletje dat met lichtcijfers de prijs aangeeft.

Met die machine kunnen biljetten worden uitgereikt volgens alle denkbare formules; dit geldt in elk geval voor alle formules die in de tariefreglementen van de N.M.B.S. zijn opgenomen, op een of andere uitzondering na (groepsbiljetten bv.).

In het geheugen op magneetschijf komt de volledige lijst van de stations voor, met de afstanden, een formule voor berekening van de prijs, een lijst van alle prijsverminderingen en van de toeristische formules met degressieve prijs. Elk station heeft zijn eigen schijf en kan alleen biljetten uitreiken om daar te vertrekken (men kan dus in Brussel Centraal geen biljet Gent-Oostende vragen).

Elke informatie kan in de vorm van een numerieke code ingevoerd worden: vier cijfers voor de stations, twee cijfers voor de prijsverminderingen en toeristische formules.

Het toestel heeft een numeriek toetsenbord voor de invoering van de gegevens, een toetsenbord met de voornaamste prijsverminderingen en de formules betreffende de klas, het traject (enkele reis of heen- en terugreis) en andere aanwijzingen. Er is ten slotte een derde toetsenbord waarmee elk station het werk nog sneller kan uitvoeren. Elk station kan immers, volgens zijn verkeer en de biljetten die in het algemeen worden gevraagd, vooraf de kenmerken van een dertigtal andere stations programmeren; in die gevallen moet er geen numerieke code meer samengesteld worden: één enkele toets volstaat om de machine haar werk te laten doen. De biljetten worden met een naalddrukker vervaardigd; dat toestel vermeldt daarop de datum, het uur, het nummer van het uitgereikte biljet, de stations van vertrek en van aankomst, de klas, het traject en de prijs; in voorkomend geval wordt eveneens een vermelding betreffende een prijsvermindering op het biljet aangebracht. Gaat het om formules zoals „Een mooie dag te ...”, waarbij toeslagen moeten betaald worden, dan wordt daarvoor een aanvullend biljet gemaakt (bv. bezoek aan de dierentuin voor een mooie dag te Antwerpen).

Bepaalde codes zijn niet verenigbaar. Zo kan een prijsvermindering voor wezen niet worden samengevoegd met de prijsvermindering voor

een kind; die combinatie wordt door de machine automatisch uitgesloten. In bepaalde andere gevallen doet het zich voor dat de machine zelf de reiziger een voordeliger prijsformule voorstelt. Even een voorbeeld om dit duidelijk te maken: er wordt een retourbiljet gevraagd voor Oostende; de machine meldt onmiddellijk dat het biljet voor een dag aan zee verkieselijk is; de reiziger moet dan aan de loketbediende zeggen dat hij dezelfde dag terugkeert en moet de raad van de machine opvolgen.

Al de uitgevoerde verrichtingen worden op een tweede magneetschijf geregistreerd; de centrale computer maakt geregeld van die gegevens gebruik. Op die manier kan men zeer gedetailleerde statistieken opmaken en bijvoorbeeld aan de treindienst melden dat in een bepaald station tussen zeven en acht uur de hoeveelheid aangeboden plaatsen onvoldoende is, terwijl er tussen acht en negen uur te veel plaatsen beschikbaar zijn. Die zeer nauwkeurige statistieken, die vollediger zijn dan vroeger, doen de N.M.B.S. de middelen aan de hand om de vraag beter te beantwoorden en dit op een zeer vlotte en zeer genuanceerde wijze. Het werk wordt ook voor de loketbedienden gemakkelijker; dit stemt ze gunstiger om de reizigers te woord te staan en die reizigers zullen minder geërgerd worden daar ze niet zo lang meer moeten aanschuiven, wat eveneens een belangrijk voordeel is.

Het gebruik van die elektronische machines is ook een nieuwigheid voor de abonnees. Voortaan kan de reiziger een abonnement aanvragen met een zeer duidelijk formulier. De centrale computer van de N.M.B.S. drukt dan voor hem een abonnementskaart met een nummer (dat de reiziger tijdens heel zijn loopbaan als abonnee behoudt); die kaart wordt aan de aanvrager afgegeven in het door hem gekozen station (het station van zijn woonplaats). Met die kaart kan de abonnee achteraf zijn abonnement laten verlengen in elk station waar er een elektronische machine voorhanden is; het bewijs van geldigheid van zijn abonnement is dan het biljet dat door de machine is gedrukt. De geldigheidsperiode kan gedurende een beperkte tijd worden onderbroken, zodat men nadien dan geen nieuwe aanvraag moet doen, met al de administratieve besommeringen die daaraan verbonden zijn. Bij tariefverhogingen worden er nieuwe abonnementskaarten gedrukt en aan de abonnees in het station van hun woonplaats zonder verdere formaliteiten afgegeven.

Dit systeem werkt al uitstekend voor maandabonnementen, kwartaalabonnementen en jaarabonnementen. Voor weekabonnementen is de invoering ietwat moeilijker, daar er soms autobustrajecten op voorkomen, zodat de NMVB bij het opmaken van de abonnementskaarten moet betrokken worden.

MISTER CASH IN DE STATIONS

De klanten van het Gemeentekrediet en de Generale Bankmaatschappij beschikken sedert enkele tijd over een praktisch net van automaten, voor het storten en opnemen van geld, dat 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 functioneert: Mister Cash. Beschikbaar geld, op elk moment. De sleutel — de Sesam, als u wil — van de kleine box: een magnetische kaart en een geheime code.

Sedert begin september zijn de mogelijkheden nog verder uitgebreid.

Zeven Belgische stations — Brussel Zuid, Centraal en Noord, Antwerpen Centraal, Luik Guillemins, Charleroi Zuid en Gent-St.-Pieters — zijn uitgerust met een Mister Cash terminal. Zowel iedere reiziger die een internationaal biljet koopt als deze die zijn abonnement hernieuwt kan dit doen zonder geld noch cheque te hoeven manipuleren.

De reiziger overhandigt aan de lokettist zijn Mister Cash-kaart, die in de terminal wordt geschoven. Op een klein apparaat, geplaatst langs de kant van de reiziger, stelt deze, uit ieders zicht, zijn geheim codenummer samen. De lokettist geeft aan de centrale ordinator het te betalen bedrag door. De ordinator kan de operatie weigeren of aannemen, volgens het bedrag dat zich op de rekening bevindt (waarvan, terloops gezegd, de lokettist nooit weet kan hebben). Wanneer de operatie wordt aanvaard, wordt alles automatisch geëregistreerd en de klant ontvangt, samen met zijn vervoerbewijs, een bevestigingsticket.

Het systeem werkt op proef voor de duur van een jaar. Het lijdt geen twijfel dat het een zeker succes zal kennen bij de houders van een Mister Cash-kaart. Na een vijftiental dagen in gebruik, werden reeds bijna 200 betalingen uitgevoerd op deze wijze. Misschien weinig, op het eerste gezicht. Maar de informatie over deze nieuwe mogelijkheid had nog niet ten volle haar draagwijdte bereikt en het effect had zich dus nog niet ingewerkt. Dit moet worden gezien over een langere tijdspanne.

WINTERVAKANTIE PER TREIN



INLICHTINGEN IN DE STATIONS EN DE REISBUREAU'S • RAILTOUR- & FTS REIZEN VANAF 7.990F