



slaap...

Een zakenreis naar Wenen. Nee, Wenen ligt niet naast de deur. Meer dan tweeduizend kilometer heen en terug; een mooie verplaatsing dus, zowel voor de zakenman als voor de toerist.

«Time is money», zo luidt een welbekend spreekwoord. Dat spreekwoord indachtig, hebben wij de nachttrein gekozen. Al slapend in de trein winnen wij twee dagen. Geloof u het niet? Lees dan wat volgt.

Vertrek uit Brussel om 18 u 30, onmiddellijk na uw dagtaak op kantoor. Aankomst in Wenen de volgende ochtend om 9 u 50. We verlaten de keizerstad ongeveer 10 uren later (trein van 20 u 30) en op de derde dag zijn we al voor het middagmaal (12 u 30) terug in Brussel. We hebben dus meer dan acht uren om ter plaatse te werken, en tijdens de terugreis hebben we enkele uren in de trein, om de stand van zaken op te maken en conclusies te trekken. Een zeer praktische regeling dus!

We moeten onze reis nog voorbereiden. Met tweeën vertrekken we voor een reportage naar Wenen. Maar steeds op zoek naar nieuwe ideeën, zullen wij onze reis als volgt samenstellen: de heenreis in een ligrijtuig, de terugreis in een slaaprijtuig. Misschien zullen wij op die manier stof hebben voor een goed artikel. Voor de heenreis zullen we, naast een biljet 2e klasse, een ligtoeslag van 160 frank per persoon moeten betalen. Bij de terugreis zullen wij, met biljetten van eerste klasse, twee plaatsen in een slaaprijtuig «double» kunnen huren, tegen betaling van een toeslag van (ongeveer) 1 200 frank per persoon.



Het ligrijtuig : een gezellig rijtuig.

Brussel - Noord, 18 u 25. Rijtuig 117, Liegewagen. Plaatsen 21-22. We zijn er. In onze afdeling zijn er al twee personen hun bagage aan het schikken en zorgen ervoor dat ze een knus plaatsje hebben om prettig te reizen tot het tijd wordt om te gaan slapen. Het is een afdeling als alle andere, 6 zitplaatsen, zoals in een dagtrein.

Het landschap glijdt voorbij. Wij rijden door Luik, Aken en Keulen. En daar verschijnt er een nieuw personage: een joviale kerel, in uniform en met een pet op het hoofd, die de «begeleider» wordt genoemd. Hij is een bediende van de spoorwegen die aangesteld is om uitsluitend in ons rijtuig de dienst te verzorgen. Zijn aankomst verwekt enige deining: in weinig tijd hebben de reizigers hun afdeling verlaten om onze «kamerdienaar» vrij zijn gang te laten gaan. Hij schikt eerst de ligplaatsen per drie: ze worden uit de wand getrokken en blijven bijna automatisch aan hun steun haken. Die verrichting duurt dus slechts een paar minuten.

Wat nu volgt, brengt evenwel andere problemen mee. Uit een hokje aan het einde van het rijtuig haalt onze begeleider de benodigdheden, nl. lakens, dekens en hoofdkussens, waarvan hij er 6 tegelijk draagt (6 ligplaatsen per afdeling). Met zijn pak in de armen heeft hij het niet gemakkelijk om de reizigers in de gang te passeren. Er kortst meer stemming; er worden gesprekken aangeknoopt. Hij dient zich dikwijls te verontschuldigen maar krijgt zijn werk toch af. Nu is hij klaar voor zijn laatste ronde. Douanedocumenten, vervoer- en identiteitsbewijzen komen in zijn handen terecht. Hij regelt immers de formaliteiten in onze plaats zodat wij rustig zullen kunnen slapen. We bereiden ons voor op de nacht: elkeen neemt zijn ligplaats in. de enen hebben het gemakkelijk, de anderen dienen «onverschrokken» het dienstladdertje te bestijgen.

En dan... en dan...

Geluid van voetstappen, een zonnestraal. Hé, 7 u 30. We hebben geslapen, en we zijn in Oostenrijk. Een klein wonder dat de spoorweg elke dag verricht voor een paar honderd reizigers.

De haren in de war en het toiletzakje onder de arm, begeven ze zich naar de toiletkamertjes. In een paar minuten zijn ze piekfijn in orde. Na het ontbijt wordt alles klaargemaakt... het einde van de reis nadert.

Hebben wij het niet gezegd? In de gezellige sfeer in het rijtuig hebben wij betrekkingen aangeknoopt met onze «medehuurders», We-

ners. We weten dus waar we moeten eten, waar we moeten gaan, en waar we een souvenir kunnen vinden... indien we tenminste de tijd daarvoor vinden!

In een slaaprijtuig als op fluweel.

20 u 15. Westbahnhof. De trein staat op zijn reizigers te wachten. Rijtuig 115: we zijn er. Een dynamisch mannetje, volledig in het bruin (kleur der slaaprijtuigen), neemt ons met de glimlach onder zijn hoede.

— Hier is uw afdeling, Mevrouw en Mijnheer. Hé, Was me dat een dag! Besprekingen in de taal van Goethe die uren duurden, een beetje shopping, bijna twee uren aan tafel...Nu kunnen we uitblazen; we kijken even om ons heen.

We hebben waartijk het beste voor het einde bewaard. Een kleine kamer van licht hout, met groot raam, een wastafel, een draaiende spiegel, een stopcontact... Bij het bed, enkele grappige dingetjes: een netje voor eigen spulletjes, een horlogehouder, een mini-bar groot genoeg voor één glas en één fles, een persoonlijke lamp en een dienstbel. We kunnen daar rustig alleen blijven tot in Brussel. Wij hebben al het nodige, er ontbreekt werkelijk niets. Of misschien wel: een televisie. Maar laten we niet overdrijven.

Onze nieuwsgierigheid haalt het: wij moeten een kijkje gaan nemen.

Onze buur is een zakenman. Hij reist in Single. Voor hem heeft de begeleider slechts één bed opgemaakt en hij zal héél alleen over een volledige afdeling beschikken, tot op de plaats van bestemming. Aan de andere kant van het rijtuig staan er in de gang (op vast tapijt) drie heren aan te schuiven voor het toilet waarover ze elk om beurten vrij kunnen beschikken. Ze reizen in de klasse «Tourist»: 3 bedden in eenzelfde kamertje.

Wij zijn met ons tweeën. Tegen betaling van een toeslag «Double» hebben wij een kamer gehuurd, waarin de begeleider twee bedden inricht: met matras, lakens, dekens, hoofdkussens...echte bedden.

Let wel op: dezelfde afdelingen kunnen, naargelang van de behoeften, als Single, Double of Tourist ingericht worden.

— Wenst u morgen ter plaatse te ontbijten? We kunnen hem niets weigeren. Om acht uur 's morgens dus, zal onze «engelbewaarder» ons de koffie aan bed opdienen.

We sluiten de deur, we laten het rolgordijn neer, we regelen de verwarming, zo zijn we volkomen

bij meer dan 100 km per uur

afgesloten van de buitenwereld. Er blijft ons niets anders over dan... te slapen.

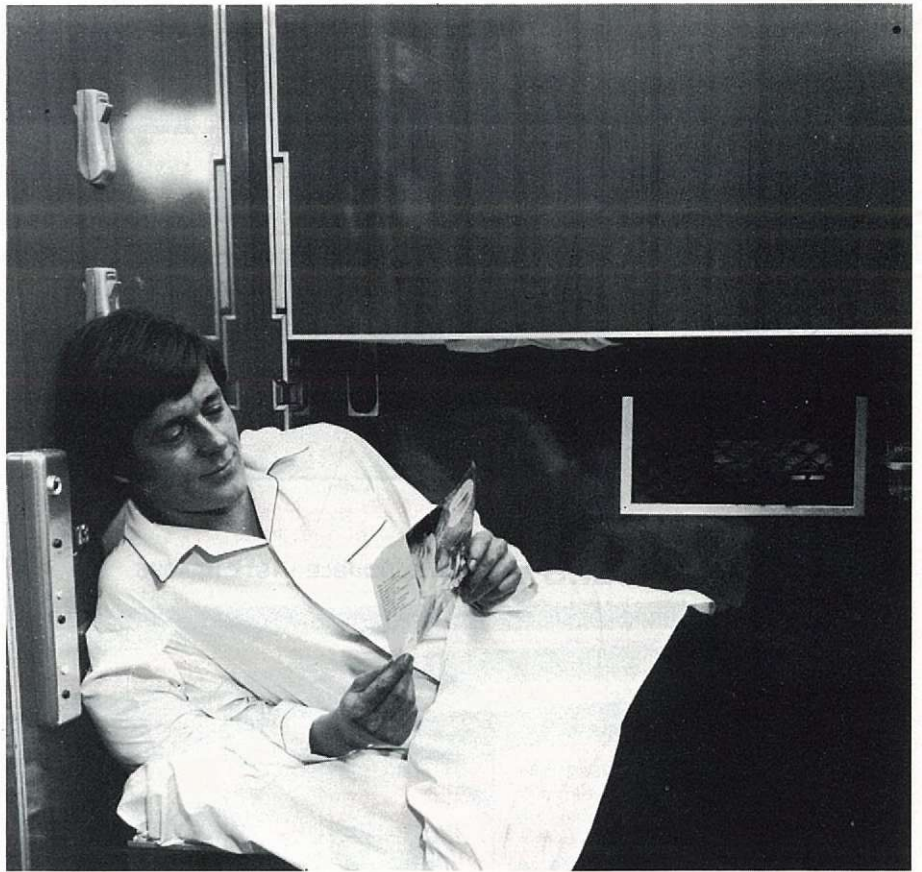
Weet U wat een geluidvrij rijtuig is ? Wij ondervinden het thans. Een vaag geruis (afkomstig van de wielen) en een lichte schommeling (de wissels) herinneren er ons aan, dat wij in een kamer op wielen liggen.

De volgende ochtend, om negen uur, ontbijt (met een kleine vertraging — want wij hebben goed geslapen), toilet in «gesloten kring», een klein beetje werken (verslag, besluiten, ontwerp van een artikel), en dra zijn wij in Brussel.

We hebben dinsdag, na een dag werk, de redactie verlaten, en we keren er donderdag, in de namiddag, terug.

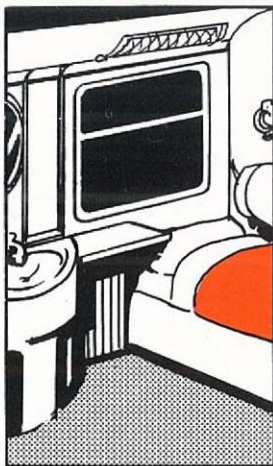
We hebben een dertigtal uren in de trein doorgebracht, en het is enkel aan onze bagage te zien: we hebben de indruk dat we slechts een paar honderden kilometers hebben agelegd en dat wij niet uit het land zijn geweest.

Omdat wij geslapen hebben. Weliswaar op verschillende manieren, naargelang de formules, maar toch voldoende. Wijst zulks op onze «kalme natuur» ? Nee. Alles is vooraf bestudeerd en, heus waar, een ligplaats biedt minder luxe maar ze is goedkoper en de reizigers vinden er ontegenzeggelijk hun gading.



SR — SINGLE :

De heer R. is een zakenman. Hij staat erop, zijn werk degelijk voor te bereiden, om recht op zijn doel te kunnen afgaan en om met kennis van zaken te kunnen onderhandelen. In de rustige sfeer van een afdeling Single, waar hij alleen is, zal hij zich kunnen voorbereiden.



SR—DOUBLE :

De V's hebben geen kinderen. Aangezien ze met hun beidjes zijn verkiezen ze de afdeling Double. Daar ze tijdens heel de reis alleen zijn, zullen ze zich een beetje voelen zoals thuis.



4 FORMULES NAAR KEUS

SINGLE, DOUBLE : 1STE KLASSE

TOURIST, LIGPLAATS : 2E KLASSE

De slaaprijtuigtoeslag verhoogt uiteraard, gaande van klasse Tourist naar klasse Single ; de toeslag verschilt ook volgens de afgelegde afstand. De ligtoeslag ondergaat evenwel weinig wijzigingen ; de prijs ligt over het algemeen tussen de 150 en 200 frank.

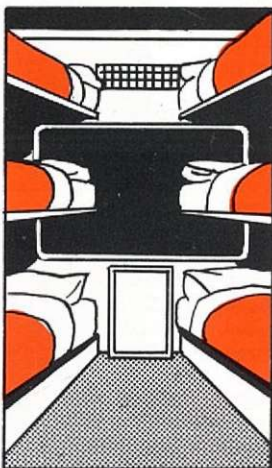
SR—TOURIST :

De heer B., Mevrouw B., en hun «grote» dochter van acht jaar gaan met vakantie. Voor hen is de klasse Tourist de aangewezen klasse : drie bedden in hun afdeling, zoals in de hotelkamer die ze ginds zullen betrekken. Ze voelen zich al volkomen in vakantiestemming !

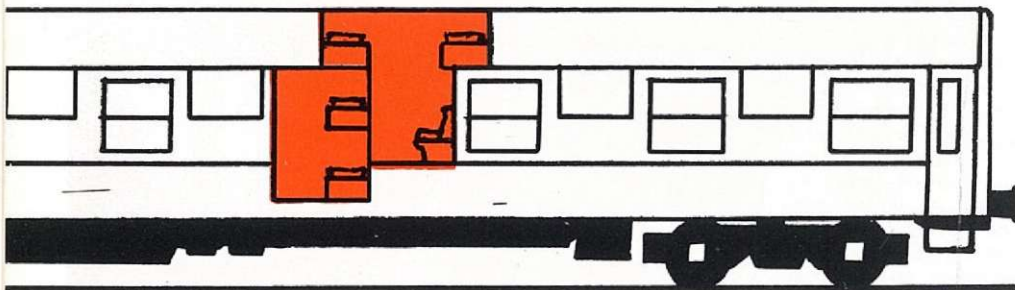


LIGPLAATS :

Voor alle leeftijden en alle nationaliteiten, naargelang de reserveringen. Wellicht zal u in uw afdeling een bewoner ontmoeten van het land waar u naartoe gaat, en die u zal vertellen wat u moet zien en waar u moet eten. En ook dat is belangrijk.



T 2 : TOERISME MET TWEEN IN EEN SLAAPRIJTUIG



Er worden nieuwe slaaprijtuigen ontworpen met afdelingen die elk twee reizigers kunnen herbergen.

Drie punten zijn hier van belang :

- in tegenstelling met de klasse Double, hebben de houders van een biljet 2e klasse toegang tot die plaatsen ;
- de afdelingen die op twee niveaus in elkaar gebouwd zijn ;
- die rijtuigen bevinden zich vooralsnog in het proefstadium en lopen enkel in Frankrijk.

«All inclusive» — prijzen naar Londen en naar de Azurenkust.

Het globale prijssysteem is zeer eenvoudig : in plaats van spoorkaartjes, toeslag voor bed en ontbijt afzonderlijk te betalen, krijgt de reiziger die drie diensten voor één bij het vertrek betaald forfaitair bedrag.

Dit geldt bij vertrek uit elk Belgisch station naar alle stations aan de Azurenkust, tussen Marseille en Ventimiglia. Voor 1972 bedragen onze prijzen

wat een vermindering van bijna 20% betekent in vergelijking met de volgens het gewone systeem betaalde prijs.

Voor de bestemming Londen omvat de prijs (die thans nog niet officieel vastligt) het spoorkaartje en de toeslag voor bed. Wij komen hier zo vlug mogelijk op terug.

Single : 3.640 F
Double : 2.795 F
Tourist : 2.080 F