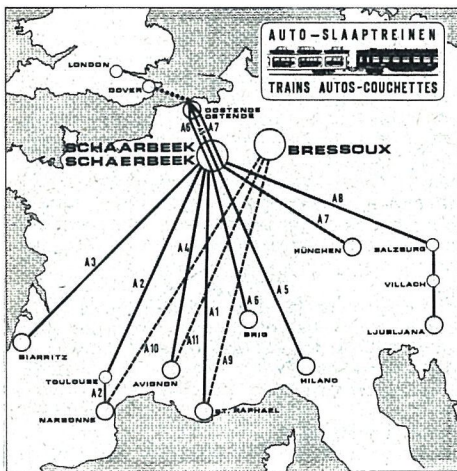


WAT U MOET WETEN OVER



Weet u, beste vrienden-spoormannen, dat u soms heel wat kunt bijdragen tot de ontwikkeling van een bepaald vervoer. Een precies voorbeeld kan zulks wellicht best illustreren. Ongetwijfeld kent u de autoslaaptrein die de automobilist en zijn wagen in één nacht over een lange afstand vervoert : het gaat hier om een formule waarop elke spoorman trots mag zijn.

Wat u op dat terrein wel kunt doen, vraagt u zich af. Veel, kan ik u verzekeren, en zelfs zonder u uitermate in te spannen. U hoeft er alleen maar met uw vrienden en kennissen over te praten. Zo kunt u bijvoorbeeld een babbeltje over de vakantie te baat nemen om uw vrienden-automobilisten op het bestaan van de autoslaaptreinen te wijzen.

Een dergelijke informatie — hoe bondig ze ook is — kan uw vrienden wellicht aansporen om het toch maar eens met de spoorweg te proberen. Uit marktonderzoekingen is immers gebleken dat een groot gedeelte van de huidige cliënteel het bestaan van de autoslaaptreinen heeft leren kennen van horen zeggen, en zo achteraf tot het gebruik ervan gekomen is.

Wat ik u vraag, is, zoals u merkt, geenszins ingewikkeld : uw medewerking beperkt zich gewoon tot het verstrekken van een inlichting die u in een paar zinnestjes kunt verwoorden. Het komt er alleen maar op aan op het gunstige ogenblik de gepaste woorden te gebruiken.

En die vindt u wel in het artikel dat Het Spoor aan de autoslaaptreinen wijdt. Ik ben ervan overtuigd dat dit artikel een bron zal zijn van heel wat vruchtdragende « horen zeggens ».

Ten slotte is de groei van het spoorverkeer toch een zaak die elke spoorman moet ter harte gaan.

Ir. R. WEBER,
Handelsdirecteur

De boeiende formule van de autoslaaptreinen heeft de belangstelling opgewekt van een onzer medewerksters. Ze toog dan ook naar Schaarbeek waar geregeld « bomvolle » autoslaaptreinen afreizen. De neerslag van haar bezoek aan dit station kunt u hierna lezen.

In drie stations van ons land, Oostende, Bressoux en Schaarbeek, kan de leek elke dag van de zomer opnieuw getuige zijn van een boeiend schouwspel : het vertrek van vakantiegangers die reeds dromen van blauwe en andere horizons...

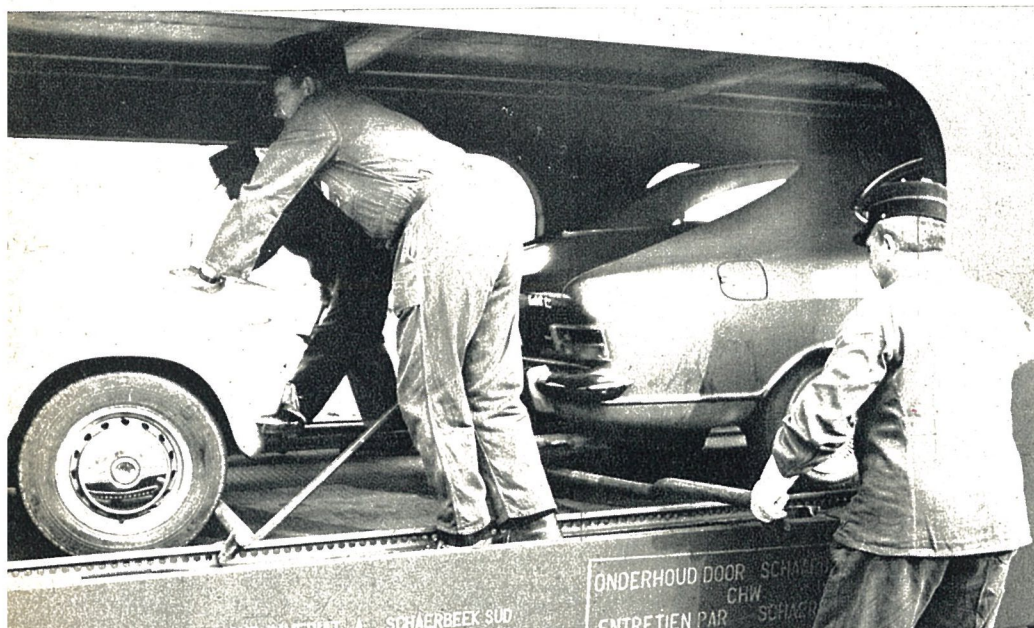
Een doodgewone gebeurtenis, hoor ik je zeggen.

En toch is de atmosfeer er beslist wat koortsachtiger dan in andere stations, en zulks vanwege de autoslaaptreinen die er vertrekken.

VOOR GEHAASTE AUTOMOBILISTEN

De heer Vrijdag, adjunct-stationschef te Schaarbeek, de hoffelijkheid in persoon, zal mijn en meteen ook jouw nieuwsgierigheid, beste lezer, bevredigen. Vooraf beantwoordt hij de algemene maar vrij veelomvattende vraag die elke spoorman vroeg of laat te horen krijgt :

— De autoslaaptrein, wat is dat eigenlijk ?



DE AUTOSLAAPTREIN



— Je stelt een trein samen uit slaapwagens en ligrijtuigen, die je alle mogelijke comfort bezorgen, haakt er speciale wagens aan voor auto's... en dan maar vooruit! Bij aankomst stapt de reiziger bij wijze van spreken samen met zijn dierbare auto van de trein, en kan hij naar hartelust rondritjes maken.

— Nou zeg, dat lijkt me interessant. Wil ik zo proberen. Ik arriveer met mijn auto. Ik rij de grote parkeerplaats op... wat moet ik doen?

— Vooreerst moet je een formaliteit vervullen. Je loopt even je reisbureau of een station binnen om er je « plaats » te bespreken.

Op een en hetzelfde formulier vul je de vertrekdatum in, de bestemming, het aantal personen die in een slaapwagen of in een 2e klasse ligrijtuig reizen, het merk en de kenmerken van je auto.

— Helemaal niet zo moeilijk als ik je goed begrijp. Maar wat gebeurt er daarna?

— Daarna wordt per post bevestigd dat de plaatsbespreking voor de reizigers en het voertuig geboekt werd. De dag van het vertrek doe je er goed aan ruim twee uur vooraf ter plaatse te zijn, opdat de



WAT U MOET WETEN OVER DE AUTO- SLAAPTREIN

De trein rijdt voor u...



laatste formaliteiten, het laden en instappen voor de reizigers in een ontspannen sfeer kunnen gebeuren.

— Begrepen, maar hoe verlopen nu die laatste uren?

— Je wordt door een bediende onthaald die je uitnodigt je auto tegenover de « goede » oprit te plaatsen. Om geen opstoppingen te veroorzaken, blijft de chauffeur achter zijn stuur, terwijl een van de passagiers naar het kantoor gaat om de biljetten en de documenten van de auto over te leggen. De andere reisgenoten stappen uit, nemen het nodige mee voor de treinreis alsook de belangrijke voorwerpen, en waken voor de veiligheid van de kinderen.

FORMALITEITEN DIE MET DE GLIMLACH WORDEN VERVULD

Al keuvelend begeven we ons dan naar dat fameuze kantoor. Glimlachend, onverstaanbaar, werken de bedienden zo snel als een computer : niemand staat in 't rijtje, niemand moppert, niemand zucht.

— Bekijk die ladingslijst : je merkt dadelijk wie op 't laatste nippertje niet is komen opdagen. Dank zij die lijst konden we vaak een reiziger « inschakelen » die niet besproken had. Voorzichtigheids-halve speculeer je liefst niet op het toeval... Bij de controle van de biljetten wordt aan elke reiziger een bon voor een kosteloos ontbijt overhandigd... 'n vakantiegeschenk van de NMBS.

— Wie is de charmante jonge dame met haar koket uniform?

— Dat is de onthaalhostess die ervoor waakt dat de klanten niets vergeten, hun vragen beantwoordt, hun kleine diensten bewijst... maar nu is het ogenblik geko-

men om je auto op de wagen met twee verdiepingen te plaatsen ; de grote auto's, die met open dak en de opleggers onderaan ; de middelklasse en de kleine één hoog, een schikking die louter om veiligheidsredenen getroffen wordt.

EEN VERTROUWELIJKE OPRACHT

De heer Vrijdag leidt me naar de drie opritten voor de auto's : Narbonne. Narbonne. Toulouse, lees ik.

— Vandaag, zegt mijn gids, is er een vertrek voor Narbonne en een voor Toulouse. Voor Narbonne dienden we een volgtrein in te leggen en, bovendien, locomotieven te mobiliseren voor de konvoien met auto's ; passagiers en auto's zullen afzonderlijk reizen : een vertrek dat dus kan tellen !

We rijden de helling op. Een van de bedienden die de aankomst van de auto's controleert, vraagt nu op te passen, omdat ik de middelste baan genomen had, 'n rijstrook van staalplaten, net een tobogan, in plaats van de lager gelegen zijkant van stalen traliwerk. De werklieden glimlachen, wellicht om mijn gebrek aan ervaring, en lijken enigszins geïntrigeert door mijn onverwachte verschijning. Een sympathieke bende, als je het mij vraagt, die me vriendelijk begroet.

— Wat doen ze ?

— De enen leiden het manoeuvre, de anderen sjoeren de auto voor- en achteraan, met die enorme stalen stangen welke je beter niet op je tenen krijgt. Geen dingetjes om zonder handschoenen aan te pakken ; bovendien dragen onze mannen veiligheidsschoenen en een dito helm.

— Hard werk.

— Inderdaad. En nauwgezet ook. Nooit hapert er wat. Zonder die stille arbeiders, zou geen enkele trein op tijd vertrekken. En welke vakantieganger denkt, in de euforie van het vertrek, aan hen, aan de spoorleggers, de bestuurders, de seingever, de...

— ... man achter de schermen ?

— Zonder hen zou het heus niet gaan. Ze maken in zekere zin deel uit van het onthaal. Opgepast, daar komt een auto aangereiden. Sommige bestuurders voelen zich onzeker bij het naderen van de oprit. Dan neemt een van onze doorgewinterde chauffeurs het stuur over.

En daar heb je waarachtig een dame die geenszins onder de indruk schijnt. Tussen twee haakjes, wat denk jij van de vrouwelijke chauffeurs ?

— Ik ? Niets dan goed...

Op een bemoedigend teken van de bediende, vordert de dame langzaam, de banden worden vastgeklemd tegen de stang, een draai met een grendel, zelfde bewerking achteraan. En terwijl de dame zich klaar maakt om uit te stappen, geeft onze bediende haar nog enkele praktische raadgevingen.

— Wat zegt hij haar ?

— Hij herinnert haar eraan dat ze de deuren goed moet sluiten, behalve die van de bestuurder, en dat ze de sleutels op het dashboard moet laten liggen.

— Waarom ?

— Voor de douane. De sleutels worden stevig aan het stuur vastgemaakt en de deur wordt verzegeld.

'N BEKENTENIS

« Onze » klant schijnt kennelijk mee te luisteren. Een uitstekende gelegenheid,

denk ik bij mezelf, om mijn nieuwsgierigheid nog beter te bevredigen. Een vriendelijke goeiedag breekt het ijs.

— Misschien ben ik wat onbescheiden.

— Integendeel, onderbreekt de heer Vrijdag bemiddelend. Je weet nooit genoeg over het spoor. Met de zegen van mijn gids, riskeer ik dan maar.

— Is het de eerste keer, Mevrouw, dat u op die manier reist?

— Neen, ik deed het al vaker.

— Vindt u het niet eenvoudiger rechtstreeks met de auto te reizen?

— Oh neen, ik reis met een vriendin die een zwakke gezondheid heeft en met mijn zoon. Spanje is ver, weet u. En als ik in dergelijke omstandigheden drie etappes moet « afleggen »... kom ik uitgeput ter bestemming. Daarbij verlies ik in 't geheel nog zes vakantiedagen.

— Toegegeven, maar de prijs?

— Ik heb natuurlijk wel even gerekend. Het resultaat heb ik aan mijn vrienden getoond, die het niet konden geloven. Welnu, dat kost me ongeveer 1000 tot 1500 fr. meer dan over de weg, waar het leven van ons drieën bij elk kruispunt op het spel staat... In die omstandigheden lijken die 1500 fr. mij een peulschilletje, of niet soms? (1)

— Natuurlijk Mevrouw!

— Een ding verontrust me nochtans, zegt de dame.

— En wat vreest u dan wel, Mevrouw, vraagt de heer Vrijdag met nauwelijks verholen bezorgdheid.

— Beschadigingen, krabben, gebroken ruiten...

— Zijn hoogst zeldzaam, klinkt het prompt. En indien zulks gebeurt dan stelt de Maatschappij u volledig schadeloos. Het is trouwens met het oog op dit risico dat het koetswerk vóór het laden gecontroleerd werd.

— Eerlijkheidshalve moet ik wel zeggen dat het nooit gebeurd is. Maar kom, zucht onze gesprekspartner verlicht, een mens voelt zich graag « gedekt », nietwaar?

WACHTEND OP DE GROTE TRIP

De elegante dame verlaat ons met een stralende glimlach, hoe kan het anders! Dan wend ik me weer tot mijn gids:

— Hoe laat vertrekt de trein naar Narbonne?

— Om 19.24 u. stipt.

— Het is 17.30 u. Wat gaan de reizigers al die tijd doen?

— Ze kunnen naar het buffet gaan of, indien ze het verkiezen, zich installeren op de banken van het parkeerterrein. Maar... maar ('n veelbelovende glimlach)...

we hebben ook een onthaalsalon voor hen. Interesseert het je...

— Natuurlijk!

'n Moderne kamer, met zachte en heldere lijnen, zetels, reusachtige bloembladeren rond glanzende tafels, een gezellige bar, stemmige muziek... kortom, een inrichting met standing.

Wat nog maar eens bewijst, voor zover zulks nog nodig mocht zijn, dat de stations niet meer die strenge, kille instellingen zijn uit vroeger jaren. Alles is er menselijker, aantrekkelijker, eigentijds... geworden, tot spijt, misschien, van enkele melancholische zielen, maar alleszins tot groter genoegen van de talrijke klanten die er, vooral tijdens de zomer, op weg naar de vakantieoord aangenaam door verrast worden.

Ik sta in bewondering, en mijn uitroep schijnt de h. Vrijdag te verheugen.

— En zij die terugkeren? vraag ik met geveinsde strengheid.

— Denk maar niet dat ze het station in de grootste onverschilligheid verlaten. Ze worden even hartelijk onthaald als die welke vertrekken, en wij zijn de eersten aan wie ze hun reisindrukken vertellen.

IN DE TOVERKAST

Maar mijn nieuwsgierigheid is nog toegenomen en ik zou wel eens minder toegankelijke plaatsen willen verkennen. Mijn gids moet mijn gedachte wel geraden hebben, te oordelen althans naar zijn vriendelijk voorstel.

— Zou je soms een kijkje willen gaan nemen in het seinhuis?

— En hier sta ik dan in die toverkast waarnaar, overal ter wereld, dromerige kinderblikken van achter de vensters van voorbijrijdende treinen bewonderend opkijken.

Een ingewikkelde, geheimzinnige apparaatuur, die met een ijzige kalmte bediend wordt door efficiënte bedienden. Op het optisch bord pinkelen lichtjes die het tracé van de reiswegen aangeven voor de slapende treinen die ontwaken, voortglijden, van spoor veranderen; voor de autoslaapwagens die 's zomers afreizen naar St-Raphaël, München, Milaan, Ljubljana, naar Narbonne en Biarritz, de zonnige poorten van Spanje... voor de treinen die aankomen en zich geruisloos opstellen langs de perrons, zoals grote getemde wilde dieren.

De mannen zijn jongetjes die opgegroeid zijn en « elektrisch » treintje op natuurlijke grootte « spelen »... maar nu geen enkele vergissing meer mogen begaan. En dat zij zich hiervan bewust zijn, kun je zo uit hun houding opmaken.

— Sedert wanneer rijden de autoslaaptreinen?

— De eerste trein vertrok in 1956 (2). Ik herinner het me nu nog alsof het aisteren

was. Wat een gebeurtenis! Vandaag nog zijn wij gelukkig en trots telkens als een autoslaaptrein de zon tegemoet rijdt. Hier, zowel als in Oostende en Bressoux, is die trein voor ons allen, bediende of werkmans, een stuk van ons werk. De reizigers vertrekken tevreden, wij delen in hun vreugde.

— En waarom Schaarbeek en niet Brussel-Centraal, bijvoorbeeld?

— Te veel verkeer: Schaarbeek verdient voorkeur vanwege zijn structuur en zijn installaties. Bovendien is dit station ideaal gelegen en via de ringbanen gemakkelijk te bereiken. Ter intentie van de reizigers werden er, op ons verzoek, zelfs aanwijsborden geplaatst op de wegen die uit de provincie komen.

— Zijn er ook autoslaaptreinen in de winter?

— Ja, om de week vertrekt er een trein uit Schaarbeek naar Avignon en St-Raphaël, met reizigers die ons noordelijk klimaat minder appreciëren.

Met tegenzin rukken wij ons los uit de sfeer die elk belangrijk vertrek begeleidt en die we ter plaatse intens beleefd hebben. Tot ziens, Meneer Vrijdag, en hartelijk dank...

*
* *

Sedertdien hebben de herfstniveaus de blauwe vakantiehemel gesluierd. Weldra echter zullen de Sint-Sylvesterlichten weer beginnen te branden, en zal het tijd zijn om nieuwe plannen te smeden, want dromen is een beetje vertrekken.

(1) Het vouwblaadje dat de Handelsdirectie betreffende de autoslaaptreinen verspreidt, wordt aan de cliënteel aangeboden in de inlichtingsbureaus van de grote stations, de handelsagentschappen van de NMBS en de gevolmachtigde reisbureaus.

Per bestemming vermeldt het de data waarop de treinen rijden, de dienstregelingen en de prijzen. Deze laatste zijn afhankelijk van de lengte van de auto, het supplement slaapwagen of ligplaats 2e klasse, en van de toegestane verminderingen « reizigers » (o.m. toeristisch biljet op het Franse traject, kaart « Rail Europ Junior »). Belangrijk is dat op de heen- en terugprijs van het vervoer van de auto, een vermindering wordt toegestaan van ± 17 %, 36 % en 53 %, wanneer er respectievelijk biljetten voor 3, 4 of 5 personen en meer gekocht worden.

Elkeen kan dus gemakkelijk zijn rekening maken en, op grond van het aantal etappes dat hij over de weg zou afleggen, zijn benzineverbruik schatten, de afschrijving van zijn wagen... zonder hierbij uit het oog te verliezen dat hij tijd wint, minder vermoeid is bij aankomst en aan heel wat ongevallen ontsnapt...

Sprekend, in dat laatste verband, is de officiële statistiek van de hecatombe op de Belgische wegen tijdens de maand juli: 118 doden, waaronder 51 tijdens de weekeindes, en 1582 zwaar-gekwetsten.

(2) In 1971 hebben de autoslaaptreinen bij vertrek uit België en op de terugreis 20 170 auto's en 64 013 reizigers vervoerd.