

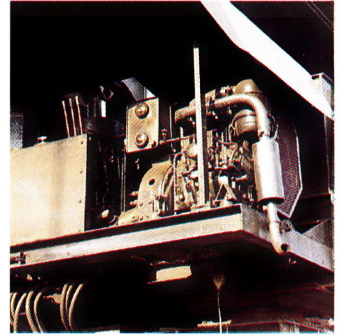
UITZONDERLIJK VERVOER

Een turbine-as van 274 ton, verpakt in een container, geladen op een verlaagde wagen met 24 assen, vertrok met de Paasdagen vanuit Jambes naar Le Bourget in Frankrijk. Natuurlijk was dat een uitzonderlijk vervoer, aangezien de 13,20 meter lange lading meerdere keren moest verplaatst

worden tijdens het transport (uitglijden, uit de lengte-as brengen...) om de vaste installaties op het spoor niet te beschadigen.

Tegen een maximum snelheid van 50 km/u (of soms heel wat minder op bepaalde plaatsen) en met het formeel verbod een andere trein te kruisen duurde het een hele tijd alvorens het grensstation Erquelinnes werd bereikt.

Onze fotograaf schoot een plaatje van het konvooi tijdens een stilstand in het station Charleroi.



Goede treinen voor goede vakanties

Voor zomer '82 zijn heel wat verbeteringen aan de spoorwegverbindingen tussen België en Zuid-Frankrijk gepland.

Aangezien de zonnige en gastronomisch befaamde streken van het Franse zuiden bij onze landgenoten erg in trek lijken te zijn, achtte de NMBS het nuttig hier wat aan te dokteren. Zo kwamen een hele reeks rechtstreekse verbindingen tot stand. Een folder vermeldt alle, zij het soms wat technische details in dat verband. Wij zullen ons hier beperken tot het uitstippelen van de grote lijnen van deze actie.

Vaarwel Parijs!

Vanaf dit jaar zullen vele Belgische vakantiegangers, die de **directe** nachttrein nemen, niet meer via Parijs reizen. Dit betekent meteen ook dat de vervelende karwei om van station te veranderen, wegvalt. Dat is zeker een goede zaak want niettegenstaande de uitstekende verbindingen die onlangs door de Parijzenaars tussen de verschillende stations werden gecreëerd, is het nog altijd geen pretje om zich met kinderen en zware koffers naar een ander station te haasten.

Het is en blijft veel eenvoudiger en comfortabeler om b.v. te Brussel in en te Toulouse uit te stappen; een dergelijke formule zal tijdens de zomer '82, met de "directe nachttreinen" van de NMBS dan ook tot de mogelijkheden behoren.

Slaaptreinen voor niet-automobilisten

Tot voormelde directe treinen behoren bijna alle autoslaaptreinen die, in bepaalde gevallen, ook voor niet-automobilisten openstaan.

In de praktijk zijn de TAC's op piekdagen alleen bestemd voor reizigers die ook hun auto wensen op de trein te zetten. Op andere dagen, wanneer die treinen niet volzet zijn met automobilisten, zijn ze ook toegankelijk voor reizigers zonder auto. Zo krijgen laatstgenoemden een bijkomende kans om plaatsen te vinden in treinen die niet via Parijs, dus rechtstreeks rijden. Ter plaatse worden naar tal van andere steden goede aansluitingen verzekerd.

Speciale prijs

Indien onze landgenoten die di-

recte nachttreinen nemen, kunnen zij de reis tegen een "speciale prijs" maken. In die "speciale prijs" zijn inbegrepen: de heen- en de terugreis tussen om het even welk Belgisch station van vertrek en de Franse stad van aankomst.

En daar blijft het niet bij! Het staat de reizigers vrij de heen- en terugreis met twee volledig verschillende treinen te maken. Het is onze bedoeling aan de klant, in het opmaken van zijn programma, de grootst mogelijke vrijheid te laten. Een voorbeeld zal hier zeker wat duidelijkheid scheppen.

U plant een vakantie te Perpignan, in de Roussillon.

U vertrekt op een dinsdagavond met de Camino Azul in een T2 bedplaats. Tien dagen later, op een vrijdag, keert u terug met de TAC Narbonne-Schaarbeek in een ligplaats.

De prijs wordt dan berekend als volgt:

- voor de heenreis, de helft van de speciale prijs Camino Azul T2;
- voor de terugreis, de prijs van een biljet Perpignan-Narbonne plus de helft van de speciale prijs voor het traject Narbonne-België. We maken de som en klaar is Kees.

Het spreekt vanzelf dat men zijn programma bij de aankoop van de biljetten moet voorleggen. Al bij al dus een interessante formule want door tussen meerdere treinen te kunnen kiezen, is men niet aan welbepaalde data gebonden.

De speciale prijzen zijn globale prijzen waar de treinreis, de bed- of ligplaats en het ontbijt in de trein inbegrepen zijn. Voor elk geval bestaan er drie prijzen: de eerste voor volwassenen, de tweede voor kinderen die jonger zijn dan twaalf en de derde voor de houders van een Internationale Seniorkaart.

Ontegenzeggelijk is dit toch wel een zeer goede formule. Met de directe nachtverbindingen kunnen de Belgische vakantiegangers heel Zuid-Frankrijk, van Menton tot Bordeaux, aandoen. In de meeste gevallen zijn er in het station van aankomst goede aansluitingen georganiseerd naar andere steden.

Men kan reeds drie maanden vóór het vertrek van de trein plaatsen bespreken en indien je op vaste data wil vertrekken en terugkomen, wacht je er best niet te lang mee. Heel wat Belgen kiezen immers Zuid-Frankrijk uit om er hun vakantie door te brengen.