

125

BN

# 1855 - 1980

De industriële archeologie streeft ernaar de overblijfselen uit het verleden te redden van vernietiging, en zo de aandacht van onze generatie te vestigen op de buitengewone industriële revolutie die onze eeuw gekenmerkt heeft.

Maar er is veel meer. Er is vooral de pioniersgeest die onze eerste stichters bezielde. BN kan vandaag bogen op een rijk menselijk verleden, vermits ze het leven voortzet van tenminste 14 bedrijven, waarvan de oudste meer dan honderdvijfentwintig jaar geleden opgericht werden.

Belangrijker dan een terugblik is het, de nobele functie van het ondernemerschap in de maatschappij te beklemtonen. Onze stichters - of het nu gaat om De Jaegher, Parmentier, Nicaise, Delcuve, Marsille, Buissin en anderen - hebben het allen aangedurfd zich in het bedrijfsavontuur te storten. Vaak hebben ze hun persoonlijk fortuin ingezet om het succes te waarborgen van wat bij de aanvang slechts een idee was: een idee dat de kiem vormde van de nieuwe activiteiten.

Ook diegenen die hen omringden - kaderleden, meester-gasten, technici, bedienden en arbeiders - hebben blijk moeten geven van geloof in de toekomst van onze industrie, met alle onzekerheden die met haar ontwikkeling gepaard gingen.

Moge deze brochure een eerbetuiging zijn aan al die mensen die toen - met de vaak geringe middelen waarover ze beschikten - er niet voor teruggeschrokken zijn het risico te nemen dat vernieuwing steeds inhoudt, en die volgehouden hebben zonder steeds de vruchten van hun inspanningen te plukken.

Het is tevens een eerbetuiging aan al diegenen die de begonnen taak hebben durven voortzetten.

Het is nu onze opgave, allen samen, het voorbeeld van onze voorgangers te volgen: "Vernieuwen en ondernemen of verdwijnen".



A. Dubuisson  
Voorzitter van de Beheerraad

# 125 jaar BN

Het is niet steeds even makkelijk te achterhalen via welke fusies, overnamen en transakties een modern bedrijf ontstaan is. Zo ook voor BN.

Het doel van al deze ontwikkelingen is duidelijk: de mogelijkheden van de firma uitbreiden, gelijkaardige of komplementaire produkten samenvoegen. Het is in elk geval voor BN een politiek die zijn vruchten heeft afgeworpen: vandaag kan aan de vraag van de binnenlandse markt ruim voldaan worden, meer zelfs, het is gelukt - ondanks de vinnige concurrentie - een behoorlijk deel van de wereldmarkt te veroveren.

Na 125 jaar loont het dan ook de moeite eens na te gaan hoe BN - Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies - erin geslaagd is haar huidige positie te veroveren.

Vandaar deze beknopte schets, niets meer dan een schets, waar men in de eerste plaats een "corporate" historiek van de firma zal vinden en vervolgens een evolutieve beschrijving van haar produkten.

## Algemeen overzicht

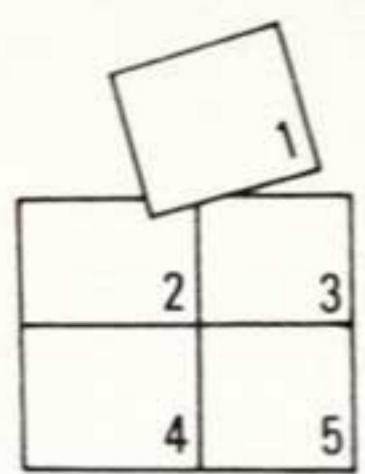
We schrijven 1855, Brugge. Sinds 4 jaren drijft de heer J. De Jaegher zijn ijzerwinkel op de Burg, en de zaken lopen goed. Zo goed zelfs, dat hij besluit uit te breiden, meer bepaald met een smidse en een ijzergieterij, die hij opricht in de Oostendestraat. De eerste stap is gezet.

1855 lijkt trouwens een belangrijk jaar geweest te zijn voor de Belgische metaalindustrie. In Tubize begint de maatschappij "Métallurgique et Charbonnière Belge" haar activiteiten.

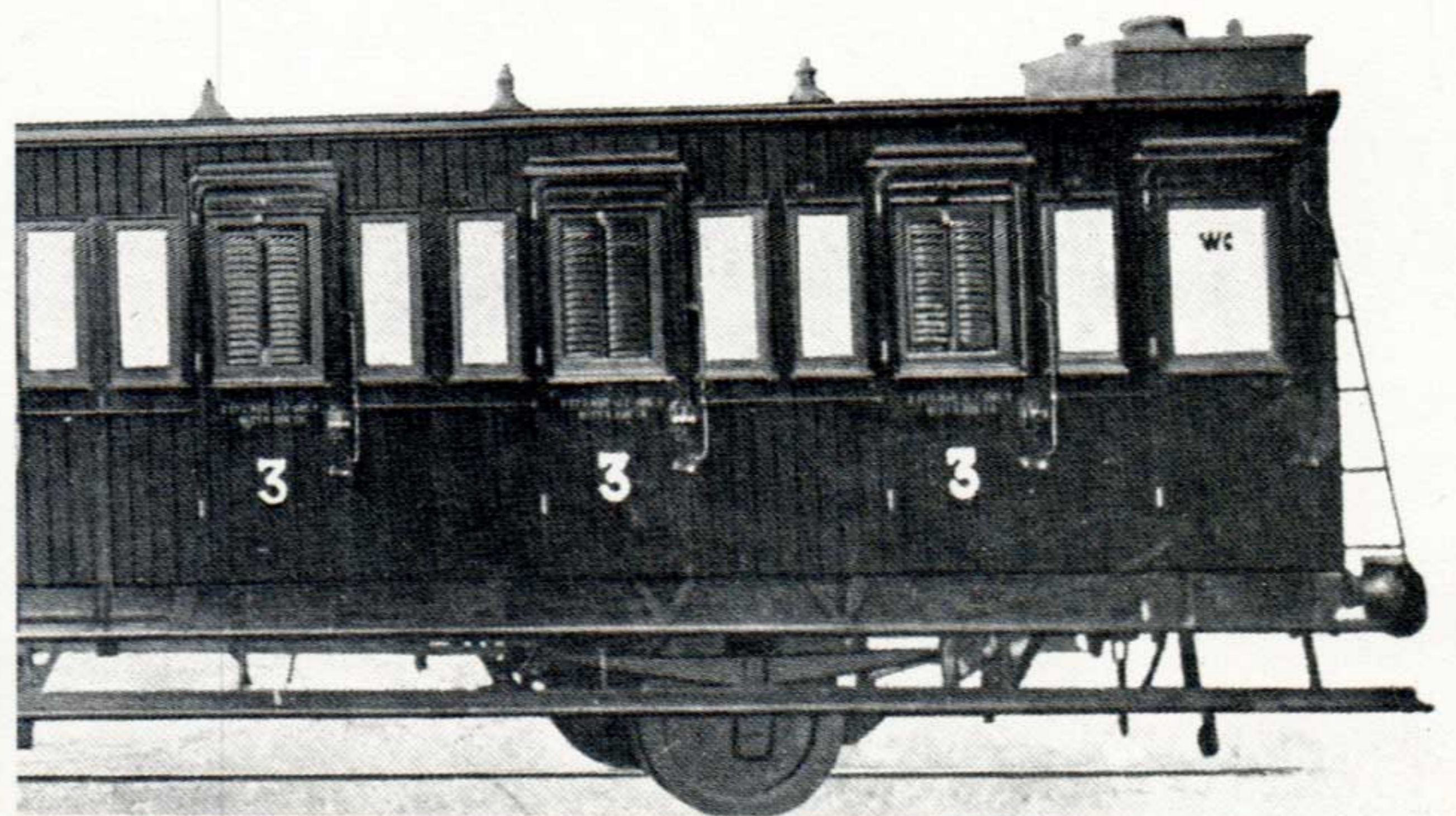
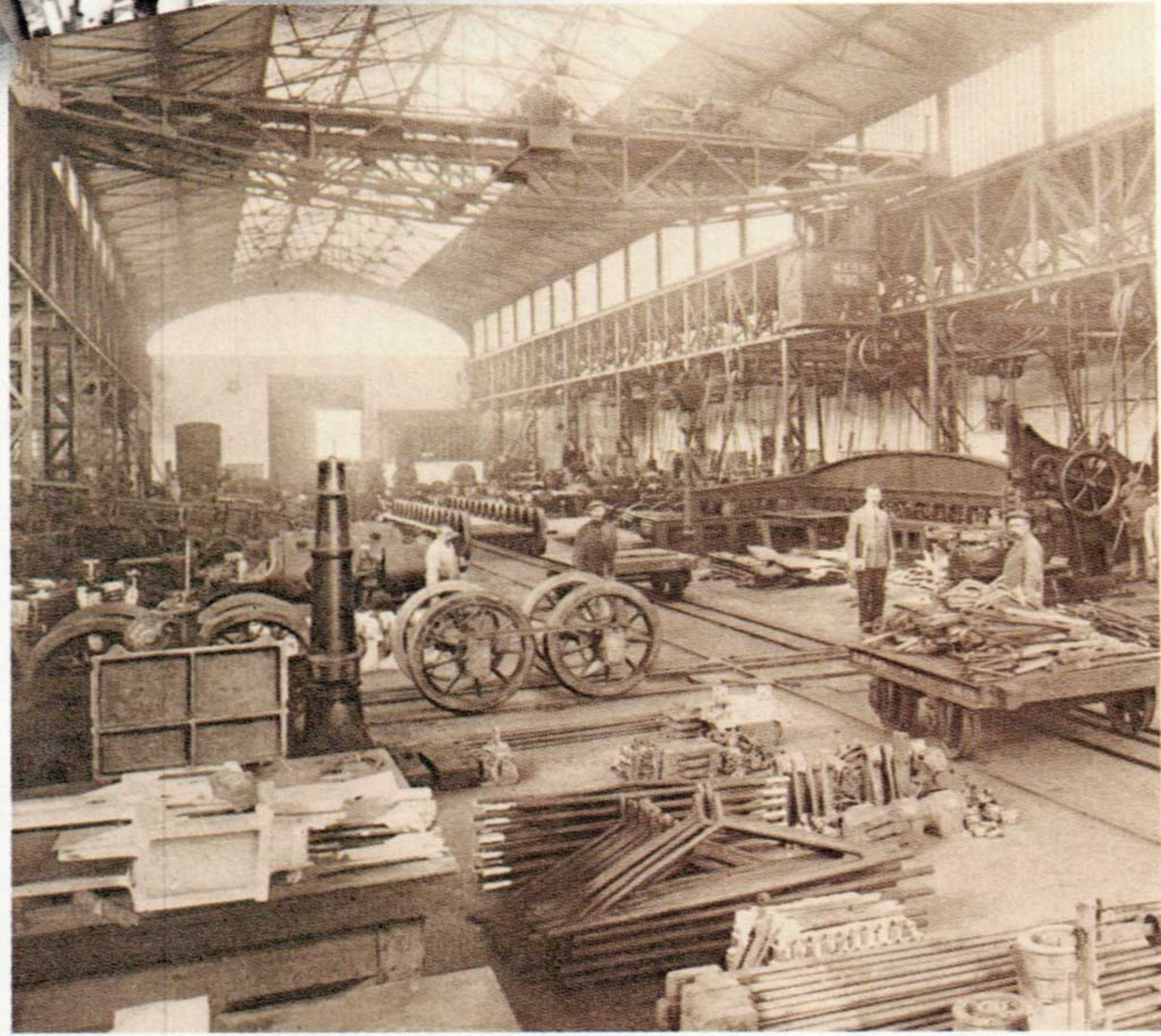
En in La Louvière wordt de firma "Parmentier, Nicaise et Delcuve" opgericht.

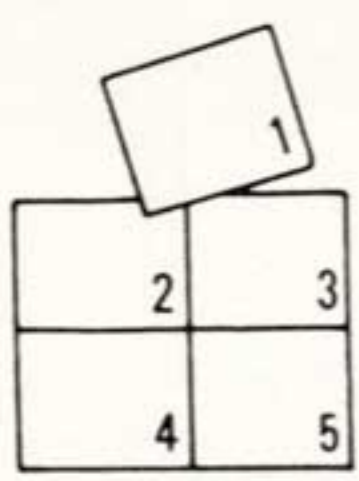


Plan van de stad Brugge. Oostendestraat is Ezelstraat geworden.

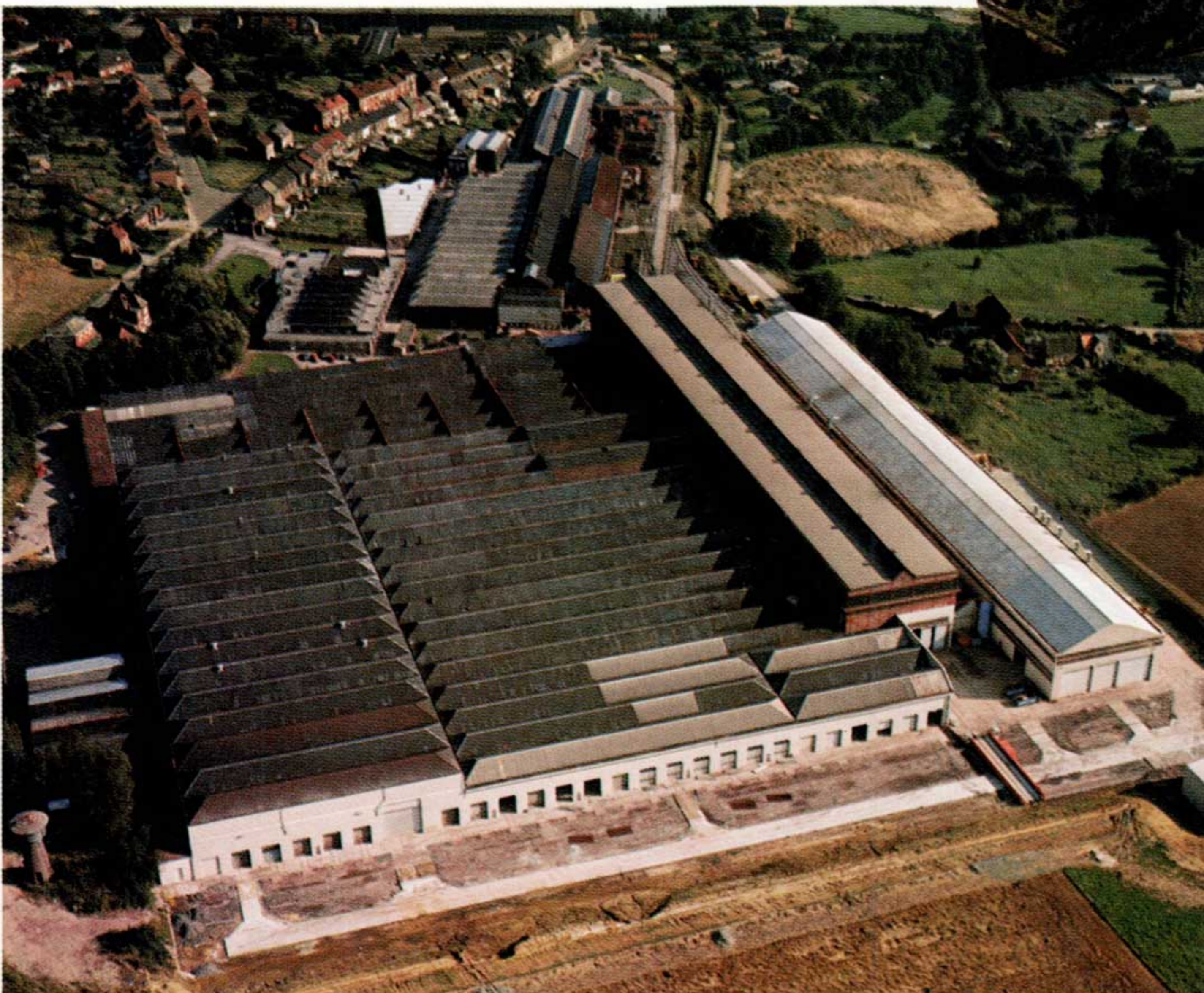


- 1. Werknemers verlaten de fabriek te Brugge (1905).
- 2. Dubbeldek tramrijtuig voor Valparaiso. Bouwjaar 1922.
- 3. Oude werkplaats Brugge.
- 4. Gesloten houten goederenwagen.
- 5. Houten G.C.I. spoorwegrijtuig, bouwjaar 1906 (Brugge).





1. Bedrijf Brugge.
2. Bedrijf Nivelles.
3. Bedrijf Manage.
4. Bedrijf Familleux.
5. Bedrijf Bellecourt.



Parmentier. Een belangrijke familie die een actieve rol zal spelen. In 1829 wordt door haar toedoen te Haine-Saint-Pierre reeds een atelier opgericht met een smidse, een ijzergieterij en een schrijnwerkerij.

In 1838 wordt de "Société de Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre" gesticht.

De naam Parmentier is in 1855 verbonden aan vier van de zeven bedrijven die in het Centrum spoorwegmaterieel vervaardigen.

## **De BN bedrijven te Brugge, te Nivelles en Bellecourt, te Manage en Familleureux.**

### **De BN bedrijven te Brugge.**

De Usines Ferdinand Feldhaus en de Ateliers J. De Jaegher besluiten te fusioneren. De nieuwe naam: "S.A. Ateliers de Constructions, Forges et Aciéries de Bruges".

Tien jaar later - in 1901 - wordt besloten te verhuizen. Er wordt een ideaal terrein gevonden, tussen het kanaal Gent-Oostende en de plaats waar het nieuwe spoorwegstation gepland is: Brugge-Sint-Michiels. In 1905 al begint het nieuwe bedrijf te werken onder de naam "La Brugeoise". BN is vandaag nog steeds op dezelfde plaats gevestigd.

1980 is dus eigenlijk een dubbele verjaardag: 125 jaar te Brugge, 75 jaar te Sint-Michiels.

In 1913 smelten "La Brugeoise" en "Parmentier, Nicaise et Delcuve" samen tot "La Brugeoise, Nicaise et Delcuve", dat in 1956 op haar beurt fusioneert met de "Ateliers Métallurgiques". Van dan af draagt de firma de naam "Brugeoise et Nivelles".

### **De BN bedrijven te Nivelles et Bellecourt.**

In 1905 neemt de "Ateliers Métallurgiques" de fabrieken over van de maatschappij "La Métallurgique". Als afstammeling van de "Métallurgique et Charbonnière Belge" beschikt ze op dat moment zelf ook reeds over een uitgebreid patrimonium, met de fabrieken van Tubize (1855), La Sambre bij Charleroi (1865)

en Nivelles (1871). In 1929 wordt daar nog de fabriek van Bellecourt aan toegevoegd.

Aktief en passief van deze nieuwe "Les Ateliers Métallurgiques" worden in 1956 overgenomen door "La Brugeoise, Nicaise et Delcuve". Onder de naam "La Brugeoise et Nivelles" bestaat de firma van 1956 tot 1977. Dan heeft de fusie plaats met de firma "Constructions Ferroviaires du Centre".

### **De BN bedrijven te Manage en Familleureux.**

Laten we even teruggaan naar Familleureux in 1875. In het atelier van de heer Henri Buissin worden gietijzeren stukken vervaardigd. Later - in 1885 - komt daar zelfs een afwerkingsatelier bij. Samen met zijn vijf zonen en een vennoot besluit hij op 26.6.1905 tot de oprichting van de "S.A. Usines et Fonderies Buissin". In 1919 worden de zaken van dit bedrijf overgenomen door de speciaal daarvoor gestichte "S.A. Ateliers de Construction de et à Familleureux".

De geschiedenis van de "S.A. Ateliers Mécaniques d'Enghien Saint-Éloi" (waartoe de huidige fabriek te Manage al sinds 1928 behoorde) gaat terug tot respectievelijk 1904 (oprichting van "Ateliers de Constructions d'Enghien" door M. Louis Isaac).

Samen met de Ateliers Mécaniques de Tirlemont, Forges Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre, Ateliers de la Dyle te Leuven en nog enkele andere bedrijven worden de fabrieken van Manage en Familleureux in 1959 nogmaals gehergroepeerd in een nieuwe maatschappij A.B.R. (Ateliers Belges Réunis). Deze brengt in 1971 haar werkplaatsen van het Centrum onder in een afzonderlijke N.V. met de naam "S.A. Constructions Ferroviaires du Centre (C.F.C.)". In 1977 volgt dan de fusie tussen Brugeoise et Nivelles en C.F.C.

# BN in cijfers

Er is één naam die als een rode draad doorheen de vormingsgeschiedenis van BN loopt: die van de Generale Maatschappij van België. Zij duikt voor het eerst op in 1915, als zij aan La Brugeoise, Nicaise et Delcuve een lening toestaat van 2.500.000 BF. Volwaardig aandeelhouder wordt de GMB bij de kapitaalsverhoging op 27-12-1919, dankzij een inbreng van 5.000.000 BF. In 1956 - bij de fusie met "Ateliers Métallurgiques" - bezit de GMB de meerderheid van de aandelen van beide vennootschappen.

Maar laten wij even terug gaan tot het begin van deze eeuw. La Brugeoise begon in 1902 met een kapitaal van 650.000 BF (1.300 aandelen van 500 BF); "Usines et Fonderies Henri Buissin" startte in 1905 met 500.000 BF (1.000 aandelen van 500 BF).

Vandaag belooft het kapitaal van BN 491 miljoen BF. Het merendeel van de 982.000 aandelen is in handen van de Generale Maatschappij van België, een kleiner deel hoort toe aan A.B.R. en aan privé-aandeelhouders.

BN heeft 1,2 miljard BF aan eigen middelen. Het is een bloeiend bedrijf, wat mag blijken uit de stijging van het jaarlijks omzetcijfer van 1,8 tot 6,3 miljard in de laatste tien jaren. Bovendien liepen de jaarlijkse investeringen in de laatste decennia regelmatig op: van 31 tot 250 miljoen per jaar. Ook de toekomst ziet er rooskleurig uit: het orderpakket groeit voortdurend en zopas werd door de Beheerraad een belangrijk investeringsplan goedgekeurd. Meer dan 1 miljard BF zullen in de loop van de komende 3 jaren geïnvesteerd worden.



# Produkten

## Lokomotieven

De eerste stoomlokomotief dateert van 1849; ze wordt gebouwd door de fabriek "Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre". In 1910 kan ze met trots haar duizendste exemplaar tonen op de wereldtentoonstelling te Brussel. De "Ateliers de Tubize" vierden hun tienduizendste stoomlokomotief in 1953.

Een andere première: in 1927 rolt de eerste elektrische lijnlokomotief voor de export van de band, opnieuw in de fabriek van Haine-Saint-Pierre.

Vanaf 1950 beginnen de fabrieken te Nivelles met de bouw van diesel-hydraulische, diesel-elektrische en elektrische lokomotieven. Ze kennen ook succes in het buitenland: verschillende lokomotieven gaan naar Bolivia, Congo, Angola, Indië en Argentinië. Ook Turkije en zelfs Korea voeren de laatste decennia onze lokomotieven in. De belangrijkste klant blijft echter de NMBS, die beschikt over een groot aantal lokomotieven die in onze ateliers van de band rolden.

## Wagens

Wagens zijn ongetwijfeld het oudste produkt van BN. Manage is de voorloper in 1875. Later volgen Brugge (1890) en Familleureux (1896). Aanvankelijk worden de wagens nog op een volledig statische manier gemaakt. Pas later (vanaf 1920) evolueert het montagesysteem.

Na de tweede wereldoorlog gaat BN dan meer uiteenlopende types van wagens produceren, en de jaren '50 brengen een belangrijke rationalisering van het werk: er wordt een kontinu montagesysteem ingevoerd dat in Brugge de naam "Tunnelsysteem" meekrijgt. Een kleine wagen wordt nu volledig afgewerkt in 26 minuten, een rekordtijd.

Terwijl de fabrieken in het Zuiden hun traditionele montagesystemen blijven gebruiken, zet Brugge een volgende stap: vanaf 1970 wordt het lopende bandsysteem met laterale bevoorrading ingevoerd, een nieuwe belangrijke vooruitgang.

9

De resultaten laten niet op zich wachten: BN voert tienduizenden wagens uit naar alle uithoeken van de wereld. De konstante drang naar vernieuwing komt o.a. tot uiting in de creatie van nieuwe, speciale wagens.

## Trams

De eerste trams die in onze fabrieken gebouwd werden doen hun intrede in de Belgische steden in 1885.

Ook zij worden veel gevraagd in het buitenland. Athene ontvangt de eerste BN-trams in 1907 en in 1922 bestelt Valparaiso (Chili) de eerste trams met 2 verdiepingen.

De tram evolueert echter met de jaren. Zo ziet men in 1922 de eerste tram op draaistellen verschijnen.

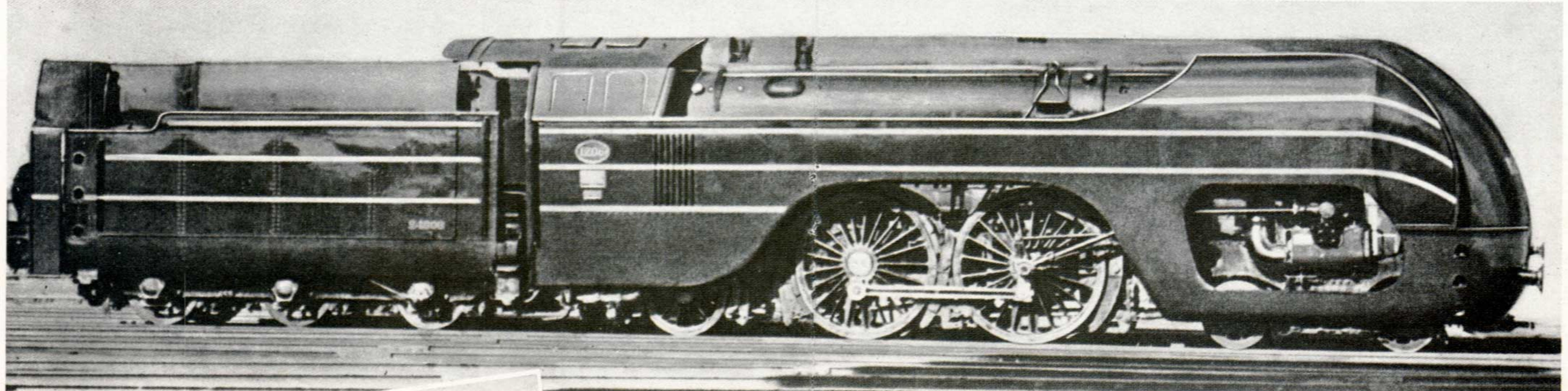
In 1947 kopen onze Brugse fabrieken de Amerikaanse P.C.C. licentie (President Committee Car), de eerste volledig elektrische tram. Het bedrijf neemt op 9 juli 1962 één der belangrijkste, zonet het belangrijkste brevet uit zijn geschiedenis, nl. voor de geleiding van rijtuigen. Datzelfde jaar wordt al een eerste prototype gebouwd. In 1977 komt de dubbelgelede tram 7900 (8 assen) het wagenpark van de MIVB aanvullen.

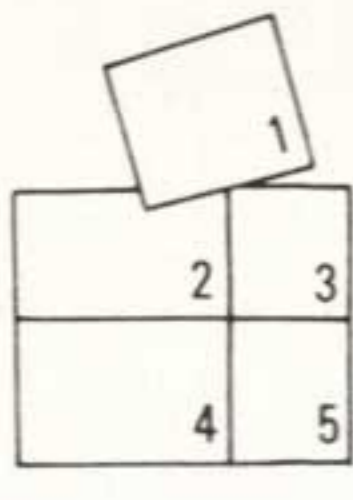
## Metro

In 1973 begint Brussel met de bouw van de metro en de premetro-infrastructuur. De metrostellen worden vervaardigd te Brugge en te Familleureux/Manage. De rijtuigen worden gebouwd volgens een principe dat gebruikt wordt bij de vliegtuigkonstruktie met aaneengehaakte en vastgeklonken elementen in aluminiumlegering.

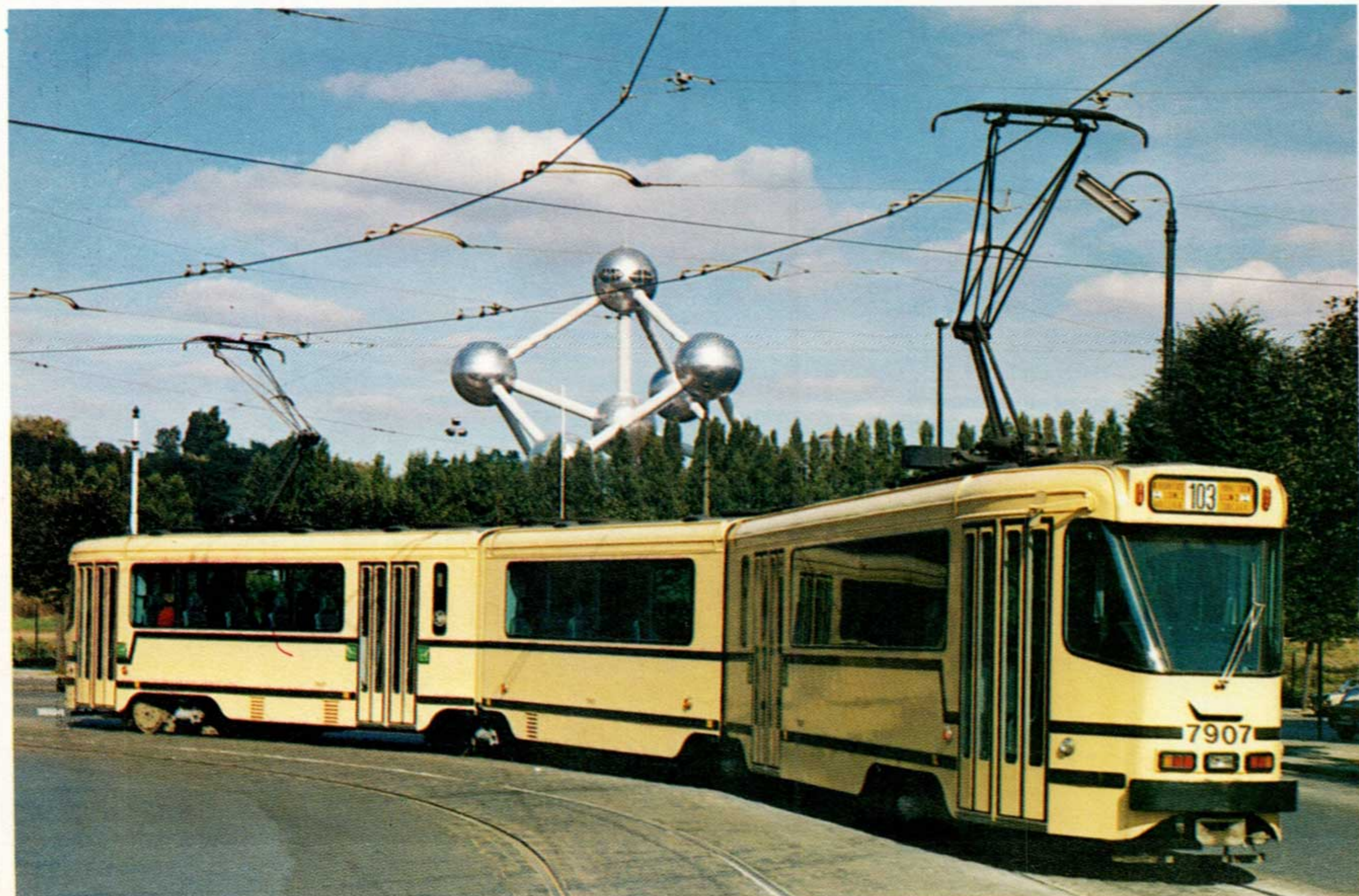
1
2
3

1. Diesellokomotief NMBS type 212, bouwjaar 1963-64, maximum snelheid 125 km/u.
2. Lokomotief 7.000 pk en vierledig motorrijtuig NMBS.
3. Lokomotief "Atlantic" type 12 - NMBS, bouwjaar 1939. Haalde in 1939 wereldrekord snelheid op het spoor.





- 1. Twee-assig motorrijtuig van de "Chemin de Fer Economique" te Brussel. Bouwjaar 1916.
- 2. Sneltram voor HTM - Den Haag (NL).
- 3. Tramrijtuig in Saint-Etienne (F).
- 4. Dubbelgeleed premetro-stel MIVB - Brussel.
- 5. Tramrijtuig met twee stuurposten MIVG - Gent.

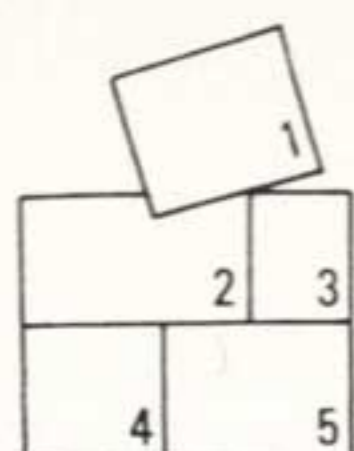


# Rijtuigen

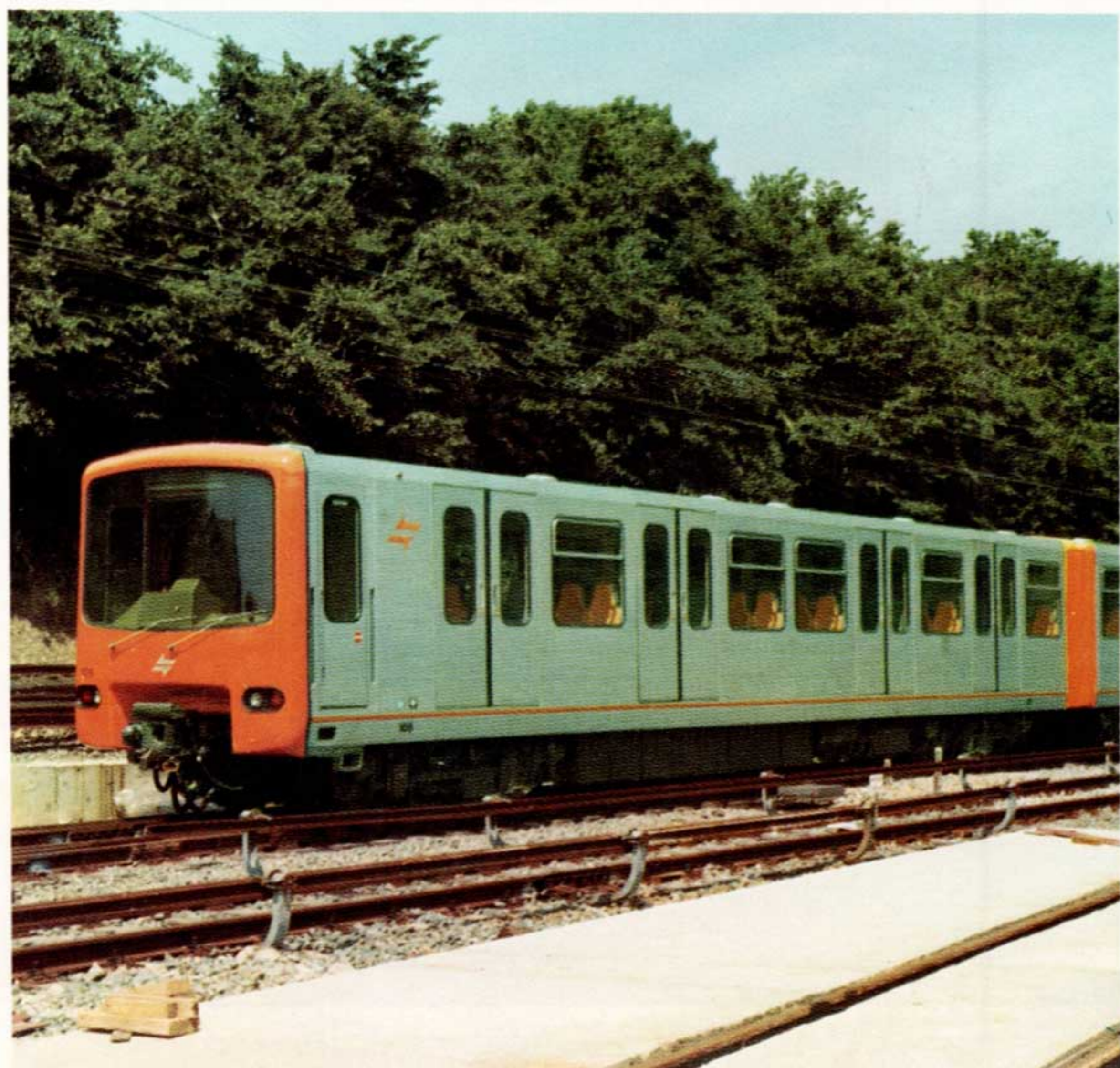
Begin deze eeuw begint het bedrijf ook met de bouw van spoorwegrijtuigen. De eerste, volledig in hout, komen uit productie te Familleureux (1900) en te Brugge (1905). De modellen evolueren echter vlug en zo zijn de nieuwe M4 rijtuigen het resultaat van een diepgaande en voortdurende samenwerking tussen de technische diensten van BN en die van de NMBS.

# Motorrijtuigen

Voor de eerste productie van motorrijtuigen - zowel te Brugge als te Haine-Saint-Pierre - moeten we teruggaan tot 1933. Tijdens de tweede wereldoorlog komt Nivelles met een eerste prototype van A2-motorrijtuigen voor de dag. Later worden daaraan nog talrijke technische verbeteringen aangebracht. Tot de laatste verwezenlijkingen van BN behoren o.a. een reeks van elektrische vierledige motorrijtuigen die vanaf 1976 geleverd worden. En de vernieuwing houdt aan: op dit ogenblik worden "nieuwe generatie"-motorrijtuigen gebouwd.



1. M4 rijtuig. Bouwjaar 1979.
2. "Eurofima" rijtuig gebruikt in internationale dienst door de Europese spoorwegmaatschappijen.
3. M4 rijtuig. Binnenzicht.
4. Metrostel in Brussel.
5. Tweeledig elektrisch motorstel NMBS, bouwjaar 1979, maximum snelheid 140 km/u.

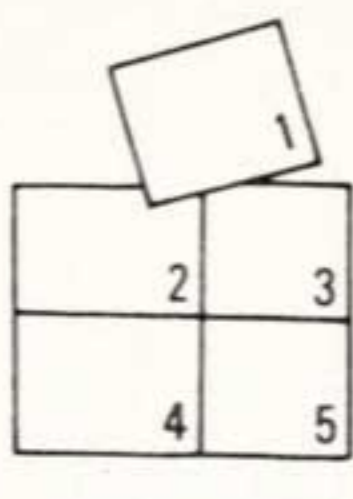


# LRV (Light Rail Vehicles)

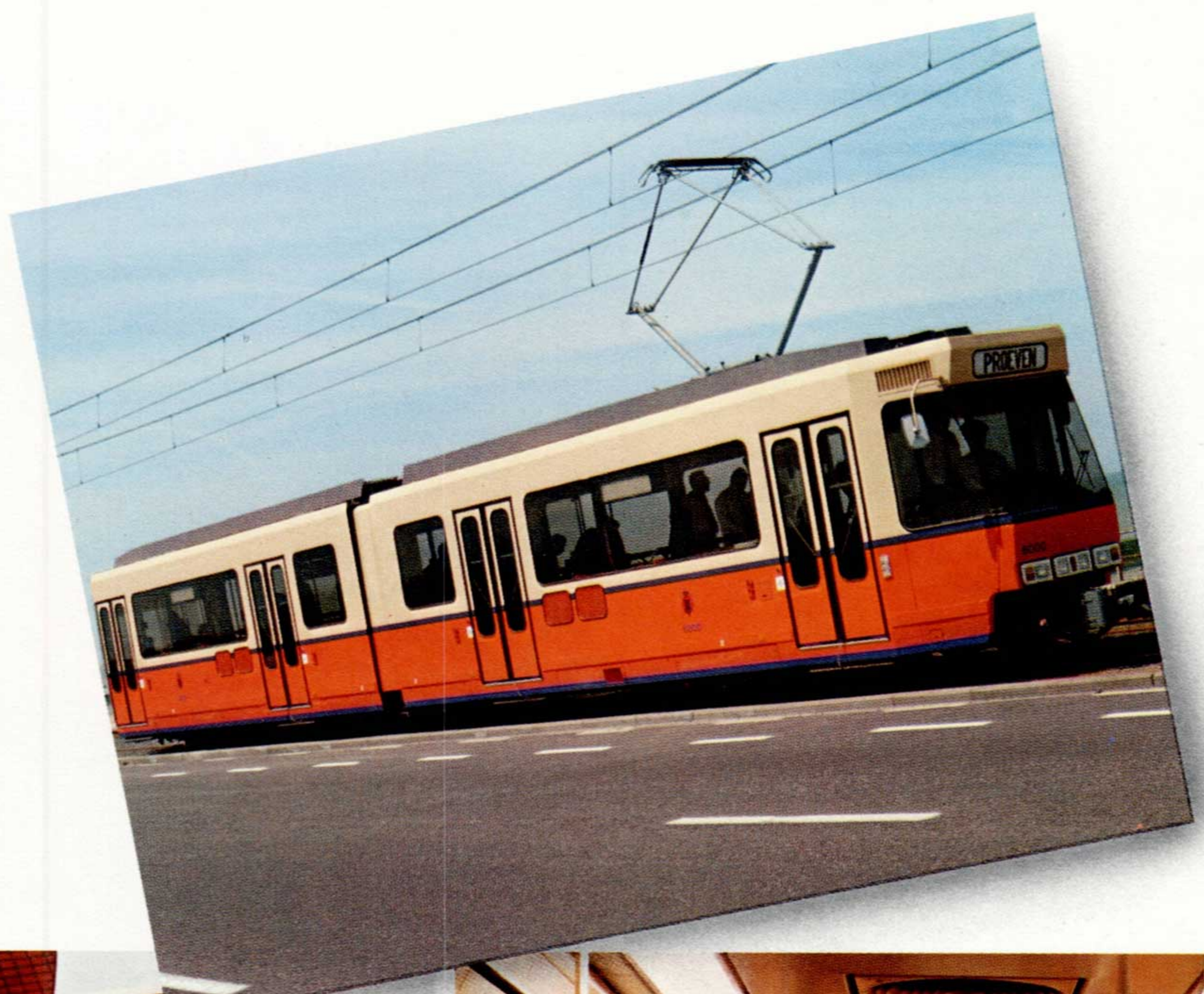
De tijd staat echter niet stil. Energiebesparing dringt zich op. Talrijke landen hebben af te rekenen met een bevolkings-explosie, de steden krijgen steeds meer inwoners. Het spreekt vanzelf dat de studiebureaus van BN, in samenwerking met de maatschappijen voor intercommunaal vervoer van Brussel, Antwerpen en Gent en de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen daar rekening mee houden. Ze voeren een politiek van onderzoek en ontwikkeling, en met succes: BN staat aan de spits van de vooruitgang. Een voorbeeld: de sneltram die soepel genoeg is om aangepast te worden aan elke infra-structuur. Tevens past ze perfect in de geografische en architecturale configuratie van welke stad dan ook. Charleroi en de Belgische kust zullen in 1980/81 de eersten zijn om dit nieuwe model te begroeten.

Ook over onze landsgrenzen maakt de BN-sneltram naam. Den Haag, Rio de Janeiro en Manila hebben er al voor gekozen. BN houdt zich dus actief bezig met de buitenlandse markt. In 1977 werd een samenwerkingsakkoord getekend met de Braziliaanse firma "COBRASMA". Het doel: de uitvoer naar de Zuid-Amerikaanse markt nog verhogen.

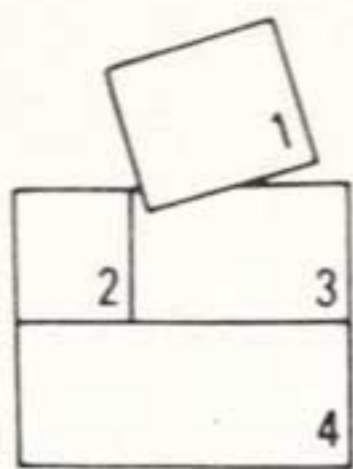
In 1979 ging de aandacht naar de USA en Canada. Een ander samenwerkingsakkoord werd getekend met het bedrijf "BOMBARDIER" (Canada) teneinde de marketing en de verkoop van personenvervoermiddelen te bevorderen.



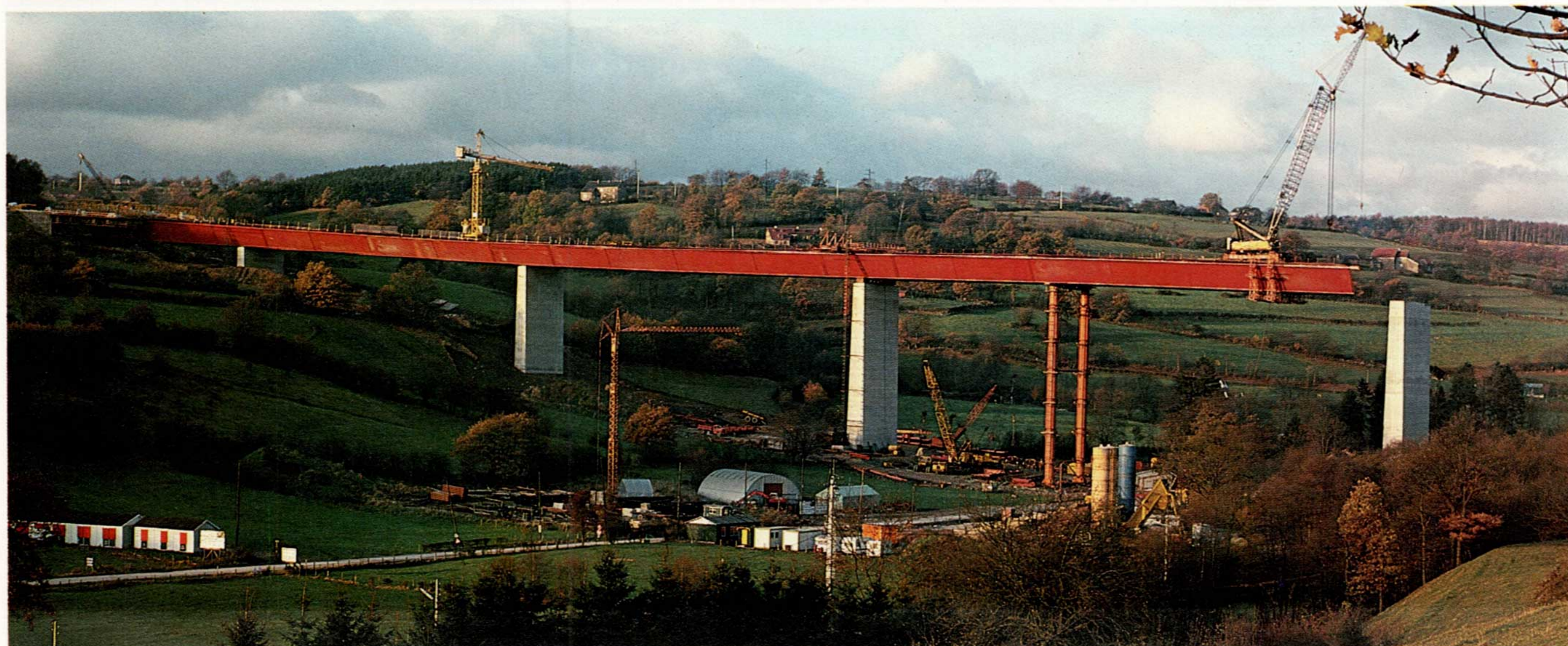
- 1. Nieuwe sneltram aan de Belgische kust - NMVB.
- 2. Premetrorijtuig van Rio de Janeiro.
- 3. Premetrorijtuig van Rio de Janeiro. Binnenzicht.
- 4. Dubbel gelede sneltram. Exportuitvoering.
- 5. Dubbel gelede sneltram. Binnenzicht.







- 1. CMB. Container in de haven van Kapiri-M'Poshi (Zambia).
- 2. Eagle-Bus: BN ophangingsset.
- 3. Vrachtwagenkast Aluvan.
- 4. Autosnelweg-viadukt van Polleur, gebouwd in de werkplaatsen van Familleureux/Manage (1977-78).



# Industriële uitrustingen

Trams, wagens en treinstellen zijn echter niet de enige activiteit van BN. Het bedrijf streeft naar diversifikatie en produceert dan ook een hele reeks produkten onder de gemeenschappelijke noemer "Industriële Uitrustingen".

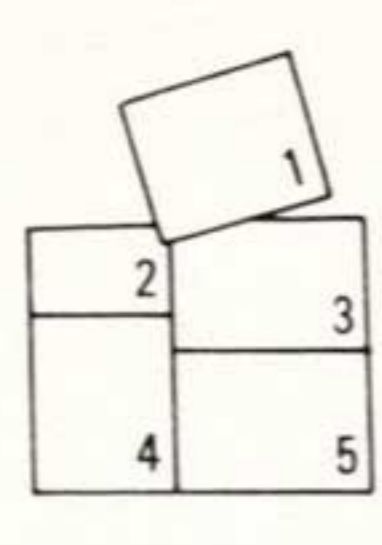
In 1962 beginnen onze Brugse fabrieken met de ontwikkeling van een ALUVAN standaard vrachtwagenkast. De set aluminiumpanelen wordt industrieel vervaardigd en gaat dan naar de klant, een koetswerkbedrijf dat de kast op het onderstel van een vrachtwagen monteert. In 1963 wordt met de produktie begonnen. Het klantennet groeit snel en tot nog toe werden voor België en het buitenland meer dan 20.000 ALUVANS vervaardigd.

Enkele jaren later (1967) start de produktie van CONTAINERS. Het bedrijf wil niet afwezig blijven op deze groeiende markt en begint met de bouw van maritieme ISO-CONTAINERS van 20 en 40 voet. De afnemers: rederijen en leasingmaatschappijen over de hele wereld. Ook deze produktlijn wordt uitgebreid, o.a. met GRP-containers waarin mobiele telefooncentrales naar rampgebieden gebracht kunnen worden, of de Conflex-container, een samenplooibare tankcontainer. Een andere originele toepassing is het onderbrengen van een ontziltingsinstallatie van zeewater in containers. BN heeft reeds meer dan 50.000 containers (uitgedrukt in eenheden van 20 voet) vervaardigd.

Heel wat ouder is de produktlijn KUNSTWERKEN. Ook hier kan BN bogen op talrijke en uiteenlopende verwezenlijkingen gaande van vaste en draaibare bruggen over sluisdeuren, kranen en petroleumtanks naar watertorens, enz. Ze zijn verspreid over de vier windstreken.

China, Argentinië, Zuid-Afrika, Bulgarije en Egypte zijn slechts enkele voorbeelden. Ook in België werden onlangs projecten gerealiseerd (het viadukt van Polleur en de Strauss-bruggen te Antwerpen) of zijn ter studie (de scheeps-liften van Strépy-Bracquegnies).

MILITAIR MATERIEEL is een andere BN produktlijn.



- 1. Mekaniek Brugge: mechanische onderdelen voor automobiel-nijverheid.
- 2. LPG opslagtanks voor privaat gebruik.
- 3. Gepantserd voertuig voor het troepentransport. SIBMAS.
- 4. Installatie voor de ontzilting van zeewater. Djeddah (Saoudi-Arabië).
- 5. Euclid R100. 100 ton laadvermogen.



In de twintiger en dertiger jaren reeds bouwen de fabrieken te Familleureux meerdere militaire voorzieningen: kleine rupsvoertuigen, radarcontainers, legervrachtwagens. Brugge bouwt al sinds verschillende jaren heftrucks voor meer dan één NAVO-luchtmacht. Nivelles bouwt troepentransportvoertuigen en er wordt deelgenomen aan verschillende selectietesten van mogelijke klanten in binnen- en buitenland, waar de SIBMAS 6 x 6 op banden een werkelijk succes behaalt.

De EUCLID-vrachtwagens worden vooral buiten Europa gebruikt bij de aanleg van havens en autowegen of bij de exploitatie van openluchtmijnen. Een uitgebreid gamma van modellen, van 25 tot 100 ton, wordt vervaardigd te Brugge en Nivelles. De EEG, Afrika en het Midden-Oosten blijken dankbare afnemers, vermits er tot op heden meer dan 1.000 machines uitgevoerd werden.

Sinds 1957 bouwt men te Nivelles FILTERINSTALLATIES voor de Belgische en buitenlandse fosfaatindustrie. Dergelijke eenheden worden geproduceerd en gemonteerd in Afrika, Irak, de USSR, Peru en de U.K.

Al erg vroeg in de geschiedenis van de verschillende produktie-eenheden ziet BN het nut in van eigen, gespecialiseerde ateliers die zorgen voor de afwerking van de MECHANISCHE ONDERDELEN van de eigen produkten. Dankzij de bekwaamheid van haar medewerkers en de moderne uitrusting van de werkplaatsen verovert BN later echter zelfs een marktaandeel in de sektor van de mechanische onderdelen en ensembles.

BN produkten hebben ook in deze sektor een gevestigde faam: de bestellingen uit het buitenland blijven niet uit, en ook belangrijke Amerikaanse konstruktors sluiten langlopende kontrakten met BN af.

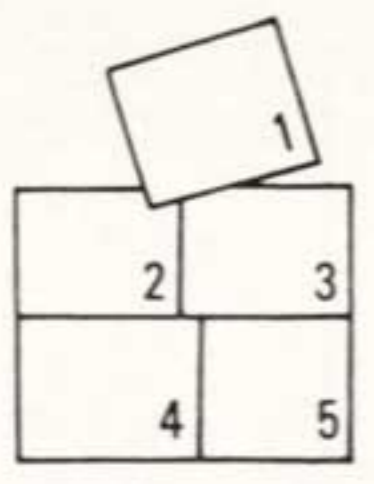
Dit streven naar de beste kwaliteit wordt uiteraard niet beperkt tot de mechanische onderdelen, maar wordt ook konsekwent bij de andere BN produkten toegepast.

En nog is de lijst van de BN produkten niet afgewerkt. Tot dezelfde groep "Industriële Uitrustingen" behoren ook nog de LPG tanks (fabriek Bellecourt), de onderdelen voor kerncentrales (fabriek Familleureux) en de activiteiten van BN Engineering (Brugge) die technologie naar Ontwikkelingslanden transfereert.

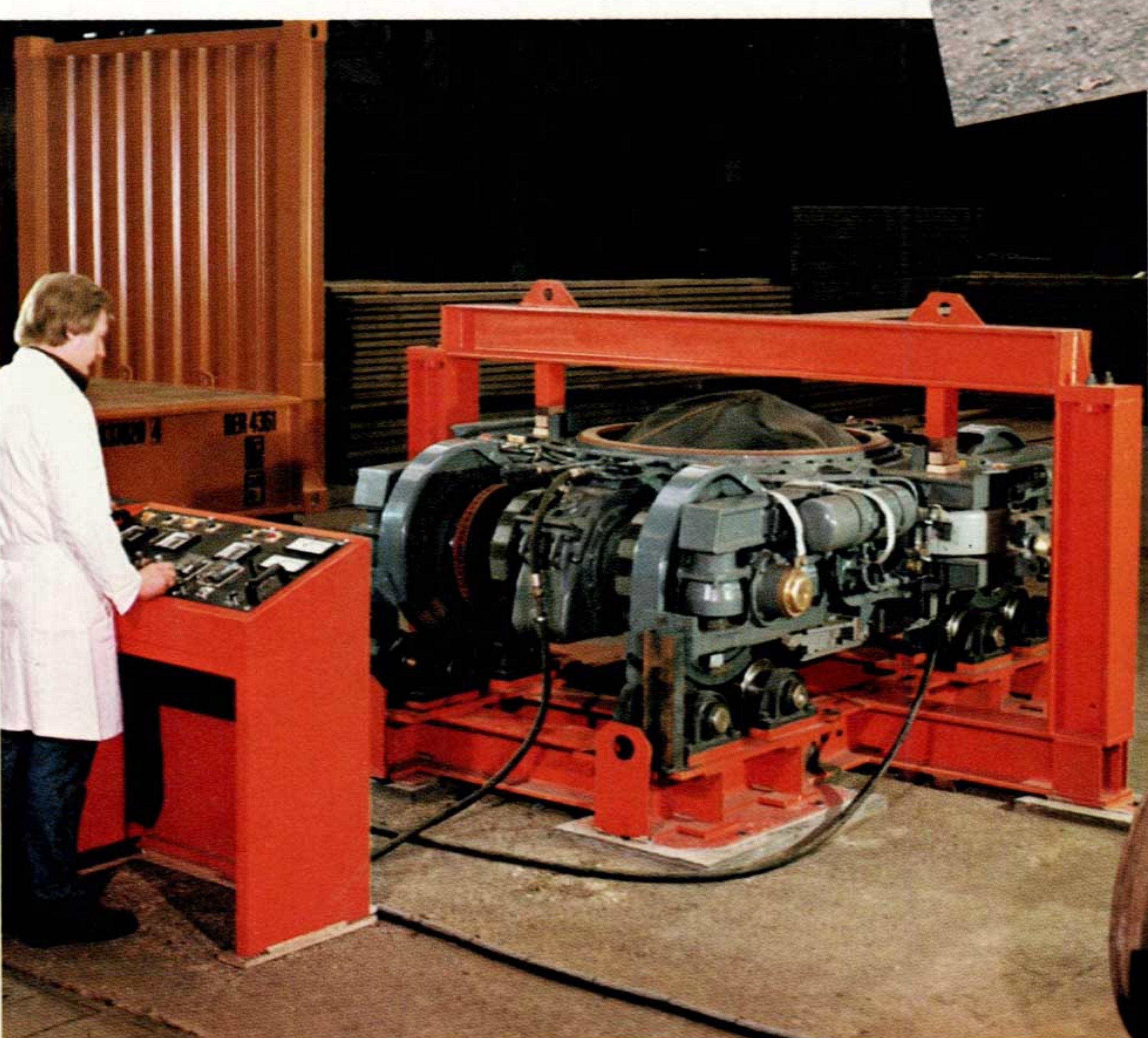
U ziet het: BN beschikt over een uitzonderlijk uitgebreid gamma van produkten. De studiebureau's van BN wensen niets aan het toeval over te laten. Bij elk nieuw projekt worden diepgaande onderzoekingen verricht, steeds weer wordt gezocht naar nieuwe designs en nieuwe ideeën, teneinde zo goed mogelijk te beantwoorden aan de specifieke eisen van elke klant, aan de noden van elke nieuwe bestelling.

## **Studie, onderzoek en ontwikkeling**

Het Onderzoeks- en Ontwikkelingsprogramma van BN richt zich voortdurend naar nieuwe horizons. Voor 1980 werd een budget vastgesteld, dat meer dan 5,50% uitmaakt van de verwachte omzet van BN. Op dit ogenblik wordt o.a. samen met andere Belgische bedrijven en instellingen druk gewerkt aan het uitdenken en perfektioneren van een geautomatiseerd systeem van stedelijk vervoer voor middelgrote steden. Dit systeem zou in de tweede helft van de jaren '80 reeds in werking kunnen treden.



- 1. "Conflex". Container voor het vervoer van vloeistoffen (opplooibaar).
- 2. Testbank voor draaistellen. Nivelles.
- 3. Telescopische coilwagen N.M.B.S.
- 4. Studiebureau Nivelles.
- 5. Studiebureau Brugge.



# Een baan bij BN

Vandaag hebben 3.500 personen een baan bij BN en haar filialen. Brugge telt 60% van de medewerkers, de andere 40% zijn verdeeld over de bedrijven te Nivelles, Familleureux, Manage en Bellecourt.

De sociale politiek van BN is er steeds op gericht geweest een sfeer van vertrouwen en onderlinge samenwerking te scheppen. De menselijke relaties zijn er goed, mede dankzij een optimale informatie en een konstruktieve dialoog op alle niveau's. De geïnstitutionaliseerde sociale overlegorganen functioneren in dezelfde geest.

BN heeft de ambitie haar reputatie van een plaats waar iedereen op een verantwoordelijke manier meewerkt te verstevigen. Medewerkers blijven het bedrijf vaak trouw tot aan hun pensioengerechtigde leeftijd en bewaren ook nadien nog contact via de Verenigingen van Gepensioneerden van BN. Het bedrijf biedt tevens talrijke opleidingsmogelijkheden, waardoor de medewerkers de snel evoluerende technologieën kunnen bijbenen, zich kunnen aanpassen aan nieuwe beheers-technieken en nieuwe sociale vaardigheden kunnen verwerven.

BN steunt de extra-professionele kontakten tussen haar medewerkers: het stimuleert hobbyclubs en sport-activiteiten, organiseert reizen voor gedecoreerden en gepensioneerden, enz...

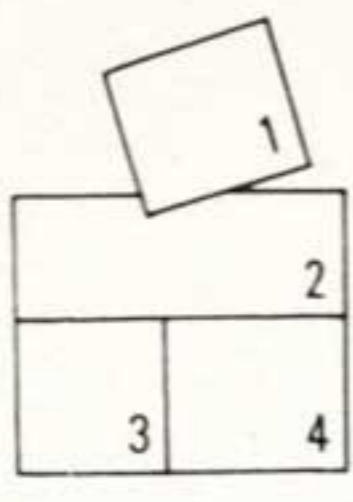
Deze initiatieven zijn uitingen van de wil van BN om zich te integreren in en actief deel te nemen aan het socio-kulturele leven van de gemeenschappen waarin haar vestigingen zich bevinden.



**Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies N.V.**

Voorheen: La Brugeoise et Nivelles.

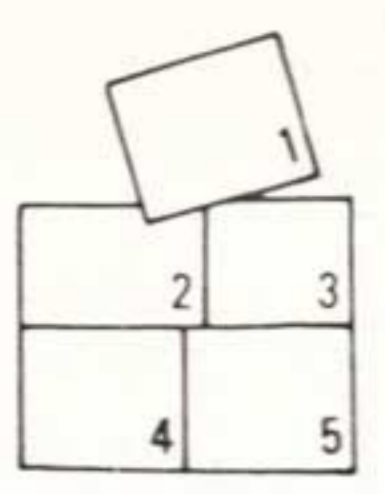
Maatschappelijke Zetel: Warandeborg 3, 1000 Brussel. Algemeen Beheer: Montoyerstraat 10, 1040 Brussel. Tel. 02/511.39.60.



- 1. Gepensioneerden wandelen in historisch Brugge.
- 2. Gedekoreerden te Familleureux/Manage.
- 3. Opleidingscentrum te Brugge: praktijkopleiding.
- 4. Gedekoreerden te Brugge.







- 1. Opbouw van metrostellen voor Brussel (1975).
- 2. Produktielijn LRV. Brugge.
- 3. Werkplaatsen gespecialiseerd in de constructie van onderstellen en daken te Manage.
- 4. Produktielijn EUCCLID.
- 5. Produktielijn voor goederenwagens in de fabriek Brugge.

