

(B)

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

SPOORNIEUWS

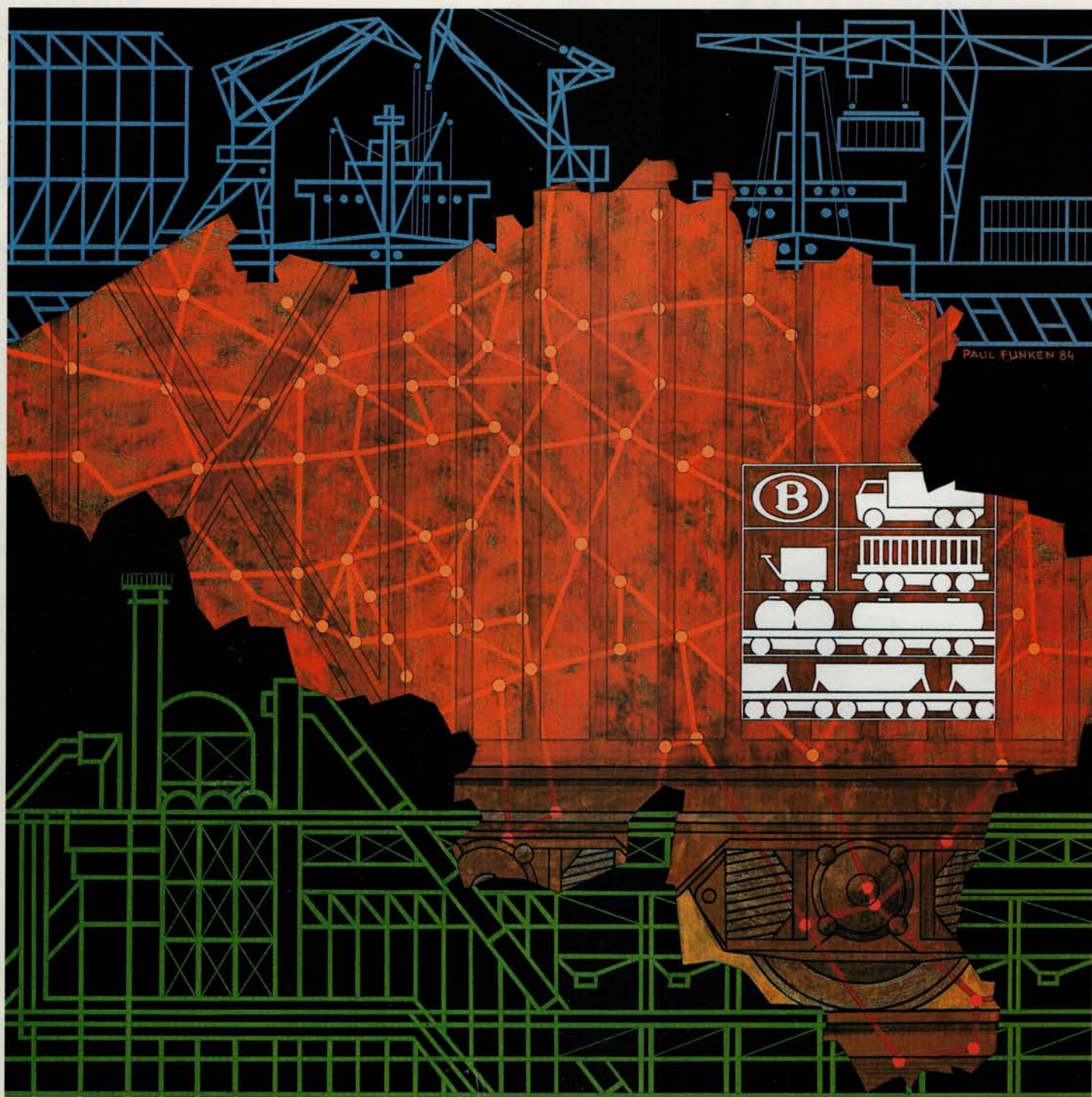
584

NOVEMBER

Maandlijks
tijdschrift
behalve
1°, 4°, 7°, 8°
en 10° maand.

Brussel X

G.P.P./10/209



5

NOVEMBER

84

INHOUD

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.

Verantwoordelijke uitgever:
F. Leboutte - Brussel

Redactie:
Ravensteinstraat 36 bus 7
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40, toestel 22184
Lay out: P. Funken - Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid **ppb**

Foto's:
R. Uyttersprot: II
Haven van Brussel: III
NMBS



ACTUEEL
De haven van Brussel: III



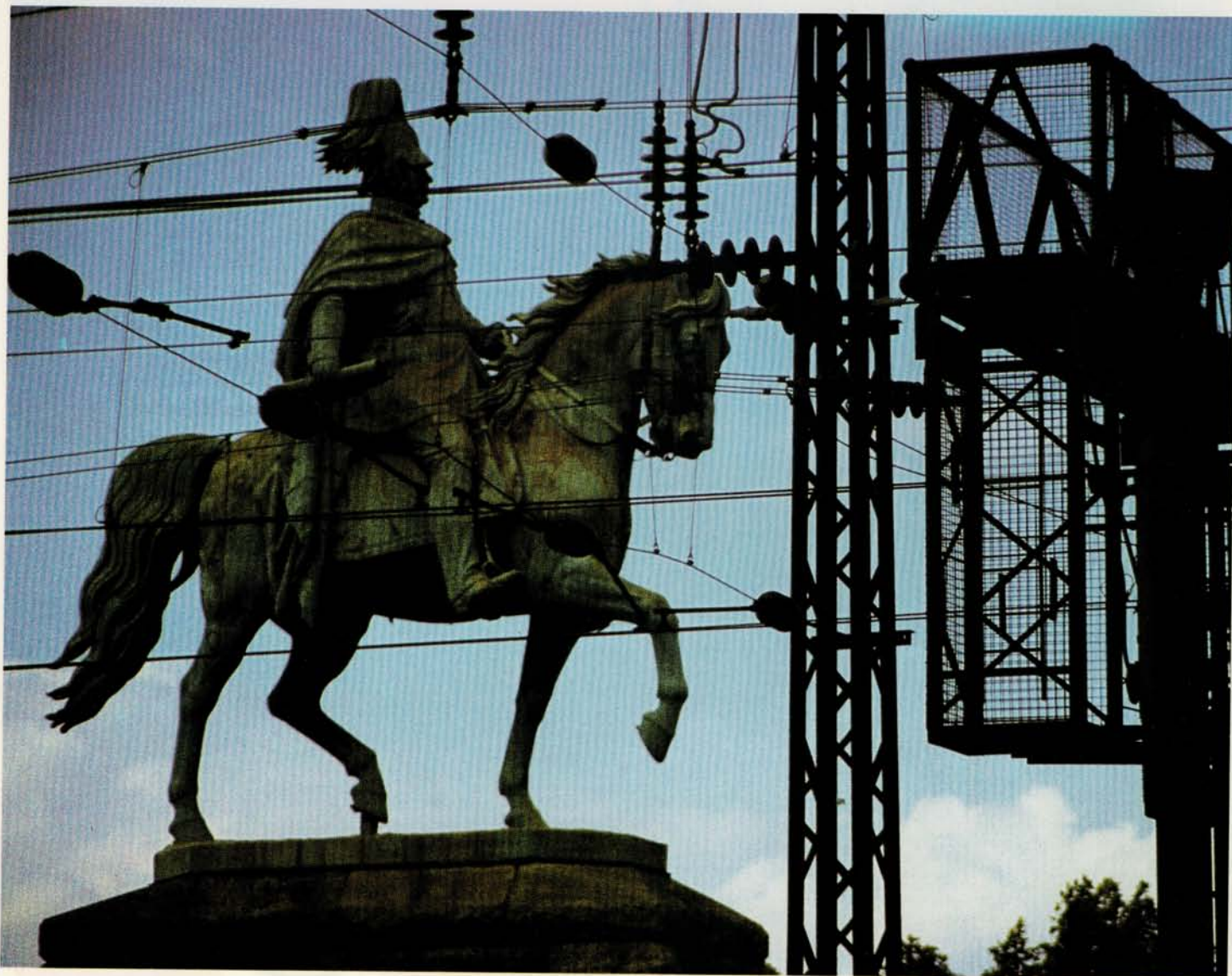
TARIEF
Opgave Benelux 50: VI
Red Star breidt uit: VII



B-NIEUWS
Uitzonderlijk vervoer: V
Mapje Colli Internationaal: VII
Terreinen in Duitsland: VII
Nieuwe leiding te Rijsel: VII



CONTAINER
De NMBS en het internationaal-
verkeer: VII



DE BRUSSELSE HAVEN EN HAAR ZORGEN



Hoe vreemd het ook moge klinken, maar de haven van Brussel is een zeehaven. Via het Scheldekanaal kunnen kleine zeeschepen immers de noordelijke rand van de hoofdstedelijke agglomeratie bereiken. En juist daar, tussen het station Thurn & Taxis en de zone Haren-Vilvoorde, zijn talrijke actieve en dynamische industriële ondernemingen gevestigd.

De inbreng van Brussel in het nationale havengebeuren wordt slechts weinig beklemtoond: toch kan men het kanaal en de maritieme installaties beschouwen als de belangrijkste commerciële invoerhaven van het land na Antwerpen (op basis van de toegevoegde waarde van de ingevoerde goederen). Verspreid over de totale lengte van het kanaal (31 km) behandelde "Brussel" 11.722.000 ton ingevoerde goederen in 1983.



1. Nieuwe sluis in opbouw te Hingene
2. Wintamsluis
3. Sluis van Klein Willebroek
4. Sluis van Zemst
5. Vilvoorde-dok
6. Brusselse voorhaven
7. Haven van Brussel



Het kanaal strekt zich uit over het Brusselse en het Vlaamse gebied. De haven en de voorhaven behandelen met minder dan 20% van de lengte van het kanaal, meer dan 60% van het totale verkeer.

Bij het verkeer via de waterweg moet ook het weg- en het spoorverkeer gevoegd worden dat gebruik maakt van de hoofdstedelijke stapelplaatsen: meer dan 2,7 miljoen ton in 1983.

Het spoorvervoer steeg vorig jaar met 64%, het wegvervoer moest het stellen met 4% minder. Verklaart de vooruitgang van de ene de regressie van de andere? Zeker niet: er is een verschil tussen de 176.000 ton winst van het spoor en de 95.000 ton verlies van de weg. De expansie van het rail/route-verkeer op de terminal Thurn & Taxis weegt natuurlijk door in het resultaat, maar dat is niet de enige reden. Wij gaan er niet verder op in, de cijfers zijn daar en het spoorwegaandeel - al zij het bescheiden - blijft stijgen.

Een blik op de statistieken leert ons dat Brussel vooral ingevoerde goederen behandelt: meer dan 70% van het verkeer! Voor de massagoederen is het hinterland beperkt tot de provincie Brabant, maar voor de "general cargo" komt het gehele land in aanmerking en zelfs bepaalde streken in de buurlanden. Zo hebben de on-

dernemingen ter plaatse een specialisatie verworven als stockbeheerders. Nog een vaststelling: de ingevoerde goederen zijn grotendeels afkomstig uit EEG-landen.

Sinds enkele jaren zijn er moderniseringswerken aan de gang. Dat om de vaartijd tussen Antwerpen en Brussel terug te schroeven. Een nieuwe sluis wordt gebouwd te Hingene; deze van Wintam

moet verdwijnen; voortdurend worden er bagger- en verbredingswerken uitgevoerd over de totale lengte van het kanaal. Bij de beëindiging van de werken zal het kanaal onmiddellijk aansluiten op de Schelde en dus niet meer vertrekken vanop de Rupel.

De maatschappij die de haven- en kanaalinstallaties beheert en de twee "gebruikersverenigingen" -

de Brusselse en de Vlaamse - hebben begin deze zomer een SOS uitgezonden. Zij vragen aan het Ministerie van Openbare Werken een aantal bijkomende kredieten voor een snelle voltooiing der werken. Volgens de planning moeten ze klaar zijn in 1986. Maar bij gebrek aan kredieten kan het 1988 worden.

Men mag niet meer talmen. De activiteiten van de ondernemingen aan de oevers van het kanaal mogen niet gehypotekeerd worden. De sluis van Wintam is verder aan het aftakelen. Een defect aan de sluis kan de sluiting voor onbepaalde periode van het kanaal tot gevolg hebben.

Uit een studie blijkt dat één maand sluiting van het kanaal een verlies van 130 à 140 miljoen zou betekenen voor de ondernemingen. Daarenboven zouden 2.200 personen technisch werkloos worden, dus 1 werknemer op 4.

Deze situatie kan het kanaal een slecht imago bezorgen, waardoor verkeer kan afvloeien naar andere havens en wat de binnenvaart schade kan berokkenen.

De vraag naar een krediet van 3,4 miljard is dus een noodzaak. De werken moeten klaar zijn voor eind 1986; dit wil zeggen dat de schepen de Schelde verlaten te Hingene en het kanaal opvaren zonder de sluis van Wintam te passeren.



Per trein: de sneeuw skiklaar ... tegen nieuwe speciale prijzen!

Frankrijk, Zwitserland, Italië, Spanje, Oostenrijk, Duitsland: uw geliefkoosde wintersportoord binnen uw bereik, ... met de trein.

En tegen nieuwe **speciale prijzen**: naast het reizen met lig- en bedplaatsen, zijn er nu ook zitplaatsen tegen nieuwe tarieven die bestel voor u een prettige verrassing zullen zijn.

Voeg daarbij de heerlijke ontspanning van een rechtstreekse en veilige reis, zonder overstappen, tijdverlies of onvoorziene bijkomende kosten!

Neem inlichtingen in de stations en, voor de allesinbegrepen formules van Raitour en FTS (reis + verblijf), bij uw reisbureau.



Rechtstreekse nachttreinen:

- ALPINA EXPRESS: Verbier (Martigny) - Leysin (Waadt) - Crans Montana (Sierre) - Grächen (Wallis). BRUSSEL-BRIG: Adelboden - Kandersteg. BRUSSEL-CHUR: Davos (Landquart) - Arosa. BRUSSEL-MILAAAN. SKI EXPRESS: Innsbruck - Steinach - Brenner - Dobbiaco - Kitzbühel - St-Johann-in-Tirol - Kufstein - Fieberbrunn - Zell am See - Schwarzach - Dorfgastein - Badgastein - Mallnitz.
- FRANCE ALP EXPRESS: St-Gervais - Chamonix - Grenoble - Alpe d'Huez - Courchevel (Moutiers) - Val d'Isère - Les Arcs (Bourg-St-Maurice). PYRENEES EXPRESS: Cauterets (Tarbes) - St-Lary (Lanmezan) - Andorra - Masella - La Molina - Tour de Carol.



AZUREN KUST - AUTOSLAAPTREINEN



"UITZONDERLIJK" EN "NATIONAAL"

les op wieltjes. Ook technici van de NMBS waren ter plaatse om alles in goede banen te leiden.

Dergelijke transporten krijgen het etiket "uitzonderlijk" opgekleefd omdat ze volgens welbepaalde richtlijnen moeten gebeuren. In feite is er niks uitzonderlijk aan... het is voor de technici van de NMBS zelfs "alledaagse kost". Elk jaar levert een speciale dienst van de NMBS, na een studie, enkele honderden vergunningen af voor uitzonderlijke transporten. Landbouwmachines met grote afmetingen liggen in dezelfde lijn - qua volume uiteraard - als de tanks. Het vervoer vereist enkel de nodige omzichtigheid en het pre-

cies volgen van de opgestelde richtlijnen. Ze worden vervoerd op gewone platte wagens, dat in tegenstelling tot bijvoorbeeld grote, massieve, ondeelbare stukken zoals transformatoren of enorme ketels, die op verlaagde wagens worden geladen of die tussen twee veelassige wagens in hangen.

Het profiel is dus niet noodzakelijk een obstakel voor een spoorvervoer. Eens een vervoer wordt aanvaard, wordt het onder de beste voorwaarden en op de meest veilige manier uitgevoerd. Want de trein rijdt in eigen bedding en stoort op geen enkele wijze andere vervoersmiddelen.

Het station Brussel-Josaphat is bijzonder interessant voor het ontvangen van zendingen bestemd voor de hoofdstad: dank zij een



Dertien centimeter buiten het toegelaten profiel!

Dus een uitzonderlijk vervoer: verplichte reisweg, niet kruisen langs links, opgelet in de bochten, en dies meer.

Dat was ook zo op 20 juli toen een konvooi tanks te Leopoldsborg "de trein nam" met bestemming Schaarbeek Josaphat, in het vooruitzicht van het défilé op de nationale feestdag. Deze mastodonten waren niet de enige voertuigen die op de platte wagens werden geladen. Ook ander legermaterieel met rupsbanden werd vervoerd maar dat was vergeleken met de tanks niets "uitzonderlijk".

Het laden gebeurde met "Zwitserse" precisie: de 13 centimeter werden verdeeld, 10 cm links en 3 cm rechts van de wagens. Eénieder die ooit in een tank reed zal onmiddellijk begrijpen dat dit geen lachertje was! De bestuurder heeft slechts een beperkt zicht, vandaar dat enkele "gidsen" meer dan nodig waren. Toch verliep al-



vaste laad- en loshelling is het niet nodig om behandelingsvoertuigen of -werktuigen ter plaatse te brengen.



DE NMBS IN DE INTERCONTAINER-STATISTIEKEN

België - en dan meer bepaald de NMBS - staat in de INTERCONTAINER-statistieken op een meer dan behoorlijke plaats geklasseerd, na Italië en na de Duitse Bondsrepubliek. Een eervolle derde rang dus.

Tussen België en de eerste twee landen gaapt weliswaar een wijde kloof, maar met meer dan 95.000 behandelde containers bij vertrek laat de NMBS op haar beurt de NS en de SNCF achter zich met respectievelijk 14.000 en 36.000 eenheden meer. En dat is niet niks!

Deze score wordt ontegensprekelijk gunstig beïnvloed door de aanwezige nationale haveninfrastructuur. Het bewijs wordt geleverd door de rang die België inneemt in het transitverkeer. Daar staan wij slechts vijfde na Zwitserland, West-Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk... en dat is een teken aan de wand.

De havens spelen in het algemeen een belangrijke rol in het containergebeuren. Zo gaat Nederland ons net vooraf voor het verkeer bij aankomst... met een honderdtal containers.

In totaal (vertrek + aankomst) heeft ons land vorig jaar 181.760 containers behandeld in internationaal verkeer, waarvan 138.317 beladen.

Dit betekent dat 76% beladen wordt vervoerd en dat is één van de hoogste scores (Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk bereiken slechts 68 à 69%).



NIEUWE LEIDING TE RIJSEL

André Demoustier, onze vertegenwoordiger in Noord-Frankrijk, geniet momenteel van een "welverdiende rust"... zo wordt dat tenminste toch uitgedrukt. Het woord "welverdiend" is hier wel duidelijk op zijn plaats, want hij heeft bij de NMBS een lange en vruchtbare loopbaan opgebouwd. Wij danken hem voor de kwaliteit van de diensten die hij, vanuit Rijsel, aan de Belgische spoorwegen bewees.

Zijn opvolger is JACQUES DELHOUGNE, een man die zeker in staat is om de talrijke, hechte con-



tacten van zijn voorganger te bestendigen en verder uit te diepen.

Jacques Delhougne vervoegde 21 jaar geleden de rangen van de NMBS. Het werk in de stations was voor hem een ideale leerschool om later over te stappen naar het kader der "verkopers". Begin de zeventiger jaar maakt hij deel uit van de eerste lichte prospecteerdere. In 1972 "leent" de NMBS hem uit aan het filiaal INTERFERRY; daar werkt hij actief mee aan de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer en aan de uitbouw van de terminal te Bressoux. Na zijn promotie als onderbureauchef en daarna als inspecteur, wordt hij in 1983 terug-

geroepen door de Maatschappij. Hij wordt ingezet voor de vorming van jonge prospecteerdere en neemt deel aan de opmaak van de commerciële benadering van de herstructurering van het goederenverkeer.

Sinds 1 oktober is hij de leidinggevende figuur in onze handelsvertegenwoordiging te Rijsel. De rijke ervaringen uit de praktijk zijn een onmiskenbare steun bij de uitoefening van zijn nieuwe functie.



MEDEDELING VAN DE DEUTSCHE BUNDESBahn

Ideaal gesitueerd voor de distributie van producten in het zuiden van de Duitse Bondsrepubliek en verder gelegen landen:

terreinen te huur met beschikbare spoor aansluiting te München.

Inlichtingen: Algemene Vertegenwoordiging van de Deutsche Bundesbahn, Luxemburgstraat 23, 1040 Brussel.



RED STAR NEEMT UITBREIDING

RED STAR EUROPE is de naam van een snelle expresdienst met bestemming Londen. De dienst werd enkele maanden geleden opgericht voor verkeer tussen de Britse hoofdstad en Brussel en Antwerpen.

Vandaag de dag wordt hij reeds uitgebreid tot 14 grote Belgische stations.

Even het principe in herinnering brengen:

- een collo van minder dan 50 kilo wordt in een reizigersstation aangeboden voor 18.00 u;
- ter bestemming de volgende ochtend

- ofwel te Londen Victoria kantoorliggend vanaf 11.00 u.

- ofwel aan huis besteld tussen 11.00 u en 14.00 u.

- ook in omgekeerde richting geldt hetzelfde uurschema maar er zijn geen kantoorliggende zendingen in België. Geen bedeling op zaterdag, zondag en feestdagen.

Eenzelfde dienst bestaat tussen België en Luxemburg onder de benaming ETOILE-EXPRESS. Andere identieke snelle diensten zullen in de nabije toekomst zeker opgericht worden. Uitkijken dus:

Voor inlichtingen:
NMBS-COLLI: 02/523 62 40 -
toestellen 22155, 22144, 22156.



NMBS-COLLI INTERNATIONAAL

Ter gelegenheid van een tentoonstelling gehouden in de maand september, heeft NMBS-COLLI een documentatiemap uitgegeven met informatie betreffende zendingen in internationaal verkeer.

In de map, getiteld NMBS-COLLI INTERNATIONAAL, worden er drie regimes van verzending behandeld: ijlgood, express en post-colli.

Er is een inleidende tekst plus 14 steekkaarten met tarieven. In de inleiding vindt u - volgens het regime - alle richtlijnen voor het aanvaarden van zendingen, voor de afhaling en de bestelling ten huize, voor de douaneformaliteiten enz...

De steekkaarten, opgemaakt per regime en per land, geven een overzicht van de bijzonderheden en van de prijsbarema's geldig augustus 1984.

Het mapje wordt gratis toegestuurd. Een eenvoudige aanvraag bij onze redactie of bij de commerciële vertegenwoordiging van de NMBS in uw streek volstaat.



2.000 kilometer zonder chauffeur!

Vandaag de dag staat de techniek voor niets. En deze techniek evolueert ook zeer snel op spoorweggebied. De oplegger of de laadkist gaan op de trein en sporen 2.000 km ver... zonder chauffeur!

Rationeel, rendabel intermodaal vervoer.

De gecombineerde rail/route-techniek, waar weg en spoor elkaar de hand reiken, is slechts één sprekend voorbeeld van de produktvernieuwing waarvoor de NMBS voortdurend ijvert.

Wil je een ander voorbeeld? Uit de klassieke container ontwikkelde de NMBS samen met haar filiaal Edmond Depaire de praktische Afneembare Kipbare Bakken (AKB). Produktvernieuwing via het intermodaal vervoer, voor de NMBS gewis geen ijdel begrip.

Had je geen weet van deze dynamische aanpak? Bel dan even.

Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58 - Brussel: 02/219 00 40.

BELGISCHE
SPOORWEGEN



De allesvervoerder.

N.M.B.S. GOEDEREN



PAUL FUNKEN





Op 3 juni laatstleden werd het reizigersverkeer per spoor grondig geherstructureerd. En met succes.

In de schaduw van deze operatie, maar daarom niet minder doeltreffend, is er sinds enkele maanden ook een reorganisatie van het goederenverkeer aan de gang.

Drie objectieven worden nagestreefd:

- het onderzoek naar de transportbehoeften van onze klanten systematisch organiseren;
- de aangeboden diensten permanent aanpassen om te beantwoorden aan deze vraag;
- de verhouding kosten/ontvangsten verbeteren.

In dit nummer van Spornieuws trachten we ons steentje bij te dragen voor de realisatie van deze doelstellingen, en dit verklaart de soms didactische ondertoon op de volgende bladzijden. Meer dan 10.000 trouwe klanten van de N.M.B.S. - dus onze lezers - waaronder verantwoordelijken in de ondernemingen, zullen dit nummer als wegwijzer naar de verschillende diensten van de N.M.B.S. kunnen gebruiken. Dit is onze bedoeling. We willen een poging ondernemen om de communicatiekloof te overbruggen.



vernieuwde middelen

De spoorwegstructuur omvat de stations, de spoorlijnen die ze verbinden en de "mobiele middelen".

Deze middelen worden ingezet om te beantwoorden aan een steeds evoluerende transportvraag. Uit de combinatie van deze middelen ontstaat het aanbod. Een aanbod dat de N.M.B.S. wil aanpassen aan de behoeften, om de rol van eerste vervoerder in het land naar behoren te kunnen vervullen.

De vaste kost van de spoorwegactiviteit is een belangrijke factor, want het personeelsbestand is groot, de activiteiten zijn geografisch erg verspreid, de infrastructuur is uitgebreid en het materieel is zwaar.

De variabele kost is verhoudingsgewijs klein. Derwijze klein dat de "marginale ton" een grote invloed heeft op de rendabiliteit van de onderneming.

Indien men stelt dat een betrouwbare dienstverlening leidt tot het verwerven van nieuwe verkeren en dat een intense en rendabele activiteit op haar beurt een nog betere dienstverlening in de hand werkt, dan is het klaar dat de noodzakelijke aanpassing van de middelen aan de marktsituatie moet worden gerealiseerd via de rationalisatie en via het streven naar optimale prestaties. Hoe gaan we te werk?



Concentratie en efficiency

Tot begin 1983 telde men verspreid over het hele land een groot aantal goederenkoeren, die voorheen erg nuttig waren geweest.

Het goederenvolume evolueert gestadig en ook qua lokalisatie van het aanbod zijn er verschuivingen. Zo waren er sommige koeren waar het verkeer volledig teloor ging of drastisch daalde. En eens onder een bepaalde activiteitsgrens loont het niet meer de moeite de installaties te onderhouden en te bedienen.

De kosten zijn groter dan de baten.

Dan is het meer dan logisch de koer te sluiten en het verkeer over te hevelen naar een andere plaats - indien dit mogelijk blijkt -, met een moderne infrastructuur en met betere toekomstperspectieven.

Het sluiten van de koeren brengt een herschikking van de bewegingen met zich mee. Een grotere concentratie op een kleiner aantal goed gesitueerde punten. De sluitingsmaatregelen hebben tot doel:

- het aantal "kleine bewegingen" drastisch te verminderen;
- tot een grotere beschikbaarheid van de locomotieven te komen;
- grotere en meer omvangrijke bewegingen te creëren, waardoor ze rendabeler worden;
- de bedieningen en de verkeersstromen te versnellen.

Dat houdt de voorgestelde rationalisatie in.

De stations die behouden blijven worden in groepen ingedeeld, afhankelijk van de omvang van het verkeer en van de potentiële klanten in de streek.

De "centrumstations" hebben de grootste activiteit.

Het zijn concentratiepunten voor welbepaalde regio's, essentiële steunberen voor een vlot spoorverkeer. Ze kunnen eventueel uitgerust worden met aangepaste behandelingstoestellen.

Rond de centrumstations werken de "autonome" koeren. Deze behandelen hun eigen verkeer en zorgen voor de bediening van de "contractuele koeren" en de "contractuele aansluitingen".

"Contractueel" omdat de activiteiten er enkel beperkt zijn tot verkeren die per contract zijn geregeld.

Soepel en degelijk aanbod

Uit een dergelijke vernieuwde structuur volgt een beter en aantrekkelijker aanbod.

De verbindingen tussen de diverse bedieningspunten en de grote rangeercentra zijn exact vastgelegd in een sluitende dienstregeling, vandaar uit vertrekt elke afzonderlijke zending naar zijn eigen bestemming.

Minder verspreide en massale verkeren verlopen sneller. Een rationeler gebruik van de middelen leidt tot betrouwbare leveringstermijnen. En door het drukken van de kosten kunnen realistische prijzen aangeboden worden.

Sommige klanten van het spoor met een klein of sporadisch verkeer, voelen zich door deze reorganisatie aan hun lot overgelaten: het vertrouwde station waar ze af en toe wagens ontvingen werd gesloten! Zij deden beroep op andere vervoermiddelen of zochten samen met de N.M.B.S. naar een alternatieve oplossing. Een oplossing die dank zij de reorganisatie in hun streek zeer dikwijls voorhanden is en die bovendien bevredigend schenkt.

Het herschikken van het goederenverkeer is reeds twee jaar aan de gang; de nieuwe normen worden geleidelijk ingevoerd, "exploitatiegroep" per exploitatiegroep. Om te beantwoorden aan de behoeften, werden er reeds bepaalde beslissingen gewijzigd. En dat onder meer als gevolg van persoonlijke contacten met de verantwoordelijken in de ondernemingen.

Gelijklopend met dit "geografische" werk, zal de N.M.B.S. ook het beheer van het materieel verbeteren. Een speciale inspanning wordt geleverd voor het volgen van de wagens. Het is noodzakelijk om voortdurend op de hoogte te zijn van het gebruik, de bestemming en de verspreiding; zowel nationaal als internationaal. Het is een complexe taak om de 40.000 wagens toebehorend aan de N.M.B.S. en een groot aantal particuliere wagens en wagens van andere netten in het oog te houden.

Toch is het lonend, want dank zij deze controle kan het materieel makkelijker ter beschikking worden gesteld en verhoogt de productiviteit ervan. Of anders uitgedrukt: het aanbod wordt soepeler.

Een nieuw dynamisme

De N.M.B.S. heeft alles in de vraag gesteld. Principes en methodes worden herwerkt, het materieel wordt aangepast om tot een modern en eigentijds aanbod te komen. De vernieuwingstrend is niet beperkt in de tijd, de nieuwe aanpak wordt permanent.

Dank zij dit nieuwe concept kan de N.M.B.S. - meer dan vroeger - een aanwezigheidspolitiek voeren bij de klanten. De bestaande en potentiële klantenkring wordt systematisch bezocht, enerzijds om een beter inzicht in de behoeften te krijgen en anderzijds om de nieuwe middelen die ter beschikking staan kenbaar te maken.

Dit nieuwe dynamisme stoelt - hoe kan het ook anders - op een gediversifieerd aanbod, op zekere methodes en op een betrouwbare en efficiënte dienstverlening.



de methodes

"Allesvervoerder" is een passende benaming voor de spoorweg. Nagenoeg alles kan per spoor vervoerd worden: kleine colli of grote massieve stukken met een enorm gewicht, massagoederen of stukgoederen, groenten onder geleide temperatuur of levende dieren... De uitzonderingen worden bepaald door het laadprofiel, een stricte norm die wordt toegepast in het belang van de infrastructuur en van de goederen zelf.

Er bestaan evenwel uitzonderingen op de uitzonderingen. Deze worden geval per geval onderzocht en toegestaan: het zijn de zogenaamde "uitzonderlijke" vervoeren. Het vervoer gaat langzamer, via een verplichte reisweg en met eventueel begeleiding van eind tot eind door specialisten. Dat is bijvoorbeeld het geval voor grote ondeelbare ladingen die net buiten het laadprofiel vallen of die ter wille van de lengte niet op één wagen kunnen geladen worden.

Drie categorieën

Algemeen worden de zendingen ingedeeld in drie grote groepen, die de transportmethode en het tariefstelsel bepalen:

- tot 5 ton vallen de zendingen in het domein van de fysieke distributie en worden ze door N.M.B.S.-COLLI, de stukgoeddienst van de Belgische spoorwegen, behandeld.

- als het gewicht van de zending 5 ton overschrijdt, dan zal er een volledige wagen ter beschikking gesteld worden. Men spreekt dan van een "volledige wagenlading". De wagen wordt ingeschakeld in een regelmatige trein en doet een "overstap" in één of twee rangerstations.

- wanneer het gewicht van de aangeboden lading meer dan 500 ton is, dan kan men enkel voor deze zending reeds het gebruik van een locomotief overwegen. De N.M.B.S. vormt dan volledige treinen die rechtstreeks - dus zonder rangerbewegingen - van de laadplaats naar de losplaats worden gesleept. Bij de programmering van volledige regelmatige treinen wordt rekening gehouden met het productieschema in de ondernemingen. De spoorweg integreert zich in de productieketting en wordt een essentiële schakel.

Een volledige trein van 1.000 ton heeft ontegensprekelijk de beste waardeverhouding frank/ton-km. Maar ook diverse stellen van enkele honderden ton kunnen, sa-

mengevoegd tot één trein, van dezelfde snelheid en soepelheid genieten als de volledige trein. De prijsverhouding ligt dan evenwel iets hoger.

Uitzondering op de algemene regel: het exclusieve gebruik van een wagen voor een lading van minder dan 5 ton. Dergelijke keuze kan soms voordeliger en/of praktischer blijken dan de klassieke formule via NMBS-COLLI.

Verskillende wisseloplossingen zijn voorhanden als de verzender en de bestemming over geen spoor aansluiting beschikken: de gemengde technieken; de soepelheid van het wegvervoer voor de korte trajecten van en naar het station of terminal, de krachtige spoorweg voor de grote afstand.

Gemengde techniek dat is bijvoorbeeld de afhaling en bestelling ten huize met NMBS-COLLI vrachtwagens, of het vervoer van een oplegger met een speciale spoorwagen, of het vervoer van een spoorwagen via de weg met een rolwagen, of eenvoudigweg het containertransport.

Er is een recente evolutie waar te nemen in deze techniek dank zij de Franse initiatieven FERDOM en FERCAM; twee geldige alternatieven voor ondernemingen die over geen spoor aansluiting beschikken.

Beter op langere afstand

De spoorweg is essentieel een massavervoerder, maar is ook een vervoerder voor langere afstanden waar zijn concurrentiekracht trouwens het grootst is.

Dank zij de ruime spreiding van zijn inplantingen kan een groot aantal bestemmingen bereikt worden. Toch zijn er bepaalde geografische industriële concentraties - ontstaan door de economische evolutie - waartussen het goederenverkeer zich sterk heeft ontwikkeld. Op deze verkeersassen bereikt het spoor een maximale doeltreffendheid.

Om tot een interessant aanbod te komen hebben de spoorwegnetten "grote treinen" gecreëerd, naar analogie met het reizigersverkeer. De TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES (TEEM-treinen) beantwoorden aan de vraag naar hogere snelheden: de commerciële snelheid ligt inderdaad hoger en er is geen opentocht aan de grenzen. Ze zijn het aangewezen vervoermiddel voor welbepaalde goederen, want niet alle goederen worden aanvaard in de TEEM-treinen. Aanvullend zijn er ook nog de TECE-treinen (TRANS EUROP CONTAINER EXPRESS).

Op bepaalde verkeersassen met groot potentiële rijden express-treinen die bijna identieke voordelen bieden als de TEEM- en de TECE-treinen. Dat is zo voor de INTER-DELTA-trein, een snelle rechtstreekse verbinding tussen de Schelde/Rijn-delta en de Rhône-delta.



Een minder goed gekend voordeel: de laad- en loftermijn.

Voor het laden of lossen van spoorwagens krijgen de klanten 22 uren tijd. Dat is een minder goed gekend voordeel van het spoorwegaanbod. Deze ruime marge laat de onderneming toe om het werk in het aankomst- of verzendingsdepartement soepel te organiseren. Op aanvraag, en mits betaling van een bescheiden toeslag, wordt een verlenging van deze termijn toegestaan waardoor er, in zeehavens bijvoorbeeld, nog "ruimer" kan worden gewerkt.

Eens de toegestane termijnen overschreden, wordt "staangeld" gevraagd. Dat is de logische compensatie voor de "onproductieve" tijd van de spoorwagen, en een stok achter de deur om de gebruikers aan te sporen tot het naleven van de laad- en loftermijnen.

Iedereen is gebaat met deze regeling zowel de gebruikers als de vervoerders.

N.M.B.S.-COLLI:

de stukgoedspecialist. 780 steden en gemeenten verspreid over het gehele land worden dagelijks per vrachtwagen bediend (al uw klanten bevinden zich op de dagelijkse reisweg!).

N.M.B.S.-COLLI treedt ook buiten onze grenzen. Postcolli, ijsgoed en express-zendingen kunnen naar alle uithoeken van de wereld gestuurd worden. Uw "monsters zonder waarde" of bepaalde van uw produkten, kunnen voor enkele honderden franken aan het andere eind van de aardbol ontvangen worden dank zij de combinatie van weg- en luchtvervoer.

Een volledige organisatie (die momenteel ook wordt gemoderniseerd) met een deur-aan-deur-dienstverlening gekoppeld aan optimale leveringstermijnen en aan concurrentiële voorwaarden. De waaier van mogelijkheden gaat van het eenvoudige vervoer per vrachtwagen via het spoorvervoer tot het voorraadbeheer.

GOED VERPAKT?

Vervoeren, jawel, maar goed vervoeren! Dus eerst en vooral goed verpakken om de goederen afdoend te beschermen.

Verpakken kan op twee manieren: goed of slecht. Bij de slechte verpakking staan we niet stil; schade, moeilijkheden en onnodige kosten zijn het logische gevolg.

De goede manier van verpakken is misschien minder gekend. De taak van de ondernemer is produceren en verkopen. De taak van de spoorwegen is "GOED VERVOEREN", en daarbij kunnen wij u helpen.

Onze specialisten kunnen een studie maken van uw verpakingsprobleem en aansluitend optimale oplossingen voorstellen.

Wij hebben onmiddellijk enkele pasklare oplossingen:

De COLLICO: opvouwbaar kist in licht metaal.

De KLEINE CONTAINER: Nuttig volume van 1,2 - 2 en 3 m³. Twee "ophijsringen", rolsysteem met blokkeringshefboom, opening aan drie zijden.

De PALET: platte paletten en boxpaletten (een stevige metalen structuur met traliewerk), praktische behandeling met hijstoestellen, rationele lading, vlotte opslag.

Raadpleeg onze specialisten:

I.B.E. - Belgisch Verpakingsinstituut
Picardstraat 15
1020 Brussel
Tel. 02/427 25 83

N.M.B.S. - Raadgevingen aan de goederencliënteel
Directie Exploitatie - Bureau 13-11
Putterij 25
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40 - Toestel 22471

N.M.B.S.-COLLI
Ravensteinstraat 36/7
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40 - Toestellen 22484 - 22486



TEEM: TRANS EUROP EXPRES GOEDEREN

De belangrijke regelmatige Europese treinen.

Een vijftiental verbindingen per dag van en naar de grote industrie- en havencentra van het land.

Snel vervoer, in 24 tot 48 uur van begin- tot eindpunt. Geen in- en uitklaring onderweg.

Goederen die voor sanitaire controle bij de douane moeten stoppen zijn uitgesloten.

In acht te nemen toegelaten last voor verkeer in het stelsel S (100 km/h).



EXPRES PER AS

Inter Delta is de eerstgeborene onder de internationale expresverbindingen per as.

Het aanbod omvat een uitgebreide gamma van goederen voor vervoer tussen twee welbepaalde zones (Antwerpen/Rotterdam en Rhônedal/Delta in het geval van Inter Delta).

Dit soort van vervoer heeft dezelfde kenmerken als de TEEM-lijnen: hoge snelheid, geen stilstand aan de grenzen, korte en betrouwbare leveringstermijn. Op deze eerste expresverbinding die in januari 1984 werd ingeluid, zullen er in de komende maanden nog andere volgen om te voldoen aan de specifieke noden die tot de bevoegdheid van de spoorweg behoren. Begin 1985 komt er een expres België-Scandinavië.

Het gevraagde vervoerregime bepaalt het tarief dat moet worden toegepast. Er bestaan binnentarieven voor colli als stuk- of expresgoed en voor zendingen bij wagenladingen.

Wanneer in de loop van een bepaalde periode grote hoeveelheden goederen moeten worden vervoerd, sluit de NMBS met de afzender bijzondere contracten waarin de trouwe klant wordt "beloond" en waarin eventueel nauwkeurige bepalingen voorkomen om de organisatie van het verkeer te vereenvoudigen en zodoende de kosten te verminderen.

In het internationale verkeer zijn de tarieven talrijker. In principe is de vervoerprijs het resultaat van een optelling: prijs volgens het Belgisch tarief tot aan de grens + prijs volgens de tarieven van de gebruikte netten in verhouding tot hun prestaties.

Door de verscheidenheid van de reglementsvoorwaarden, die te wijten is aan het nationale particularisme, is de toekenning lastig en ingewikkeld. Bovendien reizen de goederen alsof ze aan elke grens opnieuw worden verzonden; een gedeelte van de prijs wordt dus berekend door samenvoeging van vaste basistaksen, waardoor hij soms een weinig concurrentieel peil bereikt.

Om deze nadelen te verhelpen hebben de netten rechtstreekse bilaterale tarieven uitgewerkt die van toepassing zijn op welbepaalde assen: bv. België-Frankrijk, België-Nederland, België-Duitsland, België-Engeland (en terug uiteraard). Deze rechtstreekse tarieven hebben als kenmerken:

- gemeenschappelijke vervoersvoorwaarden voor de betrokken netten;
- gemakkelijk te berekenen, rechtstreekse prijzen van begin tot eindpunt die veel voordeliger zijn dan bij samenvoeging van taksen;
- behalve bij belangrijke wijzigingen van de wisselkoersen, prijzen die het hele jaar gelden.

Vrachtberekenningsparameters

In de praktijk, om het even welk tarief er wordt toegepast, wordt de prijs bepaald op basis van vier parameters:

- aard van het goed: wordt nauwelijks geklasseerd en valt bijgevolg onder een specifieke prijs-schaal;
- te vervoeren vracht;
- totale af te leggen afstand (verschilt naargelang van de vervoerweg);

- typen van gebruikte wagens: van het net of van particulieren, met twee assen of met draaistellen.

Daarbij worden eventueel nog bijkomende kosten gevoegd als vergoeding voor de huur van materieel (dekzeilen, takelwerk,...), verladings-, tractie-, uitklaringsprestaties enz.

Volledigheidshalve vermelden we dat bepaalde soorten van verkeer onder afzonderlijke tarieven vallen: het internationaal vervoer van containers (tarief Intercontainer), vervoer onder geleide temperatuur (tarief Interfrigo, huur van wagen inbegrepen) en het gecombineerd rail/route-vervoer (tarief TRW, deze maatschappij vormt het enige contactpunt voor de klanten) en dat er voor de nog altijd even interessante gesloten treinen bijzondere overeenkomsten gesloten worden.

Alle gepubliceerde tarieven zijn verkrijgbaar bij de Handelsdirectie van de NMBS, bureau 61-12. Wie een tarief koopt ontvangt automatisch de bijwerkingen, aanpassingen van de prijzen of algemene voorwaarden.

Er bestaat nog een ander informatiekanal voor de vrachtprijzen. Gespecialiseerde bureaus in de 5 grote agglomeraties waar regionale handelsvertegenwoordigingen van de NMBS zetelen: Brussel, Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik, geven u snel schriftelijk of telefonisch informatie (binnenkort per telex).

Wanneer u advies vraagt (doe het gerust) vermeld dan de bijzonderheden van uw zendingen: belangrijke tonnages in dalperiode, heen en terug, regelmatig, enz. Misschien kunnen er dan nog scherpere prijzen berekend worden.

Inlichtingsbureaus voor goederenvervoer

1000 Brussel
Emile Jacquainlaan 162
Tel. 02/219 44 50

2000 Antwerpen
Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
Tel. 03/233 23 17

4000 Luik
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13

6000 Charleroi
Quai de la gare du sud 1
Tel. 071/43 01 73

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein
Tel. 091/21 99 58

DOUANEPROBLEMEN... RAADPLEEG ONS

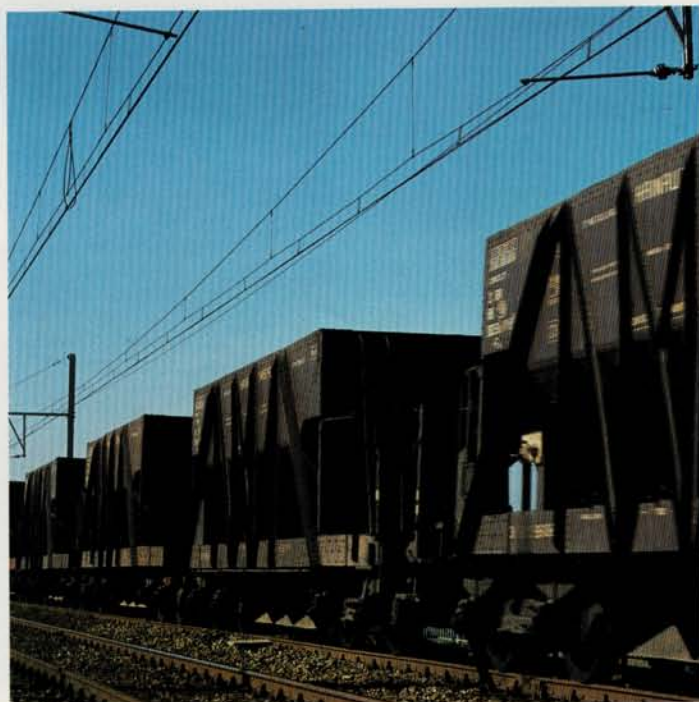
De NMBS heeft in de grensstations en grote ontvangststations van expreszendingen douaneagentschappen geopend die de formaliteiten in het internationaal verkeer op zich kunnen nemen.

Een gespecialiseerd bureau van de Handelsdirectie behandelt de problemen inzake fiscaliteit en douanereglementering. Het heeft twee brochures uitgegeven met de titel "Uitvoer per spoor" en "Invoer per spoor" die precies duidelijk maken welke formaliteiten moeten worden vervuld en welke documenten ingevuld alnaar herkomst en bestemming.

Dit bureau kan u nuttig advies verstrekken over alle mogelijkheden om douaneproblemen efficiënt te regelen.

Adres:

Handelsdirectie - Bureau 61-22
Ravensteinstraat 60 - Bus 24
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40,
post 2616, 2626, 2675.



een wagen voor elk vervoer



De hier gegeven beschrijving is uiteraard beknopt. Ze slaat op iets meer dan 25.000 wagens die speciaal voor welbepaalde zendingen bestemd zijn. Meer algemeen bruikbare wagentypen, die op enkele uitzonderingen na kleiner zijn, worden niet behandeld.

De aangeduide toelaatbare beladingen gelden voor het verkeer op lijnen van categorie C, nl. al de lijnen van het Belgisch net. Indien twee getallen een gewichtsmarge aangeven, betekent dit dat er verscheidene reeksen van eenzelfde algemeen type bestaan waarvan de nogal uiteenlopende metrieke kenmerken bepalend zijn voor de verschillen in toegelaten last.

Om uw goederen te vervoeren beschikt de NMBS, naast heel wat wegvoertuigen, over een wagenpark van zowat 40.000 eenheden dat nagenoeg evenveel platte, open en gesloten wagens telt.

Ongeveer de helft ervan zijn wagens van een klassiek type, de overige zijn speciale wagens die aan specifieke zendingen zijn aangepast.

Deze, hoofdzakelijk door de nationale industrie gebouwde wagens, ontworpen en verzeijlijkt volgens de marktbehoeften, voldoen aan twee essentiële eisen:

- ze zijn sterk (levensduur 20 tot 30 jaar);
- ze zijn speciaal gebouwd om de goederen te beschermen en deze gemakkelijk te kunnen laden en lossen.

Losse of in een boekje samengebundelde steekkaarten met de beschrijving van dat materieel zijn beschikbaar en kunnen op verzoek bij onze redactie of bij onze handelsvertegenwoordigers verkregen worden.

Het laadstation kan u, al naar de aard van de zending, de vervoerde tonnage en de gevolgde vervoerweg, helpen bij de keus van de wagen die daarvoor het best geschikt is en uw aandacht vestigen op verplichtingen en beperkingen waarmee rekening moet worden gehouden.

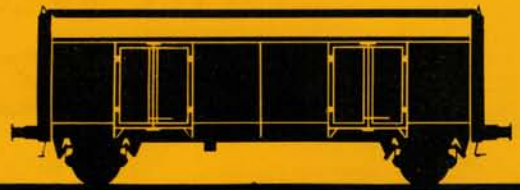
Zo nodig kunt u zich bij uw keus laten leiden door onze handelsvertegenwoordiger, voor bijzondere gevallen, door de dienst voor technische raadgevingen aan de cliënt.





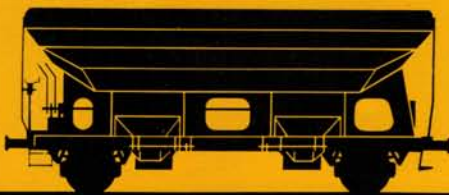
Eas - Eaos

Gewone stortwagen met draaistellen - 2.150 eenheden.
 Voor stortgoed, schroot, steenkool, mijnhout,....
 Nuttige ruimte (N.R.) 74 m³ - Nuttige last (N.L.) 58,5/59 ton.



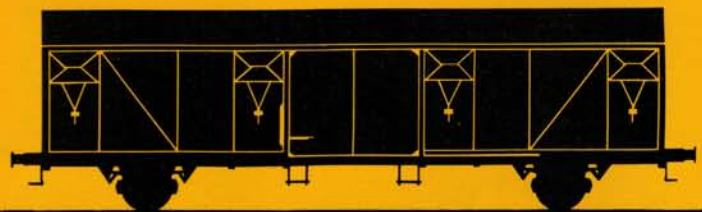
Elo

Speciale heugelwagen - 131 eenheden.
 Voor kisten met grote afmetingen en breekbare lading
 (gewoon glas, spiegelglas, marmer,...).
 N.L. 26/27 ton.



Fcs

Speciale zijlosser voor lossing door zwaartekracht met regelbaar debiet - 1.070 eenheden.
 Voor stortgoed, steenkool, graan, korrelvormige producten, enz.
 N.R. 32,5/40,6 m³. N.L. 23/24 ton.



Gbs

Gewone 2-assige grootvolumewagen - 2.720 eenheden.
 Voor allerhande tegen weersinvloeden te beschutten goederen.
 Nuttige oppervlakte (N.O.) 33 m². N.R. 80 m³. N.L. 25/25,5 ton.



Lps

Speciale 2-assige platte wagen - 40 eenheden - 2 x 4 versterkte vaste ringen
 over 12,36 m - 4 laadbakken op de vloer.
 Voor buizen, bomen, profielen enz.
 N.O. 30 m² op de vloer, 35 m² erboven. N.L. 21,5 ton.



Rbps

Zeer lange, platte draaistelwagen - 200 eenheden.
 2 x 8 ringen over 25 m.
 Voor zeer lange profielen, platen en goederen.
 N.O. 62,5 m². N.L. 51 ton.



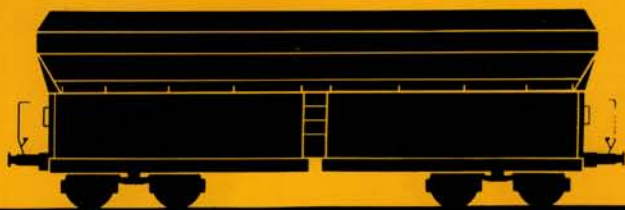
Res

Platte draaistelwagen - 2.000 eenheden - 2 x 8 ringen over 18,5 m.
 Voor metaal- en bosbouwproducten, buizen, machines, papierrollen, voertuigen enz.
 N.O. 48,8 m². N.L. 55,5 ton.



Rs

Gewone platte draaistelwagen - 1.840 eenheden - 2 x 8 ringen over 18,5 m.
 Voor bosbouw-, staalproducten, buizen, containers, machines enz.
 N.O. 50/51,3 m². N.L. 43/58 ton.



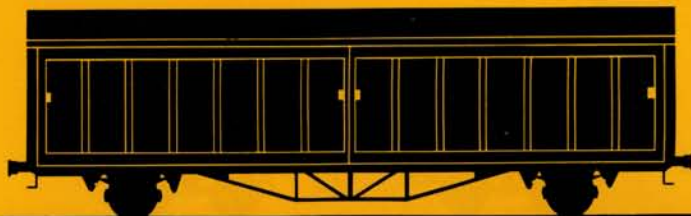
Fals

Speciale stortwagen met draaistellen - zijlosser met massale lossing door de zwaartekracht - 950 eenheden.
Voor massaal stortgoed: steenkool, cokes, erts, steengroefproducten.
N.R. 64/90 m³. N.L. 55/57 ton.



Fbl

Speciale 2-assige stortwagen, vergelijkbaar met de Fals - 510 eenheden.
N.R. 64,5 m³. N.L. 26 ton.



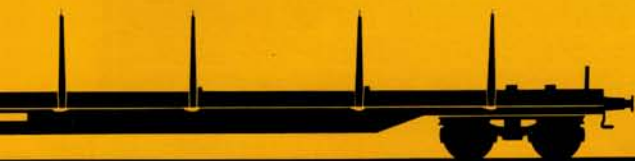
Hbis

Speciale grootvolumewagen (bepaalde eenheden hebben een vastzetinrichting binnenin) - 650 eenheden.
Voor colli, goederen op paletten, in zakken en zakjes.
N.O. 34 m². N.R. 75 m³. N.L. 25/25,5 ton.



Ks

Gewone 2-assige platte wagen - 3.904 eenheden.
2 x 6 zijrongen over 12,5 m.
Voor producten van ijzer- en staalnijverheid, machines, voertuigen.
N.O. 31,5/34,6 m². N.L. 21/27 ton.



Remms

Gewone platte draaistelwagen - 2.200 eenheden - 2 x 6 rongen over 12,64 m.
Voor massagoed: platen, plakken, steenblokken, enz.
N.O. 35 m². N.L. 49,5/60 ton.



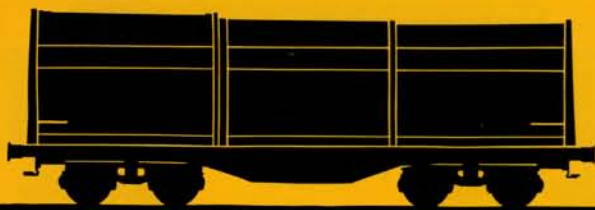
Rgps - Sgjs

Gewone platte draaistelwagen - 200 en 220 eenheden.
2 x 8 rongen over 18,5 m.
Voor containers (speciale schokdempers bij Sgjs).
N.O. 45/45,5 m². N.L. 55/56 ton.



Sap

Speciale platte draaistelwagen - 55 eenheden - 2 x 4 rongen over 14,4 m.
Voor zware ijzer- en staalproducten (plakken, knuppels).
N.O. 40 m². N.L. 68 ton.



Shimms

Speciale platte draaistelwagen - 350 eenheden - Schuifdak met telescopische luiken.
Voor rollen plaatstaal - 5 wiegen.
N.L. 58 ton.



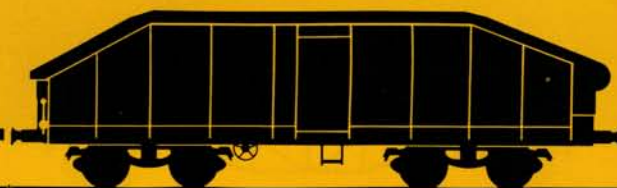
Shmms

Speciale platte draaistelwagen - 820 eenheden.
Voor rollen plaatstaal - 5 tot 7 wiegen.
N.L. 59,5/62 ton.



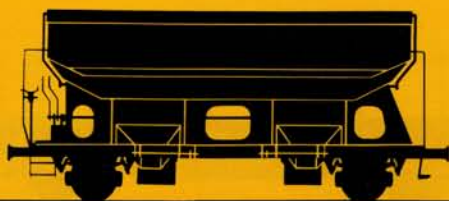
Tads

Zelfflosser met opgaand dak en draaistellen - 500 eenheden.
Zijlossing door 2 x 3 stortgoten (3 tremels) over ongeveer 12 m.
Voor kalk, zand, dolomiet, korrelvormige meststoffen enz.
die tegen weersinvloeden moeten worden beschermd.
N.R. 56,7 m³. N.L. 58 ton. Laadopening: 12,7 x 1,2 m.



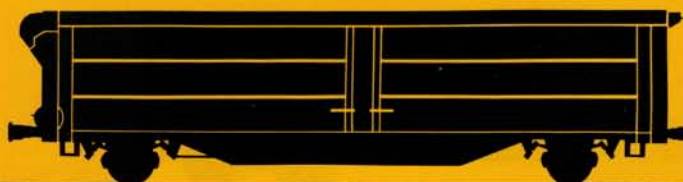
Tahs

Gesloten draaistelwagen met opgaand dak - 598 eenheden.
Voor rollen plaatstaal - 7 wiegen. Dak: mechanisch luik.
N.L. 57 ton.



Tds

2-assige gesloten wagen met opgaand dak - 975 eenheden.
Zelfflosser door 2 x 2 stortgoten - vergelijkbaar met Fcs.
Laadopening van boven: 7,9/8 x 1,2 m.
N.R. 38 m³. N.L. 17/26,5 ton.



Tffs

Gesloten wagen met opgaand dak (luik) voor veerboot - 50 eenheden.
Laadopeningen: • door het dak: 12,33 x 2,06 m.
• door de zijdeuren: 5,66 x 2,02 m.
N.L. 25,5 ton.

De NMBS stelt niet alleen haar eigen wagens ter beschikking maar zij kan ook nog een beroep doen op wagens van de naburige netten.

Sommige wagentypen die in België nog niet bestaan, worden voor bepaalde zendingen aangewend. De NMBS kan, na onderzoek van uw wensen, die oplossing kiezen.

Tenslotte zijn er nog een aantal uiterst gespecialiseerde wagens, meer bepaald voor het vervoer van chemische produkten. De hoge investering staat soms niet in verhouding tot de rendabiliteit, of komt niet gelegen op een ogenblik dat er dringend vraag is naar meer gewone wagentypen. De NMBS verwijst de verzenders dan naar verhuurbedrijven die een internationaal park van meer dan 60.000 zeer verschillende voertuigen op de markt aanbieden. De verhuur op termijn biedt de mogelijkheid die wagens te gebruiken alsof men er zelf de eigenaar van is, zonder zich te moeten bekommeren om de kosten en de gebruiksduur gedurende onderhouds- en revisieperioden.

ALGECO
Koningsstraat 172/17
1000 Brussel
Tel. 02/218 15 24

C.A.I.B.
De MeeÛsquare 18
1040 Brussel
Tel. 02/513 86 16

C.I.T.A.
Van Volxemlaan 140/15
1190 Brussel
Tel. 02/347 07 17

EVERARD
Louizalaan 541/2
1050 Brussel
Tel. 02/640 61 56

KREVINO
Lefèvredok, kaai 60
2030 Antwerpen
Tel. 03/541 22 97

M.M.M.
Louizalaan 534
1050 Brussel
Tel. 02/640 07 20

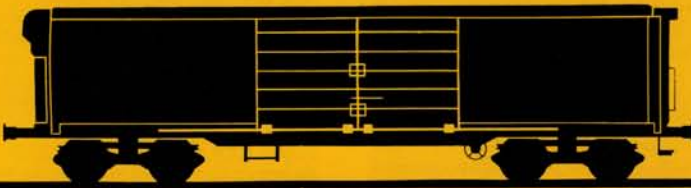
Het is al gebeurd dat de NMBS een aangeboden kans meteen aangreep. Particuliere wagens die door een onderbreking in het verkeer ongebruikt bleven, konden door een andere particulier gebruikt worden om een toevallig probleem op te lossen. Die vorm van "solidariteit" onder de cliënteel is dan aan de verbeeldingskracht te danken. Het zal echter niet alleen een goede herinnering blijven: soortgelijke gevallen kunnen zich nog voordoen en de NMBS staat er op ook dan één van haar wezenlijke taken te vervullen: de vervoerproblemen oplossen.





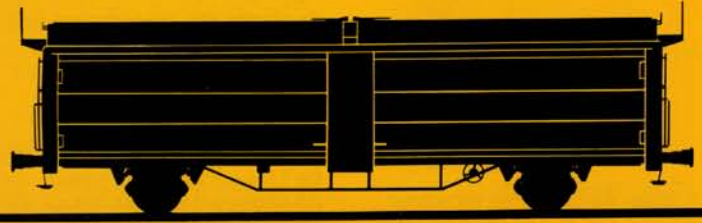
Ss

Speciale platte draaistelwagen - 100 eenheden.
 2 x 6 vaste rongen van 2 m over 18,5 m.
 Voor boomstammen, buizen.
 N.O. 47 m². N.L. 54,5 ton.



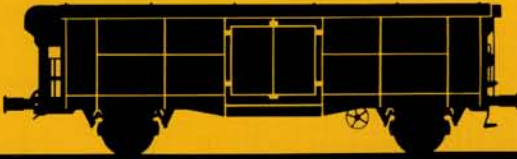
Taems

Roldakwagens - 700 eenheden.
 Voor omvangrijke goederen die langs boven geladen en tegen weersinvloeden
 beschermt moeten worden.
 N.O. 32,5 m². N.R. 72,5 m³. N.L. 57 ton.



Tbikks

Schuifdakwagens met schuifwanden - 550 eenheden.
 Voor droog te houden goederen die een grote laadopening vereisen.
 Laadopeningen: • door het dak: 6 x 2,53 m.
 • door de zijdeuren: 5,66 x 2,07 m.
 N.O. 33 m². N.R. 85 m³. N.L. 24,5 ton.



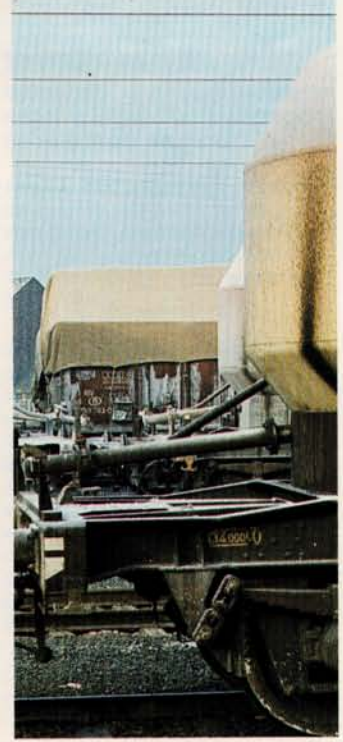
Tms

Gesloten wagen met opengaand dak (luik) - 1.492 eenheden.
 Voor omvangrijke colli, machines, gegoten stukken, ...
 Laadopeningen: • door het dak: 8,69/8,75 x 2,47/2,79 m.
 • door de zijdeuren: 1,4/2 x 1,78/1,8 m.
 N.O. 22/24,9 m². N.R. 35/48 m³. N.L. 22,5/26 ton.



Ucs

Ketelwagens met persluchtlossing - 350 eenheden.
 Voor losgestorte poedervormige produkten: cement, soda, gemalen kalk, meststoffen...
 2 ketels van 17 m³.
 Laadopeningen: Ø 0,5 m - Maximumdruk: 2,8/3 kg/m².
 N.L. 23/23,3 ton.



reizigersformules

Voortreffelijke dagtreinen

De TRANS EUROP EXPRESS en de internationale INTERCITY-treinen zijn het puike voor zakenreizen. Ze zijn snel, bijzonder comfortabel en hebben een verzorgde en lekkere keuken. Ze rijden in alle mogelijke richtingen en bieden op de plaats van bestemming optimale aansluitmogelijkheden.

Trouwe slapers

De TEN-nachttreinen maken van uw nachtrust gebruik om u 1.000 kilometer en meer van uw kantoor te brengen. Slaapafdelingen voor één, twee of drie personen, een verzorgde hoteldienst en geen tijdverlies.

Reizigers die geregeld de nachttrein nemen kunnen de slaapwagenbegeleider een klantenkaart vragen waarop al hun verplaatsin-

gen worden ingeschreven. Na tien nachtreizen moeten ze voor de elfde geen bedtoeslag betalen.

Het bedrijfsabonnement

In binnenverkeer stelt de NMBS een BEDRIJFSABONNEMENT voor dat tijdens een bepaalde periode elke dag (ook op zon- en feestdagen) op het hele net geldig is. Alle personeelsleden, zonder uitzondering, van het desbetreffend bedrijf kunnen er om de beurt als in een aflossingskoers gebruik van maken. Het abonnement geldt in België op internationale treinen, TEE's en IC's met toeslag.

Er bestaan enkele "speciale" diensten die in het bijzonder voor ondernemingen zijn bestemd en waarmee wordt beoogd ze te logistiek of publicitair te steunen.

Geslaagd vergaderen in het station

Mensen uit de vier windstreken tezamen brengen is niet altijd makkelijk en goedkoop. Daarom heeft de NMBS gedacht aan een formule "VERGADEREN MET DE NMBS" in de restaurants van de drie grote Brusselse stations.

Daar stelt ze een vergaderzaal voor 40 tot 60 personen ter beschikking, houdt de koffiepauze op het door u gekozen ogenblik, biedt een werklunch aan en verstrekt elke deelnemer een heenen terugbiljet eerste klas dat op de dag van de vergadering tussen zijn woonplaats en de hoofdstad geldig is.

Dat alles voor een vaste prijs per deelnemer.

Het menu van de werklunch is bepalend voor de prijs, maar men

Klanten die goederen verzenden, moeten ook zelf al eens de trein nemen. De spoorwegen - en in het bijzonder de NMBS - hebben voor het ondernemingspersoneel, naast de bekende abonnementen, formules uitgewerkt die tegemoetkomen aan de grote behoefte aan mobiliteit in de zakenwereld.



ve "speciale" diensten

mag stellen dat deze niettegenstaande de voortreffelijke diensten, zelden meer dan 2.000 F bedraagt.

Uw eigen expo

Om uw huidige en toekomstige klanten, als het ware bij hen thuis, uw produkten of nieuwigheden te tonen, is er de expotrein TREPPO. Gesierd met uw kleuren en ingericht naar uw smaak kan deze rijdende tentoonstelling stations aandoen waar de genodigden uit de streek uw waar kunnen komen bezichtigen. Vijftien ondernemingen hebben die formule reeds uitgeprobeerd en verscheidene hebben het experiment herhaald. De expotrein brengt uw produkten in de kijker, waar en wanneer u het wilt.

Speciale trein naar keuze

Een verjaardag, een uitzonderlijke reis, een bijzondere samenkomst, een feestelijke opening... Stel uw speciale trein samen en geef ze kleur aan die gebeurtenis.

Een voorbeeld: U hebt uw reisweg gekozen en vanaf 8 uur pikt uw trein de 574 kleinhandelaars op; al uw genodigden krijgen een ontbijt; uw trein doorkruist het land en zet het hele gezelschap af op een leuk plekje voor een dagje ontspanning.

Tijdens de terugreis wordt een koude schotel opgediend en de trein brengt de reizigers terug naar de plaats waar ze 's morgens zijn opgestapt.

Dit thema, waarop heel wat variaties mogelijk zijn, is ook één van die offertes die de aandacht verdienen.

Desgewenst kunt u ook de grens over. Daar staan de mogelijkheden van de andere spoorwegen ter beschikking: onderbrengen van residentiële werkcolleges, voorstelling van uw produkten in een "podium"-wagen enz...

Bovendien kunt u ook voor uw gerichte acties door middel van reclamecampagnes (aanplakbiljetten en andere middelen) bij de spoorweg terecht. De mogelijkheden zijn legio: van een eenvoudig aanplakbord tot video, van een met de trein meerrijdend reclamekarton tot een groot 20 of 40 m² affiche langs de weg, bv. bij een brug, een viaduct...

Die plaatsen zijn in concessie gegeven aan Publifer, die uw problemen zal onderzoeken en de meest geschikte oplossing zal voorstellen.



technieken,

De NMBS is niet te scheiden van de nationale economie. Zij wil ook daadwerkelijk aan de heropleving medewerken. Om dit ambitieuze programma uit te voeren heeft de spoorweg de nodige technieken in huis, brengt hij ideeën naar voren en biedt hij vooral specialistenwerk aan: mannen en vrouwen die trots zijn op hun vak en trachten het zo goed mogelijk uit te oefenen, in het besef dat de hele gemeenschap erbij gebaat is.

Die mannen en vrouwen, ieder op zijn post, bezielen de spoorwegstructuur. Tot hen moet u zich wenden om uw kleine en grote vervoersproblemen op te lossen.

De **stationschef** staat ongetwijfeld het dichtst bij u. Hij regelt alle details bij vertrek en aankomst van uw zendingen. Hij bezorgt u de nodige wagens, neemt uw zendingen aan, zorgt voor de rangering van de trein of stelt de goederen open voor het laden of lossen.

De **handelsvertegenwoordiger** is de streekafgevaardigde van de Handelsdirectie. Met zijn specialistenteam behandelt hij alle problemen inzake het vervoer van goederen en reizigers. Neem eerst en vooral met hem contact op. Als u maar één iemand van de spoorweg wil kennen, kies hem dan. Mochten de te nemen beslissingen zijn technische kennis of zijn bevoegdheid te buiten gaan, dan vindt hij voor uw problemen ongetwijfeld de geschikte gesprekspartner binnen de centrale of gewestelijke directies.

De **bureaus van de directies** zijn, elk apart, bevoegd voor hun eigen specialiteit; ze weten onmiddellijk raad met ingewikkelde problemen die op plaatselijk of gewestelijk vlak niet konden worden opgelost. De handelsvertegenwoordiger kent die bureaus goed en kan dus een bemiddelende rol spelen.

Onze handelsvertegenwoordigingen

1000 Brussel
Adolphe Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40

2000 Antwerpen
Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
Tel. 03/233 02 68 - 233 23 25

3500 Hasselt
Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65

4000 Luik
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13

5000 Namen
Rue Godefroid 52
Tel. 081/22 30 84

6700 Aarlen
Avenue de la gare 61
Tel. 063/22 41 15

6000 Charleroi
Quai de la gare du sud 1
Tel. 071/43 01 73

7000 Bergen
Square F. D. Roosevelt 14
Tel. 065/33 59 79

8000 Brugge
Stationsplein
Tel. 050/38 39 97

8500 Kortrijk
O.L. Vrouwestraat 9
Tel. 056/22 00 49

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein
Tel. 091/22 71 00

Duizenden ondernemingen en miljoenen afnemers binnen spoorbereik. Aan het andere eind van de spoorlijn gaat heel West- en Centraal Europa voor u open. De structuur van de spoorwegvertegenwoordiging helpt u afzetmogelijkheden voor uw productie vinden.

De NMBS heeft vertegenwoordigers in zeven Europese landen; ze zijn gevestigd in Londen, Rotter-

dam, Keulen, Wenen, Basel, Luxemburg, Parijs en Rijsel.

Bovendien zijn er te Brussel handelsvertegenwoordigingen van de Britse, Nederlandse, Duitse, Zwitserse, Italiaanse en Franse spoorwegen.

In totaal staan veertien teams klaar om het spoor bij uw internationaal handelsverkeer te betrekken. Noteer hun adressen.

Andere spoorwegnetten in België

BR - Engelse Spoorwegen
Bergstraat 52/1
1000 Brussel
Tel. 02/511 68 03

FS - Italiaanse Spoorwegen
De Brouckèreplein 46/4
1000 Brussel
Tel. 02/219 09 42

NS - Nederlandse Spoorwegen
Keizerinlaan 66/1
1000 Brussel
Tel. 02/512 83 45

CFF - Zwitserse Spoorwegen
Adolphe Maxlaan 48-50
1000 Brussel
Tel. 02/217 57 63

SNCF - Franse Spoorwegen
Adolphe Maxlaan 25
1000 Brussel
Tel. 02/217 00 20

DB - Duitse Spoorwegen
Luxemburgstraat 23
1040 Brussel
Tel. 02/512 53 39

Onze vertegenwoordigingen in het buitenland

Aeschenvorstadt 48
CH 4051 BALE
T. 061/23 72 85

Hauptbahnhof
Bahnhofvorplatz 3
D KOLN (E.D.S.)
T. 0221/13 47 61

FORUM
Avenue Charles St-Venant 33
F 59800 LILLE
T. 20/06 46 17

Sackvillestreet 22-25 A
GB LONDON W 1 X1-DE
T. 01 734 1491

Avenue de la Liberté 17
L LUXEMBOURG (1931)
T. 2 49 55

Boulevard des Capucines 21
F 75002 PARIS
T. 1/742 4041

Delftsestraat 9C
NL 3013 AB ROTTERDAM
T. 10/13 55 50

Operring 1 - E/IV
A 1010 WIEN (E.D.S.)
T. 222/57 84 02



Een actieve omgeving

Om in haar aanbod meer afwisseling te brengen en haar werkzaamheden uit te breiden, is de NMBS bij internationale groeperingen aangesloten, neemt ze deel aan het beheer van dochtermaatschappijen of brengt ze via aangesloten of ermee verbonden instellingen spoorwegprodukten op de markt.

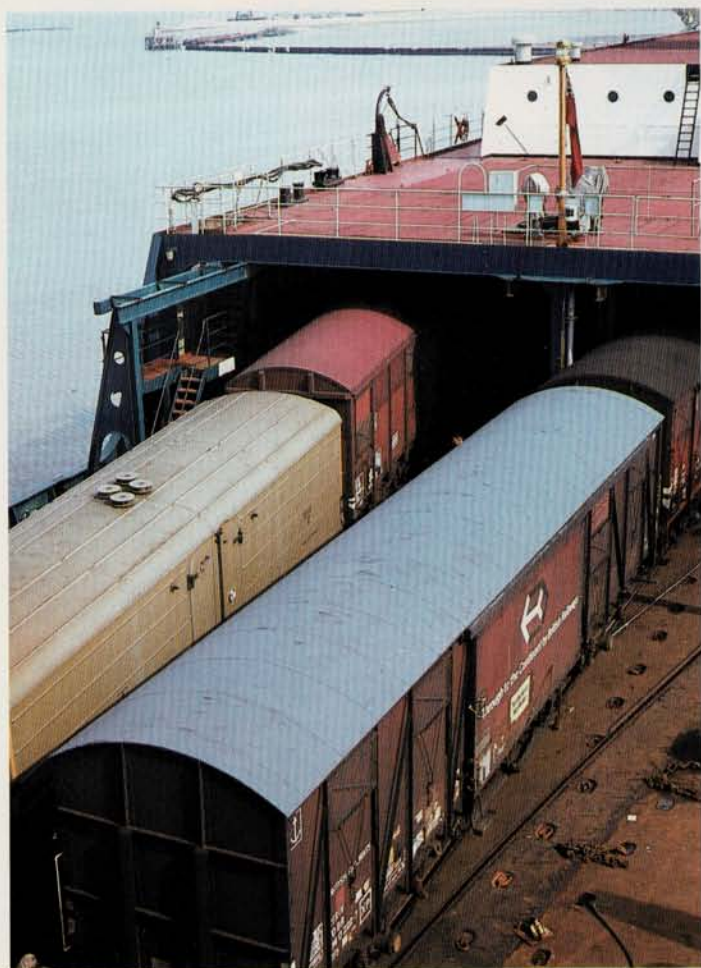
Dat betekent een doorgedreven specialisatie ten dienste van de doeltreffendheid en voor de klanten is het soms een middel om betere voorwaarden te bekomen dan via individuele relaties.

Te huur

De NMBS beheert een aanzienlijk spoorwegdomein: industrieterreinen, loodsen, opslagplaatsen en allerhande gebouwen die dicht bij het spoor gelegen en er vaak mee verbonden zijn.

De beschikbare oppervlakte is a priori bestemd voor ondernemingen die een vestigingsplaats zoeken tegen aantrekkelijke voorwaarden. Hoe meer vervoer aan de spoorweg wordt toevertrouwd des te voordeliger worden die voorwaarden.

Als u op dat vlak bij de beherende diensten van de Baan te raden gaat, zal u geholpen worden door een bevoorrecht gesprekspartner: nl. de handelsvertegenwoordiger.

**S.B.A.**

Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats
Montoyerstraat 17-19 - 1040 Brussel
Tel. 02/513 06 60
Overzees verkeer; haventerminals.



N.V. Edmond Depaire
Havenlaan 94 - 1020 Brussel
Tel. 02/426 98 53 (54-55)
Spoor- en wegvervoer, stukgoederen, beheer van de centra voor wegvervoer.



S.V. Intercontainer
Margarethenstrasse 38 - CH 4008 Basel
Tel. 061/22 25 25
Organisatie en beheer van het internationaal containervervoer per spoor.



S.V. Interfrigo
Wettsteinplatz 1 - Postbus 341 - CH 4005 Basel
Tel. 061/26 33 33
Internationaal spoorvervoer onder geleide temperatuur.



N.V. Interferry
Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen
Tel. 03/541 69 50 - 542 16 92
Vertegenwoordiger voor België van Intercontainer en Interfrigo.
Exploitatie van de NMBS-containerterminal te Antwerpen.

N.V. Publifer
R. Vandendriesschelaan 23 - 1150 Brussel
Tel. 02/771 01 63
Reclame op het grondgebied van de NMBS.



S.V. Railtour
Steenweg op Boondaal 6 - 1050 Brussel
Treinreizen + verblijven tegen een vaste prijs.



N.V. Railtrans
Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen
Tel. 03/542 03 10
Promotie van het vervoer per spoor.



N.V. T.R.W. - Transport Rail Weg
Vandenpeereboomstraat - station Brussel West - 1080 Brussel
Tel. 02/425 62 51
Organisatie van het gecombineerd rail/route-vervoer. Beheer van de eindbehandelingscentra.



Deze man heeft een transport-probleem

Dat is hem duidelijk aan te zien. Een gereedschapsmachine van 60 ton vanuit het binnenland naar de haven brengen is beslist geen klusje om mee te lachen! Natuurlijk weet de brave man dat er verschillende vormen van goederenvervoer zijn, elk met eigen kwaliteiten en beperkingen. Vandaar het levensgrote vraagteken.

Maar weet hij wel dat de NMBS over aangepast materieel en over specialisten beschikt die per trein dit klusje voor hem vlot en in een mum van tijd kunnen klaren?

De trein houdt bovendien ook zware vrachten: een transformator, landbouwmachines, produkten van de ijzer- en staalindustrie, containers, auto's, steenkolen, erts... De grote problemen kan de NMBS probleemloos aan, maar ook voor de kleine kan je bij de NMBS terecht. De afhaling en bestelling ten huize van pakken en pakjes, ja daar weten we ook wel raad mee.

Was je nog niet overtuigd? **Bel ons even.**
Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58 - Brussel: 02/219 00 40.



Ook dit kleine pakje vervoeren wij voor jou!

De trein, krachtig en sterk. Voor de haven, voor onze industrie. Ketelwagens, gesloten wagens, stortwagens, slowagens, platte wagens, dieselloco's, elektrische loco's... Kolen, cokes, staal, granen, erts, containers... en het kleine pakje. Kan dat ook met de imposante goederen-trein?

Jazekert, want de NMBS brengt jaarlijks 15 miljoen zendingen colli ter bestemming... dat is niet niks!

De trein is het belangrijkste element in het stukgoedverkeer georganiseerd door NMBS-COLLI. 950 bestelwagens doorkruisen dagelijks het land voor afhaling en bestelling ten huize van colli. Uitstekende dienstverlening en snelheid zijn de uitgangspunten van de NMBS-COLLI-stukgoeddienst.

Je kan op twee uren slapen. Het kleine pakje wordt dagelijks binnen de 24 uren afgeleverd in 760 steden en gemeenten. En heb je regelmatig een "klein-pakjes-vervoerprobleem", dan kan NMBS-COLLI een globaal contract aanbieden dat nog interessantere voordelen inhoudt.

Wist je dat niet? **Bel ons even.**
Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58 - Brussel: 02/219 00 40

BELGISCHE SPOORWEGEN **(B)** De allesvervoerder

BELGISCHE SPOORWEGEN **(B)** De allesvervoerder.



Een treinstel van 1.200 ton spoorde zopas dit bedrijf binnen.

22 stortwagens met onontbeerlijke grondstoffen om het productieproces draaiende te houden, werden zonet door de NMBS "ten huize" geleverd op het aansluitingspoor.

Het is duidelijk. De trein is vandaag de dag veel meer dan louter een vervoermiddel; hij is dikwijls het aanzetstuk of het verlengstuk van de produktieketting. Regelmaat in de aan- of afvoer van grondstoffen en produkten is voor onze nationale industrie van vitaal belang. En dan is de NMBS de geknipte transportmaatschappij. Daar kan je op rekenen!

Maar de NMBS heeft niet enkel oog voor massale goederen-transporten. Ook de afzonderlijke wagenlading is voor haar belangrijk. De aan gang zijnde herstructurering van het wagenladingverkeer heeft nieuwe perspectieven in petto. Het wordt sneller, rationeler, afgestemd op de behoeften van de klant om een zo hoog mogelijke efficiency te bereiken.

Wil je er meer over vernemen? **Bel ons even.**
Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58 - Brussel: 02/219 00 40

BELGISCHE SPOORWEGEN **(B)** De allesvervoerder.



2.000 kilometer zonder chauffeur!

Vandaag de dag staat de techniek voor niets. En deze techniek evolueert ook: zeer snel op spoorweggebied. De oplegger of de laadkist gaan op de trein en sporen 2.000 km ver... zonder chauffeur!

Rationeel, rendabel intermodaal vervoer.

De gecombineerde rail/route-techniek, waar weg en spoor elkaar de hand reiken, is slechts één sprekend voorbeeld van de produktvernieuwing waarvoor de NMBS voortdurend ijvert.

Wil je een ander voorbeeld? Uit de klassieke container ontwikkelde de NMBS samen met haar filiaal Edmond Depaire de praktische Afneembare Kipbare Bakken (AKB). Produktvernieuwing via het intermodaal vervoer, voor de NMBS gewis geen ijdel begrip.

Had je geen weet van deze dynamische aanpak? **Bel dan even.**
Antwerpen: 03/233 23 17 - Gent: 091/21 99 58 - Brussel: 02/219 00 40.

BELGISCHE SPOORWEGEN **(B)** De allesvervoerder.