

Brussel X

G.P.P./10/209

Maandlijks tijdschrift  
behalve 1<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup>, 8<sup>o</sup>  
en 10<sup>o</sup> maand.





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

Verantwoordelijke uitgever:  
M. Placke - Brussel

Redactie:  
Ravensteinstraat 36 bus 7  
1000 Brussel  
Tel. 02/525 36 84  
Lay out: P. Funken - Brussel  
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's  
De Kerck: 2  
Lucien Maes: 8  
NMBS.

## INHOUD



### UITRUSTING

De dubbeldekrijtuigen: 14



### COLLI

Eurail Express: 3  
Aangepaste dozen: 13



### CONTAINER

Intercontainer: 6



### B NIEUWS

De NMBS te Basel: 6  
TOP, een nieuw embleem: 8



### TARIEF-DIENSTREGELINGEN

Porta d'Italia-express, een tweede  
trein: 6



### ONDERNEMING

SMG, "just in time": 10  
POV: 13

## EDITORIAAL

*Het huidige decennium is een belangrijke periode voor de NMBS.*

*Belangrijke historische periode, want anderhalve eeuw spoorwegen in België werd luisterrijk gevierd.*

*Belangrijke structurele periode, want de NMBS heeft de werkmethoden gereorganiseerd voor zowel het reizigersverkeer als voor het goederenverkeer.*

*Belangrijke commerciële periode, want de inspanningen tot reorganisatie worden begeleid door een hernieuwde dynamische verkoopspolitiek die de spoorweg een stevige plaats wil verzekeren op de transportmarkt van de negentiger jaren.*

*Deze mutaties zijn het gevolg van de economische logica. De wereld draait... verandert, is anders georganiseerd, en de attitudes worden eveneens grondig gewijzigd. Handelen in een traditionele geest betekent een regelrechte afgang; de*

*NMBS heeft het goed begrepen. Anderzijds wil de NMBS 150 jaar ervaring en dito know-how niet zomaar laten verloren gaan.*

*Gaan we met een nagelnieuwe spoorweg de eeuwwisseling tegemoet? Neen. Maar wel met een spoorweg die alle verdorde takken heeft afgestoten en die zich nu heeft gewapend met een dynamisme dat beantwoordt aan de strenge eisen van de toekomst.*





België geniet bekendheid als commerciële draaischijf van Europa. Dat verklaart heel duidelijk waarom de NMBS enthousiast meewerkt aan dergelijke grensoverschrijdende initiatieven.

Ons landje is niet groot en in de actuele context van de goederentransportmarkt is dit een reële handicap. De spoorweg is de ideale vervoerder voor zware lasten over middellange en lange afstanden, en heeft om markt-economische redenen te kampen met een sterke concurrentie van het wegvervoer op de korte afstanden.

Anderzijds heeft de spoorweg een machtige organisatie opgebouwd voor het vervoer van personen, waarover de onmiddellijke concurrenten niet beschikken: snelle en regelmatige verbindingen naar een groot aantal verspreide bestemmingen, niet enkel in het binnenland maar op het gehele vasteland en over het Kanaal. Deze structuur voor het reizigersvervoer kan eveneens aangewend worden voor het verzenden van colli, wanneer deze binnen bepaalde perken van gewicht en volume blijven.

In diverse landen werden formules uitgewerkt voor het nationaal snelvervoer van colli per spoor. Deze formules leveren bemoedigende resultaten op die vooral gebaseerd zijn op het efficiënte vervoer over afstanden van enkele honderden kilometer. Vandaag de dag blijkt een nationaal concept echter onvoldoende. De sociale en economische activiteiten vergen nu een plurinationale aanpak.

Het is duidelijk dat de produktiestructuren zich meer en meer oriënteren naar fabrikaten van kleine afmetingen, naar regionale specialisaties en naar fabricatiemethoden die voorraden overbodig maken. De gevolgen van deze evolutie zijn ingrijpend: de vervoerder moet zijn

"werktuig" en zijn methoden aanpassen, hij moet zijn aanbod afstemmen op een ruime verspreiding van zendingen met geringe omvang die snel en regelmatig hun bestemming dienen te bereiken.

De spoorwegmaatschappijen hebben de uitdaging aanvaard. De vernieuwing dringt zich op en zij hebben een efficiënte tegenzet uitgedacht: een coherent en concurrerend internationaal aanbod.

De formule EURAIL EXPRESS is voor de spoorweg het middel om een plaats op te eisen in een snel muterende markt, die gekenmerkt wordt door een groot aantal aanbiedingen die vaak vergelijkbaar zijn.

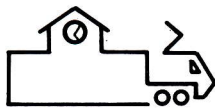
EURAIL EXPRESS onderscheidt zich evenwel van deze concurrerende aanbiedingen door twee specifieke voordelen. Op het technische vlak geschieden de EURAIL EXPRESS-zendingen met het beste en snelste reizigersverbindingen van het ogenblik: internationale treinen die de colli in enkele uren ter bestemming brengen. Op het commerciële vlak werkt EURAIL EXPRESS met een gegarandeerde vervoersduur, wat beduidt dat er een terugbetaling is voorzien telkens deze wordt overschreden. Deze werkwijze, die kan omschreven worden als "tevreden of geld terug", geeft uiting aan de wil van de spoorwegmaatschappijen om de beloften die het aanbod inhoudt te allen tijde waar te maken. EURAIL EXPRESS biedt een dienstverlening die tegemoet komt aan de eisen van de dynamische ondernemingen die opereren op een internationale markt.

De formule moet nu haar plaats zoeken en vinden op een markt met hevige concurrentie. De spoorwegmaatschappijen hebben vertrouwen in de respons van handel en industrie.



## Hoe van onze diensten gebruik maken? (\*)

### De stations open voor EURAIL EXPRESS zendingen



#### De stations

Antwerpen-Centraal  
Bergen  
Brugge  
Brussel-Zuid  
Charleroi-Zuid  
Kortrijk  
Gent-St.-Pieters

Hasselt  
Leuven  
Luik-Guillemins  
Namen  
Oostende  
Sint-Niklaas  
Verviers-Centraal

Bovendien bieden wij een expresdienst met aankomst ter bestemming op dezelfde dag als deze van de aanneming (dag A/dag A):

\* in Amsterdam, Luxemburg, Parijs en Rotterdam bij vertrek uit Brussel-Zuid;

\* in Amsterdam en Rotterdam bij vertrek uit Antwerpen Centraal.



#### De aannemingsuren

De uiterste uren van aanneming van uw colli zijn vastgesteld in functie van het land waarheen u ze wenst te sturen. Deze uren zijn hierna aangeduid.

Dienst met ter beschikkingstelling op dezelfde dag (dag A/dag A)

	Amsterdam	Rijsel	Luxemburg	Parijs	Rotterdam
Antwerpen-Centraal	12.00 u				12.00 u
Brussel-Zuid	10.30 u	9.30 u	10.30 u	10.00 u	10.30 u

Dienst met terbeschikkingstelling 's anderendaags of de twee dagen na aanneming (dag A/dag B of dag A/dag C)

Aannemingsuren per land van bestemming en per station

### Land van bestemming

(A) (CH) (F) (GB) (L) (NL) (D)

Aannemingsstations	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Antwerpen-Centraal	15.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Bergen	14.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Brugge	14.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Brussel-Zuid	16.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Charleroi-Zuid	14.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Kortrijk	15.00	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30
Gent-St.-Pieters	15.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Hasselt	14.00	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30
Leuven	15.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Luik-Guillemins	14.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Namen	15.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Oostende	14.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
Sint-Niklaas	14.00	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30	16.30
Verviers-Centraal	14.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00

(1) betreft het station van volgende Oostenrijkse steden: Amstetten, Linz, St Pölten, Wels, Wenen

(2) betreft het station van volgende Oostenrijkse steden: Feldkriech, Graz Hbf, Innsbruck Hbf, Klagenfurt, Leoben Hbf, Salzburg Hbf, Villach Hbf.

#### Opmerking

teneinde het u gemakkelijk te maken, vermelden wij dezelfde uren in de steekkaarten opgesteld per land die u hierverder vindt.

#### Indien u Eurail Expresszendingen wenst te versturen vanuit een ander station dan één van de 14 genoemde

Indien het voor gemakkelijker is uw goederen te verzenden vanuit een ander station dan één der 14 voornoemde kunnen wij samen naar een passender oplossing zoeken in zoverre u vaak zendingen aanbiedt en op regelmatige tijdstippen.

U kan ons opbellen op volgende telefoonnummers: 02/525.36.91, 02/525.36.65 of 02/525.36.56.

U kan zich eveneens tot onze plaatselijke vertegenwoordigers wenden. De nodige inlichtingen terzake vindt U verder in deze toelichting, namelijk in de verklarende uitleg fiche 2.



#### Afhaling aan huis

Indien u de bedoeling heeft ons regelmatig uw zendingen toe te vertrouwen, kunnen wij de mogelijkheid onderzoeken ze aan huis te laten afhalen. Hiervoor praat u best met onze plaatselijke vertegenwoordiger.

## Welke documenten dient u in te vullen?



### Het vervoerdocument (internationaal verzendingsbulletin EURAIL EXPRESS C 710)

In deze farde vindt U een exemplaar van het vervoerdocument dat U moet invullen (één per zending zelfs indien ze is samengesteld uit meerdere colli). U kan dit document bekomen in één van de 14 reeds genoemde stations. Indien U dikwijls van onze diensten gebruik maakt, kan U zich in verbinding stellen met onze plaatselijke agent die u met genoeggen het gewenste aantal documenten zal bezorgen. Om het vervoerdocument juist in te vullen en zo het vervoer op de voor u meest voordelige wijze mogelijk te maken, vestigen wij uw aandacht op volgende punten:

1) opletten dat de vakken «afzender» en «geadresseerde» juist en leesbaar zijn ingevuld, hierbij heel speciaal lettende op volgende details:

- het telefoonnummer (of eventueel het telexnummer) van de geadresseerde; het personeel van het aankomststation kan aldus onmiddellijk de geadresseerde verwittigen
- het BTW-nummer (de code SIREN voor Frankrijk) van de geadresseerde; dit om ons toe te laten de voorziene termijnen voor het de douaneren bij aankomst na te komen
- uw telefoon-/telexnummer opdat wij zo nodig met u in contact kunnen komen
- opgelet! let er op dat de postcode van de plaats van bestemming goed is vermeld indien dit nodig is.

2) In vak 25: aard van de goederen, let er op het douanenummer van uw goederen juist in te vullen, teneinde de douaneformaliteiten bij aankomst en vertrek te vergemakkelijken.

3) In vak 12: uw eventuele keuze van de afleveringsdag A uitdrukkelijk te laten kennen door een kruis aan te brengen in het overeenkomstige vakje. Opgelet! Wij garanderen deze dienst maar in zoverre uw zending voor de aangeduide uren wordt aangeboden.

4) In bepaalde landen (Oostenrijk, Nederland, Zwitserland) worden de zendingen enkel B.R. afgeleverd, d.w.z. dat uw geadresseerde ze in het station mag komen afhalen vanaf het aangeduide uur.

Voor de andere landen van bestemming (Frankrijk, Duitse Bondsrepubliek, Groot-Brittannië) wordt u de keuze gelaten tussen zendingen met aanhuisbestelling bij de geadresseerde of Bureau Restant (kantoorliggend).

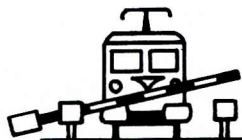
Gelieve in dit geval, uw keuze aan te duiden door een kruis aan te brengen in het vakje RAD (aanhuisbestelling) of BR (Bureau Restant) van de rubriek «bestemmingsstation» (vak 24).

5) In vak 12: «verklaring»: gelieve aan te duiden of u de vervoerprijs wil betalen «franco» of die ten laste valt van de geadresseerde «non franco» door het overeenkomstige vakje aan te kruisen.

### Belangrijke opmerking

Wij garanderen enkel de vervoertermijnen in zoverre de volgende gegevens juist op het vervoerdokument zijn aangebracht:

- 1° naam en adres van de afzender
- 2° naam, adres, telefoonnummer/telexnummer en BTW-nummer (nummer SIREN in Frankrijk) van de geadresseerde. Nagaan dat het postcodenummer van de woonplaats van de geadresseerde goed is aangebracht.
- 3° nummer van het douanetarief van uw goederen.



## Douanedocumenten

De nodige douanedocumenten kunnen u eveneens bezorgd worden door de 14 stations open voor de «Eurailexpress»-dienst.

De in te vullen documenten verschillen naargelang het land van bestemming van uw zending:

- \* naar het Groot-Hertogdom Luxemburg en Nederland volstaat het document Benelux 50
- \* voor de andere landen dient een uitvoerverklaring ingevuld en moet een faktuur betreffende de goederen in driedubbel bijgevoegd worden.
- \* voor Oostenrijk en Zwitserland dient eveneens een document EUR 1 of 2 ingevuld.

### Opmerking

Wij kunnen de vervoertermijnen enkel waarborgen in zoverre alle nuttige documenten bijgevoegd zijn. Vergeet daarbij niet, zo het om handelsgoederen gaat de faktuur in driedubbel bij te voegen of drie exemplaren van de facturen pro-forma (verzendingsnota) voor niet commerciële zendingen (geschenken, staten,...).

## De vervoertermijnen en prijzen

In onderhavige map vindt u een fiche per bestemmingsland.

Deze fiche verschaft u volgende inlichtingen:

- \* de vervoertermijnen van uw zendingen naar de verschillende plaatsen in de betrokken landen;
- \* de vervoerprijs van uw zendingen.



## De vervoertermijnen

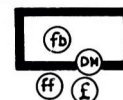
Op elke fiche is naast elke plaats het uiterste uur van de terbeschikkingstelling van de colli vermeld.

Deze termijn is aangeduid door een letter en twee cijfers

- \* de letter (B of C) betekent dat de zending afgegeven in een van onze 14 stations 's anderendaags (dag B) of de dag daarna (dag C) ter beschikking is van de geadresseerde;
- \* de twee cijfers duiden het uiterste uur aan waarop de zending ter beschikking moet zijn.

### Voorbeelden:

- \* Straatsburg B 18: de zending zal afgeleverd zijn bij de geadresseerde de dag na aanneming ten laatste om 18.00 u.
- \* In geval van kantoorliggend (Bureau Restant): Bern B 14: uw geadresseerde mag de zending 's anderendaags afhalen in het station vanaf 14.00 u.



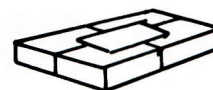
## De prijzen

De vervoerprijzen zijn eveneens per land vermeld.

De prijzen zijn in functie van het gewicht in een tabel vermeld. Voor bepaalde landen is er een prijs per gewichtsschijf voor om het even welke plaats van bestemming. Voor andere verschilt de prijs per gewichtsschijf volgens de plaats van aflevering. In dit geval, vindt u tegenover de plaats die u aanbelangt in de kolom «prijszone» een cijfer dat verwijst naar de prijstabel (zelfde fiche).

Voorbeeld:

Frankrijk	Prijszone
Carcassonne	5
Metz	2
Parijs	1
Straatsburg	2



## Verpakking van uw kleine colli

Voor uw zendingen van minder dan 3 kg (documenten - zakenpapieren - magnetische banden - publiciteitsmaquettes...) kan u beschikken over onze dozen in versterkt karton 50 mm dik, formaat A3 en A4; tegen de prijs van 35 BF.

## EURAIL EXPRESS: vraag het programma!

Alle mogelijke informatie met betrekking tot de geldende tarieven en voorwaarden in de acht EURAIL EXPRESS-landen, kunnen op eenvoudige aanvraag bekomen worden bij NMBS-COLLI - internationaal verkeer, Ravensteinstraat 37, bus 7 te 1000 Brussel. Telefoon 02/525 36 44.

U krijgt onmiddellijk het nodige toegestuurd.

(\*) *Uittreksel uit de tariefbundel.*



### Logistieke steun van INTERCONTAINER voor de Pool

Onlangs heeft Intercontainer een eerste bestelling laadkisten in ontvangst genomen. Zo bezit de maatschappij voor het eerst haar eigen containers. Ze worden toegevoegd aan het effectief van de Europese Pool, en zijn 2,50 m breed en hebben een lengte van 40 voet.

De Pool, opgericht in 1983 en beheerd door Intercontainer, groepeerd sinds 1 januari 1986 twaalf leden, met name de nationale vertegenwoordigingen van de maatschappij in West-Duitsland, Oostenrijk, België, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Hongarije, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Zweden en Zwitserland. Dus bijna de helft van de Europese landen behoort tot de Pool.

Door het gemeenschappelijk gebruik van het materieel trachten de partners de rentabiliteit van het gecombineerd internationaal verkeer te optimaliseren... en dat komt uiteindelijk de klant ten goede via een concurrerende prijs en een betere dienstverlening middels de nieuwe containers die geschikt zijn voor gepalleteerde ladingen. De klant kan voor zijn transporten met de Pool nu beschikken over: boxcontainers van 20 en 40 voet met laterale deuren, containers van 20 voet met opengaande laterale wanden en flat-containers van 20 voet.

### Nieuwe rechtstreekse INTERCONTAINER-verbinding tussen het Europese vasteland en Groot-Brittannië.

Voortaan bestaat er een nieuwe rechtstreekse spoorverbinding (CIM-lijn) voor het INTERCONTAINER-verkeer tussen het Europese vasteland en Groot-Brittannië. Het verleggen van de lijn Zeebrugge-Harwich naar Zeebrugge-Felixstowe werd geïnspireerd door de bekommernis om een nog efficiënter vervoer en een toegonnen capaciteit aan te bieden.

De containers, die geïntegreerd zijn in een transportkettling van eind tot eind, kunnen nu in elke richting zes maal per week verstuurd worden.

Freightliners Ltd. is de nationale vertegenwoordiger van Intercontainer in Groot-Brittannië en zorgt voor de snelle overslag van de containers van schip naar spoor en vice versa. De terminal is technisch goed uitgerust en biedt een grote waaier aan mogelijke diensten. In het raam van een recente reorganisatie heeft Freightliners Ltd. te Felixstowe een speciaal bureau geïnstalleerd voor het verkeer met het vasteland, dat zich enkel onledig houdt met de specifieke behoeften van de Europese markt. Dit is een waarborg voor een goede dienstverlening aan de Intercontainer-klanten.

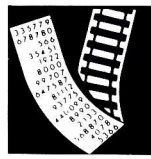


### Binnenverkeer: De internationale vrachtbrief verplicht vanaf 1 mei

De typische vrachtbrief in binnenverkeer voor het vervoer van goederen per wagenlading verdwijnt uit het spoorweglandschap. Dat hebben we in een vorig nummer reeds aangehaald.

De internationale vrachtbrief zal nu ook gebruikt worden voor zendingen binnen onze grenzen.

Om de klanten de tijd te geven om zich administratief aan te passen aan deze wisseling, heeft de NMBS beslist om de oude vrachtbrief nog te aanvaarden tot eind april. Vanaf 1 mei worden dus enkel nog internationale vrachtbrieven aangenomen (en dat geeft nog een bijkomende dag speling... want 1 mei is een feestdag!).



### Een tweede rechtstreekse trein voor Italië

Reeds sedert één jaar bestaat er een rechtstreekse treinverbinding België - Chiasso (de Porta d'Italia-express genoemd) met als vertrekstations Antwerpen-Schijnpoort en Stockem. Deze trein kent een stijgend succes; zo bereikte de bezettingsgraad in de maand januari om en bij de 60%.

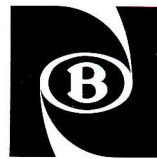
Vanaf de eerste dagen van februari rijdt er nu ook een tweede rechtstreekse trein op Italië. De nieuwe Porta d'Italia-express vertrekt vanuit Zeebrugge en spoort naar Chiasso via Saint-Louis/Basel.

Het vertrek naar Zeebrugge is vastgesteld op 16.10 u, rijdt dan via Schaarbeek 19.38 u, Stockem - 0.20 u en bereikt het bestemmingsstation om 18.51 u. Dus iets meer dan een etmaal na het vertrekssignaal.

Net zoals de eerste versie neemt ook deze trein de wagens mee die tegen 100 km/u kunnen sporen.

De expediteurs krijgen nu een alternatief aangeboden voor hun dringende verzendingen naar Italië: trein 41937 bij vertrek uit Antwerpen, of trein 41923 bij vertrek uit Zeebrugge. De vervoersduur is gelijkaardig, zodat de nabijheid en de vlotte bereikbaarheid van het vertrekstation de keuze zal bepalen.

Deze nieuwe verbinding geschiedt in het raam van de actuele aanpassing van het verkeersaanbod voor het goederenvervoer: dat houdt rekening met de behoeften van de klant waarbij men voornamelijk streeft naar een snelle en betrouwbare dienstverlening.



### De NMBS verdedigt de internationale spoorwegsamenwerking te Basel.

Traditioneel organiseerde de heer Schwanen, onze handelsagent te Basel, de derde woensdag van januari de nieuwjaarsreceptie voor de Zwitserse spoorwegklanten van de NMBS.

Dit jaar kon hij zich bijzonder verheugen in de aanwezigheid van de Belgische ambassadeur. Een 120-tal vertegenwoordigers van Zwitserse transportondernemingen (directeurs, transportmanagers, expediteurs, leidende ambtenaren van de SBB,...) aanhoorden de toespraken van de heren Schwanen, Boonen, hoofdinspecteur van de handelsdirectie en als dusdanig verantwoordelijk voor het gezamenlijke NMBS-goederenverkeer, en 's Heeren, gezant van Assiport, de vereniging der Antwerpse havenbelangen voor de Zwitserse economie. Antwerpen is de belangrijkste invoerhaven voor de Helveten en de NMBS zorgt grotendeels voor de aanvoer te land. Een driehoeksverhouding die klikt!

Enkele passages uit de toespraak van de heer Boonen willen wij onze lezers niet onthouden. In het raam van de internationale spoorwegsamenwerking was ze immers veelbetekenend.

"... 1985 was een uitstekend goederenjaar voor de NMBS. Met ongeveer 73 miljoen ton werd het inderdaad in de statistieken opgetekend als het vierde beste jaar aller tijden. Dat is een bewijs van het dynamisme van een honderdvijftigjarige spoorweg en van het geloof in een vervoermiddel dat zich nog steeds behelpt met een infrastructuur die grotendeels uit vorige eeuw stamt... terwijl andere transportmiddelen nieuwe wegen ter beschikking krijgen.

De spoorwegen moeten vooruitblikken, denken in vormen van oplossingen en kansen, en enkel door de persoonlijke inzet van éénieder die erbij betrokken is kunnen nieuwe marktsegmenten veroverd worden. Daarbij is het absoluut noodzakelijk dat er op internationaal niveau wordt samengewerkt. Niet de nationale egoï-

# KORTWEG

tische gedachte, maar het rationeel economisch handelen is de weg naar het succes. Deze stelling passen de meeste Europese spoorwegnetten toe, en dank zij hun medewerking is de NMBS vandaag in staat om 18 miljoen ton in transitverkeer te realiseren en 21 miljoen ton in import/exportverkeer. Dat enkel in internationale context, dus zonder de Belgische goederenmassa's mee te tellen die via de havens het land verlaten. Als verantwoordelijke voor het gezamenlijke goederenverkeer van de NMBS, ben ik toch wel een beetje fier op het totaalresultaat van 73 miljoen ton en op die 39 miljoen ton in transit en in import/exportverkeer.

Ik wil hier in Zwitserland ook even terugkomen op mijn toespraak die ik vorig jaar hield op het Internationaal Spoorwegcongres te Brussel. Ik citeer:

- Wij mogen ons niet blindstaren op de positieve resultaten van en-

# KORTWEG

kele netten. Het marktaandeel van de spoorwegen is in het algemeen nog te klein, en daarom moeten wij het aanbod verbeteren om tot nog betere resultaten te komen. Ik beweer dan ook stellig:

★ dat het noodzakelijk is dat er een hechte internationale samenwerking bestaat tussen de spoorwegen;

★ dat de nationale egoïstische gedachte in de context van het spoorverkeer taboe is, en dat enkel rationeel economisch handelen leidt tot commercieel succes;

★ dat het INTERNATIONAAL spoorverkeer op tarifair gebied ook als dusdanig moet behandeld worden, ongeacht hoe de nationale verkeersvoorwaarden er uitzien. Van een anti-marktgerichte houding profiteert uiteindelijk de concurrentie;

★ dat enkel wanneer deze voorwaarden vervuld zijn de kans bestaat om verloren marktaandelen opnieuw naar het spoor te bren-

# KORTWEG

gen.

... Ik wil het hier ook hebben over een betere toekomst voor het internationaal spoorverkeer met Zwitserland. Sinds 1 januari 1986 is het Zwitserse traject geïntegreerd in tarief nr. 9507 en trad het rechtstreeks Duits-Zwitsers-wagentarief in werking. Op 1.7.1986 wordt er een nieuw rechtstreeks tarief tussen Frankrijk en Zwitserland ingevoerd, en onze vertegenwoordiger, de heer Schwanen, heeft in naam van de spoorwegen gesitueerd ten noorden van Basel, talrijke gesprekken gevoerd met de SBB om het tarief 9506 tot in Zwitserland uit te breiden. Daarbij is het ons streven:

★ om onze traditionele partners voor spoorverkeer met Zwitserland te behouden;

★ om de huidige wagenprijsstructuur te behouden;

★ om mogelijk een zonetarief uit te bouwen;

# KORTWEG

★ om zeker niet te verhinderen wat absoluut niet te vermijden is (bijvoorbeeld hervervingen);

★ om oplossingen te vinden voor transporten in de nabijheid van de grenzen, die in het bijzonder door het wegverkeer worden geïntegreerd."

## EURAIL EXPRESS

### exprescolli met gegarandeerde vervoersduur

Dringende colli worden binnen de 24 tot 48 uren ter bestemming gebracht in meer dan 1.000 plaatsen in 7 Europese landen: EURAIL EXPRESS is een nieuw internationaal produkt van NMBS-COLLI bij vertrek uit 14 Belgische stations.

De colli reizen met de beste internationale reizigerstreinen. De spoorweg zorgt voor de douaneformaliteiten.

De colli kunnen desgewenst aan huis gebracht worden.

EURAIL EXPRESS biedt bovendien een gegarandeerde vervoersduur.

Wordt de vervoersduur overschreden, en dit is te wijten aan de spoorweg... dan krijgt u 50% van de transportprijs terugbetaald.

De 14 stations: Antwerpen-Centraal, Bergen, Brugge, Brussel-Zuid, Charleroi-Sud, Kortrijk, Gent-Sint-Pieters, Hasselt, Leuven, Luik-Guillemins, Namen, Oostende, Sint-Niklaas en Verviers-Centraal.

De 7 bestemmingslanden: de Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk, Groot-Brittannië, Groothertogdom Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland.

Inlichtingen bij de 14 stations of op het telefoonnummer 02/525 36 60.



Belgische spoorwegen  
NMBS-COLLI



# TRANSPORT - OPTIMALISERING

Een nieuw embleem ontwerpen is niet makkelijk. Toch is het een boeiende bezigheid om in één enkel beeld het imago van een produkt of een bedrijf te symboliseren.

Het embleem moet op korte tijd de verpersoonlijking worden van dat produkt of van dat bedrijf, opdat iedereen in één oogopslag de associatie kan maken. "Eén beeld is duizend woorden waard", is hier meer dan ooit van toepassing.

In 1984 heeft de NMBS het reizigersverkeer binnen de grenzen totaal geherstructureerd en heeft deze nieuwe aanpak gekenmerkt door het logo "IC-IR".

## TOP-plan: nieuw voor de goederen

Binnen enkele weken geeft de NMBS het startschot voor de reorganisatie van het goederenverkeer per wagenlading. 1 juni 1986 is de belangrijke datum voor de Transport-Optimalisering van het verspreid wagenladingverkeer.

En net zoals voor IC-IR krijgt deze grootscheepse actie eveneens een eigen imago toebedeeld: "TOP-plan" is het herkenningsteken dat, indien mogelijk, steeds een blauwe tint meekrijgt. Een bijkomend geheugensteuntje voor een onmiddellijke associatie met het "goederenverkeer per verspreide wagenlading".

TOP staat voor Transport-OPTimalisering, en drukt duidelijk de fundamentele

doelstelling uit van de NMBS:

★ op het technische vlak: de mutatie van de werkmethoden met als oogpunt de rentabiliteit en het verschaffen van een betere dienstverlening;

★ op het commerciële vlak: de realisatie van een aanbod dat beter aangepast is aan de behoeften van de klant en dat kan aangeboden worden tegen interessante prijsvoorwaarden.

TOP is de verpersoonlijking van het geheel van diensten en prijsvoorwaarden dat de NMBS aan de goederenexpediteurs voorstelt. Het woord "plan" is er in een eerste fase aan toegevoegd omdat de spoorweg zich inzet om de intenties waar te maken volgens een welbepaald werkplan.

De reorganisatie start op 1 juni, op het ogenblik dat de zomerdienstregeling in werking treedt. Na een inrijperiode moet het plan op het einde van de vakantie op volle toeren draaien. Alle praktische maatregelen worden dan voor 100% toegepast en moeten een goed geolied raderwerk vormen. Het TOP-tijdperk is alsdan een feit, de Transport-OPTimalisering moet het doen.

Het TOP-plan wordt in detail besproken in de volgende nummers. Wij willen u duidelijk informeren omtrent het hernieuwd dynamisme van de NMBS. Een dynamisme aangepast aan de noden van de tijd dat de spoorweg toelaat een betekenisvolle rol te vervullen op de transportmarkt.

TOP PLAN



TOP PLAN

TOP PLAN







Voor ondernemingen die afge-  
werkte produkten produceren is  
het van vitaal belang dat de pro-  
duktielijn constant gevoed wordt  
met halffabrikaten en/of grond-  
stoffen. Een onderbreking in de  
aanvoer heeft vaak verstrekkende  
gevolgen, gaande van technische  
werkloosheid tot zwaar financieel  
verlies.

Het aanleggen van voldoende en  
strategische voorraden, en het  
nauwkeurig beheer ervan is een  
levensnoodzaak... maar dat kost  
tijd, ruimte en geld. Voor bedrij-  
ven die een enorme variatie aan  
volumineuze halffabrikaten nodig  
hebben is het een activiteit die  
dikwijls heel wat inzet en energie  
vergt, en die soms zwaar door-  
weegt bij de eindafrekening als  
het er op aankomt om een eind-  
produkt op de markt te brengen  
met een concurrerende prijs.

Deze elementen leidden er toe om  
de voorraden zo minimaal moge-  
lijk te houden en om de aanvoer  
derwijze te programmeren dat de  
produktielijn rechtstreeks wordt  
gevoed. Het systeem werd voor  
het eerst toegepast in de Japan-  
se automobiellindustrie waar het  
nu op volle toeren draait. Het  
kreeg de toepasselijke naam  
"Just in time", en wij hebben er  
"... is money" aan toegevoegd.  
Want alles draait tenslotte rond  
het terugschroeven van de pro-  
duktieprijs.

### **Just in time bij Ford via SMG**

De Japanse automobielreuzen

houden van bepaalde - meestal  
volumineuze - onderdelen een  
voorraad aan van dikwijls slechts  
enkele minuten. De aanvoer is zo-  
danig scherp berekend dat de  
transportondernemingen wezen-  
lijk deel gaan uitmaken van de  
produktielijn, en derhalve een  
enorme verantwoordelijkheid dra-  
gen. Het voorraadbeheer wordt  
grotendeels uitgeschakeld, de  
winst is evident!

De Duitse autoproducenten had-  
den onmiddellijk oren naar het  
systeem - kwestie van concurren-  
tieel te blijven - en voerden het  
prompt in, zij het op kleinere  
schaal. Van Duitsland naar België  
is slechts een stap, en zo wordt  
"Just in time" nu ook in verkapte  
vorm toegepast in de Ford-fabri-  
ken te Genk. Inderdaad in verkap-  
te vorm, want er is een tussensta-  
dium. De aanvoer van rollen plaat-  
staal (coils) geschiedt niet recht-  
streeks van de producent naar de  
verbruiker, maar gaat via de tus-  
senopslagplaats SMG, het Staal  
Magazijn Genk.

### **Een goede zaak voor de NMBS**

SMG is een Belgische vennoot-  
schap en dochteronderneming  
van een Duitse groep. Deze groep  
heeft een staalmagazijn dat al 3  
jaar operationeel is voor Ford-  
Saarlouis. En mede dank zij deze  
positieve ervaring vond Ford het  
nodig om ook in Genk een dergel-  
ijk initiatief te nemen.

Een rechtstreeks Just in time-  
systeem is om transport-techni-  
sche redenen niet toepasbaar,  
vandaar dat SMG als onafhanke-

lijk magazijn het levenslicht zag.  
Ford had voorheen een staalmag-  
azijn in eigen beheer. De aanvoer  
van de coils gebeurde grotendeels  
via de weg. Maar de autoproduk-  
tie fluctueert enorm - soms van  
uur tot uur - dus moest de toevoer  
ook flexibel zijn. De staalleveran-  
ciers konden daar per vrachtwag-  
en moeilijk op inspelen omwille  
van de afstanden (Bremen, Mar-  
seille). Als je bovendien bedenkt  
dat er te Genk in de persfabriek  
meer dan 150 soorten plaatstaal  
verwerkt worden, dan is het duide-  
lijk dat het aanhouden van een vo-  
lumineuze voorraad coils een te  
dure zaak werd. SMG was de voor  
de hand liggende oplossing.

Het plaatstaal dat Ford nu nodig  
heeft moet binnen het uur op de  
persen liggen, dat is de limiet.  
SMG dat een "boogscheut" van  
de persfabriek verwijderd is, levert  
de coils met een eigen vrachtwag-  
en binnen de 15 minuten... dus  
ruimschoots Just in time!

Voor de NMBS is SMG een goede  
zaak. De situatie is totaal in haar  
voordeel omgeslagen: 80% van  
de coils bereikt SMG per trein, en  
dat was voorheen ongeveer het  
aandeel van de vrachtwagen.

### **Bliksemsnelle start**

De constructie van de enorme  
SMG-opslagplaats was een huzar-  
enstukje: aanvang van de grond-  
werken in mei 1985, operationeel  
half oktober 1985!

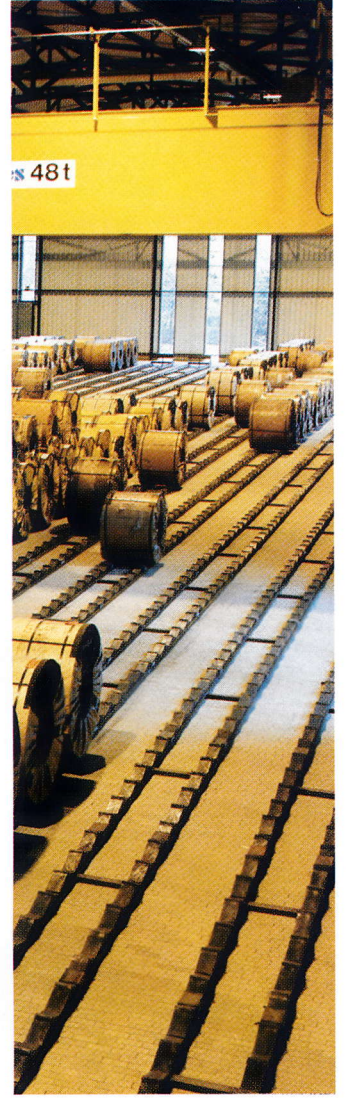
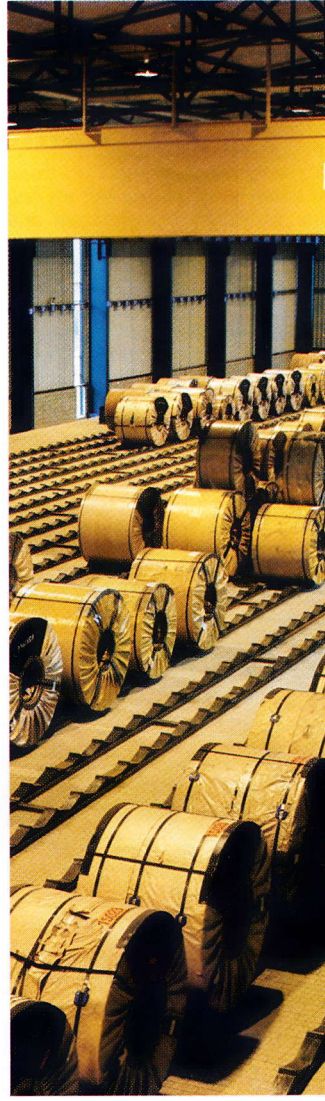
Gemiddeld ontvangt SMG dage-  
lijks 15 spoorwagens. De NMBS  
brengt ze binnen de hall op het la-  
terale spoor, en in 2 uren worden  
de coils van gemiddeld 25 ton  
door middel van twee rolkranen

"Time is money", een afgezaagd  
gezegde dat nog steeds aan de  
orde van de dag is. Ieder bedrijf  
dat op efficiënte wijze wordt ge-  
rund, voert dit predikaat hoog in  
het banier. Vandaag de dag krijgt  
het begrip "tijd" evenwel een bij-  
komende dimensie, ons overge-  
waaid uit Japan. Het spreekwoord  
luidt nu: Just in time... is money!  
We verklaren ons nader.

# SMG

# Staal Magazijn Genk...





# "net op tijd" voor Ford.





# Staal Magazijn Genk



## Enkele technische gegevens.

- Op 3,5 km van de persfabriek van Ford Genk.
- Afmetingen van de hall:
 

lengte	240 m
breedte	37 m
hoogte	13 m
oppervlakte	9.000 m <sup>2</sup>
- Hall ontworpen zonder ramen om temperatuurschommelingen te vermijden.
- De minimum temperatuur is 15°C en de gemiddelde waarde van de relatieve luchtvochtigheid is 55%.
- Twee bestuurd brugkranen met een hefvermogen van 40 ton en van 48 ton, uitgerust met specifieke coilgrippers.
- Opslagcapaciteit bij 100% gebruik van de hall is 40.000 ton, of 4,5 ton per m<sup>2</sup> grondvlak van de hall.
- Het opslaan geschiedt in twee lagen op kunststofrolstops, welke zich aanpassen aan elke coildiameter. Er zijn 14 opslagrijen van 105 meter lengte. Iedere opslagplaats is door alfabetische en numerische coördinaten gelokaliseerd.
- Er is een spoor aansluiting en een lateraal spoor in de hall waardoor de aanvoer van volledige treinen van 1.200 ton mogelijk is. De hall biedt 4 staanplaatsen voor vrachtwagens en 20 voor spoorwagens.



gelost. Alle losoperaties geschieden "overdekt" want de staalplaat mag niet aan de weersomstandigheden worden blootgesteld. De kwaliteit moet onaangestast zijn om een onberispelijk koetswerk te kunnen waarborgen. Alle coils zijn daarom ook verpakt, en de hall is dubbelwandig gebouwd om temperatuur en vochtigheidsgraad makkelijk constant te kunnen houden.

Van half oktober tot half januari werd 58.000 ton plaatstaal per spoor naar SMG gebracht. Nog geen enkel schadegeval werd in die periode opgetekend. Men

spreekt dan ook in lovende beoordelingen over de NMBS. Er is

een voorbeeldige samenwerking met het station Winterslag, en de eventuele kinderziekten bleven omwille van de eenvoud van het aanvoersysteem hier achterwege.

Het voorraadbeheer is volledig geïnformatiseerd. Op ieder tijdstip kan SMG voorraadlijsten uitprinten. Alle coils zijn geïdentificeerd en hebben hun welbepaalde genummerde plaats in het magazijn. Ford is aangesloten op het informatiesysteem, heeft te allen tijde inzage in de voorraad en kan bestellingen opvragen via de rechtstreekse datatransmissielijn.

De SMG-woordvoerder beaamt de stelling, dat bij toepassing van het rechtstreekse Just in time-sys-

teem - wat hier dus niet het geval is - de industrie in het algemeen kwetsbaarder kan worden. Toch zijn er bepaalde veiligheids ingebouwd. SMG houdt een voorraad aan van 4 tot 6 weken en er is een up-to-date communicatiesysteem met de leveranciers en met Ford: telex, telefax en datatransmissie zorgen voor een supersnelle uitwisseling van informatie waardoor verrassingen quasi uitgesloten zijn.

De Europese auto-industrie vecht een harde strijd tegen de Japanse invasie, wat voor Ford de overstap impliceerde naar het Just in time-systeem voor de aanvoer van plaatstaal. Een overstap die de productieprijzen gunstig beïnvloedt.

Staal Magazijn Genk komt dus "net op tijd" voor Ford.

Tot slot nog een leuk rekensommetje. Als je bedenkt dat 1 kg plaatstaal ongeveer 1 DM kost, dan kan je wel becijferen welke waarde het staal bij SMG vertegenwoordigt uitgedrukt in BF en bij een gemiddelde voorraad van 20.000 ton. Het is met veel nullen...

Alhoewel de postorderverkoop in ons land nog maar een piepklein stukje heeft weggenomen uit de taart van de detailhandel ( $\pm 1,2\%$ ), is de invloed op het aantal stukgoedzendingen zeker niet te verwaarlozen. Diverse factoren laten trouwens het beste vermoeden voor een snelle ontwikkeling. De potentiële klanten moeten eerst overtuigd worden van de voordelen van het systeem, van de makkelijke manier van handelen en van het rijke aanbod aan producten. De reclamecampagne die vorig jaar werd gevoerd heeft toch wel vruchten afgeworpen. Toch blijft de kwaliteit van de dienstverlening afhankelijk van de prestaties van de "verplichte" partners, met name de PTT en de NMBS.

Een groot aantal kleine colli van minder dan één kilo wordt via de post ter bestemming gebracht. De "zwaardere" colli - en die worden steeds maar talrijker - alsook de "lichte" die middels een contract worden aangeboden, bereiken hun eindpunt via het spoor. De cij-

achten dagen ontvangt. Na twee weken worden 50% van de colli geweigerd, en na drie weken stijgt dit percentage tot 80%.

Sinds begin oktober 1985 bereiken colli die te Brussel werden aangeboden, de verdeelcentra binnen de 24 uren en worden het daaropvolgend etmaal bij de klant afgeleverd. Deze snelle werkwijze kan aangehouden worden dank zij de nachtelijke bewegingen van de treinen.

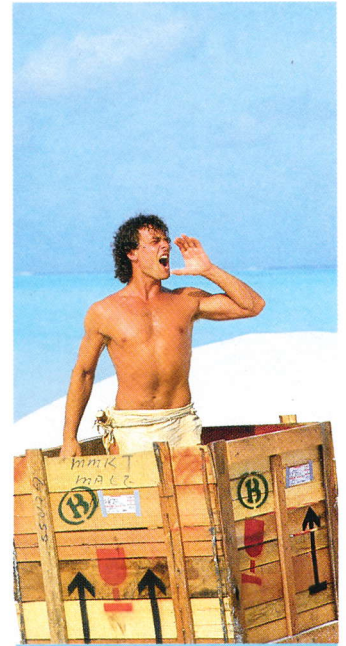
Ook via enkele plaatselijke initiatieven wordt de dienst versneld. De wegcentra van Doornik en Moeskroen wisselen dagelijks colli uit in functie van de bestemming, om ze aldus met rechtstreekse treinen (binnen de 24 u.) te versturen naar respectievelijk Wallonië en Vlaanderen.

Ook kleinere centra doen hun duit in het zakje. Bergen, La Louvière, Aalst, Roeselare, Brugge, Oostende hebben opnieuw nachtdiensten ingeschakeld om onmiddellijk bij aankomst de wagens te

De administratieve afhandeling van retourzendingen geschiedt automatisch en probleemloos. Indien de bestemming op het ogenblik van de levering niet aanwezig is, wordt de zending een tweede maal aangeboden. Daarna heeft de klant gedurende 10 dagen de tijd om ze op te halen in een wegcentrum. Wordt de zending niet afgehaald dan gaat ze terug naar de afzender. Anderzijds is de ontvangst gewaarborgd door de handtekening van de koper... een bewijs dat belangrijk blijkt te zijn bij niet-betaling.

Via de inschakeling van de informatica wordt het aantal retours toch wel beperkt. Het geïnformateerd beheer van het klantenbestand laat immers toe de onbetrouwbare klanten op te sporen. Er is ook een uitwisseling van data tussen de NMBS en sommige klanten. De daaruit voortvloeiende administratieve vereenvoudiging versnelt de verdeling en zorgt voor een juiste tarifiering.

De gegevens die voorheen met de



## POV: colli, colli... en nog colli

fers zijn verbazend: 5 miljoen zendingen bij vertrek per jaar, waarvan 4,5 miljoen afkomstig van onze 5 grootste POV-klanten. Deze cijfers worden aangedikt met 15% "terugvracht", een statistisch percentage bestaande uit geweigerde colli. 750.000 pakjes die voor de POV-bedrijven een gemiste verkoop betekenen, maar die voor de NMBS een toemaatje zijn. Jammer... doch helaas!

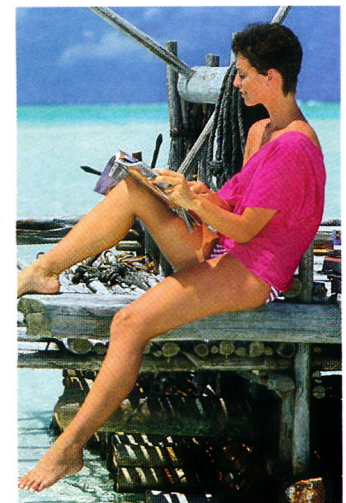
De NMBS wil haar dienstverlening steeds maar verbeteren, en dat uit zich in de inspanningen om de vervoersduur terug te schroeven. De klant wacht ongeduldig op zijn zending, zijn behoefte moet zo spoedig mogelijk bevredigd worden. Dat is een psychologisch gegeven. Iemand die bij een postorderbedrijf een bestelling plaatst, verklaart zich tevreden indien hij de goederen binnen de

kunnen lossen en om de bedeling van de colli's anderendaags te kunnen verzekeren.

Voor alle centra die een ontoereikende hoeveelheid colli verwerken om een rechtstreekse verbinding te verantwoorden, is er een "wegverbinding" die de goederen naar naburige centra brengt van waaruit wel rechtstreekse treinen vertrekken.

Op tarifair vlak is de voordeligste oplossing voor de POV-klant een globaal contract voor de regelmatige verzending van zijn colli. Een forfaitaire gemiddelde prijs wordt vastgesteld per collo, ongeacht het gewicht en de bestemming hier te lande. Zodoende kan men ook voor de kleine colli (minder dan één kilo) een interessante prijs bedingen. In dergelijke contracten is er ook een reductie ingebouwd voor retourkosten.

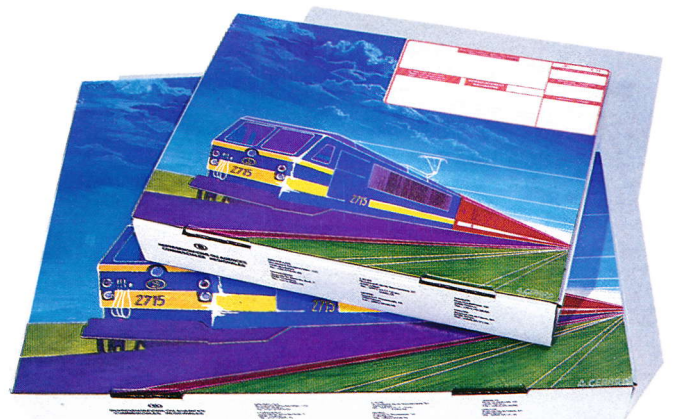
hand op de vrachtbrief werden aangebracht worden nu éénmaal ingetikt op magnetische tapes. Met deze tapes worden zelfklevende etiketten geprint die op de colli worden aangebracht, en dagelijks worden via de terminals in de wegcentra automatisch de overeenstemmende leveringsbulletins uitgetikt.



## AANGEPASTE DOZEN OM BETER TE VERZENDEN

NMBS-COLLI heeft voor de klanten stevige dozen laten vervaardigen (formaat A3 en A4) die kunnen gebruikt worden voor zendingen met kleine afmetingen.

Vraag deze kleurige dozen in het station. Ze zijn praktisch en beschermen uitstekend uw zending.





# Het DUBBELDEKRIJTUIG: Meer zitplaatsen.

## Dubbeldekrijtuigen?

Gewis niet ongewoon, want reeds vorige eeuw reden ze op sommige spoorweglijnen. Onze grootouders kunnen zelfs nog vertellen over dubbeldektrams... uit de tijd toen Brussel nog "brusselde". De dubbeldektreinen doen nu hun intrede in het Belgische spoorweglandschap. Met hun typische bordeaux-kleur sporen ze niet onopgemerkt voorbij.

Willen wij met onze dubbeldektreinen nu willens nilens de Franse, Italiaanse en Nederlandse collega's achterna? Zeker niet. Maar net zoals bij hen is de introductie van de dubbeldektreinen een niet te stuiten evolutie, gedictieerd door de verzadiging van het spoorwegnet op de piekuren.

Voor België, met een enorm geconcentreerd pendelverkeer op de hoofdstad en een typische flessenhalssituatie in de noord/zuidverbinding, is de capaciteitsgrens bereikt. Het aantal treinen wordt te groot om in de toekomst een vlot verkeer te kunnen waarborgen. Tijd dus om er onmiddellijk iets aan te doen!

Infrastructuurwerken? Duren te lang en kosten te veel.

Langere treinen? De perronlengtes laten dit niet toe.

Bredere treinen? Een lachtertje.

Dan maar de voor de hand liggende, alom gekende Londense oplossing: de hoogte in, de vrije ruimte van het spoorwagprofiel maximaal benutten!...

Dubbeldekrijtuigen (M5-rijtuigen in het technische spoorwagjar-

gon), en in een klap wordt het aantal zitplaatsen bijna met de helft verhoogd. En bovendien is elke zitplaats heel wat beterkoop in de aanschaf.

Andere Europese spoorwegmaatschappijen gingen ons voor bij de inschakeling van dubbeldektreinen in de ochtend- en in de avondspits. De constructeurs van eigen bodem hebben zich geïnspireerd op het Franse voorbeeld. Het Belgische dubbeldekrijtuig beantwoordt evenwel aan onze normen en onze vereisten:

- ★ het is enkel voor het pendelverkeer bestemd (P-treinen);
- ★ het biedt een zo goed mogelijk comfort;
- ★ het kon snel ontworpen en gebouwd worden tegen een zo laag mogelijke kostprijs.

## De stereotiepe dubbeldektreinen

De introductie van de dubbeldektreinen staat volledig in het teken van de capaciteitsverruiming, waarbij de rotatie een primordiale factor is. Een "gesleepte" trein met een loc die in het eindstation moet worden omgewisseld leidt niet tot de beoogde tijdwinst... dus drong het beproefde trek-en-duwsysteem zich op.

Een dubbeldektrein is een gesloten eenheid, steeds stereotiep samengesteld uit een stuurrijtuig (M5-BDX), maximaal 9 rijtuigen en een locomotief. Met de loc aan kop wordt de trein "getrokken"; met het stuurrijtuig vooraan wordt

hij geduwd door de loc, die onbemand blijft en bevelen ontvangt van het stuurrijtuig.

Het stuurrijtuig onderscheidt zich van de andere dubbeldekrijtuigen-2e klas door de stuurpost (uiteraard), door de afdeling voor het treinpersoneel en door een voorbehouden plaats met klapstoelen en een hellend vlak voor rolstoelreizigers.

## De algemene indruk

Het dubbeldekrijtuig heeft twee verdiepingen en twee grote in- en uitstapruimten, de platformen. Qua bouw zijn de eerste en tweede klas-rijtuigen identiek. Het benedendek bereik je via een afdalend trapje; het bovendek - waar zich steeds de rokersafdeling bevindt - via een stijgende trap.

De beschikbare "leefruimte" wordt horizontaal opgesplitst en maximaal benut. Daardoor is de stahoogte per verdieping kleiner dan in het conventioneel NMBS-materieel.

De zitplaatsen zijn zowel in 1e als in 2e klas twee per twee geschikt langs weerszijden van de centrale gang. Van de beschikbare ruimte tussen twee tegenover elkaar staande zitbanken werd iets afgepeuterd.

Tussen de platformen en de zitruimten zijn er geen deuren om het in- en uitstappen te bespoedigen. Op beide verdiepingen is er in het midden een glazen deur om tocht te vermijden.

Een nieuwe sterke luchtvering, onafhankelijk van de belasting van het rijtuig, staat borg voor een "verende" treintrip. Deze werd uitgedacht omwille van de aanwending van kleinere wielen onder de lage vloer en omwille van het grote verschil in gewicht tussen een volzet en een leeg rijtuig.

## Het bovendek

De "vliegtuiglook" van het bovendek wordt sterk in de hand gewerkt door de ramen in de afgeschuinde zijwanden en door het lage afgeronde plafond. Het uitzicht is totaal nieuw omdat men een meter hoger zit dan in een doordeweeks rijtuig.

Om evidente redenen was het niet opportuun om in deze gecondenseerde ruimte bagagerekken en klassieke tafeltjes aan te brengen. De kleerhaken zijn gemonteerd op het einde van de gordijnreefs.

## Het benedendek

Ook hier is de stahoogte lager, maar het plafond is vlak. Bagagerekken en tafeltjes bleven eveneens achterwege.

De lage zit dicht tegen de sporen doet hier vreemd aan.

## Het interieur

De dubbeldekrijtuigen werden ontworpen voor pendeldiensten over middellange afstanden. De spoorwegtechniek maakt vandaag de dag veel mogelijk, maar niet alles... toch werd ernaar gestreefd om een zo comfortabel



## .. boven en onder

mogelijk vervoermiddel aan te bieden met een aangenaam interieur.

De kleuren, variërend van zachtgeel tot topaas met hier en daar een vleugje pittig rood, worden geaccentueerd door een adequate plafondverlichting over de volledige lengte van het rijtuig.

De makkelijke zitbanken zijn op de stoffering na identiek in 1e en 2e klas.

De verwarming met warme lucht zorgt ook bij ijzige temperaturen voor een behaaglijk gevoel.

De eerste dubbeldektrein spoort vanaf juni 1986 op het traject Brussel-Hasselt. Daarna worden

ze progressief ingezet op andere drukken pendellijnen.

Met de bouw van twee reeksen van 65 dubbeldekkertreinen is er een omwenteling in het vooruitzicht in het pendelverkeer op Brussel. De eerste reeks zal eind 1986 voltooid zijn, de tweede reeks staat op stapel voor 1988.

De dubbeldektrein is het resultaat van een compromis tussen de reizigers en de NMBS. Enerzijds is er een versobering van het verworven comfort; anderzijds kan er verder op de piekuren een vlotte dienstregeling gewaarborgd worden.

**De dubbeldektrein van de NMBS... tot uw dienst.**



### Enkele cijfers en gegevens

Constructeur: Spoorwegmaterieel en Metaalconstructie (BN-Brugge)

	1e klas (M5A)	2e klas (M5B)	Stuurrijtuig 2e klas (M5-BDX)
Totale lengte	26,4 m	26,4 m	26,85 m
Gewicht	44 ton	44 ton	49 ton
Aantal zitplaatsen	142	146	121
rokers	33	33	33
niet-rokers	109	113	85
			(+ 3 klapstoelen)
Aantal staanplaatsen	160	160	143

Maximum snelheid: 140 km/u

Hoogte van het plafond: 1,95 m

Bestelde aantallen: 1ste reeks	10 M5A (1e klas)
	54 M5B (2e klas)
	10 M5-BDX (stuurrijtuigen 2e klas)
2de reeks	5 M5A (1e klas)
	52 M5B (2e klas)
	8 M5-BDX (stuurrijtuigen 2e klas)



# autotreinen<sup>®</sup>

voordelig comfort naar de zon.

