

SPOORNIEUWS

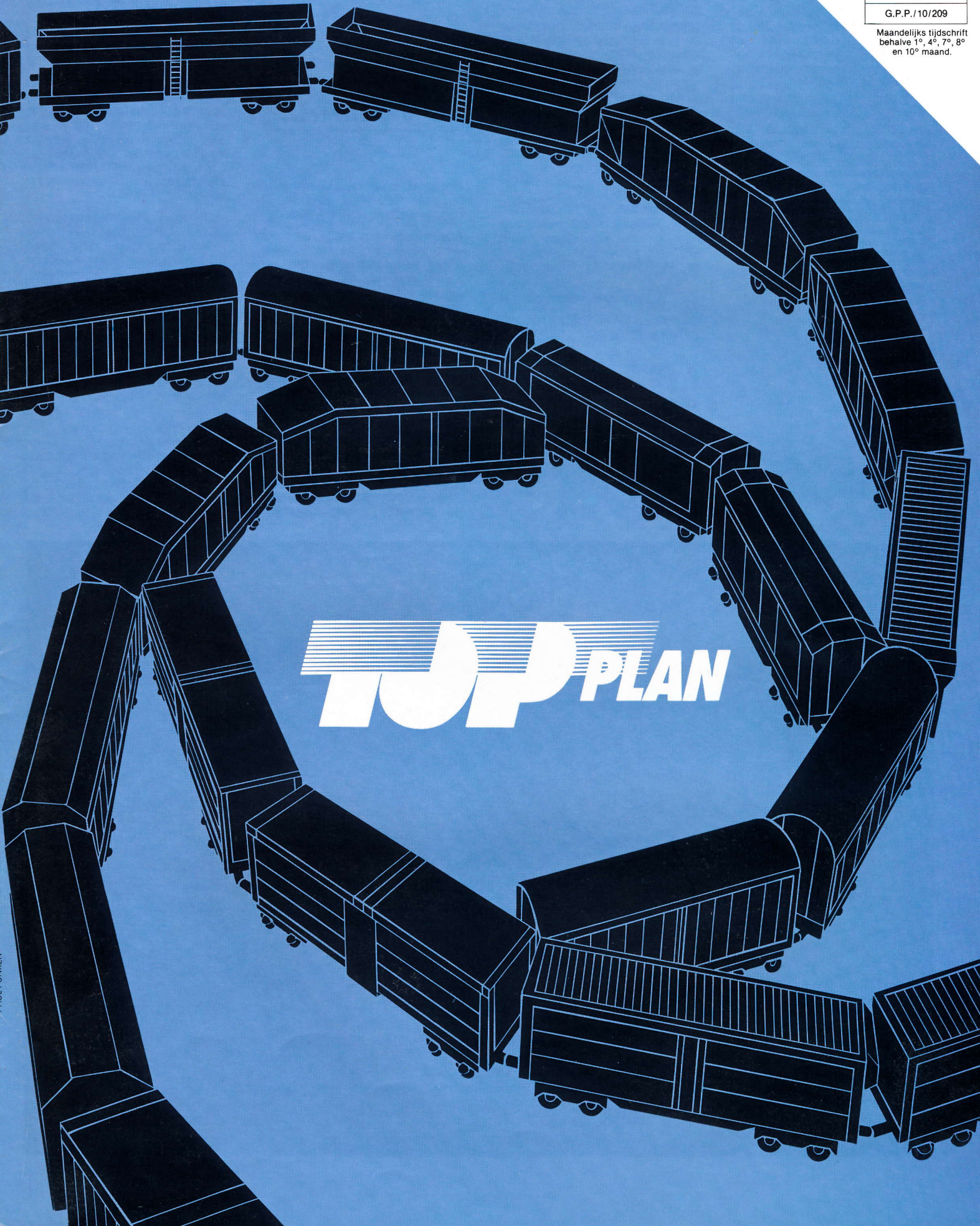
INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN

(B) 386

Brussel X

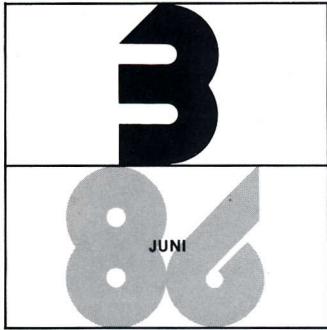
G.P.P./10/209

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



TOP PLAN

PHOTO: G. VAN DEN BERG



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
Cerfontaine: 7
Van Roelen: 10
Delplan: 11
Cordy: 12
X: 2-3
NMBS

INHOUD



B NIEUWS

Verkeer per wagenlading - de resultaten 1985: 10-12
Kunstreproducties voor uw kantoor: 15



TOP

Voordelige ommekeer: 3
Het waarom van het TOP-Plan: 4-6



ACTUEEL

Oscars en Grote Prijzen der Verpakking 1986: 8-9



TOERISME

Het reizigersverkeer in 1985: 7
"Cabine 8", een nieuwe reiswijze: 14

EDITORIAAL

Het spoorverkeer van de NMBS in het jaar 1985 werd gekenmerkt door twee belangrijke feiten.

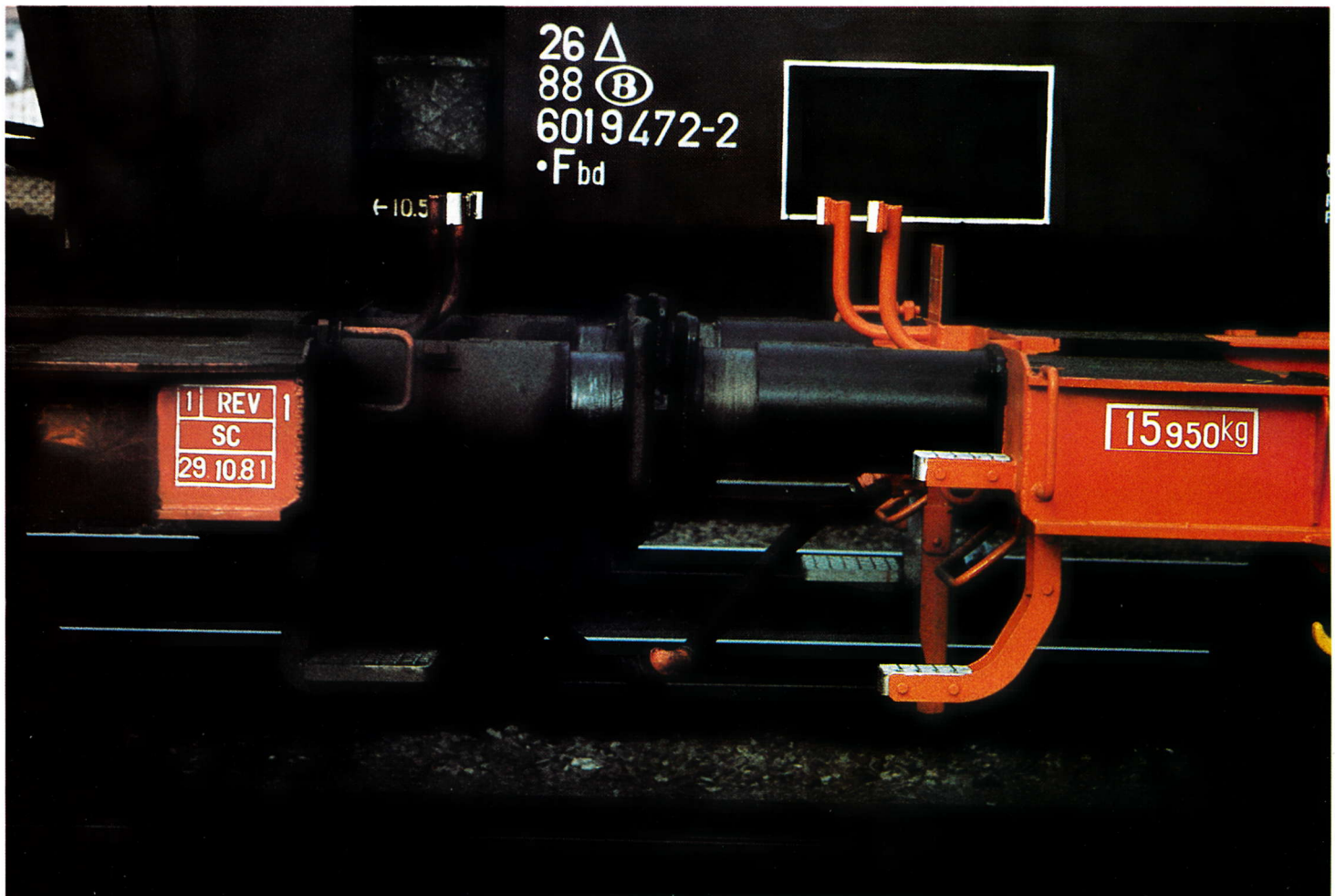
De erosie van het reizigersverkeer werd afgestopt. De statistieken tonen een status quo wat het aantal reizigers betreft en een toename van de gemiddelde afgelegde afstand per reiziger. Eén der doelstellingen geformuleerd bij de herstructurering van het verkeer in juni 1984 is dus bereikt. Dat is een hoopgevend feit, want de sluiting van 232 stations en stopplaatsen in de zomer van 1984 kon een gevoelige verschuiving veroorzaken naar andere voermiddelen.

Gelijklopend nam het aantal vervoerde goederen per wagenlading toe met meer dan 2%, net zoals de gemiddelde afgelegde afstand per zending. De totale hoeveel-

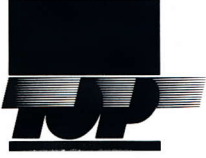
heid uitgedrukt in ton-kilometer steeg met 4%. Deze resultaten betekenen voor de specialisten evenveel redenen om de toekomst met optimisme tegemoet te zien. Want ook het herstructureringsplan voor het goederenvervoer, dat dit jaar is gestart, moet verdere gunstige cijfers in de hand werken.

Er zijn diverse redenen om dit progressief herstel te verklaren. Toch is er één reden die meer dan de andere van doorslaggevende aard is: de toepassing van een nieuwe benadering van de markt om het spooraanbod beter af te stemmen op een steeds maar evoluerende vraag.

De reorganisatie van de spoorweg (het IC-IR-plan en het TOP-Plan) is een inspanning die moet leiden tot het innemen van een betekenisvolle plaats op de transportmarkt van de eeuwwisseling. Een plaats die de weerspiegeling moet zijn van zijn ervaring en zijn mogelijkheden.



Het TOP-Plan: voordelige ommekeer



Het TOP-Plan, dat wordt toegepast sinds 1 juni 1986, moet ons toelaten nieuwe producten te commercialiseren.

Het plan valoriseert twee elementen. Een technisch element: daar het kwaliteitsproducten betreft, zal de NMBS naar de expediteurs toegaan om de degelijkheid aan te tonen. En een economisch element: door het terugschroeven van de produktiekosten kan een betere en voordelige prijs voorgesteld worden.

De transporten voor de zware industrie vertegenwoordigen 50 miljoen ton per jaar. Voor de "lichte" industrie vervoert de NMBS ongeveer 20 miljoen ton. In het verkeer voor de zware industrie heeft de NMBS een marktaandeel van

50%; in de lichte industrie overschrijdt dit aandeel met moeite 6%.

In deze laatste industrietak is er voor de transportmaatschappijen een beschikbaar goederenpotentieel van 350 à 380 miljoen ton. De doelstelling van de NMBS is haar marktaandeel te verhogen met 1% in de komende drie jaar. Bij een gelijkblijvende conjunctuur komt dit overeen met een toename van 3,5 miljoen ton. De landbouw- en voedingssector wordt in het bijzonder geïnteresseerd, maar ook de scheikundige sector biedt goede perspectieven. Het TOP-Plan is vooral voor deze sectoren van belang. De te vervoeren hoeveelheden zijn eerder klein, de frequentie van het vervoer is

onregelmatig of wisselvallig, het aantal verzenders is groot, de producten hebben een grote waarde, er worden bijna geen voorraden aangelegd, er is een groot aantal verzendings- en bestemmingspunten verspreid over het gehele land. Bovendien is in deze sectoren de vraag naar gespecialiseerd (en duur) materieel groot, waardoor de rotatiesnelheid een belangrijk kostprijselement uitmaakt.

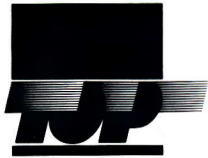
In een eerste fase zal het TOP-Plan de produktiekosten terugschroeven. Daarna zullen de tarieven aangepast worden in de segmenten waar het concurrentievermogen van de NMBS eerder zwak is.

Als de NMBS een nieuwe klan-

tenkring heeft gecreëerd die overtuigd is van de degelijkheid van het aanbod, en als de prijzen beter aangepast zijn aan de marktomstandigheden (middels de lagere produktiekosten), dan moeten de verkeersresultaten op langere termijn de hoogte ingaan.

De voordelen van het TOP-Plan zijn dus niet enkel voorbehouden voor de NMBS; ook de klant pikt een graantje mee. En dat was één der doelstellingen van de reorganisatie voor het verspreid wagenladingverkeer. Het spreekwoord "De één zijn brood is de ander zijn dood", is hier dus duidelijk niet van toepassing: de vervoerder en zijn klanten behoren tot de begunstigden. Dat is nu éénmaal duidelijk.





HET WAAROM VAN HET TOP PLAN

Het TOP Plan is het resultaat van een inspanning op lange termijn. Een inspanning die een aanvang nam aan het einde der zeventiger jaren en die uitmondde in een studie met concrete voorstellen en met toepassingsmodaliteiten voor alle activiteitsdomeinen met betrekking tot het goederenvervoer per spoor.

Middels een klein aantal statistische gegevens is het mogelijk om snel een inzicht te verkrijgen in de elementen die aan de grondslag lagen van deze herstructurering. Bepaalde elementen waren reeds "bewerkt" vooraleer een nieuwe organisatie der verzendingen met redelijke kans op slagen werd toegepast op een vernieuwde infrastructuur.

Het marktaandeel van de NMBS

Er zijn twee manieren om de omvang van de markt te meten waarin de NMBS opereert. Ofwel nemen we de totale beschikbare goederenhoeveelheid in aanmerking, ofwel elimineren we het transport voor eigen rekening en houden enkel het goederenvolume over dat voor derden kan vervoerd worden (en dit is het geval bij de NMBS).

Uit de beschikbare gegevens kunnen we het volgende besluiten: ★ de NMBS zorgt voor één vierde van het vervoer voor derden, maar haar marktaandeel is de laatste 15 jaar gekrompen;

★ het aandeel van het wegvervoer - dat bijna twee derden bedraagt van de totale beschikbare goederenhoeveelheid - daalt onder de 50% als we het vervoer voor eigen rekening uitsluiten. Nochtans boekt het wegvervoer vooruitgang;

★ het stijgend concurrentievermogen van het wegvervoer is een feit. Van de 30,5 miljoen ton goederen die zich sinds 1970 bij het potentieel voor derden hebben gevoegd, gaat het grootste deel via de weg.

Onderzoekt men sector per sector het vervoer voor rekening van der-

den, dan stelt men vast dat er dikwijls belangrijke hoeveelheden van de ene naar de andere transporttak overlopen. En dat is bij de spoorwegen het geval in de sectoren van de bouwmaterialen, de meststoffen en de "diverse". In deze sectoren geschiedt het vervoer meestal per wagenlading.

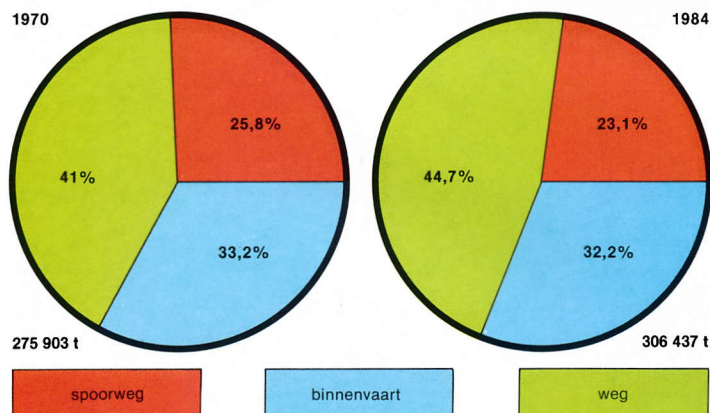
Het door de NMBS verworven volume verandert quasi niet. Het is dus duidelijk dat in een groeiende markt van 11% nieuwe verkeren ontsnappen aan het spoor ten voordele van de waterweg ("gengangmaakt" door grote werken aan het waterwegennet) en voor-

al ten voordele van de weg (die ook kan rekenen op een degelijke vernieuwing en aanpassing van de infrastructuur). In omstandigheden van vrije en billijke concurrentie is het niet onwaarschijnlijk dat de NMBS de erosie van haar aandeel had kunnen afstoppen. Toch zou zij niet helemaal het stijgingsritme kunnen volgen hebben: haar concurrentievermogen werd gehypothecerd door technische onvolkomenheden die de bestaande structuren en methodes ongeschikt maakten voor een moderne exploitatie.

Globale evolutie

Verkeer voor eigen rekening	inbegrepen				niet inbegrepen			
	1970		1984		1970		1984	
	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%
	71.171	14,9	70.832	15,0	71.171	25,8	70.832	23,1
	91.565	19,2	98.687	20,9	91.565	33,2	98.687	32,2
	315.262	65,9	301.776	64,1	113.170	41,0	136.918	44,7
	477.998	100,0	471.295	100,0	275.903	100,0	306.437	100,0

Verkeer voor eigen rekening niet inbegrepen

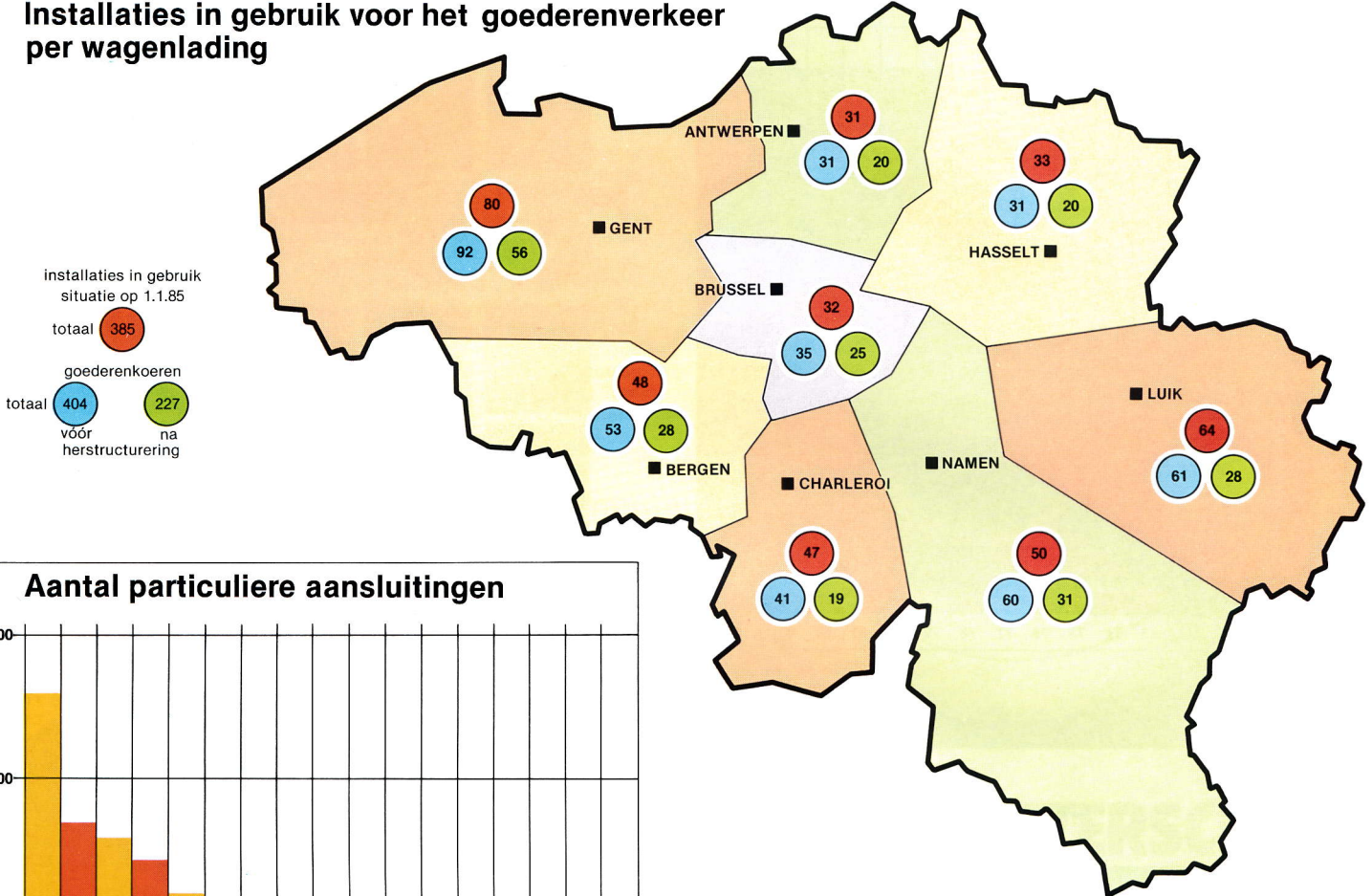


Sectoriële evolutie (in %) - Eigen rekening niet inbegrepen

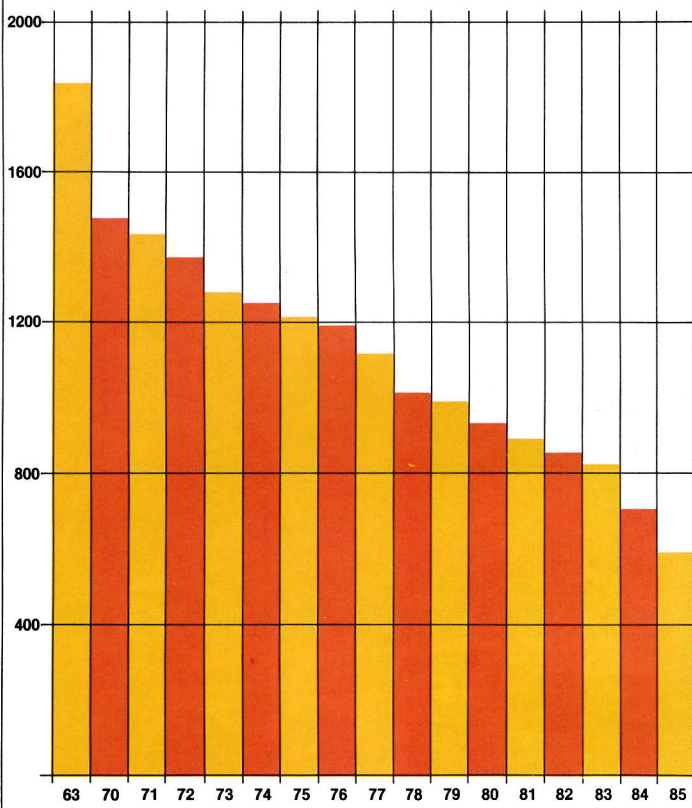
Aard der goederen	Marktaandeel					
	1970	1984	1970	1984	1970	1984
Landbouwprodukten en levende dieren	12,0	13,4	41,0	38,0	47,0	48,6
Voedingsprodukten en veevoeders	7,5	7,5	31,3	29,7	61,2	62,8
Vaste minerale brandstoffen	53,8	58,0	29,5	21,3	16,7	20,7
Petroleumprodukten	5,9	10,4	73,7	74,6	20,4	15,0
Ertsen en afvalprodukten voor de metallurgie	74,4	67,5	20,3	26,9	5,3	5,6
Metallurgische produkten	47,8	52,1	31,2	28,1	21,0	19,8
Bewerkte of ruwe mineralen en bouwprodukten	8,2	4,2	29,7	27,8	62,1	68,0
Meststoffen	34,7	14,5	36,2	48,0	29,1	37,5
Scheikundige produkten	15,7	17,4	53,3	42,0	31,0	40,6
Machines, voertuigen, bewerkte produkten en speciale vervoeren	31,0	23,8	6,9	8,2	62,1	68,0
TOTAAL	25,8	23,1	33,2	32,2	41,0	44,7

De eerste reorganisatiegolf

Installaties in gebruik voor het goederenverkeer per wagenlading



Aantal particuliere aansluitingen



De eerste reorganisatiegolf startte in 1982 toen de NMBS de rentabiliteitsnormen van de installaties aanpaste, exploitatiegroep per exploitatiegroep. Een aantal goederenkoeren werd gesloten: de activiteiten waren er te gering om de exploitatiekosten te dekken. In totaal werden er 177 dergelijke koeren gesloten. Het verkeer werd overgeheveld naar koeren die beter waren uitgerust en die zodoende rendabeler werden.

Onze kaart van België toont de situatie in de acht exploitatiegroepen van het net vóór en na de herstructurering. Dit is gewis geen definitieve situatie: wijzigingen in het verkeer kunnen verdere aanpassingen met zich meebrengen.

Een gesloten koer kan op contractuele basis weer geopend worden indien het een regelmatig en frequent verkeer betreft.

Ook het aantal particuliere aansluitingen daalt gestaag. In 15 jaar is ongeveer de helft verdwenen... en in 1984 zette de trend zich door. Aansluitingen met gering verkeer en minimale rentabiliteit verdwenen van het toneel.

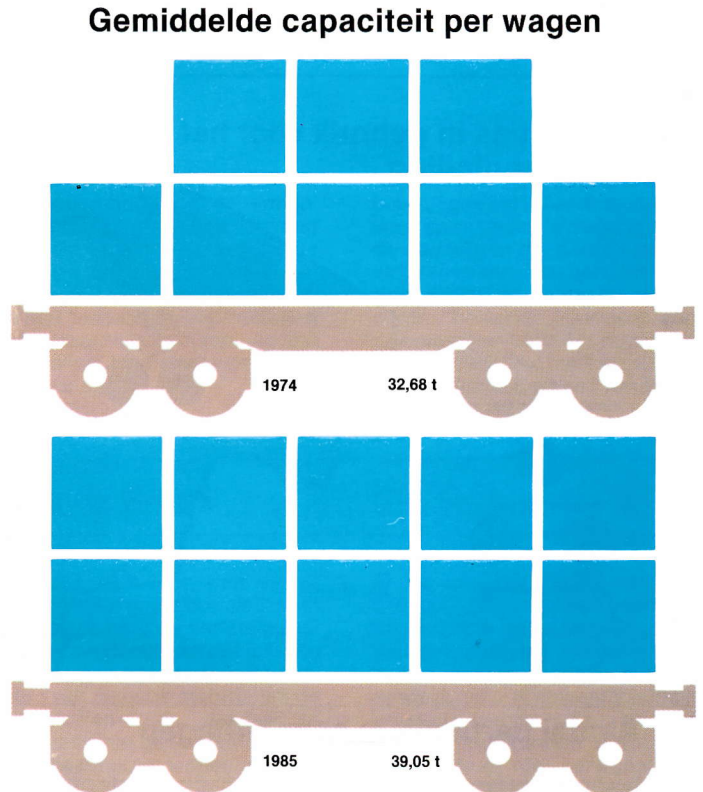
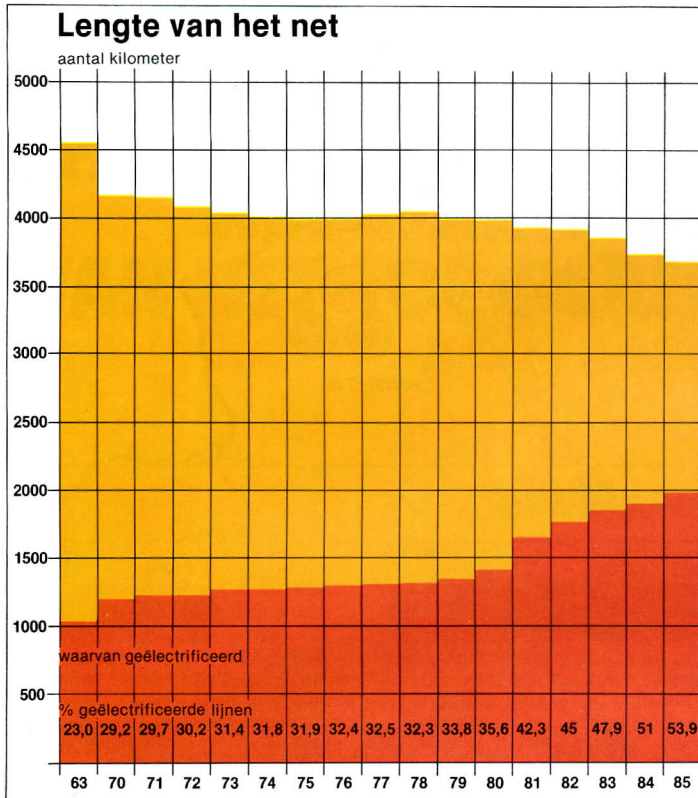
De modernisering

De lengte van het net verminderde in 15 jaar aanzienlijk, maar het percentage geëlectriceerde lijnen nam toe. Vandaag de dag is meer dan de helft van het net onder draad gebracht. Overschakeling naar elektrische tractie betekent een verhoging van de toegelaten snelheid en een gevoelige verlaging van de afhankelijkheid ten opzichte van de fluctuerende energiebronnen.

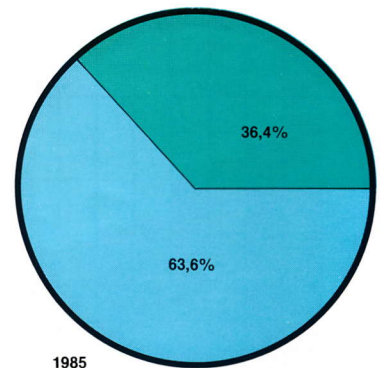
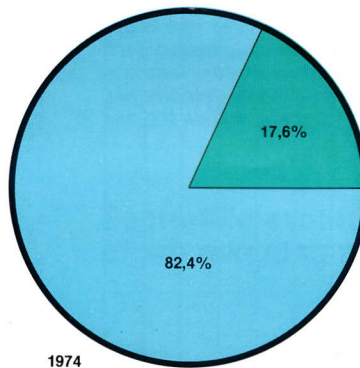
De moderniseringsinspanning heeft ook betrekking op het rollend materieel. Het totale aantal NMBS-wagens werd teruggeschroefd, maar het wagenpark is beter aangepast aan de vereisten van het verkeer. Er zijn twee opmerkelijke feiten. Enerzijds is de verhouding van het aantal speciale wagens meer dan verdubbeld, en maakt nu één derde uit van het totale wagenpark. Het be-

treft hier enkel de "netwagens"... en daarbij kunnen dus nog een groot aantal speciale wagens gevoegd worden van de verhuurmaatschappijen. Anderzijds - en dat is ongetwijfeld een afgeleide van de voorgaande situatie - evolueerde de gemiddelde wagen capaciteit in een twaalf jaar van 32 naar 39 ton. Dus duidelijk een betere rentabiliteit.

De praktijk leert ons dat dit een goede ingreep was: de gemiddelde belading van een wagen verhoogde in dezelfde periode van 31 tot 39 ton... waaruit men kan besluiten dat het wagenpark van de NMBS redelijk goed beantwoordt aan de behoeften.



Het wageneffectief



Het internationaal verkeer

België is een buitenbeentje. Een land met kleine afstanden, waar één der belangrijkste troeven van het spoor, de concurrentiekracht op middellange afstand, eerder een handicap blijkt. Maar het is eveneens een klein land met een aantal goed uitgeruste havens met uitstekende spoorinfrastructuur. Dit feit compenseert de beperktheid van het territorium en beïnvloedt sterk het internationaal aandeel in het totale verkeer van de NMBS. Dit aandeel bedraagt meer dan de helft. Het is sinds de zestiger jaren gevoelig gestegen en het zit nog steeds in de lift, net zoals bij onze buurnetten (Frankrijk en Duitsland in het bijzonder) waar het in het verleden nogal gering was.

Het TOP-Plan begeeft zich ook op het belangrijke internationale vlak. In onderlinge verstandhouding met de buurnetten streeft de NMBS naar een sneller en betrouwbaarder grensoverschrijdend

verkeer. En bij haar klanten voert zij een intensieve sensibiliseringscampagne om begrip op te brengen voor eventuele administratieve problemen en douaneproblemen. In de meeste gevallen is het vervullen van de douaneformaliteiten een determinerend element voor de vervoersduur. De Administratie der Douane biedt expeditie en bestemmingen, die een minimum aantal afzonderlijke wagens verzenden of ontvangen, bepaalde faciliteiten die te weinig gekend zijn. Als deze faciliteiten goed worden toegepast kunnen ze de vervoersduur zeker ten goede komen. Na de vakantie lanceren de spoorwegmaatschappijen de "gegarandeerde vervoersduur". De adequate toepassing van de douanefaciliteiten is daarvoor een conditio sine qua non.

Evolutie van het verkeer

- 1: Jaar
- 2: Totale tonnage (in duizend ton)
- 3: Internationaal verkeer-aandeel (export + import te land, transit te land + transit over zee)
- 4: Totaal verkeer (in miljoen ton-kilometer)
- 5: Gemiddelde afstand waarover 1 ton goederen wordt vervoerd (in kilometer)
- 6: Gemiddelde belading van een wagen (in ton)

1	2	3	4	5	6
1960	60.835	47,5	6.303	103,6	21,7
1970	71.171	47,9	7.816	109,8	26,1
1974	82.092	47,1	9.146	111,4	30,9
1978	63.187	49,0	7.119	112,7	33,9
1979	73.879	52,7	8.535	115,5	34,4
1980	71.063	51,7	7.999	112,6	34,6
1981	69.636	48,7	7.528	108,1	35,8
1982	62.401	47,8	6.788	108,7	36,5
1983	63.305	49,1	6.870	108,5	37,5
1984	70.832	51,2	7.905	111,5	38,6
1985	72.405	52,5	8.254	113,9	39,1



De ontvangsten verhoogden gevoelig en dit niettegenstaande de compensaties van de staat voor opgelegde diensten, werden beperkt. Het dekkingspercentage van de kosten door de ontvangsten steeg van 33,7 naar 34,8%... wat een bescheiden vooruitgang betekent.

Biljetten

Uitgedrukt in reizigers-kilometer is er een gelijklopende evolutie in binnenvoer en in het internationaal verkeer (+ 1,5% en + 1,6%). De evolutie is meer uitgesproken voor de biljetten tegen volle prijs. Voor de biljetten tegen verminderde prijs is er een achteruitgang voor het internationaal verkeer (-2,9%) en een status quo voor het binnenvoer. Daarbij moet men opmerken dat het "verminderde tarief" de bovenhand neemt in het internationaal verkeer.

Er zijn ook enkele uitschieters:
★ verplaatsingen naar aanleiding van grote manifestaties: pausbezoek, 150 jaar spoorwegen, TTB-dag...: + 96%;
★ buitengewone toename voor de biljetten "een mooie dag te...": + 19%; dit bevestigt een verschijnsel dat reeds enkele jaren aan de gang is: het dagtoerisme is een alternatief voor de traditionele vakantie en weegt minder

De statistieken van het reizigersverkeer voor 1985 verdienen wel enige commentaar.

Na de herstructurering van het reizigersverkeer in juni 1984, heeft de NMBS bijzondere aandacht besteed aan de evolutie van het verkeer tijdens het eerste volledige exploitatiejaar onder IC-IR-regime. De statistieken tonen aan dat de negatieve trend van de laatste jaren werd omgebogen naar duidelijke beterschap.

Het aantal reizigers situeert zich ongeveer op hetzelfde niveau als in 1984 (+0,3%) maar het verkeersvolume uitgedrukt in reizigers-kilometer nam toe met 2%.



HET REIZIGERSVERKEER IN 1985: BETERSCHAP



zwaar door in het gezinsbudget. Er is een algemene terugloop voor de "opgelegde verminderingen": oorlogsinvaliden, WIGW en kroostrijke gezinnen.

Abonnementen

Er is een status quo voor het aantal reizigers, maar er is vooruitgang qua reizigers-km (+ 2,3%) en qua ontvangsten (+ 6,3%).

Bijna alle verkeer met abonnementen gaat in stijgende lijn:

- ★ gewone abonnementen met beperkte reisweg: + 0,3% reiz.-km;
- ★ netabonnementen: + 2,3% reiz.-km;
- ★ B-Tourrail en netabonnementen 16 dagen: + 9,5%;
- ★ schoolabonnementen: + 5,7%;
- ★ sociale abonnementen 1/3 maanden: + 5,9%.

Uitzondering voor de weekabonnementen (-5,4%) en de beheerabonnementen (-3,9%).

De gemiddelde afgelegde afstand per reiziger verhoogde van 43 km naar 43,7 km in 1985.

De bezettingsgraad van de treinen gaat sinds juni 1984 geleidelijk in stijgende lijn op de IC-verbindingen J (Moeskroen - Luik) en F (Knokke/Blankenberge - Genk/

Maastricht), en op de IR-verbindingen e (Antwerpen - Leuven - Landen), d (Antwerpen - Neerpelt), f (Turnhout - Kortrijk), i (Geraardsbergen - De Panne) en k (St.-Niklaas - Leuven). Vanaf februari 1985 was er ook een reizigerstoe name op de IC-lijnen A (Brussel - Amsterdam), C (Antwerpen - Moeskroen), E (Oostende - Roosendaal), H (Gent - Brussel - Namen), K (Antwerpen - Brussel - Charleroi) en op de IR-lijnen h (Gent - Brussel - Lokeren) en o (Schaarbeek - Binche). De IC-IR-herstructurering werpt dus toch wel vruchten af.

Oscar voor de groep "Distributieverpakkingen" Een verdeler voor homeopathische pilletjes (gebrevetteerd UNDA)

Deze verdeler werd voorgesteld door Plastiflac (te Dison) en is zodanig opgevat dat de pilletjes één voor één vanuit de binnenste houder in de doorschijnende kop terecht komen en aldus gemakkelijk kunnen ingenomen worden zonder ze met de handen te raken. De verdeler biedt een volmaakte bewaring van de pilletjes, dankzij de glazen binnenkoker, de bijzondere kwaliteit van de grondstof en de oranje filter die in het materiaal van de kop is ingewerkt en dient om alle inwerking van het licht tegen te gaan. Onder de voordelen van de verdeler kunnen we onder meer vermelden: het gemakkelijk gebruik, de juiste dosering ter eerbiediging van de posologie, de gebruiksveiligheid, de bescherming tegen uitwendige pollutie, de efficiënte bescherming door zijn anti-schok omhulsel.



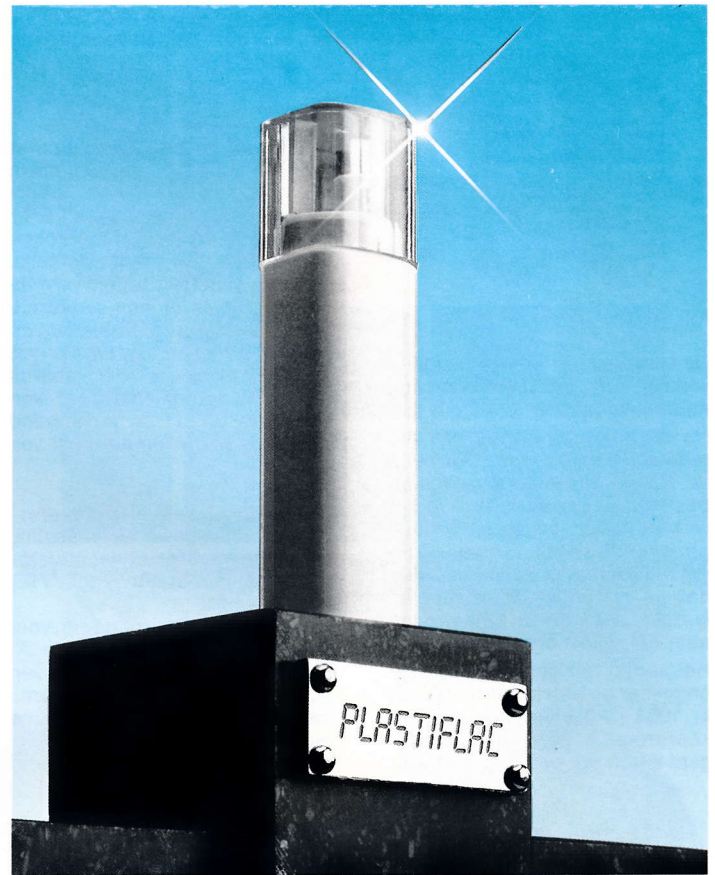
In het raam van de vakbeurs Pro-pack overhandigde het Belgisch Verpakkingsinstituut op 24 april officieel haar "Oscars en Grote prijzen van de Verpakking". De vier laureaten van eigen bodem (één werd zelfs tweemaal beloond, met een Oscar en met de prijs van de Minister van Economische Zaken) verdienen gewis een vermelding in ons sporttijdschrift: de verpakking is immers een belangrijk element voor een onberispelijk spoorvervoer. Hierbij dus een lijst van de laureaten met de deskundige commentaar van de jury.

Oscar voor de groep "Verpakkingstoebehoren" Fotografische techniek om verpak- kingen te verfraaien (patent Heidia International)

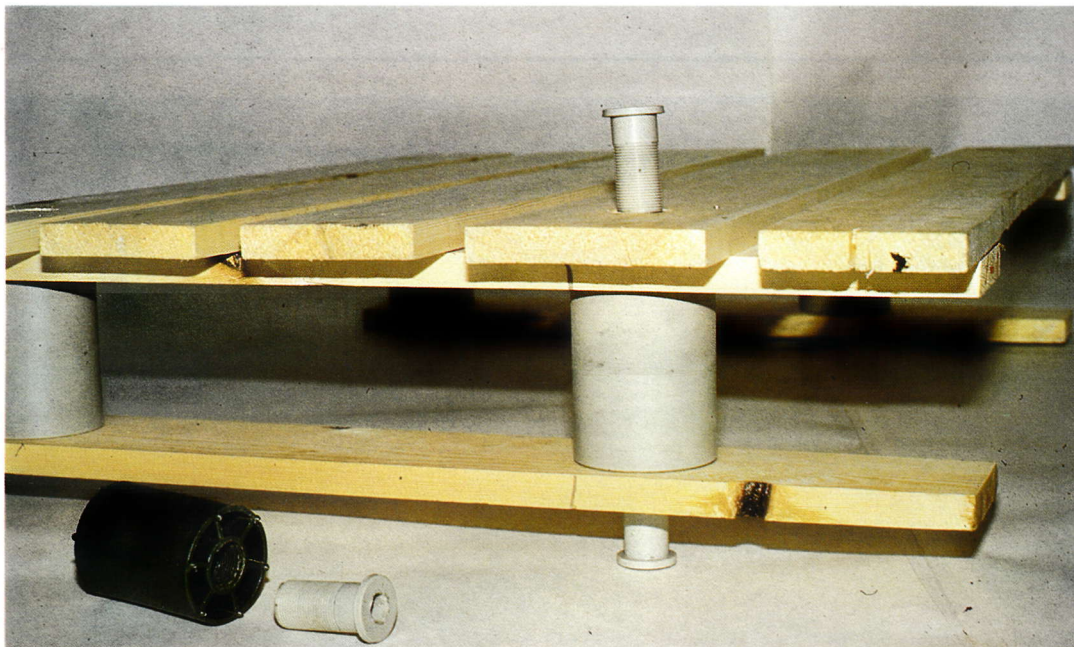
Sedopack (te Denderwindeke-Ninove) stelt dit nieuw procédé voor. Uitgaande van een negatief of dia wordt een flinterdunne foto van 30 micrometer ontwikkeld. Die, overigens zelfklevende foto, wordt op de verpakking gelamineerd en is bijgevolg uitstekend geschikt voor allerlei display-materiaal. Mede door haar prima prijs/kwaliteit-verhouding is die techniek het vervangmiddel bij uitstek voor offset-drukwerk, maar dan vooral voor kleine hoeveelheden. Bij deze nieuwe techniek gaan geen kleurenselcties, noch cliché-kosten gepaard. De afmeting van een foto is in de lengte oneindig en in de hoogte beperkt tot 1200 mm. De gebruikte foto is water- en warmtebestendig en kleurvast; leveringen kunnen binnen de 24 uur geschieden.

Grote Prijs voor de groep "Distributieverpakkingen" Kunststofhouder van 20 liter voor onkruid- verdelgers

Deze kunststofhouder ontwikkeld door Monsanto-Europe van hoogdensiteit, hoogmoleculaire polyethyleen heeft een compacte vorm en is stapelbaar. De houder is voorzien



VERPAKKING 1986



van binnen en heeft een zeshoekige vorm. Het geheel van stoppen voor 4, 6 of 9 tussenstukken wordt door middel van een pers in één beweging vastgeklonken. Ingeval een herstelling nodig is, kunnen de stoppen zonder moeite losgeschroefd worden met een door Decorban geleverde zeshoekige sleutel; ze zijn herbruikbaar.

Buitenlandse inzendingen

Het BVI heeft ook twee grote prijzen toegekend voor buitenlandse inzendingen. De prijzen werden weggekaapt door twee Nederlandse firma's.

Tri-Wall Europe kwam op de proppen met een opvouwbare retourcontainer (UNI-PAK) voor opslag en verzending. Deze bestaat uit een plano geleverde versterkte huls uit drie-laags-golfkarton en uit twee palletten uit polyethyleen die bodem en deksel vormen. Leeg wordt het volume tot 1/8 teruggebracht. De montage is mogelijk in 50 seconden zonder gebruik van enig gereedschap.

De Verenigde Kunststofbedrijven vervaardigen kunststofhouders van 20, 25 en 30 liter... een "familie-reeks" zo gekozen dat ze op drie soorten palletten passen. Deze recipienten zijn goed bevonden overeenkomstig de UNO-voorschriften voor gevaarlijke goederen. Zij zijn extra getest voor gashoudende producten.

Prijs van het Ministerie van Economische Zaken

Deze prijs, die erg wordt gewaardeerd in de verpakkingwereld, werd toegekend aan Plastiflac voor de hogergenoemde verdeler voor homeopatische pilletjes. Naast de technische en praktische voordelen is hij bovendien 100% Belgisch, eenvoudig, niet duur en makkelijk op te zetten.

Plastiflac is een middelgrote onderneming in de streek van Verviers. Ze is gesticht in 1957 en heeft als activiteit de transformatie van plasticmaterialen door uitpersing, injectie en blaastechnieken. De onderneming zorgt ook voor het merken van producten via zeefdruk, offset-druk of de tampontechniek.

Alle onderscheiden producten zijn gecommercialiseerd en zijn te koop. Het Belgisch Verpakkingsinstituut geeft graag bijkomende informatie aan geïnteresseerden. Een telefoontje naar de maatschappelijke zetel volstaat: Picardstraat 15 te Brussel 1210 - tel. 02/427 25 83 of 427 25 93, telex 62514.

van een inhoudsschaalverdeling en van een zekerheidssluiting (schroef-dop van 60 mm). Een dop met ge-positioneerde kraan kan op de houder geplaatst worden. Een Monsanto gepatenteerde "anti-mors"-plug zorgt voor een vloeiende uitloop zonder spatten bij het ledigen. Onder het brede handvat kan geen regenwater blijven staan en in de bodem is een handgreep voorzien voor het gemakkelijk manipuleren bij het ledigen. De houder kan automatisch worden afgevuld, gepallettiseerd en verhandeld. De rechthoekige doorsnede is verenigbaar met de Europallet 1000 x 1200 mm (4 x 4 per laag). Een grote ruimte is voorzien voor etikettering. De houder is wit ingekleurd, UV-bestendig en voldoet aan de UN-voorschriften voor verpakingsgroep II met densiteit 1,9 (gevaarlijke goederen).

Grote Prijs voor de groep "Prototypes" Assembleersysteem van kunststof voor houten palletten

Decorban uit Luik vervaardigde dit systeem.

Het vervangt het gebruik van nagels als assembleertechniek en vermijdt aldus de talrijke ongemakken te wijten aan de vernageling. Alle planken die het geraamte (boorden, middenstukken, langsliggers, zolen) vormen, zijn vooraf doorboord; vandaar dat er weinig of geen scheuren optreden. De tussenstukken (blokken, middenstukken, enz.) zijn van synthetisch materiaal vervaardigd dat bijzonder sterk is. De nieuwigheid bestaat erin dat de koker in zijn centrum volledig met schroefdraad getrokken is; hierin komt een stop van synthetisch materiaal die ook met schroefdraad getrokken is. Zij is hol

GOEDEREN PER WAGENLADING:



Het jaar 1985 was ten opzichte van 1984 gunstig voor het goederenvervoer per wagenlading; qua hoeveelheid was er een vooruitgang met 2,3%. Toch konden niet alle sectoren op eenzelfde stijgingspercentage terugblikken (zie onderstaande tabel).

Het globale positieve resultaat van 1985 was goed voor een vierde plaats in de rangschikking van de beste transportjaren sinds het ontstaan van onze spoorwegen. In de range van "70 tot 80 miljoen ton" waren enkel de jaren 1973 (75,4 miljoen ton) en 1979 (73,8

miljoen ton) beter. De eerste plaats blijft voor het topjaar 1974 met 81,9 miljoen ton.

Vertrekkend van de behaalde resultaten heeft de dienst marketing een raming gemaakt voor het jaar 1986. De cijfers van deze raming (in miljoen ton) vindt u in de laatste kolom van de tabel.

Daarbij horen toch wel enkele commentaren.

SECTOREN	1984	1985	85/84	1986
Vaste brandstoffen	17.161.259	16.580.862	-3,4	17,6
Ertsen	11.409.851	11.838.471	+3,8	11,8
Metallurgische producten	19.287.034	20.058.563	+4,0	20,1
Petroleumproducten	2.603.146	2.631.366	+1,1	2,1
Totaal zware industrie	50.461.290	51.109.262	+3,3	51,6
Landbouwproducten	4.195.949	4.444.126	+5,9	4,0
Bouwmaterialen	3.873.427	3.661.523	-5,5	3,5
Scheikundige producten	5.091.966	5.301.963	+4,1	5,3
Diverse	2.258.118	2.714.439	+20,2	2,8
Totaal lichte industrie	15.419.460	16.122.051	+1,1	15,6
Gecombineerd vervoer	4.951.474	5.207.651	+5,2	5,3
ALGEMEEN TOTAAL	70.832.224	72.438.964	+2,3	72,5

De economische situatie in 1985

De **internationale economische conjunctuur** werd gekenmerkt door een afremming van het groeiritme in de Verenigde Staten en een betere toestand in de Europese Gemeenschap, waar het groeiritme bijna het Noord-Amerikaans niveau bereikte.

De **wereldhandel** evolueerde minder snel dan in 1984 ten gevolge van de economische politiek van sommige Latijns-Amerikaanse landen, van de daling van de importvraag der OPEC-landen en van de vertraging van het groeiritme in Japan.

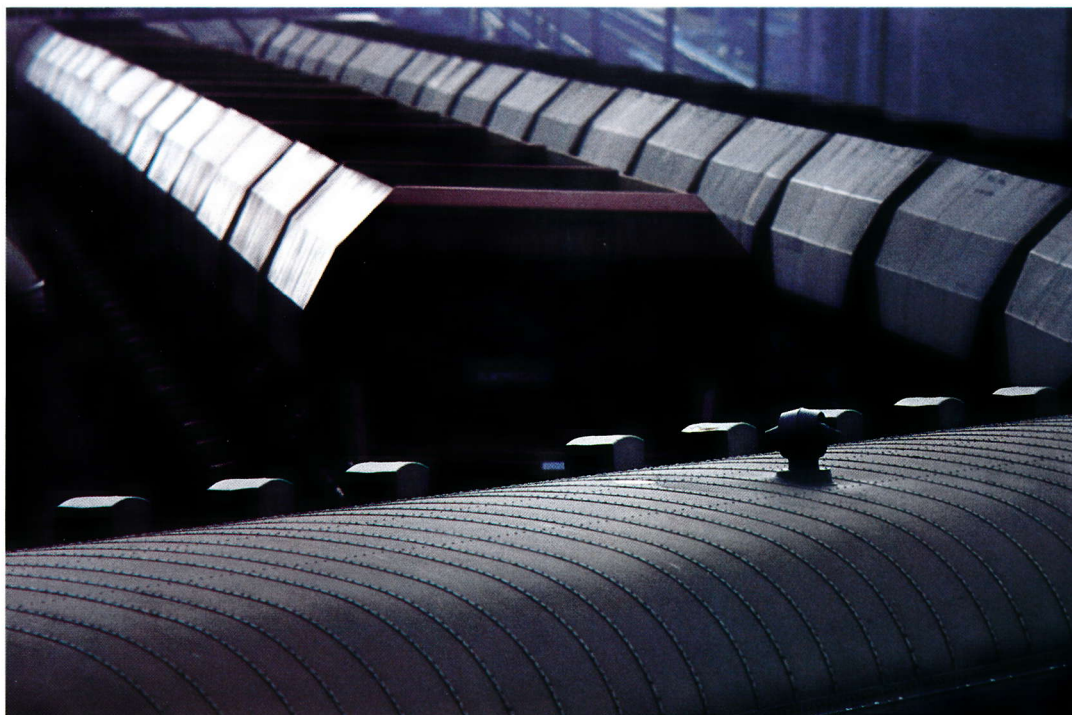
De **Europese groei**, te danken aan de Amerikaanse expansie van de voorgaande jaren, werd steeds meer ondersteund door de binnenlandse vraag naar vooral investeringsgoederen; deze groei was het meest uitgesproken in Groot-Brittannië en in West-Duitsland. Onder invloed van de daling van de dollarkoers en van de prijzen der grondstoffen heeft de inflatie in de E.G. haar laagste niveau bereikt sinds 15 jaar. De Belgische economie profiteerde eveneens van de gunstige situatie bij haar voornaamste handelspartners. De hausse van de BNP wordt geraamd op ongeveer 1%

en gaat gepaard met een verbetering van de belangrijkste evenwichtsindicatoren: inflatie, werkloosheid, saldo van de betalingsbalans - met uitzondering van de Openbare Financien.

De **uitvoer** blijft de stuwende kracht voor de economische groei, alhoewel er een verschuiving is naar West-Europa. De investeringen stegen aanzienlijk, en dan vooral in de scheikundige sector. De particuliere consumptie stagneerde op een laag niveau, maar er is toch een lichte verbetering sinds vorige zomer.

De **industriële productie** nam toe met ongeveer 2% (niettegenstaande een tijdelijke depressie in de eerste maanden te wijten aan de barre weersomstandigheden). De grootste stijging werd opgetekend in de sectoren van de metaalproducten (vooral montage van auto's), de scheikunde en de non-ferro-metalen (halfabrikaten). De activiteit liep terug in de extractie van steenkool, de basisbehandeling van metalen, de papierindustrie, cement, glas, hout... en vooral in de siderurgie (de productie van ruwstaal verminderde met 5%). De moeilijkheden voor deze laatste sector zijn te wijten aan

1985 EN 1986 ONDER DE LOEP



de protectionistische maatregelen van de V.S. (nadelig voor een groot aantal staalproducten), aan de stagnering van de wereldvraag en aan sociale en technische problemen. De staalproductie in de

E.G. steeg lichtjes (+ 0,3%) dank zij de positieve inbreng van West-Duitsland en Groot-Brittannië.

ling verkeer tussen de Waalse siderurgische bedrijven) en een stijging van het verkeer over lange afstand (van en naar Luxemburg en Duitsland en de export in het algemeen).

les daalde ten gevolge van het grotere aandeel van de kerncentrales in de electriciteitsproductie.

Het verkeer per wagenlading

Het transport van **vaste brandstoffen** (—3,4%) handhaafde zich op een hoog niveau tijdens de eerste helft van 1985, maar zakte daarna snel weg. Het aandeel van de atoomenergie stijgt gestaag (twee nieuwe reactoren in 1985) waardoor de inbreng van klassieke thermische centrales daalt. Het vervoer van steenkool volgde logischerwijze deze trend. Het vervoer uit Duitsland naar België en Frankrijk verminderde gevoelig na de absolute piek bereikt in 1984.

Na de uitzonderlijke toename van 1984 daalde ook het cokesvervoer aanzienlijk: de uitvoer naar Duitsland betekent quasi niets meer en het transitverkeer van Duitsland naar Luxemburg verminderde met 10%, wat waarschijnlijk te wijten is aan de gevoelige recente achteruitgang van de productie in de Luxemburgse siderurgie. Het binnenlands vervoer van cokes voor de Belgische siderurgie bleef op

het niveau van 1984. Deze commentaar geldt ook voor het transport van petroleumcokes. Het vervoer van leisteenkolen daalde met één derde.

De stijging van het **ertsverkeer** die zich sinds het derde trimester van 1983 aftekende zette zich verder door (+ 3,7%), maar de toename was niet zo uitgesproken als in 1984. Het gunstige resultaat is te danken aan de transit van overzees ijzererts naar Luxemburg (+ 1/8) en naar Frankrijk (+ 1/4).

Het vervoer van **metaalproducten** was zeer goed, niettegenstaande de stabilisering van de Europese siderurgische productie.

De halffabrikaten gingen licht achteruit in hoeveelheid maar verhoogden qua ton-kilometer hun aandeel met één zesde. Dit ten gevolge van een daling van het verkeer over korte afstand (onder-

De toename met één achtste voor de afgewerkte producten vloeit voor 75% voort uit het transitverkeer voor maritieme uitvoer van Frankrijk en Luxemburg. Er is ook een stijging voor de invoer uit Duitsland en Luxemburg, voor het transitverkeer van Groot-Brittannië naar Duitsland en - al zij het in mindere mate - van Luxemburg naar Duitsland en van Frankrijk naar Duitsland en Nederland. De uitvoer bleef op hetzelfde peil als het vorige jaar.

Bij de stalen buizen werd de achteruitgang van het verkeer slechts gedeeltelijk gecompenseerd door de stijging van de maritieme uitvoer met één zesde.

De baisse die sinds begin 1984 werd waargenomen in de sector van de **minerale oliën** sloeg om in een hausse vanaf het tweede trimester. Dit dank zij het vervoer van lichte producten (+ 10%) vanuit de Antwerpse haven naar Zwitserland en Luxemburg.

De zware producten deden het minder goed. De uitvoer naar Luxemburg en het binnenlands verkeer naar de electriciteitscentra-

De **landbouwproducten** maakten een grote sprong voorwaarts, vooral tijdens het laatste trimester. Deze evolutie was opmerkelijk voor het vervoer van suiker (van Duitsland en Frankrijk naar de Belgische havens), voor de veevoerders en voor zetmeelproducten (van Frankrijk naar onze havens).

De sterke regressie bij de granen is het meest uitgesproken voor de invoer uit Frankrijk en voor het transitverkeer uit Duitsland naar de Belgische havens (gereduceerd tot nul!). Er waren ook minder Spaanse vruchten voor België en Nederland.

De stijging van het vervoer van **bouwmaterialen** (+ 8,6%) komt op rekening van het binnenverkeer en van de export naar Frankrijk. Het glasvervoer bleef status quo, cement en plaaster zwakten af.

De daling met 11,1% bij de **groefproducten** is te wijten aan het stilvallen van het vervoer van stenen voor de uitbouw van de Zeebrugse haven. Ook de export van dolo-miet en steenslag naar Nederland liet het afweten en werd slechts gedeeltelijk gecompenseerd door de toegenomen transporten van



kalk en kalksteen naar Nederland en het zandvervoer van Lommel naar de glasfabriek van Auvelais.

De **scheikundige produkten** deden het goed, vooral door een stijging van de invoer. De meststoffen handhaafden zich op hetzelfde

de niveau. De invoer van gasvormige produkten bij vertrek uit Nederland verdubbelde. De transit van Nederland naar Frankrijk boekte winst ten opzichte van vorig jaar.

Bij de "diverse" zijn er enkele opmerkelijke resultaten: +13,3% voor het papier, +14,8% voor de automobielsector, +36% voor hout en +68,7% voor de verpakkingen.

Tenslotte is er een positieve balans voor het gecombineerd vervoer: het containervervoer handhaaft zich en het rail/route-vervoer blijft verder stijgen met 4,4%.

Enkele vergelijkende resultaten.

Het is interessant om enkele resultaten te vergelijken en de situatie van 1985 te toetsen aan deze van 1984 (onderstaande tabel).

Opmerkelijk is de toename van de

NMBS-wagenpark. Ook de gemiddelde afgelegde afstand verhoogde wat betekent dat het internationaal aandeel in de Belgische spoorwegactiviteit de bovenhand neemt.

	1984	1985	84 = 100
Aantal zendingen (× 1.000)	556,0	569,0	102,3
Aantal wagens (× 1.000)	1.833,9	1.851,8	100,9
Tonnage (× 1.000)	70.832,2	72.405,0	102,2
Ton-kilometer (× 1.000.000)	7.904,9	8.250,0	104,3
Gewicht per zending	127,4	127,1	99,7
Gewicht per wagen	38,6	39,1	101,2
Gemiddelde afstand (in km)	111,5	113,9	102,1

gemiddelde belading per wagen die het gevolg is van een voortdurende modernisering van het

Ontgouchelende eerste trimester

De ramingen op het einde van de maand januari 1986 waren hoopgevend. Er was een toename van het verkeer met 9% t.o.v. januari 1985. Vorig jaar werd deze maand zwaar geteisterd door het barre winterweer. In 1986 was februari klimatologisch erg slecht... zodat er voor de eerste twee maanden een status quo werd opgetekend. Maar vertoonde een algemene teruggang met 12% vergeleken met maart 1985, een uitzonderlijk sterke maand (tweede beste maand van vorig jaar!). Globaal vertoont het verkeer in maart 86 een teruggang met 5 à 6% ten opzichte van de ramingen.

Eens te meer is de siderurgie de doodoener. De staalproductie lag in maart 10% lager... dus zijn er minder ertsen, minder cokes, minder steenkool en is er minder afgewerkt staal. Voor het geheel van de zware industrie beduidt dit dat maart 14% lager scoorde. Bedenk daarbij dat deze industrietak instaat voor 75% van het totale NMBS-goederenvervoer.

De conjunctuurbarometer stijgt. Men leest en hoort het om de haverklap. Logischerwijs moet ook het vervoer in de lift. Maar het blijkt dat de positieve effecten van de dalingen van de dollarkoers, van de petroleum prijzen en van de rentetarieven niet onmiddellijk invloed hebben op het goederenpotentieel voor de vervoerders. Er is een "wachttijd" van twee of drie trimesters. De tijd nodig om investeringsbeslissingen te nemen, om voorraden aan te vullen en om nieuwe uitrustingen op te starten alvorens de productie werkelijk aan te vangen.

Anderzijds voert de NMBS nog een eerder stroeve tariefpolitiek.

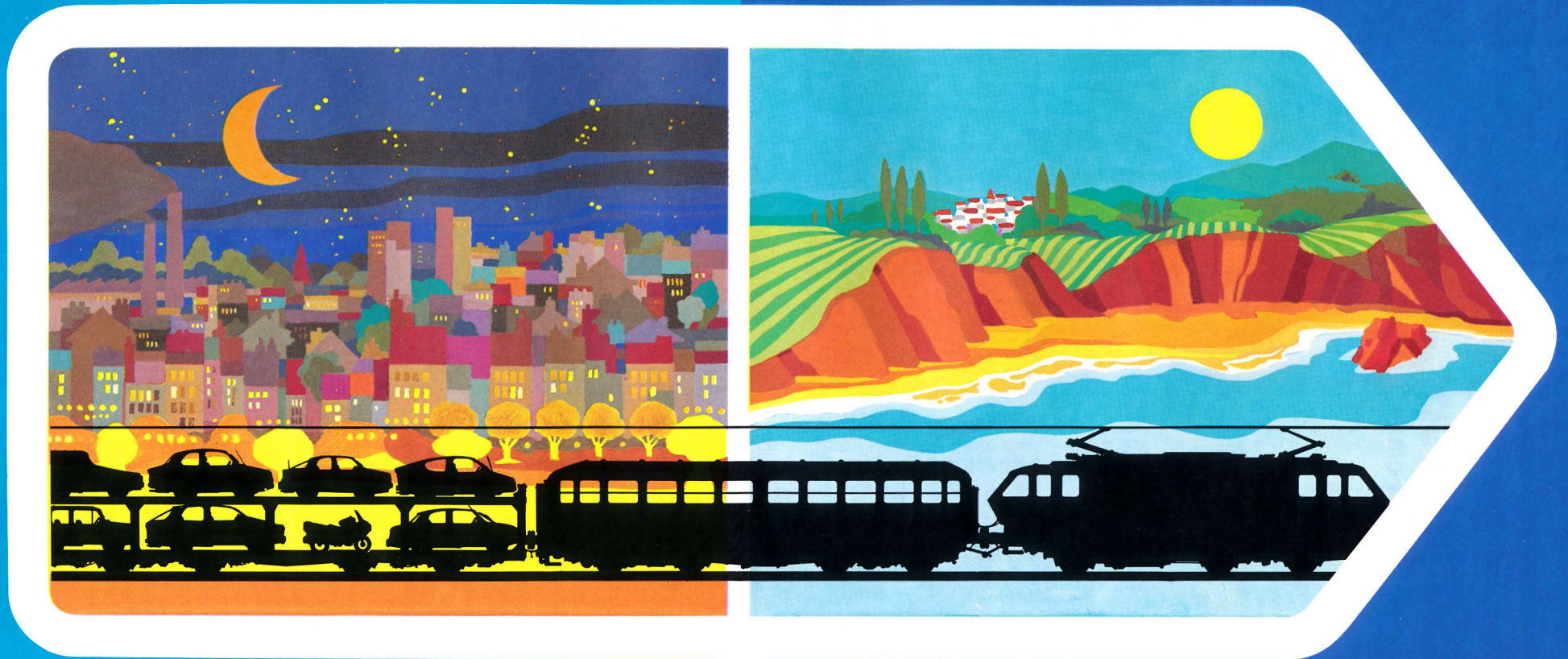
De daling van de petroleum prijzen speelde in de kaart van het wegvervoer en van de binnenscheepvaart. Zij passen hun prijzen trouwens soepel aan. De NMBS van haar kant handhaafde haar prijzen, waardoor ze 3 à 4% boven het marktgemiddelde komt te liggen. Zij is zich van dit feit bewust. Maar een radicale wijziging van de tariefpolitiek kan maar doorgevoerd worden als de mogelijke gevolgen vooraf grondig worden bestudeerd. Toch is er ook een goede keerzijde aan de NMBS-medaille. De tarieven vertonen een zekere stabiliteit die voordelig kan zijn als de markt een stijgend prijsniveau vertoont.

Toch staat het als een paal boven water dat een stabilisatie van de marktprijzen op het niveau van het eerste trimester - en dat blijkt zo te zijn - de NMBS zal nopen toch een aangepaste commerciële benadering en tot een meer agressieve prijspolitiek. Op langere termijn zullen ook de positieve effecten van het TOP-Plan meespelen. Eens de doelstelling van het terugschroeven der produktiekosten is bereikt, zal het tariefniveau, daar waar nodig, aangepast worden aan de marktomstandigheden.



autotreinen[®]

voordelig comfort naar de zon.



Kunstreproducties

"150 jaar spoorwegen in België"

Origineel en mooi om uw kantoor op te fleuren!

Als klant van de NMBS en als abonnee-lezer van Spoornieuws bent u per definitie geïnteresseerd in de spoorweg en zijn randgebeuren... zo denken wij er tenminste over.

Vorig jaar vierde de NMBS met enige luister "150 jaar spoorwegen in België", dat weet u beslist nog wel. Voor deze gelegenheid werden er enkele ongewone drukwerken uitgegeven... want anderhalve eeuw spoorwegevoluitie was gewis een nostalgisch souvenier waard.

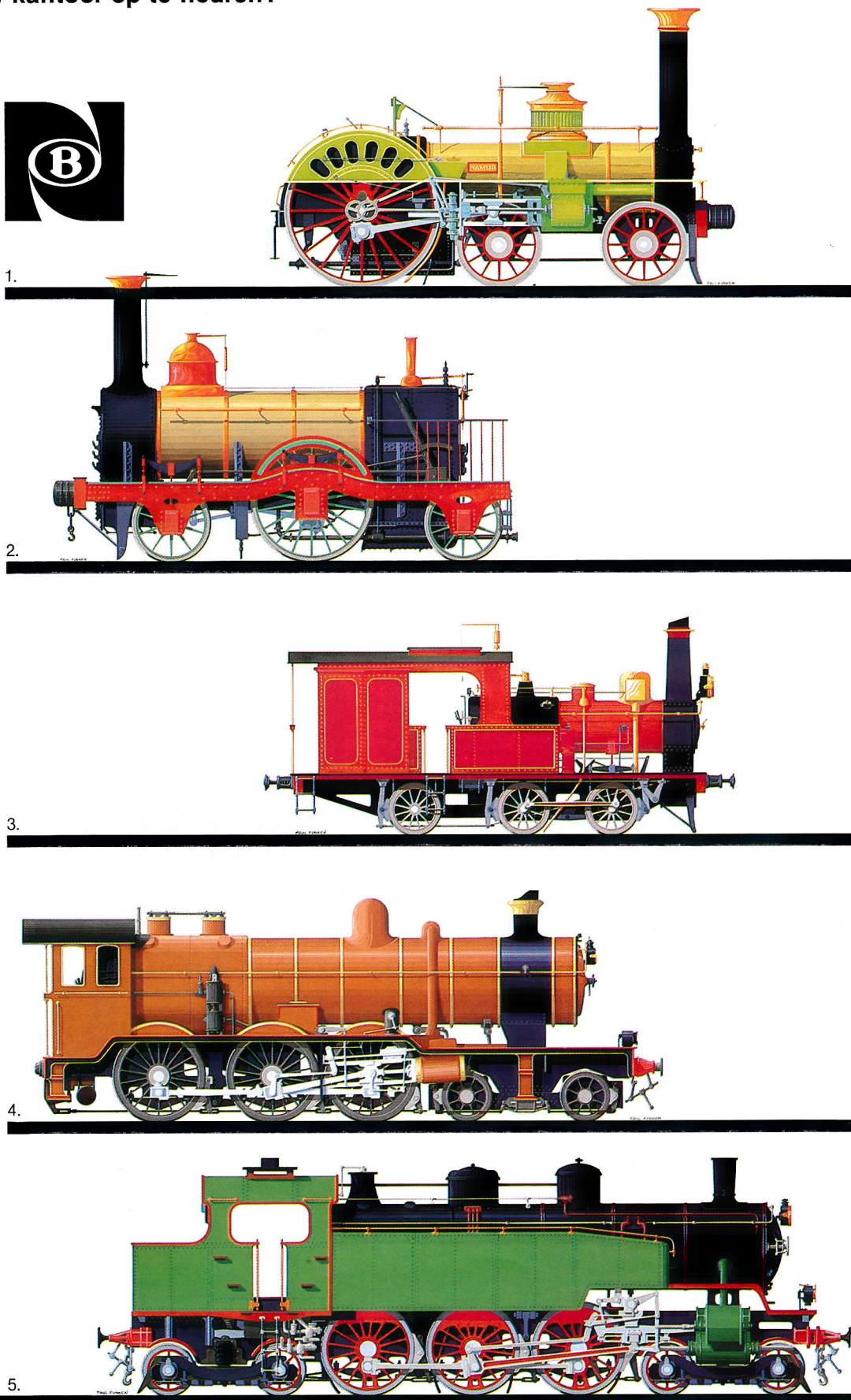
Er rest ons nog een voorraad kunstproducties (vierkleurendruk) van een reeks van 5 stoomlocomotieven, gesigeneerd op 250 exemplaren door de kunstenaar, Paul Funken (formaat 55 x 75 cm). Achter een glas of in een lijstje is het een prachtig en aangepast decoratief element om op te hangen in uw kantoor, in uw transportafdeling, bij u thuis... of als zakengeschenk!

De reeks van 5 bieden wij aan tegen de prijs van 3.000 frank. U kunt ze ook afzonderlijk aankopen tegen 700 frank per stuk.

Wij bieden u ook nog een reeks aan van 20 kunstproducties naar tekeningen van James Thiriar: "Spoormannen uit de tijd" (vierkleurendruk - formaat A4). Een machinist anno 1838, een treinwachter anno 1852 of een stationschef rond de eeuwwisseling... een artistieke terugblik op de spoorweguniformen van weleer. De 20 reproducties tegen de prijs van 450 frank! Een meepakkertje!

Hoe aankopen?

Stort het juiste bedrag op PCR 000-0001010-40 van de NMBS - Directie Financiën, Fonsnylaan 49A, 1060 Brussel, met de imperatieve vermelding "Expo 150 - H 61-21/26" en de aanduiding van de gewenste artikelen (reeks locomotieven, type locomotief: 1. Crampton, 2. Atlas, 3. Fourgon, 4. Tenwheel, 5. Nord belge - of reeks "Spoormannen"). De reproducties worden u keurig verpakt toegestuurd (tot zolang de voorraad strekt).



"CABINE 8": EEN NIEUWE OPVATTING INZAKE NACHTTREINEN



Sedert de maand december 1985 hebben de Franse spoorwegen op enkele grote lijnen een nieuwe reeks rytuigen "Cabine 8" uitgetest. Deze werden ontworpen om ingeschakeld te worden in nachttreinen op drukke verbindingen. In het "Cabine 8"-rijtuig beschikken 96 reizigers 2e klas over halfliggende plaatsen van het relaxtype. Per afdeling zijn er 8 "zitligplaatsen".

Uit voorafgaande marktstudies blijkt dat dit nieuw concept voor nachtreizen beantwoordt aan de wens van een vooral jong cliënteel, waarvoor de kostprijs doorslaggevend is.

"Cabine 8" is toegankelijk voor reizigers met een 2e klas-biljet zonder toeslag. Plaatbespreking is mogelijk.

Tijdens de proefperiode werden de reacties van de reizigers nagegaan. De "Cabine 8"-rijtuigen spoorden 's nachts op volgende verbindingen: Parijs - Marseille/Béziers, Parijs - Vintimiglia, Parijs - Briançon en Parijs - Bourg-Saint-Maurice.

Ook werd sedert het einde van de maand februari van dit jaar een "Cabine 8"-rijtuig op de lijn Parijs - Brussel - Amsterdam (treinen 288 en 289) ingezet. Deze verbinding blijft de belangrijkste met het anderhalf miljoen reizigers in de loop van het eerste semester 1985.

De cliënteel onthaalt deze economische reisformule gunstig. Er werd nog geen reclame gevoerd voor deze rytuigen (de proefperiode was nog aan de gang), maar toch is er een bezettingsgraad van 30 tot 50%. Het experimentele stadium liep ten einde bij de ingebruikneming van de zomerdienstregeling. Na de vakantie zal men het succes van de formule evalueren.

HET TOP-PLAN : 3 DOELSTELLINGEN

Het bestaande vervoerschema werd geleidelijk minder geschikt om aan de behoeften van de veeleisende markt te voldoen. De industrie richtte zich meer naar de produktie van fabrikaten met kleine afmetingen, waardoor een traditionele evolutie in de zware industrie werd afgeremd. Er is eveneens een recente wijziging waar te nemen in de produktiestructuren: diversificatie en voorraadbeperking zijn aan de orde van de dag.

Het TOP-Plan is een herwerking van structuren en werkmethodes gebaseerd op de optimale aanwending van bestaande middelen en de optimale organisatie van het verkeer.

Er worden geen nieuwe middelen ingezet, de procedures worden vereenvoudigd, het werk versneld, de produktiviteit opgevoerd en het beschadigingsrisico verminderd. Dat alles wordt mede door de inzet van de informatica verwezenlijkt.

De klant krijgt een optimaal transport aangeboden waarin de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de prijs de belangrijkste elementen zijn.

