

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE HANDELSDIRECTIE DER BELGISCHE SPOORWEGEN

(B)

686

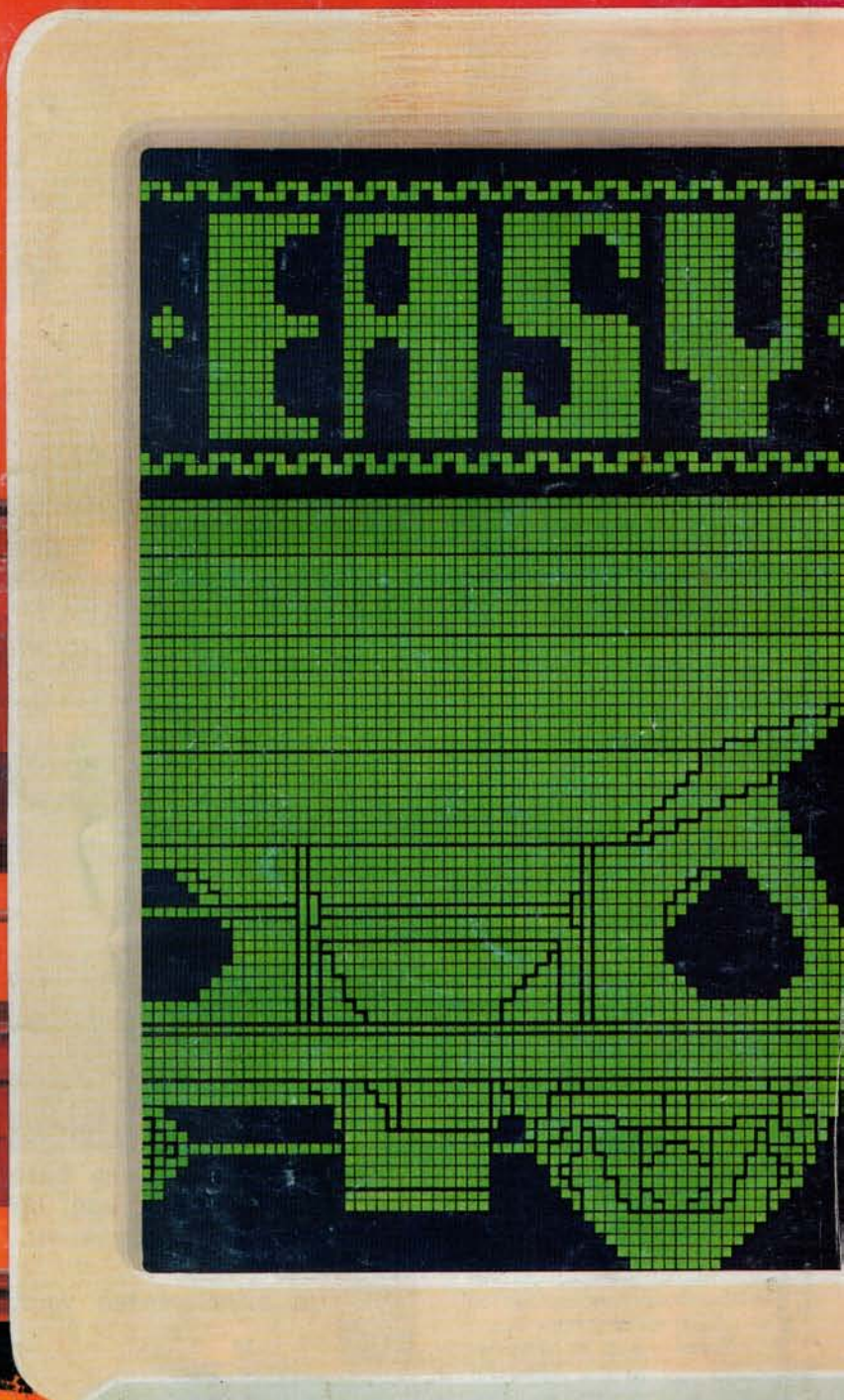
Brussel X

G.P.P./10/209

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



PAUL FUNKEN



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**

INHOUD

Wensen voor 1987: p. 2 ● De nieuwe voorzitter van de NMBS schetst de toekomst: p. 3 ● Interferry, 20 jaar containers: p. 5 ● Easy, rail-telematica: p. 7 ● Een eeuw commerciële vertegenwoordigingen in het buitenland: p. 11 ● Gezapig Bourgondië: p. 14 ● Electronische aankondigers te Brussel: p. 15

Foto's
NMBS
Van Damme: p. 5



Beste klant en waarde vriend,

Ik ben ervan overtuigd dat wij samen gelukkig zijn om de bladzijde van 1986 om te draaien. Een op vele punten ontgoochelend en somber jaar. Ik durf daarom te hopen dat 1987 ons zal sparen van de conjuncturele en sociale grillen, die onze expansie hebben afgeremd of die het vertrouwen hebben ondermijnd dat wij moeten hebben in de toekomst van onze bedrijven.

Nu de NMBS reeds 60 jaar bestaat is het gewis niet ongepast om in deze nieuwjaarswens even te benadrukken dat de Maatschappij ruim bijdraagt tot de sanering van de Staatsfinanciën. Deze bijdrage kan het best geïllustreerd worden door de daling van het aantal personeelsleden. Van januari 1982 tot eind november 1986 daalde het spoorwegeffectief van 68.724 tot 54.175, wat 14.549 personen betekent of 21,2 % van het totaal. In economische termen vertaald is deze toch opmerkelijke evolutie goed voor een besparing van meer dan 13 miljard frank.

Niettegenstaande dit alles zetten wij de inspanning voort om de kwaliteit van onze dienstverlening te behouden en op te voeren, onder meer door de lancering van het TOP-Plan. De resultaten werden evenwel zwaar gehypotheceerd door de sociale onrust, die zowel voor de openbare diensten als voor de privé-sector nefaste gevolgen had.

Vandaar dat ik er van overtuigd ben dat de commerciële samenwerking tussen onze Maatschappij en de bedrijven, binnen een sereen sociaal klimaat en een betere conjunctuur, reeds in 1987 voor éénieder een rijkere oogst kan opleveren. Een oogst die tenslotte de gehele bevolking ten goede komt.

Dit zijn mijn wensen voor een betere toekomst.

F. DE HAECK
Handelsdirecteur

DYNAMISME, AGRESSIVITEIT, SAMENWERKING



Herfst '86 bij de NMBS.

Oktober: een nieuwe Raad van Beheer wordt ingesteld.
November: een afgevaardigde-beheerder, een directeur-generaal en een adjunct-directeur-generaal worden benoemd.
December: de Raad van Beheer maakt zich klaar om vier nieuwe departementsdirecteurs en vijf districtsdirecteurs aan te duiden.

Eens deze nieuwe directie is ingesteld wordt er verwacht dat zij het dagelijks administratief bestuur van de Maatschappij en de geografische structuur aanpast en hermodelleert. Een nuttige wending? Gebaseerd op de Sobemapstudie? Met welk gevolg voor de goederenklanten? Een aantal vragen die Didier Reynders, de Voorzitter van de nieuwe Raad, heeft aangesneden voor de lezers van Spoornieuws.



Tijdens één der laatste zittingen van de Raad, hebben wij voor 1986 en 87 budgettaire oriënteringen uitgezet die gebaseerd zijn op een lichte stijging van het reizigers- en het goederenverkeer. In 1984 en 85 was er op dit vlak wel een stijging maar 1986 volgde niet dezelfde lijn. Waarschijnlijk te wijten aan de economische situatie, aan de sociale onrust in de maand mei en aan de gevolgen die dit veroorzaakte onder onze klantenkring.

Toch hebben wij de perspectieven optimistisch gehouden met een kleine correctie voor de uitzonderlijke situatie in 1986. Daarbij dienen we aan te stippen dat het nog mogelijk is om de curve af te buigen en tenminste te streven naar een stabilisering.

Een nieuw dynamisme

De nieuwe structuren betekenen een nieuw dynamisme binnen de spoorweg die de medewerking vergt van éénieder, in alle sectoren. De commerciële sector is uiteraard één der belangrijkste. De NMBS moet een dynamisch imago krijgen.

De Minister van Verkeer heeft het reeds laten

uitschijnen dat het mogelijk moet zijn om een minimumdienst te voorzien bij sociale onrust. Ik ontken niet dat er conflictsituaties bestaan en dat er middelen zijn om eventueel de eisen door te drukken. Maar dat mag dan niet geschieden ten koste van het verkeer, en dat zowel voor de reizigers als voor de goederen. In het beheer van

de Maatschappij moeten er opties gedefinieerd zijn die ons toelaten om de dienstverlening aan de klanten te verzekeren onder min of meer normale of bevredigende omstandigheden.

In deze gedachtengang van een beter imago zullen de nieuwe structuren een belangrijke invloed uitoefenen. De afgevaardigde-beheerder heeft als taak het geheel in goede banen te leiden, maar specifiek wenst hij zich in te laten met de problemen betreffende de produktie en betreffende de verhoudingen met de klanten. Dat is van ingrijpend belang.

Een open deur voor het publiek

De regionale indeling in districten is binnen de nieuwe structuur uiteraard belangrijk. Ik zie de functie van districtsdirecteur als een public relations-functie met als werkgebied de regio waar hij zich bevindt en als publiek de totale klantengroep. De districtsdirecteur moet de activiteiten coördineren van alle diensten, maar zijn grootste taak bestaat erin het imago hoog te houden, contacten te leggen en te onderhouden, en de eerste vertegenwoordiger te zijn van de NMBS in zijn streek. ►

De districtsdirecteur is de open deur voor de klanten en voor het publiek. De commerciële vertegenwoordiger zal uiteindelijk zijn geprivilegieerde adjunct zijn. Het is aan de directeur zelf om in samenspraak met de plaatselijke diensten de beleidsoriënteringen te definiëren. Wij zullen aan de Handelsdirectie en aan haar vertegenwoordigers vragen om een analyse te maken van de bestaande contracten; er zijn misschien zaken te wijzigen en de NMBS mag niet overgaan tot een jacht op transporten om tegen om het even welke voorwaarden om het even welke goederen te vervoeren. Toch moet er een agressieve commerciële politiek komen. Oog en oor hebben voor de evolutie in de andere sectoren en er rekening mee houden bij het opstellen van de contracten met de diverse expediteurs.

Samengevat, moet op niveau van het district de rol van de "externe" vertegenwoordiger van de NMBS beklemtoond worden; er moet een bilan opgemaakt worden van de goederensituatie; uitkijken tot waar we kunnen gaan in het aanbieden van transportvoorwaarden en -prijzen in functie van de tarieven toegepast door andere vervoerswijzen, toch rekening houdend met de rentabiliteit van de Maatschappij en met tariefpraktijken die interessant zijn voor de klanten. Dit is een herdefiniëring van het geheel.

Een interessant gegeven

De Sobemap-studie is een interessant gegeven voor het beheer van de Maatschappij. Ik heb dit rapport ontvangen toen ik voor het eerst zetelde in de Raad van Beheer in juni 1984. Het bleek een nuttig element, want de studie bevat informatie waar men toch wel rekening dient mee te houden. Sindsdien is er in de Raad geen enkel debat geweest over dit rapport. Spijtig maar helaas. Ik onthoud dat we op het commercieel vlak de rol van de Maatschappij moeten definiëren binnen de dienstverlening aan de klant. Het is frappant om vast te stellen dat wij ons nog niet genoeg bewust zijn van de plaats die de NMBS inneemt in het Belgisch transportgebeuren. We hebben nog steeds een monopolie wat de spoorweg betreft, maar gesitueerd in het geheel der transportmiddelen, zijn wij gewoon een vervoerder zoals alle anderen. Dit moet meer en meer doordringen.

De agressiviteit moet gericht zijn naar bepaalde sectoren van de markt. Wij zijn niet noodzakelijk concurrentieel in alle sectoren. Dus ook onze actie moet doelgericht zijn. Op dit punt heeft de Sobemap-studie als effect gehad dat een bestaande, zuiver statistische situatie werd aangegevoeld, met name het bilan van alle vervoerders in België. Voor het beheer in de toekomst is dit een "werktuig".

Samenwerking realiseren

Persoonlijk zou ik wensen dat men een bilan opmaakt van onze situatie als vervoerder en dat men voor het goederenverkeer tracht een samenwerking te realiseren met andere transportmiddelen. Ik denk aan mogelijkheden via de havens van Antwerpen en Zeebrugge en aan de wijze waarop men de NMBS kan integreren in die uitgebreide structuren. Ik vrees dat de NMBS daar dikwijls aanwezig is om een bepaald type van vervoer te bevoordeligen, of om een andere vervoerswijze de hand te reiken, maar zonder dat zij er zelf het voordeel uit puurt. In de actuele financiële context - en met de belangrijke gevolgen voor het algemeen beheer van de Maatschappij - moeten we het aanbod van de klant analyseren; welke tarieven bieden we aan en met welke rentabiliteit voor ons.

Voor het reizigersverkeer is het probleem eenvoudig. Wij kunnen de kosten definiëren en indien de Staat voorkeurtarieven wil toekennen dan moet hij daar de gevolgen van dragen. Voor het goederenverkeer zijn het steeds individuele overeenkomsten, onderhandelingen in vergelijking met andere transportwijzen, en ook de industriële politiek speelt een rol (...die ons dikwijls over het hoofd stijgt). Wat betreft de openbare bestellingen bedeeft men ons soms een politiek-industriële rol toe die de Maatschappij niet noodzakelijk ligt. Zonder te karikaturiseren durf ik stellen dat men ons dikwijls materieel doet aankopen dat we niet nodig hebben. Op dit vlak moet één en ander uitgepraat worden met de Staat. En dat geldt ook op puur transportvlak. Indien er aan bepaalde grote ondernemingen die in moeilijkheden verkeren voorkeurtarieven moeten toegekend worden, is het dan de NMBS die voor de gevolgen moet opdraaien? Ik wil wel verduidelijken dat ik niet gekant ben tegen dergelijke maatregelen die kaderen in het raam van een algemeen industrieel beleid.

Marktaandelen heroveren

Uit het Sobemap-rapport lichten we de voorstelling van de situatie en de oriënteringen nopens de methode die eventueel moet toegepast worden. Deze methode is trouwens gekend: handelen zoals een vervoerder op de markt, rekening houdend met de concurrentie, met de akkoorden die we ermee kunnen sluiten en met het belang dat we vertegenwoordigen voor een aantal commerciële en industriële activiteiten in het land. Daarbuiten is het vooral een agressieve politiek ten opzichte van de klant die het moet doen om ons marktaandeel te heroveren op reizigers- en goederenvlak.

Wij zullen een deel van de goederenklanten niet terugwinnen indien we berusten in de situatie. We moeten een imago opbouwen bij de klanten. De grootste inspanning moet gericht zijn op de verbetering van de dienstverlening, en vooral moeten wij deze dienstverlening beter uitdragen. Want ik denk dat een aantal diensten die de NMBS verleent of kan verlenen niet genoeg gekend zijn door onze klanten. Het is dus de taak van de nieuwe directie om de oriënteringen te bepalen en om voorstellen te doen aan de Raad van Beheer omtrent de te lanceren acties.

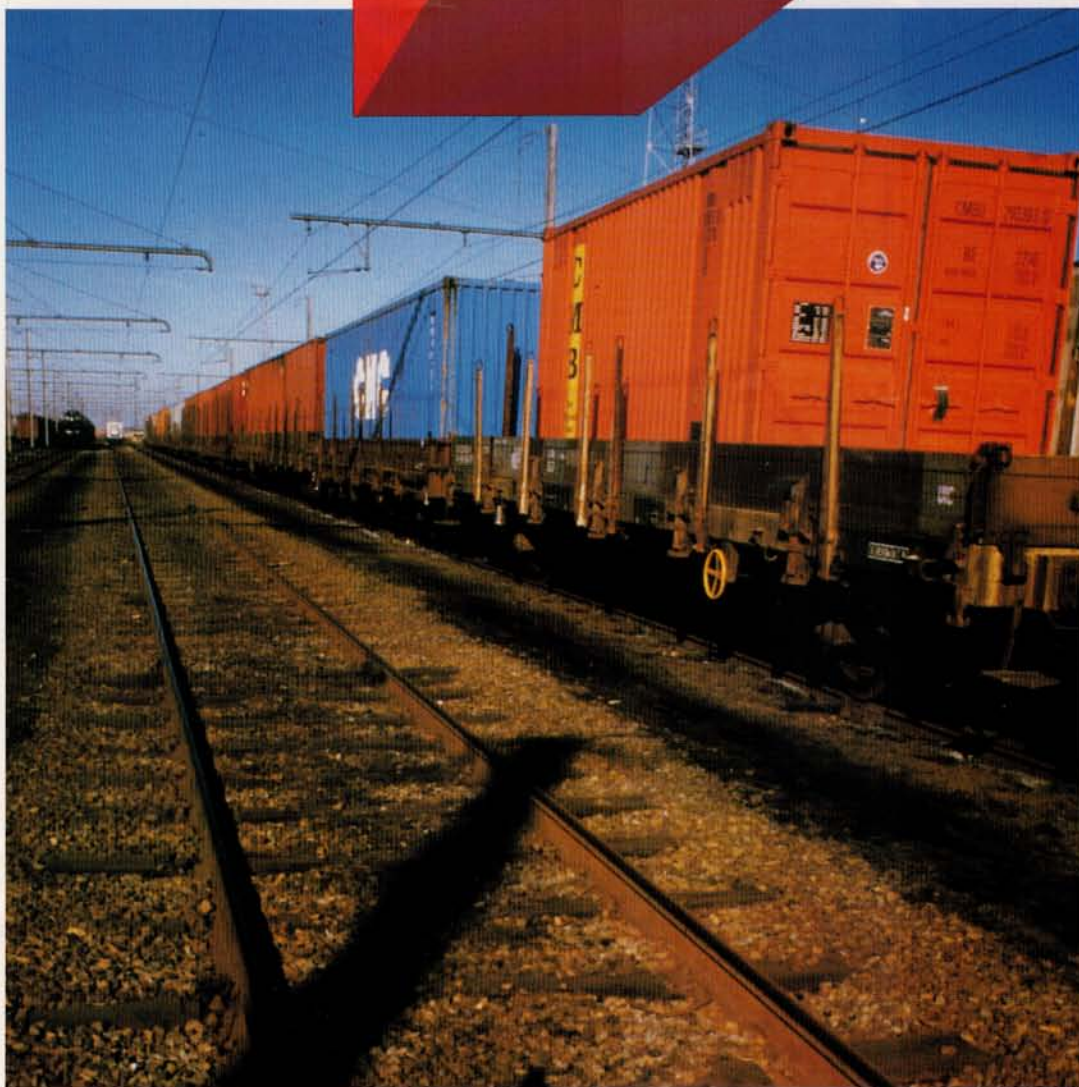
Voor alles commercieel

Ook wat betreft de tarieven moeten we agressiever optreden, maar dan wel met een commerciële ingesteldheid om onze klantenkring te behouden, uit te bouwen en om de rentabiliteit te verzekeren.

Voor de infrastructuur wil ik nieuwe investeringen niet uitsluiten. Maar we moeten realistisch blijven. Persoonlijk geef ik in de toekomst de voorkeur aan akkoorden met andere partners, om het even wie. Misschien met personen die belangen hebben als klant en die wensen deel te nemen aan de ontwikkeling van bepaalde transporttypes of van infrastructuren bestemd voor de spoorweg. Voor grote klanten is het soms interessant om aldus mee te investeren. Dit zou ons toelaten om projecten uit te werken die de loutere spoorwegstructuur overstijgen, zonder de inbreng van enorme bedragen. ■



20 JAAR CONTAINERS



In de zestiger jaren "waaide" de container van Amerika naar het Europese vasteland. Spoedig ont-ketende de kist hier een ware (r)-evolutie die ook de spoorwegmaat-schappijen verplichtte hun strategie te herzien.

De NMBS was er als de kippen bij om deze nieuwe intermodale transportformule te adopteren. Zij nam het initiatief om terminals te bouwen aan de poorten van het transoceanisch verkeer.

In 1966, dus twee decennia gele-den, creëerde de NMBS het filiaal INTERFERRY om de terminal te Antwerpen te beheren. Dit om in het vooruitzicht van een snelle toename van het verkeer, de ter-minal het nodige aanpassingsver-mogen te bezorgen in een steeds wijzigend industrieel en commer-cieel landschap.

In 1972 ging de terminal over "in handen van Interferry". Dat jaar behandelde de terminal meer dan 15.000 containers... een cijfer dat vandaag de dag is opgelopen tot meer dan 200.000. En daar houdt het niet op. Interferry beheert alle containerverkeer met een buiten-landse bestemming bij vertrek uit België. ▶

Nummer drie in Europa

Een kleine maatschappij, want Interferry stelt slechts weinig personeel tewerk... maar een grote activiteit. België neemt wat betreft de internationale containervervoer per spoor in Europa de derde plaats in, na Duitsland en Italië.

Om de klanten beter te dienen en om nieuwe "afzetmogelijkheden" aan te boren heeft Interferry beslist om in 1985 deel te nemen aan de Intercontainer Pool. Het objectief kan duidelijk omlijnd worden: een "door-to-door" dienst realiseren en het ter beschikking stellen van de containers derwijze dat de expediteurs ontlast worden van alle problemen en geneigd zijn om hun transporten nog meer te containeriseren.

De containers die in Pool-verband gebruikt worden zijn breder dan de ISO-containers (en kunnen dus gepalleteerde goederen vervoeren die afwijken van de standaardnormen) en hebben laterale deuren waardoor de laadverrichtingen makkelijker worden. Het aanbod van de Pool bevat tegen een globale prijs, alle noodzakelijke prestaties vanaf het laadpunt tot het leveringsadres (met inbegrip van de terminale trajecten via de weg).

Het voordeel van het containervervoer per spoor is het bestaan van snelle verbindingen over lange afstand. Wij citeren als voorbeeld de gesloten treinen van Antwerpen (Terminal) naar Bazel (Terminal), de verbinding met Griekenland tweemaal per week, de rechtstreekse gesloten treinen voor Italië (vooral Milaan) en een stijgend aantal verbindingen met Scandinavië.

Rechtstreekse treinen

Wat betreft de "ijskoude" vervoeren - of de vervoeren onder geleide temperatuur, want de wagens moeten soms verwarmd worden - werkt Interferry samen met Interfrigo. Een maatschappij opgericht net na de tweede wereldbrand om het vervoer van voedingsmiddelen te bevorderen tussen de producerende landen en de afnemende landen (...en die hadden ze toen hard nodig).

De wagens vanuit Italië, Spanje, Frankrijk en Griekenland kwamen in de zeventiger jaren vooral toe in het station Brussel Thurn & Taxis waar ook de belangrijkste groenten- en fruitmarkt van België was gevestigd. Deze markt is ondertussen verhuisd naar het noorden van Brussel, langsheen het kanaal; de invoerders hebben een coöperatieve vennootschap gesticht en hebben een Europees invoercentrum gecreëerd met kantoren, koelopslagplaatsen en een particuliere spoor aansluiting die wordt bediend door het station Schaarbeek.

De wegvervoerders hebben de laatste tien jaar enorm geïnvesteerd in transportmaterieel voor voedingsmiddelen. Het is aangepast aan alle weersomstandigheden en het kan ingezet worden op lange afstanden. Zich terdege bewust van de erosie van haar verkeer heeft de maatschappij Interfrigo een moderniseringsplan uitgewerkt om beter te kunnen concurreren. Zo werden onmiddellijk een aantal wagens omgebouwd en aangepast aan de noden van een moderne exploitatie (grote capaciteit en makkelijke benutting). Interfrigo hoopt met de dynamische steun van haar vertegenwoordigers in de aangesloten landen, haar marktaandeel te heroveren en zich te doen gelden in nieuwe sectoren waar zij haar troeven maximaal kan uitspelen.

Interfrigo staat sterk in de havens, en deze troefkaart wordt door Interferry uitgespeeld door de organisatie van belangrijke verkeersstromen naar het continentaal hinterland. Zo zijn er de bananentransporten vanuit de Belgische havens naar Oostenrijk en Italië. Wat het zuiver continentaal verkeer betreft is er gedurende acht maanden van het jaar een dagelijks witloofvervoer van Brussel naar Zwitserland. Vergeten we daarbij ook niet het kaas- en

vleesvervoer vanuit eigen land naar Duitsland en Italië.

Vertrouwen

Een groot aantal goederen wordt uitgevoerd met wagens die door de expediteurs of door de bestemmingen gehuurd worden op lange termijn. Dergelijke methode getuigt van het vertrouwen van de klanten in de "produktieketting" van het spoor. Want het is werkelijk een ketting. Interferry zorgt voor de commercialisering van het produkt en de NMBS levert als onderaannemer de tractie. De controle van de markt en het volgen van de transporten behoren eveneens tot het werkdomein van Interferry. De NMBS heeft er bijna geen behoefte aan om de klanten van Interferry te kennen. "Bijna" want de spoorweg kent uiteraard de oorspong van de stellen die op een spoor aansluiting worden opgehaald.

Twintig jaar containers, dus twintig jaar ervaring. Gesitueerd in de lange spoorwegtraditie kan men gewagen van "slechts" twintig jaar. Maar in een sector die permanent evolueert is dit reeds een periode die kan tellen. Sinds het begin der tachtiger jaren moet Interferry optornen tegen de stij-

gende concurrentie van de binnenvaart waar ook de containerisatie is doorgedrongen met nieuwe terminals langsheen de rivieren en kanalen. De economische crisis beïnvloedt negatief het globale transportvolume, maar Interferry moet ook rekening houden - en dat is paradoxaal - met de explosieve uitbreiding van de containerisatie in de Antwerpse haven. Het actieterrain wordt steeds groter en dat scheidt bijkomende problemen voor het verwerven van verkeer. Het is gewis geen routineklusje...

Maar is het niet zo dat de problemen de vindrijkheid aanwakken? Met het jaar 2000 in het vizier staat er op transportgebied stellig nog één en ander te gebeuren. Interferry neemt de uitdaging aan. Gesteund door de machtige Europese spoorwegstructuur en met als bondgenoot de diverse spoorwegnetten, wil de container-specialist bewijzen dat het vertrouwen van de klanten geen kwestie is van sympathie maar wel degelijk stoelt op efficiëntie en stevige ervaring. ■





RAIL-TELEMATICA



Vanaf maart 1987 biedt de NMBS haar cliënteel een waaier van teletransmissiediensten aan waarmee ze het verkeer en het materieel zal volgen en tevens de admi-

nistratie en boekhouding zal vereenvoudigen.

Vertrekkende van het feit dat talrijke klanten telexabonnees zijn,

heeft de NMBS methodes uitgewerkt voor het opzoeken en overbrengen van informatie. De Maatschappij is ervan overtuigd dat zij op die manier de verzenders

en geadresseerden op efficiënte wijze kan helpen bij het beheer van het vervoer dat zij voor hen verzorgt.

GEM: de basis van het systeem

Sedert anderhalf jaar volgt de NMBS het verkeer met een elektronisch systeem, GEM genaamd, dat aangesloten is op 800 terminals die in de stations opgesteld staan en op hun beurt met de centrale computer verbonden zijn.

Elke dag worden ongeveer 31.000 transacties in real time verwerkt, in een gemiddelde antwoordtijd van om en bij de drie seconden. Het systeem bevat permanent de gegevens over elk lopend transport op het Belgische net, evenals elk transport dat sedert minder dan twee weken uitgevoerd is. Het bevat eveneens een uitgebreid databestand voor operationele en

"historische" doeleinden.

Ook de buitenlandse netten hebben hun eigen beheersystemen ontwikkeld. Er is overigens een akkoord bereikt voor het uitwisselen van informatie die verenigbaar is met elk van de gebruikte systemen. Deze hele aangelegenheid kon vaste vorm krijgen dank zij het internationaal transmissienet HERMES, waaraan de Franse, Duitse, Zwitserse, Italiaanse, Britse en Belgische spoorwegen meewerken.

Met deze bestaande systemen kunnen de stations:

- gemakkelijk de samenstelling kennen van de treinen bij vertrek uit hun station van herkomst of uit het buitenlandse station waar de samenstelling van de treinen

voor het laatst gewijzigd werd;

- de rangeerbulletins opstellen die zeggen hoe er dient te worden gehandeld en welke voorzorgen er dienen te worden genomen om het werk correct uit te voeren en het volgen ervan te garanderen;
- verifiëren of er bij de samenstelling van een vertrekkende trein wel rekening werd gehouden met de remming en de snelheid van de trein, alsmede met de rangschikking van de wagens in die trein, wat tegelijk tijdverlies voorkomt te wijten aan het opzoeken van wagens in een of andere spoorweginstallatie.

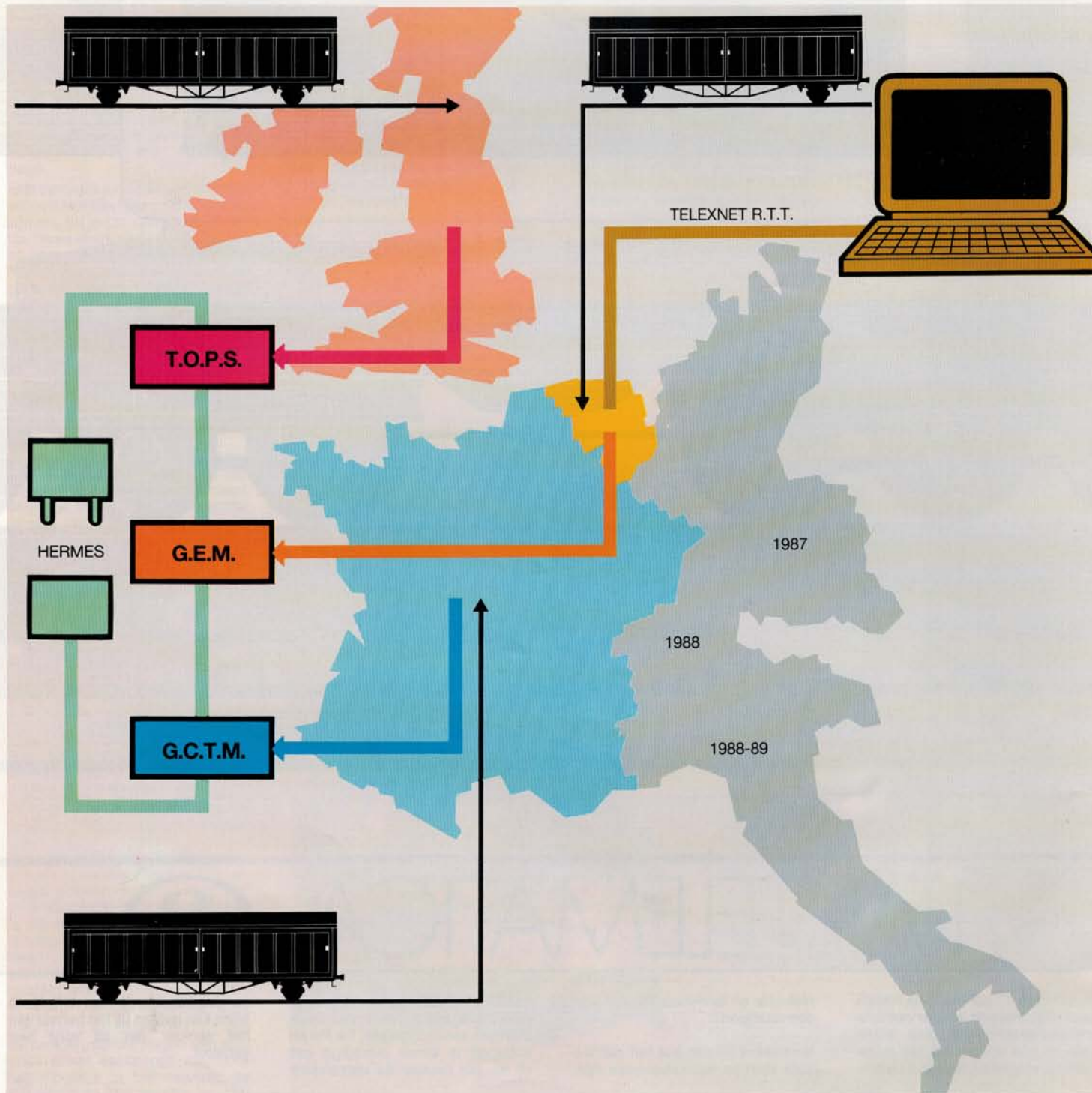
De stations kunnen eveneens een wagen opzoeken, deze lokaliseren op het Belgisch of op een naburig net, betrouwbare vooruitzichten

formuleren over de aankomst, de grensovergang, de ter beschikkingstelling ervan enz.

In een open circuit

Dank zij dit hulpmiddel is het mogelijk de cliënteel een betere informatie te verstrekken over het verloop van haar vervoer, over de stand van haar eigen wagens en, uiteindelijk, aldus te komen tot een vereenvoudiging van de administratieve en boekhoudkundige werkzaamheden.

GEM werkt uitstekend in een gesloten circuit. Logischerwijze zou je op het idee kunnen komen GEM in een "open" circuit te laten functioneren. Die mogelijkheid wordt bestudeerd; er bestaat zelfs al een plan, terwijl de eerste gebruikers



reeds de vruchten van die studie plukken.

Het geheel van de voorgestelde diensten kreeg de naam van EASY, dat staat voor Exchange of data Advanced SYstem. Het letterwoord alleen al spreekt voor zichzelf: het zal voor de verzenders inderdaad bijzonder "easy" zijn om een waakzaam oogje te hebben op hun vervoer.

Er zijn vier diensten.

Op de eerste plaats de informatie in real time voor het opvolgen van het vervoer in binnen- en buitenland. Vervolgens heb je dan de afschaffing van de vervoerdocumenten, het verstrekken van financiële gegevens op magneetband en de verwerking "à la carte" op basis van de gegevens van de NMBS.

Informatie over het volgen van wagens

De gegevens die in het GEM-systeem zijn opgeslagen en die door de diensten van de NMBS in real time worden bijgehouden, kunnen voortaan ook door de klanten geconsulteerd worden. Inderdaad, klanten die zulks wensen, hoeven alleen maar te beschikken over een eenvoudig telextoestel of over een computer die op het telexnet aangesloten is. Een interface - d.i. de koppeling tussen twee verschillende computersystemen - stuurt de vragen van de klanten door naar de centrale computer van de

NMBS die ze dan meteen beantwoordt. Het gebruik van de "black box", die op ons schema te zien is, maakt elke menselijke tussenkomst overbodig en garandeert derhalve 24 uur op 24 uur de werking van het systeem.

De informatie kan op twee verschillende manieren worden gegeven.

U vraagt, EASY antwoordt

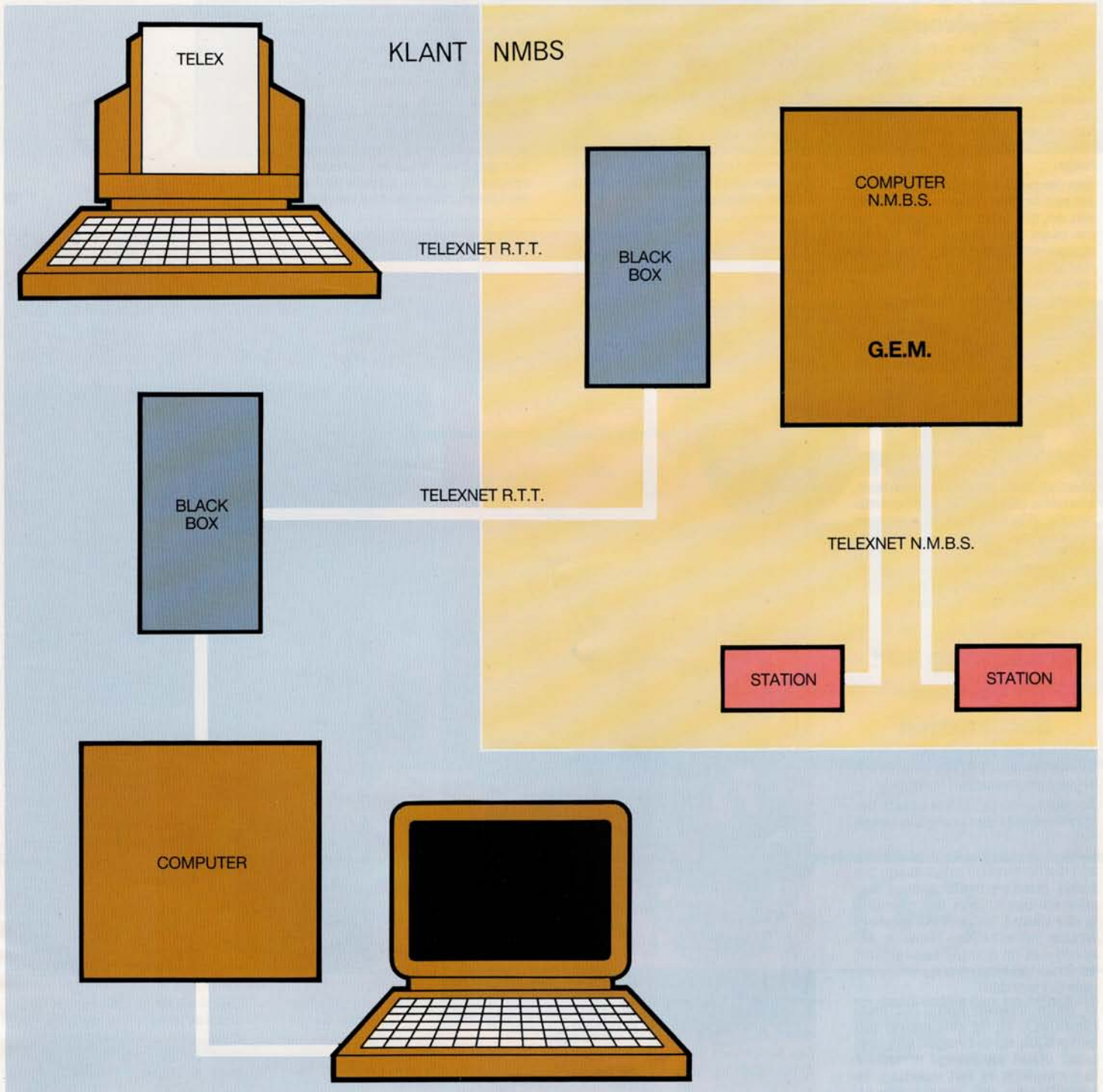
Als het systeem maar een precieze vraag krijgt, kan het de wagon of de toestand van een "lot" wagens in België of bij de overgang ervan aan de grens lokaliseren. Voor het "lot" wagens zal men wagon per wagon, of een selectie ervan, volgens een bepaald crite-

rium kunnen lokaliseren.

Dank zij de verbinding die HERMES tot stand bracht met de beheersystemen van de partnernetten Frankrijk en Groot-Brittannië (waar die systemen respectievelijk GCTM en TOPS heten) zal een wagon waarvan de lading aan de gang is, aanvankelijk ook in beide landen gelokaliseerd kunnen worden. Aanvankelijk, zegden we, want de Zwitserse, Italiaanse en Duitse spoorwegen zullen weldra aan het project deelnemen, zodat een groot gedeelte van Europa zal kunnen worden bestreken.

U wenst automatisch ingelicht te worden

Ook dat is mogelijk. U hebt eens



en voor altijd gevraagd dat men u inlicht over het vertrek van een wagen die voor u bestemd is, over dag en uur waarop deze ter beschikking wordt gesteld, over een averij die een van uw wagens kan oplopen, over de doortocht van een voor u bestemde wagen in het vormingsstation... Dank zij die precieze inlichtingen kunt u de ontvangst, de lossing, de herverzendenz. programmeren.

Dat alles kan evenzeer met EASY, voor zover die inlichtingen betrekking hebben op toestanden en bewegingen die zich op het Belgisch grondgebied voordoen, mogelijkheden die overigens over een of twee jaar tot het buitenland uitgebreid worden.

Neen tegen "contraspionage"

U wenst natuurlijk niet dat anderen inlichtingen opragen over uw eigen wagens. U zou het bijvoorbeeld helemaal niet op prijs stellen dat uw concurrent zich met het volgen van uw verkeer bezig houdt... u hoedt zich voor spionage.

Een dergelijke houding is zo klaar als een klontje. Maar u mag gerust zijn en, bij wijze van spreken, op uw twee oren slapen. Bij het afsluiten van het contract geeft de NMBS u immers een persoonlijke code dat het vertrouwelijk karakter van de gevraagde inlichtingen garandeert. Men zal u bovendien vragen de personen aan te duiden die gemachtigd zijn inlichtingen over uw wagen(s) in te winnen (b.v. uw commissionair-expediteur).

En de prijs?

Klanten die gebruik wensen te maken van deze dienst, betalen een bescheiden maandabonnement, alsmede een bedrag per communicatie. Wie meer inlichtingen over deze aangelegenheid wil, kan een afspraak maken met zijn EASY-contactman die het hele systeem ter plaatse deskundig uit de doeken doet en demonstreert.

Afschaffing van de vervoerdocumenten

Als u van deze dienst gebruik wil maken, moet u wel aan enkele minimale voorwaarden voldoen.

Zo moet u op de eerste plaats beschikken over een computerterminal.

U moet vervolgens een vaste klant zijn die bovendien telkens een bepaald goederenvolume voor vervoer aanbiedt. Voor het ogenblik is die dienst beperkt tot binnenlandse transporten, maar in akkoord met de douane kan hij later tot internationale transporten uitgebreid worden.

In grote trekken komt het erop neer dat u bij de verzending van een wagen, op die wagen een speciaal etiket aanbrengt waardoor het mogelijk is het voertuig, te identificeren dat zonder vracht-

brief "reist". Al de elementen die gewoonlijk op de vrachtbrief staan, worden in het geheugen opgeslagen. Om de tien dagen bezorgt u de NMBS een magneetband welke al die gegevens bevat.

Op dit ogenblik zoeken de specialisten naar een systeem voor directe verwerking (real time), terwijl de Europese netten, in samenwerking met de Europese instanties en de douane, zich toeleggen op het uitwerken van een systeem dat het mogelijk maakt de vervoerdocumenten ook in internationaal verkeer af te schaffen.

Financiële gegevens op magneetband

Waarom zou u al de gegevens van onze facturen nog eens invoeren in uw informatiesysteem? Dat is louter tijdverlies. Bovendien zijn vergissingen in dat geval helemaal niet uitgesloten.

Al die data kunnen wij u verschaffen op een magneetband, en dat net zo als u ons om de tien dagen de gegevens betreffende uw transporten meedeelt.

Verwerking "à la carte"

Laten we even veronderstellen dat u regelmatig een statistiek van uw verkeer wenst. U vindt evenwel dat zo'n statistiek opmaken tijdrovend werk is voor uw personeel. Welnu, de gegevens waarover de NMBS beschikt, zijn identiek met die welke u bezit. U kan de NMBS dan ook rustig vragen dat klusje voor u te klaren.

Of wil u misschien elke maand vernemen hoe het met de technische staat van uw wagens gesteld is. Als u uw wagenpark door de NMBS laat beheren is dat helemaal geen onmogelijke vraag, als ze maar correct gesteld is.

Dat zijn dan twee soorten toepassingen "op maat" die de NMBS voor u kan uitvoeren. Voor uw vragen in verband met een van die opdrachten zoeken wij een oplossing en berekenen wij meteen hoeveel de uitvoering ervan gaan kosten.

De uitwisseling van informatie kan worden uitgevoerd volgens het schema dat wij u hierboven hebben gegeven. Maar wij kunnen die uitvoering ook in andere vormen realiseren, namelijk door een recht-

streekse verbinding van computer tot computer, via een magneetband of welke andere software ook.

Geef ons een seintje, wij brengen u een bezoek, analyseren uw probleem en, geloof ons, wij vinden beslist een of ander middel om u van dienst te zijn.

Uw EASY-contactman:

Michel Jadot
telefoon 02/525 46 02
of 02/525 36 83

Of onze commerciële vertegenwoordiging in uw streek.



een eeuw internationale ervaring

In 1985 vierde de NMBS met enige luister "150 jaar spoorwegen in België". Een feit waar ruim ruchtbaarheid werd aan gegeven. En terecht, want is het immers niet zo dat onze "ijzeren weg" - de eerste op het vasteland - de industriële en economische ontwikkeling van België gunstig heeft beïnvloed en versneld? Als we vandaag de dag het predikaat "draaischijf van Europa" in ons banier voeren, dan is dit deels te danken aan de aanwezigheid van een van oudsher uitstekende spoorweginfrastructuur.

België heeft op transportgebied steeds een internationale functie vervuld. Deze troef werd door de toenmalige Belgische Staats-spoorwegen reeds vroeg uitgespeeld. Sinds 1881 zijn onze spoorwegen officieel vertegenwoordigd in het buitenland. Dus meer dan een eeuw internationale handelservaring gekoppeld aan anderhalve eeuw spoorwegevolutie. Een combinatie die resulteerde in de progressieve oprichting van handelsposten over gans Europa. Het loont beslist wel de moeite om dit buitenlands commerciële netwerk even onder de loep te nemen.

Het waarom van de aanwezigheid in het buitenland is zowel eenvoudig als complex.

De spoorwegmaatschappijen - nationale of privé (zoals in Zwitserland) - beheren autonoom het net dat zij exploiteren. En uiteraard bepalen zij ook hun eigen commerciële politiek. In Europa hebben de grote spoorweglanden tot het einde der zeventiger jaren internationale verkeersresultaten gescoord die beduidend lager waren

dan de nationale verkeerscijfers (uitgestrekt territorium, grote afstanden). Anderzijds heeft België, net zoals Nederland en het Groothertogdom, steeds een belangrijk internationaal verkeer gekend dat bijna dubbel zo groot was als het binnenverkeer. De typische geografische situatie en de onbepaalde transportmogelijkheden via de havens zijn de verklarende factoren voor dit fenomeen.

Het is dus meer dan logisch dat de NMBS een andere commerciële kijk had op het transportgebied. België moest zich willens nillens laten gelden op Europees vlak om grote goederenvolumes te beheren en vlot ter bestemming te brengen. Zich terdege bewust van deze situatie installeerden de Belgische spoorwegen daar waar nodig handelsagentschappen bij de diverse Europese spoorwegpart-

ners. Er was een wil om een goede internationale verkoopsorganisatie uit te bouwen.

In volgorde van vermoedelijke oprichting - het juiste jaartal is soms moeilijk vast te stellen - zijn de NMBS-handelsagentschappen gevestigd te: Milaan 1881, Keulen 1886, Basel 1890, Londen 1897, Parijs 1904, Luxemburg 1927, Rotterdam 1938 en Rijsel 1966. De NMBS heeft sinds 1967 ook een éénmansvertegenwoordiging te Wenen en het Commissariaat Generaal voor Toerisme te New-York behartigt officieel de belangen van de NMBS (uitsluitend informatie over treintoerisme en Eurail-pass).

De oprichting van de oudste vertegenwoordiging situeert zich

in een tijdspanne van twee decennia rond de eeuwwisseling (1881 - 1904). De handelscontacten met onze kleinere buurlanden Nederland en het Groothertogdom konden makkelijk vanuit eigen land onderhouden worden, vandaar dat een spoorwegvestiging er langer op zich liet wachten. Het agentschap te Rijsel kan beschouwd worden als een ontdubbeling van Parijs. Om praktische en voor de hand liggende redenen was het nodig om in de drukke industriële regio "Nord - Pas de Calais" een Belgisch spoorwegkantoor te openen.

Een internationaal vervoercontract afsluiten in België. Daarna de goederen per spoor over de grens brengen en ze aan hun lot overlaten, is een commerciële politiek die niet door de klanten wordt gewaardeerd. ▶



Bazel en Milaan

Door de geografische ligging is Zwitserland, net als België trouwens, een draaischijf voor het vervoer in Europa. Geprangd tussen West-Duitsland en Frankrijk is het de ideale poort voor het doorvoer- verkeer naar Italië via de tunnels van de Gothard en de Lötschberg/Simplon. Dit is trouwens ook de reden waarom onze agentschappen te Bazel en te Milaan in één adem vernoemd worden. Er is een doorgedreven noodzakelijke samenwerking, en Bazel superviseert de activiteiten van Milaan.

De spoorwegen vervoeren ongeveer 25% van alle goederen tussen de Europese Gemeenschap en Zwitserland. De concurrentie met de Rijnvaart is hevig, toch heeft de NMBS een marktaandeel van bijna 47% in het verkeer van België naar Zwitserland: petroleumproducten, produkten van de ijzer- en staalnijverheid, auto's, groenten en fruit.

Tot 1985 werkten de Zwitserse spoorwegen op internationaal goederenvlak relatief teruggetrokken. Aan deze politiek kwam een einde op 1 januari 1986 toen een eerste rechtstreeks tarief met de DB in voege trad en dra werd gevolgd door een tweede met de SNCF op 1 juni 1986. Vooraleer een derde tarief uit te werken met België en Nederland willen de CFF eerst de nodige ervaring opdoen. Wel bestaat er sinds 1 november 1986 een "marktunie" die toelaat in het raam van particuliere overeenkomsten wagenprijzen op te maken van eind tot eind tussen België en Zwitserse stations (gegroepeerd per zone). Deze marktunie moet bijdragen tot de promotie

van de Belgische export naar Zwitserland, en dat vooral voor de zware produkten omwille van de voordelige prijs/wagen-structuur.

Het spoorverkeer van Italië naar België (havenverkeer niet inbegrepen) heeft vooral betrekking op produkten van de ijzer- en staalindustrie, landbouw- en voedingsprodukten, auto's en huishoudapparaten en bedroeg 577.000 ton in 1985. Daarvan werden 397.000 ton (meer dan 75%) via containers, laadkisten en rail/route-techniek ingevoerd.

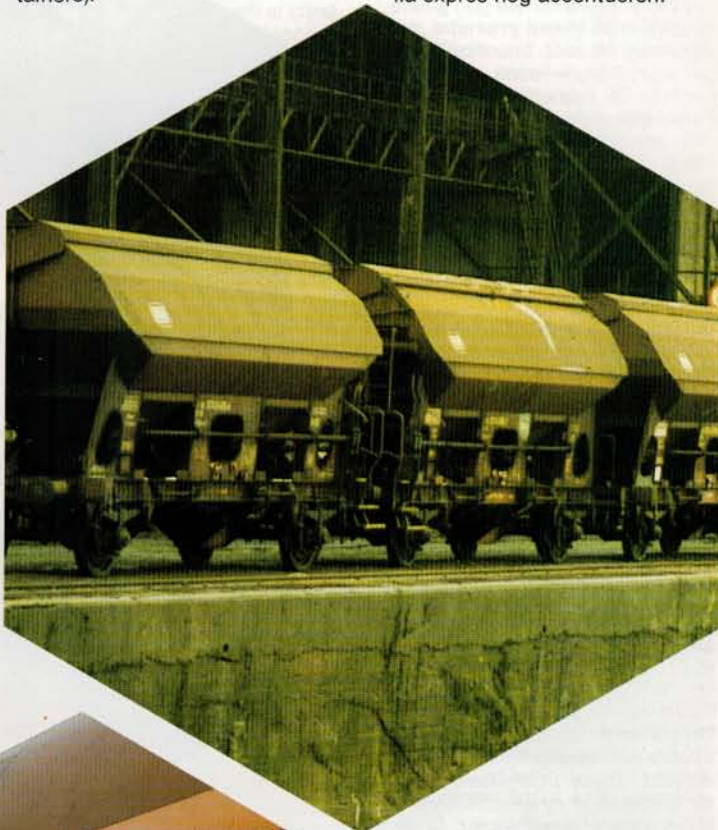
Een positief gegeven is de progressieve toename van het Italiaans spoorverkeer naar de Belgische havens (bijna 200.000 ton in 1985, waarvan 87% met containers).

Sinds 1985 bestaat er uitgaande van het ministerie in Italië een Plan om het vervoer in het algemeen te bevorderen. Dat plan moet vooral het vervoer over lange afstanden en de rail/route-techniek ten goede komen. In dit raam is er ook een hervorming aan de gang binnen de FS om het spoor te vitaliseren, om het marktaandeel op te vijzelen en om de leverings-termijn binnen aanvaardbare perken te houden. Er zijn twee rechtstreekse tarieven met betrekking tot ijzer- en staalprodukten en groenten & fruit. Een rechtstreeks tarief voor andere goederen zou evenwel welkom zijn. Dit zou het succes van rechtstreekse treinen vanuit België zoals de Porta d'Italia expres nog accentueren.

De toekomst kan trouwens enkel veilig gesteld worden door de ontwikkeling van gesegmenteerde produkten die perfect zijn afgestemd op de marktbehoeften. In deze geest is er de Interdelta-trein, de Porta d'Italia expres en de Garantie Cargo-formule. Stuk voor stuk produkten die gecreëerd werden dank zij een internationale spoorsamenwerking. Maar ook ons TOP-plan heeft ambities over de grenzen, die moeten bekend gemaakt worden door onze ambassadeurs in de andere landen.

De handelsvertegenwoordigingen in Europa zijn dus geen overbodige luxe. Het zijn de internationale antennes van de NMBS die op de plaatselijke markten opereren en die de lokale toestanden analyseren. Zij onderhouden de contacten met onze buitenlandse klanten en verrichten pionierswerk op braakliggende transportterreinen. Hun taak spitst zich vooral toe op het goederenverkeer, maar de modale treinreiziger kan er eveneens terecht voor informatie en documentatie betreffende reismogelijkheden per trein naar en in ons Belgenland. Deze informatie overstijgt dikwijls het klassieke antwoord op een vraag: soms organiseert men persreizen in samenwerking met plaatselijke toeristische instanties, soms worden kant-en-klaar toeristische pakketten uitgewerkt,... men komt dus de klant tegemoet.

Spoornieuws werpt een blik op een internationaal getinte NMBS. In dit nummer een eerste globale voorstelling op een rijtje van onze handelsagentschappen in het buitenland. In de volgende nummers kijken we per agentschap achter de schermen.



Keulen

Het ambtsgebied van het NMBS-agentschap Keulen omvat de Bondsrepubliek Duitsland, de DDR en Scandinavië. Het onderling spoorverkeer tussen West-Duitsland en België bedroeg in 1985 ongeveer 6,4 miljoen ton (inbegrepen het maritiem doorvoer- verkeer), waarbij de richting Duitsland-België overweegt met 57%.

Belangrijke sectoren zijn kolen en staal (50%) en in de lichte industrie overwegen scheikundige produkten (10%), auto's + onderdelen (12%) en containers (6%). Hierbij valt op te merken dat van Duitsland naar Luxemburg (via ons net) meer dan 1 miljoen ton kolen, en naar Frankrijk (ook via België) ongeveer 1,3 miljoen ton goederen vervoerd werden. De onderlinge transporten per spoor tussen de DDR en België stegen de laatste jaren van 145.000 ton in 1980 naar 240.000 ton in 1985. Tussen Scandinavië en België



worden 200.000 ton verspoord, waardoor het goederenvolume dat het NMBS-agentschap te Keulen "beheert" niet minder dan 9 miljoen ton bedraagt.

Dit impliceert dat de "na-verkoopdienst" de hoofdbrok van de activiteiten uitmaakt. Tussen het ambtsgebied van Keulen en België zijn er een aantal rechtstreekse tarieven van toepassing die een vlot verkeer sterk beïnvloeden, en dat zowel voor de wagenladingen als voor het stukgoed. Vermoedelijk op 1 januari 1988 zal een nieuw tarief ingevoerd worden dat het Duits-Belgisch goederentarif 6600 zal vervangen. Het wordt een zeer eenvoudig tarief met als basis een vrachtprijs per wagen zonder rekening te houden met de aard van de vervoerde goederen en de hoeveelheid.

De internationale samenwerking met de plaatselijke spoorwegen is uitstekend. Dat is een noodzaak, want niet enkel internationale commerciële problemen moeten opgelost worden, maar ook op gebied van techniek en exploitatie wordt dikwijls één en ander bijgestuurd.

Londen

De Belgische havens zijn belangrijke economische poorten voor Groot-Brittannië. Het typische treinferry-verkeer is een gevestigde waarde: 332.000 ton goederen "spoorden" in 1985 over het Kanaal naar de Britse havens (non-ferrometalen 40%, meststoffen 17%, staal 13% en scheikundige producten 11%). 202.000 ton spoorden in omgekeerde richting over de plas (zink, lood en aluminium 67%, klei 11% en staal 6%).

Het wegvervoer is zeer sterk ont-



wikkeld in Groot-Brittannië en door het onevenwicht in de handel met het vasteland is men dan ook bereid om tegen kostprijs een retourvracht mee te nemen. Een groot probleem voor het spoorvervoer is het kleine aantal private aansluitingen. De concurrentiekracht van het spoor wordt daardoor sterk gehypothecerd.

Er zijn diverse internationale tarieven voor het vervoer van goederen met ferrybootwagens via Zeebrugge - Harwich. Ook hier zijn de tarieven het noodzakelijke werktuig die aan elke spoorwegmaatschappij de nodige armslag geven om zich aan de markt aan te passen.

Op spoorweggebied is Groot-Brittannië duidelijk een buitenbeentje

en met de "Chunnel" in het vizier staat er nog heel wat te gebeuren voor en over de plas.

Luxemburg

Het Groothertogdom, geografisch klein... toch een groot ambtsgebied voor het NMBS-handelsagentschap. Een begrijpelijk fenomeen als we de situatie van dichtbij bekijken. Het ambtsgebied van "Luxemburg" omvat naast het Groothertogdom ook het Saarland en het oosten van Frankrijk (Elzas-Lotharingen). Het is als het ware een vooruitgeschoven post van de NMBS-antennes te Milaan en te Bazel, die op dezelfde verkeersas liggen.

Het spoorverkeer naar België wordt gedomineerd door de transporten van de Luxemburgse staalnijverheid naar de Belgische havens en naar de Belgische staalfabrieken (respectievelijk 627.000 en 815.000 ton in 1985). In omgekeerde richting werden 428.000 ton

Om dergelijk verkeer te verwerken is het evident dat er tussen het Groothertogdom, Frankrijk en België meerdere goed functionerende rechtstreekse tarieven bestaan.

Rotterdam

De werksfeer van het NMBS-agentschap te Rotterdam beperkt zich enkel tot het Nederlands grondgebied, met uitzondering van Zeeuws-Vlaanderen dat onder de bevoegdheid valt van de commerciële NMBS-vertegenwoordiging te Gent.

Het globale goederenverkeer per spoor in 1985 tussen België en Nederland bedroeg 3,9 miljoen ton, waarvan 1,1 miljoen ton in de richting noord/zuid (containers, chloor, zouten) en 2,8 miljoen ton in de richting zuid/noord (dolomiet, kalk, containers, steenslag). Ten opzichte van 1984 betekent dit een vooruitgang met 4 à 5%.

Ook het verkeer via België tussen Frankrijk en Nederland ging in stijgende lijn (+7%). In totaal transiterden 2,25 miljoen ton goederen: 1,4 miljoen ton in de richting Frankrijk (kunststof, vaste brandstoffen, scheikundige producten) en 625.000 ton richting Nederland (granen en derivaten, scheikundige producten).

Er zijn rechtstreekse tarieven voor het spoorvervoer van goederen in wagenladingen en voor het vervoer van grote containers tussen Belgische en Nederlandse zeehavenstations.

Wenen

Alhoewel de NMBS-belangen in de Oostenrijkse hoofdstad door één persoon worden verdedigd heeft het agentschap het grootste ambtsgebied: Oostenrijk, Joegoslavië, Griekenland, Turkije, Polen, Roemenië, Bulgarije, Tjechoslowakije en Hongarije.

Dit is geen paradoxale situatie want het spoorverkeer van en naar Oostenrijk en de Comecon-landen bedraagt slechts (!) een paar honderdduizend ton.

De ÖBB integreert zich uitstekend in de internationale spoorwegcontext. De samenwerking met de netten van de oostblokstaten is evenwel iets apart. Zij houden er een andere zienswijze op na wat de concurrentie betreft. Slechts in bepaalde gevallen nemen sommige netten aan tarifaire maatregelen deel om verkeer voor het spoor te verwerven.

Het verkeer van of naar Belgische zeehavens is zeer belangrijk voor Oostenrijk en de verder gelegen landen. De Joegoslavische havens Rijeka en Koper worden evenwel steeds moderner en getroosten zich grote inspanningen om verkeer van of voor Oostenrijk en de Balkanlanden te winnen. Afgezien van hun goedkope tarieven hebben ze nog het voordeel dat ze dicht bij Oostenrijk liggen dan de Noordzeehavens. Op lange termijn zou hierdoor wel eens een verschuiving van het verkeer kunnen ontstaan.

Belgisch staal naar Luxemburg gebracht.

Belangrijk voor de NMBS zijn de aanvoer en de doorvoer van meer dan 2 miljoen ton ertsen vanuit onze nationale havens en het transitverkeer van 1,14 miljoen ton Ruhr-cokes via ons land. Ook de petroleumproducten zorgen met 623.000 ton voor een aanzienlijke verkeersstroom vanuit de havens.

Deze relatieve nabijheid van de havens lijkt ook voor de ijzer- en staalnijverheid uit Elzas-Lotharingen een goede zaak. Niet minder dan 1,24 miljoen ton spoorde naar de havens en 650.000 ton reed in tegengestelde richting. Van België naar Elzas-Lotharingen is er eveneens een druk spoorverkeer voor de siderurgie van bijna 900.000 ton.

Parijs en Rijsel

Twee NMBS-vertegenwoordigingen op het Franse grondgebied is meer dan nodig in ons grootste buurland. Rijsel staat in voor de noordelijke zone (Picardië, Normandië en Nord/Pas de Calais), Parijs neemt de rest van het territorium voor zijn rekening min de streek van Elzas-Lotharingen die logisch aansluit bij het ambtsgebied van onze vertegenwoordiging te Luxemburg.

In 1985 vervoerden de spoorwegen tussen België en Frankrijk niet minder dan 12,87 miljoen ton goederen van de meest diverse aard. In dit cijfer is het transitverkeer met Nederland, Duitsland en Scandinavië niet begrepen.

De NMBS en de SNCF werken op internationaal goederenvlak goed samen, wat resulteerde in internationale produkten zoals Inter Delta en Garantie Cargo.

De uitvoer per spoor vanuit België naar het ambtsgebied van **Parijs** bedraagt ongeveer 2 miljoen ton (ijzer en staal, meststoffen, vaste brandstoffen). De invoer in België is net iets groter met 2,3 miljoen ton (overwegend granen en derivaten, ijzer en staal). Door de toetreding van Spanje en Portugal tot de E.G. neemt het spoorverkeer vanuit Iberië naar België en Nederland (via Frankrijk) progressief toe tot meer dan 90.000 ton in 1985.

Van overheidswege is er een heroriëntatie aan de gang van de buitenlandse handel die wel eens nadelig zou kunnen uitvallen voor onze nationale Noordzeehavens. De Franse havens worden aangespoord om hun concurrentiekracht op te schroeven en krijgen daarvoor de nodige faciliteiten.

Noord-Frankrijk en België hebben onderling een traditionele drukke commerciële activiteit. De globale goederenuitwisseling tussen het ambtsgebied van **Rijsel** en België bedraagt 19 miljoen ton. Niettegenstaande de kansen van het spoor gehypotheceerd worden door de onderling relatief korte afstanden, bedraagt het aandeel toch 3,4 miljoen ton. De nabijheid van de havens Gent, Antwerpen en Zeebrugge beïnvloedt positief de aanvoer (granen en derivaten, petroleumcokes, erts en brandstoffen) en de Franse uitvoer (half-fabrikaten, staal, buizen, suiker, scheikundige produkten, schroot). Waakzaamheid is hier evenwel geboden om het marktaandeel te behouden. Het internationaal goederenpotentieel is in deze regio stellig aanwezig en kan nog opgevoerd worden. Toch is het zo dat het Franse binnenvoerkeer nog steeds geniet van een zekere - misschien onbewuste - prioriteit. ■

De heuvels van "Bourgondië". Een rustgevend aanblik. Brede valleien, hier en daar een rotsformatie. De vroegere falaisekust uit prehistorische tijden, toen de zee hier nog present was. Deze geologische beschouwing heeft haar belang. Want het is zo dat het met tijd wegebende water een dikke laag sedimenten heeft achtergelaten die zo vruchtbaar was dat men er wijnranken in plantte.

In deze rijke wijnstreek heeft de touroperator France Tourisme Service (FTS) een circuit van drie dagen uitgestippeld... een wijnroute. Drie dagen is maar weinig, maar mits een puike organisatie kan je toch heel wat beleven. Je vertrekt met de TEE te Brussel-Zuid om 7.10 u. Te Parijs is er een overstap van een uurtje, van Parijs-Noord naar Parijs-Lyon, en om 12.30 u ben je met de TGV ter bestemming in Mâcon. Daar wacht men je op, een gul onthaal, gezapige mensen.

De Belgische toerist wordt hier een tikkeltje speciaal verwend. Want naast de gemeenschappelijke levensvreugde is het voor de Bourgondiërs nog steeds een eer dat de Vlaamse Provincies en de Graven van Bourgondië een historische band hebben. Dijon en Beaune werden verfraaid door Vlaamse kunstenaars en in Brugge en Gent werden de Bourgondiërs aan het werk gezet.

De eerste ontmoeting met de wijn gebeurt via het landschap. De wijnstokken staan netjes op een rij tegen de heuvels aangeplant. De wijnroute leidt je vlug naar de wijnkelders, het heilige der heiligen in het Bourgondische huis. Indien je reeds wijnkenner bent zal je er stellig nog één en ander opsteken, en indien je nog niet ingewijd bent in de geheimen van de grand cru dan ontdek je een totaal nieuwe wereld.

De wijnbouwer vertelt u alles in een beeldrijke taal en degusteert en apprecieert samen met de bezoeker het heerlijkste produkt van de landbouw. De appreciatie blijft uiteraard subjectief. Uw gastheer tracht de smaak van de steenachtige bodem over te brengen... net op het ogenblik dat je verklaart dat de wijn "zacht" is. Uiteraard kan een compromis gesloten worden tussen beide bevestigingen, waardoor de wijn als "steenzacht" wordt bestempeld! Alle gekheid op een stokje, maar het volstaat je in te leven in het edele produkt om er tenvolle van te genieten. In een groot bolglas (waar ook je neus in kan!) geeft wijn makkelijk zijn bouquet en



kleur prijs. Wijn wordt in alle bevoordingen ontleed en geprezen... stijlvol, met diepgang, gewichtig, indringend, met karakter, robuust enz.

De normen die de kwaliteit van de wijn bepalen evolueren mee met onze leef- en eetgewoonten. Bepaalde Belgische wijnmateriaals hebben er ietwat spijt van dat de "Bourgogne" niet meer zo zwaar is als weleer. De wijnbouwers hebben als tegenargument

dat zij enkel maar de vraag van de consument volgen. De robuuste Bourgogne uit grootvader's tijd heeft nu plaats gemaakt voor een zachte, fruitige en jongere wijn.

Een romer goede wijn giet je niet zomaar ineens naar binnen. De wijn moet "gerold" worden in de mond, "gekauwd" en moet het gehemelte strelen. Eens hij is doorgeslikt heb je de afdronk, de nasmaak die naargelang het soort wijn minder lang of lang nazindert. Het betoog van de Bourgondiërs over hun wijn is emotioneel en doorspekt met enthousiaste uitdrukkingen. Dikwijls gaat het je petje te boven, maar het kan ook zijn dat de degustatie je in sferen voert die je doen dromen van... ja van wat?

De Bourgondiër heeft zijn gevoelens en zijn vakmanschap in de loop der eeuwen in diverse domeinen geuit. De stijlvolle kerken en gebouwen uit de gouden eeuw, de rijke literatuur, de daguerrotypie (ken je dat?).

Er zijn toeristische brochures en folders te over om alles tot in de puntjes uit te doeken te doen omtrent deze streek. FTS heeft er wel goed aan gedaan om je ook naar de beroemde abdij van Cluny te voeren. Een geprivilegieerd oord waar architectuur en spiritualiteit in de 12e eeuw werden vermengd. Ook een bezoek aan de "hospices de Beaune" staat hoog aangeschreven, samen met het circuit "Lamartine". Een rondreis in het leven van de gekende dichter, gekoppeld aan het bezoek van het "château Cormatin" (waar hij een stormachtige liefde beleefde die door de huidige eigenaar kleurrijk en met de nodige details wordt verteld).

Een veelbelovend programma met voor elk wat wils. De pure wijnliefhebber zal zeker niet teleurgesteld zijn en de cultuurfanaten die het nuttige aan het aangename weten te koppelen kunnen een onvergetelijke minitrip beleven.

FTS, de touroperator op de Belgische markt voor forfaitreizen naar Frankrijk, is uw trouwe gids. Vraag even inlichtingen bij uw reisagentschap... Bourgondië is een aanrader! ■

Opgelet spoor 19, de IC-trein met bestemming Antwerpen, voorzien vertrek om 8u10, rijdt het station binnen.

Achter een stem schuilt een gezicht: blond, blauwe ogen, jong, vriendelijk en steeds aandachtig voor alle treininformatie die wordt doorgespeeld via het controlebord of via de collega's. Zo ziet u het! Maar u hebt het mis voor... tenminste voor de stations van de Brusselse Noord/Zuid-verbinding. De zwoele stem die u er hoort, wordt geproduceerd door de electronica.

Het is een totaal nieuw informatiesysteem met luidsprekers dat de NMBS en ACEC hebben voorgesteld op 6 november 1986. De blonde dame met de blauwe ogen is in realiteit een kille ordinator. Geen wisselend humeur meer, gedaan met de lapsus linguae, gedaan met de menselijke vergissing. De stem zal nu wel stereotiep klinken, maar onberispelijk en onfeilbaar in het Nederlands, Frans, Duits en Engels. Er is een "reservoir" van 1.000 woorden per taal en dat moet volstaan om alle mogelijke combinaties uit te voeren die nodig zijn om de informatie in een station door te spelen.

Het geluidssysteem van ACEC vervangt de oude installatie die reeds 30 jaar de dienst uitmaakt. Het omvat de beheercomputer, randapparatuur (schermen en printer), en een vocale weergave-eenheid waarbij gebruik gemaakt wordt van elektronische statische geheugens. Het vervangt de traditionele speaker(in) door de automatische berichtgeving. De modernisering geeft aan de reizigers in de stations een betere vocale informatie over het treinverkeer en verlicht ook de taak van de NMBS-operators. Die kunnen nu aandachtiger de bewegingen van de treinen volgen, en dat komt zeker het verkeer tijdens de spitsuren ten goede... vooral als men bedenkt dat een internationale trein wordt aangekondigd in vier talen.

De gebeurtenissen die de inhoud van de berichten bepalen worden doorgegeven aan het sonorisatiesysteem (SES), semi-automatisch door de operator via een klavier en een scherm, ofwel via het kanaal van het elektronisch systeem voor regeling van het treinverkeer (SER). Op dit ogenblik levert het SER-systeem de seizoen- en daggegevens op een diskette voor het opbouwen van het berichtenprogramma volgens de normale dienstregelingen. Daartoe worden parameters gebruikt zoals het treinnummer, het treintype (IC, IR, Internationaal), vertrek- en aankomstuur, station van oorsprong en/of bestemming, het nummer van het perron in het station en de codes voor het sonorisatiesysteem.

Deze codes zijn de sleutels om in het geheugen van het systeem de

de zwoele stem



zinsneden weer te vinden voor de samenstelling van het bericht. Vandaag de dag is het de operator die de volgorde van omroeping bepaalt. Hij kan indien nodig deze volgorde wijzigen en zelf via de micro een boodschap omroepen. Binnen korte tijd zal het sonorisatiesysteem gekoppeld zijn aan het beheersysteem, derwijze dat de gegevens met betrekking tot het treinverkeer onmiddellijk en automatisch worden verwerkt. Vanaf dit ogenblik beheert de operator het systeem en hij komt enkel nog tussen in de uitzonderlijke gevallen.

Het systeem is een wereldprimeur en heeft volgende kenmerken:

- ★ het automatisme bij de aankondigingen,
- ★ de duidelijkheid van het woord en de berichten waarvan de kwaliteit konstant blijft,
- ★ de "vermenselijking" van de stem. Er kan geen onderscheid meer gemaakt worden tussen de "gesynthetiseerde" stem en deze van de speaker(in),
- ★ de mogelijkheid om lange en gevarieerde berichten te vormen,
- ★ een voortreffelijke betrouwbaarheid,
- ★ zo goed als onbestaande onderhoudskosten.

Tussen de opmerkelijke nieuwigheden bevindt zich onder meer een uitgedokterde techniek voor samendrukking van vocale informatie, die het mogelijk maakt om de omvang van het geheugen sterk te herleiden. De memorisatie per woord werd gekozen om de verstaanbaarheid te bevorderen in een openbaar lokaal. De synthese van de stem, woord per woord, volgt de coderingsmethode die gebruikt wordt bij numerische telefonie. De opgenomen stem wordt gefilterd en wordt met regelde tussenpozen gemeten. De meting doet zich voor onder de vorm van een binair getal dat geschikt is om door de computer te worden verwerkt, opgeslagen of doorgegeven op een numeriek communicatiekanaal.

Een verdere doorgedreven uitafeling van de stem is mogelijk en laat toe om een onbepert aantal woorden te vormen. De robotachtige stem die in dit geval bekomen wordt is evenwel niet geschikt voor toepassing in de stations.

De enkele kinderziekten die het SES-systeem nog vertoont kunnen weggewerkt worden door de plaatsing van tussenversterkers of door het beklemtonen van woorddelen om verwarring te vermijden: de z van zeven en de n van negen bijvoorbeeld.

Deze nieuwe technische ingreep getuigt eens te meer van de wil tot innovatie die van de NMBS uitgaat. Het uiteindelijke doel is een betere informatie voor de treinreiziger. ■



**OOGJES DICHT..
IK STUUR**

AUTOTREIN



1987