

SPOORNIEUWS

INFORMATIEBLAD VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN

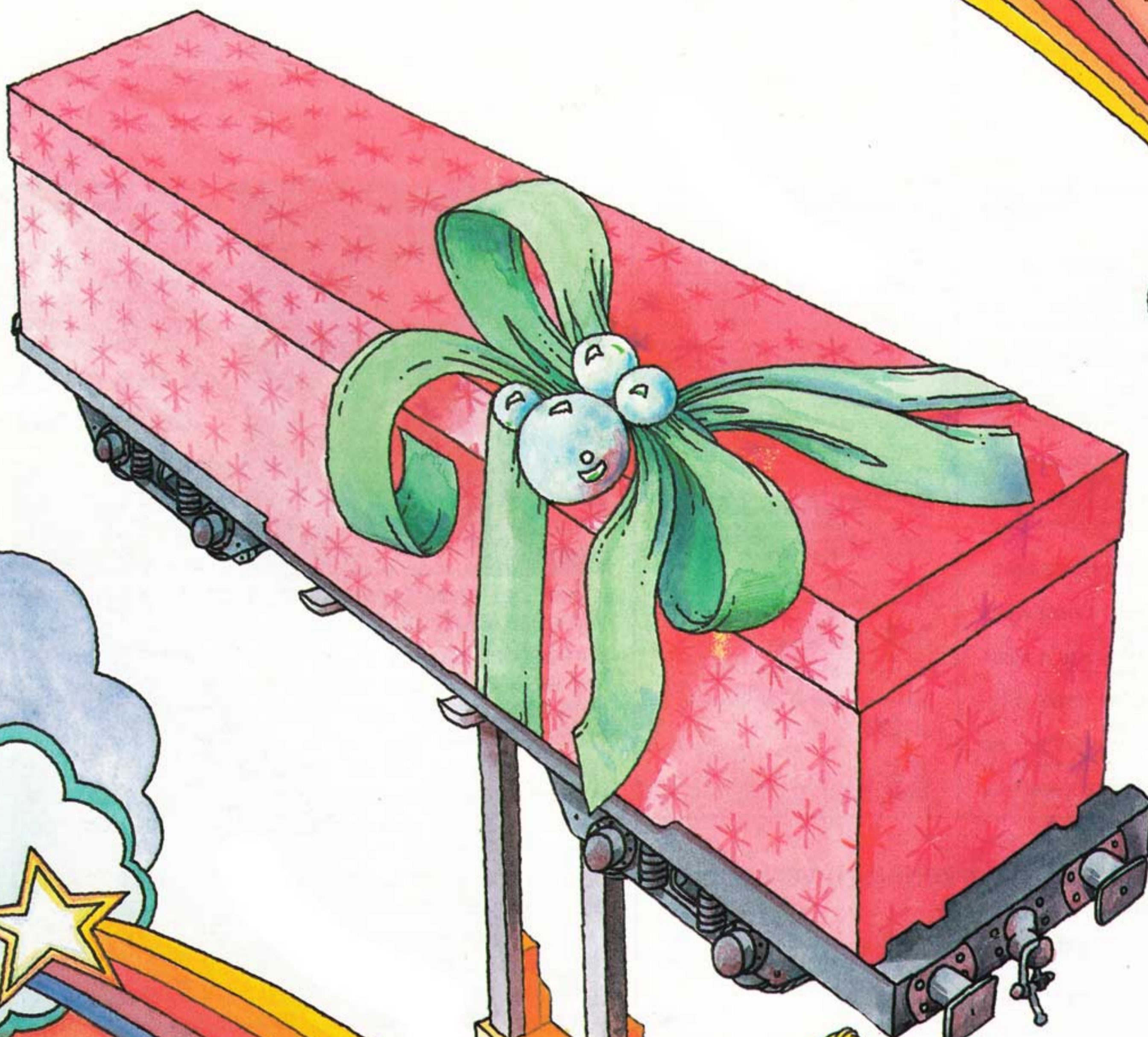
D. S. GEN
Parto 10
weys 38
2
OP
(B) **87**

DECEMBER

Brussel X

G.P.P./10/209

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



een lading vol
krachtige,
vlotte ideeën
en met de
beste wensen
voor 1988

De inhoud van dit nummer:

Enkele details omtrent de voordelen van het spoor voor het leefmilieu: 3-4

De 50.000e wagen verlaat EMGO: 5

Een overzicht van het spoorvervoer bij Volkswagen België: 12-13

Een nieuwe containerterminal te Genk: 14

Interdelta: een pilootproject van Eurail Cargo: 6

Res: een aangepaste wagensteekkaart: 7 tot 10

Het nieuwe tarief België-Duitsland: 15

De deelneming van de Europese spoorwegen aan Transcaldia: 14

De TTB-dagen een succes: 15

Spoornieuws is het trimestriële contactblad van de NMBS voor goederenklanten. Het wordt uitgegeven door de dienst Externe Betrekkingen voor het departement Marketing en Verkoop.

Verantwoordelijke uitgever:
W. Van Gestel - Brussel

Redactie:
Ravensteinstraat 36, bus 7
1000 Brussel
Tel. 02/525 36 84 - 525 36 35

Druk: Hoorens Printing - Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's
VW: 12-13
NMBS

**Tot uw dienst:
het Departement Marketing en Verkoop**

2000 Antwerpen Roosevelt Building
Anneessenstraat 1-5
Telefoon 03 / 233 23 17 - 233 23 25
Telex 31.814

3500 Hasselt Stationsplein 4
Telefoon 011 / 22 32 65

1000 Brussel Adolphe Maxlaan 142
Telefoon 02 / 219 00 40
Telex 20.599

6000 Charleroi Quai de la Gare du Sud 1
Telefoon 071 / 43 01 73
Telex 51.599

7000 Bergen Square Roosevelt 14
Telefoon 065 / 33 59 79

9000 Gent Koningin Maria Hendrikaplein
Telefoon 091 / 22 71 00 - 21 99 58
Telex 12.963

8000 Brugge Stationsplein 2
Telefoon 050 / 38 39 97

8500 Kortrijk Onze Lieve Vrouwstraat 9
Telefoon 056 / 22 00 49

4000 Luik Boulevard de la Sauvenière 87
Telefoon 041 / 22 17 13 - 23 63 13
Telex 42.655

6700 Aarlen Avenue de la Gare 61
Telefoon 063 / 22 41 15

5000 Namen Rue Godefroid 52
Telefoon 081 / 22 30 84



Allesvervoerder

is een passende omschrijving voor de activiteiten van onze Maatschappij.

Vervoerder zijn wij in de letterlijke betekenis van het woord. Wij brengen jaarlijks meer dan 60 miljoen ton goederen ter bestemming op een snelle en vlotte wijze.

"Alles", beduidt dat wij werkelijk om het even wat kunnen vervoeren met ons gediversifieerd wagenpark van 30.000 eenheden, onder de beste voorwaarden en met optimale veiligheidsvoorzieningen. Daarbij komen nog de gespecialiseerde eenheden die de wagenverhuurders op de markt brengen.

"Alles", heeft ook betrekking op de internationale technieken - container, laadkist, road railer -, het terrein waar een goede samenwerking bestaat tussen transportmiddelen die elkaar aanvullen.

Tenslotte staat "alles" ook voor de solidaire integratie van de NMBS in het Europese spoorwegaanbod.

Bij het doorlezen van dit nummer zult u merken dat de "allesvervoerder" een dagdagelijkse realiteit is, en dat er een nauwe samenwerking bestaat tussen de vervoerder en z'n klanten. Een samenwerking die leidt tot oplossingen die uitstekend zijn aangepast aan de behoeften van éénieder.

JACQUES CORNET
Adjunct directeur generaal



De trein: milieuvriendelijk

Het Europees Jaar van het Milieu kabbelt rustig voort. Van de lente 1987 tot de lente 1988, hebben de spoorwegnetten van het Europese vasteland zich op een gelijkaardige manier geuit: wij zijn het transportmiddel dat in alle opzichten het leefmilieu het meest respecteert.

Zuinig met de oppervlakte

In ons klein Belgenland - waarvan wel eens wordt gezegd dat het één grote betonplaat wordt - moeten we zuinig omspringen met de resterende "natuurlijke" bodem.

De deskundigen zijn het eens om in de stedelijke agglomeraties de gemiddelde oppervlakte ingenomen door de wegen te beperken tot 19%. De spoorweg "verbruikt" heel wat min-

der oppervlakte: slechts 4%. Nochtans brengt hij binnen een dikwijls korte tijdspanne een groot aantal personen tot in het hart van deze steden. De trein is bovendien een discreet vervoermiddel: hij spoort in eigen bedding en verdwijnt soms onder de grond voor lange trajecten.

Deze zuinigheid voor de oppervlakte geldt niet enkel in de ste-

den, maar geldt ook op het platteland.

De Westduitse spoorwegen hebben in een studie één en ander duidelijk gemaakt: bij een vergelijkbare transportcapaciteit neemt de autoweg meer dan drie keren de oppervlakte in die de spoorweg verbruikt; en de waterweg heeft nog meer armslag nodig.



Vijand van de luchtvervuiling

Ons biologisch evenwicht wordt onder meer in stand gehouden door de kwaliteit van de lucht die wij inademen.

De spoorweg heeft het voordeel elektrische energie aan te wenden voor drie vierden van zijn trajecten. Eerlijkheidshalve moeten we dus ook de onrechtstreekse vervuiling vermelden, daar we toch de energie afnemen van de elektriciteitscentrales: maar de vervuiling door deze centrales is sterk plaatselijk en de NMBS verbruikt slechts 3% van de totale elektriciteitsproductie in België.

Dank zij de elektrische tractie kan de trein in de steden ondergronds rijden en beperkt hij aldus de stedelijke vervuiling (bijvoorbeeld aantasting van de gebouwen, vermindering van de zichtbaarheid, "smog" die leidt tot drastische maatregelen zoals de beperking van het autoverkeer en van de particuliere verwarming in Berlijn tijdens de winter 86/87).

Respect voor onze steden

De kwalitatieve aftakeling van het stedelijk milieu is een feit. De auto vertroebelt meer en meer het stadsbeeld, en de stadsbewoners trekken naar de randgemeenten en naar het platteland. Het toenemend verkeer en de aanleg van vlotte invalswegen zorgen voor een vicieuze cirkel: toenemende vervuiling, migratie van de stadsbewoners, ellenlange files op de spitsuren, nog meer vervuiling, enzovoort, enzovoort.

Anderzijds heeft de trein nog een capaciteitsoverschot voor een dagelijkse penetratie in de grote agglomeraties. Daarenboven wordt hij aangevuld door andere openbare vervoersmiddelen - metro, tram, bus - die aldus frequente en vlotte verplaatsingen mogelijk maken.

Aandacht voor het leven

Verkeersongevallen zorgen voor heel wat menselijk leed maar betekenen voor de gemeenschap ook een sociale kost: produktieverlies voor de bedrijven, medische zorgen, materiële schade, inzet van politie en brandweer, gerechtskosten, verzekeringskosten, enz. Een lange lijst.

Van 1980 tot 1984 (de referentieperiode van een Belgische studie), telde men op het Belgisch spoorwegnet 14 doden, 42 zwaar gekwetsten en 141 licht gekwetsten bij ongevallen waarvoor de NMBS verantwoordelijk was.

Tijdens dezelfde periode stierven jaarlijks gemiddeld 2000 Belgen op onze wegen, waren er 20.000 zwaar gekwetsten en 60.000 licht gekwetsten.

De gemiddelde jaarlijkse sociale kost wordt geschat op 330 miljoen frank (of 0,008% van het BNP) voor de treinongevallen en op 104.608 miljoen frank (of 2,5% van het BNP) voor de ongevallen op de weg. De waterweg blijft ver beneden deze cijfers met 0,0009% van het BNP, en dat is te verklaren door het feit dat er vooral goederen per binnenschip vervoerd worden.

Het aandeel van de spoorweg voor het personenvervoer in België wordt geschat op 9% (op basis van de eenheid reizigerskilometer). Bij een gelijke risicofactor, en zuiver mathematisch beschouwd, zou de sociale kost van de treinongevallen 0,27% van het BNP moeten bedragen. Deze kost ligt in werkelijkheid 34 maal lager voor de periode 80/84. Nemen we andere referentieperiodes (bijvoorbeeld 83/87) dan scoort de spoorweg nog beter. De conclusie ligt voor de hand: de trein is een uiterst veilig vervoermiddel.

Nummer één voor veiligheid

Dit gegeven motiveert de producenten en verzenders van gevaarlijke goederen om te opteren voor het spoor. Deze goederen - die dikwijls onontbeerlijk zijn voor onze produktie-maatschappij - zijn een permanent gevaar voor de bevolking: instabiel, makkelijk ontvlambaar, schadelijk voor de gezondheid. Dus moet het transport geschieden in optimale omstandigheden.

De exploitatie van een spoorwegnet gebeurt volgens nauwkeurige regels. De treinbestuurders krijgen een lange, doorgedreven scholing en worden regelmatig medisch gecontroleerd. Er is een discipline vereist zonder "afwijkingen".

Wanneer er gevaarlijke goederen vervoerd worden kijkt men nog nauwlettender toe. De vervoeren vallen onder de "internationale reglementering voor het transport van gevaarlijke goederen per spoor" (RID). Een uiterst strenge reglementering waarin alle maatregelen zijn opgesomd voor elk type van materieel en elke goederensoort.

Nog een stap verder

Voor de chemische sector (die de gevaarlijke goederen deelt met de petroleumsector) heeft de NMBS in 1986 ongeveer 900.000 ton specifieke gevaarlijke produkten vervoerd op een totaal verkeersvolume van 1.235.000 ton. Het aangewende

materieel en de transportdocumenten zijn gemerkt met speciale codes en uniforme kentekens. Het spoorwegpersoneel en de diverse autoriteiten weten aldus onmiddellijk over welke goederen het gaat en kunnen gepast ingrijpen bij eventuele moeilijkheden.

De veiligheidsnormen die worden toegepast overstijgen in werkelijkheid de RID-voorschriften: informatie wordt doorgespeeld aan de bestuurders en aan alle stations op het traject, het verbod om de wagens in rangeerstations te heuvelen, verplichte reiswegen, bijzondere aandacht bij de schouwing van de geladen wagens, enz.

De spoorweg is verantwoordelijk voor het transport, de verzender blijft verantwoordelijk voor de goederen. Een intensieve uitwisseling van informatie is noodzakelijk. De verzenders delen alle specifieke gegevens mee omtrent de te vervoeren produkten en de te nemen maatregelen bij ongeval. De NMBS van haar kant houdt de klanten op de hoogte van het verloop van het transport. In dit opzicht is RailEasy een uitstekend systeem: het volgen van de wagens in real time, de melding van een eventuele immobilisatie, een averij of een ongeval. De klant kan ogenblikkelijk reageren en kan zijn interventieteam (of het team van een andere producent) sturen in het kader van de bijstandsovereenkomst die werd afgesloten tussen de chemische nijverheid en de NMBS.

Incidenten of ongevallen gebeuren echt zelden, en als ze gebeuren dan zijn de gevolgen niet dramatisch en haalt men er de nodige lessen uit voor de toekomst. De trein spoort in eigen bedding en wordt door vakmensen geëxploiteerd, ontegensprekelijk een voordeel. De vrachtwagenbestuurder is stellig ook bedreven en vakbekwaam, maar hij oefent zijn beroep uit op een wegennet waar een aantal "amateurs" dikwijls voor problemen zorgen. Zij beoordelen de verkeerssituaties niet zo goed en zijn een gevaar voor de andere weggebruikers door hun onvoorspelbaar rijgedrag.

Voor het vervoer van "risicogederen" brengen de wagenverhuurders materieel op de markt dat technologisch aan de spits staat en dat is uitgerust met alle mogelijke veiligheidsvoorzieningen. De NMBS vormt met dit materieel volledige treinen die via "beschermd" reiswegen 's nachts ter bestemming worden gebracht.

De spoorweg heeft dus de meeste troeven om deze transporten uit te voeren. Hij behoedt aldus niet enkel het leefmilieu maar zorgt ook voor de volksgezondheid en voor de veiligheid van onze medeburgers.

EMGO: de 50.000e wagen is weg

Eerst een geheugensteuntje. De N.V. Europese Maatschappij voor Gloeilampen vestigde zich in 1986 in het Lommelse industriepark. Het is een glasfabriek die enkel en alleen glasballons voor de montage van gloeilampen vervaardigt. Lommel werd als vestigingsplaats uitgepikt omwille van de beschikbaarheid van fijn wit zand (de basisgrondstof voor de glasballons) en een voldoende potentieel aan arbeidskrachten (toen in 1966). Het bedrijf is ingeplant naast de spoorlijn Hamont - Mol en heeft een spoor aansluiting.

Emgo had in eerste instantie de opdracht Philips en Osram te bevoorraden met glasballons voor de produktie van klassieke gloeilampen. En wie denkt dat deze klassieke gloeilamp verdronken is door de TL-lamp of de spaarlamp... heeft het mis voor. Het marktaandeel is vandaag de dag zelfs toegenomen, net zoals het aantal te bevoorraden lampenfabrieken.

De spoor aansluiting op het NMBS-net is een belangrijk element in de transportketen, enerzijds voor de vlotte afvoer van de ballons en anderzijds voor de gestadige bevoorrading van de lampenfabrieken die ver (500 à 1.000 km) van Lommel verwijderd zijn. Transportkosten zijn na personeelskosten de grootste uitgavenpost voor een bedrijf. Vandaar dat het ge-



raden is er bijzondere aandacht aan te besteden. EMGO was reeds van bij de start de mening toegedaan dat het vervoer per spoor een goede, rationele en veilige oplossing was.

De jaarproductie evolueerde van 137 miljoen glasballons in 1967 tot anderhalf miljard voor 1987 (607 miljoen in 1970, 850 miljoen in 1975, 1,3 miljard in 1980). Een produktie die dus van jaar tot jaar toenam en die door de spoorwegen op de voet werd gevolgd. De wagentypes werden voortdurend aangepast aan de behoeften van de klant: van Gs-wagens, via Gbs en Hbis-wagens tot de grote Transwaggons en de gearticuleerde Gabbs-wagen. Transport op maat, met als resultaat de 10.000e wagen verzonden in 1973, de 25.000e in 1978 en de 50.000e op 27 november 1987. Deze wagen was bestemd voor de Siemens-lampenfabriek in Spandau/Berlijn (de grootste afnemer). Heel wat wagens zijn bestemd voor Oost-Europa, Italië, Frankrijk en Scandinavië. Voor de korte afstanden doet EMGO beroep op de vrachtwagen. 45% van de totale produktie bereikt zijn bestemming per spoor, het aandeel van de weg is net hetzelfde en de overblijvende 10% gaat over zee.

Glasballons zijn lichte, volumieuze, breekbare goederen die omzichtig moeten behandeld



worden. Een delicaat transport dat door de NMBS met zorg wordt uitgevoerd, afwisselend in samenwerking met de andere Europese spoorwegnetten en met de N.V. Depaire, Ausi-

liare en soms ook met TRW. Regelmatig dienden er oplossingen gezocht te worden voor nieuwe problemen: het voortdurend ijveren naar meer ruimte in de wagens, het organise-

ren van een eindvervoer naar een bestemming zonder spooransluiting, een snellere rotatie, een gewaarborgde leveringstermijn.

De NMBS heeft met EMGO steeds efficiënt samengewerkt, een samenwerking gedurende twee decennia die verder zal doorgetrokken worden in de toekomst. De spoorwegen bieden de klant voortaan een concrete organisatie aan voor het internationaal goederenvervoer per spoor: **Trans Euro Freight** heeft betrekking op 23 landen en beoogt vooral rechtstreekse en snelle verbindingen; de **Interdelta**-treinen sporen op een gekanaliseerde verkeersas tussen België en de Rhône-delta; met **RailEasy** kunnen de transporten gevolgd worden in Real Time via telematische verbindingen.

Deze inspanningen leiden tot een betere kwaliteit van het aanbod middels een sneller verkeer, een grote betrouwbaarheid van de dienstverlening en een toegenomen concurrentiekracht van het produkt... en dit alles komt tenslotte de klant ten goede. Een klant die deze inspanningen waardeert en die zijn vertrouwen bevestigt met 50.000 verzonden wagens en met toekomstperspectieven voor het spoor.

Met de gelukwensen van de NMBS.

Een "piloot" voor EURAIL CARGO

Eurail Cargo is een internationaal label voor de kwaliteitstreinen die wagenladingen ter bestemming brengen via snelle verkeersassen, met moderne tarifieringsmethodes en met een volledige dienstverlening.

Deze kwaliteitstreinen zijn een element in het geheel van middelen die de Europese spoorwegnetten voorbereiden om hun competitiviteit veilig te stellen in het vooruitzicht van de "grote economische markt" van 1992.

Walter De Rijck, marketingverantwoordelijke voor de wagenladingen bij het Departement Marketing & Verkoop van de NMBS, zet voor ons de actuele Eurail Cargo-inspanningen van de spoorwegen op een rijtje.

Walter De Rijck: Wij zijn gestart met Interdelta, het eerste pilootproject voor het Eurail Cargo-label. Dit produkt werd uitgebouwd in samenwerking met de SNCF in een eigentijdse stijl. De medewerkers van de commerciële diensten en de specialisten van de beweging werkten intens samen om een krachtig en vlot produkt op de markt te brengen.

Spoornieuws: Interdelta kende onmiddellijk succes.

Walter De Rijck: Wij hebben de uitdaging van de competitiviteit aangenomen middels het

aanbieden van een sneller vervoer, het waarborgen van de betrouwbaarheid en het voorstellen van concurrerende prijzen. En wij zijn geslaagd in ons opzet. Tijdens het eerste levensjaar kende Interdelta bij ieder vertrek een bezettingsgraad variërend van 60 tot 90%, en soms 100%! Daarom hebben wij de dienstverlening vervolledigd: het aantal toegelaten goederen werd uitgebreid, de Belgische zone werd verruimd (het Luikse industriebekken werd er bijgevoegd), een derde wekelijks vertrek werd voorzien in de richting noord-zuid. In het kader van de Interdelta-treinen benaderen we sterk de realiteit van de markt.

Spoornieuws: Denkt u dit pilootaanbod nog te verbeteren?

Walter De Rijck: Wij kunnen dromen van een dagelijks vertrek. Maar vooraleer we zover zijn willen we met onze partner, de SNCF, onze verkoopstactiek verfijnen. Om een nog betere bezettingsgraad te bekomen, verwachten we van onze verkopers dat zij de behoeften van hun klanten diepgaand bestuderen. Aldus kunnen we een dienstverlening aanbieden die veel meer is dan enkel goederen ter bestemming brengen: we bieden een volledige logistieke keten. Daarom moeten

we in ons aanbod bijkomende prestaties voorzien voor terminaal vervoer. Dit behoort nu reeds tot de mogelijkheden, maar het is nog onvoldoende gekend. Onze treinen zijn dus onder meer "toegankelijk" voor alle expediteurs die geen spoor-aansluiting hebben en die derhalve misschien niet "railminded" zijn.

Spoornieuws: U had het duidelijk over een "pilootproject". Dat betekent dat er nog andere kwaliteitstreinen volgen...

Walter De Rijck: Uiteraard. In 1988 kunnen we waarschijnlijk een trein lanceren voor de bediening van de Parijse regio, de "Ile de France". Er is ook een verbinding tussen de Belgische havens en de Elzas in het vooruitzicht. Het zullen beide gespecialiseerde treinen zijn, gericht naar één enkele markt, of naar één enkel produkt, en voor een beperkte klantenkring. De treinen zullen een bijzonder kenmerk hebben: omwille van "opportunistische overwegingen" kan de eventueel niet benutte capaciteit ter beschikking gesteld worden van andere klanten. Daarenboven bestuderen we verbindingen met Scandinavië en met Duitsland, die ook volgend jaar een concrete vorm zullen aannemen. Op middellange termijn (2 à 3 jaar) zijn er nog andere projecten voor snelle treinen naar Frankrijk of Duitsland (München bijvoorbeeld, een "beloftevolle" zone).

Spoornieuws: Is er vandaag de dag een nieuw element in het aanbod van de NMBS dat echt belangrijk is?

Walter De Rijck: Jawel! Het feit

dat de NMBS door de Administratie der Douane erkend is als "toegelaten afzender/geadresseerde". De NMBS kan voortaan dedouaneren in naam van haar klanten, om het even waar ze gevestigd zijn. Het oponthoud aan de grens wordt aldus vermeden en de voordelen van onze kwaliteitstreinen - onze "piloot" Interdelta in het bijzonder - komen alle verzenders ten goede, ongeacht de hoeveelheid die ze jaarlijks versturen.

Het betreft hier een essentiële schakel voor het nieuwe aanbod van de NMBS. De competitiviteit neemt toe en de NMBS kan in een markt met sterke concurrentie nauwkeurig inspelen op de behoeften van de meest veeleisende klanten.



Geen oponthoud aan de grens

Dit is een conditio sine qua non om goederen te verzenden met de kwaliteitstreinen van de Europese spoorwegnetten (Interdelta, TEEM, TECE), en om op andere verbindingen tot interessante vervoerstijden te komen.

De individuele oplossing

Het statuut bezitten van "toegelaten afzender/geadresseerde" toegekend door de Administratie der Douane. Dan kan men dedouaneren in eigen installaties, of werken in de buurt van een "douanezone".

Het statuut wordt toegekend als de jaarlijkse vervoerde goederenhoeveelheid een bepaald niveau bereikt.

De NMBS-oplossing

Niet alle verzenders of bestemmingen - gebruikers van het spoor - kunnen het statuut van "toegelaten afzender/geadresseerde" bezitten.

Daarom zorgt de NMBS voor een nieuwe dienstverlening. Zij heeft zelf het statuut verworven.

De maatschappij kan zich dus in de plaats stellen van haar klanten om hun zendingen te dedouaneren bij vertrek of bij aankomst in ongeveer 140 stations (en eventueel in andere stations als een klant er voldoende zendingen aanbiedt).

De voordelen

Via de NMBS kan elke afzender of geadresseerde van goederen per wagenlading als "toegelaten" worden beschouwd.

Op basis van een voorafgaandelijke overeenkomst worden de wagens in het vertrekstation gededouaneerd.

Er is dus geen oponthoud aan de grens en er is aan de minimale voorwaarden voldaan om de wagens op te nemen in grote, snelle treinen met een concurrentiële leveringstermijn.

Dit voordeel wordt ook aangeboden bij aankomst: de spoorweg kan als "toegelaten geadresseerde" de wagens dedouaneren in een eindstation en stelt ze snel ter beschikking van de klant.

Meer informatie?

Vraag naar de douanedeskundigen bij de NMBS: 02 / 525 26 16 of wendt u tot een commerciële vertegenwoordiging van de NMBS in uw streek.



RailEasy

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 rangeerbuletins 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.

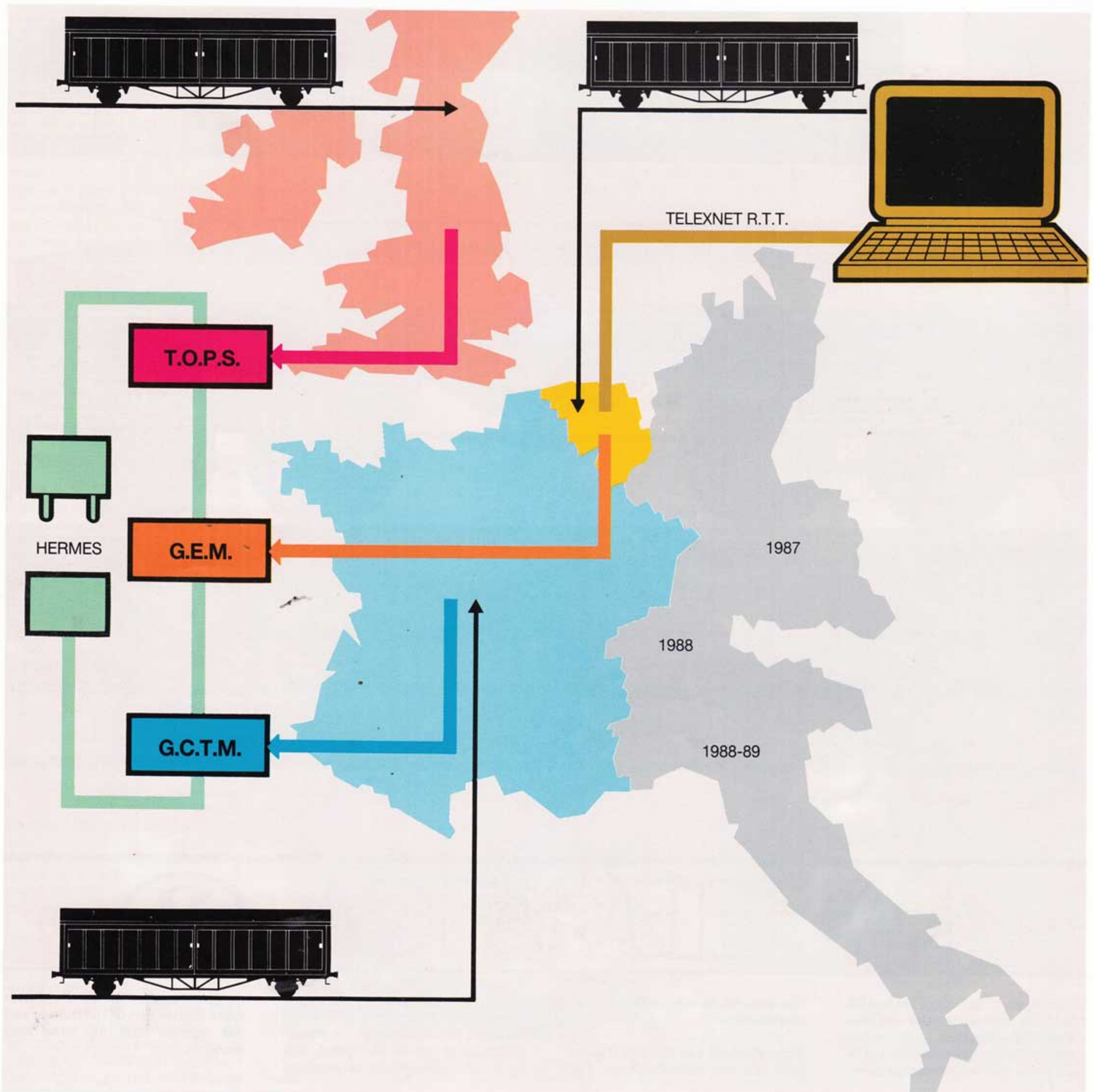
De stations kunnen eveneens een wagen opzoeken, deze lokaliseren op het Belgisch of op een naburig net, betrouwbare vooruitzichten

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, RailEasy antwoordt

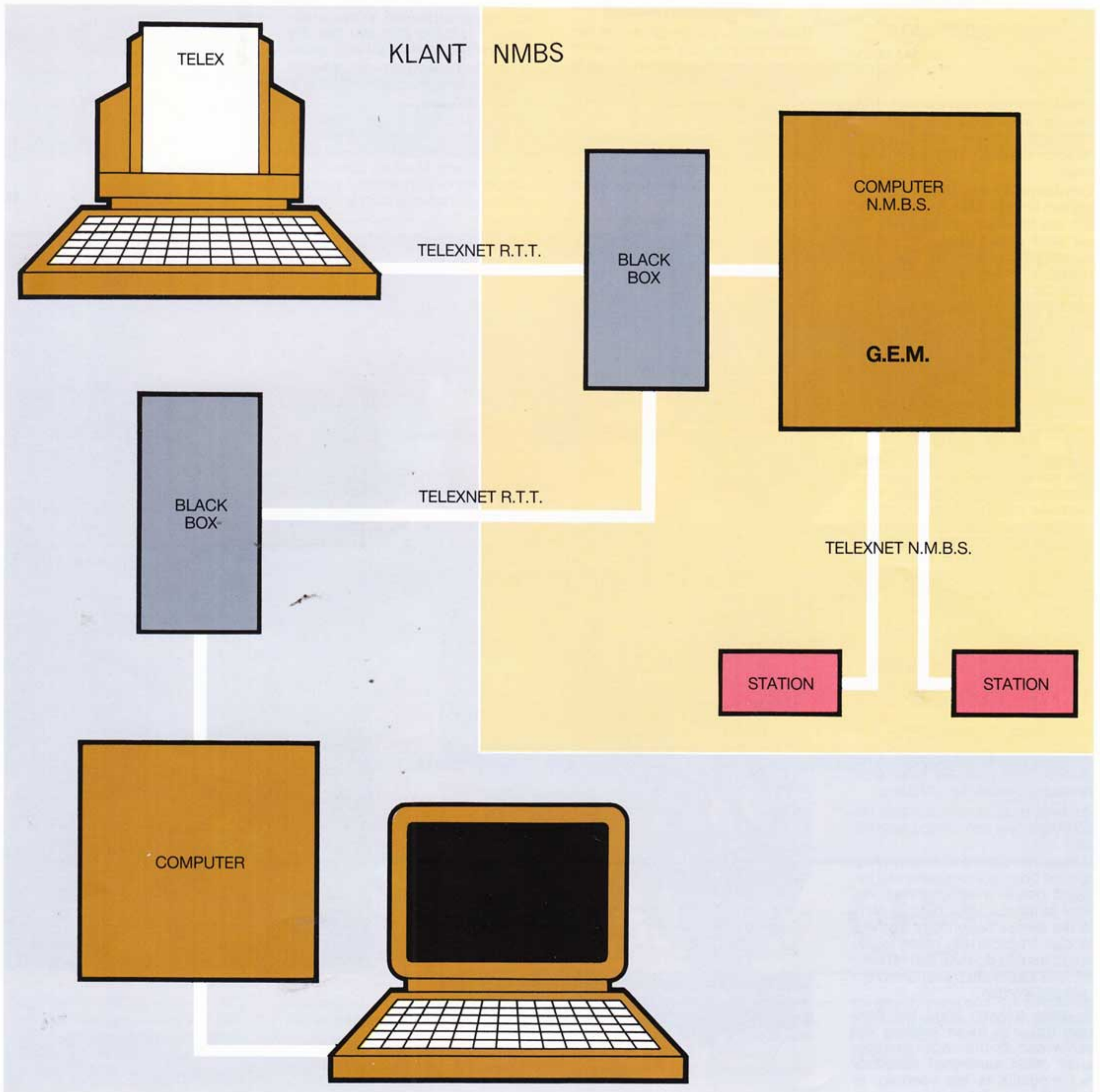
Als het systeem maar een precieze vraag krijgt, kan het de wagen of de toestand van een "lot" wagens in België of bij de overgang ervan aan de grens lokaliseren. Voor het "lot" wagens zal men wagen per wagen, of een selectie ervan, volgens een bepaald crite-

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 wagen 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 herverzend- ing enz. 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 opvragen over uw eigen wagens. U zou het bijvoorbeeld helemaal niet op prijs stellen dat uw concurrent zich met het volgen van uw verkeer bezighoudt... 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.

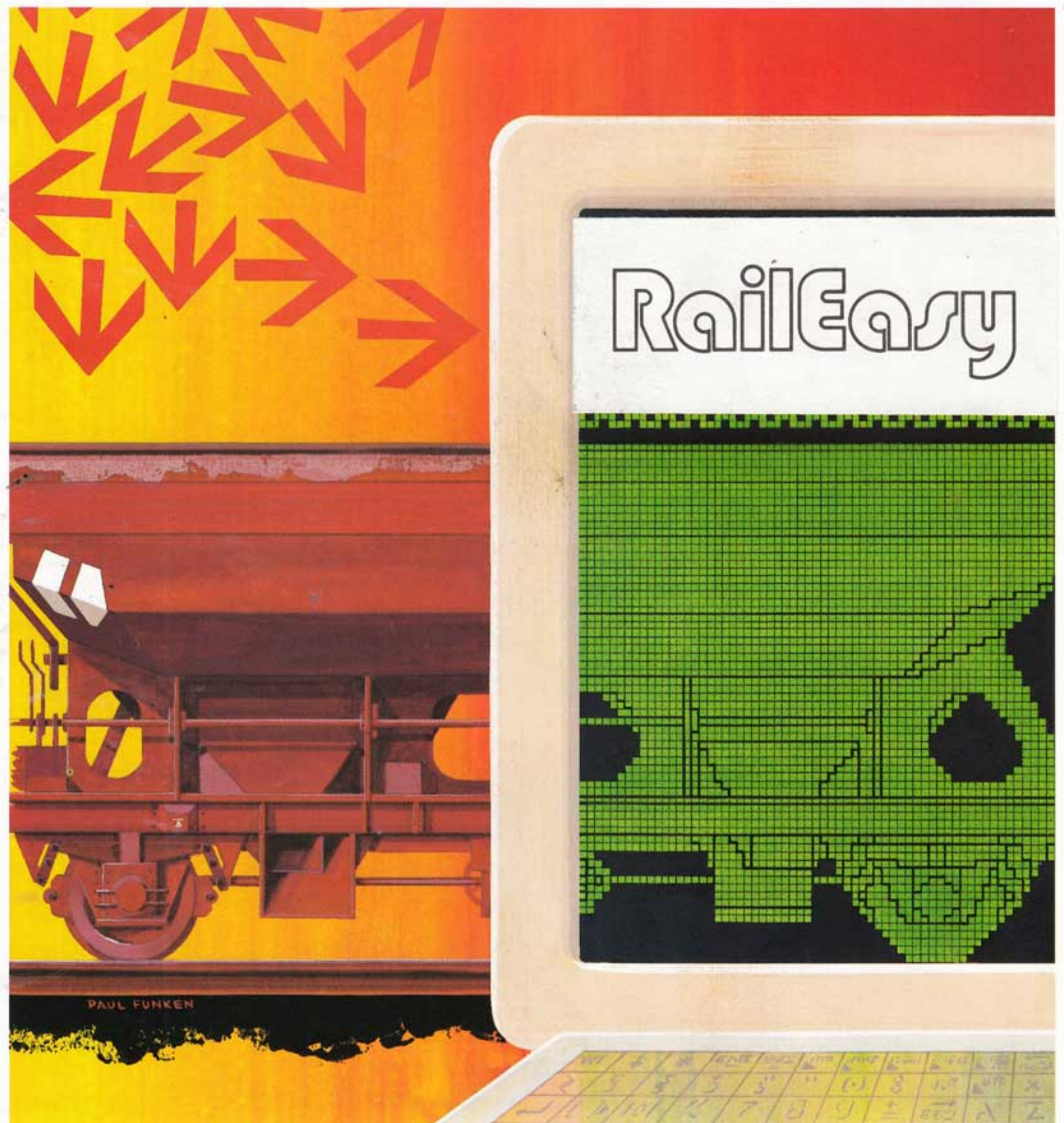
Uw
RailEasy

-contactman:

Judith Van Meer
021 525 116 02

of onze commerciële vertegenwoordiging in uw streek.

Het merk van het telematisch produkt werd recent aangepast. Gelieve bij het lezen van dit document het woord "Easy" te vervangen door "RailEasy".



Een kijk
op de spoorweg
voor de scholen
... en voor iedereen

155.000 kinderen van 6 tot 12 jaar bezochten onze stations in de druiliger lente. De NMBS had ze in klasverband uitgeno-

digd in het kader van een actie opgezet naar aanleiding van het Europees Jaar van het Milieu.

Om de leerkrachten een steuntje te geven heeft de NMBS een brochure gepubliceerd - "Dag trein" - waarin een panoramische kijk op de leefwereld van het spoor.

In de herfst was het de beurt aan de 13 tot 15-jarigen, die ook nog een tweede kans krijgen gedurende de maand mei (om het Europees Jaar af te sluiten).

De brochure wordt bij voorrang overhandigd aan de leerkrachten die hun klas vergezellen. Maar wij willen ze ook graag toesturen aan andere geïnteresseerden (een spoorfanaat, een leerling die een spreekbeurt moet houden, een instelling,...). Vraag de brochure op het gekende adres van Spoornieuws.



De NMBS nodigt de scholen uit om beter kennis te maken
Een kleine gids voor de leerkrachten

Zwitserland - Italië:
24 uren
sneller

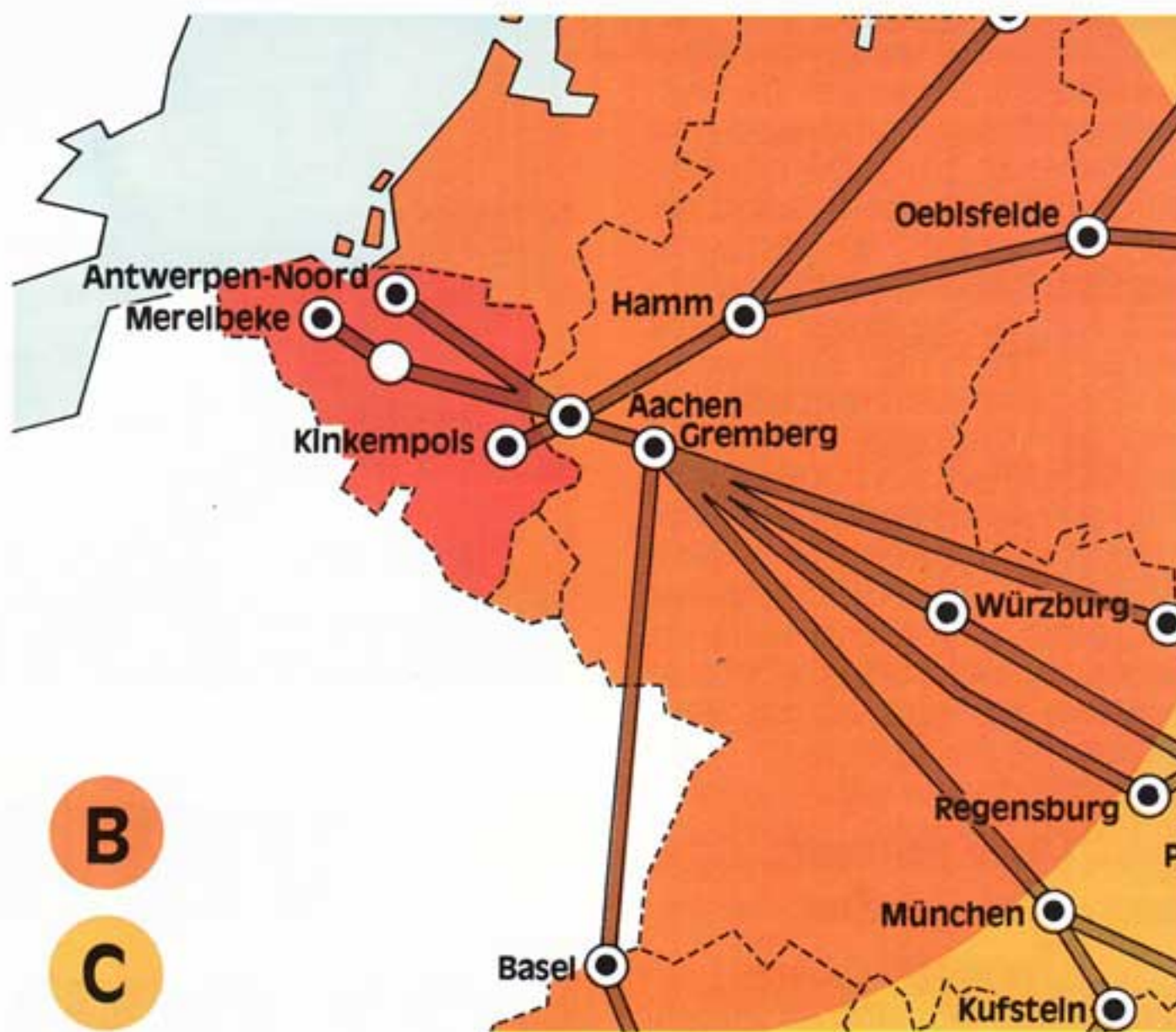
Een opmerkelijke vooruitgang sinds eind september op de verbinding België - Zwitserland/Italië via Duitsland.

Het vertrek vanuit Kinkempois naar Montzen en Bazel Bad werd verlaagd met 4 uren, waardoor alle industriële zones van het land hun wagens op dag A kunnen aanbieden. De trein bereikt Bazel Bad op dag B om 20 uur en Chiasso op dag C om 6 uur.

Rekening houdend met de dienstregelingen tussen de vormingsstations, was het voor een gedeelte van de Belgische expediteurs onmogelijk om tijdig deze trein te "halen".

De verzameling van de wagens in Kinkempois is dus voortaan een feit voor het gehele land. De expediteurs die rechtstreeks benadeeld waren winnen 24 uren voor de bestemmingen naar Zwitserland en Italië.

Het bewijs dat snelheid een essentieel objectief is voor de spoorwegen.



Vak 55
een beetje
groter

Een klein maar belangrijk bericht voor de expediteurs die zelf hun vrachtbrieven laten drukken (document CIM C 410).

De numerieke codering van de tarieven voor het internationaal goederenverkeer moet vermeld worden in vak 55 van de vrachtbrief. Een codering uit 4 elementen volstaat niet meer om de internationale tarieven en de particuliere overeenkomsten aan te duiden.

Er werd dus beslist om het vak uit te breiden tot 6 elementen. Hierbij illustreren wij hoe vak 55 vanaf 1 januari moet afgedrukt worden.

Gelieve nota te nemen.

Bevrachtingssecties (vervolg)
Sections de taxation (suite)
Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung)

4	Vracht - Port - Fracht - van - de - von	54	55	Toegepast tarief	56	57	58
tot - pour - bis							
63	Code	64	km	65	Kosten Frais Gebühren	=	=
		Munt Monnaie Währung	70		=	=	=

nieuw

Bevrachtingssecties (vervolg)
Sections de taxation (suite)
Frachtberechnungsabschnitte (Fortsetzung)

4	Vracht - Port - Fracht - van - de - von	54	55	Toegepast tarief	56	57	58
tot - pour - bis							
63	Code	64	km	65	Kosten Frais Gebühren	=	=
		Munt Monnaie Währung	70		=	=	=

Aan de rand van Brussel, op het grondgebied van Vorst, en niet ver van de autoweg naar Parijs, bevindt zich sinds 1948 de vestiging van Volkswagen België. Vanaf 1970 kreeg deze vestiging de definitieve naam "VW", en dit betekende meteen de start van een opmerkelijke progressie binnen een sector die wordt gebrandmerkt als "crisissector".

VW-België was in 1985 de derde nationale assemblagefabriek met een marktaandeel van meer dan 16% der geproduceerde wagens. De fabriek heeft in maart 1986 de montage van de 7 miljoenste Golf gevierd (7 miljoen voor het geheel van alle fabrieken van de groep). Te Vorst werden er in dat jaar juist geteld 168.488 Golf-wagens geproduceerd, wat meer dan 900 wagens per dag betekent. In 1986 bereikte men een nieuwe piek: 192.649 wagens of meer dan 1000 per dag.

Bij VW gebeurt het "gewone" werk door robotten en het fijne gespecialiseerde werk en de kwaliteitscontrole door gekwalificeerd personeel. De kwaliteitscontrole is trouwens een permanente zorg: bij de minste onvolkomenheid wordt de auto terug naar "af" gestuurd. Het vertrouwen van de kopers mag niet op de proef gesteld worden. Dat is een vaste waarde voor het commercieel succes. De VW-groep rangschikt haar fabrieken qua kwaliteit volgens een referentieschaal, waar Vorst traditioneel de hoogste rangen op bekleedt. De fabriek levert dus uitstekend werk en wenst dus logischerwijs beroep te doen op uitstekende vervoerders.

Onze partner: de afdeling "bewegingen"

Eén enkele afdeling in de fabriek houdt zich onledig met de organisatie en de controle van alle "transportbewegingen" der grondstoffen en afgewerkte producten.

★ Deze afdeling ontvangt de onderdelen die van andere VW-fabrieken komen (plaatwerk, essentiële mechanische elementen, motoren) of die door onaf-



hankelijke leveranciers worden toegestuurd.

★ Zij beheert de onderdelenvoorraad (ongeveer 3.000 referenties) die ideaal is afgesteld op de produktiebehoeften en die in leveringstijd zo beperkt mogelijk wordt gehouden.

★ Zij verdeelt de onderdelen langsheen de produktieketting via een nauwkeurig geïnformateerd systeem.

★ Tenslotte verzekert zij de dagelijkse afvoer van 1000 beladen spoorwagens vanop de parking die 13 à 1500 auto's kan absorberen (de produktie van anderhalve dag).

In deze afdeling werken ongeveer 200 "bestuurders" die doorheen de fabriek rijden om de produktieketting voortdurend te voeden. Een essentiële taak als men bedenkt dat er dagelijks van 6 tot 22 uur, elke minuut een nieuwe wagen van de band rolt.

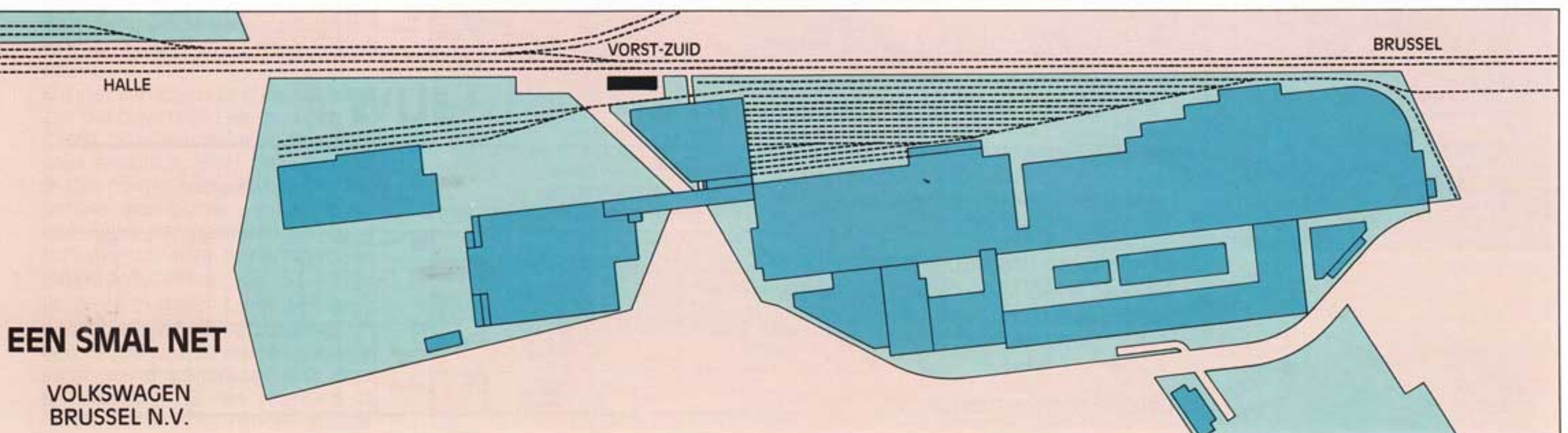
Deze afdeling werkt uiteraard nauw samen met de vervoerders die geïntegreerd zijn in de werkmethode. De spoorweg is van de partij!

Spoorweglogistiek

De Europese VW-groep beschikt over 150 grote gesloten gearticuleerde wagens die in permanente rotatie sporen tussen de fabrieken. Ze vervoeren de elementen voor het koetswerk en de mechanische onderdelen. VW gebruikt ook gehuurde wagens voor het ter bestemming brengen van het afgewerkte produkt, de auto. En Tbis en Hbis-wagens worden ingezet omdat zij het minimaal volume bieden voor een rendabel vervoer.

In een grote gearticuleerde wagen stouwt VW 66 containers met elk 9 versnellingsbakken (en die wegen zwaar!). Maak zelf het rekensommetje: 594 versnellingsbakken in één wagen, of twee derden van de dagelijkse behoefte. Voor de terugreis neemt deze wagen 72 ledige containers mee. Dus duidelijk een interessant volume: grosso modo twee en een halve keer het volume van een Tbis of Hbis.

VW - NMBS: 33.000 wagens per jaar



Maar er zijn ook minder zware onderdelen die echt volumineus zijn. Van de 1000 dagelijkse Golf-wagens zijn er 60% met 4 deuren en 40% met 2 deuren. De produktieketting moet dus dagelijks gevoed worden met 3.200 deuren. Deze worden aangevoerd per 10 gevat in "container-kaders".

Afvoer om de twee uren

VW-Brussel heeft 6 spoorwagelaadpunten en een bundel met 12 doodlopende sporen. Dat is het eigen rangeerstation. Drie Unimog-rangeervoertuigen zorgen voor de bewegingen tot aan de produktiehallen. Daar worden ze "overgenomen" door een keten zonder einde. Hun verblijf in de hallen is beperkt tot de nodige lostijd plus eventueel de nodige laadtijd voor de ledige verpakkingen.

Gemiddeld ontvangt Vorst wekelijks 8 volledige treinen afkomstig van de Duitse fabrieken. Daarbij voegen zich nog 14 à 15 dagelijkse wagens die worden verzonden door onafhankelijke leveranciers. Voor hen werd drie jaar geleden een bijzonder toeleveringssysteem uitgewerkt. De Duitse leveranciers sturen hun wagens naar Montzen waar ze worden gegroepeerd en dan naar Vorst gestuurd. De rijtijden worden daardoor gevoelig ingekort (één dag winst!). De wagens die vóór 17 u. te Montzen toekomen zijn 's anderendaags om 9 u. te Vorst. Montzen vervult dus de rol van vormingsstation met een leveringstermijn dag A/dag B voorzien in het TOP-plan van de NMBS.

Men mag aannemen dat er dagelijks gemiddeld 50 wagens worden aangeboden op de aansluiting te Vorst (11.200 per jaar

in beide richtingen). Het is een enge aansluiting waar de ledige of de beladen wagens snel moeten geëvacueerd worden... om de twee uren om verkeersopstoppingen te vermijden. Er zijn investeringen voorzien om deze situatie te verruimen.

De bevoorrading is praktisch constant. De fabriek beschikt over een strategische voorraad van anderhalve dag voor het plaatwerk en van drie dagen voor de andere onderdelen. De vervoerder mag het dus niet laten afweten, anders wordt de produktie geremd of valt ze eenvoudig stil.

Voor de afvoer wordt de spoorweg, boven de 300 km, een te duchten concurrent. Hij neemt ook het vervoer van afgewerkte auto's voor zijn rekening naar Italië, Frankrijk, Nederland en Duitsland (voor de verste bestemmingen zoals München, Bremen, Kiel, Nurenberg,...). Dit verkeer "gebruikt" 5000 wagens per jaar.

De dag na hun "geboorte" nemen de auto's te Vorst de trein. Via de weg mogen ze eerst twee dagen rusten, de tijd nodig voor het vervullen van de administratieve formaliteiten.

Andere transporten van de VW-groep hebben eveneens betrekking op België: van de Duitse en Spaanse fabrieken naar ons land, van de Duitse fabrieken in transit naar Frankrijk. Voor dit verkeer worden jaarlijks 7.700 wagens ingezet.

Opmerkelijke kwaliteiten

De grote spoorwagens van de groep roteren tussen de verschillende fabrieken. Er is een rotatieschema opgesteld tussen Wolfsburg en Brussel gebaseerd op vier dagen: één dag om te laden in Duitsland, één dag voor



de heenreis, één dag om te lossen in België en één dag voor de terugreis. En dit is volgens de transportverantwoordelijken te Vorst een erg scherpe rotatie.

Te meer daar men soms met gegroepeerde ladingen werkt om de rentabiliteitsdrempel van de spoorwagen te overschrijden: een aantal zware onderdelen wordt samen met lichte volumieuze stukken vervoerd. Dat speelt niet in de kaart van VW-Vorst die op de eigen spoor-aansluiting de wagens in twee keren moet lossen op twee verschillende plaatsen.

VW heeft dus duidelijk voor de spoorweg geopteerd omwille van zijn opmerkelijke kwaliteiten: de grote transportcapaciteit, de snelheid van het vervoer, de betrouwbaarheid die een nauwkeurige programma toelaat en de mogelijkheid waarmee hij kan geïntegreerd worden in de produktieketting.

Eén zaak hebben we ontegensprekelijk vastgesteld bij ons bezoek aan de fabriek: de relatie VW/NMBS is gebouwd op een permanente dialoog waarbij elkeen aandacht heeft voor de problemen van de andere.

In 1986 werd het TOP-plan te Vorst goed onthaald. Men werkte er reeds snel... maar er werden nog eens twee uren winst geboekt op de leveringstermijn.

De transporten per spoor werden steeds maar verbeterd en aangepast - zoals bij het eerder geciteerde voorbeeld van de concentratie der afzonderlijke wagens te Montzen.

Dit streven naar verbetering was succesvol: van 1983 tot 1986 nam het verkeer toe op alle verbindingen. Enkele cijfers: +80% voor de onderdelen,

+25% voor de afgewerkte auto's.

De spoorwegactualiteit stap na stap

Indien men nog niet overtuigd is van het belang van de spoorweg voor VW, dan kunnen we er nog bijvoegen dat deze auto-constructor de titel verdient van "eerste grote Interdelta-klant".

De Interdelta-trein is een voltreffer voor Vorst. Bij elk van de drie wekelijkse vertrekken zijn er 5 tot 8 VW-wagenladingen in de trein. En mocht deze trein iedere dag rijden, dan zouden er gewis elke dag VW-wagens meerijden.

Niemand zal verwonderd zijn te vernemen dat de kwaliteit van de rotatie het bepalend element was bij de keuze van deze transportformule. Met een eigen beperkt spoorwagenaankoop en met een stipt en nauwkeurig gebruiksschema heeft VW geopteerd voor dit sterk en competitief aanbod.

De waarborg voor het respecteren van de leveringstermijn (met een *ristorno* op de vervoerprijs bij het niet aanhouden ervan) maakt van de Interdelta-formule een werktuig dat goed is aangepast aan de behoeften van het Brusselse assemblagebedrijf. Het station Vorst-Zuid, net naast de fabriek, is één van de vier Belgische concentratiepunten voor Interdelta-wagenladingen. Het kan moeilijk beter!



Container-terminal Genk blik naar Duitsland

In het kader van de diversificatie-activiteiten van de KS, wordt de oprichting bestudeerd van een transportcentrum BELSTOR (Belgian Storage), dat al de logistieke functies van opslag, distributie, overslag en behandeling ter beschikking stelt van de klanten. De inplanting van dit centrum wordt voorzien te Genk.

Belstor wordt een NV met de Kempense Steenkoolmijnen als belangrijkste partner. De bedrijfsstrategie is gericht op vier doelmarkten: de Limburgse-Kempense industrie, de Belgische havens, industriegebieden in de EG en overzeese gebieden. In samenwerking met de Belgisch Engelse Vennootschap der Ferry-Boats wordt onmiddellijk gestart met de exploitatie van een containerterminal op beschikbare terreinen te Winterslag. Later zullen de modaliteiten van de samenwerking met of in Belstor vastgelegd worden.

De BEV der Ferry-Boats, dochtermaatschappij van de NMBS en uitbaatster van beide containerterminals te Zeebrugge, neemt initiatieven ter bevordering van haar activiteiten in de haven en van het goederenvervoer per spoor. Het hinterland van Zeebrugge is hoofdzakelijk beperkt tot België en Noord-Frankrijk. Om een verdere groei veilig te stellen moet het hinterland uitbreiden in oostelijke richting naar de grote Duitse industriegebieden.

De terminal van Athus, in het zuiden van het land, richt zich tot Luxemburg, het Moezel- en

Zuid-Rijngebied, het Saarland en de Franse Elzas. Sinds enkele jaren werd hier een belangrijk verkeer vanuit Zeebrugge opgebouwd. De terminal in Genk-Winterslag is de logische aanvulling van dit spoor/weg-concept, met als actieterrein Belgisch en Nederlands Limburg, Luik en het Duitse Rijn-Ruhrgebied.

Er kan ook spoorwegverkeer aangetrokken worden vanuit Frankrijk en Spanje en de terminal is goed gesitueerd voor verkeer komende van de toekomstige Kanaaltunnel. Voor Antwerpen zijn er mogelijkheden inzake stapeling en repositionering van containers.

Alle havens, rederijen, expediteurs en vervoerders kunnen gebruik maken van de terminal. Er is niet enkel mogelijkheid van containeroverslag en stapeling, maar ook andere activiteiten zijn voorzien: laden en lossen op spoorwagens van opleggers (hücker-pack), stouwing en behandeling van goederen in containers, consolidatie van goederen, herstelling aan containers en opleggers.

De uitbating gebeurt op de terreinen van de KS met KS-personeel. De levering en het onderhoud van het behandelingsvoertuig, de opleiding en de begeleiding van het personeel, de administratie, de tarificatie en de commerciële activiteiten worden door de Ferry-Boats verricht. Van zodra de terminal "levensvatbaar" is, zal er een uitbatingmaatschappij opgericht worden waarbij participatie van andere bedrijven uit de transportwereld mogelijk zal zijn.

De NMBS is niet rechtstreeks bij de uitbating van de terminal betrokken. Zij verleent haar daadwerkelijke steun onder de vorm van aangepaste vlotte treinverbindingen en commercieel aantrekkelijke voorwaarden. Als er voldoende verkeer is kunnen er rechtstreekse snelle verbindingen tot stand komen met Zeebrugge of met andere interessante transportpolen. De eerste klant was Freightliner, het containerfiliaal van de Britse spoorwegen.

De kenmerken van de containerterminal

Open op werkdagen van maandag t.e.m. vrijdag, van 7.00 tot 19.00 u.

Treinverbinding met Zeebrugge:

★ vertrek haven dag A 17.45 u. - aankomst Genk/Winterslag dag B 5.37 u.;

★ vertrek Genk/Winterslag dag A 19.50 u. - aankomst haven dag B 6.55 u.

De behandeling geschiedt met een mobiele Belotti-kraan, 40 ton. Er is mogelijkheid om hücker-pack-behandelingen uit te voeren.

Een ruimte van meer dan 2 ha is beschikbaar voor containerstapeling en aanvullende activiteiten.

In een eerste fase wordt de organisatie van de wegtransporten overgelaten aan de klanten van de terminal, rederijen en expediteurs. In een latere fase zal dit ook door de tussenkomst van de terminal zelf worden uitgevoerd.



Eerste editie van TRANSCALDIA een voltreffer

Voor de eerste keer dat in Antwerpen een internationale maritieme vakbeurs werd georganiseerd konden de initiatiefnemers reeds onmiddellijk rekenen op een overdonderende

belangstelling: 150 exposanten, samen goed voor 10.000 m² standruimte. Er was dus duidelijk nood aan een dergelijke organisatie.

Transcaldia 87, Antwerp Port and Freight Exhibition, gaf in de eerste plaats een overzicht van de diensten geboden door de in de haven aanwezige bedrijven op het vlak van transport, behandeling, opslag en distributie van goederen. Ook werden

de schijnwerpers gericht op organisaties die representatief zijn voor de inlandverkeersdragers, de export-stimulerende bedrijvigheden en de aanverwante dienstverleningen (banken, verzekeringen, experten,...). Kortom, een must van een vakbeurs voor éénieder die betrokken is bij het Antwerps transportgebeuren. Dus ook de NMBS was aanwezig... of bij uitbreiding de "Europese spoorwegen".

Antwerpen is voor de NMBS een klant van formaat. Meer dan één derde van haar goederenvervoer heeft betrekking op de haven. Het succes van de haven bepaalt gedeeltelijk de groei van het spoor, maar het omgekeerde is eveneens waar. Op initiatief van de NMBS werd er in september in het Bouwcentrum een stand opgericht waarin de DB, NS, SNCF, SBB, FS, NMBS, Intercontainer, Interferry en Interfrigo hand in hand de spoorwegbelangen verdedigden.

Alle "spoorwegmaatschappijen"

waren het achteraf roerend eens dat een deelneming onder de noemer van "Europese spoorwegen" zijn vruchten heeft afgeworpen. Het was inderdaad een toekomstgerichte visie die door de bezoekers naar waarde werd geschat. Het Europa van morgen mag voor het spoorvervoer geen grenzen kennen. Iedere spoorwegmaatschappij moet namens de anderen kunnen spreken. Sommige bezoekers maakten - terecht - de bedenking dat een Europese spoorwegconcurrentie uit den boze is en dat een samenwerking op dit vlak meer dan positief overkomt. Diverse maatschappijen boekten rechtstreekse commerciële resultaten of legden contacten om later verder uit te diepen.

Transcaldia is een vakbeurs met toekomst, een gelegenheid voor de spoorwegen om hun Europese taak te beklemtonen.



1 januari 1988 nieuw tarief België- Duitsland

Het Belgisch-Duits tarief (nr. 6600) voor volledige wagenladingen werd herzien en aangepast. Op 1 januari 1988 zal de nieuwe versie verschijnen, duidelijker, eenvoudiger en aantrekkelijker.

In deze nieuwe versie zijn de prijzen forfaitair aangegeven per wagen, ongeacht de aard van de goederen en de geladen hoeveelheid. De prijzen variëren enkel in functie van het gebruikte wagentype en van de totale afgelegde afstand van eind tot eind en via het grenspunt van Montzen-Aachen West.

Voor de meeste particuliere wagens wordt een vermindering toegekend van 15%. De kosten voor de douaneformaliteiten zijn vereenvoudigd. In België zijn ze niet verschuldigd wanneer de formaliteiten door de klant in eigen land worden vervuld. Tegen een vergoeding kan de NMBS zelf de goederen dedouaneren. Zij is sinds 31 mei 1987 erkend door de Administratie der Douane als "toegelaten afzender/geadresseerde".

De transportprijzen zijn uitgedrukt in Belgische frank en in Duitse mark. Op basis van het artikel 6 van de CIM is het nog steeds mogelijk om - vertrekkende van de prijzen van het tarief - verminderingen te bekomen in het kader van particuliere overeenkomsten.

Het eigenlijke tarief wordt ingepast in een eigentijdse "verkoopsbundel", waarin de klan-

ten eveneens tal van nuttige inlichtingen aantreffen.

In het eerste deel van deze bundel is er een adressenlijst opgenomen, gerepertorieerd volgens beide spoorwegnetten. Er is ook een synoptische kaart van het Belgische en Duitse spoorwegnet (met de voornaamste stations en aanduiding van de spoorlijnen voor het goederenvervoer per wagenlading) en een inventaris van de beschikbare wagens met foto en technische kenmerken. De maatschappijen voor de verhuur van particuliere wagens zijn er eveneens in opgenomen.

In het tweede deel vindt u de aanduidingen voor de onderlinge afstanden tussen de Belgische en de Duitse goederenstations en voor de afstanden van het grenspunt Montzen-Aachen West tot deze stations.

Enkel het derde deel handelt over het tariefaspect, met de voornaamste bepalingen en de prijstabellen.

Het vierde en laatste deel bevat een tabel met een overzicht van de vervoerstijden tussen de Belgische en de Duitse stations en omgekeerd. In bijna alle gevallen is dit minder dan 48 uren (37 uren van Brussel TT naar Lübeck; 25 uren van Antwerpen naar Koblenz; 17 uren van Hasselt naar Mannheim;...)

Het verkeer tussen België en Duitsland in het kader van dit tarief neemt steeds verder toe:

de totale vervoerde goederenhoeveelheid evolueerde van 1,95 miljoen ton in 1983 tot 2,55 miljoen ton in 1986, een toename met meer dan 30%. De nieuwe "verkoopsbundel" zal ongetwijfeld bijdragen tot de verdere toename van het verkeer.

Deze aangepaste versie kan bekomen worden bij:
NMBS - Departement
Marketing & Verkoop
Bureau Verkoop der tarieven -
50.112
Ravensteinstraat 60 bus 24
1000 Brussel
Telefoon 02 / 525 26 88

Bijkomende inlichtingen krijgt u op eenvoudig verzoek bij:
NMBS - Departement
Marketing & Verkoop
Bureau der tarieven - 50.112
Ravenstein 60 bus 24
1000 Brussel
Telefoon 02 / 525 36 28



"Weer" goed voor TTB

Jawel, het "weer" was prachtig op 3 en 4 oktober en de promotiedagen voor het openbaar vervoer, de Trein-Tram-Busdagen, deden het "weer" goed bij het publiek. De klimatologische omstandigheden hebben ongetwijfeld het succes van deze vijfde TTB-actie in de hand gewerkt: zowat 150.000 reizigers stapten in het eerste oktoberweekend op de trein, de tram of de bus, tegenover 128.000 op

één dag in 1986. Door de spreiding van de actie over twee dagen vermeed men de superpieken van 1986 met overbevolkte treinen en werden de reizigers dit jaar comfortabel vervoerd. Ook de maatschappijen voor het stads- en streekvervoer, die het op zaterdag (= winkeldag) bijzonder druk hebben, konden het uitzonderlijk reizigersaanbod vlot verwerken.

Er werden 559 extra-treinen ingelegd (tegenover 254 in 1986): 248 op zaterdag en 311 op zondag. De voorkeur ging uitgesproken naar de zondag, 93.000 reizigers tegenover 57.000 op zaterdag. Iets meer dan de helft der TTB-ers had zijn biljetten op voorhand aangekocht en genoot aldus van een bijkomende voordeelprijs (240 F i.p.v. 260 F voor een individueel biljet 2e klas; 640 F i.p.v. 680 F voor een groepsbiljet - maximum 4 personen - in 2e klas). Ongeveer 63.000 personen reisden met een individueel biljet, 87.000 met een groepsbiljet.

Aan de Noordzeekust noteerde men een welgekomen massale toeloop. Naar schatting kozen meer dan 50.000 reizigers een kuststation als bestemming. In het zuiden van het land haalden Eupen, Namen en Dinant de hoogste scores. Steden zoals Brugge, Gent en Luik doen het steeds goed.

De TTB-weekendformule werd positief onthaald, en de grote opkomst betekent voor de openbare vervoermaatschappijen telkens een nieuw hart onder de traditionele transportriem.





een gewaardeerd geschenk!

Deze Zwitserse bestemming ontvangt regelmatig zendingen: 40 à 50 ton goederen per reis. De Belgische expediteur deed er goed aan te opteren voor de trein: het verkeer "loopt" stipt... net zoals het Zwitsers uurwerk dat hem werd aangeboden door z'n klant.

Tevreden over de dienstverlening, de snelheid, de betrouwbaarheid en de vlotheid van het transport. Een gewaardeerd geschenk dat ook voor ons betekenis heeft. Want het is een eerbetoon voor onze TOP + TEF-organisatie, onze vlotte en nauwgezette dienstverlening.

Belgische Spoorwegen

