



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

Verantwoordelijke uitgever:
W. Van Gestel - Brussel

Redactie:
Ravensteinstraat 36 bus 7
1000 Brussel
Tel. 02/525 36 35 - 525 36 84
Fax 02/525 40 45
Telex 20424

Druk:
Hoorens Printing - Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's:
Esso, ALZ, NMBS

DE INHOUD VAN DIT NUMMER

Op de kaft: de auto en de trein.
De ene kan niet zonder de andere, hetzij voor de assemblage, hetzij voor de aanvoer van de brandstof.
Pagina's 3 tot 6.

ALZ: elke kilometer productief
Deze Kempense gespecialiseerde staalproducent sloot met de NMBS transportcontracten af, gebaseerd op het optimaal rendement van uitstekend aangepast materieel.
Pagina's 11 en 12.

De Rs-wagen
Een aanpassing van de technische steekkaart die we hebben gepubliceerd in 1981.
Pagina's 7 tot 10.

Internationale reizen
Een nieuwe lente voor het onthaal van de reizigers en voor de verkoop van biljetten.
Pagina 15.

Enkele korte berichten:
★ De verschijning van een vademecum voor de goederenexpediteurs - pagina 13.
★ Een nieuwe trein naar Zwitserland en Italië - pagina 13.
★ De nieuwe tariefstructuur Benelux nr. 8800 - pagina 13.
★ Een adreswijziging indien u met "Namen" werkt - pagina 14.
★ Een nieuwe en belangrijke verplichting voor het verzenden van gevaarlijke goederen - pagina 14.
★ Een nieuw project voor de commercialisering van maritieme containers bij Intercontainer - pagina 14.

Tot uw dienst: het Departement Marketing-Verkoop

★ centrale diensten

1000 Brussel
Ravensteinstraat 60 bus 24
1000 Brussel
Telex 25 035
Telefax 02 / 525 46 05

★ in de districten

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein 2
Tel. 091 / 22 71 00 - 21 99 58
Telex 12 963

8000 Brugge
Stationsplein 2
Tel. 050 / 38 39 97

8500 Kortrijk
Onze Lieve Vrouwestraat 9
Tel. 056 / 22 00 49

2000 Antwerpen
Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
Tel. 03 / 233 23 17 - 233 23 25
Telex 31 814

3500 Hasselt
Stationsplein 4
Tel. 011 / 22 32 65

1000 Brussel
Ad. Maxlaan 142
Tel. 02 / 219 00 40
Telex 20 599

4000 Luik
Bd. de la Sauvenière 87
Tel. 041 / 22 17 13 - 23 63 13
Telex 42 655

5000 Namen
Rue Borgnet 7
Tel. 081 / 22 30 84

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

6000 Charleroi
Quai de la gare du Sud 1
Tel. 071 / 43 01 73
Telex 51 599

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



DE LENTE ONTLUIKT!

Dat is het leidmotief voor de 23 Europese spoorwegnetten die deel uitmaken van de TEF-organisatie: Trans Euro Freight, het netwerk van vlotte treinen voor het verspreid wagenladingverkeer. Deze internationale lente komt net iets later dan de Belgische lente, ontloken onder het embleem van het TOP-plan, het plan voor de Transport Optimalisering.

TOP en TEF houden rekening met de behoeften van de spoorwegklanten. Beide worden aangevuld met een nieuwe logistieke dienstverlening die de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de competitiviteit van het spoorwegproduct nog verder aanscherpt. Dit zal stellig de nieuwe klanten en de trouwe klanten van de spoorweg interesseren.

Via deze werkwijze breken wij in "avant-première" de grote Europese transportmarkt open. Met ons volledig en efficiënt logistiek aanbod gaan wij in op de eigentijdse transportbehoeften, rekening houdend met de afstanden en de massa's die geknipt zijn voor onze mogelijkheden. Wij perfectioneren onze producten om ook aan de verwachtingen van de meest veeleisende expediteurs te voldoen.

Raadpleeg onze deskundigen. Onze oplossingen zijn verrassend efficiënt. In de lente is alles mogelijk.

Jacques Cornet
Adjunct Directeur-Generaal



Auto's doen het goed per trein



De auto-industrie is een pijler van onze nationale economie. In 1986 en 1987 werden er in ons land bijna 400.000 nieuwe auto's verkocht.

België is een assemblage-land: meer dan 1 miljoen auto's per jaar worden er geproduceerd, waarvan 90% wordt uitgevoerd. Alle merken zijn op onze "open markt" vertegenwoordigd en dat betekent een drukke in- en uitvoerbedrijvigheid die letterlijk en figuurlijk op wieltjes loopt. Daarbij speelt de NMBS, als krachtig vervoerder met grote capaciteit, een niet onaardige rol met toenemende belangrijkheid.

Concurrenten?

De auto en de trein worden geacht concurrenten te zijn, toch kan de één niet zonder de ander.

Nog vooraleer de auto een auto is, worden grote hoeveelheden grondstoffen en onderdelen per trein naar de assemblage-fabrieken gevoerd en ook tussen de fabrieken onderling is er een druk spoorverkeer.

Eens het vierwielige produkt is afgewerkt, wordt er een groot deel naar de distributiecentra gespoord. En als de consument uiteindelijk goedgeluimd per auto naar de vakantiebestemming vertrekt... dan kan hij zijn

dierbaar bezit op de autotrein rijden, hij vermijdt aldus de gevaarlijke zomervogels en hij komt na een rustige treinnacht nog steeds goedgeluimd ter bestemming.

"Het geniale triumviraat van roerloosheid, siddering en bewegende delen, dat elke wens tussen genot en macht vervult" (Ritzerfeld), is dus voor de NMBS een dagelijkse realiteit.

Een goede klant

De NMBS heeft aan de auto een goede klant. Het is een deelmarkt die nog steeds in expansie is en die vorig jaar de recordcijfers van 1986 qua vervoersvolume (onderdelen + af-





gewerkte auto's) nog met 8,8% verbeterde.

Uitgedrukt in wagenladingen betekende dit voor 1986 (aanvoer + afvoer) 50.000 wagens met onderdelen, 30.000 wagens met racks, pallets en ledige verpakkingen en 64.000 wagens met "afgewerkte produkten" (wat staat voor ± 700.000 auto's en bestelwagens!).

Deze gunstige evolutie werd in de hand gewerkt door marktgerichte prijzen en door een kwalitatief goed vervoersaanbod gebaseerd op regelmaat en snelheid, waardoor zelfs zeer belangrijke pieken vlot werden opgevangen.

Eén van de opmerkelijkste resul-

taten inzake het vervoer van auto's, werd gerealiseerd voor Ford tussen Genk en de SeaRo-terminal te Zeebrugge (SeaRo Ford center). In 1987 werden er ongeveer 48.800 Sierra's en Transits per spoor vervoerd, alle bestemd voor Groot-Brittannië.

SeaRo-terminal

SeaRo is een Zeebrugse stouwer die het vorig jaar schitterend heeft gedaan. Het globaal behandelde goederenvolume steeg van 2,35 miljoen ton in 1986 tot 3,20 miljoen ton in 1987. Deze groei is ondermeer te danken aan het auto-aanbod van Ford en van BMW, in zo-

verre dat men uitkijkt naar bijkomende terminalruimte om de evolutie van het verkeer te kunnen blijven volgen. SeaRo zorgt voor het lossen van de auto's, de kortstondige tussenopslag op de ruime parkings en het laden van de ferry's.

Tot voor enkele jaren voerde Ford zijn auto's voor Groot-Brittannië per vrachtwagen naar Vlissingen of Zeebrugge. Sinds eind 1985 loopt alles uitsluitend per spoor via Zeebrugge en SeaRo, en dit dankzij een dynamisch en geïntegreerd transportprogramma van de NMBS.

Ford Genk waardeert deze aanpak, want van een totale productie van 341.200 auto's in 1987 (59.400 Transits en 281.800 Sierra's) vervoerde de NMBS ongeveer 160.000 eenheden naar diverse Europese bestemmingen. Dit marktaandeel van 46 à 47% krijgt nog meer betekenis als men bedenkt dat Ford in de Benelux en in de grensgebieden van Frankrijk en Duitsland een groot gedeelte van de productie afzet. Omwille van de kleine afstanden worden deze auto's logischerwijs per vrachtwagen ter bestemming gebracht.

Sedert enkele jaren werkt de NMBS ook samen met SeaRo voor het over de plas zetten van de BMW's bestemd voor de Britse markt. In zoverre zelfs dat sinds begin 1987 de quasi-totaliteit van de 36.000 BMW's afkomstig van de Duitse fabrieken per spoor naar Zeebrugge gebracht werden.

De vlotte samenwerking met de autoconstructeurs, de stouwer en de ferry-operator (voor BMW is dat Cobelfret) bewijst dat de spoorweg zich integreert in het "totaal-logistiek-concept", en ook aandacht heeft voor de dienstverlening vóór of na het zuiver spoorvervoer.





Totale spoorweg-integratie bij Esso

"Esso" verscheen in 1938 op de Belgische markt. Het is een fonetische schrijfwijze van de afkorting S.O., wat staat voor Standard Oil.

De Standard Oil Company of New Jersey werd in 1882 opgericht, en voerde in 1923 het alomgekende merk Esso in. De maatschappij veranderde in 1972 van internationale naam en werd omgedoopt tot Exxon Corporation.

Exxon is in België operationeel in de oliesector als **Esso Belgium**, en in de scheikundige sector als **Exxon Chemical Belgium**. Sedert 1 oktober 1987 zijn beide maatschappijen samengebracht in één vennootschap, **Esso Inc.**, met een petro-

leumafdeling en een chemische afdeling in de raffinaderij van Antwerpen.

Voor onze lezers brengen wij een kijk op de raffinaderij met "de tijger in de tank" en onderstrepen wij even de rol van de NMBS binnen de Esso-organisatie.

De raffinaderij

In de na-oorlogse periode tot 1973 nam de Europese raffinagecapaciteit met gemiddeld bijna 14% per jaar toe. Na de eerste olieschok stagneerde de vraag en was er geen behoefte meer aan bijkomende raffinagecapaciteit. Enkele uitzonderingen niet te na gesproken wer-

den er in Europa dan ook geen nieuwe raffinaderijen meer in bedrijf genomen.

Een moderne hedendaagse raffinaderij werd dus vroeger gebouwd, en aangepast aan de eigentijdse behoeften. Dat is ook zo voor de Esso-raffinaderij te Antwerpen, die in 1953 werd gebouwd met een begin-raffinagecapaciteit van 1,25 miljoen ton/jaar voor geheel de Benelux.

Tussen 1973 en 1976 werd alles volledig gemoderniseerd en de capaciteit van 4,5 op 12 miljoen ton/jaar gebracht. Het is nu de tweede grootste van de vier raffinaderijen in de Antwerpse haven, na SIBP die een capaci-

teit heeft van 15 miljoen ton/jaar.

Te Antwerpen gebeuren er met de ruwe olie, die wordt aangevoerd via de Rotterdam - Antwerpen pijpleiding, vijf basisbewerkingen:

- distillatie: het scheiden van fracties met een verschillend kookpunt;
- conversie: een proces waarbij koolwaterstoffen worden omgezet tot producten met een lager kookpunt (dus lichte producten);
- reforming: een veredelingsproces waarbij de moleculaire structuur van bepaalde koolwaterstoffen wordt gewijzigd (omvorming tot cyclische aroma-





ten) waardoor de kwaliteit van benzine bekomen uit primaire distillatie gevoelig verbetert (klopvastheid);

- ontzwellen: van de verschillende produktiestromen om aan de kwaliteitsnormen qua maximum toelaatbaar zwavelgehalte te voldoen;

- en mengen: oordeelkundig samenvoegen van bepaalde stromen tot het beoogde eindprodukt.

De eindprodukten die aldus bekomen worden (benzine, loodvrije benzine, dieselolie, huisbrandolie, vliegtuigbrandstof,...) gaan tijdelijk in de 207 opslagtanks verspreid over het terrein (met een totale opslagcapaciteit van 1,4 miljoen m³) vooraleer ze naar de verdelers gaan. En hier komt de vervoerder op de proppen.

In de raffinaderij worden jaarlijks 25.000 vrachtwagens, 7.000 lichters en 600 zeeschepen geladen of gelost, 50.000 solventvaten behandeld en 14.000 spoorwagens geladen. Een gigantische verkeersbedrijvigheid die een perfect lopende transportorganisatie veronderstelt.

Het Rail Car Loading Station

Esso Belgium kan gemiddeld 450 ketelwagens of 22 treinen per werkweek versturen. Op jaarbasis betekent dit ongeveer 14.000 wagens! Voor de NMBS een klant van formaat die kan rekenen op een dynamische medewerking.

Esso heeft de spoorweg letterlijk binnen z'n muren gehaald. Er is in de raffinaderij een heus laadstation gebouwd, het Rail Car Loading Station (RCLS), waar ketelwagens op snelle, veilige en efficiënte manier worden geladen.

Een volledige trein van 22 wagens wordt in twee delen gesplitst en de "halve" stellen (11 wagens) sporen elk op een laadspoor onder de laadarmen door. De totale laadtijd bedraagt amper 3,5 uren, wat enorm snel is als men bedenkt dat een grootvolumeketelwagen tot 80 m³ vloeistof kan bevatten.

Het laden geschiedt volautomatisch. De binnenkomende lege treinstellen worden met een Esso-locotractor over beide laadsporen tot aan de laadrichting gebracht. Via een trek-en duwinstallatie, bestuurd van-

uit de controlekamer, wordt de eerste spoorwagen van elk half stel op een elektronische weegbrug geplaatst. Boven deze weegbruggen bevinden zich telkens twee laadarmen.

Een "buitenoperator" opent de wagen en inspecteert visueel de inhoud. Daarna geeft hij toelating aan de "binnenoperator" om het laden te starten. Deze voert de nodige gegevens in een computer: produktcode, brutogewicht en het nummer van de spoorwagen. Indien aan alle veiligheidsvoorzieningen voldaan is, laat hij de geselecteerde laadarm in de spoorwagendalen. Nadat deze arm volledig open is start de computer de pomp.

Bij het bereiken van het brutogewicht wordt het laden gestopt, de laadarm opgetrokken, en automatisch worden alle informaties op een laadticket afgedrukt op de "teletype" van de controlekamer en bij de dispatcher. De informatie bevat: bruto, tarra, netto-gewicht, produktcode, spoorwagennummer, datum en uur. De buitenoperator sluit en verzegelt de spoorwagen. De volgende...

Dampen, ontstaan tijdens het laden, worden opgevangen en hoog boven het RCLS afgeleid, Het afdruipe van de laadarm wordt eveneens opgevangen en afgevoerd naar een speciaal reservoir. Bovendien heeft de laadarm een "overflow"-protectie en kan hij aangewend worden voor de brandbestrijding in de spoorwagen. Veiligheid en aandacht voor het milieu zijn bij Esso geen ijdele begrippen.

Exxon Chemical

Op de terreinen van de raffinaderij staat ook de momenteel grootste solventenfabriek ter wereld met een produktiecapaciteit van 550.000 ton. Solventen worden gebruikt in de verfsector, als expansiemiddel bij de produktie van polystyreen, voor het extraheren van olie uit aardnoten, en in sommige farmaceutische produkten.

Voor het vervoer van deze produkten doet Exxon Chemicals ook beroep op de NMBS. De spoorweg stelt via gespecialiseerde wagenverhuurders hoogtechnologisch materieel ter beschikking, dat aangepast is aan de specifieke aard van het produkt en dat een veilig transport waarborgt.

In het Solvents Loadstation, dat

zowel vrachtwagens als spoorwagens kan laden, krijgen dagelijks 70 à 80 vrachtwagens hun chemische lading (100 mogelijke diverse solventen), en 's nachts worden er gemiddeld 2 spoorwagens geladen. In 1987 werd 9.000 ton solventen per spoor ter bestemming gebracht (314 wagens).

De spoorweg-integratie

In 1986 verstuurde Esso 13.560 wagens of 754.000 ton olieprodukten, en in 1987 13.856 wagens of 804.000 ton. Aldus brengt Esso meer dan één derde van alle petroleumprodukten aan die de NMBS vervoert. Van de dagelijkse afvoer is er ongeveer 60% bestemd voor

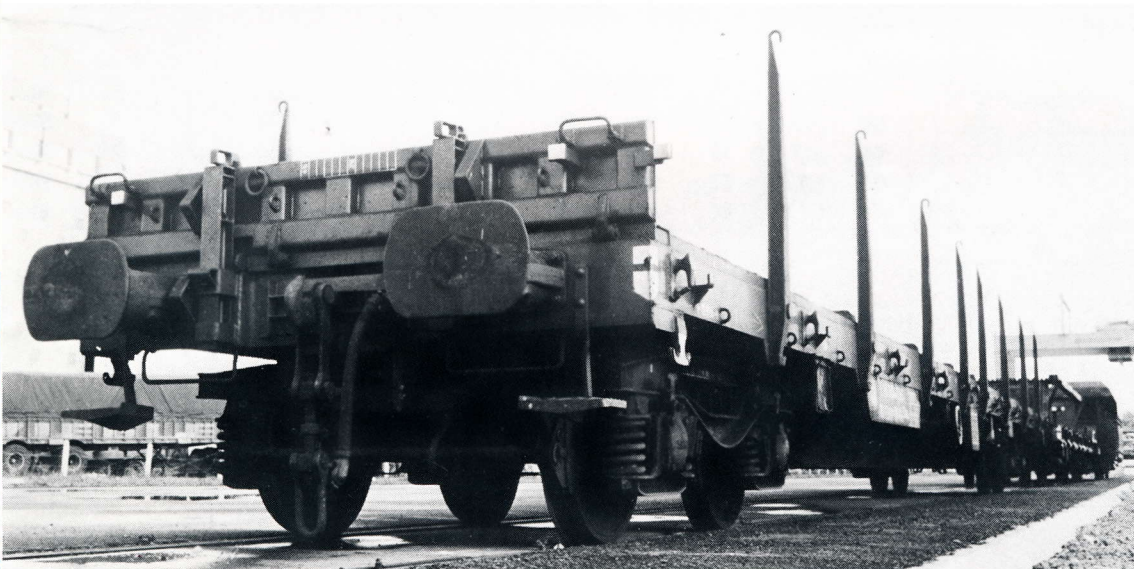
Esso Suisse en 40% voor verbruik in de Benelux. De totale Zwitserse markt wordt vanuit Antwerpen per volledige trein met benzine bevoorrad.

De spoorweg is dus duidelijk een geïntegreerde schakel in de Esso-organisatie: een eigen laadstation, 14.000 wagens per jaar, een vlotte en efficiënte rotatie van de volledige stellen. Alles loopt letterlijk en figuurlijk "gesmeerd" en "op wietjes".

Tenslotte willen we ook wijzen op het feit dat de raffinaderij zich enorme inspanningen getroost op het gebied van de veiligheid en de "milieuzuivering". De spoorweg reikt in dit streven een helpende hand, want de trein is gewis een veilig en een milieuvriendelijk vervoermiddel.



platte wagen van het gewoon type, met draaistellen



De Rs-wagens zijn platte wagens op draaistellen, waarvan de nuttige vloerlengte in het algemeen 18,5 m bedraagt.

De wagens zijn geschikt voor het vervoer van metaalproducten (liggers, betonijzer, enz.), bosbouwproducten, buizen, containers, machines, enz.

De (neerklapbare) kopschotten beschermen de ladingen tegen abnormale verplaatsingen.

Aan elke kant zijn er op die wagens acht neerklapbare rongen

voor beveiliging van de ladingen die zijdelings kunnen glijden, rollen of kantelen. De lading wordt vastgemaakt aan ringen, die op elk der zijden van het onderstel bevestigd zijn.

In de vloer van die wagens zijn er acht geulen aangebracht, waarin er onderliggers kunnen geplaatst worden, ofwel acht laadbalken die kunnen omgeklapt worden.

Daarmee kan men hoger laden ten opzichte van de vloer. De

lading is gemakkelijker vast te leggen of van dekkleden te voorzien en ze kan met een heftruck of met ladders opgetild worden.

De aanwijzingen betreffende toegestane belasting en geconcentreerde belasting komen voor op de gebruikelijke borden op de zijkant van de wagens; de klanten worden verzocht telkens na te gaan of hun lading binnen de voorgeschreven grenzen blijft.

Rs

NMBS
1988



Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens deze wagens te kiezen.

Is het werkelijk de aangewezen wagen voor het vervoer van uw goederen?

Is het echt de geschiktste wagen?

Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen:

Het Departement Marketing-Verkoop

Afdeling logistiek (50.33)

Telefoon 02 / 525 44 67

02 / 525 44 69

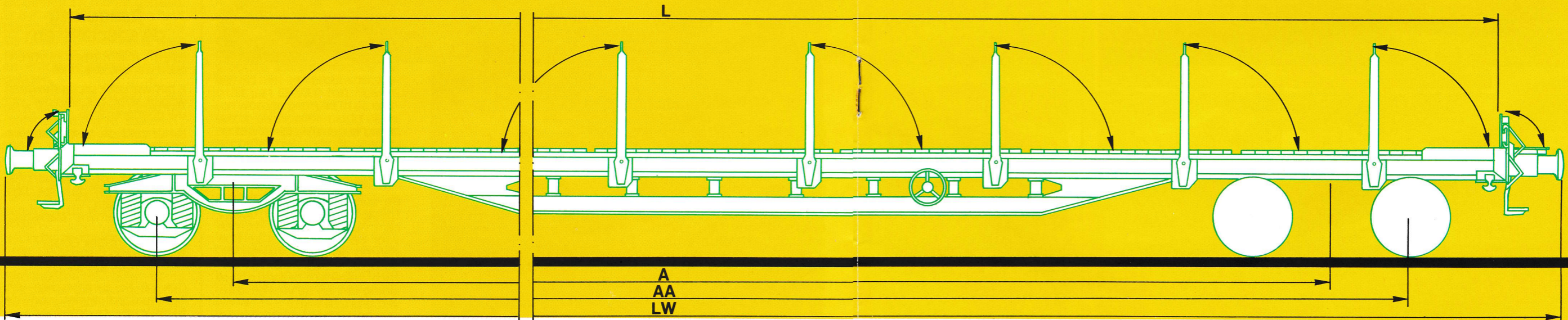
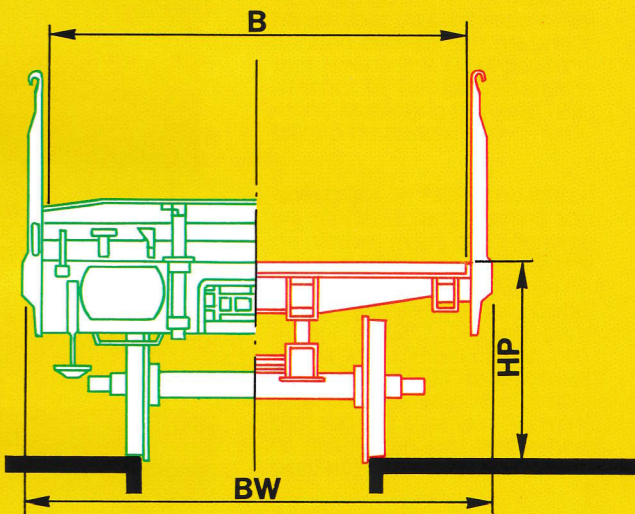
Ook bij de commerciële vertegenwoordigingen van de NMBS kunt u te rade gaan.

R platte wagen van het gewoon type, met draaistellen

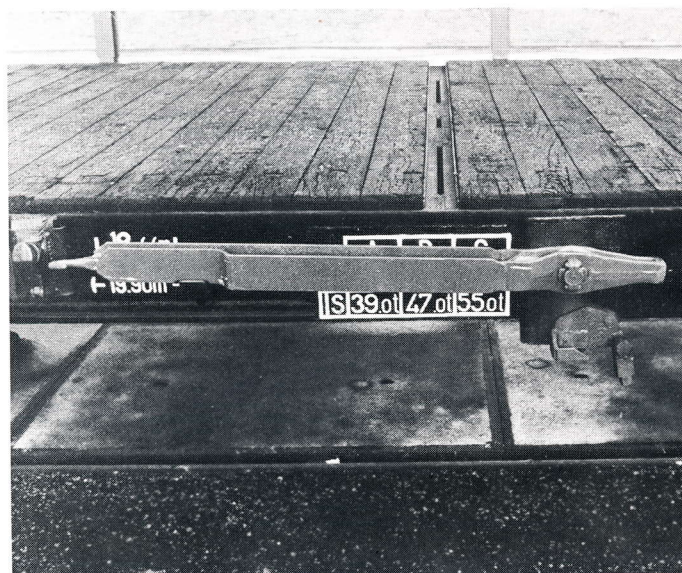
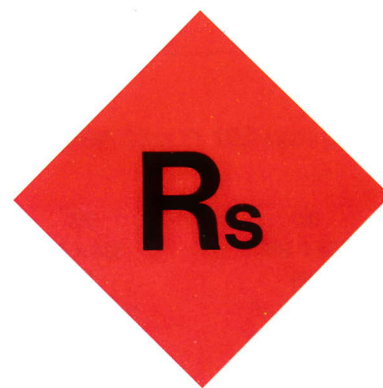
S geschikt om te rijden tegen 100 km/u



1 Code		Rs	Rs	Rs	Rs	Rs	Rs	Rs	Rs										
2 Type		3514 A0	3514 B0	3514 B1	3514 B2	3514 B3	3514 B4	3514 B5	3514 B6										
3 Aantal		55	80	220	365	245	100	215	230										
4 N° van de wagen	internationale code	11 88	11 88	11 88	11 88	11 88	11 88	11 88	11 88										
	serienummer	390 0 000-a 999-a	390 1 000-a 499-a	390 2 000-a 499-a	390 3 000-a 499-a	390 3 500-a 749-a	390 4 500-a 599-a	390 4 000-a 319-a	390 4 600-a 899-a										
5 Constructiejaar		1958-60	1968-69	1968-69	1968-69	1969	1971	1970-71	1970-71										
6 Totale lengte = LW		mm 19.900	mm 19.900	mm 19.900	mm 19.900	mm 19.900	mm 19.900	mm 19.900	mm 19.900										
7 Afstand tussen draaispillen = A		mm 13.000	mm 14.600	mm 14.600	mm 14.600	mm 14.600	mm 14.860	mm 14.600	mm 14.860										
8 Uiterste radafstand = AA		mm 15.000	mm 16.400	mm 16.400	mm 16.400	mm 16.400	mm 16.660	mm 16.400	mm 16.660										
9 Totale breedte = BW		mm 2.980	mm 2.952	mm 2.952	mm 2.952	mm 2.946	mm 2.974	mm 2.946	mm 2.974										
10 Vloerhoogte = HP		mm 1.305	mm 1.275	mm 1.275	mm 1.275	mm 1.275	mm 1.260	mm 1.275	mm 1.260										
11 Nuttige lengte = L		mm 18.500	mm 18.500	mm 18.500	mm 18.500	mm 18.504	mm 18.504	mm 18.504	mm 18.504										
12 Nuttige breedte = B		mm 2.740	mm 2.700	mm 2.700	mm 2.700	mm 2.700	mm 2.770	mm 2.700	mm 2.770										
13 Oppervlakte		m ² 51	m ² 51	m ² 51	m ² 51	m ² 51	m ² 51,3	m ² 50	m ² 51,3										
14 Hoogte van de zijschotten		mm —	mm —	mm —	mm —	mm —	mm —	mm —	mm —										
15 Hoogte van de kopschotten		mm 400	mm 400	mm 400	mm 400	mm 400	mm 402	mm 400	mm 402										
16 Zijdelingse rongen	aantal	2 × 8	2 × 8	2 × 8	2 × 8	2 × 8	2 × 8	2 × 8	2 × 8										
	hoogte	mm 1.205	mm 1.205	mm 1.205	mm 1.205	mm 1.205	mm 1.235	mm 1.205	mm 1.235										
17 Koprongen	aantal	—	—	—	—	—	—	—	—										
	hoogte	mm —	mm —	mm —	mm —	mm —	mm —	mm —	mm —										
18 Klappbare laadbalken		aantal 8	—	—	—	—	8	—	8										
19 Laadgoten		aantal —	8	8	8	8	—	8	—										
20 Gemiddelde tarra		t 25,7	t 25	t 25	t 25	t 25	t 24,2	t 25	t 22										
21 Toegelaten lasten		A B C			A B C			A B C			A B C			A B C			A B C		
		S 38 46 54	S 39 47 55	S 39 47 55	S 39 47 55	S 39 47 55	S 39,5 47,5 55,5	S 39 47 55	S 39 47 55	S 39 47 55	S 42 50 58								
22 Maximum geconcentreerde lasten		m t			m t			m t			m t			m t			m t		
		aa 3 34	aa 3 34	aa 3 34	aa 3 34	aa 3 34	aa 2 32 33	aa 3 34	aa 3 34	aa 2 32 33	aa 2 32 33								
		bb 5 35	bb 5 35	bb 5 35	bb 5 35	bb 5 35	bb 5 35 38	bb 5 35	bb 5 35	bb 5 35 38	bb 5 35 38								
		cc 7 36	cc 7 36	cc 7 36	cc 7 36	cc 7 36	cc 9 36 44	cc 7 36	cc 7 36	cc 9 36 44	cc 9 36 44								
		dd 10 37	dd 10 37	dd 10 37	dd 10 37	dd 10 37	dd 15 44 56	dd 10 37	dd 10 37	dd 15 44 58	dd 15 44 58								
		ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44	ee 13 44								



platte wagen van het gewoon type,
met draaistellen



ALZ: 320.000 ton, en elke km produktief

ALZ startte de activiteiten in 1961. Deze producent van onroestbaar staal is gevestigd in de Kempen, te Genk, en kende in 26 jaar diverse ontwikkelingsfasen. Momenteel is het bedrijf in volle mutatie.

De produktielijn voor koudgewalst staal zal in 1990 ontubeld worden. De oven, met een capaciteit van 50 ton per gietbeurt, zal binnenkort vervangen worden door een modern exemplaar.

Deze mutatie beantwoordt aan de expansie van de markt. De deskundigen schatten dat de vraag naar onroestbaar staal met 3% per jaar zal toenemen tot in het jaar 2000. En met een moderne oven moet ALZ geen onontbeerlijke half-afgewerkte produkten meer aankopen bij andere producenten om de eigen produktielijnen voltijds te benuttigen.

De aandeelhouders van ALZ zijn gewijzigd in 1987. De eigendom van het bedrijf wordt nu gedeeld tussen de Sidmar-groep

en de Klöckner-groep. Sidmar bezit 60% van de aandelen.

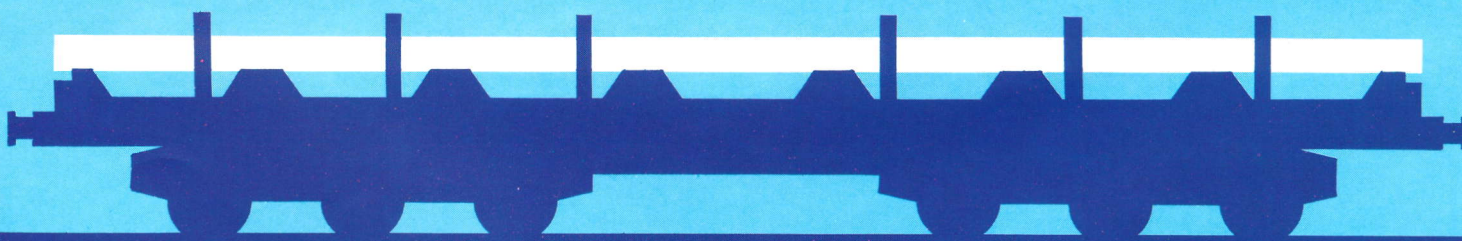
De huidige investeringsinspanning bedraagt meer dan 7,5 miljard frank. Daardoor kan de jaarlijkse produktie van ruwstaal opgevoerd worden van 150 naar 250.000 ton, en kunnen er 200.000 ton afgewerkte produkten geproduceerd worden, warmgewalst en/of koudgewalst. Mede door deze inspanning zal er een correlatieve toename zijn van het verbruik van grondstoffen. Wanneer de nieuwe investering "operationeel" is zal dit een gunstige weerslag hebben op het personeelsbestand dat momenteel 800 leden telt.

Bijna 95% van de ALZ-produkten wordt uitgevoerd. De produkten worden aangewend in de bouwnijverheid, in de scheepsbouw, voor de constructie van transportmaterieel, in brouwerijen, in de voedingsindustrie, in de scheikundige sector, in de papierfabrieken, in de petroleumnijverheid en in de nucleaire sector.



Deze investering zal ook het verkeer ten goede komen dat de NMBS voor ALZ realiseert. Wij hadden terzake een gesprekje met Noël Crijns, de produktbeheerder bij het NMBS-departement Marketing-Verkoop. Een blik op de toekomst.

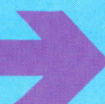
Noël Crijns: In 1988 verwachten wij na de indienstneming van de nieuwe oven, een toename van het verkeer met 10 à 11% in vergelijking met 1986 en 87. Het huidige verkeersvolume bedraagt 320.000 ton, wat paradoxaal kan klinken bij een produktie van 150.000 ton. Te meer daar wij niet veel afvoer hebben van ALZ daar de afgewerkte produkten per kleine hoeveelheid worden verstuurd.



BREMEN

CHÂTELET

GENT



Spoornieuws: Hoe verklaart u dit?

Noël Crijns: De verklaring is het onderlinge verkeer tussen diverse fabrieken. ALZ heeft geen produktielijn voor warmgewalst staal. De slabs uit de oven van Genk worden gelamineerd tegen maakloon door de fabriek van Klöckner te Bremen of door Carlam in Châtelet. ALZ ontvangt dus de rollen warmgewalst staal uit Bremen of Châtelet, die bewerkt en koudgewalst worden te Genk voor de verdere produktie van afgewerkte produkten.

Spoornieuws: De capaciteitsverhoging van de staalfabriek te Genk zorgt dus voor meer verkeer...

Noël Crijns: Het verkeer met Bremen zal weinig of niet veranderen, toch niet in een eerste fase. De toename zal vooral gevoeld worden in België, op de verbinding Genk-Châtelet (voor Carlam) en ongetwijfeld op de verbinding Genk-Zelzate (voor Sidmar). Wij hopen ook tussen te komen voor de bevoorrading van het "schrootpark", dat is uitgebouwd rond een optimale aanwending van het spoor.

Spoornieuws: Hoe zal het verkeer georganiseerd worden?

Noël Crijns: Er zijn enkele aanpassingen in het station Winterslag om de verkeerstoename zonder technische problemen te kunnen absorberen. Ook het onderling verkeer tussen de ALZ-fabrieken werd aangepast. Onder meer in samenwerking met de Deutsche Bundesbahn hebben wij voor dit verkeer geopteerd voor Sahnms-wagens. Het is een wagen met zes assen en met wiegen voor het vervoer van warmgewalste rollen staal (vervoerbaar zonder dak), met een toegelaten last van 22,5 ton per as. Deze wagen heeft een bijzonder kenmerk: de opstaande kanten van de wiegen zijn uitgerust met overlangse liggers, waarop ook platte lange produkten kunnen vervoerd worden. Aldus kunnen we met een aangepast en specifiek wageneffectief een heen- en terug-verkeer uitbouwen zonder dat er één kilometer "onproduktief" is.

Spoornieuws: Dat is een ideale rotatie...

Noël Crijns: De slabs worden geladen op de opstaande kanten van de wiegen. Bij aankomst, en na lossing, wordt de wagen herladen met rollen plaatstaal. Door deze polyvalentie kunnen er volledige treinen gevormd worden met een ononderbroken rotatie tussen de diverse

fabrieken. Dat mondt uit in interessante prijzen voor de NMBS en in competitieve prijzen voor ALZ.

Spoornieuws: Deze wagens sporen dus enkel voor één klant!

Noël Crijns: Het zijn netwagens. Wij kunnen ze dus aanwenden volgens de behoeften. Maar de zuivere logica van het systeem gebiedt ons te zeggen dat het hier een exclusiviteit betreft.

Spoornieuws: En de toekomst?

Noël Crijns: Wij voorzien dus een stijging van 10 à 11% voor 1988, omdat de produktie van ruwstaal progressief zal toenemen. Op lange termijn kan ons verkeer misschien verdubbelen. Ik heb het hier enkel over de contracten afgesloten tussen de NMBS en ALZ. Er bestaan ook andere transporten in het kader van specifieke contracten. Praktisch gezien zal het binnenlands verkeer het sterkt toenemen: vanuit Genk is het slechts 72 km tot de Duitse grens, maar Carlam bevindt zich op 113 km en een bijkomende verkeersstroom naar Sidmar zal het aantal ton/km fors opschroeven.

Spoornieuws: U spreekt hier van Belgische inkomsten!

Noël Crijns: Een produktbeheerder werkt toch voor eigen zaak! Maar ik hecht evenveel belang aan het logistieke aspect van het verkeer, aan het gebruik van de Sahnms-wagen en aan

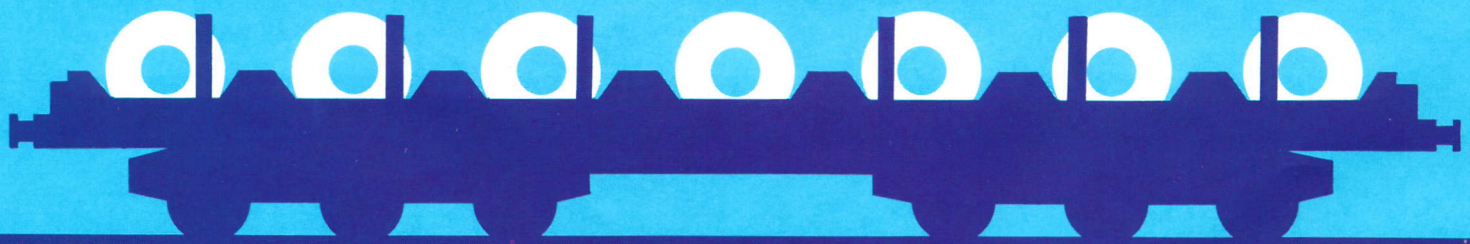
de mogelijkheid om - dank zij deze wagen - de kosten te beperken voor ALZ en onze competitiviteit te bewijzen.

Spoornieuws: Dit is geen uitzonderlijk geval...

Noël Crijns: Het is een sprekend voorbeeld. Terzelfdertijd toont het aan hoe de spoorweg zijn "werktuig" kan aanpassen aan de behoeften van de klanten. Voor elk transportprobleem is er stellig een oplossing. De producenten kunnen het ons voorleggen en wij zoeken samen naar de beste en de efficiëntste oplossing.

De Sahnms-wagen

Nuttige laadlengte: 15 m.
Nuttige laadbreedte: 2,5 m.
7 wiegen.
8 langsliggers op de opstaande kanten van de wiegen.
Maximale last (C): 65 ton.



GENK

Het Benelux-tarief herwerkt

Sedert 1 februari is het Benelux-tarief, nummer 8800, herwerkt en vereenvoudigd.

Wat is er nieuw? Eén enkele categorie

Alle goederen worden voortaan op dezelfde voet behandeld in één enkele categorie (voorheen drie categorieën). Het is dus niet meer nodig het tarief volledig door te nemen om te weten welke coëfficiënt moet worden toegepast.

De prijs wordt nu vlugger berekend, daar hij enkel een afgeleide is van de transportafstand

(aangeduid van station tot station in de DIUM).

Prijs per wagen

De hoeveelheid is zonder belang, voor zover de wagens beladen worden binnen de toegelaten grenzen. De enige parameter die variabel is heeft betrekking tot het gebruikte wagentype: met twee assen, zelflosser met draaistellen, of elke andere wagen met draaistellen.

P-wagens: 20% vermindering

Zoals bij de meeste rechtstreek-

se tarieven, voorziet tarief 8800 een vermindering van 20% voor vervoer met P-wagens.

Gevaarlijke goederen

Zoals voorheen is tarief 8800 toepasselijk voor gevaarlijke goederen (scheikundige producten, gassen, enz.) mits een prijsverhoging van 20%.

INFORMATIE

Alle inlichtingen krijgt u na een eenvoudig telefoontje met de marketingverantwoordelijke van de NMBS. Contacteer Luc Segers op het nr. 02 / 525 26 54.

Het spoorwegaanbod bij de hand!

Zo kan men in één zin de inhoud samenvatten van het "Goederen-Vademecum" dat binnenkort van de pers zal rollen.

In deze kleine praktische gids zal u een volledig overzicht aantreffen van de methodes en de producten van de NMBS:

- ★ volledige treinen en wagenladingen in het binnenlands en internationaal verkeer;
- ★ grote internationale expres-treinen;
- ★ astreinen met gewaarborgde leveringstermijnen;

- ★ intermodale mogelijkheden;
- ★ aanvullende logistieke diensten;

- ★ het telematisch aanbod voor het beheer en het volgen van wagens...

Er is een korte beschrijving van de voordelen voor de goederenklanten.

Het vademecum geeft ook de meest rechtstreekse weg aan voor het stellen van transportproblemen en voor het bekomen van een praktische oplossing.

U vindt er allerhande nuttige adressen in, richtlijnen, duidelijke aanwijzingen en goede referenties.

Deze brochure zal worden ter beschikking gesteld van de verkoopdiensten van de NMBS, die ze op eenvoudige aanvraag zullen overhandigen aan de leiders of de transportverantwoordelijken van de ondernemingen in hun streek.

Nog 24 uren winst op de as Zwitserland / Italië

Bestemming Zwitserland / Italië

Sinds 24 januari laatstleden vertrekt de rechtstreekse trein Stockem-Bazel wat eerder, en komt dus ook vroeger aan de Zwitserse grens.

De wagens die dag A geladen worden, verlaten Stockem dag B om 10.30 u (in plaats van 15.00 u) en bereiken nog dezelfde avond om 23.59 u Bazel (en dat was voorheen 5.10 u 's anderendaags).

De stellen kunnen onmiddellijk getrieerd worden: de wagens zetten dus hun reisweg verder met de eerste "dagtreinen" volgens een distributieschema dat strict wordt gevolgd.

Wij hadden het aangekondigd voor de laatste zomervakantie: Trans Euro Freight is een vlotte organisatie, en degenen die goederen verzenden via deze transportorganisatie kunnen rekenen op een uitstekende dienstverlening.

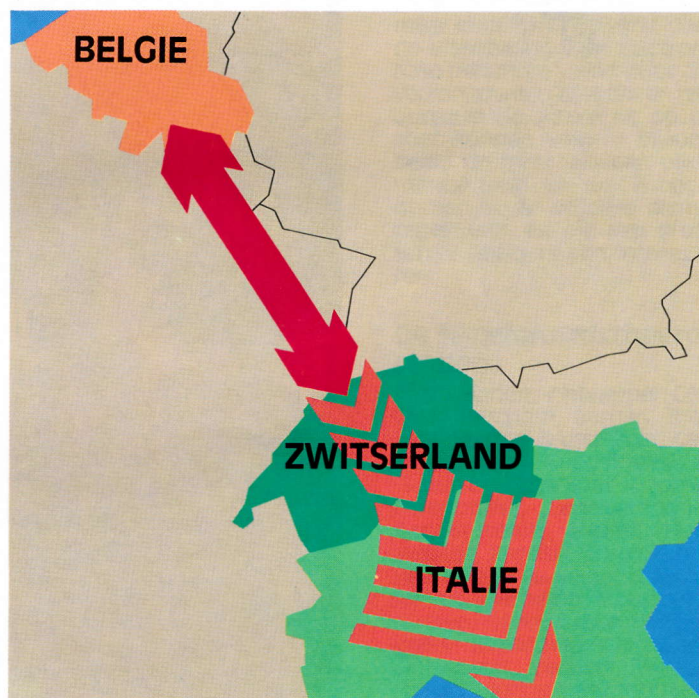
Terugreis naar België

In de omgekeerde richting wordt het verkeer eveneens versneld. De wagens geladen dag A vertrekken nog dezelfde avond te Bazel, net voor middernacht. Negen uren later zijn ze te Stockem, en de Antwerpse ondernemingen kunnen de wagens lossen op dag C vanaf

6 uur in de morgen.

De kanalisatie van de verkeersstromen zorgt hier voor een uitstekend resultaat. Zij is gecombineerd met een aantal nauwkeurig opgestelde dienstregelingen, die rekening houden met een minimum verblijfsduur in de rangeerstations.

De onproductieve wachttijden worden aldus weggenomen. De wagens worden vlot en snel ter bestemming gebracht, wat bewijst dat kwaliteit en betrouwbaarheid voor de Europese spoorwegen niet louter doelstellingen zijn maar beslist een realiteit.



De specialisten van de treinbewegingen mogen een nieuwe pluim op hun hoed steken: 24 uren winst voor de zendingen met bestemming Bazel en Italië (en dit geldt ook voor de terugreis!)

**Intercontainer:
de nieuw voor
de maritieme
containers**

De sector van de maritieme containers blijft steeds de belangrijkste voor Intercontainer. Aan het einde van het jaar 1987 werd er een nieuwe stijging in volume genoteerd van 3% voor de beladen containers. De sector zorgt trouwens voor meer dan de helft van het totale behandelde volume.

In het begin van 1988, hebben Intercontainer en Transfracht Deutsche Transportgesellschaft te Frankfurt een "Maritime con-

tainer management" opgericht voor het beheer van het containertransport via de Noordzeehavens, van Antwerpen tot Hamburg, komende van of met bestemming de Duitse Bondsrepubliek. De belangen van de Belgische spoorwegen en van Interferry zijn uiteraard bij dit project betrokken.

Via het project willen de geïnteresseerde netten en hun filialen de marktbehoeften opvangen. Zij willen een homogeen

aanbod uitbouwen en het beheer van het vervoer optimaliseren. Het "Maritime container management" moet het aandeel van het spoor gevoelig verhogen voor het vervoer van containers via de havens van het "westen". De toename van het verkeer zal leiden tot een betere benutting van de terminals en van de infrastructuur der partners.

**Onze "handelspost"
te Namen
is verhuisd**

Sinds 1 januari 1988 hebben onze deskundigen te Namen hun intrek genomen in nieuwe kantoren.

Zij verlieten de rue Godefroid om zich te vestigen in de

rue Borgnet, 7,

op enkele honderden meters van het station en aansluitend bij een commercieel centrum.

Het telefoonnummer waar u terecht kan voor alle transportproblemen blijft ongewijzigd:

081 / 22 30 84.

**Aandacht
voor vak 25...**

Sinds 1 januari 1988 moeten er voor het vervoer van gevaarlijke goederen in ketelwagens of -containers, in vak 25 van de vrachtbrief bijkomende gegevens ingevuld worden.

De wagen is reeds gemerkt met een oranje etiket waarop in grote cijfers een UNO-codering is aangebracht, die de aard van

de vervoerde goederen aangeeft.

Deze codering moet ingevuld worden op de vrachtbrief, zoals onze illustratie het aantoont.

In vak 25 moet ook de referentie RID vermeld worden, die het vervoer van gevaarlijke goederen regelt. Een referentie die moet aangebracht worden on-

der de "aard" van de lading.

Wat betreft het invullen van deze gegevens en het vervoer van gevaarlijke goederen in het algemeen, kunt u alle inlichtingen bekomen bij de dienst "wetgeving" van het departement Marketing-Verkoop. Vorm het nummer 02 / 525 46 03.

27) Wagon complet Wagenladung Wagenladung Detail Stukgoed Stuckgut		25) Marques (le cas échéant) / Nombre-Nature de l'emballage-Designation de la marchandise - Merken (desgevallend) / Aantal-Aard van de verpakking / Aanduiding van het goed - Zeichen (gegebenenfalls) / Anzahl / Art der Verpackung / Bezeichnung des Gutes Exempt TVA belge si traf. international / Vrij van belge. BTW bij intern. verkeer / Free von MWS in Belgien bei Auslandsverkehr (Art. 41 §1, a.2)		33) RID		26) Masse - M kg	
28) Chargé par-Geladen door Expéditeur Absender Chemin de fer Spoorweg Eisenbahn		60 / 2589		26) Masse - M kg		5	
29) Intérêt à la livraison Belang bij de aflevering Interesse an der Lieferung		1 wagen vinylchloracetaat 6.1, 16 b) RID		30) Dittours - Vorzuschick - Barverschuss Monnaie / Munt / Währung		31) Remboursement - Remboursement - Nachnahme Monnaie / Munt / Währung	
32) Annexes à la lettre de voiture Bijlagen tot de vrachtbrief Beilagen zum Frachtbrief		ST 4 facturen		30) Dittours - Vorzuschick - Barverschuss Monnaie / Munt / Währung		31) Remboursement - Remboursement - Nachnahme Monnaie / Munt / Währung	
1) Port de la gare expéditrice - Vracht van het verzendingsstation - Fracht vom Versandbahnhof - pour - tot - bis		54) 01		56) Tarif appliqué		57)	
EMMEN		58)		59) Prix par unité		60) Masse taxe - kg	
63) Code		64) km		65) Frais / Kosten / Gebühren		66) Cours	
88 84		788		15 = 540		67) 540 68) 540	

Een nieuwe lente voor internationale reizen

Bij de NMBS ontluikt er een nieuwe lente voor internationale reizen. De Belgische spoorwegen richten hun aandacht en hun inspanningen naar de klanten.

De NMBS start inderdaad met een vernieuwing van het reizigersonthaal en met een dynamischer produktaanbod. Dit wordt geconcretiseerd op twee manieren:

- ★ een face-lift van de stations, met een bijzondere aanpak van de verkooppunten;
- ★ en het inpassen van het zilver transport in een volledig dienstverleningspakket.

Op 21 maart kreeg de verkoop van internationale reizen een nieuw aspect. Hij is nu gebaseerd op een geïnformatiseerd systeem, Reselec genoemd, dat alles heeft om de klanten een uitstekende dienstverlening aan te bieden.

Het aantal stations, dat is uitgerust voor de elektronische plaatsreservering in de treinen van 13 Europese landen en voor de verkoop van internationale biljetten werd opgevoerd van 10 tot 38. Deze stations zijn goed verspreid over het gehele land, en zorgen voor 95% van de verkoop en de reserveringen in het internationaal verkeer.

"Onmiddellijke" voordelen

De vervoer- en de reserveringsbewijzen worden voortaan uitgegeven in een voor de klant duidelijke en verstaanbare taal.

Wanneer de reservering onmogelijk is (trein volledig bezet), dan stelt het systeem automatisch alternatieven voor.

Het onthaalpersoneel dient minder administratieve taken te verrichten, waardoor het meer beschikbaar is voor de dialoog met de klanten. Op één enkel "trempunt" krijgt de reiziger de informatie, de plaatsreservering en de vervoerbewijzen.

En dat is een belangrijk element voor de verkopers en voor de klanten. Een aanvraag voor een "ingewikkelde" reisweg vergde vroeger heel wat tijd. De ver-

koper diende een aantal spoorboekjes door te nemen; berekende de prijs aan de hand van parameters die variëren van land tot land en hield rekening met de verminderingen waarop de reiziger recht heeft. De klant wachtte gemiddeld een twintigtal minuten op een antwoord... en dat kan nu met het Reselec-systeem in de recordtijd van amper 2 minuten. De koper krijgt gewaarborgd de meest interessante prijs, dank zij de in programma's ingevoerde controlemogelijkheden.

Ook telefonisch

Ook de telefonische informatie "geniet" van de voordelen van het systeem: deze wordt sneller en betrouwbaarder.

De informant ondervraagt het systeem en de antwoorden verschijnen heel snel op het scherm. Aldus zal hij ook meer beschikbaar zijn voor de klant, kan hij alle elementen van de aanvraag klaar en duidelijk preciseren en krijgt de "informatie-

dienst" een kwaliteitsniveau en een betrouwbaarheid die vroeger niet werd bereikt.

Op termijn kan informatie per telefoon gevraagd worden op een nationaal oproepnummer van vier cijfers, net zoals dat het geval is voor bepaalde hulp- en informatiediensten. Volgens hun situering zullen de oproepen gekanaliseerd worden naar regionale informatiekantoren, waardoor de wachttijden tot het stricte minimum herleid worden.

"Optie" en "verkoop aan huis"

In de herfst komt er nog een mogelijkheid bij: met een eenvoudig telefoontje kunnen de reizigers voor een welbepaalde termijn een optie nemen op plaatsen (dat kan ook uiteraard in de stations zelf). De optie wordt gelicht op de voorziene datum of bij de definitieve reservering van de plaatsen.

Maar men gaat nog een stap verder. Reselec werd ontwor-

pen voor een harmonieuze integratie in de eigentijdse telematische systemen. Op termijn zullen de reisbureaus via het DCS-net van de RTT aangesloten worden op Reselec, waardoor ook zij vlot het produkt "trein" aan de man kunnen brengen: informatie van hun klanten, reservering van de plaatsen en uitgifte van biljetten. Het systeem zorgt zelf voor de periodieke afrekening en voor de commissielonen. Daarenboven geschiedt de boekhouding op een eigentijdse manier.

Iets later kunnen ook de geabonneerden op het Videotex-systeem thuis de "treininformatie" opvragen die zij wensen. Daarbij genieten zij van verschillende diensten, zoals de "optie" op bepaalde plaatsen.

Tenslotte kan men in sommige gevallen duidelijk spreken van "verkoop aan huis": indien bepaalde voorwaarden vervuld zijn, dan kan de klant telefonisch of per Videotex biljetten bestellen en plaatsen reserveren zonder zich naar het verkooppunt te begeven.

De verkoop van internationale reizen krijgt dus een nieuw gezicht; hij wordt ook vlotter. Deze vlotheid wordt onder meer in de hand gewerkt door de uitwisseling van "electronische berichten", waardoor alle verkooppunten (stations en reisbureaus) de actualiteit op de voet kunnen volgen: bijvoorbeeld de inzet van een bijkomende trein, die niet is opgenomen in de officiële dienstregelingen, en die een groot aantal reizigers kan interesseren.

De 38 geïnformatiseerde stations

Aalst, Aarlen, Antwerpen-Centraal, Berchem, Bergen, Bressoux, Brugge, Brussel-Zuid, -Centraal, -Noord, -Leopoldswijk en -Schuman, Charleroi, Doornik, Eigenbrakel, Gent-Dampoort, Gent-St-Pieters, Hasselt, Hoei, Jemelle, Knokke, Kortrijk, Leuven, Louvain-la-Neuve, Luik-Guilemins, Mechelen, Moeskroen, Namen, Nijvel, Oostende, Ottignies, Roeselare, Schaarbeek, Sint-Niklaas, Verviers, Welkenraedt, Zaventem en Zeebrugge.



BANANEN- EXPRESS



Mahlzeit!

Maandag- en donderdagochtend, Antwerpen: dag A voor 15 à 20 wagens geladen met bananen.

Dinsdag en vrijdag, dag B: de bananen zijn reeds in Zuid-Duitsland. En op dag C zijn ze ter bestemming bij de Oostenrijkse invoerders.

**De Bananen-Express:
de smaak van kwaliteit**

