



SPOOR-[®] 2 **NIEUWS 88**

**Het vijfjarenplan:
toekomstgericht programma**

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

**Intermodale techniek:
op alle fronten**

Spornieuws is het trimestrieel 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:
NMBS

INHOUD

Het vijfjarenplan:
toekomstgericht programma: p. 3-4

Rail 2000: een transportbeleid
voor Zwitserland: p. 5

Bananen-Express:
de smaak van kwaliteit: p. 6-7

Intermodale techniek: vooruitgang
op alle fronten: p. 8-13

Vijf Belgische handelsposten
buiten onze grenzen: p. 14-15

NMBS/SNCF: de Aanbodunie
is een feit: p. 16

IC-IR: dichterbij de behoeften: p. 17

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

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

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

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

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

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

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



Binnen haar nieuwe verkoopdynamiek heeft de NMBS haar aandacht verder toegespitst naar de klanten.

De inspanningen voor de reorganisatie en voor het versnellen van de transporten zijn niet zonder gunstig gevolg: de resultaten van het goederenverkeer voor het eerste trimester van 1988 zijn bemoedigend.

Er is een gevoelige stijging genoteerd vergeleken met het begin van het vorige jaar (+11,5% in volume).

Deze toename is een bevestiging dat u onze inspanningen waardeert. Onze verhoogde betrouwbaarheid en onze aangescherpte competitiviteit werpen duidelijk vruchten af.

Voortaan zal er elke trimester een stukje van de vooruitgang merkbaar worden. De spoorwegklanten - en ook de industriëlen en handelaars die nog niet tot onze klantenkring behoren - zullen op de hoogte gehouden worden van nieuwe initiatieven, die zelfs de grootste sceptici zullen overtuigen.

Wij groeien de toekomst tegemoet, en de NMBS zal zich steeds verder inspannen ten dienste van de Belgische en Europese industrie.

Jacques Cornet
Adjunct Directeur-Generaal

Vijf jaar om pal te staan een plan om er te komen

Een vervoerbeleid, een ondernemingscontract met de Staat, een grondige herstructurering: op drie vlakken bereidt de NMBS zich voor op 1993.

De uitdaging van 1992/93

Alle economische sectoren bereiden zich volop voor op de openstelling van de Europese markt. Zij streven naar de oprichting van grote entiteiten, die de strijd kunnen aanbinden met de concurrentie.

De Europese spoorwegen bezitten reeds bepaalde onontbeerlijke eenheidskenmerken om te opereren op deze grote markt. Zij werken ijverig aan de realisatie van een soepele en dynamische "commercialiseringsgemeenschap" om de marktaandeelen gevoelig uit te breiden.

Het vooropgestelde vijfjarenplan zal dienen als referentiekader voor de transformaties en de acties die door de diverse departementen zullen uitgevoerd worden. Er zijn drie luiken aan het vijf-

jarenplan: de definitie van een nationaal en internationaal vervoerbeleid, het afsluiten van een ondernemingscontract met de Staat en de herstructurering van de middelen van de onderneming.

Het vervoerbeleid

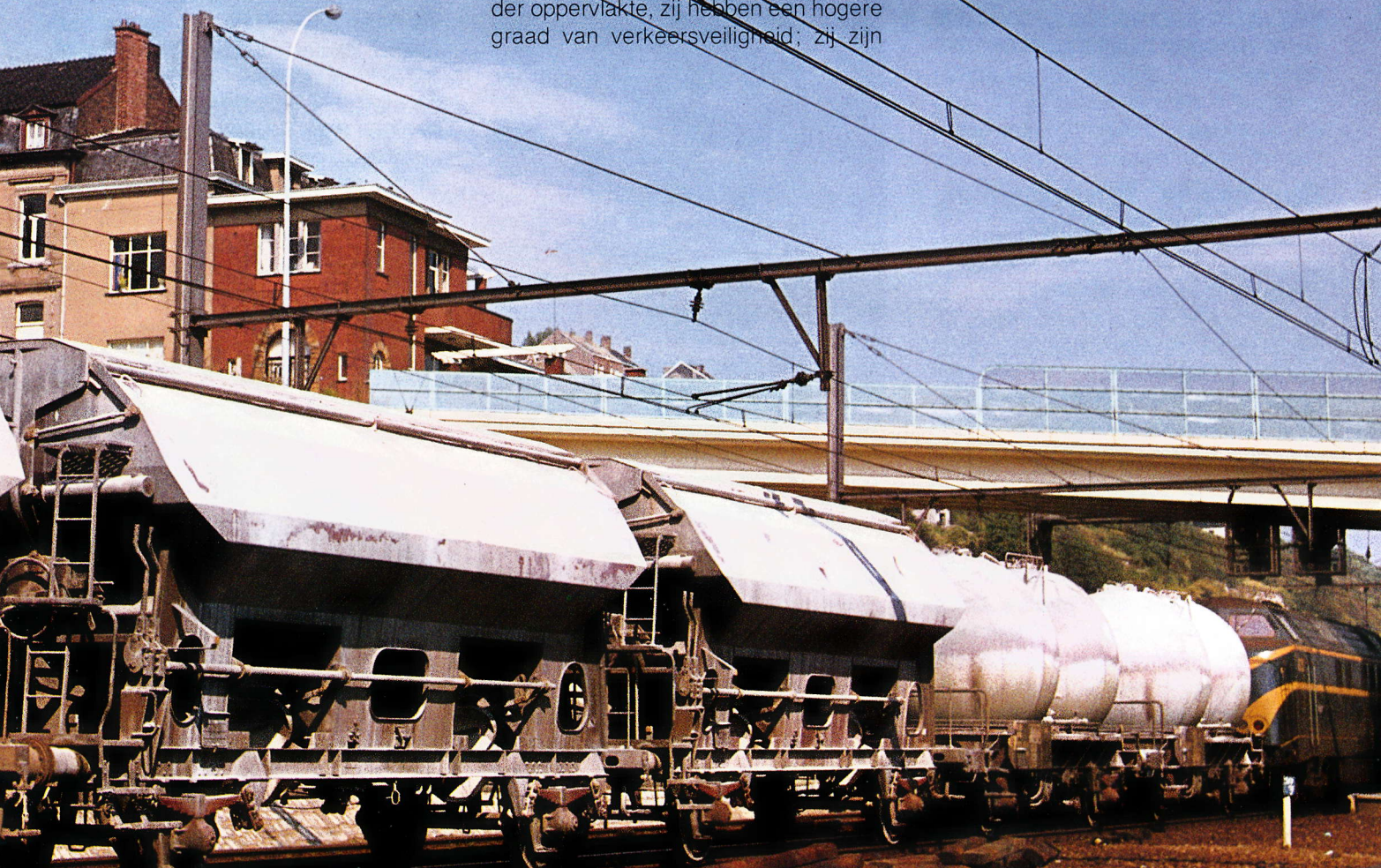
De spoorwegen vragen sinds lang om de concurrentievoorwaarden voor de verschillende transportmiddelen gelijk te schakelen.

Zij "verbruiken" minder energie en minder oppervlakte, zij hebben een hogere graad van verkeersveiligheid; zij zijn

milieuvriendelijker en dienen niet te worden "omkaderd" zoals bij de andere transportmiddelen. De spoorwegen vergen dus minder externe kosten dan hun concurrenten.

Nochtans houdt de openbare overheid geen rekening met deze externe kosten, en begunstigt aldus de competitiviteit van de concurrenten van het spoor, die zelf weinig bijdragen om de lasten te verlichten die zij de gemeenschap opleggen.

Het nationale beleid zal zich moeten inspireren op de Europese richtlijnen. Als dusdanig is het mogelijk voor de NMBS om een interessant aanbod op de markt te brengen met een degelijk rentabiliteitsniveau, en dat zowel voor de sector van het commercieel vervoer als voor het openbaar vervoer.



Een ondernemingscontract

De NMBS wenst met de Staat te onderhandelen voor het afsluiten van een ondernemingscontract waarin duidelijk is gestipuleerd welke rol zij krijgt toebedeeld en over welke middelen zij kan beschikken.

Het bevat zes essentiële elementen:

1. De rol van de NMBS binnen de Belgische economie moet duidelijk zijn.
2. De economische referentiehypothesen volgens dewelke de beheersobjectieven zullen vastgesteld worden.
3. De doelstellingen zullen overeenstemmen met de economische referentiehypothesen en gekwantificeerd worden rekening houdend met de aanpassingsmogelijkheden op korte termijn: produktiviteitswinst, vermindering van de kosten, de te bereiken financiële resultaten, het verkeer.
4. De erkenning van de interne beheersautonomie voor de NMBS die vooral vrijheid van keuze moet hebben wat betreft de aan te wenden middelen.
5. De financiële bijdragen van de Staat: voor de verplichtingen als openbare dienst, de inlastneming van de infrastructuurkosten, de normalisatie van de personeelskosten, enz.
6. Een verbeterde balansstructuur: verhoging van het kapitaal, autonomie inzake beheer van het vermogen, toekenning van voldoende leencapaciteit, prefinanciering van de investeringen door de Staat.

Een interne herstructurering volgens vier hoofdlijnen

Uitgaande van een coherent vervoerbeleid op nationaal en internationaal vlak en van een ondernemingscontract afgesloten met de Belgische Staat, zal de NMBS bij machte zijn om zich te verdedigen op de concurrentiële markt. Zij moet eveneens op een meer efficiënte wijze de produktiefactoren controleren. In dit opzicht stelt het vijfjarenplan als fundamentele optie, een betekenisvolle vermindering van de kostprijzen van de activiteiten, en legt het de doelstellingen vast die de herstructurering zullen oriënteren volgens vier hoofdlijnen.

1. Een hervorming van de interne structuren die gericht is op een nieuwe verdeling van de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden tussen de centrale zetel en de regionale organen.

2. Een aanpassing van het vervoeraanbod zowel voor het reizigersverkeer als voor het goederenverkeer.

3. Een strikt beleid inzake investeringen en aankopen.

4. Een permanent streven naar de verbetering van het rendement van de ingezette middelen:

- aanpassing van het reizigersverkeer aan de voortdurende evolutie van de potentiële behoeften;
- het concentreren van het goederen-aanbod in de installaties die de beste prestaties leveren en een toegenomen toevlucht tot de gecombineerde technieken;
- de handhaving binnen de NMBS van een activiteit "stukgoederen", beperkt tot de correct vergoede verkeerssegmenten;
- het ontwikkelen van een nieuw commercieel beleid om de NMBS een meer dynamisch imago te geven.

Voor het goederenvervoer in het bijzonder...

voorziet het vijfjarenplan volgende krachtlijnen:

1. meer economisch produceren via een reorganisatie van het geografisch assortiment dat wordt teruggebracht tot een dimensie die efficiënt kan bediend worden (snel en goed), betrouwbaar ("just in time") en economisch; een inkrimping van het beheer van het wagenpark;
2. de waarde van het aanbod opvoeren door de commercialisering van de uitrustingen (aansluitingen, gebouwen, terreinen); een aanbod "trein + " op de markt brengen waarin aanvullende diensten zijn geïntegreerd zoals RailEasy, de opslag, de verdeling...;
3. het verkoopbeleid moderniseren door het richten van de inspanningen op het hinterland van de belangrijke industriële zones; door de samenwerking met de tussenpersonen van het transport te ontwikkelen; en door de vereenvoudiging van de procedures.

Onmiddellijk concrete actie

Nu reeds zijn er concrete maatregelen genomen, en er zijn enkele ingrepen gepland voor het lopende jaar 1988. Zij hebben betrekking op punten die de commercialisering van de produkten

kunnen verbeteren.

Voor het goederenverkeer:

★ Op 29 mei 1988 werd de toegelaten last per as op het Belgische spoorwagennet opgevoerd van 20 tot 22,5 ton. Dit om de produktiviteit aan te scherpen en om de produktiekosten in te krimpen;

★ op de grote gekanaliseerde internationale verkeersassen (zowel voor volledige treinen als voor wagenladingen), zal de snelheid van de treinen 100 km/u. bedragen;

★ De NMBS neemt actief deel aan het project "Maritime Container Network", ontwikkeld onder het Intercontainerembleem, voor de verkoop van gecontaineriseerde transporten tussen de Noordzeehavens en het Duitse hinterland.

Voor het reizigersverkeer:

★ het reizigersonthaal is het voorwerp van een aparte inspanning met een face-lift van de stations en de verkooppunten, en een toenemende informatisering van de informatie en de verkoop. Het doel is beide functies te concentreren in één enkel punt en de beschikbaarheid van het personeel te verruimen;

★ het opvoeren van het aantal parkings in de omgeving van de stations;

★ de NMBS heeft bijzondere aandacht voor de hogesnelheidsprojecten, die nieuwe klanten zullen aantrekken op de grote internationale lijnen. Dit zal een positief effect hebben op de modernisering van het nationale spoorwagennet.



Vrij spoor voor "Rail 2000" in Zwitserland

Meer dan 7 miljard Zwitserse frank om de Zwitserse spoorwegen beter te doen presteren en aantrekkelijker te maken met de 21e eeuw aan de horizon.

Vervoerbeleid

6 december 1987 was een betekenisvolle datum voor de ontwikkeling van een globaal vervoerbeleid in Zwitserland. Op die dag werd er een referendum georganiseerd, om de mening van de bevolking te peilen nopens het nieuwe project **Rail 2000**. Een project dat bepalend is voor de uitbouw van het openbaar vervoer in Zwitserland in de komende decennia. Op een totaal van ongeveer 2 miljoen "kiezers" heeft 57% zich positief uitgesproken.

De globale doelstelling van het project **Rail 2000** beoogt het openbaar transportaanbod aantrekkelijker te maken, dank zij een betere coördinatie tussen het geheel der openbare spoorwegdiensten, de privé-spoorwegmaatschappijen en het openbaar wegvervoer van de Zwitserse confederatie. Daarenboven wil het project het kwaliteitsniveau van de commerciële prestaties opvoeren. De optimalisering van het transportsysteem moet ondermeer leiden tot de ontlasting van de autowegen en tot een toenemende vloedigheid van het verkeer.

Aantrekkelijker sporen

Om deze doelstellingen te realiseren moet het spoorwegnet aangevuld worden met vier nieuwe baanvakken met ongeveer 120 km spoorlijnen om de oververzadigde knooppunten te vermijden. Het betreft de baanvakken Muttenz - Olten, Mattstetten - Rothrist, Vaudens - Villars sur Glâne en Wintherthür - Zürich-luchthaven.

Aansluitingen tussen treinen onderling en tussen treinen en busdiensten worden geoptimaliseerd, net zoals de dienstregelingen trouwens; op bepaalde verbindingen wordt de klokvast dienst-



regeling van een "uurdienst" naar een "halfuurdienst" gebracht.

Een nieuwe generatie van rollend materieel wordt ontworpen: "Locomotieven 2000", die kunnen sporen tegen een maximale snelheid van 230 km/u. zullen tegen 1990 geleverd worden; en de reeks "Rijtuigen 2000" zullen geklimatiseerd zijn, met telefoon en met een hoge graad van comfort.

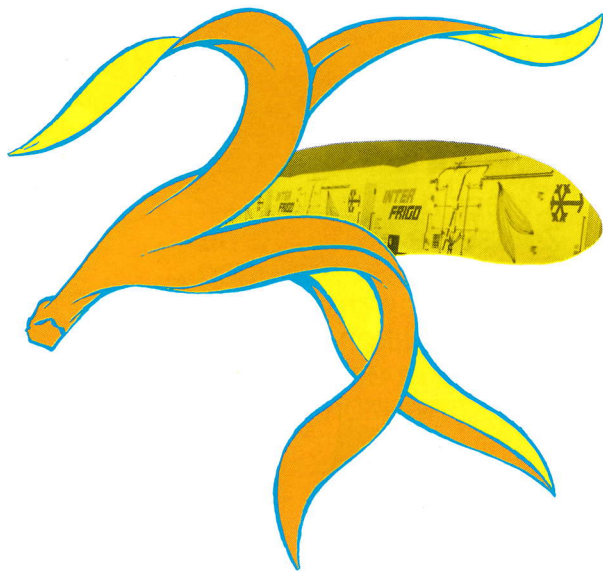
Ook het goederenverkeer wordt betrokken in het project. Voor het transitverkeer zullen de nieuwe baanvakken Mattstetten - Rothrist en Muttenz - Olten de toegang tot de Sint-Gothard-tunnel vergemakkelijken en zal de lijn Lötschberg - Simplon ontdubbeld worden. De ontwikkeling van het gecombineerd vervoer - en in het bijzonder het vervoer van vrachtwagens in transit via de "Rollende Landstrasse" - zal bijdragen tot de ontlasting van het Zwitserse auto-wegennet.

Grote middelen, dito vooruitgang

De kostprijs van **Rail 2000** wordt geraamd op 5,4 miljard Zwitserse frank voor de infrastructuur en 1,3 miljard frank voor het rollend materieel. De noodzakelijke kredieten - bijna 7 miljard - zullen vrijgemaakt worden door de Confederatie die ze met interest zal uitlenen aan de spoorwegen.

Met een toename van 14% reizigers ten opzichte van vandaag zullen de kosten van de exploitatie en van het rollend materieel reeds gedekt zijn. En met de voorziene verkeersstijging van 30% zullen ook de constructiekosten integraal gedekt zijn.

Minister Léon Schlumpf heeft het begin december 1987 aldus gesteld: "**Rail 2000** is het centrale element van de Zwitserse transportpolitiek". De volgende stap moet de realisatie zijn van een nieuwe spoorwegas doorheen de Alpen, die de internationale rol van het Zwitserse net net beklemtoont door een verbetering van de transitreiswegen voor ondermeer het gecombineerd verkeer van of naar de zeehavens.



De uitdaging werd aanvaard. De spoorwegnetten en hun filiaal Interfrigo hebben de handschoenen opgenomen in samenwerking met een Antwerps havenbedrijf.

Iedere week "meren" er duizenden ton overzeese bananen aan in Antwerpen. Belgian New Fruit Wharf (BNFW) verlost de schepen van hun lading, plaatst ze op palets en verstuurt ze naar de invoerders.

Niks nieuw onder de zon, was er niet de organisatie van een regelmatig spoorverkeer vanuit Antwerpen naar Zuid-Duitsland en Oostenrijk. Quasi een pendelverkeer zoals blijkt.

De Bananen-Express:

Dag A/dag B, geleide temperatuur, vlotte logistiek en aangepaste prijzen: een spoorwegprestatie op de as Antwerpen/Zuid-Duitsland.

de smaak van kwaliteit



Een fijn afgestelde logistiek

Volgens een strikt opgesteld programma en op preciese data komen de schepen aan te Antwerpen. BNFW lost ze en laadt de bananen onmiddellijk over in koelwagens op de kade.

7 uur in de ochtend: de laadverrichting vangt aan en wordt beëindigd vóór de middag.

13.30 u.: het treinstel, dat werd opgehaald door de NMBS en in het station Antwerpen DS werd "geparkeerd", vertrekt.

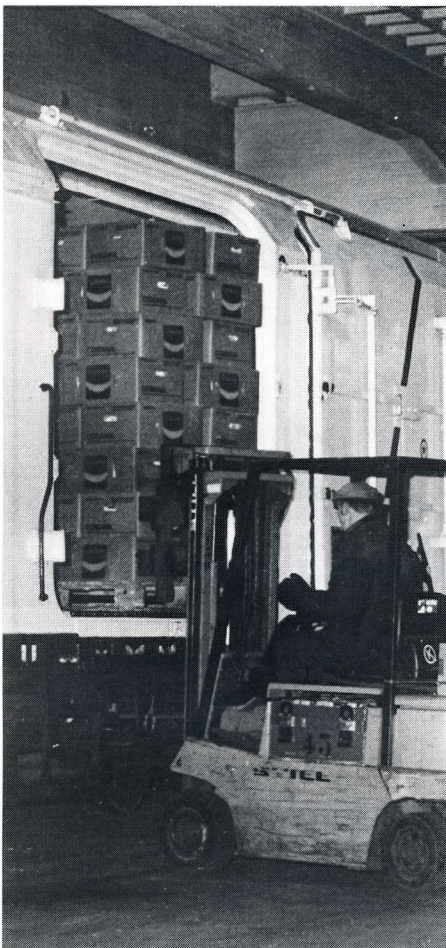
17.01 u.: het stel is aan de Belgisch-Duitse grens, waar de spoorweg zorgt voor de douane-verrichtingen.

18.02 u.: de trein vertrekt.

19.17 u.: de trein bevindt zich in het vormingsstation Keulen Eifeltor. Daar brengen de Duitse spoorwegen de wagens in de InterCargo-organisatie, als het ware het Duitse TOP-plan.

In één "Nachtsprung" zijn de goederen ter bestemming. De leveringstermijn dag A/dag B wordt aldus gewaarborgd voor de meeste invoercentra.

De bananen worden enkele dagen ondergebracht in opslagplaatsen om te rijpen alvorens bij de verbruikers terecht te komen.



Sinds 29 februari

Het eerste dergelijk treinstel vertrok op 29 februari 1988 in striemende sneeuwvlagen.

Sindsdien vormt BNFW elke maandagen donderdagochtend z'n Bananen-Express. De dinsdag- en vrijdagmorgen lossen de Duitse bestemmingen de wagens en stockeren de bananen.

De geoptimaliseerde organisatie is de "vrucht" van een samenwerking op diverse vlakken:

★ de Antwerpse expediteur is uitstekend uitgerust om de bananen snel te behandelen en om te zorgen voor een kwaliteitsvervoer;

★ met het gespecialiseerd materieel zijn alle ideale technische voorwaarden aanwezig voor een verkeer dat toch wel met zorg moet worden uitgevoerd;

★ in het contract is ook de permanente controle voorzien van het vervoer, wat de kwaliteitswaarborg nog opvoert;

★ de dienstregelingen staan in het teken van een snel vervoer, een conditio sine qua non voor de verzending van fruit;

★ de voorgestelde vervoerprijzen zijn heel competitief, wat in de kaart speelt van de spoorwegklanten.

Verwachte ontwikkelingen

De Bananen-Express zit nog in een aanloopfase met een ritme van twee afreizen per week. De resultaten zijn goed en de betrokken partners zijn tevreden.

Twee redenen voor de spoorwegen om de formule uit te breiden: één dagelijkse afreis uit Antwerpen is niet uitgesloten in de nabije toekomst.

De spoorweglogistiek heeft bewezen de meest veeleisende verwachtingen te kunnen inlossen, want tweemaal per week zorgt zij voor een perfect draaiend vervoer. Het "spoorwegwerktuig" bezit de nodige kwaliteiten om goederen ter bestemming te brengen die bijzondere aandacht vergen.

Hun mening...

Ernst Moutschen, project-leider bij Interfrigo, Bazel

De Bananen-Express is het eerste concrete teken van het vernieuwde ondernemingsbeleid bij Interfrigo.

Het aanbod is pas enkele weken op de markt, toch kan men nu reeds gewagen van een echt succes, want het wordt door de klanten goed ontvaard.

Inderdaad, de gerealiseerde ritschema's van de treinen komen uitstekend overeen met de desiderata van de invoerders van bananen, en de transportprijzen kunnen de vergelijking met deze van de "wegconcurrentie" doorstaan.

Dank zij de Bananen-Express kunnen de spoorwegen hun marktaandeel voor het aangevoerde fruit via Antwerpen opvoeren (bestemd voor West-Duitsland en Oostenrijk).

Piet Lamon, verkoopleider bij de NMBS

Het project is enkel tot stand gekomen dankzij een optimale voorbereiding en samenwerking tussen BNFW, Interfrigo en de deelnemende netten.

Een eerste evaluatie heeft ons geleerd dat de diverse afnemers uitermate tevreden zijn met het nieuwe aanbod. Nu reeds kan men stellen dat de "Bananen-Express" synoniem staat voor "kwaliteit": het betreft een snelle en stipte dienstverlening tegen competitieve prijzen.

Momenteel onderzoeken wij de mogelijkheid om de Bananen-Express uit te bouwen tot een heuse "Fruit-Express" welke dagelijks zou circuleren van Antwerpen naar Zuid-Duitsland en Oostenrijk.

Maritime Container Network: de Belgische havens mikken op Duitsland

Het Duitse hinterland

De Duitse Bondsrepubliek is voor de Noordzeehavens een bijzonder interessant economisch hinterland. Inderdaad, voor het transoceanisch verkeer hebben de Duitse havens in 1985 ongeveer 434.000 containers ingevoerd met nationale bestemming. De Deutsche Bundesbahn nam meer dan 66% van deze transporten voor haar rekening.

De westelijk gesitueerde havens, met name de Belgische en de Nederlandse, hebben 448.000 containerbewegingen voor Duitsland uitgevoerd. Maar het spoor kon van dit potentieel slechts 9,7% verwerven, tegenover meer dan 65% voor de weg en 25% voor de binnenvaart.

De uitdaging voor het spoor

De spoorwegnetten hebben samen met hun gespecialiseerde coöperatieve maatschappij, Intercontainer, deze situatie geanalyseerd en hebben besloten dynamische commerciële maatregelen te nemen om een groter aandeel in deze transporten te verwerven.

Het is een uitdaging die de spoorwegen zelf willen aanpakken; zij hebben immers alle troeven om de klanten tevreden te stellen.

Het spoorvervoer tussen de westelijke zeehavens en de Duitse terminals is gebaseerd op het principe van een 36-urendienst.

De gemeenschappelijke dienstregeling, voorgesteld door de spoorwegnetten, waarborgt het snel en betrouwbaar ter bestemming brengen van de goederen en een stipte levering.

Bij uitvoer is de "aansluiting" tussen de dienstregelingen van de betrokken netten verzekerd, waardoor het ter beschikking stellen van de wagens in de haven heel vroeg gebeurt.

Prijssysteem InGrid

Het MCN-aanbod is gebaseerd op een



Maritime Container Network is een nieuwe benaming die officieel werd gelanceerd eind februari. MCN staat voor een doelgericht commercialiseringsprogramma ten bate van onze havens.

prijssysteem "InGrid", dat door Transfracht wordt toegepast voor het verkeer tussen de Noordduitse havens en het grondgebied van de Bondsrepubliek.

Duitsland is verdeeld in 145 Grids, tariefzones met eenheidsprijzen. De prijsvorming is georiënteerd in functie van de markt in elke zone, de totale "dekking" wordt verzekerd door de som van alle transporten.

Het aanbod bevat naast de loutere spoorwegtractie ook de behandeling en de terminale bediening, en de eventuele prestaties in containeropslagplaatsen en in de dienstencentra over het gehele Duitse grondgebied (volledig aanmeldingssysteem, inspectie, tussentijds "parkeren").

Frankfurt centrale MCN-knoop

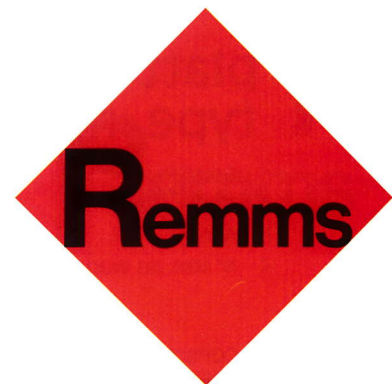
De MCN-verkoop berust bij een team dat opereert binnen de Transfracht-organisatie, de vertegenwoordiger van Intercontainer in Duitsland. Interferry voor België en Holland Rail Container voor Nederland nemen ook deel.

Het team wordt geleid door Werner Lutz, die reeds sinds 1971 de dienst uitmaakt bij Transfracht. Het bestaat uit één vertegenwoordiger van Intercontainer, één van de Belgische spoorwegen en één van de Nederlandse spoorwegen.

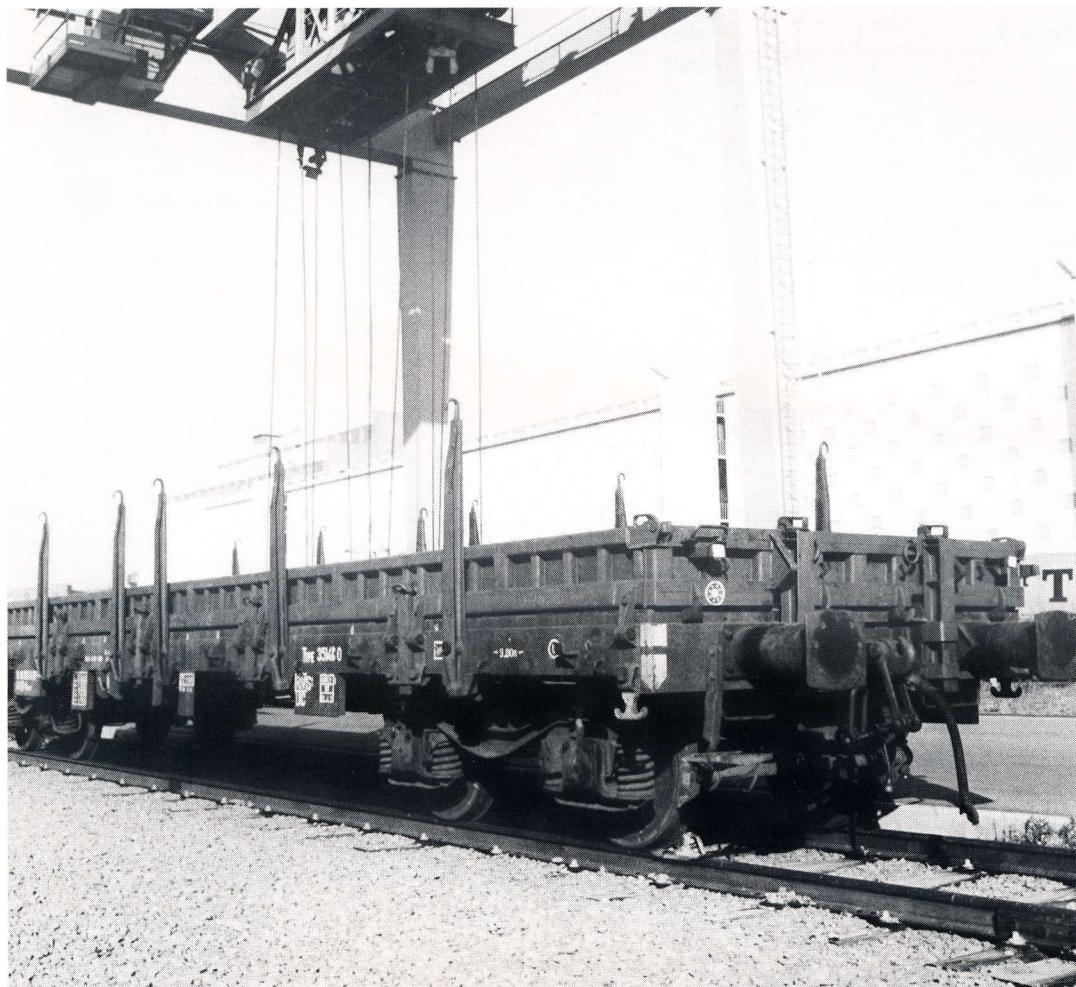
Jos Vanden Wijngaert is de Belgische verkoper. Hij zal regelmatig de expediteurs en de bestemmingen in de Belgische havens bezoeken in onderling overleg met de plaatselijke containerspecialisten.

Een adres in Duitsland om te onthouden
Transfracht: J. Vanden Wijngaert
Gutleutstrasse 160-164
postbus 11 19 31
6000 Frankfurt am Main 1
Teletex 699 09 223
Telefax 069/23 17 64

platte wagen van minder dan 15 meter, met draaistellen



NMBS
1988



De Remms-wagens zijn platte wagens op draaistellen waarvan de nuttige vloerlengte in het algemeen 12,5 m bedraagt.

Ze zijn korter dan Rs en Res-wagens en bijzonder geschikt voor vervoer van zware goederen zoals plaatstaal, slabs, steenblokken, enz.

De kopschotten en de (neerklapbare) zijschotten beschermen de lading tegen abnormale verplaatsing, omkanteling en vallen. De zijschotten zijn over 't algemeen voorzien van ringen of andere vastzetmiddelen.

Aan elke kant kan men, met zes neerklapbare ringen, de ladingen beveiligen die boven de schotten uitsteken.

In de vloer van de wagentypes 3514 C0 en C2 zijn er zes geulen aangebracht voor het plaatsen van onderliggers, waarmee men hoger kan laden en waardoor er overladingslengen kunnen gebruikt 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 na te gaan of hun lading binnen de voorgeschreven grenzen blijft.

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 64
02 / 525 44 66

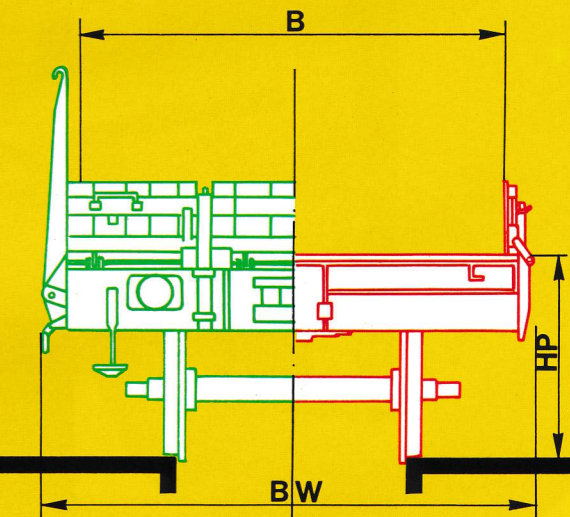
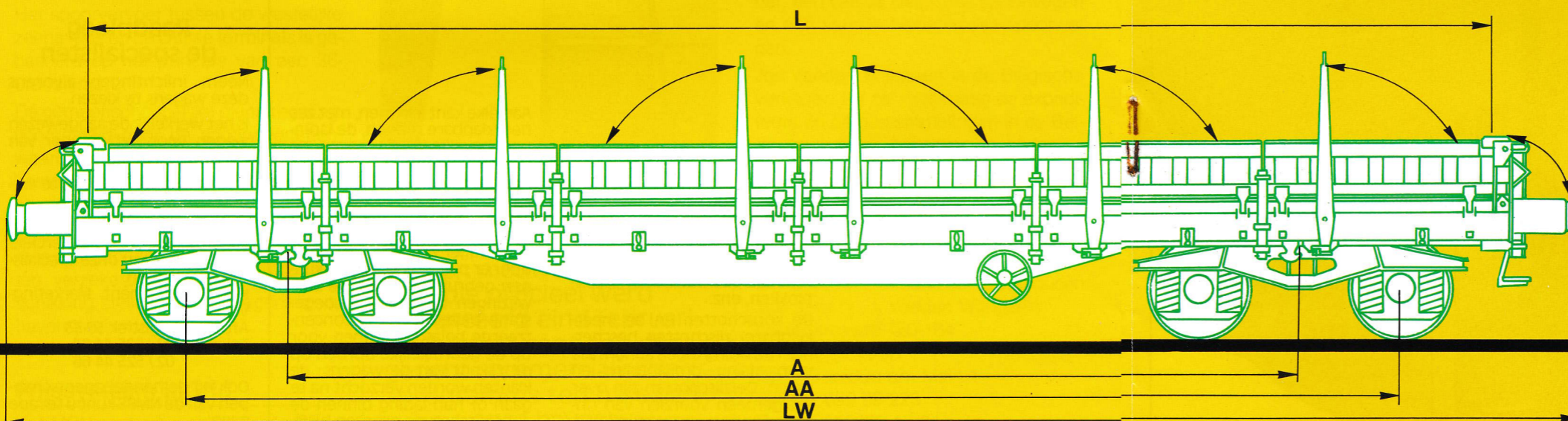
Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS kunt u te rade gaan.

R platte wagen van het gewoon type, met draaistellen

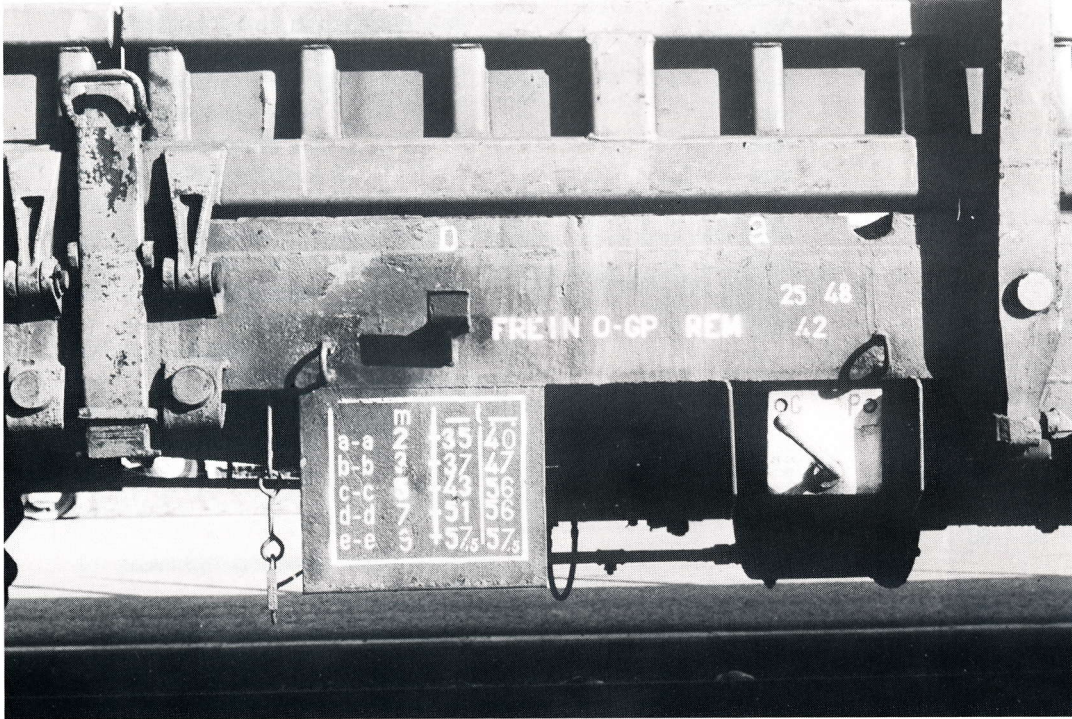
e met neerklapbare zijborden
mm nuttige lengte kleiner dan
S 15 meter
 geschikt om te rijden tegen
 100 km/u



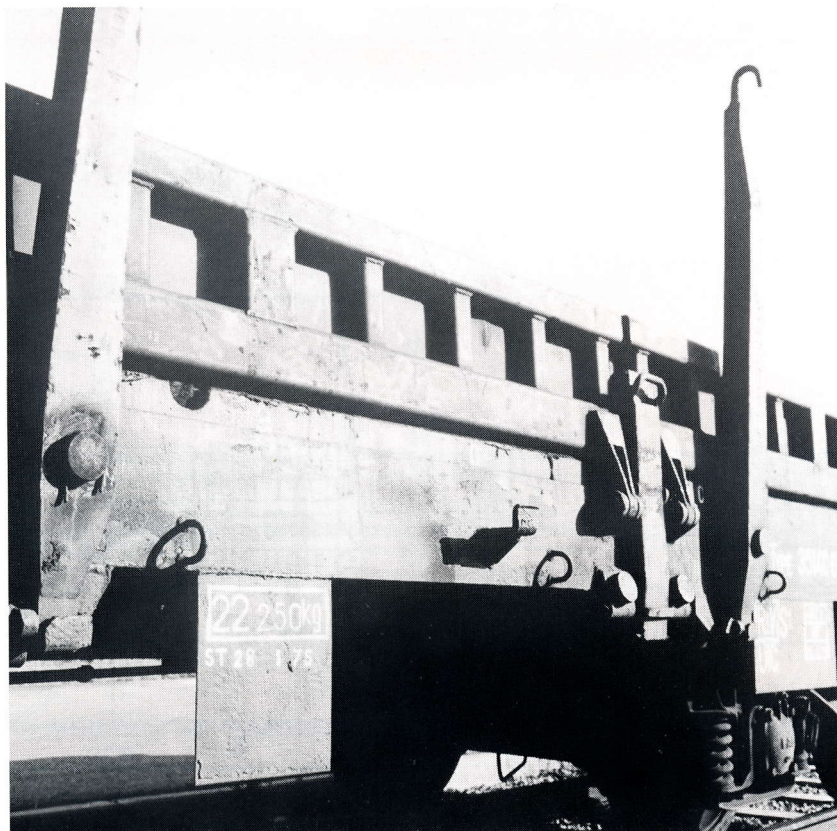
1 Code		Remms	Remms	Remms	Remms								
2 Type		3514 C0	3514 C2	3514 C3	3514 C4								
3 Aantal		660	450	680	290								
4 N° van de wagen	internationale code	11 88	11 88	11 88	11 88								
	serienummer	395 0 000-a 774-a	395 1 000-a 449-a	395 1 500-a 2 299-a	395 2 300-a 599-a								
5 Constructie		1969-72	1970	1974	1974								
6 Totale lengte = LW	mm	14.040	14.040	14.040	14.040								
7 Afstand tussen draaispillen = A	mm	9.000	9.000	9.000	9.000								
8 Uiterste radafstand = AA	mm	10.800	10.800	10.800	10.800								
9 Totale breedte = BW	mm	3.104	3.104	3.104	3.104								
10 Vloerhoogte = HP	mm	1.260	1.260	1.235	1.235								
11 Nuttige lengte = L	mm	12.644	12.644	12.644	12.644								
12 Nuttige breedte = B	mm	2.772	2.772	2.780	2.780								
13 Oppervlakte	m ²	35	35	35	35								
14 Hoogte van de zijschotten	mm	402	402	522	522								
15 Hoogte van de kopschotten	mm	402	402	522	522								
16 Zijdelingse rongen	aantal	2 × 6	2 × 6	2 × 6	2 × 6								
	hoogte	mm	1.235	1.300	1.300								
17 Koprongen	aantal	—	—	—	—								
	hoogte	mm	—	—	—								
18 Aantal laadgoten		6	6	—	—								
19 Gemiddelde tarra	t	22,2	22,2	20	20								
20 Toegelaten lasten		A B1 B2 C	A B1 B2 C	A B1 B2 C	A B1 B2 C								
		41,5 48,0 49,5 57,5	41,5 48,0 49,5 57,5	44 50 52 60	44 50,5 52 60								
	S	41,5 48,0 49,5 57,5	S 41,5 48,0 49,5 57,5	S 44 50 52 60	S 44 50,5 52 60								
21 Maximum geconcentreerde lasten	m-t	t			t			t			t		
		m	—	▲▲	m	—	▲▲	m	—	▲▲	m	—	▲▲
	aa	2	35	40	aa	2	35	40	aa	2	35	40	
	bb	3	37	47	bb	3	37	47	bb	3	37	47	
	cc	5	43	56	cc	5	43	56	cc	5	43	56	
	dd	7	51	56	dd	7	51	56	dd	7	51	56	
	ee	9	57,5	57,5	ee	9	57,5	57,6	ee	9	60	60	
ff				ff	12	60	24	ff	12	60	24		



platte wagen
met draaistellen
van minder
dan 15 meter



	m		
a-a	2	35	40
b-b	3	37	47
c-c	5	43	56
d-d	7	51	56
e-e	9	57,5	57,5



Rail/route: een nieuwe trein Antwerpen-Bazel

Sinds 6 april verbindt een nieuwe rail/route-trein vijfmaal per week Antwerpen met Bazel.

Deze trein is interessant voor de klanten van de Belgische (TRW) en Zwitserse (Hupac) rail/route-maatschappijen.

In de richting noord-zuid, is de uiterste limiet van aanbieding vastgesteld op 19.00 u, van maandag tot vrijdag.

Antwerpen Schijnpoort	19.47 u (A)
Schaarbeek (terminal TT)	20.54 u
Bazel "Marchandises"	6.51 u (B)
Bazel CFF (aankomst)	7.00 u
Aftakking Birrfeld (aankomst)	10.45 u
Aftakking Aarau (aankomst)	11.15 u

In de tegengestelde richting, van dinsdag tot zaterdag, is de dienstregeling:

Aftakking Aarau	17.45 u
Aftakking Birrfeld	19.00 u
Bazel CFF	21.30 u (A)
Schaarbeek (aankomst)	5.59 u (B)
Antwerpen Schijnpoort (aankomst)	7.16 u

Bij aankomst wordt de lading onmiddellijk ter beschikking gesteld.

De trein Zeebrugge-Bazel wordt in de actuele vorm behouden.

Intercontainer: het record van de twintigste verjaardag

Een recordjaar voor Intercontainer die zijn twintigste verjaardag vierde in 1987.

Na een lichte daling in 1986 heeft de internationale, intermodale transport-coöperatieve opnieuw de kaap van de 900.000 TEU-eenheden overschreden. Intercontainer heeft met 2% het record

van 1985 geklopt.

De resultaten op een rijtje.

Totaal verkeer: 922.000 containers van 20 voet-equivalenten (TEU), of 3,8% meer dan het vorige jaar.

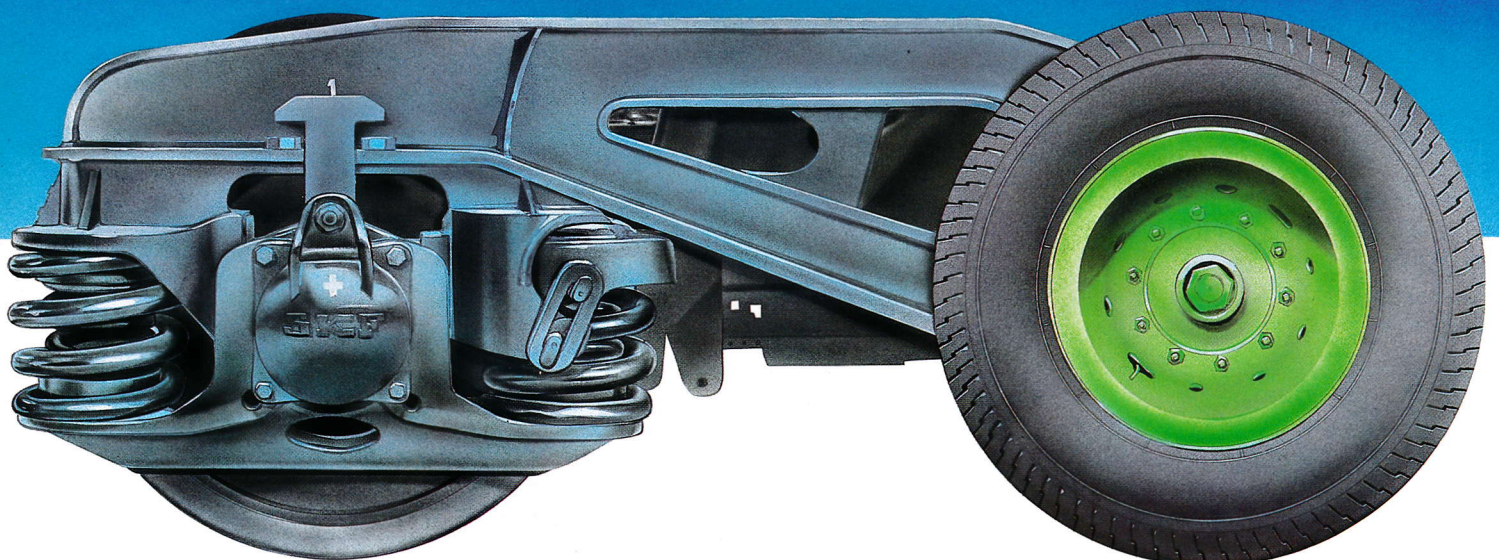
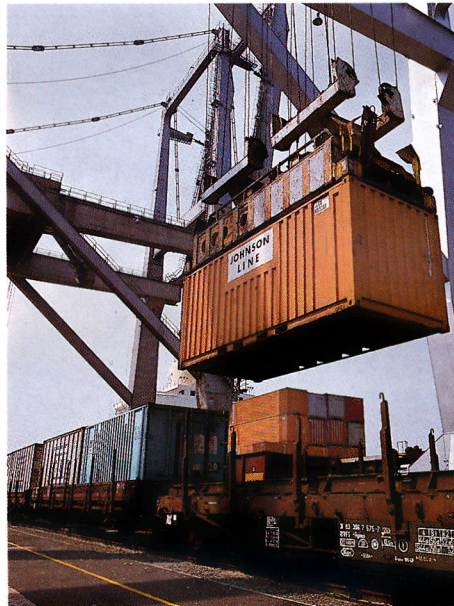
Uitgedrukt in verkeerseenheden: 792.000.000 TEU/km, of 4,8% meer dan het vorige jaar.

Het globale bruto vervoerde goederenvolume: meer dan 9,5 miljoen ton, wat 5% meer betekent dan in 1986.

Daarenboven is er genoteerd:

- ★ een nieuwe daling van de ledige containerbewegingen;
- ★ het behoud van het maritiem verkeer als belangrijkste sector;
- ★ een toename met 10% van het Europees continentaal verkeer (9,5% uitgedrukt in TEU-km);
- ★ een stijging met 13% van het Poolverkeer.

Om de stijgende behoeften te kunnen volgen heeft Intercontainer in 1987 een reeks gearticuleerde wagens van 80 voet besteld. De eerste exemplaren zijn nu reeds in gebruik en kunnen tegen 120 km/u. sporen. Een nieuwe reeks van 260 wagens van 40 voet met verwisselbare assen zal binnenkort geleverd worden. Deze wagens worden ingezet voor het verkeer met het Iberisch schiereiland.



5 NMBS-handelsposten buiten onze grenzen

De NMBS heeft vijf vertegenwoordigingen
buiten onze grenzen om efficiënt bij te dragen tot
de Europese uitbouw van de Belgische spoorwegen.

London W1 X 1 DE:
Sackville street 22-25 A
Telefoon 00/44.1.17 34 14 91



Luxemburg:
12-14 Boulevard d'Avranches
Telefoon 00/352.24 955



5000 Keulen 1:
Im Hauptbahnhof
Telefoon 00/49.221.13 47 61
Telex 888 35 63



75010 Parijs:
13 rue d'Alsace
Telefoon 00/33.1.42.01 12 12
Telex 214 909



4051 Bazel:
48 Aeschenvorstadt
Telefoon 00/41.61.23 72 85
Telex 965 637

SNCF



Parijs: Richard Servais beheert het Zuiden

Sinds eind 1987 heeft de algemene vertegenwoordiging van de NMBS voor Frankrijk en het Iberisch schiereiland een nieuwe leider.

Richard Servais, 41 jaar, was steeds actief in de commerciële diensten van de Belgische spoorwegen; eerst als produktbeheerder in de goederensector, daarna gespecialiseerd in het reizigersverkeer. Bovendien heeft hij deze ervaringen verrijkt in de verkoopstructuren van twee privé-transportondernemingen. Hij bezit dus de nodige troeven om de betrekkingen met de spoorwegklanten en met de partners van de Franse, Spaanse en Portugese spoorwegnetten te bestendigen en succesvol uit te bouwen.

In zijn nieuwe functie neemt Richard Servais de bevoegdheden over van de vroegere vertegenwoordiging te Rijsel, die het verkeer beheerde in de regio Nord/Pas-de-Calais.

Een andere nieuwigheid te Parijs: de deskundigen van de Europese spoorwegnetten (NMBS, NS, DB, FS) hebben hun krachten gebundeld om als één commerciële eenheid op te treden... een onontbeerlijk kenmerk voor de Europese spoorweg in het vooruitzicht van de grote Europese markt. Het nieuwe adres van onze Parijse vertegenwoordiging vindt u op de kaart. Er blijft een "reizigerspermanentie" op de Boulevard des Capucines, 21.

Net zoals de andere spoorwegnetten heeft de NMBS de structuur van haar vertegenwoordigingen in de buurlanden aangepast. Zij heeft dit gedaan rekening houdend met besparings- en rentabiliteitscriteria.

Voortaan hebben de Belgische spoorwegen vijf algemene vertegenwoordigingen die geleid worden door vertegenwoordigers die reeds jaren ter plaatse zijn of door enkele "nieuwkomers" in het vak.



SNCF

Luxemburg: Jacques Delhogue tussen Ardennen en Vogezen

Jacques Delhogue, 46 jaar, leidt te Luxemburg de vertegenwoordiging van de NMBS voor het Groothertogdom, de Elzas en Lotharingen.

Tot het einde van vorig jaar was hij verantwoordelijk voor het reilen en zeilen van de NMBS-vertegenwoordiging te Rijsel. Voorheen maakte hij ondermeer deel uit van het verkoopsteam van Interferry voor de Luikse regio.

Commerciële betrekkingen hebben voor hem geen geheimen en hij kent alle aspecten van het goederenverkeer per spoor, zowel per wagenlading of met intermodale technieken.

Jacques Delhogue werd recent benoemd tot Adviseur van de Buitenlandse Handel en hij zorgt eveneens voor de actieve promotie van het Belgisch toerisme (per trein uiteraard) in het Groothertogdom.



DSB

Keulen: Ernst Van der Stockt op de oostelijke as

De vertegenwoordiging te Keulen controleert het verkeer tussen België en de oostelijke as, met name Duitsland, Oostenrijk, Scandinavië en de Balkan. Ernst Van der Stockt, 44 jaar heeft de leiding van de oudste buitenlandse vertegenwoordiging van de NMBS.

Het NMBS-agentschap te Wenen heeft nu ook z'n deuren gesloten. Keulen neemt alle bevoegdheden over en zal verder het spoorwegverkeer met Oostenrijk leiden en beheren.



Zwitserland/Italië: Alphonse Schwanen en z'n team te Bazel

De verkeersstromen tussen België en Zwitserland - doorgetrokken van en naar Italië - blijven steeds onder de hoede van Alphonse Schwanen, 44 jaar, algemeen vertegenwoordiger van de NMBS te Bazel. Samen met de Zwitserse Spoorwegen en met de Brusselse verantwoordelijken voor de marketing, zal hij verder ijveren voor de modernisering van het aanbod "Benelux-Italië".



Londen: Daniel Mahr in Albion

Aan de overkant van de "plas" was de NMBS traditioneel steeds aanwezig. In de Britse hoofdstad houdt Daniel Mahr, 40 jaar, de touwtjes in handen.

Hij onderhandelt met de Britse Spoorwegen voor het ontwikkelen van een onontbeerlijke synergie in het vooruitzicht van de grote Europese markt en van de aansluiting van Groot-Brittannië bij het continent via de Kanaaltunnel.

Het Belgische net "D4" sinds 29 mei

"D" is een technische aanduiding die is aangebracht in de ladingstabellen op de flank van de wagens. D4 is de hoogste "laadcategorie".

Zoals u weet is de last per as een essentieel gegeven voor éénieder die een voertuig laadt.

De opgelegde beperkingen zijn afhankelijk van de algemene constructie van het voertuig en van het onderstel. Het geheel moet alle kenmerken bezitten om een veilig transport en dito verkeer te waarborgen.

Tot voor kort was het Belgische spoorwegnet gecatalogeerd als categorie C4. Er werd een last van 20 ton per as toegelaten en een massa van 8 ton per strekkende meter.

Sinds 29 mei behoort ons spoorwegnet tot de categorie D4. Dat betekent:

**22,5 ton per as en
8 ton per strekkende meter.**

Voor de grote wagens met draaistellen



komt dit overeen met een toename van de laadcapaciteit met 10 ton. De voordelen zijn duidelijk:

- ★ besparing aan materieel:
- ★ verhoogde competitiviteit.

In een volgend nummer komen we even in detail terug op deze verhoging van de last per as. Ondertussen kunnen de onmiddellijk geïnteresseerde expediteurs inlichtingen bekomen bij onze dienst "Raadgevingen aan de klanten", tel. 02/525.44.66 of 525.44.67. Zij kunnen ook bijlage 2 van het RIV raadplegen, waarin alle buitenlandse installaties zijn opgesomd die toegankelijk zijn voor vervoer "categorie D4".

Aanbodunies de krachtige methode

De voorlopers

1986. Met als basis de uitgevoerde marktstudies, besluiten de NMBS en de SNCF om een doelgericht kwaliteitsproduct te creëren: Interdelta.

Op gemeenschappelijke vergaderingen worden de deskundigen van beide netten samengebracht: de "commerciëlen" die zorgen voor het verwerven van het verkeer, en de "producenten" die zorgen voor het concretiseren van de aantrekkelijke prestaties aangeboden aan de klanten.

De werkwijze is nieuw: traditioneel waren beide partijen niet verenigd in één enkele belangengroep. Toch is de methode succesvol: in één gemeenschap denkt éénieder "klant, dienstverlening, succes."

Deze deskundigen hebben de weg geëffend voor de creatie van **Aanbodunies**.

1987. Het succes van de Interdeltatrein bewijst:

1. dat het produkt is aangepast aan de behoeften;
2. dat de werkmethode leidt tot vlotte prestaties.

De internationale aanpak

1988. De spoorwegnetten zijn overtuigd van deze efficiënte methode, en werken officieel aan Aanbodunies voor de ontwikkeling van hun internationale producten.

Eendracht maakt macht...! En dat is wel degelijk het leidmotief van de spoorwegen met 1993 aan de horizon: een krachtige dienstverlening uitbouwen die zich kan doorzetten op de grote Europese markt.

De NMBS zal in het kader van de Benelux systematisch deelnemen aan de Aanbodunies, binnen een kern samengesteld uit de Nederlandse, Luxemburgse en Belgische spoorwegen.

De Aanbodunies die interessant zijn voor België, zullen uitgebouwd worden op basis van goed afgebakende markten, met Duitsland en Oostenrijk; met Frankrijk; met Zwitserland en Italië; met Scandinavië. Voor het opmaken van rechtstreekse internationale tarieven door de "commerciëlen" werd voorheen dezelfde economische logica ge-

	A	B1	B2	C2	C3	C4	D4
	37,5 t	40,0 t	52,0 t	57,0 t	60,0 t	62,0 t	70,0 t
S	37,5 t	40,0 t	52,0 t				62,0 t

volgd... Maar deze keer hebben de "commerciële" de "producenten" als bondgenoten.

Samen de markt beheren

Aanbodunies zullen alle internationale transportaspecten behandelen: de basisstrategie, de te voeren acties, de controle van de resultaten, de tariefunies. Dat alles ten voordele van de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de competitiviteit van het aanbod, een driedovoudig doel dat het streven domineert van alle spoorwegnetten.

Zij zorgen voor nieuwe producten, ondermeer de rechtstreekse Eurail Cargo-treinen tussen de grote Europese centra. Op lange termijn komt men aldus tot een internationaal net van zeer hoge kwaliteit.

Anders uitgedrukt, via de Aanbodunies kunnen de spoorwegnetten samen de markt beheren.

Benelux-Frankrijk

De Aanbodunie Benelux-Frankrijk (de eerste waar de NMBS aan deelneemt) werd eind april op de markt gebracht. Onmiddellijk werden er binnen de nieuwe structuur groepen opgericht die diverse projecten bestuderen:

- ★ de chartertrein "Ile de France", gericht naar de Parijse regio;
- ★ een nieuw aanbod voor het vervoer van meststoffen;
- ★ een snel en flexibel reactiesysteem voor het verwerven van spotverkeer tegen netto prijzen;
- ★ een uitbreiding van het Interdelta-product (vandaag gekenmerkt door een bezetting van 100% en een voortdurende stijgende vraag).

Een Aanbodunie is stellig een "interne zaak". Maar toch willen wij het kenbaar maken: de vooruitgang die wordt geboekt bij een leverancier interesseert per definitie steeds de klanten.

Aanbodunie =

- ★ een **enig orgaan** voor het concept en het beheer van internationale producten;
- ★ **samengesteld** uit deskundigen van de productie en de commercialisering, aangeduid door de betrokken spoorwegnetten.



Na drie jaar werking heeft de NMBS haar globaal transportplan, gekend onder de noemer IC-IR, geëvalueerd. De basiskenmerken werden niet gewijzigd: klokvaste dienstregeling, grote regelmaat en systematische aansluitingen.

De exploitatie van het spoorwegnet gebeurt aldus op een meer rationele en meer rendabele basis. De gehouden opiniepeilingen bevestigen trouwens dat het "systeem" door de treingebuyers met maximale tevredenheid wordt gekwoteerd.

De evaluatie had tot doel het aanbod zo dicht mogelijk in overeenstemming te brengen met de vraag, of anders uitgedrukt om zo strikt mogelijk te beantwoorden aan de behoeften die in een tijdspanne van drie jaar konden verschuiven.

Voortaan zal de aanpassing aan de realiteit van de markt jaarlijks gebeuren. Zo kan de NMBS van dichtbij de actueel opduikende trends volgen.

De nieuwe dienstregeling, die van toepassing is sinds 29 mei, werd grondig gewijzigd in vergelijking met de situatie van juni 1984. Er werden verbeteringen aangebracht aan een groot aantal IC, IR en L-verbindingen. Enkele stations en stopplaatsen zijn heropend omdat er duidelijk een reizigerspotentieel aanwezig is. Ook werden er een aantal stopplaatsen gesloten omdat het reizigersaanbod te gering was en er geen toename wordt voorzien. Enkele baanvakken met sporadisch verkeer werden afgeschaft.

Op te merken valt dat de afschaffing van spoorwegdiensten slechts gebeurt na het inleggen van een autobusdienst die rationeler is afgestemd op de vraag.

Verrijkte dienstregeling

De dienstregeling werd verrijkt met nieuwe ochtend- en avondtreinen. Deze treinen worden gevoegd bij het bestaand aanbod op de belangrijke lijnen, en zijn het toonbeeld van de wil die de NMBS heeft om aan de behoeften tegemoet te komen niettegenstaande haar moeilijke financiële situatie.

Sommige van deze ochtend- en avondtreinen sporen elke dag. De meeste worden evenwel bij de dienstregeling gevoegd van de zaterdag en/of zondag. Dat om het reizen tijdens het weekend te bevorderen; men kan vroeger vertrekken en later terugkeren. Deze nieuwe laatavondtreinen krijgen trouwens het toepasselijke etiket opgeplakt van "theatertreinen".

Complementariteit

Onderstrepen we de inspanningen die de NMBS levert om de complementariteit met de andere openbare vervoermiddelen te intensifiëren. Een eerste commerciële realisatie bevestigt deze complementariteit: de TTB-kaart. Maar deze samenwerking concretiseert zich ook in de zorg voor goede aansluitingen tussen spoorweg- en autobusdiensten, en voor de eventuele overbrenging van diensten van het spoor naar de weg omwille van betere rentabiliteitscriteria.

Tot slot willen we eraan herinneren dat deze aanpassing van de diensten geen alleenstaand feit is. Zij gaat gepaard met een inspanning om de stations en de treinen "klantvriendelijker" te maken en om de parkeermogelijkheden rond de stations te verruimen. Dat alles kadert in een geheel om een "comfortabele" dienstverlening aan te bieden met een imago onze moderne technologische tijd waardig.

Wegvervoerders, de alarmklok luidt!

Vrij vertaald uit
de "Républicain Lorrain"
dd. 20 april 1988 -
in extenso overgenomen.

De reglementeringen die de werk- en rusttijden bepalen van de Europese wegvervoerders worden systematisch met de voeten getreden. Zij brengen aldus niet enkel hun eigen gezondheid en veiligheid in gevaar, maar ook die van de andere weggebruikers. Dat is de alarmerende conclusie van een studie die werd uitgevoerd door het opzoekingscentrum voor verkeer van de Groningse universiteit. De studie werd door de Nederlanders verricht op aanvraag van de Internationale Federatie van transportarbeiders.

Het rapport, getiteld "Relaties tussen de arbeidsvoorwaarden in het wegvervoer, de vermoeidheid, de gezondheid en de veiligheid op de weg", werd gepubliceerd door het "ITF" in verschillende talen en verdeeld aan de syndicaten van de bestuurders, aan de parlementariërs en aan de deskundigen

De Nederlandse Spoorwegen repatriëren de "verkoop" te Utrecht

Begin 1988 werd de heer A.K. Swijgman, leider van de vertegenwoordiging der Nederlandse spoorwegen te Brussel, op rust gesteld.

De afdeling "Commerciële Zaken" heeft de gelegenheid aangewend om de verkoop van het goederenvervoer in België en Luxemburg terug over te hevelen naar Utrecht. Maar gelijklopend hebben de NS ruime bevoegdheden toegekend aan de NMBS om hen te vertegenwoordigen bij de Belgische klanten. De Europese spoorweg bouwt aldus verder aan zijn toekomst.

De reizigersafdeling zet te Brussel haar activiteiten verder onder leiding van de Heer Michiel JONKER.

Het "overgehevelde" adres voor alle goe-

derenproblemen:
NS Goederenvervoer
Dienst van Commerciële Zaken
1e afdeling
Postbus 2025
NL 3500 HA Utrecht
Tel. 00/31/30.35.40.04
Telefax 00/31/30.31.31.26
Telex 70.131

De SNCF naast "marketing-NMBS"

Ongeveer op hetzelfde tijdstip verliet de algemene vertegenwoordiging van de SNCF te Brussel de Adolphe Maxlaan, om zich te vestigen op de hoogste verdieping van de Shell Building waar ook het Departement Marketing en Verkoop van de NMBS huist. Reeds eerder hadden de Franse spoorwegen de informatie omtrent hun reizigersaanbod overgelaten aan de NMBS.

Wijzigingen bij onze partners te Brussel

Na een aarzelende start in 1987, nam de economische activiteit vanaf september plots sterk toe. Het was ook in deze maand dat de inspanning voor het winnen van het vertrouwen van nieuwe klanten vruchten begon af te werpen.

In de loop van het laatste trimester van 1987 noteert men een heropleving van de marktaandeelen en een algemene globale stijging.

De totale vervoerde hoeveelheid steeg voor het jaar 1987 uiteindelijk tot 64 miljoen ton, wat een toename betekent van 1,4% ten opzichte van 1986.

Enkele marktsegmenten evolueerden erg gunstig:

- ★ landbouw- en voedingsmiddelen: + 17% ;
- ★ gecombineerd vervoer: + 7% ;
- ★ automobiellindustrie: + 6% ;
- ★ metaalproducten: + 5% .

De bouwmaterialen (einde van de werken te Zeebrugge) en de steenkolen (Kempense herstructurering) verzwakten.

De goederen in 1987

van het wegvervoer in alle landen.

Het document onderstreept dat de reglementering die de werk- en rusttijden van de bestuurders bepaalt, sterk varieert van land tot land en dat in sommige landen zelfs een reglementering ontbreekt. En daar waar ze wel bestaat, komt de studie tot het besluit dat ze niet wordt gerespecteerd en dat bepaalde reglementeringen derwijze complex zijn dat noch de bestuurders, noch de politie, noch de controlerende autoriteiten alle nuances begrijpen.

De Nederlandse deskundigen hebben ondermeer volgende conclusies getrokken:

★ De werktijd van de bestuurders stijgt ver uit boven het gemiddelde van de andere industrieën (tussen 62,5 en 75 uren per week).

★ Het ongevalrisico op de weg neemt sterk toe door de te lange werkdag van de bestuurder.

★ Een groot aantal bestuurders neemt dagelijks niet de nodige tijd om te rusten.

★ Het ongevalrisico verhoogt ook bij nachtelijke reizen. Meer dan 16% van de bestuurders op "lange trajecten" gaven toe ooit te zijn ingedommeld achter het stuur, en 7% had om deze reden een ongeval.

★ Bijna 50% van de professionele bestuurders zeggen dat ze gezondheidsproblemen hebben, meestal chronische aandoeningen, omwille van de arbeidsomstandigheden en de leefgewoonten.

"Het is duidelijk dat de sector van het goederenvervoer over de weg in een anarchistische situatie is beland", zo vat de Adjunct Secretaris-Generaal van het ITF de situatie samen.

De Internationale Federatie van transportarbeiders deed een oproep aan alle verantwoordelijken voor de reglementeringen met betrekking tot de wegveiligheid en tot het "stuurgedrag", om onmiddellijk maatregelen te nemen voor het klaren van deze situatie. Zij nodigt deze verantwoordelijken uit om samen te werken met de syndicaten van de bestuurders om verder te ijveren voor een meer zekere en menselijke toekomst van de transportarbeiders.

Jacques Audouard verlaat begin juli de directie van de vertegenwoordiging, en zijn adjunct, Jean Deleglise, lost voortaan de goederenproblemen op, geassisteerd door Paul Bescond, Stéphane Owczarz en Mevrouw Linard.

Het nieuwe adres van onze Franse collega's:

Algemene Vertegenwoordiging SNCF
Shell Building
Ravensteinstraat, 60 bus 20
1000 Brussel
Tel. 02/514.08.00
Telex 61.997

Een nieuwe vertegenwoordiger voor de DB.

Het team van de Deutsche Bundesbahn heeft een nieuwe leider. De heer Gaertner die sinds meer dan tien jaar de leiding waar-

nam, keerde terug naar de heimat om een andere functie bij de DB uit te oefenen.

De heer Ulrich KURTH neemt nu de touwtjes over. Voor het afhandelen van alle mogelijke goederenproblemen wordt hij bijgestaan door Mevrouw Kronenwerth en de heer Jozef Kirschweg. Zij zijn gevestigd in de Luxemburgstraat, 23 te 1040 BRUSSEL (tel. 02/512.53.39).

De Deutsche Bundesbahn heeft ook een handelspost te Antwerpen, toevertrouwd aan de heer Frans Franceus. Het adres: Deutsche Bundesbahn, c/o Sitrans Ankerrui 26-30 bus 6 2000 Antwerpen
Tel. 03/233.97.20
Telex 31.872.



De handelspost van het departement Marketing-Verkoop, gehuisvest in de Adolphe Maxlaan, 142 te Brussel, heeft een nieuwe leider.

Voortaan staat

Danny Verbelen aan het hoofd van het team dat de contacten onderhoudt met de spoorwegklanten in het district Centrum.

Danny Verbelen vervangt Willy De Coster die terugkeert naar de reizigersafdeling in de centrale diensten.

Een telefoonnummer: 02/219 00 40, en een telexnummer: 20 599.

Men stelt met voldoening vast dat de diversificatie-inspanning langzaam maar zeker succesvol is. Voor het eerst sinds 1952 heeft het aandeel van de lichte industrie (gecombineerd vervoer inbegrepen) de 30% van het totale verkeer overschreden. In 1974 zorgde deze sector slechts voor 22% van het verkeer.

Dit betekent dat er steeds maar nieuwe klanten zijn die de "spoorweggragen" vervoegen.

