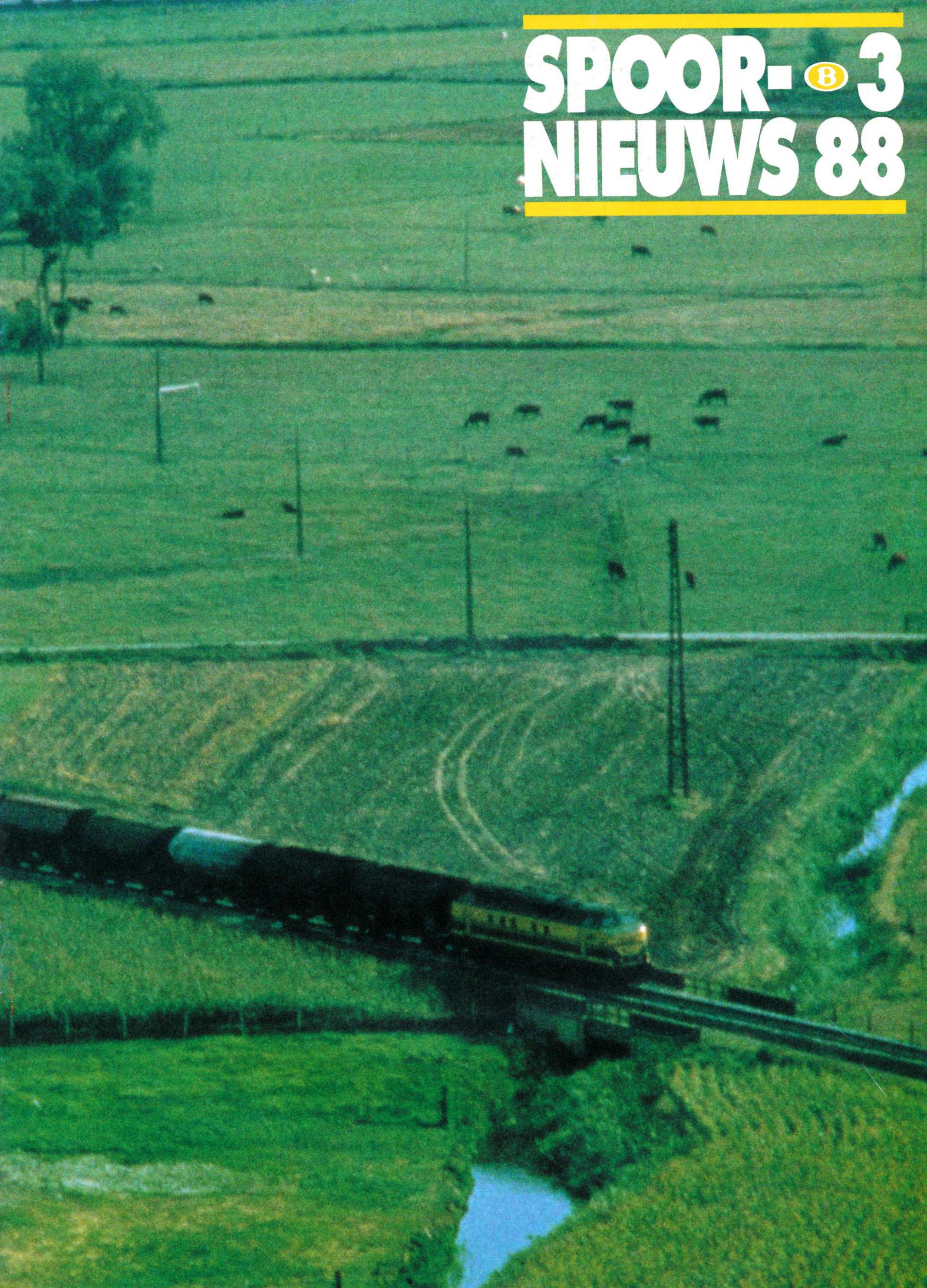


SPOOR-^B3 NIEUWS 88



3 | 88

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

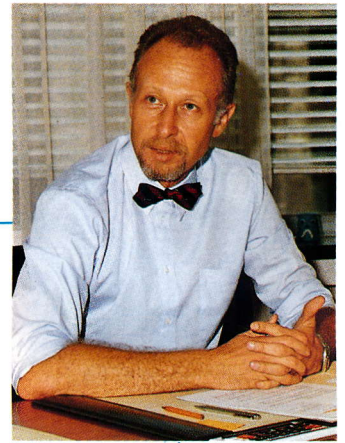
Verantwoordelijke uitgever:
W. Van Gestel - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
Tel. 02/525 36 84 - 525 36 35
Telefax 02/525 40 45
Telex 20 424

Druk:
Hoorens Printing - Kortrijk-Heule

Lid **fppb**

Foto's:
NMBS



INHOUD

- Interdelta: een 4e trein 3
- Hermes: 3 netten meer 3
- Veiligheid: het specifiek karakter van de spoorweg 4
- Rbps-wagen 7
- Reforger 11
- Speciale treinen 12
- Nieuwe gezichten, nieuwe adressen 14
- Gecombineerd vervoer 14
- Rechtstreeks tarief naar Italië 15
- TTB, succesrijk 15

Tot uw dienst: het Departement Marketing-Verkoop

★ centrale diensten

1000 Bruxelles
Ravensteinstraat 60 bus 24
Télex 25 035
Téléfax 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 Namen
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

Het verkeer van de NMBS gaat sedert een jaar opnieuw in stijgende lijn. Deze constante toename veronderstelt twee vaststellingen.

Wij bevinden ons in de bocht die ons naar de rechte lijn van de grote Europese markt leidt.

En het tijdperk van de vervoerder - een internationale logistieke operator - vangt aan bij de Belgische spoorwegen. De waaijer van diensten die wij voorstellen bij het zuiver vervoer van de goederen, laat ons toe een volledig aanbod op de markt te brengen dat qua concurrentiële kwaliteit door de klant gewaardeerd wordt.

Om tegemoet te komen aan een steeds grotere klantenkring, zijn wij vastbesloten om verder nieuwe producten te creëren die uitstekend zijn aangepast aan de markt -het toenevend succes van Interdelta is een eerste sprekend voorbeeld -, en willen wij promotionele aanbiedingen lanceren die de bekwaamheid van de spoorweg aantonen om een bepalende rol te spelen op de Europese markt.

Albert Counet
Dienstleider
Marketing-Verkoop
Goederen

4 een vierde wekelijkse trein naar de Rhône

Interdelta, de meest in het oog springende goederentrein tussen België en Frankrijk, kent een daverend succes. Met een ritme van twee ritten per week tussen België en de Rhônevallei werd in oktober 1986 van start gegaan om vanaf maart 1987 driemaal per week vanuit België te vertrekken.

De bezettingsgraad bereikt nu op sommige dagen 100 %. De NMBS en de SNCF hebben dan ook beslist wekelijks een vierde trein in te leggen die op maandag vertrekt.

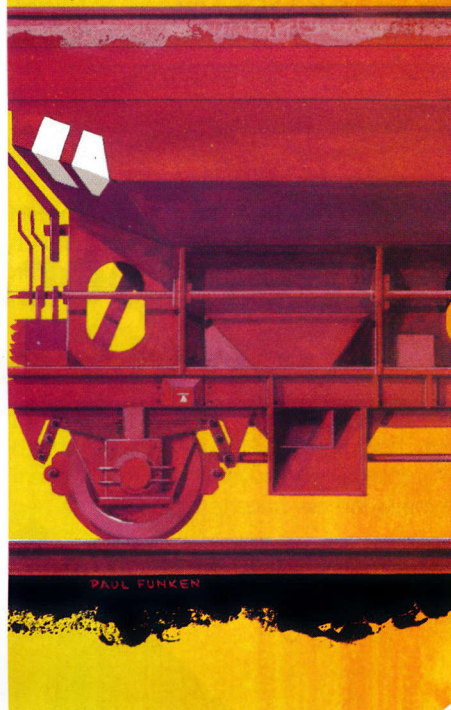
Sinds 5 september vertrekt dus een Interdelta-trein vanuit België elke maandag-, dinsdag-, woensdag- en vrijdagavond. De goederen worden bij uw Franse partners op woensdag-, donderdag-, vrijdag- en maandagmorgen geleverd.

Voortaan kunnen de afzenders van goederen, gededouaneerd bij vertrek, met bestemming de ondernemingen in 11 Franse departementen van de Rhônevallei (van Dijon en Lyon tot Marseille) bijna elke dag op een uiterst snelle verzending van hun goederen rekenen met contractueel gewaarborgde leveringstermijnen en erg concurrentiële prijzen.

Wij zijn ervan overtuigd dat de uitbreiding van de Interdeltadienst een niet te versmaden troef is om een grotere flexibiliteit van uw zendingen te verzekeren. Alle informatie met betrekking tot Interdelta kan bekomen worden bij de regionale verkooppunten van de NMBS en bij de centredienst, telefoon 02/525.26.54.

HET VOLGEN VAN WAGENS WORDT UITGEBREID

Drie spoorwegnetten sluiten aan bij Hermes



De Oostenrijkse, Spaanse en Zweedse spoorwegen hebben officieel aangekondigd dat zij willen aansluiten bij het informatica-netwerk Hermes.

"Hermes" staat voor het internationaal data-transmissienetwerk dat reeds wordt aangewend door de spoorwegnetten van België, Groot-Brittannië, Frankrijk, Duitsland, Italië en Zwitserland. Het is een communicatiemiddel met grote capaciteit dat heel vlot is voor de controle van het goederenverkeer.

Er zijn studies aan de gang om de toepassingen uit te breiden tot de planning en het beheer van het goederenverkeer, tot de commerciële informatie, tot de verrichtingen voor de afrekening en tot de transmissie van verzendingsgegevens. Het uitwerken van deze laatste toepassing - die de belangrijkste doelstelling uitmaakt van een nieuw project - zou vanaf 1990 moeten uitmonden in de mogelijkheid om de gegevens van de transportdocumenten elektronisch door te sturen (project DOCIMEL).

Herinneren we daarbij dat de NMBS dank zij Hermes in contact treedt met de beheerssystemen voor het verkeer van andere aangesloten spoorwegnetten, en dat zij via RailEasy haar klanten kan bijstaan voor het volgen in real time van de transporten.

Het specifiek karakter van de spoorweg

De trein rijdt in een eigen bedding; een bedding waar hij heer en meester is en die hij alleen gebruikt.

De treinen volgen een vooraf uitgestippelde reisweg en een nauwkeurige dienstregeling; ze kunnen niet afwijken van deze reisweg en het rijden volgens de dienstregeling wordt door de controleposten gevolgd die het verkeer op het net regelen. Aldus kent men op elk ogenblik de positie van alle bewegende reizigers- en goederentreinen.

Reizigers- en goederentreinen sporen in dezelfde bedding volgens identieke methodes. Ze profiteren beide van dezelfde veiligheidsmaatregelen die het specifiek karakter van de spoorweg uitmaken.

Veiligheid van bij het ontwerp

Het spoor heeft een primordiale troef: de veiligheid wordt automatisch ingebouwd van bij het ontwerpen van de vaste uitrustingen, van het rollend materieel en van de exploitatiemethodes.

Zo kan de spoorweg vergeleken worden met een geautomatiseerd technisch systeem met een betrouwbaarheidsgraad die zo hoog reikt als de actuele technische mogelijkheden het toelaten.

Deze betrouwbaarheid stoelt voornamelijk op een hoogwaardige technische uitrusting die functioneert volgens een logische opvolging en volgens een aantal imperatieve regels gekoppeld aan een doorgedreven vorming van het personeel.

Een efficiënte seinrichting

De seinrichting is een essentieel gegeven voor de veiligheid. Daar de remafstanden groot zijn, worden alle stopseinen vooraf aangekondigd van zodra de treinen op het traject meer dan 40 km/u mogen rijden.

Een waarschuwingssein (voorsein) gaat steeds het gebodsein vooraf. Dat is geplaatst op de normale remafstand van een stel dat tegen de maximum snelheid spoort. De bestuurder kan aldus onder de beste omstandigheden reageren.

Het rollend materieel en de infrastructuur zijn uitgerust met veiligheidsvoorzieningen die voortdurend de waakzaamheid van de bestuurder controleren. Indien hij de seinen niet respecteert dan wordt het treinstel automatisch en onmiddellijk afgeremd.

Doorgedreven vorming en discipline

Het systeem is uiteraard afhankelijk van de inbreng van de mens, die een determinerende rol blijft vervullen. Om deze reden krijgt het spoorwegpersoneel een doorgedreven vorming en is het onderworpen aan regelmatige controles.

Een bestuurder zal nooit met een locomotief rijden zonder de reisweg in alle details te kennen. Hij mag bovendien enkel de locomotieven besturen waarvan hij goed alle eigenschappen en mogelijkheden kent.

Hun prestaties zijn strikt gereguleerd en zij respecteren nauwkeurig de werk- en rusttijden, zodanig dat de "menselijke factor" evolueert naar een "sterk" punt van het systeem.

De spoorwegorganisatie is gebaseerd op uitermate strenge en soliede principes van discipline. Dat is op zichzelf reeds een waarborg van betrouwbaarheid voor een onderneming met veel werknemers en die enkele duizenden kilometer spoor exploiteert.

Aanvullendemaatregelen

Ook de trein heeft een "zwarte doos". Aldus is het mogelijk om op de voertuigen zelf, in de seinpost en in de centrale dispatchings controle uit te oefenen of een traject werd afgelegd volgens de geldende normen.

De controles die op elk niveau worden uitgevoerd, betekenen ook een waardevolle bijdrage als "levend" bewijsmateriaal bij de beroepsvorming.

De betrouwbaarheid van het systeem berust ook op een waaier van aanvullende mogelijkheden zoals: het stilleggen van alle verkeer op een welbepaald baanvak of de oriëntatie naar een vooropgestelde alternatieve reisweg. Bij een eventueel falen wordt de hoge veiligheidsgraad onmiddellijk gecorrigeerd voor alle andere treinen.

Het geheel van deze regels, preventieve maatregelen en technische middelen is gericht op het vermijden van risicosituaties voor het "werkinstrument", voor de klanten, voor het personeel en voor het menselijke en natuurlijke leefmilieu.

De spoorweg is een vast gegeven in het dagdagelijkse leven. Hij verrijkt zich met maatregelen en aanvullende beschikkingen wanneer een transport van het gewone afwijkt.

Omwille van zijn aard, en dank zij de nauwgezette organisatie, is de spoorweg een erg veilig transportmiddel.

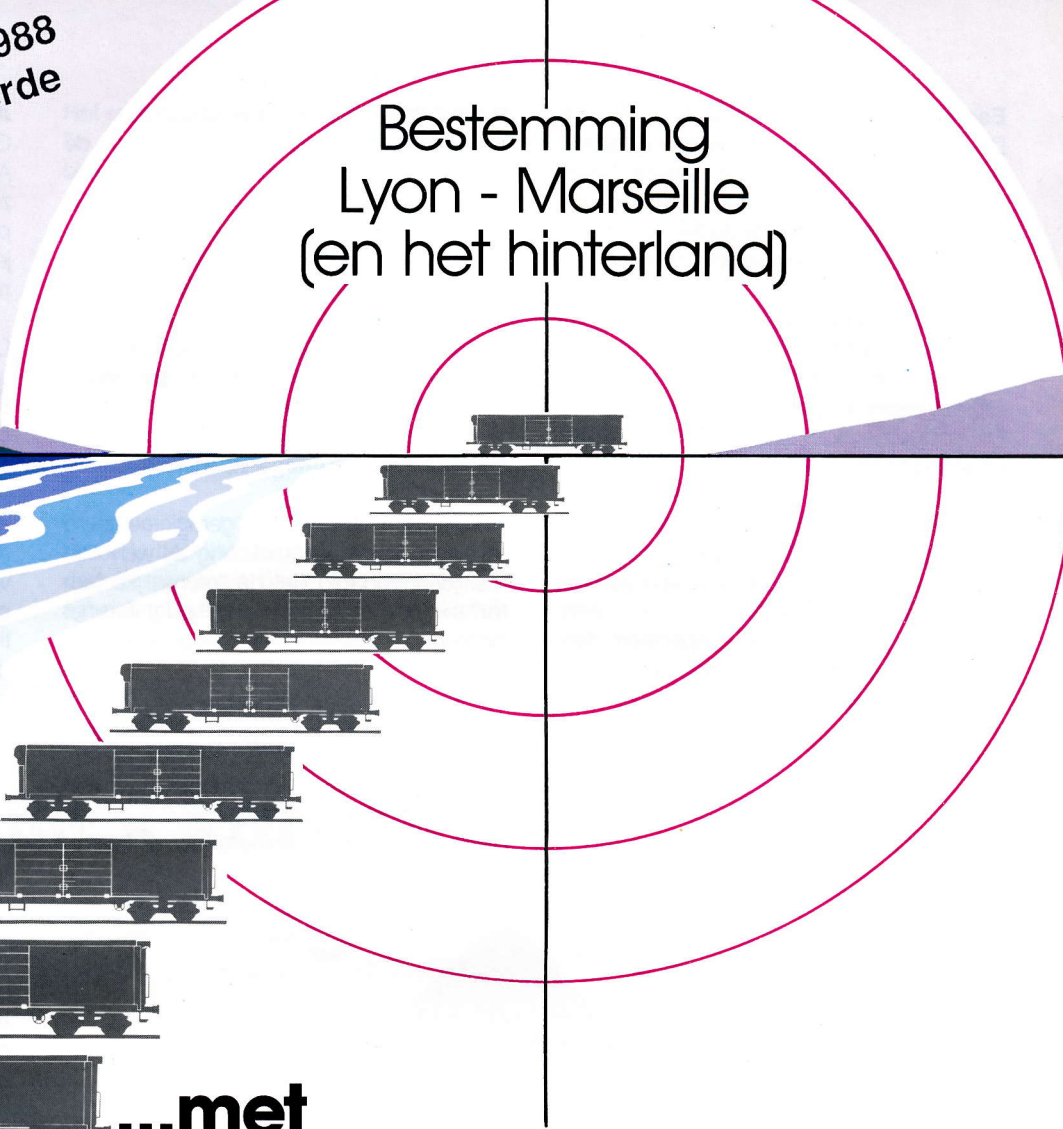
De veiligheid staat steeds centraal, van bij het ontwerp van het "werktuig" tot bij de bepaling van de exploitatiemethodes.

VEILIGHEID het specifiek karakter van de spoorweg



NIEUW
Om u beter te dienen,
vertrekt er vanaf 05.09.1988
iedere maandag een vierde
INTERDELTA-trein

Bestemming
Lyon - Marseille
(en het hinterland)



...met

INTERDELTA

snelle rechtstreekse treinen
op maandag, dinsdag, woensdag en vrijdag
geen oponthoud aan de grens
gewaarborgde levering op woensdag, donderdag, vrijdag
en maandag op de as Dijon-Lyon-Marseille
gepersonaliseerde prijs, per wagen,
van zone tot zone, onmiddellijke prijsofferte

Geef ons een seintje, om het even wanneer:
02/525.26.54

De commerciële agentschappen van de NMBS
staan eveneens tot uw dienst.

Belgische spoorwegen



zeer lange platte draaistelwagen



Rbps - wagens zijn platte draaistelwagens met een lengte van 25 m, waardoor ze uitermate geschikt zijn voor het vervoer van profielen, platen of andere goederen met zeer grote lengte.

Draairongen van 1,70 m verhinderen dat de goederen zijwaarts verschuiven of omkantelen. Dank zij de aanwezigheid van vaste laadbalken liggen de goederen wat hoger dan de wagenvloer, zodat de behandeling met kabels vergemakkelijkt wordt.

De wagens hebben een grote radstand, wat wel problemen kan scheppen wanneer de geïsoleerde spoorstaven niet lang genoeg zijn. Daarom is voor vervoer op bepaalde trajecten vooraf een toelating vereist.

De gegevens in verband met de toelaatbare belading en geconcentreerde lasten staan op de zijkant van de wagen vermeld. De gebruikers worden dan ook verzocht na te gaan of hun lading binnen de voorgeschreven grenzen blijft.



Het Departement
Marketing - Verkoop
Afdeling Logistiek 50.33
tel.: 02 / 525.4467
4469

Raadpleeg de specialisten:

Neem inlichtingen alvorens deze wagens te kiezen.

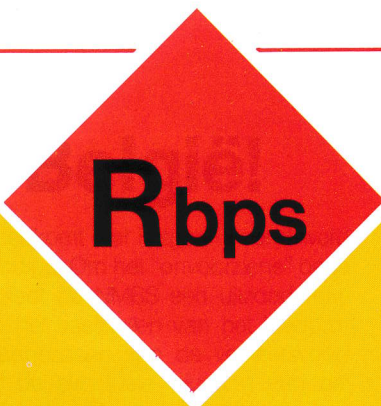
Is het werkelijk de aangewezen wagen voor het vervoer van uw goederen?

Is het de geschikste wagen?

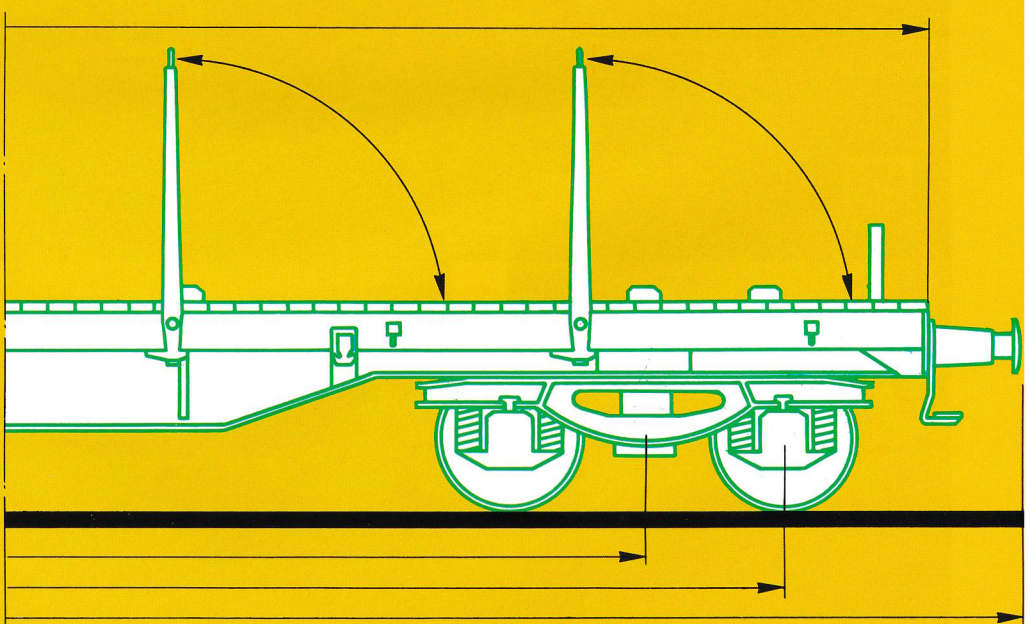
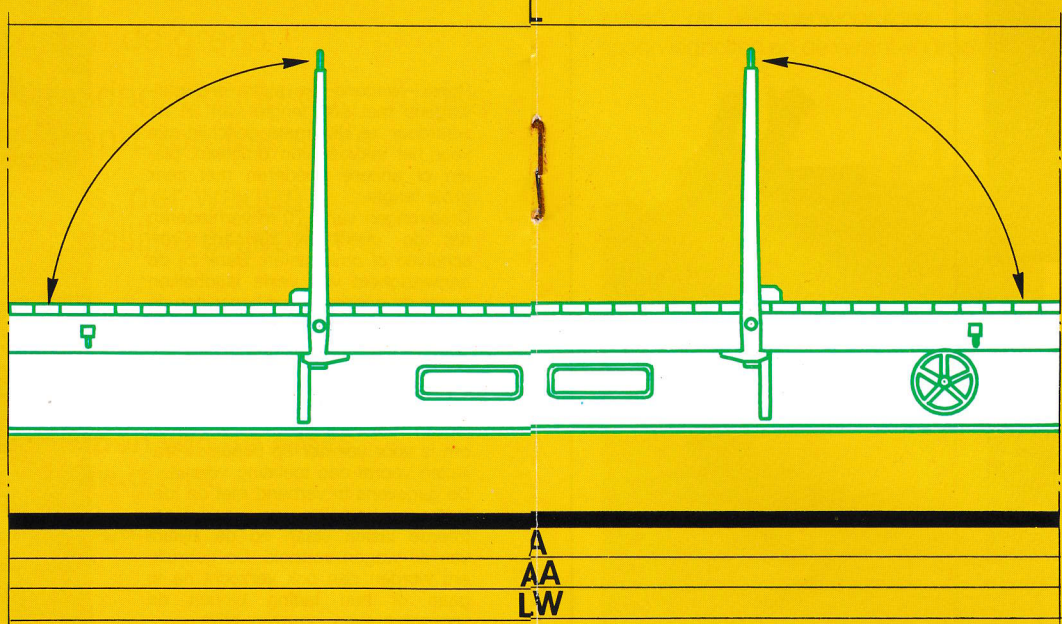
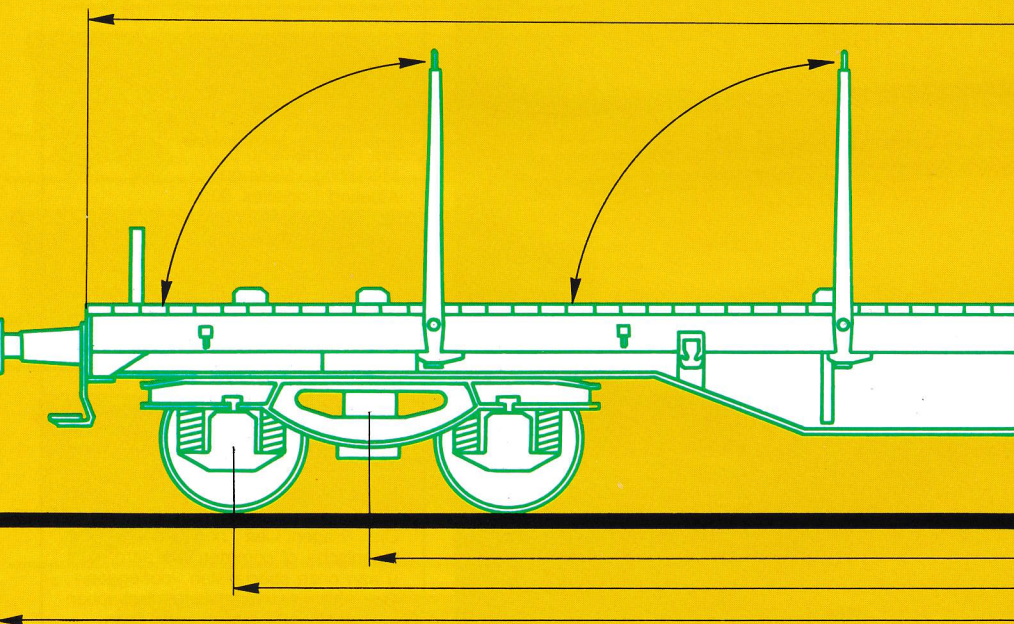
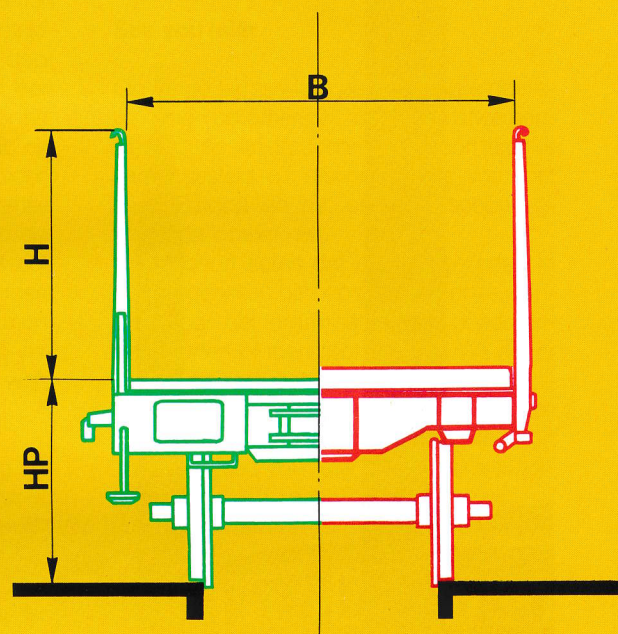
Die vragen, en nog andere van technische of commerciële aard, kunt u aan onze specialisten voorleggen. Ook bij de handelsagentschappen van de NMBS kunt u te rade gaan.

R platte wagen van gewoon type

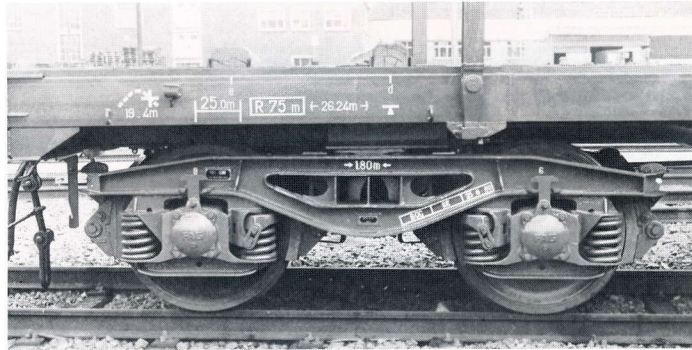
bps nuttige lengte: 22 m
 zonder schotten
 geschikt om te rijden tegen 100 km/h



1	Lettercode UIC		Rbps			
2	Type		3410 A1			
3	Aantal		125			
4	Nummer van de wagen internationale code		8188			
	serienummer		3932 000			
			199			
5	Constructiejaar		1980			
6	Totale lengte = LW	mm	26.240			
7	Afstand tussen de spillen van de draaistellen = A	mm	21.200			
8	Afstand tussen de eindassen = AA	mm	23.000			
9	Totale breedte = BW	mm	2.984			
10	Vloerhoogte = HP	mm	1.335			
11	Nuttige lengte = L	mm	25.000			
12	Nuttige breedte = B	mm	2.500			
13	Kopscholten		-			
14	Beweegbare zijrongen aantal		2 x 8			
	hoogte boven de vloer = H	mm	1.665			
15	Vaste leibalken aantal		10			
	hoogte boven de vloer = h	mm	105			
16	Gemiddelde tarra	t	28,9			
17	Toegelaten lasten	t	A	B	C	
			35	43	51	
			S	35	43	51
18	Maximale geconcentreerde lasten	m-t	m	t		
			a-a	3,1	25	27
			b-b	9,2	31	41
			c-c	15,2	38	49
			d-d	21,2	48	49
			e-e	22,8	49	45



Zeer lange platte draaistelwagen



REM 24t 48t
FREIN 0-GP 40t

	m	t	
a-a	3.1	25.0	27.0
b-b	9.2	31.0	41.0
c-c	15.2	38.0	49.0
d-d	21.2	48.0	49.0
e-e	22.8	49.0	45.0



REFORGER: Landing van de US-troepen in België!

Je hoeft echt niet verwonderd te zijn ! Het was een geprogrammeerde invasie in het kader van de grote NATO- manoeuvres in september laatstleden.

Deze werden voor de twintigste keer gehouden, maar voor ons land was er toch een première, daar alle materieel en manschappen via België transiteerden alvorens het operatieterrein in West-Duitsland werd bereikt.

De spoorweg had een belangrijk aandeel in het welslagen van de "REturn of FORces to GERmany". Zijn bekwaamheid, die reeds bij eerdere manoeuvres werd bevestigd, maakt hem tot een ideale partner die oog heeft voor de veiligheid, die snel en efficiënt het transport uitvoert en die bovendien het leefmilieu respecteert.

Deze kenmerken zijn onontbeerlijk, want voor een strijdkracht is de verplaatsing van de thuisbasis naar het operatieterrein een sleutelprobleem. De spoorweg zorgt ervoor dat de meest hinderlijke aspecten van deze "volksverhuizing" worden weggegomd: de verkeersmoeilijkheden, de eventuele schade toegebracht aan de wegen door de pantservoertuigen (meer dan 50 ton zwaar voor bepaalde "exemplaren"), "vermoeidheid" van materieel en personeel voor de eigenlijke actie aanvangt.

Logistiek en planning

Om de fictieve strategische behoeften af te stemmen op de realiteit van het ogenblik gebeurt de planning van de troepenbeweging ettelijke maanden op voorhand. Dat is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen de vertegenwoordigers van de spoorwegnetten en de verantwoordelijke of-

ficiëren bij de deelnemende strijdkrachten.

De plaatsen voor het laden en het lossen, de data en de uren van vertrek en de overgang bij de grenzen zijn na een studie in onderling akkoord nauwkeurig vastgesteld en houden rekening met diverse mogelijkheden.

Zo wordt de bestaande infrastructuur aangevuld met mobiele laad- en losshellingen die het evidente voordeel hebben dat er "overal" kan geladen en gelost worden. De gesleepte last bedraagt maximaal 1.300 ton voor een trein van 600 meter. Het vastzetten van de lading geschiedt door de strijdkrachten zelf, maar wordt nagezien door de meestergasten van de NMBS om een optimale veiligheid te waarborgen. Voor het materieel dat buiten het laadprofiel valt zijn er speciale studies, die de transportvoorwaarden bepalen, het spoorwegmaterieel dat zal gebruikt worden en het traject dat zal bereden worden. Dat alles vertaalt zich in "uitzonderlijke" treinen die geen andere treinen mogen kruisen, die zijn samengesteld uit speciale wagens en die een verplichte reisweg volgen die nauwkeurig werd uitgestippeld.

Het transport wordt volgens planning uitgevoerd, want elk oponthoud kan invloed hebben op het vlotte verloop van de losverrichtingen. Niettegenstaande alle mogelijke voorzorgen worden genomen gebeurt het soms dat het legermaterieel bij het laden

niet overeenkomt met hetgeen vooraf werd aangekondigd. Om het "onvoorziene" op te vangen biedt de NMBS een uitzonderlijke flexibiliteit: het vaststellen van het laadprofiel, het aanpassen van de verkeersvoorwaarden, de eventuele wijziging van de reisweg. Dit alles binnen een uitermate kort tijdsbestek.

Deze snelle "volksverhuizing" geschiedt tussen het normale verkeer door en vereist een grote vakbekwaamheid van het spoorwegpersoneel en een goede onderlinge samenwerking tussen de spoorwegnetten.

See you later

Op lange termijn kan een dergelijke operatie nog bijkomende vruchten afwerpen, want deze strijdkrachten zijn voornamelijk samengesteld uit reservisten die voor het eerst Europa en het efficiënte spoorwegtransport ontdekken.

Het gebeurt soms dat ex-Reforgerleden in het burgerleven beroep doen op onze diensten voor het organiseren van goederen-transporten of toeristische reizen. Wij zijn er van overtuigd dat deze gelegenheidsstrijders de goede reputatie van de Europese spoorwegen zullen uitdagen en dat hun "Bye Bye, see you later" geen holle woorden zijn.





Een speciale trein is steeds een aparte gebeurtenis. Hij geeft aan een manifestatie een uitzonderlijke dimensie die het "gewone" ver overstijgt.

Speciale treinen van diverse aard hebben recent hun stempel gedrukt op evenementen die in de media ruim aan bod kwamen.

Nieuws uit Seoel

Twee radiotreinen werden uitgerust door de RTBF en de BRT en spoorden van 17 september tot 2 oktober doorheen het land.

* In het midden van het treinstel was er een heuse studio ingericht van waaruit de radiopresentatoren hun uitzendingen in de ether stuurden... uiteraard sterk ge-

Speciale treinen :



kruid met olympisch nieuws.

* In enkele exporijtuigen kon het publiek één en ander aan de weet komen over de rijke geschiedenis van de olympische spelen.

* Dikwijls was er op het perron een podium waar gekende vedetten voor de gelegenheid werden geïnterviewd.

Dag na dag waren deze treinen "uitzendstations" voor sportinformatie en culturele animatie. Voor vele mensen een verrassende ontmoeting met de "gezichten achter de micro".

1000 sportieve challengers

In de week na de gemeenteraadsverkiezingen werd op 12 oktober het startschot



gegeven voor de Challenger's Trophy. Een proloog te Leuven, gevolgd door een gezamenlijke overbrenging met de trein naar de Sûre-vallei, waar het grootste deel van de proeven werd gehouden.

Drie dagen later werden de 1000 deelnemers met een andere speciale trein "gerepatrieerd" en naar Groenendaal gebracht waar de finale proef van de Trophy plaatsvond.

Een mobiel "werktuig"

In België zijn dergelijke treinen geen uitzondering. Diverse ondernemingen en organismen zetten regelmatig een trein op de sporen die hen uitsluitend is voorbehouden. Soms zijn het een aantal plaatselijke verdelers die per trein het land doorkruisen, op zoek naar vruchtbare beroepscontacten met het bijhorend natje et droogje. Soms is het een school die met enkele honderden leerlingen een educatieve daguitstap organiseert. Soms is er op één bepaalde reisweg een grote reizigerstoevloed naar aanleiding van een spektakel of een sportief of cultureel evenement.

Vanaf 14 november zal Technorame gedurende 173 dagen het Waalse landsgeelte doorkruisen. De promotoren van deze trein hebben hun doelstellingen goed afgebakend en hebben de voordelen van deze reizende expoformule duidelijk onderkend:

... de informatie dicht bij de doelgroepen brengen, door ons te begeven naar de plaatsen waar de ondernemers zijn gevestigd en waar het kaderpersoneel en de weddetrekkenden, alsook hun onmiddellijke opvolgers - dus de studenten -, leven en werken.

Technorame zal in negen exporijtuigen de zes "basistechnologieën" voorstellen: electronica, informatica, robotica, biotechnologie, telecommunicatie en ruimte-onderzoek. Dat gebeurt met bewegende

In verband met Challenger's Trophy

Rugnummer 137 behaalt 10de plaats !

Dit jaar was het de eerste maal dat de NMBS met een ploeg aan Challenger's Trophy deelnam. Dat engagement kadert in het huidig dynamisme van de Maatschappij, waarbij de kwaliteit van de aangeboden diensten, alsook de ondernemingsgeest van het personeel prioritair zijn.

Een adjunct-stationschef, een factageklerk, een treinbestuurder en een elektromecanicen werden door een team van medisch adviseurs en sportkenners uit een veertigtal kandidaten geselecteerd en

een gebeurtenis

In deze omstandigheden is de trein het aangewezen "werktuig", omwille van zijn capaciteit gekoppeld aan de mobiliteit.

De trein kan makkelijk omgetoverd worden in een echt rijdend medium dat in de stations wordt te kijk gesteld. De ondernemingen kunnen er hun produkten in voorstellen, en kunnen op een persoonlijke manier naar de klant toegaan. Deze weten dit naar waarde te schatten en komen meestal zeer talrijk opdagen. De onderneming heeft een sterk commercieel contact met de klanten, in een losse sfeer die niet wordt bezwaard door de aanwezigheid van concurrenten zoals dat het geval is in jaarbeurzen en salons.

TECHNORAME

In samenwerking met de Club Athena en de Waalse instanties heeft de NMBS een expotrein op de sporen gezet, "Technorame" genoemd. Deze handelt volledig over de nieuwe technologieën en hun impact op de werkgelegenheid en de beroepsopleiding.

beelden en met voorwerpen, zoals onder meer enkele exemplaren "androïden". Ook het Europese impact van de nieuwe technologieën en de informatie over de beroepen en de aangepaste scholing komen in Technorame ruim aan bod.

Van Moeskroen tot Eupen kunnen de bezoekers met een gids het universum van de technologie betreden. Een verrassende ontdekking, want Einstein (of z'n androïde) zal ze welkom heten, en via een "magische" decoratie komen ze terecht in de cockpit van de space shuttle Hermes !

Een sprekend bewijs dat de trein een reizend communicatiemiddel is met talrijke voordelen die uitstekend kunnen aangepast worden aan de specifieke behoeften.

U wil meer vernemen over deze speciale treinmogelijkheden ? U wenst nauwkeurig ingelicht te worden ? Vorm het telefoonnummer 02/525.26.42. Wij staan te uwerbeschikking.

zijn op 12 oktober 1988 in de proloog te Leuven van start gegaan.

Aanvankelijk zat het geluk niet mee. Na de eerste dag stond de NMBS-ploeg op de 181ste plaats.

De vier spoor mannen waren hierdoor geenszins ontmoedigd en hebben zich gedurende drie dagen (en nachten) letterlijk naar omhoog gewerkt.

Op zaterdag 15 oktober, in het Terkamerbos, kon de inrichter rugnummer 137 dan ook onder de eerste tien van de rangschikking vermelden. In drie dagen had de NMBS-ploeg zo maar eventjes 171 plaatsen goedge maakt.

Hoed af voor deze ploeg !

Het personeel van de NMBS heeft hiermee duidelijk bewezen over een echte ondernemingsgeest te beschikken.

SNCF: NIEUWE STRUCTUUR TE BRUSSEL

Net zoals de NMBS is de SNCF overgegaan tot een herstructurering van haar vertegenwoordigingen in het buitenland. In een vorige uitgave maakten we reeds melding van de op til zijnde wijzigingen te Brussel. Nu is de structuur goed en wel uitgebouwd.

De vertegenwoordiging van de SNCF, gehuisvest in de Shell Building, is voortaan opgedeeld in twee onderscheiden departementen.

Een handelsvertegenwoordiging voor de goederen

geleid door Yves Collin.

Na een verblijf van drie jaar in de handelsvertegenwoordiging van Epinal, was de heer Collin gedurende 10 jaar technisch raadgever bij de handelsdirecteur van de spoorwegen te Abidjan (Niger). Daarna,

van 1983 tot midden 1988, hield hij zich bij de SNCF te Parijs onledig met marktstudies voor het goederenvervoer van opeenvolgend granen, koolwaterstoffen en brandstoffen.

Voortaan is hij te Brussel, bijgestaan door Paul Bescond, Stéphan Owczarz en mevrouw Linard.

Een handelsvertegenwoordiging voor de reizigers

Dit departement wordt geleid door Michel D'Amiens. Jean Deleglise die voorheen de adjunct was van de algemene vertegenwoordiger, werkt nu enkel voor de Nederlandse "reizigersmarkt".

Het adres van de SNCF- vertegenwoordiging

Shell Building Ravensteinstraat 60
1000 Brussel

Telefoon goederen 02/514.19.30
reizigers 02/514.20.24

Telex 61997



ENKELE WIJZIGINGEN BIJ DB-BRUSSEL

Zoals vermeld in een vorig nummer heeft de algemene vertegenwoordiging van de Deutsche Bundesbahn te Brussel een nieuwe leider. Hij vervangt Karl Gaertner, die momenteel een functie uitoefent bij de UIC.

Ulrich Kurth trad 18 jaar geleden in dienst bij de Duitse spoorwegen. Na een "inrijperiode" in de juridische dienst en in een regionaal transport- en tariefbureau, vervoegde hij in 1975 de rangen van de marketing- en verkoopdienst. Zijn grote specialiteit, gebaseerd op jarenlange ervaring, zijn de transporten van vaste brandstoffen en producten van de ijzer- en staalnijverheid. Zijn scherpe algemene kijk op het verkeer heeft hij verworven in de DB-handelsvertegenwoordiging te Bochum, die hij gedurende 3 jaar met vaste hand leidde.

Te Brussel houdt Ulrich Kurth controle op de Belgische en Luxemburgse markt. Hij is tevens de afgevaardigde van de DB voor de "Europese aangelegenheden".

In september verliet ook Joseph Kirschweg de Luxemburgstraat 23. De sympathieke adjunct van de algemene vertegenwoordiger werd na 44 jaar dienst -

waarvan 34 jaar te Brussel - op rust gesteld. Spoornieuws wenst hem het allerbeste toe voor een verdere actieve "nazomer".



RAIL/ROUTE-VERVOER: EEN OPENING NAAR HET OOSTEN

Op 21 oktober heeft TRW (Transport Rail Weg) te Eupen een informatiedag gehouden voor de wegvervoerders uit de streek.

Dergelijke dagen werden reeds georganiseerd te Antwerpen en te Zeebrugge, waar deze maatschappij sterk is vertegenwoordigd. Nu was het moment goed gekomen om de blik naar het oosten te richten en een dialoog aan te gaan met een

potentiële klantenkring die vooral werkt met de Duitssprekende landen.

Florent De Vos, voorzitter, en André Corbeel, directeur van TRW, hebben de essentiële kenmerken van hun maatschappij beklemtoont en het rail/route-verkeer toegelicht:

* 7 terminals in beheer en een achtste in voorbereiding; * een globaal verkeer van 45.000 eenheden in 1988, hetzij 3,2 maal meer verkeer dan in 1978, en 30 % meer dan in 1987; * een verhouding van 60 %

laadkisten, wat vijf maal meer betekent dan vijf jaar geleden; * 75 % van het verkeer gebeurt met Italië, de rest wordt verdeeld tussen Scandinavië, Duitsland en Oostenrijk, Zwitserland, Zuid-Frankrijk en Spanje; * heel recent werkt TRW ook met Hongarije; * de terminal van Antwerpen-Schijnpoort is de meest actieve in België: 6 dagelijkse treinen, 25.000 wagens per jaar.

In een volgend nummer komen we uitgebreid terug op de toekomstperspectieven en de actuele problemen van het rail/routevervoer in Europa en in België.

EEN EUROPEES NET VOOR HET GECOMBINEERD VERVOER

Een studie gepatroneerd en gefinancierd door de EEG-Commissie en de veertien spoorwegnetten die verenigd zijn in de Gemeenschap der Europese spoorwegen, werd op 1 juli 1988 gelanceerd. Deze studie heeft tot doel het beleidsplan te bepalen voor een Europees spoorwegnet voor het intermodaal transport: laadkisten, opleggers en containers.

LUXEMBURG: DEFINITIEF GEHUISVEST

De handelsvertegenwoordiging van de NMBS voor Luxemburg en Oost-Frankrijk is recent van adres veranderd.

Onze algemene vertegenwoordiger Jacques Delhougne kreeg versterking van Daniel Parmentier, die voorheen de functie uitoefende van commercieel assistent bij het centrale departement. Daar beheerde hij onder meer het verkeer van scheikundige producten en van meststoffen tussen

De studie komt net op tijd: het gecombineerd rail/route-verkeer kent in Europa een opmerkelijke stijging gedurende het laatste decennium. De resultaten zijn in dit opzicht sprekend.

De studie zal gebaseerd zijn op de perspectieven van de Europese markt - binnen de context van de grote eenheidsmarkt - en voorziet een belangrijk netwerk voor de intermodale treinen in Europa. Er is ook aandacht voor de kostenstructuur, de conceptie van het rollend materieel, de vereisten wat betreft infrastructuur en terminals.

België en Frankrijk.

Het nieuwe adres van onze vertegenwoordiging:
*Rue Fort Wallis 2
L - Luxembourg*

*Het telefoonnummer vanuit België:
00/352.49.45.01*

De studie kan zich eveneens inspireren op het werk en de analyses die voorheen werden verricht door de UIC, of door gouvernementele organismen.

Het eindrapport moet klaar zijn in de herfst van 1989. Het werk wordt gerealiseerd door een consulent in samenwerking met een team deskundigen van de spoorwegnetten die lid zijn van de Gemeenschap der Europese spoorwegen, onder leiding van de heer Jean Suire, werkzaam bij de SNCF.

Onze vertegenwoordiging te Londen: NIEUW ADRES

Onze vertegenwoordiging te Londen, waar Daniel Mahr de leiding heeft, is verhuisd.

Noteer alvast het nieuw adres:

*Belgian National Railways
Regentstreet 117 LONDON W1*

Tel: 00/44/1.734.14.91

TTB: WEER SUCCESRIJK IN 1988

Het TTB-weekend dat op 1 en 2 oktober 1988 werd gehouden door het geheel der Belgische openbare vervoersmaatschappijen kende eens te meer een ontegensprekelijk succes.

Heel wat bijkomend materieel werd door alle partners ingezet om de basisdienst voor het weekend te versterken. Om het uitzonderlijk reizigersaanbod te kunnen opvangen heeft de NMBS op zaterdag 281 bijkomende treinen op het spoor gezet, en 323 op zondag: 11 tot 13 % meer dan op een gewoon weekend.

Bijna 140.000 personen profiteerden van het buitenkansje tegen sterk verminderde prijzen door de aankoop van individuele biljetten of groepsbiljetten voor vier personen.

Wat de voorgaande jaren tot uiting kwam werd opnieuw bevestigd: de weersomstandigheden spelen een grote rol voor de

TTB'ers.

Dit jaar werd er ook voor het eerst een duidelijke spreiding opgemerkt bij de gekozen bestemmingen. De kust blijft de topbestemming, maar er was veel meer belangstelling voor de Maasvallei tussen Namen en Dinant, voor de Hoge Venen via Luik en Verviers, voor het bosrijke gebied tussen Samber en Maas, voor Limburg en voor enkele steden zoals Brugge en Gent.

De nieuwe samenwerking met de spoorwegnetten in de buurlanden leidde tot enkele interessante resultaten: meer dan 4.500 personen spoorden naar België en een niet-onaardig aantal Belgen bezocht het Groothertogdom Luxemburg.



TARIEF 9000 : RECHTSTREEKS VOOR ITALIE

Dit tarief heeft betrekking op de goederenruitswisseling tussen enerzijds de Benelux, de Duitse en Franse zeehavens en anderzijds Italië.

Er zijn enkele interessante voordelen: * een prijs van eind tot eind; * een structuur van zone tot zone; * prijzen vermeld per wagen en uitgedrukt in één enkele munteenheid, de Lire.

De prijzen zijn verschillend naargelang het vertrekpunt (België en Nederland worden als één zone beschouwd) en de bestemmingszone, de categorie van de wagen

(twee assen of meer, ketel- of silowagen) en de lading (in het tarief zijn meerdere "gewichtsniveaus" ingebouwd). De zendingen die gebeuren met P-wagens zijn opgenomen in tabellen met specifieke prijzen en het vervoer van gevaarlijke goederen geschiedt tegen een iets hogere prijs.

Dit tarief haalt Italië uit een tarifair isolement en het betekent een belangrijke stap naar de Europese spoorwegintegratie.

Sinds 1 april beschikken de ondernemingen die goederen verzenden per wagenlading naar Italië over een nieuw "werkinstrument", het internationaal tarief 9000.

