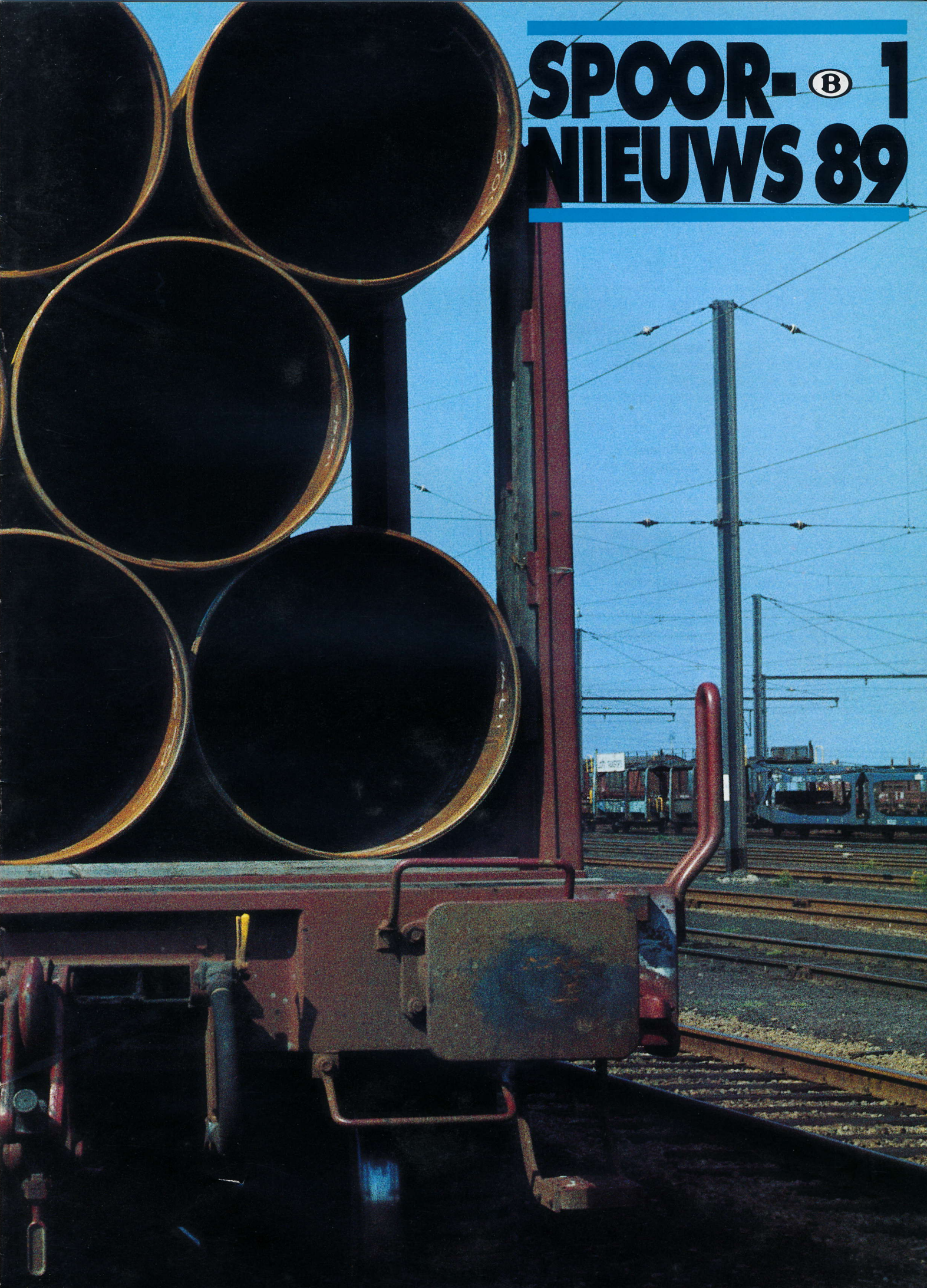


SPOOR-[®] 1

NIEUWS 89



Spoorwegnieuws 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

Foto's :
SNCB
TRW

RailEasy,

het geautomatiseerd systeem voor het volgen van de goederen wordt nog aantrekkelijker voor de cliënteel.

Bovendien worden de toepassingsmogelijkheden aanzienlijk uitgebreid.

Pagina 3

De Kanaaltunnel

De vaste verbinding tussen Groot-Brittannië en het continent wordt stilaan werkelijkheid. De betrokken spoorwegnetten werken samen de logistieke en commerciële aspecten uit.

Pagina 12

De elektrificatie van lijn 260

De recente investeringen van de NMBS komen ten goede aan de produktiviteit en aan de dienstverlening voor de NMBS-klanten in het bekken van Charleroi.

Pagina 11

Eurail Express

Een kwaliteitsaanbod voor expreszendingen per trein in Europa.

Pagina 14

Het spoorwegvervoer

Een techniek met toekomst die de voordelen van het spoor en de weg voor het internationale lange-afstandsvervoer combineert.

Zie binnenblad

Sprokkelnieuws

op pagina 15.

Tot uw dienst:

het Departement Marketing-Verkoop

* centrale diensten

1000 Brussel

Ravensteinstraat 60 bus 24
Telex 25.035
Telefax 02/525.46.05

* in de districten

1000 Brussel

Ad. Maxlaan 142
Tel. 02/219.00.40
Telex 20.599

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

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

4000 Luik

Bd. de la Sauvenière 87
Tel. 041/23.17.13 - 23.63.13
Telex 42.655

5000 Namen

Rue Borgnet 7
Tel. 081/22.30.84

6700 Aarlen

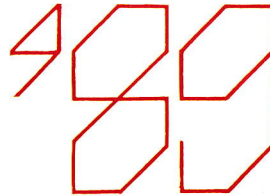
Avenue de la Gare 61
Tel. 063/22.41.15

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



EDITORIAAL

Onze resultaten van 1988 zijn bemoedigend: alle curven vertonen een stijgende lijn.

Met bijna 7,7 miljard ton-kilometer kende ons goederenvervoer een groei van zo'n 6 % in vergelijking met 1987.

Het verlies aan volume in de Kempen (sluiting van de mijnen, verlies van een miljoen ton) kon worden teruggewonnen in andere sectoren: de metaalindustrie, 20 %, de voedingsprodukten (+ 11,5 %), de vaste brandstoffen (+ 19,4 %) en de sector van de bouwmaterialen (+ 7 %).

De groei van het gecombineerd vervoer (een toename van 31,8 %) toont op opzienbare wijze aan dat de spoorwegen daar een uitstekende ontwikkelingspool bezit.

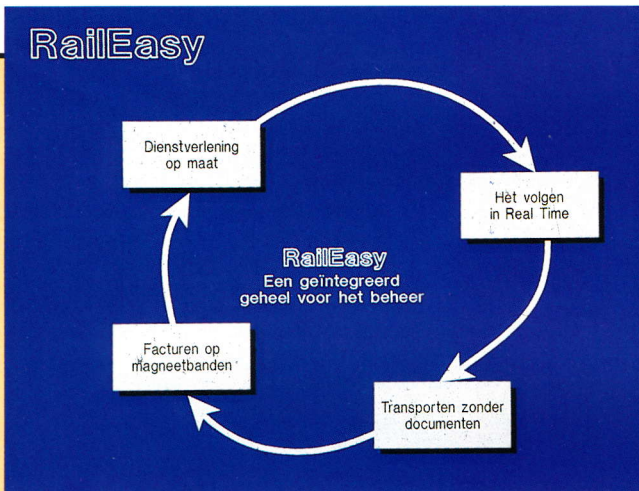
Eveneens aan te stippen: in 1988 is het aandeel van de internationale vervoeren gestegen tot 58 % van het geheel; zo werden 8 punten gewonnen tegenover het voorbije jaar.

Ook het reizigersverkeer zit in de lift, en de totale ontvangsten van de NMBS zijn eveneens gestegen. Daarenboven zorgde het financieel beheer ervoor dat we het jaar met een lichte winst afsluiten, daar waar men een verlies van meer dan 4 miljard kon vrezen.

We gaan deze toestand zo houden en het nodige doen om hem nog te verbeteren. Dit zullen we doen door zowel onze trouwe als onze nieuwe klanten een waaier van produkten en diensten voor te stellen, die doeltreffend zijn en zo dicht mogelijk de noden van de markt benaderen.

RailEasy

HET LOOPT VLOT!



Sinds april 1987 commercialiseert de NMBS onder de benaming RailEasy een reeks telematische produkten voor het geïntegreerd beheer van het verkeer.

De uiteindelijke formule is ontstaan uit de samenvoeging van vier ideeën die als volgt kunnen samengevat worden :

1974 : waarom geen "elektronische facturatie" lanceren ?

1981 : waarom geen transporten realiseren "zonder documenten" ?

1987 : waarom onze basisdata voor het "volgen van transporten" niet toegankelijk maken voor onze klanten ?

1987 : waarom deze telematische produkten niet commercialiseren ?

De antwoorden op deze vragen zijn gevat in RailEasy zelf. Er zijn vier eigenlijke produkten :

1. het volgen van transporten in real time;
2. vervoer zonder documenten;
3. elektronische facturatie;
4. dienstverlening op maat

Kom binnen...

Uw vervoer volgen vanuit uw kantoor is mogelijk voor elke klant.

De NMBS nodigt u uit om binnen te treden in haar computer.

Er zijn twee mogelijke toegangen, afhankelijk van de uitrusting van de klant: via telex of via computer. De tussenliggende gang is een RTT-lijn die recht naar de processors van de spoorweg leidt en die passeert via de nodige transcodeerders. Ons schema toont duidelijk deze weg.

Aan de andere uitgang van de NMBS-computer is er een tweede gang, Hermes genoemd, die het Belgische systeem voor het beheer van het goederenverkeer verbindt met de Britse, Franse, Duitse, Zwitserse en Italiaanse netwerken.

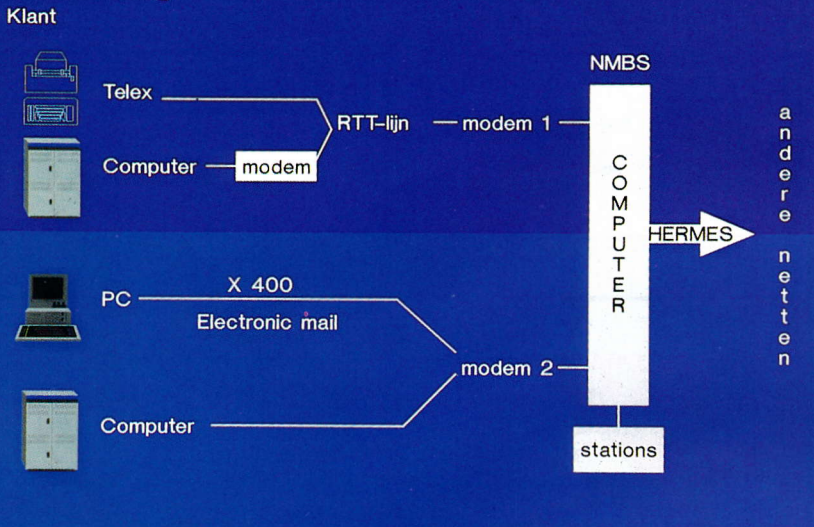
Aldus is het mogelijk om in real time de reisweg van de wagens te volgen in zes Europese landen. En van 1990 tot 1992 zullen zes andere landen progressief hun systeem op het onze aansluiten.

RailEasy



NMBS = 1e net in Europa

RailEasy : international connection



U krijgt de sleutel

Uiteraard houdt de NMBS-computer geen "opendeurdag". Om toegang te hebben tot het systeem krijgt de klant een persoonlijke "sleutel" die de vertrouwelijke aard van de uitgewisselde data waarborgt.

Deze sleutel is drielidig: * om toegang te hebben krijgt de klant een eigen sleutelwoord, en zijn terminal of telex wordt door het systeem geïdentificeerd alvorens het licht op groen komt te staan; * elke gestelde vraag passeert via een "betrouwbaarheidsfilter" die bepaalt of de klant een bepaalde vraag over een bepaald transport mag stellen; * de antwoorden passeren door dezelfde filter die naar de "juiste" bestemming worden doorgestuurd.

Hoe informatie vragen ?

Er is veel informatie opgeslagen in het systeem. De klant kan ze op twee manieren opvragen: > door telkens de vraag te stellen: "Waar is mijn wagen ?" > door de "systematische informatie" aan te vragen betreffende welbepaalde gebeurtenissen (vertrek van de wagen, grensovergang, enz.).

Aldus krijgt de klant kennis van het wagen- of containernummer, de staat van de wagen (leeg of beladen), het beladen gewicht, de aard van de goederen, de oorsprong, de bestemming, enz.

De informatie is derwijze doorgedreven dat de NMBS ook kan mededelen welke goederen er voorheen vervoerd werden in de aangeboden ledige wagens. De klant beslist dan zelf of deze eerst moeten gereinigd worden vooraleer zijn goederen te laden.

Een etiket... en dat is alles !

Op de gehele reisweg moet de wagen steeds "vergezeld" zijn van de noodzakelijke transportdocumenten. Dit veronderstelt dat de verzender een vrachtbrief invult en deze overhandigt aan het vertrekstation.

Welnu, voor het binnenlands verkeer is dat verleden tijd ! Voor binnenlandse zendingen kan het transportorder eenvoudig doorgegeven worden via RailEasy: zonder zelf naar het vertrekstation te gaan print de klant een speciaal etiket om op de wagen te kleven. De gegevens met betrekking tot deze verrichtingen worden samengebracht op een elektronische informatiedrager en door de NMBS om de tien dagen vergeleken met haar eigen gegevens.

Dergelijke manier van verzenden slaat aan bij de klanten: vandaag de dag wordt 40 % van de binnenlandse verzendingen aldus ter bestemming gebracht.

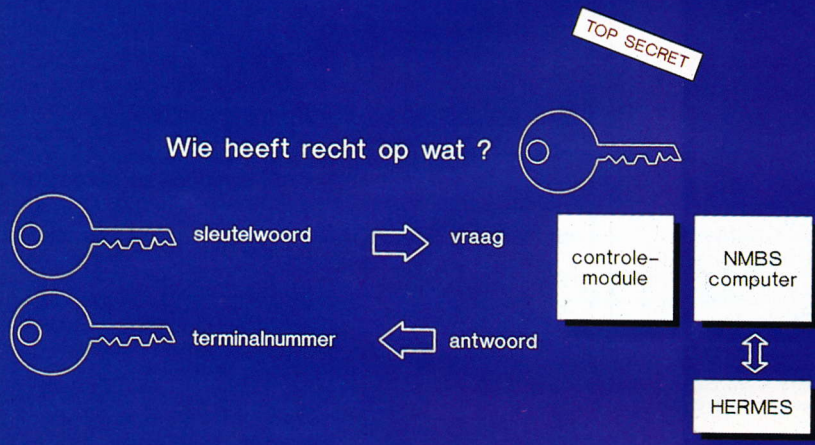
Dit systeem zal binnenkort uitgebreid worden tot het internationaal verkeer door de toepassing van DOCIMEL, een netwerk dat door de spoorwegnetten momenteel op punt wordt gesteld.

Onze boekhouding en uw boekhouding...

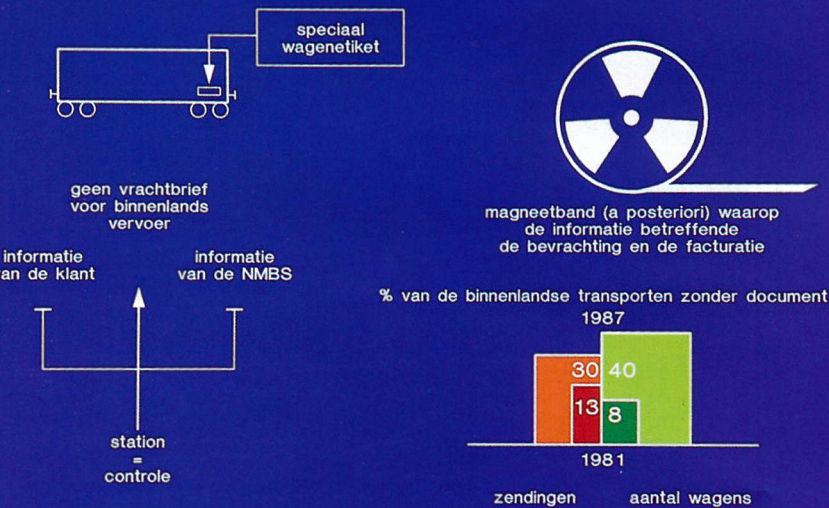
De informatica heeft het administratieve werk in de boekhouding sterk vereenvoudigd.

En vandaag de dag gaat RailEasy nog een stap verder.

RailEasy : Gecontroleerde informatie



RailEasy : Transporten zonder document



Bij het ontvangen van een factuur dient de klant, die over een geïnformatiseerde boekhouding beschikt, de gegevens nog in te voeren in zijn eigen systeem.

En in feite werden deze gegevens twee maal ingevoerd: door de NMBS en door de klant. Tijdverlies en nodeloos werk...

Daarom stelt de NMBS voor om de facturen via RailEasy door te sturen.

Deze elektronische facturen kunnen dan rechtstreeks door de klant boekhoudkundig verwerkt worden. Een niet te versmaden productiviteitswinst.

Uitstekend maatwerk !

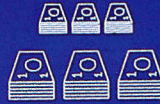
Het vierde RailEasy-product betreft de dienstverlening op maat, m.a.w. een aantal programma's die uitstekend beantwoorden aan specifieke behoeften.

Met een voorbeeld tonen we aan hoe een onderlinge samenwerking op het gebied van de informatica kan leiden tot een beter transportbeheer.

RailEasy : Dienstverlening op maat Bevrachting door de klanten



De klant berekent het factuurbedrag



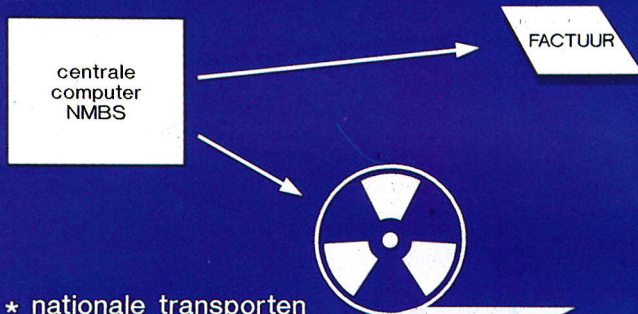
Hij betaalt het bedrag aan de NMBS



De magneetband bevat de transportinformatie

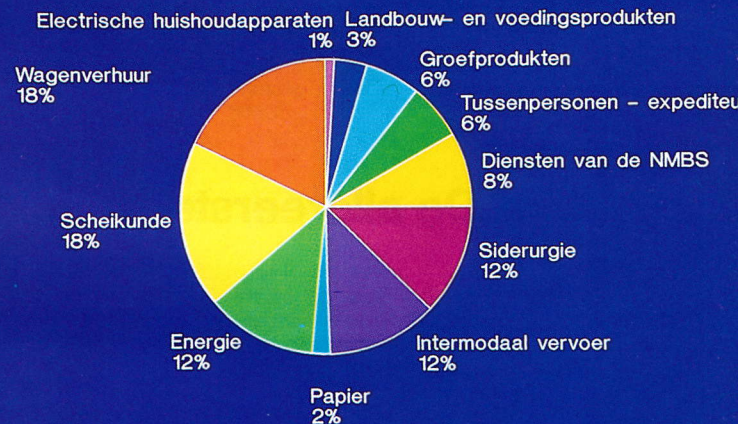
De NMBS controleert en regelt de afwijkingen

RailEasy : De elektronische facturatie



- * nationale transporten
- * internationale transporten
- * bijkomende prestaties (weging, ...)
- * staangeld

RailEasy : Alle sectoren



In de transportwereld gebeurt het meer en meer dat de klant zelf de transportkosten berekent, die dan door de vervoerder worden gefactureerd.

De NMBS past deze methode toe met een belangrijk klant uit de chemische sector.

Eerste fase: de klant berekent zijn transportkosten in functie van de overeenkomst met de spoorweg.

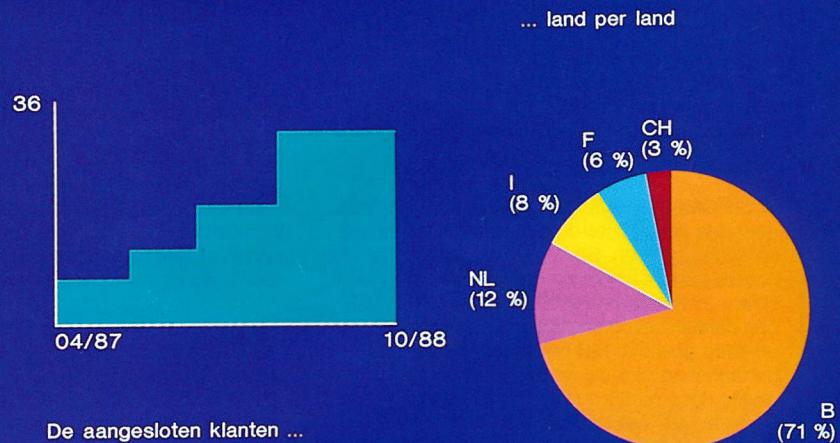
Tweede fase: hij betaalt zijn kosten op vastgestelde data.

Derde fase: hij maakt aan de NMBS de gegevens over waarop hij zich heeft gebaseerd.

De NMBS vergelijkt deze gegevens met haar gegevens via computer. De afwijkingen worden a posteriori geregeld, waardoor administratiekosten in geval van betwisting worden beperkt, zowel voor de NMBS als voor de klant.

Deze wijze van werken geeft uitstekende resultaten. Het is bovendien een moderne en dynamische manier om commerciële betrekkingen te onderhouden.

RailEasy : het loopt vlot !



Samengevat...

RailEasy schenkt het beheer van het transport per spoor een aantal ontegensprekelijke voordelen:

* een betere rotatie van het materieel; * een betere planning van de productie; * het terugschreeven van de administratiekosten; * besparingen op het niveau van de fysische overdracht van de informatie...

Deze voordelen worden door de klanten van de NMBS naar waarde geschat. In 18 maanden hebben zich 36 klanten aangesloten op RailEasy (en deze zorgen voor 45 % van het NMBS-goederenverkeer). En nog 5 andere testen het systeem uit, in afwachting van een bijna definitieve aansluiting.

Deze geabonneerden op RailEasy situeren zich in alle industriële sectoren die door het spoor bediend worden (zie onze grafiek). Het zijn voornamelijk Belgische klanten, maar er

zijn ook Zwitserse (3 %), Franse (6 %), Italiaanse (8 %) en Nederlandse (12 %) klanten. De Nederlandse Spoorwegen hebben trouwens een samenwerkingsakkoord afgesloten met de NMBS, om hun klanten te laten profiteren van de voordelen van RailEasy. Dat in afwachting van de NS-aansluiting op het Hermes-netwerk, en van de ontwikkeling van eigen toepassingen.

RailEasy is werkelijk easy. Het is trouwens het letterwoord voor Railway Exchange of Data advanced System.

En dat alles tegen een interessante prijs: > een maandelijks vast abonnementsgeld in functie van het aantal aansluitingen; > een prijs per communicatie.

De telematische mogelijkheden van de NMBS kunnen samengevat worden als volgt: "De spoorweg ten dienste van de klant". Een veelbelovend programma voor 1992/93.

De allereerste abonnee !

De groep Cockerill-Sambre was de eerste abonnee op RailEasy. Eigenlijk heel normaal wanneer men weet dat deze industriële reus in alle bekkens samen niet minder dan 300.000 wagens per jaar behandelt.

Het beheer van dergelijk vervoer is des te meer complex omdat bij de uitwisseling van die massa gegevens tussen vervoerder en klant wel eens kleine foutjes kunnen sluipen, waardoor het administratief werk voor de rechtzetting ervan eigenlijk de rendabiliteit overstijgt.

Uit ons schema blijkt hoe een volledige integratie tot stand kwam.

De centrale computer ontvangt alle informatie die verwerkt en geschift wordt, om ze daarna naar het betrokken bekken te leiden. Er werd gekozen voor automatische gegevensverwerking. Het onderzoek naar het transport van de wagons of groepen van wagons in België en in het buitenland is aan de gang.

In de praktijk ontvangen alle gebruikers een gedrukte listing met de wagens die zij ter beschikking hebben. Elke wagon wordt geïdentificeerd aan de hand van een nummer van acht cijfers (die door de NMBS gecontroleerd werden dankzij het controlecijfer achteraan) en het geladen gewicht. Het personeel belast met de behandeling van de wagens ontvangt het gedrukte document trouwens met het oog op een controle van het gewicht. De computer heeft deze lijst gestockeerd om de wagens te volgen tot op het ogenblik dat de NMBS ze overneemt. De P-wagens die in het vervoer worden inge-

schakeld worden voortdurend gevolgd. En C.S. verzorgt de rit van begin tot einde van wagens die door bepaalde havenoperators worden geladen.

Voor de heer De Marco, die de ploeg in Charleroi leidt, heeft RailEasy onbetwistbare voordelen. De betrouwbaarheid van de uitgewisselde informatie ligt op hoog niveau. Het opnieuw decoderen van de nummers van de wagens is niet langer noodzakelijk. De kans op vergissingen wordt daardoor uiterst klein. Gewapend met alle gegevens die tijdens de nacht over het verkeer werden ingezameld, kunnen de transportverantwoordelijken onmiddellijk alle nodige beslissingen treffen. Dit dankzij RailEasy dat een betere controle van hun vervoer toelaat. Dit is niet zo maar een voordeel wanneer men enorme bewegingen regelt van en naar een tiental spoorwegaansluitingen in een zone die zich uitstrekt van Charleroi tot Monceau.

Ook de boekhouding, op het niveau van de groep, wint aan doeltreffendheid. De centrale computer gaat in zijn geheugen de gegevens van de magnetische facturatiebanden na. De aanschrijving van de kosten gebeurt onmiddellijk, zonder codering en decodering.

Tijdens ons bezoek aan Charleroi stelde de RailEasy sales manager de nieuwste ontwikkelingen in deze formule voor. De belangstelling van zijn gesprekspartners laat geen enkele twijfel mogelijk: er zijn nieuwe vooruitzichten en er is goede hoop op vooruitgang en op een nog doeltreffender werkor- ganisatie.

GPAO = productiebeheer via computer

Het komt erop neer de theoretische ritgegevens en de werkelijke transporturen via computer te integreren, en dit zowel voor de nationale als voor de internationale transporten.

De systematische en automatische vergelijking van de "theoretische" en "werkelijke" dienstregelingen moet voor de spoorwegnetten en voor de klanten bepaalde zaken mogelijk maken.

Voor de spoorwegnetten moet het mogelijk zijn om: * vlugger te reageren op incidenten * transporten beter te plannen * hun aanbod te verbeteren

Voor de klanten moet het mogelijk zijn om: * over een "elektronisch" spoorboekje van de internationale goederentreinen te beschikken, zodat ze de datum en het uur van aankomst van een wagon of van een zending naar het buitenland kunnen plannen; * systematische informatie te krijgen wanneer de ritgegevens en de realiteit niet overeenstemmen.

DOCIMEL

Het belangrijkste doel van Docimel is de internationale vrachtbrief te vervangen door elektronische berichten. Zodoende wordt elke menselijke tussenkomst uitgesloten bij de uitwisseling van de documenten tussen de partijen die betrokken zijn bij het transport: de klanten, de spoorwegmaatschappijen, de douane, de banken en de verzekeringsmaatschappijen.

Het systeem zal zodanig opgevat worden dat het verenigbaar zal zijn met de berichten die gebruikt worden door de overige transportmiddelen (de wegen, de waterwegen, de zeevaart). Daarom zullen de berichten ontwikkeld worden volgens de normen van EDIFACT.

Docimel moet het mogelijk maken om de gegevens juist te interpreteren en te verwerken. Anderzijds moet hij het verkeer van de goederen en de planning van de bewerkingen bij de klanten en bij de spoorwegnetten verbeteren.

LIJN 260 ONDER STROOM

De leiders van het NMBS-district zuidwest en de verantwoordelijken voor het transportdepartement bij Cockerill-Sambre Charleroi, hebben op 16 november laatstleden aan de regionale pers de exploitatievooruitgang toegelicht die wordt geboekt dankzij het adequaat gebruik van de bundel "Blanchisserie".

Deze bundel bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid van de aansluiting waar CS de ertstreinen lost.

De elektrificatie van de lijn 260 door de NMBS en de realisatie van deze bundel (een investering van 190 miljoen frank) verbeteren gevoelig de algemene organisatie van het CS-verkeer.

Geen probleem voor zware treinen

De lijn 260 verbindt de lijn 140 (Ottignies - Charleroi) met de vorming van Monceau. Zij heeft enkel een industriële functie, loopt langsheen de installaties van CS en verbindt onderling bijna 10 particuliere aansluitingen.

De lijn 140 (onder draad sinds juni 1986) is uitgerust voor zwaar verkeer. De ertstreinen die te Antwerpen worden geladen sporen "elektrisch" naar het bekken van Charleroi via Leuven, Waver, Ottignies en Fleurus. Aldus wordt de lijn Brussel - Charleroi, die druk

Een verantwoorde investering, een uitstekende samenwerking tussen de NMBS en haar klant, twee redenen om in Charleroi tevreden te zijn.

wordt bereiden door reizigerstreinen, sterk ontlast.

Tot heden dienden deze volledige ertstreinen te transiteren in de vorming van Monceau, van waar ze met dieseltractie naar hun bestemming werden gebracht. De bundel Blanchisserie, operationeel sinds 25 september, is als het ware een eindstation ten oosten van de lijn 260. CS brengt de stellingen naar deze bundel vooraleer ze enkele honderden meter verder worden gelost op de CS-aansluiting nr. 8.

De CS-aansluiting nr.8 kent een drukke activiteit. Tijdens het jaar 1988 passeerden er 48.000 beladen wagens met totaal 2,8 miljoen ton erts. Dat betekent gemiddeld 180 volledige treinen per maand.

wagens kan worden verminderd); * een toename van de betrouwbaarheid van het vervoer (niet meer wisselen van tractiemiddel waardoor een beter volgen van het transportprogramma); * een meer efficiënte benutting van de tractiemiddelen.

Wie heeft er baat bij deze vooruitgang? De twee partners. De NMBS boekt een grote produktiviteitswinst en dat kadert uitstekend in het actueel streven naar een betere rentabiliteit. CS verkrijgt een grotere flexibiliteit in het beheer van het verkeer: toegenomen eenheidsladingen, grotere productiviteit van het materieel, beter volgen van het verkeer.

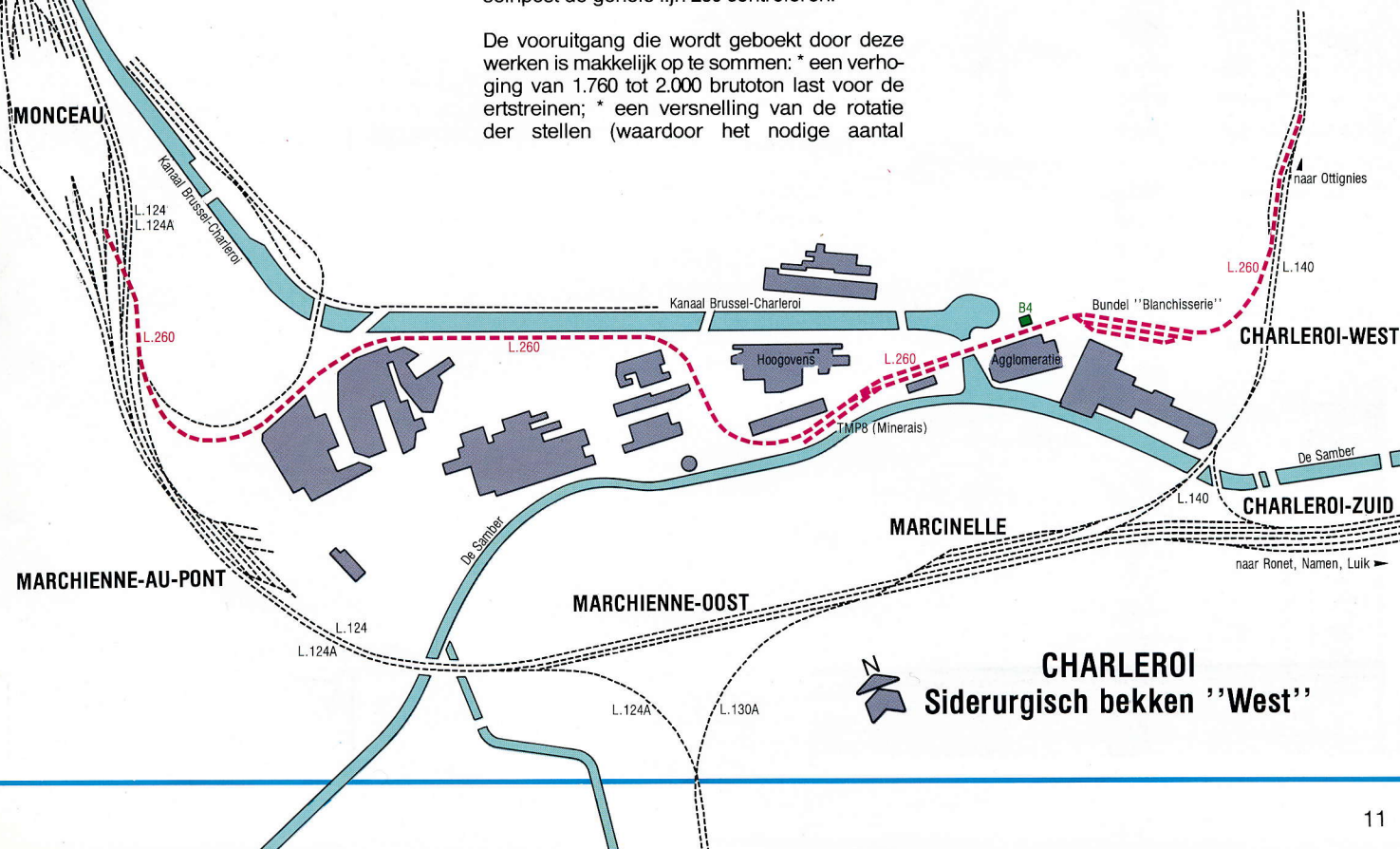
CS is veruit de grootste NMBS-klant in het bekken van Charleroi. Het verkeer beperkt zich niet tot de bevoorrading in erts. De CS-productie-eenheden ontvangen ook jaarlijks 1.000.000 ton steenkolen. Daarbij komt nog per jaar 875.000 ton vloeibaar staal, een onderling CS-vervoer over ettelijke kilometers. De "exploitatievooruitgang" van lijn 260 komt dus stellig het zwaar transport ten goede.

En er is een uitstekende wederzijdse samenwerking tussen Cockerill-Sambre en de NMBS.

Algemene vooruitgang

De door de NMBS gerealiseerde investering had betrekking op: * de elektrificatie van lijn 260; * de uitbouw van een bundel met 5 ontdubbelde sporen, elk met een lengte van 300 tot 355 meter; * de bouw van een seinpost van het "all-relais"-type die 9 seinen bedient, 18 elektrische wissels en 17 verschillende "reiswegen". Bij de voltooiing van alle werken zal deze seinpost de gehele lijn 260 controleren.

De vooruitgang die wordt geboekt door deze werken is makkelijk op te sommen: * een verhoging van 1.760 tot 2.000 brutoton last voor de ertstreinen; * een versnelling van de rotatie der stellingen (waardoor het nodige aantal



DE KANAALTUNNEL: HET IS ZOVER

Voor de spoorwegmaatschappijen is de tunnel onder het Kanaal reeds een realiteit, ook al is hij nog niet aangelegd. De British Railways en de SNCF zijn er in de eerste plaats bij betrokken. De NMBS en de Deutsche Bundesbahn zijn er vertegenwoordigd door werkgroepen.

De Engelse markt kent momenteel -naast de Spaanse- de snelste ontwikkeling binnen de Europese gemeenschap. De NMBS wil hier dubbel voordeel uithalen. Enerzijds wil zij een belangrijke rol spelen in het verkeer tussen België en Engeland; anderzijds werpt zij zich op als een belangrijk doorgangspunt bij de uitwisseling tussen Engeland en Duitsland.

De tunnel zal uitgebaat worden door de privé-onderneming Eurotunnel. Zij zal het wegverkeer (vrachtwagens en personenwagens met chauffeurs en overige inzittenden) organiseren door middel van speciale pendeltreinen.

Dergelijke treinen worden ook in Zwitserland in de bergen ingezet.

Eurotunnel zal echter 50% van de capaciteit van haar "werkterrein" ter beschikking van de spoorwegnetten stellen. Die zullen er treinen laten rijden die zo homogeen mogelijk samengesteld zijn, met andere woorden bestaande uit evenveel wagens van de betrokken netten als van particulieren.

De BR en de NMBS hebben een eerste onderzoek gedaan. Het volume van de goederen die tegen 1993 via de tunnel zullen kunnen worden vervoerd, wordt tussen de 6,2 en de 7,1 miljoen geschat.

Men voorziet dat het volume uit drie vrijwel gelijke delen zal bestaan :

- * de sector van de autoconstructie;
- * het intermodaal verkeer, laadkisten en containers;
- * het verkeer ten voordele van de chemische nijverheid, het staal en de industrie van de elektrische toestellen.

De raming van 7 miljoen berust echter op een nog te wankelende basis om als uitgangspunt te kunnen dienen bij het bepalen van de strategie van de produkten. De vier betrokken netten hebben dan ook een grondiger onderzoek bevolen.

De resultaten van de eerste twee onderzoeken, die vorige zomer begonnen zijn, zullen begin 1989 bekend worden gemaakt. Zij hebben betrekking op het potentieel van de auto-industrie en op het globale verkeer tussen Engeland en Duitsland. Een studie over de

sector van de metaalproductie is onlangs gestart.

Vervolgens zal een studie bureau de uitwisseling tussen de Benelux en Engeland en tussen Frankrijk en Engeland analyseren. Nadien komen de sectoren van de chemie en de elektrische toestellen aan bod.

Bij de voorbereiding van de toekomst, die met rasse schreden naderbij komt, krijgen nog verscheidene andere aspecten ruimschoots de aandacht.

Een aangepaste techniek

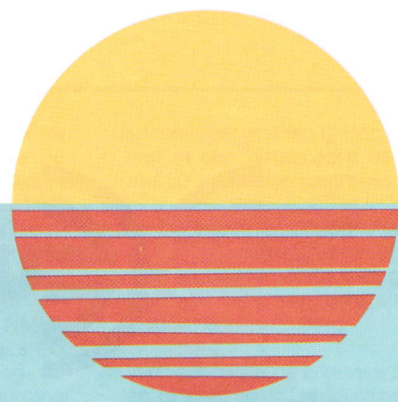
Een aangepaste techniek is een conditio sine qua non om de tunnel echt rendabel te maken.

Het blijkt noodzakelijk met een snelheid van 120 kilometer per uur te rijden. Indien men slechts 100 kilometer per uur rijdt gaat de helft van de capaciteit van de tunnel verloren.

De technici zullen dus gebruik moeten maken van wagens die berekend zijn voor de opgedreven snelheid en vooral voor een lading van 22,5 ton per as. Uiteindelijk zullen enkel nog snelle en zware treinen in omloop gebracht worden.

Om verscheidene redenen moeten de wagens voor autovervoer overdekt zijn. De constructeurs zullen hiermee rekening houden, zowel wanneer ze werken voor de netten als wanneer ze werken voor privé-ondernemingen (zoals verhuurbedrijven).

Het intermodaal verkeer is ontstaan in Engeland, de bakermat van het spoorwegvervoer.



Om op de vraag te kunnen ingaan zal de diameter van de wielen moeten worden verkleind, zodat de bodem van de wagens lager komt. Op die manier kan men hogere ladingen vervoeren en heeft men zich dus aangepast aan het huidige wegvervoer.

De ingenieurs zijn reeds de minimumdrempel aan het berekenen waaronder men niet mag gaan. Het moet ook voor dergelijke kleine wiel-tjes mogelijk blijven de wissels te kunnen oversteken.

Intercontainer is een prototype aan het uitwerken van een wagen die tegelijkertijd laadkisten en bakken kan vervoeren.

We moeten immers bedenken dat beide andere afmetingen hebben en bovendien constant verder evolueren. En de NMBS zet haar experimenten voort met de Multifret, een platte wagen bestemd voor intermodaal verkeer.

Reiswegen die niet aan hun doel voorbijgaan

Het materieel dat wordt ingezet is zwaar en kan hoge snelheden ontwikkelen. De netten moeten er dan ook op toezien dat de reiswegen die op het vasteland uitgestippeld worden heel doeltreffend zijn.

Bij een eerste benadering heeft een "time table group" alle variaties op de diverse reiswegen onderzocht. De resultaten hiervan zullen in detail geanalyseerd worden. Nadien zullen ze doorgegeven worden aan een commerciële instantie die er de meest bruikbare routes zal uithalen. Bij de analyse zal uiteraard rekening worden gehouden met alle mogelijke hindernissen die zich onderweg kunnen voordoen.

De technici en commerciële afgevaardigden van de vier betrokken netten, die samen de "freight co-ordination group" vormen, zullen

bij het onderzoek van de routes uitgaan van een meer technisch standpunt. De diameter van de wielen, de toegelaten snelheid en de maximumlading van de treinen op de vier netten zullen bij het behandelen van de problemen voorrang krijgen.

Aangezien de NMBS een belangrijke rol wil spelen bij het doorgaand verkeer van Nederland en Duitsland, is zij met dit probleem sterk begaan. De kanalisatie van een gedeelte van het Engels-Duitse verkeer kan haar uitwerking niet missen.

Voorwaarde is evenwel dat men zorgt voor een aangepaste infrastructuur en een onberispelijke dienstverlening, uiteraard tegen concurrerende prijzen.

Een verzorgde dienstverlening

Momenteel is de trein-ferry tussen Duinkerke en Dover de enige verbinding met Engeland. Dank zij de tunnel zullen er aanzienlijk meer mogelijkheden voor een sneller vervoer gecreëerd worden.

De NMBS wil een betrouwbare dienstverlening, aangepast aan elk vervoertype, op punt stellen.

Het verschil tussen intermodaal en conventioneel verkeer zal er vooral een van "productie" zijn. De terminals van het gecombineerd vervoer en de stations waar de treinen samengesteld worden vallen meestal niet samen en zijn in veel gevallen zelfs niet dicht bij elkaar gelegen. Er moeten dus onderscheiden vervoerschema's op punt gesteld worden.

Indien de techniek van de gesloten trein de spoorweg het hoogste rendement biedt dan

dringt de noodzaak van een "vermenging" zich op, wil men het verkeer zo vlot mogelijk laten verlopen. Alles hangt af van het potentieel dat zich in de respectieve streken manifesteert en van de wil om ook op de vragen die ondergeschikt zijn aan de norm van het maximale rendement positief te reageren.

Vanuit commercieel opzicht -en dit kan een invloed hebben op de technische conceptie van het verkeer- moeten de betrokken netten in het contract garanties op de afgesproken termijnen voorzien. Interdelta was een dergelijk geval. In het kader van de directe internationale barema's is het eveneens wenselijk een heel eenvoudig gestructureerde tarifiering voor te stellen.

De tunnel opent voor de NMBS en de overige spoorwegmaatschappijen een momenteel nog vage horizon. De technische en commerciële specialisten zijn er reeds mee bezig. Binnen vier jaar zullen ze hun eerste waarnemingen op punt stellen en over een aanbod beschikken dat perfect overeenstemt met de nieuwe situatie. Engeland zal dan een voorstad van het continent zijn... of omgekeerd. Het zal ervan afhangen in welke taal je het zegt.



Europese topkwaliteit voor exprezendingen per trein

Meer dan 2.000 bestemmingen in 8 Europese landen :

Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Frankrijk, het Groothertogdom Luxemburg, Denemarken.

Contractueel gewaarborgde leveringstermijnen van 24 tot 48 uren.

Een zending vandaag overhandigd voor
17 uur is ter bestemming :

te Hannover morgen voor 16 u.
te Bordeaux morgen voor 18 u.
te Londen morgen voor 12 u.
te Innsbruck morgen voor 17 u.
te Genève morgen voor 17 u.
te Kopenhagen morgen voor 16 u.

Indien een zending voor Parijs wordt overhandigd voor 10 uur, dan is ze
nog dezelfde dag voor 17 uur ter bestemming.

Mocht er vertraging zijn bij de levering, dan krijgt u de helft van de trans-
portprijs terug.

Competitieve prijzen waarin begrepen :

- * het transport;
- * de dedouanering bij vertrek en bij aankomst;
- * de aan-huis-bestelling bij de geadresseerde in de meeste gevallen.

EURAIL EXPRESS in enkele trekken

Wij geven alle inlichtingen

Onze Eurail Express-documentatie preciseert alle gewaarborgde lever-
ingstermijnen voor alle plaatsen die in elk bestemmingsland bediend
worden.

U vindt er ook de nettoprijzen in terug die afhankelijk zijn van de bestem-
ming en het gewicht van de zending.

U krijgt volledige inlichtingen van onze deskundige die bij u "aan huis"
komt.

Wij nemen uw zendingen in ontvangst

alle werkdagen 24 uren op 24 in de belang-rijkste stations van de grote
agglomeraties. Het Eurail Expresssembleem wijst u de weg.

In totaal staan 91 Belgische stations open voor Eurail Expresszendingen.
De documentatie van onze deskundige geeft u de volledige lijst.

Zo u dat wenst halen wij de zendingen af aan huis. Onze specialist zal u
hierover graag informeren.

Wij geven uw zendingen naar Groot-Brittannië vleugels !

Uw zendingen voor de Britse Eilanden vertrekken per vliegtuig. Onze lev-
eringstermijn is dus uitermate competitief : Londen de volgende morgen
voor 9 uur.

Wij stellen wel enkele beperkingen

om zeker te zijn dat de geleverde dienstverlening overeenstemt met de
verkochte dienst-verlening :

- * maximale afmetingen van de colli :
100 x 50 x 50 cm;
 - * maximum gewicht van 50 kg per colli;
 - * de uitsluiting van bepaalde goederen;
- onze specialist kan u de (korte) beperkende lijst overhandigen.

Wij maken van u een tevreden klant

zodra wij in het bezit zijn van alle nuttige gegevens :

- * het juiste adres van de geadresseerde;
- * zijn telefoonnummer of telexnummer;
- * de beschrijving van de verstuurde goederen of voorwerpen;
- * alle noodzakelijke elementen voor de de-douanering van de zending.

Geef ons een seintje

U vormt het nummer 02/525.31.93. Onze deskundige staat te uwer be-
schikking om u uitvoerig in te lichten, om uw transportprobleem uit te
diepen en u de beste oplossing voor te stellen.

Desgewenst komt hij langs om de basis te leggen van een blijvende sa-
menwerking in het kader van een contract, dat u van alle zorgen ontlast.

De spoorwegnetten legden in Bern de toekomst van het goederenvervoer vast

Van 28 november tot 1 december 1988 kwamen te Bern de vertegenwoordigers van de Europese spoorwegnetten bijeen om er tijdens een informatica-symposium de toekomststrategie van het goederenvervoer per spoor te bepalen, alsook het geautomatiseerd beheer ervan.

Voor een aandachtig publiek gaven de NMBS-vertegenwoordigers er aan hun collega's een uiteenzetting over het RailEasy-aanbod van de NMBS, waarover we het in dit nummer trouwens nog zullen hebben.

De uiteenzetting en de demonstraties door middel van een telex kwamen uitstekend van pas om de resultaten van de analyse, uitgevoerd door Max Lehmann, Directeur marketing goederen van de Zwitserse Spoorwegen, kracht bij te zetten. Uit deze analyse vermelden we hierna enkele opvallende punten.

Vandaag de dag heeft de transportstructuur een ingrijpende wijziging ten voordele van het wegvervoer ondergaan. Sedert het ontstaan van de concurrentie in het wegvervoer is de transportmarkt een markt van kopers geworden waar de klant de diverse transportmogelijkheden en de daarbijhorende aanbiedingen kan vergelijken. Op deze markt dient het spoorwegaanbod verbeterd te worden. Dit geldt vooral voor het internationaal spoorvervoer waar we rekening houdend met de lange afstanden en de goede aansluitingen tussen de netten over een bevoorrechte positie beschikken. De concurrentie veroorzaakt tevens een druk op het prijsniveau.

De in het vooruitzicht staande dereglementering van de transportmarkt in de Europese Gemeenschap zal deze toestand nog versterken en zal tevens leiden tot bijkomende structurele wijzigingen.

Een Zwitsers bureau kreeg de opdracht een onderzoek uit te voeren naar "De Europese goederenvervoermarkt van 1990 tot 2000". Volgens deze studie zou het internationaal vervoer een grote uitbreiding kennen. Ook de

spoorwegen dienen hierop in te spelen en zouden in een eerste fase een volumetoename met 50 % moeten nastreven.

De Europese spoorwegnetten willen in de toekomst niet alleen het traditionele spoorvervoer aanbieden, maar een globaal pakket met huis aan huis transport, alsook volledige logistieke ondersteuning.

In dit aanbod is de informatica niet weg te denken. Er werd op dit terrein en op het gebied van de totstandkoming van een internationaal spoorwegnetwerk reeds grote vooruitgang geboekt. De uitwerking van een planning en het beheer van het vervoer zijn momenteel echter prioritair.

Er is ook noodzaak aan een samenwerkingsstelsel voor de internationale marketing- en verkoopactiviteiten. Hierbij staat een snelle dienstverlening met gegevens over de vervoersplannen, extra logistieke steun, enz. centraal.

Het Docimel-project beoogt de vervanging van zowat zes miljoen internationale vrachtbrieven en de ingewikkelde behandeling ervan door een verzendingsdossier dat via de computer wordt geregistreerd en verzonden. De aansluiting op het systeem van alle partners maakt het mogelijk de opname, de verzending en de verwerking van een groot aantal gegevens van de vrachtbrieven te vereenvoudigen en te versnellen. De hiertoe opgerichte gegevensbanken zijn tevens basis voor talrijke andere toepassingen. De algemene indienststelling zal voor een ruime waaier van marktsectoren vanaf 1990 een feit zijn.

10 miljoen ton bij BASF te Antwerpen

Op 11 oktober 1988 werd tijdens een kleine plechtigheid te Antwerpen door hoge verantwoordelijken van BASF en de NMBS de lading van de 10 miljoenste ton per spoor gevierd op de aansluiting van het chemisch bedrijf BASF op het spoorweginet.

Ruim 21 jaar verzorgt de spoorweg de Antwerpse BASF-transporten. Dit stemt overeen met de behandeling van 326 000 wagens, waar-

van zowat 12 % toekomstige beladen wagens en 88 % vertrekkende wagens voor de levering van de afgewerkte scheikundige producten.

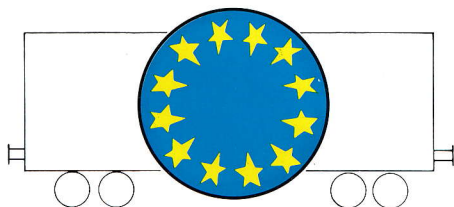
Het aandeel van de spoorwegen in de door BASF behandelde volumes bedraagt 11 tot 12% en zit momenteel in een opwaartse trend. Een prima samenwerking.

Op het internationaal havencongres te Gent stelde de NMBS haar telematica-aanbod voor.

In oktober was RailEasy aanwezig op het internationaal havencongres te Gent. In een informatiestand van de NMBS konden de deelnemers aan het congres, net zoals elke klant die op het systeem geabonneerd is, de werkelijke rit van de wagens volgen.

De spoorweg was wellicht niet het voornaamste gesprekstema in de havendebatten. Nochtans is hij innig met de Belgische havens verweven. Het systeem voor het automatisch volgen van de ritduur kan voor de havenoperators inderdaad een onmiskenbaar voordeel zijn voor het beheer van hun trajecten per spoor en over zee.

RailEasy wordt trouwens erg gewaardeerd door een belangrijk chemisch bedrijf te Terneuzen dat niet onder stoelen of banken steekt dat zijn abonnement aanzienlijke besparingen oplevert. Dit aspect van RailEasy, waarbij onze verhouding tot deze Hollandse industrieel en hevige voorstander voor het NMBS-telematica-aanbod wordt uiteengezet, komt in een volgende uitgave uitgebreid aan bod.





ESSA

17179
UGM