

BN, leverancier en partner van de N.M.B.S.



De onderneming "Spoorweg- en Metaalconstructies", afgekort BN, bestaat reeds meer dan honderd jaar. Ze kwam eigenlijk al tot stand in 1855, toen te La Louvière de ondernemingen Parmentier, Nicaise en Delcuve hun deuren openden. In 1913 fuseerden die met de Brugeoise, die zoals de naam laat vermoeden, gevestigd was te Brugge. Er kwam dan een concentratie met de Ateliers Métallurgiques de Nivelles. En in 1956 ontstond dan, onder de naam Brugeoise et Nivelles, de onderneming die door opslorping van de Constructions Ferroviaires du Centre op 1 juli 1977, uitgroeide tot die welke wij vandaag kennen: 3.500 werknemers, een terrein van 82 ha, waarvan er een 30-tal bebouwd zijn, verdeeld over 5 Belgische steden: Brugge, Nijvel, Manage, Familleureux en Bellecourt.

De spoorweggebruikers kennen die firma heel goed, daar zij sedert de tweede wereldoorlog zo'n 1.750 rijtuigen en motorrijtuigen, 1.000 locomotieven en 5.000 goederenwagens heeft geleverd. Hetzelfde geldt voor degenen die van het stadsvervoer gebruik maken, daar BN in 35 jaar 1.750 tram-, premetro- en metrovoertuigen heeft gebouwd. En dan hebben we het nog maar alleen over de afdeling "transportmiddelen", waar voornamelijk spoorvoertuigen gebouwd worden. BN is trouwens nog op andere markten thuis dan op de Belgische: heel wat materieel uit de 5 werkplaatsen rijdt in Korea, Thailand, Angola, Zuid-Afrika, Hongarije, India, Brazilië, Oost- en West-Duitsland en andere Europese landen. Een mooi palmares voor die afdeling die ongeveer 60% van de activiteit van BN vertegenwoordigt.

Daarnaast beschikt BN ook over een studiedienst en een productieafdeling voor materieel van zeer uiteenlopende aard. Eerst en vooral is er de containerproductie - 10.000 per jaar - een sector die ons erg aanbelangt, daar de N.M.B.S. een groot aantal van die Belgische "kisten" vervoert die voornamelijk aangekocht worden door rederijen of leasing-maatschappijen. Vervolgens is er de jaarlijkse constructie van zo'n 2.000 ALUVAN-koetswerken voor vrachtwagens welke door BN in bouwpakketten verkocht worden

aan koetswerkmakers. Dan heeft men nog onderdelen voor kerncentrales en suikerraffinaderijen, havenuitrustingen, kunstwerken, zware vrachtwagens van 22 tot 100 ton voor werven en speciale mechanische onderdelen; hier is BN haar eigen klant, daar de werkplaats voor mechanische constructie onderdelen produceert zoals elementen voor draaistellen, deurmecanismen enz.

BN voert zowat 40% van haar productie uit. Het is een harde strijd! Het succes van BN op de wereldmarkt is voornamelijk te danken aan de hoge kwaliteit van haar producten en aan haar jarenlange ervaring. Die ervaring heeft BN ertoe aangezet zich toe te leggen op de overdracht van technologie. Vandaar dat de firma zelf zorgt voor de opleiding van haar personeel. Ze doet nog meer: zij verzorgt de opleiding van Belgische en buitenlandse stagiairs en levert in sommige landen gebruiksklare fabrieken, waarvoor zij ook het plaatselijk personeel opleidt.

België geniet, wat spoorwegconstructies betreft, over de gehele wereld een uitstekende reputatie. En dit is geen opschepperij! Nochtans is de concurrentie op wereldvlak enorm toegenomen en door de hoge lonen in ons land heeft België op stuk van prijzen wel wat van zijn concurrentiekracht ingeboet. Wordt het erg moeilijk materieel op de wereldmarkt te verkopen, dan blijft nog altijd de mogelijkheid de technische kennis, die ervaring in een programma van overdracht van technologie te commercialiseren en aldus de legendarische Belgische superioriteit te bevestigen.

Van die ervaring heeft BN, wat spoorwegmaterieel betreft, al het bewijs geleverd. De pijlers van een onderneming als BN zijn haar studie- en technologische dienst, die bestaat uit een groep zeer creatieve ingenieurs en technici, die volgens de modernste methodes en de meest vooruitstrevende technische middelen werken.

Die groep wordt voortdurend geconfronteerd met de eisen van de exploitanten en de gebruikers van het te bouwen materieel, met de steeds evoluerende verplichtingen inzake vrijwaring van het leefmilieu.



Voor de constructie van al het rollend materieel geeft de N.M.B.S. aan de constructeur een zo precies en volledig mogelijk bestek, waarin de diverse functies en kenmerken die moeten worden in acht genomen, zijn vermeld. Wanneer het standaardmaterieel betreft, wordt de volledige studie aan de constructeur bezorgd. Wanneer dat niet het geval is, wordt de studiedienst erbij betrokken die aan de klant tekeningen, naamlijsten, beschrijvingen, onderrichtingen voor het onderhoud en eventueel modellen verstrekt.

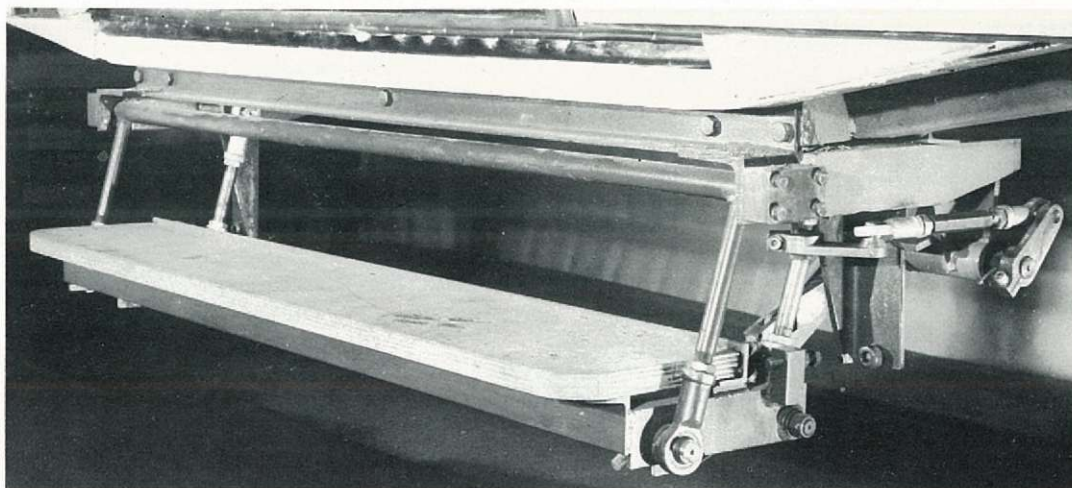
Nu beschikt de constructeur al sedert enkele tijd over een grotere vrijheid van handelen. Belast met de studie van het project, kan hij, binnen logische grenzen, zijn creativiteit de vrije teugel laten en zijn klant verbeteringen of wijzigingen voorstellen die

samen met de onderaannemers worden besproken.

Dat exploratiewerk is gebaseerd op welbepaalde elementen, zoals de resultaten van ergonomische studies of van opiniepeilingen waardoor het mogelijk is te bepalen wat de vereisten inzake comfort zijn: ruimte tussen de zetels, vorm van de zetels, lichtsterkte, vorm van de akoestische en thermische isolatie, afmetingen van de toegangsdeuren, dominerende kleuren... allemaal elementen die ertoe bijdragen materieel te leveren dat werkelijk aan de eisen van de gebruikers voldoet.

Nadien worden schaalmodellen gebouwd. De klanten krijgen aldus de gelegenheid ze kritisch te onderzoeken en de studiedienst kan dan nog bepaalde details wijzigen. Het is dikwijls heel moeilijk volledige prototypes te bouwen: het is veelal onmogelijk





wat spoorwegmensen werd onderworpen. Men heeft zich gestadig op de verbetering toegelegd en het eindresultaat schenkt volledige voldoening.

We mogen ook het aandeel niet vergeten van een "industrial designer" voor de inrichting, de bekleding, kortom de volledige esthetische uitrusting (binnen en buiten, de grote lijnen en de details). Het is zowat de specialist van de "verpakking".

De voorstellen van de constructeur, het voortdurend bijwerken, de grote zorg die aan de studie wordt besteed, hebben geleid tot ingrijpende verbeteringen, die getuigen van de uitzonderlijk goede samenwerking tussen BN en haar klant.

Bij de bouw van goederenwagens komen er vaak andere dingen kijken. Daar de Europese spoorwegen naar standaardisatie van het materieel streven, wordt het grootste deel van de studies van nieuwe wagentypes verricht door internationale groepen waaraan de betrokken spoorwegen en constructeurs hun medewerking verlenen. Het gaat hier dus om standaardmaterieel, waarbij de constructeur steunt op de volledige studie die op internationaal vlak werd uitgewerkt.

lijk wegens de krappe leverings-termijnen. Maar voor sommige onderdelen worden wel prototypes vervaardigd, zodat draaistellen, onderdelen van de rijtuigbak, elementen van de elektrische tractie, verwarming, ventilatie enz. kunnen uitgetest worden. De statistische studie van vervormingen, kritische spanningen, geluidsfrequenties bij het rijden, weerstand, verstrekt duidelijke

gegevens die leiden tot de uiteindelijke goedkeuring (wanneer er voldoende waarborgen zijn) of tot wijzigingen.

Voor de M4-rijtuigen b.v. wenste de N.M.B.S. brede deuren die de toegang volledig vrijlaten, daar dit tegemoet kwam aan de eisen van de reizigers. Het type deuren dat hiervoor in aanmerking kwam, werd reeds toegepast op de vierwagenmotorstellen, maar

bleek daar toch geen absolute voldoening te geven. Onze noorderburen hebben hun materieel ook met dergelijke deuren uitgerust, die betrouwbaar en sterk zijn. BN heeft de werking van die deuren opnieuw bestudeerd om de veiligheid ervan te verbeteren en heeft een prototype gemaakt dat aan de strengste tests (honderdduizenden keren openen en sluiten) en aan de kritiek van heel



Enkele tientallen jaren geleden liet de klant weinig vrijheid van handelen aan de constructeur. Nu kan deze, op grond van zijn ervaring en zijn onderzoekingswerk, heel wat nieuwigheden voorstellen. En er zijn er weinig die nog niet werden gewijzigd wegens de dwingende eisen van de exploitatie en wegens de prijs. Want er is geen sprake van al te duur materieel aan te kopen: de prijs moet in verhouding tot het aanvankelijk beoogde doel blijven.

Voor de nieuwe rijtuigen (de M4 b.v.) wordt een levensduur gerekend van 30 tot 40 jaar. In technisch opzicht is dat materieel even sterk als dat van het begin van deze eeuw. Maar er is nu eenmaal de tendens vlugger te vernieuwen dan vroeger. Wat niet wegneemt dat die rijtuigen, waarvan de N.M.B.S. er 580 besteld heeft, tot één bepaalde generatie spoorvoertuigen behoren. Het volgende type, zelfs al zou dat pas binnen tien jaar gebouwd worden, zou tot een andere generatie behoren, daar op dat ogenblik de klanten andere eisen zullen stellen en omdat de techniek er zal op vooruitgegaan zijn. Nu, het gaat hier om een bestelling die van pas komt. BN en de Belgische industrie krijgen er op die manier miljoenen verkuren bij. Ook de N.M.B.S. heeft er baat bij omdat de ontwerpkosten minder zwaar doorwegen in de eenheidsprijs. Als men maar 50 rijtuigen bestelt, moet voor elk rijtuig ten minste 10% aan studiekosten betaald worden. Hoe groter het aantal, hoe lager die vaste kosten. Bij de bouw van goederenwagens zijn die aanvangskosten heel wat lager en ze vallen nog gunstiger uit voor grotere reeksen.

BN beheerst haar activiteiten en haar technologie volkomen. De firma neemt voortdurend nieuwe initiatieven in het raam van een dynamische werkmethode. Ze boekt daarmee succes op de internationale markt; de reizigers krijgen meer comfort en meer veiligheid. De M4-rijtuigen 2e klas, waarvan het eerste in gebruik werd genomen eind januari, overtreffen verreweg de andere rijtuigen die tot nu toe in het binnenverkeer in België gebruikt werden. De studie van dat materieel heeft ertoe bijgedragen het ontworpen spoorwegmaterieel een geheel nieuw uitzicht te geven. Een nieuwe lijn bij de constructeur, die nog meer zou willen standaardiseren, een nieuwe lijn voor de koper, die zich bij de keuze van het spoorwegmaterieel laat leiden door de technische, sociale en menselijke evolutie. Nieuwe lijnen, nieuwe opvattingen die bij uitstek getuigen van de nauwe samenwerking tussen ondernemingen die vanouds partners zijn en die elkaar goed kennen.



EXPRESZENDINGEN - AAN HUIS BESTELLING

Er bestaan twee manieren om expreszendingen te adresseren: volgens de wijze waarop zij worden afgeleverd aan huis, of volgens dewelke men ze "kantoorliggend" naar een station zendt.

ZENDINGEN AAN HUIS TE BESTELLEN

Expreszendingen verstuurd van maandag tot vrijdag.

1. Vandaag

- aan huis afgehaald;
- aangeboden in een station dat open blijft tot 19 à 23 uur;
- aangeboden in de andere stations tot 17 uur.

Worden de zendingen aan huis besteld.

2. **Morgen** (uitgezonderd zaterdag, zon- en feestdagen) vóór 12 uur in 600 bestemmingen en in de namiddag in 180 bestemmingen.

3. **De eerstvolgende bedieningsdag** in de andere bestemmingen.

SPECIALE MOGELIJKHEID!

Expreszendingen aangeboden in een wegcentrum vóór een plaatselijk bepaald uur, worden nog dezelfde dag afgeleverd in de bestemmingen hierboven vermeld in 2. als ze bediend worden door dit wegcentrum.

Expreszendingen verstuurd op zaterdag, zondag en wettelijke feestdagen.

Aangeboden

- op **zaterdag** in een station dat open is op die dag, tot het aangegeven uur,
- op **zondag** en een **wettelijke feestdag** in de 18 stations waarin de aanneming op die dagen mogelijk is;

worden aan huis besteld

1. 's maandags (of daags na een wettelijke feestdag) vóór 12 uur in 600 bestemmingen en in de namiddag in 180 bestemmingen;
2. de eerstvolgende bedieningsdag in de andere bestemmingen.

ZENDINGEN KANTOORLIKKEND IN EEN STATION

Expreszendingen die kantoorliggend verstuurd worden, moeten principieel worden aangeboden in een station.

Expreszendingen kunnen worden aangeboden en in levering genomen

- van **maandag tot vrijdag** in een station dat open blijft tot 19 à 23 uur of in de andere stations, tot 17 uur;
- op **zaterdag** in een station dat op die dag open is;
- op **zondag** of een **wettelijke feestdag** in de 18 stations waarin de aanneming op die dagen mogelijk is.

Het ontbreekt ons aan de nodige ruimte om de volledige lijsten te geven der stations en lokaliteiten die binnen de 24 uur worden bediend.

Deze lijsten vindt u terug in de brochure die gelijktijdig met dit tijdschrift van de pers komt, en die u op eenvoudige aanvraag in een station, een wegcentrum of een handelsagentschap ontvangt. U kan ze ook aanvragen aan NMBS-COLLI, 85, Frankrijkstraat, 1070 Brussel.

