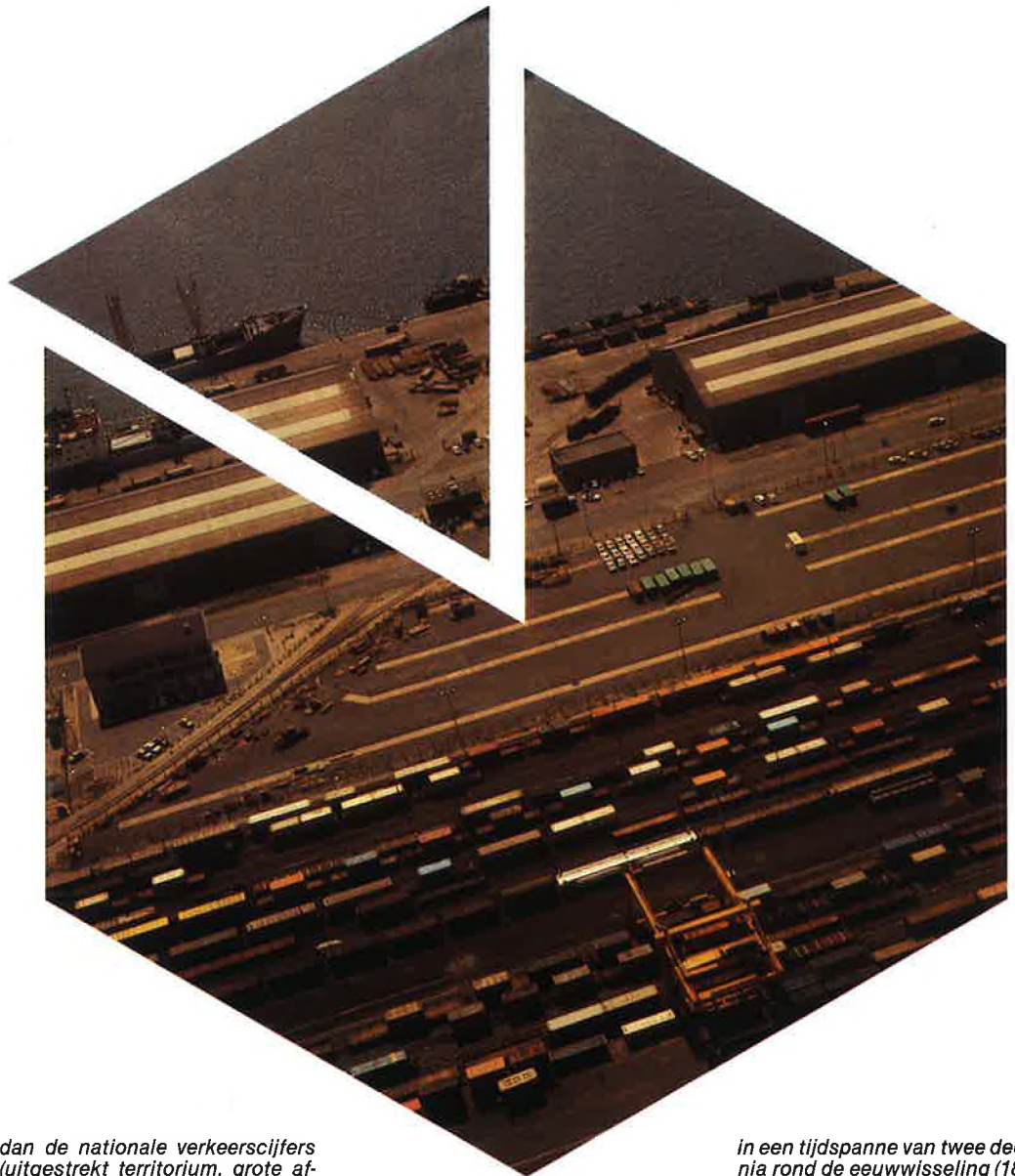


# een eeuw internationale ervaring



*In 1985 vierde de NMBS met enige luister "150 jaar spoorwegen in België". Een feit waar ruim ruchtbaarheid werd aan gegeven. En terecht, want is het immers niet zo dat onze "ijzeren weg" - de eerste op het vasteland - de industriële en economische ontwikkeling van België gunstig heeft beïnvloed en versneld? Als we vandaag de dag het predikaat "draaischijf van Europa" in ons banier voeren, dan is dit deels te danken aan de aanwezigheid van een van oudsher uitstekende spoorweginfrastructuur.*

*België heeft op transportgebied steeds een internationale functie vervuld. Deze troef werd door de toenmalige Belgische Staats-spoorwegen reeds vroeg uitgespeeld. Sinds 1881 zijn onze spoorwegen officieel vertegenwoordigd in het buitenland. Dus meer dan een eeuw internationale handelservaring gekoppeld aan anderhalve eeuw spoorwegevolutie. Een combinatie die resulteerde in de progressieve oprichting van handelsposten over gans Europa. Het loont beslist wel de moeite om dit buitenlands commercieel netwerk even onder de loep te nemen.*

*Het waarom van de aanwezigheid in het buitenland is zowel eenvoudig als complex.*

*De spoorwegmaatschappijen - nationale of privé (zoals in Zwitserland) - beheren autonoom het net dat zij exploiteren. En uiteraard bepalen zij ook hun eigen commerciële politiek. In Europa hebben de grote spoorweglanden tot het einde der zeventiger jaren internationale verkeersresultaten gescoord die beduidend lager waren*

*dan de nationale verkeerscijfers (uitgestrekt territorium, grote afstanden). Anderzijds heeft België, net zoals Nederland en het Groot-hertogdom, steeds een belangrijk internationaal verkeer gekend dat bijna dubbel zo groot was als het binnenverkeer. De typische geografische situatie en de onbeperkte transportmogelijkheden via de havens zijn de verklarende factoren voor dit fenomeen.*

*Het is dus meer dan logisch dat de NMBS een andere commerciële kijk had op het transportgebied. België moest zich willens nillens laten gelden op Europees vlak om grote goederenvolumes te beheren en vlot ter bestemming te brengen. Zich terdege bewust van deze situatie installeerden de Belgische spoorwegen daar waar nodig handelsagentschappen bij de diverse Europese spoorwegpart-*

*ners. Er was een wil om een goede internationale verkoopsorganisatie uit te bouwen.*

*In volgorde van vermoedelijke oprichting - het juiste jaartal is soms moeilijk vast te stellen - zijn de NMBS-handelsagentschappen gevestigd te: Milaan 1881, Keulen 1886, Basel 1890, Londen 1897, Parijs 1904, Luxemburg 1927, Rotterdam 1938 en Rijsel 1966. De NMBS heeft sinds 1967 ook een éénmansvertegenwoordiging te Wenen en het Commissariaat Generaal voor Toerisme te New-York behartigt officieel de belangen van de NMBS (uitsluitend informatie over treintoerisme en Eurail-pass).*

*De oprichting van de oudste vertegenwoordigingen situeert zich*

*in een tijdspanne van twee decennia rond de eeuwwisseling (1881 - 1904). De handelscontacten met onze kleinere buurlanden Nederland en het Groot-hertogdom konden makkelijk vanuit eigen land onderhouden worden, vandaar dat een spoorwegvestiging er langer op zich liet wachten. Het agentschap te Rijsel kan beschouwd worden als een ontduubeling van Parijs. Om praktische en voor de hand liggende redenen was het nodig om in de drukke industriële regio "Nord - Pas de Calais" een Belgisch spoorwegkantoor te openen.*

*Een internationaal vervoercontract afsluiten in België. Daarna de goederen per spoor over de grens brengen en ze aan hun lot overlaten, is een commerciële politiek die niet door de klanten wordt gewaardeerd.*



## Bazel en Milaan

Door de geografische ligging is Zwitserland, net als België trouwens, een draaischijf voor het vervoer in Europa. Geprangd tussen West-Duitsland en Frankrijk is het de ideale poort voor het doorvoer- verkeer naar Italië via de tunnels van de Gothard en de Lötschberg/Simplon. Dit is trouwens ook de reden waarom onze agentschappen te Bazel en te Milaan in één adem vernoemd worden. Er is een doorgedreven noodzakelijke samenwerking, en Bazel superviseert de activiteiten van Milaan.

De spoorwegen vervoeren ongeveer 25% van alle goederen tussen de Europese Gemeenschap en **Zwitserland**. De concurrentie met de Rijnvaart is hevig, toch heeft de NMBS een marktaandeel van bijna 47% in het verkeer van België naar Zwitserland: petroleumproducten, producten van de ijzer- en staalnijverheid, auto's, groenten en fruit.

Tot 1985 werkten de Zwitserse spoorwegen op internationaal goederenvlak relatief teruggetrokken. Aan deze politiek kwam een einde op 1 januari 1986 toen een eerste rechtstreeks tarief met de DB in voege trad en dra werd gevolgd door een tweede met de SNCF op 1 juni 1986. Vooraleer een derde tarief uit te werken met België en Nederland willen de CFF eerst de nodige ervaring opdoen. Wel bestaat er sinds 1 november 1986 een "marktunie" die toelaat in het raam van particuliere overeenkomsten wagenprijzen op te maken van eind tot eind tussen België en Zwitserse stations (gegroepeerd per zone). Deze marktunie moet bijdragen tot de promotie

*De toekomst kan trouwens enkel veilig gesteld worden door de ontwikkeling van gesegmenteerde produkten die perfect zijn afgestemd op de marktbehoeften. In deze geest is er de Interdelta-trein, de Porta d'Italia expres en de Garantie Cargo-formule. Stuk voor stuk produkten die gecreëerd werden dank zij een internationale spoorsamenwerking. Maar ook ons TOP-plan heeft ambities over de grenzen, die moeten bekend gemaakt worden door onze ambassadeurs in de andere landen.*

*De handelsvertegenwoordigingen in Europa zijn dus geen overbodige luxe. Het zijn de internationale antennes van de NMBS die op de plaatselijke markten opereren en die de lokale toestanden analyseren. Zij onderhouden de contacten met onze buitenlandse klanten en verrichten pionierswerk op braakliggende transportterreinen. Hun taak spitst zich vooral toe op het goederenverkeer, maar de modale treinreiziger kan er eveneens terecht voor informatie en documentatie betreffende reismogelijkheden per trein naar en in ons Belgenland. Deze informatie overstijgt dikwijls het klassieke antwoord op een vraag: soms organiseert men persreizen in samenwerking met plaatselijke toeristische instanties, soms worden kant-en-klaar toeristische pakketten uitgewerkt,... men komt dus de klant tegemoet.*

*Spoornieuws werpt een blik op een internationaal getinte NMBS. In dit nummer een eerste globale voorstelling op een rijtje van onze handelsagentschappen in het buitenland. In de volgende nummers kijken we per agentschap achter de schermen.*

van de Belgische export naar Zwitserland, en dat vooral voor de zware produkten omwille van de voordelige prijs/wagen-structuur. Het spoorverkeer van **Italië** naar België (havenverkeer niet inbegrepen) heeft vooral betrekking op produkten van de ijzer- en staalindustrie, landbouw- en voedingsprodukten, auto's en huishoudapparaten en bedroeg 577.000 ton in 1985. Daarvan werden 397.000 ton (meer dan 75%) via containers, laadkisten en railroute-techniek ingevoerd.

Een positief gegeven is de progressieve toename van het Italiaans spoorverkeer naar de Belgische havens (bijna 200.000 ton in 1985, waarvan 87% met containers).



## Keulen

Het ambtsgebied van het NMBS-agentschap Keulen omvat de Bondsrepubliek Duitsland, de DDR en Scandinavië. Het onderling spoorverkeer tussen West-Duitsland en België bedroeg in 1985 ongeveer 6,4 miljoen ton (inbegrepen het maritiem doorvoer- verkeer), waarbij de richting Duitsland-België overweegt met 57%.

Belangrijke sectoren zijn kolen en staal (50%) en in de lichte industrie overwegen scheikundige produkten (10%), auto's + onderdelen (12%) en containers (6%). Hierbij valt op te merken dat van Duitsland naar Luxemburg (via ons net) meer dan 1 miljoen ton kolen, en naar Frankrijk (ook via België) ongeveer 1,3 miljoen ton goederen vervoerd werden. De onderlinge transporten per spoor tussen de DDR en België stegen de laatste jaren van 145.000 ton in 1980 naar 240.000 ton in 1985. Tussen Scandinavië en België





worden 200.000 ton verspoord, waardoor het goederenvolume dat het NMBS-agentschap te Keulen "beheert" niet minder dan 9 miljoen ton bedraagt.

Dit impliceert dat de "na-verkoopdienst" de hoofdbrok van de activiteiten uitmaakt. Tussen het ambtsgebied van Keulen en België zijn er een aantal rechtstreekse tarieven van toepassing die een vlot verkeer sterk beïnvloeden, en dat zowel voor de wagenladingen als voor het stukgoed. Vermoedelijk op 1 januari 1988 zal een nieuw tarief ingevoerd worden dat het Duits-Belgisch goederentarieff 6600 zal vervangen. Het wordt een zeer eenvoudig tarief met als basis een vrachtprijs per wagen zonder rekening te houden met de aard van de vervoerde goederen en de hoeveelheid.

De internationale samenwerking met de plaatselijke spoorwegen is uitstekend. Dat is een noodzaak, want niet enkel internationale commerciële problemen moeten opgelost worden, maar ook op gebied van techniek en exploitatie wordt dikwijls één en ander bijgestuurd.

## Londen

De Belgische havens zijn belangrijke economische poorten voor Groot-Brittannië. Het typische treinferry-verkeer is een gevestigde waarde: 332.000 ton goederen "spoorden" in 1985 over het Kanaal naar de Britse havens (non-ferrometalen 40%, meststoffen 17%, staal 13% en scheikundige produkten 11%). 202.000 ton spoorden in omgekeerde richting over de plas (zink, lood en aluminium 67%, klei 11% en staal 6%).

Het wegvervoer is zeer sterk ont-



wikkeld in Groot-Brittannië en door het onevenwicht in de handel met het vasteland is men dan ook bereid om tegen kostprijs een retourvracht mee te nemen. Een groot probleem voor het spoorvervoer is het kleine aantal private aansluitingen. De concurrentiekracht van het spoor wordt daardoor sterk gehypothecerd.

Er zijn diverse internationale tarieven voor het vervoer van goederen met ferrybootwagens via Zeebrugge - Harwich. Ook hier zijn de tarieven het noodzakelijke werkinstrument die aan elke spoorwegmaatschappij de nodige armslag geven om zich aan de markt aan te passen.

Op spoorweggebied is Groot-Brittannië duidelijk een buitenbeentje

en met de "Chunnel" in het vizier staat er nog heel wat te gebeuren voor en over de plas.

## Luxemburg

Het Groothertogdom, geografisch klein... toch een groot ambtsgebied voor het NMBS-handelsagentschap. Een begrijpelijk fenomeen als we de situatie van dichtbij bekijken. Het ambtsgebied van "Luxemburg" omvat naast het Groothertogdom ook het Saarland en het oosten van Frankrijk (Elzas-Lotharingen). Het is als het ware een vooruitgeschoven post van de NMBS-antennes te Milaan en te Bazel, die op dezelfde verkeersas liggen.

Het spoorverkeer naar België wordt gedomineerd door de transporten van de Luxemburgse staalnijverheid naar de Belgische havens en naar de Belgische staalfabrieken (respectievelijk 627.000 en 815.000 ton in 1985). In omgekeerde richting werden 428.000 ton

Om dergelijk verkeer te verwerken is het evident dat er tussen het Groothertogdom, Frankrijk en België meerdere goed functionerende rechtstreekse tarieven bestaan.

## Rotterdam

De werksfeer van het NMBS-agentschap te Rotterdam beperkt zich enkel tot het Nederlands grondgebied, met uitzondering van Zeeuws-Vlaanderen dat onder de bevoegdheid valt van de commerciële NMBS-vertegenwoordiging te Gent.

Het globale goederenverkeer per spoor in 1985 tussen België en Nederland bedroeg 3,9 miljoen ton, waarvan 1,1 miljoen ton in de richting noord/zuid (containers, chloor, zouten) en 2,8 miljoen ton in de richting zuid/noord (dolomiet, kalk, containers, steenslag). Ten opzichte van 1984 betekent dit een vooruitgang met 4 à 5%.

Ook het verkeer via België tussen Frankrijk en Nederland ging in stijgende lijn (+7%). In totaal transiëerden 2,25 miljoen ton goederen: 1,4 miljoen ton in de richting Frankrijk (kunstmest, vaste brandstoffen, scheikundige produkten) en 625.000 ton richting Nederland (granen en derivaten, scheikundige produkten).

Er zijn rechtstreekse tarieven voor het spoorvervoer van goederen in wagenladingen en voor het vervoer van grote containers tussen Belgische en Nederlandse zeehavenstations.

## Wenen

Alhoewel de NMBS-belangen in de Oostenrijkse hoofdstad door één persoon worden verdedigd heeft het agentschap het grootste ambtsgebied: Oostenrijk, Joegoslavië, Griekenland, Turkije, Polen, Roemenië, Bulgarije, Tjechoslowakije en Hongarije.

Dit is geen paradoxale situatie want het spoorverkeer van en naar Oostenrijk en de Comecon-landen bedraagt slechts (!) een paar honderdduizend ton.

De ÖBB integreert zich uitstekend in de internationale spoorwegcontext. De samenwerking met de netten van de oostblokstaten is evenwel iets apart. Zij houden er een andere zienswijze op na wat de concurrentie betreft. Slechts in bepaalde gevallen nemen sommige netten aan tarifaire maatregelen deel om verkeer voor het spoor te verwerven.

Het verkeer van of naar Belgische zeehavens is zeer belangrijk voor Oostenrijk en de verder gelegen landen. De Joegoslavische havens Rijeka en Koper worden evenwel steeds moderner en getroosten zich grote inspanningen om verkeer van of voor Oostenrijk en de Balkanlanden te winnen. Afgezien van hun goedkope tarieven hebben ze nog het voordeel dat ze dichterbij Oostenrijk liggen dan de Noordzeehavens. Op lange termijn zou hierdoor wel eens een verschuiving van het verkeer kunnen ontstaan.



## Parijs en Rijsel

Twee NMBS-vertegenwoordigingen op het Franse grondgebied is meer dan nodig in ons grootste buurland. Rijsel staat in voor de noordelijke zone (Picardië, Normandië en Nord/Pas de Calais), Parijs neemt de rest van het territorium voor zijn rekening min de streek van Elzas-Lotharingen die logisch aansluit bij het ambtsgebied van onze vertegenwoordiging te Luxemburg.

In 1985 vervoerden de spoorwegen tussen België en Frankrijk niet minder dan 12,87 miljoen ton goederen van de meest diverse aard. In dit cijfer is het transitverkeer met Nederland, Duitsland en Scandinavië niet begrepen.

De NMBS en de SNCF werken op internationaal goederenvlak goed samen, wat resulteerde in internationale producten zoals Inter Delta en Garantie Cargo.

De uitvoer per spoor vanuit België naar het ambtsgebied van **Parijs** bedraagt ongeveer 2 miljoen ton (ijzer en staal, meststoffen, vaste brandstoffen). De invoer in België is net iets groter met 2,3 miljoen ton (overwegend granen en derivaten, ijzer en staal). Door de toetreding van Spanje en Portugal tot de E.G. neemt het spoorverkeer vanuit Iberië naar België en Nederland (via Frankrijk) progressief toe tot meer dan 90.000 ton in 1985.

Van overheidswege is er een heroriëntatie aan de gang van de buitenlandse handel die wel eens nadelig zou kunnen uitvallen voor onze nationale Noordzeehavens. De Franse havens worden aangespoord om hun concurrentiekracht op te schroeven en krijgen daarvoor de nodige faciliteiten.

Noord-Frankrijk en België hebben onderling een traditionele drukke commerciële activiteit. De globale goederenuitwisseling tussen het ambtsgebied van **Rijsel** en België bedraagt 19 miljoen ton. Niettegenstaande de kansen van het spoor gehypothecerd worden door de onderling relatief korte afstanden, bedraagt het aandeel toch 3,4 miljoen ton. De nabijheid van de havens Gent, Antwerpen en Zeebrugge beïnvloedt positief de aanvoer (granen en derivaten, petroleumcokes, ertsen en brandstoffen) en de Franse uitvoer (half-fabrikaten, staal, buizen, suiker, scheikundige producten, schroot). Waakzaamheid is hier evenwel geboden om het marktaandeel te behouden. Het internationaal goederenpotentieel is in deze regio stellig aanwezig en kan nog opgevoerd worden. Toch is het zo dat het Franse binnenverkeer nog steeds geniet van een zekere - misschien onbewuste - prioriteit. ■

De heuvels van "Bourgondië". Een rustgevende aanblik. Brede valleien, hier en daar een rotsformatie. De vroegere falaisekust uit prehistorische tijden, toen de zee hier nog present was. Deze geologische beschouwing heeft haar belang. Want het is zo dat het met tijd wegebende water een dikke laag sedimenten heeft achtergelaten die zo vruchtbaar was dat men er wijnranken in plantte.

In deze rijke wijnstreek heeft de touroperator France Tourisme Service (FTS) een circuit van drie dagen uitgestippeld... een wijnroute. Drie dagen is maar weinig, maar mits een puike organisatie kan je toch heel wat beleven. Je vertrekt met de TEE te Brussel-Zuid om 7.10 u. Te Parijs is er een overstap van een uurtje, van Parijs-Noord naar Parijs-Lyon, en om 12.30 u ben je met de TGV ter bestemming in Mâcon. Daar wacht men je op, een gul onthaal, gezapige mensen.

De Belgische toerist wordt hier een tikkeltje speciaal verwend. Want naast de gemeenschappelijke levensvreugde is het voor de Bourgondiërs nog steeds een eer dat de Vlaamse Provincies en de Graven van Bourgondië een historische band hebben. Dijon en Beaune werden verfraaid door Vlaamse kunstenaars en in Brugge en Gent werden de Bourgondiërs aan het werk gezet.

De eerste ontmoeting met de wijn gebeurt via het landschap. De wijnstokken staan netjes op een rij tegen de heuvels aangeplant. De wijnroute leidt je vlieg naar de wijnkelders, het heilige der heiligen in het Bourgondische huis. Indien je reeds wijnkenner bent zal je er stellig nog één en ander opsteken, en indien je nog niet ingewijd bent in de geheimen van de grand cru dan ontdek je een totaal nieuwe wereld.

De wijnbouwer vertelt u alles in een beeldrijke taal en degusteert en apprecieert samen met de bezoeker het heerlijkste produkt van de landbouw. De appreciatie blijft uiteraard subjectief. Uw gastheer tracht de smaak van de steenachtige bodem over te brengen... net op het ogenblik dat je verklaart dat de wijn "zacht" is. Uiteraard kan een compromis gesloten worden tussen beide beweringen, waardoor de wijn als "steenzacht" wordt bestempeld! Alle gekheid op een stokje, maar het volstaat je in te leven in het edele produkt om er tenvolgt van te genieten. In een groot bolglas (waar ook je neus in kan!) geeft wijn makkelijk zijn bouquet en



kleur prijs. Wijn wordt in alle bewoordingen ontleed en geprezen... stijlvol, met diepgang, gewichtig, indringend, met karakter, robuust enz.

De normen die de kwaliteit van de wijn bepalen evolueren mee met onze leef- en eetgewoonten. Bepaalde Belgische wijnliefhebbers hebben er ietwat spijt van dat de "Bourgogne" niet meer zo zwaar is als weleer. De wijnbouwers hebben als tegenargument

dat zij enkel maar de vraag van de consument volgen. De robuuste Bourgogne uit grootvader's tijd heeft nu plaats gemaakt voor een zachte, fruitige en jongere wijn.

Een romer goede wijn giet je niet zomaar ineens naar binnen. De wijn moet "gerold" worden in de mond, "gekauwd" en moet het gehemelte strelen. Eens hij is doorgeslikt heb je de afdrank, de nasmaak die naargelang het soort wijn minder lang of lang nazindert. Het betoog van de Bourgondiërs over hun wijn is emotioneel en doorspekt met enthousiaste uitdrukkingen. Dikwijls gaat het je petje te boven, maar het kan ook zijn dat de degustatie je in sferen voert die je doen dromen van... ja van wat?

De Bourgondiër heeft zijn gevoelens en zijn vakmanschap in de loop der eeuwen in diverse domeinen geuit. De stijlvolle kerken en gebouwen uit de gouden eeuw, de rijke literatuur, de daguerrotypie (ken je dat?).

Er zijn toeristische brochures en folders te over om alles tot in de puntjes uit de doeken te doen omtrent deze streek. FTS heeft er wel goed aan gedaan om je ook naar de beroemde abdij van Cluny te voeren. Een geprivilegieerd oord waar architectuur en spiritualiteit in de 12e eeuw werden vermengd. Ook een bezoek aan de "hospices de Beaune" staat hoog aangeschreven, samen met het circuit "Lamartine". Een rondreis in het leven van de gekende dichter, gekoppeld aan het bezoek van het "château Cormatin" (waar hij een stormachtige liefde beleefde die door de huidige eigenaar kleurrijk en met de nodige details wordt verteld).

Een veelbelovend programma met voor elk wat wils. De pure wijnliefhebber zal zeker niet teleurgesteld zijn en de cultuurfanaten die het nuttige aan het aangename weten te koppelen kunnen een onvergetelijke minitrip beleven.

FTS, de touroperator op de Belgische markt voor forfaitreizen naar Frankrijk, is uw trouwe gids. Vraag even inlichtingen bij uw reisagentschap... Bourgondië is een aanrader! ■