

RAIL-TELEMATICA



Vanaf maart 1987 biedt de NMBS haar cliënteel een waaier van teletransmissiediensten aan waarmee ze het verkeer en het materieel zal volgen en tevens de admi-

nistratie en boekhouding zal vereenvoudigen.

Vertrekkende van het felt dat talrijke klanten telexabonnees zijn,

heeft de NMBS methodes uitgewerkt voor het opzoeken en overbrengen van informatie. De Maatschappij is ervan overtuigd dat zij op die manier de verzenders

en geadresseerden op efficiënte wijze kan helpen bij het beheer van het vervoer dat zij voor hen verzorgt.

GEM: de basis van het systeem

Sedert anderhalf jaar volgt de NMBS het verkeer met een elektronisch systeem, GEM genaamd, dat aangesloten is op 800 terminals die in de stations opgesteld staan en op hun beurt met de centrale computer verbonden zijn.

Elke dag worden ongeveer 31.000 transacties in real time verwerkt, in een gemiddelde antwoordtijd van om en bij de drie seconden. Het systeem bevat permanent de gegevens over elk lopend transport op het Belgische net, evenals elk transport dat sedert minder dan twee weken uitgevoerd is. Het bevat eveneens een uitgebreid databestand voor operationele en

"historische" doeleinden.

Ook de buitenlandse netten hebben hun eigen beheersystemen ontwikkeld. Er is overigens een akkoord bereikt voor het uitwisselen van informatie die verenigbaar is met elk van de gebruikte systemen. Deze hele aangelegenheid kon vaste vorm krijgen dank zij het internationaal transmissienet HERMES, waaraan de Franse, Duitse, Zwitserse, Italiaanse, Britse en Belgische spoorwegen meewerken.

Met deze bestaande systemen kunnen de stations:

- gemakkelijk de samenstelling kennen van de treinen bij vertrek uit hun station van herkomst of uit het buitenlandse station waar de samenstelling van de treinen

- voor het laatst gewijzigd werd;
- de rangeerbuletins opstellen die zeggen hoe er dient te worden gehandeld en welke voorzorgen er dienen te worden genomen om het werk correct uit te voeren en het volgen ervan te garanderen;
- verifiëren of er bij de samenstelling van een vertrekkende trein wel rekening werd gehouden met de remming en de snelheid van de trein, alsmede met de rangschikking van de wagens in die trein, wat tegelijk tijdverlies voorkomt te wijten aan het opzoeken van wagens in een of andere spoorweginstallatie.

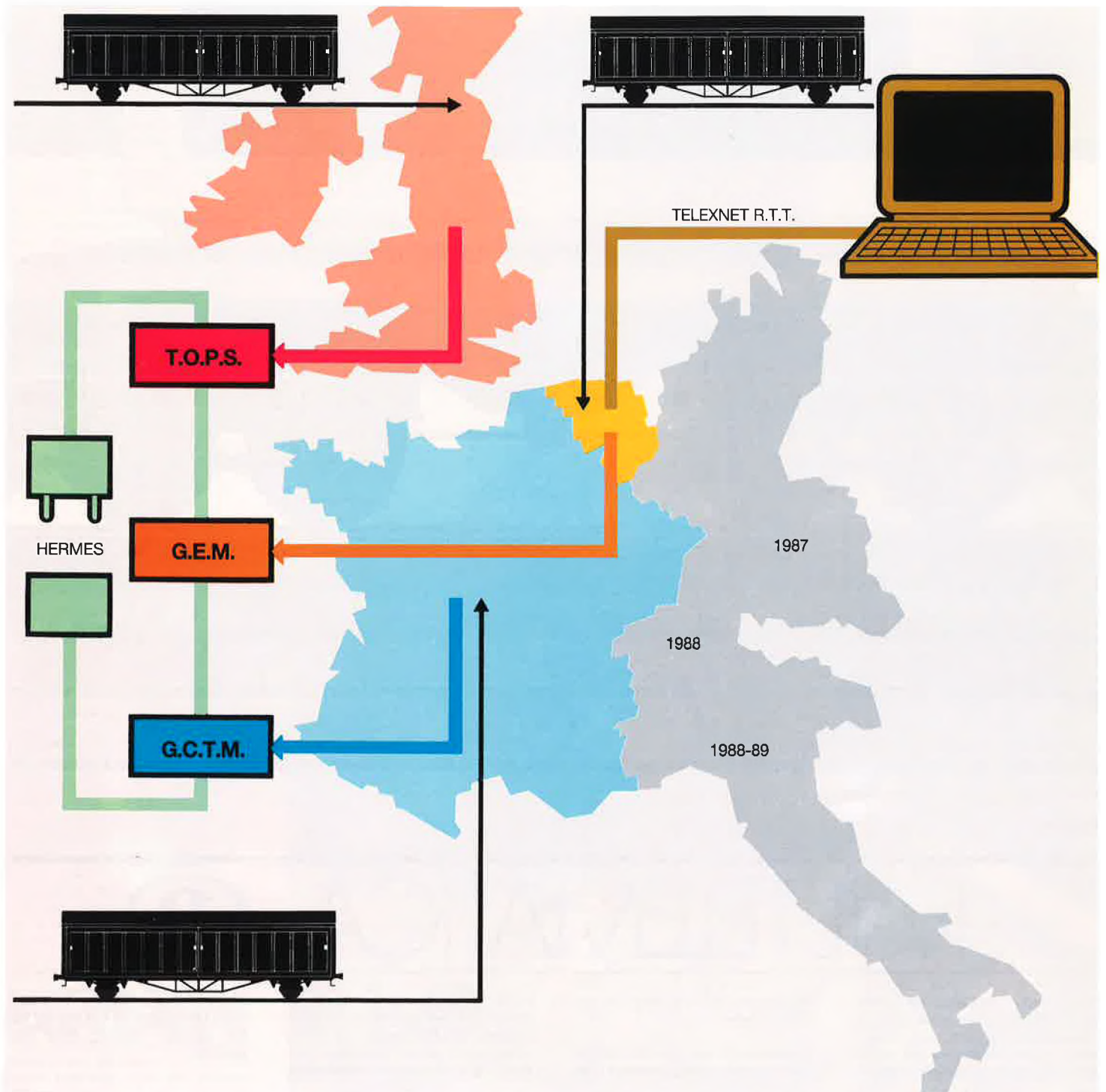
De stations kunnen eveneens een wagen opzoeken, deze lokaliseren op het Belgisch of op een naburig net, betrouwbare vooruitzichten

formuleren over de aankomst, de grensovergang, de ter beschikkingstelling ervan enz.

In een open circuit

Dank zij dit hulpmiddel is het mogelijk de cliënteel een betere informatie te verstrekken over het verloop van haar vervoer, over de stand van haar eigen wagens en, uiteindelijk, aldus te komen tot een vereenvoudiging van de administratieve en boekhoudkundige werkzaamheden.

GEM werkt uitstekend in een gesloten circuit. Logischerwijze zou je op het idee kunnen komen GEM in een "open" circuit te laten functioneren. Die mogelijkheid wordt bestudeerd; er bestaat zelfs al een plan, terwijl de eerste gebruikers



reeds de vruchten van die studie plukken.

Het geheel van de voorgestelde diensten kreeg de naam van EASY, dat staat voor Exchange of data Advanced SYstem. Het letterwoord alleen al spreekt voor zichzelf: het zal voor de verzenders inderdaad bijzonder "easy" zijn om een waakzaam oogje te hebben op hun vervoer.

Er zijn vier diensten. Op de eerste plaats de informatie in real time voor het opvolgen van het vervoer in binnen- en buitenland. Vervolgens heb je dan de aanschaffing van de vervoerdocumenten, het verstrekken van financiële gegevens op magneetband en de verwerking "à la carte" op basis van de gegevens van de NMBS.

Informatie over het volgen van wagens

De gegevens die in het GEM-systeem zijn opgeslagen en die door de diensten van de NMBS in real time worden bijgehouden, kunnen voortaan ook door de klanten geconsulteerd worden. Inderdaad, klanten die zulks wensen, hoeven alleen maar te beschikken over een eenvoudig telextoestel of over een computer die op het telexnet aangesloten is. Een interface - d.i. de koppeling tussen twee verschillende computersystemen - stuurt de vragen van de klanten door naar de centrale computer van de

NMBS die ze dan meteen beantwoordt. Het gebruik van de "black box", die op ons schema te zien is, maakt elke menselijke tussenkomst overbodig en garandeert derhalve 24 uur op 24 uur de werking van het systeem.

De informatie kan op twee verschillende manieren worden gegeven.

U vraagt, EASY antwoordt

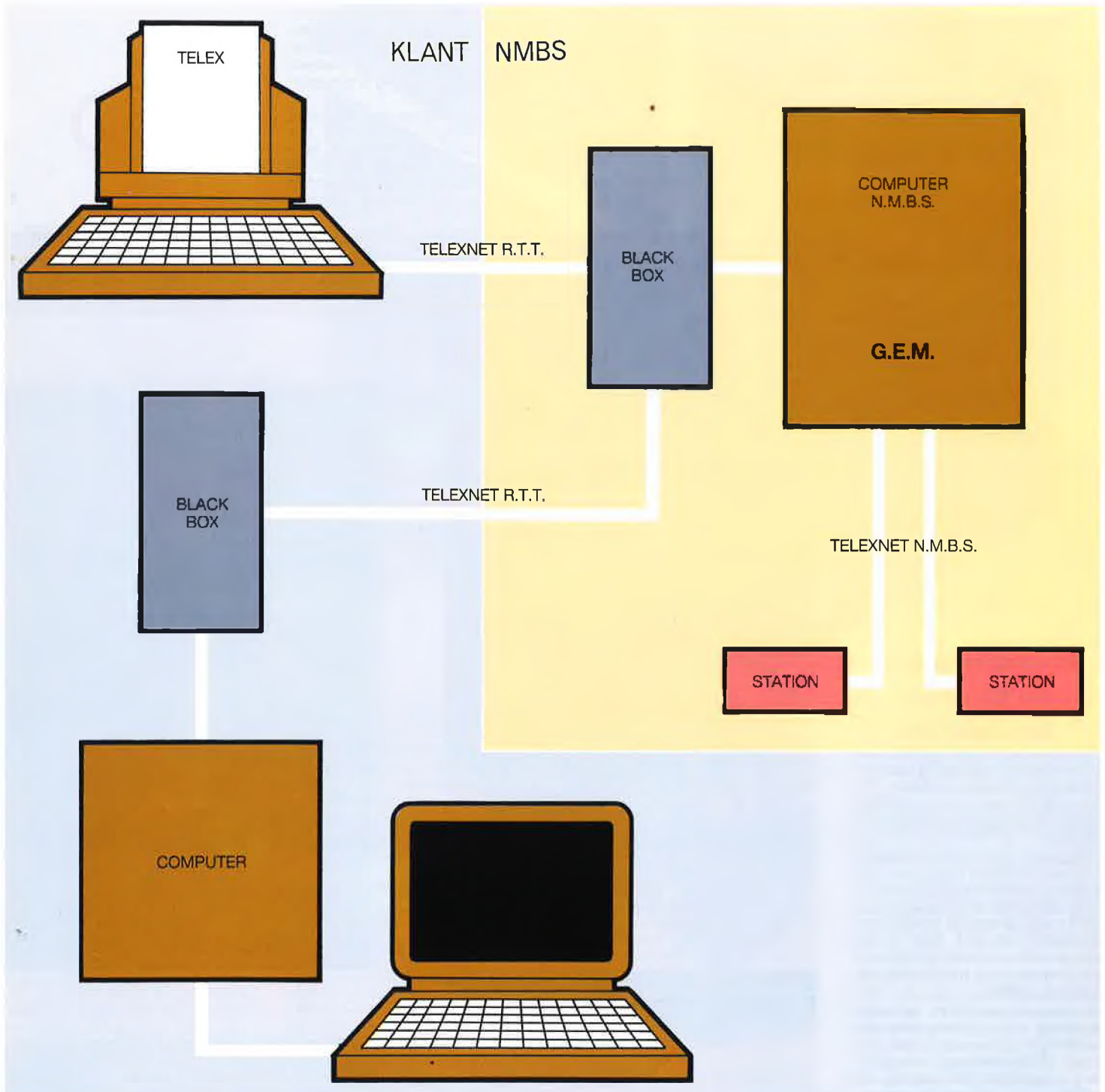
Als het systeem maar een precieze vraag krijgt, kan het de wagen of de toestand van een "lot" wagens in België of bij de overgang ervan aan de grens lokaliseren. Voor het "lot" wagens zal men wagen per wagen, of een selectie ervan, volgens een bepaald crite-

rium kunnen lokaliseren.

Dank zij de verbinding die HERMES tot stand bracht met de beheersystemen van de partnernetten Frankrijk en Groot-Brittannië (waar die systemen respectievelijk GCTM en TOPS heten) zal een wagen waarvan de lading aan de gang is, aanvankelijk ook in beide landen gelokaliseerd kunnen worden. Aanvankelijk, zegden we, want de Zwitserse, Italiaanse en Duitse spoorwegen zullen weldra aan het project deelnemen, zodat een groot gedeelte van Europa zal kunnen worden bestreken.

U wenst automatisch ingelicht te worden

Ook dat is mogelijk. U hebt eens



en voor altijd gevraagd dat men u inlicht over het vertrek van een wagen die voor u bestemd is, over dag en uur waarop deze ter beschikking wordt gesteld, over een averij die een van uw wagens kan oplopen, over de doortocht van een voor u bestemde wagen in het vormingsstation... Dank zij die precieze inlichtingen kunt u de ontvangst, de lossing, de herverzend ing enz. programmeren.

Dat alles kan evenzeer met EASY, voor zover die inlichtingen betrekking hebben op toestanden en bewegingen die zich op het Belgisch grondgebied voordoen, mogelijkheden die overigens over een of twee jaar tot het buitenland uitgebreid worden.

Neen tegen "contraspijnage"

U wenst natuurlijk niet dat anderen inlichtingen opvragen over uw eigen wagens. U zou het bijvoorbeeld helemaal niet op prijs stellen dat uw concurrent zich met het volgen van uw verkeer bezighoudt... u hoeft zich voor spionage.

Een dergelijke houding is zo klaar als een klontje. Maar u mag gerust zijn en, bij wijze van spreken, op uw twee oren slapen. Bij het afsluiten van het contract geeft de NMBS u immers een persoonlijke code dat het vertrouwelijk karakter van de gevraagde inlichtingen garandeert. Men zal u bovendien vragen de personen aan te duiden die gemachtigd zijn inlichtingen over uw wagen(s) in te winnen (b.v. uw commissair-expediteur).

En de prijs?

Klanten die gebruik wensen te maken van deze dienst, betalen een bescheiden maandabonnement, alsmede een bedrag per communicatie. Wie meer inlichtingen over deze aangelegenheid wil, kan een afspraak maken met zijn EASY-contactman die het hele systeem ter plaatse deskundig uit de doeken doet en demonstreert.

Afschaffing van de vervoerdocumenten

Als u van deze dienst gebruik wil maken, moet u wel aan enkele minimale voorwaarden voldoen.

Zo moet u op de eerste plaats beschikken over een computerterminal.

U moet vervolgens een vaste klant zijn die bovendien telkens een bepaald goederenvolume voor vervoer aanbiedt. Voor het ogenblik is die dienst beperkt tot binnenlandse transporten, maar in akkoord met de douane kan hij later tot internationale transporten uitgebreid worden.

In grote trekken komt het erop neer dat u bij de verzending van een wagen, op die wagen een speciaal etiket aanbrengt waardoor het mogelijk is het voertuig, te identificeren dat zonder vracht-

brief "reist". Al de elementen die gewoonlijk op de vrachtbrief staan, worden in het geheugen opgeslagen. Om de tien dagen bezorgt u de NMBS een magneetband welke al die gegevens bevat.

Op dit ogenblik zoeken de specialisten naar een systeem voor directe verwerking (real time), terwijl de Europese netten, in samenwerking met de Europese instanties en de douane, zich toeleggen op het uitwerken van een systeem dat het mogelijk maakt de vervoerdocumenten ook in internationaal verkeer af te schaffen.

Financiële gegevens op magneetband

Waarom zou u al de gegevens van onze facturen nog eens invoeren in uw informatiesysteem? Dat is louter tijdverlies. Bovendien zijn vergissingen in dat geval helemaal niet uitgesloten.

Al die data kunnen wij u verschaffen op een magneetband, en dat net zo als u ons om de tien dagen de gegevens betreffende uw transporten meedeelt.

Verwerking "à la carte"

Laten we even veronderstellen dat u regelmatig een statistiek van uw verkeer wenst. U vindt evenwel dat zo'n statistiek opmaken tijdrovend werk is voor uw personeel. Welnu, de gegevens waarover de NMBS beschikt, zijn identiek met die welke u bezit. U kan de NMBS dan ook rustig vragen dat klusje voor u te klaren.

Of wil u misschien elke maand vernemen hoe het met de technische staat van uw wagens gesteld is. Als u uw wagenpark door de NMBS laat beheren is dat helemaal geen onmogelijke vraag, als ze maar correct gesteld is.

Dat zijn dan twee soorten toepassingen "op maat" die de NMBS voor u kan uitvoeren. Voor uw vragen in verband met een van die opdrachten zoeken wij een oplossing en berekenen wij meteen hoeveel de uitvoering ervan gaan kosten.

De uitwisseling van informatie kan worden uitgevoerd volgens het schema dat wij u hierboven hebben gegeven. Maar wij kunnen die uitvoering ook in andere vormen realiseren, namelijk door een recht-

streekse verbinding van computer tot computer, via een magneetband of welke andere software ook.

Geef ons een seintje, wij brengen u een bezoek, analyseren uw probleem en, geloof ons, wij vinden beslist een of ander middel om u van dienst te zijn.

Uw EASY-contactman:

Michel Jadot
telefoon 02/525 46 02
of 02/525 36 83

Of onze commerciële vertegenwoordiging in uw streek.

