



N.M.B.S. GOEDEREN

PAUL FUNKEN B



Op 3 juni laatstleden werd het reizigersverkeer per spoor grondig geherstructureerd. En met succes.

In de schaduw van deze operatie, maar daarom niet minder doeltreffend, is er sinds enkele maanden ook een reorganisatie van het goederenverkeer aan de gang.

Drie objectieven worden nagestreefd:

- het onderzoek naar de transportbehoeften van onze klanten systematisch organiseren;
- de aangeboden diensten permanent aanpassen om te beantwoorden aan deze vraag;
- de verhouding kosten/ontvangsten verbeteren.

In dit nummer van Spoornieuws trachten we ons steentje bij te dragen voor de realisatie van deze doelstellingen, en dit verklaart de soms didactische ondertoon op de volgende bladzijden. Meer dan 10.000 trouwe klanten van de N.M.B.S. - dus onze lezers - waaronder verantwoordelijken in de ondernemingen, zullen dit nummer als wegwijzer naar de verschillende diensten van de N.M.B.S. kunnen gebruiken. Dit is onze bedoeling. We willen een poging ondernemen om de communicatiekloof te overbruggen.



vernieuwde middelen

De spoorwegstructuur omvat de stations, de spoorlijnen die ze verbinden en de "mobiele middelen".

Deze middelen worden ingezet om te beantwoorden aan een steeds evoluerende transportvraag. Uit de combinatie van deze middelen ontstaat het aanbod. Een aanbod dat de N.M.B.S. wil aanpassen aan de behoeften, om de rol van eerste vervoerder in het land naar behoren te kunnen vervullen.

De vaste kost van de spoorwegactiviteit is een belangrijke factor, want het personeelsbestand is groot, de activiteiten zijn geografisch erg verspreid, de infrastructuur is uitgebreid en het materieel is zwaar.

De variabele kost is verhoudingsgewijs klein. Derwijze klein dat de "marginale ton" een grote invloed heeft op de rendabiliteit van de onderneming.

Indien men stelt dat een betrouwbare dienstverlening leidt tot het verwerven van nieuwe verkeren en dat een intense en rendabele activiteit op haar beurt een nog betere dienstverlening in de hand werkt, dan is het klaar dat de noodzakelijke aanpassing van de middelen aan de marktsituatie moet worden gerealiseerd via de rationalisatie en via het streven naar optimale prestaties. Hoe gaan we te werk?



Concentratie en efficiency

Tot begin 1983 telde men verspreid over het hele land een groot aantal goederenkoeren, die voorheen erg nuttig waren geweest.

Het goederenvolume evolueert gestadig en ook qua lokalisatie van het aanbod zijn er verschuivingen. Zo waren er sommige koeren waar het verkeer volledig teloor ging of drastisch daalde. En eens onder een bepaalde activiteitsgrens loont het niet meer de moeite de installaties te onderhouden en te bedienen.

De kosten zijn groter dan de baten.

Dan is het meer dan logisch de koer te sluiten en het verkeer over te hevelen naar een andere plaats - indien dit mogelijk blijkt -, met een moderne infrastructuur en met betere toekomstperspectieven.

Het sluiten van de koeren brengt een herschikking van de bewegingen met zich mee. Een grotere concentratie op een kleiner aantal goed gesitueerde punten. De sluitingsmaatregelen hebben tot doel:

- het aantal "kleine bewegingen" drastisch te verminderen;
- tot een grotere beschikbaarheid van de locomotieven te komen;
- grotere en meer omvangrijke bewegingen te creëren, waardoor ze rendabeler worden;
- de bedieningen en de verkeersstromen te versnellen.

Dat houdt de voorgestelde rationalisatie in.

De stations die behouden blijven worden in groepen ingedeeld, afhankelijk van de omvang van het verkeer en van de potentiële klanten in de streek.

De "centrumstations" hebben de grootste activiteit.

Het zijn concentratiepunten voor welbepaalde regio's, essentiële steunbernen voor een vlot spoorverkeer. Ze kunnen eventueel uitgerust worden met aangepaste behandelingstoestellen.

Rond de centrumstations werken de "autonome" koeren. Deze behandelen hun eigen verkeer en zorgen voor de bediening van de "contractuele koeren" en de "contractuele aansluitingen".

"Contractueel" omdat de activiteiten er enkel beperkt zijn tot verkeren die per contract zijn geregeld.

Soepel en degelijk aanbod

Uit een dergelijke vernieuwde structuur volgt een beter en aantrekkelijker aanbod.

De verbindingen tussen de diverse bedieningspunten en de grote rangeercentra zijn exact vastgelegd in een sluitende dienstregeling, vandaar uit vertrekt elke afzonderlijke zending naar zijn eigen bestemming.

Minder verspreide en massale verkeren verlopen sneller. Een rationeler gebruik van de middelen leidt tot betrouwbare leveringstermijnen. En door het drukken van de kosten kunnen realistische prijzen aangeboden worden.

Sommige klanten van het spoor met een klein of sporadisch verkeer, voelen zich door deze reorganisatie aan hun lot overgelaten: het vertrouwde station waar ze af en toe wagens ontvingen werd gesloten! Zij deden beroep op andere vervoermiddelen of zochten samen met de N.M.B.S. naar een alternatieve oplossing. Een oplossing die dank zij de reorganisatie in hun streek zeer dikwijls voorhanden is en die bovendien bevrediging schenkt.

Het herschikken van het goederenverkeer is reeds twee jaar aan de gang; de nieuwe normen worden geleidelijk ingevoerd, "exploitatiegroep" per exploitatiegroep. Om te beantwoorden aan de behoeften, werden er reeds bepaalde beslissingen gewijzigd. En dat onder meer als gevolg van persoonlijke contacten met de verantwoordelijken in de ondernemingen.

Gelijklopend met dit "geografische" werk, zal de N.M.B.S. ook het beheer van het materieel verbeteren. Een speciale inspanning wordt geleverd voor het volgen van de wagens. Het is noodzakelijk om voortdurend op de hoogte te zijn van het gebruik, de bestemming en de verspreiding; zowel nationaal als internationaal. Het is een complexe taak om de 40.000 wagens toebehorend aan de N.M.B.S. en een groot aantal particuliere wagens en wagens van andere netten in het oog te houden.

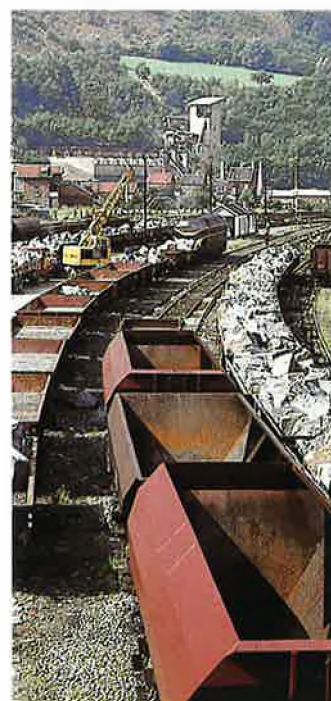
Toch is het lonend, want dank zij deze controle kan het materieel makkelijker ter beschikking worden gesteld en verhoogt de productiviteit ervan. Of anders uitgedrukt: het aanbod wordt soepeler.

Een nieuw dynamisme

De N.M.B.S. heeft alles in de vraag gesteld. Principes en methodes worden herwerkt, het materieel wordt aangepast om tot een modern en eigentijds aanbod te komen. De vernieuwingstrend is niet beperkt in de tijd, de nieuwe aanpak wordt permanent.

Dank zij dit nieuwe concept kan de N.M.B.S. - meer dan vroeger - een aanwezigheidspolitiek voeren bij de klanten. De bestaande en potentiële klantenkring wordt systematisch bezocht, enerzijds om een beter inzicht in de behoeften te krijgen en anderzijds om de nieuwe middelen die ter beschikking staan kenbaar te maken.

Dit nieuwe dynamisme stoelt - hoe kan het ook anders - op een gediversifieerd aanbod, op zekere methodes en op een betrouwbare en efficiënte dienstverlening.



de methodes

"Allesvervoerder" is een passende benaming voor de spoorweg. Nagenoeg alles kan per spoor vervoerd worden: kleine colli of grote massieve stukken met een enorm gewicht, massagoederen of stukgoederen, groenten onder geleide temperatuur of levende dieren... De uitzonderingen worden bepaald door het laadprofiel, een stricte norm die wordt toegepast in het belang van de infrastructuur en van de goederen zelf.

Er bestaan evenwel uitzonderingen op de uitzonderingen. Deze worden geval per geval onderzocht en toegestaan: het zijn de zogenaamde "uitzonderlijke" vervoeren. Het vervoer gaat langzamer, via een verplichte reisweg en met eventueel begeleiding van eind tot eind door specialisten. Dat is bijvoorbeeld het geval voor grote ondeelbare ladingen die net buiten het laadprofiel vallen of die ter wille van de lengte niet op één wagen kunnen geladen worden.

Drie categorieën

Algemeen worden de zendingen ingedeeld in drie grote groepen, die de transportmethode en het tariefstelsel bepalen:

- tot 5 ton vallen de zendingen in het domein van de fysieke distributie en worden ze door N.M.B.S.-COLLI, de stukgoeddienst van de Belgische spoorwegen, behandeld.
- als het gewicht van de zending 5 ton overschrijdt, dan zal er een volledige wagen ter beschikking gesteld worden. Men spreekt dan van een "volledige wagenlading". De wagen wordt ingeschakeld in een regelmatige trein en doet een "overstap" in één of twee rangeerstations.
- wanneer het gewicht van de aangeboden lading meer dan 500 ton is, dan kan men enkel voor deze zending reeds het gebruik van een locomotief overwegen. De N.M.B.S. vormt dan volledige treinen die rechtstreeks - dus zonder rangeerbewegingen - van de laadplaats naar de losplaats worden gesleept. Bij de programmering van volledige regelmatige treinen wordt rekening gehouden met het productieschema in de ondernemingen. De spoorweg integreert zich in de productieketting en wordt een essentiële schakel.

Een volledige trein van 1.000 ton heeft ontegensprekelijk de beste waardeverhouding frank/ton-km. Maar ook diverse stellen van enkele honderden ton kunnen, sa-

mengevoegd tot één trein, van dezelfde snelheid en soepelheid genieten als de volledige trein. De prijverhouding ligt dan evenwel iets hoger.

Uitzondering op de algemene regel: het exclusieve gebruik van een wagen voor een lading van minder dan 5 ton. Dergelijke keuze kan soms voordeliger en/of praktischer blijken dan de klassieke formule via NMBS-COLLI.

Verskillende wisseloplossingen zijn voorhanden als de verzender en de bestemming over geen spoor aansluiting beschikken: de gemengde technieken; de soepelheid van het wegvervoer voor de korte trajecten van en naar het station of terminal, de krachtige spoorweg voor de grote afstand.

Gemengde techniek dat is bijvoorbeeld de afhaling en bestelling ten huize met NMBS-COLLI vrachtwagens, of het vervoer van een oplegger met een speciale spoorwagen, of het vervoer van een spoorwagen via de weg met een rolwagen, of eenvoudigweg het containertransport.

Er is een recente evolutie waar te nemen in deze techniek dank zij de Franse initiatieven FERDOM en FERCAM; twee geldige alternatieven voor ondernemingen die over geen spoor aansluiting beschikken.

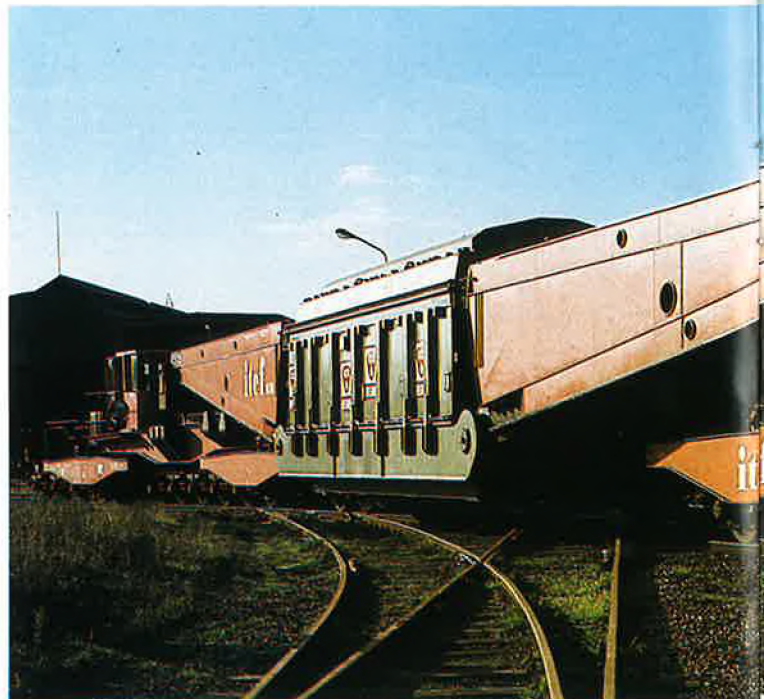
Beter op langere afstand

De spoorweg is essentieel een massavervoerder, maar is ook een vervoerder voor langere afstanden waar zijn concurrentiekracht trouwens het grootst is.

Dank zij de ruime spreiding van zijn inplantingen kan een groot aantal bestemmingen bereikt worden. Toch zijn er bepaalde geografische industriële concentraties - ontstaan door de economische evolutie - waartussen het goederenverkeer zich sterk heeft ontwikkeld. Op deze verkeersassen bereikt het spoor een maximale doeltreffendheid.

Om tot een interessant aanbod te komen hebben de spoorwegnetten "grote treinen" gecreëerd, naar analogie met het reizigersverkeer. De TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES (TEEM-treinen) beantwoorden aan de vraag naar hogere snelheden: de commerciële snelheid ligt inderdaad hoger en er is geen oponthoud aan de grenzen. Ze zijn het aangewezen vervoermiddel voor welbepaalde goederen, want niet alle goederen worden aanvaard in de TEEM-treinen. Aanvullend zijn er ook nog de TECE-treinen (TRANS EUROP CONTAINER EXPRESS).

Op bepaalde potentiële ritten express-treinen die bijna identieke voordelen bieden als de TEEM- en de TECE-treinen. Dat is zo voor de INTER-DELTA-trein, een snelle rechtstreekse verbinding tussen de Schelde/Rijn-delta en de Rhône-delta.



Een minder goed gekend voordeel: de laad- en lostermijn.

Voor het laden of lossen van spoorwagens krijgen de klanten 22 uren tijd. Dat is een minder goed gekend voordeel van het spoorwegaanbod. Deze ruime marge laat de onderneming toe om het werk in het aankomst- of verzendingsdepartement soepel te organiseren. Op aanvraag, en mits betaling van een bescheiden toeslag, wordt een verlenging van deze termijn toegestaan waardoor er, in zeehavens bijvoorbeeld, nog "ruimer" kan worden gewerkt.

Eens de toegestane termijnen overschreden, wordt "staangeld" gevraagd. Dat is de logische compensatie voor de "onproductieve" tijd van de spoorwagen, en een stok achter de deur om de gebruikers aan te sporen tot het naleven van de laad- en lostermijnen.

Iedereen is gebaat met deze regeling zowel de gebruikers als de vervoerders.

N.M.B.S.-COLLI:

de stukgoedspecialist. 780 steden en gemeenten verspreid over het gehele land worden dagelijks per vrachtwagen bediend (al uw klanten bevinden zich op de dagelijkse reisweg!).

N.M.B.S.-COLLI treedt ook buiten onze grenzen. Postcolli, ijsgoed en express-zendingen kunnen naar alle uithoeken van de wereld gestuurd worden. Uw "monsters zonder waarde" of bepaalde van uw produkten, kunnen voor enkele honderden franken aan het andere eind van de aardbol ontvangen worden dank zij de combinatie van weg- en luchtvervoer.

Een volledige organisatie (die momenteel ook wordt gemoderniseerd) met een deur-aan-deur-dienstverlening gekoppeld aan optimale leveringstermijnen en aan concurrentiële voorwaarden. De waaier van mogelijkheden gaat van het eenvoudige vervoer per vrachtwagen via het spoorvervoer tot het voorraadbeheer.

GOED VERPAKT?

Vervoeren, jawel, maar goed vervoeren! Dus eerst en vooral goed verpakken om de goederen afdoend te beschermen.

Verpakken kan op twee manieren: goed of slecht. Bij de slechte verpakking staan we niet stil; schade, moeilijkheden en onnodige kosten zijn het logische gevolg.

De goede manier van verpakken is misschien minder gekend. De taak van de ondernemer is produceren en verkopen. De taak van de spoorwegen is "GOED VERVOEREN", en daarbij kunnen wij u helpen.

Onze specialisten kunnen een studie maken van uw verpakingsprobleem en aansluitend optimale oplossingen voorstellen.

Wij hebben onmiddellijk enkele pasklare oplossingen:

De COLLICO: opvouwbaar kist in licht metaal.

De KLEINE CONTAINER: Nuttig volume van 1,2 - 2 en 3 m³. Twee "ophijsringen", rolsysteem met blokkeringshefboom, opening aan drie zijden.

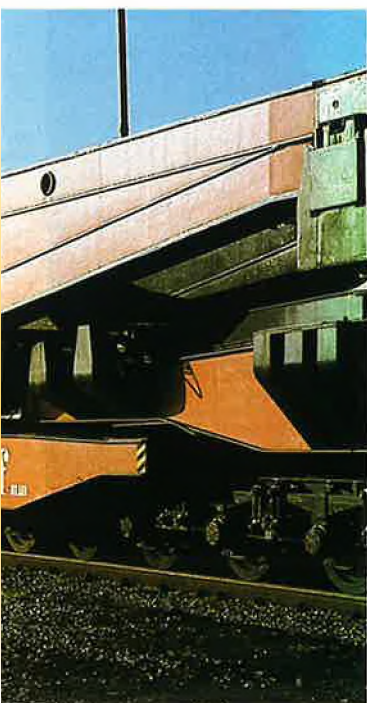
De PALET: platte paletten en boxpaletten (een stevige metalen structuur met traliewerk), praktische behandeling met hijstoestellen, rationele lading, vlotte opslag.

Raadpleeg onze specialisten:

I.B.E. - Belgisch Verpakingsinstituut
Picardstraat 15
1020 Brussel
Tel. 02/427 25 83

N.M.B.S. - Raadgevingen aan de goederencliënteel
Directie Exploitatie - Bureau 13-11
Putterij 25
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40 - Toestel 22471

N.M.B.S.-COLLI
Ravensteinstraat 36/7
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40 - Toestellen 22484 - 22486



TEEM: TRANS EUROP EXPRES GOEDEREN

De belangrijke regelmatige Europese treinen.

Een vijftiental verbindingen per dag van en naar de grote industrie- en havencentra van het land.

Snel vervoer, in 24 tot 48 uur van begin- tot eindpunt. Geen in- en uitklaring onderweg.

Goederen die voor sanitaire controle bij de douane moeten stoppen zijn uitgesloten.

In acht te nemen toegelaten last voor verkeer in het stelsel S (100 km/h).



EXPRES PER AS

Inter Delta is de eerstgeborene onder de internationale expresverbindingen per as.

Het aanbod omvat een uitgebreide gamma van goederen voor vervoer tussen twee welbepaalde zones (Antwerpen/Rotterdam en Rhônedal/Delta in het geval van Inter Delta).

Dit soort van vervoer heeft dezelfde kenmerken als de TEEM-lijnen: hoge snelheid, geen stilstand aan de grenzen, korte en betrouwbare leveringstermijn. Op deze eerste expresverbinding die in januari 1984 werd ingeluid, zullen er in de komende maanden nog andere volgen om te voldoen aan de specifieke noden die tot de bevoegdheid van de spoorweg behoren. Begin 1985 komt er een expres België-Scandinavië.

tarieven

Het gevraagde vervoerregime bepaalt het tarief dat moet worden toegepast. Er bestaan binnentarieven voor colli als stuk- of expresgoed en voor zendingen bij wagenladingen.

Wanneer in de loop van een bepaalde periode grote hoeveelheden goederen moeten worden vervoerd, sluit de NMBS met de afzender bijzondere contracten waarin de trouwe klant wordt "beloond" en waarin eventueel nauwkeurige bepalingen voorkomen om de organisatie van het verkeer te vereenvoudigen en zodoende de kosten te verminderen.

In het internationale verkeer zijn de tarieven talrijker. In principe is de vervoerprijs het resultaat van een optelling: prijs volgens het Belgisch tarief tot aan de grens + prijs volgens de tarieven van de gebruikte netten in verhouding tot hun prestaties.

Door de verscheidenheid van de reglementsvoorwaarden, die te wijten is aan het nationale particularisme, is de toekenning lastig en ingewikkeld. Bovendien reizen de goederen alsof ze aan elke grens opnieuw worden verzonden; een gedeelte van de prijs wordt dus berekend door samenvoeging van vaste basistaksen, waardoor hij soms een weinig concurrentieel peil bereikt.

Om deze nadelen te verhelpen hebben de netten rechtstreekse bilaterale tarieven uitgewerkt die van toepassing zijn op welbepaalde assen: bv. België-Frankrijk, België-Nederland, België-Duitsland, België-Engeland (en terug uiteraard). Deze rechtstreekse tarieven hebben als kenmerken:

- gemeenschappelijke vervoersvoorwaarden voor de betrokken netten;
- gemakkelijk te berekenen, rechtstreekse prijzen van begintot eindpunt die veel voordeliger zijn dan bij samenvoeging van taksen;
- behalve bij belangrijke wijzigingen van de wisselkoersen, prijzen die het hele jaar gelden.

Vrachtberekeningsparameters

In de praktijk, om het even welk tarief er wordt toegepast, wordt de prijs bepaald op basis van vier parameters:

- aard van het goed: wordt nauwelijks geklasseerd en valt bijgevolg onder een specifieke prijs-schaal;
- te vervoeren vracht;
- totale af te leggen afstand (verschilt naargelang van de vervoerweg);

- typen van gebruikte wagens: van het net of van particulieren, met twee assen of met draaistellen.

Daarbij worden eventueel nog bijkomende kosten gevoegd als vergoeding voor de huur van materieel (dekzeilen, takelwerk,...), verladings-, tractie-, uitklaringsprestaties enz.

Volledigheidshalve vermelden we dat bepaalde soorten van verkeer onder afzonderlijke tarieven vallen: het internationaal vervoer van containers (tarief Intercontainer), vervoer onder geleide temperatuur (tarief Interfrigo, huur van wagen inbegrepen) en het gecombineerd rail/route-vervoer (tarief TRW, deze maatschappij vormt het enige contactpunt voor de klanten) en dat er voor de nog altijd even interessante gesloten treinen bijzondere overeenkomsten gesloten worden.

Alle gepubliceerde tarieven zijn verkrijgbaar bij de Handelsdirectie van de NMBS, bureau 61-12. Wie een tarief koopt ontvangt automatisch de bijwerkingen, aanpassingen van de prijzen of algemene voorwaarden.

Er bestaat nog een ander informatiekanal voor de vrachtprijzen. Gespecialiseerde bureaus in de 5 grote agglomeraties waar regionale handelsvertegenwoordigingen van de NMBS zetelen: Brussel, Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik, geven u snel schriftelijk of telefonisch informatie (binnenkort per telex).

Wanneer u advies vraagt (doe het gerust) vermeld dan de bijzonderheden van uw zendingen: belangrijke tonnages in dalperiode, heen en terug, regelmatig, enz. Misschien kunnen er dan nog scherpere prijzen berekend worden.

Inlichtingsbureaus voor goederenvervoer

1000 Brussel
Emile Jacquainlaan 162
Tel. 02/219 44 50

2000 Antwerpen
Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
Tel. 03/233 23 17

4000 Luik
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13

6000 Charleroi
Quai de la gare du sud 1
Tel. 071/43 01 73

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein
Tel. 091/21 99 58

DOUANEPROBLEMEN... RAADPLEEG ONS

De NMBS heeft in de grensstations en grote ontvangstations van expreszendingen douaneagentschappen geopend die de formaliteiten in het internationaal verkeer op zich kunnen nemen.

Een gespecialiseerd bureau van de Handelsdirectie behandelt de problemen inzake fiscaliteit en douanereglementering. Het heeft twee brochures uitgegeven met de titel "Uitvoer per spoor" en "Invoer per spoor" die precies duidelijk maken welke formaliteiten moeten worden vervuld en welke documenten ingevuld alnaar herkomst en bestemming.

Dit bureau kan u nuttig advies verstrekken over alle mogelijkheden om douaneproblemen efficiënt te regelen.

Adres:

Handelsdirectie - Bureau 61-22
Ravensteinstraat 60 - Bus 24
1000 Brussel
Tel. 02/523 62 40,
post 2616, 2626, 2675.



reizigersformules

Voortreffelijke dagtreinen

De TRANS EUROP EXPRESS en de internationale INTERCITY-treinen zijn het puike voor zakenreizen. Ze zijn snel, bijzonder comfortabel en hebben een verzorgde en lekkere keuken. Ze rijden in alle mogelijke richtingen en bieden op de plaats van bestemming optimale aansluitmogelijkheden.

Trouwe slapers

De TEN-nachttreinen maken van uw nachtrust gebruik om u 1.000 kilometer en meer van uw kantoor te brengen. Slaapafdelingen voor één, twee of drie personen, een verzorgde hoteldienst en geen tijdverlies.

Reizigers die geregeld de nachttrein nemen kunnen de slaapwagenbegeleider een klantenkaart vragen waarop al hun verplaatsin-

gen worden ingeschreven. Na tien nachtreizen moeten ze voor de elfde geen bedtoeslag betalen.

Het bedrijfsabonnement

In binnenverkeer stelt de NMBS een BEDRIJFSABONNEMENT voor dat tijdens een bepaalde periode elke dag (ook op zon- en feestdagen) op het hele net geldig is. Alle personeelsleden, zonder uitzondering, van het desbetreffende bedrijf kunnen er om de beurt als in een aflossingskoers gebruik van maken. Het abonnement geldt in België op internationale treinen, TEE's en IC's met toeslag.

Er bestaan enkele "speciale" diensten die in het bijzonder voor ondernemingen zijn bestemd en waarmee wordt beoogd ze logistiek of publicitair te steunen.

Geslaagd vergaderen in het station

Mensen uit de vier windstreken tezamen brengen is niet altijd makkelijk en goedkoop. Daarom heeft de NMBS gedacht aan een formule "VERGADEREN MET DE NMBS" in de restaurants van de drie grote Brusselse stations.

Daar stelt ze een vergaderzaal voor 40 tot 60 personen ter beschikking, houdt de koffiepauze op het door u gekozen ogenblik, biedt een werklunch aan en verstrekt elke deelnemer een heen- en terugbiljet eerste klas dat op de dag van de vergadering tussen zijn woonplaats en de hoofdstad geldig is.

Dat alles voor een vaste prijs per deelnemer.

Het menu van de werklunch is bepalend voor de prijs, maar men

Klanten die goederen verzenden, moeten ook zelf al eens de trein nemen. De spoorwegen - en in het bijzonder de NMBS - hebben voor het ondernemingspersoneel, naast de bekende abonnementen, formules uitgewerkt die tegemoetkomen aan de grote behoefte aan mobiliteit in de zakenwereld.



"speciale" diensten

mag stellen dat deze niettegenstaande de voortreffelijke diensten, zelden meer dan 2.000 F bedraagt.

Uw eigen expo

Om uw huidige en toekomstige klanten, als het ware bij hen thuis, uw produkten of nieuwigheden te tonen, is er de expotrein TREPPO. Gesierd met uw kleuren en ingericht naar uw smaak kan deze rijdende tentoonstelling stations aandoen waar de genodigden uit de streek uw waar kunnen komen bezichtigen. Vijftien ondernemingen hebben die formule reeds uitgeprobeerd en verscheidene hebben het experiment herhaald. De expotrein brengt uw produkten in de kijker, waar en wanneer u het wilt.

Speciale trein naar keuze

Een verjaardag, een uitzonderlijke reis, een bijzondere samenkomst, een feestelijke opening... Stel uw speciale trein samen en geef zo kleur aan die gebeurtenis.

Een voorbeeld: U hebt uw reisweg gekozen en vanaf 8 uur pikt uw trein de 574 kleinhandelaars op; al uw genodigden krijgen een ontbijt; uw trein doorkruist het land en zet het hele gezelschap af op een leuk plekje voor een dagje ontspanning.

Tijdens de terugreis wordt een koude schotel opgediend en de trein brengt de reizigers terug naar de plaats waar ze 's morgens zijn opgestapt.

Dit thema, waarop heel wat variaties mogelijk zijn, is ook één van die offertes die de aandacht verdienen.

Desgewenst kunt u ook de grens over. Daar staan de mogelijkheden van de andere spoorwegen ter beschikking: onderbrengen van residentiële werkcolleges, voorstelling van uw produkten in een "podium"-wagen enz...

Bovendien kunt u ook voor uw gerichte acties door middel van reclamecampagnes (aanplakbiljetten en andere middelen) bij de spoorweg terecht. De mogelijkheden zijn legio: van een eenvoudig aanplakbord tot video, van een met de trein meerijsend reclamekarton tot een groot 20 of 40 m² affiche langs de weg, bv. bij een brug, een viaduct...

Die plaatsen zijn in concessie gegeven aan Publifer, die uw problemen zal onderzoeken en de meest geschikte oplossing zal voorstellen.



technieken,

De NMBS is niet te scheiden van de nationale economie. Zij wil ook daadwerkelijk aan de heropleving medewerken. Om dit ambitieuze programma uit te voeren heeft de spoorweg de nodige technieken in huis, brengt hij ideeën naar voren en biedt hij vooral specialistenwerk aan: mannen en vrouwen die trots zijn op hun vak en trachten het zo goed mogelijk uit te oefenen, in het besef dat de hele gemeenschap erbij gebaat is.

Die mannen en vrouwen, ieder op zijn post, bezielen de spoorwegstructuur. Tot hen moet u zich wenden om uw kleine en grote vervoersproblemen op te lossen.

De **stationschef** staat ongetwijfeld het dichtst bij u. Hij regelt alle details bij vertrek en aankomst van uw zendingen. Hij bezorgt u de nodige wagens, neemt uw zendingen aan, zorgt voor de rangering van de trein of stelt de goederenkoer open voor het laden of lossen.

De **handelsvertegenwoordiger** is de streekafgevaardigde van de Handelsdirectie. Met zijn specialistenteam behandelt hij alle problemen inzake het vervoer van goederen en reizigers. Neem eerst en vooral met hem contact op. Als u maar één iemand van de spoorweg wil kennen, kies hem dan. Mochten de te nemen beslissingen zijn technische kennis of zijn bevoegdheid te buiten gaan, dan vindt hij voor uw problemen ongetwijfeld de geschikte gesprekspartner binnen de centrale of gewestelijke directies.

De **bureaus van de directies** zijn, elk apart, bevoegd voor hun eigen specialiteit; ze weten onmiddellijk raad met ingewikkelde problemen die op plaatselijk of gewestelijk vlak niet konden worden opgelost. De handelsvertegenwoordiger kent die bureaus goed en kan dus een bemiddelende rol spelen.

Onze handelsvertegenwoordigingen

1000 Brussel
Adolphe Maxlaan 142
Tel. 02/219 00 40

2000 Antwerpen
Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
Tel. 03/233 02 68 - 233 23 25

3500 Hasselt
Stationsplein 4
Tel. 011/22 32 65

4000 Luik
Boulevard de la Sauvenière 87
Tel. 041/23 17 13

5000 Namen
Rue Godefroid 52
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

7000 Bergen
Square F. D. Roosevelt 14
Tel. 065/33 59 79

8000 Brugge
Stationsplein
Tel. 050/38 39 97

8500 Kortrijk
O.L. Vrouwestraat 9
Tel. 056/22 00 49

9000 Gent
Koningin Maria Hendrikaplein
Tel. 091/22 71 00

Duizenden ondernemingen en miljoenen afnemers binnen spoorbereik. Aan het andere eind van de spoorlijn gaat heel West- en Centraal Europa voor u open. De structuur van de spoorwegvertegenwoordiging helpt u afzetmogelijkheden voor uw produktie vinden.

De NMBS heeft vertegenwoordigers in zeven Europese landen; ze zijn gevestigd in Londen, Rotter-

dam, Keulen, Wenen, Basel, Luxemburg, Parijs en Rijsel.

Bovendien zijn er te Brussel handelsvertegenwoordigingen van de Britse, Nederlandse, Duitse, Zwitserse, Italiaanse en Franse spoorwegen.

In totaal staan veertien teams klaar om het spoor bij uw internationaal handelsverkeer te betrekken. Noteer hun adressen.

Andere spoorwegnetten in België

BR - Engelse Spoorwegen
Bergstraat 52/1
1000 Brussel
Tel. 02/511 68 03

FS - Italiaanse Spoorwegen
De Brouckèreplein 46/4
1000 Brussel
Tel. 02/219 09 42

NS - Nederlandse Spoorwegen
Keizerinlaan 66/1
1000 Brussel
Tel. 02/512 83 45

CFF - Zwitserse Spoorwegen
Adolphe Maxlaan 48-50
1000 Brussel
Tel. 02/217 57 63

SNCF - Franse Spoorwegen
Adolphe Maxlaan 25
1000 Brussel
Tel. 02/217 00 20

DB - Duitse Spoorwegen
Luxemburgstraat 23
1040 Brussel
Tel. 02/512 53 39

Onze vertegenwoordigingen in het buitenland

Aeschenvorstadt 48
CH 4051 BALE
T. 061/23 72 85

Hauptbahnhof
Bahnhofvorplatz 3
D KOLN (E.D.S.)
T. 0221/13 47 61

FORUM
Avenue Charles St-Venant 33
F 59800 LILLE
T. 20/06 46 17

Sackvillestreet 22-25 A
GB LONDON W 1 X1-DE
T. 01 734 1491

Avenue de la Liberté 17
L LUXEMBOURG (1931)
T. 2 49 55

Boulevard des Capucines 21
F 75002 PARIS
T. 1/742 4041

Delftsestraat 9C
NL 3013 AB ROTTERDAM
T. 10/13 55 50

Operring 1 - E/IV
A 1010 WIEN (E.D.S.)
T. 222/57 84 02



Een actieve omgeving

Om in haar aanbod meer afwisseling te brengen en haar werkzaamheden uit te breiden, is de NMBS bij internationale groeperingen aangesloten, neemt ze deel aan het beheer van dochtermaatschappijen of brengt ze via aangesloten of ermee verbonden instellingen spoorwegprodukten op de markt.

Dat betekent een doorgedreven specialisatie ten dienste van de doeltreffendheid en voor de klanten is het soms een middel om betere voorwaarden te bekomen dan via individuele relaties.

Te huur

De NMBS beheert een aanzienlijk spoorwegdomein: industrieterreinen, loodsen, opslagplaatsen en allerhande gebouwen die dicht bij het spoor gelegen en er vaak mee verbonden zijn.

De beschikbare oppervlakte is a priori bestemd voor ondernemingen die een vestigingsplaats zoeken tegen aantrekkelijke voorwaarden. Hoe meer vervoer aan de spoorweg wordt toevertrouwd des te voordeliger worden die voorwaarden.

Als u op dat vlak bij de beherende diensten van de Baan te raden gaat, zal u geholpen worden door een bevoorrecht gesprekspartner: nl. de handelsvertegenwoordiger.

**S.B.A.**

Belgisch-Engelse Vennootschap der Ferry-Boats
Montoyerstraat 17-19 - 1040 Brussel
Tel. 02/513 06 60
Overzees verkeer; haventerminals.



N.V. Edmond Depaire
Havenlaan 94 - 1020 Brussel
Tel. 02/426 98 53 (54-55)
Spoor- en wegvervoer, stukgoederen, beheer van de centra voor wegvervoer.



S.V. Intercontainer
Margarethenstrasse 38 - CH 4008 Basel
Tel. 061/22 25 25
Organisatie en beheer van het internationaal containervervoer per spoor.



S.V. Interfrigo
Wettsteinplatz 1 - Postbus 341 - CH 4005 Basel
Tel. 061/26 33 33
Internationaal spoorvervoer onder geleide temperatuur.



N.V. Interferry
Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen
Tel. 03/541 69 50 - 542 16 92
Vertegenwoordiger voor België van Intercontainer en Interfrigo.
Exploitatie van de NMBS-containerterminal te Antwerpen.

N.V. Publifer
R. Vandendriesschelaan 23 - 1150 Brussel
Tel. 02/771 01 63
Reclame op het grondgebied van de NMBS.



S.V. Railtour
Steenweg op Boondaal 6 - 1050 Brussel
Treinreizen + verblijven tegen een vaste prijs.



N.V. Railtrans
Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen
Tel. 03/542 03 10
Promotie van het vervoer per spoor.



N.V. T.R.W. - Transport Rail Weg
Vandenpeereboomstraat - station Brussel West - 1080 Brussel
Tel. 02/425 62 51
Organisatie van het gecombineerd rail/route-vervoer.
Beheer van de eindbehandelingscentra.