



ONZE MAATSC

De economische groei zette zich in 1987 in alle geïndustrialiseerde

landen verder tegen hetzelfde ritme als vorig jaar; zij het enigszins vertraagd in de EEG. De verhoging van het BNP tegen constante prijzen bedroeg in België ongeveer 1,7 % terwijl de gemiddelde verhoging van het indexcijfer der consumptieprijzen 1,6 % beliep en de werkloosheid met zo'n 12 000 daalde.

Ook de netto-financieringsbehoefte van de overheid verminderde door diverse maatregelen van 11 % van het BNP in 1986 tot circa 9,3 % in 1987.

STRUCTUUR

In 1987 werden de structuurhervormingen ingevoerd, waartoe de raad in januari beslist had. Die betroffen het Centraal Bestuur, dat voortaan naast de algemene diensten, bestaat uit 5 departementen en de regionale directies, gegroepeerd in vijf districten.

De algemene diensten, met toepassingsveld over gans het net, zijn onderverdeeld in cellen,



In 1987 bedroeg het totaalverkeer (reizigers en goederen) 13536,4 miljoen ton verkeerseenheden, of 0,3 % meer dan in 1986.

De verhoging van het binnenlands verkeer met biljetten situeerde zich vooral in het verkeer tegen verminderde prijs, terwijl dat met biljetten tegen volle prijs terugliep.

HAPPIJ IN 1987

VERKEER

In 1987 bedroeg het totaal verkeer (reizigers en goederen) 13 536,4 miljoen verkeerseenheden (reizigerskm en tonkm) of 0,3 % meer dan in 1986. Die evolutie verschilt wel volgens de aard van het verkeer, want voor de reizigers steeg het met 3,3 %, terwijl het voor de wagenladingen met 2,1 % terugviel.

REIZIGERS

In vergelijking met 1986 is het verkeer met 201 miljoen eenheden gestegen. De verhoging van het binnenlands verkeer met biljetten situeerde zich vooral in het verkeer tegen verminderde prijs, terwijl dat met biljetten tegen volle prijs terugliep. De daling werd evenwel ruim goedge maakt door de stijging van het reizigersaantal met verminderde prijs-biljetten.



NMBE



SEWEN
CASTELAIN



De campagne ter bevordering van het openbaar vervoer (TTB) in oktober 1987 voor de vijfde keer georganiseerd, en over 2 dagen, was opnieuw een groot succes. In internationaal verkeer steeg zowel de verkoop van biljetten tegen volle, als verminderde prijs. De toename van het verkeer tegen verminderde prijs was evenwel merklijk groter. Ook de verkoop van tweede klas-biljetten steeg, terwijl deze van eerste klas licht daalde. Het verkeer van reizigers met een abonnement steeg met meer dan 2 %.

GOEDEREN

In 1987 was het groeiritme van de economie voor het geheel van de geïndustrialiseerde landen gelijk aan dat van vorig jaar. Die evolutie was per land evenwel anders. In België bleef de groei van de economie onder het EG-gemiddelde : de binnenlandse bestedingen evolueerden minder gunstig dan in de andere landen terwijl de export dan weer vlugger groeide. De verschillende bedrijfssectoren die vooral goederen per spoor vervoeren, evolueerden verschillend: de auto-assemblage bereikte in 1987 een record en ook de ijzer- en staalnijverheid

kende vanaf september een opmerkelijke opleving.

De produktie van de Kempense steenkoolmijnen slonk dan weer door de herstructureringen, met een grotere import voor gevolg. De chemische industrie verhoogde haar toegevoegde waarde, doch de vraag naar kunstmest was eerder gering. Ook de olieraffinaderijen vertoonden dit jaar niet meer de uitzonderlijke groei van 1986. Het goederenvervoer per spoor (in tonkilometer) daalde, hoewel het vervoerde tonnage lichtjes steeg, wat betekent dat de gemiddelde afgelegde afstand kleiner werd. De stijging in het vervoer van landbouwprodukten kwam hoofdzakelijk van het vervoer van graangewassen uit en naar Frankrijk, in doorvoer naar Nederland en in binnenverkeer. Na een daling in het eerste kwartaal, bleef het vervoer van fruit en groenten gedurende de tweede penode van het jaar gelijk, terwijl de hogere houtuitvoer naar Duitsland, Frankrijk en Italië ruimschoots de daling in het binnenlands vervoer compenseerde.

Heropleving in het vervoer van voedingswaren en veevoerders tijdens de twee laatste kwartalen komt vooral door de ontwikkeling van het vervoer van Duitse suiker naar Belgische havens en door invoer van oliehoudende graansoorten uit Frankrijk. Vanaf half '87 wordt door de invoertoename van Duitse steenkool en invoer over zee, de sedert 1985 waargenomen achteruitgang in het vervoer van brandstoffen halt toegeroepen. De uitvoer naar Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg herstelde zich in de tweede helft van '87, terwijl het doorvoer verkeer in ons land verder afnam. Het cokesvervoer bleef op hetzelfde peil als in 1986.

Bij de petroleumprodukten daalde het vervoer van lichte produkten uit Antwerpen naar Zwitserland en Frankrijk en de uitvoer van zware produkten naar Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg; het binnenlands vervoer volgde dezelfde trend. Het vervoer van ertsen (in vervoerd tonnage) steeg hoewel het overeenstemmend aantal tonkilometer daalde.

Hoewel het vervoer tussen de Waalse ijzer- en staalindustrie, alsook de uitvoer over zee en het doorvoerverkeer tussen Antwerpen en Duitsland toenamen, daalde de uitvoer naar Nederland en het Groothertogdom Luxemburg evenals het vervoer uit Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg naar de Belgische havens. Het vervoer van Belgische en Franse stalen buizen naar Antwerpen verminderde sterk. Vanaf het tweede kwartaal steeg het vervoer van non-ferrometalen tussen Nederland en Frankrijk aanzienlijk, terwijl het vervoer van ruw ijzer gesmolten toestand zich handhaafde op het peil van 1986.

Het vervoer van bouwmaterialen en groefprodukten daalde; enkel het zandvervoer bleef op het peil van 1986. Ook het vervoer van meststoffen, chemische produkten, kunststof en natriumcarbonaat nam eveneens af. Het binnenlands vervoer van gas en de import ervan uit Nederland kende dan weer een gunstige evolutie. In de groep diverse produkten nam het containervervoer fors toe; vooral het vervoer tussen Zeebrugge en Antwerpen, de uitvoer over zee en het vervoer naar en uit Italië. Een aanzienlijke toename was er anderzijds ook voor de uitvoer van auto's en onderdelen naar Duitsland, Italië en Frankrijk, uitvoer over zee en doorvoer tussen Duitsland en de Belgische havens. Ook het gemengd spoor-wegvervoer ontwikkelde zich, vooral over land tussen België en Italië, in beide richtingen, en over zee; toch werd een vermindering van dat vervoer vastgesteld tussen België en Spanje. In 1987 verminderde het stukgoedverkeer (in vervoerd tonnage) met 3,3 %, terwijl het aantal zendingen terugviel met 1 %. Die daling is groter in internationaal dan in binnenverkeer. In 1987 omvatte het binnenlands vervoer 91,2 % van de zendingen, het internationaal 8,8 %.

TECHNISCHE MIDDELEN

INFRASTRUCTUUR

Op 31 december 1987 had het net een lengte van 3 568 km waarvan 2 829 km voor reizigers- en goederenverkeer en 739 km uitsluitend voor goederenverkeer. De lengte van de geëlektrificeerde lijnen nam in vergelijking met vorig jaar met 44 km toe en bedroeg 2 200 km. Eind '87 was 2 070 km spoor uitgerust met het automatisch blokstelsel, tegen 2 043 km eind

1986, terwijl de lijnen geschikt voor snelheden van 120 km/u. of meer, een lengte hadden van 1 922 km. In 1987 werd de elektrische tractie in dienst gesteld op de lijn Kortrijk - Ieper - Popeninge.

Op een aantal andere lijnen waarop reeds elektrisch gespoord werd, waren er nog werken inzake elektrificatie aan de gang nl. bouw en modernisering van stations en dienstgebouwen, seinposten en tractie-onderstations, afschaffing van overwegen, aanleg van kunstwerken enz. Om de veiligheid en het vlot verloop van het spoor- en wegverkeer te verbeteren werd, door de bouw van kunstwerken of aanpassing van het wegnnet, getracht het aantal overwegen te verminderen. In 1987 werden er 53 afgeschaft: 43 onbewaakte, 2 bewaakte en 8 privé-overwegen.

Te Charleroi, La Rochette, Luik, Trooz en Zottegem werden onderdoorgangen afgewerkt, terwijl te Antwerpen-Schijnpoort verder gewerkt werd aan de sporen naar Antwerpen-Dam, de bouw van steunmuren, nieuwe wegen en de modernisering van een onderdoorgang.

De Maatschappij bouwde voor rekening van derden te Vaux-sous-Chèvremont een overbrugging en vernieuwde in Namèche de bovenbouw van een onderdoorgang. Verder waren er werken te Brugge, Mechelen-Nekkerspoel, Nevele-Landegem, Nimy, St.-Hubert en Zottegem.

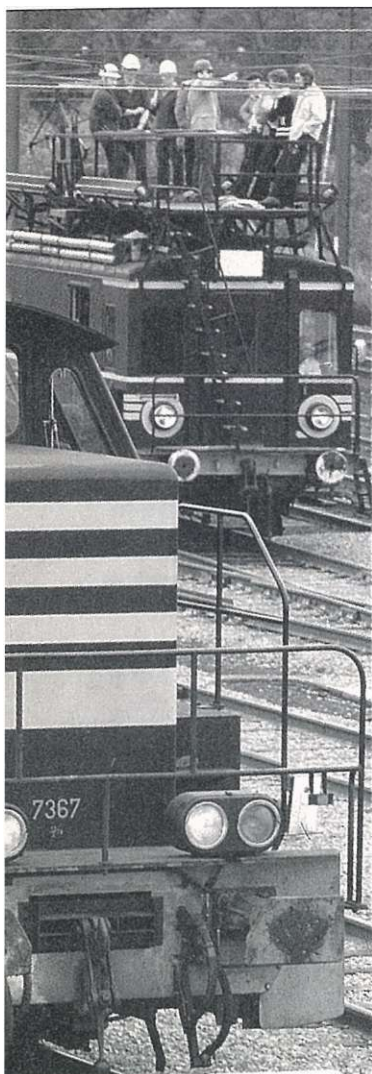
In de haven van Antwerpen werd de vierde fase van de uitbreidingswerken van de spoorweginstallaties aan de noordzijde van het Delwaiedok beëindigd en de rechtstreekse verbinding met het vormingsstation van Antwerpen in dienst gesteld. Ook het nieuwe dienstgebouw, aan de zuidzijde van het Delwaiedok is voltooid, evenals de gebouwen van de schakelpost aan de vertakking Schijn en het nieuwe tractie-onderstation van Walenhoek.

In de haven van Gent werd voor de vernieuwing van de dokken gewerkt aan de heraanleg van de sporen, terwijl te Zeebrugge de eerste fase van de voltooiing van de spoorweguitrusting in het zuidelijk insteekdok voor 1988 vooropgesteld werd. Om de veiligheid van het spoorverkeer te bevorderen en de arbeidsproductiviteit van de bediening van de seminrichting te verbeteren, werden belangrijke investingswerken uitgevoerd. Het aantal seinposten verminderde met 21 tot 531; terwijl nieuwe seinposten in dienst gesteld werden te Gent-St.-Pieters (kustzijde) en te Halle.

Op de lijn Leuven - Hasselt werden met gecentraliseerde bediening te Aarschot de afstandsbediening en automatische treinnummERMelder in dienst gesteld. Automatische treinnummERMelders werden ook geïnstalleerd te Fleurus, Gent-St.-Pieters,

De lengte van de geëlektrificeerde lijnen nam in vergelijking met vorig jaar met 44 km toe en bedroeg 2 200 km.

Op 31 december 1987 had het net een lengte van 3 568 km, waarvan 2 829 km voor reizigers- en goederenverkeer en 739 km uitsluitend voor goederenverkeer.



Halle en Lier daar waar te Brussel-Noord nieuwe computergestuurde aankondigingsborden en omroepinstallaties in dienst gesteld werden.

Het tractie-onderstation Ieper werd in dienst gesteld en de uitrustingswerken voor de tractie-onderstations Jurbeke en Sart-Bernard gingen verder, Te Haacht kwam de schakelpost in gebruik. Tussen Oudenaarde en Kortrijk, Brugge en Lichtervelde, Dendermonde en Mechelen werden telefoonkabels gelegd en Etterbeek kreeg een nieuwe telefooncentrale.

De levering van de TBL-uitrustingen (Transmissie - Bakken - Locomotief) die het krokodilborstelsysteem moeten vervangen, ging door nl. 850 grondstations en 60 boordinstallaties.

In 1987 heeft de NMBS er 150 seinen, 25 locomotieven en 12 motorstellen mee uitgerust.

Tijdens het voorbije jaar werden in de hoofdsporen 460 km spoor vernieuwd, 96 spoortoestellen, 297 000 dwarsliggers en het ballast vernieuwd of gezift op 139 km spoor.

Voor de zijsporen waren dit 88 km spoor, 92 000 dwarsliggers, 151 spoortoestellen en 41 km ballast.

Behalve de stations Zullik en Zele, gebouwd in het raam van de elektrificatiewerken, moeten volgende verwezenlijkingen nog vermeld worden:

- aanpassing of uitbreiding van een parkeerterrein te Hasselt ;
- bouw van een autobusstation te Geraardsbergen;
- gebruik van automatische wasinstallaties voor materieel te Kortrijk, Liers en Leuven.

MATERIEEL

In 1987 werden 20 elektrische locomotieven (type 21), 53 internationale rijtuigen (RIC type 110), 62 dubbeldekrijtuigen (M 5), 153 wagens voor het vervoer van rollen plaatstaal (Shimms) en 100 wagens voor het vervoer van containers (Sggs) in gebruik genomen.

Van de in vorige jaren geplaatste bestellingen moeten nog 7 elektrische locomotieven (type 21); 35 elektrische motorstellen « L » (type 86); 42 internationale rijtuigen (RIC type I 10); 2 dubbeldekrijtuigen (M 5), geleverd worden terwijl in 1987 alleen 13 diesel-hydraulische kraanwagens besteld werden,

EXPLOITATIE

TREINRITTEN

De afgelegde ritten van de reizigerstreinen stegen met 2,3 %, deze in de goederensector liepen met 0,3 % terug.

Het aandeel van de elektrische tractie in het

reizigersverkeer bedroeg 86,5 % (83,2 % in 1986) tegen 55,0 % voor de goederen (53,8 % in 1986).

Vanaf 31 mei werden de beste internationale verbindingen opgenomen in het Euro-City-net, een Europees net van snelle internationale treinen met hoog comfort. Door aanzienlijke investeringen in materieel kon de maatschappij vanaf '87 nieuwe internationale rijtuigen inzetten op de belangrijkste verbindingen Amsterdam - Antwerpen - Brussel en Oostende - Keulen.

Het vervoeraanbod werd zoveel mogelijk aangepast aan de behoeften van de cliënteel: enkele minder belangrijke lijnen werden buiten dienst gesteld, andere dan weer heropend.

Ook de goederenkoeren werden aan de behoeften van de cliënteel aangepast.

Vanaf mei '87 begon de tweede fase van het TOP-plan, dat een vlottere doorstroming beoogt van het internationaal goederenvervoer door rechtstreekse treinen, zonder stilstand aan de grenzen. Ook het stukgoedverkeer werd gerationaliseerd: het aantal centra voor wegvervoer werd vooralsnog met gewijzigd maar toch werden 6 stations met gering verkeer voor het stukgoederenverkeer gesloten. Reorganisatie was er ook voor het spoorvervoer tussen de centra voor wegvervoer, daar waar in de besteldienst het aantal sectoren gereduceerd werd tot 850.

De besparingsmaatregelen mochten evenwel de dienstverlening o.m. leveringstermijn dag A/dag B voor het commercieel vervoer niet in gedrang brengen.

PUBLICITEIT EN HANDELSPROSPECTIE

Er werd promotie gevoerd via TV, radio, pers en affiches; zo werd een folder verspreid met voor iedere streek enkele dienstregelingen en prijzen van abonnementen-types.

Door strooibiljetten, advertenties en affiches werd de verlengde gebruiksduur van de weekend-biljetten aangekondigd tijdens de eindejaarsperiode.

Voor de internationale reizen werd aandacht gevestigd op de speciale aantrekkelijke formules waaronder «Interrail» en «Rail Europ Senior». De NMBS nam ook deel aan ongeveer 20 vakbeurzen en vakantiesalons.

TARIEVEN

REIZIGERS EN BAGAGE

In 1987 bleven de prijzen voor dit verkeer ongewijzigd, terwijl de geldigheidstermijn van heen- en terugbiljetten uitgebreid werd tot drie kalenderdagen. Op 1 juni werd een nieuw abonnementstype voor de Antwerpse agglomeratie ingevoerd.

Dok de B-Touirailkaart, een 5-daags rervoerbewijs, waarmee de reiziger in een periode van 17 dagen gedurende 5 dagen jaar keuze door België kan sporen, zag het feglicht.

/oor de toeristische heen - en terugbiljetten verden nieuwe tariefformules ingevoerd, erwijl een ander promotiesysteem, specifiek roor jongeren, deze toeliet op bepaalde veekdagen van de zomervakantie gratis mee e reizen met een reiziger die het normale arief betaalde, De tarieven voor groepsreizen werden eveneens aangepast. Dp 1 november werd het TEV-tarief « Europees Reizigers Tarief », geldig op de letten van de Franse, Britse, Luxemburgse, Zwitserse, Italiaanse, Ierse en Belgische poorwegen verhoogd met 6 %. Vanwege de lanpassing aan de wisselkoersen werd voor ie biljetten verkocht in België geen verhoging aangerekend, /anaf 31 mei geldt tevens de nieuwe regeling roor de «Eurocity» (EC) tremen, waarop

eestal een toeslag betaald moet worden; zo).m. op de EC-treinen Parijs - Brussel - Wmsterdam en de « Memling » - trein Oostende - Keulen).

/oor de EC-treinen « Molière », « Gustave Mei » en « Parsifal » op de lijn Keulen - Luik - ³arijs is alleen de betaling van een toeslag op iet Duits traject vereist, steeg de toeslag voor de slaaprijtuigen op . november met 6,5 % dan bleef deze voor de igrigtuigen onveranderd, De RES-kaart (Rail üurop Senior) geldt nu ook voor mannen ranaf 60 jaar, Voor Spanje kan een speciaal iAchtrentarief bekomen worden dat ninstens 25 % vermindering geeft en dat op >0 % gebracht wordt voor kleine groepen van i tot 6 reizigers. Een speciale winterexcursie jaar het Verenigd Koninkrijk werd aan een)romotiepnjs ingevoerd, ^ ê Duitse spoorwegen voerden in amenwerking met de Oostenrijkse poorwegen de « Sparpreis » - en de « Super- >parpreis »-formule in met belangrijke 'erminderingen voor lange reizen,

OEDEREN

3e algemene en de speciale tarieven voor iet goederenvervoer met wagenladingen :>levenin 1987 onveranderd, /oor het stukgoed veranderde het algemeen)nnenlands tarief niet; de speciale tarieven or dagbladen en tijdschriften verhoogden vel met 1,1 %,

Diverse internationale tarieven en louanekosten werden aangepast, Het nternationale postcollisysteem (Europostcolli) verd ingesteld voor de invoer uit Frankrijk, T?derland, het Verenigd Koninkrijk, Sriekenland, Portugal, Finland, Zwitserland Zweden; bij uitvoer geldt dit eveneens 'oor het Groothertogdom Luxemburg en Denemarken,

Uitbreiding was er voor het Eurail-Express tarief in verschillende der 8 deelnemende landen o.a. in België nl, van 14 naar 90 stations met afhaling en bestelling aan huis in 50 stations.

INFORMATICA

In 1987 werd de automatisering voortgezet en het apparaatpark verder uitgebreid, Het geheel van toepassingen rond het centraal beheer van het goederenverkeer werd verder uitgebouwd:

- het bestand « aansluitingsplan » om het normale aankomsttijdstip van een wagen vooraf te bepalen, werd gedeeltelijk in dienst gesteld;
- de toepassing « Raileasy » werd operationeel; kan rechtstreeks inlichtingen verstrekken aan de cliënteel over zendingen,
- de verblijfsduur op elk net, van wagens van de Europ-pool, wordt voortaan automatisch bepaald.

Ook het financieel beheer van het goederenverkeer werd verbeterd. Voor het reizigersverkeer werd het Reselec-systeem, dat de volledige automatisering van de verkoopverrichtingen in het internationaal reizigersverkeer beoogt, verder ontwikkeld. Het systeem zal ook gebruikt worden om inlichtingen te verstrekken aan de cliënteel en voor de afrekening met vreemde spoorwegen en reisbureaus. Verder werden, zowel voor het goederen- als reizigersverkeer, gegevensbanken m gebruik genomen met dienstregelingsgegevens en andere elementen ten behoeve van de organisatie van de treindienst. Voor het personeelsbeheer werd een nieuwe gegevensbank « Pensioenen » in dienst gesteld, terwijl de automatisering van de activiteiten in de centrale werkplaatsen voortgezet werd.

Om de evolutie qua apparaat en programmatuur te kunnen volgen en om de verwerkingscapaciteit eventueel te verhogen, werd het besturingssysteem van de centrale computers vervangen. Ook het magneetschijvensysteem werd door een nieuwe uitrusting vervangen en een enveloppeermachine, gekoppeld aan een frankeermachine, voor naverwerking van facturen van het stukgoedvervoer werd m gebruik genomen. Het voorbije jaar leverde de dienst Informatica 27 « personal computers » aan diverse gebruikers waardoor het totaal aantal geleverde PC's 100 bedraagt. O

Vanaf 1987 kon de Maatschappij nieuwe internationale rjtuigen inzetten op de belangrijkste verbindingen Amsterdam - Antwerpen - Brussel en Oostende - Keulen.

Het vervoeraanbod werd zoveel mogelijk aangepast aan de behoeften van het cliënteel: enkele minder belangrijke lijnen werden afgeschaft, andere werden dan weer heropend.

In deze samenvatting van het jaarverslag werden de gegevens over het personeel niet weergegeven, omdat zij aan bod zullen komen in een volgend artikel, samen met een overzicht over de sociale werken.