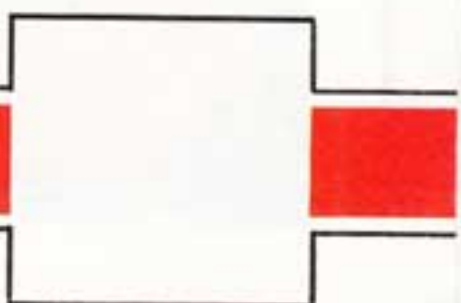
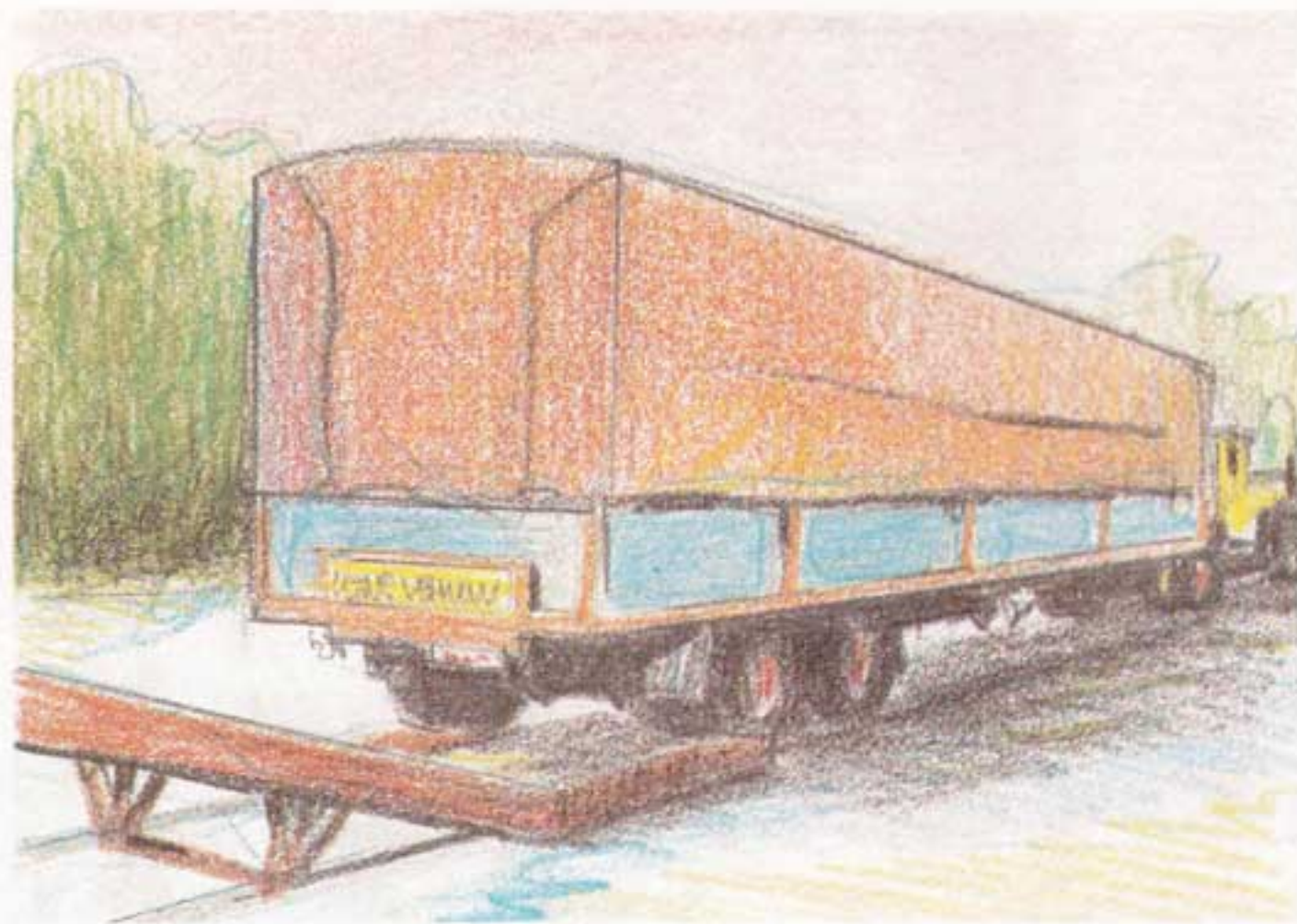


RAIL-ROUTE 83





De samenvoeging van twee vervoerwijzen, die van oudsher als concurrentieel werden beschouwd, heeft geleid tot een erg vernuftige techniek: het gecombineerd rail/route-vervoer.

Dit programma, waarbij twee vervoertechnieken elkaar aanvullen, werd in de loop van de jaren '60, in samenwerking tussen de verschillende spoorwegnetten en de wegvervoerders tot stand gebracht. Het hele programma stoelt op het principe: "de vrachtwagen op de trein". Die samenwerking is sedertdien verder uitgegroeid: vandaag de dag is de verscheidenheid van technieken zo groot dat voor elk geval afzonderlijk een oplossing bestaat.

Aanvankelijk werden de wegvoertuigen bij middel van een oprijstuk en van een speciaal tractievoertuig op wagens gereden. Dit was alleen mogelijk indien deze voertuigen enkele specifieke eigenschappen hadden: bredere steunbouten, een aanhechtingspunt voor de tractor en een opklapbare schokbreker.

De techniek heeft een snelle evolutie doorgemaakt: aan de aanhechtingskaders van de hef- en portaalkranen, die voor de behandeling van containers werden gebruikt, werden armen en grijptan-

een een besparing op de investeringen betekent;

- de toegankelijkheid van het gecombineerd vervoer voor steeds meer gespecialiseerde voertuigen.

Dit betekent niet dat de horizontale behandeling volledig aan de dijk werd gezet. Deze techniek wordt in België nog vaak toegepast voor de behandeling van bepaalde soorten van verkeer met de verschillende buurlanden.

waarvan het gewicht heel wat hoger ligt. Anderzijds kan het spoorwaglaadprofiel een beperking zijn voor het volume van geladen voertuigen.

De verwisselbare laadbak is zeker bevoordeeld door zijn lage tarragewicht aangezien dit systeem geen wielstellen heeft. Op bepaalde verbindingen laat hij ook een volume toe dat groter is dan dat van de oplegger. Deze techniek heeft een snelle doorbraak gekend en neemt op heden een groot gedeelte van het rail/route-volume voor zijn rekening.

RAIL/ROUTE-VERVOER ALS

gen gehecht, die de verticale behandeling van wegvoertuigen mogelijk maken.

Dit was een belangrijke vooruitgang, die heel wat gunstige gevolgen heeft gehad:

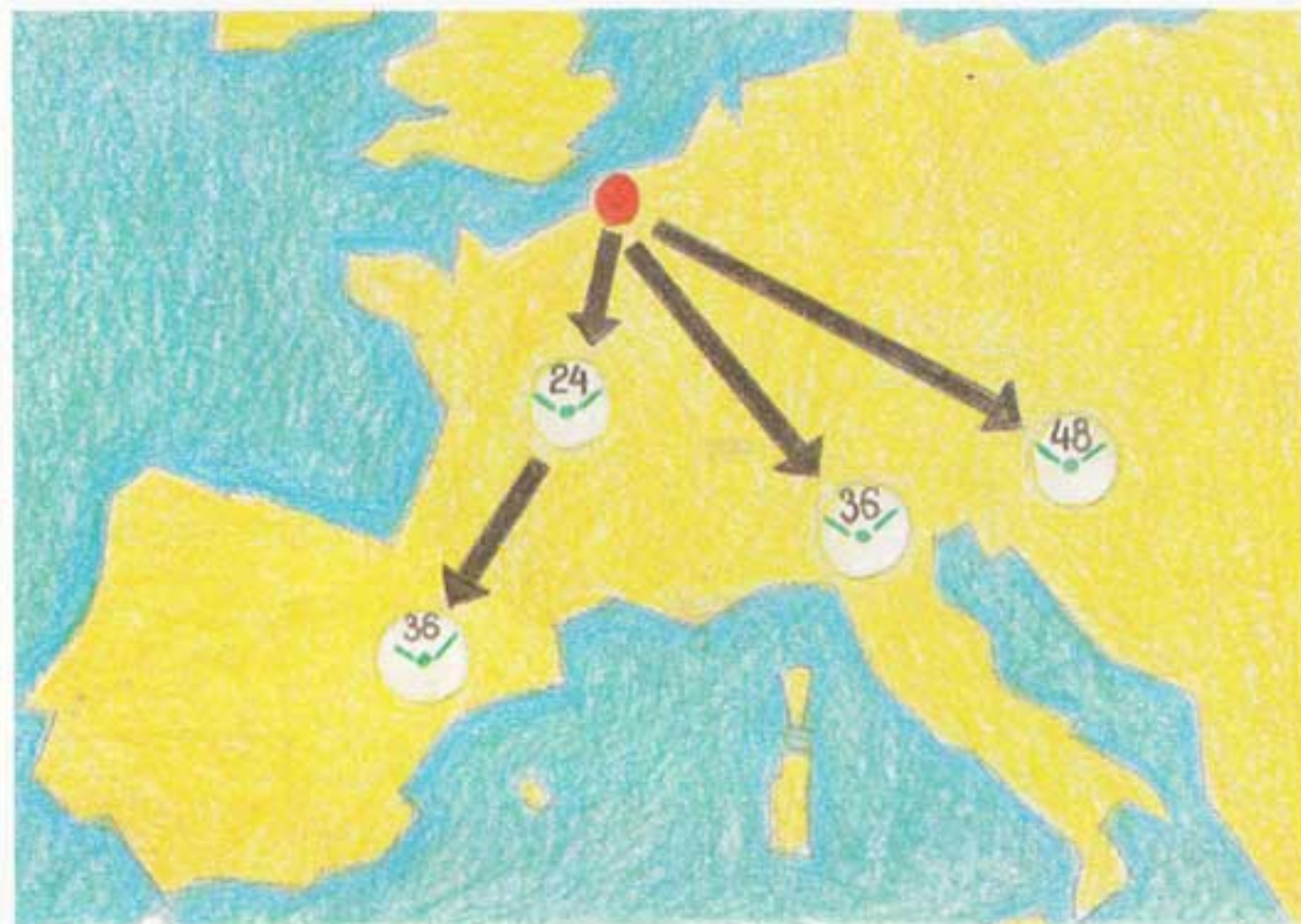
- de mogelijkheid om verwisselbare laadbakken - zonder wielstellen - in het gecombineerd rail/route-vervoer in te lassen;
- de verhoging van het aantal behandelingsterminals doorheen heel Europa door het gebruik van polyvalent materieel;
- de vereenvoudiging van het spoor- en wegmaterieel wat met-

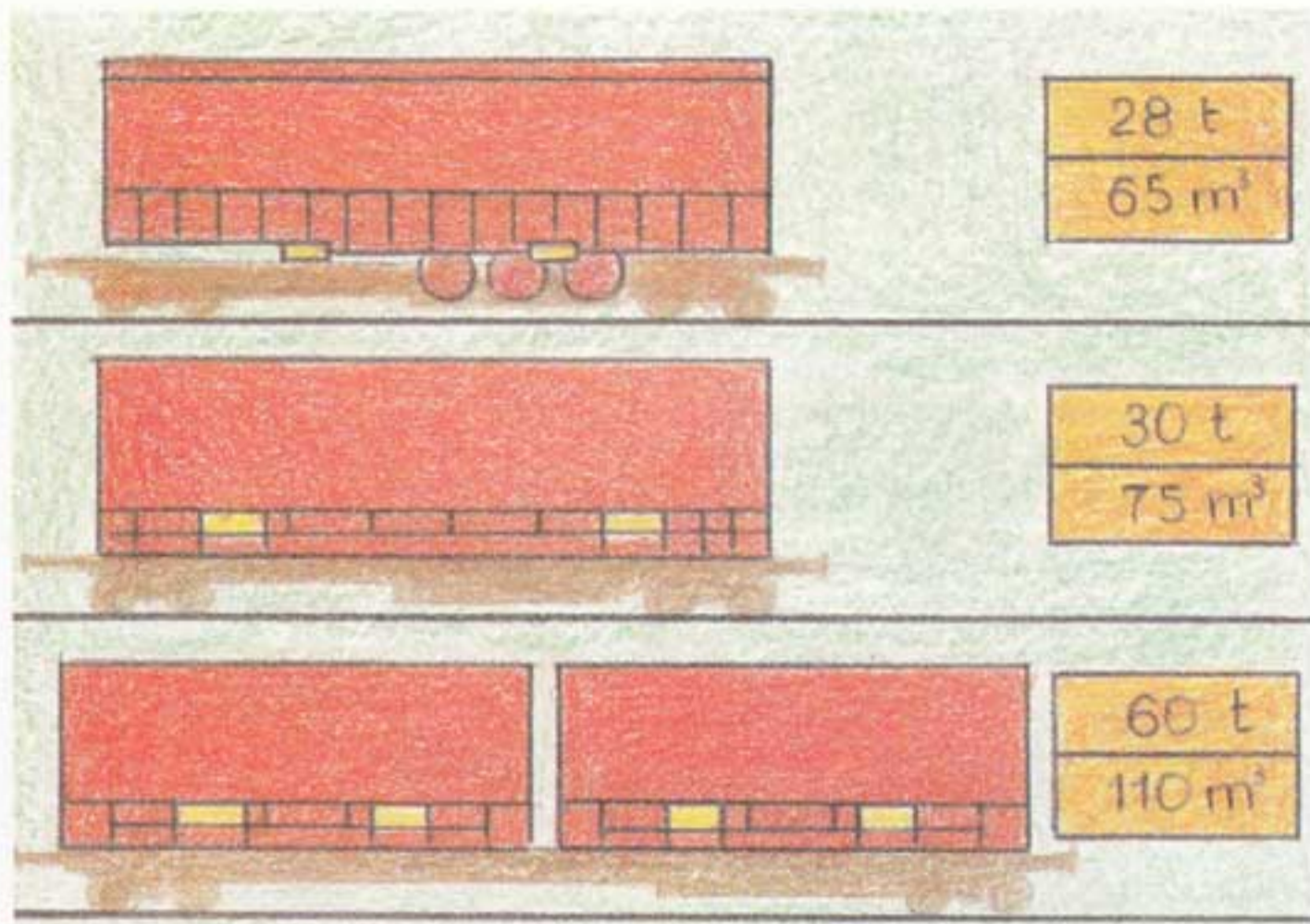
Oplegger of verwisselbare laadbak, elk draagvoertuig vindt zijn plaats op een spoorwagen. Zo kunnen de vervoerders in hun park het materieel uitkiezen dat het best is aangepast aan een welbepaald vervoer.

Bij die keuze is de verhouding volume/nuttige last natuurlijk een belangrijke factor.

Eenzijds wordt de nuttige last in elk geval beperkt tot wat in de wegreglementering is toegestaan, zelfs indien bepaalde wagens een last kunnen vervoeren

De constructeurs brachten laadbakken van alle mogelijke afmetingen (nl. van 6 tot $\pm 12,5$ meter lengte) op de markt. Hierdoor bereikt men een optimale verhouding volume/nuttige last volgens de aard van de vervoerde goederen. Verwisselbare laadbakken zijn zeker het beste voorbeeld van het feit dat wegvervoer dat voor een gedeelte van het traject een beroep doet op het spoor, zeer rendabel is.





Een tractievoertuig kan per dag tussen twee en vier opleggers of verwisselbare laadbakken naar de terminal brengen; het juiste aantal is afhankelijk van de afstand tussen het punt "Af-fabriek" en de behandelingsterminal, alsook van de organisatie van de klant.

De rail/route-maatschappij staat in voor het laden van de wagens; daar begint immers haar technische tussenkomst. De tegenovergestelde behandeling die door haar buitenlandse collega wordt uitgevoerd, zal een punt zetten

- te Charleroi, meer bepaald in het station Châtelineau-Chatelet;
- te Luik in het station Bressoux;
- te Athus waar vroeger de MMRA gevestigd was;
- te Brussel in het station Brussel-West voor horizontale ladingen en in Thurn en Taxis voor verticale behandeling.

Kortom, waar ook in België, altijd is er een terminal in de nabijheid. Deze decentralisatie is een grote stimulans geweest voor de verspreiding van de formule in ons land.



er 24, 36 of 48 uur, terminale verichtingen inbegrepen, tussen het ogenblik waarop de wegvoertuigen de weg verlaten en er terug opkomen.

Wie goed zoekt, zal op de kaart zo'n honderdtal terminals vinden, verspreid over het hele continent. Dit goed uitgesponnen net spreidt zich op een bijna ideale wijze uit over de industrie- en verbruikszones; desgevallend is het mogelijk om in combinatie met maritiem verkeer nog verder afgelegde landen te bereiken.

gen die 's maandags vertrokken zijn, terug in België zijn met een retourvracht. Indien de expediteur en de bestemming het ritme kunnen volgen, kunnen zij 's maandags daarop opnieuw vertrekken. Op die dag zullen ook de voertuigen die de eerste dinsdag vertrokken zijn, toekomen enz.

Indien we, zonder te veel in detail te treden, alles goed willen uitrekenen, komen we tot het volgende resultaat:

- van de 1e maandag tot de maandag daarop: 12 enkele reizen van 1.200 kilometer; 10 voertuigen vertrokken waarvan 2 reeds zijn teruggekeerd d.w.z. in totaal 14.400 kilometer afgelegd;
- voor het Belgische gedeelte: één chauffeur, die vijf dagen per week werkte, heeft die 12 voertuigen ter bestemming gebracht. Die ene chauffeur was met zijn tractievoertuig dus goed voor ongeveer 14.400 kilometer of 2.880 kilometer per dag.

Cijfers om van te dromen... en toch werkelijkheid met rail/route. Dank zij de spoorwegtractie zouden we moeten zeggen, want van eind tot eind gaat het hier wel degelijk om wegvervoer, net zoals bij een overzet met de ferry-boat trouwens (in dit geval zal men nooit van maritiem vervoer spreken).

Positief aan dit hele systeem is zeker de rentabiliteit van het materieel.

Indien de voertuigen goed zijn aangepast aan het vervoer, kan men met rail/route een rotaritmee bereiken dat in alle opzichten voldoening schenkt.

Nemen wij bijvoorbeeld een dagelijks verkeer naar Italië van opslagplaats tot opslagplaats over een afstand van 1.200 kilometer. De chauffeur brengt elke dag twee geladen voertuigen naar de terminal. Op het einde van de week zal hij er dus tien afgeleverd hebben. Ze zullen, naarmate ze werden afgezet, twee per twee vertrokken zijn.

's Vrijdags zullen de twee voertui-

FILMSCENARIO

achter het spoorweggedeelte. Daar, op de Europese spoorwegterminal, zal de vervoerder of zijn wegcorrespondent het voertuig overnemen.

In België zijn er acht behandelingsterminals:

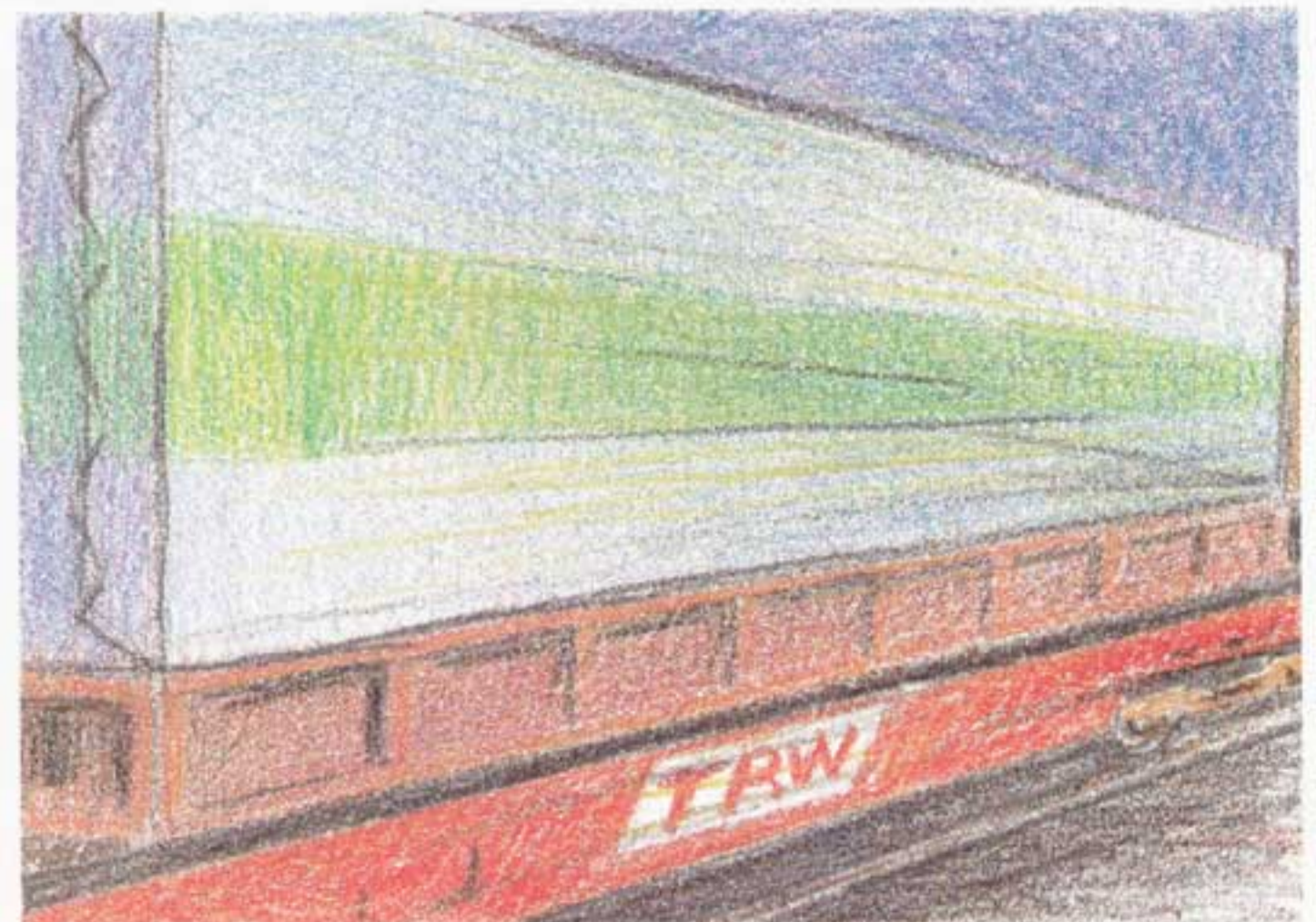
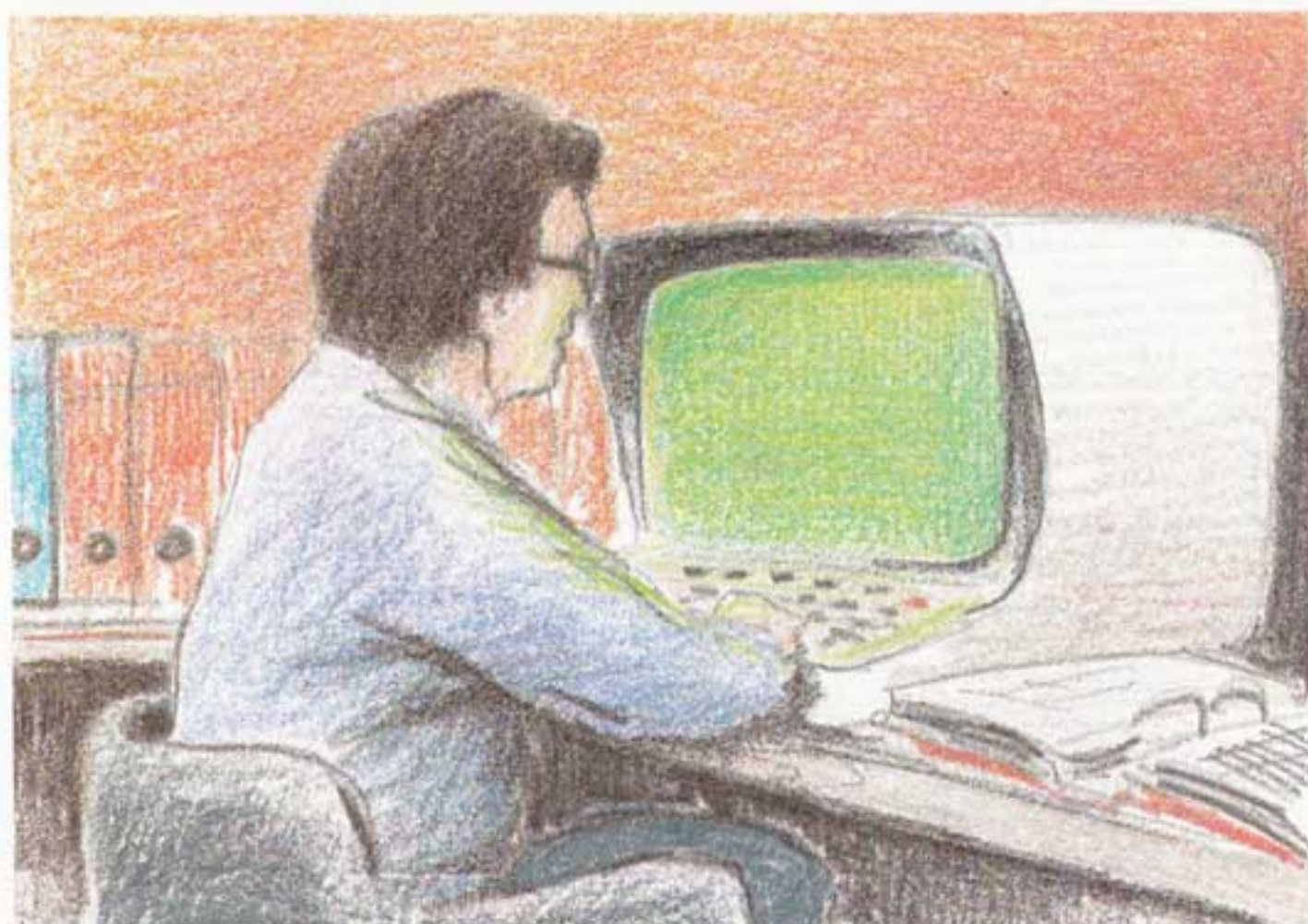
- te Oostende, in de uitbreiding van de zeevaarterminal;
- te Zeebrugge, in de nabijheid van de Ocean Container Terminal;
- te Antwerpen, in het station Schijnpoort;

Ze werd o.a. mogelijk door de polyvalentie van het hefmatereel. De decentralisatie is voor de wegvervoerders, die klant zijn van het rail/route-systeem, een waarborg voor een vlotte exploitatie.

Elke dag komen in België verscheidene treinen voor gecombineerd rail/route-vervoer toe en worden er andere gevormd.

Die treinen rijden 's nachts op de grote internationale verbindingen van waar ze "uiteenspatten" naar de vele Europese terminals.

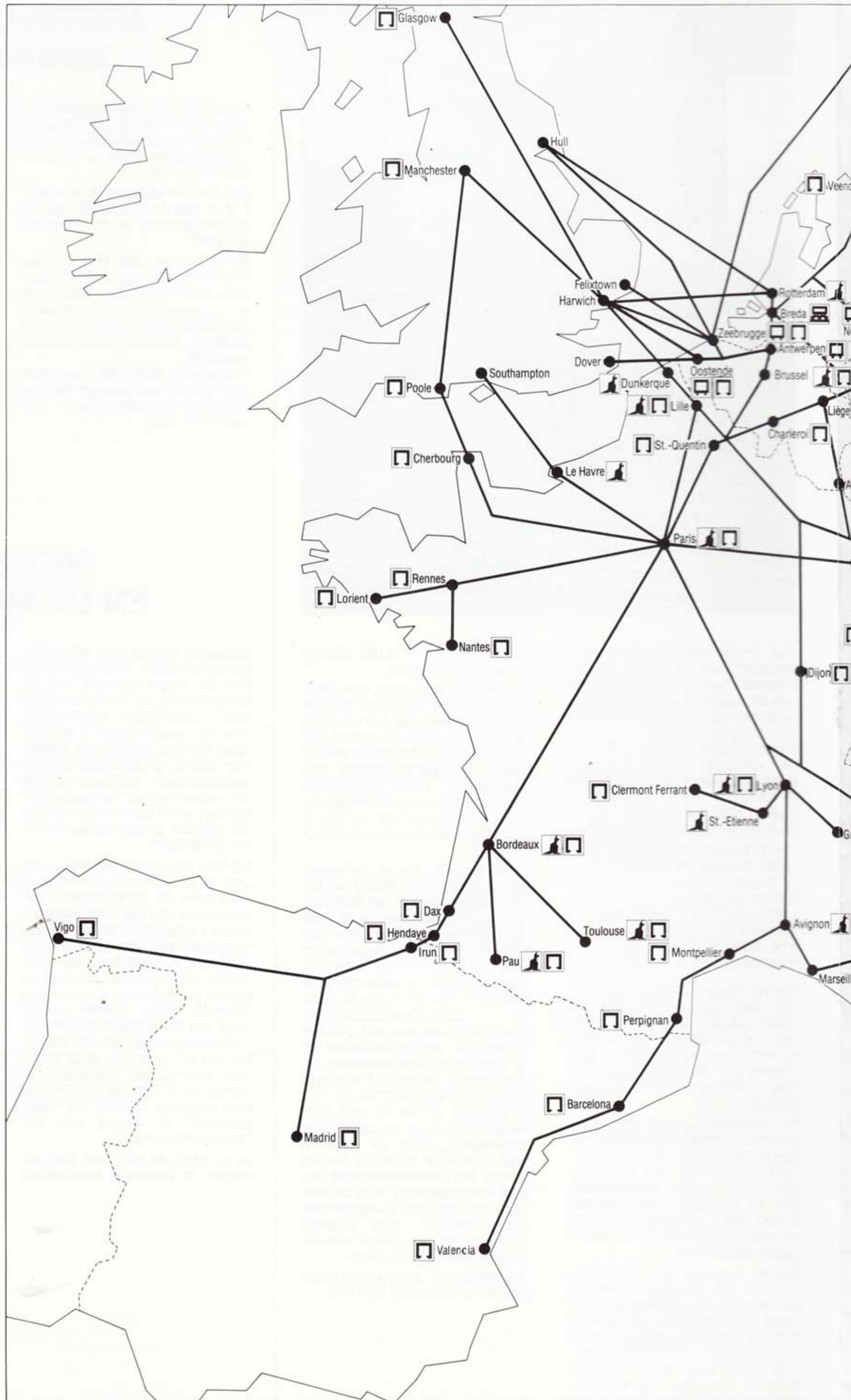
Naargelang de afstand verlopen



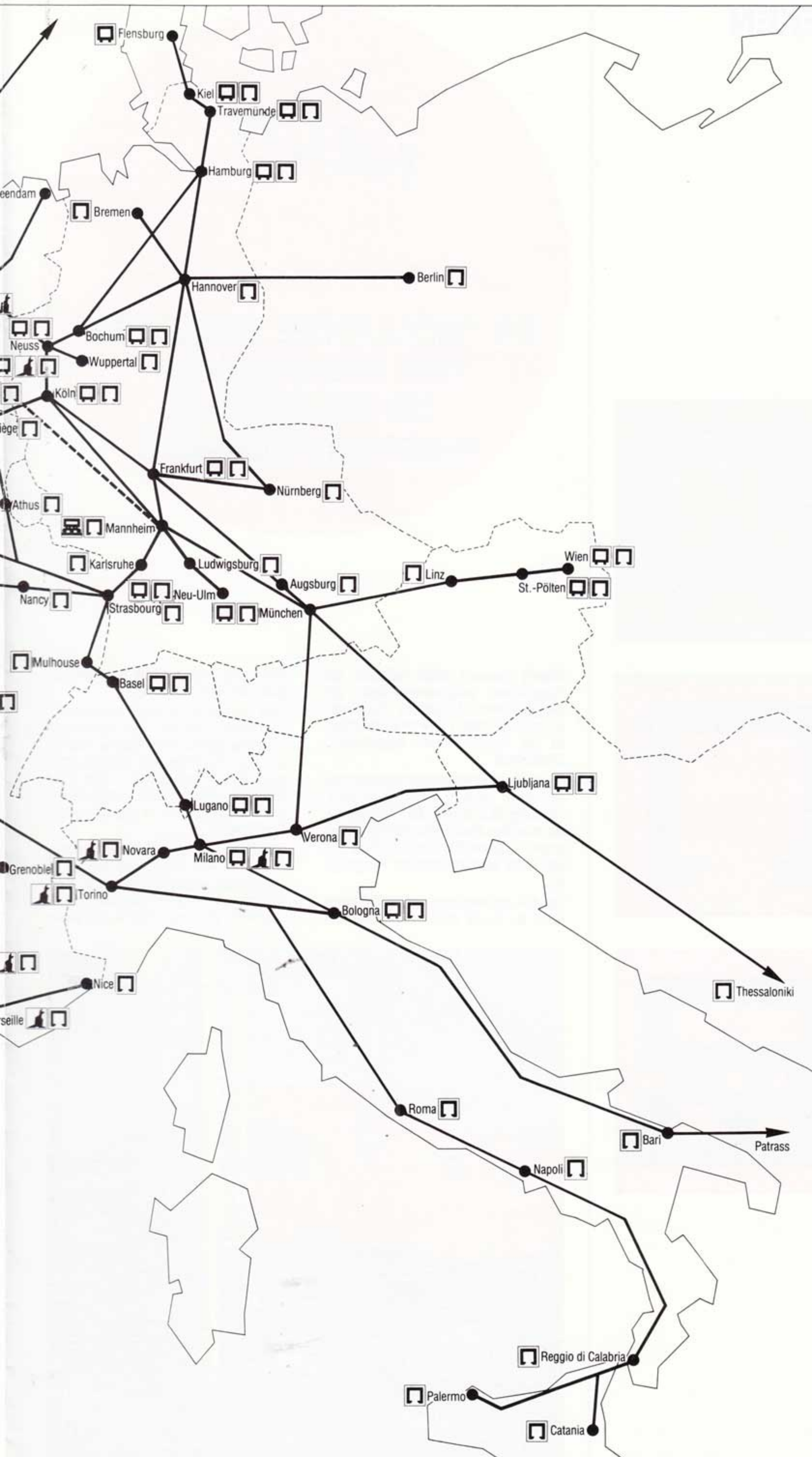
De wegvervoerder kan alles rustig toevertrouwen aan TRW (Transport Rail-Weg), de Belgische maatschappij van wegvervoerders voor gecombineerd rail/route-vervoer. TRW staat in voor de behandeling van de voertuigen op de terminal, vervult de formaliteiten die voor het vervoer per spoor noodzakelijk zijn, levert de gespecialiseerde wagens, vormt de treinen en koopt de tractie bij de N.M.B.S. TRW licht zijn klanten in over de rit van hun voertuigen, meldt hen wanneer ze zijn aangekomen en geeft voor het geheel van die diensten een globale prijs op.

In alle gevallen blijft de wegvervoerder baas over zijn verkeer; hij organiseert naar eigen goeddunken de terminale tracties van de wegvoertuigen, desgevallend in samenwerking met een correspondent in het buitenland, die op zijn beurt een retourvracht zoekt.

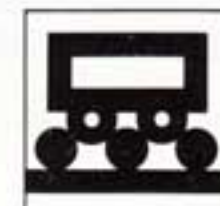
TRW staat voor alle inlichtingen en bijstand volledig ter beschikking van al wie de karavaan van het gecombineerd rail/route-vervoer, een nieuwigheid op het gebied van wegvervoer, wil vervolgen.



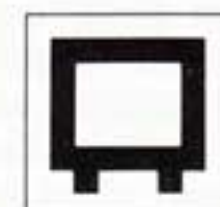
RAIL / ROUTE - LAADCENTRA IN EUROPA



Horizontale techniek



Rollende autoweg

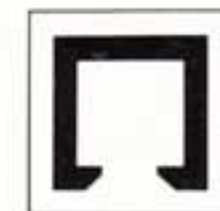


Huckepack-systeem



Kangoeroe-systeem

Verticale techniek

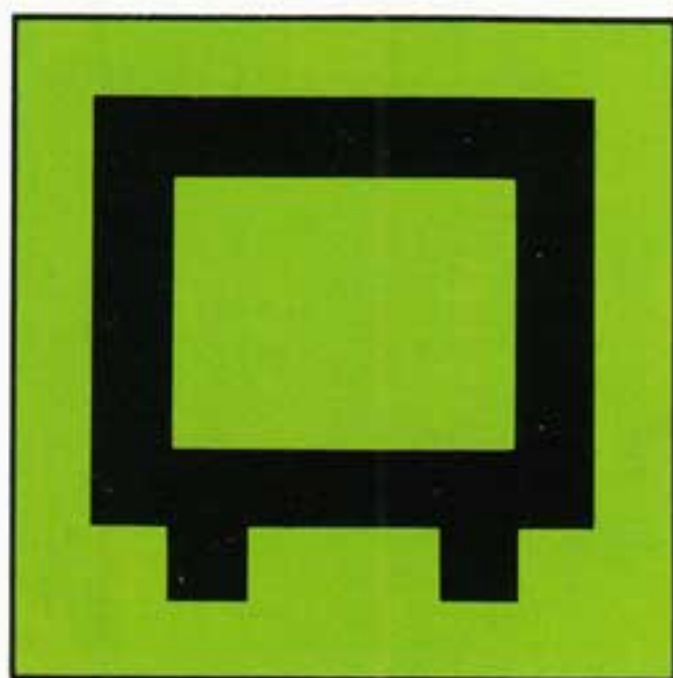


Laden met grijparm

DE TECHNIEKEN

Vanuit een zuiver technisch standpunt bekeken onderscheiden we drie soorten van gecombineerd rail/route-vervoer:

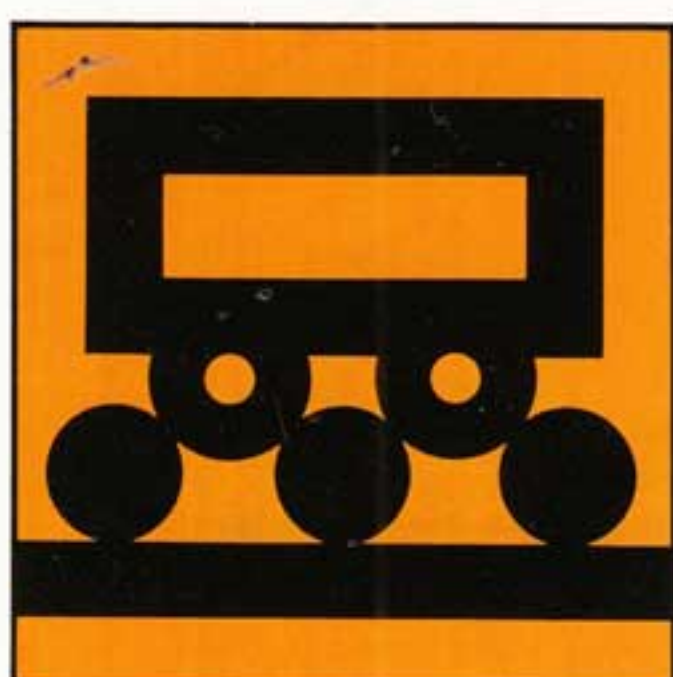
- *horizontaal*: volgens het toegepaste systeem kangoeroe of huckepack genoemd. De horizontale techniek breidt niet verder uit; de formule blijft behouden in kleine terminals of terminals die nog niet uitgerust zijn voor de verticale behandeling van wegvoertuigen.



- *verticaal*: opleggers of andere vormen van wegvoertuigen kunnen opgehesen met grijparmen en naar alle richtingen sporen. De meeste Europese terminals kunnen ze aldus behandelen. Dergelijk rollend materieel is minder gespecialiseerd dan voor de horizontale techniek: het verticaal opheffen vereist enkel maar vier versterkte zones aan het onderstel.



- de "rollende autoweg". In tegenstelling tot de andere technieken waar enkel de draagvoertuigen op de trein gaan, rijdt hier de volledige vrachtwagen (dus ook de trekker) op de trein. De chauffeur vergezelt zijn voertuig in een ligrijtuig dat aan de trein is gekoppeld. Alle soorten van vrachtwagens, zonder onderscheid, kunnen de "rollende autoweg" gebruiken.



NIEUW

DE "ROLLENDE AUTOWEG" TEN DIENSTE VAN DE BELGISCHE WEGVERVOERDERS

Vanaf januari 1983 hebben de Belgische wegvervoerders de mogelijkheid de dienst "rollende autoweg" van TRW te gebruiken in de richting van Mannheim, Duitsland.

De "rollende autoweg" neemt om het even welk voertuigtype aan, richting Duitsland, Oostenrijk en de midden-Europese landen met groot laadprofiel. Het is evident dat ook een retourreis mogelijk is.

Op de verbindingen met Zwitserland en Italië staat de "rollende

autoweg" open voor wegvoertuigen die iets lager zijn.

Het principe is heel eenvoudig. De trein bestaat uit verlaagde spoorwagens met kleine wielen en een ligrijtuig. De wegvoertuigen rijden integraal - dus met trekker - op de spoorwagens en de chauffeur neemt plaats in het ligrijtuig.

Het lijkt misschien contradictoisch om een trekker per spoor te vervoeren. Maar dat is het in werkelijkheid niet, want een chauffeur die de hele dag in de weer





was om zijn voertuig te lossen, te herladen, aan te bieden bij de douane... kan theoretisch gesproken de volgende ochtend niet ter bestemming zijn. Twee oplossingen dringen zich op:

- men wisselt van chauffeur; en de vervanger moet trouwens eens ter bestemming de wettelijke rusttijd in acht nemen;
- ofwel rijdt het voertuig tijdens de rustperiode van de chauffeur.

Een praktisch voorbeeld; de normale prestatie van een chauffeur op dag x:

- laden te Gent;
- autoweg Gent - Antwerpen;
- lossen te Antwerpen;
- herladen te Antwerpen;
- aanbieden bij de douane.

Om zijn dag af te ronden laadt hij zijn voertuig op de trein. Hij neemt plaats in het ligrijtuig waar het nodige comfort voorhanden is: een graad van comfort vergelijkbaar aan deze in zijn stuurhut met daarenboven sanitaire voorzieningen.

Bij aankomst van de trein is de normale rusttijd geëerbiedigd en kan hij zijn weg verder zetten achter het stuur van zijn vrachtwagen om te lossen, te dedouaneren, te herladen. Nog dezelfde avond neemt hij opnieuw de trein en komt de ochtend van de derde dag in België aan.

Nemen we aan dat een enkele reis van 500 kilometer driemaal per week wordt afgelegd (waarbij moet rekening gehouden worden met de retourreis) gedurende 48 weken per jaar (het jaarlijks verlof niet meegerekend); een voertuig met een chauffeur kan per "rolende autoweg" een theoretisch

supplement van 144.000 kilometer per jaar afleggen.

De formule heeft twee voordelen: een besparing van tijd en een betere rentabiliteit van het voertuig. Er is nog een derde voordeel, dat zich evenwel op een ander vlak situeert: het gecombineerd rail/route-voertuig wordt toegankelijk voor de kleine wegvervoerder die in het buitenland niet op een filiaal of op een correspondent kan rekenen.

In de praktijk zijn de verlaagde spoorwagens met kleine wielen niet toegelaten op het Belgisch spoorwagennet. Daarom heeft TRW een akkoord gesloten met zijn Nederlandse collega Trailstar om een retourverbinding Breda - Mannheim om de twee dagen te bedienen. Kombiverkehr, de Duitse rail/route-maatschappij, neemt ook deel aan het initiatief en stelt het nodige materieel en de terminale dienstverlening ter beschikking. België en Nederland verdelen bij ieder vertrek de 15 à 22 wagens. Breda situeert zich, tussen Rotterdam en Antwerpen, uitermate gunstig en daar er geen bilaterale toelating vereist is voor het rail/route-voertuig zou deze samenwerking, mits de interesse van een aantal wegvervoerondernemingen, snel moeten overgaan op een definitieve bediening van de verbinding.

Dienstregeling en praktische gegevens op aanvraag bij TRW.

INTERNATIONALE COOPERATIE

De UIRR, de internationale rail/route-unie, verenigt de Europese rail/route-maatschappijen (in een ruimere context dan de Europese Gemeenschap).

Het Coördinatiecomité is sedert 7 à 8 jaar het trefpunt van de spoorwegnetten en de leden van de UIRR.

Sinds oktober 1982 is er ook een internationale coöperatie opgericht, INTERUNIT genoemd, waar spoorwegnetten en rail/route-maatschappijen zich voor het eerst op dubbele basis hebben verenigd:

- verplichte gelijkheid van stemmen tussen spoorwegnetten en rail/route-maatschappijen van eenzelfde land;

- gelijkheid van stemmen voor alle landen; dat om een gemeenschappelijk doel te realiseren: de organisatie van het rail/route-voertuig onder de beste voorwaarden.

De oprichting van INTERUNIT betekent niet het einde van het Coördinatiecomité, waarin onder meer de netten zetelen die zich interesseren voor het gecombineerd rail/route-voertuig.

De technische "éénwording" en het samenstellen van een wagenpool zijn de eerste objectieven van deze vereniging met sociale zetel in België.

HET DOEL EN DE MIDDELEN

Bepaalde vervoerders wijzen de gecombineerde vervoertechniek met de vinger omwille van de concurrentie. De "rail/route-techniek" concurreert ongetwijfeld met de "wegtechniek", en vandaag de dag moeten we aannemen dat de ontwikkeling van het gecombineerd rail/route-voertuig ten nadele van de "wegtechniek" gebeurt, voor zover natuurlijk dat het globale transportvolume ongewijzigd blijft.

De fout van de ondernemingsleiders is dikwijls dat ze zich al te vaak meer als "vrachtrijders" beschouwen dan als "vervoerders". Anders uitgedrukt, ze zijn de gevangenen van een welbepaalde techniek, in plaats van alle technieken uit te spelen om eerst en vooral op te treden als vervoers-technici. Aldus worden ze de slaaf van één enkele vervoerwijze niettegenstaande dat de middelen om tot eenzelfde doel te komen voortdurend veranderen in ruimte en in tijd. De prof van de weg verkoopt meestal de "wegtechniek" in plaats van het "transportresultaat".

In dit stadium kan men zich afvragen of bepaalde vervoerders

in werkelijkheid geen slachtoffers zijn van onoordeelkundige investeringen. Bij de aankoop van nieuw materieel ervoor zorgen dat het kan aanvaard worden voor het gecombineerd rail/route-voertuig is blijk geven van doorzicht. Aan de rail/route-techniek aangepaste voertuigen rijden evengoed op de weg als via het spoor. Het betekent ontegensprekelijk een bijkomende troef want de voertuigen kunnen op elk ogenblik opgenomen worden in het rail/route-circuit en de vervoerders kunnen aldus de beste techniek aanwenden in functie van het "transportresultaat".

Het is geraden de "techniek" en de "acteurs" niet door elkaar te halen. Of anders uitgedrukt, indien het waar is dat de ontwikkeling van het gecombineerd rail/route-voertuig ten nadele gebeurt van de "wegtechniek", moet daar niet uit afgeleid worden dat deze ontwikkeling ook ten nadele uitvalt van de vervoerders... Op voorwaarde dat deze laatste hun rol niet beperken tot het uitbaten van één enkele techniek.

TRW

Opgericht in 1965 heeft TRW als doelstelling het gecombineerd rail/route-transport te ontwikkelen in het belang van de Belgische wegvervoerders, van de spoorweg en, bij uitbreiding ook in het belang van de gemeenschap.

- Kapitaal: onderschreven door diverse wegvervoermaatschappijen.
- Raad van Beheer: samengesteld uit aandeelhouders en "sta-

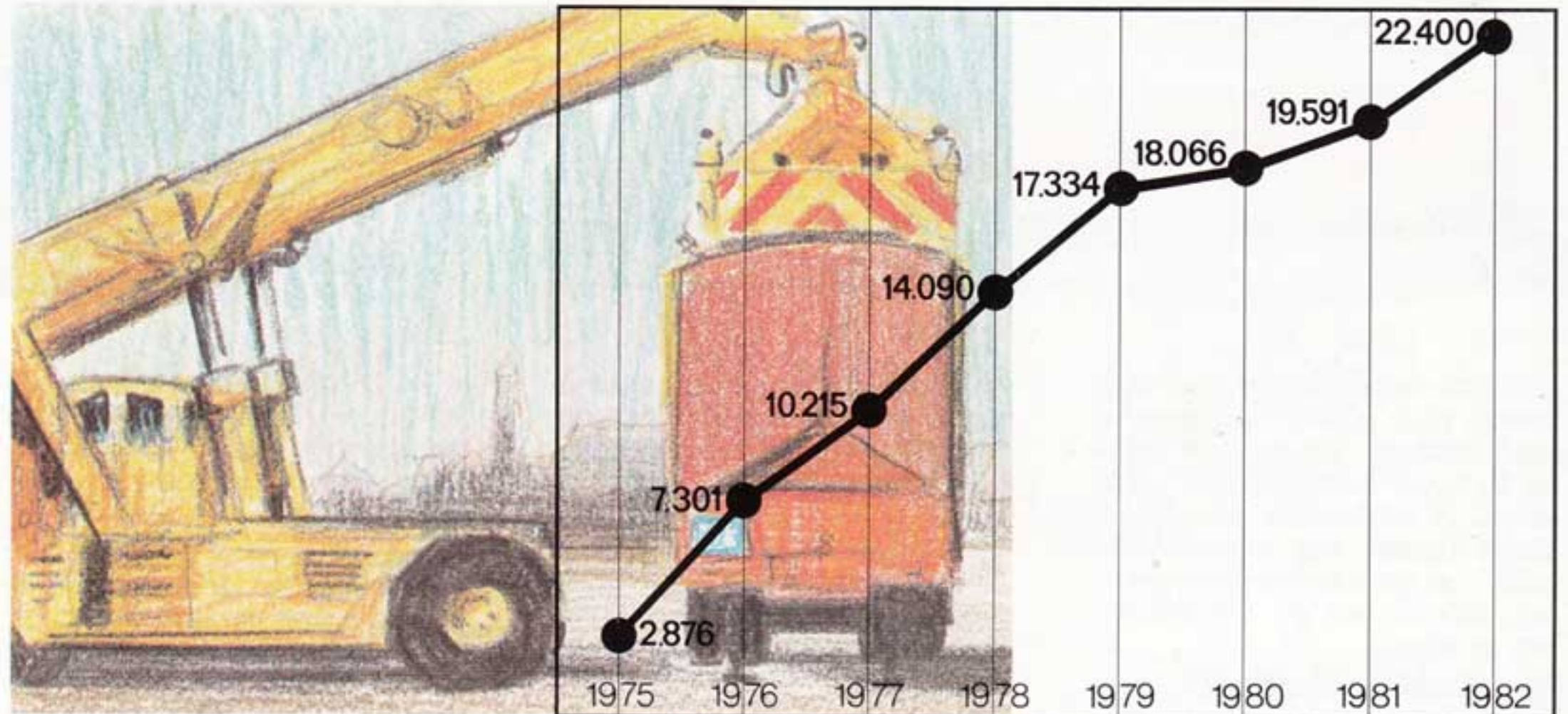
tutaire" vertegenwoordigers van drie organismen: de NMBS, de Nationale Belgische Federatie van Wegvervoerders en de Beroepsunie van Internationale Wegvervoerders.

- Uitrusting: een honderdtal gespecialiseerde wagens, kranen en tractoren voor de behandeling van voertuigen. Op te merken valt dat de behandeling op bepaalde terminals verricht wordt door on-

deraannemers.

- Verkeer van de laatste jaren:

- Actuele trends: lichte teruggang op de as naar Italië, ontwikkeling in de richting van Spanje en de Germaanse landen, goede perspectieven naar Scandinavië.



• Sociale zetel:
Station Brussel-West
Vandenpeereboomstraat
1080 Brussel
Telefoon: 02/425 62 51
Telex: 24.829