

SPOORNIEUWS

(B)

Informatieblad
van de Handelsdirectie
der Belgische
Spoorwegen

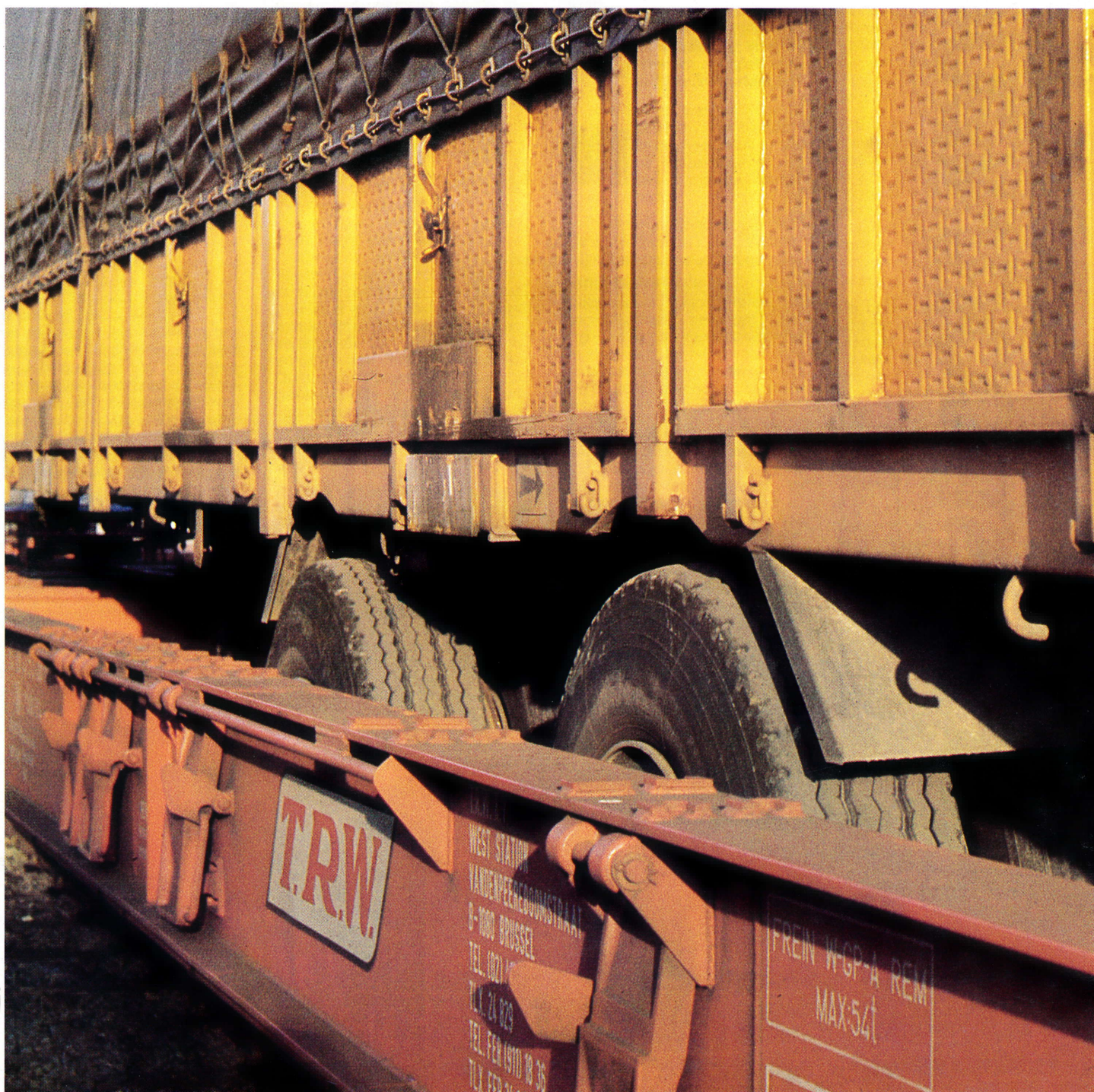


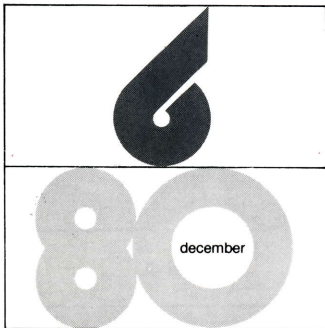
80
december

Twee-
maandelijks
tijdschrift
behalve juli
en augustus

Brussel X

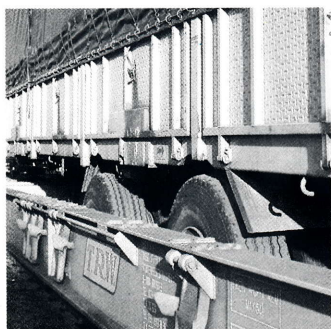
G.P.P./10/209





SPOORNIEUWS

INHOUD



TARIEF

Om meer inzicht te geven in de **rechtstreekse internationale tarieven**, heeft Spoornieuws een ronde tafel-conferentie gehouden met "specialisten" van verscheidene Europese netten. Een synthese hiervan op pagina 3, 4, 21 en 22.



GECOMBINEERD VERVOER RAIL-ROUTE

Wij hebben het reeds eerder gehad over deze gecombineerde transport-techniek.

De centrale katern geeft een panoramisch overzicht, een synthese:

- teksten van **verantwoordelijke autoriteiten**, pagina 6 en 7
- een uiteenzetting van de **genese** en de **techniek**, pagina 8 en 9
- de **maatschappij TRW**, voorgesteld door haar directeur, pagina 10 en 11
- het **Europese net** van rail-route vervoer, pagina 12 en 13
- de Belgische en Europese **organisatie**, pagina 14 en 15
- enkele **technische aspecten**, pagina 16 en 17
- het **Belgisch materieel**, pagina 18
- de **instanties**, pagina 19.



B-NIEUWTJES, pagina 23

- ons agentschap in Keulen
- NMBS-COLLI op zijn nieuw adres
- een spectaculair uitzonderlijk vervoer.

Deze uitgave geschiedt ongerekend de bestaande tarifaire beschikkingen en dienstregelingen en hun latere wijzigingen.

Verantwoordelijke uitgever:
J. Heinen - Brussel

Redactie:
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel

Tel. 02/523.80.80, toestel 2670
Lay-out: P. Funken, Brussel
Drukkerij: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Foto's:
"Photo News" - Smets; p.6
NMBS

VAN DE REDACTIE

Deze laatste uitgave van de jaargang 1980 is een speciaal nummer waarin de hoofdbrok gewijd is aan het gecombineerd vervoer rail/route en zijn organisator, de maatschappij TRW. "Transport Rail Weg" zal trouwens in januari op het Brusselse "Bedrijfswagensalon" een stand bezetten.

Rond de jaarwende worden wederzijdse gelukwensen uitgewisseld. Spoornieuws geeft de pen aan de heer De Haeck, handelsdirecteur van de NMBS, en aan de heer De Vos, voorzitter van TRW, om u hun beste wensen aan te bieden.

1981 zal de twintigste jaargang zijn van ons informatiebulletin. Redenen te over voor Spoornieuws om een bijkomende inspanning te leveren. Om u beter te informeren zal u van nu af aan zeven nummers per jaar ontvangen. Onder de reeds geplande onderwerpen drie dossiers gewijd aan Luik, Antwerpen en Brussel. Na onze etappes te Charleroi en Zeebrugge gaat de "ronde van België" dus verder.

Nog iets; aan onze reeds verschenen technische steekkaarten - wagensteekkaarten en laadsteekkaarten - wordt vanaf 1981 een nieuwe reeks toegevoegd: terminale installaties voor de behandeling van spoorvervoeren. Indien het onderwerp het meest interessant lijkt voor de op het Belgische net aangesloten bedrijven, dan zullen er voor de andere spoorklanten ook wel enkele nuttige ideeën in te vinden zijn. Dat is trouwens onze doelstelling: nuttige spoorinformatie voor al onze klanten.

DOSSIER RECHTSTREEKSE TARIEVEN



De spoorweg evolueert ontegensprekelijk. Eertijds gestart met een monopoliepositie, ondervindt hij vooral sinds de tweede wereldoorlog de concurrentie van de weg. Het wegvervoer kende dank zij de industriële heropstanding na het werelddebuut een versnelde groei.

De snelle en radicale vervanging van de steenkool door petroleum was een tweede hard aankomende slag voor het spoor. Het zag aldus een heel belangrijke trafiek teloor gaan. De diversificatie van de trafieken en het binnendringen in tot dan toe voor het spoor hermetisch gesloten sectoren was het rake antwoord van de spoorwegen, die toch wel ongegrust de toekomst tegemoet zagen.

Men trachtte via substitutie het verloren potentieel - door de sluiting van de steenkoolmijnen - terug te winnen. Maar om in deze "anti-spoor" ingestelde sectoren binnen te dringen diende men eerst een klimaat van vertrouwen te creëren. De specialisatie van het materieel was daarvoor een hulpmiddel. Want een aangepast en efficiënt "werktuig" aanbieden was aantonen dat de spoorweg over een zeker dynamisme beschikt en dat hij oog heeft voor diverse problemen. De spoorweg was dus duidelijk meer dan enkel laadbakken gemonteerd op wielen.

De actuele energiecrisis wijzigt nogmaals de stellingen. Het spoor knoopt weer aan met belangrijke steenkooltrafiek bestemd voor de elektriciteitscentrales in volle omschakeling. Andere tendensen tekenen zich af in diverse sectoren.

Niemand weet wanneer de verhoudingen opnieuw zullen veranderen. Daarom wacht het spoor de gebeurtenissen niet af. Heel gevoelig aan de conjuncturele schommelingen wil het zich de middelen toeëigenen voor een positieve evolutie. De rentabiliteit is vandaag de dag de overheersende factor. Daar de prijsindex van de diensten in een tijdspanne van 10 jaar een formidabele sprong heeft gemaakt, zijn de bedrijven heel gevoelig aan de inbreng van het transport in hun kostprijzen.

Snel, goed en tegen redelijke prijzen en goederen ter bestemming brengen die ideaal aangepast zijn aan het spoorvervoer, is het hoofddoel van de spoorwegnetten. Deze kennen immers de echte kwaliteiten van hun "werktuig" en kennen de voordelen die men eruit kan halen; men moet er kunnen van profiteren. Anderzijds brengt een ernstige analyse duidelijk het zwakke punt van de spoorweg aan het licht, maar dat is terzelfdertijd zijn sterkte: het massavervoer. Dat kenmerk maakt zijn exploitatie complex en vergroot de afstand tussen hem en de klanten, reële of potentiële. Deze afstand is dikwijls doorslaggevend bij de keuze van de vervoerswijze. Ook via de handelsstrategie van de netten tracht men deze negatieve factor weg te werken.

In deze gedachtengang is de tariefvernieuwing een keuzemiddel. Niet zo zeer in binnenverkeer waar ieder net baas is in eigen huis, maar wel in internationaal verkeer waar de nationale particulariteiten één voor één worden afgestoten om plaats te maken voor een globale conceptie van het spoorvervoer dat in de eerste

plaats is gericht op de service aan de klant, om het even welke afstand moet overbrugd worden.

Ellenlange discussies tussen de vertegenwoordigers van de betrokken netten zijn aan het ontstaan van de rechtstreekse internationale tarieven voorafgegaan. Spoornieuws heeft de onderhandelaars opnieuw bij elkaar gebracht om de balans op te maken van de huidige situatie van die tarieven.

De algemene vertegenwoordigers van drie netten zaten rond de tafel:

- de heer Audouard, voor de SNCF;
 - de heer Lucas, voor de NS;
 - de heer Gaertner, voor de DB;
- met daarbij de heer Mullie, adjunct eerste inspecteur bij de NMBS en belast met de internationale tarieven.

Uit het nogal geanimeerde debat tekenden wij het volgende op.

Handelsstrategie

Spoornieuws: Mijne Heren, de spoorwegnetten bevonden zich lange tijd in een monopoliepositie, dat is nu niet meer het geval. Kunt u ons beschrijven hoe hun handelspolitiek de laatste twintig jaar is geëvolueerd?

M. Lucas: Wij hebben nooit een monopolie gehad. Wij hebben te allen tijde moeten strijden tegen de concurrentie, vooral tegen de vrachtwagen en het binnenschip. U weet dat wij nu nog geen 9% van het totale transportpakket hebben verworven. Dat is de situatie van de Nederlandse Spoorwegen. Wij hebben dus noodzakelijkerwijs steeds een sterke handelspolitiek gevoerd. Deze werd vooral gerealiseerd door middel van particuliere contracten. De Nederlandse situatie is totaal verschillend van de Franse en de

Duitse. De evolutie is, dat wij ook binnengetreden zijn in het tijdperk van de rechtstreekse internationale tarieven.

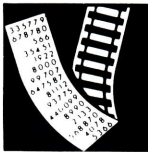
M. Mullie: De monopoliepositie van het spoor in België grijpt reeds terug tot de vijftiger jaren. Ik geloof niet dat de eigenlijke handelspolitiek de laatste twintig jaar fundamentele wijzigingen heeft ondergaan. Ze had zich steeds voor doel gesteld om een zekere winst te maken in het raam van een budgettair evenwicht, en om een maximum efficiëntie te verwezenlijken: de kosten moeten gedekt zijn door de inkomsten om de leefbaarheid van de onderneming te verzekeren. Dat is zeker zo voor het goederenvervoer.

Wat vooral is geëvolueerd is de marketingstrategie en de verwerkingspolitiek. Om minder kwetsbaar te zijn, tracht de NMBS een evenwichtiger marktaandeel te verkrijgen in de diverse sectoren van de industrie en in de geografische markten, maar ze tracht ook haar dienstverlening aan te passen aan de vraag.

Op basis van bedrijfseconomische criteria wordt een meer agressieve en meer selectieve verkooppolitiek gevolgd. Wij trachten efficiënt te zijn door het inleggen van geprogrammeerde volledige treinen met particuliere wagens, door het afsluiten van contracten op lange termijn, door de kanalisatie van de transporten alsook door de ontwikkeling van de gemengde technieken.

Wij zijn er ons van bewust dat het bereiken van een stabiele situatie enkel mogelijk is op basis van een wel doordachte specialisatie en beperking, zonder dat aan de handelswetten afbreuk wordt gedaan. De tariefpolitiek is een actiemiddel in het kader van ons verkoopapparaat.





M. Gaertner: Dat alles geldt ook voor Duitsland. Er heeft zich werkelijk een evolutie voorgedaan de laatste tien jaren. Een evolutie naar een beter begrip van de economische problemen van het spoor, met daaraan gekoppeld een streven om de gemeenschap beter te dienen.

De spoorweg stond natuurlijk steeds ten dienste van de gemeenschap, maar volgens een monopolistisch idee. Vandaag de dag moet het spoor evolueren, zoals de andere transportwijzen. Bij de Deutsche Bundesbahn is de organisatie geherstructureerd, men heeft handelsvertegenwoordigingen opgericht die het hele territorium bestrijken, net zoals in de andere landen. Er bestaat nu een nauwere samenwerking tussen de handelsafdelingen en de technische departementen, om de cliënteel beter te kunnen dienen.

Spoornieuws: De Franse situatie moet nauw verwant zijn aan de Duitse: in deze twee grote landen moet het aandeel van de internationale trafieken normaliter kleiner zijn dan in België, waar het 65% van het totaal bedraagt.

M. Audouard: In Frankrijk, vertegenwoordigt de internationale trafiek grosso modo 33% van het totale SNCF-goederenverkeer. Dat is belangrijk. Wat de evolutie van de per spoor vervoerde tonnages betreft gedurende de laatste twintig jaar, hebben we dezelfde analyse gedaan als de andere netten. Doordat wij trafieken zagen teloor gaan, hebben wij naar oplossingen gezocht om onze plaats in de markt te heroveren. En ik mag wel zeggen dat we een enorme vooruitgang hebben geboekt de laatste jaren. Inzonderheid betreffende de analyse van de transportvraag, uitgevoerd sector per sector, door onze marketingdiensten om tot een betere aanpassing van het transportaanbod per spoor te komen.

Dat had niet alleen een evolutie van de tarief-structuren en -niveau's voor gevolg, maar ook de aanpassing van het materieel aan de nieuwste behandelings- en verpakkingstechnieken.

Spoornieuws: Is het mogelijk heden ten dage het streefdoel te realiseren dat u daarjuist hebt vermeld: de kosten dekken?

M. Lucas: Dat hangt af van de kostenstructuur. Hoe worden ze berekend: dat is de hamvraag van de spoorwegen.

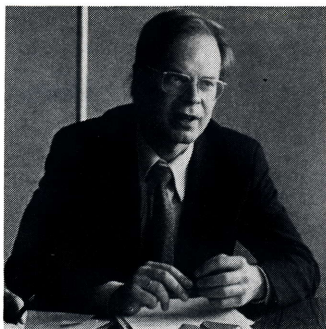
M. Audouard: De kosten worden systematisch gedekt. Maar over welke kosten spreken we hier? Misschien heeft ieder net een andere berekeningswijze. Dat is trouwens één der struikelblokken voor elke

gemeenschappelijke handelspolitiek.

M. Gaertner: Ik geloof dat we niet te diep moeten ingaan op de kostenkwestie. Dat is niet de bedoeling van onze samenkomst.

M. Mullie: Maar het zou toch belangrijk zijn eenzelfde gemeenschappelijke berekeningswijze te vinden die door de verschillende netten kan toegepast worden.

M. Lucas: Het verheugt me dat deze idee wordt geopperd. Het is een probleem dat de andere transportmiddelen niet kennen en dat de concurrentievoorwaarden scheef trekt.



M. Gaertner: Ik wil wel benadrukken dat de handelspolitiek van de Duitse spoorwegen niet enkel op de volledige treinen is afgestemd, maar ook een moderne dienstverlening beoogt voor de afzonderlijke wagen. Anderzijds verwachten wij van de klant een zekere regelmaat. Zelfs als de hoeveelheden niet groot zijn kan hij op een goede "service" rekenen. Omwille van onze kosten evenwel zijn regelmatige zendingen verkieslijker. Deze idee werd in de praktijk omgezet door de aanleg van een groot aantal particuliere aansluitingen, niet enkel bij grote klanten, maar ook bij kleinere die de spoorweg regelmatig een zeker deel van hun verzendingen toevertrouwen.

Verspreid verkeer

M. Audouard: Bij de SNCF streven wij er voortdurend naar dat elke nieuwe industriële of commerciële vestiging op ons spoorwegnet aangesloten zou zijn. Dat wil niet beduiden dat we daar systematisch in slagen. Maar de particuliere aansluiting, zelfs voor enkele afzonderlijke wagens, is belangrijk. Het verkeer per afzonderlijke wagen zal, mijns inziens, een relatieve belangrijkheid bewaren want de tijd van de grote industriële concentraties is voorbij. De toekomst, omwille van allerhande politieke of sociale motieven, is de verspreiding over het gehele territorium van talijke

KMO's, die 50 tot 100 personen tewerkstellen, die genieten van de voordelen in een economische regio en die "half-landelijke" werkrachten gebruiken. Dat is voor de spoorweg een zorg, want dergelijke bedrijven zijn geneigd niet aan te sluiten op het spoor of bevinden zich in de nabijheid van minder goed bediende lijnen. Wij zijn dus geïnteresseerd in het verspreid verkeer. Wij spannen ons in om bij de cliënteel over te komen als een onderneming bekwaam om de problemen integraal op te lossen, van deur tot deur, met om het even welke techniek, geheel per spoor of gemengd.

M. Gaertner: De spoorwegen moeten dat probleem effectief oplossen: de verspreiding van de moderne industrie. Laat ons hopen dat de verspreiding redelijk blijft. Men moet niet overal industrieën gaan vestigen, dat zou niet ecologisch zijn. De spoorweg moet in ieder geval deze verspreiding op de voet volgen.

M. Audouard: Onze politiek is alle kleinen lijnen af te schaffen. Ik denk dat deze handelswijze, enkel gebaseerd op rentabiliteitscriteria, niet onvereenigbaar is met de tendens die zich nu aftekent. Inderdaad, de recente ervaring opgedaan in de zone van Le Mans, toont duidelijk aan dat de spoorweg, opererend vanuit een centraal gelegen station, de bediening kan verzekeren van een aantal kleine leverings- of verzendingsplaatsen, al dan niet langs de spoorlijn gelegen.

M. Mullie: Ten einde de exploitatiekosten terug te schroeven, de vervoersduur en de regelmaat van de treinen te verbeteren, dient de structuur van het net te worden aangepast aan de nieuwe vervoersstromen tussen de productie- en de verbruikscentra. Ik ben de mening toegedaan dat men zich voor het basisverkeer zoveel mogelijk naar de volledige en geprogrammeerde treinen dient te richten. De afzonderlijke wagen zou in deze treinen moeten kunnen geïntegreerd worden.

Voor de niet aangesloten klanten, dient de deur-aan-deur dienst tot de aangeboden mogelijkheden te behoren.

Complementariteit spoor/weg

Spoornieuws: Deze objectieven veronderstellen logischerwijze, de tussenkomst van een ander vervoermiddel.

M. Audouard: Dat is niet vanzelfsprekend. Er zijn klanten die nog steeds aangesloten zijn of die huurder gebleven zijn in stations bediend

bij vertrek uit Le Mans, met een locotractor of een locomotief met geringe kracht, onder contractuele voorwaarden met de SNCF.

Vroeger waren er dagelijks treinen ofwel één of twee wekelijkse treinen om de bediening te verzekeren. Nu, maakt de bediening het voorwerp uit van een akkoord tussen klant en spoorweg.

Het is veel makkelijker in onderlinge verstandhouding te werken via contracten met de klanten, die gevestigd zijn langs deze lijn. Zodoende kan de afhandeling of bestelling van vertrek- of aankomstgoederen derwijze worden gepland dat de exploitatievoorwaarden voordeliger en efficiënter worden.

Spoornieuws: Maar wat als de klant niet aangesloten is...

M. Audouard: Er bestaat een vrachtwagendienst, FERCAM, met prijzen aangepast aan de plaatselijke marktvoorwaarden. Wij werken met meerdere vrachtrijders. De prijzen worden in onderlinge overeenkomst vastgesteld voor elke trafiek-zelfs indien het om een afzonderlijke wagen gaat - in functie van de belangrijkheid, de regelmaat en de aard van het goed. Wij zoeken de vrachtrijder die ons de laagste prijs biedt; dat kan eventueel de bestemming zelf zijn indien hij over vrachtwagens beschikt. Het vervoer per vrachtwagen geniet aldus van de beste voorwaarden voor de transportmarkt in de betrokken geografische sector.

Spoornieuws: Deze samenwerking met de weg is ook geconcretiseerd in het rail-route-vervoer...

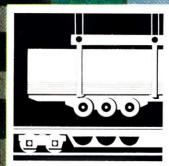
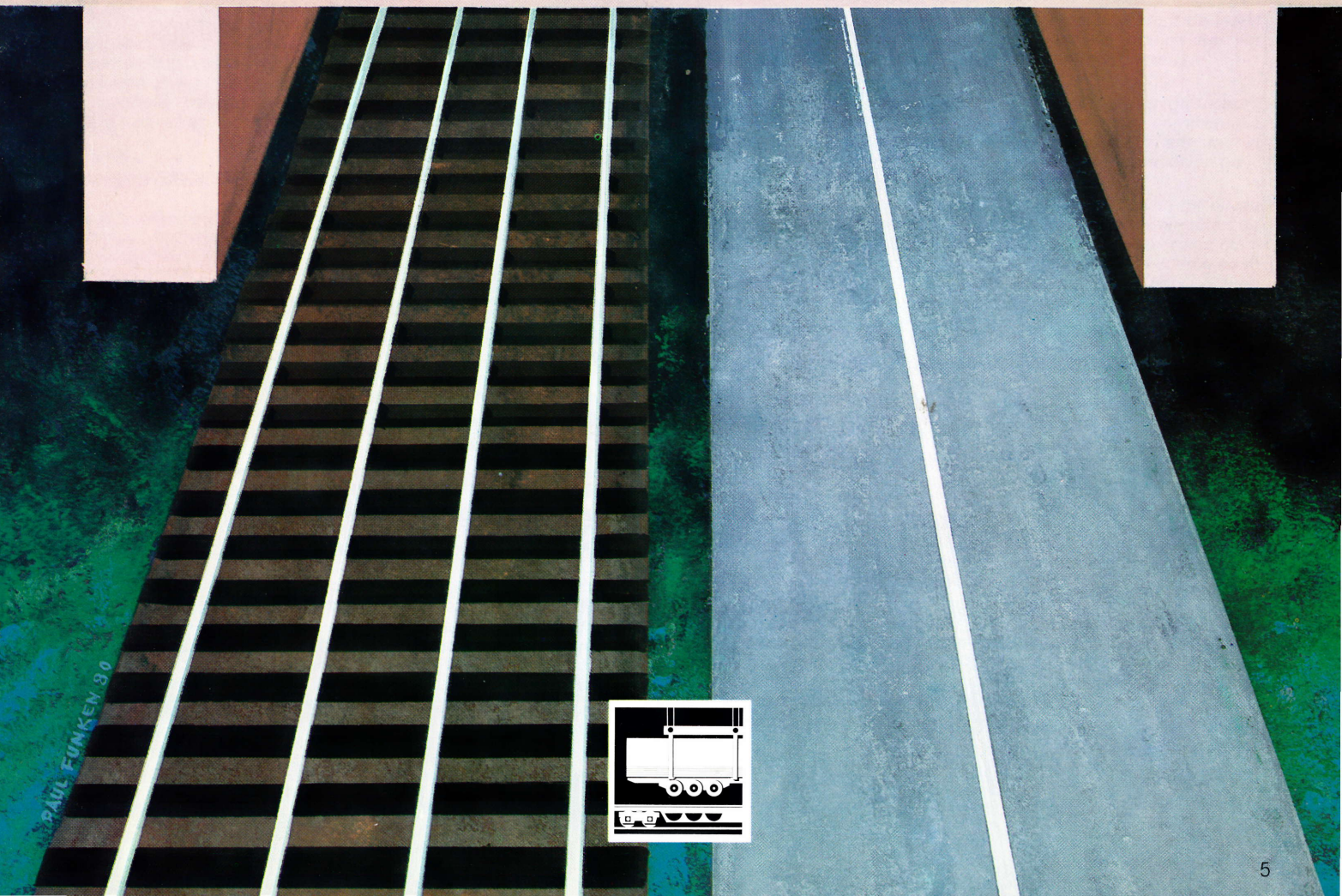
M. Gaertner: Dat is zo in Duitsland: het rail-route-vervoer kent een groeiend succes. De samenwerking is heel goed georganiseerd via een filiaal "Kombiverkehr", waarin de spoorweg voor 20 à 25% aandeelhouder is; de meerderheid van de aandelen is natuurlijk in handen van de wegvervoerders. Het actuele probleem is het gebrek aan capaciteit van de terminals en van het roland materieel. Dat is het gevolg van de snelle ontwikkeling van deze trafiek. We zullen er veel in investeren omdat de internationale trafiekmogelijkheden enorm zijn.

M. Audouard: In Frankrijk kennen we een identieke situatie. Wij hebben eveneens een filiaal, Novatrans, waarin de wegvervoerders de meerderheid uitmaken. De spoorweg onderhoudt reeds sinds lang goede relaties met zijn "concurrenten". Er werd aangestuurd op een gentleman's agreement, niet voor de verdeling van de trafiek, maar om tot een betere complementariteit van de technieken te komen.

(vervolg p. 21)



RAILROUTE 81





In de hoedanigheid van Minister van Verkeer bevind ik me soms in een delicate en netelige positie om als het ware te moeten arbiteren tussen het Spoor en de Weg.

Daarom benut ik elke mogelijke gelegenheid om te onderstrepen dat deze twee vervoerswijzen niet noodzakelijk tegengesteld zijn, maar dat ze ook complementair kunnen werken.

Welnu, bepaalde technieken zoals het gecombineerd vervoer, zijn precies efficiënte middelen om deze complementariteit in de hand te werken.

Enkel het feit een oplegger op een spoorwagen te hijsen, heeft een opmerkelijke vereenvoudiging van de behandeling tot gevolg, en daaruit voort vloeiend een aanzienlijke tijdwinst. Dat hoeft geen betoog.

Het probleem van het te grote laadprofiel werd omzeild door eenvoudigweg de wagenvloer te verlagen daar waar de wielen van de oplegger zich bevinden; vandaar de pittoreske benaming "KANGOEROE".

De ervaring heeft aangetoond dat deze techniek beantwoordt aan een behoefte. Sedert de aanvang in 1972 werd deze trafiek in 1979 verviervoudigd: hij steeg van 4000 naar 15.000 vervoerde eenheden. Anderzijds ontwikkelt een aanverwante techniek, het HUCKEPACK-verkeer, zich sinds 1977 gelijklopend.

De laatste resultaten tonen aan dat de vooruitgang in stijgende lijn verder gaat. Een opmerkelijk feit rekening houdend met de negatieve invloed die de huidige conjunctuur uitoefent op het transportvolume.

Dat houdt natuurlijk in dat men over adequate infrastructuur beschikt die in volle ontwikkeling zijn te Brussel, Antwerpen, Charleroi, Luik, Oostende en Zeebrugge.

De datum waarop ik deze regels neerschrijf geeft mij de gelegenheid om u samen met mijn wens voor de verdere groei van het gecombineerd vervoer, ook mijn beste wensen aan te bieden voor 1981. Moge geluk en gezondheid het deel zijn van allen die leven voor het Spoor of voor de Weg ... of voor beide.

Guy SPITAEELS
Vice Eerste Minister
en Minister van Verkeerswezen



Het is louter toeval dat, dit jaar, de traditionele nieuwjaarswensen van de handelsdirecteur van de NMBS verschijnen in dit extranummer van ons tijdschrift, speciaal gewijd aan de diverse aspecten van het "gecombineerd vervoer".

Als u het met mij eens zijt dat voor een goed commercieel beleid, men alle geboden kansen moet te baat nemen, dan zult u het zeker goedvinden dat ik dan mijn beste wensen die ik u en uw onderneming aanbied, in het teken stel van de weldoende invloed van de samenwerking in het algemeen en van de samenwerking spoor/weg in het bijzonder.

Voor mij is "samenwerking" nog steeds het sleutelwoord voor degenen die in de huidige conjuncturele context hun zaak als verantwoordelijke leiders wensen te beheren. Ik verheug me dan ook in de samenwerking op transportgebied die zich vandaag de dag heeft geconcretiseerd in het gecombineerd vervoer. En dat om twee essentiële redenen:

— Net zoals elke samenwerking is het gecombineerd vervoer het produkt van een dialoog tussen mensen: een dialoog die niet zo gemakkelijk tot stand kwam omwille van de ingesteldheid van de mensen die stuk voor stuk hun specifieke belangen verdedigden ten opzichte van concurrerend geachte technieken.

— Het concrete resultaat betekent een uitbreiding van de transportmogelijkheden aangeboden aan de bedrijven.

Meer algemeen beschouwd was ik steeds en ben het nog, een vurig voorstander van de formule "dialoog - onderling overleg - samenwerking", die ik heel wat succesrijker en positiever vind dan een harde confrontatie in belangenconflicten.

De confrontatie slaat dikwijls diepe bressen in de relaties en laat enkel verliezers achter. Eens de samenwerking gerealiseerd - zelfs als resultaat van een soms lange en ontgoochelende samspraak - wordt ze een factor van stevige en voortdurende vooruitgang. Men kan makkelijk aannemen dat de belangen tussen een bedrijf dat zijn distributiekosten tracht te drukken en de vervoerder die over zijn rentabiliteit dient te waken, op het eerste gezicht sterk divergerend zijn. Maar de ervaring opgedaan bij onderhandelingen toont aan dat de formule "dialoog - overleg - samenwerking" vaak leidt tot onverhoopt gunstige resultaten voor beide partijen. Een gecoördineerde politiek tussen het bedrijf en de vervoerder stelt de partners (ex-antagonisten) in staat hun investeringen te rationaliseren, zich efficiënter te organiseren en nieuwe afzetmogelijkheden te scheppen, wat uiteindelijk aan een ruimere gemeenschap ten goede komt.

Ziedaar hoe ik er toe kom u te zeggen hoezeer ik wens dat alle bedrijven, producenten van goederen en diensten, er zich zouden op toeleggen hun inspanningen te bundelen derwijze dat we uit het actuele conjuncturele slop geraken. We moeten het nog niet verergeren met steriele en negatieve confrontaties. Laat ons nooit vergeten dat bedrijven geleid worden door mensen, en dat geen mens moet hopen een beter bestaan te zullen leiden door zijn medemens tot een slechter bestaan te dwingen.

F. DE HAECK
Handelsdirecteur



De aanwezigheid van de maatschappij TRW op het Bedrijfswagensalon is een welgekomen aanleiding voor ons om samen met de NMBS dit informatiedocument dat handelt over de door TRW aangewende technieken, zijn trafiek en zijn commerciële bedrijvigheid, te publiceren.

Zoals Dhr De Haeck het daarnet formuleerde is het gecombineerd vervoer rail-route een nauwe samenwerking tussen twee exploitanten van concurrerend geachte technieken.

Meerdere motieven liggen aan de basis van deze samenwerking, onder meer het besef dat een ruïneuze concurrentie tot niets leidt en de idee dat actueel alle krachten dienen gebundeld om passende oplossingen te vinden voor de huidige economische problemen.

De snelle groei van de vervoerstechniek rail-route blijkt uit de reeds behaalde resultaten, maar het systeem bekleedt op verre na nog niet de optimale plaats dat het binnen enkele jaren moet bezetten.

Het gecombineerd vervoer rail-route is en blijft een wegtransport, gezien de vervoerder die zich tot TRW wendt de ganse commerciële controle over de operatie behoudt. De spoorweg van zijn kant staat in voor de nodige uitrusting en de middelen van een massavervoerder.

Ik moet hier benadrukken dat TRW zich niet wil beperken tot alleen maar deze ondernemingen die in het buitenland over contacten en middelen beschikken maar de bedoeling heeft haar waaier van diensten uit te breiden en ook de andere vervoerders van de voordelen te laten genieten. In die optiek bestudeert TRW momenteel het oprichten van een nieuw systeem, meer geschikt voor kleine wegtransportondernemingen, nl. de rijdende autosnelweg.

De samenwerking tussen de twee partners strekt veel verder dan alleen het nationaal territorium; verscheidene spoorwegnetten dienen zich onderling te verstaan om de voorwaarden te scheppen die vruchten kunnen afwerpen voor het algemeen belang.

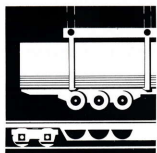
De maatschappijen voor gecombineerd vervoer, verenigd in de schoot van de UIRR, coördineren van hun kant hun inspanningen om een maximale "service" te verlenen aan de gebruikers.

Het verheugt mij dat wij zowel bij de nationale als de internationale autoriteiten een steeds ruimer gehoor vinden wat een nog betere coördinatie voor de toekomst laat veronderstellen.

Bij de aanvang van dit nieuwe jaar 1981 spreek ik de wens uit dat deze samenwerking doorgezet en verstevigd worde en dat zij op het economisch en sociaal vlak de uitwerking moge hebben die de moderne samenleving ervan verwacht. De nauwe samenwerking tussen onze twee vervoerssystemen is daarvan de waarborg.

Fl. A. De Vos
Voorzitter TRW.

HET GECOMBINEERD VERVOER RAIL-ROUTE



De techniek onder de knie

De te overwinnen technische problemen waren zeker niet gering; deze waren verschillend in functie van de benaderingswijze van het probleem. Het belangrijkste was binnen de grenzen te blijven van het laadprofiel. Het is namelijk zo dat men niet zo maar eenvoudigweg een tractor plus oplegger met toch omvangrijke afmetingen op de spoorwagons kan plaatsen. Er dient met zoveel factoren rekening gehouden: de totale hoogte, de breedte, de gemiddelde snelheid, de overschrijding van bouwkundige kunstwerken, het gevaar voor de bovenleidingen...

Twee technieken hebben zich gelijklopend ontwikkeld:

- de ene, van Duitse oorsprong, Huckepack genaamd, houdt meer rekening met de opleggers en past derhalve zoveel mogelijk de spoorwagons aan.

- de andere, van Franse oorsprong, Kangoeroe genaamd, streeft meer naar een doorgedreven aanpassing van de oplegger, terwijl de spoorwagons eenvoudiger blijft.

Beide systemen zijn zodanig opgevat dat bij het laden en lossen de oplegger zowel horizontaal - hij wordt gewoon op de spoorwagons gereden - als verticaal kan behandeld worden. In het laatste geval wordt de oplegger opgelicht door een kraan en derwijze op de spoorwagons geplaatst dat de wielen in een kuil vallen, wat de totale hoogte van de lading vermindert.

Vervolgens heeft men de idee gehad het wielenset van de oplegger te verwijderen om enerzijds het volume en anderzijds het gewicht te verminderen. Bij vertrek en aankomst is er een wielenset voorhanden om de terminale trajecten via de weg af te werken. Deze nieuwe techniek noemt: laadbak.

Het is mogelijk het probleem op een nog andere wijze te benaderen: de gehele vrachtwagen wordt verspoord, tractor plus oplegger. De vrachtrijder vindt gedurende de reis een "onderkomen" in een ligrijtuig, ingeschakeld in dezelfde trein. In dergelijk geval, is de wagenvloer maximaal verlaagd. Deze in Duitsland toegepaste techniek wordt "rollende landstrasse" genoemd.

Het is klaar dat welk systeem men ook toepast, het gecombineerd vervoer enkel rendabel kan zijn vanaf een zekere afstand. In België is het dus essentieel internationaal gericht.

Groeiende samenwerking

De volgende cijfers tonen ons de trafiekevolutie, per laadcentrum, opgetekend tijdens de laatste jaren.

Het wegvervoer heeft zich tijdens de eerste naoorlogse jaren snel ontwikkeld en bekleedt heden ten dage een heel belangrijke plaats in het economisch bestel.

Het succes is vooral te danken aan de kwaliteit van deze snelle deur-aan-deur dienst. Mede door de openbare investeringen en de technische vooruitgang is de weg nu bij machte bijna om het even welk goed te vervoeren van om het even welke plaats naar om het even welke plaats.

Maar de vrachtwagens rijden sneller en sneller, met steeds maar zwaardere ladingen. Aldus waren de regeringen genoodzaakt de investeringen voor de weginfrastructuur op te drijven en de gemeenschap diende de stijgende energieuitgaven te dragen.

Vandaag de dag tracht iedere staat zijn afhankelijkheid van de petroleumproducten te verminderen. Anderzijds, doordat de vrachtwagens steeds grotere afstanden dienen te overbruggen, rijzen er ernstige problemen; de vrachtrijders zijn minder en minder te vinden voor een meerdaagse afwezigheid ver van huis en ver van de werkzettel.

De tijd was dus rijp om een formule op de markt te gooien waarbij de vrachtwagens over het grootste deel van het traject vervoerd werden per spoor, en enkel de terminale trajecten een weg-aangelegenheid bleven. Deze techniek kreeg de naam "rail-route-vervoer".

De grootste te nemen hindernis om deze techniek populair te maken was van psychologische aard; de wegvervoerders werden klant bij een "concurrent" om hun taak uit te voeren. Om te slagen diende men dus eerst een geest van samenwerking te scheppen tussen de concurrerende transportwijzen om te streven naar de economische realisatie van een gemeenschappelijk objectief.

Toch enkele toelichtingen bij deze tabel. Indien het aantal vervoerde opleggers kon verzevuldigd worden in een tijdspanne van 6 jaar, dan is dat deels te

Jaar	Brussel	Châtelineau	Bressoux	Antwerpen	Oostende	Zeebrugge	Totaal	Index
1975	1.776	815	295	—	—	—	2.876	100
1976	3.840	2.958	295	288	—	—	7.381	255
1977	5.569	2.229	1.086	1.311	20	—	10.215	352
1978	6.696	2.413	1.657	2.127	1.197	—	14.090	486
1979	8.309	2.270	1.859	2.990	1.906	—	17.334	600
1980 (6 maand)	3.953 (1)	1.824 (1)	1.286	1.483	1.178	124 (2)	9.843	—

1980, extrapolatie over het gehele jaar (verdubbelde trafiek t.o.v. het eerste semester)

19.696 680

(1) Trafiekonderbreking te Brussel van 25-4 tot 19-6-80; trafiekoverdracht naar Châtelineau
(2) Aanvang trafiek in april, dus cijfers over 3 maand i.p.v. 6 maand.

danken aan de ingebruikneming van nieuwe behandelingscentra daar waar er trafiek kon verwacht worden. De "havencentra" hebben in de loop van het eerste semester 1980 ongeveer één derde van de totale Belgische trafiek aangebracht, laten we dat niet vergeten.

Sommigen beschouwen als inherent aan de formule dat de oprichting van behandelingscentra in België tot het stricte minimum moet beperkt blijven; de afstanden in ons land zijn immers niet heel groot en de wegvervoerders kunnen makkelijk terminale trajecten aan die de 100 km niet overschrijden. De ervaring leert ons evenwel dat de decentralisatie de trafiekontwikkeling ten goede komt: de inplanting in nieuwe verkeersstromen voegt zich bij de gestadige vooruitgang van de reeds goed lopende trafieken. De klant is gevoelig aan het feit dat de vervoerder hem tegemoet komt.

Wat vereist is opdat deze gunstige trend zich verder zou doorzetten, is een geest van samenwerking scheppen met daarbij al wat nodig is voor de tot stand koming.

De wegvervoerders stonden steeds wantrouwig t.o.v. hun concurrent. Zij vreesden een offensief tegen hun activiteiten opgezet door de machtige spoorwegorganisaties.

Het is zo dat het rail-route-vervoer zeker niet de overname beoogt van de wegtransporten, maar enkel een vlotte samenwerking, een gemeenschappelijke bijdrage in de transportactiviteiten, waarbij de wegvervoerder de gehele controle bewaart.

De maatschappij die deze trafiek beheert, TRW, is enkel en alleen samengesteld uit wegvervoerders. De inbreng van het spoor beperkt zich uitsluitend tot de tractie van terminal tot terminal. De aard van de goederen, alsook de herkomst of bestemming zijn van generlei belang. De spoorweg kent zelfs de klanten van de wegvervoerder niet. Maar hij weet anderzijds wel dat bij zuiver spoorvervoer van een gedeelte van deze goederen, de gestelde rendabiliteitsdrempel niet zou bereikt worden, wat natuurlijk een slechte zaak zou zijn.

Tot slot, dient de "gecombineerde" dienstverlening evenwaardig te zijn aan deze geleverd door de weg.

De wegvervoerder die eens een vracht heeft toevertrouwd aan het rail-route-vervoer mag zeker geen reden hebben om terug te keren tot de weg, enkel omdat hij niet goed zou bediend zijn of omdat hij te veel dient te betalen.

In deze geest van samenwerking kan de trafiek zich verder ontwikkelen; er moet een gestage vooruitgang zijn. Het is een oplossing voor de veelvuldige problemen die zich vandaag de dag stellen en waarmee we ook nog in de toekomst zullen geconfronteerd

worden bij de ontwikkeling van de betrekkingen tussen de economische gemeenschappen.

Eigentijdse problemen

De energiemoeilijkheden van de laatste tijd moeten logischerwijs leiden tot een verhoogd gebruik van het spoor om het verbruik te drukken van een energiebron die steeds maar duurder en schaarser wordt. De sociale problemen voortvloeiend uit het feit dat elke vrachtwagen bemand moet zijn, moeten onvermijdelijk leiden tot een werktijdverkorting en de daaraan gekoppelde stijging van de transportkosten. De verkeersongevallen belasten ook het budget van de gemeenschap, onafgezien van de eventuele familiale drama's die ze voor gevolg hebben.

Tot slot kunnen ook milieuproblemen op lange termijn een obstakel vormen voor de voortdurende ontwikkeling van het wegverkeer. Een meer rationeel gebruik van de bestaande transportmiddelen zou bijdragen tot een vermindering van het risico dat onze maatschappij en zijn milieu lopen.

Deze loutere vaststellingen zijn geen rekvisitoor tegen het wegvervoer. Ze zijn eenvoudigweg het gevolg van een objectieve analyse van de economische gegevens en van de risico's die ontstaan door een anarchistische aanwending der beschikbare middelen. De eigenheid van de vervoermiddelen creëert tussen hen een complementariteit die iedereen - op het theoretische vlak althans - erkent. Onze wisselvallige economie vereist dat het evenwicht van deze complementariteit zich realiseert in de praktijk, onder meer door een toenemende samenwerking tussen de verschillende partners.

De bevoegde instanties van de Europese Gemeenschappen bestuderen de te nemen maatregelen om de gecombineerde trafieken te ontwikkelen. Maar men moet niet denken dat deze ontwikkeling zo maar vanzelfsprekend zal zijn. Ze zal slechts gerealiseerd worden indien men de fundamentele economische voorwaarden eerbiedigt die het transport regelen: de snelheid, de betrouwbaarheid en de prijs.

Om het even welke vervoerwijze de voorkeur geniet, indien men deze imperatieven niet eerbiedigt zullen de transportbronnen uitdrogen en de goederen moeilijker en minder ver doordringen.

Enkel een samenwerking tussen de vervoerssystemen in een geest van wederzijds vertrouwen, kan de vervoerders toelaten het hoofd te bieden aan deze moeilijkheden.



TRW

van binnenuit bekeken

Aan het hoofd van T.R.W. staat de heer André Corbeel, een oudtransporteur die de problemen van het wegvervoer uit ervaring kent en dus goed geplaatst is om de maatschappij met bekwame hand te leiden. We hebben met de heer Corbeel een gesprek gehad in het kantoor van T.R.W., gelegen aan de ingang van het station Brussel-West.



SPOORNIEUWS: *Waarom is die maatschappij opgericht?*

A. CORBEEL: T.R.W. is ontstaan uit het verlangen van de wegvervoerders en van de spoorweg om samen te gaan werken in plaats van met elkaar te wedijveren en toch de wegvervoerders hun autonomie te laten bewaren; ze gebruiken het spoor enkel voor het transport tussen twee stations en ze onderhandelen zelf met de afzender; T.R.W. treedt nooit met hun klanten in contact.

Voor de spoorweg biedt T.R.W. een middel om het transport dat hij vóór de oorlog in handen had en nadien gedeeltelijk verloor, terug te winnen. Deze gezonde samenwerking maakte het mogelijk enerzijds het spoorwegnet, waarover zware lasten goedkoop kunnen worden vervoerd, en anderzijds het aanpassingsvermogen van de wegvervoerders aan de wensen van de klant nuttig aan te wenden. T.R.W. is in 1965 opgericht. Het bedrijf is erg bescheiden gestart met hoofdzakelijk buitenlandse en vooral Franse vervoerders als klant. Naderhand zijn ook de Belgische bedrijven belangstelling gaan tonen, vooral de grotere ondernemingen die al met diverse landen handelsbetrekkingen onderhielden inzonderheid met Italië, waar we onze grootste bedrijvigheid kennen. Vanaf 1970 is het vervoer aanzienlijk begonnen toenemen. Die gestadige toeneming werd in de crisisjaren 75-76 afgeremd en heeft zich daarna hersteld tot ze geregeld 20% per jaar bedroeg.

SPOORNIEUWS: *Hoe is de maatschappij gestructureerd?*

A. CORBEEL: TRW is een naamloze vennootschap opgericht door 52 aandeelhouders, die zelf wegvervoerder zijn. De raad van beheer bestaat uit twaalf leden, waarvan drie statutaire, één van de FNBTR, één van de UPTRI en één van de spoorweg. De spoorweg heeft geen kapitaal ingebracht maar omdat de oprichters dat zelf zo willen, zetelt er een vertegenwoordiger van de

N.M.B.S. in de raad. Zo bewerkstelligt T.R.W. een hechte samenwerking tussen het spoor en de weg.

SPOORNIEUWS: *Welke stappen moet een wegvervoerder doen om van het gecombineerd vervoer gebruik te maken?*

A. CORBEEL: De vervoerondernemer die internationale transporten nog steeds enkel over de weg uitvoert, kan zich tot TRW wenden; wij geven hem alle technische en commerciële inlichtingen die hij nodig heeft. We brengen hem op de hoogte van de uitvoeringsmodaliteiten van het gecombineerd vervoer in België en in de verschillende landen die hij wil bereiken. Bij TRW kan de ondernemer zelfs voertuigen huren om het gecombineerd vervoer eens te proberen of ermee te beginnen. Uiteraard kan de transporteur op elk ogenblik van het gecombineerd vervoer afstappen en opnieuw overschakelen op het traditioneel vervoer, als zijn verwachtingen niet helemaal worden ingelost.

Waarom een vervoerder deze of gene keuze maakt, ligt bij iedereen anders, maar de belangrijkste redenen kunnen we wel aanstippen. Ten eerste, de sociale wetgeving die sinds enkele jaren van kracht is: onder deze reglementering moet de vervoerder zoveel mogelijk dagprestaties leveren en stijgt de kostprijs aanzienlijk. Met gecombineerd vervoer kan hij zijn chauffeurs een normaler leven bieden: een chauffeur die met gecombineerd vervoer werkt, slaapt elke nacht thuis en verdient toch behoorlijk zijn brood. Als sociale vooruitgang is dat niet mis.

Ten tweede zijn de prijzen van brandstof en de tractors in de laatste vijf of zes jaar flink gestegen. Met gecombineerd vervoer kan de ondernemer meer transport aan zonder de aankoop van tractors, maar wel van aanhangwagens, opleggers en containers. De vervoerder wordt echter wel verplicht, ongeacht de grootte van zijn bedrijf,

een internationale organisatie op basis van een net van correspondenten op touw te zetten. Het systeem maakt het de vervoerder ook mogelijk op een retourvracht te wachten, want in dit geval hoeft alleen de oplegger één of twee dagen te wachten, en niet de chauffeur én de tractor én de aanhangwagen. Het draagt dus bij tot de regulering van de marktprijzen.

SPOORNIEUWS: *Loopt de wegvervoerder die op u een beroep doet, niet het gevaar van de spoorwegen afhankelijk te worden en zijn belangen nauw met die van de spoorwegnetten te verbinden?*

A. CORBEEL: Uw vraag is meerledig. Eerst dit: het is TRW die het wegvervoer ter hulp komt. De ondernemer heeft dus niets van de spoorweg te vrezen: hij behoudt zijn klanten. De spoorweg weet zelfs niet welke goederen hij vervoert, behalve in uitzonderlijke gevallen, zoals voor gevaarlijke stoffen. TRW is zowat de buffer tussen de spoorweg (bij wie hij desgevallend de idee om zich rechtstreeks de markt toe te eigenen wegneemt) en de vervoerder, die de waarborg krijgt dat zijn commerciële integriteit en zijn volledige autonomie gevrijwaard zijn.

Als tweede: wordt de wegvervoerder van de spoorweg afhankelijk gemaakt? We kunnen stellen dat wie een bepaald transportmiddel gebruikt, zich min of meer gedwongen voelt dat ook verder te gebruiken. Maar de opleggers voor het gecombineerd vervoer zijn ook goed voor de weg. De ondernemer kan dus, als hij dat wil, naar het zuivere wegvervoer zijn. Op dat ogenblik moet hij uiteraard een beroep doen op mensen die tractiematerieel hebben of zelf daarin investeren. Maar dat materieel had hij toch moeten kopen als hij gewoon bij de weg gebleven was; dat verandert dus niets aan de zaak. Contractueel wordt er niets bepaald over exclusiviteit i.v.m. zijn transporten. We proberen alleen het vervoer te behouden door onze dienstverle-

ning, bijstand aan de klant en de verzorgde uitvoering van de transporten.

SPOORNIEUWS: *Zijn technische veranderingen aan de voertuigen niet zo duur of moeilijk te verwezenlijken dat er soms onoverkomelijke problemen door ontstaan?*

A. CORBEEL: Uiteraard kan niet elk wegvoertuig zonder meer aan het gecombineerd vervoer deelnemen. Toch vallen er in dit vervoer verschuivingen waar te nemen. Vandaag de dag laten we de horizontale lading met het kangoeroesysteem en de Duitse wippenwagon wel niet vallen, maar gaan we toch meer werken met verticale lading van opleggers die bijna niet verschillen van de zuivere wegvoertuigen. Ze moeten alleen opzij versterkt worden voor lading door een portaalkraan of door gelijkaardig toestel.

Wij zijn van mening, en bij elke gelegenheid herhalen we dat, dat een vervoerondernemer, ook al doet hij momenteel alleen aan wegvervoer, er baat bij heeft zijn nieuw aan te kopen materieel eveneens voor gecombineerd vervoer geschikt te maken. Zo heeft hij meer dan één troef in handen. Wie kan zeggen wat de toekomst brengt? Met die uitrusting ontdekt de ondernemer nooit moeilijkheden om zijn voertuigen alleen op de weg of voor rail-routevervoer te gebruiken. Als de transporteur bij de aankoop al de minst dure oplossing kiest, nl. materieel dat met tangen gegrepen kan worden is het prijsverschil uiterst gering. Als het materieel later veranderd moet worden zal het verschil merkbaar hoger liggen. Daarom drukken we erop dat elke transporteur zich materieel aanschafft dat ook voor gecombineerd vervoer goed is. Die bezorgdheid delen we trouwens met de andere maatschappijen voor gecombineerd vervoer in West-Europa.

SPOORNIEUWS: *Uit wat u daarnet gezegd hebt, kunnen we opmaken dat de toekomst van het gecombineerd vervoer (enkel) in het internationaal verkeer zit. Klopt dat?*

A. CORBEEL: Ik had het uiteraard over België waar de afstanden klein zijn en waar er bijna geen natuurlijke hindernissen voorkomen. In grote staten, zoals Duitsland en Frankrijk, waar de afstanden lang zijn, heeft zich een zeer belangrijk binnenlands net ontwikkeld. Over het algemeen wordt aangenomen dat gecombineerd vervoer rendabel is vanaf 450 à 500 kilometer,

behalve in uitzonderlijke gevallen. Dit betekent zodra de dagprestatie te lang wordt voor één chauffeur of als natuurlijke hindernissen, zoals de Alpen of de Pyreneeën, het normaal verloop van het wegvervoer belemmeren.

SPOORNIEUWS: *Kunnen we zeggen dat een oplegger dank zij het gecombineerd vervoer langer meegaat?*

A. CORBEEL: Waarschijnlijk wel, althans de assen, de banden enz. De sleet van het koetswerk blijft ongeveer dezelfde als bij wegvervoer.

SPOORNIEUWS: *Het laadprofiel van de spoorweg brengt beperkingen mee. Betekent dat geen hinder bij de bouw van aanhangwagens?*

A. CORBEEL: Om dit probleem op te lossen hebben de spoorwegen bijzondere wagens laten bouwen, waarbij het beschikbare laadprofiel zoveel mogelijk benut wordt. We moeten ook rekening houden met de twee voornaamste verkeersstromen: de ene naar Frankrijk, Italië, Zwitserland en zelfs Spanje, de andere naar Duitsland en Oostenrijk. Met het laadprofiel van de Duitse en Oostenrijkse spoorwegen kunnen opleggers met een wegprofiel gebruikt worden. Voor Frankrijk moet de oplegger enigszins aangepast worden. De constructeurs hebben het probleem onderzocht en op dit ogenblik beschikken wij over voertuigen van 65 à 70 m³, wat ongeveer overeenstemt met het volume dat op de weg gebruikt wordt.

Er is verder nog een laadmiddel dat, ofschoon niet nieuw, nu pas in België doorbreekt, nl. de wegcontainer, die veel ruimte biedt. De vervoerondernemer kan zijn materieel dus aan de soort transport aanpassen. Voor omvangrijke transporten kan hij beter wegcontainers gebruiken. Als hij polyvalent materieel wil kan hij opleggers kiezen; dat zijn zelf voertuigen die gemakkelijk getrokken kunnen worden en die mogelijkheid tot diversifiëring bieden.

Ik vermeld nog even dat we op dit ogenblik samen met de spoorwegnetten en met de UIC onderzoeken hoe het laadprofiel op de verschillende trajecten van het gecombineerd vervoer vergroot kan worden, vooral in Frankrijk. Er is al enige vooruitgang geboekt.

SPOORNIEUWS: *Om het weer over uw maatschappij te hebben: hoe is de verhouding van TRW tot de Spoorwegen?*

A. CORBEEL: TRW organiseert samen met de Europese maatschappijen voor gecombineerd vervoer en samen met de Europese spoorwegnetten het rail-routevervoer van en naar België. Deze organisatie zorgt onder meer voor de ter beschikkingstelling van treinen, de dienstregelingen, de bestemmingen enz... TRW houdt wel goed rekening met de wensen van de klanten-vervoerders, alsook met de voorwaarden gesteld door de netten. Vanuit commercieel oogpunt gezien, biedt TRW de klanten

een dienst aan van eind tot eind, van de parking van het vertrekstation tot de parking van het eindstation. TRW koopt de tractie bij de netten, levert de wagens en voert de behandeling uit, zowel bij vertrek als bij aankomst. Deze behandeling kan natuurlijk in onderaanneming worden uitgevoerd door de spoorwegen met hun eigen behandelingswerktuigen of door andere maatschappijen voor gecombineerd vervoer.

Kortweg, TRW organiseert de gehele prestatie vanaf de vertrekparking tot aan de aankomstparking der overslagcentra.

Ten opzichte van de spoorwegen en in het bijzonder van de NMBS, biedt TRW zich aan als medewerker bij de realisatie van het rail-routevervoer in België.

SPOORNIEUWS: *En ten opzichte van de klanten?*

A. CORBEEL: Ten opzichte van de klanten levert TRW de tractie voor hun materieel en stelt hen een tarief voor om de prestaties uit te voeren. Iedere klant weet dus op voorhand, voor de tijdspanne van één jaar, welke prijs hij zal betalen voor de tractie van zijn materieel tussen de verschillende centra. Aldus kan hij beter zijn exploitatie plannen, en zelf contracten afsluiten met zijn klanten. Wat meer is, voor de lange internationale trajecten, wordt de klant bevrijd van bijna alle zorgen, zowel betreffende de veiligheid van zijn materieel als voor de vervoerde goederen zelf.

SPOORNIEUWS: *Uw tarieven worden dus medegegeeld aan de klanten?*

A. CORBEEL: Wij hebben inderdaad meerdere tarieven ter beschikking van onze klanten, deze zijn opgemaakt per verbinding.

SPOORNIEUWS: *Wat voor klanten hebt u?*

A. CORBEEL: Ja, ik weet waar u naartoe wil. De legende doet de ronde dat het gecombineerd vervoer enkel voorbehouden is voor grote vervoerders. Ik ben gekant tegen deze idee. Dat is fout. Iedereen kan zich wenden tot het gecombineerd vervoer, of hij nu 100 voertuigen bezit of 10, dat speelt geen rol. Iedereen is welkom. Natuurlijk zijn de uitvoeringsmodaliteiten verschillend naargelang van de belangrijkheid van de onderneming. Verschillende formules zijn mogelijk. De grote onderneming die reeds correspondenten heeft vraagt hen de terminale trajecten uit te voeren. De kleine vervoerder, die over geen correspondenten beschikt zal voor een "gemengd" vervoer opteren: hij verstuurt zijn opleggers per trein en begeeft zich zelf ter plaatse per vrachtwagen. Met zijn tractor kan hij dan de terminale trajecten voor de andere opleggers afwerken. Beide formules zijn waardevol.

Ik denk dat het gecombineerd vervoer in essentie heel soepel is. Het is mogelijk er gebruik van te maken op totaal verschillende wijzen; hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk; het in zijn totaliteit te integreren of het in zijn totaliteit af te stoten en dat op om

het even welk tijdstip. Wij bestudeerden voor het ogenblik de introductie van de "rollende Autobahn" (volledige begeleide vrachtwagen).

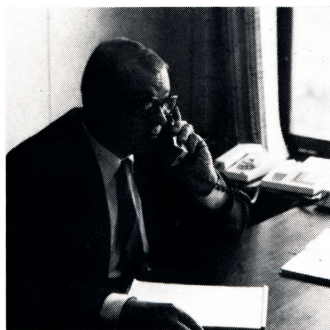
Het gecombineerd vervoer richt zich wel degelijk tot éénieder zonder uitzondering. De enige hinderpaal die we nog moeten uit de weg ruimen is de mentale ingesteldheid van bepaalde vervoerders en soms ook wel van de spoorwegmensen zelf. We moeten elkaar niet steeds zien als aartsvijanden. Er is wel reeds een evolutie in de goede richting. TRW doet in ieder geval alles wat mogelijk is om dat te veranderen, en tracht het tegendeel te bewijzen via het rail-routevervoer. Het is heel goed mogelijk enerzijds concurrenten te zijn, en anderzijds op bepaalde punten samen te werken.

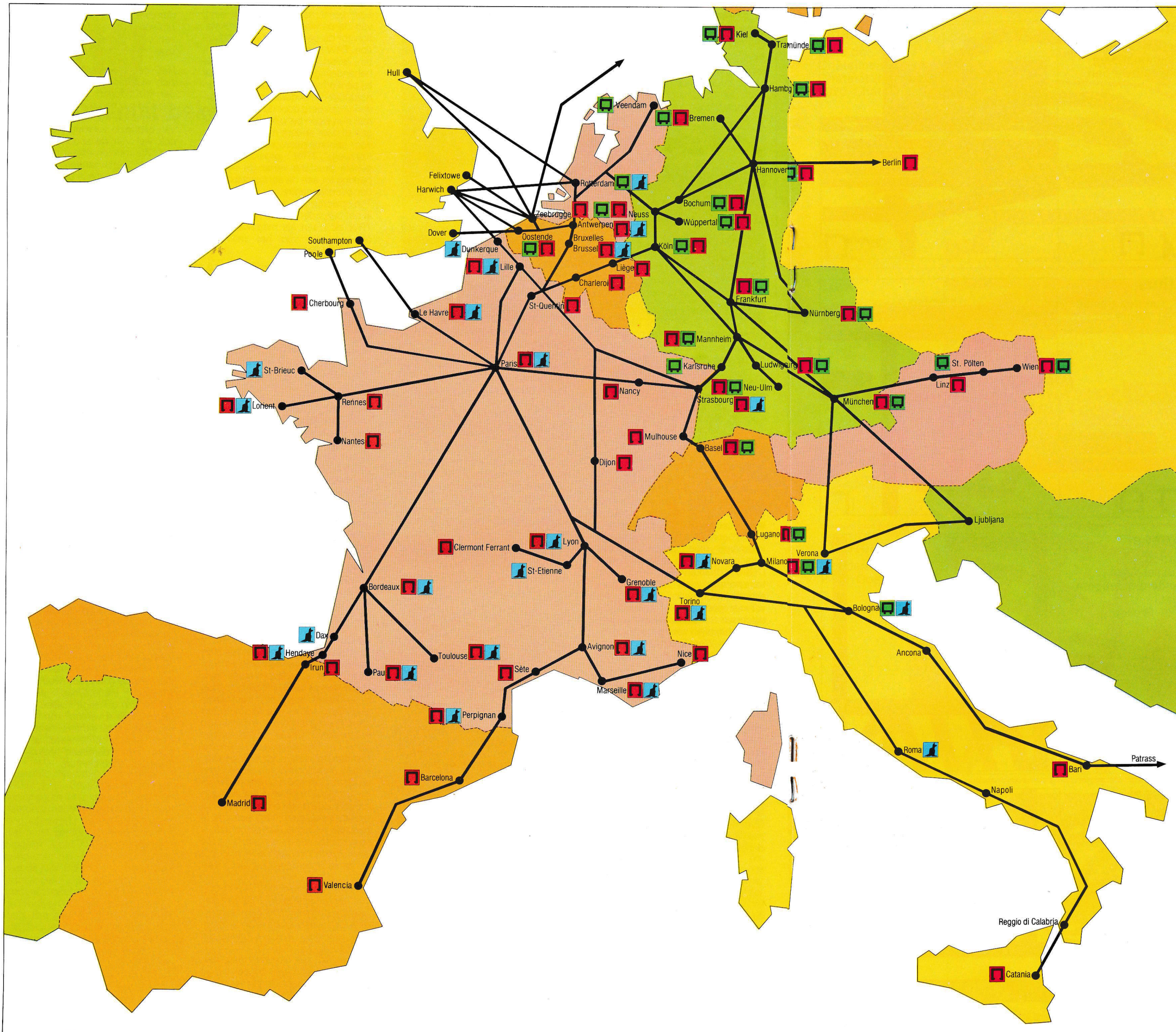
SPOORNIEUWS: *TRW heeft ook matiereel. Welk?*

A. CORBEEL: We hebben twee soorten matiereel. Vooreerst beschikt TRW over drie trekkers voor horizontaal laden en vijf laadbruggen. Op het ogenblik hebben we ook een verrijdbare installatie voor verticaal laden. Bovendien gebruiken we ook de portalen van de NMBS in Brussel, Bressoux en Châtelineau. Indien nodig kunnen wij om 't even welk beschikbaar laadmaterieel gebruiken. Momenteel bereiden we de oprichting voor van twee nieuwe laadplaatsen in Antwerpen en in Brussel Josafat. Daar komen verticale laadinstallaties van TRW.

Wat de transportvoertuigen betreft, is het eenvoudig: we beschikken nu over 100 wagens met vaste laadkuil en we zijn van plan nog een of twee schijven van 100 wagens van hetzelfde type aan te schaffen.

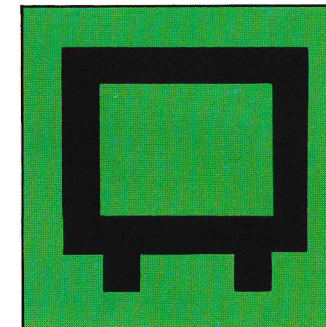
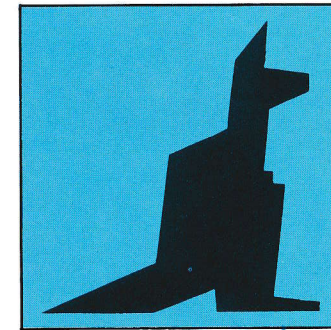
Weet U, het gecombineerd vervoer evolueert even vlug als het wegvervoer en we moeten onze wagens aanpassen aan het gewicht en aan de afmetingen van de te vervoeren voertuigen. In de buurlanden, o.a. in Duitsland, zijn er verscheidene studies aan de gang met twee nieuwe ultra-lage wagentypes, waarvan weldra een gunstige invloed op het gecombineerd vervoer zou kunnen uitgaan. Dat is althans mijn wens, want het gecombineerd vervoer biedt veel voordelen. Vraag dat maar aan onze klanten.





Horizontale technieken

Hierin worden de opleggers behandeld, die met een speciale tractor worden geladen op spoorwagens, uitgerust met rails en een hefbrug die kan neergelaten worden om een "zak" te vormen. Twee systemen zijn mogelijk: het Kangoeroe- en het Huckepack-systeem.

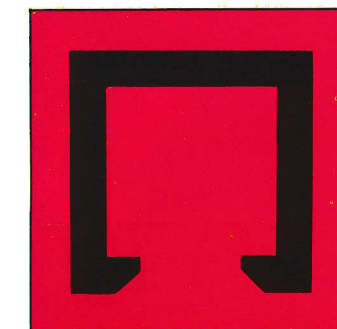
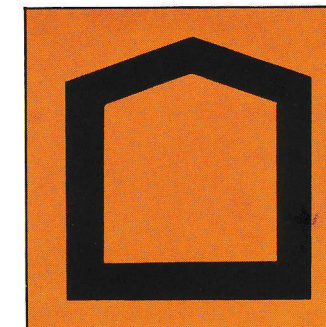


Vertikale technieken

Het opnemen met grijparmen laat zowel het laden toe van opleggers als van laadbakken. Dit kan ook toegepast worden bij de

huidige opleggers, uitgerust met tridem-assen met enkele wielen - en niet langer gekoppelde wielen.

Anderzijds draagt de laabak bij tot de actuele evolutie in de opzoekingen zowel naar een maximum capaciteit als naar een vermindering van het plaatsgebruik en het dode gewicht.



DE BELGISCHE ORGANISATIE

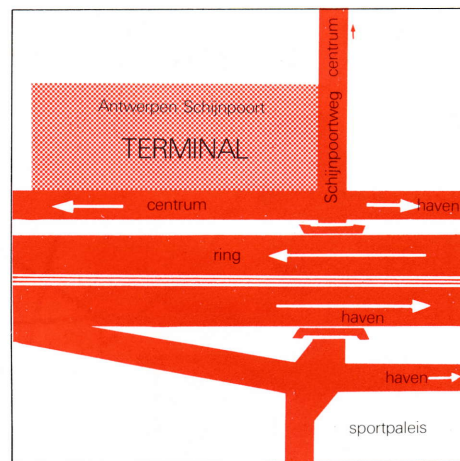
Het gecombineerd rail-route vervoer is georganiseerd in zeven lokaliteiten van het Belgisch territorium, waar de NMBS en TRW over de nodige uitrustingen beschikken voor de behandeling van opleggers en laadbakken.

Twee van deze centra zijn ingericht te Brussel; de andere, gedecentraliseerd, brengen het systeem tot aan de deur van de gebruikers.

Hierna volgen de adressen van deze terminals evenals een klein situatieplan dat iedereen toelaat ze gemakkelijk te vinden.

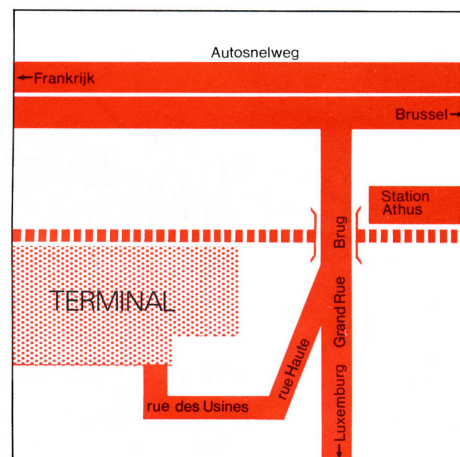
Antwerpen

Station Schijnpoort
Schijnpoortweg
2000 Antwerpen



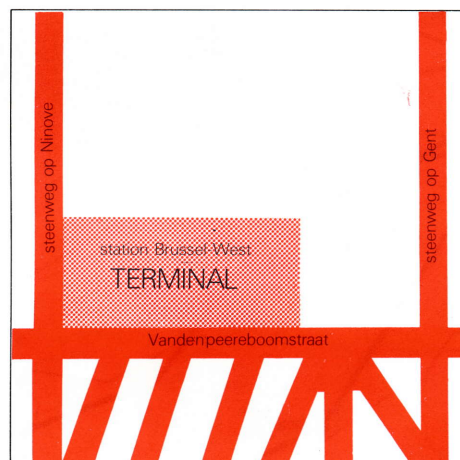
Athus

61, rue des usines
6790 Athus



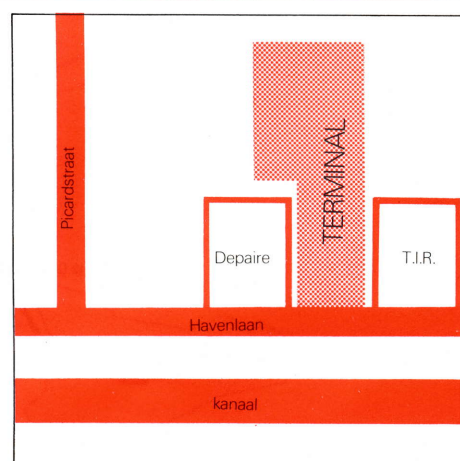
Brussel

Station
Brussel-West
Vandenpeereboom-
straat
1080 Brussel



Brussel

Station Thurn en
Taxis
Havenlaan 108
1020 Brussel

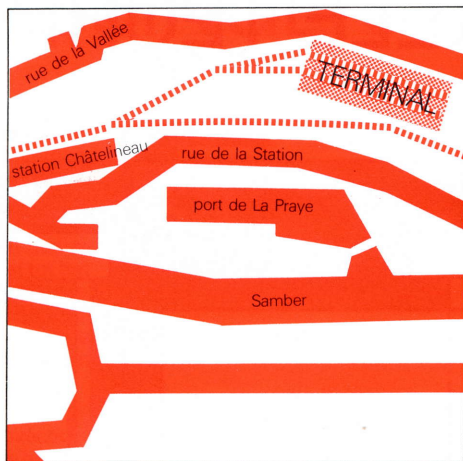


TRW

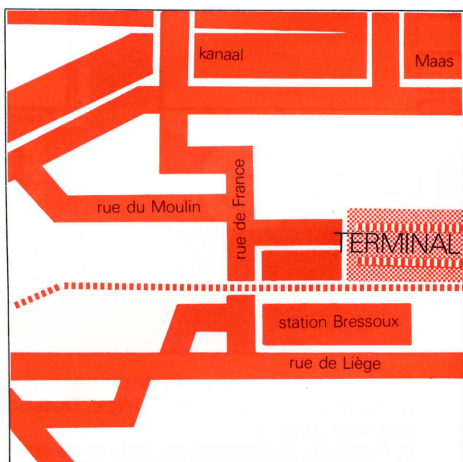
Vandenpeereboomstraat
Station West
1080 Brussel
Telefoon 02/425 62 51
Telex 24.829



Charleroi
Gare de
Châtelineau-
Châtelet (terminale)
6070 Châtelineau



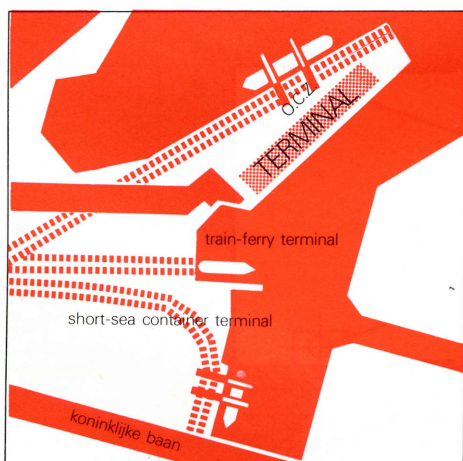
Luik
Gare de Bressoux
4000 Luik



Oostende
Goederenstation
8400 Oostende



Zeebrugge
Ocean Container
Terminal
8380 Zeebrugge



RAILROUTE IN EUROPA

In de ons omringende landen zijn er maatschappijen die dezelfde activiteiten uitoefenen als TRW.

Duitse Bondsrepubliek Kombiverkehr

Breitenbachstraße 1 - D 6000 Frankfurt/M93
Tel. (611) 7 91 91

Frankrijk Novatrans

Rue du Rocher 21 - F 75008 Paris
Tel. 387 41 79

Groot-Brittannië

Hier zijn twee vennootschappen actief:

Novatrans (Europe) Limited

Albert Buildings - Queen Victoria Street 49
GB London EC 4N-4SB - Tel. (1) 236 08 51

Kombiverkehr

C/O German Federal Railway
10, Old Bond Street - GB London W1 X4EN

Italië

Drie vennootschappen bekommeren zich om het railroute-
vervoer:

Ferpac

Via Vittor Pisani 31 - 20124 Milano

Hupac

Scalo FS - Greco Pirelli
Via Torcello 2 - 20126 Milano

Novatrans

Via Toffetti, 20 - 20.139 Milano
Tel. (02) 537.896/539.16.98

Cemat

Via Valtellina 5/7 - 20159 Milano

Nederland

Trailstar

Rotterdam Noord Goederenstation
Boezembocht 31 - Postbus 3017 - NL 3003 AA Rotterdam
Tel. (10) 13 47 20

Spanje

Transnova

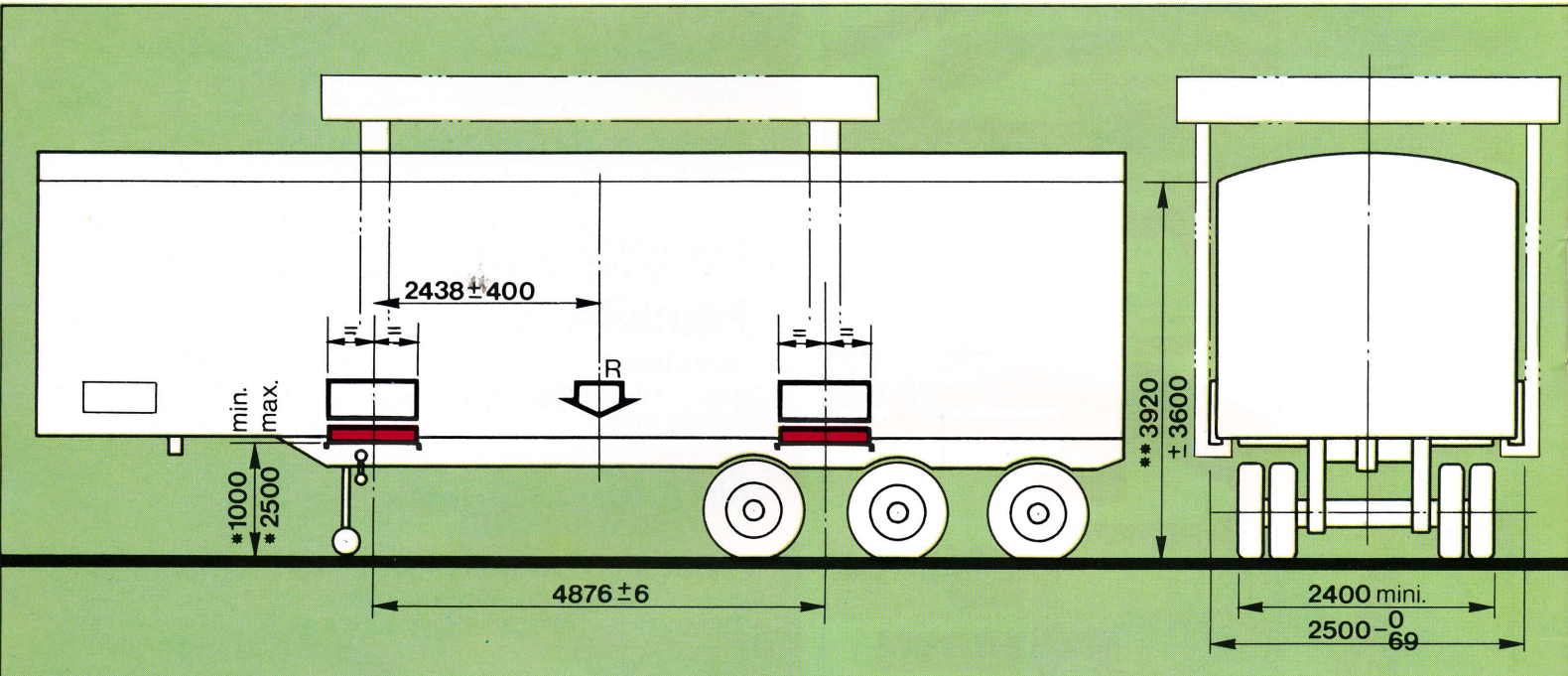
Traversera de las Corts 373 - Entresuelo 7 - E Barcelona
Tel. (3) 239 28 41

Zwitserland

Hupac

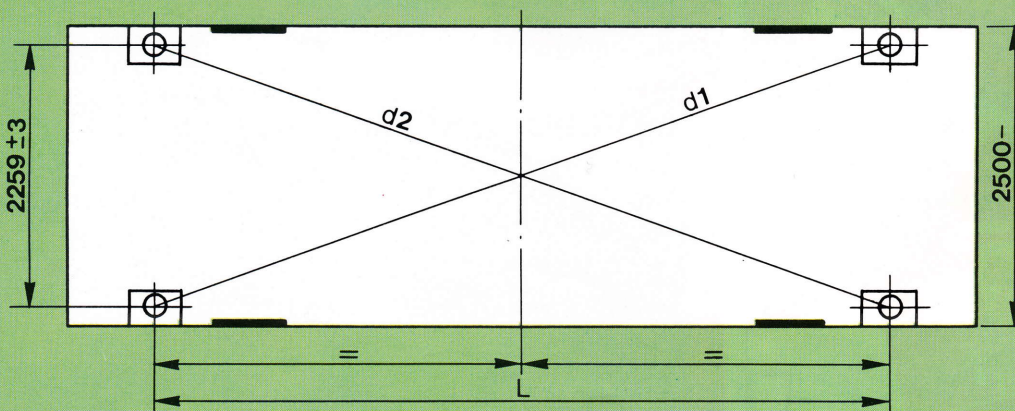
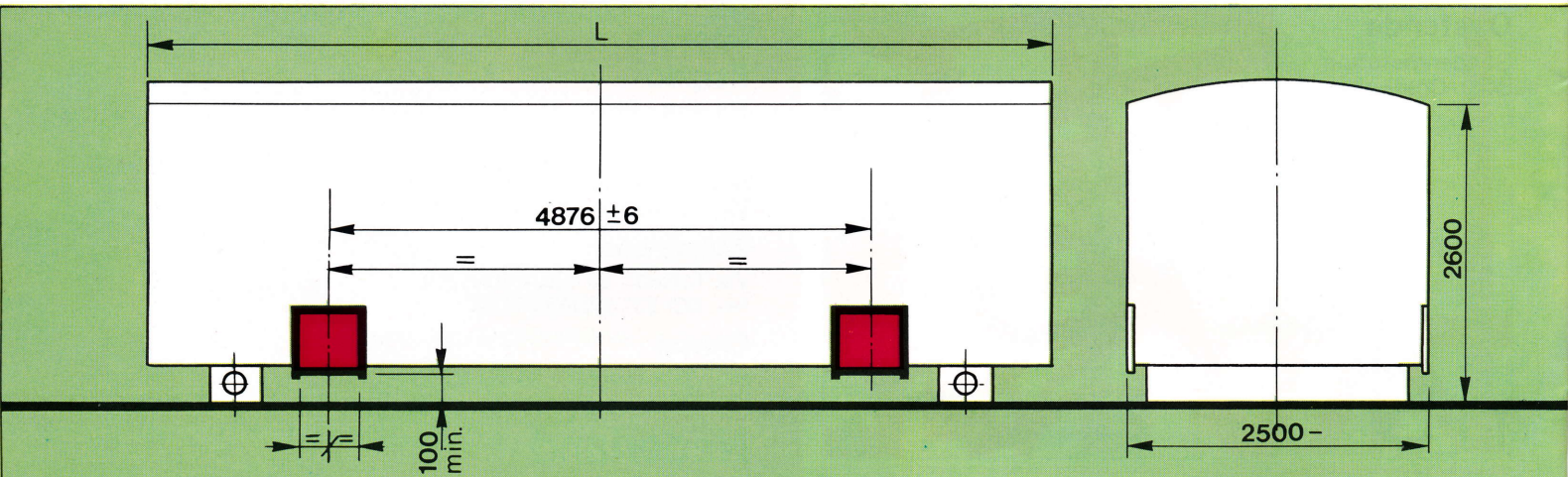
Via Manzoni 6 - CH 6830 Chiasso
Tel. (091) 44 03 83

ENKELE TECHNISCHE



R is het zwaartepunt van de oplegger bij een maximale, gelijkmatige verspreide lading.

* De opgegeven hoogten zijn deze van de geladen voertuigen.
 ** De hoogte, van toepassing in België, Duitsland, Oostenrijk en Nederland bedraagt 3.920 m.
 In Frankrijk, Zwitserland en Italië is de limiet vastgesteld op ongeveer 3.600 mm.

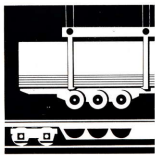


Groepen	Max. L.	max. l.	d1-d2
1	6.250		
2	7.150	5.853 ± 3	13
3	8.050		
3 bis	8.050	5.853 ± 3	13
	± 9.000 9.125	8.920 ± 4	16
4	12.192 (1)		
	14.500	11.985 ± 5	19

(1) 14.500 = maximum voor de zakwagenvoertuigen.
 Raadpleeg ons boven de 12.500.

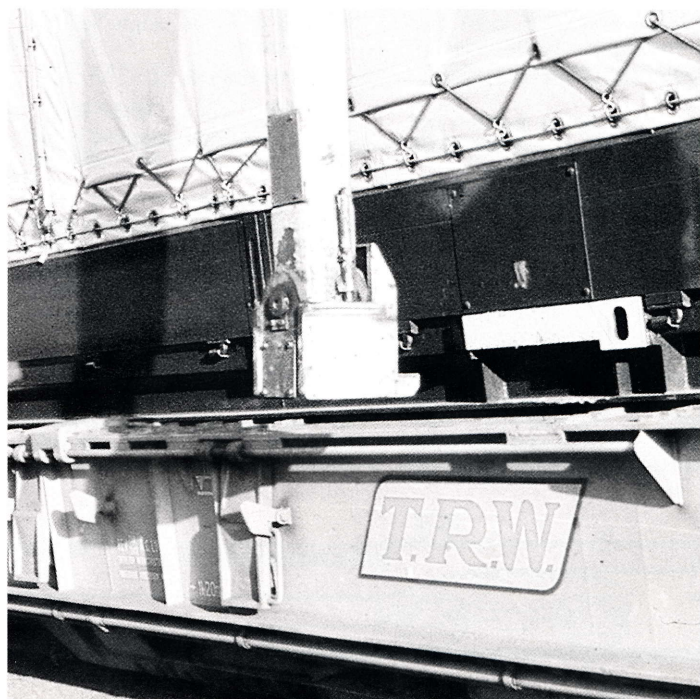
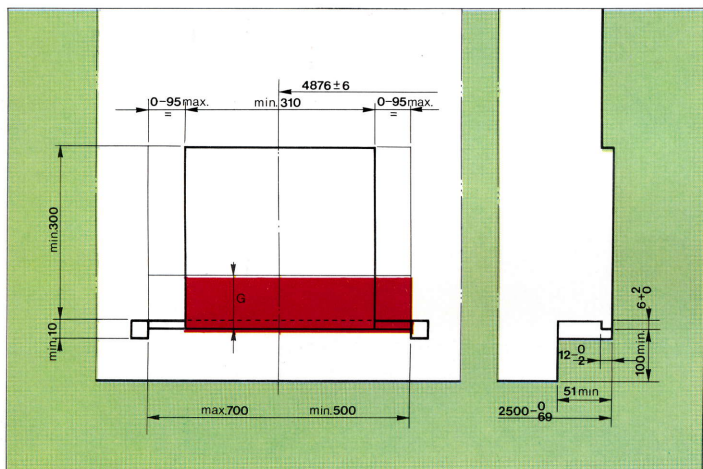
AANPASSINGEN

Om voor het rail-route vervoer in aanmerking te kunnen komen, zoals we reeds eerder hebben gezegd, moeten de wegvoertuigen beantwoorden aan enkele technische criteria. Het volstaat dus ze aan te passen, indien ze al tot het voertuigenpark van de onderneming behoren, of aan de constructeur de juiste gegevens mee te delen bij de aankoop van nieuw materieel.

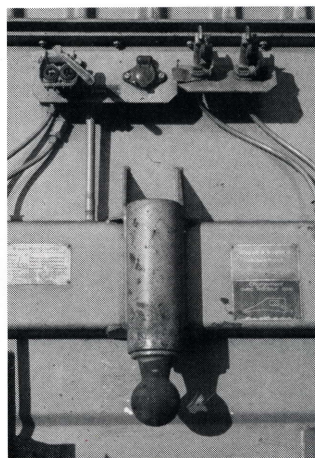


Wij geven hierna een overzicht van deze wijzigingen aan het basisplan. Wij hebben vrijwillig onze uitleg beperkt over de verticale behandeling die het meest gebruikte systeem is in België.

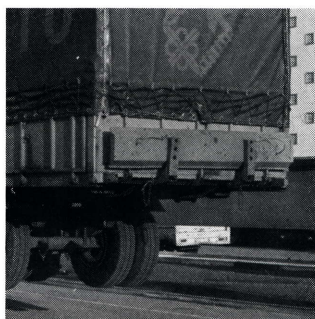
Wat de horizontale behandeling betreft bevelen wij de geïnteresseerde ondernemingen aan informatie in te winnen bij TRW. Deze raad geven wij trouwens aan alle wegvervoerders die bij de rail-route specialisten de antwoorden zullen vinden op alle vragen die onze, zij het zeer beperkte, uitleg bij hen mocht doen rijzen.



Voor alle voertuigen: versterkte zones



- Kangoeroe:
- aanhechtingspunt voor de speciale tractor
 - speciale steunbouten
 - opklapbare schokbreker



100 ADEKWATE WAGENS

TRW heeft in 1980 een honderdtal speciale wagens laten bouwen met een vaste kuil, voor het transport van opleggers en laadbakken.

In de vaste kuilen kunnen ook opleggers met tridem-assen geplaatst worden.

Zoals het bij de andere speciale rail-route-wagens het geval is, beschikt ook deze over een stublok waarvan de positie regelbaar is met een eenvoudige beweging van een hendel die op de zijkant geplaatst is.

Hechtingspunten zijn voorzien voor laadbakken: zij worden geplaatst in hoekklemmen waardoor een perfecte vastzetting verzekerd is; deze punten zijn op ver-

schillende plaatsen beschikbaar, volgens de juiste lengte van het wegvoertuig.

Lading

Men kan op deze wagens meerdere types van dit materieel laden:

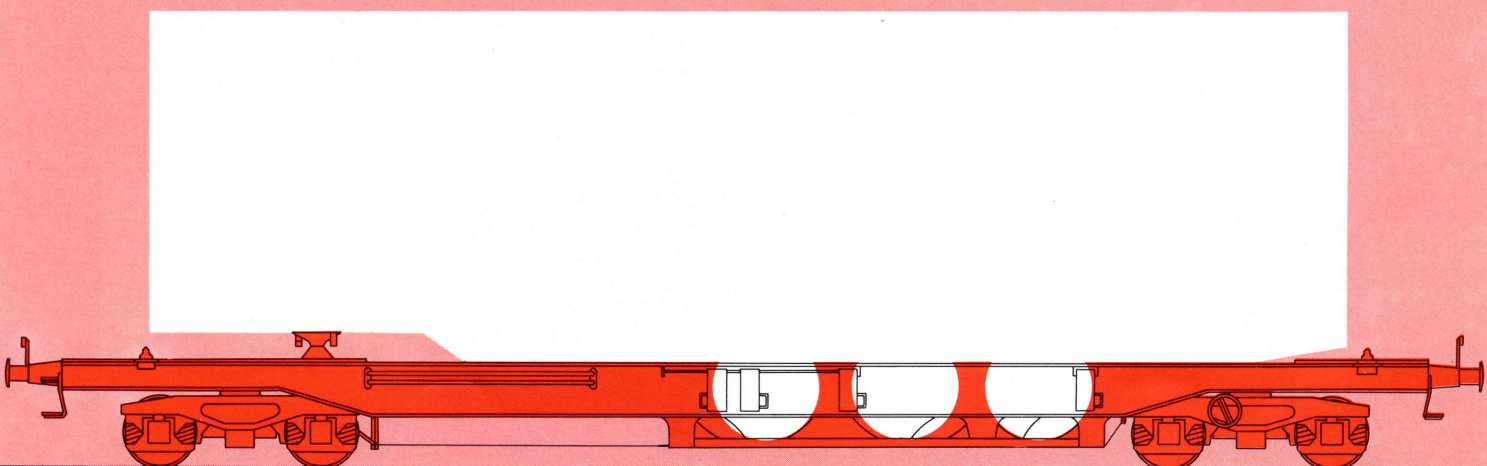
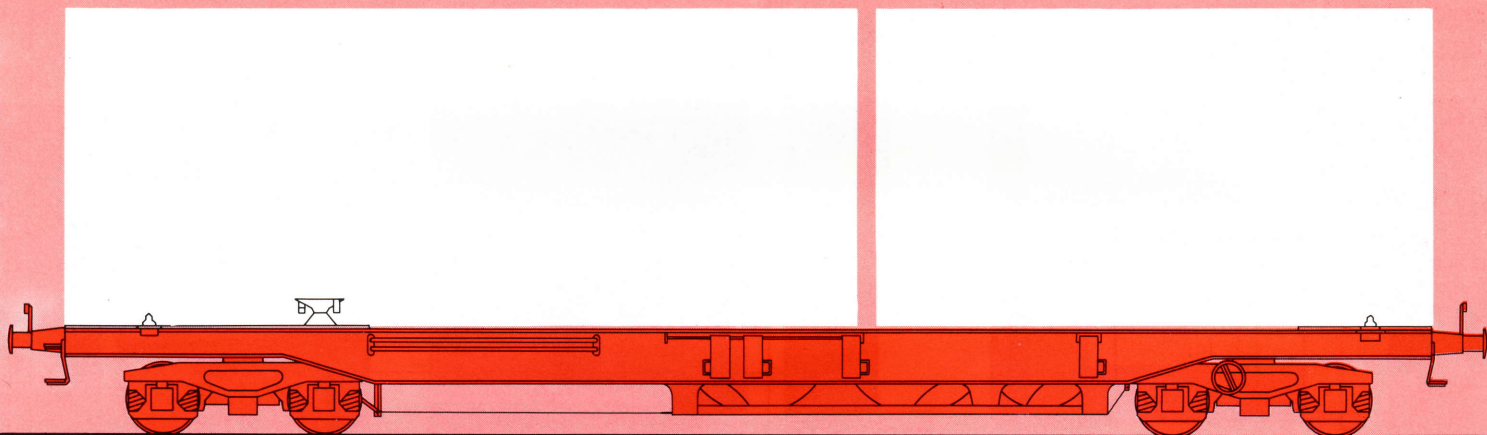
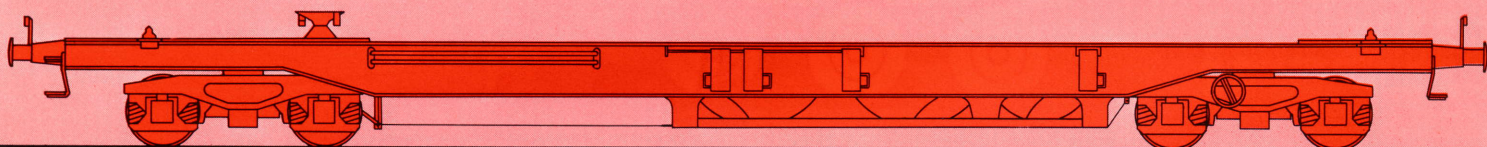
- een oplegger;
- een laadbak van 12,20 tot 13,50 meter;
- twee laadbakken van 7,15 meter;
- twee laadbakken van 8,05 en 6,25 meter.

De maximale lading werd vastgesteld op 37 ton.

De aankoop van twee bijzondere series van 100 wagens van hetzelfde type ligt momenteel ter

studie, in het kader van een project dat door het Ministerie van Verkeerswezen wordt voorbereid voor de uitbouw van het gecombineerde railroute vervoer.

Lengte over alles	16.440 mm
Lengte van het onderstel	15.200 mm
Afstand tussen draaistelspillen	11.200 mm
Breedte van het onderstel	2.980 mm
Lengte van de vaste kuil	7.950 mm
Hoogte van de kuil boven spoorstaaf	338 mm
Maximum snelheid	120 km/h
Minimum bochtstraal	75 m



DE EUROPESE INSTANTIES

UIRR: Internationale Unie voor het gecombineerd rail-route-vervoer.

Coördinatiecomité voor het gecombineerd vervoer.

De internationale unie voor het gecombineerd rail-route-vervoer werd opgericht in 1970 door de verschillende Europese maatschappijen die deze transporttechniek beheren. Het doel was de inspanningen te bundelen, derwijze dat de meest efficiënte exploitatie en de beste "service" aan de wegvervoerders kon worden aangeboden. De unie is de

woordvoerder van deze gecombineerde techniek ten opzichte van de spoorwegnetten.

Daarom is in 1977 een gemengd comité opgericht, bestaande uit de UIRR en de betrokken spoorwegnetten. Dat coördinatiecomité voor het gecombineerd vervoer houdt zich vooral onledig met de harmonisatie van de exploitatievoorwaarden, de tarie-

EEG: ministerraad voor het transport der negen.

CEMT: Europese Conferentie der Ministers van Verkeer.

UIC: Internationale Spoorwegunie.

ven, de investeringen en dies meer. Er zijn reeds enkele opmerkelijke resultaten geboekt.

Onder bescherming van de Europese Gemeenschap is in 1975 een gemeenschappelijke reglementering opgesteld; het gecombineerd rail-route-vervoer werd aldus verlost van elke bilaterale contingentering.

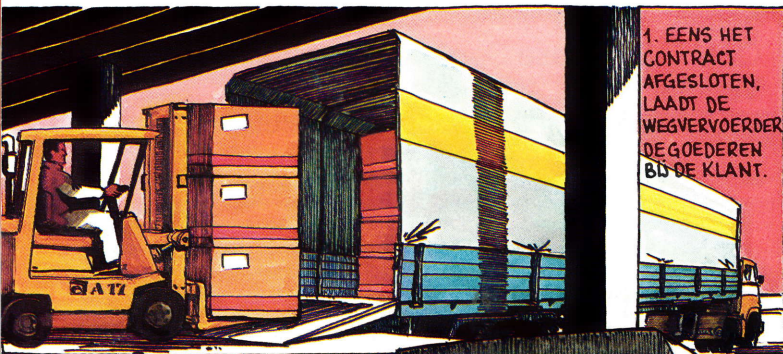
Onderhandelingen werden ge-

voerd met de Europese Conferentie der Ministers van Verkeer om de nationale reglementeringen van de aangesloten landen in overeenstemming te brengen met deze van de EEG.

Voegen we er aan toe dat de Internationale Spoorwegunie actief deelneemt aan alle werkzaamheden van deze instanties.



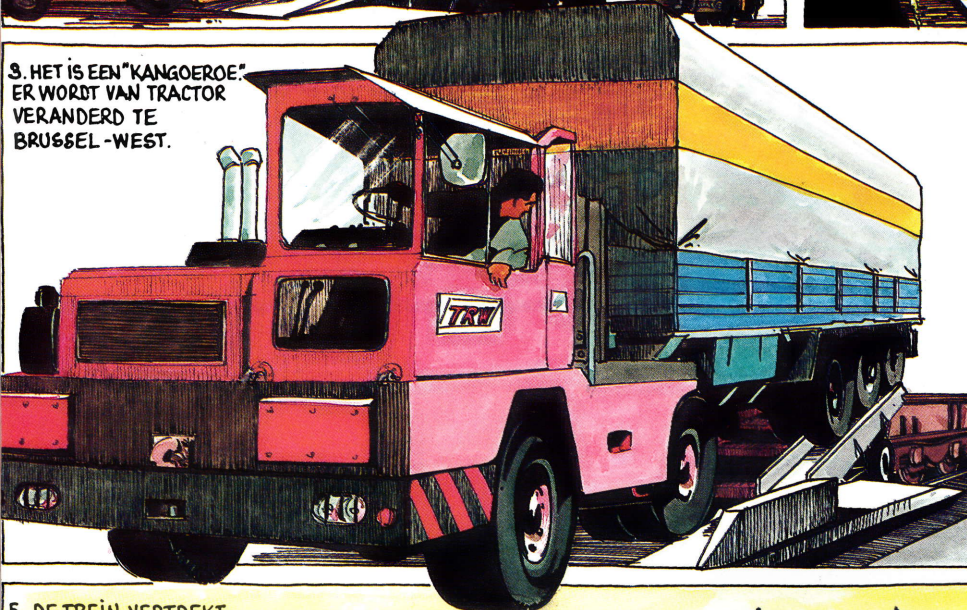
Van deur tot deur per spoor en weg



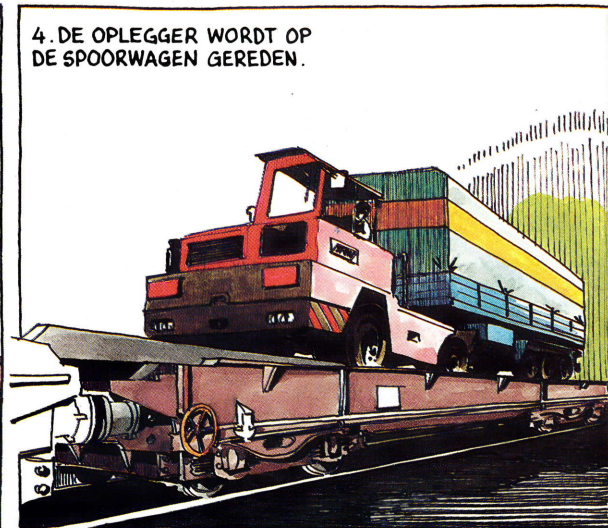
1. EENS HET CONTRACT AFGESLOTEN, LAADT DE WEGVERVOERDER DE GOEDEREN BIJ DE KLANT.



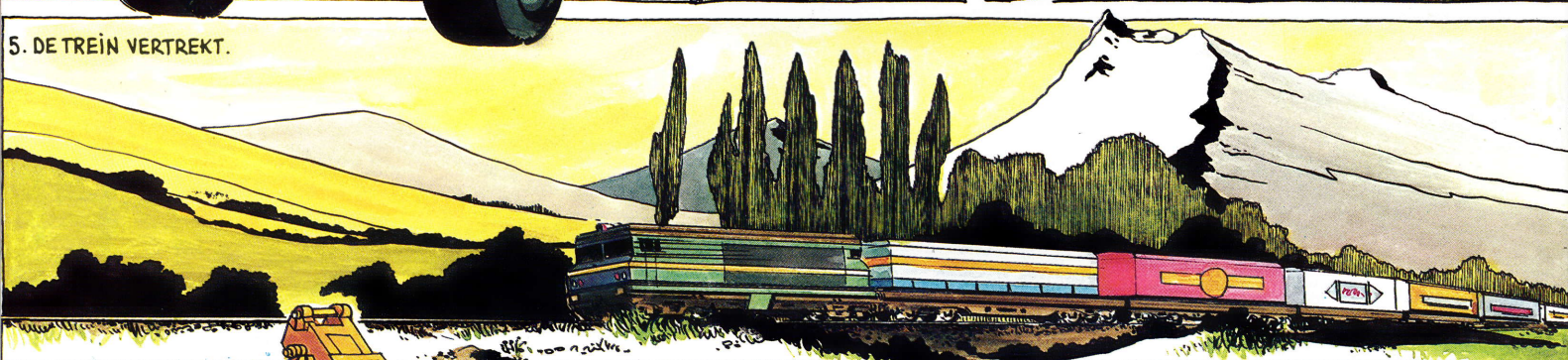
2. DE VRACHTWAGEN VOLBRENGT HET EERSTE TERMINALE TRAJEËT, TOT AAN HET VERTREKSTATION.



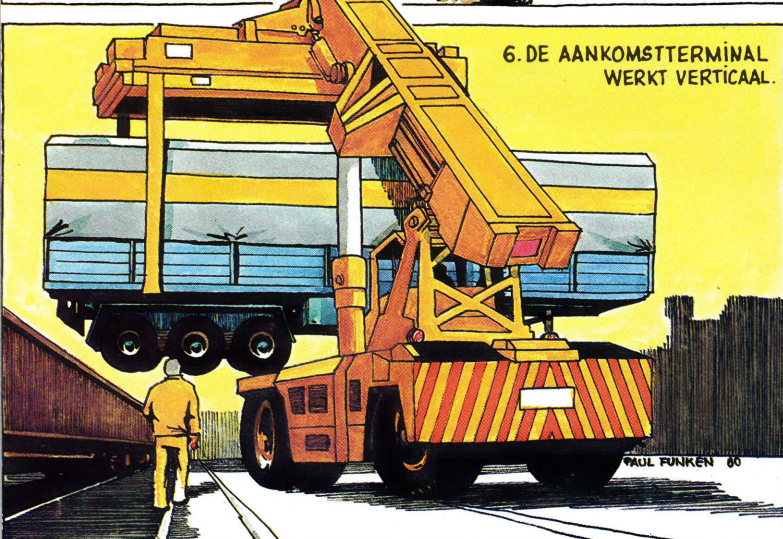
3. HET IS EEN "KANGOEROE" ER WORDT VAN TRACTOR VERANDERD TE BRUSSEL-WEST.



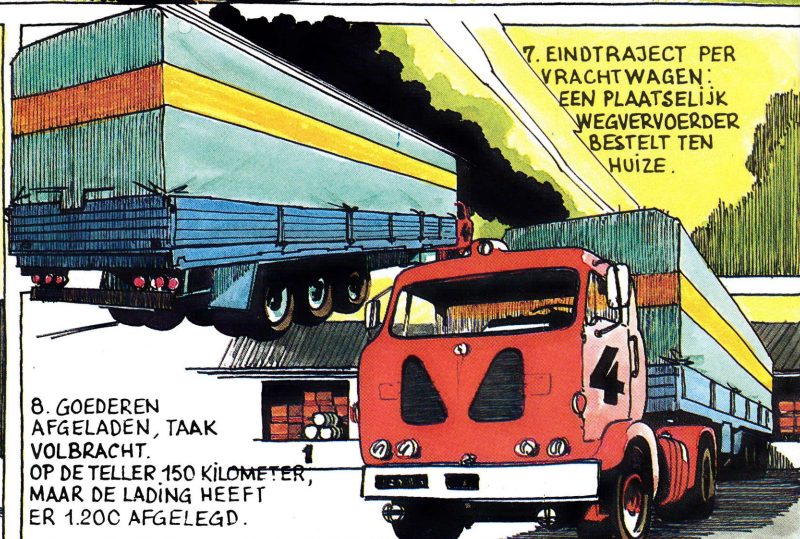
4. DE OPLEGGER WORDT OP DE SPOORWAGEN GEREDEN.



5. DE TREIN VERTREKT.

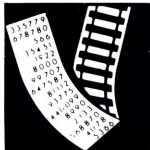


6. DE AANKOMSTTERMINAL WERKT VERTICAAL.



7. EINDTRAJEËT PER VRACHTWAGEN: EEN PLAATSELIJK WEGVERVOERDER BESTELT TEN HUIZE.

8. GOEDEREN AFGELADEN, TAAK VOLBRACHT. OP DE TELLER 150 KILOMETER, MAAR DE LADING HEEFT ER 1.20C AFGELEGD.



M. Mullie: In België, kennen we onder impuls van de complexiteit van de economie en van de techniciteit van de transporten, ook een zekere integratie van de verschillende transportwijzen. Dat is onder meer het geval met het rail/route-voer. De uitbating van deze vervoerestechniek is toevertrouwd aan TRW, een maatschappij waarin alle aandeelhouders wegvervoerders zijn. De tussenkomst van de spoorweg beperkt zich enkel tot de tractie, zonder commerciële beïnvloeding van de activiteiten van de wegvervoerder.

M. Lucas: Bij ons heeft het systeem op lokale trafieken geen succes. De afstanden zijn te klein. Op internationale trafieken zijn er mogelijkheden. Wij zijn vooral gericht op de container en de laadbak, die het laden en lossen van de wagens vergemakkelijken. In binnenvoer voorziet men een evolutie in het containervervoer spoor/vrachtwagen.

Rechtstreekse tarieven

Spoornieuws: Mijne Heren, de evolutie van de handelsstrategie schijnt gevolgen te hebben op het tarifaire plan. Wilt u even uitleggen waarom internationale rechtstreekse tarieven werden in het leven geroepen?

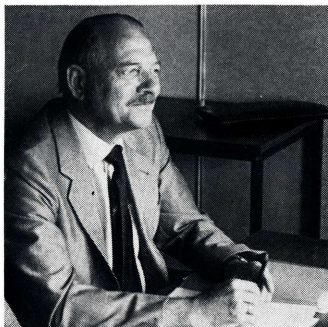
M. Mullie: De internationale tarieven zijn vooral gecreeërd om ons beter te kunnen aanpassen aan de specifieke kenmerken en aan de concurrentievoorwaarden van het internationale goederenverkeer. De te bereiken doelstellingen waren de vereenvoudiging en uniformering van de bevrachtingen alsook het verbeteren van de samenwerking en de solidariteit tussen de netten. Naar mijn mening, is de toekomst van het spoor voor het goederenvervoer in grote mate afhankelijk van de ontwikkeling van deze onderlinge samenwerking en dat niet enkel op tarifair gebied maar eveneens voor de technische realisaties en voor de exploitatie. Er bestaat een enorm potentieel in internationaal verkeer; ons aandeel daarin is heel klein. Dat is in ieder geval zo voor de niet EGKS-produkten. Van de 150 miljoen ton vervoerd in het internationaal verkeer hadden we nog geen 10%. Daarom hebben onze "produktbeheerders", veeleer dan enkel te werken op het binnenvoer, zich ook naar de internationale markt gericht. De rechtstreekse tarieven zijn voor hen een werktuig.

M. Audouard: Ik denk dat de netten er zich inderdaad rekenschap hebben van gegeven dat ze op het internationale vlak niet efficiënt konden concurreren zonder internationale

tarieven. Jawel, er bestonden vroeger reeds bilaterale of multilaterale tarieven. Het voordeel ervan was de bevrachting van eind tot eind, van vertrekpunt tot aankomstpunt. Dat was reeds een stap in de goede richting. Maar men had snel begrepen dat dergelijke tarieven beperkt waren: de bevrachting werd onderbroken bij een grensoverschrijding. Ze konden de particulariteiten eigen aan ieder net niet vermijden; dat hield natuurlijk laad- en berekeningsmoeilijkheden in. De verzender was er niet zeker van dat zijn vervoer van eind tot eind tegen dezelfde voorwaarden zou gebeuren. Anderzijds, gelijklopend met de ontwikkeling van de internationale betrekkingen, had ook de toepassing van het "franco-vracht-systeem" en het "niet-franco-systeem" tendens zich te veralgemenen. Een gestaag groeiend aantal spoorwegklanten werd steeds maar geconfronteerd met de eigen tarifparticulariteiten van de verschillende spoorwegadministraties.

De netten hebben het goed aangevoeld. Revolutionaire tarieven, zoals het Frans-Belgisch tarief, werden uitgewerkt.

Persoonlijk denk ik dat het succes van dergelijke tarieven niet enkel te danken is aan het enorme bestaande transportpotentieel en ons gering aandeel daarin, maar dat deze tarieven ook beantwoorden aan de idee die de spoorwegklanten zich heden ten dage hebben gevormd op het internationaal vlak: één enkel barema, dezelfde algemene voorwaarden van eind tot eind. Deze tarieven met gemeenschappelijk barema zijn eenvoudig: de klant hoeft niet om de haverklap de boekhouding aan te passen telkens de wisselkoers verandert: het tarief is opgemaakt in de munt van de betaler, en er is slechts een prijswijziging indien de wisselkoers meer dan 4% schommelt in 15 dagen of 3% in één maand. De klant geniet aldus een zekere stabiliteit, wat natuurlijk interessant is.



M. Lucas: Deze tarieven zijn eveneens interessant omwille van een andere reden: onze concurrenten hebben altijd onmiddellijk de prijzen opgegeven, zelfs internationaal.

Dank zij de rechtstreekse tarieven kennen we nu ook de prijs van eind tot eind, zonder moeilijkheden. Ik dacht dat dit een groot voordeel was: wij bevinden ons nu in dezelfde positie als de concurrentie.

M. Audouard: Ik denk dat deze tarieven goed zijn aangepast aan de marktsituatie. De lader weet dat een wagen met bestemming Frankrijk, X frank per kilometer kost door eenvoudigweg het tarief te raadplegen. Hij neemt de gewoonte aan te redden net zoals bij het wegvervoer. Naar mijn mening is dat heel belangrijk.

Spoornieuws: Werd het prijsniveau gewijzigd wanneer men is overgegaan van de samengevoegde tarieven naar de rechtstreekse tarieven?

M. Audouard: Neen, in den beginne, heeft men het niet gewijzigd, wegens artikel 9 van de CIM. Dat artikel zegt dat wanneer een internationaal tarief wordt gecreeërd, de toepassing van het nieuw tarief niet voor gevolg mag hebben dat de klant een bedrag dient te betalen dat gemiddeld hoger is dan het bedrag dat toegepast werd volgens de vroegere tarieven. Ik geloof dat we in de komende jaren op dat gebied meer vrijheid zullen hebben, rekening houdend met de wijzigingen in de CIM. We moeten ons in ieder geval niet te veel illusies maken: we zullen steeds gehouden zijn om "kostendekkend" te werken en om onze inkomsten te vrijwaren.

Mullie: Wij hebben rekening gehouden met onze kostenstructuur om ons beter aan te passen aan de concurrentie. Deze aanpassing is geconcretiseerd via vaak belangrijke prijsverminderingen t.o.v. de samengevoegde tarieven, voor interessante ladingen en volledige treinen.

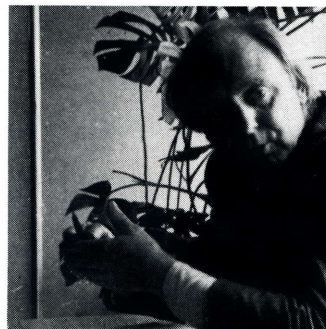
Samenwerking

Spoornieuws: Tot nu toe hebben we steeds gesproken over de voordelen voor de cliënte. Zijn er ook voordelen voor de netten?

M. Mullie: Ja, er is een betere samenwerking tussen de netten. Maar dat speelt ook weer in het voordeel van de klanten. Deze betere samenwerking verwekt bij hen een steeds groeiend vertrouwen in het spoor voor het internationale verkeer. Nu is het veel eenvoudiger: wij hebben reeds meerdere malen bewezen, dat wij bij machte zijn snel de vraag in te willigen en voorwaarden aan te bieden die aan de markt aangepast zijn.

Spoornieuws: Welke zijn de precieze voordelen van de tarieven voor de netten zelf?

M. Audouard: Mijnheer Mullie heeft het eerste voordeel reeds aangehaald: het werk tussen de netten onderling wordt vergemakkelijkt. Ik verklaar mij nader: wanneer het gaat over samenvoeging van de nationale tarifieringen en wanneer er verminderingen moeten toegekend worden die buiten het kader vallen van de delegatie der machten, wordt over de zaak onderhandeld door twee partners, die in het extreme geval diametraal tegenover elkaar staan opgesteld. Soms wordt tussen de netten een dovemansgesprek gevoerd en dat niettegenstaande de goede wil aanwezig is, maar iedereen houdt aan zijn particulariteiten. Het voordeel van het systeem met gemeenschappelijk barema - tenminste voor het Frans-Belgisch en het Frans-Nederlands tarief - is dat het barema werd vervolledigd met een kostenberekeningsmethode, zodanig dat ieder net de kost van het gehele traject kan berekenen. En het gemeenschappelijk overleg is enkel nodig om vast te stellen of het commercieel al dan niet opportuun is een vermindering toe te kennen aan een klant van meer dan 23%. Indien de kosten niet gedekt zijn, op de wijze waarop men ze gedefinieerd heeft in het tarief, gaat de zaak niet door, maar dan eerst nadat men er zeker van is dat de methode niet leidt tot het bepalen van een "buitenissige" kost. Ieder net verifieert de kost volgens haar eigen methodes, en enkel daarna kan een beslissing genomen worden. Zodoende zijn we op de goede weg; internationale onderhandeling en samenwerking in wederzijds vertrouwen.



M. Mullie: Dat is de betekenis van spoorwegrentabiliteit in plaats van nationale rentabiliteit, als wij het zo mogen stellen.

M. Audouard: Heel juist. En wij hebben een particulariteit die niet bestaat in alle tarieven met gemeenschappelijk barema: de gemeenschappelijke kas. Er bestaan ook tarieven met gemeenschappelijk barema zonder gemeenschappelijke kas. Het tarief Frankrijk-Groot Brittannië bijvoorbeeld. Maar voor Frankrijk-België en Frankrijk-Nederland bestaat er een gemeen-



(vervolg van blz. 4)

schappelijke kas. In dergelijke gevallen heeft men werkelijk de indruk dat de "spoorgemeenschap" bestaat.

M. Lucas: Er bestaan heden ten dage problemen op dat punt.

M. Audouard: Ja, de netten stellen een wijziging van de verdeelregels in het vooruitzicht. Deze pool werd inderdaad in het leven geroepen in een relatief stabiele monetaire periode. Nu zijn er bepaalde munten die sneller ontwaarden dan de anderen. Indien de verdeelregels volgens "het boekje" wordt toegepast kunnen er enorme risico's ontstaan voor sommige netten. Daarom zoeken de partners van de pool een systeem om de netten te beschermen tegen onaangename verrassingen.

Belangrijke vooruitgang

M. Gaertner: Ik heb u aandachtig beluisterd, Mijnheer Audouard. Voor het ogenblik onderhandelt mijn net over een rechtstreeks Belgisch-Duits tarief. Daaromtrent wil ik u een precieze vraag stellen: vergemakkelijkt het tarief werkelijk het verwerven van trafiek, houdt het de daling van ons marktaandeel tegen?

M. Audouard: Ik kan u het volgende zeggen: op het Frans-Belgisch verkeer hebben wij met tenminste één percent ons marktaandeel verbeterd; op het Frans-Nederlands kennen wij een gestadige toename.

M. Mullie: Ik kan aanhalen dat gedurende de vijf toepassingsjaren van het Frans-Belgisch tarief, het verkeer zeker is toegenomen. Het eerste jaar, in 1975, hebben we een daling gekend. Het was een crisisjaar. Maar sindsdien is ons transportvolume verdubbeld.

M. Audouard: Ik denk dat we in 1979 terug het niveau van 1974 hebben gehaald, een uitstekend resultaat dus. Wat interessant is, is dat we, eerstens, de achteruitgang van ons marktaandeel hebben ingedijkt, en tweedens, dat we het verbeterd hebben.

M. Mullie: Vanaf het moment dat we de kaart trekken van de rentabiliteit van eind tot eind, de globale rentabiliteit, hebben we een ideaal systeem, vanuit commercieel oogpunt beschouwd. Voorheen was er een ander nadeel: het tariefniveau was afhankelijk van de nationale tariefverhogingen, daar waar het nationaal verkeer niets te maken heeft met het internationaal. Dat alles is nu geregeld en ieder net heeft nu gelijke inkomsten, voor gelijke af-

standen bij vergelijkbare exploitatievoorwaarden.

M. Audouard: In de tarieven met gemeenschappelijk barema heeft men steeds getracht de relativiteit der tariefniveau's van ieder net te behouden. De aangenomen verdeelsleutel voor de ontvangsten van het Frans-Belgisch verkeer, het Frans-Nederlands en het Frans-Luxemburgs laten dat behoud toe.

Spoornieuws: Het is evident dat er op dat niveau voordelen aan het licht komen. Maar kunt u andere voordelen aanhalen voor de netten en misschien aanduiden welke het nadeel van het internationale verkeer is dat heden ten dage beheerst wordt door de rechtstreekse tarieven?

M. Mullie: Ik beschik over geen juiste gegevens om u te kunnen zeggen welk aandeel gedekt wordt door deze tarieven, maar volgend jaar, wanneer het rechtstreeks tarief met Duitsland in werking treedt, zal 95% van het internationale spoorvervoer van niet EGKS-producten in het kader van deze tarieven geschieden. Daarna komt Oostenrijk aan de beurt. En we werken reeds rechtstreeks met Zwitserland, Groot-Brittannië, Frankrijk en Nederland, zodat er dan niet veel meer zal overblijven.

M. Gaertner: Ik denk aan een mogelijke weerslag op andere vlakken, namelijk een verder doorgedreven harmonisatie van de vervoerswijze, laadvoorwaarden enz... Heeft men reeds een positieve invloed kunnen merken in die zin?

M. Audouard: Wat het Frans-Belgisch tarief betreft kan ik u vertellen dat er sinds de inwerkingtreding ervan, het gemiddeld gewicht van de lading van jaar tot jaar is verhoogd. Het aantal volledige treinen eveneens. Het gaat systematisch. De klanten weten nu heel goed hoe de prijzen van de verschillende tonnageklassen gegradueerd zijn.

M. Mullie: Op te merken dat in de tariefstructuur de algemene filosofie is onderstreept: volledige treinen, particuliere wagens, grote ladingen. Men verbetert en vermindert de prijzen binnen het tarief zelf. De bedoeling is duidelijk: inspanningen doen om ieder transport rendabel te maken. Ook dat is nieuw.

Handelsopvatting

Spoornieuws: Tot nu toe hebben we veel gesproken over het Frans-Belgisch tarief. Wat gebeurt er langs Nederlandse kant?

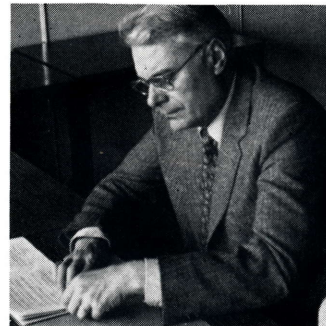
M. Lucas: We zijn veel te laat begonnen met de rechtstreekse tarieven. Toch kan ik u zeggen dat het verkeer enorme vooruitgang heeft geboekt. Het is moeilijk om zo voor de vuist weg juiste cijfers te geven. Maar het Belgisch-Nederlands verkeer is richting Nederland bijna verdubbeld, en is richting België met bijna 30 à 40% toegenomen. Hetzelfde fenomeen vinden we terug in het verkeer met Frankrijk. Daar moet ik aan toevoegen dat deze tarieven onze mogelijkheden hebben aangescherpt.

M. Mullie: Ik kan wel enkele cijfers geven. In het verkeer met Frankrijk, bereiken we 6.200.000 ton niet EGKS-producten bij een totale trafiek (met alle vervoerswijzen) van 20 miljoen ton. Met Nederland noteren we 1.232.000 ton, hetzij een toename met 52% sinds 1976.

M. Audouard: Voor zover ik me kan herinneren, heeft het internationale verkeer, verzekerd in het kader van de samengevoegde tariefssystemen van nationale barema's, de laatste jaren, op één of twee uitzonderingen na, nooit een verschillende stijging gehad dan de binnenverkeer tarieven. Integendeel bij alle tarieven met gemeenschappelijk barema heeft men steeds een opmerkelijk hogere vooruitgang genoteerd.

Spoornieuws: Wat is daarvoor de voornaamste reden: de vereenvoudiging van deze tarieven of de ontwikkeling van de internationale betrekkingen?

M. Mullie: Beiden. Maar de rechtstreekse tarieven hebben een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van deze betrekkingen.



M. Audouard: Jawel, men mag niet vergeten dat mede door deze tarieven de samenwerking tussen de klanten zelf werd begunstigd.

Spoornieuws: Bestaan er essentiële problemen die een regelmatige struikelsteen zijn bij het uitwerken van de rechtstreekse tarieven?

M. Mullie: Er zijn steeds problemen: de tarifaire traditie van de netten, de reductie voor particuliere wagens,

de volledige treinen, de grote ladingen... De degressiviteit van de prijzen voor grote ladingen is voor het ogenblik een probleem bij de onderhandelingen met onze Duitse collega's.

M. Gaertner: Er zijn natuurlijk moeilijkheden die we moeten oplossen. Nemen we als voorbeeld de nationale munt: het is wenselijk dat de twee of drie betrokken munten steeds dicht bij elkaar "zweven". Indien er een te groot verschil optreedt, stelt dat problemen. De zwakke munt op het niveau van de sterke brengen, zou een gevoelige stijging teweeg brengen voor een deel van de clientèle; het omgekeerde zou ook niet probleemloos zijn.

M. Audouard: Deze problemen zijn opgelost. Wij hebben een periode meegemaakt waarin de Franse frank steeds maar devalueerde ten opzichte van de Belgische frank. Wij waren verplicht het prijsniveau van het tarief drie maal te wijzigen in één jaar tijd. We hebben dat telkens gedaan zodanig dat er geen winnaars en geen verliezers waren.

Maar ik denk dat de echte moeilijkheden zich situeren op het niveau van de conservatieve geest van de netten wat betreft de traditionele werkmethodes. Er bestaat nog steeds een zekere schroom bij het wegwerken van misvattingen uit het verleden. Omdat, laten we het bekennen, iedereen in de eerste plaats begaan is met de evolutie van zijn toekomstige ontvangsten en dat onafgezien van alle genomen voorzorgen om de trafiek te behouden en hem zelfs op te drijven.

Men moet vooral willen en blijk geven van wederzijds vertrouwen.

M. Lucas: De ervaring is in elk geval verrijkend. Voor ons zijn de rechtstreekse tarieven formidabel!

KORTWEG



IN ONS AGENTSCHAP TE KEULEN

Onze handelsvertegenwoordiger te Keulen, de heer Devillers, wordt teruggeroepen naar de NMBS-hoofdzetel te Brussel om er een andere functie uit te oefenen.

In afwachting van de officiële aanstelling van een nieuwe titularis, zal de leiding van het agentschap tijdelijk worden waargenomen door de heer Schwanen, medewerker van de heer Devillers.



NMBS-COLLI IN HET HARTJE VAN BRUSSEL

Eind oktober hebben de diensten van NMBS-COLLI, afdeling exploitatie en commerciële afdeling, hun koffers gepakt. Zij verlieten het directiegebouw van de Belgische Spoorwegen om zich te vestigen in het hartje van Brussel, vlak bij het centraal station. NMBS-COLLI heeft zijn zelfde telefoonnummers en telexnummer behouden. Alle post kan op volgend adres worden gestuurd:

NMBS-COLLI
Shell Building
60 Ravensteinstraat, bus 6
1000 Brussel

KORTWEG



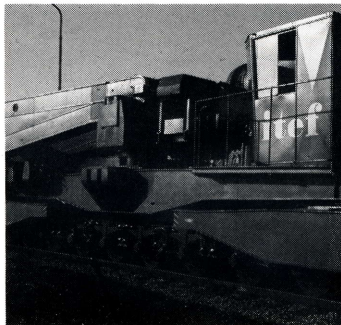
EEN ZEER UITZON- DERLIJK VERVOER

ACEC bouwde een enorme transformator, bestemd voor de Franse centrale van Creys-Malville. Een massieve blok van 360 ton die uitzonderlijk moest vervoerd worden van Charleroi naar Saint-André le Gaz.

De constructeur koos de spoorweg om het transport te verzekeren. Zo verliet de transfo de ateliers op 31 oktober als uitzonderlijk konvooi en vertrok richting Frankrijk op 1 november. De particuliere wagen die voor deze opdracht werd uitgekozen, weegt 204 ton en rijdt op 32 assen.

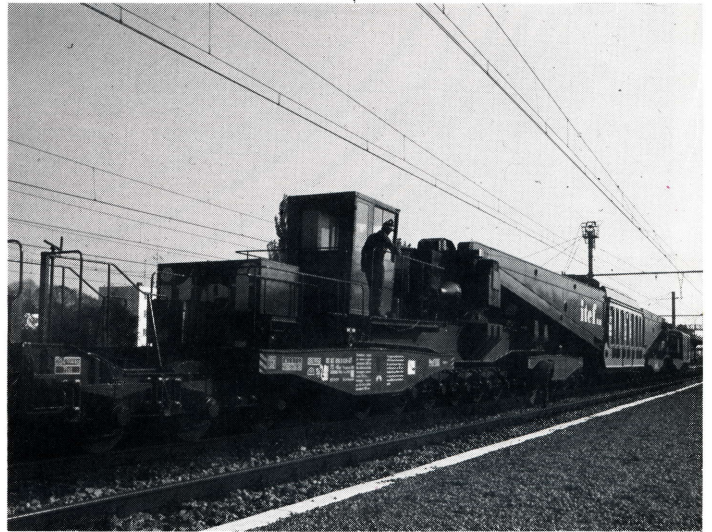
Een zaak is zeker het vermelden waard. Bij de uitgang van de werkplaatsen bouwde ACEC op het spoor een laadprofielportiek om zodoende toe te laten de eenvormigheid van de lading te controleren, ten einde onaangename verrassingen onderweg te voorkomen. Wel, men was genoodzaakt met behulp van twee kranen het portiek uit elkaar te halen en er de pijlers uit te verwijderen opdat de zeer brede lading er zonder moeilijkheden doorheen zou kunnen. Een bewijs, mocht dit nodig zijn, dat het hier wel degelijk ging om een uitzonderlijk vervoer.

Onze foto's kunnen u hiervan een idee geven.



KORTWEG

KORTWEG



uw oplegger neemt de trein!



Het tot stand brengen van een volledige transportketen van eind tot eind is het doel van het gecombineerd rail-route-voer.

TRW, "Transport Rail Weg", is in België de organisator van deze aparte transporttechniek in samenwerking met de NMBS.

Het rail-route-voer biedt de wegvervoerder niet te versmaden voordelen:

- een transportmethode die borg staat voor regelmaat, snelheid en veiligheid;
- een hoger rendement van het materieel;
- besparingen in onderhoud en brandstof;
- betere werkvoorwaarden voor het personeel;
- 7 overslagcentra in België: Antwerpen, Brussel (2x), Charleroi, Luik, Oostende en Zeebrugge.

Bent u geïnteresseerd? Bel even naar

TRW
Vandepereboomstraat
Station West
1080 Brussel
Tel. 02/425.62.51

NMBS
Handelsdirectie 62-12
Frankrijkstraat, 85
1070 Brussel
Tel. 02/523.80.80. Toestel 2648 of 22281