

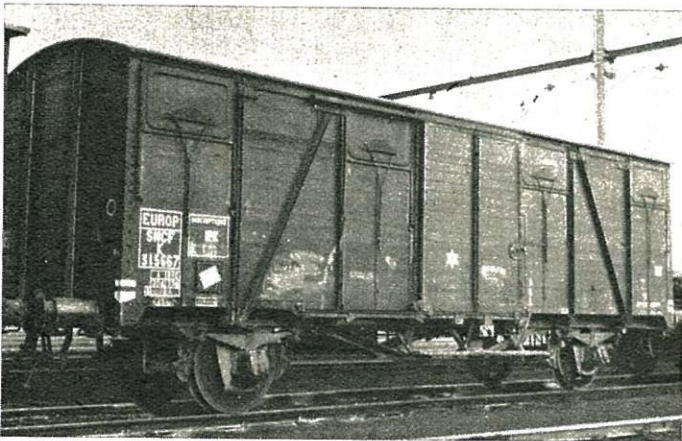
# De "EUROP-CONVENTIE"

## VOOR HET GEMEENSCHAPPELIJK GEBRUIK VAN DE GOEDERENWAGENS

### Het R.I.V. was een stap voorwaarts

Tijdens de jonge jaren van de spoorweg, verlieten de wagens hun net niet; al de voor het buitenland bestemde goederen werden aan de grens overgeladen. Dit veroorzaakte kostbare behandelingen, tijdverlies en beschadigingen.

Daarom hebben de spoorwegadministraties, van in het begin, zich ingespannen om een oplossing te vinden voor het



EUROP-wagen van de S.N.C.F.

probleem dat erin bestaat de wagens, zonder overlading, van het ene naar het andere net te laten overgaan. De eerste met dit doel ondertekende akkoorden waren bilateraal; zij leidden, in 1921, tot een algemeen akkoord, « Reglement voor het wederzijds gebruik van wagens in internationaal verkeer », genaamd, of, afgekort, R.I.V.-reglement (1).

Dit reglement bepaalt nauwkeurig de bouw- en onderhoudsvoorwaarden die de wagens moeten vervullen om de bij de unie (2) aangesloten netten te mogen doorlopen, alsook de veiligheidsvoorwaarden waaraan de lading moet voldoen.

Volgens dit reglement, wordt elke beladen wagon, die door een net op een ander net gezonden wordt, beschouwd als in huur gegeven aan de administratie waaraan de wagon werd overgedragen. Deze laatste betaalt een taks vastgesteld in goudfranken (thans 5 goudfrank per dag van de 1<sup>e</sup> tot de 15<sup>e</sup> dag, en 6 goudfrank per dag van de 16<sup>e</sup> dag af).

Na de lossing, moet de wagon, voor zover dit mogelijk is, beladen teruggezonden worden in de richting van of verderop dan het eigenaarsnet. Telkens als een wagon niet benut kan worden in de voorwaarden voorzien door het R.I.V., moet hij onmiddellijk leeg teruggezonden worden langs dezelfde reisweg als bij de heenrit, dit om de sleepkosten voor de lege wagon te doen dragen door de administraties die een ontvangst boekten voor het vervoer van de lading.

(1) Beginletters van de Italiaanse titel : « Regolamento Internazionale Veicoli ».

(2) Thans 33 spoorwegadministraties uit 26 landen.

### Het R.I.V. heeft echter de internationale lege ritter niet voldoende verminderd

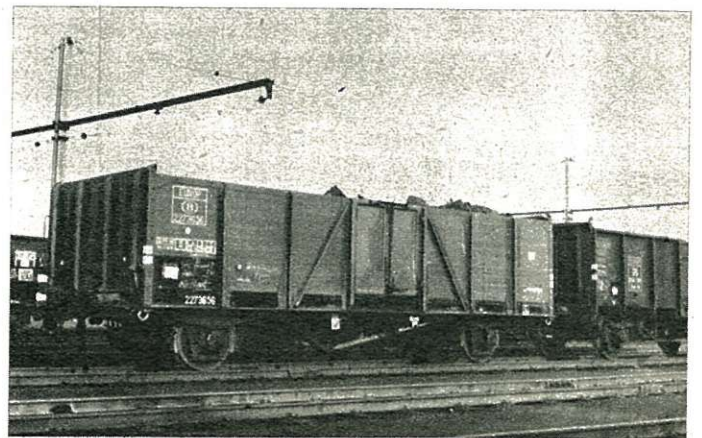
Uit internationaal standpunt beschouwd, wordt, door de verplichte terugzending naar het eigenaarsnet, het weder gebruiken van de wagon vertraagd en zijn rendement vermindert. Ofschoon, in de loop der jaren, het vaak aangepaste R.I.V.-reglement aan de vreemde netten immer meer en meer verruimd voorwaarden aangeboden heeft, lieten deze toch nog niet toe het weder gebruiken voldoende intensief te maken, noch, bij gevolg, de lege ritten op bevredigende wijze te verminderen.

Waarom? Om verscheidene redenen :

- Tussen twee naburige netten is er nooit een evenwicht in de omvang van de invoer en de uitvoer waarvoor dezelfde wagentypen gebruikt worden ;
- Zelden worden de wagenaanvragen voor internationale vervoeren ingediend in de stations en op de ogenblikken dat er een vreemde, aangepaste wagon beschikbaar is (de bruikbare, vreemde wagon bevindt zich vaak ver van de ladingstations en dikwijls zelfs is hij verder verwijderd van die stations dan van de grens waarover hij moet teruggevoerd worden) ;
- De klant neemt niet altijd voldoening met de vreemde wagen die te zijner beschikking gesteld wordt, o.a. wanneer het gebruik van die wagon de toepassing vergt van een nadelig tarief te wijten aan het laadvermogen of aan de lengte.

De vreemde wagon is dus behept met een zekere gebrekkelijkheid : hij is niet geschikt om alle bewegingen uit te voeren en hij is niet in staat om, zoals de nationale wagon, al de ladingen voor al de richtingen te ontvangen.

Telkens als er sprake is van een verruiming der voorwaarden betreffende het weder gebruiken, komen in de schoot van het R.I.V. uiteenlopende belangen tegenover elkaar te staan, nl. die van de administraties-eigenaars en die van de administraties-gebruikers. Elke verruiming heeft immers als gevolg dat het eigenaarsnet langer beroofd blijft van zijn wagon, zonder dat er rekening gehouden wordt met



EUROP-wagen van de N.M.B.S.



zijn belangen (1). Het is evenwel normaal dat een eigenaarsnet bij voorrang beschikt over de wagen waarin het een gedeelte van zijn kapitaal geïnvesteerd heeft en dat het zijn economie hieruit zou laten voordeel halen vóór die van de andere netten.

### Een andere moeilijkheid

De R.I.V.-conferenties die elkaar sedert 1922 opvolgden, hadden geen billijk bedrag voor de taks kunnen vaststellen, dat aanvaardbaar was tegelijkertijd door de uitvoerende administraties-eigenaars en door de invoerende administraties-gebruikers. Terwijl de eerste, die in minderheid waren, standvastig een verhoging van de taks vroegen door in te roepen dat het toegepaste bedrag de verwervings- en onderhoudskosten van het effectief geenszins dekte, konden de invoerende administraties gedurende 36 jaar een voldoende verhoging doen uitstellen, door verscheidene argumenten te laten gelden en, o.a., de volgende :

- Men mag de economisch minder begunstigde landen niet verpletteren door hen te drijven tot tariefverhogingen die hun klanten niet zouden kunnen dragen ;
- Indien de bouwkosten van de wagen de omvang van de taks beïnvloeden, mag men evenwel niet vergeten dat die kosten minder hoog zouden zijn in de invoerende landen met zwakke economie dan in de uitvoerende landen met stevige economie.

Slechts op 1 januari 1958 kon, na tal van discussies, de taks bepaald worden op een door beide partijen aanvaardbaar peil. De aanzienlijke stijging van de prijs der grondstoffen en van de bezoldigingen die sedertdien bleef aanduren, heeft het bestaande evenwicht reeds verbroken en brengt de vaststelling van het bedrag opnieuw ten berde.

### De standaardisatie der wagens, basis van een nieuwe vooruitgang

De wagens standaardiseren betekent aan iedere categorie eenvormige karakteristieken geven, die zodanig bepaald zijn

(1) Hier valt aan te stippen dat de verruiming o.a. tot gevolg hebben het eigenaarsnet van zijn wagen te beroven juist op het ogenblik dat het er het meest behoefte aan heeft, d.w.z. op het ogenblik van toppunten in het vervoer die doorgaans gemeen zijn aan alle of de meeste netten.

Laten wij, bovendien, ook nog vermelden dat telkens als er weinig vervoeren zijn, de administraties de vreemde wagens zo vlug mogelijk teruggeven en hun eigen wagens in internationale dienst gebruiken om de taksen te genieten.

dat zij het best voldoen aan de gewone behoeften van de gebruikers en de gemeenschappelijke technische desiderata van de spoorwegen.

De standaardisatie van de wagens heeft gunstige gevolgen gehad. Uit handelsoogpunt betekent het eenvormig maken van de essentiële karakteristieken (afmetingen, nuttige lading...) in functie van de behoeften der cliënteel, het vergemakkelijken van de verspreiding van deze karakteristieken, maar vooral het vergemakkelijken van de stoffelijke organisatie der verzenders op het gebied van de vrachtwagenritten, de afmetingen der colli, de verpakkingen, de behandelings- of weegtoestellen. Uit het oogpunt der spoorwegexploitatie betekent de beperking van het aantal wagentypen door ze eenvormig te maken per categorie, de versoepeling van de verdeling van het lege materieel, de toename van het goede gebruik der voertuigen, de vermindering van de onproductieve, lege ritten en tevens, door een vermindering van de omloopsduur, de verbetering van het rendement van het wagenpark. Uit het oogpunt van de bouwkosten, biedt de standaardisatie der wagens de mogelijkheid om de fabricageprijzen gevoelig te doen dalen, daar de administraties niet alleen de vernieuwing van hun wagenpark kunnen spreiden en van jaar tot jaar de technische vorderingen kunnen invoeren, maar tevens de mogelijkheid hebben om hun bestellingen zodanig te groeperen dat ze in de fabrieken voordeligere bouwvoorwaarden bekomen. Maar, wat ons hier bijzonder aanbelangt, is dat de standaardisatie der wagens het mogelijk maakte een nieuwe internationale belangenovereenkomst op te richten die doeltreffender is dan de unie van de R.I.V.

### De « EUROP-conventie »

In 1951, hebben de Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn, in een internationale sfeer die gunstig was voor het ontstaan van economische gemeenschappen van alle aard, zich erop toegelegd om een tastbare overeenkomst tot stand te brengen die beziel is met de geest van de Europese samenwerking. Deze overeenkomst wijzigde verscheidene clausules van het R.I.V.-reglement opdat zekere wagens gemeenschappelijk zouden kunnen gebruikt worden. In 1953 sloten acht netten zich aan bij de Duitse en Franse promotors : België, Denemarken, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Saarland en Zwitserland. De overeenkomst, ondertekend door deze tien netten, wordt als « EUROP-conventie » betiteld.

Deze conventie verhelpt de gebrekkelijkheid die de wagen treft wanneer hij onder het R.I.V.-regime in omloop is buiten zijn net ; zij stelt een compensatie in wagens in de plaats van de betaling der taks waarvan het bedrag immer aan betwistingen onderhevig is. Indien dit ruilstelsel, gebaseerd op de compensatie in natura, kon ontstaan, dan is dit te danken aan de standaardisatie : een voornaam deel van de verschillende wagenparken werd ruilbaar zonder enige hinder voor de administraties en voor de gebruikers.

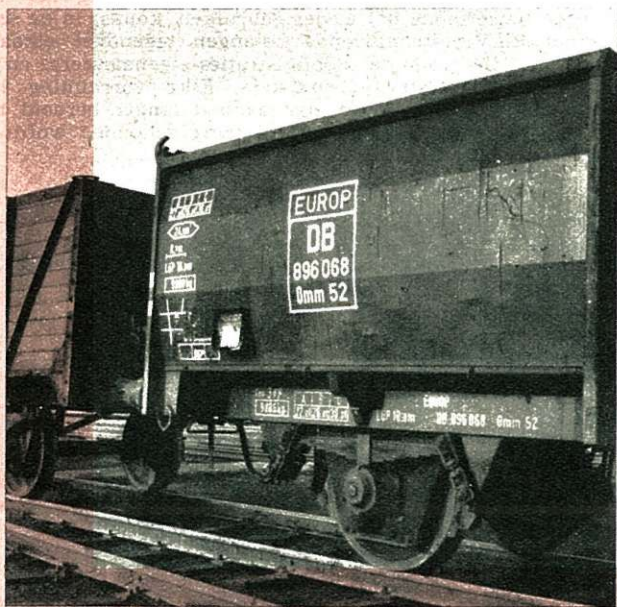
Daar, volgens de basisprincipes van de « EUROP-conventie », de terugzending van de gemeenschappelijk gebruikte wagens niet meer opgelegd is, kan elk aangesloten net thans de wagens van de administraties, die leden zijn van de conventie, als zijn eigen wagens gebruiken.

Om te vermijden dat het gebrek aan evenwicht in de invoer- en uitvoertrafiek, het effectief van het ene of andere net zou doen aangroeiën of verminderen, spannen de administraties zich in om dagelijks, in elke categorie van gemeenschappelijk gebruikte wagens, een kwantitatief evenwicht te verwezenlijken door een zending van leeg materieel die zij samenstellen zoals het hun best past.

De dagelijkse tariefschommelingen zijn evenwel zodanig dat dit evenwicht niet precies kan bereikt worden. Om de compensatie in natura aan te vullen, moeten de administraties met een overschot aan de administraties met een tekort taksen betalen, gebaseerd op de kostprijs. Deze taksen, die maar een gering aantal wagens treffen, belopen per dag-wagen 4,25 goudfrank voor de open wagens en 4,75 goudfrank voor de gesloten wagens.

Vooralsnog worden geen platte wagens gemeenschappelijk gebruikt. Het bestaan van verschillende bedragen voor de open en gesloten wagens, wordt uitgelegd door de verschillende bouwvoorwaarden voor deze beide typen van wagens (1).

(1) Het R.I.V.-stelsel past, voor de eenvoudigheid, een gemiddeld bedrag toe voor de verschillende categorieën van wagens.



EUROP-wagen van de D.B.





In het bureau van de EUROP-wagens te Bern, stellen de afgevaardigden van de aangesloten netten, in gemeen overleg, de compensatie-bewegingen van lege wagens vast.

### Hoe de conventie werkt

Een enkel organisme, « Bureau van de EUROP-wagens » genaamd, verzekert de werking van de conventie. Het is samengesteld uit één afgevaardigde per aangesloten net. Zijn zetel is gevestigd te Bern. Het krijgt dagelijks kennis van het aantal EUROP-wagens dat de grenzen overschrijdt; het bepaalt de omvang van het gebrek aan evenwicht in elke administratie en de compensatie-bewegingen der lege wagens; het stelt de bedragen van de te betalen taksen vast.

Er valt aan te stippen dat de « EUROP-conventie » geenszins wijzigingen aanbrengt in het eigendomsrecht van elke administratie op de wagens die deze in de Gemeenschap aanbrengt.

De wagens van de conventie zijn identificeerbaar door het EUROP-merk dat zij op hun beide zijden dragen boven het merk van het eigenaarsnet. Zij omvatten voor het ogenblik een vierde van het volledige wagenpark der aangesloten administraties. Opdat zij de hun toegewezen rol zo volledig mogelijk zouden kunnen vervullen, werd er voorgeschreven dat zij bij voorkeur moeten gebruikt worden voor de vervoeren tussen de aangesloten administraties. Na verloop van tijd, zal deze voorkeur geen reden van bestaan meer hebben, daar de aangesloten netten de verbintenis hebben aangegaan alleen gestandaardiseerde wagens te bouwen bij de vernieuwing van hun park en deze wagens te voorzien van het EUROP-merk.

Wat de herstelling van het materieel betreft, werd er voorzien, ten einde de ledige ritten van de beschadigde wagens tot een minimum te herleiden, dat de administratie-gebruikster al de beschadigingen moet herstellen op haar eigen kosten en, in principe, welke er ook de omvang van is. Hiertoe, hebben de administraties-eigenaars voorraden van wisselstukken gratis aangelegd op elk net. Deze prestatie in natura, uitgevoerd door de administratie-gebruikster, verklaart het verschil tussen de R.I.V.- en EUROP-taksen. De periodieke herzieningen evenals de te aanzienlijke herstellingen, die technisch moeilijk uit te voeren zijn buiten de administraties-eigenaars, worden evenwel door deze laatste verricht.

Onder het R.I.V.-regime moet het afzendersnet de wagens leveren die nodig zijn voor de internationale trafiek. Dit principe noopt de afzendersnetten ertoe wagens te bouwen en te onderhouden in voldoende aantal om de vervoeren op hun volledig traject (nationaal traject + buitenlands traject) te verzekeren. Onder het EUROP-regime moet een aan een naburig net afgestane wagen door dit net gecompenseerd worden zonder de voltooiing van het traject af te wachten. Dit nieuwe principe heeft een aanpassing van de wagenparken ten gevolge. Een invoer- of doorvoernet moet over een omvangrijker eigen

effectief beschikken, maar het spaart, daarentegen, de R.I.V.-taksen uit die het zou betaald hebben. Een uitvoernet kan zijn effectief verminderen, maar het verliest, daarentegen, de R.I.V. taksen die het zou ontvangen hebben.

In afwachting dat de aanpassing van de parken trapsgewijs werkelijkheid wordt, werd er rekening gehouden met de bestaande parken. De uitvoerlanden hebben, tegen betaling van de taks en als overgangsmaatregel, de invoer- en doorvoerlanden laten beschikken over een aantal wagens dat de inbreng van deze laatste netten overtrof. Het aldus toegelaten overschot werd, van jaar tot jaar, degressief vastgesteld; het zal uiteindelijk tot 0 herleid worden op 1-1-1963.

### De gunstige balans van de hervorming

Indien wij de financiële kant van de « EUROP-conventie » ter sprake brengen, dan roepen wij terzelfder tijd de moeilijkheden, die oprezen tijdens de eerste debatten, voor de geest. De administraties verschansten zich in het begin achter een benepen geldelijke vergelijking tussen hun rekeningen van R.I.V.-taksen en hun rekeningen van EUROP-taksen. Vooroordelen moesten overwonnen worden. De gunstige slotbalans van de hervorming, een balans op lange termijn, scheen door sommigen uit het oog verloren, terwijl zij voor anderen vanzelfsprekend was.

Het staat thans vast dat deze hervorming, in het voordeel van allen, belangrijke bezuinigingen van lege ritten meebrengt, en een beter rendement der wagens alsook, logischerwijs, een vermindering van het totaal aantal nieuwe wagens, te bouwen en te onderhouden op het geheel van de in de conventie verenigde netten.

Als dit resultaat bereikt werd, dan komt dit doordat de spoormannen, die het sedert lang gewoon zijn op internationaal gebied in volle vertrouwen samen te werken, als echte Europeanen hebben kunnen denken. Zij hebben langzamerhand de moeilijkheden uit de weg geruimd die bij het in werking treden van de « EUROP-conventie » oprezen en zij hebben, op hun gebied, van de Europese gemeenschap een werkelijkheid gemaakt.

P. REMY.



Vanuit Bern licht de afgevaardigde van de N.M.B.S. de diensten te Brussel in over de uit te voeren compensatie-bewegingen.