

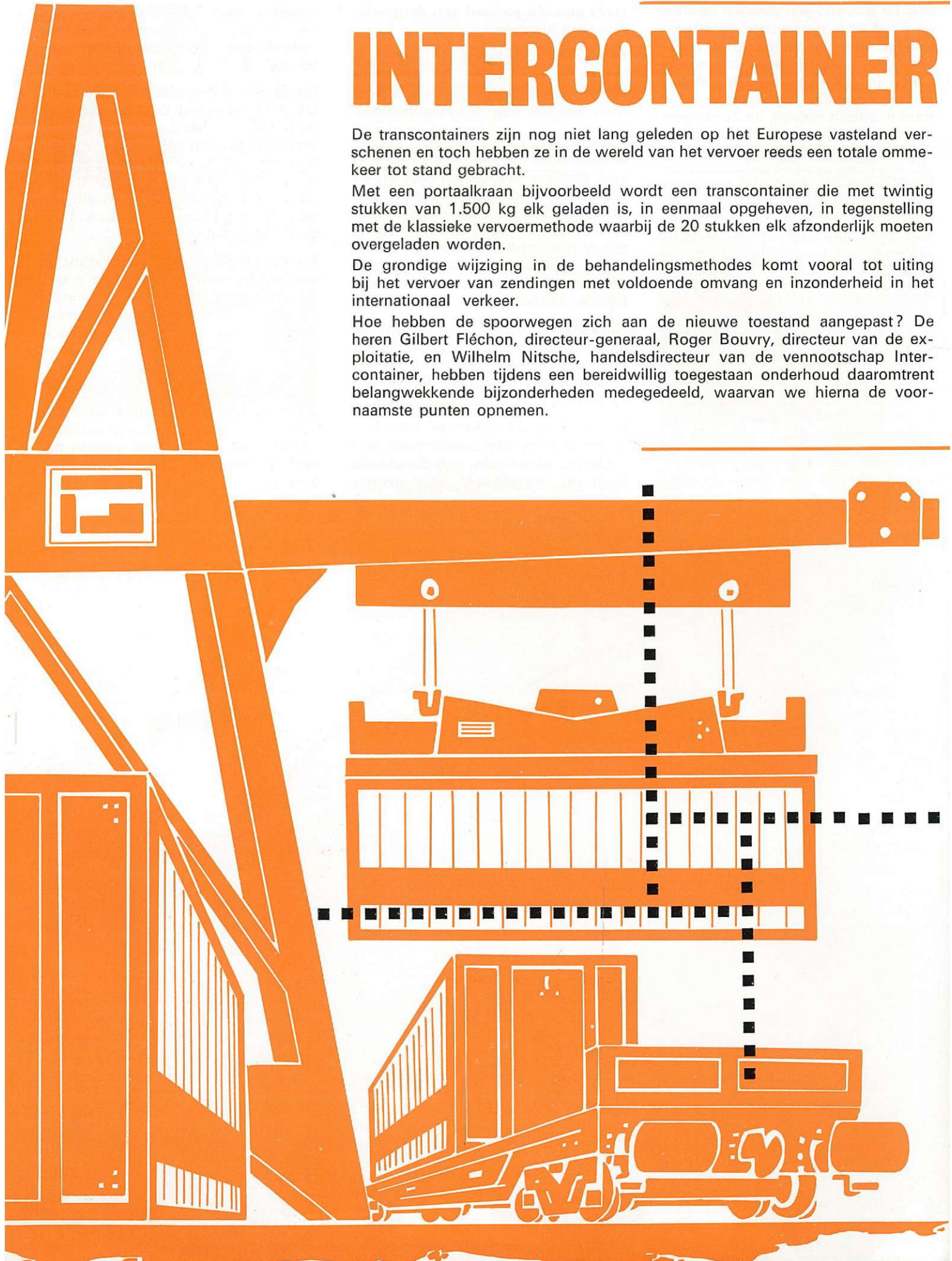
INTERCONTAINER

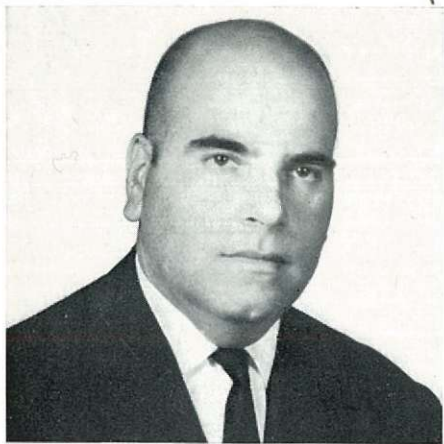
De transcontainers zijn nog niet lang geleden op het Europese vasteland verschenen en toch hebben ze in de wereld van het vervoer reeds een totale ommekeer tot stand gebracht.

Met een portaalkraan bijvoorbeeld wordt een transcontainer die met twintig stukken van 1.500 kg elk geladen is, in eenmaal opgeheven, in tegenstelling met de klassieke vervoermethode waarbij de 20 stukken elk afzonderlijk moeten overgeladen worden.

De grondige wijziging in de behandelingsmethodes komt vooral tot uiting bij het vervoer van zendingen met voldoende omvang en inzonderheid in het internationaal verkeer.

Hoe hebben de spoorwegen zich aan de nieuwe toestand aangepast? De heren Gilbert Fléchon, directeur-generaal, Roger Bouvry, directeur van de exploitatie, en Wilhelm Nitsche, handelsdirecteur van de vennootschap Intercontainer, hebben tijdens een bereidwillig toegestaan onderhoud daaromtrent belangwekkende bijzonderheden medegedeeld, waarvan we hierna de voornaamste punten opnemen.





M. Gilbert Fléchon,
directeur-generaal.

M. Roger Bouvry,
exploitiedirecteur.



M. Wilhelm Nitsche,
handelsdirecteur.

EEN COOPERATIEVE VENNOOTSCHAP VAN SPOORWEGEN

De heer FLECHON:

Intercontainer is een cooperatieve vennootschap van spoorwegen.

De Internationale Spoorwegunie heeft onmiddellijk het belang ingezien van de transcontainers, toen ze op de vervoermarkt verschenen. Reeds op 5 december 1967 heeft ze een internationale vennootschap van spoorwegondernemingen voor het vervoer van transcontainers opgericht: de vennootschap INTERCONTAINER. Het is een coöperatieve vennootschap naar Belgisch recht, waarvan de maatschappelijke zetel te Brussel gevestigd is en het hoofdbestuur en de bedrijfszetel zich te Basel bevinden.

DE LEDEN VAN DE VENNOOTSCHAP

De heer FLECHON:

Vijftien spoorwegondernemingen nemen eraan deel. Zij vertegenwoordigen Groot-Brittannië, Zwitserland, de Duitse Bondsrepubliek, Oost-Duitsland, Italië, Denemarken, Zweden, Nederland, België, Luxemburg, Ierland, Spanje, Hongarije, Oostenrijk en Frankrijk.

Ook de vennootschap Interfrigo, die zelf een dochtermaatschappij is van 17 spoorwegondernemingen, is lid van INTERCONTAINER.

De Joegoslavische, Portugese en Noorse spoorwegen hebben zich officieel kandidaat gesteld en nog andere netten hebben belangstelling getoond voor een toetreding.

Feitelijk zijn alle landen toegetreden die bij het transcontainerverkeer betrokken zijn en

de landen die er niet bij zijn, nemen geografisch een afgelegen positie in „zodat er geen onderbreking is in de materiële organisatie „op het terrein“.

De heer NITSCHÉ:

Die vennootschap is niets anders dan een Europees commercieel organisme dat verschillende spoorwegen groepeerd en, net als de verschillende afzonderlijk genomen spoorwegondernemingen, bereid is tot samenwerking met al wie bij het vervoer betrokken is. Ze zorgt dan ook maar alleen voor de eindverrichtingen op verzoek van de cliënten.

INTERCONTAINER is een groothandelaar die bij de spoorwegen diensten koopt in de vorm van volledige treinen of van stellen, om zo laag mogelijke tractieprijs te bekomen, waarna hij als tussenhandelaar of kleinhandelaar die diensten aan de gebruikers voortverkoopd. De tussenpersonen van de vervoerssector kunnen, volgens het verkeersvolume dat ze bezorgen, voordeliger voorwaarden bekomen dan een alleenstaande afzender.

DE HANDELSVERTEGEN- WOORDIGING IN DE VERSCHILLENDE LANDEN

De heer NITSCHÉ:

De handelsvertegenwoordiging van INTERCONTAINER is in handen:

— van de spoorwegonderneming zelf, zoals dat bijvoorbeeld het geval is in Duitsland, (D.B.), Luxemburg, Nederland, of

— van een andere vennootschap, meestal een dochtermaatschappij van de spoorweg; die naast haar andere werkzaamheden de vertegenwoordiging op zich neemt van INTERCONTAINER, bijvoorbeeld INTER-

FERRY in België, de „Compagnie nouvelle de Cadres“ (CNC) in Frankrijk, CEMAT in Italië.

EEN ENKELE GESPREKSPARTNER

Men kan INTERCONTAINER beschouwen als het gemeenschappelijk handelsagentschap der betrokken spoorwegen, die aan dat organisme werkelijke commerciële bevoegdheden hebben overgedragen.

Voor de handelsbetrekkingen met de cliënteel zorgen in de eerste plaats de handelsexperten. Om hun opdracht goed te kunnen uitvoeren, beschikken de vertegenwoordigers van INTERCONTAINER over een vrij ruime bevoegdheid. Door die gedecentraliseerde organisatie werkt INTERCONTAINER vlotter en worden de betrekkingen met de cliënteel vereenvoudigd, doordat ze ter plaatse over een enkele, bevoegde gesprekspartner beschikt.

EEN VERVOERDIENST DIE KAN CONCURREREN

De heer BOUVRY:

Minder behandelingskosten, aanzienlijke tijdswinst — in vier minuten tijd wordt 30 ton op een wagen gezet — zijn voordelen bij het gebruik van transcontainers waardoor de vervoerkosten merklijk dalen. De tijd is in dit geval een belangrijk element om besparingen tot stand te brengen.

De spoorwegen moesten ze zich dus op toeleggen het vervoer van transcontainers te organiseren om er een snel vervoermiddel van te maken. Het doel van de vennootschap INTERCONTAINER bestaat er dan ook in, op Europees vlak een net van directe treinen

INTERCONTAINER

aan te leggen voor een pendelverkeer tussen de grote centra, met geprogrammeerde, snelle en frequente treinen die onderweg niet moeten getrieerd worden, en interessante prijzen te stellen, doordat de techniek van de volledige trein kan toegepast worden.

De heer NITSCHKE:

Eveneens met het doel het vervoer van transcontainers sneller te doen verlopen, heeft INTERCONTAINER vooral aandacht gewijd aan het probleem van de afhaling en de bestelling aan huis. De vennootschap wenst dat de voordelen van de huis-huisdienst niet beperkt blijven tot de cliënten die over een verbindingsspoor beschikken, maar ze wil ook de andere cliënten dezelfde voordelen bieden. Daartoe doet zij een beroep op de diensten voor afhaling en bestelling aan huis, die door de spoorwegondernemingen zelf (bijvoorbeeld de Duitse Bonds-spoorwegen) of door de vertegenwoordigers van INTERCONTAINER (Interferry in België, CNC in Frankrijk enz.) bij de „terminals“ werden opgericht.

DE GROTE VERKEERSADERS

De heer BOUVRY:

In beide richtingen bestaan thans de volgende grote verbindingen:

- Amsterdam - Rotterdam - Milaan, 5 verbindingen per week;
 - Zeebruggebrugge - Antwerpen - Milaan, 6 verbindingen per week, met aansluiting met de speciale containerschepen Harwich - Zeebrugge van de Britse spoorwegen;
 - Londen - Parijs, 5 verbindingen per week;
 - Zeebrugge - Antwerpen - Rotterdam - Amsterdam (TEZ), 5 verbindingen per week;
 - Rotterdam - Frankfurt - Mannheim - Stuttgart (Delta-Expres), driemaal per week.
- Al die diensten onderhouden de verbinding met zeehavens, doordat de zeevaartmaatschappijen het eerst van transcontainers gebruik hebben gemaakt. Ze zullen echter geleidelijk uitgebreid worden tot het vastelandsverkeer tussen nijverheids- en verbruikscentra. Naargelang van de oprichting van nieuwe „terminals“ (speciaal voor transcontainerverkeer uitgerust) zal het net der grote verkeersaders groeien. Momenteel zijn er een vijftigtal „terminals“, maar op het einde van het jaar zullen er heel waarschijnlijk meer dan 120 zijn.

DE FREIGHTLINERS

De heer BOUVRY:

Voor bepaalde verkeersstromen kan het verantwoord zijn speciale directe treinen met

ondeelbare stellingen voor pendelverkeer in te leggen.

De Britse spoorwegen hebben voor dat soort treinen, die ze freightliners noemen, ondeelbare treinstellen van vijf speciale wagens genomen, die onderling door een vaste koppeling verbonden zijn en die enkel aan de twee uiteinden van het stel met een klassieke stoot- en trekrichting uitgerust zijn.

De methode moet niet noodzakelijk in die vorm op het vasteland worden ingevoerd, maar moet op hetzelfde beginsel steunen; de toepassingen ervan mogen variëren volgens de omstandigheden en de grootte van de behoeften.

SPECIAAL MATERIEEL

De heer BOUVRY:

Met het oog op een doeltreffend gebruik wil INTERCONTAINER snel een park van speciale containerwagens samenstellen:

— dergelijke wagens bezitten bevestigingsmiddelen waarmee de verschillende transcontainers onmiddellijk stevig kunnen vastgezet worden; daardoor worden de verrichtingen versneld en verhoogt de veiligheid van het vervoer;

— ze bestaan enkel uit de voor hun gebruik onmisbare elementen en hoeven dus geen ingewikkelde constructie te hebben; de tarra wordt daardoor kleiner en het laadvermogen neemt toe;

— de moderne bouw ervan maakt bovendien gebruik van de laatste snufjes van de techniek, inzonderheid inzake reminrichting en loopstel, zodat ze in ijlgoedtreinen kunnen opgenomen worden

Daarentegen is de oprichting van een transcontainerpark voor INTERCONTAINER geen op korte termijn te bereiken doel, rekening houdend met het aantal in omloop zijnde containers van scheepvaartmaatschappijen, met de constructieprogramma's van sommige spoorwegen of van hun dochtermaatschappijen en met de mogelijkheden van afhuring. Later zal er, volgens de ontwikkeling van het continentaal verkeer, een beslissing worden genomen over de aanschaffing van een transcontainerpark en zullen de karakteristieken en de omvang ervan worden vastgelegd. Inzake koeltranscontainers daarentegen heeft de vennootschap INTERFRIGO¹ kortelings een aankoopprogramma opgemaakt voor 81 eenheden van 40 voet, waarvan de eerste in de lente van 1969 kunnen worden geleverd, en voor 108 eenheden van 20 voet. Daarbij dient aangestipt dat het vervoer in transcontainers met koelinrichting uitsluitend behoort tot de bevoegdheid van INTERFRIGO, welke vennootschap gebruik zal maken van de

diensten van INTERCONTAINER, wat verzending, behandeling en eindvervoer betreft.

BESLUITEN

De heer FLECHON:

INTERCONTAINER verricht baanbrekend werk in het internationaal spoorwegverkeer. Het is immers voor de eerste maal in hun geschiedenis dat de Europese spoorwegen besloten hebben op een ruim geografisch vlak, vermits zowel landen uit Oost- als uit West-Europa erbij betrokken zijn, zeer grote commerciële bevoegdheden over te dragen op een gemeenschappelijk opgerichte vennootschap.

Door dat voorbeeld wordt aangetoond welke rol de transcontainer speelt bij de integratie en tevens welke taak de spoorweg kan vervullen in een modern vervoerstelsel en welk baanbrekend werk hij verricht door zijn structuren geleidelijk aan te passen aan de vooruitgang van de techniek.

Om die taak zo goed mogelijk te kunnen vervullen, moet INTERCONTAINER alle elementen kennen die het welslagen bepalen van de diensten welke die vennootschap nu reeds aanbiedt en welke zij in de toekomst zou kunnen aanbieden.

Daarom heeft de vennootschap INTERCONTAINER de firma Mc Kinsey & Co, die een wereldfaam geniet als „Management consultant“, er onlangs mee belast voor haar rekening een grondige marktstudie en een even grondige economische studie uit te voeren. De firma Mc Kinsey & Co beschikt reeds over een ruime ondervinding op het gebied van de economie van het vervoer met transcontainers. In dat opzicht kan men verwijzen naar de belangstelling die werd gewekt door haar in juni 1967 gepubliceerd verslag voor de British Transport Docks Board en tevens de studie vermelden die ze in 1968 voor de British Railways heeft verricht met het oog op de invoering van een transcontainerdienst tussen Groot-Brittannië en Ierland.

Door ertoe te besluiten die studie te laten uitvoeren over 15 Europese landen en hun betrekkingen met de rest van de wereld, geven INTERCONTAINER en, door tussenkomst van INTERCONTAINER, ook de Europese spoorwegen die er lid van zijn, uiting aan hun vastberadenheid om de plaats in te nemen welke hun op de internationale vervoermarkt toekomt op grond van een rationele en een economische organisatie.

¹ Interfrigo: welbekende dochtermaatschappij der spoorwegen, gespecialiseerd in de internationale koeltransporten.