



Nachtelijke verrichting in de transcontainer-terminal te Zeebrugge, bruggehoofd van een belangrijk verkeer van transcontainers tussen Groot-Brittannië en het vasteland. Lees in dat verband ons artikel over het vervoer van transcontainers tussen Zeebrugge en „Ford-Werke“ te Genk (p. 10).

INHOUD

Blz

- 2 Intercontainer promotor van bloktreinen
- 6 Vervoernet Transcontainers spoor-weg
- 7 Intercontainer in Griekenland
- 7 Behandeling der transcontainers mogelijk te Kortrijk
- 7 Goederenverkeer EEG-Spanje en EEG-Israël
- 8 De O.C.T.-terminal te Zeebrugge
- 9 Huren van transcontainers
- 11 Geregeld verkeer met Ford-transcontainers tussen Zeebrugge en Genk
- 14 Verbetering internationale dienstregelingen
- 15 Spectaculaire aangroei autoslaaptreinen
- 16 Met de TEEM-treinen zuidvruchten en groenten plukkvers op uw tafel
- 16 Per spoor naar Tyrol en de Dolomieten in één nacht, met doorgaande rijtuigen
- 17 Elektronische plaatsbespreking voor de internationale treinen
- 18 Zomer 71. Reizen Railtour en FTS
- 19 Rail-Europ-Junior ook geldig in Duitsland en Joegoslavië
- 20 Naar de Franse Riviëra per slaapwagen

Redactie: Frankrijkstraat 85
1070 Brussel
tel. (02)23.80.80 - toestel 2670

Foto's: F. Putman - Brussel.

Lay-out: P. Funken - Brussel.

Drukkerij: Omega n.v. - Antwerpen.

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

Verantwoordelijke uitgever: P. SERGYSELS - BRUSSEL.



De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en in het bijzonder de Handelsdirectie heeft de droeve plicht U het schielijk overlijden te melden van de Heer C. TAES tengevolge van een auto-ongeval.

Als directiesecretaris bij de Handelsdirectie was de Heer TAES sinds verscheidene jaren belast met de studie van de problemen eigen aan het vervoer van petroleum- en scheikundige produkten.

Ter erkenning van zijn uitzonderlijke verdiensten werd hij tot directeur van de N.V. Interferry aangesteld. Hij heeft echter nauwelijks de tijd gekregen deze nieuwe taak op te nemen.

Voor al degenen — en het zijn er zeer velen — die de Heer TAES hebben gekend, zal hij in de herinnering blijven leven als een immer opgeruimde, vitale persoonlijkheid waarvan het plichtsbefes kenmerkend was.

Met geheel zijn wezen zette hij zich in voor de realisatie van zijn talrijke initiatieven. De resultaten van zijn ijver en doorzettingsvermogen zijn dan ook sprekend.

Een van zijn hoofdbekommelingen was zonder twijfel het verbeteren en het in stand houden van uitstekende menselijke betrekkingen. De brede schare van zijn vrienden is het beste bewijs van zijn welslagen.

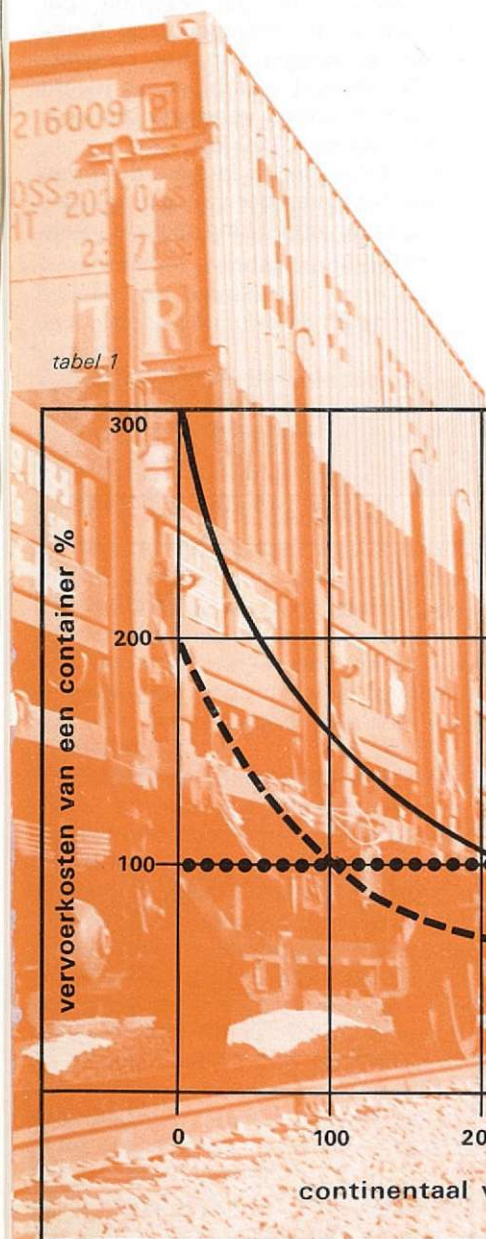
De Heer TAES was ook een gewaardeerd en nauwgezet medewerker aan ons tijdschrift. Door zijn verscheiden verliest de Handelsdirectie een harer waardevolste krachten.



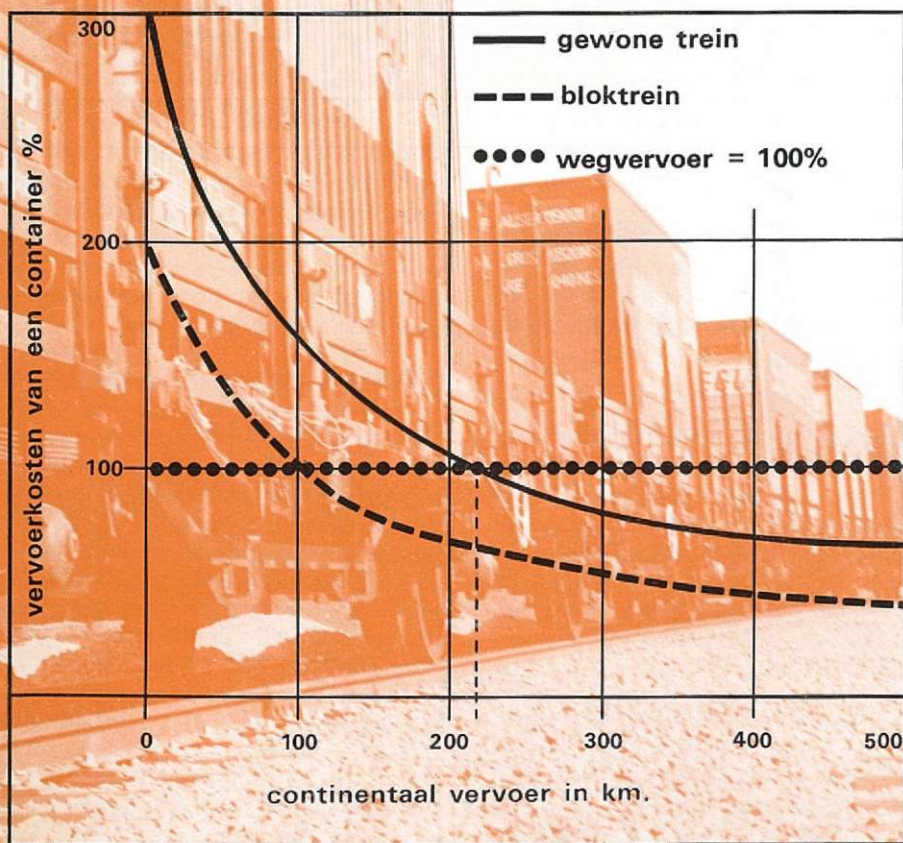
In een artikel dat onlangs in het Britse tijdschrift Railway Gazette werd gepubliceerd, heeft de heer JACOBS, directeur van Intercontainer, de resultaten besproken van een studie die aangetoond heeft dat er op de Europese transcontainer-vervoermarkt behoefte bestaat aan 2 niveaus van dienstverlening. Op het eerste niveau stelt die studie de behoefte aan bloktreinen die met betrekkelijk hoge snelheid rijden tussen de voornaamste verkeerscentra; de eerste „Intercontainer“-verbinding van dit soort werd op 1 oktober jongstleden tussen Parijs en Keulen in dienst gesteld.¹

¹ Op het tweede niveau komt dan het andere spoorwegvervoer in transcontainers, zoals bij voorbeeld met TEEM-treinen (Trans Europ Express Goederen).

Intercontainer promotor van de bloktreinen



tabel 1



Met uitzondering van twee bloktreinen in de verbinding Benelux-Milaan, werd tot op het einde van de maand september laatstleden het internationaal transcontainerverkeer per spoor in Europa verricht met T.E.E.M.-treinen of andere goederentreinen.

Deze toestand staat in tegenstelling met die in Groot-Brittannië, waar bijna alle transcontainers vervoerd worden met bloktreinen². Hierbij mag echter niet uit het oog worden verloren dat op het vasteland het rollend materieel en de rangeerstations gedurende de tweede wereldoorlog bijna volledig werden vernield. Hun wederopbouw vanaf 1945 heeft tot gevolg gehad dat de vastelandsspoorwegen uitgerust werden met een modern wagenpark en dito rangeerstations. In Groot-Brittannië, daarentegen, gebeurden de vervangingen stuksgewijze, waardoor de oude modellen bleven voortbestaan zodat de hoge kosten van de investeringen die voor de modernisering van de exploitatie-

² Die in de loop van het vervoer geen enkele rangering vereisen.

methoden nodig waren, de ontwikkeling van het stelsel der „freightliners“³ bevorderden. Door het intensief gebruik van freightliner-goederenwagens in pendeldienst werd het aantal nodige wagens aanzienlijk beperkt en werden de nodige rangeringen verminderd.

De formule van de „freightliner“-treinen werd op het vasteland beproefd; daartoe stelde Intercontainer 34 containerdraagwagens in dienst voor een periode van een zestal maanden. Dat stelsel bleek op het vasteland niet praktisch te zijn wegens de samenstelling van de treinstellen, die uit ondeelbare groepen van vijf wagens bestonden. Er werden moeilijkheden ondervonden in de havendokken; want het was niet altijd gemakkelijk dergelijke groepen op de kaaien naast de schepen op te stellen, en gelijkaardige moeilijkheden deden zich ook voor aan de Italiaans-Zwitserse grens. Het ophouden van één enkele transcontainer te Chiasso voor de douaneverrichtingen of een sanitaire controle veroorzaakte onvermijdelijk

³ Bloktreinen die als ondeelbare stellingen, in pendeldienst, met grote snelheid en volgens een vaste dienstregeling, rijden tussen twee bepaalde punten en die gespecialiseerd zijn voor het vervoer van transcontainers, met bijkomende prestaties: levering van containers, voor- en natransport over de weg en andere dienstverleningen.

het ophouden van de andere containers van hetzelfde „blok“.

Er werd nochtans erkend dat de ontwikkeling van een net van expres-treinen, van terminal tot terminal, nodig was voor het vervoer van de transcontainers, en er zijn redenen om aan te nemen dat de toestand geleidelijk zal verbeteren.

Grondslag voor een planning.

Er werd een belangrijk planningswerk ondernomen, dat in ruime mate steunt op de ervaring van Intercontainer en op een studie welke deze Maatschappij heeft laten verrichten.

Gelet op de grote verscheidenheid in de exploitatiemethoden en in het commercieel beleid van de aangesloten spoorwegen, waren er onvermijdelijk grote meningsverschillen over de wijze waarop de onderneming moet ontwikkeld worden. Dat is een van de redenen waarom de firma Mac-Kinsey en Co in 1969 door Intercontainer belast werd met de voorbereiding van een verslag over de perspectieven van het vervoer met transcontainers in Europa. Die firma heeft uitvoerige aanbevelingen geformuleerd, die de grondslag vormen van de dagelijkse strategie van Intercontainer. De Mac-Kinsey-studie, die in januari

1969 werd aangevangen, duurde tot in april 1970.

De Mac-Kinsey-analyse maakt eveneens een onderscheid tussen de twee verschillende gebieden van het transcontainerverkeer: het intercontinentaal en het Europees verkeer.

Intercontinentaal verkeer.

Het intercontinentaal verkeer omvat overzeese trajecten. Het aandeel van de zeevaartrijnen is daarin essentieel. Het zeetraject vertegenwoordigt natuurlijk het belangrijkste gedeelte van de kosten, zowel wat de prijs van het vervoer (directe kosten) als wat de duur ervan (indirecte kosten) betreft. De concurrentiepositie van elke vervoerwijze voor het traject te land wordt voorgesteld in de tabellen 1 en 2 geeft een theoretische vergelijking van de kosten van het transcontainerverkeer per spoor en over de weg. De kosten van het vervoer per spoor zijn er in aangegeven in functie van de kosten van het wegvervoer. De afstand, waarbij er evenwicht is tussen de twee vervoerwijzen, bedraagt ongeveer 100 km.

Tabel 2 toont dat de langere duur van het spoorwegvervoer van geringe betekenis is in vergelijking met de totale vervoersduur.

TABEL 2

In het intercontinentaal containervervoer is een verschil van enkele uren van minder belang. De 13 bijkomende uren voor het spoorvervoer in Europa betekenen slechts 6% van de totale vervoersduur.

Verrichting	Plaats	Vervoersduur (in uren)	
Laden van container	Springfield, Illinois, USA	—	
Vervoer over de weg	van Springfield naar St. Louis	2	
Overladen op wagon	St. Louis	3	
Vervoer per spoor	van St. Louis naar Port Elisabeth (New York)	35	
Overladen op schip	Port Elisabeth	10	
Vervoer per schip	van Port Elisabeth naar Antwerpen	140	
		<i>Vervoer in Europa over de weg het spoor</i>	
Overladen op wegvoertuig	Antwerpen	2	—
Vervoer over de weg	van Antwerpen naar Basel	13	—
Overladen op wagon	Antwerpen	—	4
Vervoer per spoor	van Antwerpen naar Basel	—	24
Lossen van container	Basel	—	—
Totaal		205	218

De stijgende capaciteit van de containerschepen is een ander argument in het voordeel van de expansie van de rol van de spoorweg in dat verkeerstype. De toeneming van het aantal containers die op een bepaald ogenblik gelijktijdig in een haven toekomen, veroorzaakt een concentratie waaraan de spoorweg beter het hoofd kan bieden.

Het begrip „intercontinentaal verkeer” omvat het verkeer tussen Groot-Brittannië, Ierland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, de eilanden van de Middellandse Zee, enerzijds, en het vasteland, anderzijds.

Het Europees verkeer.

Het initiatief voor het vervoer met transcontainers op Europees vlak ligt bij de spoorwegen, de expeditiefirma's of de ondernemingen die transcontainers exploiteren.

Naast de prijs, zijn de duur van het vervoer, de veiligheidsgraad en de inklaringsfaciliteiten doorslaggevend bij de keuze, door de gebruiker, van de wijze van vervoer te land. Zowel door de Britse freightlinerdiensten op nationaal vlak als door de Mac-Kinsey-studie op internationaal plan werd aangetoond dat transcontainerbloktreinen, die van een terminal naar de andere rijden, zonder rangeringen onderweg, op betrekkelijk korte afstanden kunnen concurreren met het wegvervoer.

Bijgevolg hebben de Europese spoorwegen er alle reden toe een net van dergelijke treinen in te richten.

Definiëring van het net.

Om vast te stellen voor welke verbindingen de bediening met bloktreinen verantwoord is, wordt er rekening gehouden met het potentieel verkeer in elke richting. Het is ook nodig een volgorde van voorrang vast te stellen voor de verschillende gekozen verbindingen.

De door Mac-Kinsey verrichte marktstudie omvatte een statistische analyse en een onderzoek op het terrein. Er werden een aanzienlijk aantal statistische gegevens verzameld betreffende de verkeersstromen tussen de landen die lid zijn van Intercontainer alsmede tussen die landen en de buiten-Europese landen. De verkeersstromen werden vervolgens in zones gegroepeerd. De cijfers werden dan geponeerd door ramingen van het percentage van mogelijke containerisatie voor de diverse produkten, waarbij rekening werd gehouden met een marge voor de aantrekkingskracht van een stelsel van internationale bloktreinen.

Al die gegevens werden door een computer verwerkt; het resultaat daarvan was een net van ongeveer 25 leefbare verbindingen.

Die statistische analyse werd gecontroleerd door onderzoeken die bij talrijke firma's werden uitgevoerd in de vorm van bezoeken of telefonische contacten.

Resultaten van de marktstudie.

Die laatste resultaten werden geëxtrapoleerd, rekening houdende met het geheel van de firma's, derwijze dat een aanduiding kon worden verstrekt betreffende het potentieel verkeer in 1970 in elk van de beschouwde verbindingen. De vergelijking van de resultaten die door toepassing van de twee — fundamenteel verschillende — methoden werden bekomen, toont een hoge graad van overeenstemming. Het aldus bepaald potentieel net voor het internationaal vervoer van transcontainers met bloktreinen is op de kaart afgebeeld.

Om het onderzoek af te ronden werden volgende vragen gesteld:

1. Om welke redenen werd de beschouwde vervoerwijze door de klant gekozen?
2. Welke zijn de kenmerken van de door Intercontainer geboden „service” die voor de potentiële klant aantrekkelijk zijn?
3. Welke zijn de kenmerken die moeten verbeterd worden opdat de Intercontainerdiensten aantrekkelijk zouden worden voor de potentiële klanten die er nog geen gebruik van maken?

De antwoorden op die vragen verschaffen talrijke en nuttige gegevens, die het succes van de onderneming kunnen verzekeren.

Intercontainer beschikt nu over alle nodige informatie betreffende haar potentiële markt en kan bijgevolg een rationeel handelsbeleid vastleggen.

De TEC Parijs-Keulen.

De eerste concrete verwezenlijking die het gevolg was van de marktstudie, was het invoeren van een bloktreindienst „TEC” (Trans Europ Containers) op 1 oktober laatstleden tussen Parijs en Keulen. Die dienst werkt 5 dagen per week in elke richting, en de ervaring die Intercontainer hiermee zal opdoen, zal als leidraad dienen bij de ontwikkeling van het ganse net.

Er werden prijzen voor vervoer „van huis tot huis” berekend met verschillen volgens de verkeersrichting, daar het potentieel verkeer kleiner is in de richting Parijs-Ruhr. De prijzen zijn

gebaseerd op de kosten van de dienst en berekend met inachtneming van de concurrentie van het wegvervoer. Ze zijn onafhankelijk van de lading van de container. Andere prijzen omvatten de afhaling of de bestelling aan huis op een van de terminals.

Bovendien, en dat is een nieuwigheid bij Intercontainer, worden er transcontainers ter beschikking gesteld indien de klant daartoe de wens uitdrukt. De trein stopt niet aan de grenzen en de inklaring heeft plaats op de terminal. Een uitstekende „service” wordt gegarandeerd: containers die vóór 17 uur op de terminal ten vervoer worden aangeboden, staan 's anderendaags 's morgens vóór de deur van de geadresseerde.

Een dergelijke bediening is in categorie A gerangschikt, terwijl de huidige Intercontainerdiensten tot categorie B behoren.

Gelet op de verspreiding van een groot deel van het huidige transcontainerverkeer per spoor, is het onvermijdelijk dat nog gedurende verscheidene jaren transcontainers met TEEM-treinen en andere internationale goederentreinen zullen vervoerd worden.

Het eerste doel dat Intercontainer nastreeft is een snelle ontwikkeling van het net van categorie A. Intercontainer wacht met vertrouwen de reactie van zijn cliënteel af en hoopt in het bijzonder de bestaande samenwerking met de expediteurs te kunnen ontwikkelen.

Om te besluiten, voegen wij hieraan nog toe dat de invoering van een tweede verbinding van categorie A bestudeerd wordt. Het gaat om een dagelijkse pendeldienst tussen Rotterdam en Antwerpen enerzijds, en Parijs, Lyon, Marseille, Toulouse en Bordeaux anderzijds.

Deze dienst zal op 15 februari in werking treden. Een transcontainer die laat uit Antwerpen vertrekt op dag A, zal in de morgen van de dag C te Lyon, Marseille, Toulouse of Bordeaux ter beschikking worden gesteld. Hetzelfde zal het geval zijn in de tegenovergestelde richting.

Ook een treinverbinding van categorie A Benelux-Italië is geprojecteerd. Wij hopen dat ze nog in de loop van 1971 zal worden verwezenlijkt.