

INTERFERRY



De heer Jozef Schuermans is, met ingang van 1 maart 1971, tot directeur van Interferry benoemd. Voorheen was hij inspecteur bij de Belgische spoorwegen, groep Hasselt, en nadien stationschef 1e klasse te Muizen. De heer Schuermans wordt met die functie belast op het ogenblik dat de Maatschappij Interferry vóór een nieuwe ontwikkeling staat. Wij hebben er dan ook prijs opgesteld een bezoek te brengen aan de heer Schuermans, om hem enige vragen te stellen over de perspectieven van de maatschappij waarvan hij nu de leiding heeft. Een vriendelijk man, rustig en scherpzinnig, stond ons te woord.

Mijnheer Schuermans, wij menen te weten dat de maatschappij Interferry belangrijke veranderingen onderneemt. Is er een verband tussen uw benoeming en die veranderingen?

Helemaal niet! Men mag niet overdrijven. U weet wat voor noodlot de directie van Interferry sedert twee jaar getroffen heeft. Na het overlijden van de heer Schoeters, haar afgevaardigde beheerder, verloor zij onlangs de heer Taes, haar nieuwe directeur. Het is evenwel zeker dat wijzigingen op het getouw staan. Ik heb dat klimaat niet geschapen. Ik kom op een ogenblik dat er een evolutie begint, en die zal ik, samen met mijn medewerkers, naar best vermogen bevorderen.

Kunt U ons een en ander over die evolutie vertellen?

Vooreerst wil ik zeggen dat, sedert 1 januari laatstleden, Interferry de enige vertegenwoordiger in België is geworden van Intercontainer (Internationale Vennootschap voor het vervoer van Transcontainers) en tevens van Interfrigo (Internationale Vennootschap voor koeltransporten).

Voor de klant brengt zulks faciliteiten in praktisch opzicht met zich, doordat éénzelfde tussenpersoon nu zowel transcontainervervoer als koeltransporten kan „verkopen“.

Tergelijkertijd geeft Interferry het wegvervoer op om zich toe te leggen op de verbetering van haar activiteit op spoorweggebied.

Nog andere hervormingen worden overwogen. Ze hebben evenwel nog geen vaste vorm gekregen, zodat er hier nog niets bepaalds over gezegd kan worden. Eerlang zullen wij de gelegenheid hebben daarop nader in te gaan.

Kunt u ons wat zeggen over het transcontainerverkeer dat tot uw speciaal domein behoort?

Het buitengewoon succes van de transcontainers vereist een reorganisatie van de maatschappij Interferry, om een verbetering te bekomen van de „service“ die zij de cliënteel wil bieden. Met dat doel zijn de hervormingen ondernomen waarover ik u zoëven sprak.

Er moeten exploitatiemethodes worden gevonden die beantwoorden aan de aangroei van het verkeer. Om dat

doel te bereiken zullen een reeks maatregelen worden getroffen.

Intercontainer, die het probleem op internationaal vlak bestudeert, streeft ernaar een volledig net van gesloten internationale transcontainerreinen, de „Trans-Europ-Container-Express“, in te richten. Dit moeten snelle treinen zijn, waardoor de duur van het vervoer aanzienlijk kan verminderd worden, om de klanten de grootst mogelijke voldoening te schenken.

Zo ontstond op 1 oktober laatstleden de verbinding Parijs - Keulen en op 15 februari de verbinding Rotterdam - Antwerpen - Paris-la-Chapelle - Bordeaux, Toulouse, Lyon, en Marseille. De Trans-Europ-Container-Express-treinen rijden geregeld met een snelheid van 100 km per uur, rechtstreeks van het station van vertrek naar dat van aankomst, en doen onderweg geen enkel vormingsstation aan. Daarom kunnen ze vergeleken worden met de reizigerstreinen.

Die treinen bestaan elk uit een ondeelbaar stel transcontainer-draagwagens. Aldus samengesteld, garanderen de Trans - Europ - Container - Express - treinen het voordeel van een welbepaald aantal plaatsen. Die organisatie gaat gepaard met een plaatsreserveringssysteem, net als hetgeen voor het reizigersverkeer bestaat.

Betekent die reservering geen negatieve maatregel?

Er kan toch niet beweerd worden dat orde brengen in de zaken betekent dat men een negatief standpunt inneemt. De toepassing van het reserveringssysteem op de Trans-Europ-Containers, maakt een einde aan een toestand waarin de klant, die in een drukke periode een transcontainer ten vervoer aanbod, de juiste datum van aankomst bij de geadresseerde niet kan voorzien.

Met die formule wordt de klant van tevoren ingelicht over de vervoermogelijkheden voor de komende dagen; hij krijgt de zekerheid dat zijn transcontainer op de overeengekomen datum wordt vervoerd en kan bijgevolg het werk in zijn onderneming organiseren en de geadresseerde kennis geven van de datum van aankomst van de transcontainer.

Om te besluiten, geven wij hierna het nieuw adres van Interferry.



INTERFERRY - Noteer de volgende inlichtingen :

B.T.W.-NUMMER voor al de diensten : 403.474.666

TE BRUSSEL

Adres : Leuvense weg 21 - 1000 Brussel
Telefoon : 02/11.84.00
P.C.R. 175.69

TE ANTWERPEN

Adres : Noorderplaats 2 - 2000 Antwerpen
Telefoon : directie 03/32.36.58
handelsdienst 03/31.39.16
financiële dienst - boekhouding 03/31.50.56
Interfrigo 03/31.50.55
Telex 32529
Containerterminal N.M.B.S.
Telefoon 03/41.65.08 - 03/41.75.60
Telex : 33613

TE ZEEBRUGGE

Adres : Terminal van de S.B.A. Ferry Boats
Telefoon : 050/552.11 toestel 908



trans europ container express

Van 15 februari 1971 af heeft INTER-CONTAINER, dochter-onderneming van 20 Europese spoorwegen voor het internationaal transcontainervervoer, een dienst Benelux - Frankrijk en vice-versa per Trans-Europ-Container-Express ingericht.

Deze nieuwe dienst, toegevoegd aan de reeds bestaande TECE Parijs - Keulen, functioneert zesmaal per week in beide richtingen met een uitsluitend voor containervervoer bestemde bloktrein. Afhalen en bestellen van de containers over de weg kan door Intercontainer, desgewenst ook door de klant zelf, worden gedaan.

De volgende container-terminals worden aangedaan:

- Nederland*: Rotterdam - Europe Container Terminus (ECT)
België: Antwerpen - Container Terminal
Frankrijk: Paris-La-Chapelle, Bordeaux - Bastide, Toulouse - Matabiau, Marseille - Canet, Lyon - Vénissieux.

De opzet is een bijzonder snel en regelmatig vervoer te bieden:

— in de verbinding Parijs - Antwerpen of Parijs - Rotterdam en omgekeerd worden de containers, die vóór 18.00 uur (in Rotterdam vóór 17.00 uur) op de vertrekterminal zijn aangevoerd, in de loop van de volgende ochtend bij de ontvangst, aan huis of op de kade afgeleverd. De containers die zaterdag vóór 12.00 uur op de terminal ter verzending aanwezig zijn, worden maandagochtend besteld.

— de vervoersduur is 24 uur langer voor containers herkomstig van of bestemd voor de containerterminals verder dan Parijs, hiervoor vermeld.

Sinds 1 oktober 1970 verbindt de eerste TECE-trein Parijs en Keulen. Meer dan 20 andere TECE-verbindingen staan op het programma van Intercontainer. Deze diensten zullen de volgende gemeenschappelijke eigenschappen vertonen:

1. hoge vervoerskwaliteit door de inzet van speciale containerbloktreinen die uitsluitend tussen containerterminals rijden;
2. voor- en natransport over de weg door Intercontainer;
3. douanebehandeling op de terminals ter vermindering van grensoponthoud;
4. bestudeerde prijzen voor huis-huis vervoer.

Reeds wikkelt Intercontainer een niet onaanzienlijk vervoer af, dat sedert mei 1968, het begin van haar activiteit, voortdurend is toegenomen:

(alleen beladen containers)

November 1968	53.000 voet (= 2.650 eenheden van 20')
November 1969	168.000 voet (= 8.400 eenheden van 20')
November 1970	275.000 voet (= 13.750 eenheden van 20')

Teneinde de snel groeiende vervoerbehoefte het hoofd te kunnen bieden, heeft Intercontainer 555 containerwagens van 60 voet lengte besteld, waarvan de eerste in mei van dit jaar ter beschikking zullen komen.

tussen Antwerpen en Frankrijk