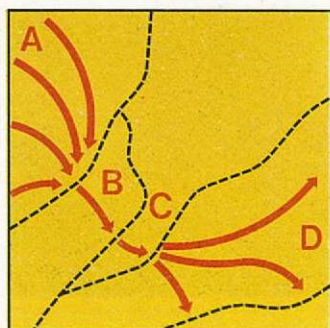
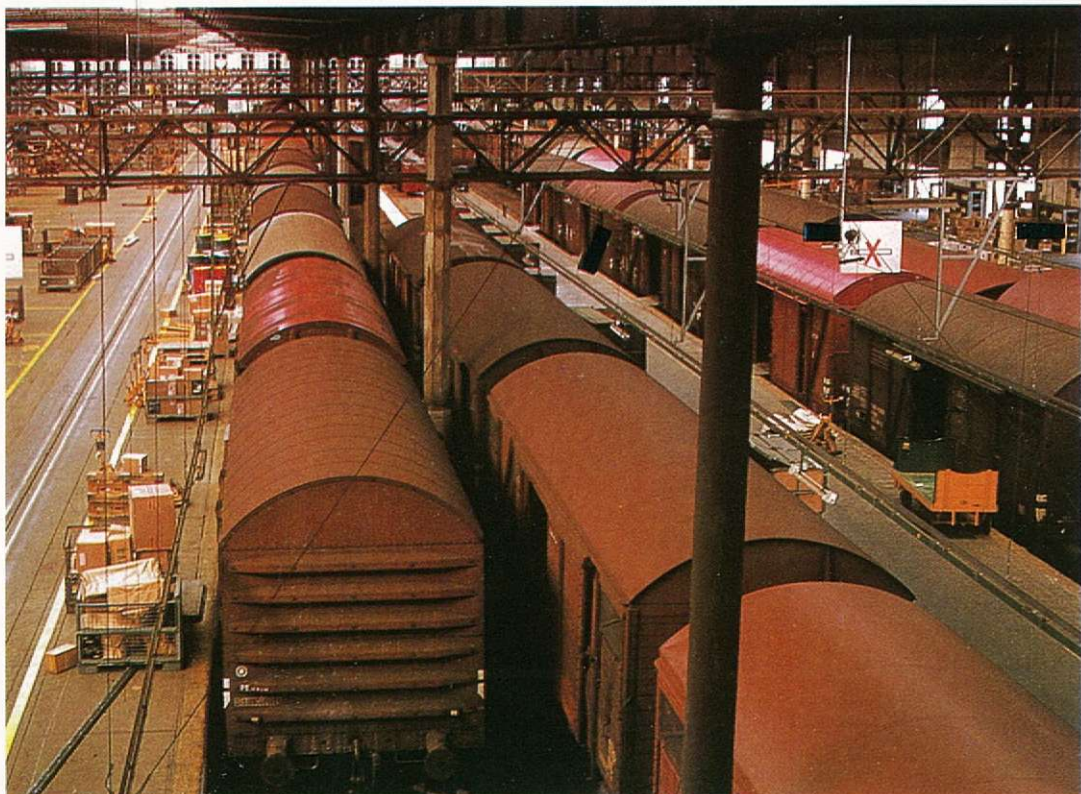


# TEEM: een efficiënt goederen- spoorwegnet



1

Om de internationale goederenzendingen zo vlug mogelijk ter bestemming te brengen is het de plicht van ieder spoorwegnet deze wagens zonder verwijl naar het gepaste grensstation te voeren.

De wagens voor het bestemmingsnet D sporen met verschil-

lende treinen naar het grenspunt A/B. Na schifting lopen zij met de eerste trein in aansluiting naar B/C, nadien naar C/D. Daar komen zij in verbindingstreinen terecht die de wagens naar hun uiteindelijke bestemming voeren (zie fig. 1).

Dergelijke handelswijze geschiedde tot de dertiger jaren evenwel zonder de minste onderlinge afspraak, met alle gevolgen vandien: vertraging, misverstanden bij de vleet...

Een eerste stap in de goede richting om deze wanordelijke situatie te klaren was het onderling afstemmen van de treinen gaande naar en vertrekkende in de grensstations. De wereldoorlog en de moeilijke na-oorlogse periode waren er de oorzaak van dat de initiatieven om het beter te doen niet het gewenste resultaat opleverden. Tot 1955 berustte men in die toestand.

Na 1955 waren er, dank zij de heropleving van de economie, in bepaalde produktieregio's vol-

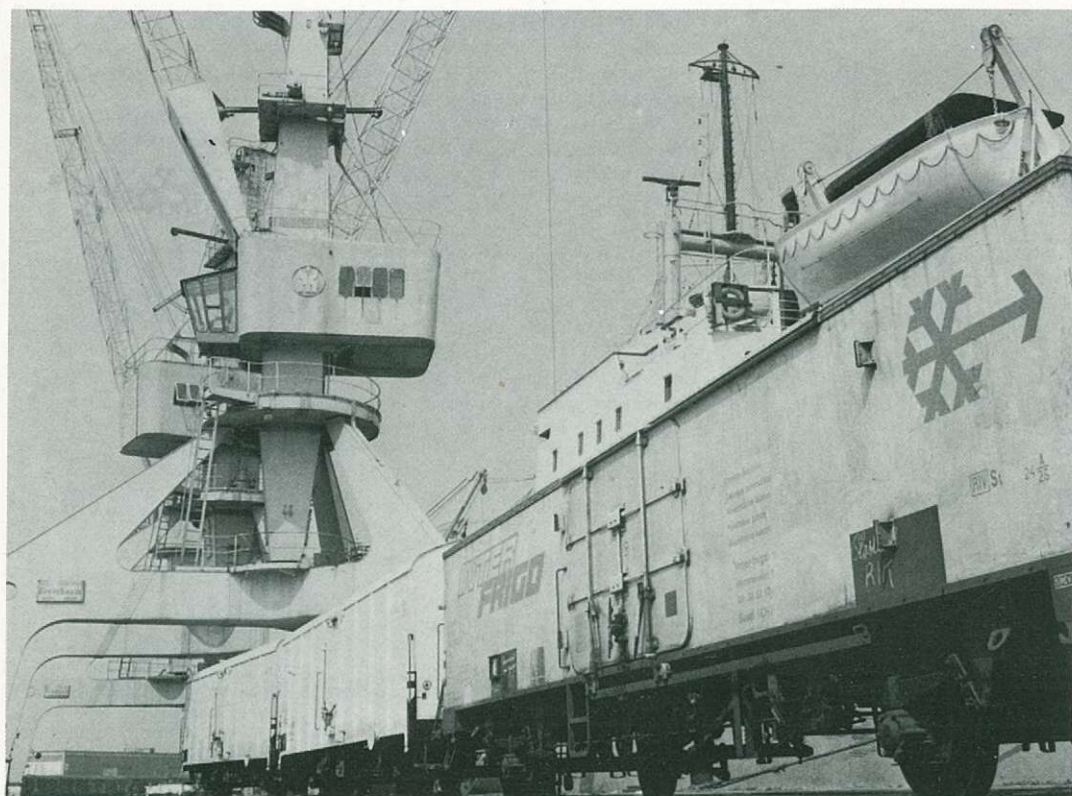
doende wagenladingen om dagelijks volledige treinen te vormen naar een ver afgelegen consumptiecentrum. Vandaar de idee deze twee polen — soms gescheiden door transitnetten — **rechtstreeks en snel** met elkaar te verbinden. De idee werd concreetiseerd in 1960 toen 18 netten — bijna alle Europese netten, waaronder de NMBS — gezamenlijk beslisten een efficiënt goederenspoorwegnet op te richten onder de naam van TEEM-net (TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES).

De oorspronkelijke bedoeling was niet zozeer een groot aantal snelle goederentreinen, maar wel een beperkt aantal kwaliteitstreinen te laten rijden die qua commerciële snelheid (\*) en regelmaat konden wedijveren met het wegtransport.

\* tijd vanaf vertrek tot aankomst (uitgedrukt in uren)  
— totaal aantal km — commerciële snelheid

De eerste TEEM-trein startte op 28 mei 1961. In 1966 waren er reeds 87 TEEM-verbindingen.

# TEEM



Deze snelle groei was er toen mede de oorzaak van dat de internationale positie van de spoorweg werd gehandhaafd t.o.v. het wegvervoer, en dit vooral door het spoedregime in de grensstations en de snelle aflevering. Heden ten dage bieden 132 verbindingen een ruime keuze aan de cliëntele.

Het TEEM-net zou nog omvangrijker zijn indien alle goederen die in aanmerking komen voor een dergelijk vervoer er ook zouden in terecht komen. Een aanzienlijk gedeelte gaat naar het „Spoorweg” vervoer (kangoeroe- en containervervoer) dat eveneens over een afzonderlijk georganiseerd net beschikt.

Het naast elkaar bestaan van deze twee netten is nochtans noodzakelijk, daar de terminale verrichtingen van beide vervoeren totaal verschillend zijn en niet in dezelfde stations plaats vinden.

De spoorweg moet vandaag meer dan ooit een verkoopbare dienst aanbieden, d.w.z. een dienst die beantwoordt aan de noden van de

cliëntele en die een goede uitvoering waarborgt (vooral betreffende de leveringstermijn). Dat zijn de voornaamste troeven van de TEEM-treinen. Dank zij hun vervoersnelheid kunnen zij concurrentieel zijn t.o.v. het wegvervoer. Maar ook voor de spoorwegen zelf betekent deze snelheid een pluspunt: een snelle rotatie van het materieel bevordert immers de rendabiliteit.

Het TEEM-net is werkelijk een efficiënt goederenspoorwegnet, maar de mogelijkheden die het biedt worden niet optimaal geëxploiteerd door de cliëntele wegens een onvoldoende kennis van deze treinen.

Op een andere plaats vindt u hieromtrent enkele nuttige wenken.

## **Kenmerken van de TEEM-treinen**

1. De commerciële snelheid van die treinen is vastgesteld op 45 km/u.

2. Om te worden opgenomen in een TEEM-trein moeten de gebruikte wagens het „S”-teken dragen (100 km/u kunnen rijden) en moet de lading binnen de grens van de „S”-last blijven. Een tabel op de flank van ieder rijtuig vermeldt die maximale last.

3. De totale last van de trein is beperkt tot 1000 ton met een maximum van 100 assen, om een efficiënte afremming te verzekeren.

4. Het oponthoud in de grensstations (douaneformaliteiten, voederen van dieren, aanvulling van ijsvoorraad,...) mag de twee uren niet overschrijden. Daarom zijn aan de grens te vertollen wagens praktisch uitgesloten.

5. Bij uitsluiting van massagoederen zijn enkel toegelaten:  
— goederen die wegens hun aard een snel transport vereisen;  
— goederen die speciaal door het wegvervoer gevisieerd worden;  
— bederfelijke waren.

6. Er wordt evenwel geen toeslag aangerekend.

## **Nuttige wenken voor de verzender**

1. Maak vooraf een duidelijke afspraak met een bevoegd persoon in het vertrekstation. Deze kan u beter dan wie ook op bepaalde beperkingen of faciliteiten wijzen.
2. Gebruik enkel wagens gemerkt met het S-teken.
3. Respecteer de S-last.
4. Overschrijd de toegekende laadtijden niet.
5. Lever tijdig de nodige documenten in (vervoer- en tolbescheiden).

Deze vijf eenvoudige wenken houden reeds een garantie in van efficiënt vervoer. Voor alle verdere algemene informatie of gedetailleerde dienstregelingen kunt u zich wenden tot:

- onze handelsagentschappen: Dienst Goederen.
- de directie Exploitatie: Bureau 13.42, sectie 6 - Tel. 02.513.18.70, Toestelnr. 3172 - Leuvenseweg 21, 1000 Brussel.
- de betrokken stations.

## TEEM-verbindingen vertrekkende van en gaande naar België

### Bij uitvoer

van Zeebrugge	via Montzen naar	Zwitserland en verder	a
Gent		Zuid-Duitsland en verder	
Brussel		in oostelijke richting	b
Antwerpen			
van Zeebrugge	via Luxemburg naar	Zwitserland en verder	c
Gent			
Brussel			
Antwerpen			
van Brussel rechtstreeks naar	Zwitserland		d
(speciaal afgestemd op het vervoer van witloof)			

### Bij invoer

— dezelfde relaties als bij uitvoer maar in tegengestelde richting (a, b, c)	
— van Zuid-Frankrijk naar Brussel en Antwerpen	e
— van Spanje naar Brussel (speciaal afgestemd op het vervoer van sinaasappelen)	f
— van Scandinavië en Noord-Duitsland naar Montzen	g

Deze verbindingen moeten ruim worden geïnterpreteerd. De invoertreinen bevatten wagens voor nagenoeg alle uithoeken van het land. De schifting gebeurt in de aankomststations Zeebrugge, Gent, Brussel, Antwerpen en Montzen.

