

INTERCONTAINER: 500 000 CONTAINERS VERVOERD PER TREIN.



In het begin van de jaren 60 brengt de container een revolutie in het zeevervoer teweeg. De scheepvaartbedrijven worden „omgeschoold“.

Het gebruik van de container neemt een reusachtige uitbreiding. Het is een niet te stuiten ontwikkeling die een enorme weerslag heeft op de uitrusting van de havens en de organisatie van het verkeer.

Om de te verschepen goederen aan te voeren en ze, na lossing, ter bestemming te brengen, staan er twee middelen ter beschikking: het spoor en de weg. Aan de ene kant heeft men de vlotheid van het wegvervoer voor de distributie van stukgoed, aan de andere kant de voordelen van het spoor voor lange afstanden.

Op dat specifieke terrein gaan ze dan ook gauw samenwerken, daar de ene het zonder de andere niet aankan.

In ieder geval moet het spoor een stuk van die nieuwe markt zien te veroveren: zijn toekomst is er mee gemoeid.

De container zal immers spoedig het middel bij uitstek zijn voor het vervoer van afgewerkte producten. Gedaan met het omslachtige pakjes laden dat te veel risico's inhoudt en het vervoerproces vertraagt.

Internationale organisatie.

Het is geen gemakkelijke opdracht om die nieuwe markt te verkennen, af te bakenen en te oriënteren. Hoe zal men een revolutie, die zich bovendien op internationaal vlak afspeelt, in toom kunnen houden?

Met dat doel wordt, door elf bij Interfrigo aangesloten spoorwegen, in december 1967 de maatschappij Intercontainer opgericht. Dat gebeurde 10 jaar geleden. Vandaag zijn 23 spoorwegen lid van die organisatie: op 2 na zijn dat al de Europese landen. Hun doel: een zo groot mogelijk deel van het containervervoer voor het spoor veroveren, het verkeer dat de trein aan andere vervoermiddelen dreigt te verliezen, zien te behouden en het verkeer terugwinnen dat door andere vervoertakken wordt onderhouden dank zij de container-techniek.

Intercontainer biedt zich aan als het gemeenschappelijk handelsagentschap van de aangesloten spoorwegen, als de enige gesprekspartner van de spoorwegcliënteel wat de organisatie van het containervervoer betreft. Het is een coöperatieve vennootschap naar Belgisch recht, met zetel te Bazel, die zich zowel met vervoer per spoor als met aan- en afvoer bezighoudt.

Ze biedt aanzienlijke voordelen:

1. Een eenvormige tarifiering: tarief nr. 9145 is in al de aangesloten landen van toepassing, waardoor de berekening van de

vervoerkosten uiterst eenvoudig is.

2. Een organisatie die heel Europa bestrijkt: in elk land is Intercontainer door de spoorweg of door een dochteronderneming van de spoorweg vertegenwoordigd.

3. Een uitrusting en rollend materieel met hoog rendement. In al de geïndustrialiseerde streken (dat zijn er thans zowat 400) vindt men terminals die gewoonlijk eigendom van de spoorwegen zijn. Verder kan Intercontainer zijn klanten zeer gespecialiseerd materieel ter beschikking stellen: 1 352 platte wagons van 60 voet en 100 gelede wagons van 80 voet met 3 draaistellen.

4. Een eenvormige werkwijze. Overal vullen de afzenders dezelfde vrachtbrief in. Het verkeer en de boekhouding worden door één computer beheerd. Verder worden in Bazel al de rekeningen in Zwitserse frank opgemaakt.

5. Een waaier van mogelijkheden. Het containervervoer geschiedt met speciale TECE-treinen (Trans-Europ-Containerexpres), met snelle TEEM-treinen (Trans-Europ-Goederenexpres) op de grote internationale verbindingen of met gespecialiseerde treinen die de spoorwegen inleggen om een goede bediening van de industriezones te waarborgen.

6. De handelsbetrekkingen met de klanten zijn goed gestructureerd. We hebben reeds gezegd dat de vertegenwoordiger van Intercontainer in elk land de enige goede gesprekspartner van de klanten is. Die klanten hebben zich trouwens in verenigingen georganiseerd om op die manier gunstiger voorwaarden te krijgen, dank zij het globale vervoervolume dat ze met een minimum aan onkosten en administratieve verrichtingen kunnen bezorgen. In België is Railtrans zulk een vereniging.

Intermodaal verkeer

De spoorweg kan er zijn voordeel mee doen. Het intermodaal vervoer is een middel om zijn actieradius te behouden en zelfs uit te breiden. Hoewel de weg inzake distributie van stukgoed de spoorweg de loef afsteekt, is deze over langere afstand voordeliger.

De afzenders bezorgen hun vracht aan de maatschappij Intercontainer, die over een hele waaier van mogelijkheden beschikt om de voordeligste combinatie van de twee vervoertakken tot stand te brengen.

Die maatschappij doet zowel op de diensten van de spoorwegnetten als van de wegvervoerondernemingen een beroep, organiseert

het hele transport en bezorgt aldus elke vervoerder het gedeelte van het verkeer dat hem het best ligt.

De container leent zich daar uitstekend voor en dat geldt ook voor het gecombineerd spoor- en wegverkeer: met het vervoer van opleggers per spoor is er geen lange reis van een vrachtauto nodig en behoudt men bij aankomst toch een volledige „bewegingsvrijheid“. Met haar park van 1 500 wagons kan Intercontainer niet volledig aan de vraag voldoen. Ook de spoorwegen leveren materieel. De containers echter zijn eigendom van de afzender of van maatschappijen die ze verhuren.

500 000 TEU

Het is moeilijk — en ook misleidend — om voor het verkeer absolute cijfers te geven. Er zijn containers van drie verschillende lengten: 20,

gelijkheden munt te slaan, is Intercontainer van plan elke markt te verkennen, nieuwe verbindingen te ontwikkelen en de reeks bestaande uit te breiden. Kortom, men moet in de huidige behoeften van het vervoer voorzien en op de toekomstige evolutie voorbereid zijn.

Daartoe is nauw overleg met de gebruikers noodzakelijk: zij kunnen er immers toe bijdragen, als tevreden klanten die belang hebben bij het systeem, dat voor goederen die nu nog als stukgoed worden vervoerd, op de container wordt overgeschakeld.

Maar in 1977 is men reeds ver het stadium van de aanvankelijk ontworpen verbindingen voorbij. Er is nieuw en geregeld verkeer tot stand gekomen o.a. tussen het verre Oosten en Europa, via de Transsiberische spoorweg. In 1976 verwerkte men op die verbinding 5,8 % van het totale verkeer van Intercontainer.

Jaar	Cijfer	Eenheden
1969	84.450	eenheden
1970	199.908	
1971	257.034	
1972	327.969	
1973	435.865	
1974	456.510	
1975	414.753	
1976	493.022	
1977	(in 10 maanden) 484.509	

30 en 40 voet. Voor de statistieken wordt een „equivalent van 20 voet“ (TEU) als grondslag genomen.

Bij die berekening wordt een container van 40 voet voor twee eenheden gerekend. Volgens die normen kan Intercontainer de bovenstaande resultaten voorleggen.

Er werd geen rekening gehouden met statistieken van 1968: in dat jaar ging het containervervoer van start, zodat er alleen voor de laatste 8 maanden cijfers beschikbaar zijn. Het is trouwens ook moeilijk om nu al mee te delen hoeveel containers er in 1977 vervoerd werden: het aantal verschilt van maand tot maand en een berekening volgens de regel van drieën zou wellicht verkeerde cijfers opleveren.

Afgezien van het jaar 1975 waarin een daling werd vastgesteld, wordt er een gestadige toename van 5 tot 35 % per jaar geboekt; daarbij is er geen rekening gehouden met het recordjaar 1970, toen er een stijging van 134 % ten opzichte van 1969 genoteerd werd.

Er zijn nog schitterende vooruitzichten. Om uit de bestaande mo-

Verder kunnen we erop wijzen dat het aan- en afvoer verkeer met de zeehavens 65,6 % van het huidige potentieel bereikt. Toch zijn de beleidsmensen van Intercontainer van oordeel dat er op dit uitstap geschikte terrein nog heel wat kan gedaan worden.

Bij ons

In België is Intercontainer vertegenwoordigd door Interferry, een dochtermaatschappij van de Belgische Spoorwegen. Haar zetel bevindt zich te Antwerpen, in een spoorwegterminal met drie portaalkranen met groot hijsvermogen. Interferry heeft ook een uitloper te Zeebrugge, waar twee terminals het verkeer met Groot-Brittannië en het transatlantisch verkeer verwerken.

Interferry bestrijkt echter heel het land: er zijn nog terminals te Luik, Charleroi en Brussel.

Tenslotte nog enkele cijfers: in 1976 heeft België 15,4 % verwerkt van de 500 000 containers voor de 23 spoorwegen samen.