

DE POOL-OVEREENKOMST VOOR HET GEMEENSCHAPPELIJK GEBRUIK VAN PLATTE WAGENS



HET is bekend dat er een EUROP-overeenkomst bestaat voor overdekte wagens en stortwagens (zie **Het Spoor** n° 43 van maart 1960).

Laten wij eraan herinneren dat het hier gaat om een overeenkomst die reeds in 1953 werd afgesloten onder de spoorwegadministraties van negen landen: België, Denemarken, Frankrijk, Groothertogdom Luxemburg, Italië, Nederland, Oostenrijk, West-Duitsland en Zwitserland. Het doel bestaat erin een wagenpark dat die administraties samenbrengen, in gemeenschap te exploiteren; die spoorwegnetten blijven evenwel eigenaar van het materieel dat ze in de gemeenschap brengen.

Het gemeenschappelijk park telt thans ongeveer 200.000 overdekte wagens en stortwagens samen; die wagens dragen aan weerszijden bovenaan het nummer van de wagen en het merk EUROP.

Het is eveneens bekend dat de voornaamste oogmerken van die overeenkomst bereikt werden: het rendement van de wagens is onbetwistbaar gestegen, wat tot gevolg heeft dat er minder nieuwe wagens moeten gebouwd en onderhouden worden op het geheel van de netten van de gemeenschap, en er is een belangrijke besparing ten voordele van al de partners op de ritten zonder lading.

Krachtens die overeenkomst mag elke spoorwegadministratie van de gemeenschap immers een EUROP-wagen gebruiken zoals haar eigen wagens, welk ook het eigendomsmerk is, en zulks zowel in binnenverkeer als in internationaal verkeer. Dit betekent voor elke administratie een opmerkelijke vooruitgang ten

opzichte van het gebruik van een buitenlandse wagen die niet tot de EUROP-gemeenschap behoort. Een dergelijke wagen moet, overeenkomstig het internationaal RIV-reglement dat erop van toepassing is, onmiddellijk — indien zulks mogelijk is — door het net dat de wagen ontvangt, herladen en verzonden worden naar het eigendomsnet, ofwel ledig naar het betrokken net teruggezonden worden. Nu bestaat er slechts in ongeveer 20 % van de gevallen een mogelijkheid om de wagen te herladen.

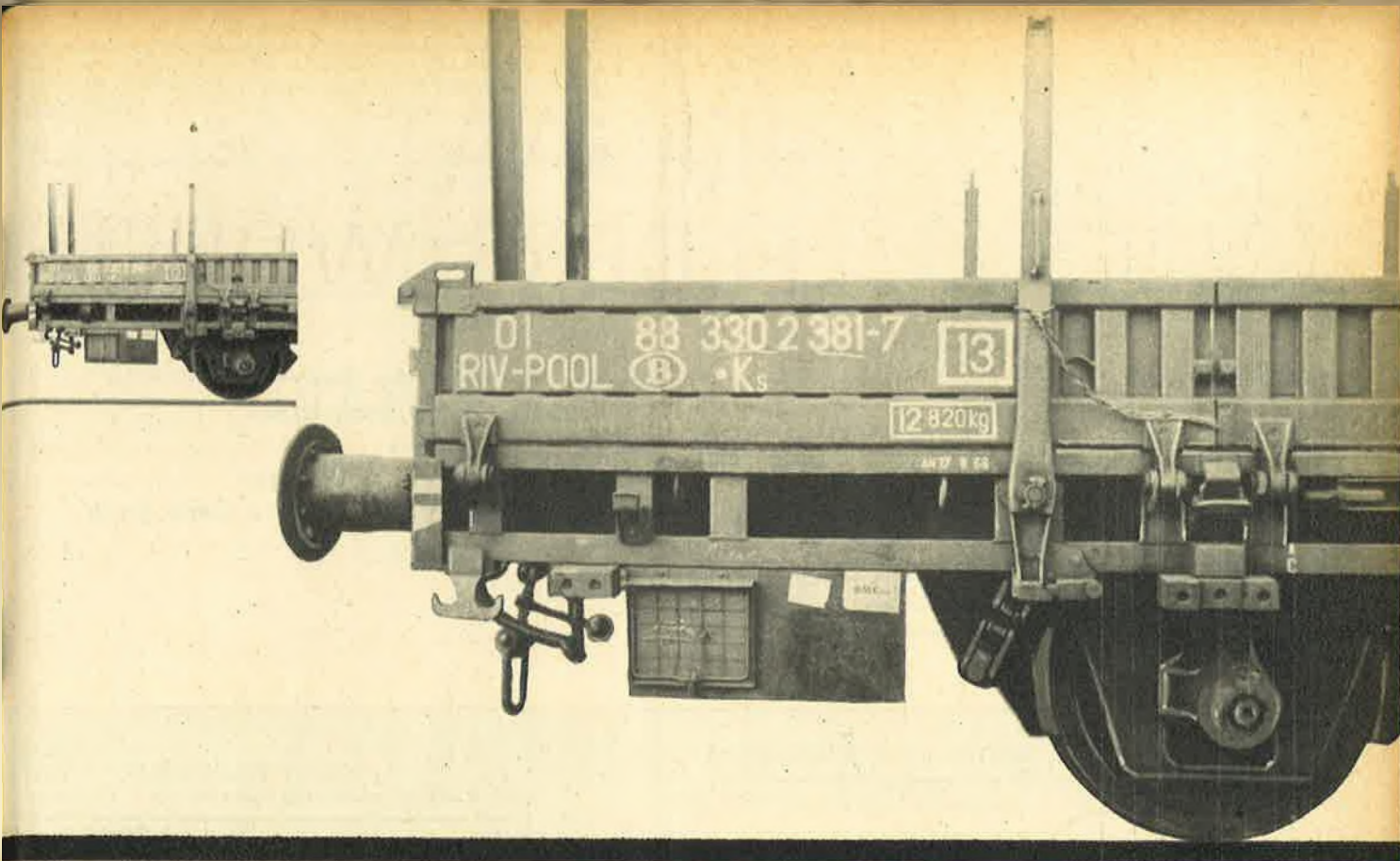
In het EUROP-stelsel zijn de ritten zonder lading beperkt tot de compensatieritten, d.w.z. tot de verzending of de ontvangst van ledige EUROP-wagens om de balans van de onder de netten uitgewisselde wagens in evenwicht te brengen.

De datum van 1 januari 1968 heeft het begin ingeluid van een nieuwe fase in het gemeenschappelijk gebruik van wagens door groepen van Europese spoorwegadministraties.

Op die datum werd er een nieuwe overeenkomst, de zogenoemde POOL-overeenkomst ingevoerd voor 38.000 platte tweeassige wagens van het eenvormige of standaardtype aanbevolen door de Internationale Spoorwegunie (U.I.C.).

Zulks komt erop neer dat de EUROP-overeenkomst op die platte wagens toegepast wordt, want zowel de EUROP-overeenkomst als de POOL-overeenkomst zijn er in principe op gericht net dezelfde voordelen aan hun leden te verschaffen.

Indien men voor de nieuwe overeenkomst en voor de identificatie van de daarvan deel uitmakende wa-



gens de benaming « POOL » heeft gekozen, is dat eenvoudig omdat de aangesloten spoorwega-administraties, in aantal, niet juist dezelfde zijn als voor de EUROP-overeenkomst. Er zijn er slechts 8 in plaats van 9, daar Oostenrijk helaas ontbreekt. De reden daarvan is dat er bij elk gemeenschappelijk gebruik van wagens bepaalde voorwaarden vervuld moeten zijn: een voldoende standaardisering van het gemeenschappelijk gebruikte materieel die de compensatie in natura mogelijk maakt, en een bepaalde ontwikkeling van het wederzijds verkeer met dat materieel. Het Oostenrijkse spoorwegnet was zelf de mening toegedaan dat die voorwaarden van zijn kant niet vervuld waren wat de tweeeassige wagens betreft.

Het is trouwens om dezelfde reden dat de nieuwe gemeenschap pas in 1968 tot stand kwam, d.i. vijftien jaar na de EUROP-overeenkomst: er moest gewacht worden totdat de aangehaalde voorwaarden onder de acht netten werkelijkheid waren.

Aangezien de EUROP-overeenkomst, de oudste van de spoorwegfamilie, haar beloften ingelost heeft, is men er vast van overtuigd dat de jongste spruit niet zal teleurstellen.

Het enige zichtbare teken van de nieuwe gemeenschap bestaat erin dat men, af en toe, in onze stations platte wagens ziet die o.a. het opschrift 01-RIV-POOL dragen vóór het nummer van de wagon. Die identificatiemerken werden voor het eerst aangebracht in februari 1967 en dit zal nog geruime tijd voortduren.

Wij moeten evenwel toegeven dat men een waar argusoog moet hebben om deze lichte verandering

op te merken, want dit opschrift 01-RIV-POOL valt niet zo op. Dit komt omdat de thans in uitvoering zijnde voorschriften van de U.I.C. betreffende de internationale, gestandaardiseerde merking, op onbetwistbare wijze de merken voor de identificatie en nummering van de wagens functioneler en, in zekere mate, ook discreter gemaakt hebben. Zo ziet men, terloops gezegd, dat, krachtens die zelfde voorschriften, het merk EUROP met zijn grote en onderstreepte letters in een duidelijk zichtbare omlijning, dat men gewoon was op de EUROP-wagens aan te treffen, stilaan verdwijnt om plaats te maken voor een meer bescheiden inscriptie boven het nummer en eigendomsmerk: 01-RIV-EUROP; 01 is een code die, inzonderheid voor de mecanografie, uitdrukt dat de wagon aan een gemeenschap toebehoort. Men zal die code dus zowel op de POOL-wagens als op de EUROP-wagens terugvinden.

Aldus wordt het Europa der wagens stilaan een werkelijkheid.

In de toekomst zullen er nog andere typen van voertuigen aan die reeds aanzienlijke groep van gemeenschapswagen worden toegevoegd. Maar, zoals wij het gezegd hebben, dient er op dat gebied een zekere tijd te verlopen om de dingen tot rijpheid te laten komen. Wij hebben echter de overtuiging dat het rijpingsproces zich steeds sneller zal voltrekken, want er wordt hoe langer hoe meer « Europees » gedacht en gehandeld.

A. DUCHESNE.