

# Commerciële snelheid verhogen

Dankzij enkele akkoorden met buitenlandse spoorwegmaatschappijen, slaagde de NMBS erin om het wisselen van locomotieven aan de grenzen sterk te verminderen. Dit vertaalt zich onmiddellijk in een aanzienlijke tijdwinst.

Tot voor kort voorzagen de internationale spoorwegreglementen niet in de mogelijkheid om met één en dezelfde locomotief de grenzen over te steken. Niet enkel omwille van technische compatibiliteitsredenen, maar ook omdat er geen enkel voordeel aan verbonden was. De douanecontroles maakten immers steeds een grensstop noodzakelijk, net zoals de controles om de staat van de wagens te checken. Deze verplichte stops maakten het mogelijk om van locomotief te wisselen zonder bijkomend oponthoud voor de traffic. Inmiddels zijn de douanecontroles binnen de Europese Unie afgeschaft. Bovendien spraken de spoorwegmaatschappijen in 1992 af de wageninspecties tot twee controles te beperken - bij vertrek en aankomst - in de plaats van bij iedere verandering van spoorwegnet. "Er was met andere woorden geen enkele reden meer om aan de grenzen te stoppen, behalve dan voor

het wisselen van locomotief", vertelt Willy Stroo van het technisch departement van B-Cargo. "Mits goede afspraken kon dit obstakel opgeruimd worden om zo de commerciële snelheid van het internationale spoorverkeer te verhogen."

## Noodzakelijke compatibiliteit

Momenteel bestaan al meerdere akkoorden die locomotieven toestaan om zich op buitenlandse netten te begeven. Tussen Rijsel en Merelbeke bijvoorbeeld brengt een Belgische locomotief die meerdere stroomsterktes aankan, de trein in één traject tot aan de eindbestemming. Tussen Montzen en Aken verzorgt een Belgische machinist met een







Duitse locomotief het hele traject. Voor de verbinding tussen de Rotterdamse terminal en de haven van Antwerpen geldt hetzelfde principe. Daar wordt de Nederlandse locomotief met Nederlands personeel niet langer omgewisseld aan de Belgische grens. Ook op de nieuwe freightway België - Noord-Italië wordt het aantal locomotiefwissels tot het strikte minimum beperkt.

“Vooreerst moet men steeds zeker zijn dat het rollend materieel technisch compatibel is met het ‘vreemde’ netwerk”, aldus Willy Stroo. “Uiteraard moet men voor elektrische locomotieven weten of het andere netwerk een aangepaste stroomsterkte hanteert. Maar zelfs de diesellocomotieven moeten zodanig zijn uitgerust dat zij beantwoorden aan

de veiligheidsnormen en het signalisatiesysteem van het andere net. Tenslotte zijn er enkele reglementen te wijzigen. In België bestaat er bijvoorbeeld één signaal om de staart van de trein aan te duiden, Frankrijk gebruikt hiervoor twee signalen, in Nederland gelden knipperlichten en in Duitsland bestaat er helemaal geen signalisatie voor ritten die overdag gebeuren.”

### **Belangrijke investeringen**

Het is duidelijk dat soms aanzienlijke investeringen noodzakelijk zijn vooraleer een locomotief op een vreemd netwerk kan rijden. Vanzelfsprekend kost een locomotief die meerdere stroomsterktes aankan meer dan een gewone. Ook dienen machinisten extra opge-

leid te worden vooraleer zij buitenlandse, en dus onbekende trajecten kunnen verzorgen. “De NMBS levert in dit verband belangrijke inspanningen”, bevestigt Willy Stroo. “Niettemin is het alle moeite meer dan waard, gezien de aanzienlijke tijdwinst die ermee wordt gerealiseerd. Een locomotiefwissel neemt immers minstens een half uur in beslag.” Momenteel sloot de NMBS reeds akkoorden inzake grensoverschrijdende locomotieven af met DB, NS, SNCF en CFL. Binnenkort treedt ook FS toe tot deze groep. □