

In ons bulletin nr 3 van mei 1961 hebben wij de aandacht van de expediteurs gevestigd op het belang dat een gebonden en homogene lading biedt om averijen te voorkomen.

Voor zendingen zakken, kisten met kleine afmetingen enz. is de oplossing over het algemeen gemakkelijk. Dit is spijtig genoeg niet zo voor de zendingen bestaande uit zware of grote kisten, gepalettiseerde ladingen enz...

Welnu, zelfs voor die goederen moet tot elke prijs vermeden worden dat in de wagenladingen grote open ruimten overblijven.

Door de schokken eigen aan alle vervoer zou de lading snel uiteenvallen, met als gevolg niet alleen toegenomen risico voor beschadiging, maar ook de onmogelijkheid om de gepalettiseerde ladingen met de daartoe bestemde mechanische tuigen te lossen.

Tal van proeven werden gedaan om een rationele oplossing voor dit probleem te vinden. Lange tijd waren de uitslagen weinig bemoedigend.

Hoe de ruimte vullen die in het midden van een lading openblijft?

Dergelijke ruimten zijn meestal kleiner dan 30 of 40 cm. Een man kan er niet tussen, zodat het heel moeilijk is de lading vast te zetten en te stouwen. Een vooraf ineengetimmerd stel kan men er even

moelijk tussenkrijgen. De openblijvende ruimte is niet steeds regelmatig en daardoor kan het stel dikwijls beschadigen aan de goederen veroorzaken wanneer het in de wagen wordt aangebracht. Thans wordt ons een rationele moderne en afdoende oplossing geboden, namelijk de „schokmatras”.

Niet alleen vult de matras de ruimten die op het einde van de lading overblijven, zij vangt ook de schokken op gedurende het vervoer.

Tijdens de proeven is er vastgesteld dat goed aangebrachte matrassen schokken dempen van 10 tot 15 km/h.

Dit nieuwe stou- en vastzettingsmiddel wordt reeds sedert jaren in de V.S.A. gebruikt en het werd ook reeds sedert kort in verscheidene Europese landen (Frankrijk, Zweden, Zwitserland, Engeland, enz.) toegepast.

Gemiddelde karakteristieken van de matrassen.

Formaat : Zij bestaan in verscheidene afmetingen, onder meer :

- 1m20 × 0m90
- 1m20 × 1m20
- 1m20 × 1m50
- 1m20 × 1m80
- 1m20 × 2m10
- 1m20 × 2m40
- 1m20 × 2m70.



Opgeblazen matras.

Lege geplooide matras.



Gewicht : 10 tot 15 kg volgens het model.

Gemiddelde weerstand : de matrassen zijn opgevat om te weerstaan aan drukkingen teweeggebracht door een lading van 5 ton.

Werkingsdruk : van 200 tot 400 gr volgens het type van matras.

Opblazen : de matras wordt in de op te vullen ruimte gebracht nadat ze vooraf lichtjes is opgeblazen. Sommige typen zijn voorzien van handvatten om ze gemakkelijker te kunnen behandelen. Nadat de matrassen op hun plaats gebracht zijn, worden ze verder tot de normale werkingsdrukking opgeblazen.

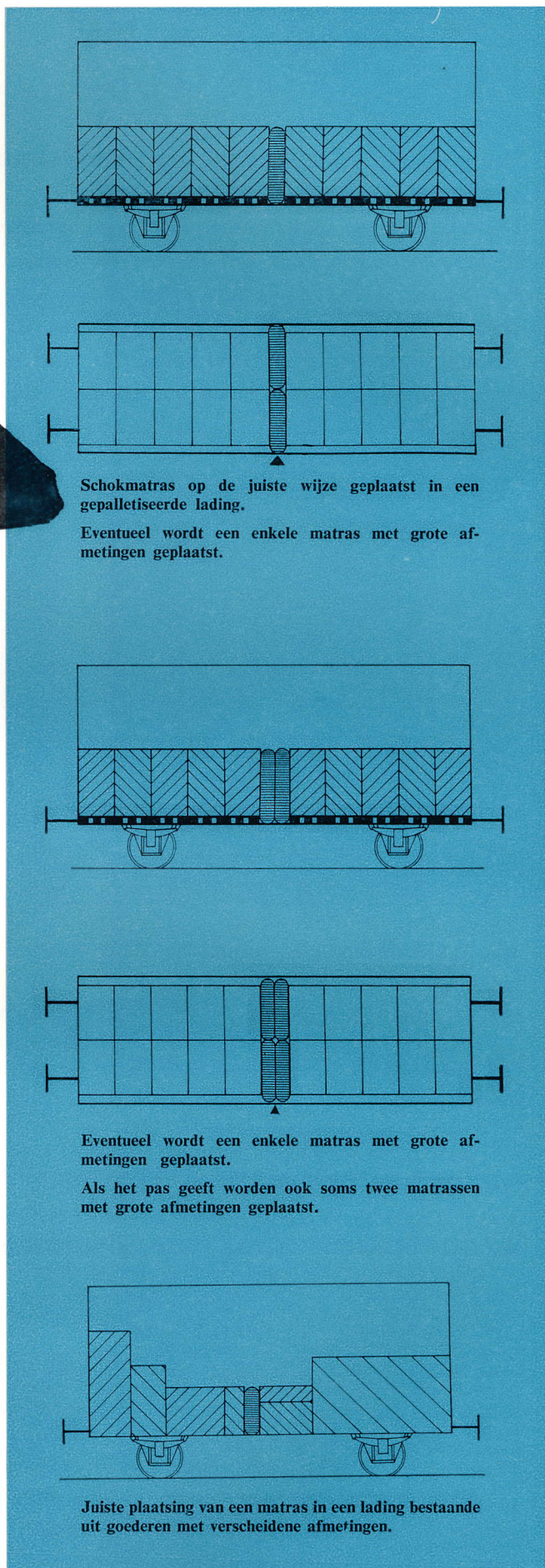
Leeglopen : het leeglopen gebeurt eenvoudig door de stop los te schroeven. Na enkele seconden kunnen de matrassen uit de wagen worden weggenomen.

Hierna volgen enkele suggesties inzake het plaatsen van schokmatrassen.

VERVOERVOORWAARDEN.

Op het net van de N.M.B.S.

De schokmatras wordt beschouwd als laadtuig.
 a) Vervoer met lading : de matrassen worden kosteloos vervoerd binnen de grens van 10% van het nettogewicht van de goederen. Die grens is ruimschoots voldoende voor alle behoeften.



Het gewicht der schokmatrassen dient in de vrachtbrief opgegeven.

b) Vervoer van schokmatrassen die gediend hebben of moeten dienen voor een vervoer per spoor. Het vervoer is kosteloos tussen het station van bestemming en het station van vertrek van de zending, waarvoor zij gediend hebben of moeten dienen. Slechts een miniem inschrijvingsrecht wordt voor de zending aangerekend.

c) Voor de schokmatrassen wordt eventueel afhaal- of bestelloon aangerekend.

Op de vreemde spoorwegnetten.

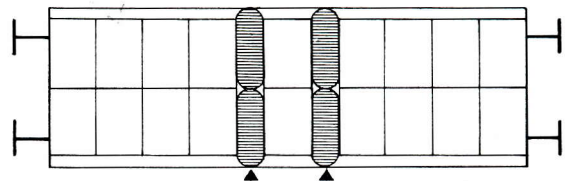
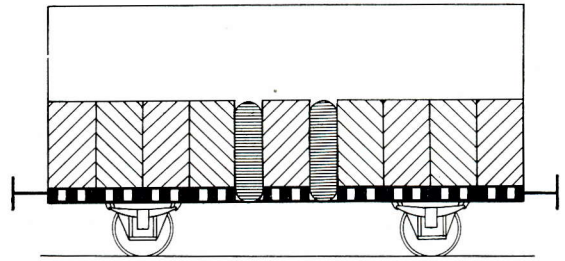
De tariefreglementering is niet eenvormig op al de Europese spoorwegen!

In grote trekken kan men aannemen dat sommige spoorwegen zoals de N.M.B.S. de schokmatras als stouwuig beschouwen (Franse, Luxemburgse, Zwitserse, Italiaanse spoorwegen), terwijl andere er de regels op toepassen die gelden voor het vervoer van verpakkingen (Nederlandse en Duitse spoorwegen).

* * *

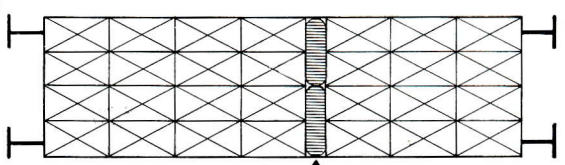
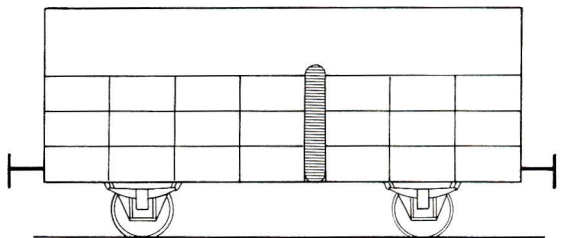
Alle inlichtingen van technische aard kunnen bekomen worden bij:

**N.M.B.S., Dienst „Goederenbehandeling”,
Afdeling 11-3, Leuvenseweg 21, te Brussel,
tel. (02)13.18.70 - binnenpost 3113 of 3428.**



Praktische oplossing voor gepalleteerde ladingen met ruimten groter dan 40 cm.

Eventuele plaatsing van matrassen met grote afmetingen.



Lading met ruimten van 10 tot 40 cm.

Eventuele plaatsing van een matras met grote afmetingen.

BESCHIKBARE INDUSTRIËLE GRONDEN EN GEBOUW

Industriële gronden zijn beschikbaar te :	
Courcelles Fosses'	20.000 m ² nabij de straat „Notre Dame de Grâce”.
Hamont	33.000 m ² in het station.
Herbesthal	4.000 m ² tussen het spoor 96 en de weg op Lontzen.
Ieper	15.000 m ² vroegere rijtuigenloods.
Kontich Dorp	4.000 m ² rechtover de goederenloods.
Leopoldsburg	38.000 m ² in het station.
Luttre	10.000 m ² aanhorigheid van de Centrale Werkplaats.
Manage	6.600 m ² langs de „rue des Verreries”.
	5.800 m ² langs het spoor 17.
Oudenaarde	3.300 m ² nabij het locomotiefdepot.
Ronet	9.000 m ² in het station.

Turnhout 1.800 m² in de sporenbundel van de goederendienst.

Al deze gronden zijn toegankelijk van de openbare weg af en kunnen aan het spoor aangesloten worden.

Maaseik - Beschikbaar industrieel gebouw.

Een gebouw (stelplaats met slaapzaal), met een oppervlakte van 25 m × 10 m, d.i. 250 m². is beschikbaar in de aanhorigheden van het station Maaseik.

Het gebouw is in goede staat, is met de spoorweg verbonden en kan tot industriële doeleinden aangewend worden.

Alle inlichtingen kunnen bekomen worden bij N.M.B.S., Directie van de Baan - Afdeling 32/1 - Sectie 10, Leuvense weg 17, Brussel 1 - tel. 13.18.70 - Toestel 3381.