

De transcontainer en het spoor

In ons vorig nummer maakten wij gewag van de aankomst in de haven van Antwerpen van een Amerikaans vaartuig dat speciaal omgebouwd werd voor het vervoer van transcontainers over zee.

Het vervoer te land van deze transcontainers interesseert de spoorwegen in hoge mate.

De vereniging van de Europese Spoorwegen volgt deze evolutie van nabij en in internationale commissies, worden oplossingen bestudeerd en voorbereid om het vervoer van transcontainers per spoor in de beste voorwaarden te verzekeren. De belangrijkste oogmerken op dit domein zijn:

- snel vervoer;
- voorkomen van schokken en beschadiging;
- leveren van geschikte spoorwagens;
- ter beschikking stellen van aangepaste instellingen in belangrijke Europese centra ten einde de terminale bewerkingen en de aanhuisbestelling te vergemakkelijken;



— kortom, bereidvolle samenwerking, op internationaal plan, met verzenders en bestemmingen om de beste „Service” te bieden.

Ook de N.M.B.S. volgt met grote aandacht en veel belangstelling de evolutie van de containerisatie in het goederenvervoer, zowel onder technisch als tarifair oogpunt.

De laatste maanden werden, bij vertrek uit Antwerpen, reeds talrijke transcontainers per spoor naar het buitenland vervoerd.

Het is gebleken dat deze spoortransporten voldoende hebben geschonken.

Het past echter dat wij onze geachte cliëntele terzake nog enkele richtlijnen geven.

1. De transcontainers moeten geladen worden op platte wagens, met 2 assen, type U.I.C., 12,50 m kastlengte uit de wagenreeks 7727685 tot 7728464. Deze wagens zijn het best geschikt voor het vervoer van transcontainers omdat hun vloer redelijk laag is (1,238 m boven railvlak) en omdat ze voorzien zijn van buffers met groot opsloringsvermogen. De maximum-toegelaten last op deze wagens is:

in normaal vervoerregime

A	B	C
19,5 t	27,5 t	27,5 t

in vervoerregime S

A	B	C
19,5 t	23,5 t	23,5 t

In de regel mag de lading dus niet zwaarder zijn dan 23,5 t.

Naargelang van het brutogewicht van de transcontainers en rekening houdende met hun lengte, zal de lading bestaan uit: 1 of 2 containers van 20' of uit 1 container van 30' of van 40'.

2. De transcontainers moeten met hun lengteas op de lengteas van de wagen geladen worden (dus in 't midden). Zij moeten zijdelings gestuwd worden om zijdelingse verplaatsing op de wagenvloer te voorkomen. Een verschuiving in de lengterichting tijdens het vervoer is, binnen zekere perken, toegelaten.

Er moeten voor het vastzetten van deze transcontainers, noch kettingen, noch touwen gebruikt worden. De rongen en de schutborden van de wagen moeten in normale stand geplaatst zijn.

De ladingen worden vóór het vertrek, bij de verzender, nagezien door een bevoegde afgevaardigde van de materieel-dienst der Belgische Spoorwegen.

3. De ladingen worden als „breekbare

goederen” aangezien en aldus behandeld. Daarom moeten zij van de reglementaire plakbriefjes voorzien zijn. Deze zendingen staan trouwens tijdens hun vervoer onder speciaal toezicht.

4. De aandacht van de klanten wordt bovendien gevestigd op het snelle vervoer van de transcontainers. Enkele voorbeelden maken dit duidelijk.

De wagens welke te Antwerpen D.S. met de nodige vervoerbescheiden, vóór 17 uur op dag 1 ter verzending aangeboden worden, komen normaal ter bestemming op de dag en het uur zoals aangeduid in onderstaande tabel.

5. In belangrijke centra in het buitenland, zijn er goederenstations welke nu reeds uitgerust zijn met geëlectrificeerde kranen met een hefvermogen van 15, 20, 25 en zelfs 30 ton.

Deze tuigen zijn ter beschikking van de klanten (uw correspondenten) voor de overlading der transcontainers van de spoorwagens op de wegvoertuigen en omgekeerd.

De Belgische Spoorwegen zijn bereid samen met de verzenders, hun correspondenten in het buitenland en met de vreemde spoorwegen, een eenvoudige oplossing te zoeken voor de problemen die rijzen bij het inrichten van de overlading en de terminale wegvervoeren ter bestemming.

Terloops weze vermeld dat behoorlijke hefkransen o.m. bestaan in Basel, Bern, Chiasso, Zürich, Hamburg, Stuttgart, München, Parijs, Lyon, Marseille, Rijsel, enz. Het volstaat dat de verzenders ons de centra opgeven welke hen interesseren, opdat wij de zaak met onze betrokken collega's van de andere netten verder zouden kunnen onderzoeken.

6. De transcontainers met I.S.O.-afmetin-

gen, d.w.z. met een breedte en een hoogte van 8 voet ($\pm 2,44$ m) leveren geen moeilijkheden op voor lading en vervoer per spoor.

Bij lading van transcontainers welke een hoogte hebben van 8'6" ($\pm 2,59$ m) en 8'6" + uitstekende onderrand ($\pm 2,59 + 0,07 = 2,66$ m), moet er vooral op gelet worden dat de wagenlading het toegelaten laadprofiel niet overschrijdt. Dit laadprofiel verschilt van land tot land en is het kleinst op het Franse spoorwegnet. Bijvoorbeeld: transcontainers met een hoogte van 8'6", geladen op de boven aangegeven spoorwagens van het type U.I.C., kunnen op het Franse spoorwegnet niet als een „normaal vervoer” aanvaard worden. Dezelfde transcontainers kunnen wel „binnen laadprofiel” vervoerd worden over andere buurnetten.

De Europese spoorwegen hebben natuurlijk de tariefproblemen niet verwaarloosd betreffende de zendingen in intercontinentale containers.

Tijdens een proefperiode van verscheidene maanden hebben zij kostbare inlichtingen verzameld waardoor zij de cliëntele een onberispelijke dienst kunnen bieden tegen voorwaarden die gunstig kunnen vergeleken worden met die van de concurrerende vervoermiddelen.

Binnen zeer korte tijd zullen de spoorwegen in staat zijn aan de expediteurs een tarifiering voor te stellen die beantwoordt aan de bijzondere kenmerken van het verkeer met „transcontainers”.

Voor alle bijkomende inlichtingen omtrent Transcontainervervoer is onze dienst „Behandeling en vervoer van goederen” steeds ter beschikking.

Adres: Leuvenseweg 17, Brussel.

Tel.: 02/13.18.70 Binnenpost 3153.

Zürich (HB)	te 7 h	op dag 3,	via Montzen of Sterpenich-Basel
Chiasso	te 11 h	op dag 3,	via Montzen
Chiasso	te 13 h	op dag 3,	via Sterpenich
Bern (HB)	te 6 h	op dag 3,	via Montzen of Sterpenich-Basel
Bâle (SNCF)	te 16 h	op dag 2,	via Sterpenich
Basel (Bad)	te 16 h	op dag 2,	via Montzen
Basel (SBB)	te 23 h	op dag 2,	via Montzen
Basel (SBB)	te 17 h	op dag 2,	via Sterpenich
Nürnberg	te 19 h	op dag 2,	via Montzen
München	te 23 h	op dag 2,	via Montzen
Berlin Grunenwald	te 24 h	op dag 3,	via Montzen-Helmstedt
Hamburg Hbf	te 3 h	op dag 3,	via Montzen
Stuttgart	te 2 h	op dag 3,	via Montzen
Frankfurt	te 1 h	op dag 3,	via Montzen
Essen (Duitsland)	te 18 h	op dag 2,	via Montzen
Milano (Farini)	te 6 h	op dag 4,	via Montzen of Sterpenich.