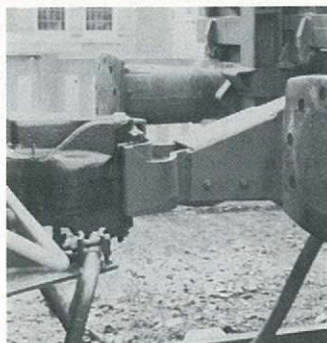
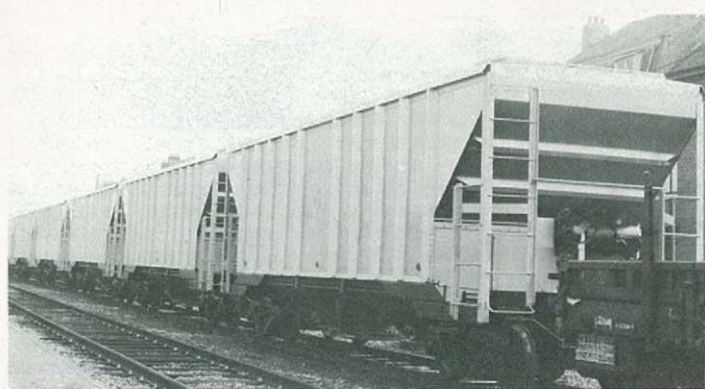
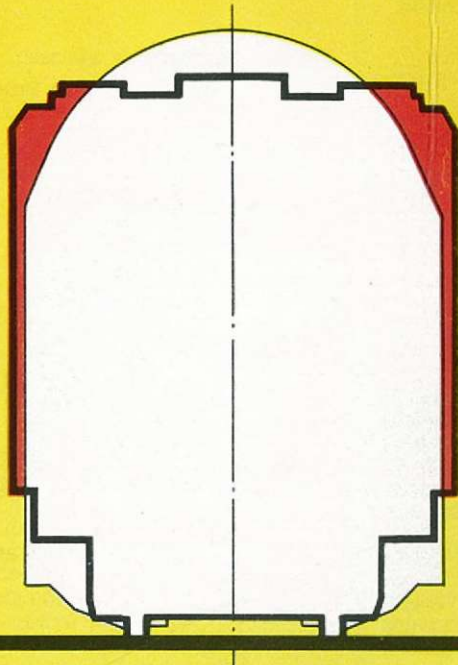




Belgische wagens voor Arabië



Een buitengewoon vervoer is er niet alle dagen. De uitzondering komt niettemin vrij vaak voor: onze redactie ontvangt geregeld berichten over een dergelijk vervoer.

Er telkens over schrijven zou een saaie geschiedenis worden. Het is geen sensationeel nieuws, maar we willen toch af en toe daarover iets vertellen omdat zo'n zending vaak nogal spectaculair is. Een buitengewoon vervoer is spectaculair omdat er heel wat voorwaarden moeten vervuld worden:

- het moet zeer traag vervoerd worden;
- het mag geen andere treinen kruisen;
- er moeten bepaalde nauwkeurige bewegingen uitgevoerd worden om te voorkomen dat de infrastructuur en de lading beschadigd worden.

Doen we daarmee aan zelfverheffing? Beslist niet. We willen alleen maar voorlichten en aantonen dat de spoorweg moeilijke vervoersopdrachten tot een goed einde kan brengen, en zulks zonder het ander verkeer te hinderen. Dat is immers een zeer belangwekkend, hoewel minder bekend aspect van de spoorwegbedrijvigheid.

De keuze die we nu gedaan hebben, is ingegeven door drie welbepaalde overwegingen. Het betreft het vervoer, van Lot (bij Halle) naar Antwerpen-Dokken, van 108 „Hopper Cars“, dit zijn vierassers die door Gregg-Europa vervaardigd zijn en die voor Saoedi-Arabië bestemd zijn.

1. Die voertuigen rijden op eigen wielen. Ze moeten dus niet met speciale wagens vervoerd worden. Ze worden bij groepen van een tiental tegelijk vervoerd, met voor- en achteraan een platte wagen van de NMBS. Waarom? Gewoon omdat die „Hopper Cars“ met automatische koppelingen uitgerust zijn. De platte wagens zijn dus gemengde wagens: aan de ene kant is er een automatische koppeling, en aan de andere kant een normale koppeling voor de aankoppeling aan een locomotief.

2. Die wagens komen buiten het profiel. Ze zijn immers met 3,25 m tien centimeter (aan weerskanten 5 cm) breder dan het Belgisch profiel. In de hoogte lijken de dakvensters een moeilijkheid te bieden. Volgens het Belgisch profiel mag de totale hoogte 4,60 m zijn. Maar

eigenlijk gaat het profiel vanaf 3,23 m over in een cirkelboog. Die wagens, 4,027 m hoog, hebben een rechthoekige doorsnede. Ze komen derhalve merklijk buiten het profiel, zoals de fotomontage duidelijk aantoont.

3. Die uitzonderlijke afmetingen verhinderen het vervoer niet, maar vergen wel bijzondere voorzorgsmaatregelen:

- de straal van de bogen der bereden lijnen mag niet kleiner zijn dan 50 m;
- de trein mag in geen geval een andere trein kruisen;
- de maximumsnelheid is op 60 km/h vastgesteld. Over 't algemeen bedraagt ze ongeveer 50 km/h, maar op sommige baanvakken daalt ze tot 5 km/h;
- op weinig na konden die 13 m lange voertuigen met grote afmetingen op het Belgisch spoorwagnet niet rijden: er moest daartoe een speciale — en dus verplichte — vervoerweg bestudeerd worden; mocht de vastgestelde vervoerweg om onvoorziene redenen niet kunnen gevolgd worden, dan zou een nieuwe studie noodzakelijk zijn;
- een gespecialiseerde meestergast moet de trein van Lot naar Antwerpen begeleiden om bij het vertrek de vereiste controleverrichtingen uit te voeren, om toezicht uit te oefenen over de rangeerbewegingen over omleidingssporen en het voorbijrijden van de lading (5 km/h) op welbepaalde plaatsen. De lezer zal reeds begrepen hebben dat het hier niet om één enkel buitengewoon vervoer gaat, maar om een hele reeks zendingen die telkens al de voorwaarden vervullen die in de studie bepaald zijn.

Wanneer die voorwaarden zo dwingend zijn, is dit omdat het gaat om de veiligheid van de verzonden wagens, maar ook van de vaste installaties van het net.