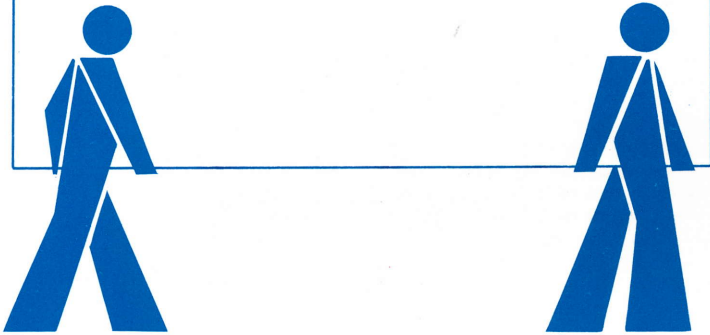




glasvervoer



De verschillende glasfabrieken van de vennootschap Glaverbel liggen over het Belgisch grondgebied verspreid. Elke fabriek heeft haar eigen specialiteit zodat de centra voor eigenlijke productie en die voor de afwerking van elkaar afhankelijk. Dit betekent dat er tussen die fabrieken heel wat verkeer is dat zo soepel en zo doeltreffend mogelijk moet worden geregeld. Al die eenheden zijn evenwel op het Belgisch spoorwagennet aangesloten. Het lag dus voor de hand dat specifiek „binnenverkeer” per spoor te organiseren.

De glasplaten worden op schragen geplaatst die op hun beurt op platte wagens worden vastgezet. Maar hoe die schragen vastzetten? Een praktische formule werd door de technische diensten van de N.M.B.S. uitgewerkt. Uit onze fotomontage blijkt duidelijk waarover het gaat.

Veertig gewone platte draaistelwagens hebben aldus voor 5 jaar een bijzondere bestemming gekregen. Gedurende die contractueel vastgelegde periode huurt Glaverbel de wagens voor eigen gebruik. In de praktijk wordt elke wagen in de fabriek te Moustier met twee schragen „floatglass” beladen; dat glas gaat dan naar Mol, Houdeng, Lodelinsart of Gilly om er gesneden te worden of, in mindere mate, naar

Zeebrugge om het te laten verfoelien (spiegel-fabricage). De schragen kunnen een bepaald (al naar de dikte) veranderlijk aantal glasplaten bevatten, waarvan de grootste afmetingen 6 m x 3,23 m bereiken. Het totaal nettogewicht per schraag bedraagt ongeveer 22 ton.

Elke wagen vervoert dus 44 ton goederen (2 beladen schragen). Het aantal ladingen van dat type wordt op 1 700 tot 2 250 per jaar geraamd, wat neerkomt op een verkeer van 75 000 tot 100 000 ton glas.

Liever dan nieuwe wagens te bouwen die uitsluitend voor dat vervoer zouden dienen, heeft men er de voorkeur aan gegeven bestaand materieel vernuftig aan te passen. Dat materieel kan dan eventueel afgetuigd en opnieuw voor zijn oorspronkelijke bestemming aangewend worden.

De verbouwing door de N.M.B.S.-werkplaats te Gentbrugge loopt thans ten einde. Nu reeds rijden er dergelijke wagens op voornoemde trajecten. De soepele vastzetting van de schragen schenkt algeheel voldoening. Er rijzen geen moeilijkheden bij het laden, dank zij de schuin oplopende profielen. De steunlatten onder de schragen verhogen nog in aanzienlijke mate de stabiliteit onder het rijden.



1. Schuine inglijplaatjes, vastgezet op de profielen, dienen als trechter.
2. Een vrije ruimte om het glijden toe te laten.
3. Twee schragen per wagen.
4. Deze profielen verzekeren de vastzetting in de langsrichting.





Soepele vastzetting

De starre vastzetting, waarover wij het in ons vorig artikel hadden, kan moeilijk op een volmaakte wijze tot stand gebracht worden. Daartoe moet men immers rekening houden met de versnellingen en vertragingen die aan het vervoer per spoor eigen zijn (4 g in de langsrichting, — 0,4 g in de dwarsrichting) en moet men ook — en vooral — ervoor zorgen dat er rationeel te werk gegaan wordt. Men kan bij die vastzetting verkeerd handelen en fouten maken, wat ernstige gevolgen kan hebben.

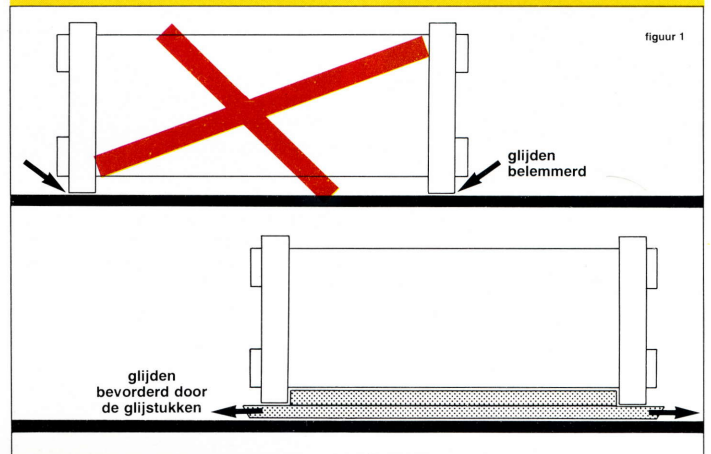
gen en ook zonder risico dat het goed of de verpakking wordt beschadigd.

Laadeenheden die, door de samenstelling van hun grondvlak, niet rechtstreeks over de vloer kunnen glijden, moeten van glijstukken voorzien worden (fig. 1).

Wanneer het, wegens de aard van het steunvlak of de onvoldoende stabiliteit van de laadeenheid, niet mogelijk is alleen maar glijstukken te gebruiken, moeten de laadeenheden op gestellen met glijstukken geplaatst worden (fig. 2).

Bij het laden moet men met de volgende aanbevelingen rekening houden:

- de glijstukken moeten in de langsrichting van de wagen geplaatst worden en schuin uitlopen om niet tegen de oneffenheden in de vloer te blijven haperen;
- voor de zijdelingse geleiding van de glijstukken moet er rekening



In sommige gevallen is het beter dat men de lading wat speling laat om te glijden, daar de schokbelastingen tijdens het vervoer dan door wrijving gedempt worden tot een kracht die over 't algemeen niet meer dan 0,7 maal het gewicht van het voorwerp bedraagt. De soepele vastzetting wordt inzonderheid aanbevolen bij het vervoer van zware of breekbare stukken.

Voordat die vastzetmethode wordt aangewend, moeten we eerst nagaan of de laadeenheden op hun steunvlak kunnen glijden zonder gevaar voor kantelen in de langs- of in de dwarsrichting van de wa-

gehouden worden met de mogelijkheden van verplaatsing;

- de slede moet vergaard zijn door middel van bouten en schroeven (geen nagels);
- eventuele schoren en bindmiddelen moeten vastgemaakt zijn aan de glijstukken van de slede (zie figuur 2).

Wanneer de vloer van de wagen te veel oneffenheden vertoont om de lading behoorlijk te laten glijden, moeten er onderliggers gebruikt worden. Deze mogen niet aan de lading vastgebonden, maar moeten op de vloer van de wagen bevestigd worden.

figuur 2

