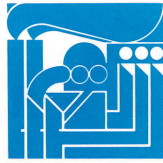


LA LOUVIERE - MAUBEUGE: EEN VLOTTE SAMENWERKING



Het doet zich maar zelden voor dat het tractiematerieel van de spoorweg over de grens gaat met een bestuurder van het land van herkomst in de stuurpost.

In het goederenverkeer is dit niet het geval. Gewoonlijk overschrijden alleen de wagens de grenzen, omdat dit in verband met de rentabiliteit van het vervoer logisch is.

Soms gaat men met een wagen even over de grens en dit wordt dan, na overleg tussen de betrokken netten, gedaan om het vervoer van de goederen vlotter te laten verlopen.

Sinds enkele maanden doet men dit voor een verkeer van ijzer- en staalproducten tussen La Louvière en Noord-Frankrijk. De firma Boël gaat immers per spoor zowat 110 000 ton goederen per jaar vervoeren naar FFM-Maubeuge, in de hoop dat de tonnage in de toekomst nog hoger zal liggen.

Elke werkdag vervoert een trein 450 tot 650 ton. Men heet hem dan de Rapolège.

Hij is licht, want zijn gewicht stemt overeen met dat van een halve trein. En snel is hij ook: hij vertrekt uit La Louvière om 18u10 en komt in Maubeuge aan om 20u15.

Die vlotheid is inzonderheid te danken aan het feit dat hij in één trek kan doorrijden zonder tijdrovend oponthoud aan de grens. Interessant is ook dat de wagen groep be-

laden kan terugkeren met goederen voor de firma Boël.

Het verkeer loopt goed, maar dat is op zichzelf niet zo uitzonderlijk.

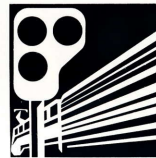
Veel belangrijker is, dat er een ware geest van samenwerking tussen twee spoorwegnetten tot uiting komt. We hadden dit reeds onderstreept toen we het hadden over Rapolège-treinen in het algemeen. Nu gaat men nog een stapje verder.

Wij ondervinden meer dan ooit dat de spoorwegen zich niet meer, zoals vroeger, opsluiten in het beperkte kader van hun eigen net, maar dat ze streven naar soepelheid en aanpassingsvermogen waarmee ze niet alleen op het stuk van dienstverlening, maar ook van prijzen beter kunnen concurreren.

De mensen die bij de SNCF en de NMBS voor de commerciële kant bevoegd zijn, houden bij hun wervingsbeleid daarmee rekening. De resultaten blijven niet uit: zij herstellen zo het vertrouwen dat bij heel wat klanten was teloor gegaan ten opzichte van de spoorweg die, onbetwistbaar, heel wat minder soepel was dan zijn concurrent, het wegvervoer.

In dat opzicht is de toekomst van de spoorweg heel wat rooskleuriger dan de traditionele pessimisten het voorspellen.

VERPAKKINGEN EN TRANSPORTMIDDELEN: DE KLEINE CONTAINERS



Voor stukgoedzendingen worden kleine containers gebruikt. Het zijn kisten met een inhoud van ten hoogste 3 m³. Er bestaan twee verschillende types: de collico's (van aluminium, opvouwbaar) en de eigenlijke kleine containers (op wielen).

Collico's

Er bestaan vijf modellen, naargelang het volume, dat gaat van 53 tot 430 dm³. De collico's zijn licht en stevig en gemakkelijk te hanteren. Ze bieden tevens een ander groot voordeel: de collico's nemen weinig plaats in bij het stapelen en vormen een volledige, rationele en zuinige verpakking. Ze vervangen de klassieke kartonnen of houten verpakking. Ze zijn bijgevolg geschikt voor het vervoer van tal van producten, zoals eetwaren, tabak en sigaretten, ijzerwaren, elektrisch en electromechanisch materieel, chemische en farmaceutische producten, speelgoed, textielproducten, levende planten enz.

De expediteurs huren de collico's op lange termijn om tot een rotatie van 3 tot 5 transporten per maand te komen. N.M.B.S.-Colli gaat de geladen collico's bij de expediteur afhalen en bezorgt ze bij de geadresseerde. Deze ledigt ze, vouwt ze op en geeft ze mee met de bestelwagen die 24 of 48 uur nadien langs komt.

Kleine containers

De eigenlijke kleine containers zien er heel anders uit. Het gaat om kisten die niet uiteenbaar zijn, die intrekbare wielen hebben en voeten om een stabiele positie te waarborgen.

Ze zijn in drie categorieën ingedeeld volgens de capaciteit: van 1 tot 1,2 m³, van 1,2 tot 2 m³ en van 2 tot 3 m³.

Net als de collico's kunnen ze als verpakking dienen voor te vervoer-

ren producten van de meest uiteenlopende aard.

Naast de modellen met volle wanden van hout zijn er nog andere met wanden van latwerk of traliwerk die voor het vervoer van kleinvee en pluimvee bestemd zijn.

Men kan tevens beschikken over geïsoleerde kleine containers met een inhoud van 1,4 of 1,5 m³ voor het vervoer van bederfelijke waren.

Die containers kunnen gemakkelijk behandeld worden dank zij het rolstelsel. Met een handel doet men de wielen verdwijnen en worden de kisten vastgezet voor het laden, lossen en stapelen. Bovenaan bevinden zich ringen waaraan de kisten door hijstoestellen opgetild worden.

Het zijn twee praktische transportmiddelen — en twee verpakkingen — voor stukgoed. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste kenmerken aangegeven.

De expediteur kan op die wijze kiezen wat hij nodig heeft.

U kunt er nog meer over vernemen bij N.M.B.S.-Colli (tel. 02/523 80 80, toestellen 2830 en 2839) of bij het naaste centrum voor wegvervoer.





Collico's

Types	CA 35	CA 46	CA 47	CA 52	CA 63
Nr	1	2	3	4	5
Binnenafmetingen in mm	610×290×300	820×380×400	750×460×375	1050×500×500	1250×600×600
Ruimte (dm ³)	53	125	129	262	450
Tarra (kg)	10	14	13	22,5	28,5
Max. nuttige last (kg)	150	150	150	150	150

Kleine containers

Categorie	A. — 1 à 1,200 m ³			B. — 1,200 à 2 m ³				C. — 2 à 3 m ³			
	volle	volle	tralie	volle	volle	volle	tralie	volle	latwerk	volle	volle
te gebruiken voor	alle vervoeren		klein-vee	bederfel. (1)	waren (2)	alle verv.	klein-vee	alle vervoeren			
kenletters	D	D	M	J	J	F	O	I	L	L	G
behandeling door kraan	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
nuttige binnenlengte (m.)	1,41	1,43	1,28 (3)	1,46	1,41	1,65	0,94 (3)	2,03	1,89	1,85	2,03
nuttige binnenbreedte (m.)	0,80	0,83	0,78 (3)	0,92	0,87	1,05	1,02 (3)	1,05	1,10	1,10	1,05
nuttige binnenhoogte (m.)	0,89	0,96	0,51 (3)	1,05	1,13	1,15	0,51 (3)	1,32	1,42	1,39	1,39
inhoud (m ³)	1	1,180	1	1,500	1,400	2	2	2,81	3	2,82	3
max. last (kg)	1288	1240	1225	855	1050	1190	1105	1060	1120	1160	1150
tarra (kg)	212	260	275	645	450	310	395	440	380	340	350
max. gewicht (last + tarra)	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500
vakken	1	1	2	1	1	1	4	1	1	1	1

(1) Koeling door middel van ijs
 (2) Koeling door middel van droog ijs (opgaand dak)
 (3) Afmetingen van elk vak