

Internationale overgave van de goederenwagens

door E. FOSSOUL

DAG en nacht rijden de spoorwegwagens haast overal ter wereld! Sommige vervoeren reizigers, andere goederen. Zij volgen elkaar op, rijden elkaar voorbij, kruisen elkaar, naar bestemmingen welke dengenen, die ze door de ruimte zien ijen, vaak heelemaal onbekend zijn!

Weinigen denken aan de ingewikkelde inrichting van deze dikwijls verbazende tochten of bekommeren zich om de wetten of overeenkomsten die de verplaatsing van dat cosmopolitisch materieel beheerschen.

Wij willen u hier meer bepaald over de goederenwagens onderhouden.

Waar gaat de wagen die u zoo pas hebt zien voorbijrijden heen, waar komt hij vandaan en wien hoort hij toe?

Wat zou het vervoer eenvoudiger zijn, moesten afzender en geadresseerde hetzelfde land bewonen! Maar in de meeste gevallen betreft het invoer, uitvoer of ook wel doorvoer.

Bij de opkomst en in de eerste jaren van het bestaan der spoorwegbedrijven, verlieten de wagens hun net niet: de goederen werden in het eindstation gelost en overgebracht naar het station van het naburig net, waar zij opnieuw op de wagens van dat net geladen werden.

Wat geld en tijd vergende behandelingen! En wat averij liepen de goederen veeltijds daarbij al niet op!

Ook dacht men er weldra aan die groote nadeelen te verhelpen. Men kwam er aldus toe tusschen de netten gemeenschappelijke stations op te richten, waar de goederen rechtstreeks van wagen tot wagen overgeladen werden.

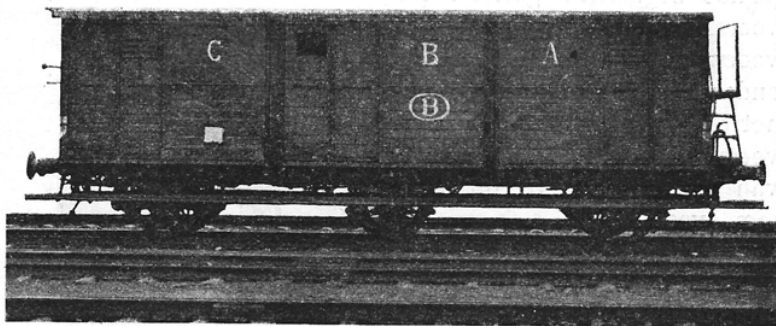
Maar aan den eenen kant groeide het verkeer meer en meer aan en aan den anderen kant beseft men dat die omladingen op de ontwikkeling van den internationalen handel wel erg remmend werkten.

Ook trachtten de spoorwegen, reeds van in 1847, overeenkomsten te sluiten om den overgang van de wagens van het eene naar het andere net mogelijk te maken, zonder omlading.

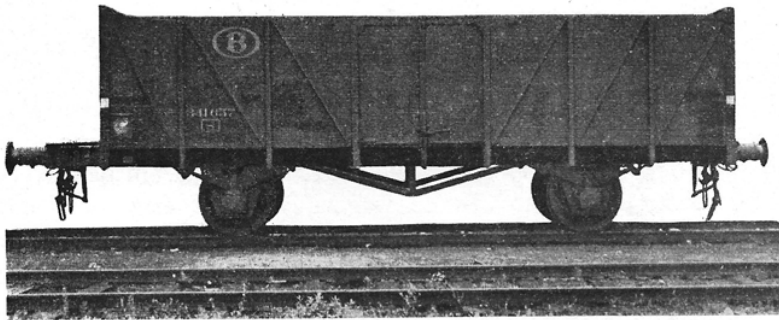
In den beginne bepaalde men zich angstvallig tot overeenkomsten tusschen naburige netten. Maar de bepalingen van die overeenkomsten waren zeer uiteenlopend en de onafgebroken uitbreiding van het spoorwegverkeer deed de noodwendigheid gevoelen de regels voor het gebruik der wagens onder de spoorwegen eenvormig te maken en een soort van internationale wetgeving op dat gebied in te voeren.

Weldra werd « het wederzijdsch gebruik van het materieel » algemeen gemaakt voor al de spoorwegmaatschappijen met normaal spoor. Groote Vereenigingen werden opgericht: het Duitsche « Verein », de Internationale Vereeniging, aan wier leiding de Belgische Staatspoorwegen stonden, de Fransche Overeenkomsten, het Belgisch-Duitsch-Zwitserisch-Italiaansch Reglement, het Oostenrijksch-Hongaarsch-Zwitserisch-Fransch Reglement.

Nochtans verschilden de reglementen van die Vereenigingen nog van elkaar in velerlei opzichten. Bovendien hadden sommige maatschappijen in den schoot van een zelfde Vereeniging onderling bijzondere overeenkomsten aangaan.



Gesloten wagen met 3 afdeelingen, 9 T.. voor vervoer met reizigerstreinen



Stortwagen 20 T., met houten kast, gewijzigd Duitsch type

De verscheidenheid van die overeenkomsten maakte de toepassing er van zeer moeilijk en haar interpretatie lokte tal van geschillen uit.

Wanneer, na den Grooten Oorlog, het probleem oprees de afgebroken betrekkingen onder de spoorwegen te herstellen, trachtte men de netten in één Vereeniging te groepeeren. In 1921 namen 105 spoorwegmaatschappijen van het vasteland het « Reglement voor het wederzijdsch gebruik van de wagens in internationaal verkeer », ook wel R. I. V. geheeten, aan.

Welke waren dan toch de bezwaren waardoor de doorvoer van de wagens verhinderd of bemoeilijkt werd? Er waren moeilijkheden van technischen en andere van administratieven aard.

Om eerstgenoemde te verhelpen, moest de *Technische eenheid in het Spoorwegwezen* tot stand worden gebracht.

Met het doel de overgave te vergemakkelijken, werden bepaalde beginselen gesteld. De voorafgaande en voornaamste voorwaarde voor de overgave onder de verschillende spoorweg-netten was natuurlijk de eenvormige spoorwijdte. De breedte van het spoor werd op 1435 mm. vastgesteld.

Alle Europeesche landen namen die voorwaarde aan, met uitzondering van Rusland en Spanje die om politieke rede-

nen afzagen van de weldaden verbonden aan die beslissing, welke door al de andere maatschappijen zoo noodzakelijk geacht werd.

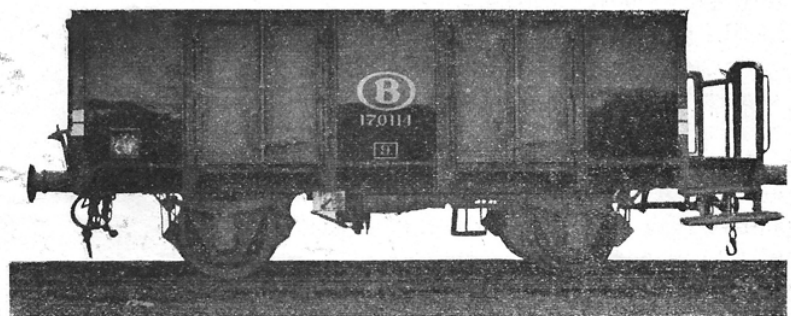
Tal van andere bijzonderheden werden nog geregeld: breedte en dikte van de wielbanden, grootste afstand en hoogte van de wielkransen, stoot- en trekrichtingen, remmen, smering enz.

Toen de Technische Eenheid ingevoerd werd, bestonden de Ferry-Boats nog niet en liet Engeland, dat van het Vaste-

land afgezonderd lag, zich niet in met de conferenties waarop de overeenkomsten voor overgave uitgewerkt werden.

Nochtans is de breedte van de sporen in dat land ook 1435 mm.; de tusschensporen en de ruimten die de verschillende belendende installaties: perrons, gebouwen enz., van de sporen scheiden zijn er echter smaller; de dwarse afmetingen van de Engelsche wagens zijn dus geringer dan die van de wagens van het vasteland. Laatstgenoemde konden in Engeland dan ook niet loopen.

Toen het denkbeeld ontstond onze Belgische wagens en onze transitowagens met geschikte schepen (Ferry-Boats) te vervoeren, moest men het materieel bouwen dat op de Engelsche sporen loopen kon. Overeenkomsten voor overgave werden dan gesloten tusschen de Belgisch-Engelsche Ferry-Boats-maatschappij en de bij de Vereeniging R. I. V. aangesloten Spoorwegen.



Stortwagen 20/25 T., met plaatijzeren kast, type B. S. - Flamme

De wagens rijden de grens over en passeeren de douane. Met het oog hierop moeten zij zóó gebouwd zijn dat niets van hun inhoud verborgen blijft en dat de goederen, die zij bevatten, niet kunnen weggenomen of overgegeven worden zonder inbraak en zonder dat hiervan zichtbare sporen overblijven.

Zoodra een wagon van het eene net op het andere overgaat, wordt hij beschouwd als zijnde gehuurd door de overnemende maatschappij.

Welnu, wanneer men een goed huurt, eischt het gebruik dat men een plaatsbeschrijving opmaakt. Kan men zich den ontzaglijken papierrommel voorstellen die zich in de doorvoerstations opstapelen zou, moest tot het nakomen van een dergelijke formaliteit worden besloten, bij voorbeeld wat de 140.000 Belgische en vreemde wagens betreft, die de Nationale

tingen, al de voor het internationaal verkeer opengestelde lijnen berijden mogen, te voorzien van het merk **T**. De taak van elke maatschappij blijft dus beperkt tot het onderzoek of de wagens niet zoo'n averij hebben opgelopen dat zij ongevallen of beschadiging van de goederen zouden kunnen veroorzaken.

De vereenvoudiging der technische verrichtingen voor overgave die uit deze wijze van handelen is voortgevloeid, heeft toegelaten de voortzending van de wagens en hun rotatie te bespoedigen en dienvolgens ook de snelheid van het vervoer te verhoogen.

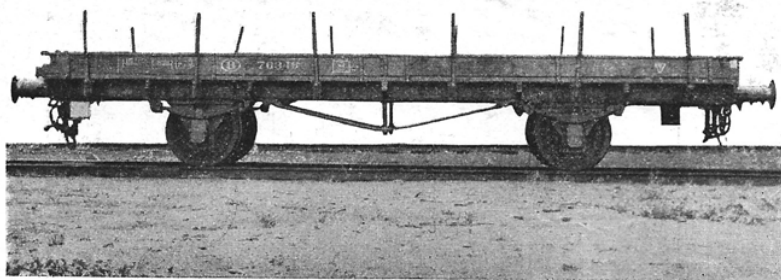
Het volstond echter niet de moeilijkheden van technischen aard op te lossen; ook de vraagstukken van administratieven aard moesten worden geregeld: bepalingen waarbij het wederzijdsch gebruik van het materieel geregeld wordt, werden ingevoerd.

De spoorwegen moeten de wagens aanvaarden die hun door de aansluitende netten worden aangeboden en die beantwoorden aan de voorwaarden voor de aanneming gesteld. Zij komen overeen voor het vaststellen van plaats en tijd van levering en aanneming. In onze betrekkingen met Frankrijk, bij voorbeeld, bepaalt het oogenblik van de aankomst der wagens in het station van het overnemend beheer de in-ontvangst-neming.

De in-ontvangst-neming is evenwel maar effectief als de wagens vergezeld gaan van al de bescheiden die voor het vervoer er van noodig zijn: vrachtbrief, stukken geëischt door de douane, de fiscale of politieoverheden.

Is dit alles in orde, dan wordt de wagon aangenomen en is hij klaar om verder te rijden. Behoudens bij onmogelijkheid — averij, ongeval — moet hij noodzakelijk vervoerd worden tot op het station van bestemming. — De terugkeer er van moet worden voorzien!

Het spoorwegnet dat hem ontvangt, moet hem aan het eigendomsnet terugbezorgen. Het moet hem kosteloos laten teruggaan, en zulks liever beladen dan ledig, want leegloop veroorzaakt uitgaven die door geen enkele ontvangst worden vergoed. Nochtans is er niet altijd een lading voor het eigendomsnet te vinden. Daarom werden de mogelijkheden van wederbenutting



2 - assige platte wagon, 15 T., type Belgische Staat, met klapschotten

Maatschappij der Belgische Spoorwegen maandelijks met de naburige netten uitwisselt?

Het is bekend dat de spoorwegen de inrichting van het vervoer zonder complicaties zeer ver doorgedreven hebben. Ze hebben de absolute noodzakelijkheid erkend de voorschriften van de overeenkomsten naar de letter na te leven en ze hebben hieraan het groot beginsel van het wederzijdsch vertrouwen ten grondslag gelegd. Op grond van bedoeld beginsel, kon de schouwing van de wagens worden vereenvoudigd en kon worden afgezien van de nauwkeurige vaststellingen die voor iederen wagon moesten worden opgemaakt.

De Technische Eenheid heeft onder meer voorgeschreven de goederenwagens, die, zonder voorafgaande verificatie van hun dwarse afme-

verruimd, waarbij men evenwel heeft willen vermijden dat een overnemend net geneigd zou zijn de wagens van andere netten als haar eigen wagens te gebruiken. Zoo werd de wederbelading voor andere stations dan die van den eigendomsspoorweg toegelaten, mits het nieuw transport over een baanvak van dezen spoorweg gaat, of den wagen dichter bij dezen laatste brengt.

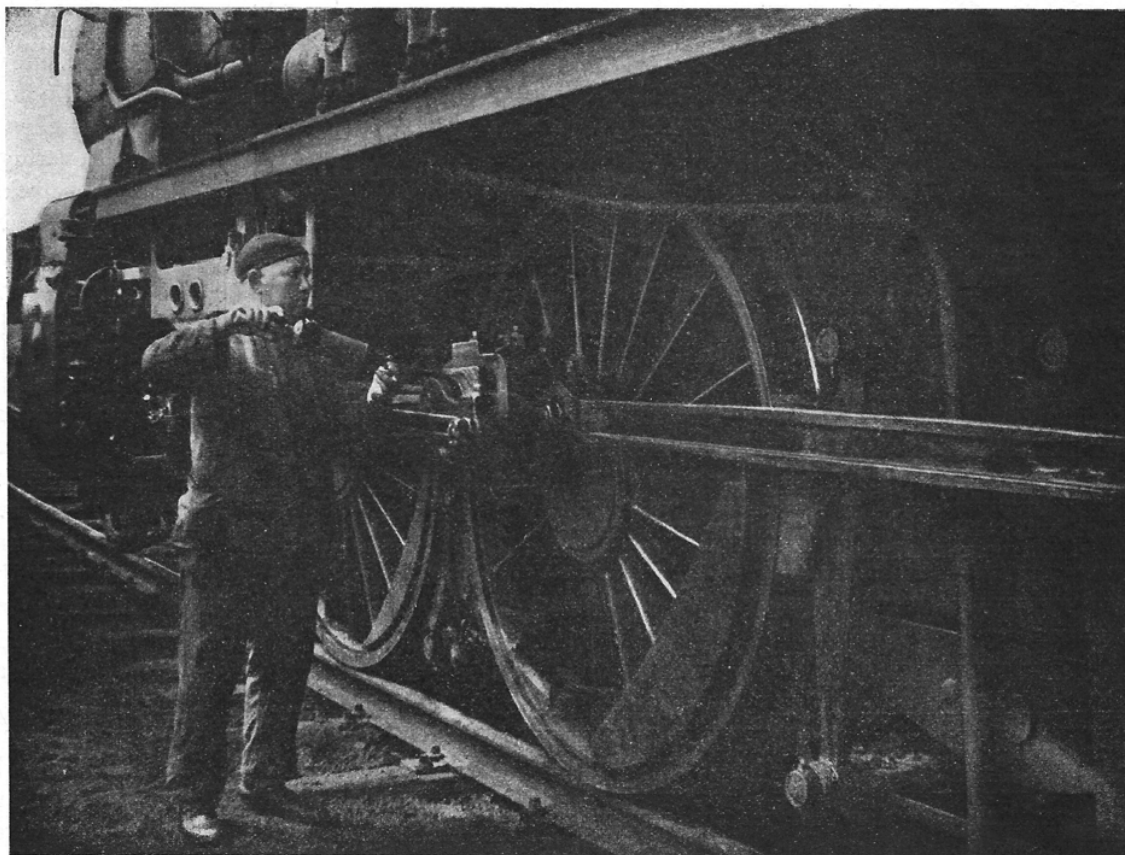
Er zijn sancties voorzien tegen de spoorwegen die een wagen opnieuw gebruiken, in strijd met de bepalingen van het reglement. Ieder onregelmatig gebruik wordt beboet met een bedrag van 20 goudfrank of 200 Belgische franken.

Bij gemis van lading, moet de wagen ledig naar zijn eigendomsnet terugkeeren. Welken weg moet hij volgen? Men moet vermijden dat de ritten in ledigen staat langer wezen dan

de ritten in beladen toestand, of dat ze worden afgelegd op netten die door den beladen wagen niet werden bereden. Als regel moet gelden dat de ledige wagen wordt teruggezonden over den weg dien hij bij den heenrit heeft gevolgd. Uitzonderingen werden voorzien voor de gevallen van voortzending van het oorspronkelijk transport, en voor de losstations van een bij den terugkeer wedergebruikten wagen.

Hoe zal nu de bij den heenrit gevolgde weg worden bepaald? Wanneer de wagen naar zijn bestemming rijdt worden er, op het oogenblik dat hij van een net op een ander overgaat, door het overgangsstation van den overnemenden spoorweg overgangsetiketten opgeplakt, waarop de naam van dit station en de datum van aankomst aangeduid zijn, en die alzoo dezen weg voor het personeel aanwijzen.

(wordt vervolgd.)



Lust in het werk

Foto Vits