Container.

Unter das Moto „Von Haus zu Haus“ hat die Bahn angefangen mit Bulk und Stückgut Transporte in PA Behälter.
Diese Behälter werden beladen auf 2 Achsige Btms Wagen, entlang die Wagenseite, mit 3, 4 oder 5 Stück.

Ende Epoche 3 (1968) sind die PA Behälter ersetzt bei Binnenland Frachtbehälter und Frachtpaletten von 20 Fuß (= 6 m) und 40 Fuß (=12 m) Länge.

Diese Frachtbehälter/ Frachtpaletten waren in verschiedene Ausführungen erhältlich (mit Seitenwand - türen, Schiebewandtüren, Rungen etc) selbst zusammen faltbar (Flat Container), weil der Bulk Container zur Beförderung von Schüttgütern gedacht war und der Tilt Container ein halboffene Container war, ähnlich dem LKW Pritschenaufbau.

Auf Internationale Grund sind diese Binnenland Frachtbehälter und Frachtpaletten erweitert (= ersetzt) durch die ISO Box und Flat Container von 20 Fuß, 30 Fuß (= 9m), und 40 Fuß Länge.

Der Logische Erfolg war dem Ausbau der Behandlungsart die die Entwicklung angesteuert hat von Container Fahrzeuge (Eisenbahnwagen und LKW), geeignet für die Art dieser Beladungen.
Auch die Container-Größe, Art und Type hat sich ähnlich erweitert.

Neben die 20, 30 und 40 Fuß Container gibt es auch 25 und 45 Fuß Container und Wechsel Pritsche, aber die haben alle die gleiche Fuß Abmessung als ihre 20, 30 oder 40 Fuß Pedanten Bezüglich die Zapfen Anordnung.

Hauptsachlich gibt es folgende Grundtypen:

- Box Container (isoleert & nicht isoleert).
- Open Top Container
- Flat bed Container
- Flüssigkeit / Gas- Container
- Silo Container (offen & geschlossen)

Für diesen Groß-Container werden am Anfang Niederbord, Flach und Rungen Wagen verwendet.
Mit dem Zuwachs von das Containerverkehr hat man der reine Container Tragwagen entwickelt für diese Containertransport, aber auch Rungenwagen und Flachwagen werden umgebaut und zugerüstet mit feste oder klappbaren Containerzapfen.

Container in Modell:

Einige Containertypen, werden jetzt wiederum angeboten bei einige spezialisierte Hersteller, aber Selbstbau macht auch viel Spaß: die Bauweise wird separat beschrieben in auf unsere Website www.MOSPAT.be, unter „Tipps & Tricks“ bei „Container“.

Senkrechte Beladung:

Der eigentliche Containerverkehr hat sich entwickelt in Zusammenhang mit der senkrechten Beladung mit einem Containerkran die mehrere Gleise quer überspannt.

Die Containerwagen laufen normalerweise nur in Ganz Züge und werden in parallel laufende Container Straßen behandelt.

Die Verwendung von der Container Brückenkran die ursprünglich nur Containern behandelten von 20, 30, und 40 Fuß, war auch den Durchbruch von der senkrechten Verladung.
(Dabei werden die Container an die Oberseite bei den 4 Eckleisten eingeklammert und verladen)

Jetzt geht die Be- und Entladung mit einem Multi Purpose Container Brückenkran, die neben Container auch Sattel Auf Lieger und Wechselpritsche verladen kann. (Siehe Kombiverkehr)

1. Beladung auf einfache (2 Achs.) Containerwagen:

Die Entwickelung war auf Grund von der Wagengattung Btms. Die weitere Entwickelung (1966) hat die erste Groß Container 2 Achsigen Tragwagen Lbgjs 598 geliefert (später umgebaut in Lgjs 599) und die Lss-y 575, beide in größere Stückzahlen gebaut

Die Dienstordnung zum Beladen von Container bei diesen Wagen umfasst hauptsachlich das umklappen von die Containerzapfen, denn diese Wagen nur für 1 x 40 Fuß Container, für 1 x 30 Fuß Container oder 2x 20 Fuß Container ausgelegt sind.

Für solche Beladung brauchen wir:
* Container (1 x 40 Fuß oder 2 x 20 Fuß)
* Container Tragwagen Lgjs.

Anbei sieht man einen Lgjs 599 Container Tragwagen) beladen mit zwei 20 Fuß Box Container.

2. Beladung auf Drehgestell Containerwagen (4 Achs).

Gleichzeitig mit die 2 Achsigen Tragwagen hat sich auch die 4 Achsigen Drehgestell Container Tragwagen entwickelt auf Grund von der Rungenwagen Gattung Sss-y 716, die entweder mit 3 x 20 Fuß Container, oder mit 2 x 30 Fuß oder mit 1x 40 Fuß und 1x 20 Fuß Container beladen wird auf feste Container Zapfen.

Für solche Beladung brauchen wir:

* Container von 1 x 40 Fuß und 1 x 20 Fuß oder
  2 x 30 Fuß oder
  3 x 20 Fuß Container
* Containertragwagen Type Sss-716 von Rivarossi.

Als Beladungsbeispiel haben wir 2 x 30 Fuß Box Container verwendet.

Auch ältere umgebaute Rs Flach Rungenwagen bekamen feste Container Zapfen in den gleichen Rastermaß.

So sind die Wagentypen Sgjs 712 und Sgjs 699, und die weiter umgebaute Wagentypen entstanden, stammend teilweise von der DR.

Anbei ein aus Rs umgebaute Rgns 672 mit nur ein 40 Fuß Container.

Die weitere Entwickelung für eine mehr flexiblere Verfügbarkeit bezüglich der verschiedenen Containertypen hat sich durchgesetzt.

Der Neubau mit Gattung Sgns 691, 692 und 694 hat Containerwagen geliefert mit die Möglichkeit von 3x20, 2x25, 1x 30, oder 1x 40 Fuß zu laden.

Anbei Sgns 694 mit 2 x 20 Fuß Container.

Anbei sieht man einen Luxemburgische Sgns Container Tragwagen (für 3 x 20 Fuß Container) mit hochgeklapptem Zapfen, nur beladen mit 2 x 20 Fuß Container, wegen des Gesamtgewichts Beschränkung.

3. Beladung auf Sonderwagen bez. Abmessungen.

Auch sind Sonderwagen gebaut worden für Mega Container von 25 und 45 Fuß.
Anbei die Wagengattung Sgmmns 738 mit 2 x 25 Fuß Mega Container, die auch höher sind als die Standard Container.

Auch werden Hochbordwagen verwendet für Container.

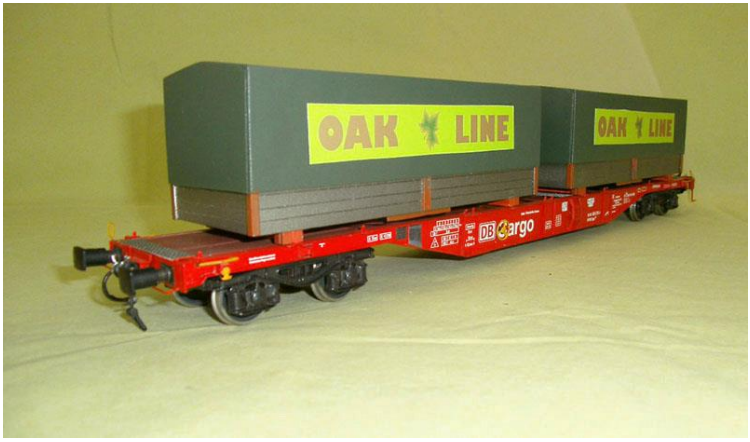
4. Beladung von Wechselpritsche.

Bei die Ladepritsche, die abweichende Abmessungen haben von die ISO Container, sind jedoch die Zapfenhalter (Unter) ausgestattet wie bei die ISO Container.

So haben Ladepritsche von 25 Fuß, die Stützen von 20 Fuß Container und Pritsche von 45 Fuß, Zapfenhalter von 40 Fuß Container.

Nur ihre Anordnung auf die Trägerwagen ist verschieden und das macht die Verwendung des Trägerwagens so unterschiedlich obschon die Wagen oft eine gleiche Länge haben.

Die Wechselpritsche Beladung ist auf diese Weise ähnlich als bei den Containern, denn die genau passt auf die gleichen Zapfen als die Container, obschon diese hier 5 Fuß länger sind.



5. Beladung auf Gelenkwagen (6Achs).

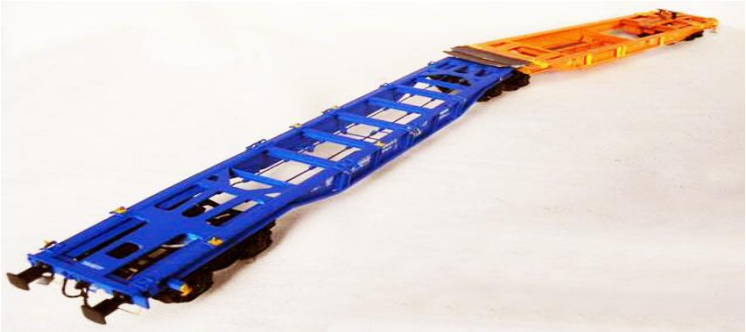
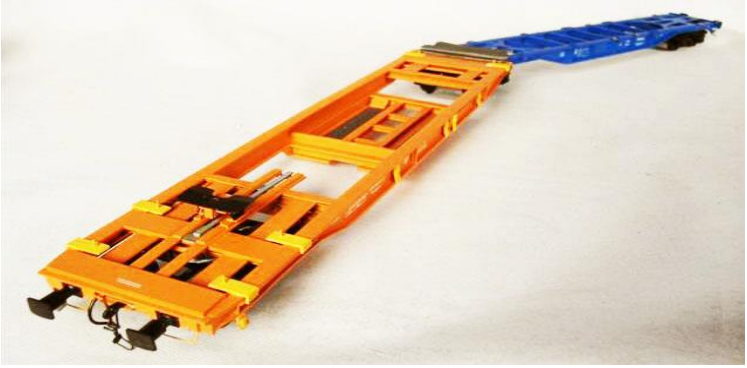
Die Entwickelung war auf Grund von der Wagengattung Sggmrs 715, wobei man zwei Containerwagenteile verbunden hat mit einander (blau) über ein gemeinsames Drehgestell in Gelenkausführung.

Die weitere Entwickelung hat noch zu ähnliche weitere Wagentypen geliefert, aber den eigentlichen Durchbruch kam mit dem Kombiverkehr.

Die Nachfrage für Wechselpritschen Transport hat sich leider nicht durchsetzen können.
Die Nachfrage für Sattelanhänger Transport ist jedoch stark gewachsen: Die Wagen wobei man der Wahl hat entweder Container, Wechselprischen oder Sattelanhänger zu laden (auf der gleiche Waggon) sind zusammengefasst in das Kombiverkehr.
(Siehe weiter unter Kombi Verkehr)

6. Beladung auf Kombi Gelenkwagen (6 Achs).

Die weitere Entwicklung war auf Grund von der Wagengattung Sggmrs 745, wobei man ein Containerwagenteil (blau) und ein Taschenwagenteil für Sattelanhänger (gelb) verbunden hat mit einander über ein gemeinsames Drehgestell in Gelenkausführung.



Die Beladungsart ist hier jedoch gleichartig denn das Sattelanhängerteil der Wagen auch mit Container kann beladen werden.