

Container Allgemein.

Unter das Motto „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. Solche Wagen werden jetzt bei einem Groß-Serien Hersteller angeboten.



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.

Hauptsächlich 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.