Vasárnap délután érkezett meg a TX Logistik első tehervonata a Mahart Container Centerbe. A csupa zsebes kocsiból álló szerelvényben LKW Walter félpótkocsik utaztak.

A szerelvény közlekedtetésének hazai partnere a GYSEV Cargo, a vonat élén a TXL ELL-től bérelt, 193 274-es pályaszámú Vectronja dolgozott. A Siemens gépe Hegyeshalomban lépett be az országba, majd Soroksári út rendezőig továbbította a vonatot. Innen a Szabadkikötőben dolgozó 449 028-as MÁV-REC-Bobó húzta tovább a kikötőben működő Mahart Container Center (MCC) konténerterminálra, ahol meg is kezdték a szerelvény lerakását.

A német TX Logistik (TXL) vasútvállalat alapítása, 1999 óta a határokon átívelő vasúti teherszállítás egyik fontos szereplője. A TXL első sorban Nyugat-Európa észak–déli tengelyén aktív: Olaszországtól Norvégiáig kínálja szolgáltatását Svájcon, Ausztrián, Németországon, Dánián, a Benelux-államokon és Svédországon át. A TXL alapító tagja volt 2000-ben az első magántulajdonú konténervonat-szolgáltatásnak, a Boxxpress vasútvállalatnak – Magyarország uniós csatlakozása után, 2007-től hazánkba is napi szinten látogattak a Boxxepress-vonatok. A TXL honlapján egyelőre 2015-ig vezetik a cég történetét, de a 2017. október 8. egy újabb feljegyzendő dátum: ekkor érkezett meg Budapestre a vállalat első, LKW Walter-félpótkocsikat (ha jól számoltuk, kereken harmincat) szállító intermodális szerelvénye.

Az LKW Walter egy osztrák családi vállalkozás, 1924-ben alapították. A cég évente csaknem másfél millió komplett rakomány fuvarát szervezi 1613 alkalmazottjával Európában, illetve az EU-ból Oroszországba, a Közel-Keletre, Közép-Ázsiába és Észak-Afrikába. Az LKW Walter félpótkocsijai eddig is naponta fordultak Magyarországon, de nem komplett irányvonatnyi mennyiségben, hanem a Rail Cargo Hungaria Nyugat-Európából belépő konténervonatainak részeként. Ezeket a BILK-en emelik le a vasúti kocsikról. Érdekesség, hogy ezeknek a rakományoknak egy része továbbutazik egészen Aradig.

A félpótkocsik szállítása a köztes megoldás a konténerek és a RoLa-forgalom között. A RoLával szemben itt nem kísérik az árut, azaz a kamionsofőrök nem utaznak a vonattal, sőt magát a közúti vontatójárművet is „otthon hagyják”, amivel jelentősen csökkenteni lehet a fölöslegesen elszállított tömeget. A speciális zsebes kocsikból daru segítségével lehet kiemelni a ponyvás félpótkocsikat, amelyeknek a további útjához már csak egy helyi közúti fuvarozó nyergesvontatójára van szükség. A pótkocsik mérete sztenderdizált, harmincnégy paletta, 24–25 tonna áru szállítható velük. A zsebes kocsik közlekedtetése a parányi kerekű RoLa-vagonokénál ráadásul sokkal kevésbé problémás. Míg a RoLa-szállítás síkvidéken nem él meg, a nem kísért szállítások jól prosperálnak. Magyarországon az utolsó RoLa-vonat 2012. december 10-én közlekedett, itthon veszteséges volt ez az üzlet és az állam sem támogatta tovább. (Persze van, ahol még megél a RoLa is, gondoljunk csak az Alpok nagy vasúti alagútjaira.)

A RoLával ellentétben a többi intermodális vasúti szállítási mód teljesítménye szinte kilőtt az elmúlt években Magyarországon. A BILK a kapacitása határán dolgozik, de a Mahart Container Center is jelentős fejlesztéseket vitt és visz végbe most is. A Metrans is megépítette Csepelen a saját terminálját. Egyre több a vonat, a partner, és ha jól figyeltünk a folyosói pletykákra, nemsokára egy újabb viszonylatot ünnepelhetünk, szintén Vectronnal, de ezúttal a BILK-en.