

Wanneer vrachtauto's de trein nemen!...

In ons vorig nummer hebben wij in laatste instantie een foto laten verschijnen van een proefvervoer van opleggers per trein van Parijs naar Rotterdam, wat met de nieuwe techniek „Kangoeroe” mogelijk werd.

Hoewel dit vervoer ons spoorweg-net tot nu toe alleen voor de doorvoer aanbelangt zal de Belgische economie binnen afzienbare tijd waarschijnlijk zeker deelnemen aan het vervoer van wegvoertuigen per trein.

Met genoegen nemen wij uit het tijdschrift *Spoor-Nieuws-Dienst* der Nederlandse Spoorwegen een ietwat ingekort artikel over in verband met deze interessante evolutie.

ALGEMEENHEDEN.

Reeds vóór de tweede wereldoorlog zochten de spoorwegen naar een oplossing om goederen van huis tot huis te kunnen vervoeren.

Na de oorlog was er een duidelijk streven waar te nemen om complete wegvoertuigen per spoor te vervoeren. In deze ontwikkeling gingen de Amerikaanse Spoorwegen voorop. De problemen waren nochtans in Europa ingewikkelder dan in de Verenigde Staten van Amerika. Het Europees laadprofiel biedt minder ruimte dan dit der Amerikaanse Spoorwegen. Kon men bij deze laatstgenoemde volstaan met een platte spoorwag en normaal wegmaterieel, in Europa stond men voor de keus:



— het spoorwegmaterieel specialiseren bij gebruik van normaal wegmaterieel;

— het wegmaterieel specialiseren bij gebruik van normaal spoorwegmaterieel waarbij voor de keus uit deze mogelijkheden mede de exploitatievorm (al of geen samenwerking met het wegvervoer) van grote invloed is.

De Franse Kangoeroetechniek be-



De Kangoeroe-vrachtauto neemt plaats op de trein
(foto Van Gend & Loos).

staat uit een gespecialiseerde spoorwagen, welke geconstrueerd is uitgaande van de drie volgende normen :

— de wagen moet geschikt zijn om het grootst mogelijk aantal van de bestaande wegvoertuigen te kunnen vervoeren;

— de eventueel noodzakelijke aanpassingen van het wegvoertuig moeten zo gering mogelijk zijn;

— er werd rekening gehouden met de ontwikkeling van de samenstelling van het wegvoertuigenpark naar een bepaald type (met name de oplegger).

Het samengaan van het rail- en wegvervoer combineert de voordelen van de beide vervoerswijzen. Over lange afstanden worden de wegvoertuigen in grote treinverbanden vervoerd. De beweeglijkheid op de aanvullende wegtrajecten blijft nochtans gehandhaafd.

DE TECHNIEK.

Het spoorwagematerieel :

De Kangoeroewagen heeft tussen de langsliggers twee overlooprails; deze looprails kunnen twee standen innemen :

— hoog, teneinde het verkeer van de opleggers over de wagens heen mogelijk te maken;

— laag, om de oplegger te laten zakken om bij rail-transport binnen het laadprofiel te blijven.

In figuur 1 zijn de standen schematisch weergegeven.

Het laden en het lossen der opleggers wordt gedaan in achterwaartse richting door een speciale aangepaste manipulatierekker, welke bediend wordt door daarvoor opgeleid personeel.

De toegang tot de eerste wagen,



Het Kangoeroe-konvooi klaar voor de start (foto S.N.C.F.).

welke beladen moet worden, wordt verkregen door een mobiele oprit, welke evenals de manipulatierekker in beheer is bij de spoorwegen.

Het wegmaterieel.

Met uitzondering van de 3 speciale aanvullingen, waarover hieronder nog wordt gesproken, kunnen alle normale typen opleggers worden vervoerd, mits zij :

— een normale breedte hebben, van hart velgen tot hart velgen en dubbele montage der banden;

— een koppelingspen volgens SAE-normen;

— standaard banden;

— afmetingen die binnen het laadprofiel vallen.

De drie noodzakelijke aanpassingen waarop wij reeds gewezen hebben zijn :

1. Aanbrengen, aan de voorkant van de oplegger, van een hulpkoppelstuk (een kogel), nodig voor het aankoppelen van de manipulatierekker.

Het embleem van de „Kangoeroe”.



- Vervangen van de standaardverbinding der dubbele banden door speciale verbindingstukken, welke het mogelijk maken dat de wielen kunnen lopen op de loop- en geleiderails van de wagen.
- Een eenvoudige voorziening welke het mogelijk maakt de platen met achter- en stoplichten en kentekens op te klappen.

De dienstregeling.

De dienstregeling welke aan de

eisen van snelheid en regelmaat kan voldoen, werd ontworpen door de betrokken spoorwegbeheeren. Daarbij vervoeren de Spoorwegen in de nacht, terwijl de daguren gereserveerd zijn voor de aansluitende wegtrajecten¹.

De spoorwegen beschouwen deze nieuwe formule als een service aan het wegvervoer. Deze neemt de verantwoordelijkheid voor het transport van huis tot huis en blijft het commerciële contact met de cliëntele behouden.

ONTWIKKELING VERKEER IN FRANKRIJK.

Bijgaande grafiek geeft een inzicht in de ontwikkeling van het vervoer volgens het Kangoeroesysteem in het Franse binnenverkeer.

¹ N.V.D.R. In een film die te Brussel door de SNCF werd vertoond was ten gerieve van de „vrachtoevers” een ligwagen in de Kangoeroetrein opgenomen. In deze onderstelling begeleidt de vrachtoeverder zijn voertuig, terwijl hijzelf „buiten dienst” blijft. Andere organisatie mogelijkheden kunnen onder de loep worden genomen wanneer de oplegger niet wordt begeleid.

