Gedeeltes uit

 “Zo kan het ook: Amfibische locomotieven op de openbare weg”

(Karel Knip, NRC Handelsblad 02-03-1985)

Allereerst is er de groep onderhouds- en montagewagens waartoe onder meer de railreinigingswagens van de trammaatschappijen behoren. …….. Daarnaast is er een honderdtal weg-rail voertuigen in gebruik bij bedrijven, die zijn aangesloten op het spoorwegnet, voornamelijk overslagbedrijven in de Botlek en landbouwcoöperaties, en die op eigen terrein regelmatig wat te rangeren hebben. Het gaat dat soort bedrijven vaak te ver daarvoor een complete locomotief in dienst te nemen en die zou waarschijnlijk ook niet van veel nut zijn. Op het kleine stukje spoor, dat meestal maar voorhanden is, zou hij zich - tenzij er een wiskundige aan het schuiven slaat - om de haverklap buitenspel zetten. Het ingenieursbureau "Transport Voorlichting", een NS-dochter, die adviseert op het gebied van goederenvervoer, deelt mee dat er in hoofdzaak drie verschillende typen rangeertoestellen in gebruik zijn. Stuk voor stuk kunnen zij op eigen kracht in en uit het spoor klimmen, al is er vaak wel een spoorwegovergang of zoiets voor nodig. Het meest algemeen is het *Unimogje van Mercedes*, daarvan schijnen er hier ongeveer 50 te zijn, onder andere bij Shell, Philips en Gist-Brocades. Een Unimog (Universal Motorgerat) moet beschouwd worden als een kort, stevig kraanwagentje met dieselmotor en vierwielaandrijving waarvan de rubberbanden juist zover uit elkaar staan (1435 mm van hart tot hart) dat hij er met steun van geleidewielen voor en achter precies mee op normaalspoor past. De banden stulpen wat om de spoorstaven heen maar dat is wel goed voor de grip, zo kan hij als hij wil 700 tot 1000 ton treingewicht wegduwen. Het pseudo-locomotiefje wordt sinds 1969 geïmporteerd door Hoegen en Dijkhof in Doetinchem die trouwens ook nog Mercedes-traktoren en bestelwagens kunnen leveren die het spoor op kunnen. De Unimog is een „gekentekende" auto die desnoods op rails kan rijden. Daarbuiten is hij, met de geleidewielen opgetrokken ook goed te gebruiken, op een goede weg haalt hij wel 80 km per uur.

De Trackmobile is een locomotief die desnoods even over de weg kan. Hij is uitgerust met een dubbel stel wielen: echte treinwielen en rubberbanden die daar dwars op staan, zij worden naar behoefte hydraulisch naar beneden gedrukt. Op de rails is de Trackmobile, zegt men, meer mans dan de Unimog (hoewel hij niet mèèr duwt). Maar op de weg is het een krab op het droge. De Amerikaanse locomotief wordt hier al 20 jaar in licentie gebouwd door de Noord-Nederlandse Machinefabriek in Winschoten en verkocht door Trackmobile Division in Groningen, onder meer aan Rusland (met spoorwijdte 1524 mm), Spanje (wijdte 1667 mm) en Zuid-Afrika (1067 mm). In Nederland is een 15-tal toestellen afgezet, zoek ze bij Swarttouw, Philips en NS.

Wie nooit zo heel veel wagons te rangeren heeft en het soort bedrijf bezit waarin vorkheftrucks rondrijden zou kunnen overwegen een Zagro te kopen. Men kan ook een Zagro kopen omdat men een Zagro leuk vindt. Een Zagro is een laag treinonderstel dat in een hoekje van het bedrijf stilletjes staat te wachten tot hij nodig is. Is het zover dan pakt een vorkheftruck hem op zijn lepels en tilt hem op de rails. Daarna klimt de truck er gauw bovenop, steekt zijn voorwieltjes in een speciale uitsparing, geeft gas en rijdt organisch met het onderstel verenigd naar de te verschuiven wagons. Daarvan kunnen er vier tot zeven (300 ton) tegelijk verplaatst worden. Het is te zien bij Windmill en Cebeco en 15 andere bedrijven. De Zagro is een Duits produkt dat geïmporteerd wordt door Rail en Transport Bemo in Alkmaar. Bemo meldt dat zij voor het rangeren op bedrijfsterrein ook nog lieren kan leveren. Bovendien wordt deze dagen de laatste hand gelegd aan twee Railshunters, voor NS, futuristische radiografisch bestuurde locomotiefjes waarvan men hoge verwachtingen heeft. Met de Shunters kun je niet het spoor af. Dat kan weer wel met de Railhopper die de NoordNederlandse Machinefabriek voor NS bouwt. Het is een bovenleidingmontagewagen met railwielen en stalen rupsbanden haaks daarop. Op de rupsbanden klimt de hopper langs het talud omhoog naar het spoor, het laatste hopje maakt hij met een hydraulische stempelveer, werkelijk heel aardig om te zien. ……….