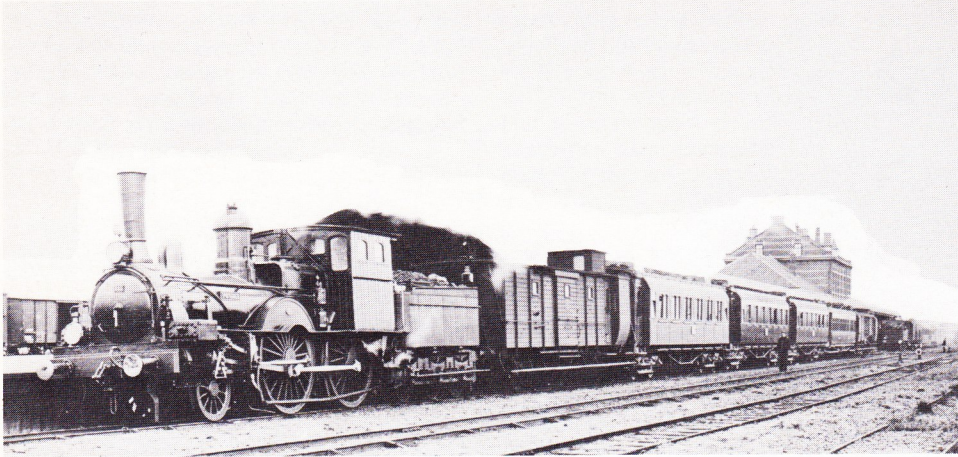


Bijzondere maatregelen, wanneer de schepen van de Holland-Amerikalijn de haven van Hoek van Holland aandeden.



Een boottrein, bestaande uit de locomotief „Vondel” en HSM-bagagewagens en D-treinjtuigen, ca. 1913.

Foto L. Derens (verz. J. Quanjer)

liep van de Hoek via Rotterdam (Maas) – Utrecht – Apeldoorn – Hengelo en Rheine naar Berlijn en Hamburg. Het vertrek was bepaald om 6.15, doch er mocht op aansluiting worden gewacht tot 6.40. Daarna liepen (evenals bij trein 81) diverse facultatieve treinen al naar gelang het uur van binnenkomst van de schepen.

Onder normale omstandigheden werd deze trein door het personeel van het depot Maas tot Utrecht gereden, Utrechts personeel met locomotief bracht de trein dan tot Rheine. Trein 72 behoorde tot de „paradepaardjes” van de HSM en stond bekend als „de Engelsche Noord Expres”. Deze moest met voorrang worden behandeld en al het mogelijke werd in het werk gesteld om een punctuele loop te verzekeren. Zo kent schrijver dezes een machinist uit het depot Apeldoorn, die toen nog slechts bevoegd was op de lokaaldienst Apeldoorn – Dieren of – Zwolle en tot taak had deze exprestrein bij aankomst in Apeldoorn op te wachten om gedurende de 3 minuten staantijd in dat station snel de rookkast leeg te scheppen om de grote hoeveelheid stibben te verwijderen die zich daar hadden verzameld wegens het zware stoken op deze vrij lichte 2B-machines voor de zware exprestrein.

Behalve de beide genoemde treinen kende ook boottrein 8 van de Hoek naar Amsterdam een aantal facultatieve treinen. Overigens waren ook nog speciale voorzieningen getroffen, wanneer de boottreinen in de richting Hoek van Holland te laat aan de grens verschenen.

Zoals reeds werd opgemerkt, liepen behalve de boten uit Harwich soms ook de schepen van de Holland Amerika Lijn de haven van Hoek van Holland binnen. Wanneer dit het geval was (en dat schijnt vrij regelmatig het geval te zijn geweest) bestond er weer een grote keus uit tal van facultatieve trein-

nen, die alle in de Voorschriften voor de Loop der Locomotieven en het Personeel te vinden waren. Zo was er een fac.trein ingelegd voor het geval een HAL-boot tussen middernacht en 8 uur 's morgens in de Hoek zou binnenlopen. Deze trein liep dan via het Maasstation – Utrecht – Hengelo naar Rheine met doorgaande rijtuigen naar Berlijn of Hamburg, doch hierbij werd rekening

gehouden met het aantal reizigers dat in de Hoek werd ontscheept. Bij een normaal aantal reizigers en minder dan 100 tussendeckspassagiers, liep trein 101, doch dan niet verder dan Rotterdam DP. Was het aantal tussendeckspassagiers echter meer dan 100 doch minder dan 180, dan liep de fac.trein 90, die tot Amersfoort doorliep, doch tussen de 180 en 800 landverhuizers werd trein 90 tot Rheine gebracht. Voor een zeer groot aantal (van boven de 800 landverhuizers) bestonden nog weer andere voorschriften. Uit dit alles ziet men dat het vervoer van landverhuizers niet alleen naar Amerika, doch ook uit Amerika plaats vond.

Aangezien sommige HAL-boten hun passagiers niet in Hoek van Holland ontscheepten, doch naar Rotterdam doorstoomden, had de HSM ook enkele speciale treinen voorzien van het Maasstation naar Rheine. Op de loop van deze treinen en de gevolgen voor de locomotief- en personeelsdiensten zal hier niet verder worden ingegaan.

Wel lijkt het mij van belang, eens wat meer aandacht te schenken aan het landverhuizersvervoer, waarvan reeds eerder in dit artikel melding werd gemaakt en dat meer dan een halve eeuw lang zulk een voorname rol heeft gespeeld in de geschiedenis van de zeehavens en speciaal ook bij de HSM.
(wordt vervolgd) H. Waldorp

De Trackmobile

Voertuigen geschikt voor zowel rail- als wegverkeer zijn in ons land niet onbekend. Zo reed er in de jaren dertig een „Road-railer” voor personenvervoer bij de RTM. Deze vooruitstrevende maatschappij heeft zelfs ook nog een goederenroadrailer bezeten, maar daar is helaas weinig over bekend¹⁾. De Unimog is van recentere datum. Deze aangepaste Mercedes terrein- of bestelwagens²⁾ vindt men bij de HTM, GVBA, NS en op een aantal fabrieksaansluitingen.

Daarnaast kan men een opmerkelijk en nog wel in Nederland gebouwd rail/wegvoertuig zien rangeren. Deze Trackmobile 45TMG lijkt zich als een krab dwars op de rails te bewegen en heeft snufjes als „gewichtsoverbrengring” en een vanuit de cabine te bedienen koppeling.

Herkomst en toepassing

De rechtlijnig denkende spoorlievehebber kan gerust zijn: de Trackmobile is geen ver-

bouwde auto, maar is speciaal voor het rangeren ontworpen en wel door de Amerikaanse firma Whiting. De verkoop in Europa en randgebieden is in handen van Trackmobile in Groningen, die de produktie heeft uitbesteed aan de Noord-Nederlandsche Machinefabriek in Winschoten.

Behalve de 45TMG zijn er nog andere Trackmobiles. Deze zwaardere types worden echter noch in Nederland geproduceerd, noch in Nederland gebruikt en blijven hier buiten beschouwing. Met de 45TMG wordt gewerkt bij de Hoogovens, Mobil Oil (Amsterdam), Swarttouw (Rotterdam), Philips Roosendaal en de NS-grinderij in Linne.

Op de weg

De Trackmobile is niet toegelaten op de openbare weg. Wel kan op het bedrijfsterrein worden omgelopen zonder omloopspoor of kan een werkplaats of overdekte stalling zonder spoor worden bereikt.

De „Trackmobile”, een merkwaardig uitziend voertuig, dat zowel op rails als op de straat kan rijden, maar dat niet op de openbare weg mag komen.

Een diesel van 55 kW drijft via een automatische bak en kettingen de achteras aan. Deze as heeft geen differentieel en heeft dan ook een kleinere spoorbreedte dan de bestuurbare voorwielen (nl. 743 tegenover 1245 mm). De bestuurder zit vlak boven de achterwielen.

Op de rails

Ook de twee assen met spoorwielen worden door kettingen aangedreven. Bij gebruik als wegvoertuig draaien de spoorwielen vrij van de grond los mee. De spoor- en auto-wielen staan haaks op elkaar. Een merkwaardig gevolg is dat de bestuurder dwars op het spoor zit. Het voordeel is dat de Trackmobile op een overweg gemakkelijk in het spoor te zetten is. Hiertoe worden de auto-wielen hydraulisch ingetrokken. De auto-aandrijving wordt hierbij automatisch uitgeschakeld.

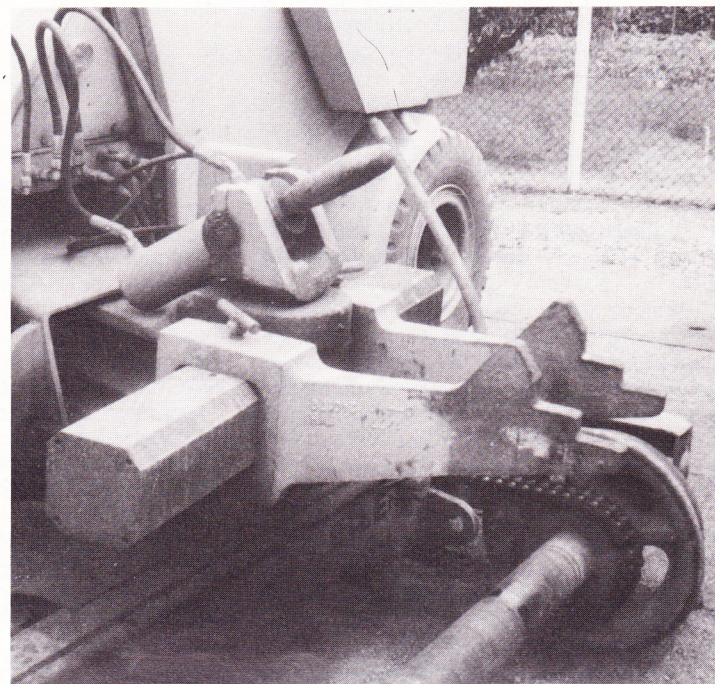
Aan de zijkanten van de cabine bevindt zich een oog dat vanuit de cabine in en uit de trekhaak van de eerste wagen kan worden gemanoeuvreed. Bij de eigenmassa van slechts 5 ton zouden de wielen al bij lage treingewichten doorslaan. Hier is het volgende op gevonden: twee armen worden van onderen hydraulisch tegen de bufferbalk van de eerste wagen gedrukt. Hierdoor wordt een deel van het wagengewicht op de Trackmobile overgebracht. Onder andere om beschadiging van de bufferbalk te voorkomen, wordt er voor gezorgd dat niet meer dan 9,1 ton massa wordt overgenomen. De effectie-

De Trackmobile 45TMC gezien vanaf de kant van de bestuurbare voorwielen. Ook buiten het spoor staat het apparaat in rust op de spoorwielen. Linne; 27 juli 1984.



De Trackmobile van de Grindery Linne op de rails. De kleine spoorwijdte van de weg-achterwielen komt op deze foto goed uit. Linne; 30 juli 1984.

Op deze foto ziet men van boven naar onder de zandkist, de van de cabine uit te bedienen koppeling, de twee hefarmen voor de gewichtsoverbrenging en de kettingaandrijving van de as met spoorwielen. Linne; 27 juli 1984.



Alle foto's zijn van de auteur, H. J. Kolkman

ve massa bedraagt dus 14,1 ton. Daarmee wordt een maximale trekkracht van 42,5 kN bereikt, zodat treinen tot 600 à 700 ton kunnen worden verplaatst. De twee wielen onder genoemde koppeling en armen zijn van zandstrooiers voorzien.

Aan de andere zijkant van de cabine be-

vindt zich een ballastplaat en als extra eventueel een buffer en een trekhaak.

De spoorwielen van slechts 458 mm middellijn zijn niet van remblokken voorzien. Het remmen gaat via remschijven op een aandrijfjas. De maximum snelheid is 16 km/h, zowel op de rails als op de weg.



De Trackmobile op de overweg. Er zijn twee voorgangers geweest, die echter geen automatische overbrenging hadden. Vroeger werd er gerangeerd met paarden. De stal staat er nog. Linne; 30 juli 1984.

Op de ballastplaat aan de zijkant van de cabine bevindt zich in het midden de trekhaak en aan de zijkant een eenzame buffer. De spiegel boven de buffer vergemakkelijkt het dwarskijken. Linne; 27 juli 1984.



Tenslotte

Er is in principe weinig nieuws onder de zon. Al voor de Tweede Wereldoorlog werden door de firma's Breuer in Duitsland en Badoni in Italië locomotoren gebouwd met een systeem voor gewichtsoverbrenging³⁾. Dat werkte wel primitief, namelijk via een met handkracht bediende schroefspindel. Alleen al bij de Italiaanse spoorwegen (FS) zijn meer dan tweehonderd van deze „Carelly Automotore" in gebruik geweest.

Verder hadden o.a. de NS-locomotoren serie 103-152 en serie 201-321 een vanaf de treeplanken te bedienen koppeling.

Geraadpleegde literatuur

- ¹⁾ Drs. A. Dijkers: „De Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden", deel VII NVBS-reeks, Brill, Leiden, 1971.
- ²⁾ Mr. R. G. Klomp: „Het werkmaterieel van de Haagse Tram", Op de Rails, 1980-6.
- ³⁾ W. Messerschmidt: „Geschichte der Italienischen Elektro- und Diesellokomotiven", Orell Füssli Verlag, Zürich, 1969.

H. J. Kolkman

De vanaf de treeplanken bedienbare koppeling van de locomotoren 103-152. Spoorwegmuseum; 25 juli 1984.

