

Loc 2256 in actie met de karakteristieke wagens ten oosten van het Oranjekanaal nabij Maassluis. NS

Nogmaals zandtransport in het kader van het "Deltaplan"

Erikjan Sachse

Zoals in Rail Magazine 172 beschreven, vond in de jaren 1963/64 een groot zandtransport plaats naar Ter Heijde (in het Westland). De NS bestelde hiertoe in totaal vijftig kiepwagens bij Orenstein & Koppel in Dortmund. In deze bijdrage worden de wagens zelf nader beschouwd.

Geleverd werden 25 beremde en 25 onberemde wagens, met elk vier kiepbakken van 5 m³. Het is een verdere ontwikkeling van het type Omni 51/F-z 120 van de DB. De wagens zijn eind 1962, begin 1963 nieuw afgeleverd, en kregen de wagennummers 49 000 – 49 024 (F-v, onberemd) en 49 100 – 49 124 (Fs-v, beremd). Verdere technische gegevens zijn in de tabel weergegeven. Waarschijnlijk was het een standaardontwerp van O&K, dat wellicht ook aan andere maatschappijen is geleverd.

Een vergelijking met de Omni 51 leert, dat de kiepbakken bij de F(s)-v veel lager zijn aangebracht. Dit heeft een gunstige uitwerking op de ligging van het zwaartepunt, echter een eventuele overslag van goederen (bijvoorbeeld van de wagen in een vrachtauto) is niet

meer zonder speciale voorzieningen mogelijk. Dit beperkt dan de inzetbaarheid.

Inzet en vernummeringen

Na het aflopen van het zandtransport in het Westland werden de wagens in het commerciële wagenpark opgenomen, met ongewijzigde nummers. Tussen 1965 en 1968 werden de wagens vernummerd naar het UIC-nummersysteem. De onberemde versie werd F-z 21 84 600 0 000 – 026, de beremde versie werd Fs-z 21 84 610 0 000 – 027.

Commercieel gezien waren de wagens, in tegenstelling tot hun Duitse zusters (circa 3900 exemplaren, ingezet tussen 1953 en 1998), geen succes. Anders dan in Duitsland was het niet eenvoudig om verladers te overtuigen van de voordelen van dit type wagen. Zie ook hieronder onder "bediening".

Al snel vielen de eerste slachtoffers. In 1968 werden alle toen nog niet terzijde gestelde wagens (14 stuks) omgenummerd naar het dienstwagenpark, met nummers 21 84 944 2 301 – 308 (onberemde wagens) en 954 2 000 – 005 (beremde wagens). De wagens waren ook in dit stadium formeel nog volledig internationaal inzetbaar. Er werd voornamelijk zand vervoerd, onder andere vanuit de zanderij in Maarn. Voor het vervoer van zand en grind werd echter de voorkeur gegeven aan andere wagentypes, zoals de bekende zandwagen type E en de zelflossers type Eds/Fcs. Voordeel van deze laatste wagens is dat de lading gedoseerd te lossen is. Erg veel betekenis had het vervoer met deze wagens dan ook niet meer. In 1979 werden de nog resterende wagens afgevoerd. Een aantal wagens is gesloopt op het terrein van de werkplaats in Amersfoort.

Gegevens wagennummer 49 000 – 49 024 (F-v onberemd)

1962: O&K; Tek W116.001

Van	Tot	Reg.	Ben.	Nummerserie
1962	UIC1		F-v	49 000 – 49 024
UIC1	1968	21	F-z	600 0 000 - '026
1968	1979	21	U	944 2 301 - '308

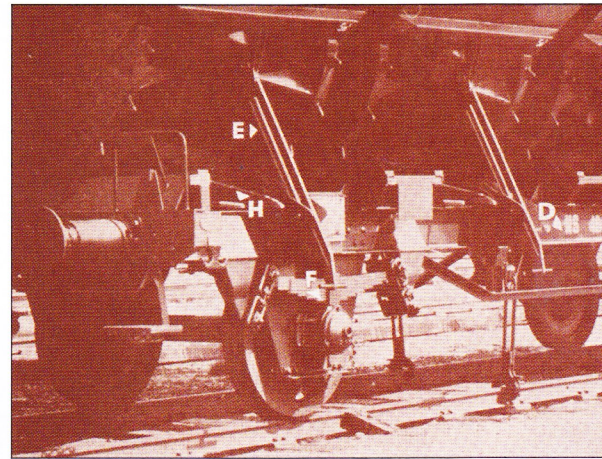
Laadvermogen (ton):	27,5	Radstand (m):	5,525
Aantal met NS-nummer	25	Gem. eigen massa (ton):	12,2
Lengte o.d. buffers (m):	10,25	Remwerk:	-
Inhoud (m ³):	4 x 5,0	Maximumsnelheid (km/h):	80
Aantal assen:	2		

Gegevens wagennummer 49 100 – 49 124 (Fs-v beremd)

1962/1963: O&K; Tek W116.001

Van	Tot	Reg.	Ben.	Nummerserie
1962	UIC1		Fs-v	49 100 – 49 124
UIC1	1968	21	Fs-z	610 0 000 - '027
1968	1979	21	Us	954 2 000 - '005

Laadvermogen (ton):	26,5	Aantal assen:	2
(als S-wagen: 24,5)		Radstand (m):	5,525
Aantal met NS-nummer	25	Gem. eigen massa (ton):	13,2
Lengte o.d. buffers (m):	10,25	Remwerk:	Oerlikon
Inhoud (m ³):	4 x 5,0	Maximumsnelheid (km/h):	100



Aanzicht, uitvoering als leidingwagen (F-v).

Bediening

Een verhaal apart vormt de wijze waarop door de gebruiker met de wagens dient te worden omgegaan. Wanneer meerdere kiepbakken tegelijkertijd worden gelost, bestaat het gevaar dat de wagen kantelt. Hiertoe dient de wagen vóór het lossen met behulp van klemmen aan de rails vastgemaakt te worden, in ieder geval aan de "niet-loszijde". Deze klemmen kunnen bediend worden met behulp van een voetpedaal, zie fot hierboven. Vervolgens moeten de grendels op de aan weerszijden van de kiepbakken zittende steunstangen (merk E foto) ontgrendeld worden (D). Deze grendels kunnen alleen met een speciale sleutel worden bediend, zodat onbevoegden niet kunnen ontgrendelen. Nu kan men met enig duwen de kiepbak in beweging brengen. Ook voor het terugrollen moet eerst weer worden ontgrendeld. Na het lossen worden de bakken vastgezet, en worden de railklemmen losgemaakt. Eén en ander maakt de bediening van de wagen behoorlijk complex en tijdrovend. Het lossen mag alleen door personeel met een speciale opleiding gebeuren. De wagens komen dan ook het best tot hun recht bij vervoeren op vaste relaties met vast personeel.

Veiligheids- en onderhoudsaspecten

Wagens met een dergelijke hoeveelheid "hang en sluitwerk" vereisen onderhoud en inspectie met relatief korte tussentijden. Het losschieten en/of breken van een steunstang kan immers betekenen dat een bak onder het rijden kiept, en daarmee buiten het profiel van vrije ruimte komt. Dat maakt de instandhouding van deze wagens relatief kostbaar.

Geraadpleegde bronnen

- Op de Rails, jaargang 1969, nr. 3.
- J.G. Suijk: *Wagens en Rijtuigen*, circa 1963. Uitgave: NS.
- G. Wolff: *Die zwiachsige Selbstladewagen*, 1993. Uitgave: EK-Verlag.

