

FRAMTIDSOPTIMISTISK

Svenska Lastbil AB, SLAB och senare Svelast, hade genom åren ett antal mer eller mindre lyckade projekt inom transport och logistik. Många av dem handlade om att kombinera transporter på landsväg och räls då företaget var ett dotterbolag till Statens Järnvägar, SJ. Ett sådant var Twin 20-systemet.

Av Bo Norvinge (text), Sveriges Järnvägmuseum (bild)

Containern fick mer och mer fäste under 1960-talets början då det från flera håll talades om integrering och enhetlig styrning mellan transportområdena båt, tåg, lastbil och flyg. Ännu fanns dock inga standardiseringskrav och olika aktörer använde olika system. Exempelvis hade ASJ-Fruehauf på sina containrar ett låssystem som snart skulle slås ut av det sjöfartsuppbackade koncept med ISO-containern som används idag.

Långt innan det under 1980-talet kända minicontainersystemet C-sam från Svelast experimenterade företaget på 1960-talet med ett kombisystem tillsammans med ASJ, Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna, i Linköping.

Idé från USA

Då hette Svelast SLAB och det hela började med att företagets vice vd, Lars Göran Lantz, 1962 åkte till Detroit i USA för att titta på Fruehaufs så kallade Twin 20-system. Detta byggde på ett chassilöst koncept med själva containern som bärande enhet i efterfordonet. Lars Göran Lantz var pådrivande för att projektet skulle tas till Sverige för utprovning då SLAB var en potentiell köpare. Företagets intresse berodde troligen på att 20-fotsmodulen passade bra i den mer småskaliga verksamhet som bedrevs jämfört med de stora rederierna.

Einar Kjebon, vd för SLAB, åkte därför tillsammans med chefen för ASJ:s vägvärdelning, Rolf Sundeman, till USA för att vidare undersöka möjligheten att introducera konceptet i vårt land. Samtidigt var ASJ:s konstruktör Tommy Helgesson där för att studera bulktransportenheter. Han fick istället uppdraget att bli projektledare för Fruehaufs kombisystem.

Test och demo

Twin 20-systemets syfte var att lastbilsföraren själv skulle kunna sköta överflyttningen av containern mellan järnvägs-vagnen och lastbilen utan behov av truck,

kran eller travers. Man skulle också kunna hantera både enkel- och dubbelcontainrar.

Tommy Helgesson var ansvarig för de första testerna av systemet i Sverige. Han skrev arbetsinstruktionen för hur av- och påställning av containern från järnvägs-vagnen skulle gå till, vilket var en komplicerad procedur. Principen var att dragbilen med sitt wirespel skulle dra ut containern en bit från järnvägs-vagnen för att sedan koppla vändskivan direkt under containern. Enheten skulle sedan dras ut ytterligare för att stödben och axelpaket skulle fästas direkt under containern på lämplig plats.

– Vi övade och testade systemet i Linköping 1962-63 och demonstrerade det i Helsingborg för europeiska intressenter under midsommarhelgen 1963. Samma år var ASJ nere i Utrecht i Holland och visade lösningen hos ett stort transportföretag, berättar Tommy Helgesson, som slutade sin anställning på ASJ hösten 1963.

Instabilitet

Fordonsingenjör Per Sjöborg började på SLAB hösten 1964 och fick bland sina första uppdrag vara med vid tester i Linköping för att utröna om systemet kunde fungera i verkligheten.

Under fältproven i Linköping visade sig ekipaget vara mycket instabilt och svajigt på grund av luftfjädringen på axlarna.

Vid utvärderingen konstaterade Per Sjöborg också att systemet var allt för omständigt och tekniskt komplicerat för att kunna sättas i verket, vilket ledde till att projektet lades ned. Några egentliga fältprov med gods i enheterna kördes inte i någon större skala utan komponenterna användes mer i demonstrationssyfte. Efter projektets nedläggning förpassades containrarna till att bli förråd.

Per Sjöborg hann, innan han slutade på företaget 1971, stå som idégivare för utformningen i ett annat idag inte helt okänt projekt, nämligen Kalmar Terminal. Men det är en annan historia. □

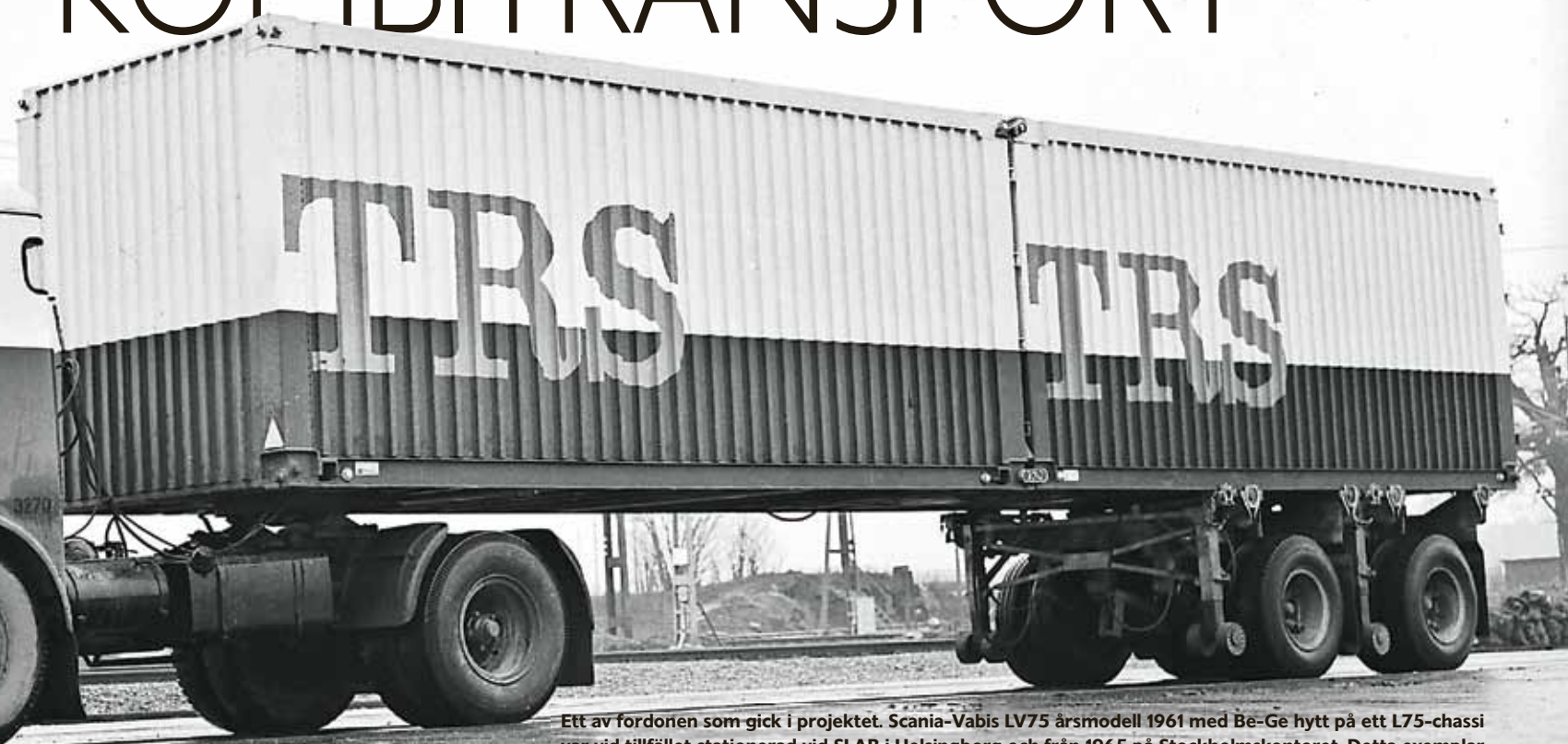


På järnvägs-vagnen var containern i framkant fastlåst med löstagbara låspinnar i järnvägs-vagnens låsmekanism och i bakkant i dubbar på ett slags glidskenor för att med hjälp av dragbilens wirevinsch snedställa containern på järnvägs-vagnen.



Här fästs hjulsatsen under två sammankopplade containerenheter. Slutligen drogs elkablar och luftslangar under containern och kopplades i hjulsatserna.

KOMBITRANSPORT



Ett av fordonen som gick i projektet. Scania-Vabis LV75 årsmodell 1961 med Be-Ge hytt på ett L75-chassi var vid tillfället stationerad vid SLAB i Helsingborg och från 1965 på Stockholmskontoret. Detta exemplar skrotades redan 1967. TRS på lastbärarna stod för TransfrigoRoute Sverige som var ett dotterbolag till SLAB. Huvudorganisationen Transfrigoroute Europe arbetade för en samordning inom termotransporterna.



En kingpin under containern veks ut med specialverktyg och dragbilen med den av ASJ konstruerade hydrauliskt flyttbara vändskivan backades under containern.

Varje hjulsats som kom från Fruehauf i USA var luftfjädrad. Efter montering under containern lossades stödbenen och fästes på lämplig plats i kombinationen.



Enheten dras ut och hjulsatsen, som med dragbilens hydrauliska vändskivekonstruktion ställts på plats, hamnade således under containern i bakkant. Utrymmet blev mycket snävt under operationen med enkelcontainrar.



Om två vägklara 20-fotsenheter skulle sammankopplas backades den ena framför den andra och skruvades samman varefter hjulsatsen från den främsta enheten lossades och flyttades till den bakre enheten. Stödbenen separerades från främsta hjulsatsen och placerades på lämplig plats i kombinationen.

Två 20-fotscontainrar kunde sammankopplas direkt på järnvägsvagnen. De båda containrarna låstes ihop i alla fyra hörnen och lämpligen två hjulsatser ställdes under den bakre enheten och drogs ut i vinkel mot järnvägsvagnen. Luftfjädringen höjdes och skruvades fast i containern.

