



VAN SPOREGHEM J<sup>r</sup> stelt voor... van Phil DAMBLY

# FRANSE LOCO'S VOOR RUSLAND



Op dit ogenblik elektrificeren de Russische spoorwegen een deel van het Siberische net met eenfazige wisselstroom van 25.000 volt, 50 perioden, volgens de techniek die de S.N.C.F. toepast op de grote verkeersaders van haar noord- en oostnet. Daarom heeft het Russische Ministerie van Verkeerswezen 50 locomotieven bij de Franse industrie besteld. Deze bestelling, geplaatst in 1957, wordt als volgt verdeeld :  
— 40 goederenlocomotieven, met een maximumsnelheid van 100 km.-h. Zij zijn genummerd van T.01 tot T.30 indien zij niet met de remming door terugvoeding uitgerust zijn en van T.P.01 tot T.P.10 indien dit wel het geval is ;  
— 10 reizigerslocomotieven, met een maximumsnelheid van 160 km.-h. genummerd van N.01 tot N.10.

Het zijn allen C.C. van 6.000 pk met een gewicht van 126 tot 138 ton die in Rusland zullen rijden op een breedte van 1,524 m.

Deze locomotieven, waarvan de lengte, gemeten tussen de hartlijnen van de automatische koppelingen, 23,060 m bedraagt, vertonen zekere kenmerken die eigen zijn aan het Russisch materieel : dubbele kopruiten, isolering van de stuurhutten waarvan de temperatuur op peil gehouden wordt door het aanbrengen van glaswol in de wanden, zandstrooiers die in de kast ingebouwd zijn en voorzien werden van een opening in het dak...

Om de stevigheid van de kast, die verzwakt werd door de openingen van de luchtaanzuigbuizen, te verhogen, werden twee dikke platen op de flank gelast.

In de winter worden de uitwendige luchtaanzuigbuizen gesloten, en geschiedt de luchtverversing door middel van de lucht die in de kast aanwezig is. Verwarmingsweerstanders zijn voorzien in de luchtversingskringen en wel zo dat de motoren, die dan in een gesloten keten werken, hun eigen voorverwarming verzekeren.

Wegens de grote hoogte waarop de Russische bovenleiding geplaatst is, moesten draagkappen, die de pantografen schragen, aangebracht worden.

Tijdens haar proefritten op het Franse net was de T.01 uitgerust met Faiveley-stroomafnemers, doch ditmaal zonder draagkappen en tevens met de schroefkoppeling en de buffers. Zij sleepte treinen van 2.500 ton.

Deze verwezenlijking is werkelijk een mooie overwinning voor de westerse techniek.

