

ROLLAGERDRAAGPOT VOOR ONZE

De asbus met glijlager.

Nog niet zo lang geleden waren al onze wagens voorzien van asbussen met glijlager, die in de meeste gevallen van een verouderd model waren.

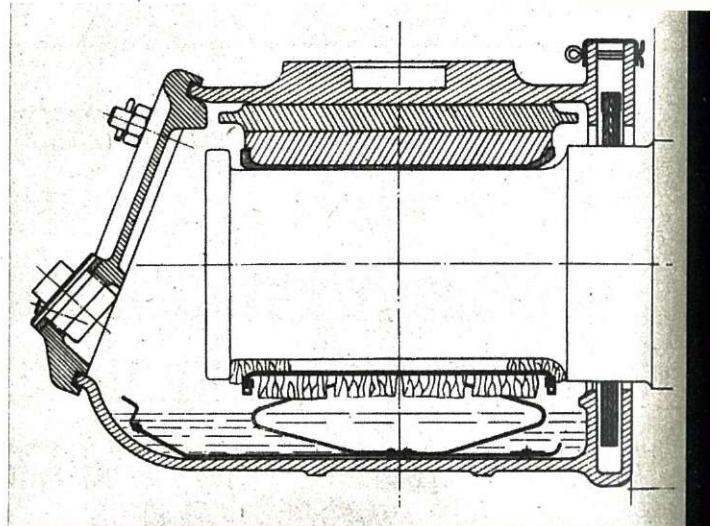
Bij wijze van inlichting geven wij hierna de voornaamste onderdelen van dit type van asbus :

- De stalen draagpot met zijn deksel ;
- Het draagmetaal, bestaande uit een bronzen karkas bezet met wit metaal ;
- Het smeerorgaan, bestaande ofwel uit een smeerkussen ofwel uit een vulsel van « perfect-packing » ;
- De smerolie, die zich op de bodem van de draagpot of in een oliebakje bevindt en waarin de wieken van het smeerkussen baden ; wanneer het een vulsel van « perfect-packing » betreft, wordt de olie erin opgenomen tijdens een voorafgaande indompeling.

In dit draagpottype is de smering van de astap van kapitaal belang. Inderdaad, wegens de aanwezigheid van twee wrijvende oppervlakken (het draagmetaal en de astap) mag hier natuurlijk geen onvoldoende smering zijn : indien er geen smering is of indien deze gebrekkig is, kan de temperatuur van de astap immers zodanig oplopen dat het wit metaal zou kunnen smelten. Die averij, welke men « heetlopen van de draagpot » noemt, is zeer erg en kan ernstige defecten veroorzaken.

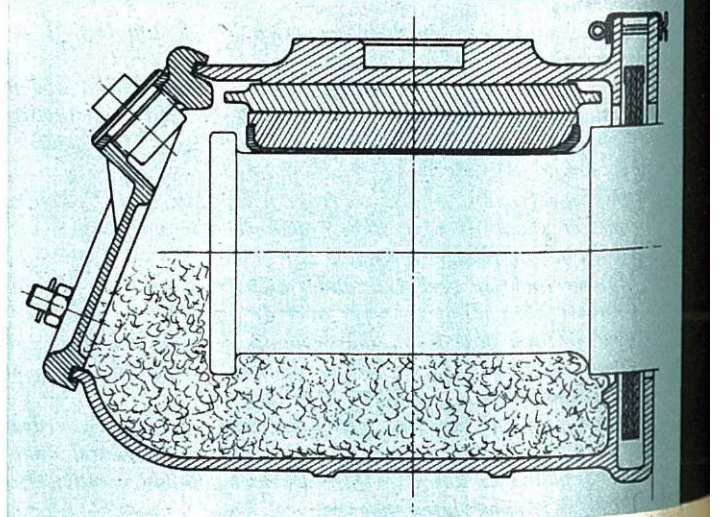
De gevolgen van de omschakeling der tractie.

Zolang de goederentreinen gesleept werden door stoomlocomotieven en tegen betrekkelijk lage snelheden reden over afstanden met verschillende stopplaatsen, beantwoordde de asbus met glijlager volledig aan de vereiste benuttingsvoorwaarden, zonder een overdreven aantal « heetgelopen draagpotten » te veroorzaken.



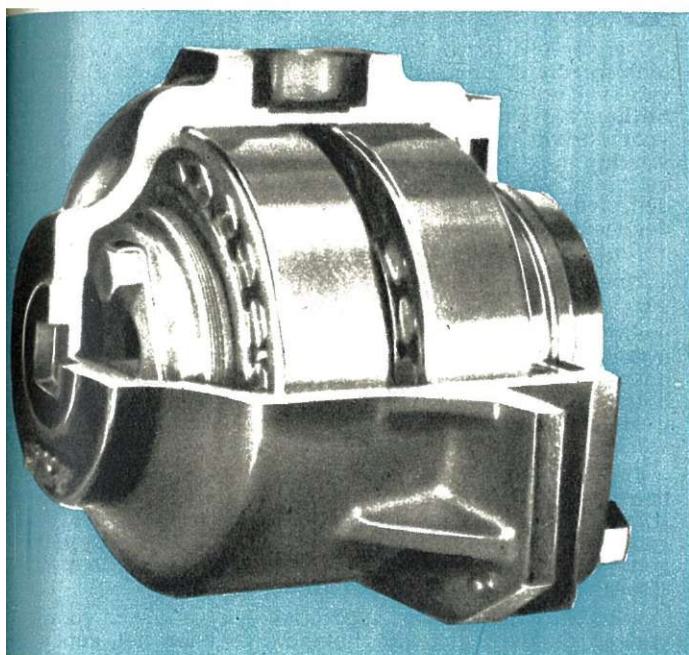
Glijlagerdraagpot met smeerkussen.

Glijlagerdraagpot met « perfect-packing ».



N

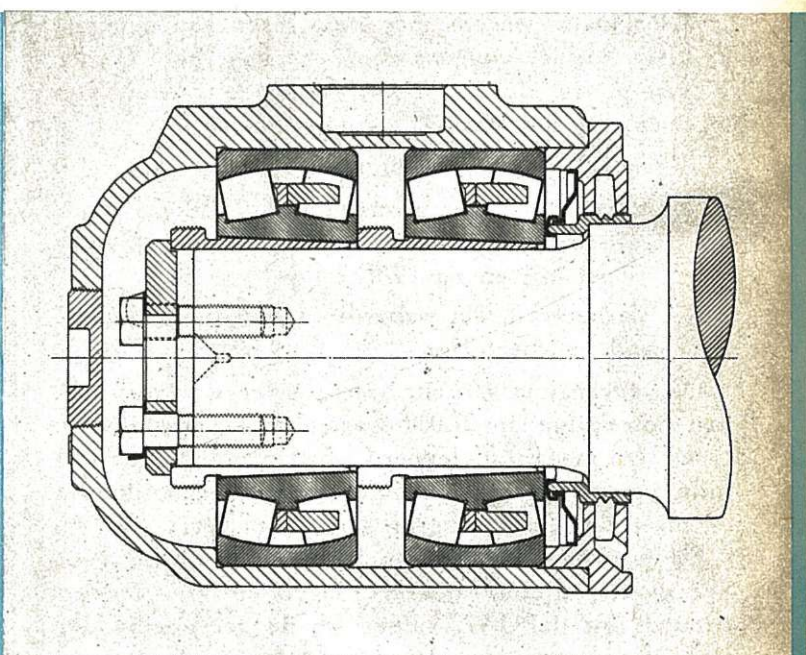
WAGENS



Rollagerdraagpot.

Sinds de stoomlocomotieven vervangen worden door krachtiger tractievoertuigen, elektrische en diesellocomotieven, zijn de exploitatievoorwaarden merkkelijk veranderd : de snelheid van de goederentreinen verhoogt en de afstanden zonder stopplaatsen zijn verlengd. In verband met die verbeteringen in onze diensten, heeft men een toenemende en belangrijke verhoging van het aantal « heetgelopen draagpotten » vastgesteld omdat de asbussen met glijlager van de bestaande modellen niet meer in staat zijn om, zonder defecten, de diensten te verzekeren die door de nieuwe exploitatievoorwaarden worden opgelegd.

Daar de Internationale Spoorwegunie bovendien besloten heeft dat, vanaf 1 januari 1970, de goederenvervoertuigen zouden moeten kunnen ingeschakeld



worden in treinen die rijden tegen de snelheid van 80 km/h, moesten er dringend aangepaste maatregelen worden getroffen.

De rollagerdraagpot.

Om die reden heeft de N.M.B.S. dan ook besloten een nieuw draagpottype aan te nemen : de rollagerdraagpot.

Deze bestaat uit :

- De draagpot in speciaal gietijzer, met zijn achterdeksel en een schouwstop aan de voorkant ;
- De twee rollagers met een dubbele rij tonlagers vastgezet op de astap ;
- De onderdelen zoals het achterste kraagje en de sluitring van de rollagers.

De draagpot, die van binnen cilindrisch is, past nauwkeurig in de buitenste ringen van de rollagers.

De rollagers worden gesmeerd door middel van hard vet dat alle ruimten tussen de rollen vult.

Dank zij zijn opvatting, vertoont die draagpot geen enkel der nadelen van de asbus met glijlager en veroorzaakt hij praktisch nooit een « heetgelopen draagpot ».

Het lopend programma.

In grote trekken ziet het er uit als volgt :

— *Voor het nieuwe materieel* : systematisch aanbren-
gen van rollagerdraagpotten bij de constructie der
voertuigen : deze maatregel, in uitvoering sinds
1958, omvat 3.193 stortwagens van het type UIC,
150 platte wagens met bogies van het type UIC,
1.465 platte wagens met twee assen van het type
UIC, speciale wagens zoals die voor het vervoer
van auto's, de ferrybootwagens, de wagens met
pneumatische lossing.

— *Voor het bestaande materieel* :

— Vervanging der asbussen met glijlager door
rollagerdraagpotten op de wagens die zullen in
dienst blijven na 1970 ;

— Verbetering der asbussen met glijlager op de
andere voertuigen.

De vervangingswerken, begonnen op 1-7-1962, heb-
ben betrekking op 27.000 wagens van verschillende
types ; ze moeten uitgevoerd worden binnen een ter-
mijn van zeven jaar. Op het huidige ogenblik zijn
er meer dan 3.000 wagens gemoderniseerd.

De werken voor het wijzigen der assen en voor
het monteren der rollagerdraagpotten zijn toever-
trouwd aan de C.W. Luttre en de vervanging der
wagenassen aan de C.W. Cuesmes, Gentbrugge en
Salzannes.

In een volgend artikel zullen wij uitleggen hoe de
veranderingswerken worden uitgevoerd.

R. DECOOMAN.

ONZE WEDSTRIJD N.M.B.S. - ONGEVALLENSTATISTIEK

We publiceren hierna cijfers waarin allen zullen belang-
stellen die aan onze wedstrijd hebben deelgenomen :

Jaar 1963	September
a) Arbeidsongevallen (aantal gevallen)	129
b) Ongevallen op de weg naar en van het werk (aantal gevallen)	34
c) Dagen arbeidsongeschiktheid ingevolge :	
— de gevallen vermeld onder a)	2.054
— de gevallen vermeld onder b)	1.308
— de gevallen vermeld onder a) en b)	3.360