



DE

230



« Het station Ciney zal de loco-tractor n° 230.001 op 1-4-6 ontvangen. » Deze laconieke en onschuldige zin — die veel weg had van een aprilvis — was nochtans de eerste stap naar de praktische, verwezenlijking van een belangrijke wijziging in de exploitatiemethode der stations. In sommige streken reden de « verzameltreinen » — kleine gewestelijke goederentreinen — nog slechts enkele keren per week; deze treinen werden gesleept door zeer krachtige stoomlocomotieven die, natuurlijk, in reeksen gegroepeerd waren volgens een strenge beurtregeling. Men kon zeer moeilijk van deze organisatie afwijken, al wenste de dienst van de Exploitatie ook de bediening sneller uit te voeren en de klanten beter te dienen.

Om de dienst zo veel mogelijk te versoepelen, werd er beslist de stations van gemiddelde belangrijkheid uit te rusten met hun eigen tractiemiddelen die zouden bestuurd worden door bedienden afhankelijk van de sta-

tionschef en die volledig ter beschikking van deze laatste zouden staan om de rangeringen in het thuisstation uit te voeren en de stations, gelegen binnen een beperkte straal, te bedienen.

Van de maanden april en mei 1961 af, werden de stations Ciney, Ottignies, Gembloers, Marloie en Jemelle, die langs de lijn naar Luxemburg verspreid liggen, uitgerust met diesellocomotoren. Deze zeer sobere machines vervangen er de stoomlocomotieven die een te grote eetlust hadden.

Het besturen

Het volstaat evenwel niet dat de stationschef een of twee machines goedschiks zou kunnen gebruiken, hij moet ook nog kunnen beschikken over een zeker aantal bedienden die voor het besturen van die machines opgeleid werden. Daarom volgden enkele stokers en rangeerders, als broeders tot één groep verenigd, samen een theoretische studiecycclus van twee weken, aangevuld met een praktische cycclus van dezelfde duur. Ofschoon zij soms een eerbiedwaardig aantal jaren dienst hadden volbracht, hebben de nieuwe bestuurders, ondanks hun enigszins uitgelokte late roeping, zich aandachtige en vlijtige leerlingen getoond. Het spreekt vanzelf dat een cursus van zulke omvang niet nodig was voor het besturen van de machine alleen. De nieuwe exploitatiewijze vereist ook dat de bestuurder zelf zorg draagt voor zijn machine, en dat hij ze voldoende kent, niet alleen om ze verstandig en zonder beschadiging te besturen, maar tevens om een klein defect te verhelpen.

Kenmerken

De nieuwe tractor — een kleine kozijn van de zware baandiesellocomotieven — is niettemin een volledige machine. Hij werd afgeleid van de kleine locomotieven die in tal van grote bedrijven gebruikt worden, maar werd uit talrijke oogpunten verbeterd. De spoor mannen zijn immers kieskeurig!

De locotractor van het type 230 heeft een uiterst sterk, gegoten onderstel dat 17 ton weegt. Zijn totaal gewicht bedraagt 35 ton. Hij is uitgerust met een Cockerill-Ougrée-viertakmotor van het 4-175 Co-type met 4 cilinders. De boring en de slag bedragen beide 175 mm. Zijn effectief constant vermogen tegen 1.850 toeren per minuut bereikt 240 pk.

De transmissie omvat een mechanische koppeling, een hydraulische koppelvormer, een omkeerinrichting om vooruit of achteruit te rijden en een snelheidsreductor waardoor het vermogen langs twee drijfassen op de assen wordt overgebracht. Door middel van een overgangskoppeling kan men naar keus beschikken over twee verschillende snelheden die men kan gebruiken volgens de omstandigheden waarin het slepen geschiedt.

De gasoilreservoirs, met een inhoud van 350 liter, geven aan deze machine een ruime bewegingsvrijheid.

De locotractor heeft maar een rechtstreekse rem. Hij sleept nochtans voertuigen die met de automatische rem zijn uitgerust. Opdat hij de rem van die voertuigen zou kunnen bewerken, wordt er een omkeerrelais gebruikt. Met dit toestel kan de bestuurder, wanneer hij dit wil, de drukking in de hoofdleiding van de wagens wijzigen.

De geringe afstand tussen de assen (1 m 900) maakt een gemakkelijk verkeer mogelijk onder alle omstandigheden en zelfs op die aansluitsporen... die het slechtst

onderhouden zijn. De lengte buiten de kopbalken en de totale lengte zijn respectievelijk 5,385 m en 6,625 m. De breedte bedraagt 2,930 m en de totale hoogte 3,390 m zodat op dit « machientje » een ruime en gerieflijke stuurhut kon gebouwd worden die voorzien is van talrijke benodigdheden voor de veiligheid en het comfort. Wij vermelden o.a. twee klapstoeltjes, een hoorn, een volledig instrumentenbord, vier ruitenwissers, een snelheidsmeter en een toerenteller met totalisator, steunen voor rode schijven en vlaggen, een brandblusser, een verwarmingsradiator, een bagagenet, een toestel om het eten op te warmen, een asbak, zonder de dode-mansinrichting te vergeten met, op elke stuurplaats, een pedaal die gedubbeld wordt door een drukknop aangebracht op de beide zijdelingse vensterbanken.

Nog een andere nieuwigheid : het dagelijks onderhoud wordt door de bestuurder zelf verzekerd, terwijl de werken met langere periodiciteit uitgevoerd worden door een reizende ploeg bankwerkers die zich verplaatst met een speciaal ingerichte vrachtauto afhankelijk van het locomotievendepot Ronet.



Sedert enkele tijd, hadden zelfs de motortreinen de lijn 125, van Ciney naar Yvoir, verlaten. De natuur werd er opnieuw meester en het gras overwoekerde de sporen. Alleen het gehijg van een locomotief type 29 verstoorde nog, van tijd tot tijd, de stilte in de woeste vallei van de Bocq en de rust van de mooie dorpjes die erin verscholen liggen. Maar op 1 april verscheen er een speeltuig voor reuzen, een kleine, groen en geel geschilderde locotractor, die volledig paste midden het lichte gebladerte der berken en de vlammebrems. Van toen af slagen de hazen en de fazanten weer op de vlucht...

A. VANDEN EYNDE.