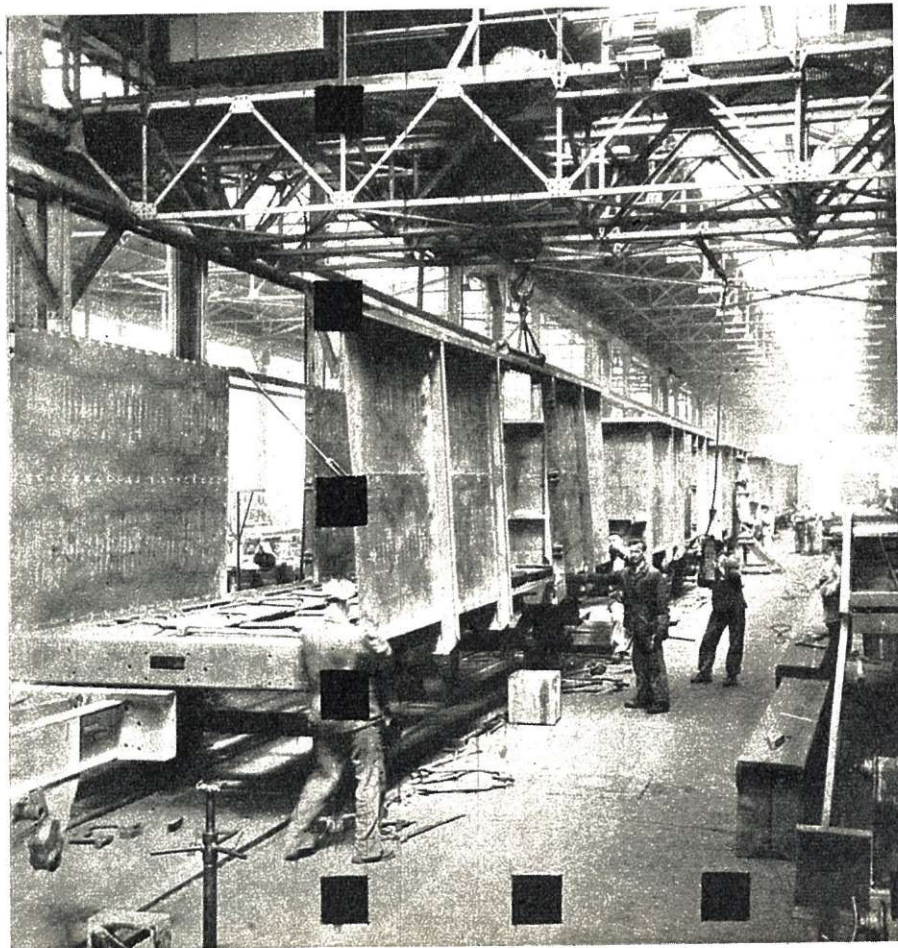


**NA HET UITEENNEMEN
VAN DE KAST
WORDT HET RAAMWERK
HERSTELD.**



**MONTAGE
VAN DE ZIJWANDEN.**

STORTWAGENS

MET

OPROLBAAR DAK

IN het kader van de modernisering van haar vervoer-materieel, heeft onze maatschappij beslist honderd stortwagens met een oprolbaar dak uit te rusten. Het gaat hier om wagens die, tussen 1942 en 1944, in Duitsland werden gebouwd en ons, na de bevrijding, als oorlogsbuit werden toegewezen. De verbouwing van deze voertuigen beantwoordt aan een dringende behoefte van de Exploitatie aan dergelijk materieel.

Inderdaad voor het vervoer van koud gewalste of getrokken metaalprodukten zoals buizen, speciale profielen van staal en fijne staalplaten, van houten platen of houtvezelplaten, rollen papier en, in het algemeen, van produkten die droog moeten worden gehouden, zijn de voertuigen met oprolbaar dak beter geschikt dan de gewone stortwagens omdat het dekkleed waarmee deze laatste als bescherming tegen waterschade worden bedekt, een langdurige behandelingstijd vergt en geen volkomen vrijwaring schenkt.

De C.W. Cuesmes werd belast met de verbouwing van de houten kasten van deze wagens, waarna zij naar de private industrie zullen worden gezonden voor het monteren, op het bovengedeelte, van een horizontaal schermdak in licht metaal dat met de hand op een as kan worden gerold.

Raam

Het bestaande raam werd verlengd met een voorbouw van 500 mm die op een uiteinde vastgeklonken is, dit om de oprolas van het luik en haar drijfwerk aan de kopwand van de kast te kunnen bevestigen.

De eikehouten vloer is samengesteld zoals die van een gesloten wagen, de verbinding der friezen wordt verzekerd door een sponning op halve dikte van 12 mm.

Kast

Het geraamte en het paneelwerk zijn samengesteld uit profielen en platen van halfhard koperhoudend staal (A 52 HS).

De lengte aan de binnenzijde bedraagt 8,692 meter, de breedte 2,472 meter en de vrije hoogte onder het dak 1,980 meter.

De kast heeft twee vierkante deuren (2 m × 2 m), waardoor het, bij het laden en het lossen, mogelijk is de behandelingsstoestellen der stations vanaf een zijlaadperron in de wagen te brengen.

De kopwanden zijn onbeweegbaar en samengesteld uit profielen van grote afmetingen.

De breedte der kast werd derwijze vastgesteld dat deze laatste een zo groot mogelijke hoogte bekomt, zonder nochtans het begrenzingsprofiel « R.I.V. » uit het oog te verliezen.

Dak

Het dak, dat vanaf een uiteinde van de wagen kan worden opgerold, is samengesteld uit gelede bladen van licht metaal (A 1 Mg3) die anderhalve millimeter dik en 100 mm breed zijn.

Het « gewelfd plat » profiel, waarop een octrooi werd genomen, verschaft aan elk blad een groot weerstandsvermogen. Het scherm is gevat tussen glijkappen met een speciaal profiel dat het dak in de juiste baan houdt en dat tevens afvoerkanalen voor het regenwater vormt. Een dwarse welving verhoogt de strakheid van het dak en bevordert de waterafloop.

Wanneer het dak gesloten is, kunnen twee mannen erop plaats nemen zonder blijvende vervormingen te veroorzaken.

De verschillende drijfwerken zijn praktisch en stevig gebouwd en kunnen gemakkelijk onderhouden worden. De gewrichten zijn met kogellagers uitgerust.

Zonder moeite kan één man, in minder dan twee minuten, de bewerkingen voor het openen en het sluiten van de wagen vanaf een verhoogd perron of vanaf de grond uitvoeren en dit aan weerszijden van het voertuig.

Voor de doortocht aan de grens is er een eenvoudig en doeltreffend verzegelingsstelsel voorzien.

Rolorganen, ophanging en rem

De assen die een druk van 20 ton per wielstel op het spoor kunnen verdragen, zijn voorzien van rollagerasbussen en hun afstand bedraagt 6 meter. De ophanging is van het lange type met dubbele schakels.





Deze moderne organen en de regelbare rem met stelsel « goederen-reizigers », voorzien van een lastwisselkast « ledig-geladen », stellen die voertuigen in staat om in volle veiligheid te worden ingeschakeld in snelle treinen die tegen 100 km/h mogen rijden.

De wagens zijn verder nog uitgerust met een handrem die van op de grond kan worden bediend.

Nuttig laadvermogen

De toegelaten maximumbelasting bedraagt 27,5 ton in het gewone stelsel ; bij versneld regime (100 km/h) wordt zij tot 23 ton herleid.

**

Naast de honderd bestaande wagens, zal een nieuwe reeks wagens, te bouwen volgens het type U.I.C., eveneens met oprolbare daken worden uitgerust.

H. BERIOT.

