

DE BETONTREIN, EEN WERF OP WIELEN

Gezeten in het zacht schommelend rijtuig van een voortijlende elektrische trein, zien we honderden, duizenden ijzeren palen, met een korte flits voorbijwippen.

Deze palen, die de draden van de elektrische leiding schragen, zijn in de grond « geankerd » met een zwaar betonnen massief, waarvan de prijs een tiende bedraagt van de volledige aanlegkosten van een catenaire lijn.

Ten overstaan van deze hoge kosten, heeft de Nationale Maatschappij, welke al meer en meer elektrische lijnen aanlegt, deze betonneringswerken in het bijzonder bestudeerd.

Een eerste resultaat van die studie is het aanzienlijk verminderen van de massieve blokken, ten opzichte van deze, gebruikt bij vroeger geëlectriceerde lijnen.

De putten waarin het beton dient gegoten worden nog steeds met de hand gemaakt. Het machinaal boren van deze putten zou, op onze lijnen, grote moeilijkheden bieden wegens de vele hindernissen, vooral kabelleidingen, welke zich ondergronds naast het spoor bevinden.

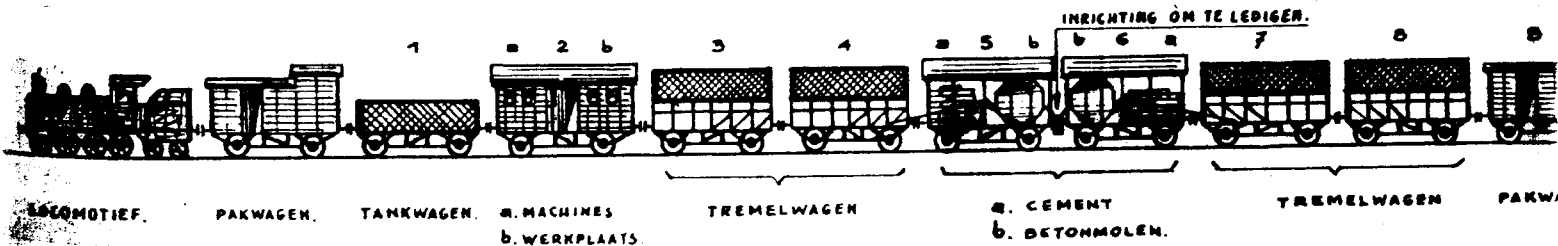
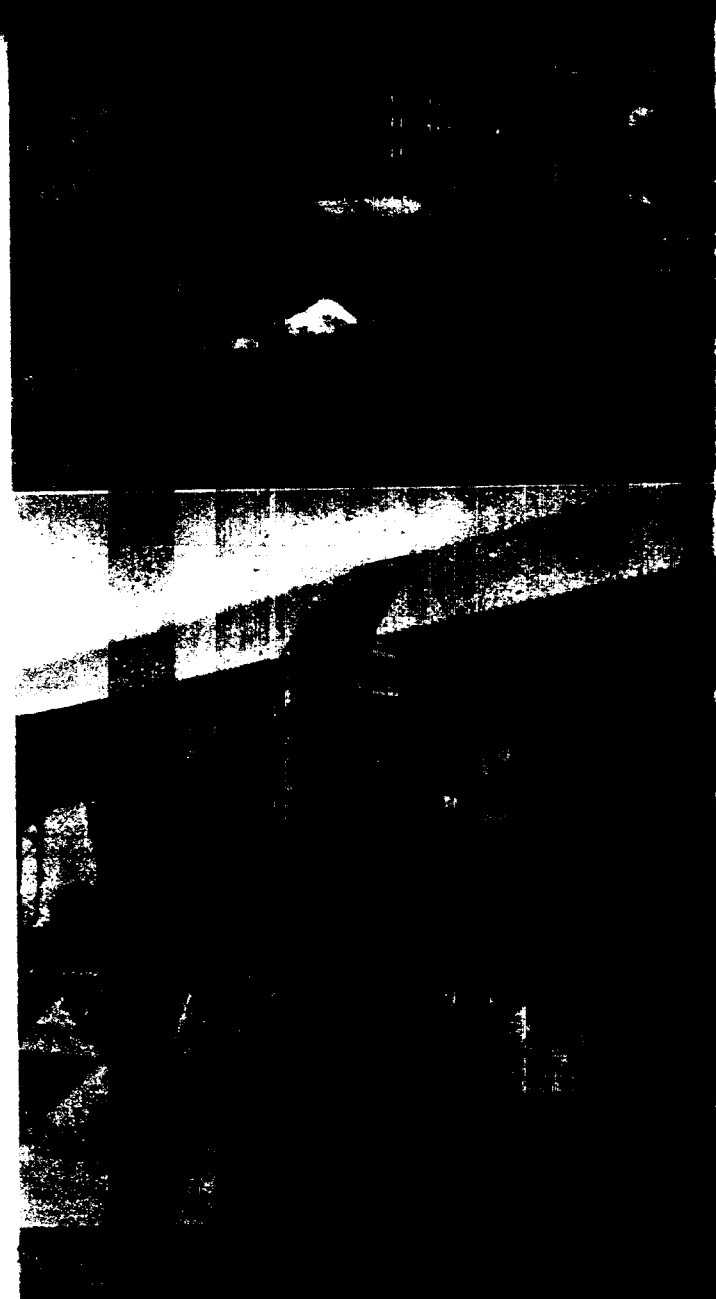
Eenmaal deze putten gemaakt, over gans de lengte van het spoor, moest een middel gezocht worden om het beton ter plaatse te brengen. Langs de gewone riwwegen was dit niet denkbaar door de onbereikbaarheid van vele onzer spoorbanen, op een groot deel hunner lengte.

De oplossing werd dan ook gevonden door aan de aannemer, belast met de bouw dezer lijnen, een speciale beton-trein ter beschikking te stellen.

De samenstelling van deze trein ziet er als volgt uit :

1. Een tankwagen voor het vervoer van het nodige water (zie 1 van onderstaande schets) ;
2. Een machinewagen, gedeeltelijk voorzien van dieselmotor en generatoren, en gedeeltelijk als werkplaats ingericht (2) ;
3. Vier tremelwagens (3, 4, 7 en 8) ;
4. Twee wagens, uitgerust met betonmolens, en elk met de nodige voorraad cement (5 en 6).

De elektrische energie, nodig voor het aandrijven van de betonmolens, pompen, vervoerbanden, enz... wordt geleverd door een alternator, aangedreven door een dieselmotor van vijf cilindres (2 a).



Uit vier tremelwagens (3-4-7-8), geladen met grint en zand, worden, over vervoerbanden, deze stoffen in de betonmolens gebracht, na bijvoeging van het nodige cement (5 en 6 a). Het water wordt via pompen uit de tankwagen (1) in de molens gestort.

Tussen de twee betonmolens is een betonafvoer voorzien met de mogelijkheid links of rechts de gemaakte beton via een vervoerband, op zijn plaats te brengen.

Elk dezer betonmolens heeft een inhoud van 1.500 liter en kan, na twee minuten draaien, een homogeen beton voortbrengen.

Deze trein laat toe 120 m³ beton te maken. Praktisch komt dit er op neer, deze hoeveelheid in drie uren tijds te gieten, verplaatsing van put naar put inbegrepen, of, in volle baan en recht spoor, ongeveer 1.200 m. spoor te doen, langs beide zijden en met inbegrip van de uitrit van de trein.

Is het dan overdreven, in het zicht van deze getallen, te spreken van een betonwerf op wielen ?

G. CALLEBAUT.

