

**OM DE  
CLIENTEEL  
BETER  
TE DIENEN**

**De C. W. Cuesmes  
verbouwt  
ongebruikte voertuigen  
tot wagens  
met verlaagde vloer  
van grote tonnenmaat**

Onze Maatschappij, die haar materieel moderniseert en uitbreidt, heeft de C.W. Cuesmes belast met de verbouwing van oude, buiten dienst gestelde speciale waagens met bogies tot wagens met verlaagde vloer van grote tonnenmaat.

Het doel van deze verbouwing is het grootst mogelijk laadprofiel te bekomen, vooral in de hoogte, voor het vervoeren van zware en omvangrijke ladingen.

De laatst omgevormde wagen kan een lading van 60 T, die gelijkvormig verdeeld is over een lengte van 8 m, vervoeren. De vloer van het beladen verlaagde gedeelte bevindt zich dan op 625 mm boven het spoor wat een buitengewoon lage afmeting is voor een voertuig van dit soort. De lading kan aldus een hoogte bereiken van 3 m 655 voor een internationaal laadprofiel en 3 m 975 voor een Belgisch laadprofiel, en een profiel met de afmetingen van een laadmal waarvan de breedte aan weerszijden met 90 mm verminderd wordt, om rekening te houden met doortochten in de bochten zodat de grootste breedte 2 m 968 bedraagt.

Van de oude wagen worden alleen de bogies opnieuw gebruikt. Deze bogies, met 3 assen, opgevat voor een nuttige last van 50 T, worden nagezien en versterkt.

Het onderstel werd ontworpen, uitgevoerd en volledig gelast door de diensten van de C.W. Cuesmes. Het verlaagde gedeelte van 8 m nuttige lengte bestaat uit 4 Greybalken 42 1/2 DIR en twee naast elkaar liggende hoekijzers van 180 x 180 x 20, dit alles verbonden door 6 dwarsliggers die aldus een wagendek van 2 m 520 breedte vormen. Dit wagendek is aan de eindcaissons verbonden door zwanenhalzen met doorsnede in I-vorm, die bekomen worden door lassing van in de smidse decentreerde vleugels van 308 x 40 mm, aan een zijde gesneden uit platen van 20 mm dikte. Het verschil van hoogte tussen de vloer der eindcaissons en de verlaagde vloer bedraagt 821 mm.

De wagen is voorzien van: 1) luchtremmen voor tarra remming op de bogies, die bediend worden door cilinders van 10 duim en automatisch geregeld worden door S.A.B. toestellen; 2) een handrem op een der bogies.

De borstwering en de schroefstang van de handrem zijn intrekbaar om de frontale lading van toestellen, die niet boven de borstwering kunnen geheven worden, toe te laten.

De stang die het remhangwerk van de « caisson » met dat van de bogie verbindt is aan de uiteinden voorzien van gewrichten die de inschrijving in bochten met geringe straal (50 m) zullen toelaten.

De bogies zijn uitgerust met draaicirkels en de ruimte tussen de bogies en de zwanenhalzen laat een volledige omdraaiing toe van de bogies rond hun spil.

Het volstaat dus een van de hogergenoemde gewrichten los te maken om van een spoor op een ander, dat loodrecht op het eerste staat, over te gaan door middel van een draaischijf.

De lengte over alles bedraagt 22 m 110; de afstand tussen de assen van de bogies, 14 m 840.

Beladen met 60 T, gelijkvormig verdeeld over een lengte van 8 m, werkt

het onderstel op 9,5 kgs per mm<sup>2</sup>. Tijdens proeven werd tussen de aslijnen der spullen, in het midden der vervorming, een uiterste doorbuiging van 48 mm vastgesteld, hetzij 1/310 van de draaglengte en 2 mm meer dan de uitslag van de berekeningen gedaan met inachtneming van de rechte langsligger.

De wagen beantwoordt aan de voorwaarden van het R.I.V.

Daar de tarra slechts 41 T draagt, kan de wagen 60 T vervoeren zowel op de netten waar slechts 18 T per as toegelaten is, als op die waar 20 T toegelaten is. De lading zal dus 55 T mogen bereiken op de netten waar een vracht hoger dan 16 T per as niet toegelaten is.