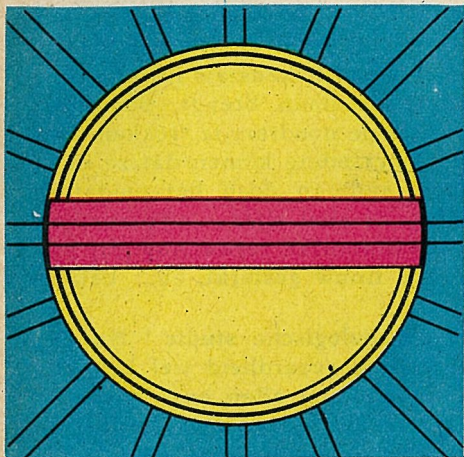


VAN
SPOREGHEM Jr
VERTELT...

DE GESCHIEDENIS VAN DE SPOORWEGEN

TEKST EN TEKENINGEN VAN PHIL DAMBLY



DRAAISCHIJVEN EN DRAAIBRUGGEN

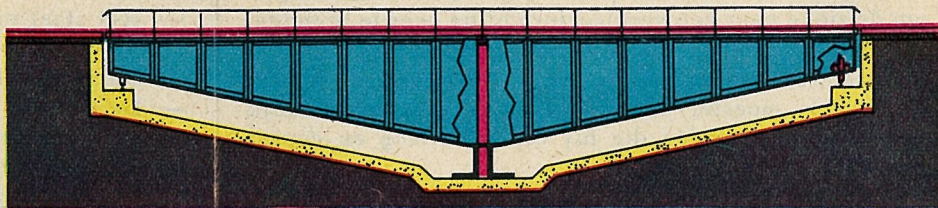
De wissel laat een hele trein van een spoor naar een ander overgaan; de draaischijf verleent eveneens toegang tot andere sporen maar zij kan slechts een voertuig tegelijk ontvangen.

De draaischijf omvat een in een put geplaatst vast platform waarop een beweegbaar platform draait, dat, op gelijke hoogte met de te bedienen sporen, een rechthoekige kruising draagt. Looprolletjes, die tussen de twee platformen bevestigd zijn, zorgen voor de stabiliteit van het geheel. In ruststand wordt het bovenste platform in de richting van de sporen vastgezet door twee wiggen die in vaste sleuven zitten. Dank zij de rechthoekige kruising plaatst de draaischijf, na een beweging van 45°, het voertuig tegenover het dwarsspoor en loopt het verlaten spoor verder door.

De draaischijven (van 4,50 m tot 5,80 m) waren groot genoeg voor de eerste locomotieven.

Achteraf bouwde men draaischijven waarvan de afmetingen voor grotere locomotieven waren berekend. Die draaischijven, van 12 m, welke nog slechts over een spoor beschikten, werden langer naarmate het vermogen van de locomotieven toenam. Ze kregen aldus een ander uiterlijk en de plankenvloer, die de put aan weerszijden van het spoor bedekte, verdween terwijl men, op een draaiende brug, nog enkel de sporen zag.

De technici hebben Van Sporeghem Jr de Levieten gelezen: in het schema van de wissel, verschenen in maart, moest de onderste strikspoorstaaf lichtjes naar links verschoven worden en hadden de voegen aan het uiteinde van het puntstuk zich moeten bevinden op een zelfde lijn die loodrecht staat op de bissectrice van de hoek van het « punt van hart van puntstuk ».



- Links :
Schematische voorstelling van een draaibrug.
- Boven :
Doorsnede van dezelfde brug.
- Beneden :
Engelse draaischijf in 1830.

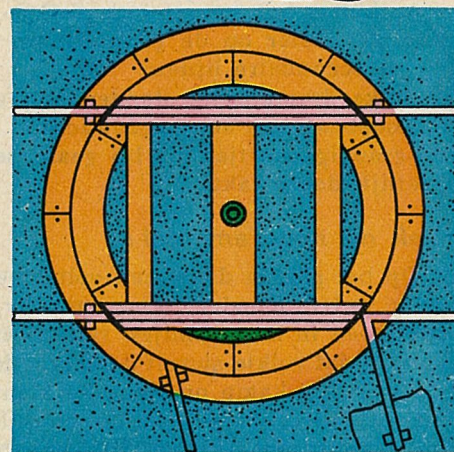


De moderne draaibruggen bereiken een lengte van 24 m; zij worden elektrisch aangedreven; heel wat draaibruggen met een kleinere doorsnede worden evenwel nog met de hand gedraaid.

Het is mogelijk de draaibrug te vervangen door een stel sporen en wissels, de zogenoemde Amerikaanse driehoek. Het geheel lijkt wel een driehoek waarvan elke kromlijnige zijde een spoor is. Aan de top van elke hoek bevindt zich een wissel die de machine op een achteruitrijspoor leidt en ze daarna naar de nevenliggende zijde richt. Na achtereenvolgens over elke zijde van de driehoek te hebben gereden, bereikt de locomotief, volledig gedraaid, haar vertrekpunt.

Dit systeem, dat een grote oppervlakte vereist, wordt veelvuldig gebruikt in Amerika (vandaar zijn naam) waar de uitgestrektheid van de gronden en hun lage prijs de inrichting ervan ten eerste vergemakkelijken.

Te Jemelle is er een Amerikaanse driehoek die de lijn 162 (naar Aarden) met het uitrijspoor naar Rochefort verbindt.



Hieronder :
Draaibrug in het locomotievendepot van Luxemburg (foto Dedoncker).

