

De diesellocomotieven voor

De tweede fase van de «verdieseling» bij de N.M.B.S. omvat de aankoop van «locotactoren», rangeerlocomotieven, baanlocomotieven met een klein, gemiddeld en groot vermogen en motortreinen. Wij zouden thans reeds kunnen trachten een ruim overzicht te geven van al de nieuwe typen van machines. Wij menen evenwel dat het beter is «de dosis niet te overschrijden» en deze machines aan onze lezers voor te stellen telkens als zij in dienst komen.

De eerste levering van diesellocomotieven voor rangeerdiensten omvat 25 loco's van het type 232 en 42 loco's van het type 260. Zij zijn alle in dienst: de eerste te Brussel-Zuid en Antwerpen; de tweede te Gent, Schaarbeek en Luik.

Bij de bouw van deze machines, heeft men rekening gehouden met de opgedane ervaring en met de technische vooruitgang ten einde de arbeids- en gebruiksvoorwaarden te verbeteren.

De twee typen hebben drie gekoppelde assen en een centrale stuurhut die uitgerust werd met twee in diagonaal geplaatste besturingsstanden waardoor, in de beide ritrichtingen, een vlotte bediening en een goede zichtbaarheid gewaarborgd zijn. De gekozen dieselmotoren zijn snellopend. De geluidsdemping werd speciaal bestudeerd met het oog op het comfort van het besturingspersoneel... en de rust van de mensen die langs het spoor wonen.

Elke locomotief is uitgerust met een radio zend- en ontvangpost. Door de stuurhut met de warmte van het koelwater van de dieselmotor te verwarmen, kan zelfs bij bittere kou een zeer zachte temperatuur bekomen worden.

Het type 232

De 25 locomotieven van dit type werden door de S.A. Brugeoise-Nivelles gebouwd.

Het totale gewicht van elke ritvaardige machine bedraagt 51 ton. De lengte binnen de buffers meet 10,400 m. en de hoogte buiten alles bereikt 4,200 m. De locomotief 232 kan gemakkelijk bochten van 75 m. straal berijden. Zij beschikt over twee gangstelsels: bij de rangeringen is de maximumsnelheid 28 km.-h.; op de baan kan zij 45 km.-h. bereiken. De maximum aanzetkracht bedraagt 13 ton. Als haar voorraden aangevuld zijn (2.400 liter gasolie, 400 liter smeeroil, 200 liter koelwater en 450 kg. zand) kan de machine gedurende een week autonoom werken. Dit is zeer voordelig voor de machines die ver van hun «thuishaven» verwijderd zijn.

De dieselmotor van de eerste 24 locomotieven behoort tot het type 6 K 113 HS van de SEM te Gent, waarmee de motortreinen van het type 603 reeds waren uitgerust. Zijn nominaal vermogen belooft 350 pk en zijn draaisnelheid bereikt 1.300 t./m. Hij

behoort tot de categorie der viertaktmotoren met overvoeding en telt 6 in lijn opgestelde cilinders. De 25 locomotief is uitgerust met een Cockerill-Ougrée-motor van het type T 175 Co met een nominaal vermogen van 400 pk en een draaisnelheid van 1.700 t./m. Hij behoort ook tot de categorie der viertaktmotoren met overvoeding en 6 in lijn opgestelde cilinders.

De hydraulische transmissie behoort tot het Voith-type L 37 u, met een Cockerill-reductor-keerkoppeling. De drijfkracht wordt op de wielen overgebracht langs een valse as voorzien van krukassen die de stangen aandrijven.

Het type 260

De S.A. Brugeoise-Nivelles en de Ateliers Belges Réunis hebben samengewerkt aan de bouw van de 42 locomotieven van het type 260.

Het totaal ritvaardig gewicht bedraagt 52 ton. De lengte tussen de buffers bereikt 10,45 m. en de hoogte 4,25 m. Deze machine kan zeer gemakkelijk de bochten berijden door de zijdelingse verplaatsing van de centrale as. De locomotief is gebouwd voor twee gangstelsels: 60 km.-h. op de baan en 30 km.-h. bij de rangeringen. Bij de aanzet kan een kracht van 15.000 kg. ontwikkeld worden.

De voorraden omvatten: 1.900 liter gasolie, 330 liter water, 80 liter olie en 390 kg. zand.

De Maybach-motor behoort tot het type G T 06 A met een nominaal vermogen van 650 pk, een draaisnelheid van 1.500 t./m. en 12 cilinders in V-vorm.

De transmissie behoort tot het Voith-type L 37 Zub met een Gmeinder-reductor-keerkoppeling. De assen worden aangedreven door valse assen en stangen.

Wat de spormannen erover denken

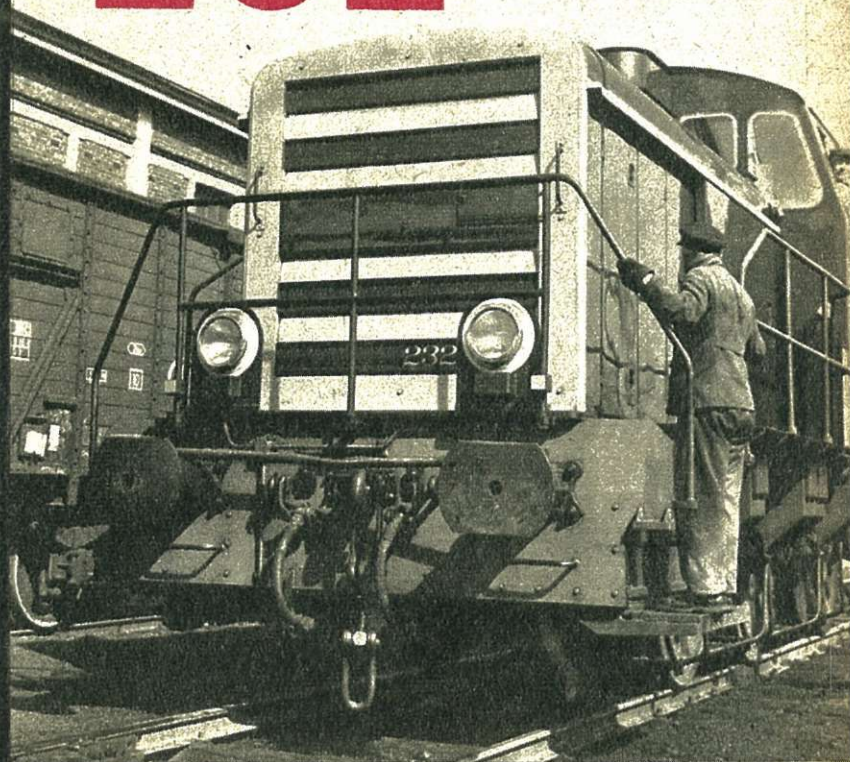
Al wat hier voorafgaat is maar een uiterst beknopte samenvatting van de voornaamste technische karakteristieken der nieuwe machines... en daarin stelt Mijnheer Alleman zeker niet veel belang. Hij zou er ons, trouwens, van kunnen beschuldigen... dat wij de pil vergulden, daar wij uitspraak doen in ons eigen zaak. Daarom hebben wij, om u te gerieven, en kele spormannen met zeer uiteenlopende functies ondervraagd: zij geven u de mening van de gebruikers. Wij geven hun het woord!

M. Verstuyft, stationschef 1^e klasse te Antwerpen-Centraal.

«Ik ben opgetogen over de 232; zij slepen al de rijtuigstellen zonder enige moeite en maken de spoortoestellen, die dagelijks een groot aantal keren bereden worden, zeer snel vrij... Bovendien, krijgt de reiziger, die de metropool aandoet, een zeer gunstige indruk door het mooie uiterlijk van de nieuwe machines».

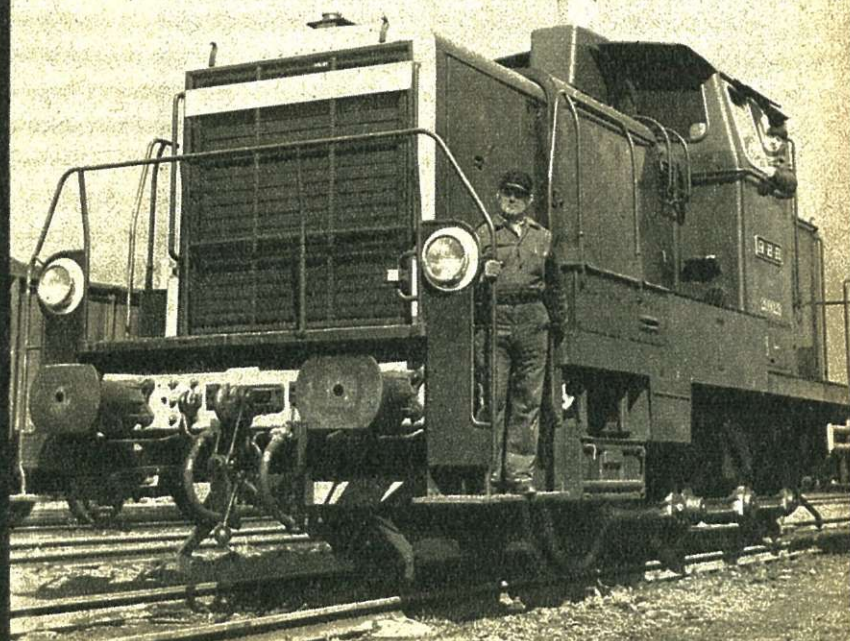
rangerdiensten

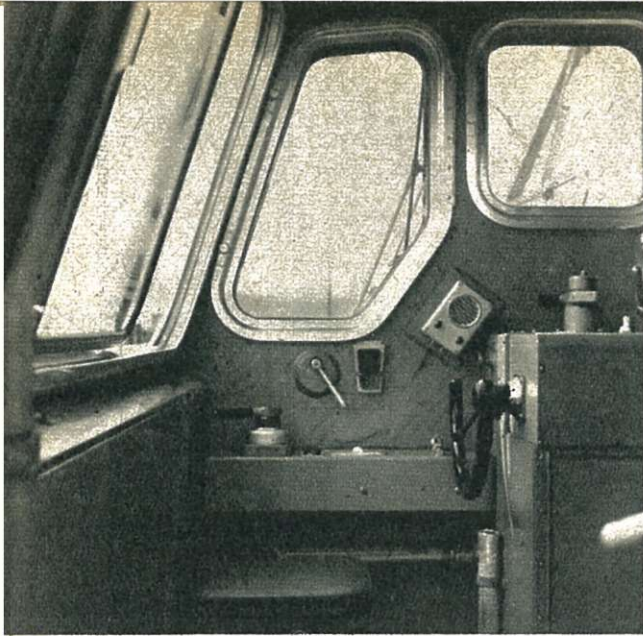
232



en

260





Stuurhut van de 232



Wat de bestuurder ziet



Stuurhut van de 260

M. Germain, eerste stationschef te Kinkempois.

« Ik kan de nieuwe machine van het type 260 alleen maar vergelijken met de oude rangeerlocomotief van het type 53 en men moet wel toegeven dat alles in het voordeel van de dieselloco uitvalt.

» De rangeringen in het station en de aflossing van de besturingsploegen geschieden veel sneller. De tijdverliezen te wijten aan het reinigen van het vuur, aan het nemen van water en aan de zorgen vereist door een stoomlocomotief, zijn, praktisch gesproken, uitgeschakeld.

» En wat een verbetering van het zicht tijdens de rangeringen! Bij guur weer, onttrok de rookneerslag van de stoomlocomotieven vaak een tamelijk groot deel van het station aan de blik van de onderstationschef of seingever.

» De zend- en ontvangpost is onontbeerlijk geworden in de huidige tijdsomstandigheden. Bevel en uitvoering kunnen aldus even snel gebeuren. Bij mistig weer kan de bestuurder zich ook beter oriënteren.

» De voortdurende omgang van de onderstationschef met de bestuurder schept tevens een stevigere ploeggeest. »

M. Toubeau, bestuurder van diesellocomotief.

« De laatste maanden, die ik als baanmachinist doorbracht, waren zeer lastig voor mij. Ik leed, inderdaad, aan de maag, de zenuwen en had hevige hoofdpijnen. De geneeskundige dienst besloot mij in te lijven bij de rangeerdienst. Natuurlijk, was ik zo maar niet dadelijk, door deze verandering van bevoegdheden, van al mijn kwalen verlost, maar ik stelde toch een flinke verbetering vast! De ver doorgevoerde demping van de motorgeluiden, de verwarming in de winter, de verluchting in de zomer en de verwarmingsplaat waarop ik mijn voedsel kan opwarmen, hebben mijn werkomstandigheden aanzienlijk verbeterd.

» Al de organen die ik moet nazien en verzorgen zijn gemakkelijk bereikbaar. De verlichting die op goed gekozen plaatsen is aangebracht onder de kap en boven de verbindingstangen der wielen, stelt mij in staat de locomotief, even gemakkelijk 's nachts als overdag, klaar te maken en na te zien. »

M. Magnée, rangeermeester in het vormingsstation te Kinkempois.

« In het begin, was ik wel enigszins bang van die nieuwe machines, die veel sneller zijn dan het stoomtype 53, want ik ben geen twintig jaar meer. Maar de ruime treeplanken en de goed opgestelde leuningen hebben mij spoedig gerustgesteld. Het gemak waarmee de bestuurder zich van de ene naar de andere kant van zijn stuurhut kan verplaatsen, maakt mijn werk veel gemakkelijker. De dwarse overloopbruggen, van achteren en van voren, maken het mij mogelijk, tijdens de rit, in volle veiligheid van de ene naar de andere kant te gaan. En, dank zij de radio, kan ik snel en zonder moeite in verbinding treden met het seinhuis... »

Volstaat dit niet om u ervan te overtuigen dat het gebruik van deze nieuwe machines onze diensten verbeterd heeft? Deze diesellocomotieven stellen het personeel in staat te werken in betere omstandigheden aan een taak die boeiender en zindelijker is, die minder krachtinspanningen vereist, en die het tevens mogelijk maakt aanzienlijke besparingen te verwezenlijken...

Als eerste balans, is dat nog zo slecht niet.

A. Vanden Eynde.