

Modernisering van de hersporingstechnieken :

twee nieuwe kranen voor de NMBS

Een «hersporingstrein» is gewoonlijk samengesteld uit twee speciale rijtuigen die bij een ontsporing de normale situatie zo spoedig mogelijk moeten herstellen. Een «lichtingskraan» daarentegen wordt erbij gehaald als de hersporingstrein alleen de klus niet kan klaren.

De afgelopen 20 jaar heeft het Belgisch spoorweginfrastructuur en exploitatiemethoden grondig vernieuwd, denken wij maar aan het herstructureringsplan.

Deze vernieuwing wordt op alle gebieden voortgezet. Ook de hersporingstechnieken, bij het grote publiek minder bekend, ondergingen de jongste 20 jaar heel wat wijzigingen. Zopas heeft de NMBS nog twee kranen met groot vermogen aangekocht die niet alleen voor hersporingen kunnen worden gebruikt, maar b.v. ook voor het laden en lossen van materieel of zware werktuigen.

Geschiedenis en technische evolutie van de hersporingstreinen

Er is over dit onderwerp weinig geschreven, vooral wat de periode vóór 1926 betreft. Het is dan ook moeilijk om een volledig en betrouwbaar overzicht te geven van de hersporingstreinen. In de wandeling werden ze hulpwagens genoemd en ze werden ingezet bij ongevallen.

Tot de eerste wereldoorlog hadden het getrokken materieel en de krachtvoertuigen een betrekkelijk laag gewicht. Een houten rijtuig woog 20 ton, een wagen 10 of ten hoogste 15 ton en de stoomlocomotieven hadden nog niet het enorme profiel van de toekomstige locomotieftypes 1, 7 en 10.

Locomotiefloodsen

In 1926 telde men ongeveer 80 depots voor stoomlocomotieven die vaak dicht bij elkaar lagen. In 1945 waren er nog altijd zo'n 50. Groep Luik b.v. had nog 11 depots : Kinkempois, Renory, Ans, Pepinster, Herbesthal, Wezet, Trois-Ponts, Gouvy, Statte, Montzen en Sankt-Vith. Op Ans na, beschikten al deze depots over een hersporingstrein. Met het verdwijnen van de stoomtractie, het in gebruik nemen van de dieseltractie en de

elektrificatie van de depots, bracht de NMBS de dienst «tractie» onder in 14 werkplaatsen.

Er werden negen hersporingsdistricten opgericht met als centrum de werkplaatsen dieseltractie van Schaarbeek, Antwerpen-Dam, Kinkempois, Ronet, Merelbeke, Hasselt, Monceau, Saint-Ghislain en de werkplaats ET van Stockem. Ten opzichte van de jaren zestig verminderde het aantal districten dus met meer dan 80 %. Wanneer men bij deze lijst de werkplaatsen dieseltractie van Kortrijk, Haine-St.-Pierre, Latour en de werkplaatsen elektrische tractie van Oostende en Brussel-Zuid voegt, dan is onze lijst van tractiewerkplaatsen compleet.

Een lichtingskraan opgesteld te Kinkempois

Hersporingsmaterieel

Gaandeweg werd het materieel van de hulpwagens, technologisch gezien, steeds verder geperfectioneerd. De hersporingstrein is gewoonlijk samengesteld uit twee buiten dienst gestelde metalen rijtuigen die aan de nieuwe taken zijn aangepast. Het eerste rijtuig, bestemd voor het personeel, bevat een ingerichte keuken met een voorraad levensmiddelen, een tafel en stoelen en een 15-tal kleerkasten met de spullen van twee ploegen, elk bestaande uit zes personen die gespecialiseerd zijn in hersporingen.

Het tweede rijtuig herbergt de werkbenodigdheden :

- gasflessen en branders ;



gemakkelijk te bedienen kranen aan de Minister van Verkeerswezen voorgesteld. Ze werden gebouwd

door de tijdelijke vereniging ABT (Ateliers de Braine le Comte et Thiriau) en Gottwald uit Düsseldorf.



Afmetingen van de kraan

Lengte, buffers niet inbegrepen	10 600 mm
Lengte in werkstand (ingetrokken kraanarm)	13 300 mm
Lengte van het onderstel in werkstand (weggeklapte buffers)	9 600 mm
Hoogte in vervoer- en werkstand	4 220 mm
Breedte	3 100 mm
Draaispilafstand	5 000 mm
Asafstand binnen het draaistel	1 500 mm
Diameter nieuwe wielen	920 mm
Sleetsgrens	860 mm
Kan rijden in bogen met minimumstraal van	75 m
Stabilisatiebasis	
- armen volledig uit	5 500 × 5 500 mm
- armen in de tweede stand	4 200 × 6 600 mm
- armen in de derde stand	3 280 × 6 800 mm
- omgeklapte armen	2 700 × 6 900 mm
Diameter × slag van cilinder	200 × 450 mm
Stabilisatieplaat	400 × 400 mm 800 × 1 150 mm

Hijsvermogen

Nominaal : 1 000 kN bij een vlucht van 6 m; 630 kN bij een vlucht van 8 m.

Voorstelling

De kraan is gebouwd volgens het profiel van een krachtvoertuig (UIC-fiche 505-1). Ze heeft een horizontale telescopische arm die kan worden opgericht en het voertuig is geschikt om op de UTC-netten te rijden.

De kraanwagen bestaat uit twee aan elkaar gekoppelde delen die een niet los te maken geheel vormen :

- de spoorwegkraan, een rijdend onderstel met twee 3-assige draaistellen waarop in het midden via een draaikrans het draaiend gedeelte is bevestigd met een telescopische arm en een beweegbaar tegengewicht;
- de twee-assige volgwagen met draagbalk, hijsstroppen en draagstoelen.

Mocht het op de plaats van het ongeval nodig zijn, dan kan de volgwagen met de lasthaak van de kraan vlug en zonder de bovenleiding te moeten verplaatsen voor of achter de kraan werplaatst worden. De vergrendelde draagbalk op de volgwagen dient als verbinding met de kraanhaak. De volgwagen wordt zodanig in evenwicht gehouden dat hij tijdens die beweging horizontaal blijft. De kraan en de volgwagen zijn al gereed gemaakt om ze achteraf met de automatische koppeling uit te rusten. Op dit ogenblik zijn ze uitgerust met trekhaken en buffers van het merk « Ringfeder ». Deze kunnen opzij van de kraan langs de

langsliggers weggeklapt worden zodat het werkgebied voor de kraan vergroot.

Bij het autonoom hijsen, worden de ophangingen hydraulisch geblokkeerd.

Op de vier hoeken van het rijdend onderstel zijn vier stabilisatiearmen aangebracht. Ze zijn voorzien van een hydraulische vijzel met een slag van 450 mm, en kunnen in de gewenste stand worden vastgezet. Als ze volledig uit zitten, vormen ze een vlak met een zijde van 5,5 m. De kraanwagen kan met een snelheid van 100 km/u.

voortgetrokken worden, zodat hij bij een ontsparing niet lang onderweg hoeft te zijn. Op de plaats van het werk kan de kraan zichzelf voortbewegen, aangezien elk draaistel een drijfhas heeft. Zij kan eveneens gebruikt worden onder de bovenleiding; in dit geval is de kraanarm horizontaal vergrendeld en is de aardingsschoen neergelaten op het spoor.

De kwaliteiten van dit werktuig kunnen met de volgende trefwoorden worden samengevat : *Snel ter plaatse, krachtig, efficient, betrouwbaar, spitsstechnologie en volledige veiligheid.*

Op druk bereiden lijnen springen die kwaliteiten nog meer in het oog. De twee nieuwe kranen werden toegewezen aan de depots van Schaarbeek en Ronet, die hun vorige kranen afstonden aan Merelbeke en Kinkempois.

De kraan van 1905 is nu aan een welverdiende rust toe.

Volledigheidshalve, vermelden wij dat de NMBS sinds 1976 over twee UNIMOG-vrachtwagens beschikt,

de ene in Antwerpen-Dam, de andere in Monceau. Zij zijn uitgerust voor het spoor-wegverkeer en worden opgeroepen bij minder erge ontsparingen waarbij weinig hersporingsmiddelen nodig zijn en

wanneer de plaats van het ongeval gemakkelijk bereikbaar is via een station of een overweg. Ze werken echter alleen in hun eigen district en moeten maar een twintigtal keren per jaar uitrukken.

Georges Finet

Kraan te Ronet

