



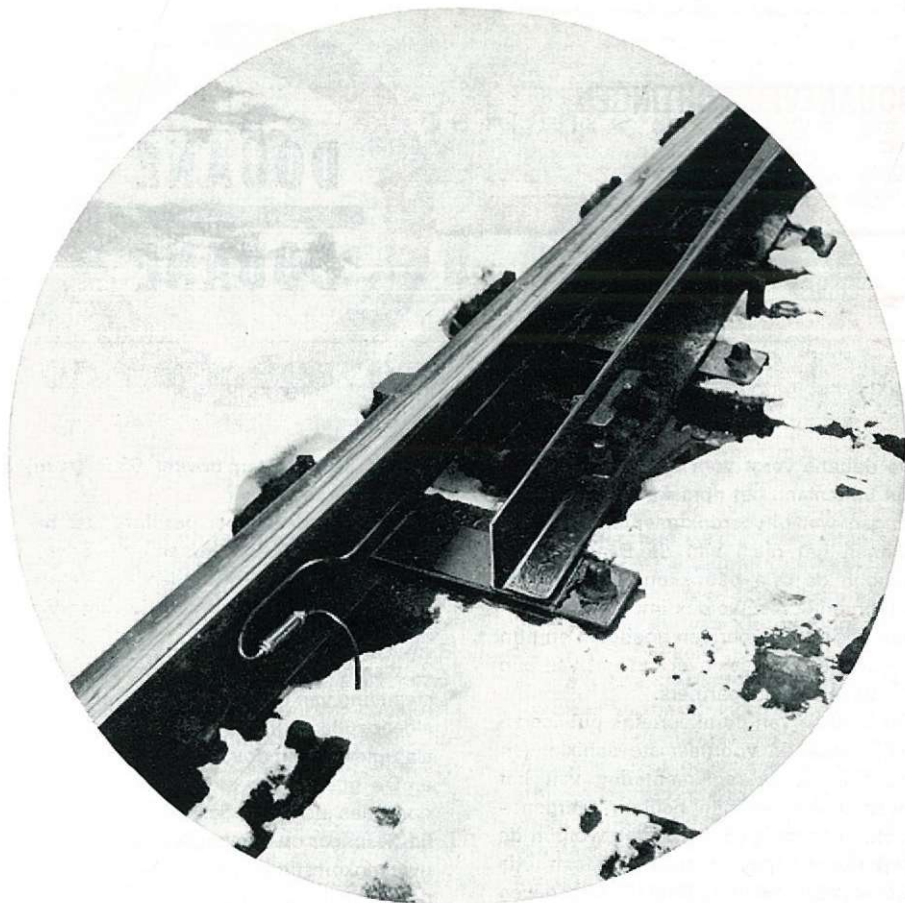
Waarom het treinverkeer

's Winters reizen is niet steeds aangenaam, doch reizen als het sneeuwt nog veel minder, ten minste indien langs de weg wordt gereisd. Daarentegen heeft de reiziger die met de trein gaat nauwelijks te lijden van de narigheden van sneeuwweer: hij zit gerieflijk in een goed verwarmd en goed verlicht treincoupé en hoeft zich niet te bekommeren om de middelen welke dienen aangewend om op tijd veilig ter bestemming te geraken.

Nochtans zou de sneeuw heel wat geharrewar in het treinverkeer kunnen veroorzaken moest men er zich niet speciaal op instellen. Zijn de weersomstandigheden zelden oorzaak van het blokkeren van treinen in volle baan, welk een ontreddering zou er in de stations ontstaan, zo de sneeuw er de wissels moest vastzetten en aldus het verkeer lamleggen! Dat zou nochtans het geval zijn indien men verwaarloost tijdig de nodige maatregelen te nemen.

Daarom ook werd van bij het begin der exploitatie van de spoorwegen de handschoen opgenomen tegen de perikelen van de sneeuw en dit met alle mogelijke middelen; ook thans nog bestaat er op sommige plaatsen een heel arsenaal van allerhande uiteenlopende strijdmiddelen: krabbers, schoppen, allerhande borstels

sneeuw en ijs zo maar niet lamleggen



enz. Op elke tijd van de dag of de nacht kunnen ploegen werklieden opgevorderd worden: zij blijven waakzaam en zodra de eerste sneeuwvlokken beginnen te vallen, gaan zij aan de slag; soms ook kunnen zij de strijd eerst aanvatten wanneer de vijand het terrein reeds heeft ingenomen, indien het plots hevig is beginnen sneeuwen. Dat werk is natuurlijk zeer moeizaam en gevaarlijk, ondanks de genomen voorzorgen en blijft onvolkomen, inzonderheid wanneer het lang en hevig sneeuwt. Voor die „sport“ (als men het zo noemen mag) zijn er nauwelijks liefhebbers en nochtans moet men kunnen rekenen op toegewijd personeel dat bij het eerste alarm op de bres komt. Grote vooruitgang kon worden geboekt met de installatie van de elektrische verwarming van de wissels: het is nu haast gedaan met de zware en gevaarlijke karweien voor het personeel en het resultaat is beter! Met de installatie van een verwarmingselement langsheen de spoorstaaf tegenover de beweegbare wisselstukken, kan men de sneeuw uitschakelen die het verkeer snel zou lamleggen. Die opwarmer is een lange koperen buis (5 meter ongeveer) met 10 mm middellijn; in de aslijn loopt een spiraalsgewijs opgerolde weerstandsdraad die van de buitenbekleding geïsoleerd is met

een volledig compacte isolerende opvulling van magnesiumoxyde. Het wordt geïnstalleerd in de binnenhoek die gevormd wordt door de rib en de schoen van de spoorstaaf en wordt met speciale bevestigingsmiddelen stevig vastgezet. De montering ervan is betrekkelijk gemakkelijk; de nodige gaten voor het aanbrengen van de elektrische kablering worden geboord in de werkplaatsen van de dienst van de Baan bij de vervaardiging van de spoortoestellen. De verwarmingselementen worden tijdens het zomerseizoen door gespecialiseerde ploegen geïnstalleerd.

De verwarming van de wissels is een slokop aan elektrische energie; de meeste elementen nemen een vermogen af van elk 1 kW, andere vergen 1,5, zelfs 2 kW. Thans zijn ongeveer 4.000 hoofdwissels van een honderdtal stations met elektrische verwarming uitgerust; het ontworpen programma is nog niet helemaal afgewerkt.

De verwarming wordt aangezet door het personeel van de betrokken stations of door de lijnchef (op de posten met afstandbediening) met een kleine schakelaar; seinbordjes tonen aan dat de installatie werkt.

Om een goed resultaat te bekomen, moeten de wissels ten minste een uur

vooralere de eerste sneeuwvlokken beginnen te vallen, voorverwarmd worden, omdat de thermische inertie van de installaties tamelijk groot is en de aangewende vermogens tamelijk beperkt. Om dan ook elke onnodige uitgave aan energie te beperken en het gewenste resultaat te waarborgen, worden de weerbulletins van het Koninklijk Belgisch Weerkundig Instituut doorgeseind zodra sneeuwval verwacht wordt.

De foto toont de afdoende werking aan der verwarming van de wissels: men ziet duidelijk dat de verplaatsingsruimte van de wisseltong volkomen vrij van sneeuw is.

Die nochtans betrekkelijk dure installaties vergen haast geen onderhoudswerk: elk jaar tijdens de maanden september en oktober onderzoekt het gespecialiseerd personeel grondig elke uitrusting, gaat over tot beproevingen en verhelpt de ontdekte gebreken. Aldus zijn de verwarmingsinstallaties gedurende heel de winterperiode van 1 november tot einde april klaar om te werken en wordt de veiligheid en de regelmatigheid van het spoorverkeer vergroot.

Het stelsel schenkt voldoening en meestal ondervindt het spoorwegverkeer haast geen hinder meer van sneeuwval of ijzel.