



LOCOMOTIEVEN UIT ALLE WINDSTREKEN

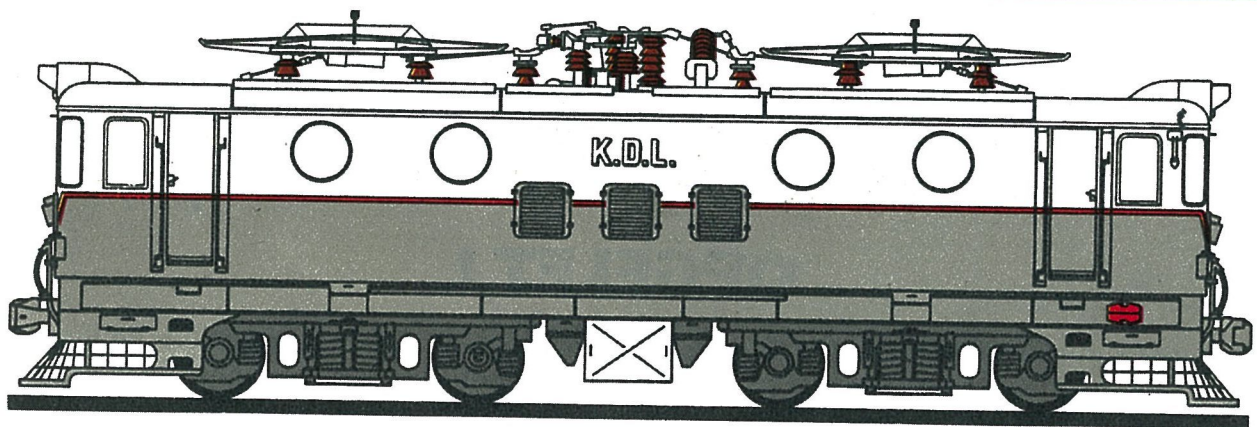
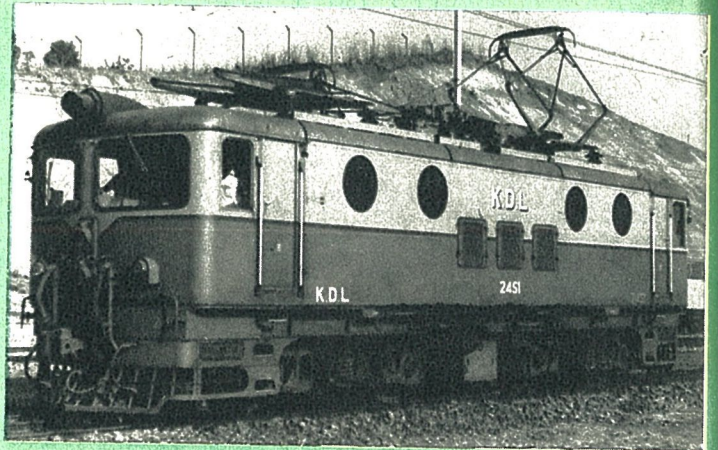
DE VROEGERE MAATSCHAPPIJ VAN BENEDEN-KONGO NAAR KATANGA.

Type 2450.

De lichte locomotieven type 2450 van de BCK zijn bestemd voor de reizigers- en goederendiensten op de geëlektrificeerde secundaire lijnen waar de belasting per as tot 15 t beperkt is. Twee prototypen van locomotieven, de n^o 2401 en 2402, werden in 1960 geleverd om de mogelijke prestaties en het gedrag in dienst van de voertuigen te onderzoeken. Dat onderzoek was vooral gekenmerkt door de bekommernis om een lichte, elektrische uitrusting te ontwerpen. Ze bezitten maar een stroomafnemer en hun belasting per as bedraagt slechts 14 t. Vier locomotieftypen 2450, n^o 2451 tot 54, werden in 1963 geleverd en vijf nieuwe eenheden, n^o 2455 tot 59, hebben de fabriek in december 1969 verlaten. Uiterlijk onderscheiden ze zich van de prototypen door de aanwezigheid van een tweede stroomafnemer. Ze beschikken over 200 bijkomende pk en hun trekkraft is hoger. Terwijl de eerste vier machines geballast werden om het adhesiegewicht te verhogen, wegen die van de tweede reeks evenveel zonder ballast, dank zij een versterkt onderstel en het gebruik van stalen elementen i.p.v. aluminium (portières, enz.). Er zijn wel enkele detailverschillen ten opzichte van de locomotieven van de eerste reeks: een versterkte en verbeterde inrichting tegen drukontlasting, een Sécheron-wielflensmeerinrichting (reeds toegepast op de 2454), een sterkere koplamp met een lichtstraal van 300 m. Het zeer stevige onderstel bestaat uit balken die uitlopen op twee versterkte uitbouwen aan de voorzijde, waaraan de automatische Henricokoppeling, Janneysysteem, bevestigd is. De gelaste BN-draaistellen zijn van hetzelfde principe als onze typen 212, 150 en 160. De draagpotten worden geleid door evenwijdige stangen gemonteerd op rubberscharnieren. De ophanging van het draaistelframe is verwezenlijkt door spiraalveren die, enerzijds, steunen op de draagpotten en, anderzijds op het draaistelframe. De ophanging van de wiegbalk is verzekerd door spiraalveren en inschuifbare hydraulische schokbrekers. De tractiemotoren, opgehangen bij de neus, worden gevoed door middel van siliciumgelijkrichters van Siemens-Schuckert. Er is een rechtstreekse luchtrem, een automatische vacuümrem en een elektrische weerstandsrem. De 2450-ers trekken treinen van 600 t met een snelheid van 45 km/u. op hellingen van 12,5 per duizend, en 65 km/u. op vlakke lijnen.

VOORNAAMSTE KENMERKEN. — Symbol : BoBo; spoorbreedte : 1,067 m; bouwers mechanisch gedeelte : La Brugeoise et Nivelles (BN); elektrisch gedeelte : ACEC; spanning : 25.000 V wisselstroom 50 Hz; constant vermogen : 2.200 pk (1.620 kW); max.-snelh. : 70 km/u.; gewicht in rijvaardige staat : 60 t; asbelasting : 15 t; middellijn wielen : 1,050 m; totale lengte : 13,440 m; breedte kast : 3,000 m; hoogte dak : 3,465 m; hoogte neergelaten stroomafnemers : 4,260 m.

Het net Katanga-Dilalo-Leopoldstad (K.D.L.), geëxploiteerd door de BCK, heet thans Kinshasa-Dilalo-Lubumbashi. De initialen blijven dus dezelfde. De geëlektrificeerde lijnen zijn de volgende : Lubumbashi (Elisabethstad) - Likasi (Jadotstad), Likasi - Tenké - Kolwezi - Mutshatsha en Tenké - Luena. De lijn Luena - Kamina wordt thans geëlektrificeerd, de helft, nl. Luena - Kabondo - Dianda, werd einde mei 1969 in dienst gesteld.



WIST
U
DAT **B**

FRANKRIJK.

Zij die de wegen verslijten.

De Franse minister voor Uitrusting heeft aan een groot Parijs weekblad verklaard dat de sedert enkele jaren gedane keuze ten gunste van de vrachtwagen met een asbelasting van 13 t, een werkelijke ramp geworden is voor onze wegen. De verhoging van het zware vervoer maakt het onderhoud van de wegen hoe langer hoe duurder.

Een onderzoek over de verdeling van de belastingen