

DE TREK- EN DUWTREINEN

EEN SPREKENDE BENAMING

Bij een gewone reizigerstrein start de locomotief normaal vooraan, d.w.z. aan kop van het stel. Eenmaal ter bestemming, moet ze van front verwisselen of moet een tweede locomotief aan het andere eind van het stel gekoppeld worden om de terugrit te kunnen uitvoeren.

Een trek- en duwstel, daarentegen, kan onmiddellijk in de tegengestelde richting vertrekken zonder de locomotief af te haken of een tweede aan te koppelen. Met andere woorden, de locomotief moet het stel afwisselend trekken en

duwen. Bij de duwrit, wanneer de locomotief zich dus aan de staart van de trein bevindt, wordt het krachtvoertuig op afstand bediend vanuit een in het koprijtuig (dat bij de heenrit het staartrijtuig was) gemonteerde stuurcabine.

Deze oplossing is niet nieuw. Ze wordt reeds toegepast bij de Franse, Duitse, Zwitserse, Italiaanse en Engelse spoorwegen met stellen van tien rijtuigen die tot 140 km/h rijden.

Ook op ons net werden sedert augustus 1966 dergelijke treinen in gebruik genomen : op de thans geëlektrificeerde lijn Verviers-Spa.



HUN UITRUSTING

De stellen zijn samengesteld uit metalen rijtuigen van het stoptreintype die voorzien werden van een bijkomende hoofdvluchtleiding van 9 kg/cm² en een kabelverbinding van 30 draden voor de afstandbediening die over de hele lengte van de trein loopt. De verbinding tussen de rijtuigen geschiedt met koppeldozen die identiek zijn met deze in gebruik op de motorstellen van de elektrische tractie.

De druklucht voor de rem wordt door de locomotief langs de hoofdvluchtleiding geleverd aan een hoofdreservoir geplaatst onder het stuurpostrijtuig. Met de automatische remkraan van het Oerlikontype, in het stuurpostrijtuig, bedient de bestuurder gewoon de remmen tijdens de duwrit. Een rechtstreekse remkraan in het stuurpostrijtuig vult de reminrichting aan.

Het spreekt vanzelf dat de stuurcabine eveneens voorzien is van een snelheidsmeter met registreerband en contactborstel, zodat de hele rit, ook bij het duwen, geregistreerd wordt.

Men vindt er verder ook de pedaal van de automatische waakinrichting (vroeger dode-man-pedaal genoemd), de versneller van de dieselmotor, de kruk om voor- en achteruit te rijden, elektrisch verwarmde voorruit, ruitenwipers, zonnescerm, kortom alle organen die men in een normale stuurcabine aantreft.

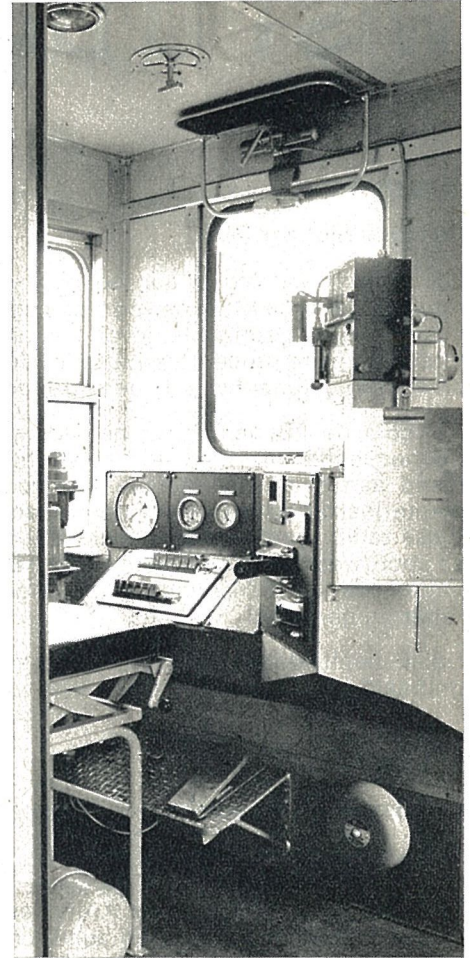
Met een klein wit lampje op de bedieningstafel wordt de bestuurder door de hoofdwachter ervan verwittigd dat de deuren van de rijtuigen gesloten zijn.

VOORDEEL

Het voordeel van een dergelijke exploitatie springt dadelijk in het oog. De hinderlijke rangeerbewegingen om de locomotief van front te veranderen vallen weg. Dit voordeel is nog van groter belang in stations met doodlopende sporen. De tijd tussen aankomst en vertrek in de andere richting is niet groter dan 4 min., d.w.z. de tijd nodig om de bestuurder in staat te stellen zich van de stuurcabine van de locomotief naar die van het staartrijtuig te begeven of omgekeerd.

Het aantal rijtuigen in de trein heeft praktisch geen belang. In principe bestaat een reizigerstrein in zijn eenvoudigste vorm uit een bagagewagen, een rijtuig bestaande uit een tweede klasse en een eerste klasse afdeling en de locomotief.

Bij een trek- en duwtrein bevindt de stuurcabine voor de duwrit zich in de bagagewagen. Er is een 2e klasse rijtuig en een gemengd 1^e en 2^e klasse rijtuig dat een kleine pneumatische inrichting bergt die de elektrische bevelen van de stuurcabine in de bagagewagen omzet in pneumatische bevelen voor het versnellen van de dieselmotor van locomotieven met Westinghouse-transmissie. Die inrichting is niet in dienst wanneer de trein bediend wordt door een diesellocomotief met General Motors-transmissie.



WAAR RIJDEN DEZE TREINEN

Op dit ogenblik beschikt de Maatschappij over 30 trek- en duwstellen verdeeld over drie belangrijke centra :

- Antwerpen-Centraal voor de lijnen naar Hasselt, Aarschot, Boom en Turnhout ;
- Luik-Guillemins, voor de lijnen naar Statte, Flémalle-Haute en Luik-Palais ;
- Charleroi voor de lijnen naar Brussel-L.W., Leuven, Ottignies, Walcourt en Mariembourg.

Vermeldenswaard is ook dat de eerste reizigersdienst in de nieuwe Scheldetunnel van Antwerpen door deze stellen onderhouden werd vóór de elektrificatie van deze lijn tot St.-Niklaas.

De trek- en duwtreinen werden volledig ontworpen door een team van technische ambtenaren en toezichtsbedienden van de directie MA, terwijl de bouw uitgevoerd werd door de centrale werkplaats Mechelen.

De grote nieuwigheid van de uitrusting der trek- en duwtreinen is wel dat men ze kan gebruiken welke ook het type van diesel-treinlocomotief is.

A. REULENS