

Met een **DIESEL** van Schaarbeek naar Latour

In de zomer wordt de hoofdstad van het land met die van de Gaumestreek — Virton — verbonden door een rechtstreekse reizigerstrein, de 2406, die Schaarbeek om 7 h 28 verlaat en om 11 h 53 te Virton toekomt.

De terugtrein — de 2475 — vertrekt om 17 h 45 en bereikt Schaarbeek om 22 h 05. Wil u even terugblikken in het verleden en ons in gedachten begeleiden op de 2406? Akkoord? In orde, volg ons.

Station Schaarbeek. Een morgen in augustus met een bleke Belgische zomerzon en een schuchter verlichte hemel.

De mannen : machinist-instructeur Henri Capon en machinist Maurice Jacquemart van het depot van Latour. Als zovelen van hun collega's, hebben beiden zich volledig opgeofferd om de nieuwe techniek van de diesel-electrische tractie onder de knie te krijgen. Aan deze « doorgewinterde stoommannen » is het te danken dat de omwisseling stoom-diesel zonder al teveel moeilijkheden tot stand is gekomen, wat niet wil zeggen dat het zonder moeite gebeurd is.

De machine : een diesel-electrische locomotief CC type 202, nummer 202.001, een monster met twee neuzen en bedekt met een gele en groene pels.

Tijdens de maanden juli en augustus 1956, heeft onze 202.001 zonder onderbreking noch tekortkoming haar lange wandeling verzekerd dwars door de velden van de twee derden van België, tussen Brussel en de Belgische Provence. Maar laat ons niet « ontsporen » ; 't wordt tijd om ons gereed te maken voor het vertrek.

6 h 40. De ploeg bestijgt de locomotief. Geen sprake meer van briketten te verbrijzelen, van vuur aan te steken, van de injector in gang te zetten opdat de kleppen niet zouden blazen. Maar, daarentegen, wat al voorzorgsmaatregelen te treffen alvorens de dieselmotor op gang te brengen ! Om geen tijd te verliezen en vooral om niets te vergeten moeten de verschillende fases van de schouwing elkaar in een welbepaalde orde opvolgen.

Eerst nazien of het afkoelingswater (1) en de voorraad gasolie nog steeds op hun normaal peil staan. Ja zeker, gisteren avond waren beide nog in orde, maar onze « tractiemannen » zijn « Sint-Thomassen » en het is beter zijn voorzorgen dubbel dan slechts eenmaal te nemen. Hierna moet alles wat bereikbaar is onderzocht worden, zowel buiten de kast (de wielen, de rem, de ophanging, de koppelingstoestellen, de buffers, de accumulators, enz.) als er binnen (het mechanisch gedeelte, de elektrische cabine, het klembord, de compressor, de talrijke leidingen, enz.).

De bestuurder vergewist zich van de temperatuur van het water en de olie. Hij werpt een blik op de meter en op het peilglas (2) die de standen van beide vloeistoffen aanduiden. De olie zorgt tegelijk voor de smering van de motor en voor de afkoeling van de zuigers die anders de temperatuur van het toerenaantal waarop ze moeten draaien niet zouden kunnen verdragen.

Wat neemt onze locomotief zoal mee ? 3.500 liter gasolie, 800 liter olie, 800 liter water voor de afkoeling, 400 kg zand; als het koud is — en de nacht kan kil zijn in de Ardennen, zelfs in de zomer — worden ook de 4.000 liter water voor de verwarming niet vergeten. 't Is nogal wat meer dan een 2 pk, maar de dieselmotor ontwikkelt dan ook een vermogen van 1.750 pk.

Gewapend met zijn zaklamp, schouwt de bestuurder de kleptuimelaars (3). Vervolgens, na eerst de drukklemmen van de cilinders geopend te hebben — een wijze voorzorgsmaatregel — doet hij de motor met de hand draaien (4), om zich te vergewissen van de eventuele aanwezigheid van water of gasolie. Tussen de motor en de met filters bedekte buitenwand, blijft niet veel ruimte over. Maar de bestuurders en de schoonmakers bundelen hun krachten samen opdat in de machinekamer een echte reinheid « van bij ons » zou heersen ; hierdoor komt het dat men zich zelden vuil maakt in onze rollende centrale.



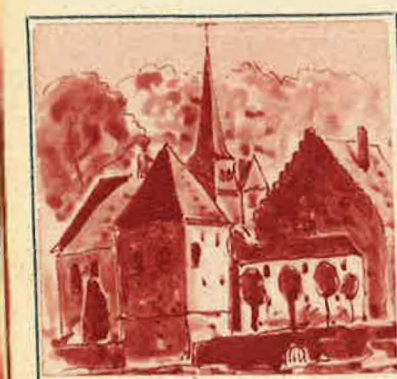
De locomotief komt voorzichtig tegen het stel. De schouwer koppelt haar aan de rijtuigen. De remproef wordt niet vergeten.

Nu volgt, in bijzijn van de instructeur, de gebruikelijke vergelijking der horloges van hoofdwachter en machinist.



Het snelheidsapparaat wijst 60 km/h, de amperemeter duidt 150 ampere aan. Een echte vacantiereis die de koeien geen schrik op het lijf zal jagen...

We ontmoeten nog « oude rokers ». In de omgeving van Gembloux kruisen we een trein getrokken door een kloelke type 10.



Weldra zitten we midden in het veelkleurig festival van de bebloemde stations tussen Namen en Dinant en de met teder groen bestrooide rotsen.

De tunneltjes wisselen af met het witte rood der slagbomen...



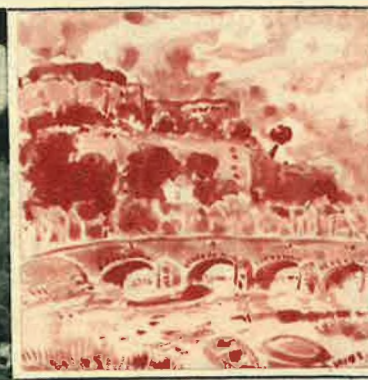
Weldra bereiken we Houyet en de lange helling naar Bertrix langs Beauraing, Gedinne en Paliseul. Alles wel aan boord. Niets loopt warm.

We verlaten de strenge Ardennen voor de flakallige Gaumestreek waar we een goederentrein kruisen die door twee locomotieven van Lotour gesleept wordt.



Alle voorbereidselen zijn gemaakt. Maurice Jacquemart stijgt in de stuurpost.

De uivormige toren van het station spitst achter een wilg die « treurt » om onze kille zomer. 7 h 43 juist. Wij vertrekken naar de Maas, de Lesse en de Semois.



...er dalen we reeds naar Namen door al « Mooie Dal » terwijl in de verte de gekanteelde toren van de St-Servaaskerk zich tegen de lucht aftekent.

We stoppen in het station van Namen-de-Schone. Geraezemoes. Groepjes zwaarbeladen scouts. Een fluitsein. Wij gaan de Maas oversteken...



Eventjes zacht remmen en daar staan we stil te Dinant, de stad der « Koperslagers » en tevens een draaischijf voor het toerisme.

Een kiekje en we verlaten de bekoorlijke Maasvallei. Onze 202.001 trekt te Anseremme over de brug die ons naar het kabbeld water van de Lesse brengt...



...we denderen voorbij Florenville, Pin, Izet met hun vrolijke namen en dalen naar Virtou waar de locomotief wordt afgehaakt...

Zij ruikt haar stal en haast zich naar het depot van Latour. Maurice Jacquemart keert in zijn standplaats terug.