

VANAF VOLGEND JAAR
VERNIEUWING WAGONS
BELGISCHE SPOORWEGEN

BRUSSEL. - De Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft vrijdag beslist 5.000 wagons van diverse types in 1971 en 1972 aan te kopen ter vervanging van verouderde types die nog dateren van de periode 1904-1908.

Met het oog op de verbetering van het treinverkeer op de lijn naar NAMUR bij het naderen van BRUSSEL heeft de Raad beslist een derde spoor aan te leggen tussen de stations BRUSSEL-LEOPOLDSWIJK en WATERMAAL.

De Raad heeft de aannemers aangewezen voor de uitvoering van verschillende grote werken, nl. de verlenging van de perrons bestemd voor de ontvangst van de internationale treinen te GENT-St.-PIETERS en de uitvoering van de elektrificatiewerken op het baanvak St.-NIKLAAS-GENT van de lijn ANTWERPEN-GENT, de bouw van een tunnel voor voetgangers en fietsers met het oog op de opheffing van overweg 63 te HERLINTS; de bouw van een overbrugging te LANGDORP; de bouw van een doorgang onder de sporen in de stations FRAMERIES en LIBRAMONT; de herstelling van de tunnels te LA LEIZE en ROANNE-COO en de viadukt te CHENEUX op de lijn RIVIERE-TROIS-VILLES; het optrekken van een dienstgebouw in de stations HEIST-OP-DEN-BERG en LEUVEN in de centrale werkplaats Salzines.

Naar persmededeling maandag 02 Nov 70

OVERGANGSBOGEN

vereenvoudigde constructie

Opvallend is dat op de meeste miniatuurnetten weinig of geen gebruik gemaakt wordt van "OVERGANGSBOGEN". Mechanisch is dit minder noodzakelijk in miniatuur dan in de werkelijkheid. Toch kan men, door het toepassen van overgangsbogen, het mechanisch en optisch effect veel verbeteren.

Hierna volgt een vereenvoudigde methode voor de toepassing van overgangsbogen op miniatuurnetten, vermits de toepassing volgens de werkelijkheid, te uitgebreide wiskundige vormen en meetkundige epures vereist.

VOORNAAMSTE VOORDELEN :

Deze voordelen zijn :

- 1° de "zwaai om de hoek" verdwijnt ;
- 2° de overhang der rijtuigen is minder geaccentueerd ;
- 3° mechanisch : minder "wringkracht" op de assen en kleinere kans tot ontsporen.

NOTA :

In deze studie is er geen rekening gehouden met de toepassing van de verkanting (dit is het hoger liggen van de buitenste spoorstaaf) in de bochten.

DEFINITIE : OVERGANGSBOOG :

Het is de kromme dat, in twee raakpunten, een rechte verbindt met een zuivere cirkelboog. Deze kromme heeft het verloop van een parabool (algebraïsche functie : $y = x^2$).

KENMERK : OVERGANGSBOOG :

Het is een meetkundige (wiskundige) constructie waarbij een geleidelijke overgang ontstaat van de oneindig lange boogstraal van de rechte tot de gegeven boogstraal van de zuivere cirkelboog.

BEREKENING :

Impirisch moeten de volgende parameters bepaald en opgesteld worden. Deze zijn :

- R : straal cirkelboog ;
- L : lengte overgangsboog (rechthoekige projectie) ;
- f : vermeerderingsfactor.

Deze drie factoren moeten in een bepaalde verhouding staan ten opzichte van elkaar, nl :

- L : minimum 0,8 R ; maximum 1,2 R ;
- f : normaal 0,1 R ; echter (bij voorkeur) 0,1 L.

Een vierde factor, nl f' , word bepaald door volgende verhouding :

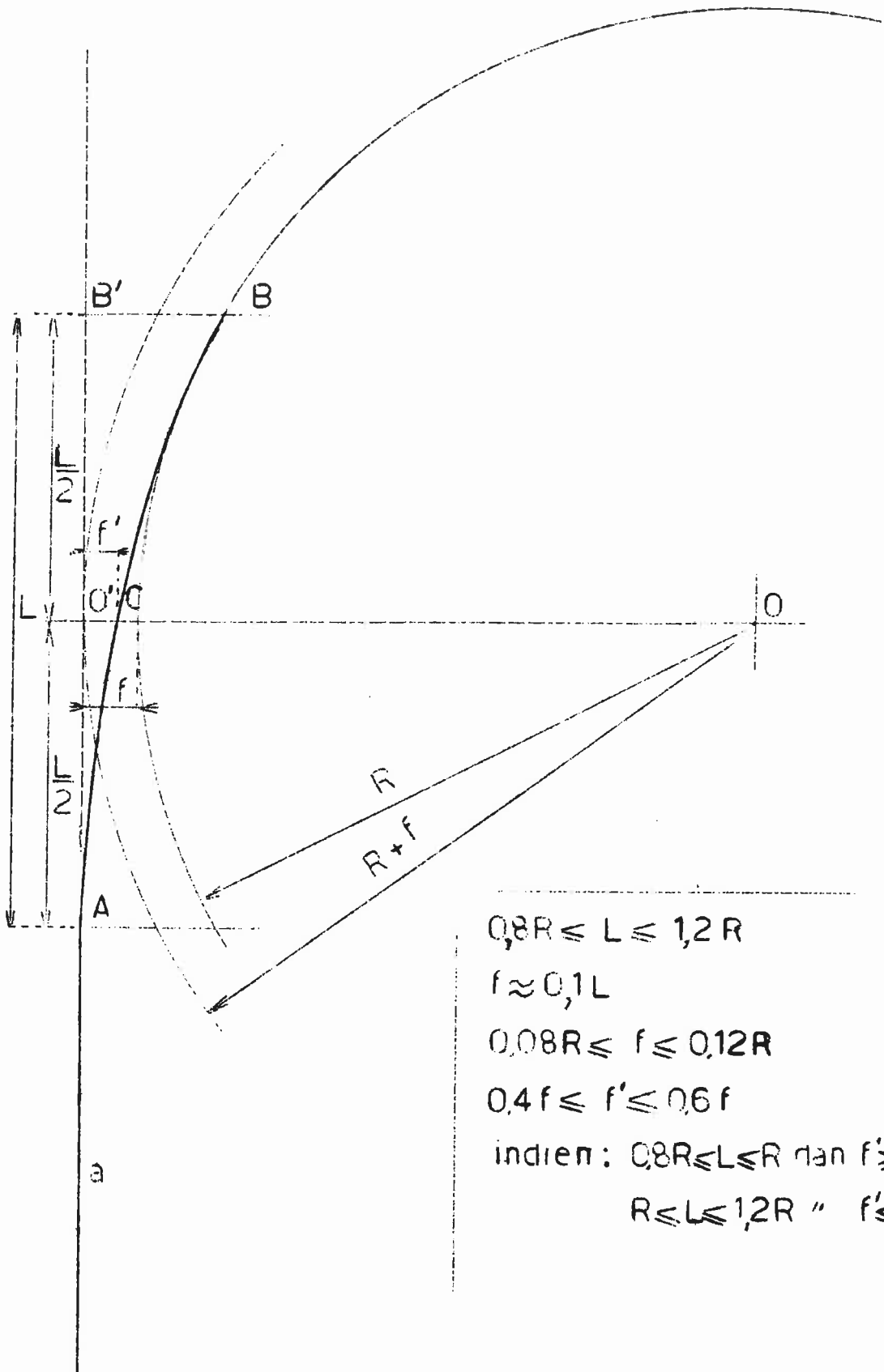
- f' : minimum 0,4 f ; maximum 0,6 f
dit t.o.v. de verhouding tussen L en R .

CONSTRUCTIE :

Op basis van de hoger aangehaalde parameters kan men overgaan tot de meetkundige epure van het gesteld probleem.

Werkwijze (zie figuur, blad 3) :

- in punt A , rechte a verlengen tot B' , zodat $AB' = L$;
- op AB' , punt O' bepalen, zodat $AO' = B'O' = L/2$;
- bepalen punt O , zodat $OO' = (R + f)$ (vertikale op a in O')
- uit punt O , cirkelbogen trekken met straal R en $(R + f)$;
- bepalen van punt B (rechthoekige projectie van B' op cirkelboog met straal R) ;



$$0,8R \leq L \leq 1,2R$$

$$f \approx 0,1L$$

$$0,08R \leq f \leq 0,12R$$

$$0,4f \leq f' \leq 0,6f$$

indien: $0,8R \leq L \leq R$ dan $f' \geq 0,5f$

$R \leq L \leq 1,2R$ " $f' \leq 0,5f$

- op aslijn OO' , uitzetten van punt C , zodat $O'C = f'$;
- punten A , C en B verbinden met een vloeiende kromme, deze kromme is de overgangsboog.

BESPREKING (voor schaal HO) :

Gezien men kan besluiten dat alle parameters afhankelijk zijn van de straal van de cirkelboog, moet men in functie van deze straal de andere gegevens opstellen.

R kleiner dan 40 cm :

dan : L bij voorkeur tussen R en $1,2 R$;
 f " " $0,1 R$;
 f' " " tussen $0,4$ à $0,5 f$.

R tussen 40 en 70 cm :

dan : L bij voorkeur gelijk aan R ;
 f " " $0,1 R$;
 f' " " $0,5 f$.

R groter dan 70 cm :

dan : L bij voorkeur tussen $0,8 R$ en R ;
 f " " $0,1 L$;
 f' " " tussen $0,5$ à $0,6 f$.

Deze cijfergegevens zijn niet bindend, maar zijn afhankelijk van de beschikbare ruimte en van het beoogd effect.

O V E R G A N G S B O G E N

D e e l 2 : vergelijkingGEBRUIKTE SYMBOLEN & VERHOUDINGEN :

- aanduidingen met indice 1 : epure met overgangsboog
- " " " 2 : " zuivere cirkelboog
- " " accent : symmetrische punten

verhoudingen : $R_1 = R_2 = 500 \text{ mm}$
 $L = R_1 = 500 \text{ mm}$
 $f = 1/10 R_1 = 50 \text{ mm}$
 $f' = 1/2 f = 25 \text{ mm}$ Schaal tekening : 1/10

BESPREKING :

De drie epures geven een vergelijking tussen de bochten, rekening houdend met ofwel de overgangsboog, ofwel de zuivere cirkelboog.

F i g. 1 : algemeen :

Hierin ziet men dat :

- verschuiving van het middelpunt ;
- verlenging van de boog ;
- uiterste grenzen van de boog liggen op zelfde rechten.

F i g. 2 : bocht van 90° :

Hierin ziet men dezelfde gegevens als in Fig. 1, doch waarbij het verloop beter tot uiting komt.

Mits het gebruik van een bepaalde straal en verhoudingen, kan de cirkelboog herleid worden tot een punt.

F i g. 3 : bocht van 180° :

Opmerkingen idem als voor Fig. 1, maar men stelt de vermeerdering vast van de nodige ruimte. Deze vermeerdering, verschuiving van rechte a' t.o.v. a'' , nl. S.

S staat in verband met f , in dit geval is $S = 2f$, maar algemeen is $S = (f_a + f_{a'})$.

NOTA : voor bochten met stompe of scherpe hoek volgt een afzonderlijke studie.

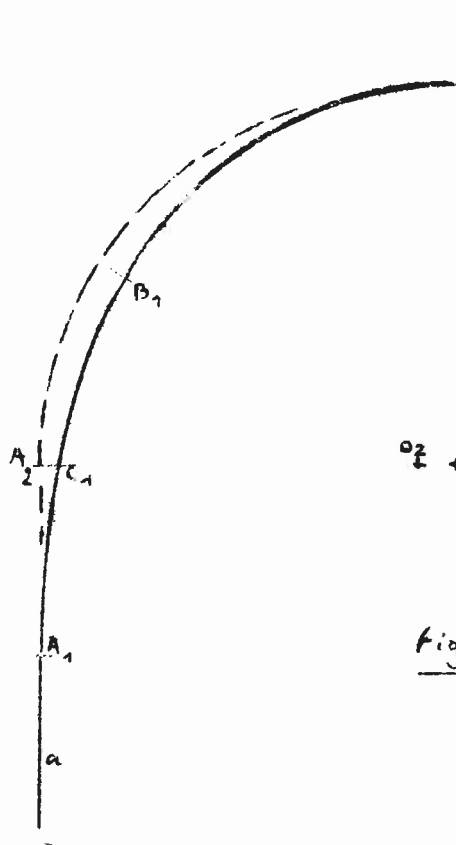


Fig 1

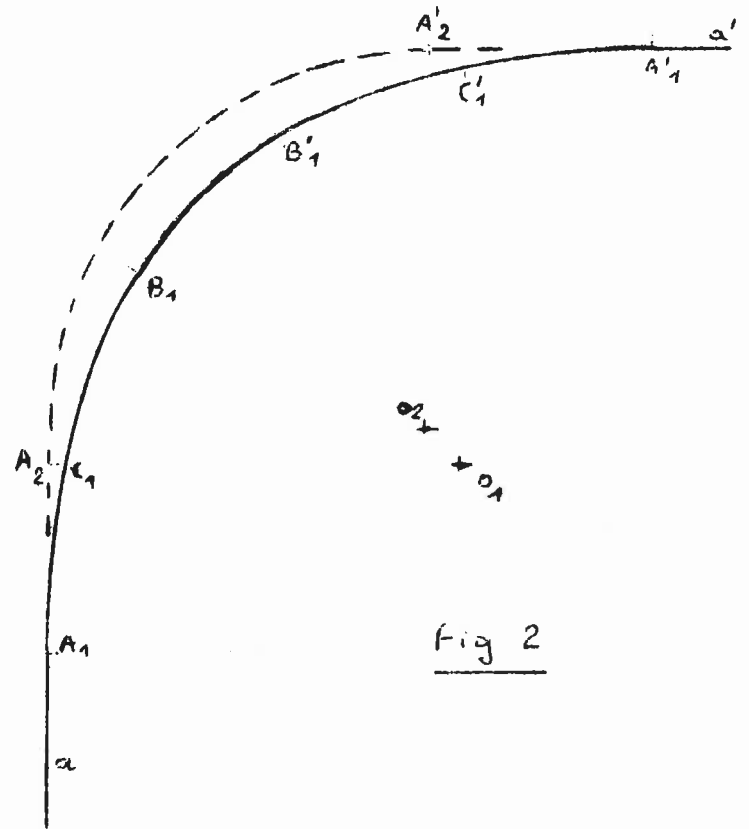


Fig 2

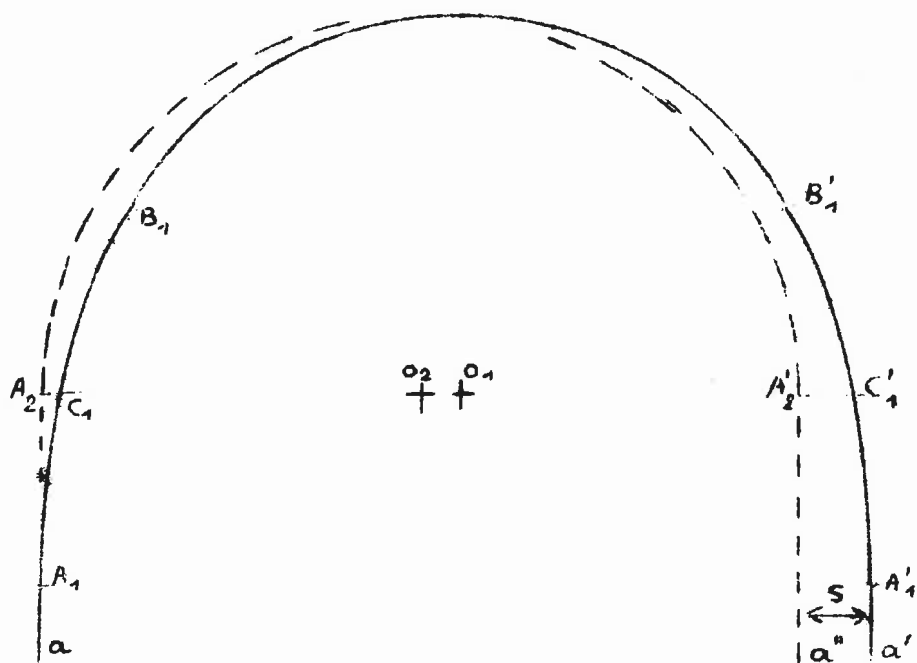
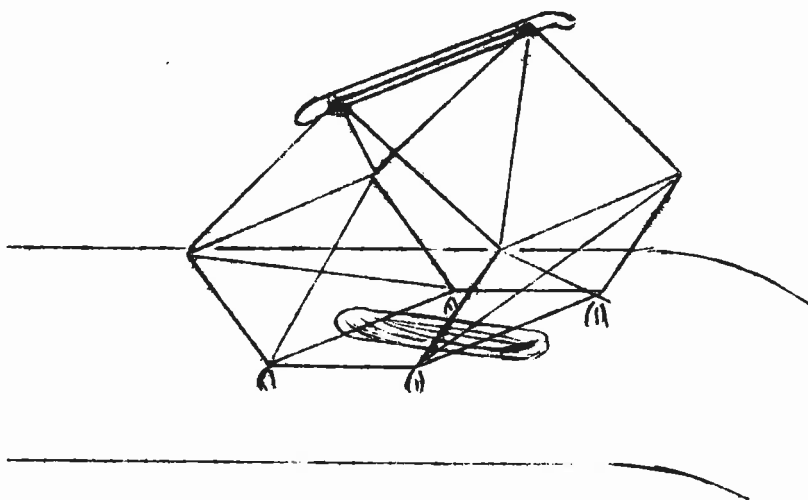


Fig 3



VOORDELEN VAN DE ELEKTRISCHE LOCOMOTIEF

Wanneer men een onderzoek insteld naar een willekeurige verbetering, moet men dit doen noch door het nieuwe procede te beschouwen als de uiteindelijke perfectie, noch - zoals men het dikwijls doet - door een systematische kritiek te voeren.

In feite, kan men dikwijls het volgende horen zeggen : " wat is het voordeel van de elektrische tractie t.o.v. de stoomtractie". Het antwoord is eenvoudig : er is niet "een" voordeel maar er zijn meerdere voordelen, zoals men uit volgende opsomming kan kan opmaken, zonder alle voordelen te behandelen.

- 1° Geen energie-verbruik bij stilstand. Dit evencens bij afdaling of wanneer de loco uitloopt.
- 2° Nethheid. Dit is zowel voor de reizigers als voor het personeel. Deze laatsten genieten dit op de loco alsook door het verdwijnen van de behandeling van kolen en slakken.
- 3° Geen vooropgestelde rijrichting, de loco heeft geen voor- of achterzijde en rijdt willekeurig in beide richtingen.
- 4° Geen rook : punt dat belangrijker is dan dat men denkt, daar, behalve de nethheid (2°) het zicht op de seinen, basis der veiligheid, niet meer verstoord word.
- 5° Geen oponthoud noodzakelijk voor de bevoorrading in energie.

- 6° Hoge aanzetsnelheid, dit bevoordeligt het voorstadsverkeer. Hieruit volgt dat, op geëlektrificeerde lijnen nieuwe haltes worden voorzien.
- 7° De E-loc is niet gespecialiseerd : ze sleept onverschillig personen- en goederentreinen. Dit in tegenstelling met de "stoom", waarbij verschillende types locos bestonden voor sneltreinen, omnibus en goederen, dit rekening houdend met de lijnen en het profiel.
- 8° De hulpbestuurder (indien aanwezig) staat werkelijk de bestuurder bij. Daarentegen was de stoker te druk bezet met de onderhoud van het vuur, waardoor hij maar theoretisch de machinist bijstond.
- 9° De E-loc kan veel zwaardere hellingen beklimmen dan een stoomloc. Dit doordat de elektrische motor een constant koppel heeft.
- 10° Op ieder ogenblik is de loco gebruiksklaar
- 11° De E-loc vervoert zijn energie niet, maar put deze uit de bovenleiding, also kan zij gedurende een uur een supplementaire arbeid verrichten. Daardoor ontstond een nieuwe eenheid, onbekend op ander gebied, het uurvermogen.
- 12° Het rendement is 80 %, voor stoomloc amper 10 %.
- 13° Zij kan rijden zonder stoppen. De nodige energie is steeds ter beschikking.
- 14° Afschaffing van het energie-transport (kolen) naar de locodépos. De elektrificatie vereist, voor dezelfde exploitatie als met stoom, de helft van de noodzakelijke brandstof (kolen) om de thermische centrales te bedienen. Deze kolen mogen van een mindere kwaliteit zijn.
- 15° Vermindering van het aantal locomotieven.
(Algemeen : 1 E-loc = 3 Stoomloc)
- 16° Vermindering van het personeelsaantal in de opstelplaatsen (ongeveer 40 %). Minder zwaar en gevaarlijk werk voor dit personeel.
- 17° Bij ongevallen biedt de elektriciteit minder gevaar voor brand en brandwonden.
- 18° Verruiming van het gezichtsveld van het rijdend personeel (bestuurder vooral in de loco), dus grotere veiligheid.

- 19° Verhoogd confort voor het rijdend personeel, dit in vergelijking met de machinist en stoker.
- 20° Geen brandgevoer voor de onmiddellijke omgeving van de spoorlijn (sintels, vonken, enz).
- 21° Voor gelijk vermogen, kleiner rijklaar gewicht dan bij stoomloco (geen kolen en water, dus geen tender = bijkomende belasting, dus energieverbruik).
- 22° Verdwijnen van de waterbevoorradingsplaatsen langs de lijn (besparing en minder handenarbeid - opheffing van het vorstgevaar in de winter).

Dit is een kleine greep uit de mogelijke vergelijkingspunten waardoor de voordelen kunnen bepaald worden.

Zoals men ziet is het eenvoudig een lijst op te stellen van de voordelen van de elektrische locomotief t.o.v. de stoomlocomotief. Het andere woorden, tussen de elektriciteit en het symbool van de spoorwegen, de "stoom".

NOTA : Bepaalde aspecten zijn ook bruikbaar voor een vergelijking tussen locomotieven met elektrische motor en deze met een thermische- (ontploffings-) motor (Diesel).

Nieuwe nummering van de NMBS krachtvoertuigen.

=====

door Gentiel Deconinck.

De huidige nummering van de N.M.B.S. - krachtvoertuigen omvat zes cijfers. De nummering wordt nu vernieuwd op basis van getallen van vier cijfers. Het traktiematerieel wordt ingedeeld in tien klassen, op hun beurt in reeksen onderverdeeld. De aanpassing moet volledig af zijn tegen 1-1-1971.

- Klasse 0 : elektrische motortreinstellen
- Klasse 1 : elektrische locomotieven voor reizigerstreinen (hoge snelheid)
- Klasse 2 : elektr. locomotieven voor gemengde diensten (reiz. + goeder)
- Klasse 3 : voorbehouden
- Klasse 4 : diesel motortreinstellen
- Klasse 5 : baandiesellocomotieven (groot vermogen)
- Klasse 6 : " " (middelmatig vermogen)
- Klasse 7 : rangeerdiesellocomotieven (groot vermogen)
- Klasse 8 : " " (middelmatig vermogen)
- Klasse 9 : " " (klein vermogen)

Modelspoorwegen : de schaalverhoudingen

=====

- Spoor 1 : schaalverhouding 1/32 - spoorwijdte 45 mm
- Spoor 0 : " 1/43 " 32 mm
- Spoor 00 : " 1/75 " 19 mm (Eng. + USA)
- Spoor H0 : " 1/87 " 16,5 mm
- Spoor S : " 1/64 " 22,5 mm (USA)
- Spoor TT : " 1/120 " 12 mm
(Table Top)
- Spoor N : " 1/160 " 9 mm
(Negen, Neune, Nine, Neuf)

De Belgische Elektrische Motortreinen

De elektrische treinstellen kwamen in dienst op de lijn Brussel-Antwerpen in 1935. Twaalf vierdelige treinstellen, type 1935, werden gebouwd voor die eerste geëlektrificeerde NMBS-lijn. Acht treinstellen kregen in 1939 twee rijtuigen bij, zodat ze zesledig werden. Heden zijn die 12 stellen niet meer in dienst. Enkele werden onlangs verbouwd tot speciale posttreinen. Acht nieuwe tweedelige stellen, type 1939, kwamen in 1939 de lijn vervoegen. Na de oorlog kreeg de elektrificatie een verdere uitbreiding, zodanig dat naast elektrische locomotieven ook nieuwe treinstellen werden gebouwd. In 1969 waren bij de NMBS 352 elec. motortreinen in dienst.

Al deze treinstellen zijn tweeledig en uitgerust met automatische koppeling, zodat ze onderling treinen vormen van minstens tien rijtuigen dus totaal vijf stellen.

De motortreinen worden ingedeeld in de nummerreeks 223.001 tot 228.999. Hun type wordt bepaald volgens het bouwjaar. De maximum snelheid is 120 km/uur, sommige types tot 140 km/uur, b.v.: types 55 en 66.

<u>De types</u>	<u>aantal</u>	<u>nummering</u>
1935	12	niet meer in dienst: 1962
1939	3	228.001-008 post;
1946 prototype	1	228.009
1950	25	228.010-034
1951 prototype	1	228.501
1953 zelfde als 50	15	228.035-049
1954	79	228.050-128
1955	37	228.502-533
1956 BUDD-roestvrij	22	228.129-150
1957 BENELUX	4	220.901-904
1962	100	228.151-250
1963	20	228.251-270
1966	40	228.601-640

De belgische diesellocomotieven.

=====

De eerste belgische diesellocomotieven werden besteld in 1951. Het waren twee reeksen rangeerloes van elk zes eenheden, Bo-Bo type 270 diesel-elektrisch en D type 271 diesel hydraulisch. Deze loes werden niet alleen gebruikt voor rangeringen, maar ook voor het slopen van zware goederentreinen. In 1953 volgde een tweede bestelling van 95 baandiesellocomotieven w.o. 55 loes Bo-Bo type 201 en 40 loes Co-Co type 202, 203 en 204.

De 40 Co-Co loes werden als volgt verdeelt:

13 loes 202	-	120 km/uur met verwarmingsketel
19 loes 203	-	120 km/uur zonder verwarmingsketel (goederentr.)
8 loes 204	-	140 km/uur met verwarmingsketel

In model HO wordt type 204 vervaardigt door Märklin, Fleischmann en Piko. Vier loes type 202 werden in België gebouwd voor de Luxemburgse spoorwegen CFL, aangeduid als reeks 1600. Er bestaat een Zweedse uitvoering, geleverd aan Noorwegen, (DI 3); en Denemarken (MY1100). Van 1963 tot 64 werden eveneens door de Zweedse industrie 20 dergelijke loes geleverd aan de Hongaarse spoorwegen, reeks M 61. Het Amerikaans uiterlijk van de prachtige lokomotieven komt, doordat de Zweedse en Belgische bouwers, vergunningshouders van General Motors, in gemeen overleg met deze firma een carrosserie ontworpen hadden, dat geïnspireerd is door die van de Amerikaanse "Road Passengers".

Na het verschijnen van deze zware dieselloes, volgde een ganse reeks rangeerloes met hydraulische overbrenging, types 250, 252, 253 en 272. In het vooruitzicht de stoomtraktie op de niet geëlectrificeerde lijnen te vervangen door dieseltraktie, kwamen in 1963 de zware Co-Co loes 200 en 205 in dienst. Van het type 205 werden 20 loes gebouwd voor Luxemburg, reeks 1800. In 1965 en 66 verschenen de Bo-Bo types 210 en 212, die de laatste stoomloes type 64 en 29 vervingen. Ook bij de rangeerdiensten moest de stoomtraktie er aan geloven, waardoor een grote verscheidenheid van dieselloes types het licht zag.

Typeverdeling N.M.B.S.-diesellocomotieven

=====

Het typenummer 200 tot 299

1. Baanloes

van 200 tot 209	(1800 tot 2200 PK)	- zware
210 219	(1400 1500 PK)	- middelbaar
220 229	(900 1000 PK)	- lichte

2. Rangeerloes

van 230 tot 239	(minder 399 PK)
240 249	(400 tot 499 pk)
250 259	(500 599 pk)
260 269	(600 699 pk)
270 279	(700 799 pk)

3. Diesellocestypes

Baanloes.

<u>Type</u>	<u>assen</u>	<u>bouwjaar</u>	<u>aantal</u>	<u>max.-sn.</u>	<u>overbrenging</u>
200	Co-Co	1963	93	120km:u	elektrisch
201	Bo-Bo	1954	54	120km:u	"
202	Co-Co	1954	13	120km:u	"
203	Co-Co	1954	19	120km:u	" goed.
204	Co-Co	1954	8	140km:u	"
205	Co-Co	1963	42	120km:u	"
210	Bo-Bo	1964-66	106	120km:u	"
211	Bo-Bo	1962	6	120km:u	hydrau. protot.
212	Bo-Bo	1964-66	136	120km:u	elektrisch
213	Bo-Bo	1965	6	120km:u	hydrau. protot.
222	Bo-Bo	1962-63	3	80km:u	" "

Het effectief in 1969 bedroeg 486 baandiesellocomotieven.

Rangeerloes.

<u>Type</u>	<u>Assen</u>	<u>Bouwjaar</u>	<u>Aantal</u>	
230	B	1961	60	locotraktor
232	C	1961	25	
250	C	1954	60	
252	C	1954	35	
253	C	1954	25	
260	C	1961	69	V 60 (V 260)
261	C	1961	3	
262	C	1965-66	53	
270	Bo-Bo	1952	6	elektrische overbranging
271	D	1952	6(5)	oorspronk. eenheid
272	D	1954	15	
273	C	1965-66	35	

De maximum snelheid van de rangeerloes is vastgesteld op 60 km/uur.

Aantal rangeerloes in 1969 : 393 loes.

Totaal dieselloes in 1969 : 879 loes.

In miniatuur H.O. hebben wij type 204 van MÄ - Fl - Piko
rangeerloc type 260 van MÄ - Fl

Het toeval wil nu dat bij de nieuwe nummering van de D.B. de V 60
ook 260 wordt, zoals de Belgische versie.

Tot slot Trixloc V 36 (zonder uitkijkkap), gelijkt op de rangeer-
type 250 - 252 en 253

Gentil Deconinck.

=====

Brussel-Centraal : spoorwegsalon 1970.

Het Salon 1970 (24 okt-0 nov) was voor de amateur-spoorweglief-
hebber, betreffende modellen zeer arm, n.a.w.: geen enkele impor-
tateur of verdeler van miniatuur-modellen was vertegenwoordigd.

Het Salon kan ingedeeld worden in zes grote afdelingen:

1. stand A.R.B.A.C. (zeer mooie tekeningen en gravures te koop)
2. stand A.M.U.T.R.A. prachtfotos en twee maquettes (vermoed. 0)
3. Ministerie van Verkeerswezen : grote stand met tekeningen,
plans en fotos van de in uitvoering zijnde of geplande werken
voor het gemeenschappelijk vervoer in de vijf grote agglomera-
ties (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent, Liège). Op te mer-
ken (als "strop(pendragers)"); de constructietekening (zijaan-
zicht en horizontale doorsnede) van de toekomstige rijtuigen
M.I.V.G.
4. Afdeling constructeurs, waaronder ACEC-Westinghouse, Kiepe-
Electric, Siemens, Cockerill-Ougree enz., waarbij voornamelijk
de nadruk wordt gelegd op de automatisatie, de schijfremmen
(in de wielflens of op de as) en de automatische koppeling.
Verder allerlei onderdelen voor spoorwagn materiaal.
5. Tourisme, zoals gewoonlijk: folders (SBB, Wagons-Lits, SNCF)
6. Modellen : schaal 0 - enkele prachtexemplaren van de vroegere
Belgische Spoorwegen (rijtuigen en loco's).

Gilbert Waezen.

=====

Verslag over de Filmavond van 17-10-1970

In de ruime vergaderzaal van het café-restaurant "Centfal",
Botermarkt 9 te Gent, had voor een uitgelezen publiek, een film-
avond plaats ingericht door A.M.S.A.C.

De welbezette zaal was dan ook één aandacht toen voorzitter Balot
R. de acht en dertig aanwezigen begroette.

Met een dank voor deze talrijke opkomst en een inleidend woordje van de voorzitter, onderhield de heer VANDERSTUYF Laurent, gedurende gans deze avond het publiek met de projectie van dias opgenomen door verschillende leden en hierbij de nodige commentaar verstrekkend

Deze verslaggevers waren in de eerste plaats de heren Vanderstuyf Laurent, Balot Roland, Claeys Guy, De Meyer Fredinand, Puers Robert, Thysebaert Ferdinand en Van Waeterneulen J.

De vertoonde dias hadden betrekking op de uitstap uitgeschreven door A.M.S.A.C. naar Madurodan op 30-8-1970, over persoonlijke ondernomen uitstappen naar Oostenrijk, Zwitserland en om ons eigen landje niet te vergeten, enkele opnamen gemaakt in het museum van Schepdaal en enkele seinen in dienst bij de N.V.B.S.

Tot besluit kregen wij twee filmen te zien, één opgenomen door onze sekretaris D'hoolaege André, een kleurenfilm over onze jongste uitstap naar Madurodan en een documentaire film, eigendom van de heer Haeyen Albert, specifiek over de Engelse Spoorwegen.

Dat al deze onderwerpen de kijkers boeiden, werd bevestigd door het langdurig applaus die de presentators mochten oogsten.

Iedereen drukte de wens uit dat A.M.S.A.C. verder zou gaan met het inrichten van soortgelijke voordrachtavonden.

Wel weze het gezegd dat er onder de leden van A.M.S.A.C. verborgen talenten schuilen. Dit was te merken bij de projectie van enkele dias over de persoonlijke H.O.-baan van de heer Puers Robert.

Mijnheer Puers, van harte proficiat voor de zorg en de kunde die U aan de dag legde om uw miniatuurbaan op te bouwen en waarvan gij ons nu het bewijs leverde.

Deze interessante en tevens gezellige avond werd besloten met een dankwoord door de heer voorzitter en meteen een punt zette aan deze lovende culturele avond ingericht door A.M.S.A.C.

De sekretaris, A. D'hoolaege.

Verslag door onze schatbewaarder, na een bezoek aan een onzer leden.
=====

Verwonderd heb ik gekeken, dat bij een bezoek aan één onzer leden, op zijn minispoor, een eigen gebouwd dubbel exemplaar van een locomotief rondtoerde. Het geduld kennende tot het bouwen van zo'n exemplaar, moest ik hen dan ook feliciteren voor het resultaat.

Weinige tijd nadien was dat dubbel exemplaar gegroeid tot een driedelige loc, en daar het eerste exemplaar reeds een navolging gekend heeft, nog strafferen gedurfd, ben ik zo vrij deze moedige bouwers een tip te geven om de bedrading van dit zeer sterke trekpaard te simplifieren, zonder weinig aan de drie motoren te veranderen

Het grote probleem is het onpolen of inverseren, wanneer twee loks op het zelfde ogenblik overstroom krijgen, zal het in de meeste gevallen maar één loc zijn die ongepoold wordt; wat nu indien we drie loks terzelfde tijd moeten van rijzin veranderen

Liefst houden wij naar één inverseur over bij het maken van een dubbele, drieledige of nog straffer een vierdelige Santa-Fé-loc (dit voorbeeld berust bij ons gewezen lid Mr Pijck J.).

Men kan altijd de uitgenomen omschakelaars bewaren als reserve, en aan de loks hun motor moet niets meer veranderd worden. Juist van deze verwijderde inverseurs worden de draden losgesoldeerd welke aan de veldwikkelingen vastgehecht waren en vervolgens aan de blijvende omschakelaar gesoldeerd.

Zoals op het schema is aangegeven, moet men uittesten, dat de motoren in de stand van de schakelaar in de zelfde richting draaien, let wel op het schema is getekend met de motoren draaiende in de zelfde richting. Wanneer nu eenmaal de loks bij het bouwen, voor de goede trekkracht de rijwijze veranderd wordt door éénmaal de tandwielen rechts, en aan de volgende maal de tandwielen links op de sporen te plaatsen, dan moet men er zorg voor dragen een kruising in de bedrading te legen, zoals de stippellijn aantoond.

Ik wil wel verder uitbreiden. Dit schema is niet alleen geldig voor ongebouwde locs, maar ook voor gekoppelde locs; b.v.b. twee vast-gekoppelde stokers. In dit geval gebruiken wij de draden van de ene loc naar de andere om de Umslangen te initeren. Wat een zicht !!!! een ander gedacht wat denkt U van twee aaneengekoppelde diesels, zoals de treinen die vóór de elektrificatie het traject naar Keulen deden, of verder, wat gedacht van twee of meer U.S.A.-diesels - allen met motor en één ompoling.

Deze onbouw brengt natuurlijk andere rijproblemen met zich. Daar E-locs geen of praktisch geen problemen hebben - door de pantograaf-kunnen bij stoom in dubbele traktie - na het verwijderen van één sleper - zij rijden immers in spoortermen "schoorsteen vooraan" minder problemen ontstaan in de bestaande stopsekties.

Met twee of meer sleepers zijn de stopsekties te klein, één sleper is dus voldoende, doch laat hen op de tweede of middenste lok, want bij het rugwaarts rijden zou de lok praktisch voorbij het signaal stoppen. De leden die met stroomspoorkring rijden, moeten opletten met de pedalen voorbij het sein, deze moeten minstens 1 1/2 lok voorbij het sein geplaatst zijn, dit om te beletten dat de eerste as zichzelf op onveilig zou plaatsen, dus nag het sein naar op rood staan, wanneer de sleper de pedaal afreed.

De schatbewaarder - L. Vanderstuyf.

VERSLAG VERGADERING dd 15 Dec 70

Aanwezig, de Heren DE BROE, DE CONINCK, MAREEN, SCHELLYNCK (laattijdig), VANDERSTUYF L & M, VAN DE WALLE W & R, VAN DURME en VAN WATERMEULEN.

Verontschuldigd, de Heren BALOT en D'HOOLALGE (allebei wegens dienstregeling).

DAGORDE :

Voorgezeten door MAREEN G
Geopend om 20.30 - gesloten om 21.55

Gezien deze vergadering geland was als werkvond, maar door de verdeling van de aanwezige personen (naargelang specialiteit), was het niet mogelijk de normaal voorziene werken uit te voeren. Hierom werd besloten een gespreksavond te voeren.

Activiteiten :

- 1° Welkomstwoord gericht aan de leden ;
- 2° Bondig verslag Bestuursvergadering dd 10 Dec, waarbij volgende punten aangehaald :
 - a) Statutaire vergadering op 19 Jan 71 ;
 - b) Mededeling van voorgestelde wijzigingen aan "Reglement Inwendige Orde" ;
 - c) Navraag candidaturen voor bestuurslid ;
 - d) Onder voorbehoud van wijziging, bespreking programma januari-maart 1971 ;
- 3° Bespreking nummering (oude en nieuwe) van locomotieven en treinstellen (DE CONINCK-MAREEN) ;
- 4° Bespreking van de wervan lijn ANTWERPEN-Linker Oever-GENT-St-Pieters (VANDERSTUYF L) ;
- 5° Voorstelling exclusieve foto's M.I.V.G. (VAN DE WALLE) ;
- 6° Bondige bespreking van bedradingsprincipes (MAREEN) :
 - a) Soorten geleiders (doorsnede minimum 1,5 mm²) ;
 - b) Losse geleiders en kabelbomen ;
 - c) Bevestiging ;
 - d) Ringleidingen en aftakkingen (distributoren) ;
- 7° Uiteenzetting waarom, voor het ogenblik, niet zal overgegaan worden tot de bespreking van combinatoren (Eertijds principieel aangevangen door wijlen de Heer DE BOEVE) ;
- 8° Varia.

Waarnemend Voorzitter

MAREEN G
Techn Raadg

