

# Désiré VRANCKX en Georges SCIEUR verbeteren



## Te Aarschot

Het uitnemen en terugplaatsen van de overhittingselementen van de locomotieven is, in al onze locomotievendepots, een dikwijls voorkomend, zeer lastig en zelfs gevaarlijk werk.

Voor twee bankwerkers zonder bijkomende hulp is dit werk moeilijk uit te voeren.

Om een enkel element te herstellen moeten vaak een, twee tot drie rijen elementen uitgenomen worden, op de vloer gelegd, aldaar hersteld en daarna teruggeplaatst.

Door hun speciale vorm zijn deze elementen moeilijk te hanteren en verwekken ze dikwijls ongevallen.

Om deze moeilijkheden te verhelpen heeft meestergast eerste categorie Désiré Vranckx van het locomotievendepot Aarschot en zeer praktisch platform ontworpen en samen met bankwerker E. Van Rompay gebouwd.

De elementen worden uit de locomotief gehaald, op het platform gelegd door de twee bankwerkers, aldaar door hen hersteld en daarna teruggeplaatst.

Het versjouwen van de elementen op de vloer en tijdens het terugplaatsen ervan in de locomotief wordt aldus uitgeschakeld.

Zo wordt de veiligheid bij de uitvoering van dit werk aanzienlijk verbeterd zonder dat een beroep moet gedaan worden op bijkomende arbeidskrachten.

Het platform zelf, uitgevoerd in oude huizen, kan zeer vlug opgebouwd worden. Het kan na gebruik samengeplooid en op wieltjes van het ene naar het andere spoor gevoerd worden.

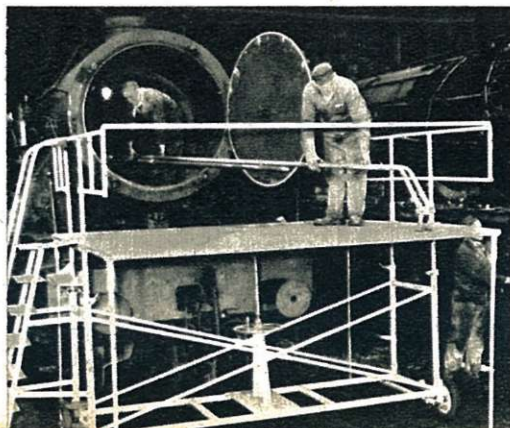
Een werkelijke vondst is eveneens het samenbrengen van al het gereedschap : sleutels, stopblokken, heftoestellen, naamplaatjes, enz., op een vaste plaats met aangepaste slogans.

Na het einde van het werk kan de meestergast met één oogopslag vaststellen of al het gereedschap op zijn plaats staat en niet bleef rondslingeren in de schouwkuilen en sporen.

Meestergast Vranckx heeft nog andere uitvindingen op zijn actief :

- 1) Een toestel voor het plaatsen en vervangen van de afdichtingsvoeg tussen de transmissie en de compressor bij de motorwagens T. 602-603 ;
- 2) Een toestel voor het uittrekken van de aandrijftappen 409 K 37 van de compressor type K 105 uit de transmissie van M.W. 603.

In beide gevallen is de veiligheid ermee gediend en worden aanzienlijke besparingen verwezenlijkt.



## Te Salzannes

Toen de C.W. Salzannes opnieuw belast werd met de herstelling van zekere typen van locomotieven, waaronder de typen 29, voelde Georges Scieur, een planningman van de draaiwerken die vroeger zelf een uitstekend draaiwer was, zich « diep bekommerd ». Dat is de uitdrukking die hijzelf gebruikt om het onbehaaglijk gevoelen te beschrijven dat hem bekwam wanneer hij zag hoe zijn werkmakers zich afsloofden tijdens zekere bewerkingen.

Georges Scieur, die alleen maar de lessen van het lager onderwijs gevolgd heeft, maar tijdens een drie en dertig jaar lange, uitstekende dienst zijn op-



merkingsgave en praktische schranderdheid flink ontwikkelde, dacht dat het nooit te laat is om de handen uit de mouwen te steken en begon na te denken over de problemen die hem « bekommerden ». Weldra vond hij verscheidene gereedschappen uit waardoor de produktiviteit kan opgevoerd worden en de vermoeienis tevens verminderd.

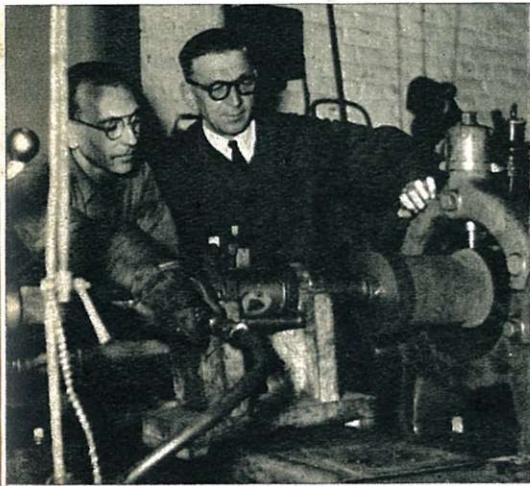
Zo ontwierp hij twee nieuwe toestellen die, met een volledige veiligheidswaarborg, een verbetering aanbrenge aan :

- het gereedschap dat gebruikt wordt om de Hunt Spillersegmenten van de locomotieftypen 1, 29 en 40 te bewerken ;

# de gereedschappen

— het gereedschap waarvan men zich bediende om de zuigerringen van de stoomverdelingsschuif van het locomotieftype 29 af te werken.

De plaats ontbreekt ons voor een omstandige beschrijving van al de technische verbeteringen die ontsproten aan zijn uitvindingsgeest. Maar door onze foto's kan men zich een oordeel vormen van een andere verwezenlijking van Georges Scieur. Op de eerste foto bemerkt men hoe de draaier Plumier een kegelvormige stop in het hart van een as drijft met een zware hamer. Deze werkwijze was lastig en gaf geen voldoende veiligheidswaarborgen. Wanneer een cilindervormige stop moest ingedreven



worden, dan moest de as zelfs tot bij een hydraulische pers verplaatst worden door een reeks tamelijk gevaarlijke behandelingen.

Om deze moeilijkheden en risico's te verhelpen, kwam Georges Scieur op een zeer eenvoudig idee : de tapen doen indrijven door een revolverhamer die rust op een aangepaste steun. Onze tweede foto, waarop de uitvinder van het nieuwe systeem eveneens voorkomt, toont deze vereenvoudiging.

De Maatschappij heeft Georges Scieur beloond en zijn werkmakkers zijn hem erkentelijk omdat hij het werk minder vermoeiend en minder gevaarlijk maakte.

HET SPOOR

## A. LALMAND en M. VERVOODE

### hadden hetzelfde idee over een schop...

Hoelang hebben de spoor mannen van de Baan niet gedroomd van een ideale schop waarmee de metalen dwarsliggers vlugger en nauwkeuriger zouden kunnen opgehoogd worden ?

Al de netten en zelfs de Kongolese droomden daarvan. Een koloniaal op vakantie vertelde immers aan onze werkmakker August Lalmand van La Sambre, dat hij een systeem zocht waarmee de taak van al de spoor mannen zou vergemakkelijkt worden, zelfs indien ze nooit school liepen en niet vertrouwd zijn met de symbolische waarde der cijfers die de werkopzichters op de dwarsliggers aanbrengen om de hoeveelheid onder te stoppen steenslag aan te duiden.

Onze werkmakker, die het probleem door en door kende (van zijn 37 dienstjaren bracht hij er 28 door als baanmeester !) begon eens flink door te denken, zowel voor de negers als voor de blanken, en ontwierp een schop bestaande uit :

- een buis waarin een stang loopt die door een kruk bediend wordt ;
- een spiraalveer in de verlenging van de stang ;
- een schraper, verbonden met de veer, die zich over de schop kan verplaatsen.

Dat was al een voorname verbetering t.a.v. de vroeger reeds beproefde schop die eveneens een schraper bevatte welke bediend werd door middel van een stalen draad en van een koppeling waarvan de stevigheid te wensen overliet.

August Lalmand, die gans bijzonder dacht aan onze Kongolese werkmakkers, voorzag de buis, bovendien, van een reeks genummerde inkepingen waarin de kruk kan geschoven worden ten einde de loop van de schraper te doseren en, bijgevolg, ook de hoeveelheid steenslag die nodig is om een ophoging te bekomen welke overeenstemt met het cijfer dat de werkopzichter op de dwarsliggers heeft aangebracht.

Met dit systeem kan iedereen « onderstoppen ». Men moet niet meer zoals de goede spoorleggers, bekwaam zijn om de steenslag op zicht met een gewone schop af te wegen.

*Op enkele kilometer van « Hitlers tunnel » (zo noemt men de tunnel van Ham-sur-Heur) sedert hij, tijdens een nacht van 1940, tot schuilplaats diende aan de man die naar Parij. trok om er over de Champs-Elysées te paraderen) bespreekt een ploeg de voordelen van de nieuwe steenslagbak van de Lalmand-schop (de uitvinder, in uniform, houdt haar vast en van de Vervoode-schop (de uitvinder staat uiterst links op de foto). De ploegbaas toont de opstaande randen met schaalverdeling, waarop men de verschillende standen van de schraper kan terugvinden.*



## ONZE UITVINDERS • ONZE UITVINDERS

Terwijl A. Lalmand zijn systeem beproefde, wist hij nog niet dat, te Aat op een andere groep, de jonge sectiechef Maurice Vervoode, bezorgd om hetzelfde probleem, een ander model van schop met schraper vervaardigde. Deze is thans bijna volledig op punt gesteld door de werkplaats Bascoup, rekening houdend met de samengebundelde ervaring van de twee uitvinders, die nu in dezelfde sector verenigd zijn : M. Vervoode werd sedert maart 1959 aan de groep Charleroi gehecht.

De Vervoode-schop, 34 cm breed, is, langs beide zijden, voorzien van twee opstaande randen waarop een schaalverdeling werd aangebracht die toelaat de verschillende standen van de schraper terug te vinden. Deze standen stemmen overeen met de onder te stoppen hoeveelheden, wat echter niet uitsluit dat men, bovendien, nog merktekens kan aanbrengen op de steel die uit een stalen buis van 25 mm bestaat (hij zou veel lichter zijn in duraluminium). Deze buis bevat een mof die de schraper bedient door tussenkomst van twee buigzame platen. Zulke schikking vermijdt een bezwaar : de schop wordt niet meer in twee vakken verdeeld door de leibuis. De steenslag wordt nu eenvormig verdeeld en de vereiste hoeveelheid kan zeer gemakkelijk gedoseerd worden. De schop is nauwkeurig, stevig, handelbaar en bijna automatisch.

Beide uitvinders hebben nog andere verwezenlijkingen op hun credit. Om het systeem van de afgemeten onderstopping voordelig aan te vullen, heeft A. Lalmand een bak voor steenslag, in de vorm van een vultrechter, op punt gesteld, die een werkelijk voordeel biedt boven de andere tot nog toe gebruikte typen. De bediende die er de steenslag moet in opscheppen, zal zich niet meer moe maken ; hij moet alleen maar zijn schop zachtjes tegen het onderste deel van de vultrechter duwen en de steenslag rijst erin door de zwaartekracht. We moeten hier ook nog aanstippen dat M. Lalmand vroeger reeds een verwarmingstoestel voor de inspectiedraisines had verwezenlijkt.

Wat M. Vervoode betreft, hij vervaardigde :

- Een dansometer om de ledige ruimte onder de losse dwarsliggers juist te meten ; dit toestel wordt niet meer beïnvloed door de trillingen die ontstaan bij de doorrit der treinen (de bijregeling van de losse dwarsliggers is een van de essentiële bewerkingen die onafscheidelijk verbonden zijn met de afgemeten onderstopping) ;
- Een laadmal (klein model) voor het onderste gedeelte : licht van bouw, laat zij toe rekening te houden met de voorschriften van het algemeen reglement van de Baan betreffende de verbreding van de laadmal in functie met de straal der bochten ;
- Een laadmal (groot model) voor het bovenste gedeelte : licht, gemakkelijk te vervoeren en volledig uiteenneembaar, laat zij een rechtstreekse aanwijzing van het belemmeringspeil toe en een juist nazicht bij de aanneming van de bijzondere vervoeren.

De Maatschappij heeft het initiatief, de vindingrijkheid en het door-drijvingsvermogen van beide bedienden beloond en beslist dat de schop met schraper algemeen zal gebruikt worden. Dit werktuig zal de arbeid van de werklieden verlichten en terzelfder tijd de omvang van het werk en het rendement der ploegen verhogen.

Foto R. De Loz-Biard.

