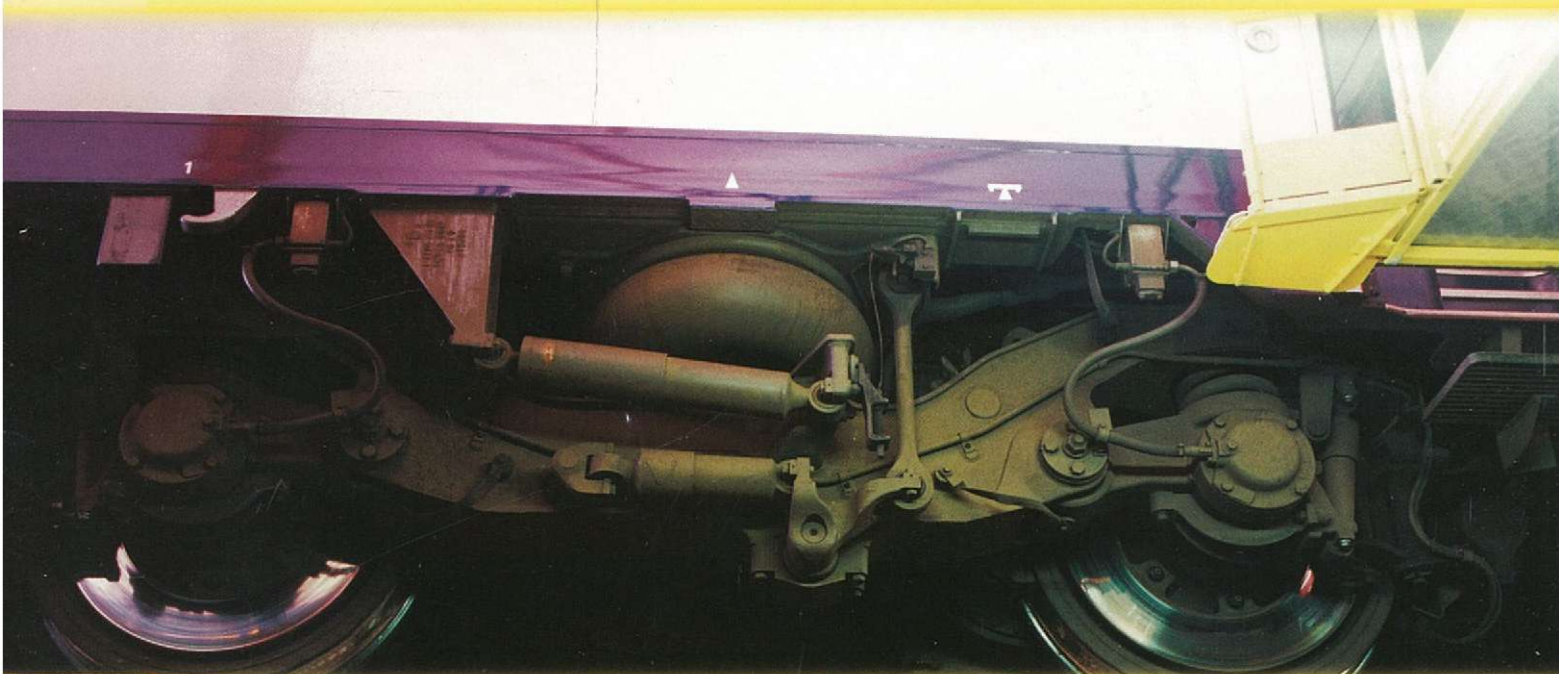


Tractiewerkplaats Oostende



de toekomst van het
onderhoud

BELGISCHE SPOORWEGEN



201458

Gelijke tred houden met de techniek

De werkplaats van Oostende werd opgericht vóór WOII en bestaat ondertussen meer dan 60 jaar. Destijds gebeurde er het onderhoud van de stoomtreinen en rijtuigen. Vernieuwingen van het materieel gingen steeds gepaard met nieuwe investeringen in de werkplaats. De algemene introductie van elektrische treinen vanaf 1955 bracht de grootste wijzigingen met zich mee.

Ook de bouw van de recentste werkloods, geopend in juni 1999, werd ingegeven door de inzet van een nieuw treintype, het motorstel MS96.

Door hun grotere lengte vergen de drieledige stellen langere onderhoudssporen en dus ruimere loodsen.

Om de tijd in onderhoud te beperken, moeten de werkstanden zo ontworpen zijn dat diverse activiteiten gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd. Terwijl een techniker de wielen nakijkt, kan de onderhoudsploeg het interieur van de trein onder handen nemen.

De inzet van de modernste werkmiddelen laat bovendien toe de productiviteit nog te verhogen.

Treinen met hst-allure

IS96

De drieledige motorstellen **MS96** zijn op de sporen verschenen in 1997. Tegen mei 2000 moeten er 120 van geleverd zijn. De motorstellen bieden een comfort dat in niets moet onderdoen voor een hogesnelheidstrein:

twee-aan-twee opgestelde zetels, klimaatregeling, zeer goede geluidsisolatie en een uitstekende ophanging.

Typerend voor de MS96 is de kop van het motorstel, bestaande uit een kleine stuurpost met daaromheen een brede, zwarte rubberen band. Bij het koppelen van twee motorstellen worden die rubberen banden tegen elkaar gedrukt. De kopwanden draaien volledig naar binnen en de stuurtafels verdwijnen in de flanken. Zo kan ongehinderd door de treinen worden gelopen, via een zeer comfortabele doorgang.

De stellen rijden op de verbindingen Oostende - Rijsel, Oostende - Antwerpen, Antwerpen - Rijsel, Knokke/Blankenberge - Hasselt, Gent - Genk en Liers - Luik - Rijsel.

Hun maximumsnelheid bedraagt **160** km/u. Ze rijden gemiddeld 200.000 km/jaar.

De werkplaats Oostende staat momenteel in voor het onderhoud van 50 motorstellen MS96.



Een hoog niveau van comfort, bedrijfszekerheid en veiligheid: alles staat of valt met het nazicht en het onderhoud. Treinen vormen in dat opzicht een uitdaging. Ze zijn technisch behoorlijk complex, rijden jaarlijks 100.000 tot 200.000 kilometers en moeten steeds rijklaar zijn.

Om vlot en soepel te kunnen werken, heeft de NMBS het onderhoud verspreid over verschillende werkplaatsen, elk met hun specialiteit. **Onderhoud** valt op te splitsen in korte, middellange en lange termijn, voor locomotieven, rytuigen, motorstellen of goederenwagens,... waarbij dan nog een onderscheid moet worden gemaakt tussen dieselmaterieel en elektrisch materieel of tussen reizigers- en goederentreinen.

De tractiewerkplaats Oostende

legt zich toe op onderhoud op korte en middellange termijn van elektrische locomotieven en motorstellen.

Dit omvat twee **kernactiviteiten:**

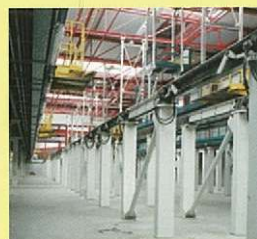
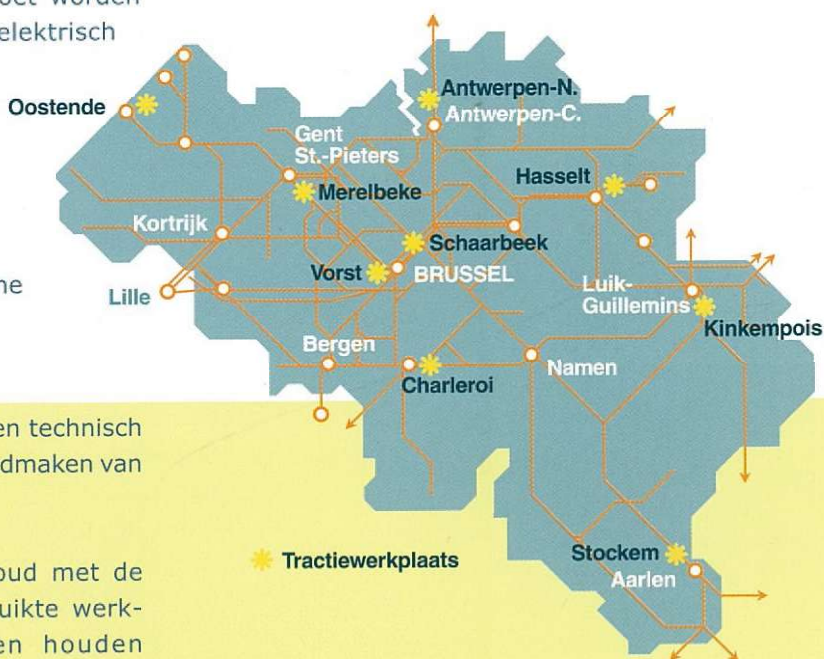
preventieve schouwingen (controles) en technisch onderhoud enerzijds, reiniging en gereedmaken van materieel anderzijds.

In de loop der jaren is het onderhoud met de techniek mee geëvolueerd. De gebruikte werktuigen zijn hoogtechnologisch en houden rekening met de hedendaagse milieueisen. De informatica steekt in alle activiteiten de kop op. Doelstelling nummer één is het zo kort mogelijk houden van de tijd dat een trein in onderhoud is. Het dure materieel rendeert maar optimaal als het zoveel mogelijk kan worden ingezet.

In juni 1999 heeft de NMBS in Oostende een nieuwe onderhoudsloods in gebruik genomen. Die toont in welke richting het onderhoud in de toekomst zal evolueren. Met rails op palen, metalen loopbruggen en de inzet van diverse werktuigen en machines kan de onderhoudsploeg snel en efficiënt werken in ergonomisch goede omstandigheden.

In totaal beschikt de NMBS over **9 tractiewerkplaatsen**, steeds in de nabijheid van het begin- of eindpunt van een belangrijke treinverbinding.

Doorgaans zijn ze op dezelfde manier georganiseerd, maar de meeste hebben wel hun eigen specialiteiten: diesellocs of bepaalde reeksen motorstellen.



De werkplaats van de toekomst

De recentste werkloids van de Oostendse tractiewerkplaats vormt een radicale ommezwaai in het onderhoud. Het is er mogelijk op drie niveaus te werken: onder, in en op de trein.

De onderhoudssporen liggen op palen, zodat onder de trein een vrije doorgang bestaat van 2,5 meter. Met mobiele schaarliftplatformen kunnen de schouwers en technici vlot bij alle onderdelen onder de trein.

Dankzij metalen loopbruggen naast de trein kunnen de onderhoudsploegen tegelijk binnen in de trein werken. De rijtuigpoetsers kunnen op hetzelfde moment aan de slag, gewapend met water-stofzuigers en andere hulpmiddelen.

De technici die op het dak van de trein werken, zijn door middel van een levenslijn beschermd tegen onverwachte valpartijen.



De wielendaler

Om het vervangen van afgekeurde wielstellen bij een treinstel in onderhoud te vergemakkelijken, werd door de tractiewerkplaats een nieuwe machine in gebruik genomen: de wielendaler. Die machine glijdt onder de trein en kan wielassen wegnemen en vervangen. Dat is mogelijk omdat onder elk van de 12 wielstellen van de MS96 de onderhoudsrails kunnen wegklappen.

De wielendaler maakt gebruik van luchtkussens, zoals een hovercraft. De luchtkussentechniek maakt het mogelijk de drukkrachten van de machine gelijkmatig over de vloer te spreiden en zeer nauwkeurig te manoeuvreren onder de trein.

Dankzij die machine moet een trein niet op een ander spoor of naar een speciaal daartoe uitgeruste stand om de wielstellen te vervangen, maar kan alle onderhoud in één moeite door gebeuren. Met inzet van de wielendaler kan er dus een belangrijke tijds winst worden geboekt op de totale onderhoudsduur.



Netheid in dienst van het comfort

Een trein mag dan wel technisch perfect in orde zijn, de reiziger zal zijn comfort vooral beoordelen op de netheid.

De tractiewerkplaats speelt ook hier een belangrijke rol. Een onderhoudspost met een treinwasinstallatie reinigt de treinen van binnen en van buiten. Jaarlijks passeren zo'n 70.000 rijtuigen en locomotieven de revue.

De interieurs van de treinen worden tenminste tweemaal per week grondig aangepakt. Daartoe beschikt de NMBS over speciale reinigingsplatforms, uitgerust met vaste aansluitingen voor warm water, zeeproducten en een vacuümnet.

Op het vlak van hygiëne zijn de toiletten van het gesloten type, zoals in vliegtuigen, een grote stap voorwaarts. De NMBS rust alle nieuwe of vernieuwde treinen uit met dit type toilet, dat specifieke installaties vergt voor het leegzuigen van de reservoirs.



Investeren in mensen

De indienstname van moderne treinen, volgestouwd met nieuwe technische snufjes, vereist ook een evolutie van het onderhoudspersoneel.

De tractiewerkplaats investeert dan ook in permanente vorming en bijscholing om de kwaliteit van haar personeel op peil te houden.

De tractiewerkplaats heeft meerdere uitdagende jobs voor jonge, creatieve technici, die kwaliteit hoog in het vaandel voeren.

Werken in het onderhoud

Met 405 werknemers op de loonlijst vormt de tractiewerkplaats een belangrijke werkgever in de Oostendse regio. Ongeveer 150 daarvan staan in voor het technisch onderhoud van 90 elektrische locomotieven en 79 motorstellen, wat diverse technische specialisten vergt. Ongeveer 210 werknemers staan in voor het technisch onderhoud van 220 rijtuigen en de schoonmaak van alle reizigersmaterieel in Oostende. Daarnaast is er het kader en administratief personeel. Nabij het station van Brugge maakt een kleine ploeg van 23 mededagelijks het materieel de dienst.



Ongeveer de het personeel continu ploegen-inbegrip van de

een kleine ploeg werkers reizigers-klaar voor

helpt van draait in een systeem (met weekends).

Door constante investeringen kan het personeel werken in de best mogelijke omstandigheden, zowel qua ergonomie als op het vlak van hygiëne.

De onderhoudscentra van het rollend materieel (locomotieven, reizigers- en goederenmaterieel) vormen een weinig in het oog springend, maar onmisbaar onderdeel van het spoorwegbedrijf.

De toekomst van het onderhoud



Ze werken achter de schermen, maar spelen een cruciale rol in de maximale beschikbaarheid, de veiligheid en betrouwbaarheid van de treinen.

Zij bepalen in belangrijke mate de tevredenheid van de treinreiziger, die comfortabele en propere treinen verlangt.

De NMBS investeert de laatste jaren fors in die onderhoudscentra of werkplaatsen. Dat hangt samen met de grote bestellingen van nieuw materieel. Moderne treinen vereisen hedendaagse onderhoudstechnieken. Bovendien laten nieuwe werkplaatsen toe om goedkoper en efficiënter te werken én de treinen sneller opnieuw in te schakelen in de treindienst. Zo levert dit materieel een maximaal rendement op.

De nieuwe centra bieden een vooruitblik op het onderhoud van de toekomst. De werkplaats van Oostende is een voorbeeld van de manier waarop de NMBS haar streven naar kwaliteit in de praktijk omzet.

Voor de verdere toekomst zijn nog grote ontwikkelingen op til. Aan boord van de treinen zullen diagnose- en datatransmissiesystemen toelaten vooraf al maatregelen te nemen. Zo kan een defect onderdeel worden gesignaleerd terwijl de trein nog in dienst is. Het vervangingsonderdeel kan dan al klaargelegd of besteld worden, nog voor de trein de werkplaats binnenrijdt.

Verder zal de tractiewerkplaats zich niet beperken tot onderhoud van het NMBS-materieel. Ook privé-bedrijven met eigen locomotieven kunnen voor het onderhoud beroep doen op de know-how van de tractiewerkplaats.

