

Modernisering van het binnenlands net

Onderhoudsplaatsen voor treinen

Opendeurdagen in de werkplaatsen van Charleroi en Monceau tijdens het weekend van 21 en 22 oktober

De inwijding van twee installaties van topniveau voor het onderhoud en de veiligheid in Charleroi, is een zichtbaar bewijs dat de NMBS verder werkt aan haar moderniseringsplan voor het binnenlands net. Ook het belang van deze regio, dit station en haar omgeving – nu meer dan ooit op de toekomst gericht – worden hierdoor opgewaardeerd.

In het station van Charleroi, belangrijk knooppunt in het Belgische spoorwegennetwerk, worden de laatste jaren verscheidene werken uitgevoerd. Deze moeten ertoe bijdragen dat de bediening van het station verbetert en dat de reizigers een nog betere dienst wordt aangeboden. In het kader van het tienjareninvesteringsplan 1996-2005, heeft de NMBS beslist om in deze regio eveneens twee nieuwe technische entiteiten te bouwen voor het onderhoud van rollend materieel.

De aanzienlijke investeringen die hiermee gepaard gaan tonen de welwillendheid van de maatschappij aan om het binnenlands spoornet de nodige middelen toe te kennen om de spoorwegen te ontwikkelen.

De onderhoudswerkplaatsen voor het rollend materieel zijn weinig of niet gekend bij het grote publiek, maar spelen uiteraard toch een belangrijke rol in de dagelijkse praktijk van de spoorwegen. Het is in deze belangrijke activiteiten- en technologische centra dat het materieel dat dag in dag uit over heel het net spoort, wordt nagekeken, hersteld en onderhouden. De betrouwbaarheid en de stiptheid van de treinen, en daarom ook de kwaliteit van de aangeboden diensten is dus van dit werk afhankelijk. Gesterkt door haar ervaring kan het personeel van deze werkplaatsen de modernste technologieën aanwenden in de meest optimale omstandigheden.

De onderhoudswerkzaamheden van het rollend materieel worden uitgevoerd in vijf belangrijke knooppunten van het spoornet, waarvan Charleroi er een is.

Om hun passie en hun know-how te kunnen delen met het grote publiek, nodigen deze mensen iedereen uit om tijdens een weekend kennis te maken met de twee onderhoudswerkplaatsen van de NMBS in Charleroi en Monceau, net als met de installaties van een van de voornaamste klanten van de NMBS, Cockerill Sambre in Carlam.

Charleroi en Monceau: twee nieuwe ultramoderne werkplaatsen voor een betere dienstverlening en meer veiligheid

Eenzijds is er het reizigers- en goederenvervoer per spoor. Dit kan op zich een bijdrage leveren in de oplossing van het mobiliteitsprobleem en is een snellere, meer betrouwbare en ecologischere manier om zich te verplaatsen.

Anderzijds is er het werk van duizenden mannen en vrouwen, die waken over de stiptheid en de betrouwbaarheid van de treinen die elk jaar bijna honderd miljoen kilometer over het net sporen.

Om de dienstverlening aan de klanten te verbeteren, moderniseert de NMBS geleidelijk haar wagenpark en haar onthaalinfrastructuur, om op die manier de reizigers op een optimale en veilige manier te laten reizen. De veiligheid verzekeren en verbeteren is trouwens ook voor de NMBS een prioriteit die verschillende onderhoudswerken van het huidige en iets oudere materieel met zich mee brengt.

De tractiewerkplaats van Charleroi

Als belangrijk activiteitencentrum speelt de tractiewerkplaats van Charleroi een belangrijke rol in het District Zuidwest van de NMBS. De installaties bestemd voor het onderhoud van het tractiematerieel, genieten van een ideale ligging: zowel de stations van Charleroi-Zuid en Monceau als de onderhoudspost van Châtelet liggen vlakbij. Uitgerust met 12 sporen – waarvan 10 doorgaand (cf. 'doorgaande' werkplaats hierna) – spreidt de werkplaats zich uit over 20.000m²; er werken ruim 330 personen. Stoffeers, lassers, draaiers, arbeiders, bankwerkers, mechanici, timmermannen, electromechanici en elektronici, informatica-verantwoordelijken, burgerlijk en industrieel ingenieurs en andere vaklui voeren regelmatig minder belangrijke ingrepen uit op het verschillende tractiematerieel. 81 elektrische locomotieven, 110 diesellocomotieven, 44 vierledige motorstellen, 80 dubbele motorstellen, 10 dieselmotorwagens worden er regelmatig nagekeken. Daar komen binnenkort ook 10 motorwagens 41 en de locomotieven van de reeks 77 bij, zonder de stellen voor het toekomstige GEN te vergeten. De meer specifieke ingrepen worden in de centrale werkplaatsen van Salzannes en Mechelen uitgevoerd.

De werkplaats, waar ergonomie en interventiesnelheid samenlopen, is uitgerust met de modernste technologie om dagelijks kwaliteitswerk te kunnen afleveren. Zeven rolbruggen vergemakkelijken het werk van de onderhoudsspecialisten: 2 van 32 ton, 1 van 25 ton en 4 van 5 ton.

Spitstechnologie voor een kwaliteitsdienst

Een 'doorgaande' werkplaats

Voor deze 'doorgaande' werkplaatsen werd de inspiratie gezocht bij bepaalde Franse en Duitse voorbeelden. Dit concept staat toe om de verplaatsingen van het tractiematerieel binnen de werkplaats maximaal te beperken. De sporen verbinden de twee kanten van de werkplaatsen. Zo wordt het voor het tractiematerieel waarvoor een tussenkomst noodzakelijk is mogelijk om langs de ene kant binnen te rijden en langs de andere kant weer buiten, dus zonder te moeten terugkeren. Hierdoor zal de vereiste onderhoudstijd natuurlijk verminderen en zijn er op de werkvloer minder bewegingen nodig. Bovendien kunnen deze treinen weer vlug de dienst hervatten zodat het treinaanbod er geen hinder van ondervindt.

'Uitschuifbare' sporen

De werkvloer is uitgerust met 4 zgn. 'uitschuifbare' sporen, een bijzondere technologie die reeds wordt gebruikt voor het onderhoud van de Duitse ICE hogesnelheidstreinen. De sporen zijn op paaltjes gebouwd, wat het mogelijk maakt om zowel naast als onder de trein op ideale hoog te werken; zo kan aan wagenassen of tractiemotoren makkelijk langs de onderkant worden gewerkt. Ten opzichte van de oude techniek, waarbij de kast van de rijtuigen moest worden opgelicht, kan een aanzienlijke tijdswinst worden geboekt: voortaan zal nog slechts een uur nodig zijn om een wagenas te vervangen, waar dit met de oude techniek een dag in beslag nam. Anderzijds staat deze techniek aan het personeel toe om in alle veiligheid op verschillende plaatsen tegelijk te werken: onder het tractiematerieel, maar ook op de hoogte van bepaalde specifieke uitrustingen of bovenop de trein.

Er kan op drie niveaus worden gewerkt:

- -2,6 m (werken onder de kast);
- + 0,9 m (loopbruggen die toegang geven tot de binnenkant van het motorstel);
- +3,9 m (op het dak van de trein met behulp van platformen die in de hoogte verstelbaar zijn).

Ook respect voor het milieu is een prioriteit

Er werden meerdere maatregelen getroffen om te zorgen voor een milieubewuste aanpak en om de veiligheid van het personeel te verhogen. Als milieubeschermdende maatregelen kan onder meer worden verwezen naar de bouw van een waterzuiveringsstation voor afvalwater, een containerpark voor verschillende types afval (met de nodige attesten voor de verwerking) en de

nauwgezette naleving van de wetgeving inzake het stockeren van gevaarlijke producten.

De ergonomie en de veiligheid van het personeel kregen bijzondere aandacht. Deze belangrijke elementen worden verzekerd dankzij verschillende werkniveaus, in de hoogte verstelbare platformen, in de hoogte verstelbare bruggen voor het werken aan de draaistellen en de aanwezigheid van relingen aan alle mobiele platformen.

Het gebouw, dat 180 meter lang is en 110 meter breed, is onderverdeeld in vier hallen. De ruimte voor het personeel (kleedkamers, toiletten, restaurant) en een ruimte voor de technische en administratieve diensten liggen in hal 1.

De NMBS investeerde 1,5 miljard frank in de realisatie van deze splinternieuwe werkplaats.

De onderhoudsplaats voor wagens in Monceau

De spoorwagens rijden elk jaar miljoenen kilometers en vervoeren daarbij bijzonder zware ladingen, niet zelden delicaat of gevaarlijk. Net zoals bij het tractiematerieel is voor deze rijtuigen een regelmatig onderhoud noodzakelijk om de veiligheid en een lange levensduur te garanderen.

Om de opdrachten te kunnen uitvoeren, is een regelmatig en grondig onderhoud van de goederenwagens om de vijf à acht jaar wenselijk. Dat onderhoud gebeurt ofwel in de centrale werkplaatsen, ofwel in de gespecialiseerde eenheden, voor kleinere en meer specifieke herstellingen. Dat laatste is de rol die het atelier van Monceau speelt.

Deze nieuwe werkplaats concentreert op een en dezelfde plaats activiteiten die vroeger verspreid gebeurden.

Het doel is te zorgen voor het dagdagelijkse onderhoud van een deel van het wagenpark in het district Zuidwest van de NMBS (= grosso modo de linkerhelft van Wallonië) en van de wagens van bepaalde privé-firma's. Het atelier omvat twee grote hallen die zijn uitgerust met doorgaande sporen. Dit maakt een aanzienlijke tijdwinst mogelijk bij het uitvoeren van de verschillende noodzakelijke herstellingen, vaak als gevolg van ongevallen of allerlei andere incidenten. De voornaamste onderhoudstussenkomsten die in de werkplaats worden gedaan, zijn de volgende:

- vervangen van versleten onderdelen en controleren van de remmen;
- herstellen van beschadigingen aan het geraamte en de bodem door het vele laden en lossen;

- controleren, regelen en smeren van speciale mechanismen aan de uitrusting;
- wisselen van wagenassen.

De onderhoudsplaats, die naast het vormingstation van Monceau en de nieuwe tractiewerkplaats van Charleroi ligt, heeft zes doorgaande sporen waarvan er drie 150 meter lang zijn, en centrale en laterale werkputten voor de courante werken.

De drie andere gangen zijn 66 meter lang. Ze zijn uitgerust met liftstanden - voor het vervangen van assen en draaistellen - en loopbruggen die werken op het dak en in de laadtrechters makkelijker maken. De installaties van de werkplaats zijn zodanig geconstrueerd dat ze een maximum aan veiligheid en comfort bieden voor het honderdtal mensen die er werken. Zo zijn er twee bezoekersgangen, en is er buiten een stand voor de technische reiniging en een stand voor het opheffen van wagens die speciaal belast worden met het transport van vluchtige producten. Het geheel wordt vervolledigd met een technisch, een administratief en een sociaal gebouw. De werkplaats beschikt ook over vier vrachtwagenateliers om zeer dringende herstellingen ter plaatse te kunnen uitvoeren.

Er zijn bijzondere maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat het milieu gerespecteerd wordt. Hiervoor is een waterzuiveringstation geïnstalleerd en worden alle vervuilende stoffen zorgvuldig gerecupereerd om achteraf te kunnen recyclen.

De nieuwe werkplaats in Monceau, waarin de NMBS bijna een half miljard frank heeft geïnvesteerd, betekent een ijzersterke troef inzake kwaliteit en snelheid. De productiviteit is er nog veel belangrijker dan vroeger en de nieuwe technologieën hebben het mogelijk gemaakt om de gemiddelde arbeidsduur voor bepaalde grote en specifieke herstellingen te verkorten. Jaarlijks zullen er ongeveer 15.000 wagens een onderhoudsbeurt krijgen.

Het vormingstation van Monceau

Het vormingstation van Monceau is gemaakt in functie van het snelle en specifieke werk dat er wordt verricht, en wordt systematisch verder gemoderniseerd. Het station ligt ideaal gesitueerd op het kruispunt van de spoorlijnen Brussel-Charleroi en Bergen - La-Louvière-Sud - Charleroi, niet ver van de werkplaatsen van Charleroi en Monceau en het regionale staalnijverheidscomplex. Het strekt zich uit over een oppervlakte van 62 hectaren en bedient zowat het gehele zuidwestelijke deel van het land. Zijn functie bestaat hoofdzakelijk uit het voor klanten hergroeperen van de



treinwagens op eenzelfde spoor en volgens hun bestemming, vooraleer ze naar een specifieke plaats worden vervoerd.

Dagelijks worden ongeveer 1.500 wagens gerangeerd door zowat 300 hoog gekwalificeerde agenten. Het vormingstation staat direct in relatie met belangrijke binnen- en buitenlandse industriële centra. Op die manier hergroepeert het verschillende activiteiten waarvan het merendeel toegespitst is op de ijzer- en staalindustrie.

De agenten die seinhuiswachters worden genoemd, staan in voor het oriënteren van de wagens op de verschillende rangeersporen. Zij moeten snelheid en ervaring koppelen om precieze en vrij complexe arbeidsprestaties te kunnen leveren. De moeilijkheid van hun job betreft de kunst om de snelheid in te schatten die aan elke wagen moet worden gegeven zodat deze voldoende vaart behoudt om bij zijn trein aan te sluiten. Daarbij moet erop gelet worden dat de wagen zacht in contact komt met de andere wagens die al gerangeerd staan. De zo samengestelde treinen zijn dan klaar om naar hun bestemming te rijden, die vaak duizenden kilometers verder ligt...

Het station in enkele cijfers:

Het treinverkeer, de rijtuigen, de locomotieven et de rangeeroperaties worden geregeld door vier seinposten van het type "al-relais" die onder andere de bediening van de hydraulische spoorremmen, de wissels en de signalen van de rangeerbundel verzekeren.

- Ontvangstbundel: 23 geëlektrificeerde sporen van 300 à 650 meter
- Rangeerheugel: 3,85 meter hoog
- Rangeerbundel: 32 sporen van 570 à 680 meter
- Formatiebundel: 13 geëlektrificeerde sporen van 370 à 590 meter
- Aantal gerangeerde wagens: 1300 à 1500 per dag
- Personeel: 280 agenten