

Tractiewerkplaats Antwerpen-Noord gebruikt nieuwste technologieën



De onderhoudscentra voor rollend materieel zijn onmisbaar voor de NMBS, omdat ze mee de tevredenheid van de klanten bepalen. Daarom wordt er fors in geïnvesteerd.

Een voorbeeld hiervan is de gloednieuwe tractiewerkplaats Antwerpen-Noord, waar elektrische en diesellocomotieven worden onderhouden op korte en middenlange termijn.

Werkcomfort, veiligheid en milieu

De werkplaats heeft een gunstige economische ligging, midden in de grootste spoorweghaven ter wereld. Naast herstellingen in de werkplaats zelf zijn er mobiele interventieteams die voor een snelle dienstverlening zorgen in het uitgestrekte havengebied.

In de tractiewerkplaats wordt gewerkt met de nieuwste technologieën. Er wordt hierbij veel waarde gehecht aan werkcomfort (geluidsisolatie van werkstanden, afzuigkappen voor dieselrook, sporen op 90 cm hoogte), veiligheid (omsluitende platformen rond het dak van een locomotief, vlakke vloer zonder werkputten) en milieuvriendelijkheid (overdekte treinwasinstallatie waarvan het water gezuiverd en herbruikt wordt, selectieve behandeling van afvalstoffen). Vele installaties zijn geautomatiseerd. De toegankelijkheid van de werkplaats voor de te onderhouden locomotieven is goed georganiseerd. Het materieel wordt van de wachsporenbundel naar de onderhoudsstand gebracht met een afstandsbestuurd spoor/wegvoertuig, de chariotrack. Daarvoor werd een revolutionaire beseining ontwikkeld.

Er werken ongeveer 300 mensen in Antwerpen-Noord en haar antenne in Schijnpoot. De NMBS is nog op zoek naar een vijftigtal nieuwe personeelsleden om het kader aan te vullen.

Licht en overzichtelijkheid scoren hoog bij werknemers

We vroegen aan het personeel van de tractiewerkplaats Antwerpen-Noord wat zij van hun nieuwe werkomgeving vonden.

Roger Bogaerts is hoofdtechnicus-elektromechaniciën voor de elektrische tractie, waar toezicht en administratie zijn taken zijn.



“Toen ik in ‘75 begon in Antwerpen-Dam was het daar al oud. Een verhuis was echt nodig. De bovenleiding is nog niet volledig in dienst. We moeten de mogelijkheden van het nieuwe atelier dus nog ontdekken. Het werkcomfort is verbeterd door b.v. platformen rond het dak van de locomotieven waardoor het harnas met touw als valbescherming overbodig werd. Er zijn rolbruggen om materiaal naar boven te krijgen i.p.v. ladders. En al dat licht! In Antwerpen-Dam was het donker met de lampen aan. Je hebt hier ook overzicht: er is 1 magazijn en het personeel zit samen in 1 gebouw. We hebben een modern bureau met elk ons eigen telefoonnummer i.p.v. 1 telefoon voor de vier collega's samen. Alles is nieuw: de p.c.'s, de kasten, ... En we hebben zelf ons labo ingericht. Mijn



taak nu is het personeel motiveren om de mogelijkheden van de werkplaats inzake milieu, veiligheid en netheid te benutten.”

Frank Scoliers is 25 jaar bankwerker-mechaniciën voor de dieseltractie en herstelt rangeerdiesels.



“We waren de oude werkplaats gewoon, het is nog wat wennen. Hier is nog niet alles af, waardoor het vaak moeilijker werken is dan vroeger. Het werk zelf veranderde niet, maar soms moeten we zoeken naar een nieuwe manier van uitvoering. Zo liggen de sporen op 90 cm

hoogte. Je hebt dus vaker een trapje nodig om aan een trein te werken. Het is te vroeg om deze werkplaats te beoordelen. Als alle systemen werken, zoals het afzuigsysteem voor dieselrook, is dit atelier waarschijnlijk beter dan het oude. Er is meer licht, er zijn meer douches en het uitzicht is mooi. Vele collega's zijn langer onderweg, maar voor mij is de ligging beter. Ik kan met de fiets naar het werk.”

Constant Hertogs begon bij de NMBS in 1977, is sinds 1982 gespecialiseerd lasser en zorgt samen met zijn 2 collega's voor



het laswerk aan de locomotieven en de gebouwen.

“Dat de werkplaats nog niet helemaal is, heeft ook voor ons gevolgen. één kant van het gebouw is er nog geen elektriciteit en werken we met verlengkabels. Het is hier niet proper. In Antwerpen-Dam lag de onvlakke vloer. Iedereen gooide afval op de grond. Nu is dat nog beetje zo; het zal even duren om die mentaliteit helemaal te veranderen. Alles heeft voor- en nadelen. Neem nu de verhoogde sporen. Daardoor moeten we met een zware lasmachine omwegen maken. Maar ze zijn handig om onder een locomotief te lassen. Het is mooi, zowel binnen als buiten. Het is nog nieuw. Ons oud materiaal in Antwerpen-Dam hebben we gebruikt, hebben nieuwe lasposten gemaakt van materiaal gekregen.”