

DE DIESELWERKPLAATS

DE eerste diesellocomotieven werden einde 1953 door onze Maatschappij besteld. Thans onderhoudt de dieseltractie meer dan 45 % van het verkeer, wat ongeveer evenveel is als de elektrische tractie.

Op 1-1-66 bedroeg het aantal dieselvoertuigen :

- 420 lijnlocomotieven ;
- 261 rangeerlocomotieven ;
- 60 locomotoren ;
- 122 dieselmotorrijtuigen + 30 aanhangrijtuigen.

Per maand leggen die machines bijna 4,5 miljoen km af. Hun aantal zal eerstdaags vermeerderd worden met 139 nieuwe eenheden : 66 lijnlocomotieven en 73 rangeerlocomotieven.

Die omschakeling heeft het uiterlijk voorkomen der werkplaatsen totaal gewijzigd. Talrijke transformaties hebben, in een tiental jaren, de inrichting der werkposten, de arbeidssfeer en de werkmethodes als het ware het onderste boven gekeerd ! De uitrusting werd volledig vernieuwd. Welnu, de eerste rijkdom van de uitrusting zijn de mannen. Met een oprecht genoegen willen wij hier dan ook vooraf hulde brengen aan allen die eveneens, in zulke korte tijd, deze evolutie met succes hebben doorgemaakt.

De meeste personeelsleden van de dieselwerkplaatsen, zowel de werklieden als het kaderpersoneel, zijn overgekomen van de stoomtractie. Als uiterst bekwame vaklui hadden deze spoormannen in dit domein reeds hun sporen verdiend ; bovendien waren zij de voortzetters van een jarenlange, ambachtelijke traditie. Met een opvallende beroepsijver en zin voor aanpassing hebben zij de onvermijdelijke verandering onder ogen gezien : zij hebben hun gewoonten afgeschud en hebben opnieuw plaats genomen op de schoolbanken om zich vertrouwd te maken met andere technieken, precieser werk, ingewikkelder organen.

Zij ervaren niet zonder vreugde dat hun activiteiten thans op een hoger niveau liggen en dat ze in aangenamer omstandigheden worden uitgeoefend. Inderdaad, de dieselwerkplaatsen zijn zindelijk en

goed verlicht ; de arbeidsomstandigheden worden er op 't stuk van de hygiëne, met de dag verbeterd ; er heerst een kalmer sfeer ; de moderner en beter opgevatte werkposten zijn van rationeler gereedschappen voorzien.

Een dieselmachine is veel ingewikkelder dan 'een stoomlocomotief. Ze vormt een geheel waarvan het merendeel der mechanische organen, elektrische of hydraulische, in nauw onderling verband werken. Daar er van elke machine een maximaal gebruik gemaakt wordt, kan de minste ontregeling de exploitatie van een lijn ontredderen. Alle beschadigingen moeten dus onmiddellijk opgespoord en op een efficiënte wijze hersteld kunnen worden.

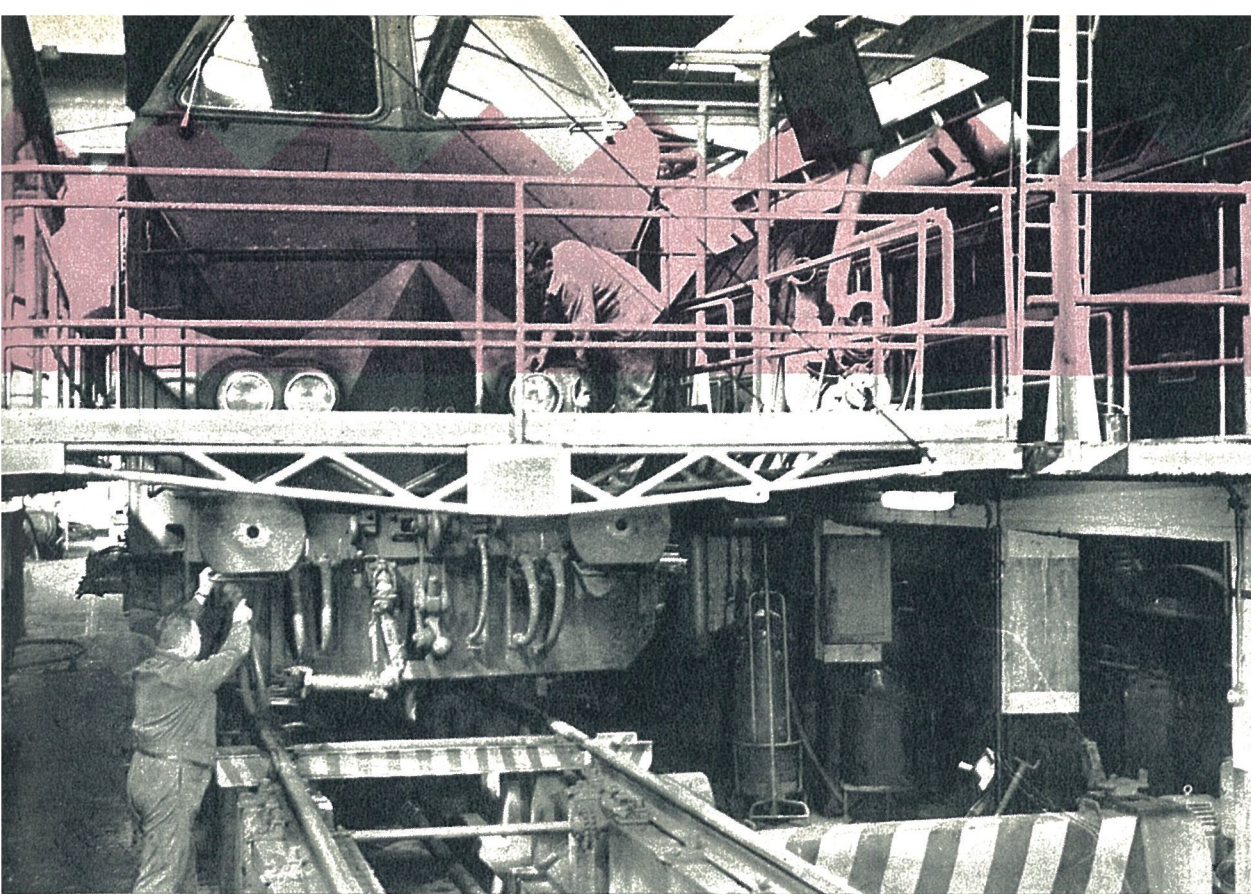
Het personeel heeft zich flink aangepast aan zijn nieuwe taak, wat op zichzelf reeds een grote verdienste is ; het vervult ze bovendien met een grote vakbekwaamheid.

Een diesellocomotief kost een bom geld (van 14,5 tot 15 miljoen frank voor een machine van 1.400 pk) ; het komt er dus op aan haar immobilisatie zoveel mogelijk te beperken. Daarom moeten de materiële uitrusting en de organisatie van de werkplaats een snelle en goede werking mogelijk maken.

De taak van een werkplaats voor dieseltractie bestaat erin de dieselvoertuigen te onderhouden tot op het ogenblik dat een volledige herstelling der voertuigen onvermijdelijk wordt. Die herstelling geschiedt in een centrale werkplaats. Tussen twee volledige herstellingen leggen de diesel-treinlocomotieven thans 600.000 tot 800.000 km af. De opgedane ondervinding toont aan dat het mogelijk is een miljoen kilometer te bereiken en zelfs te overschrijden wanneer de onderhoudsprogramma's en werkmethodes nauwkeurig uitgewerkt zijn en een bekwaam personeel in een goed aangepast milieu kan werken.

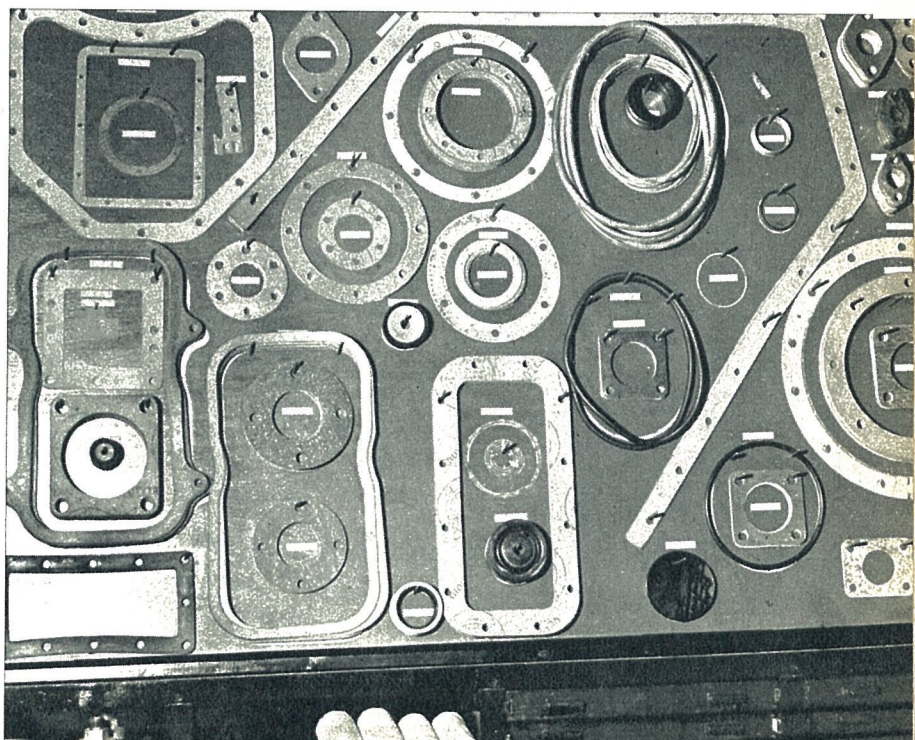
Alles wordt derhalve in het werk gesteld om dat doel te bereiken.

J. CARLIER,
eerste ingenieur.



HET ONDERHOUD. Om het onderhoud en het reinigen van de verschillende organen van het dieselveertuig te vergemakkelijken, zijn de onderhoudssecties uitgerust met een verhoogde loopbrug, aangevuld met een verplaatsbaar werkplatform, wat een gemakkelijke circulatie op de vloerhoogte van het voertuig mogelijk maakt. Verder zijn er diepe en brede inspectiekuilen, van waaruit de organen die zich onder het frame en de draaistellen bevinden, beter bereikt kunnen worden.

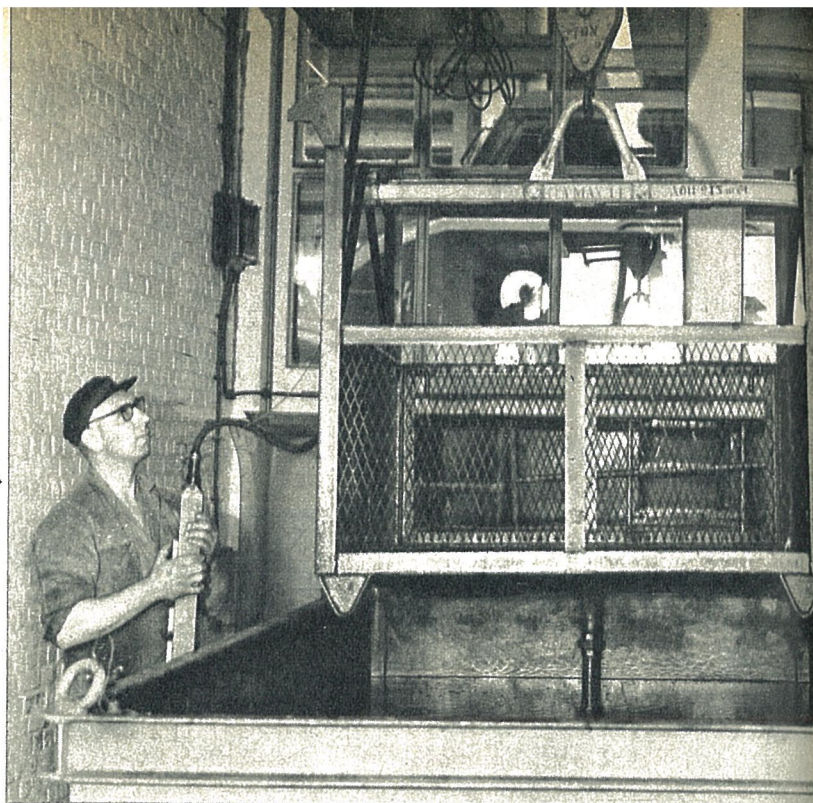
BEVOORRADINGEN. Naast de grote reservestukken en de smeerstoffen, bevat het magazijn ongeveer 1.500 artikelen voor courant gebruik. De stukken die dagelijks gebruikt worden, bevinden zich, geklasseerd per type van dieselveertuig, in een hulpmagazijn dat in de nabijheid van de werkstanden gelegen is.



DE DIESELWERKPLAATS

REINIGING

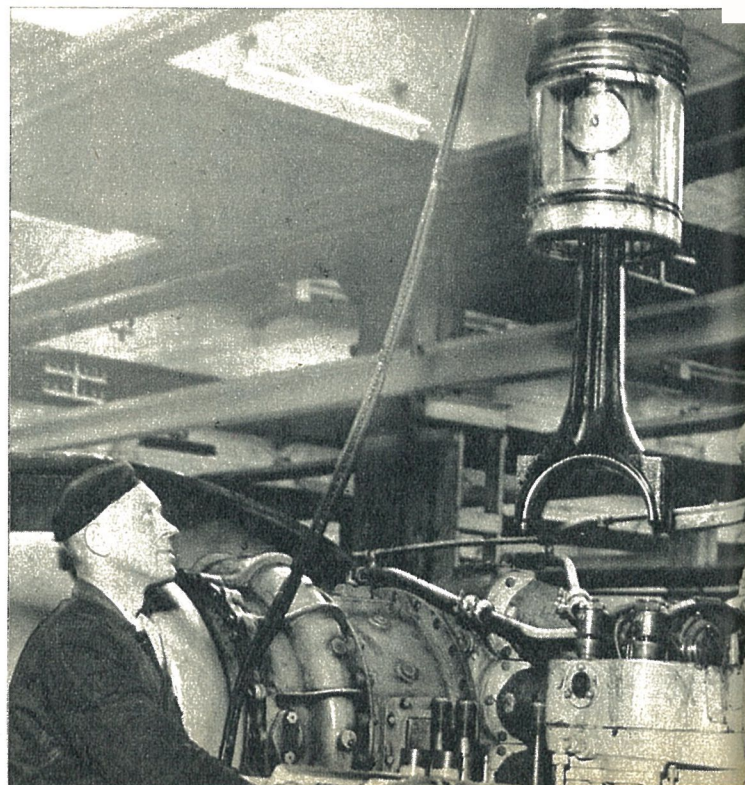
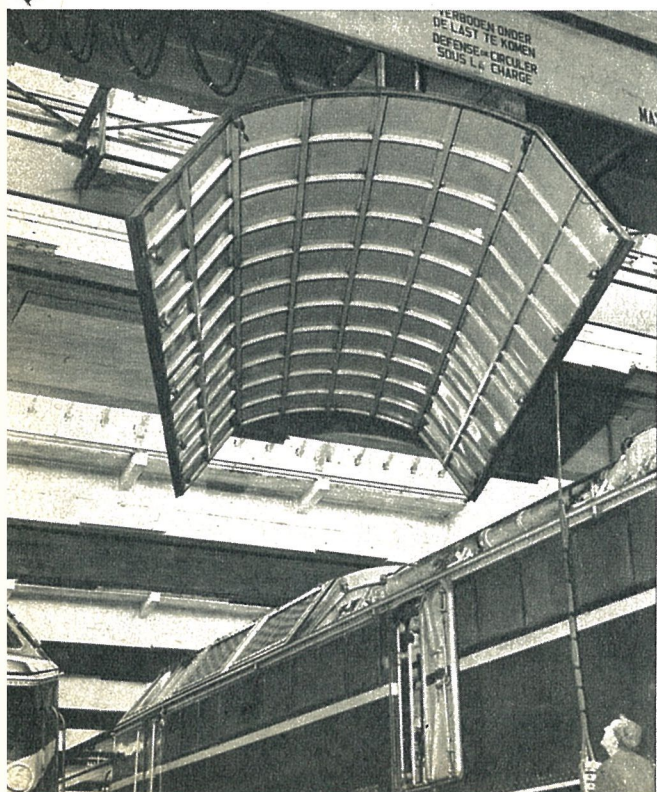
De reiniging van de verschillende organen is lange tijd een moeilijk op te lossen probleem geweest voor de onderhoudsdiensten. Verschillende proeven werden gedaan om tot de best geschikte methode en middelen te komen. De voornaamste hiervan zijn :



Het ontvettingsbad waarin de gedemonteerde onderdelen bedekt met een laag olie of verharde vette onreinigheden worden ondergedompeld ;

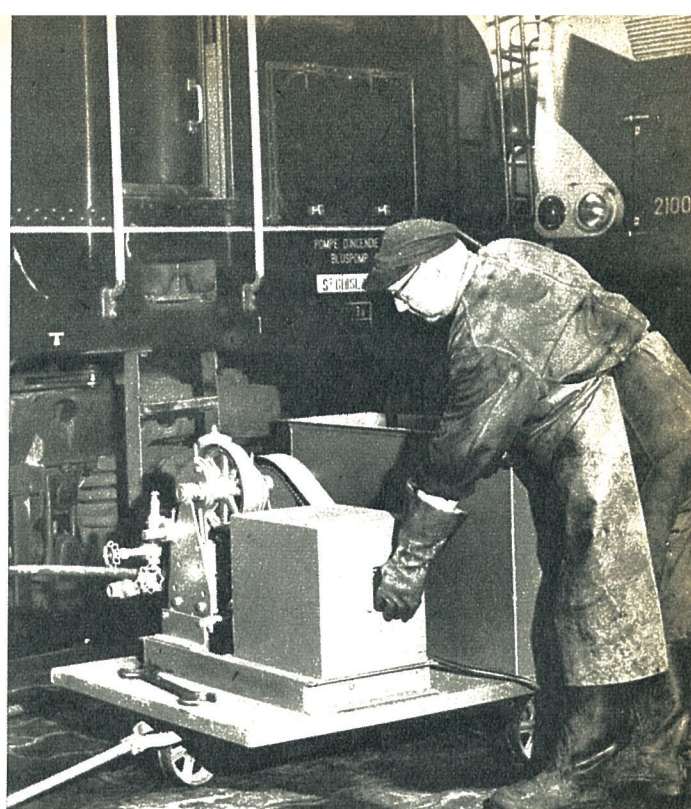
VOORNAAMSTE HEFWERKTUIGEN — VOORNAAMSTE HEFWERKTUIGEN — VOORNAAMSTE

Loopkranen, met een hefvermogen van 3 t, die vooral gebruikt worden om het dak van de locomotieven op te lichten en om zware reservedelen te verplaatsen zoals zuigers, stangen, cilinders, compressoren en elektrische organen ;





De automatische machine die de luchtfilters ontdoet van hun verontreinigingen. Na het afdruipe worden ze ondergedompeld in een oliebad en zijn ze opnieuw bruikbaar ;

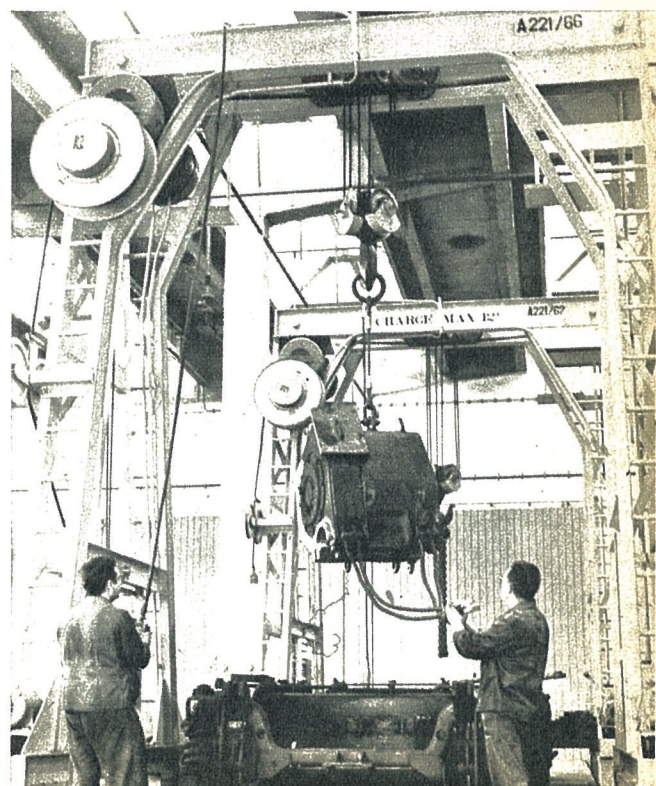


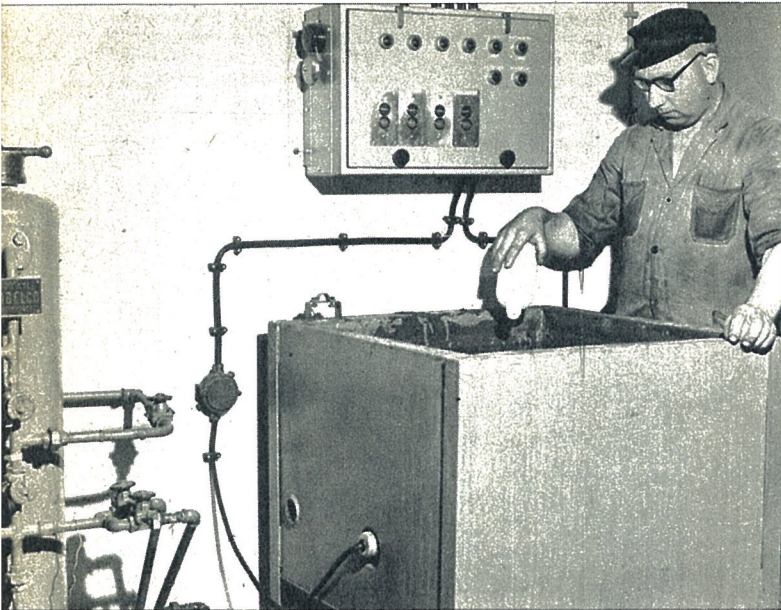
De pomp waarmee men, met een zuuroplossing, de binnenzijden wast van de spiraalvormige buizen waaruit de verwarmingsketels van de diesel-locomotieven voor reizigerstreinen samengesteld zijn ;

HEFWERKTUIGEN — VOORNAAMSTE HEFWERKTUIGEN — VOORNAAMSTE HEFWERKTUIGEN — VOORNAAMSTE HEFWERKTUIGEN

Een of meer stellen schroefvijzels, bestemd voor de oplichting van de kassen. Met behulp van die toestellen, welke een hefvermogen van 100 t (4×25 t) hebben, kunnen de draaistellen van een locomotief in 4 u. door reservedraaistellen worden vervangen ;

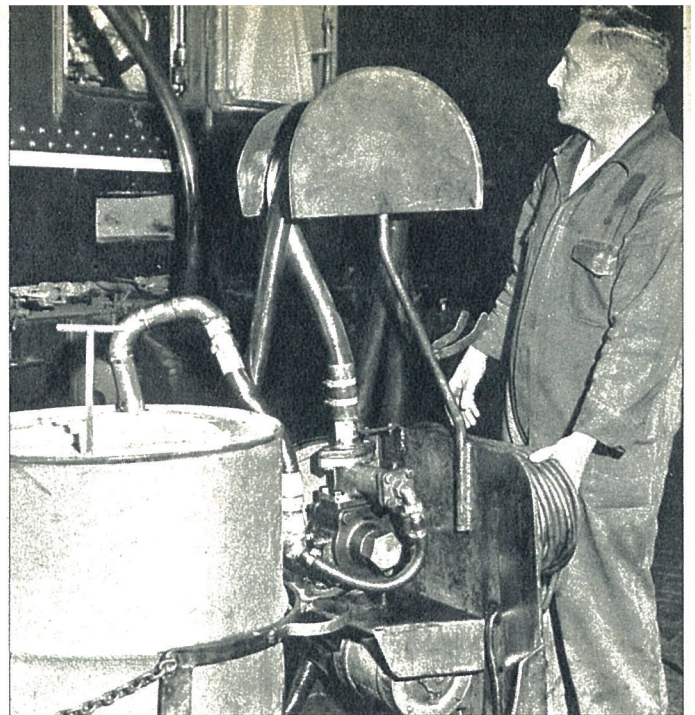
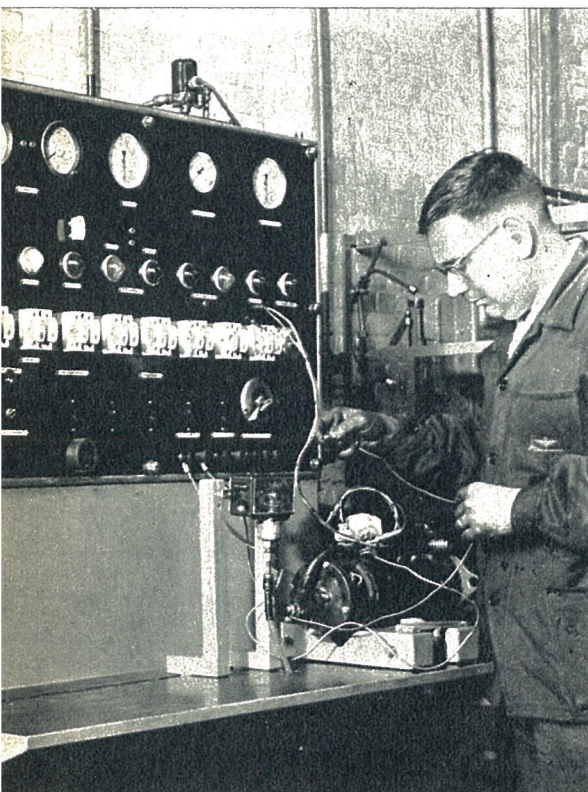
Een vaste portaalkraan voor het behandelen van zware organen zoals draaistellen, wielstellen en tractiemotoren ;





KOELWATEROMLOOP. De koelwateromloop van de trein-diesel locomotieven bevat ongeveer 900 l speciaal behandeld water. Elke werkplaats bezit een installatie voor verzachting en behandeling van het water. Een verdelingsnet verspreidt het behandelde water over al de onderhoudsafdelingen.

ELEKTRISCHE APPARATUUR. Het onderhoud van de elektrische apparatuur wordt gedaan door elektromechanici. De onderzochte of herstellde toestellen worden telkens op proefbanken onderzocht.



SMERING. Een diesel-treinlocomotief heeft ongeveer 700 liter detergente olie nodig. Tijdens de onderhoudswerken worden er telkens bijvullingen gedaan van 50 tot 100 liter. Het vullen der carters gebeurt met elektrische pompen die de olie rechtstreeks uit vaten opzuigen.

Geregeld worden oliemonsters genomen die men ontleeft in een centraal laboratorium volgens de fysico-chemische en spectrografische methode (zie « Het Spoor » n° 36). Die ontleding leverde allerhande nuttige inlichtingen over de uit te voeren olievernieuwingen, de hoedanigheid van de verbranding, de eventuele aanwezigheid van water, de verdunning van de olie door insijpeling van gasolie, de slijtage op belangrijke organen.

Dezelfde smeerolie kan, in normale omstandigheden, dienen tot de locomotief 300.000 km heeft afgelegd ; tussen twee volledige ruiming van de carter kunnen er dus twee jaar verlopen.

GEREEDSCHAP. Om het onderhoud en de herstelling van de fijne mechaniek en de ingewikkelde elektrische apparatuur van de diesellocomotieven te kunnen uitvoeren, heeft het gereedschap van de werkplaatsen een systematische omschikking doorgemaakt. Een blik op een gereedschapspaneel volstaat om zich hiervan rekenschap te geven.

