

VOOR DE DAG MET EEN SCHOON INTERIEUR

L. GILLIEAUX



SNCF

Ontegensprekelijk betekent comfort voor de klant ook dat hij in propere treinen kan reizen. Bij de diensten van het materieel is men zich daar terdege van bewust en zet men zich onverpoosd in om de treinstellen zo schoon mogelijk te laten uitrijden. Zo heeft de Maatschappij gekozen voor twee systemen die de netheid van de voertuigen aanzienlijk moeten verbeteren : de car-wash, waarbij de buitenkant, en het schoonmaakplatform, waarbij het interieur een goede beurt krijgen.

CAR-WASH : PROGRAMMA IN UITVOERING

Terwijl de rijtuigen traag door de wasstraat rijden, ondergaat hun buitenkant een grondige schoonmaakbehandeling. Eerst worden via spuitbomen wasmiddelen op de rijtuigen gesproeid. Dan komen ze terecht tussen draaiende borstels, waarna ze met water uit een ander stel sproeiers worden schoongespoeld.



In de jaren zeventig bouwde de NMBS in Schaarbeek de eerste car-wash. Daarna kwamen Oostende, Chatelet, Leuven, Iers en Kortrijk aan de beurt en weldra zullen ook Gent, Antwerpen, Bergen, Ronet en Brussel-Zuid (Vorst) over een wasstraat beschikken.

NIEUW! SCHOONMAAKPLATFORMS VOOR HET INTERIEUR

SCHOONMAAKBEURTEN

Traditioneel krijgt het rijtuiginterieur een dagelijkse onderhoudsbeurt en een maandelijkse schoonmaakbeurt.

Elke dag verhuizen de rijtuigen een tijdje naar de bundelsporen om te worden schoongemaakt. Het vuilnis wordt verwijderd, de afval- en asbakken geleegd, de vloeren geveegd en gestofzuigd, de toiletten van water voorzien enz. Daarnaast kan in intensief* gebruikte stellen, tussen twee ritten in, in het station zelf de boel even aan kant worden gemaakt: verwijderen van afval en nakijken of de toiletten proper zijn.

Tijdens de maandelijkse schoonmaakbeurt wordt het hele rijtuig grondig en intensief gereinigd: vloeren, zitplaatsen, wanden, toiletten enz.

Evolutie

In het oude systeem trokken de schoonmaakploegen naar de treinstellen in de opstelsporen. Ze waren voorzien van vuilniszakken, emmers, borstels en poetslappen, waarmee ze het ene na het andere rijtuig reinigden.

Met de schoonmaakplatforms worden de rollen omgekeerd. Niet de ploegen gaan naar de rijtuigen, maar deze laatste worden aangevoerd op twee sporen langs weerskanten van een speciaal ingericht platform waarop de schoonmaaktoestellen staan.

In de nieuwe regeling blijft het dagonderhoud bestaan, maar worden de rijtuigen ten minste één keer per week langs het platform gereden (twee keer

voor bepaalde stellen die lange afstanden afleggen en vaak worden ingezet) waar ze met de krachtige toestellen intensief gereinigd worden. Bovendien zullen bepaalde vormen van groot onderhoud en grondige schoonmaak verder om de maand uitgevoerd worden.

EEN KRACHTIGE EN FUNCTIONELE UITRUSTING

Het platform bevindt zich op 70 cm van de grond, zodat de poetsers gemakkelijk naar binnen kunnen stappen. Het is gewoonlijk 3 meter breed. De lengte varieert naargelang van de plaats waar het platform wordt geïnstalleerd, maar het is doorgaans 240 tot 300 meter lang om volledige stellen in één keer te kunnen behandelen.

De roostervloer is van gegalvaniseerd staal. De bovenranden zijn enigszins gegolfd om uitglijden te voorkomen. Onder het platform loopt een zuigleiding die is aangesloten op een krachtige centrale in een nabijgelegen gebouw. Van die leiding afgetakte aansluitingen steken met hun mondstuk net boven het vloerrooster uit, telkens twee rijen om de 12 meter. Het personeel moet dus niet met extralange zuigstangen in de rijtuigen werken. Voorts staan er op het platform om de 24 meter verdeelkasten die zorgen voor:

- water van 40 °C;
- een wasmiddel voor het interieur;
- een speciaal reinigingsmiddel voor de toiletten;
- perslucht onder een druk van 6 bar;
- elektrische energie 220 V/16 A via twee stopcontacten.

Elektriciteit, water, de verschillende wasmiddelen en de perslucht bereiken de verdeelkasten langs diverse leidingen die aangesloten zijn op een centrale die zich in hetzelfde gebouw bevindt en die de gewenste hoeveelheden van elk product levert. Tenslotte staan er op het platform nog kleine verplaatsbare containers waarin de afvalbakken van de rijtuigen geledigd worden.

DE GROTE SCHOONMAAK

Op de aansluitingen van de hoofdleiding passen verschillende soorten slangen waarop dan weer een groot aantal zuigmonden kunnen worden aangesloten. Zo kunnen vloer, wanden, zitbanken, zetels, kleine afvalbakken, asbakken, deuren enz. grondig gestofzuigd worden. Doelmatigheid en gemak bij het werk zijn dus toegenomen.

Bovendien is de constructie en de hulpuitrusting van de platforms zo uitgerust dat de wasproducten en

* Bovendien kunnen treinstellen die intensief gebruikt worden, tussen 2 ritten in het station zelf een vlugge onderhoudsbeurt krijgen

ontsmettingsmiddelen voor het schoonmaken van coupés en toiletten perfect kunnen worden gedoseerd volgens de allernieuwste normen. Zo kunnen er spuitstukken of sproeiers worden aangesloten die de passende oplossingen (voor gewone of sanitaire installaties) op vloeren, wanden en andere schoon te maken oppervlakken verdelen. Voor bepaalde onderdelen in smalle ruimten kunnen ook verstuivers worden gebruikt.

De oplossingen werken een tiental minuten in en dan komt de borstel er aan te pas. Stoelen en banken van kunstleer worden vervolgens met vochtige poetsdoeken schoongewreven en met warm water afgespoeld. De ruiten binnenin worden met een speciaal doek en een zeemlap gereinigd. Met de luchtleiding tenslotte worden vloer en wanden volledig droog gemaakt.

DUIDELIJK BETER

Dankzij de reorganisatie van de arbeidsmethoden en het gebruik van efficiënte toestellen en produkten wordt het interieur van de rijtuigen veel degelijker gereinigd, wat het reizigerscomfort zal verhogen. Tegelijkertijd verbeteren ook de arbeidsomstandigheden voor de schoonmakers : ze komen gemakkelijker in de rijtuigen, beschikken over zeer doelmatige toestellen en schoonmaakprodukten, meer warm water enz. Het oude cliché van de dweil die even over de vloer wordt gehaald en nadien in een emmer uitgewrongen, is iets

voor het rariteitenkabinet. Even aanstippen ook dat de open platformroosters de schoenzolen van het personeel proper houden, zodat het nooit met vuile voeten de rijtuigen zal betreden. Door die nieuwe technieken is de efficiëntie, de hygiëne en de kwaliteit van het werk dus gevoelig toegenomen.

NAAR EEN BEHANDELING VAN ALLE RIJTUIGEN

Het eerste platform werd in juni 1991 in Oostende in gebruik genomen. Het is 300 meter lang en heeft 12,7 miljoen fr. gekost (infrastructuurwerken - o.a. spooraanpassing - niet inbegrepen). De platformuitrusting werd in de NMBS-werkplaatsen van Gentbrugge gebouwd en door het personeel van de werkplaats Oostende ter plaatse gemonteerd.

Andere platforms zijn in uitvoering of gepland in verscheidene onderhoudsposten van het net: LAers tegen eind 1991/begin 1992, Chatelet, Antwerpen en Brussel-Zuid (Vorst) in 1992; Bergen, Kortrijk, Gent-Sint-Pieters, Ronet, Leuven en Schaarbeek in 1993.

Als dit belangrijke programma is uitgevoerd, zal de NMBS beschikken over een schoonmaakuitrusting die vrijwel uniek is in Europa, zowel wat het aantal platforms als wat hun individuele lengte betreft. Het is een zware investering, maar het gecombineerde gebruik van de platforms en de car-wasinstallaties zal dan ook kraaknette treinstellen opleveren. Meer comfort dus en tevreden gezichten in de trein! •

In het oude systeem trokken de schoonmaakploegen naar de treinstellen in de opstelsporen. De constructie en de hulpuitrusting van de platforms is zo uitgediend dat de wasprodukten en ontsmettingsmiddelen voor het schoonmaken perfect kunnen worden gedoseerd volgens de allernieuwste normen.

