

L'INAUGURATION

Le lundi 4 septembre 1961 restera comme un grand jour dans les annales du dépôt de locomotives de Hasselt : c'est en cette journée d'été, particulièrement chaude, que fut inauguré le nouvel ensemble des installations.

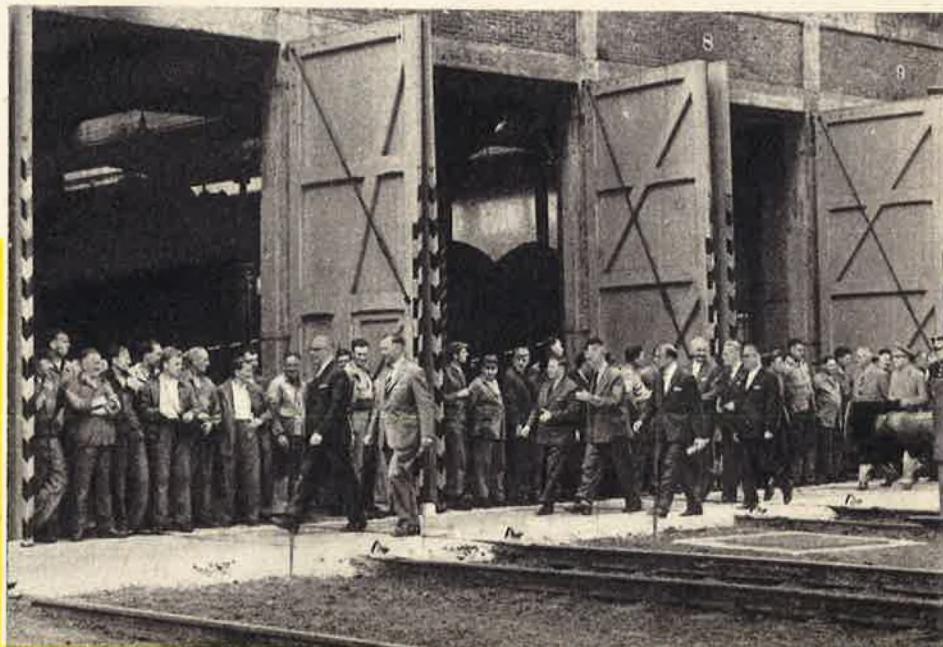
A cette cérémonie assistaient bon nombre d'invités et de hauts fonctionnaires, entourant MM. BERTRAND, président du Conseil d'administration de la S.N.C.B., ROPPE, gouverneur de la province du Limbourg, et DE VOS, directeur général de la S.N.C.B.

M. BROUCKAERT, directeur du Matériel et des Achats, après avoir souhaité la bienvenue à l'assistance, rappela comment les anciens ateliers avaient été détruits par les bombardements meurtriers du 8 avril 1944, puis il exposa comment les bâtiments avaient été reconstruits pour les nouveaux moyens de traction.

M. BERTRAND, président du Conseil d'administration de la S.N.C.B., exprima sa joie de voir le chef-lieu limbourgeois s'enrichir d'un dépôt de locomotives moderne et, devant les familles des cheminots hasseltois morts pour la patrie, rendit un pieux hommage aux quarante-cinq victimes, dont M. DERWA, ingénieur dirigeant le dépôt, cita les noms, dans un silence impressionnant.

Après qu'ont été fleuri le monument érigé à leur mémoire, M. le Ministre coupant le ruban tricolore inaugura l'accès des nouveaux locaux. La visite des installations dura une bonne heure, puis M. BERTRAND félicita tous les auteurs de cette belle réalisation, et M. BLOMMAERT, chef de groupe, remercia les personnalités présentes.

HASSELT



LE NOUVEAU DÉPOT DE LOCOMOTIVES

L'ensemble des bâtiments comprend trois grandes parties :

- Un atelier ultra-moderne pour locomotives et autorails diesel ;
- Un atelier adjacent pour le garage des locomotives à vapeur encore en service (elles seront remplacées dans l'avenir par des engins diesel) ;
- Un bâtiment annexe pour les vestiaires, les bains-douches, le réfectoire, les locaux techniques et le magasin.

L'atelier de la traction diesel.

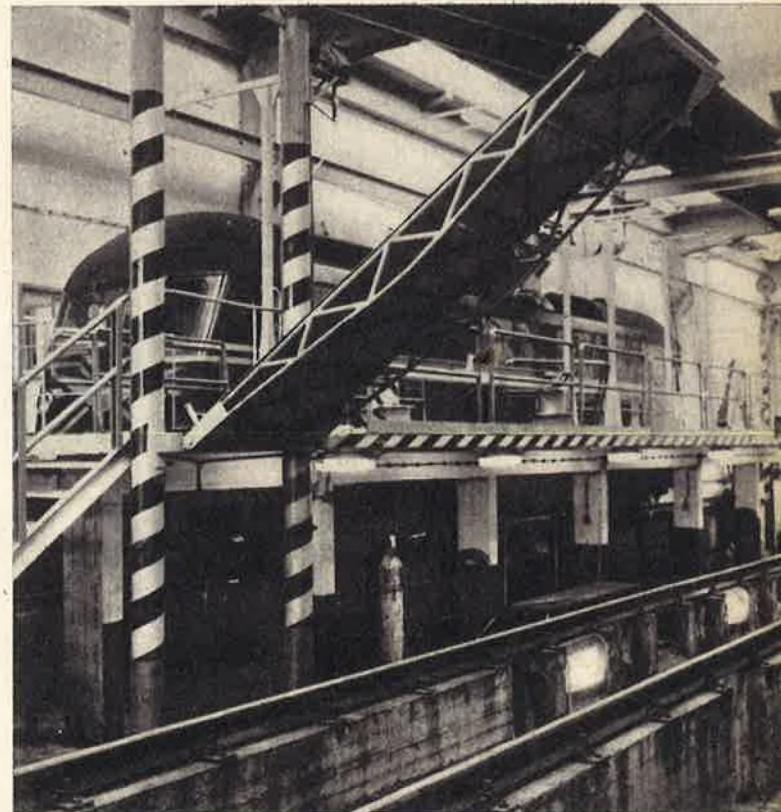
Cet atelier, qui a 70 m. de long, 24 m. de large et 9 m. de haut, d'un aspect spacieux et impressionnant comporte trois voies. Sa charpente et son toit sont construits en béton armé ; ses murs sont en maçonnerie.

Grâce à trente-deux grandes lucarnes, longues de 8 m., prodiguant un maximum de lumière naturelle, et à vingt-quatre ventilateurs, installés dans la toiture, qui renouvellent constamment l'air vicié par l'échappement des moteurs diesel, les conditions de travail sont excellentes et l'atmosphère de l'atelier reste pure.

Un pont roulant, d'une tonne et demie, large de 14 mètres, parcourt l'atelier sur toute sa longueur. On l'utilise sans interruption, en le guidant du sol, pour l'élévation et le déplacement des pièces lourdes.

Dans la partie arrière du bâtiment ont été installées des plates-formes de travail en béton, à 1 m. 40 au-dessus du rail, le long des locomotives en révision ; cette hauteur correspond au plancher des locomotives diesel. C'est là que les hommes de métier travaillent au moteur diesel et aux autres appareils se trouvant dans la chambre des machines.

Les bureaux des agents de surveillance, le bureau du planning, le local aux outils, le magasin, les locaux des électriciens et des ajusteurs, le local de nettoyage et le dépôt d'huile se trouvent aussi à 1 m. 40 au-dessus du sol.



Le passage d'une plate-forme de travail à l'autre se fait grâce à six petits ponts-levis élégants, actionnés par une commande pneumatique.

Par endroit, le niveau de l'atelier est situé à 1 m. en dessous du bord supérieur du rail : ce qui permet de travailler plus facilement, en position debout, aux bogies, aux moteurs de traction, aux accumulateurs et aux organes de freins.

Cette conception spéciale de l'atelier favorise, dans une large mesure, les conditions de travail et contribue pour beaucoup à l'amélioration du rendement.

Les locomotives sont levées sur une voie pourvue d'un ensemble de quatre vérins Kutruss, qui peuvent supporter chacun une charge de 20 t. et qui sont mis simultanément par un moteur électrique. Les bogies restés au sol sont transportés sur les autres voies au moyen d'un transbordeur, qui se trouve à l'extérieur de l'atelier. Le démontage des bogies et l'enlèvement des moteurs électriques de traction sont facilités par l'emploi d'un portique roulant électrique, d'une puissance d'élévation de 10 tonnes.

La remise à vapeur.

Le vaste atelier où s'exécutent les travaux d'entretien des locomotives à vapeur est installé à côté de l'atelier diesel et lui est étroitement lié. Cette partie des installations a été aussi complètement renouvelée. Par souci d'y être pourvu d'un éclairage optimum, on a aménagé des lucarnes et on a installé de nombreux ventilateurs électriques en prévision de l'époque où l'atelier sera exclusivement affecté à la traction diesel.

Lorsque toute la traction sera « dieselisée », cet atelier servira d'abri aux locomotives diesel et aux autorails pendant leurs courts séjours par temps froid rigoureux.

C'est encore en considération de l'avenir que le nombre des annexes réservées aux réparations des locomotives à vapeur a été limité au minimum.

Les installations sanitaires.

Toujours soucieuse de la santé de son personnel, la Société a complété cet ensemble de spacieuses installations sanitaires.

L'étage supérieur comporte deux vestiaires, l'un pour le personnel roulant, l'autre pour le personnel sédentaire, séparés par des lavabos pourvus de douches.

A l'entresol, un coquet réfectoire accueille, à l'heure de midi, une centaine de travailleurs.

Au rez-de-chaussée et à l'avant se trouvent le service de cour, avec sa salle d'attente pour les machinistes et le bureau des tableaux de service. On n'a oublié ni les tableaux d'affichage pour les avis et les plans schématiques de signalisation, ni le téléscripteur.

Le téléphone et les services du « dispatching » y font entendre leurs

sonneries incessantes, dans un monde de bruits et de signaux lumineux qui témoignent d'une activité incessante de jour comme de nuit.

A l'étage se situe le dortoir, où machinistes et chauffeurs des remises « étrangères » peuvent prendre un repos bienfaisant. Les chambrettes sont chauffées et aérées par conditionnement d'air, tandis que les murs sont insulorés. Ici aussi, on a prévu un petit réfectoire, équipé d'un réchaud à gaz pour préparer les aliments. Depuis la terrasse contiguë, on découvre, au-delà de la cour de la remise, le panorama de la ville.

Les hommes de métier du service général ont été gratifiés d'un atelier aussi beau que spacieux. Dans les locaux de l'étage, la salle de théorie suscite l'admiration de tous ; c'est un modèle du genre, particulièrement pour son remarquable matériel didactique.

J. VAN VOLDEN,
ingénieur en chef.

