

L'ATELIER TRACTION DIESEL
DE SCHAERBEEK
VOUS INVITE

1926

1926

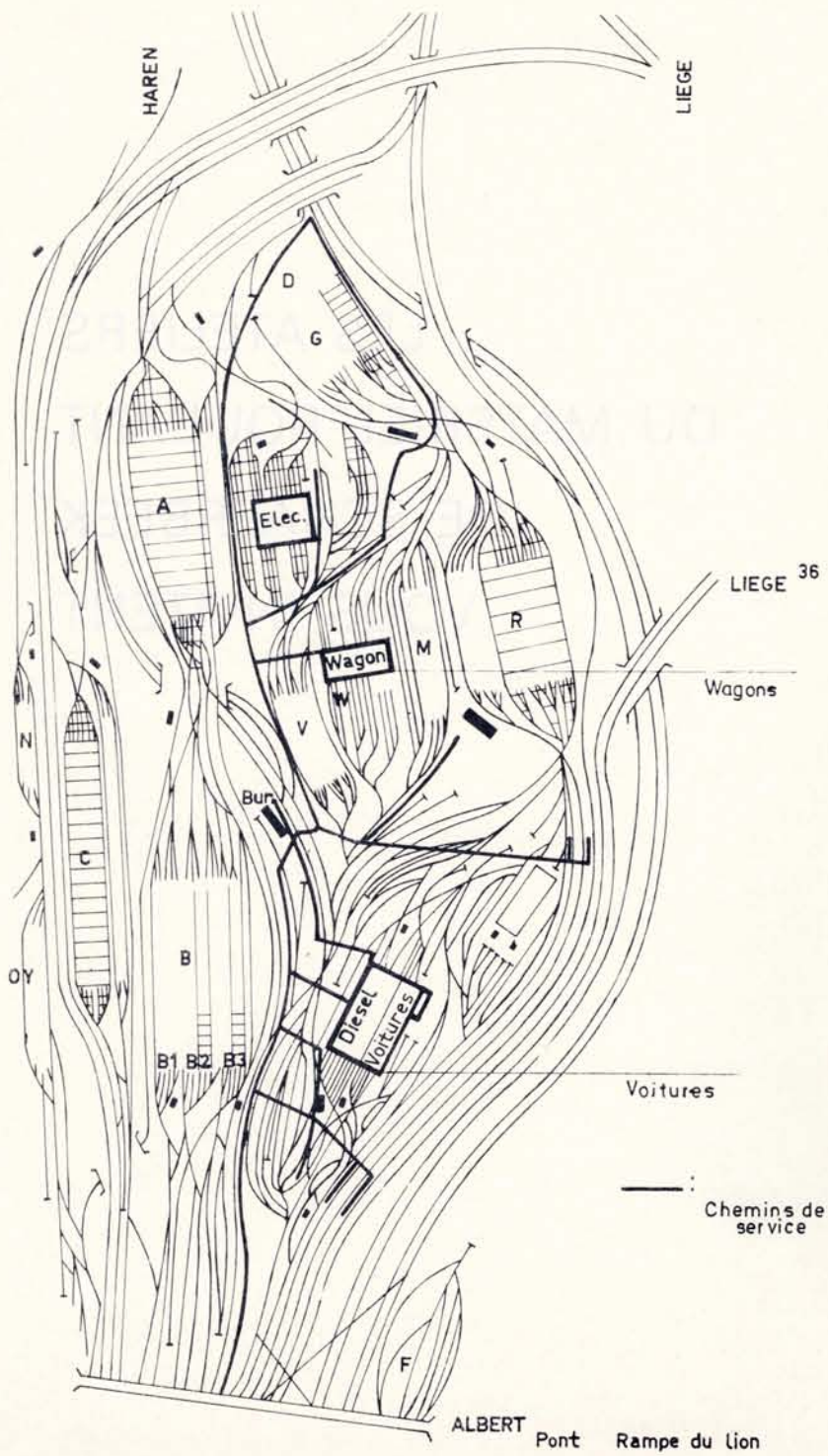
1926

1926

1926



LES ATELIERS
DU MATERIEL ROULANT
DE SCHAERBEEK
VOUS INVITENT



SITUATION DES ATELIERS DU MATERIEL SCHAERBEEK.

Les Ateliers du Matériel et les Postes d'Entretien des voitures et des wagons occupent, à Schaerbeek, avec les faisceaux de formation et les services locaux des directions de l'Exploitation, de la Voie et de l'Electricité/Signalisation, un espace qui se prolonge jusqu'à la zone industrielle de Haren-Vilvorde...Il est délimité d'une part par les lignes de chemin de fer vers Anvers, Louvain, Arlon et d'autre part par le canal Charleroi-Rupel.

Ce complexe comporte :

l'Atelier de Traction Diesel (ATD)
le Centre Autonome de Matériel Remorqué (CAMR)
l'Atelier de Traction Subordonné Electrique (ATS/E)

Ces ateliers de ligne maintiennent journallement en ordre de marche aussi bien le matériel de traction (locomotives et automotrices) que le matériel remorqué (voitures et wagons).

En dehors de cette tâche permanente ils sont chargés de missions spéciales : aménagement de voitures et wagons en véhicules de service bien équipés, en citernes de désherbage, en wagons de chauffage ou de tests, manipulation de charges très lourdes.

LEUR PASSE ET PROCHAIN AVENIR.

La construction de la gare à voyageurs de Schaerbeek dans sa forme actuelle ne s'est terminée que juste avant la première guerre mondiale.

Vers 1880 la construction d'une gare de manœuvres et de formation fut entreprise, comme charnière au centre du réseau de chemin de fer en pleine expansion à cette époque. Des services d'entretien du matériel roulant s'y sont greffés au cours du développement.

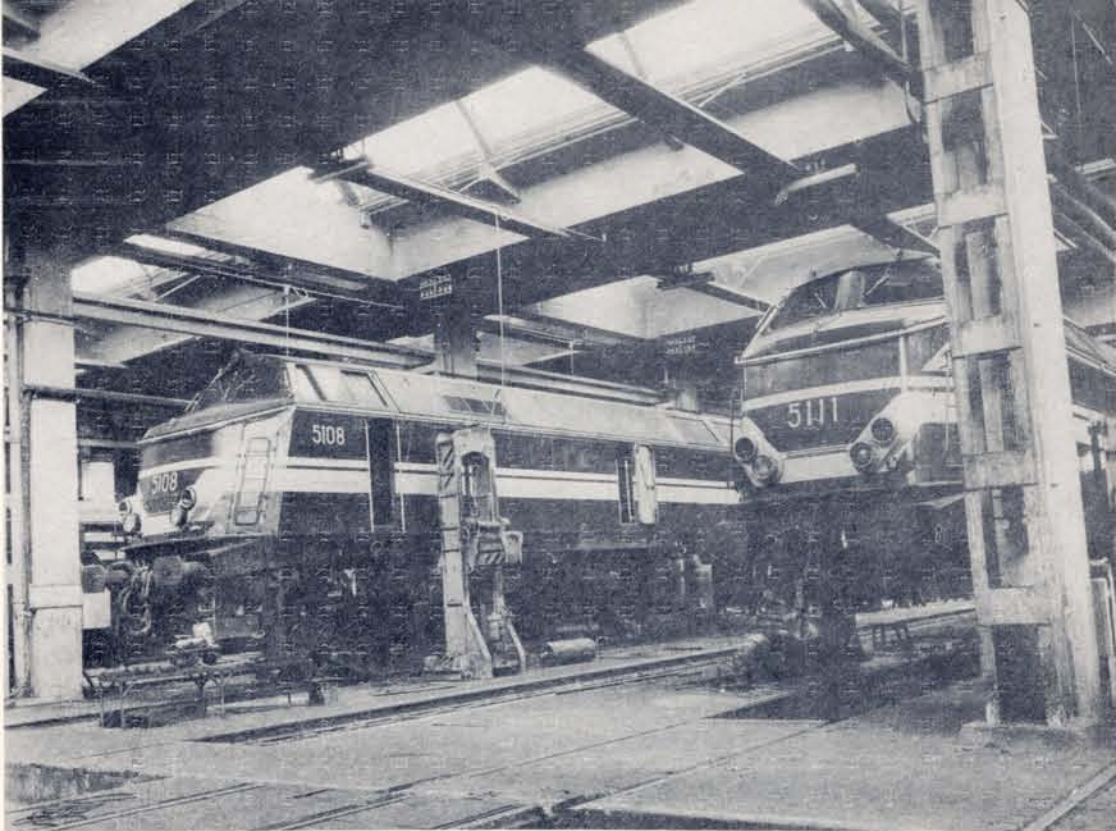
La Remise de Schaerbeek, soit un atelier où les locomotives à vapeur étaient tenues en ordre de marche, atteignait déjà, il y a 50 ans, l'importance que nous lui connaissons maintenant. En 1923 il y fut monté un appareillage pouvant mélanger des trains entiers de charbons. En 1928 la remise de Schaerbeek englobait aussi les effectifs de l'ancien dépôt de locomotives de Bruxelles-Nord.

Les postes d'entretien des wagons et voitures à Schaerbeek se sont aussi développés durant ces années de forte croissance du trafic ferroviaire après la première guerre pour devenir des ateliers de ligne actuels; vers 1955, l'atelier de voitures a été aménagé en atelier de traction électrique et l'entretien des voitures a déménagé vers la remise de Schaerbeek.

Durant la deuxième guerre le domaine du chemin de fer fut touché par 186 bombes et le dépôt de locomotives, complètement détruit, fut reconstruit.

La vapeur et les charbons furent remplacés par des moteurs diesel et des citernes à mazout depuis 1956.

Les ateliers de wagons et de voitures de leur côté voient apparaître dans leurs installations un matériel de transport de plus en plus moderne et perfectionné. Ils seront équipés bientôt d'un stand de lavage mécanique à grand débit.



DESCRIPTION CONCISE DES TACHES TECHNIQUES DES ATELIERS M DE SCHAERBEEK.

ATELIER TRACTION DIESEL DE SCHAERBEEK
(ATD).

Fonction.

L'Atelier de traction diesel de Schaerbeek a pour mission principale de maintenir en bon ordre de marche 115 locomotives diesel (62 machines de ligne et 53 machines de manœuvre).

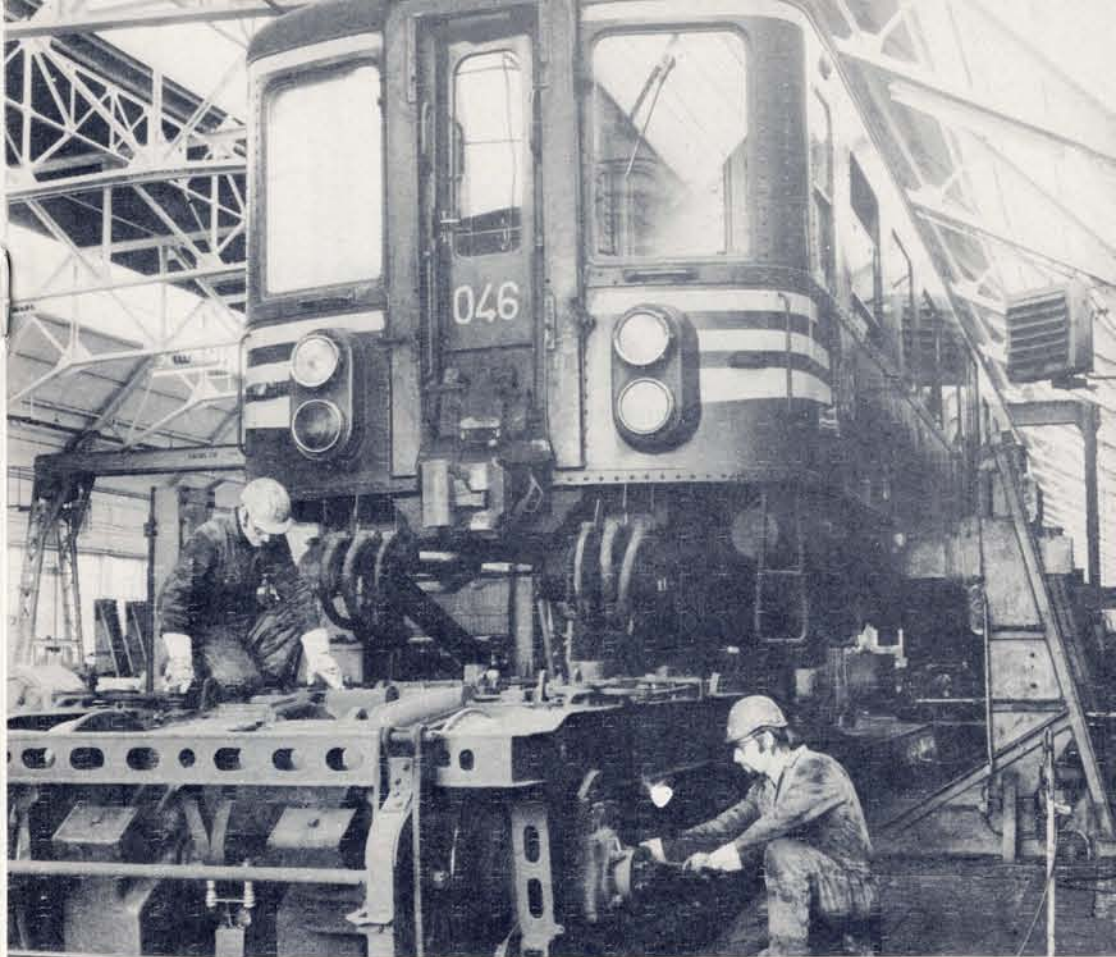
L'atelier compte 20 voies de travail avec fosses, plusieurs fosses latérales, des ponts-roulants et des grues à portique permettant l'enlèvement de lourds accessoires, une station d'approvisionnement des locomotives en mazout, eau et sable de freinage. L'effectif comporte quelque 500 agents, surtout des hommes de métier de catégories différentes et des conducteurs de traction.

En dehors de leur tâche normale de conduire des engins de traction, les conducteurs sont spécialement formés pour réparer de légers dérèglements et avaries.

Lors de l'étude des lignes à parcourir les conducteurs assistent à des représentations de films concernant les lignes en question. Ces films permettent aux conducteurs de se familiariser avec ces trajets.

Schéma de l'entretien et des travaux de réparation aux locomotives diesel.

- Une visite tous les 1.000 km ou une fois par semaine.
- L'exécution des travaux d'entretien prévus tous les 10.000 km pour les machines de ligne et tous les 3.000 km pour les machines de manœuvre. Ces travaux diffèrent en importance et en nombre selon la dizaine de mille km atteinte par le compteur.
- Pendant les visites ou l'entretien prévu les avaries occasionnelles sont détectées et réparées.
- Tous les 100.000 km les locomotives de ligne subissent d'importants travaux d'entretien qui durent plus d'une journée. Lors de la révision de 400.000 km le moteur diesel est partiellement démonté. Ces opérations prennent 3 semaines.
- Après un parcours de 800.000 km les locomotives de ligne sont dirigées vers un atelier central pour une grande révision.



L'ATELIER DE TRACTION SUBORDONNE ELECTRIQUE DE SCHAERBEEK (ATSE).

Mission et équipement.

L'Atelier de traction électrique est le plus important atelier de la S.N.C.B. pour l'entretien à Schaerbeek des automotrices électriques.

L'Atelier comporte :

- 9 voies de travail pourvues de fosse de visite (certaines aussi avec fosse latérale), des plaques tournantes et un nombre d'appareils de levage pour atteindre au mieux tous les accessoires des véhicules; un nouveau stand de levage est construit et pourra lever une rame d'automotrices d'environ 100 m de longueur;
- un tour à roues souterrain qui permet la remise à neuf des roues après usure, sans démontage de la roue;
- un poste de dépannage, pour la mise en état de marche - 24 h - de toutes les rames au départ;
- un effectif de 350 agents parmi lesquels des hommes de métier de diverses spécialités, principalement électricité et ajustage. Un quart de l'effectif sont des conducteurs pour la conduite des locomotives.

Tâches de l'atelier.

Les automotrices sont visitées journalièrement dans les gares et elles reçoivent un nettoyage rapide.

Tous les 15 jours les automotrices sont contrôlées à fond dans un atelier et l'entretien courant se fait tous les mois. L'atelier entretient ainsi un tiers de l'effectif du réseau. De petites réparations diverses sont effectuées en même temps que les travaux périodiques.

Outre une partie du matériel plus ancien construit selon la tradition classique, l'atelier assure également l'entretien du matériel tout neuf équipé d'un appareillage électronique. Un prototype qui était récemment en primeur mondiale appartient aussi à notre atelier.

Après 3, 6, 12 et 24 mois sont encore effectuées des revisions plus importantes appelées revisions périodiques.

Après un service de 5 ans, soit lorsque les rames ont couvert une distance égale à 12 tours du monde, toutes les automotrices reviennent à l'atelier pour un levage périodique avec démontage et d'éventuels remplacements d'accessoires importants comme les bogies, les moteurs de traction, les accouplements.

Suit une grande revision après un nouveau parcours de cette importance (soit à 1 million de km) dans un atelier central.

CENTRE AUTONOME DE MATERIEL REMORQUE (CAMR).

Fonction.

La mission de cet atelier consiste à tenir un nombre élevé de voitures et de wagons dans un état impeccable en matière de sécurité et confort, en vue d'assurer la régularité du trafic.

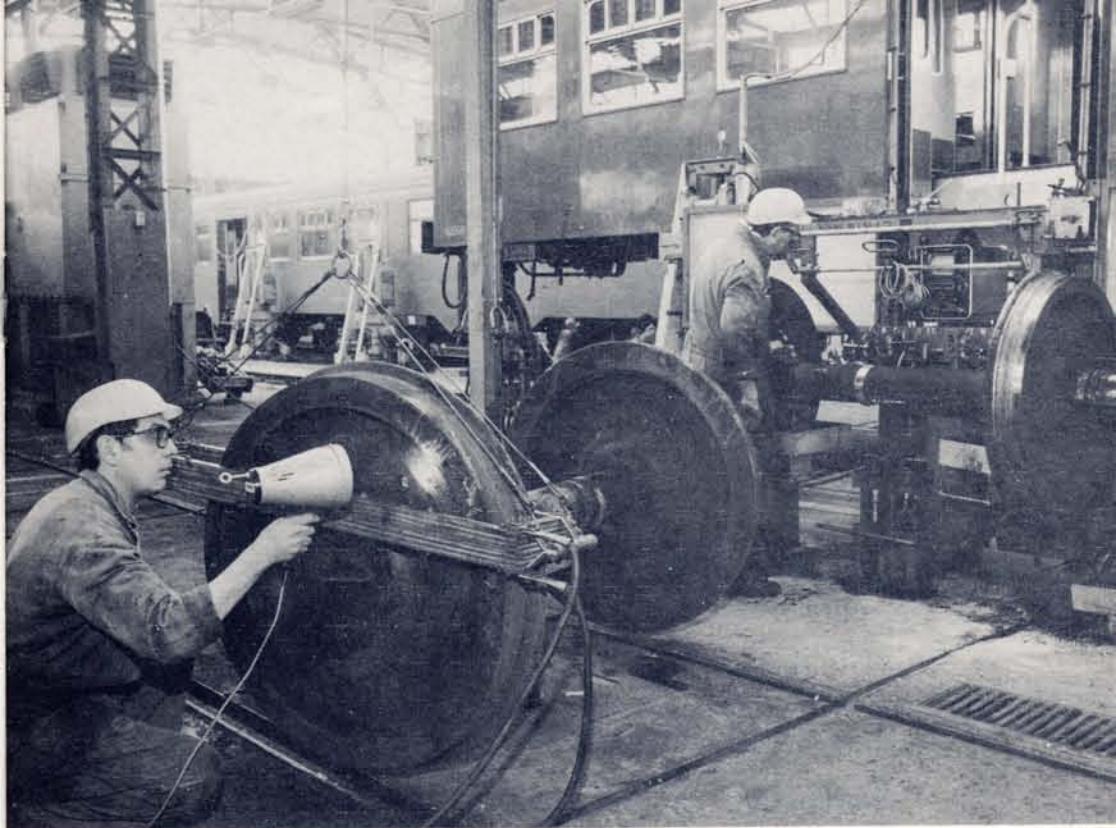
Ceci comporte :

- 1 contrôler les trains de voyageurs et de marchandises qui terminent tous les jours à Schaerbeek, y partent ou y sont formés;
- 2 effectuer éventuellement de petites réparations et travaux d'entretien, ainsi que des nettoyages;
- 3 faire les revisions périodiques, d'après un plan prévu, du matériel remorqué.

Moyens dont dispose le Centre Autonome de Matériel Remorqué.

Pour mettre en oeuvre ces activités il dispose :

- 1 d'hommes de métier de diverses spécialités (environ 800 hommes);
- 2 d'une grande diversité d'outillage et d'équipements matériels, comme indiqué plus loin;
- 3 des postes de visite et d'entretien avec quelques voies de réparation dispersées dans les gares: Schaerbeek, Haren-Nord, Bruxelles-Q.L., Bruxelles T.T.;
- 4 des ateliers de wagons et de voitures à Schaerbeek, équipés des machines-outils indispensables.



TACHES DE L'ATELIER.

Visites.

Visiter les voitures et wagons :

- pendant leur arrêt dans la formation les trains de marchandises et de voyageurs sont contrôlés par des visiteurs;
- chaque jour sont visités en moyenne 150 trains à marchandises donnant environ 5.000 wagons et à peu près 600 voitures.

Entretien des véhicules dans les postes d'entretien et sur les voies de réparation spéciales.

Sur une voie appelée «voie de réparation rapide» sont remis en ordre en moyenne par jour quelque 25 wagons.

Pour le parc à voitures (600 voitures), il existe un programme d'entretien bien établi prévoyant des vérifications, des contrôles et des opérations plus ou moins importants (graisser, essayer les freins, les roues, les ressorts, les organes d'accouplement, la disposition intérieure - banquettes et sanitaire - les appareils d'éclairage, de chauffage, les portières).

A des époques fixées sont nettoyées la caisse extérieure, les fenêtres et l'intérieur des voitures.

Revisions et réparations importantes.

A l'atelier des wagons sont réparés en moyenne par jour 30 wagons et 4 à 5 autres revisés, c'est-à-dire vérifiés fondamentalement, essayés, graissés et mis au point si nécessaire. Une telle révision de wagon est effectuée après 4 à 5 années de circulation.

Cet atelier est également l'endroit prévu pour l'entretien des wagons à 2 étages qui servent au transport des voitures dans les trains autos-couchettes.

Quatre jeux de vérins permettent de relever un wagon pour permettre d'effectuer des réparations et des entretiens importants sous le véhicule.

Toutes ces opérations se passent suivant le principe d'une chaîne continue, où les activités se déroulent dans des stands séparés et en phases distinctes.

SECURITE ET HYGIENE DU TRAVAIL.

Une attention spéciale est accordée à la sécurité et l'hygiène du travail. Un service de sécurité permanent veille au bon état des différents engins et machines. Un comité permanent de sécurité examine dans ses réunions mensuelles toutes les mesures tant d'ordre technique, d'organisation et psychologique qui pourraient promouvoir la sécurité, l'hygiène et la conservation du milieu.

Journal de la Société Royale de Médecine

Publié par la Société Royale de Médecine, fondée le 17 Mars 1830
et reconnue d'utilité publique par le Roi le 22 Mars 1831

Le Directeur-Général est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN
Le Secrétaire-Général est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN
Le Rédacteur en Chef est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN

Le Directeur de la Rédaction est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN
Le Directeur de l'Administration est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN

Le Directeur de la Librairie est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN
Le Directeur de la Typographie est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN

Le Directeur de la Distribution est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN
Le Directeur de la Vente est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN

Le Directeur de la Publicité est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN
Le Directeur de la Correspondance est M. le Docteur J. VAN DER MEULEN

CONTENTS

1. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1900.
2. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1901.
3. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1902.
4. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1903.
5. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1904.
6. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1905.
7. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1906.
8. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1907.
9. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1908.
10. Rapport de M. le Docteur J. VAN DER MEULEN sur l'état de la Société Royale de Médecine pendant l'année 1909.



1926

1926

1926

1926

1926

B

B

B

B

B