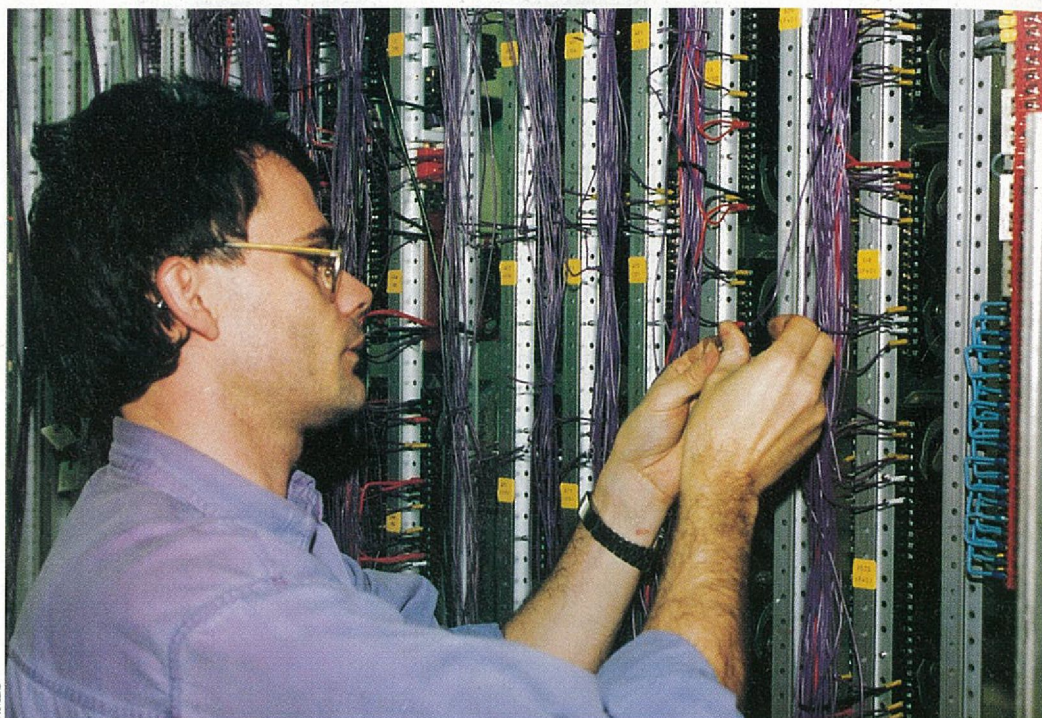


BRUSSEL-NOORD

DE KRACHTTOER
RENÉ DANLOY

Het Noordstation, 4 december 1995. In de kleine uurtjes breekt in de gebouwen een brand uit die snel om zich heen grijpt. De schade is enorm en heeft zware gevolgen voor het verkeer aangezien de seinhuizen I en II volledig verwoest zijn. Als er zich ook nog rookontwikkeling voordoet in seinhuis III – kant Schaarbeek – wordt het ergste gevreesd. De brandweer stelt echter iedereen gerust: de rook verspreidt zich gewoon via de sleuven. Voor alle veiligheid worden toch de leidingen naar het seinhuis III verwijderd...



NMBS

In toch wel bijzonder moeilijke omstandigheden heeft het spoorwegpersoneel onmiddellijk het hoofd geboden aan de ernstigste verkeersontregeling sedert decennia. Het is een ware ravage... er werkt niets meer! Noch het treinaankondigingssysteem, noch de omroepinstallatie, en al evenmin de telefoonverbinding en de datatransmissie. Het treinverkeer zelf zit danig in de knoei. Veel treinen zijn beperkt tot het Zuidstation, Leopoldswijk, Schuman, Schaarbeek of Jette. Andere worden omgeleid via Simonis. Alles wordt in het werk gesteld om de reizigers op hun bestemming te brengen. Dank zij de nauwe samenwerking tussen de NMBS en de MIVB kunnen ze daartoe gratis gebruik maken van metro, tram of bus. De spoormannen, van hun kant, blijven niet bij de pakken zitten. Er moeten dringend maatregelen worden genomen! Iedereen gaat aan de slag en al vanaf de eerste dag worden de inspanningen beloond: er kunnen al enkele treinen door de Noordzuidverbinding rijden!

STUKJE BIJ BEETJE KOMT ALLES WEER OP GANG...

De uitgebrande seininrichting werd elektrisch bediend en was van het type «Manage». Seinhuis I regelde het treinverkeer vanaf het verlaten van de verbinding tot het binnenrijden aan de perrons, en omgekeerd, terwijl seinhuis II, in beide richtingen, de treinen stuurde vanaf het verlaten van de perrons tot in de helft van het wisselcomplex richting Schaarbeek, waar ze door seinhuis III werden overgenomen. In eerste instantie moesten alle wissels met klauwen worden vastgezet en diende men zich te beperken tot drie inritten en drie uitritten voor de verbinding. Men moest eveneens zijn toevlucht nemen tot het treinaankondigingssysteem volgens het telefonisch blokstelsel (BSRTf). In het begin moesten bovendien seinoverschrijdingsbevelen worden gegeven, maar vrij spoedig konden diezelfde seinen op «kleine beweging» worden gezet door middel van schakelaars op de perrons. Tot 10 december bleef het verkeer ondanks alles toch

aanzienlijk beperkt, maar vanaf de volgende dag was de treindienst al iets uitgebreider. Vanaf de 18e werd het treinaankondigingssysteem weer in dienst gesteld, terwijl ook de interne telecommunicatie geleidelijk aan opnieuw mogelijk werd, al was dat soms maar voorlopig.

EEN WARE KRACHTTOER

Er zijn maar zes van de twaalf sporen bruikbaar en het station Brussel-Noord wordt dus als tussenstation naar het tweede plan verschoven. Te weinig sporen en tegelijk een overschot aan personeel om toezicht te houden op het verkeer; daarnaast is men ook nog beducht voor een voorval, want dat zou ongetwijfeld een stortvloed van vertragingen tot gevolg hebben: voor die toestand moet dus zo snel mogelijk een oplossing worden gevonden. Een opdracht van formaat, maar het spoorwegpersoneel neemt de uitdaging aan. Er wordt besloten om een tijdelijk seinhuis te bouwen. Gezien de dringende noodzaak is het echter onmogelijk om een klassiek optisch controlebord (OKB)

met de bijhorende bedieningstafels op te stellen of om de vereiste verbindingbekabelingen te leggen. Bijgevolg wordt gekozen voor een computergestuurde bediening van het type EBP (elektronische bedienpost), maar dan met relais. Want voor het controlesysteem kan binnen het beperkte tijdsbestek geen seinhuis worden opgesteld van het type EBP-PLP (post met programmeerbare logica) waarbij geen relais meer worden gebruikt. Dat is echter geen bezwaar; er wordt een relaisruimte ingericht in een speciaal uitgeruste container! Het is de bedoeling om het tijdelijke seinhuis bedrijfsklaar te hebben tegen 2 januari, met andere woorden: iets minder dan een maand na de brand!

ROGER, DOMINIQUE,
LUDO, PATRICK,
JEAN-CHRISTOPHE, JOHAN
EN ALLE ANDEREN...

Wat een onmogelijke opdracht leek, werd uiteindelijk toch tot een goed einde gebracht! Dominique, een van de zes elektromechanici van de

VERLOOP VAN DE GEBEURTENISSEN

4/12/95 ■ ■ ■ ■

Rond 1.45 uur worden de seinhuizen I en II door de brand verwoest en zijn ze onbruikbaar. Personeel van Infrastructuur en Transport wordt opgeroepen. Met vereende krachten plaatsen ze klauwen op de wissels zodat treinen van de sporen 1, 3 en 5 van de Noordzuidverbinding naar de perrons 3, 5 en 11 zouden kunnen rijden. Van perrons 4, 9 en 12 moeten dan de treinen vertrekken naar Brussel-Centraal via de sporen 2, 4 en 6 van de verbinding. Seinhaus III leidt het verkeer tussen Jette, Schaarbeek, Schuman en het Noordstation. De treindienst is zeer beperkt. Nochtans rijden in de loop van de dag enkele treinen door de verbinding. Alle andere worden beperkt tot de randstations of omgeleid. De reizigers kunnen gratis gebruik maken van het gemeenschappelijk vervoer van de STIB.

5/12/95 ■ ■ ■ ■

Het verkeer blijft aanzienlijk beperkt maar er wordt een maximum aan treinen door de verbinding gestuurd. In het Noordstation worden zes van de twaalf sporen weer in dienst gesteld in het verlengde van de Noordzuidverbinding. De onderhoudsploegen van Brussel-Noord verwijderen de kabels tussen de seinhuizen II en III en tussen het seinhaus I en de verbinding. Dank zij de krachtige zender-ontvanger, geplaatst door de dienst telefonie, wordt met seinhaus III en Brussel-Centraal het telefonisch blokstelsel in werking gesteld.

6/12/95 ■ ■ ■ ■

Nadat de werkploegen van Namen, Brussel-Zuid en Gent schakelaars hebben geplaatst op de perrons om de seinen op «kleine beweging» te zetten, is er aan het einde van de dag al een duidelijke verbetering van de treindienst merkbaar. Dat werk werd de vorige avond al aangevangen.

7/12/95 ■ ■ ■ ■

Achteraan perron I wordt de container voor de tijdelijke relaisruimte geplaatst. Er wordt eveneens gestart met de opstelling van nieuwe seinkasten.

8/12/95 ■ ■ ■ ■

Geleidelijk aan wordt de omroepinstallatie weer in dienst gesteld. De metselwerken en de inrichting van het tijdelijke seinhaus worden aangevat. Tijdens het weekend van 8 en 9 december worden door de werkploegen de kabels tussen de seinkasten en de relaisruimte gelegd.

11/12/95 ■ ■ ■ ■

Het treinaanbod wordt uitgebreid. Alle kabels zijn gelegd en er kan worden begonnen met het bekabelen van de relaisruimte en het programmeren van de computers van het seinhaus.

14/12/95 ■ ■ ■ ■

De lokalen zijn klaar. Tafels, schermen en computer van het bedieningslokaal zijn geleverd.

18/12/95 ■ ■ ■ ■

Het treinaankondigingssysteem werkt weer.

19/12/95 ■ ■ ■ ■

Het tijdelijke seinhaus is opgesteld.

20/12/95 ■ ■ ■ ■

Testen van de veiligheid van het tijdelijke seinhaus (overeenstemming met de plans, onderbrekingen enz.).

21/12/95 ■ ■ ■ ■

Opstellen van de planning voor de volgende dag.

22/12/95 ■ ■ ■ ■

Trapsgewijze indienststelling van het seinhaus. De operatie is voltooid om 16.30 uur. De vastgestelde termijn werd nageleefd.

2/1/96 ■ ■ ■ ■

De twaalf stationssporen zijn berijdbaar via zes wissels die door het tijdelijke seinhaus worden bediend. Het treinverkeer wordt nog opgedreven en benadert de vroegere toestand; men beschikt echter niet meer over enige reserve. Voor een zeer beperkt aantal treinen moet de dienstregeling of de reisweg worden aangepast.

onderhoudsdienst van Brussel-Noord, raakt er niet over uitgepraat.

«Het is echt buitengewoon dat de plannen zo snel zijn uitgevoerd! Op 11 december werd gestart met de binnenopstelling van het seinhaus en acht dagen later waren we er al mee klaar!»

Door de snelle reactie en de volledige inzet heeft het spoorwegpersoneel bewezen waartoe het in staat is en beantwoordde het aan alle verwachtingen. De technische ploegen van de NMBS, bijgestaan door verschillende privé-ondernemingen, hebben dag en nacht gewerkt om de verschillende uitrustingen weer in dienst te stellen.

Op 8 december ging men van start met het metselwerk en de specifieke inrichting van het seinhaus. Zes dagen later waren de lokalen klaar en waren de

bedieningslessenaars, de schermen en de computer voor het bedieningslokaal geleverd. Alle technische diensten droegen hun steentje bij. De werkplaatsen van Etterbeek monteerden de gestellen voor de relais, terwijl de bekabeling werd toevertrouwd aan de gespecialiseerde ploegen van district Centrum, bijgestaan door die van de andere districten.

Vanaf 5 december kreeg het onderhoudspersoneel versterking van de werkploegen. Er werd niet geklaagd of gezeurd. De uitzonderlijke opdracht ging voor. Om die omvangrijke taak tot een goed einde te brengen, vond men het niet erg overuren te maken; op de dag van de brand werkten sommige technici zelfs zeventien uur aan een stuk door.

Tijdens de werken hield in seinhaus III een elektromecanicus van de onderhoudsploeg toezicht tot 18 uur, voor het geval er zich tijdens de spitsuren moeilijkheden zouden voordoen.

Bovendien werden er cursussen georganiseerd om het personeel vertrouwd te maken met de nieuwe techniek. Technici en bedieners van de beweging moesten tijdens de week, op zaterdag en zelfs op zondag terug naar de schoolbanken; de mensen van de beweging gingen zelfs naar Namen om op een simulator te oefenen! Daar mag je je pet voor afnemen; zij verdienen zeker een plaatsje in het «Guinness Book of Records». En Dominique, die nog maar net zijn loopbaan bij de NMBS is begonnen, zal zijn «vuurdoop» niet gauw vergeten! □