

DE TRACTIEWERKPLAATS VAN BRUSSEL-ZUID

Gigantisch, hoogwaardig:
op maat gemaakt voor de
locomotieven en treinen die
er worden onderhouden!

De nieuwe
tractiewerkplaats van
Brussel-Zuid is inderdaad
gebouwd voor het
onderhoud van de HST-
stellen op de trajecten
Londen-Brussel en Parijs-
Brussel-Amsterdam-Keulen
(PBKA) in samenwerking
met soortgelijke
werkplaatsen van SNCF, BR
en DB. Ook de Thalys-
stellen zullen van die
nieuwe uitrusting
profiteren. Alles is er
geïnfomatiseerd, maar
toch blijft het een gezellige
werkplaats waar we
hartelijk ontvangen werden
voor een bezoek aan alle
installaties.



PHOTOFESTIVAL

ONDERHOUDSHAL VAN DE KLASSIEKE RIJTUIGEN

KORT HISTORISCH OVERZICHT

In 1840 werd het eerste station van Brussel-Zuid ingehuldigd. Het werd ook wel «Bogaerdenstation» genoemd, en van bij het begin al waren er een ontvanggebouw, een werkplaats voor de herstelling van rollend materieel en een locomotiefloods.

Net voor de tweede wereldoorlog, in 1938, verhuisde deloods voor stoomlocomotieven naar het bijgebouw van Vorst (Vorst rijtuigen). Die lijnwerkplaats hield zich aanvankelijk bezig met het onderhoud van stoomlocomotieven types 1, 7, 64, 60, 62 en 97.

Vanaf 1950 – toen de lijnen naar Brussel geëlektrificeerd werden – specialiseerde de werkplaats zich in het onderhoud van de elektrische locomotief – types 101, 120, 122 en 123. In de jaren zestig bereikte de werkplaats haar hoogtepunt toen ze

instond voor het gewone onderhoud van de meerstreamlocomotieven.

Tussen 1989 en 1993 werden de activiteiten stopgezet en werd plaats geruimd voor de werken die nodig waren voor het inrichten van de HST-werkplaats.

DE NIEUWE TRACTIEWERKPLAATS

Met vijf hallen beslaat de werkplaats in Vorst zowat 22 300 m², tussen de lijn Brussel-Bergen en de uitwijkbundels van de reizigerstreinen van of naar Brussel-Zuid. Ter wille van de specifieke installaties voor het onderhoud van HST's is het gebouw rondom beveiligd door een 2,5 km lange afsluiting. Bovendien past het gebouw perfect in het industrielandchap, dank zij de oordeelkundige keuze van materialen en kleuren: grijs en blauw, waarbij het blauw zelfs voor een lichte toets zorgt.

BESCHRIJVING

HET GEBOUW OF HAL 1

Hal 1 ligt in de oosthoek van het complex en herbergt de beherende bureaus, de gemeenschappelijke ruimten (eetzaal, vestiaire, toiletten, ...), alsook een aantal opslagruimten voor gereedschap en reserveonderdelen, en ten slotte enkele kleine werkplaatsen. Op de kelderverdieping is er een laboratorium voor proeven met elektronische accessoires.

Bij wijze van anekdote: de 72 damesvestiaires worden op dit ogenblik niet gebruikt... wegens gebrek aan dames!

Het gebouw is ook het «intelligente» centrum van het geïnformatiseerde beheer van het complex.

HAL 2

Hal 2 is de eigenlijke lijnwerkplaats waar onderhoudsactiviteiten plaatsvinden als :

- technische schouwingen en controles;
- de schoonmaak van het interieur van de rijtuigen, via een centraal stofzuigsysteem dat zich in hal 1 bevindt;
- het leegmaken en vullen van de chemische WC's (die overvloedig gespoeld worden met een sterk ontsmettingsmiddel dat methyleenblauw bevat), alsook het vullen van de waterreservoirs voor de wastafels;
- tot slot de depanneerwerkzaamheden en de kleine herstellingen.

Deze hal onderscheidt zich van de andere door haar enorme afmetingen (430 m lang, 30 m breed en 10 m hoog). Er zijn vier werksporen, waarop één Eurostar of twee PBKA's kunnen staan.

Door de hal lopen ondergrondse gangen waarin allerlei mobiele uitrustingen, platformen en heftrucks kunnen rijden. Opdat de onderhoudsploegen makkelijk alle niveaus van de stellingen zouden kunnen bereiken (technische koffers, wielen, draaistellen) werden vloeren gelegd op diepten van 90 cm en 1,45 m. Verder zijn er metalen platformen op 1,10 m hoogte, waardoor het personeel de rijtuigen rechtstreeks kan betreden. Toegang tot de stroomafnemers en het dak is er ook, via andere platformen die bereikbaar zijn met trappen vanop het eerste niveau.

Zes brugkranen maken de uitrusting compleet. Ze zijn tegeleid en kunnen over de hele lengte van de werkplaats bewegen. Een opklapbare bovenleiding ten slotte zorgt voor het onder spanning brengen of spanningloos maken van de locomotief, zodat de klassieke rangeerbewegingen vermeden worden.

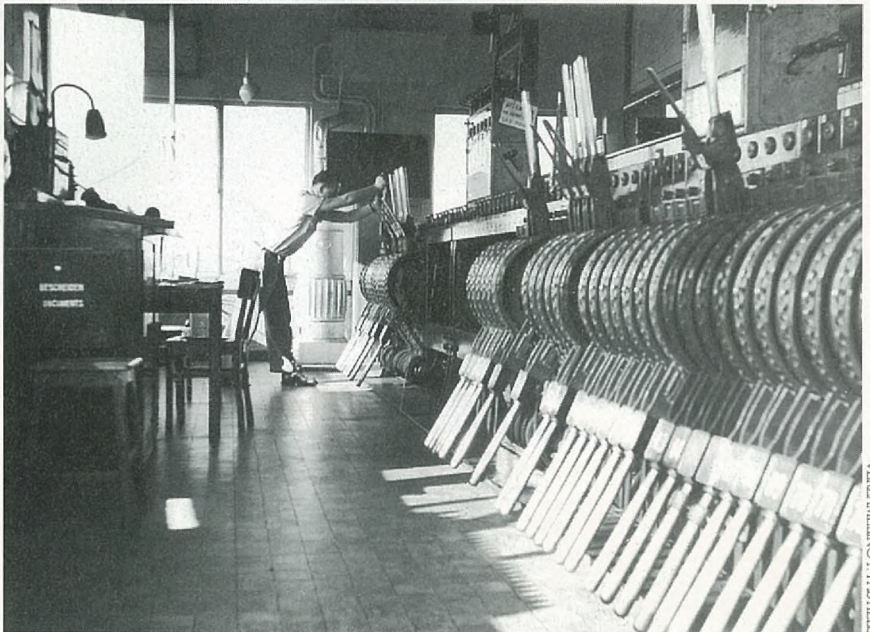
Zes brugkranen maken de uitrusting compleet. Ze zijn tegeleid en kunnen over de hele lengte van de werkplaats bewegen. Een opklapbare bovenleiding ten slotte zorgt voor het onder spanning brengen of spanningloos maken van de locomotief, zodat de klassieke rangeerbewegingen vermeden worden.

HAL 3

Hal 3 heeft twee sporen en is bestemd voor zware onderhoudsoperaties en herstellingen zoals:



VERZAMELING P. PASTIELS



VERZAMELING P. PASTIELS



MAX DELITE



VERZAMELING P. PASTIELS

- de vervanging van onderdelen die een bepaald gewicht of volume overschrijden;
 - het lichten of wisselen van rijtuigen: wegens de gemeenschappelijke draaistellen zijn er vijzels en voorlopige draaistellen nodig;
 - de herstelling van weggehaalde draaistellen en zware stukken;
 - het herstellen van afzonderlijke rijtuigen of locomotieven;
 - tot slot de reparaties van lange duur aan stellingen van max. 200 m.
- Een 16 ton hijsende brugkraan bestrijkt de hele hal.

HAL 4

Hal 4 is kleiner maar heeft nog altijd 2 sporen, en is interessant wegens de installatie van draaisteldalers en een dubbele kuildraaibank. Die bank wordt digitaal bestuurd en kan gelijktijdig twee wielstellen van hetzelfde draaistel bewerken, ongeacht of het om een draaistel van HST-stellen, locomotieven of gewone rijtuigen gaat.

HAL 5

In de vijfde en laatste hal worden de klassieke rijtuigen van de binnenlandse en internationale dienst onderhouden.

VERNIEUWINGEN

Twee aspecten van de werkplaats zijn volmaakt uniek: de opklapbare bovenleiding waarover we het al hadden, en de «monitoring», een gemeenschappelijke term voor de geïntegreerde en geïnformateerde exploitatie- en veiligheidsapparatuur.

In de praktijk betekent dat dat iedereen die dit hoogtechnologische bolwerk betreedt, automatisch een badge krijgt en in een bestand wordt geregistreerd. De toegang tot de werkposten, gangen en hallen is onderworpen aan strenge regels. Iedere bediende moet zichzelf kenbaar maken door zijn badge in de daartoe voorziene terminals te steken, zodat geen van de stellingen onder spanning gebracht of in dienst gesteld kan worden zolang een bediende in de gevarezone aanwezig is.



MAX DELE

KALENDER VAN WERKZAAMHEDEN EN STALLINGSCAPACITEIT

De nieuwe tractiewerkplaats van Brussel-Zuid werd ontworpen om een voldoende grote hoeveelheid stellen af te leveren die hun dienst zo veilig, betrouwbaar en comfortabel mogelijk kunnen vervullen. In de werkplaats worden de gewone dagelijkse onderhoudsbeurten van de Eurostars (SNCF, NMBS en BR) uitgevoerd, terwijl de eigendomsspoorwegen zorgen voor het periodieke onderhoud.

Op aanvraag worden hier nochtans ook buitenlandse stellen hersteld.

Het onderhoudsprogramma is in handen van één onderhoudscomité voor de drie netten. De Thalys-stellen (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam of PBKA) zullen ook onderhouden worden in deze werkplaats, die vier Kanaaltunnelstellen of acht PBKA-stellen tegelijkertijd kan onderbrengen. Het eerste PBKA-stel (Thalys) komt in april dit jaar aan voor de eerste tests, die gespreid zullen worden tot december '96.

De werkzaamheden vinden 's avonds of 's nachts plaats als de stellen minder dan 4 uur moeten stilstaan. In de andere gevallen worden ze overdag uitgevoerd, weekdag of weekend, zonder onderscheid.

Na hun laatste dienst gaan de HST-stellen naar de werkplaats, via de wasstraat van Klein-Eiland. Bij die wasbeurt rijden ze op eigen kracht. □

HAL 2



NMBSK TOURNAY



NMBSK TOURNAY