

HET HST-ATELIER VAN VORST - ZUID

Over een goed jaar zullen de eerste hogesnelheidstreinen dagelijks tussen Brussel en Londen rijden, via de Kanaaltunnel. Deze treinen moeten -uiteraard- regelmatig onderhouden worden, wat materiaal vergt dat aangepast is aan de karakteristieken van de HST-stellen. De NMBS bouwt daarom een gespecialiseerde onderhoudswerkplaats te Vorst-Zuid. Dat ligt in de buurt van Brussel-Zuid, belangrijkste station op het Belgische hogesnelheidsnet

Hoge snelheid in onderhoud

Eerlang wordt België -en Brussel in het bijzonder- een knooppunt van het hogesnelheidsverkeer. In 1993 wordt het startsein gegeven voor de verbindingen Londen - Brussel en Londen - Parijs, verzekerd door voor de Kanaaltunnel geschikt materieel. In 1995/1996 is het dan de beurt aan de verbinding Brussel - Parijs. Een ander type hogesnelheidstreinen zal op dit traject ingezet worden. Voorbij Brussel rijden deze treinen naar Luik, Keulen en Frankfurt en naar Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam. Brussel wordt zo het kruispunt van verschillende internationale verbindingen, die het voorspel vormen voor een hogesnelheidsnet op Europese schaal.

Hogesnelheidstreinen brengen hun passagiers bliksemsnel ter plaatse, maar ze bieden meer dan dat. Een uitgebreid scala aan diensten voor de reizigers, zoals restauratie, bar, telefoon en nursery, moeten het verblijf aan boord aangenaam en comfortabel maken. Om deze dienstverlening optimaal en efficiënt te doen verlopen, is een zorgvuldig en bijna dagelijks onderhoud nodig.

Vorst-Zuid

Met Brussel-Zuid naast de deur, lag de keuze van Vorst-Zuid voor de hand. Deze nabijheid is immers van groot belang voor een optimale organisatie van het verkeer en een gezond economisch bestuur. Na onderzoek van enkele alternatieven viel de keuze van de NMBS op Vorst-Zuid. De onderhoudswerkplaats voor locomotieven ligt tussen de lijn Brussel - Bergen - Parijs en de sporenbundels voor het opstellen van de reizigerstreinen, die uitkomen in Brussel-Zuid.

De bestaande werkplaats is buiten dienst gesteld. De activiteiten die er doorgingen werden, evenals de locomotieven, overgeplaatst naar de werkplaats van Schaarbeek. De gebouwen zijn gesloopt om plaats te maken voor het nieuw op te richten atelier.

Een op maat gesneden complex

Het op te trekken atelier zal uit verschillende, naast elkaar geplaatste gebouwen bestaan. Van oost naar west, of van het spoor Brussel - Bergen richting sporenbundel voor het opstellen kijkend, omvat het complex volgende gebouwen:

- een dienstengebouw met de bureaus voor de leiding, gemeenschappelijke lokalen (refter, kleedkamers, toiletten, enz.) evenals magazijnen voor gereedschap en wisselstukken en diverse kleine werkplaatsen.

- een grote onderhoudshal voor de HST-stellen. Deze hal bevat 4 sporen. Rekening houdend met de lengte van de Kanaaltunnel-stellen (393 m.), wordt de hal 420 m. lang, 30 m. breed en 10 m. hoog. Ze wordt uitgerust met 6 rolbruggen met een hefvermogen van 2 ton en 3 werkplatformen van 400 m. lengte. De platformen situeren zich rondom de treinen en bevinden zich op 1,10 m. hoogte, om het onderhoudswerk te vergemakkelijken. Ter hoogte van de motorstellen is een tweede niveau voorzien, op 3,5 m. hoogte.

- een grote hal (220 m. lang, 16 m. breed, 10 m. hoog), met 2 sporen, voor zware onderhoudswerken en herstellingen. Verder gebeurt hier:

- de vervanging van zware onderdelen, zoals klimaatregelingselementen of de transformatorblokken van de motorstellen;

- de vervanging van de bogies, d.m.v. een daartoe bestemde werkkuil.

De hal wordt uitgerust met een rolbrug voor lasten van 16 ton, werkzaam over de volledige lengte van de hal, en 10 lichtingsvijzels voor het gelijktijdig optillen van meerdere rijtuigkasten. Dat is nodig wanneer de HST-stellen ontkoppeld worden, of wanneer bogies van een rijtuigkast losgekoppeld worden en voorlopige hulpbogies geplaatst worden (Anders dan bij een klassiek rijtuig, rusten twee rijtijen van een HST-stel op een gemeenschappelijke bogie, die totaal anders ontworpen is. Wanneer rijtuigen ontkoppeld worden, is dus steeds een hulpbogie nodig om de losgekoppelde rijtuigen te ondersteunen.).

- een kleine hal (60 m. lang, 16 m. breed en 10 m. hoog) met 2 sporen. In deze hal gebeurt zwaar onderhoud zoals het verwisselen van bogies en het herprofilen van de wielbanden. Dit laatste gebeurt zonder het demonteren van de assen, dankzij een verzonken werkbank in een aangepaste werkkuil.

De hal is verder uitgerust met een rolbrug van 3,2 ton en zware mechanische lichtingsvijzels om de wagenkasten op te tillen tijdens het ontkoppelen en plaatsen van bogies.

Naast dit complex bevindt zich nog een kleinere hal, die geen deel uitmaakt van de HST-werkplaats. Het gaat om een onderhoudspost voor rijkundigen in binnenlandse en internationale dienst, vroeger al te Vorst gesitueerd. Het nieuwe gebouw vervangt de oude werkplaats, die plaats moest maken voor de HST-werkplaatsen.

Het complex zal rechtstreeks verbonden worden met twee sporenbundels (4 en 5 sporen), ten zuiden van het atelier en vlakbij de lijn Brussel - Bergen gesitueerd, die dienen voor het opstellen van de HST-stellen.

In de onmiddellijke omgeving van het atelier wordt een nieuw seinhuis opgericht, dat alle bewegingen in het complex (atelier en opstelsporen) zal coördineren.

Tenslotte wordt een gespecialiseerde carwash voor de schoonmaak van de HST-stellen gebouwd, ongeveer halweg tussen het atelier van Vorst-Zuid en het station van Brussel-Zuid. Langs beide kanten van de carwash is een spoorsectie van 420 m. voorzien, waar zeer traag over gereden wordt. Daartussen bevindt zich een sectie van 100 m., uitgerust met borstels en platformen voor schoonmaak en naspoelen. De borstels zijn aangepast aan de onderaan afgeronde kanten en de ronding van de daken van de HST, terwijl een speciale inrichting wordt ingezet voor het schoonmaken van de neus. Tijdens de schoonmaak rijden de treinen aan 2 km/u voorbij, behalve voor de voor- en achterkant, waarvoor een stilstand vereist is.

Belangrijke investering, strikt te volgen kalender

De bouw van het atelier is in handen van de N.V.; A.B.V. (Algemene Bouwwerken Verbeeck) en kost 800 miljoen frank. Het merendeel van de uitrustingen van het complex wordt in eigen beheer geproduceerd in de ateliers van de NMBS. Enkel zeer gespecialiseerde installaties, zoals de verzonken werkbank en de uitrusting voor het afnemen van de bogies en het reinigen van de toiletten, worden niet zelf geconstrueerd.

De werken zijn in februari begonnen. Ze zullen het hele jaar 1992 verdergezet worden en een deel van 1993. De gebouwen worden dan in verschillende fasen in dienst genomen vanaf mei 1993.

Nachtwerk

Gelet op de snelheid van de HST (300 km/u op nieuwe lijnen) en de af te leggen afstanden, zullen de treinen niet 's nachts rijden. Overdag wordt dan ook een maximaal aantal stellen ingezet om aan de vraag te voldoen en een economisch verantwoorde exploitatie te verzekeren. Het onderhoud zal dus hoofdzakelijk nachtwerk zijn.

Het atelier van Vorst-Zuid zal in een eerste fase elke nacht instaan voor het onderhoud van 6 Kanaaltunnel-HST's. De ioverige stellingen worden eveneens 's nachts onderhouden in het atelier van Landy (in de buurt van het station Paris-Nord) en in het atelier van British Rail te Northpole (voorstad in het noord-westen van Londen). De ateliers werken gecoördineerd samen en volgen een gemeenschappelijk onderhoudsprogramma.

HST IN BELGIE

De goedgekeurde tracés

Sinds de regeringsbeslissing van juli 1991 ligt het tracé van de HST in België grotendeels vast.

De HST rijdt België binnen ten zuidwesten van Doornik en blijft ten zuiden van de agglomeratie om dan de Schelde over te steken. Vervolgens gaan de sporen naar het noordoosten, richting Leuze en Aat, om deze gemeenten langs de zuidkant te passeren. Tussen Aat en Edingen sluit het tracé aan op de lijn 94 (Halle - Edingen - Aat - Doornik). Verderop loopt het dan parallel met de autosnelweg A8 (zuidkant) om vanaf Tubeke aansluiting te vinden op de lijn 96 (Brussel - Bergen), tot in Brussel.

Voorbij Brussel splitst het tracé zich in 2 takken: één naar het oosten van het land en Duitsland, de andere naar het noorden en verder naar Nederland.

In oostelijke richting gebruikt de HST de lijn 36 (Brussel - Leuven - Luik), die gemoderniseerd en op 4 sporen gebracht wordt tot Leuven. Vanaf daar buigt het tracé naar het zuiden om aan te sluiten op de autosnelweg Brussel - Luik. Het tracé volgt dan de snelweg aan de zuidkant tot in Bierset, waar het verder de lijn 36 volgt tot in het station Luik- Guillemins. Voorbij Luik wordt de lijn 37 verlaten ter hoogte van Chênée en worden de sporen in tunnel gebracht onder het plateau van Herve, tot in Soumagne. Het tracé volgt dan de snelweg Luik - Aken tot in Welkenraedt, waar het aansluit op de lijn 37 en zo de Duitse grens overschrijdt.

In noordelijke richting volgt de HST de bestaande lijn 25, die gemoderniseerd wordt en aangepast voor een hogere snelheid. De doortocht van Antwerpen gebeurt ondergronds. Het Antwerpse Centraal Station wordt daartoe aangepast en verandert dus ten dele in een doorgangstation. Voorbij Antwerpen worden de tracés nog steeds bestudeerd en is nog geen definitief akkoord met Nederland uit de bus gekomen.

Gewijzigde gewestplannen

De betrokken gewestplannen -behalve dat van Antwerpen uiteraard- zijn gewijzigd en goedgekeurd door de gewestelijke overheden. Volgende plannen werden goedgekeurd:

In Wallonië:

- Doornik - Leuze - Peruwelz
- Aat - Lessines - Edingen
- Nijvel

- Waver - Jodoigne - Perwez
- Huy - Waremmé
- Luik
- Verviers - Eupen

In Vlaanderen:

- Halle - Vilvoorde - Asse
- Mechelen
- Leuven
- Tienen - Landen
- St.-Truiden - Tongeren

Bij de goedkeuring van de gewestplannen in Vlaanderen heeft de Vlaamse regering een richtlijn uitgevaardigd die de toekenning van de bouwaanvraag koppelt aan de goedkeuring van de regering, voor een aantal gemeenten waar HST-infrastructuurwerken zullen gebeuren: Halle, Zaventem, Kortenberg en Herent.

De aanpassing van de gewestplannen laat de NMBS toe de detailstudies te beginnen die nodig zijn om de dossiers m. b. t. de bouwvergunning en de onteigeningen samen te stellen.

Het SST-fonds

Tussen de Belgische Staat en de NMBS is een overeenkomst ondertekend ten bate van de gemeenten die doorkruist worden door de HST. Het zgn. "SST-fonds" noopt de NMBS op eigen kosten alle werken uit te voeren om:

- de gemeentelijke wegen te herstellen (4,7 miljard);
- de toegankelijkheid van landbouwgronden te verzekeren (145 miljoen. Dit bedrag stemt overeen met wat de gemeenten zouden moeten betalen voor ruilverkavelingsoperaties langs de hogesnelheidslijn);
- waar nodig de leidingen en kabels van de gemeente te verleggen (341 miljoen);
- het leefmilieu te beschermen (5,5 miljard);
- de stads- en rurale vernieuwing verbonden aan de HST-doortocht uit te voeren (1 miljard).

De voorstellen van de NMBS in het kader van het "SST-fonds" kunnen door de gemeenten geamendeerd worden. Hun tegenvoorstellen mogen evenwel de vastgestelde budgetten niet overschrijden. Op het baanvak Franse grens - Tubeke hebben 7 gemeenten de voorstellen van de NMBS ontvangen in 1991, terwijl de 7 andere deze ontvangen hebben voor 15 maart 1992.

Rumes, Doornik en Brunehaut hebben de voorstellen van de NMBS aanvaard, mits enkele aanpassingen of toevoegingen (op hun beurt goedgekeurd door de NMBS). de

gemeenten Antoing en Peruwelz hebben de dossiers bestudeerd. Zij voeren momenteel onderhandelingsgesprekken over hun tegenvoorstellen. De overige gemeenten onderzoeken de NMBS-voorstellen.

Brussel - Zuid

Brussel - zuid bereidt zich voor op zijn nieuwe taak als HST - terminal van de Europese hoofdstad. Nu het Koninklijk Besluit van openbaar nut voor het station verschenen is, kan worden gestart met de procedure tot aankoop van de nodige gronden. Na indiening van de tunnel zullen dan einde 1993 de "Kanaaltunnel-treinen" het station binnenrijden, in 1996 gevolgd door de HST-stellen "PBKA" (Parijs - Brussel - Keulen - Amsterdam).

DE HOGESNELHEISTREINEN

De Kanaaltunnel - HST

In 1991 is alle aandacht naar de detailstudies van het materieel gegaan en naar de fabricatie van de treinstellen. De NMBS heeft 4 stellingen besteld, met een lengte van 393 meter. De trein is samengesteld uit 18 rijtuigen en twee motorstellen aan de uiteinden, en biedt plaats aan 800 personen;

Het eerste proefstel zou einde 1992 moeten klaar zijn. De vertraging van enkele maanden op het oorspronkelijke schema is voornamelijk te wijten aan -nu overwonnen- moeilijkheden tijdens de studie van het informaticanetwerk voor de treinen.

De hogesnelheidstreinen voor de verbinding Parijs - Brussel / Keulen - Frankfurt / Amsterdam

Momenteel zijn onderhandelingen lopende met de twee consortia die een offerte gedaan hebben: een Frans - Belgisch - Nederlands consortium met GEC - Alsthom aan het hoofd en een Duits consortium met Siemens aan het hoofd. De onderhandelingen zouden in principe afgelopen moeten zijn in april 1992, zodat het materieel vanaf juli 1996 kan ingezet worden op de eerste Belgische hogesnelheidsverbinding: op een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Parijs en Brussel, in een eerste fase op de bestaande lijnen naar Keulen en Amsterdam.

DE METAMORFOSE VAN EEN ATELIER

Het atelier van Brussel-Zuid begon haar carrière als lijnwerkplaats in 1938, met het onderhoud van de stoomlocomotieven type 1 en later type 29. Vanaf 1950, toen de lijn Brussel - Antwerpen werd geëlektrificeerd, werden de eerste elektrische locomotieven type 29 en later type 28 in het daarvoor omgebouwde atelier onder handen genomen. Vanaf 1955 kwamen daar nog de elektrische locomotieven type 22 en 23 bij.

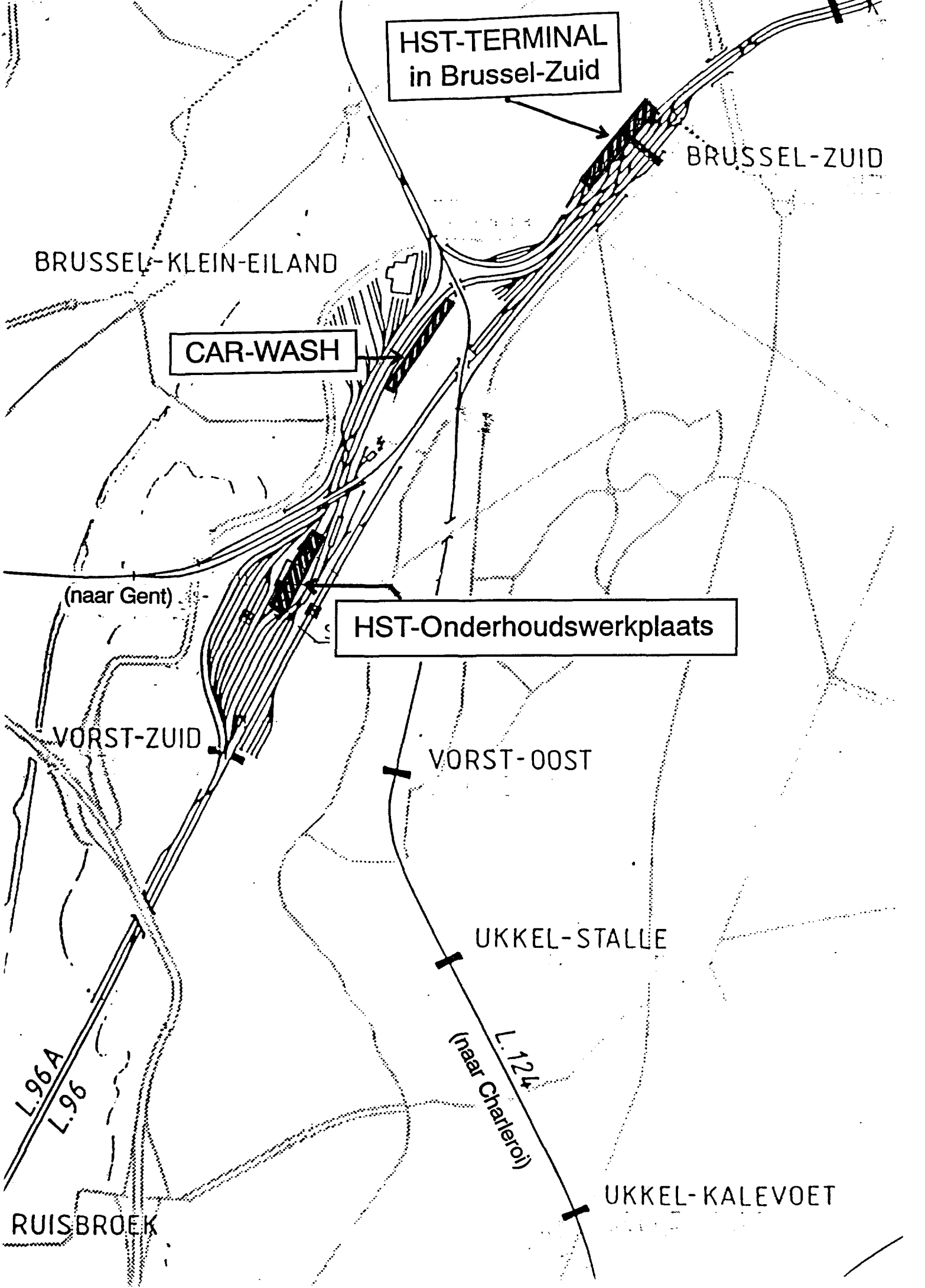
Vanaf 1960 stond het atelier in voor 120 locomotieven en werd daarmee de belangrijkste werkplaats van het land voor het onderhoud van elektrische locomotieven.

Bovendien specialiseerde ze zich in het onderhoud van meerspanningslocomotieven:

- 5 locomotieven type 15, geschikt voor Frankrijk (25.000 kV - 50 Hz), Nederland (1.500 V) en uiteraard België (3.000 V);
- 8 locomotieven type 16, geschikt voor België, Frankrijk, Nederland en Duitsland (15.000 V - 16,2/3 Hz.)
- 12 locomotieven type 11 en 8 locomotieven type 25.5 (België en Nederland)
- 12 locomotieven type 12 (België en Frankrijk)

Een hondertal technici stond in voor het nodige onderhoud en nazicht, alsook voor herstellingen bij pech. Het werk omvatte het technisch, mechanisch en elektrisch onderhoud, terwijl in de laatste jaren daar ook een deel elektronisch onderhoud bijkwam.

Eind 1990 werd deze ploeg tijdelijk overgeplaatst naar het atelier van Schaarbeek, om de constructie van de HST-werkplaats toe te laten. Na een opleiding zal deze ploeg het onderhoud van de HST's in handen nemen.



HST-TERMINAL
in Brussel-Zuid

BRUSSEL-ZUID

BRUSSEL-KLEIN-EILAND

CAR-WASH

HST-Onderhoudswerkplaats

(naar Gent)

VORST-ZUID

VORST-OOST

UKKEL-STALLE

(naar Charleroi)
L. 124

UKKEL-KALEVOET

L. 96A
L. 96

RUISBROEK