

sneeuw en treinen

Sneeuw en ijzel hebben steeds een nadelige invloed gehad op de dienstregelingen van het treinverkeer. Soms hebben ze de veiligheid van het treinverkeer zelfs in het gedrang gebracht.

Zo kan sneeuw zich bijv. ophopen in de spoortoestellen (wissels), wat hinderlijk en gevaarlijk kan zijn. Immers, bij het omleggen van de tongen van een wissel wordt de sneeuw samengedrukt tussen de aanslagspoorstaaf en de bewegende tong, zodat deze niet aansluit. De tong blijft dan open staan, met het gevolg dat de controle op het seinhuis op een defecte wissel duidt en het sein om die reden niet kan worden opengesteld voor het treinverkeer.

Ook op de perrons van de stations is sneeuw hinderlijk en gevaarlijk. En zelfs langs de spoorlijnen kan, bij zware sneeuwval, de sneeuw de takken van bomen en struiken zodanig belasten dat deze doorbuigen naar het spoor toe en het treinverkeer belemmeren of zelfs onmogelijk maken.

een « trouwe » vijand

Het zal iedereen meteen duidelijk zijn dat de sneeuw als spelbreker van het treinverkeer zo oud is als de spoorweg zelf. Ongetwijfeld is de manier waarop de sneeuw in de loop der jaren bestreden werd samen met het treinverkeer geëvolueerd. Niet alleen heeft men al doende geleerd, maar het steeds drukker wordende verkeer stelt hogere eisen dan de enkele treintjes die er tijdens de eerste « spoorwegwinter » reden.

Zo is men dan gaandeweg gekomen tot de bekende sneeuwplougen, waarvan de organisatie nauwkeurig omschreven werd. Met alle respect voor de weerman, maar erop rekenen dat hij de tijd zou geven om elk jaar opnieuw de sneeuwplougen te organiseren, zou immers van een oeverloze naleveteit getuigen. Een sneeuwploug moet, bij wijze van spreken, bij het eerste sneeuwvlokje



perfect beginnen te functioneren. Welnu, daarvoor zorgt een consigne waarin per station of seinpost beschreven staat hoeveel man een bepaalde sneeuwplough telt, de organisatie van het werk en de verdeling ervan onder de verschillende diensten, alsmede de hulpmiddelen waarover de ploeg kan beschikken.

Terloops gezegd, een sneeuwplough is vooral samengesteld uit personeelsleden die afhangen van de Dienst van de Baan en wordt, vooral voor de stations, aangevuld met personeel van de Directies E en ES.

het sneeuwt of gaat sneeuwen...

Ziezo, alles is netjes georganiseerd. En nu maar wachten tot het Koninklijk Weerkundig Instituut van België onze centrale dispatching waarschuwt voor dreigende sneeuw of ijzel. Dit weerbericht, want dat is het in feite toch, wordt dan dadelijk overgemaakt aan de betrokken diensten die vanaf dat ogenblik de voorgeschreven maatregelen treffen om bij het minste « gevaar » te kunnen ingrijpen.

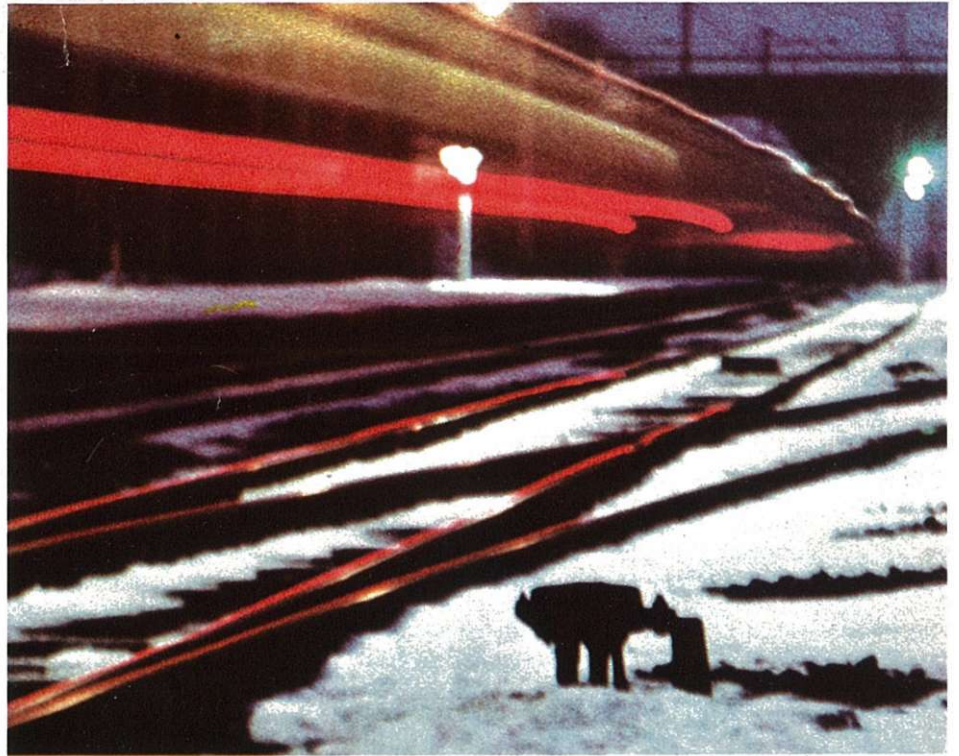
Wanneer het begint te sneeuwen tijdens de werkuren van de ploegen van dienst Baan, begeven de leden van de sneeuwplough zich ambtshalve naar de posten waarvoor zij aangewezen werden.

Begint het te sneeuwen buiten de werkuren van de ploegen van dienst Baan, dan worden die bedienden die deel uitmaken van de sneeuwploughen en de « plaats van het onheil » bewonen, aan huis opgeroepen. In afwachting wordt al het beschikbare personeel van andere diensten ingezet om de dringende sneeuwruimingen uit te voeren.

Ingeval de weersomstandigheden uitgebreider maatregelen rechtvaardigen, wordt het in het consigne vastgestelde personeel dat buiten het « sneeuwveld » woont, opgevoerd en per auto aan huis afgehaald.

een harde dobber

Sneeuwruimen is, zoals overigens alle werk dat in de sporen geschiedt, niet van gevaar ontbloot. De hoorbaarheid en de zichtbaarheid, vooral dan wanneer 's nachts dient geruimd



te worden, zijn zeer beperkt. Het spreekt vanzelf dat de bedienden optimaal beveiligd worden.

Maar sneeuwruimen is ook een vermoeiend werk, vanwege de ongunstige weersomstandigheden waarin het uiteraard uitgevoerd wordt.

Destijds waren de sneeuwruimers bovendien belast met het onderhoud van de vuren die de waterzuilen, welke voor de ravitaillering van de stoomlocomotieven zorgden, tegen bevriezing dienden te beschutten. Vooral deze laatste opdracht, welke dag en nacht diende uitgevoerd te worden, vergde veel personeel en vergde veel van het personeel.

Een en ander is ondertussen wel eventjes gewijzigd. De stoomlocomotieven zijn van het net verdwenen en de sneeuw die geruimd werd met mankracht en handgereedschap, zoals schoppen, borstels, krabbers, enz., wordt nu ook, behalve met de sneeuwruimers van Dienst MA, met allerlei

andere hulpmiddelen aangepakt.

Zo bedient men zich bij overvloedige sneeuwval van zoutwater om de wissels vrij te maken wanneer, wegens ontoereikende personeelsbezetting, de sneeuw niet met borstels en krabbers kan worden geruimd.

Een ander hulpmiddel is de bischopsstaf, zo genoemd vanwege de gelijkenis die hij vertoont met het attribuut van een bisschop. Het tuig bestaat uit een stang met een uiteinde in S-vorm, dat met amiant omwikkeld is. Dat uiteinde wordt in petroleum of stookolie gedrenkt en ontstoken.

Verder zijn er nog de naftalamp, katoenafval die brandend gehouden wordt door petroleum of stookolie, carbid dat op de sneeuw geworpen wordt en daardoor acetyleen ontwikkelt dat dan kan worden aangestoken, ligniet dat verbrand wordt in dozen welke onder de wisseltongen worden aangebracht.

In belangrijke stations werden vroeger de sporen en spoortoestellen vrijgemaakt door stoom die geleverd werd door stoomlocomotieven die daartoe voorzien waren van een gummislang of een vaste sproeileiding.

voorkomen beter dan genezen

De lezer heeft natuurlijk meteen begrepen dat het hier methoden en middelen betreft die worden aangevend om de ingesneeuwde spoortoestellen vrij te maken. Er is inderdaad weinig verbeelding nodig om te beseffen dat spoortoestellen die sneeuwvrij kunnen worden gehouden, een regelmatigere verkeer garanderen. Als je daarbij bedenkt dat een dergelijke methode met een minimum aan personeel zou kunnen worden toegepast, d.w.z. dat er minder mensen kou moeten lijden om onze treinen te laten rijden, kan een dergelijke vooruitgang alleen maar worden toegejuicht.

Men heeft het aanvankelijk geprobeerd met op gasflessen aangesloten gasbranders die de aanslagspoorstaven en tongen opwarmden. De branders werden, wanneer sneeuwval of ijzel voorspeld werd, tijdig ontstoken.

Deze methode was omslachtig en weinig betrouwbaar daar ledige gasflessen geregeld en op de meest ongelegen ogenblikken dienden te worden vervangen. Bovendien gebeurde het wel eens dat de vlammen bij de doorrit van een trein door de luchtverplaatsing gedoofd werden, met al de nadelige gevolgen van dien.

Moderner en vooral efficiënter is de methode die erin bestaat de wissels elektrisch te verwarmen. Dat gebeurt dan ook in de voornaamste stations en vertakkingen. Het is een methode die praktisch geen personeel meer vergt en op afstand, vanuit een seinpost, kan worden ingeschakeld. Onnodig te zeggen dat zulks zoveel mogelijk gebeurt eer het begint te sneeuwen of te ijzelen.

de mens blijft onmisbaar

Hoezeer ook de techniek de spoorweg in zijn strijd tegen de sneeuw ter hulp is gekomen, toch blijft de medewerking van de mens in deze aangelegenheid onmisbaar, al was het maar om de reizigers in elk opzicht de grootst mogelijke veiligheid te garanderen. Inderdaad, sneeuw is niet alleen een vervelende handicap voor de goede werking van onze spoortoestellen; besneeuwde perrons, spoorovergangen en dergelijke plaatsen meer kunnen de veiligheid van onze reizigers eveneens in gevaar brengen. Ook voor hen staan onze sneeuwplougen paraat. Misschien zouden we derhalve kunnen besluiten met te zeggen dat de spoorweg evenzeer in de winter zijn devies: « Veiligheid en regelmaat » wenst gestand te doen.

J. Van Thielen

