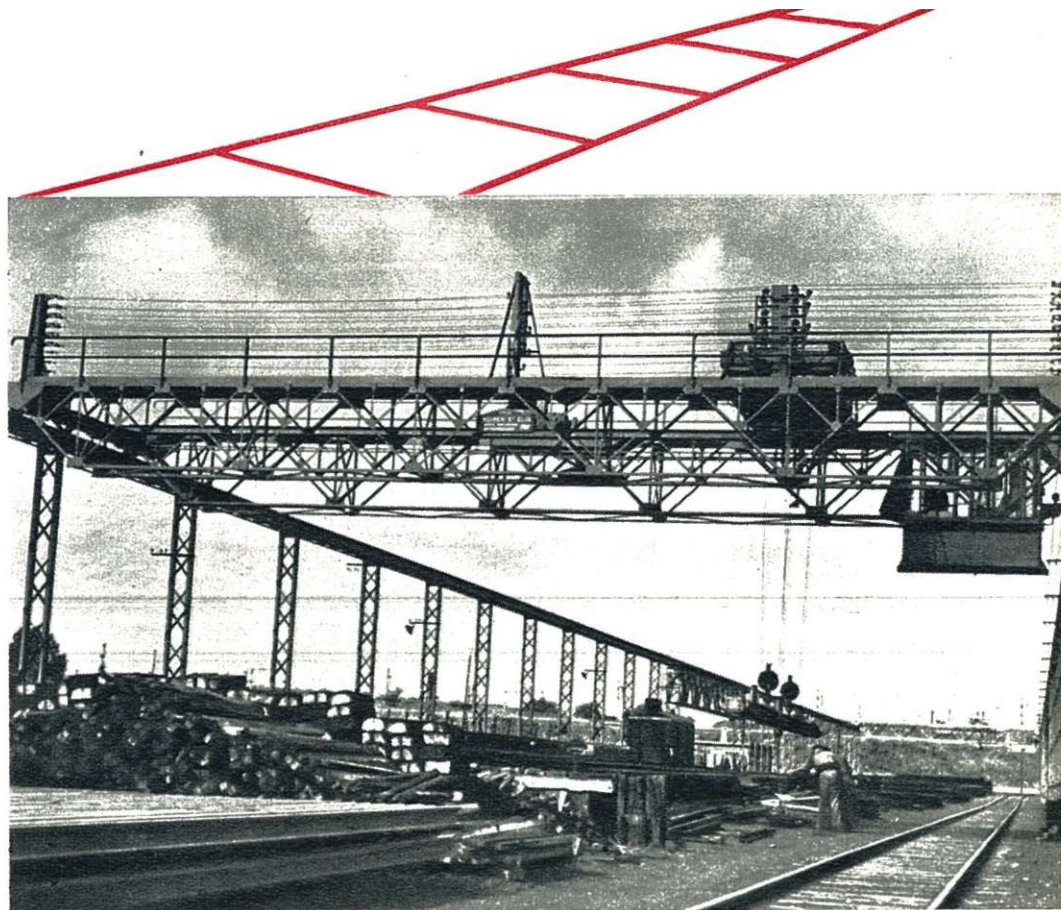


MET duizenden dienen wij de cliënteel van het spoor. Maar wij staan niet allen vóór het voetlicht. Een groot aantal onder ons werkt achter de schermen. De klanten weten van hun bestaan niets af en vaak kennen de overige leden van onze grote spoorwegfamilie hen maar slecht. Toch verdienen ook zij dat hun faak in een helder daglicht zou geplaatst worden.

Daarom vergezellen wij gaarne vandaag M. J. Van Wouwe, adjunct eerste technisch inspecteur, die ons te Haren heeft uitgenodigd om aan al de spoormannen de diensten te tonen die hun werkmakers van de Centrale Stapelplaats van de Baan bewijzen.



Rolbrug van 5 ton van de werf der spoorstaven.

DE CENTRALE STAPELPLAATS van de BAAN

Voor de liefhebbers van mooie landschappen is de uitstap een ontgoocheling. Zij vinden hier, in de noorderbuitenwijken van Brussel, alleen maar fabrieksschoorstenen, terugstotende nijverheidsgebouwen, slechte straatstenen en de aanhoudende reuk van vernis in de maak. Maar de spoorman is vlug getroost wanneer hij bemerkt dat zijn spoorweg overal actief aanwezig is.

Van onder een steile ophoging daagt eindelijk een laatste brug op; zij zou doen denken aan de ingang van een fort uit de tijd van Napoleon, indien het groene tapijt van een speelplein er niet vóór lag. Een groot bord, waarop « Centrale Stapelplaats » te lezen staat, stelt de bezoeker gerust die maar weinig op zijn gemak is in deze doolhof van straatjes. Het doel is nabij.

De omgeving is eensklaps veranderd. Wij bevinden ons nu op de « Ganzenweide », midden het rustige veld waar wij vrijer ademen.

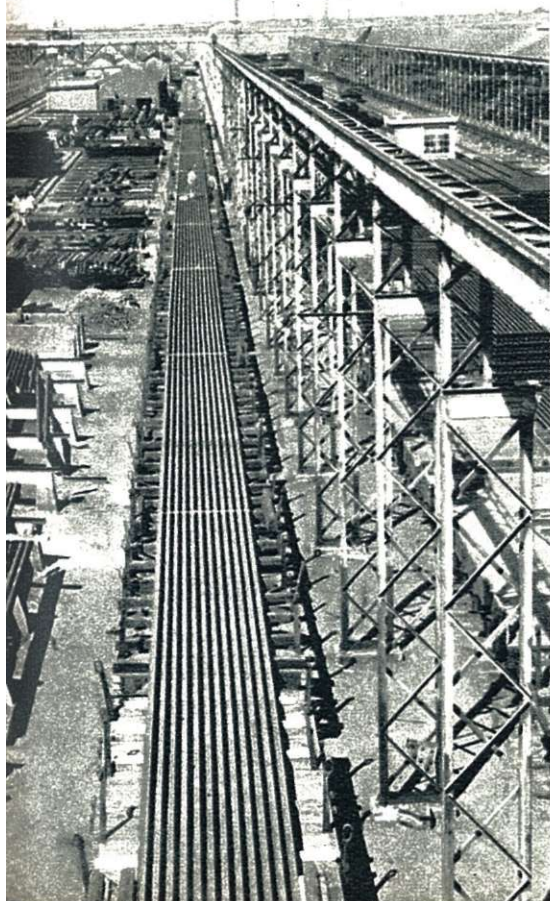
In de wazige verte ligt het dorpje Haren en, door de lichte nevel, bemerken wij vaag de omtrekken van een kerktoeren.

Nu bereiken wij de ingang tot de stapelplaats: bomen, grasperken, bloemen worden er met een innige zorg onderhouden. Maar, vooraleer de vierhonderd spoormannen te bezoeken die in deze installaties werken, past het thans misschien een algemeen overzicht te geven van de rol en de belangrijkheid van die dienst.

Rol en belangrijkheid

De Centrale Stapelplaats van de Baan strekt zich uit over een oppervlakte van 35 hectaren; 25 kilometer spoor bedienen de verschillende materiaalparken. De dienst werkt zoals een magazijn en zoals een werkplaats, voor de behoeften van de bovenbouwwerken die op het net worden uitgevoerd.

Werkplaats der spoorstaven — Een lading spoorstaven van 243 meter gereed voor het vertrek.





Werk der spoorstaven — Afslippen van de uiteinden der spoorstaven vóór het lassen.

Men kan deze Stapelplaats eigenlijk vergelijken met de opslagplaats van een grote onderneming, opslagplaats die, met een vaste voorraad van 135 miljoen frank, talrijke en belangrijke werken bevoorraadt waarop, voortdurend, een tienduizend arbeiders werkzaam zijn.

De beweging van de wagens aan de in- en uitgang schommelt om een veertigduizend eenheden per jaar, en brengt met zich al de bewerkingen van een vormingstation (ontvangst der treinen, ontkoppelingen en verschillende rangeringen), die het betrokken personeel uitvoert met behulp van locomotieven, tractors en kraanlocomotieven.

De pioniers

De gedachte om een centrale stapelplaats op te richten, voor de Dienst Baan, dateert van vóór 1914. Het was echter in 1926 dat de N.M.B.S. het beoogde programma begon te verwezenlijken. Om te beginnen, moesten spoormannen, als echte pioniers, de « Ganzenweide » ophogen met 300.000 kubieke meter grond, kilometers draineerbuizen plaatsen, het bovenvlak inrichten en sporen aanleggen. Werkmakers volgden hen op om geleidelijk het terrein te bezetten.

De werkzaamheden bereikten hun volle vlucht in 1930. Van dat jaar af, verbeterden de leiders de installaties : zij lieten gebouwen optrekken en kochten werktuigmachines en rolbruggen aan.

Deze terugblik in het verleden, die spijtig genoeg te kort is, laat niet toe de krachtsinspanningen van de talrijke spoormannen die, gedurende deze moeilijke periode, het succes van de onderneming hebben voorbereid, naar hun juiste waarde te schatten.

De montagewerk

Deze werf beslaat een uitgestrekt terrein ; zij omvat een loods van 180 meter lengte, die uitgerust is met een rolbrug van drie ton, en een park in open lucht dat even zo ruim is.

Uit technisch en financieel oogpunt, is het voordelig de wissels en andere spoortoestellen volledig te monteren vooraleer zij op het net in gebruik genomen worden. Hier volbrengen zorgvuldig opgeleide spoormannen deze voorafgaande montage door de welbepaalde taken uit te voeren van een degelijk opgesteld programma. Zij doen dit met behulp van verscheidene elektromechanische machines en behandelingstuigen die een flink werk mogelijk maken en de vermoeidheid verminderen.

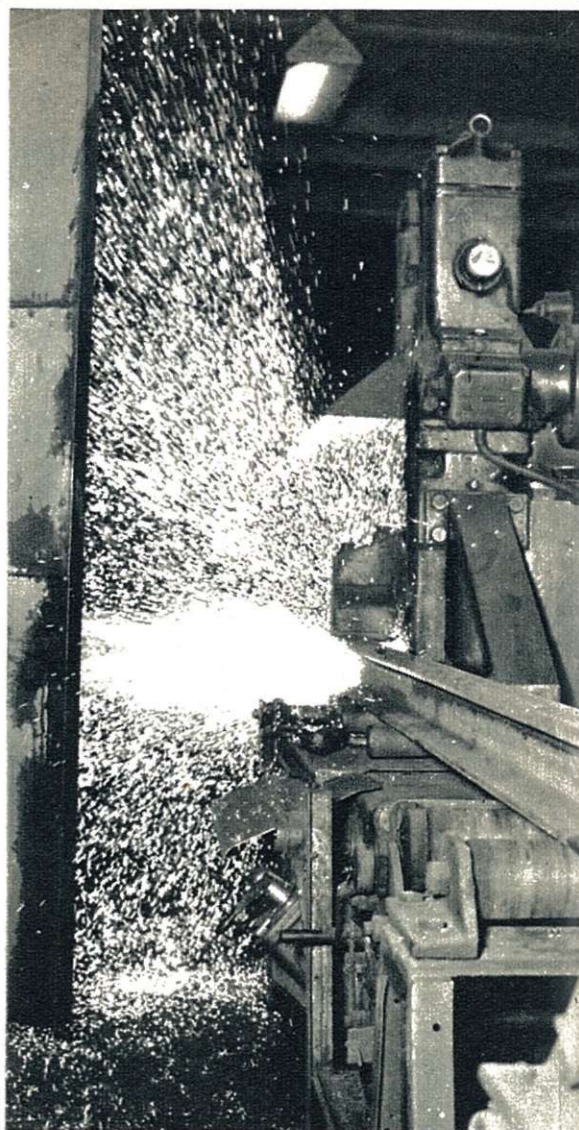
Nadat de enen een montage beëindigd en daarna gecontroleerd hebben, en de anderen al de onderdelen van herkenningstekens voorzien hebben, wordt het toestel, in zijn onderdelen, naar de plaats van het werk verzonden. Zo kunnen de werkmakers die in volle baan werken het toestel gemakkelijk ter plaatse weer samenstellen met behulp van het aanlegschema.

De mannen van de montage bereiken een produktiepeil van 1.000 gewone apparaten per jaar ; de kostprijs van hun werk is niet hoger dan 2 % van de waarde van het materiaal (70 miljoen frank per jaar).

De spoorwerkplaatsen

In deze sector worden wij dadelijk getroffen door de belangrijkheid van de behandelingsmiddelen. Vijf rolbruggen met elk een vermogen van vijf ton, overspannen drie lange vakken waarin de nieuwe en wedergebruikte sporen samengebracht worden.

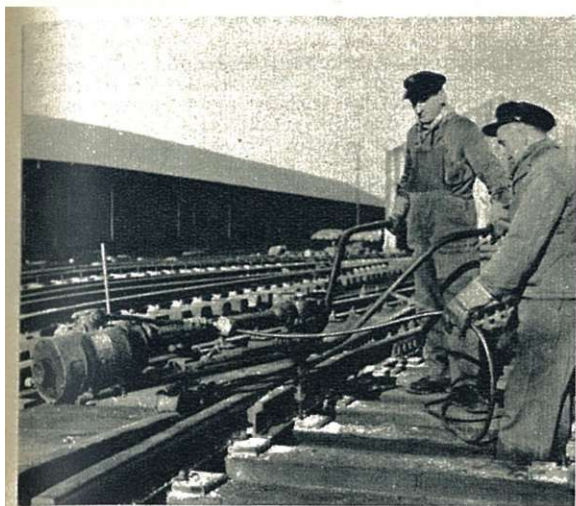
In het middenvak zijn de werkplaatsen voor de fabricage ondergebracht ; deze omvat een of meer bewerkingen naargelang de materiaal-soort die moet behandeld worden.



Elektrisch lassen van spoorstaven.

Onder profiel brengen der gelaste voeg door middel van pneumatische beitel.





Montagewerf — Tirefoneermachines.

Wij vermelden hier :

- De werkplaats voor de afkanting waar, op een werkbank van twintig meter lengte, de spoorstaafkop, die door het rollen van de treinen verpletterd werd, door schaven weer op profiel gebracht wordt ;
- Drie werkplaatsen waarin moderne machines, die gecombineerd zijn voor een gelijktijdig zagen en boren, het mogelijk maken de spoorstaven op de vereiste lengte te brengen, de versleten uiteinden weg te nemen en nieuwe gaten te boren voor de lussen.

De meest indrukwekkende werkplaats is ongetwijfeld die waar krachtige elektrische machines de spoorstaafinden aanenlassen door « bevonking en opdruk », d.i. een volkomen automatisch lassysteem waarvoor geen toevoegmetaal nodig is. Zodra de spoorstaven tussen de klemkaken van de machine opgesteld zijn, brengt een eenvoudige duw op een knop de bewerking aan de gang ; gedurende drie minuten verloopt zij in opeenvolgende fases : voorverwarming, bevonking en smeden ; bij dit laatste ontstaat een echt vuurwerk door het uitdrijven van de oxyden.

Met de pneumatische beitels legt de werkmans-abramer de laatste hand aan de las, en bewijst hij tevens zijn bevoegdheid en zijn handigheid.

Gemotoriseerde transportrollen brengen de spoorstaven aan en voeren ze weg naar de laadplaats voor het afgewerkte materieel waarop zij gerangschikt worden door middel van klemmen die een elektrisch aangedreven kabelhaspel in werking brengt.

Het werk verloopt met een harmonische cadans : vijf lussen per uur en per machine. Het rendement schommelt om 300 kilometer spoor per jaar.

Staven van 243 meter lengte kunnen vervaardigd worden ; dank zij de huidige behandelingsmiddelen, worden die staven

op een stel van twaalf platte wagens geladen en zo naar de bestemming vervoerd waar ze gebruikt worden.

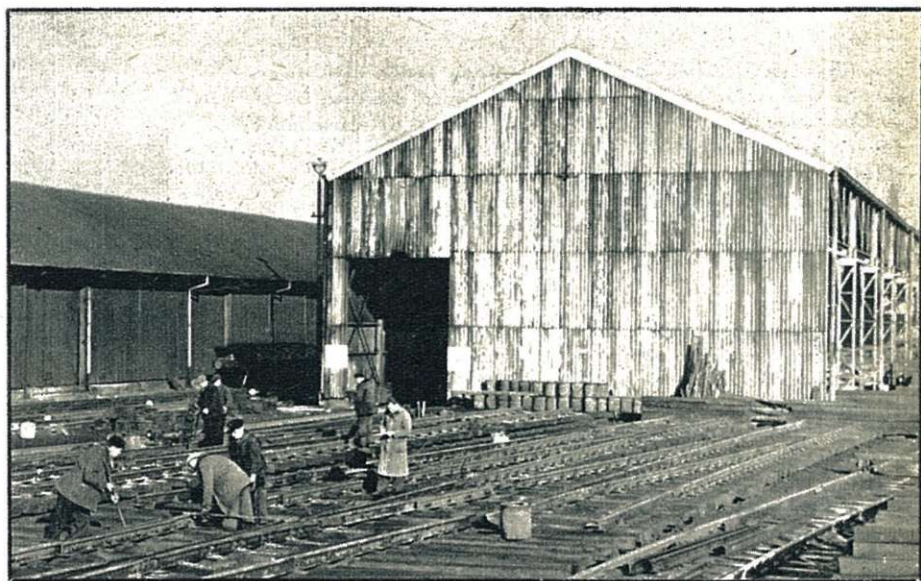
De werf van de dwarsliggers

Het uitzicht van deze werf verschilt wel erg van de voorgaande. Geweldige hopen dwarsliggers, in vast opeenliggende stapels geplaatst, wachten daar om onder handen genomen te worden. Laten wij maar niet verbaasd staan over de uitgestrektheid van het terrein dat hun toebehoort : meer dan 400 duizend dwarsliggers komen jaarlijks door deze sector.

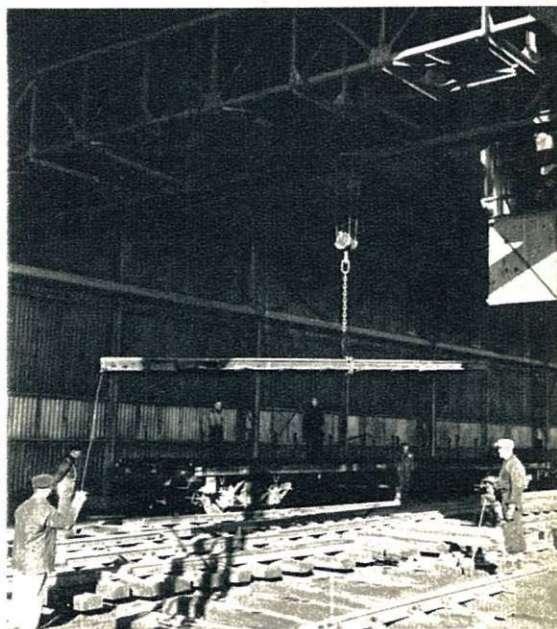
Hier, inderdaad, herstellen ploegen spoormannen de gebruikte houten stukken die van de spoorvernieuwingswerken voortkomen. De enen sorteren de dwarsliggers en de anderen doen hen daarna een eerste behandeling ondergaan, die van het versterken door middel van houten, waardoor de spleten zullen verminderd worden.

Dusdanig in staat gesteld, komen zij onder de inkoop- en boormachine die een vers steunvlak aanbrengt voor de spoorstaafvoet en nieuwe gaten voor de kraagschroeven.

Het spreekt vanzelf dat enkele werkmakers vooraf ervoor gezorgd hebben dat de oude gaten met houten pinnen werden dicht gemaakt.



Een hoekje van de montagewerf der spoortoe- stellen.



Een ander hoekje van de montagewerf der spoortoe- stellen — Verhandelingen met de rolbrug van 3 ton.



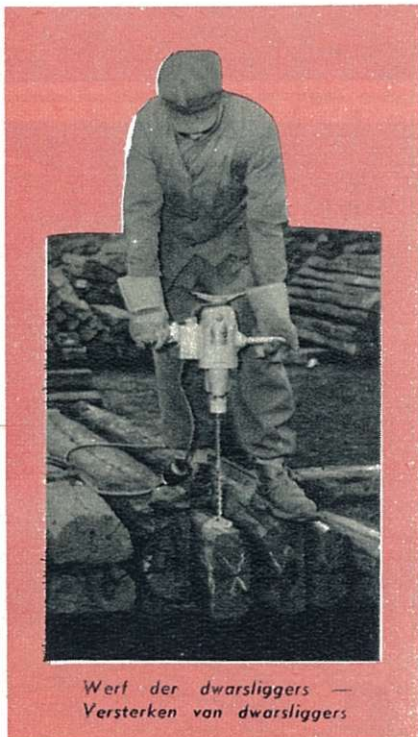
Werk der dwarsliggers — Herstellen van dwarsliggers met de inkepmachine.

Op deze werf is het werk buitengewoon lastig : de dwarsligger is een zwaar en belemmerend voorwerp waarvan de behandeling moeilijk kan gemechaniseerd worden. Er wordt nochtans een zo ruim mogelijk gebruik gemaakt van de rolladders.

Daar de werf zeer uitgebreid is, kunnen de inkeep- en boormachines zich verplaatsen, zij zoeken dan ook zelf het werk op ! Zo, komt men ertoe het vervoer over een lange afstand tot een strikt minimum te beperken.

Dit zijn, in grote trekken, de diensten bewezen door de arbeiders van de Centrale Stapelplaats van de Baan, die spoormannen welke, al werken zij in de schaduw, toch in de uitvoering van hun dagelijkse taak dezelfde ijver, dezelfde toewijding en dezelfde plichtbewustheid leggen als hun werkmakers die meer in de kijker lopen.

J. VAN WOUWE.



Werk der dwarsliggers — Versterken van dwarsliggers

HET TONEELTORNOOI 1958

Het derde toneeltoernooi georganiseerd door het Centraal Comité voor Geestesontspanning bewees dat de spoorwegtoneelkringen verdienstelijke inspanningen blijven leveren om meer en meer een degelijk schouwspel aan te bieden.

De jury heeft volgende rangschikking opgesteld :

Nederlands toneel :

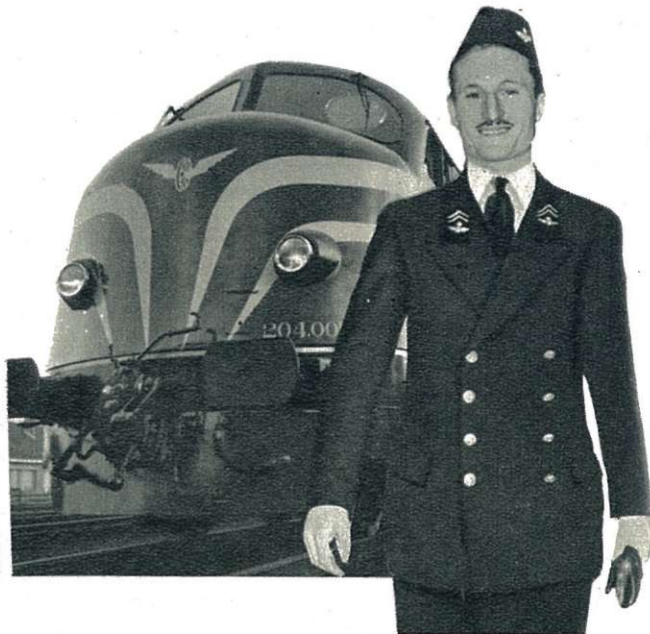
1. Vriendenkring Gent-Sint Pieters ;
2. Vriendenkring Gent-Oost ;
3. Vriendenkring Kortrijk.

Frans toneel :

1. Le Plateau B van Brussel ;
2. Les Comédiens du Rail van Charleroi.

Waaals toneel :

- Les Comédiens du Rail van de C.W. Salzannes.



Het mutsje van onze hostesses voor het beste onthaal is zo in de smaak gevallen van de buitenlandse spoormannen die ons land tijdens de Expo 58 bezochten, dat de meeste spoorwegmaatschappijen eenparig besloten hebben hun personeel met hetzelfde hoofddeksel uit te rusten.

Men weet dat de spoormannen, in alle omstandigheden, hun verantwoordelijkheid durven opnemen en daarbij steeds goed gemutst blijven. Hiervoor wordt hun soms wel een veer op de muts gestoken...

Wij zijn ervan overtuigd dat zij, onder deze befaamde muts, hun hoofd koel zullen houden en zich zullen voelen als een visje in 't water...

SPOORMANNEN,

**blijft uit het spoor
wanneer ge daar niet moet zijn !**

Elk jaar vallen er slachtoffers gevat door treinen, locomotieven en voertuigen. Wanneer ge sporen oversteekt, kijkt dan goed uit naar beide kanten, waagt u nooit tussen de voertuigen die te kort bij elkaar staan.

Wanneer ge langs de sporen moet gaan, gebruikt dan de zijpaden ; wanneer dit niet mogelijk is, gaat dan, op de dubbelspoorbanen, in het spoor waar de treinen u normaal tegemoet komen. Vergeet echter niet dat, bij incidenten of werken, de treinen ook in beide richtingen kunnen rijden. Kijkt om, wanneer ge een fluittoon, een toeter of het geluid van rijdende treinen hoort. Weest nooit verstrooid in de sporen of langs de spoorbanen.

Uw leven staat op het spel !