

aanleg van nieuwe sporen



Ons net dateert niet van vandaag. Binnen twee jaar vieren we immers de 150e verjaardag van de eerste spoorlijn. De nieuwe lijnen die in ons land sedert de Bevrijding werden aangelegd, zijn op de vingers van één hand te tellen. Het klinkt dan ook paradoxaal dat de Maatschappij in volle economische crisis er toe gebracht zoordt nieuwe baanvakken aan te leggen, die weliswaar een verbetering betekenen voor het tracé van bestaande lijnen. Aan de heer A. Rongvaux, eerste ingenieur bij directie Baan, hebben we gevraagd ons in korte bewoordingen die hoogst zeldzame gebeurtenis toe te lichten. Hieronder volgt zijn uiteenzetting van de hoofdfasen van die werken.

Het Spoor

De dienst van de Baan beheert voor het ogenblik opdrachten betreffende werken van burgerlijke bouwkunde, waarbij ook sporen moeten worden gelegd bij aanneming.

Het betreft inzonderheid volgende baanvakken :

lijn 94 Edingen - Aat : 15 km;

lijn 112 Piéton - Marchienne-au-Pont : 7,5 km.

Voordat het spoor gelegd wordt, voert de aannemer grondwerken uit (uitgraven, ophogen) om de bedding aan te leggen waarop de sporen moeten komen.

Die bedding wordt afgewerkt met een 20 cm dikke zandlaag op een slijkwerend synthetisch vilt.

Als de bedding klaar is, kan de opmeter-opzichter de aslijn van het tussenspoor piketteren.

De aannemer moet bij het leggen

van de sporen volgens die aslijn werken.

Van het eerste spoor wordt een stuk van ongeveer 100 m aangelegd.

Daartoe worden op het zand, de steunlaag, de betonnen dwarsliggers van het type DMD gelegd met de voorgeschreven tussenafstand van 60 cm.

Op die dwarsliggers worden dan de 27 m lange spoorstaven vastgemaakt met Pandrol-klemmen.

Daarna wordt een stuk van het tweede spoor gelegd.

De materialen worden op het eerst begonnen spoor aangevoerd met een werktrein, opgeduwd door een diesellocomotief. Zo wordt

afwisselend voortgewerkt aan het ene en het andere spoor, maar het eerst begonnen spoor moet altijd voorop blijven op het tweede.

Dwarsliggers en spoorstaven worden van platte wagens gelost.

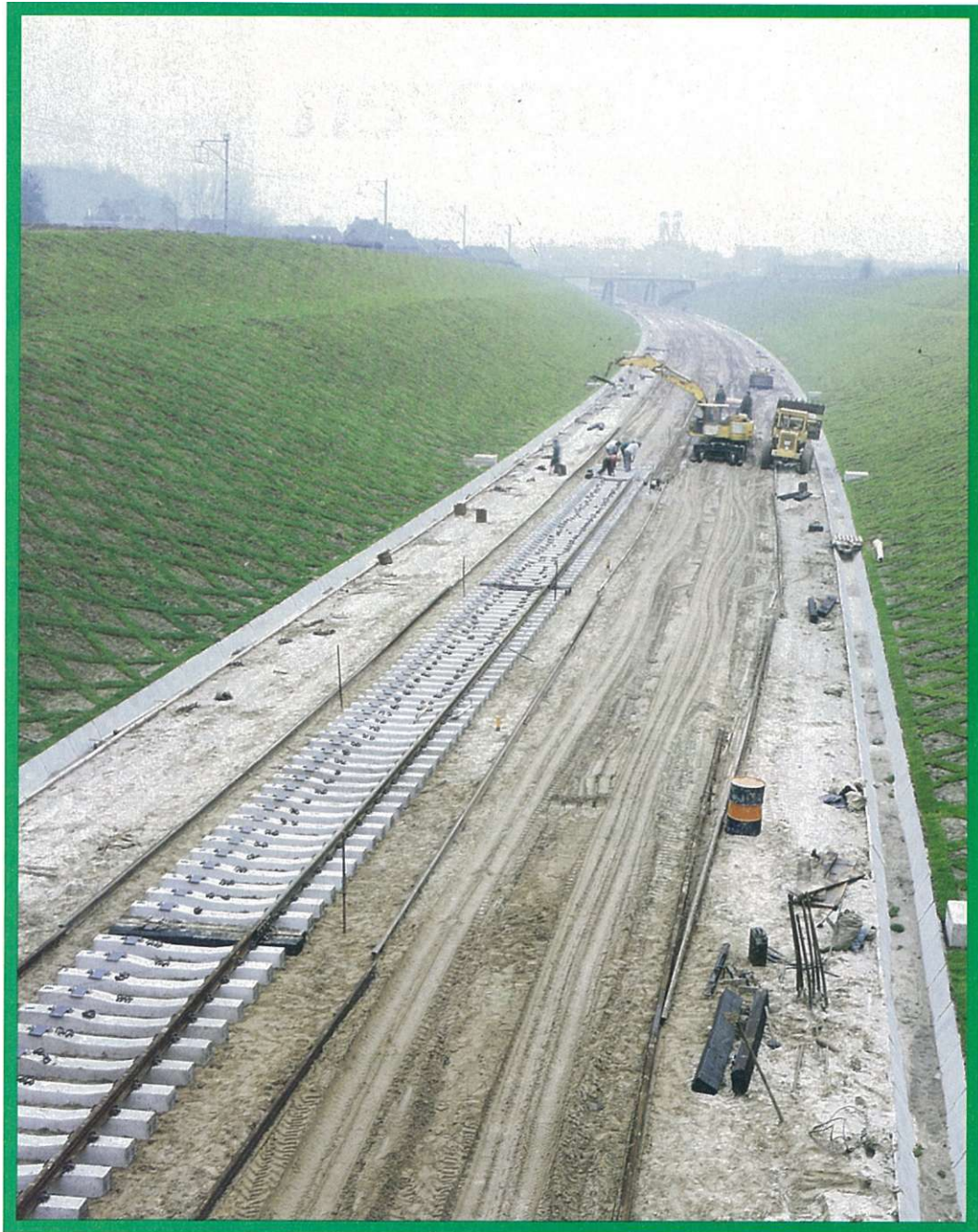
De dwarsliggers worden overgeladen op een vrachtwagen en zo ter plaatse aangevoerd, waarna ze gelegd worden met behulp van een speciaal voertuig met hijsjuk waarmee vier dwarsliggers tegelijk worden opgenomen.

De spoorstaven worden op hun plaats getrokken met een bulldozer. Wanneer een vak van het spoor klaar is, wordt de ballast aangevoerd met een werktrein die bestaat uit tremelwagens of stortwagens.

De ballast wordt gestort bij lagen van ten hoogste 10 cm.

De dikte van de ballastlaag onder de dwarsliggers bedraagt 35 cm.

Daarna wordt het spoor gelicht en



ondergestopt met een MATISA-machine, waarna de opmeter-opzichter naziet of het spoor goed ligt. Desnoods wordt het spoor vervolgens geschild, d.w.z. dat de rails verschoven worden om ze goed in het spoor te richten, een werk dat op aanwijzingen van de opmeter-opzichter wordt

uitgevoerd. Wanneer al die werkzaamheden klaar zijn, mogen de nieuwe sporen bereden worden met een maximumsnelheid van 40 km/u. Na een inrijperiode van 15 kalenderdagen worden de sporen opnieuw mechanisch ondergestopt, waarna ze met een snelheid van 90 km/u. mogen

worden bereden. Na nog eens twee maanden worden de sporen opnieuw gecontroleerd om te zien of ze goed gericht en ondergestopt zijn. Ten slotte mogen de treinen op het nieuwe baanvak rijden met de hoogst toegelaten snelheid die voor de lijn geldt.