



spoorleggers



Een spoorstaaf van 27 meter lengte weegt ten minste 1350 kg. Als je zo'n staaf met twintig man tilt dan is dat per man toch nog een goede 60 kg. Een stevig gewicht. Vooral als je dat op één werkdag enkele honderden keren moet doen.

Als R. de kleedkamer van het station Berchem verlaat, met de smaak van de weer al veel te haastig opgedronken ochtendkoffie nog in de mond, hangt er over de sporen een flauwe nevel. Op perron 9, het perron naar Brussel, staat reeds een dicht op elkaar gepakte groep forenzen geduldig te wachten op de trein van 7.39 u. Het is vinning koud.

«De spoorleggers van nu zijn makke schaapjes in vergelijking met de spoorleggers van twintig jaar geleden», vertelt R., een veertigjarige Antwerpse veteraan gekscherend.

«Vroeger, toen was het nog echt werken. Nu gebeurt alles immers machinaal of toch ten minste gedeeltelijk machinaal. Ik begrijp niet hoe die jonge knapen die langs de sporen werken vandaag de dag nog durven klagen. Twintig jaar geleden hoogden we de sporen nog op met de hand. Het enige wat we toen hadden om ons werk een beetje te vergemakkelijken was een speciale schop.

Voor de mannen van het eerste uur had deze vooruitgang van de techniek natuurlijk ook een keerzijde, want een heel arsenaal van vaardigheden werd plots overbodig. Ik heb nog spoorleggers gekend die spoorstaven met 2 mm konden ophogen zonder gebruik te maken van een meetlat. Nu worden de sporen occasioneel nog wel eens met de hand opgehoogd, maar dan steeds slechts voor een paar honderd meter. In de bochten, bijvoorbeeld. Ik kan je wel verzekeren dat als je dat een dagje doet, je 's avonds voelt dat je gewerkt hebt».

Een spoorleggersploeg is gewoonlijk zo'n twintig man sterk. Gewerkt wordt er normaal alleen overdag, van 7.30 u. tot 16 u. met een half uurtje schafttijd. In principe organiseert de treindienst de activiteiten van de spoorleggers, maar vaak worden die keurig opgestelde werkschema's hopeloos overhoop gehaald door onvoorziene omstandigheden.

«Onze hoofdbezigheid bestaat in het onderhoud van sporen en in de aanleg van nieuwe sporen», aldus R., terwijl we tussen de sporen in de richting van Antwerpen-Centraal lopen. Links en rechts van ons een doolhof van elkaar kruisende sporen.

De soms onverwachts uit de nevel opdoemende treinen geven aan het stationsempacement van Berchem een spookachtige indruk. Het ruikt er naar teer en dieselolie.

«Een leek heeft hier bijzonder weinig overlevingskansen», zegt R., «met al die wissels en kruisingen zou hij nooit kunnen voorspellen op welk spoor de trein precies zal voorbijkomen. Trouwens als er mist is, zoals vandaag, dan zie je de trein toch pas als het te laat is».

Achteloos stapt hij over de spoorstaven in de richting van een groepje in het geel gehulde spoorleggers. Een lange, grijs-rode trein doemt op uit de donzige nevel en raast rakelings aan onze neus voorbij. «Trein van 7.39 u., richting Charleroi», zegt R. zonder op te kijken.

Tussen de sporen wandelen is geen gemakkelijke karwei als je gewone wandelschoenen draagt. Na honderd meter heb ik dan ook het gevoel dat ik me in een of andere ondoordringbare wildernis van ijzer en staal gewaagd heb. Van uit de richting van het groepje spoorleggers klinkt het sombere geloei van een veilig-

heidshoorn. In een oogwenk zijn alle spoorleggers van tussen de sporen verdwenen. Geen minuut later dreunt er een exprestrein voorbij: een snelle, donkergroene schicht.

Veiligheid voor alles

Na nog wat geklauter over de gladde sporen bereiken we eindelijk het gele groepje spoorleggers. Ik word er onthaald op wat gebrom over het weer en op veelzeggende grimlachjes... Wat komt dat keurig afgeborstelde bureaumantje hier eigenlijk doen? Veel tijd om te praten is er niet, want vandaag moeten over een afstand van 500 meter de voegdwarsslagers goed gelegd en herboord worden. De hele ploeg, op de man met de veiligheidshoorn na, duikt opnieuw tussen de sporen. Een Jackson slaat aan met een kloppend geluid.

«Ons leven hangt af van de oplettendheid van de veiligheidsman», verklaart R., de ploegbaas. «Hij heeft tot taak ons te waarschuwen telkens wanneer er een trein in aantocht is. Om zijn werk naar behoren te kunnen doen, moet hij precies de dienstregeling van de treinen kennen en vooral telkens weten op welk spoor de trein gaat langs komen. Vergeet niet dat een trein hier voorbijkomt met een gemiddelde snelheid van 60 km per uur. Jules, onze veiligheidsman, kent Antwerpen-Centraal en Berchem op z'n duimpje. Bij hem kun je gerust zijn. Ook de kleding is ontzettend belangrijk. Toen we vóór een paar jaar de nieuwe gele veiligheidspakken kregen, sakkerde elke spoorlegger. Iedereen vond die gele kleur belachelijk. Kanaries noemden we elkaar. Maar achteraf heeft het veiligheidspak al herhaalde malen zijn diensten bewezen. De treinbestuurders zien het pak van in

de verte. En ik heb liever dat ze me kanarie noemen dan dat ik aangereden word door een trein!»
 Hoewel de techniek de activiteiten van de spoorleggers merklijk verlicht heeft, blijft het toch op de eerste plaats werk voor mannen die van aanpakken weten. Je moet kunnen werken in een ploeg, goed op mekaar ingesteld zijn en niet bang zijn om te werken onder barre weersomstandigheden: Het weer kan het werk van de spoorleggers grondig beïnvloeden: tijdens de winter kunnen railbreuken optreden en in de zomer kunnen de treinen gaan slingeren.
 «In de zomer van 1976 hebben we, als gevolg van de hittegolf, veel hinder ondervonden van het dichtlopen van de geïsoleerde voegen met kortsluiting als gevolg. Ik kan je wel verzekeren dat het toen hard labeur was: steeds in volle zon en in temperaturen van tegen de 40° C. En de daarop volgende winter kregen we sneeuwalarm omdat men vreesde dat de wissels geblokkeerd zouden raken (1). Ongeveer 3 dagen lang hebben we toen niets anders gedaan dan wissels controleren. Maar ja, dat moet je erbij nemen».

Hard maar mooi

Middagpauze. De Jacksons en de schoppen worden keurig aan de kant gelegd en samen met een hele groep «kanaries» trek ik naar station Berchem. De nevel is opgetrokken en er schijnt een flauw zonnetje. Een gezellige maar nogal rommelige kantine. Goed afgeschuurde houten tafels en stoelen. Een draagbare radio die keihard staat. Boterhammen en grote thermosflessen met koffie worden bovengehaald. Door de raampjes van de kantine kun je net

(1) Dat deze vrees niet helemaal ongegrond was bewees de winter van 1979.

het begin zien van de Cogels Osylei, de meest curieuze straat van heel Antwerpen.

«Ja, het blijft natuurlijk hard werken, wat de mensen er ook van mogen denken. De treinreiziger ziet ons altijd alleen maar als we opzij van de sporen staan te wachten tot de trein voorbij is en natuurlijk denkt iedereen dan automatisch: nou, die lui hebben een verdraaid mooi leventje...»
 Spoorleggers staan inderdaad niet direct in een geur van heiligheid.
 «Acht, wat! Er vallen natuurlijk wel eens woorden. Dt is normaal, het is hier geen meisjeskostschool. Wat wil je, de ene dag is de andere niet! Werken in een ploeg, dat vereist aanpassing, een beetje zin voor humor, maar ook solidariteit. Als er iets gebeurt met iemand, dan staat de hele ploeg onmiddellijk klaar om te helpen. Solidariteit betekent nog iets voor de spoorleggers. In de spoorleggersploegen die ik ken, heerst er een uitstekende verstandhouding. Nee, ik zou voorlopig nog niet van beroep willen veranderen. Later wel. Als ik een beetje ouder ben, hoop ik het wat kalmer aan te kunnen doen.»
 R. rolt nog maar een sigaretje.
 «Slecht voor de gezondheid? Weet ik niet. Zal wel zeker, alle dokters zeggen het toch. Maar het smaakt me en ik heb er voorlopig nog geen last van. Wat ik doe in mijn vrije tijd? Met de duiven spelen. Je moet maar eens komen kijken... Dat is heel wat anders. Dààr moest je eens een stukje over schrijven.»
 Wellicht sta je er nooit bij stil, maar uiteindelijk rust onze hele Maatschappij voor een niet gering deel op de activiteiten van de spoorleggers. Zonder sporen rijden er nu eenmaal geen treinen en om de sporen te leggen en te onderhouden zijn de spoorleggers nog steeds onmisbaar...

