

# Alarm in Ternat: grondverzakking!

*Op 11 februari deed zich op de lijn 50a, ter hoogte van km 16 in Ternat, een ernstige grondverzakking voor van de spoorberm. Het spoor ligt daar een tiental meter boven het maaiveld. Over 30 meter zakte de grond onder het spoor naar Gent op spectaculaire wijze naar beneden. Gelukkig zijn de bevoegde diensten alert gebleven en hebben ze het zien aankomen.*



De lijn 50a werd 80 jaar geleden aangelegd. Het gebied rond "km 16", met zijn drassige leemgrond, stond al lang bekend als moeilijk op het vlak van de waterhuishouding. Tijdens de beginperiode heeft het baanvak al te kampen gehad met heel wat afschuivingen en tijdens de jaren '60 en '70 werd in totaal een miljoen kubieke meter grond vervangen om de stabiliteit te verbeteren.

In een recenter verleden werden ook maatregelen genomen om de toestand te verbeteren. Pas vorige zomer nog werd er nog extra grond tegen gegooid, en werd de berm verder verstevigd met erosiewerende netten en heipalen. Een combinatie van slechte weersomstandigheden in de voorgaande maanden zorgde ervoor dat de toestand verslechterde.

## Teamwork en wetenschap voorkomen erger

Raf Cosyn, Hoofdingenieur Infrastructuur, vertelt dat de onderhoudsploegen in januari regelmatig zettingen van enkele millimeters opmerkten. "Dat gaf aanleiding tot het instellen van frequentere metingen," legt hij uit. "Die wezen uit dat de verzakking steeds vlugger optrad. Op 7 februari besloten we al tot een verlaging van de snelheid tot 80 km/u op het spoor Brussel-Gent, spoor A. Voordien hadden sonderingen aangetoond dat de ondergrond zou kunnen gaan glijden. Daarom gingen we de 'patiënt' vanaf het weekend volledig bewaken met de klassieke meetmethodes."

De toegelaten snelheid op spoor A werd op 10 februari nog verder ver-

laagd. Op dinsdagochtend 11 februari mochten er geen treinen meer rijden. Op het spoor naar Brussel kwam een strikte snelheidsbeperking van 20 km/u.

"Zo'n verzakking verloopt exponentieel. In het begin is het een kwestie van millimeters over weken, daarna een van centimeters per uur. Je zou het kunnen vergelijken met een geboorte die wordt ingezet."

Roland Coppens leidt de afdeling Kunstwerken. Hij vertelt: "Om 17 uur was de bedding over 30 meter anderhalve meter gezakt. We konden de erosiematten horen kraken. De hectometerpaal werd gewoon meegesleurd."

Dankzij de waakzaamheid van het personeel en de toepassing van strikte procedures is het onbeheersbare toch niet als een verrassing gekomen en is veel erger voorkomen.

Alle mensen opnoemen die betrokken waren bij de planning en de uitvoering van de maatregelen, is onbegonnen werk. Een sleutelrol werd gespeeld door Jan Campens, leidend ambtenaar Kunstwerken, Ing. Paul Pede, arrondissementschef Denderleeuw-Aalst, Wim Hendrickx, Ing. Sporen en Ir Kurt Roelandt en hun medewerkers.

## Verkeersmaatregelen

Lijn 50 A is één van de drukste lijnen in het land. 18 treinen per uur en per richting in de spits: ze volgen elkaar om de drie minuten op.

Reden genoeg om de toestand heel ernstig te nemen. Op 11 februari was er een crisisvergadering met alle betrokken van Netwerk om een noodplan op te maken met spoor A buiten dienst. Er werd beslist dat 's morgens het (meeste) verkeer richting Brussel over spoor B kon, en de andere richting werd omgeleid via Jette en lijn 28. Na de spits kreeg de andere richting de voorrang.

Willem Van Schoor, afdelingschef bij Netwerk: "Het bleek dat er op de lijn 28, waar de omleiding over moest, 300 meter spoor volledig ontbrak wegens werken! Op de nacht van 11 en 12 februari zijn de ploegen erin geslaagd om die sporen terug te leggen. Om 6 uur 's morgens was dat stuk berijdbaar... tegen normale snelheid!" Zeg nu nog maar eens dat ze bij het spoor niet kunnen voortwerken.

Maar wat als spoor B ook buiten dienst moest? Eén van de bovenleidingsportieken werd nauwlettend in de gaten gehouden. Die riskeerde te verzakken, wat alle verkeer onmogelijk zou maken. "De 11e werd 's nachts nog een noodplan uitgewerkt voor dat geval. De 12e was iedereen al op de hoogte," vertelt Willem Van Schoor met aanstekelijk enthousias-

me. Die eerste hectische uren heeft iedereen zich van zijn beste kant laten zien. "Er is geweldig teamwork geleverd door de gewestelijke verkeersleidingen, de stations, het treinpersoneel, door iedere betrokkene, om de eerste klappen op te vangen."

## Evolutie van de herstellingen

In overleg met universitaire specialisten kozen de ingenieurs voor een radicale oplossing om de bedding voor eens en altijd te stabiliseren. Met een boorteknik worden 9 tot 14 meter lange kokers in de grond gedreven en onmiddellijk opgevuld met cementspecie en bewapeningsijzer. Die "nagels" zorgen ervoor dat het nog gebruikte spoor stabiel blijft bij het uitgraven van de slechte ondergrond. Pas na het volledig weggraven van de slechte aarde kan worden begonnen met de opbouw van de nieuwe talud - met steviger materiaal ditmaal.

Dit verliep niet zonder moeilijkheden. De technici moesten werken in een spoorberm waarvan de samenstelling hen niet bekend is. Roland Coppens, die de werkzaamheden overziet, geeft een voorbeeld: "Tijdens één shift konden de arbeiders 26 boringen verrichten. De volgende shift waren dat er maar 12!" Daardoor liep het langer uit dan voorzien. Maar de keuze voor de radicale oplossing zal op lange termijn gerechtvaardigd blijken.

Vanaf 4 maart kon het treinverkeer weer normaal verlopen, zij het met een voorlopige beperking van de snelheid tot 80 km/u op het nieuwe spoor. Op 12 maart was het spoor ingereden en kon de normale snelheid van 160 per uur weer worden gehaald.