

# De MUG van het spoor

e De herspringstrein moet in de eerste plaats spoorvoertuigen die uit de rails zijn gegaan opnieuw op de sporen zetten en het treinverkeer herstellen." Hulptrein" werd "herspringstrein" om mogelijke verwarring met een hulptrein voor eventuele gekwetsten uit de weg te gaan.

## Met of zonder kraan...

v De tractiewerkplaatsen van Antwerpen-Noord, Merelbeke, Hasselt, Schaarbeek, Monceau, Stockem en Kinkempois hebben wel een herspringstrein maar geen kraan. Kinkempois en Antwerpen-Noord hebben een kraan van 55 ton, Monceau en Schaarbeek zelfs van 100 ton. Elke werkplaats moet tussenkomen in een welbepaalde geografische zone, maar niets zegt dat zij buiten die zone niet mogen optreden indien dat nuttig blijkt.

Vroeger werd hij hulptrein genoemd. Tegenwoordig zegt men meestal herspringstrein. Hoe het ook zij: met deze treinen proberen wij bij problemen het normale treinverkeer zo snel mogelijk te herstellen.





# De MUG van het spoor

(VERVOLG)

In sommige gevallen moeten twee kranen samenwerken.

## Hoofdopdrachten...

De hersporingstrein rukt soms uit voor werken van burgerlijke bouwkunde (bruggen...) en voor onderhoudswerken (onderhoud van spoorremmen in vormingsstations, opbreken van sporen, ...), voor moeilijke depannages (bogies of assen van stellen op lijn veranderen, laden op lorries,...), ontsporingen en ongevallen. De hersporingstrein is 80 m lang en bestaat uit een kabelwagen, de wagen voor personeel en materieel (vijzels, spieën, balken) en in bepaalde gevallen een kraan, dit alles gekoppeld aan een locomotief.

## De vrijwilligers van Monceau

In Monceau zijn er twee brigades bestaande uit 6 mannen en 3 reserves, allen vrijwilligers. Aan het hoofd staat een ploegbaas. Zij werken in shifts zodat er een permanentie is. De ploegen kun-

nen bovendien 24 uur op 24 worden opgeroepen en moeten tijdens de werkuren binnen de 30 minuten en daarbuiten binnen de 90 operationeel zijn. Dispatching roept de bedienden op en zorgt zelf voor een locomotief en een bestuurder. De algemene coördinatie van de acties is in handen van een leidend ambtenaar, eventueel van de betrokken districtsdirecteur.

## Ik werk met de hersporingstrein

Dominique Noël is elektricien in de werkplaats en één van de vrijwilligers. Hij legt uit waarom: "In de werkplaats is mijn werk elektrisch onderhoud van de



locomotieven. Als de ploegbaas daartoe opdracht geeft, laat ik mijn werk staan om treinen terug op de

sporen te zetten. Dat komt altijd onverwacht en de opdrachten zijn nooit tweemaal gelijk. Iedere keer krijgen wij met andere mensen te maken: de mensen van de bovenleiding, de mensen van de baan. Dit is teamwerk. Om efficiënt te zijn op het terrein kregen wij een opleiding snijbranden en zelf volgde ik een opleiding kraandrijven. Eenmaal ter plaatse is mijn werk het gereedschap verdelen van op de wagen. Daarna doe ik wat nodig is: ik werk met de snijbrander, spie de machines of bedien de kraan. Ik ben gefascineerd door het beroep van brandweerman. Misschien is dat de reden waarom ik nu al 17 jaar lang op de hersporingstrein werk. Soms zijn er zodanig veel interventies dat wij zelfs als reserve worden opgeroepen. Het staat ons vrij te aanvaarden of te weigeren maar als de ploeg onvolledig is, dan twijfel ik geen moment: ik ga!"



# Altijd een race tegen de tijd



Modern kan je de hersporingstrein van Hasselt niet noemen. Ze zitten er dan ook naarstig te wachten op een nieuwe wagen. Toch doen TOS (technisch ondersectorchef) Robert Stulens en de 10 vrij-



willigers van TW Hasselt er zeer nuttig werk mee.

Robert Stulens begeleidt al jaren de

hersporingstrein en hij doet het zichtbaar graag: "Gemiddeld één keer per maand worden wij opgeroepen om wagens of rijtuigen in de zone Hasselt (van Mol tot Lanaken, tot Tongeren, tot Landen en tot Leuven en Aarschot) opnieuw op de sporen te zetten. Limburg is een uithoek en Antwerpen is binnen Noordoost niet centraal gelegen zoals Gent in Noordwest. Daarom kunnen we snel en nuttig tussenkomen."

De hersporingstrein van Hasselt is er eentje zonder kraan. Dat heeft ook zijn voordelen stelt Stulens: "Wij werken met vijzels en hersporingsbalken. Maar ook daarmee kunnen we veel aan, behalve bijvoorbeeld materieel dat té ver van het spoor is terecht gekomen. In principe krijgen wij ook gekantelde

wagens op de sporen maar in de praktijk roepen wij daarvoor de hersporingstrein met kraan van Antwerpen. De kraan heeft het nadeel dat de bovenleidingsdraden moeten verwijderd worden en dat kost tijd."

Een ploeg bestaat uit 6 mensen: 1 elm (elektromecanicus) voor de elektrische zaken en 5 bankwerkers-mecanicus die moeten kunnen lassen en snijbranden plus de TOS. De TOS is verantwoordelijk voor de veiligheid. "Ik moet zorgen dat het spoor en de nevenliggende sporen vrij zijn, dat er geen spanning op de bovenleiding is. Daarvoor sta ik in contact met de onderstationschefs. Ik moet ook zien dat er vlaggen en klappers staan".

Normaal gezien roept dispatching de hersporingstrein op. In speciale gevallen is het de ambtenaar OK van wacht ter plaatse die beslist wie (Hasselt, Antwerpen soms zelfs versterkt met Schaarbeek) de klus moet klaren.

Stulens heeft het allemaal meegeemaakt: "De duur van een interventie varieert zeer sterk: 8 uur is snel een minimum. We hebben ook al interventies van 36 uur achter de rug. In dat geval worden de vier reserves bij opgeroepen. Onze eerste bekommernis is het spoor zo snel mogelijk weer vrijmaken zodat het ongemak voor de reiziger beperkt blijft. Altijd een race tegen de tijd dus."



## In La Louvière-Zuid wappert de driekleur...



Nadat in augustus 97 de eerste spadesteek werd gegeven, pronkt het station nu met zijn originele architectuur, een geslaagde combinatie van comfort en klantvriendelijkheid. Op de Waalse aslijn schittert het station van La Louvière-Zuid voortaan als een modern juweel. Sinds mei 98 is het aanbod naar Charleroi en Bergen verdubbeld. In het station passeren nu elke dag 2.500 tevreden reizigers.

Niet alle hersporingstreinen zijn uitgerust met kraan. Dat is ook niet voor elke interventie nodig. Met vijzels, hersporingsbalken, wat handigheid en ervaring glijd je een ontspoord voertuig opnieuw op de sporen.

De NMBS heeft twee types van kranen, goed voor lasten van respectievelijk 55 en 100 ton. Ze halen een snelheid die varieert tussen 80 tot 100 km/uur. Goed voor een snelle reis en dus een snelle interventie.

