

Instandhouding Infrastructuur: onderhoud sporen, humanisering en rentabilisering hand in hand

Tot het eind van de jaren 70 stonden onderhoud en vernieuwing van sporen gelijk met zware handenarbeid. Mechanisering en het gebruik van onderhoudsvriendelijke materialen brachten daar geleidelijk verandering in. De machines zorgen voor lichter werk, hoger rendement en meer kwaliteit.

Tot het eind van de jaren 70 bestond het werk van de "vakbediende sporen" uit zware handenarbeid. In 1978 werd de eerste vernieuwingsmachine P811 aangekocht voor de vervanging van dwarsliggers. Door verbeteringen en toevoeging van elektronica en hydraulica is die eerste versie geëvolueerd. De P93 kan zowel spoor vernieuwen als nieuw spoor aanleggen. Jaarlijks wordt op ons net 2x100 km spoor vernieuwd. De vakbediende sporen is nu vooral belast met dagdagelijkse lokale onderhoudstaken, toezicht en opvolging van de werken, visuele controle van de infrastructuur. Ook hier zet de mechanisering

zich door. Door de levering van tien multifunctionele machines zal de lokale instandhouding - nu hoofdzakelijk manueel werk - ook gemechaniseerd worden.

Voor de nieuwe toezichts-, opvolgings- en coördinatie taken die op het terrein een gevolg zijn van de komst van de automatisering worden ook A2-technici aangeworven.

Bijzondere zorg gaat naar het klein motorisch gereedschap van de vakbediende sporen. Er wordt gestreefd naar lichte, compacte, geluidsarme toestellen. Een evolutie die door de mensen zelf wordt gevolgd en geapprecieerd.

Spoor onderhoudsvriendelijker

Niet alleen de machines zorgen voor verbetering, ook de opbouw van het spoor. Een paar voorbeelden maken dit duidelijk:

- steeds meer wordt gebruik gemaakt van langgelaste spoorstaven en dat betekent minder voegen, dus minder onderhoud;
- de bevestiging van de sporen gebeurt niet meer met moeren en bouten maar met Pandrol-klassen;
- momenteel wordt een nieuwe

techniek - een soort van rollager-uitgetest die in de toekomst de wissels niet smeervrij maakt maar het smeren toch aanzienlijk vermindert.

Machines zorgen voor meer rendement en kwaliteit

De nieuwe machines zorgen niet alleen voor lichter werk maar ook voor meer rendement en kwaliteit. Vóór de jaren 70 werden dwarsliggers manueel onderstopt. De



nieuwste onderstopmachines werken niet alleen in volle baan maar eveneens in de spoortoestellen. Zij bewerken twee (en zelfs drie) dwarsliggers tegelijk. Het rendement evolueerde van 300 à 400 meter spoor/uur naar 600 à 1.000 meter/uur.

Het spreekt vanzelf dat het machinaal nivelleren en richten van het spoor de geometrie van het spoor, en dus de kwaliteit ten goede komt.

Vroeger werden wisselonderdelen afzonderlijk vervoerd en ter plaatse gemonteerd. Een erg arbeidsintensieve bezigheid. Sedert enige tijd beschikt I(nfrastructuur) over zes transportwagens die voorgebouwde spoortoestellen vervoeren; een aangepaste losinstallatie wordt aangekocht.

We trokken het terrein op en vroegen onderhoudsploegen hoe zij al die ontwikkelingen "beleven".



Langgelaste spoorstaven en betonnen dwarsliggers met Pandrol-klassen vergen aanzienlijk minder onderhoud.



Hoe doen ze het in Rivage ? De ploeg vertelt het ons zelf.

Jean-Marie Cornelis, technisch ondersectorchef, is in het station Rivage verantwoordelijk voor de brigades van de baan: "Ik houd me bezig met de werken. Alles in gereedheid brengen en beheer en organisatie van het personeel. Na de winter nemen we de spoorstaven onder handen. Voor sommige werken moeten de sporen niet buiten dienst, maar soms is dat wel nodig. Op enkelspoor (lijn 42 baanvak Rivage-Gouvy) moeten we wachten tot er weinig verkeer is, soms leggen we snelheidsverminderingen op en in het uiterste geval stellen we het spoor buiten dienst. Grote werken worden over het algemeen 's nachts en in het weekend uitgevoerd. Een keer per maand beleg ik een veiligheidsconferentie. Dan bespreken we de lokale problemen en de oplossingen die ze vereisen. We besteden vooral aandacht aan de plaats van de schildwachters, want die hebben het leven van hun collega's in handen."



In de stopplaats Méry voeren een tiental arbeiders van de brigade van Rivage dagelijks onderhoudswerk uit. Jean-Luc Koop, onderhoudschef, vertelt: " 's Ochtends werden we opgeroepen voor werken. Zoals gewoonlijk neem ik de trein. Onderweg word ik een abnormale schok gewaar. Wat later stellen we vast dat er iets niet in orde is met een voeg. In de regel volgen we het onderhoudsprogramma dat vooraf is vastgelegd. Vandaag zullen we kraagschroeven vervangen en de



klaauwen en lasplaten smeren. We zetten alles opnieuw goed vast en controleren de uitzettingsvoegen. Waar die verzakt zijn, brengen we ze met fijne steenslag weer op het juiste niveau. We schouwen ook te voet het spoor. Drie of vier mannen controleren op hun baanvak wat er allemaal schort: gebroken spoorstaven of lasplaten, een abnormale verschuiving van het spoor of ook wel een boom die dreigt om te vallen, zuvervuil of een kapotte afsluiting."

Patrick Leonard, de schildwacht van dienst, heeft ook zijn woordje te zeggen: "Zonder schildwachters staan de andere arbeiders nergens. Dankzij ons kunnen ze veilig werken. Op dit baanvak zijn we met zijn vijven. In bochten zijn er twee mannen extra nodig, een vóór en een achter de bocht. Wanneer de verst verwijderde schildwacht een trein ziet, waarschuwt hij me over de radio dat er een trein in aantocht is. Ik geef dan het alarm aan de arbeiders, d.w.z. ik beveel ze onmiddellijk de gevaarzone te verlaten. Mocht een van de schildwachters de boodschap niet hebben ontvangen, dan wordt de trein tegengehouden met een vlag en klappers. De treinbestuurder kan worden verplicht om snelheid te minderen of op zicht te rijden."



In de werkzone dragen we gele kleren om goed gezien te worden. Volgens een nieuw reglement moeten de schildwachters nu een oranje vest dragen, zodat de machinist ons van de anderen kan onderscheiden. Een schildwacht werkt in een ploeg en moet dus waakzaam zijn. Iedereen kan als schildwacht fungeren, tenzij de dokter er anders over beslist heeft. Maar over 't algemeen zijn altijd dezelfde

den schildwacht, omdat ze het gewoon zijn."

Ook Marc Sevrin, gespecialiseerd onderhoudsbediende stelt zich graag voor:

"Een gespecialiseerd bediende is de plaatsvervanger van de chef. Maar als die aanwezig is, doe ik hetzelfde werk als de anderen. Daarnaast ben ik opgeleid om werkreinen te begeleiden bij het lossen van ballast, fijne steenslag en dwarsliggers en hou ik een oogje in 't zeil als er privébedrijven werkzaam zijn."



Ook Xavier Billiet, die pas in dienst is en wordt opgeleid als technicus spoorwerken, heeft zijn verhaal klaar: "Op de klassieke lijnen beperken de technici zich tot het toezicht op werken die door externe firma's worden uitgevoerd. Op de hsl houden ze zich bezig met spooronderhoud en het voorbereiden van werken (bestekken) die door de privé zullen worden uitgevoerd. Dat is het wat me echt interesseert. Werken op de hsl in Ans als die klaar is, ook al moet ik daar 2 weken per maand nachten kloppen. Een jaar lang heb ik gespecialiseerde lessen over het spoor gevolgd (elektriciteit, seininrichting, spoorwerken). Momenteel loopt mijn stage ten einde en wacht ik op mijn regularisatie. Spijtig genoeg moet ik vaststellen dat de mensen van het onderhoud niet bijster veel aanzien genieten. Het zijn nochtans moedige kerels die in alle weer en wind dikwijls zwaar werk verrichten en dus wel wat meer respect verdienen."



Onder het waakzaam oog van de schildwacht gaan de vakbedienden sporen door met hun werk: met de kraagschroefmachine controleren ze de bevestigingen en vervangen de kraagschroeven, indien nodig.



De mannen van de baan werken bij de BE II

De BE Instandhouding Infrastructuur houdt zich bezig met onderhoud en vernieuwing en dat in drie grote sectoren van ons bedrijf: spoor, bovenleiding en seinrichting en kunstwerken.

We zochten deze mannen van het spooronderhoud en hun bazen op op eigen terrein. Ze hebben een stek in Antwerpen, Gent, Brussel, Luik en Charleroi en zorgen er-

voor dat het verkeer vlot verloopt en de reizigers veilig kunnen reizen.

Groepswork

Laten we het woord aan Bernard Burnotte, eerste industrieel ingenieur in het district Zuidoost: "De zone Luik van de BE Instandhouding Infrastructuur is ingedeeld in zes arrondissementen. Om het onderhoud in goede banen te leiden geeft elke baanmeester leiding aan twee spoorploegen. De grootste ploeg voert de geprogrammeerde

werken uit terwijl het kleinere team de dringende en toevallige problemen oplost. Om goed werk te kunnen leveren moeten die twee ploegen elkaar perfect aanvullen. Vernieuwingswerken worden gewoonlijk uitgevoerd met ondersteuning van aannemerspersoneel omdat het ons aan personeel en materieel ontbreekt. Toch zijn we ook daar niet helemaal afwezig. Ons personeel houdt er zich in hoofdzaak bezig met het toezicht op en de beveiliging van de werven."

Kilometers vreten

Elke toezichtsbediende is verantwoordelijk voor het onderhoud van een lijnvak. Geregeld trekken de onderhoudsploegen eropuit om te voet het spoor te controleren. Ze leggen gewoonlijk een twintigtal kilometer af. Alle gebreken die ze op hun weg aantreffen, moeten ze zo vlug mogelijk herstellen, zodat het treinverkeer er geen hinder van ondervindt. Deze professionals weten zeer goed waar ze moeten uitkijken voor zwakke plekken. Bepaalde kenmerken van het spoor en van het reliëf hebben immers een invloed op het onderhoud.

Veiligheid voor alles

Het is niet makkelijk werken voor de onderhoudsploegen, die zich

strikt aan de veiligheidsnormen moeten houden. Daarom moeten er op een werf altijd voldoende schildwachters opgesteld zijn om de arbeiders te beschermen. Hun aantal hangt af van de aard van het werk (lawaaï, machines enz.), de plaats (recht spoor of boog) en de in acht te nemen zichtbaarheidsafstanden. Nu er steeds meer 's nachts wordt gewerkt, om het treinverkeer niet te verstoren, is de verantwoordelijkheid van de schildwachters ten aanzien van hun collega's nog groter geworden. Om de spooronderbrekingen tot een minimum te beperken is er bovendien coördinatie nodig. Daarom proberen de diensten baan, bovenleiding en kunstwerken zoveel mogelijk om hun werkzaamheden op hetzelfde moment en op dezelfde lijnvakken uit te voeren.



Rode vlag, klappers, goed uitgeruste schildwachters... Als het om veiligheid gaat wordt niets aan het toeval overgelaten. (foto's rechts)

Huisvesting is veel verbeterd

Vernieuwen, moderniseren, mechaniseren en herstructureren van Mene tot Rivage. Natuurlijk gebeurt het niet in één dag. Toch ondervindt men ook daar aan den lijve dat het verandert.

Ons bezoek begon in Kortrijk bij arrondissementschef Frans Labaere. "Er is voor de vakbedienden sporen veel verbeterd. Vernieuwingswerken en het systematisch nivelleren van de sporen gebeurt quasi volledig machinaal. Het dagdagelijks onderhoud vergt echter nog veel mankracht. Ik denk hierbij aan het onderhoud van overwegen en wissels, het vervangen van slechte dwarsliggers en het onderstoppen van singuliere punten in het spoor. Voor dergelijke werken kan men nu eenmaal de zware machines niet inzetten met voldoende rendement. Ook zouden er te veel prestaties naar de nacht verschoven worden, omdat voor werken met dergelijke machines het spoor buiten dienst moet zijn, wat op de meeste spoorvakken overdag niet meer mogelijk is."

Gemiddelde leeftijd stijgt

Voor Frans Labaere zijn ook de menselijke aspecten belangrijk: "Door het gebruik van lichter en gemotoriseerd klein gereedschap tracht men rugbelastend werk zoveel mogelijk te beperken. Dit is ook nodig want de ploegen worden steeds kleiner en de gemiddelde leeftijd stijgt met de jaren, zodat

we ook vaker geconfronteerd worden met medische beperkingen. Een mens moet kerngezond zijn om, in weer en wind, dit werk te doen. Voor graafwerken en het verhandelen van zware materialen wordt er vaak beroep gedaan op de logistieke steun van aannemers (o.a. vrachtwagens en kranen)".

Betere huisvesting en kledij

Albert Papegaey, Erik Catry en Rudy Mahieu werken met waarnemend ploegbaas Dirk Lecluse onder leiding van TOS Guido Vandamme voor de ploeg van Mene. Zij leggen in de eerste plaats de nadruk op een betere huisvesting: "Vroeger hebben we ons moeten wassen met 20-25 mannen in één emmer water. Nu hebben we tenminste douches met warm water. We hebben nu wel nog niet de modernste mobiele huisvesting maar vroeger zaten we in metalen barakken. Als we in de winter 's ochtends toekwamen hingen onze kleren bevroren. Ooit zat er zelfs sneeuw in onze schoenen.

In de nieuwe "loges" is driemaal zoveel plaats. Die zijn echt pratique. De huisvesting bij de vernieuwingstrein, da's nog beter maar dat is voor de mensen van die trein, niet voor ons. Ook de kledij is beter. We hebben nu goede regenkledij. Alleen zouden de pakken wat sneller mogen gewassen worden.

We hebben krachtiger radio's voor de schildwachters en dus voor onze beveiliging. Onze veiligheid is afhankelijk van het werk van alle collega's: Als iedereen zijn taak doet, is ons werk niet gevaarlijk. Onze ploegen worden ouder: dat betekent meer ervaring maar ook minder fysieke kracht."

Beter materieel, maar nog niet overal

"Als wij een voorstel zouden mogen doen voor beter materieel, denken we aan een "bobcat". Om de voetpaden beter te onderhouden. Vergeleken met vroeger zijn er meer machines, al moeten we dat in onze post niet overdrijven. De materialen zijn ook zwaarder geworden: betonnen dwarsliggers zijn driemaal zo zwaar als houten en het ijzer aan de wissel is er niet meer van 40 kg maar van 60. Wij hebben hier wel lichte "cricks". Lichte lorries hebben ze in Kortrijk maar wij hier niet. Het is wel de bedoeling dat die er komen. De beste verbetering van de afgelopen jaren zijn de railportieken. Machines helpen maar handwerk zal in dit beroep altijd blijven bestaan. Dat is nogal logisch.



Mogen wij ook iets zeggen over de aannemers? Ons werk mag toch niet onderschat worden. Er zijn goede aannemers en minder goede. Maar die mensen zijn het spoor niet gewoon zoals wij. Controle blijft noodzakelijk. En als wij ook goed en licht materieel krijgen, kunnen wij zelf meer."

Met het "viziertoestel met nivelleerlat" meet Dirk Lecluse niveau en richting van het spoor op en zoekt hij uit op welke plaatsen nog verbeteringen nodig zijn.



Logistieke centra infrastructuur

In 1992 werd de idee naar voor geschoven om binnen de vijf zones II "Logistieke centra infrastructuur" (LCI) op te richten. Die centra moeten personeel en logistiek concentreren om die middelen efficiënter te beheren en te organiseren. Tegelijk moet dit leiden tot betere sociale voorzieningen: een goed uitgeruste werkplaats, een goed bevoorrad magazijn, een efficiënter gebruik van alle machines, betere transportmogelijkheden. Er ko-

men 24 LCI's die ongeveer overeenstemmen met de arrondissementen. Ieder LCI heeft een aantal antennes van waaruit de instandhouding van de afgelegen werven wordt georganiseerd. Twee pilootprojecten (Leuven en Ronet) lopen al een tijdje. In mei was er de eerste steenlegging van centra in Aat en Coucou. In een volgend nummer bekijken we de eerste LCI-ervaringen.