

Een nieuw werktuig voor de NMBS: de spoorreiniger



U herinnert zich ongetwijfeld nog levendig wat voor moeilijkheden we in de herfst van 1998 kenden als gevolg van vallende bladeren. Die zorgden plaatselijk voor spoorgladheid en dus vertraging en dus reizigers die in stations, treinen en aan de telefoon hun beklag deden. Dit jaar zou alles vlotter moeten verlopen dankzij onze nieuwe spoorreiniger.



Een regenboog verschijnt waar de spoorreiniger het spoor schoonspuit.

"Mijnheer Raviart wou er het zijne van weten. Hij wou de oorzaak kennen van alle ellende van vorig najaar. Daarom droeg hij ons op de beruchte ophopingen van dode bladeren tot in het detail te onderzoeken." Zo begint Ghislain Ruelle, adjunct-eerste chemist van het laboratorium in Schaarbeek het verhaal van een oplossing. Dank-

zij de investeringen in vernuftig materiaal dat door het labo werd gerealiseerd, zijn onze eigen chemici erin geslaagd de bruine brij die aankoekte op kritieke punten van ons net grondig te ontleden.

Niet zo eenvoudig!

"Reeds bij het eerste onderzoek onder de microscoop bleek het goedje heel wat complexer dan men bij een oppervlakkige oogopslag zou denken."

De spoorreiniger

(vervolg)



Er waren inderdaad bladeren aanwezig, maar dan slechts als een basisstructuur die andere deeltjes de kans gaf om zich op de sporen vast te zetten. Op die weefselstructuur vonden we harde deeltjes terug: voornamelijk zandkorrels die op de sporen worden gegooid om de hechting te verhogen, en vette stoffes die hun oorsprong vinden in de helaas almaar toenemende vervuiling. Deze mix waarvan de samenstelling naargelang de omgeving kan variëren, heeft de bijzondere eigenschap dat ze uiterst glibberig wordt zodra het regent. En ja, dat het in ons landje in november 's morgens vochtig is en af en toe wel eens wil regenen, dat weet iedereen. Alleen als het water met bakken uit de hemel valt, verwatert die smurrie om uiteindelijk volledig te verdwijnen."



Water en nog eens water !

Eenmaal de diagnose gesteld en bevestigd door onze Duitse collega's die onlangs een vergelijkbaar onderzoek verrichtten, konden we op zoek naar een oplossing. Spoormannen werken ook internationaal samen, zo hoort dat. Dus kregen wij een tip toegeluisd door de specialisten van DB en SNCF. Na onderzoek namen wij contact op met de Franse firma Geismar bij wie wij een speciale trein bestelden. Die bestaat uit een platte treinwagen die door de NMBS geleverd werd en waarop een pomp, een tank voor 6.000 liter water en een besturingscabine gemonteerd werden, en uit een tankwagen met een inhoud van 60.000 liter water.

Voor de technici tussen onze lezers vermelden we nog dat de pomp wordt aangedreven door een 300 kW-motor. Die levert een druk van 1.000 bar bij 7,8 m³ per uur. Op het terrein is deze combinatie goed voor een autonomie van 8 uur of omgerekend een reinigingsbeurt van 300 tot 400 kilometer sporen. Het ging hier om een investering van 12,6 miljoen frank.

Waar en wanneer?

Nu maar wachten op de eerste regen en dan snel naar het zuiden van Brussel om de nieuwe machine aan het werk te zien! Alle gekheid op een stokje: Hoofdingenieur Daniel Fontaine legt ons uit hoe het traject van de speciale trein werd vastgesteld: "Wij hebben een zo nauwkeurig mogelijk overzicht samengesteld van de trajecten waar het vorig jaar glijden geblazen was. Op die manier hebben we het netwerk opgedeeld in drie soorten van zones: rood, oranje en geel. We gaan natuurlijk vooral de rode zones aanpakken, of met andere woorden de lijnen Gemblours-Ciney, Ottignies-Charleroi, Brussel-Zuid-Linkebeek en Luik-Landen, telkens in beide richtingen. De wagen met de hogedrukspuit wordt onderhouden door de centrale werkplaats infrastructuur in Schaarbeek."

Uiteraard wordt er niet gewacht tot de eerste glijpartijen om deze spoorreinigstrein te laten uitrijden. Vanaf 1 oktober tot in december zal de machine de genoemde trajecten twee keer per week afwerken. Indien nodig zal de trein natuurlijk ook elders ingeschakeld worden. "Uit onze tests blijkt dat de reiniging het efficiëntst verloopt bij een aangepaste snelheid, namelijk tussen 30 en 60 km/u", besluit Daniel Fontaine. ■



Op de bladeren zetten zich harde deeltjes vast en vette stoffen die hun oorsprong vinden in de vervuiling. De spoorreiniger is uitgerust met een krachtige motor en pomp en spuit met hoge druk de rails schoon.

