

// Opgelet slipgevaar!

Als vallende bladeren de adhesie een hak zetten

// Met de herfst steken ook de problemen met de adhesie de kop weer op. Connect ontmoette een Infrabelploeg die een speciaal werktuig gebruikt om de rails te reinigen. Die reiniging gebeurt met waterstralen onder zeer hoge druk.

De vezels van vallende bladeren die in de herfst door de wielen van de treinen worden platgewalst vormen op de rails een karakteristieke afdruk van zwarte vlekken. Ochtenddauw of fijne regen maken die vezels vochtig en telkens een trein voorbijkomt worden zij door die wielen opgeraapt en bij elke omwenteling van het wiel iets verder weer gedeeltelijk op de sporen afgezet. Het is de herhaling van dit fenomeen in een bepaalde zone dat, in functie van de hoeveelheid geplette bladeren, ervoor zorgt dat het rollend materieel soms zijn grip op het spoor verliest.



Op ontdekkingstocht naar de 'spoorreiniger'

Infrabel heeft in 2000 een speciale wagen gekocht die in de herfst de spoorlijn 15 tussen Hasselt en Mol op en af rijdt om de sporen te reinigen en zo de strijd aan te gaan tegen het gebrek aan adhesie en de kleine problemen die de afgevallen bladeren kunnen veroorzaken aan de spoorstroomkringen. Die machine wordt overigens ook op andere plaatsen van het net ingezet.

Joseph Willems van de afdeling I-I.911 begeleidt ons naar dat speciale voertuig dat in Hasselt is gestationeerd. "Op lijn 15", legt hij

T. Pollaris, J. Hensen, B. Menten et G. Schepkens



uit, "spruit het probleem vooral voort uit het feit dat er weinig treinen rijden, door het ontbreken van zware goederentreinen en door de eigenschappen van het moderne reizigersmaterieel dat op die lijn rijdt. Van half oktober tot half december gaat onze ploeg drie nachten per week aan de slag voor het reinigen van een deel van de spoorlijn."

Terwijl we de speciale trein verkennen leidt Benny Menten, een van de ploegleden die met de spoorreiniger werkt en hem ook onderhoudt, ons rond op de wagen. "In de commandopost van de spoorreiniger aan kop van het konvooi controleren we alle reinigingsoperaties", aldus Benny. "De compressor spuit het zuivere water dat uit een tankwagen van 70.000 l komt, onder een zeer hoge druk van 1.000 bar op de rails dankzij een motor van 300 KW."

Bij het opstappen maken we kennis met Geert Schepkens en Johny Hensen. Als treinbestuurders bij Infrabel zullen zij ons met het konvooi naar een nabijgelegen bundelspoor rijden voor een test van de spoorreiniger. Terwijl Geert naar zijn locomotief stapt, wapent Johny zich met een radio. Hij zal vanuit de commandocabine richtlijnen geven aan Geert die zich in de locomotief achteraan de trein bevindt. Het konvooi wordt immers opgeduwd.

"Eenmaal het water onder hoge druk op de rails wordt gespoten, rijdt de trein niet sneller dan 5 tot 10 km/u", verduidelijkt Tony Pollaris van I-I.NO.04. "Op dat moment mag er niemand langs het buitendienstgestelde spoor lopen. Weet je dat de druk zo hoog is dat er kleine putjes in de rail ontstaan als de trein stilstaat..."

De demonstratie is alweer voorbij en het is tijd om terug te keren naar de parkeerplaats van de spoorreiniger en afscheid te nemen van de ploeg van Gui Klykens, de verantwoordelijke ingenieur voor de logistiek van de zone Infrastructuur van het district Noordoost.