



Eenmaal de rails aan elkaar gelast zijn, worden ze met speciale kranen op de trein geplaatst



De Rœbeltrein in actie, tijdens de laatste vervanging in 2007

KNOWHOW

220 KILOMETER SPOORSTAVEN VOOR **de Kanaaltunnel**

Wist je dat de rails in de Kanaaltunnel geassembleerd worden in de werkplaats van Schaarbeek? En dat ze geleverd worden door de ploeg van de Rœbeltrein?

Ons spoornet is grotendeels samengesteld uit rails die 300 meter lang zijn. Om zulke lange rails te produceren, lassen de ploegen van de werkplaats Infrastructuur in Schaarbeek de spoorstaven naadloos aan elkaar.

Een knowhow die niet onopgemerkt is gebleven ten tijde van de bouw van de Kanaaltunnel in de jaren 80. "We werden geselecteerd om niet minder dan 220 km spoorstaven te assembleren en ze te transporteren naar de Kanaaltunnel", legt Raphaël Burniaux, technische ondersectorchef, niet zonder enige trots uit.

De eerste levering vond plaats tussen 1991 en 1992. De werkplaats Infrastructuur van Schaarbeek heeft enkel de spoorstaven geleverd voor het Franse gedeelte van de tunnel.

De 243 meter lange spoorstaven werden vervolgens op speciale wagons naar hun bestemming gebracht.

30 tot 40 heen- en weerritten

Sinds de bouw van de tunnel werd de ploeg van de Rœbeltrein, een werktrein van Infrabel, al tweemaal gevraagd om nieuwe rails ter plaatse te brengen en de oude af te voeren.

"Een grootschalige operatie", leggen Dirk Alfvoet en Alain Colle, coördinatoren van de Rœbeltrein, uit. "De eerste maal was tussen september 1999 en mei 2001. We zijn wel dertig maal heen en weer gereden. Voor het laden en lossen waren er telkens twee tot vier opeenvolgende nachten nodig. Tussen 2005 en 2008 waren de rails aan vervanging toe en heeft Eurotunnel opnieuw een beroep gedaan op ons. Ditmaal waren er 41 transporten met de Rœbeltrein nodig."

Zelfs 's winters 15 graden

"De werkomstandigheden zijn toch wel eventjes anders dan bij gewone 'leveringen': tussen de veiligheidsbriefing en het moment waarop we effectief aan de slag kunnen gaan, zitten er soms meerdere uren wachttijd. En dat weegt op de motivatie van onze ploeg. Anderzijds is het wel een voordeel dat er in de tunnel een

constante temperatuur is van 15 graden, ook in het putje van de winter."

Als Infrabel de lopende aanbesteding binnenhaalt, zal het al de vierde keer zijn dat de werkplaats van Schaarbeek rails assembleert voor de Kanaaltunnel, en de derde maal dat de Rœbeltrein de rails ter plaatse zal leveren.

Het blijft telkens een uitdaging voor de ploegen. De werkplaats van Schaarbeek moet zijn productie met bijna de helft opdrijven en de ploeg van de Rœbeltrein moet zich voorbereiden op een verblijf van ongeveer honderd lange nachten in de Tunnel.

"Het grootste voordeel van het werk in de Tunnel is dat het er altijd 15 °C is, zelfs in de winter!"

Dirk Alfvoet en Alain Colle, coördinatoren van de Rœbeltrein

Spoorstaven dubbel zo vaak vervangen

De rails van de Kanaaltunnel verslijten tweemaal zo snel als de rails van een klassieke spoorlijn en zijn dus om de 7 à 8 jaar aan vervanging toe. Vanwaar deze snelle slijtage? Door de vochtigheid in de Tunnel en vooral door de erg zware treinen (Eurostar, Shuttle, goederentreinen...) die heel frequent passeren over de spoorstaven die rechtstreeks op de betonnen ondergrond bevestigd zijn (zonder ballast om trillingen op te vangen).