

DE VEROVERING VAN HET SPOOR



Te Sainte-Cécile (lijn 163) wordt de graafmachine met « open armen » onthaald

Met behulp van onze verbeelding en onder geleide van een leerling-opzichter van Bruggen en Wegen, zullen we enkele ogenblikken teruggaan tot 't ontstaan, tot de pionierstijd van het « Spoor ». Zo zullen we dan vertoeven op twee werkterreinen : tussen Diest en Mol, waar een lijn van militair belang wordt aangelegd (1877), en op de hoogten van het plateau van Herve, waar aan de aanleg van een meer vredelievende lijn gewerkt wordt.

Uittreksels uit het « dagboek » van onze jeugdige opzichter zullen ons een en ander bijbrengen over bepaalde voorvallen die de aanleg van een spoorbaan kruiden.

Daar de aard van het terrein vaak afwisselt, volgen de ingravingen en ophogingen elkaar op. Men weet nog niet hoe atomen gesplitst worden, maar wel hoe men, met een springbus, rotsstenen in de lucht kan laten vliegen : je maakt gewoon een gat met een boorijzer, je reinigt de aldus bekomen opening, je plaatst er een kleine lont met zand en droge klei in en... bang !!!

De ophogingen worden aangelegd met de grond van het nabijgelegen werkterrein, voor zover zulks mogelijk is. Die grond wordt met de kruiwagen vervoerd voor ophogingen waar geen gebruik kan worden gemaakt van lange hellende vlakken ; het transport gebeurt meestal met een laag wagentje op twee wielen. De grond wordt eerst wat omgewerkt en daarna over het werkterrein verdeeld met behulp van kipwagentjes.

Om het spoor aan te leggen, wordt er, ongeveer om de 200 meter, een hoeveelheid dwarsliggers en rails gestapeld, die daarna

met wagons over het trace verspreid worden. Het is de spoorleggersbaas die, met een mal, de plaats bepaalt van de rail en van de dwarsliggers waarop die rail rusten zal. De dwarsliggers worden het eerst gelost, daarna komen de spoorstaven aan de beurt (vier man per rail) die bij paren tegenover elkaar worden klaargelegd. Twee spoorleggers plaatsen de lasplaten. Dan worden de rails op de dwarsliggers bevestigd met vierkante spoorspijkers, alvorens de ballast wordt aangebracht. Aan de spoorstaafuiteinden zijn er in de spoorstaafvoet kepen waarin de spoorspijker geplaatst wordt met een zekere speling, wat de uitzettings- en inkrimpingsbewegingen van het staal zal vergemakkelijken.

Achteraf hebben de technieken een aanzienlijke evolutie ondergaan. De hydraulische armen worden met « open armen » ontvangen tijdens het aanleggen van de lijn Bertrix - Muno, uitgevoerd in drie baanvakken : Bertrix - Herbeumont, Herbeumont - Sainte-Cécile, Sainte-Cécile - Franse grens. Wegens de bodemgesteldheid van dat prachtige leesteenachtige dal dienden er talrijke en indrukwekkende kunstwerken te worden gebouwd, wat heel wat, en vaak zelfs vreemde arbeidskrachten vergde : in de Ardennen zijn de afstammelingen uit Zuiderse landen legio...



Neen, we zijn voor het ogenblik niet bezig met het doortrekken van het Rotsgebergte in het heroïsche tijdperk waarin het spoor steeds verder in het Westen doordrong. Neen, we bevinden ons gewoon te Saint-Médard — zonder regenscherm — waar er gewerkt



Saint-Médard (lijn 163) : het regent niet, dan maar werken aan de ingraving die toegang zal geven tot de tunnel

wordt aan een diepe ingraving die toegang zal geven tot de befaamde tunnel van 680 m. Een kleine Decauville-locomotief duwt de wagentjes die de uitgedolven leisteen wegbrengen.

Te Sainte-Cécile ontfermt een stoomgraafmachine zich over de grondwerkers en vervangt de kruiwagens. De grond wordt rechtstreeks in houten wagentjes gestort; bestemming: de aanaarding die zal dienen voor het bouwen van de brug van Heineau waar de steen van de streek, zoals het hoort, de voorkeur genoot.

Met het aanleggen van deze lijn zal men tijdens de eerste wereldoorlog klaarkomen; ze zal op 20 april 1919 plechtig geopend worden.

Soms gebeurt het dat een of ander station niet langer meer op dezelfde treinen wenst naar te kijken en het nodig oordeelt te verhuizen. Dat was het geval met Antwerpen-Dam. 'n Eigenaardig werk, 'n opzienbarende première voor België. Men verplaatst een stationsgebouw dat een oppervlakte heeft van 700 m² en 3000 t weegt! Heus geen peulschilletje!

De afschaffing van tal van overwegen, het verdubbelen en verhogen van de sporen naar Nederland, maakten het absoluut noodzakelijk die reuzetaak op te knappen welke erin bestond het stationsgebouw 1,60 m te « lichten », 33 m te verplaatsen en 8° te doen draaien, zonder het treinverkeer te verstoren, dat alles onder de vakkundige leiding van de ingenieurs Morglio en Weiss.

In de funderingen werd er een dicht net van metalen liggers aangebracht, op ongeveer 1,30 m onder het niveau van de gelijkvloerse

verdieping. Onder die hoofdbalken installeerde men 320 schroefvijzels, bestemd om de steenmassa te ondersteunen. Met behulp van die schroefvijzels werden de verschillende muren uit hun funderingen losgemaakt: 30 man en 5 uren volstonden hiervoor. De eigenlijke verhoging was gespreid over 8 dagen, met een tempo van 20 cm per dag. Dit gebeurde in september 1907...

Om het station te verplaatsen, diende men het op 14 ijzeren rolbanen te plaatsen. Vijf weken later rustte het stationsgebouw op zijn nieuwe onderbouw zonder dat er een enkele houweelslag aan te pas gekomen was.

Het voorbeeld werkte aanstekelijk. Ten gevolge van het bevaarbaar maken van de Dender en met het oog op de afschaffing van talrijke overwegen, werd het station Aalst-Noord « op een hoger niveau gehesen ». De werken duurden twee jaar zonder dat de exploitatie van de spoorweg of het verkeer over de draaibrug van de Dender ooit dienden onderbroken te worden.



Dank aan al onze voorgangers-spoormannen die deze ware exploten tot een goed einde brachten, en die nooit uit de anonimiteit zijn getreden omdat de loftrumpetten toen niet over hen gestoken werden...

P. PASTIELS

DE VEROVERING VAN HET SPOOR

De brug van Heineau in steen van de
stréek



Antwerpen-Dam, waar het
stationsgebouw eventjes
1,60 m « gelicht » en
33 m verplaatst werd !



Het station Aalst-Noord
wordt op zijn beurt op een
« hoger niveau » gehesen

