

LASSEN IN VOLLE BAAN

Al hebben niet alle spoor mannen een spectaculair beroep, toch zijn al hun taken onontbeerlijk in het grote raderwerk en de mannen van de baan, die het publiek niet waardeert, zijn al even nodig als de mannen van de tractie die tot ware romanhelden zijn uitgegroeid.

Bij de « grondkruipers » is een nieuweling aangekomen die we vandaag bijzonder in het daglicht willen stellen : de « spoorlasser ».

Om de rijtuigen beter te doen rollen en de ontzetting van de spoortoestellen te vertragen worden deze laatste door lassing versterkt en dit vooral op hun meest zwakke plaatsen : de puntstukken en de kruisstukken waarin onbeschermde openingen voorkomen.

De acetyleen-zuurstof lassing (1), die eerst werd toegepast, werd vóór enkele jaren vervangen door de lassing met de elektrische boog (2). Deze methode bood veel meer voordelen dan de eerste : snelle uitvoering, uitstekend werk en minder belemmering vanwege het gebruikte materiaal.

De kwaliteit van het metaal dat bij deze lassing wordt toegevoegd laat de spoortoestellen toe langer weerstand te bieden aan de schokken van het rollend materieel en ook aan zijn wispelturigheid die zich uit in versnellingen en remmingen waarvan de hevigheid en de woestheid maar blijft toenemen.

Daarom werden de lassersploegen en de elektrogeengroepen talrijker naar gelang de financiële mogelijkheden dit toelieten.

Maar men is niet halfweg blijven stilstaan, want de lassing kreeg nieuwe toepassingen : versleten spoorstaafinden in volle baan werden versterkt, beschadigde wissels en sporen werden hersteld, de verbindingdraden voor de spoorstaven van de geëlektrificeerde lijnen en de rails in de bijsporen werden gelast. Dit laatste verdient wel een gans bijzondere vermelding.

Die bijsporen zijn immers vaak samengesteld uit rails die niet meer kunnen dienen voor de hoofdsporen. Zo bestaan er naast de spoorstaven van 18 m, ook rails van 6 tot 12 m lengte die geen belangrijke sleet vertonen. Welnu, het is voordeliger, in plaats van een menigte lasplaten te onderhouden, deze rails na wegneming van de versleten uiteinden aaneen te lassen om zo staven van 70 m lengte te bekomen.

Die korte beschouwingen mogen volstaan om aan te tonen dat onze spoorlassers zeer nuttige diensten bewijzen.

De ingewijden weten hoe moeilijk het is een goede lassing te bekomen. Het is een precisiewerk dat een lange leertijd en veel vaardigheid vereist.

Het is ook een afmattend beroep. Onbeweeglijk, blootgesteld aan een bijtende kou of een verzengende zon, één en al aandacht, gebogen over de spoorstaaf met het scherm in de hand, leidt de spoorlegger de elektrode in het smeltbad. Een hulplasser helpt hem. Naast een alarmsirene staat de schildwacht die waakt voor drie, want het geronk van de motor, het knetteren van de elektrode en het in beslag nemend werk verhinderen dat de lasser en zijn helper zich rekenschap zouden kunnen geven van wat rondom hen gebeurt.

De hulplasser moet de lasser helpen, hij moet de te lassen voegen gereedmaken en de versterkte delen afslijpen met een elektrische handslijpsteen. Als zijn collega het soms toelaat, mag ook hij de lastang hanteren.

Dan flikkert in zijn ogen de hoop ook eenmaal een geschoold lasser te worden...

(1) Bij het zuurstof-acetyleenlassen, wordt de warmte die nodig is voor de verhitting van de te lassen delen en voor de smeltting van het lasmetaal, verkregen door de verbranding van acetyleen met zuurstof, waarbij een vlam van zeer hoge temperatuur ontstaat.

(2) Hier is er geen afzonderlijke warmtebron : langs een elektrode (metalen staaf geplaatst in de lastang) gaat een elektrische stroom van hoge intensiteit door naar het werkstuk, waardoor een vlamboog ontstaat die de elektrode doet smelten.

(Foto's G. Delise.)

