

NAAR FANTHOMAS

EEN TOFFE PLOEG

Met een trein zonder bestuurder valt niet veel uit te richten, tenzij misschien om een doek van Paul Delvaux op te sieren, maar een trein zonder spoor is helemaal ondenkbaar!

Wat weet de doorsneeburger eigenlijk van het spoor? Hooguit is er wat blijven hangen uit de lagere school, toen de onderwijzer zijn pupillen aan de hand van de rails trachtte bij te brengen wat evenwijdigheid was.

Een prachtig beeld, dat wel, maar het resultaat van hard gezwoeg, waar de kaartspelende, krantlezende of ingesluimerde pendelaar zeker niet bij stilstaat.

En niet te vergeten, de karikatuur van de op zijn houweel leunende spoorlegger die toekijkt hoe de trein voorbijrijdt!

Ik wou het allemaal wel eens zelf meemaken, en besloot daarom een dag uit te trekken voor de ploeg 52AI van La Louvière.

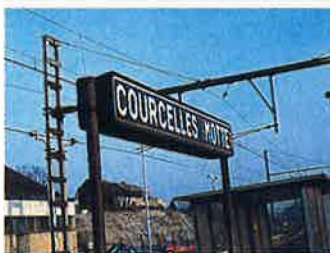
Ze houdt zich hoofdzakelijk bezig met het spooronderhoud en telt dertien koppen, waaronder een spoorleggersbaas, Michel, ook Le Coq genoemd, drie gespecialiseerde spoorleggers en negen spoorleggers, van wie een de schildwachter is.

Om 8 u. is het verzamelen geblazen aan het station van Courcelles-Motte. Het materieel wordt ingeladen in de aanhangwagen van een bestelauto die ons naar het werk zal brengen.

Vandaag vermeldt het program (in spoorwegjargon): ruimen en nivelleren bij de Lachebrug tussen Roux en Courcelles.

In mensentaal wil dat zeggen dat we werken temidden van vier sporen voor snelverkeer en ik kan je verzekeren dat het geen makkie is.

De gespecialiseerde spoorleggers meten eventuele hoogteverschillen van de spoorstaven; daarna komen de gewone spoorleggers aan de beurt; ze lichten de spoorstaven met een krik – in die positie kan een trein op het spoor



FOTOS F. THOMAS



voorbijrijden – en maken de keien tussen de dwarsliggers los. Daarna spuiten ze split of gruis – uit Quenast of Rebecq – in het spoor om het te nivelleren of stabiliseren.

Deze verrichting wordt « splitten » genoemd.

Op papier lijkt het een klus van niks, maar geloof me, het is een hele toer om die verrekte keien op te ruimen. Een kwestie van vaardigheid en gewoonte.

Dit zogenaamde routinewerk maakt deel uit van een jaarprogramma dat de meester-gast verdeelt volgens de toevallige werkzaamheden (gebroken spoorstaaf ...), de tijd en het beschikbaar personeel. Maandelijks controleren ze zo

gemiddeld 3000 tot 4000 m spoor.

En als je wenst te weten waar, hun sectie gaat van kilometerpaal (KP) 12 250 (Luttre – Pont-à-Celles) tot KP 49 000 (Roux), plus de spooransluitingen De Keyser en Glaverbel.

Zij zorgen dus voor: nivellering, onderhoud van de dienstpaden en van de taluds (het district stelt een zaagmachine ter beschikking), het vastdraaien van de kraagschroeven, het richten van het spoor, onderhoud met de Matisa (de vernieuwingstrein voor spoorstaven en dwarsliggers, voorgesteld in Het Spoor 5/80), onderhoud van de bruggen, de

directe omgeving ervan en de spoortoestellen (11 in de zijsporen en 11 in de hoofdsporen).

Een heel programma!

Als de ploeg alleen werkt, staat ze meestal onder toezicht van een meester-gast (die ook voor de ploeg van TW Monceau bevoegd is) die zelf onder het gezag staat van een sectorchef die op zijn beurt onder bevel staat van een ingenieur die het arrondissement leidt.

De onvermijdelijke hiërarchie. Tegen etenstijd, kort vóór de middag, gaan we te voet naar het station Courcelles-Motte. Geschaft wordt er in de wegwerkerskeet, een luchtig en gezellig vertrek.



Een half uurtje later vertrekken we opnieuw, opgekikkerd en opgewarmd door een schuchter februarizonnetje. Beter iets dan niets.
 Je moet weten dat onze vrienden gekleed gaan in hun knalgele werkpak (veiligheid voor alles). Daaronder spreiden ze hun vindingrijkheid ten toon om zich tegen de strenge kou te beschermen : jassen, truien, hemden ... noem maar op, alles over en door elkaar.
 Op de kraag van hun gele overjas staat een identificatienummer.
 Aan hun voeten zit steevast een paar stevige hoge schoenen met dikke zolen. Aan de mijne niet, en ik voel me dan ook niet op

mijn gemak op de ballast !
 De dag loopt opgewekt ten einde. Wat een ploeg ! En laten we vooral onze schildwacht niet vergeten. Hoewel hij zich meestal afzijdig houdt, kunnen we ons geen betere beschermengel wensen. ☐