

# BEROEPEN BIJ HET SPOOR

RENE DANLOY

## WISSELWERKING...

Ditmaal neem ik je mee naar het uiterste zuiden van het net voor een kijkje op een wel heel bijzondere taak van het spoorwegpersoneel.

Vandaag word ik namelijk in Aarlen verwacht door Albert, Francis en Jean-Michel; dankzij hun gezelschap zou de taak van bankwerker op het einde van de dag voor mij geen geheimen meer mogen hebben.

Hun dagtaak begint om halfacht. Na de kennismaking kom ik dadelijk tot de kern van de zaak.

Albert, de planningsman-voorman, telefoneert naar het automatisch antwoordapparaat om het dagprogramma mee te delen: wat gaat zijn ploeg doen en waar? Op die manier zijn ze in geval van nood altijd zonder probleem bereikbaar. Daarna leidt hij me eens rond om me al een indruk te geven van wat het vak inhoudt; we beginnen met het gereedschap: hamer, schroefleutel, nijptang, beitel, splitpentrekker, koevoet, schroevendraaier, meter, verschillende sleutels en krabijzers - om maar die te noemen - vormen de onmisbare uitrusting van de bankwerker.

Die beschikt in de werkplaats bovendien over een kolomboormachine, een haakse slijpmachine, een elektrische generator, een lasapparaat en zelfs een... smidse met een aambeeld en bankschroeven!

Om volledig operationeel te zijn heeft hij natuurlijk ook een voorraad onderdelen nodig. Het «klein materiaal» is keurig in rekken tegen een muur van de werkplaats gerangschikt: ringen, spullen en bouten. In de garage daarnaast staat een bestelwagen die onze collega's speciaal hebben ingericht. Albert en Francis zijn niet weinig fier wanneer ze me de werkbank laten zien die ze erin hebben opgesteld; in de laden zit alles wat ze voor een herstelling nodig



R. DANLOY

kunnen hebben. Boven ligt dan het grote materiaal opgeborgen: trekstangen in alle formaten, andreaskruisen, seinen «einde geëlektrificeerde lijn», bakens, vertragsborden en dergelijke.

Terwijl Francis en Jean-Michel in de kamer ernaast wisselonderdelen staan klaar te maken, zit ik te luisteren naar Alberts visie op zijn werk.

Er zijn vele taken en sommige ervan zijn periodiek, zoals de jaarlijkse revisie van de krokodillen en van de druk bereden wissels, en de geometrische controle van die toestellen, in samenwerking met een elektromecanicus. Om de twee jaar worden de bakens, kenletters, zonnepennen en

telefoon toestellen van de seinen en de slagbomen van de overwegen schoongemaakt; de minder drukke wissels krijgen na drie jaar een revisie.

Daarnaast is er nog het onderhoud van de andreaskruisen bij de overwegen, het demonteren van oude seinen, de aanleg van kabelgoten en het herschilderen van de schakelkasten van de seinen en de overwegketen. Nu mag een actieradius van Aarlen tot de grens met het Groothertogdom en van de vertakking Autelbas tot aan Athus niet veel lijken, toch is er altijd werk aan de winkel. En dan mag je niet vergeten dat onze vriend Albert ook nog de supervisie heeft over de stations Virton, Athus en

Florenville, waar andere bankwerkers actief zijn. Vandaag blijven we echter in Aarlen, waar Albert het mechanisch gedeelte van enkele wissels een onderhoudsbeurt wil geven. In de winter zijn grotere werkzaamheden inderdaad niet goed mogelijk. Albert en Francis zoeken al het nodige bijeen en controleren hun gereedschapstas en Jean-Michel, die schildwacht zal zijn, neemt drie vlaggen mee: een groene, een gele en een rode, plus twee toeters en twee klappers om te zorgen voor de veiligheid van de groep. Albert heeft ook nog een radio bij zich om in contact te blijven met de seinpost.

Eerst gaan we tot bij de leider van het seinhuis. Albert vult het veiligheidsboekje S427 in en geeft het terug; zo weten de onderstationschef en de seingever precies wat ons trio gaat doen en waar.

Moedig trotseren we de januarikoude en we vorderen maar traag door de sneeuw die de dwarsliggers bedekt. De eerste wissel die we schouwen, bevindt zich kant Stockem. Francis verwijdert de vetlaag met zijn krabijzer, dan controleert hij of de bouten vast aangedraaid zijn en of de trekstangen goed verbonden zijn. Ondertussen gaat Albert na of er speling zit tussen de wisselontgaver waarover de trein rijdt en de haak, en of de splitpennen goed geopend zijn. Heel belangrijk is ook dat er geen enkel voorwerp de wissel kan blokkeren.

Jean-Michel houdt nauwkeurig het treinverkeer in het oog, voor de veiligheid van zijn collega's en... van mij! Dankzij de radio voelen we ons in elk geval gerustgesteld want we horen van de leider van het seinhuis welke treinen er aankomen, en geloof me: het is een heel doeltreffende bescherming.

«Hier in Aarlen is er een uitstekende ploeggeest», zegt Albert, «tussen het personeel in de seinpost en de mensen in het spoor, en ook tussen bankwerkers en



elektromechaniciëns, die nauw samenwerken».

De radio is heel praktisch om de seingever te vragen de wissel om te leggen. Want om een wissel goed te onderhouden, moet je hem zowel links als rechts leggen. De zorgvuldige controle gaat voort: de trekstangen en andere essentiële punten, zoals de aansluiting van de aanliggende tong tegen de spoorstaaf, met een tolerantie van welgeteld één millimeter! Met de veiligheid wordt geen loopje genomen en Francis heeft in zijn zak tussenlegplaatjes van één millimeter dikte zitten, waarmee hij desnoods de tong tegen de spoorstaaf laat aansluiten. Dan laten we eerst een Luxemburger en een indrukwekkende diesellocomotief van de SNCF voorbijdereden en vervolgens trekken we op naar een wissel van het type P5, een van de zeldzame HS-prototypes die nu nog worden gebruikt. Het is bovendien een van de drukst bereiden wissels van het station en hij werkt nog altijd goed.

Nog even tijd om enkele wissels in de sporen richting Stockem te controleren en het is middag. Schaften en... ons wat opwarmen!

Na een pauze van een halfuur gaan we weer op pad, ditmaal richting Luxemburg; de wissels krijgen er natuurlijk dezelfde behandeling als vanmorgen, maar Albert en Francis moeten tot tweemaal toe de speling van de wissels bijstellen om zogenaamde negatieve belastingen te voorkomen, want een spanning in de wisseltongen kan leiden tot een ontgrendeling van de motor, met gevolgen waaraan we liever niet denken. Het is duidelijk dat onze collega's belangrijke schakels zijn in de «veiligheidsketting». De tijd verstrijkt en na het onderhoud van de wissels verlaten we de werkzone. Albert meldt de seinpost via de radio dat de ploeg klaar is. Daarna gaat hij opnieuw naar de

onderstationschef, waar hij in het veiligheidsboekje S427 het einde van de werkzaamheden invult.

Veertien uur! Het is vrijdagmiddag, traditioneel het tijdstip om op te ruimen, legt Albert me uit. Het is waar dat wanorde hier niet gedoogd wordt, want je moet hier altijd bliksemsnel het onderdeel en het gereedschap vinden dat je voor de herstelling nodig hebt. □

FOTO'S: R. DANIJN