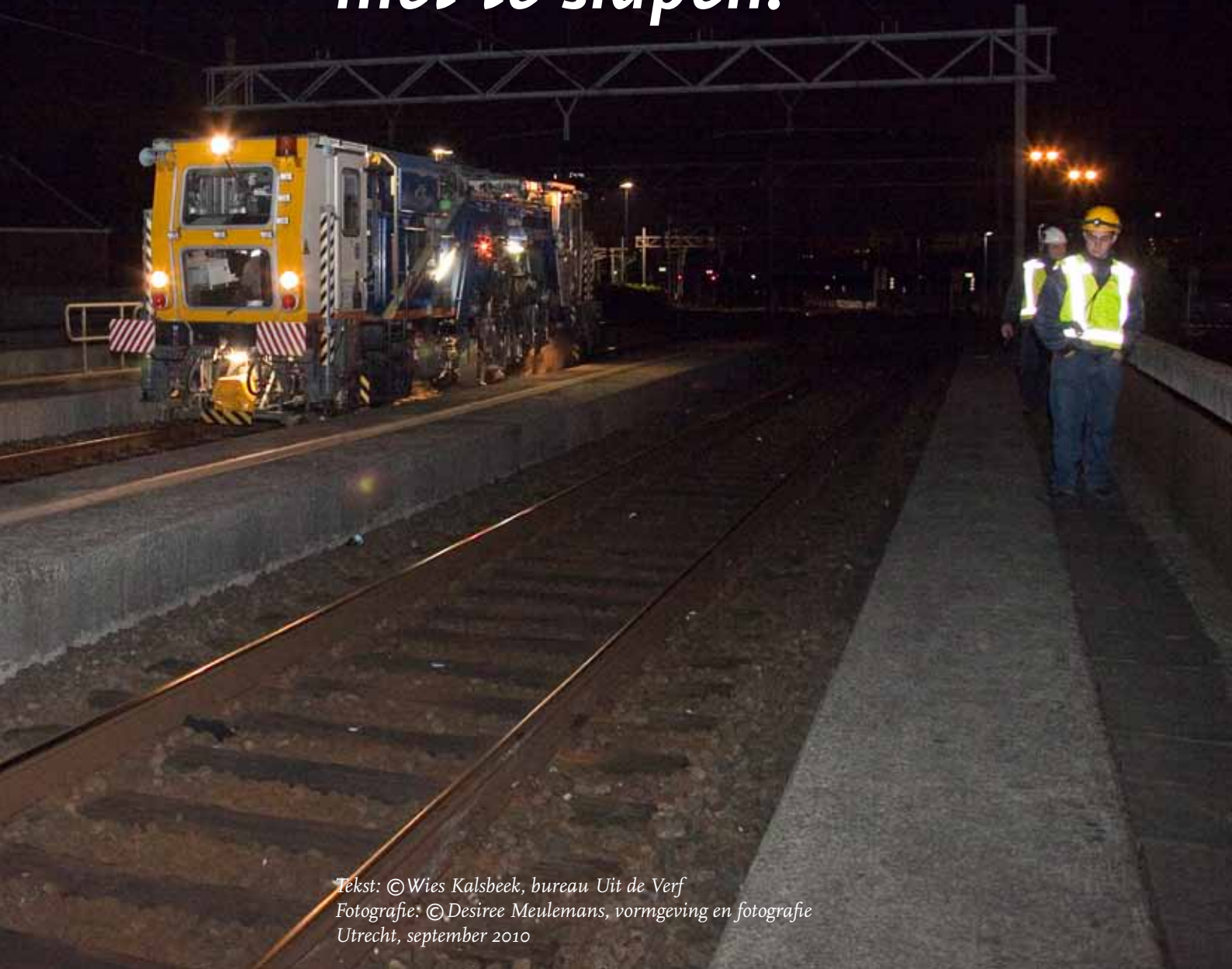


‘Je hoeft overdag niet te werken en ’s nachts niet te slapen!’



*Tekst: © Wies Kalsbeek, bureau Uit de Verf
Fotografie: © Desiree Meulemans, vormgeving en fotografie
Utrecht, september 2010*

In de nacht van zondag 5 september op maandag 6 september wordt net als iedere nacht aan het spoor gewerkt. Wies Kalsbeek en Desiree Meulemans gaan deze nacht mee met de medewerkers van VolkerRail. Er worden in opdracht van ProRail spoorwerkzaamheden in Utrecht verricht. Benjamin, de assistent uitvoerder baan, is hun gids.



Aan het werk

'Nee, ik weet nog niet waar ik aan het werk ga', zegt Nico, 'Het is hier net een bingo, je krijgt alleen geen prijs'. De mannen die vannacht aan het spoor gaan werken starten samen in de grote, lichte kantine aan de Locomotiefstraat in Utrecht. Hier is het rangeerterrein van de treinen en hier wordt het werk verdeeld en besproken. Vannacht staan de volgende werkzaamheden gepland: wisselonderhoud, vervanging spoorstaaf met krol en lorrie, vervanging spoorstaaf met lijmlas met krol en railauto en onderhoud wisselverwarming. Langzaam komt iedereen in beweging; de grote zwarte stevige laarzen aan, de oranje veiligheidshoes met witte strepen over de jas, de oranje helm op, oordopjes mee. In groepjes gaan ze met de werktekeningen op pad. Het ene team vertrekt met de bedrijfsauto, anderen gaan op de kraan op de rails - de zogenaamde krol - en weer anderen vertrekken met de stopmachine, die door de medewerkers de Beaver wordt genoemd. 'We hebben ook

vrachtwagens die op de rails rijden', vertelt Benjamin. 'VolkerRail beschikt over haar eigen materieel en dat kunnen we inzetten waar nodig'. Een ieder vertrekt naar zijn eigen werkplek onder begeleiding van een veiligheidsmedewerker. Benjamin legt uit dat de meettreinen, die 24 uur per dag door Nederland reizen, hebben aangegeven waar sporen weer strak en vlak gelegd moeten worden en waar nieuwe rails noodzakelijk is. Vannacht is het spoor bij de Blauwkapelseweg en het Eykmanplein aan de beurt.

De Beaver

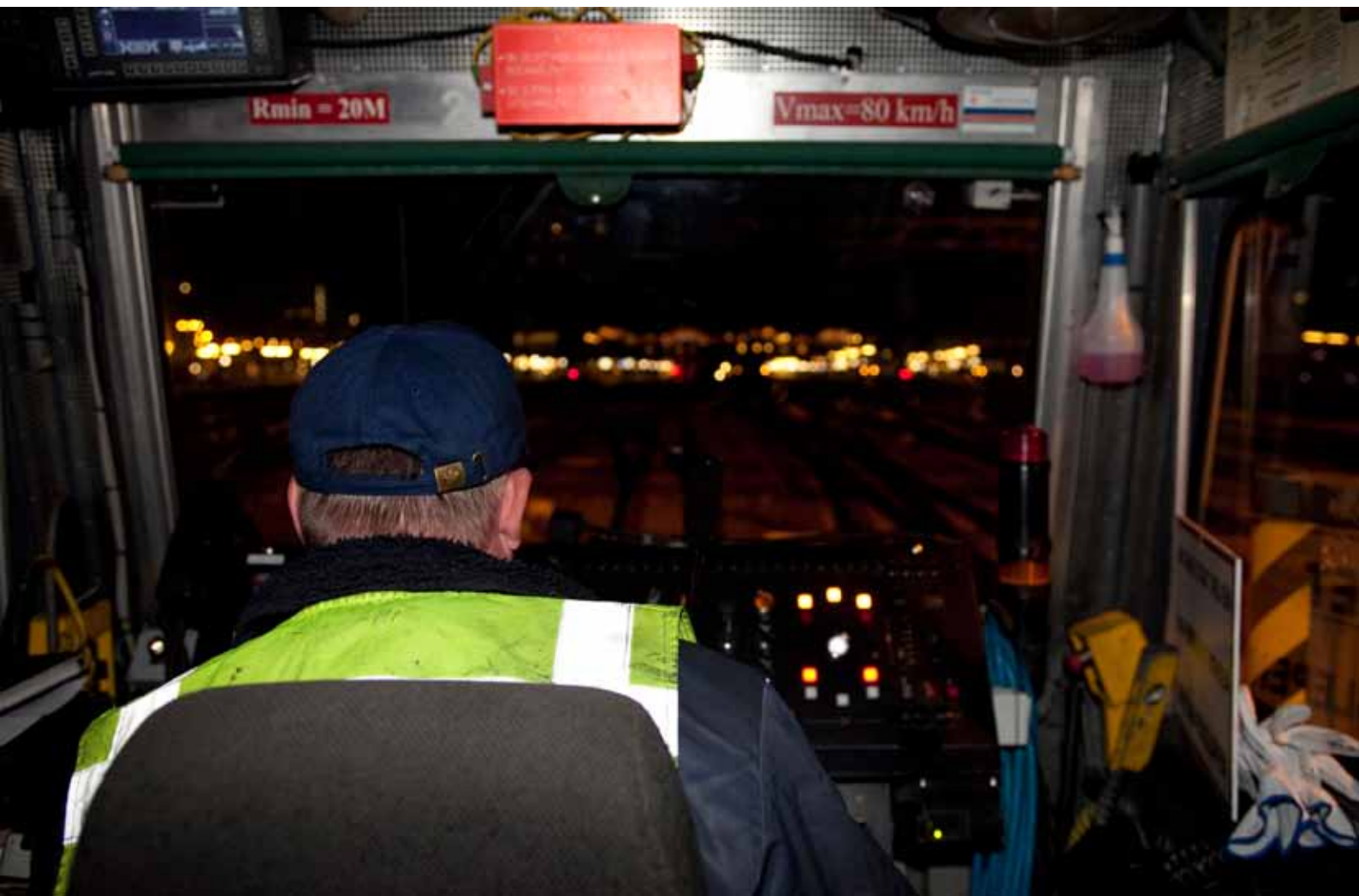
Om de rails op het goede spoor te houden ligt er om de zestig centimeter een dwarsligger. De dwarsliggers zijn van hout, staal of beton. Ze worden op hun plaats gehouden door het strooien van steenslag, het zogenaamde ballastbed. Hierdoor wordt ook regenwater afgevoerd. De stopmachine - met de bijnaam de Beaver - is een ingenieuze spooronderhoudsmachine die direct van de

vrachtwagen op de rails geplaatst wordt. De Beaver kan het spoor enkele millimeters tot enkele centimeters oplichten en dan ballast onder de dwarsliggers stoppen waardoor het spoor in een strakke lijn komt te liggen. Zowel voor als achter kan deze stopmachine bereden worden. Vannacht zijn de broers Chris en Peter de machinisten. Ze vertrekken onder begeleiding van de centrale post eerst naar 'de kap', het Centraal Station, om van daar naar hun werkterrein te rijden. Ze hebben alle apparatuur aan boord; met behulp van de computer worden de aangegeven stukken spoor eerst ingemeten, op papier uitgeprint en daarna behandeld. Dit betekent dat er aan vijftien á twintig verschillende gekleurde knoppen en knopjes geduwd en gedraaid wordt en dat de machinisten voortdurend in contact staan met elkaar over de voortgang. Nadat het spoor op millimeters is bijgewerkt, en de tolerantie dus minimaal is, draait de computer een nieuwe print uit en kan ProRail het resultaat zien. Vannacht wordt aan vijf trajecten gewerkt. Peter is 38 jaar en doet dit werk al vele jaren, hij zegt: 'Ik kan met alle machines werken

en ik ben overal inzetbaar, dat houdt mijn werk uitdagend. Ik doe ook de HSL-lijn waar weer andere regels gelden en ik ga regelmatig naar het buitenland. We hebben sinds april een nieuwe grote stopmachine en wij hebben daarbij geadviseerd. Alles wat wij graag wilden zit er op. Die machine kan nu ook op tramrails en is geschikt voor wisselonderhoud. Ik ga jaarlijks naar Engeland want daar kunnen ze alleen maar recht spoor egaliseren, daar is alles veel slechter onderhouden dan bij ons. Met onze machine doen we daar dan de meest dringende werkzaamheden.' Peter vertelt enthousiast over zijn vak: 'VolkerRail heeft twee stopmachines. In totaal zijn er vier in Nederland. We doen alles zelf, ook het revisiewerk. Als iets niet goed werkt, weet ik eigenlijk direct al wat er aan de hand is.'

Veiligheid en communicatie

Als de Beaver vertrekt gaat Johan mee. Johan is de werktuigbegeleider en verantwoordelijk voor de veiligheid. Ook hij is blij met zijn baan: 'De vele veiligheidsregels zijn belangrijk en voor mij vanzelfsprekend. Je moet het zien als



autorijden. Je rijdt gewoon in je auto, maar ondertussen houd je je aan allerlei regels. Die regels heb je geleerd en dan gaat het op een gegeven moment automatisch. Zo werkt het hier ook.' Johan geeft de veiligheidsinstructies en hij plaatst onderweg regelmatig een ZKL op het spoor, dit is een zelfsignalerende kortsluitlamp die aangeeft dat het spoor bezet is. De centrale post bij het Centraal Station zal hier dan nooit een trein naartoe sturen. 'We gaan naar spoor BN - seinnummer 11.12, wissel 11 05', zegt Chris tegen broer Peter. Het werk bestaat voor een belangrijk deel uit veiligheid en communicatie. Er is voortdurend verbinding tussen de centrale post, de beide machinisten en de beveiliging. Werken op het spoor vraagt ook daarom om een enorme logistiek. Naast de WTB'er, de werktuigbegeleider gaat er altijd een LWB'er mee, de leider werkplekbeveiliging. Hij regelt en overziet en maakt de werkopdrachten.

Het nachtleven

Op de vraag hoe hij aan deze baan is gekomen zegt Peter: 'Ik ben via vakantiewerk in deze

baan gerold, veel mensen die hier werken komen via via binnen, vaak via familie. Ik zit regelmatig bij sollicitatiegesprekken en het valt me op dat veel jongeren de baan niet willen vanwege de nachtdiensten, maar vooral ook vanwege het vele weekendwerk. Ze willen in het weekend uitgaan en niet aan het werk. Wij werken twee van de drie weekenden en soms worden we in dat derde weekend nog opgeroepen in verband met storingen. Ik geef toe dat dit werk alleen maar kan als je partner er helemaal achter staat. Dat merk ik ook bij collega's. Ik ben op hele andere tijden thuis en kan vaak niet mee naar feestjes of zo. Aan de andere kant heb ik mijn zoon helemaal zien opgroeien, ik haal hem iedere dag van school. Soms denken ouders dat ik niet werk, omdat ik overdag thuis ben. Ik vind het prima zo, ik zou niet anders willen.'

Nieuw spoor

Nico, John en Jean Pierre werken, begeleid en geholpen door de leider werkplekbeveiliging, aan het vervangen van nieuwe rails.





Jean Pierre woont in Zeeland en wordt overal in Nederland ingezet. 'Vanmorgen kwam ik uit Hengelo, ik was om half tien thuis en ging vanavond weer vroeg naar Utrecht', vertelt hij. 'Dat is niet erg hoor, ik woon mijn hele leven al in Zeeland en ik ga toch niet verhuizen voor mijn werk?' John woont in Maarssen, hij werkt meestal in de regio. De mannen vernieuwen twee stukken rails vannacht. Een nieuw stuk rails is minimaal 3.60 meter en weegt vijftig kilo. Een regen van vuur verspreidt zich over het spoor als de zware rails wordt doorgezaagd. Normaal gesproken gaat een spoorstaaf jaren mee, maar kleine scheurtjes en foute constructies vragen soms eerder om vernieuwing. Als de rails is doorgezaagd komt de kraan - de krol - op de rails om de staven te verwijderen en de nieuwe neer te leggen. Direct daarna komt een andere machine via het spoor aangereden. Hierop werken twee mannen die met behulp van een koperen gietmal de rails aan elkaar gaan lassen, dit heet thermieten. Het is een echte vakmanskus. Bij dit thermietlassen komt een enorme hitte vrij om de staven aan elkaar te smelten. Thermiet is een mengsel van ijzer en aluminium wat bij een goede menging 3000 graden Celsius kan bereiken. Als deze klus geklaard is en de rails wat is afgekoeld gaan Nico, John en Jean Pierre aan de slag om de

rails zo glad mogelijk bij te slijpen en daarmee het lassen zo onzichtbaar mogelijk te maken. 'Je ziet altijd nog wel een lasstreep, zegt Benjamin, maar deze rails kan weer vijftig jaar mee'. Als we terugrijden naar de Locomotiefstraat zegt hij: 'Ik begrijp niet dat het lastig is om nieuwe mensen te vinden voor dit werk. Het is de mooiste baan die er is; je hoeft overdag niet te werken en 's nachts niet te slapen!'



Bekijk de fotoreportage op:
<http://desireemeulemans.nl/volkerrail>

Tekst: © Wies Kalsbeek, www.uitdeverf.nl
Fotografie: © Desiree Meulemans, www.desireemeulemans.nl