

1 feb '79



Als de treindienst ook ten noorden van Purmerend om half één stil ligt gaan Kleiker en zijn twee monteurs met de railauto naar Purmerend. "Daar zijn ook wat hangdraden kapot. Naar wat ik ervan gezien heb zijn we daar met een uurtje klaar. En als ik Van Geelkerken mag geloven zijn we hier ook om twee uur klaar, maar dat moet ik nog zien".

"Als het pijpjes bouwen is gebeurd gaan we de draagkabel trekken", zegt Van Geelkerken, koffie inschenkend. "De hoogwerker blijft bij de afspanning om de kabel gespannen te houden. Dan kunnen wij de tijdelijke hangdraden inbrengen. Als de mensen op de railauto de draagkabels vastleggen in de zadels, hebben we allemaal werk en staan we niet op elkaar te wachten. De montagewagen staat dan gelijk weer op de goede plaats om de rijdraad te kunnen trekken".

de krakende sneeuw naar hun hoogwerker lopen blaft er een hond. Even later klinkt er een harde klap door het nachtelijk duister. Bij het uithalen van de gasafspanner knapt een zeventig-kwadraat-kabel finaal af en valt met een gedeelte bovenleiding tussen de rails. "Dat is een tegenvaller, dat kost minstens 'n uur werk", weet Van Geelkerken. "De jongens krijgen er nu een klus bij, want we moeten een nieuwe draagkabel trekken. Dat zullen ze best merken".

Klus apart

De opgestoken wind maakt het verblijf buiten nog onaangenaam. Niet zo verwonderlijk dat bij de erwtensoep van twee uur het hoe en waarom van het afknappen onderwerp van gesprek is. Conclusie: "Alles kan, zeker bij deze kou". En over de vertraging in het werk: "We hopen nu om vier uur klaar te zijn".

Pure ellende

Tijdens de koffie komt de discussie over het systeem bovenleiding dat NS hier heeft gebouwd op gang. "Als ditzelfde was gebeurd bij het normale systeem hadden we de helft minder werk gehad", weet monteur D. Siahaya. "Dit is een beweegbaar systeem, dat alleen is te vinden op de Zoetermeerlijn, de Schiphollijn en in Noord-Holland. Ik geloof dat het is om met grotere snelheden te kunnen rijden. Het materiaal is ook niet in voorraad. Wat we nu nodig hebben is gisteren pas gemaakt".

"Bij een klassiek systeem is de draagkabel onder een bepaalde trekspanning gemonteerd", vertelt M.

Een nieuwe draagkabel hangen is een klus apart. Van Geelkerken: "Normaal komt dit soort werk praktisch niet meer voor. De draagkabel slijt niet". En dan, roerend in de tweede portie soep ("nee, kookles hebben we niet gehad, je moet jezelf behelpen"): "Alleen bij nieuwbouw en bij ombouw van een emplacement hebben we hiermee te maken. Maar dan hangt er geen rijdraad onder. Dit is improviseren".

De nieuwe hangkabel trekken gaat eigenlijk vlotter dan iedereen had verwacht. Om drie uur kan dan ook al worden begonnen met het trekken van de nieuwe rijdraad. Ook dat gaat snel, de mensen kunnen het tempo van een stapvoets rijdende montagewagen bijhouden. "Als we aan 't eind zijn is 't een kwestie van strak trekken en de oude draad wegtrekken", zegt Van Geelkerken. "Daarna moet de draagkabel gespannen worden, dat is eigenlijk het moeilijkste karwei".

"Het probleem is dat bij alle beweegbare systemen de rijdraad op verschillende hoogtes hangt", vertelt Bogert. "Voor de Schiphollijn en de Zoetermeerlijn hebben we zelfs lagere montagewagens nodig".

Tegenvaller

Om bijna drie uur komt Kleiker met de monteurs R. Jansen en Th. Heinz uit Purmerend terug. "Viel toch tegen", vertelt hij. "We dachten dat er een paar hangdraden loshingen, maar dat waren er twaalf. Maar we hebben de tijd, we moeten toch wachten tot de eerste trein gereden heeft voor we naar huis kunnen. Wij komen het eerst omdat we er voor moeten zorgen dat alles spanningloos komt en we zijn het laatste klaar".

De tussentijds veranderde planning blijkt goed. Om even over vier is de klus geklaard. "Dit werk kost toch drie nachten", rekt Van Geelkerken voor. "Vannacht moet je als twee nachten zien, want we zijn al om acht uur begonnen. En er komt nog een nacht bij, want de gasafspanner, die nu opnieuw gevuld en gecontroleerd moet worden, moet ook weer terug. Half volgende week kunnen we de zaak weer op spanning brengen. Maar daar hebben we niet zo'n grote ploeg voor nodig".

"Dat is maar goed ook", haakt een monteur hierop in, "want dit is geen weer om te werken. Je merkt nu pas wat Napoleon in Rusland heeft meegemaakt".

Monteurs repareerden bovenleiding in ijzig koude nacht

'Je merkt nu pas wat Napoleon in Rusland heeft meegemaakt'

(van een onzer verslaggevers)

Ding, dong. "Dames en heren de trein van negentien uur zevenendertig in de richting Zaandam-Purmerend-Enkhuizen zal vandaag niet rijden. Reizigers worden verzocht de trein te nemen van negentien uur éénenveertig naar Zaandam. Daar staan bussen klaar die u naar Purmerend brengen. Van daaruit rijdt er wél weer een trein naar Enkhuizen. Herhaling...".

Was deze mededeling voor de vele wachtende reizigers op Amsterdam CS een ergernis, de vrouwenstem klonk mij vorige week vrijdagavond als muziek in de oren. Er wordt dus vannacht wel gewerkt aan het herstel van de bovenleiding tussen Zaandam en Purmerend. Afgelopen nacht is het geplande werk niet doorgegaan.

Opgesloten

In de werktrein, die in Zaandam klaar staat, legt de opzichter Elektriciteits-voorziening van Amsterdam I. Kleiker uit waarom er toen niet gewerkt kon worden. "We konden niet weg uit de Zaanstraat, we zaten opgesloten. Alle wissels waren vastgevroren. Ook het onderstel van de hoogwerker zat muurvast".

De koffie pruttelt al als de werktrein om bijna half negen langzaam richting Purmerend rijdt. De acht monteurs van Electro Rail en de twee van EV Amsterdam gebruiken de 'reistijd' om zich om te kleden. Lange onderbroeken en bivakmutsen komen voor de dag. Warme kleding is vannacht nodig. Het weerbericht luidt: droog weer en tot min tien graden.

Lopend

Tijdens de kleedpartij wordt er koffie gedronken en wordt er nog snel een kleine werkbespreking gehouden. ElectroRail-opzichter W. van Geelkerken weet precies wat er gebeuren moet. Hij is de avond ervoor toch even lopend wezen kijken om voorbereid te zijn op wat er vannacht gedaan moet worden.

"Vijf kilometer heen en weer terug in weer en wind. Koud dat het was. Maar ik wilde weten waar we aan toe waren". En dan over het werk zelf: "We koppelen eerst de hoogwerker

af, want er moeten een paar nieuwe ba's worden ingehangen (een ba is de naam voor een speciaal soort arm die aan de bovenleidingportaal wordt vastgemaakt en waaraan de draden hangen. Red.).

Waarschijnlijk moeten we tweehonderd meter draad trekken. Maar misschien ook niet als er niets stuk is. Dat heb ik gisteravond niet kunnen bekijken".

Voorbereid

Als we om bijna kwart voor negen bij het werk zijn hebben de monteurs al veel voorbereidend werk in de montagewagen gedaan. "Even op bericht wachten dat 't geard is", waarschuwt Van Geelkerken zijn mensen, die de hoogwerker al hebben afgekoppeld. "Drie man beginnen bij de achterste afspanning, daar komt een nieuwe draagkabel aan", legt voorman C. Bogert uit. "De afspanning moet worden vervangen door een tijdelijke afspanning".

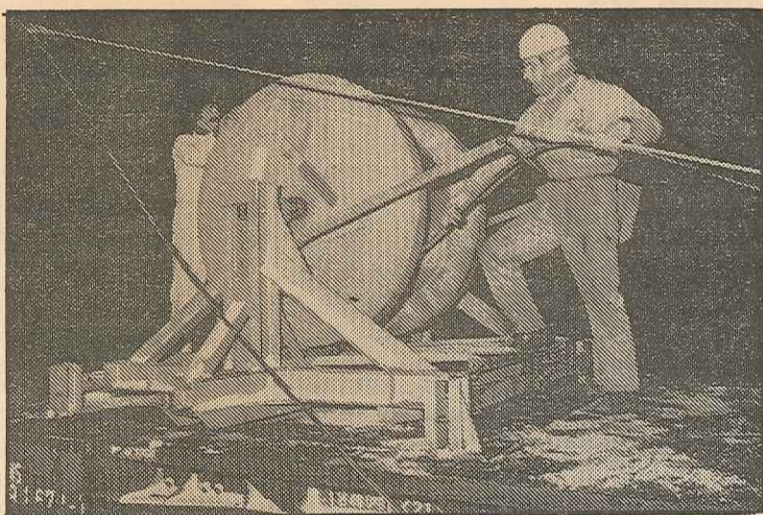
Bitter koud is het als de monteurs op de hoogwerker de eerste kabels los



knippen en een andere ploeg vóór de trein uitgaat om andere sekties na te kijken. Daarvan zijn ook hangdraden en zijwaartse pijpen weggereden. Een winterser entourage is nauwelijks denkbaar. Een geheel open vlakke waarop sneeuwduinen liggen, bewijzen dat ook hier de wind vrij spel heeft gehad. Dat alles tegen de achtergrond van de laatste Zaandamse flats, waarvan bijna alle lichten nog branden.

Sneeuwstorm

De ravage aan de bovenleiding is groot. Over een lengte van tweehonderd meter hangt de rijdraad op een andere plaats dan waar die eigenlijk zou moeten hangen. "Het viel me ei-



genlijk nog mee toen ik dit gisteren zag", vertelt Van Geelkerken. "Maar ik kan me best indenken dat enkelen wat gedeprimeerd waren toen ze dit zootje zagen. Ze hebben al zoveel ellende meegemaakt de laatste dagen".

"Er zijn allerlei lezingen over hoe dit gebeurd is", vertelt Kleiker. "Maar woensdagnacht woedde hier een sneeuwstorm met noord-oost acht. Een windsoort die hier weinig voorkomt. Toen we van een klus uit Hoorn terug kwamen zagen we in Overwhere een treinstel staan met vernielde stroomafnemers. Op weg naar Amsterdam troffen we de bovenleiding hier zo aan. Dat was wel een raar gezicht. Om twee uur 's nachts is hoofdmonteur Stoop met z'n ploeg nog even hier geweest om de rijdraden die tegen de paal hingen te klapperen wat omhoog te brengen".

Eerste arm

"De klauwen vriezen je af", moppert monteur H. Malestein als hij om half elf de montagewagen binnenstapt om een bakje koffie te drinken. "De eerste arm hangt er weer in. Maar ik geloof dat we er tien moeten, dus we kunnen nog vooruit". Dat blijkt later mee te vallen, het zijn er 'maar' vijf waar iets aan mankeert. De opmerking van G. Woning dat de koffie niet warm meer is pareert Van Geelkerken met: "Hoefst ook niet, dan ben je ook zo weer weg".

Woning heeft echter een nieuwe aanval ingedachte. "Als je nou toch bij de Ondernemingsraad zit moet je eens zorgen dat we allemaal zulke motor-overalls krijgen", zegt hij, wijzend op z'n eigen uitrusting. "Lekker warm en ze gaan veel langer mee. Ik vind het zonde dat ik mijn eigen pak hiervoor moet gebruiken, maar ik heb er geen spijt van. 't Enige wat ik wel krijg is koude voeten".

Noorbergen, die een paar van thuis meegenomen pannenkoeken staat op te warmen. "We hebben hier met een afspanner te maken, die met gas en olie is gevuld. Die zorgt ervoor dat het koper van zowel de draagkabels als de rijdraad zó uitzet dat ze bij een bepaalde temperatuur dezelfde juiste trek houden. Daardoor ligt de rijdraad altijd vlak".

"Maar het gevolg is dat ook alles beneden ligt als je trammelant hebt", veroordeelt ook Van Geelkerken dit systeem. Met een: "Jongens wat gaan we doen?", probeert hij de mensen weer buiten te krijgen. "De gasafspanner moet eruit, die is helemaal inelkaar geklapt", antwoordt Woning. "Een pure ellende dit systeem".

Harde klap

Buiten is het inmiddels erg koud geworden. De lichten van de flats op de achtergrond zijn bijna allemaal uit. Het lawaai van de aggregaten moet in de wijde omtrek te horen zijn. Als de weer warm geworden monteurs in

