

A Journey Into Unfamiliar Terrain

BY STEPHEN MURDOCH

Railway suppliers who work in remote areas of Canada face unique challenges. Getting to and from an isolated location can have a significant impact on planning and resources.

Jeff Burrows (Operations Manager for Rhomberg Sersa North America) knows firsthand the challenges of working on rail projects in remote locations across the country. "Just getting to the job site can be a headache. You're dealing with logging roads or switchbacks, inclement weather and a plethora of other factors. At times, the only way into a particular location is by rail, so organizing hirail trucks to-and-from is often necessary," he said.

In some rare instances, workers can wait several hours just for a work block to start. "Rest management is critical. Consider that a worker might travel two hours into a job site, then have to wait several hours just for the start of the track possession. From there, the team works a long shift, completes the shutdown maintenance and then heads two hours back to their lodgings. Long hours can obviously make for an unsafe working environment, so to combat this we generally supplement the crew with an extra operator. If we foresee a shift being particularly long, the extra operator will leave the crew early and rest so that they can relieve others," Burrows explained.

The 12-year industry veteran of railway construction and rail systems has helped to coordinate getting parts to some of the most remote areas in Canada. "Getting parts to a secluded area is a definite challenge. Our equipment is coupled to a boxcar which is outfitted as a mobile parts warehouse and maintenance shop, containing everything from \$350,000 parts inventory, MIG and arc welders, generators and cable hoists, right down to the essentials like a microwave and coffee maker. After years of this type of work, we're generally able to forecast what will be needed and when."

Proper equipment maintenance while working in remote locations is of the utmost importance. "The team needs to be extremely regimented with preventative maintenance. Doing so allows you to develop a feel for how things are running and wearing, while providing indicators for larger problems that may exist. Before each shift, our machines are carefully inspected by several experienced employees in the work group. If necessary, we generally have the resources on-hand that allow us to repair on the fly," Burrows went on to say.

19 »

Parcours en terre inconnue

PAR STEPHEN MURDOCH

Les fournisseurs de chemins de fer qui travaillent dans des régions éloignées font face à des défis uniques. Se rendre dans un lieu isolé et en revenir peut avoir un impact significatif sur la planification et les ressources.

Jeff Burrows (gestionnaire des opérations pour Rhomberg Sersa Amérique du Nord) connaît de première main ces défis. « Se rendre au lieu de travail peut être un casse-tête, dit-il. On fait face aux chemins forestiers, aux mauvaises conditions météorologiques et à une pléthore d'autres facteurs. Parfois, on ne peut se rendre qu'en train ce qui nécessite des camions rail-route. »

Dans de rares cas, les travailleurs peuvent attendre plusieurs heures juste pour qu'un bloc de travail commence. « La gestion du repos est essentielle, poursuit M. Burrows. Songez qu'un travailleur peut se déplacer pendant deux heures pour se rendre sur un lieu de travail, puis qu'il doit attendre plusieurs heures juste pour être en possession de la voie. Les longues heures de travail peuvent évidemment créer un danger. Si nous prévoyons qu'un quart de travail sera particulièrement long, nous désignons un opérateur supplémentaire qui quittera l'équipe plus tôt et se reposera afin de pouvoir remplacer les autres. »

Le vétéran de 12 ans de l'industrie de la construction et des systèmes ferroviaires a aidé à coordonner l'acheminement des pièces dans certaines des régions les plus éloignées du Canada. « Amener des pièces dans une zone isolée est un véritable défi, explique-t-il. Notre équipement est couplé à un wagon couvert équipé comme un entrepôt de pièces mobiles et atelier d'entretien. Après des années de travail de ce genre, nous sommes généralement en mesure de prévoir ce qui sera nécessaire et quand. »

L'entretien adéquat de l'équipement pendant le travail dans des endroits éloignés est de la plus haute importance. « L'équipe doit être extrêmement bien encadrée, précise M. Burrows. Cela vous permet d'avoir une idée de la façon dont les choses fonctionnent et s'usent. Avant chaque quart de travail, nos machines sont soigneusement inspectées par plusieurs employés expérimentés. »

Chaque minute de possession de la voie est prise en compte. « Les clients consacrent beaucoup d'argent aux

19 »



COURTESY / COURTOISIE RHOMBERG SERSA NORTH AMERICA

A *STORM* FOR ALL SEASONS

The most powerful & versatile road rail work truck in the world.



WINTER MODE

Blows snow from tracks, switches & yard areas.



SUMMER MODE

Material distribution & pick-up.



365 DAYS A YEAR

Designed for use year-round, in all weather conditions.

STORM

CANADA • sales.canada@geismar.com
USA • info-usa@geismar.com





Every single minute of track possession time is accounted for. “Clients spend a large amount of money on ballast cleaning programs and logistics. It’s absolutely imperative that we are prepared for each and every challenge, and ready to work each shift. If needed, we will partner with a local welding and fabrication shop for repair work that we aren’t able to perform on-site, while often arranging for that same local supplier to ship and receive parts for us if we’re in-between work cycles or too far outside of town.”

When a remote team isn’t ballast cleaning, they’re planning their next move. “There’s a lot of coordination between several parties. If a client is experiencing operational difficulties on a specific piece of track, we have to be prepared to pack up and move to the next location. Proper maintenance forecasting is essential and we try to be prepared for any-and-all situations. Many of the parts that are required while running this type of equipment are made-to-order from Austria, so there are countless redundancies in parts and equipment on hand just in case they are needed,” Burrows said.

In order for a team to remain self-sufficient while working in remote areas, they must undergo intense training. “There is nothing more valuable than ongoing job-specific training and cross-training. Team members must not

21

programmes de nettoyage des ballasts et à la logistique. Il est absolument impératif que nous soyons prêts à relever tous les défis et à travailler à chaque quart de travail. Au besoin, nous nous associerons à un atelier local de soudage et de fabrication pour des travaux de réparation que nous ne sommes pas en mesure d’effectuer sur place. »

Lorsqu’une équipe éloignée ne nettoie pas les ballasts, elle planifie son prochain déplacement. « Il y a beaucoup de coordination entre plusieurs parties, explique M. Burrows. Si un client éprouve des difficultés opérationnelles sur une voie en particulier, nous devons être prêts à plier bagage et à passer à l’endroit suivant. Bon nombre des pièces nécessaires pour faire fonctionner ce type d’équipement sont fabriquées sur commande en Autriche, de sorte qu’il y a d’innombrables redondances dans les pièces et l’équipement disponibles juste au cas où on en aurait besoin. »

Pour qu’une équipe demeure autonome lorsqu’elle travaille dans des régions éloignées, elle doit suivre une formation intensive. « Il n’y a rien de plus précieux que la formation continue et polyvalente, dit M. Burrows. Les ouvriers doivent maintenir leur certification dans les règles, les règlements et les procédures d’exploitation de chaque compagnie de chemin de fer. Notre entreprise a des lignes directrices et des politiques internes

21



OMNI[®]
GRADE CROSSING SYSTEMS



"The Only Grade Crossing Manufacturer with the Full Product Line"

- TraCast[™]
- Heavy Duty
- Steel Reinforced
- Embedded Concrete Rubber
- Improved Concrete Rail Guard[™] VRA

Call for information or visit our website
www.omnirail.com

800-275-9848

only know how to operate the machine safely, but also maintain their certification in each individual railway's operating rules, regulations, and procedures. As a company, we have strict internal safety guidelines and policies, as do the majority of clients we work for. Every railway is slightly different, and because we need to be compliant with all applicable regulations, we typically undertake additional orientation for each program we run."

Maintenance planning and fatigue management are also tightly linked. "Proper maintenance can be directly attributed to well-rested team members. If the equipment is running smoothly, no surplus maintenance hours are necessary outside of the regular shift. With the right people, equipment, and tools in place, the team can perform at their top level without having to worry when they will get downtime to rest," he explained.

Running equipment efficiently and safely in remote locations requires a high level of focus and skill from everyone involved. "The challenges that we face by working in remote areas also provide many of the things that we enjoy so much about the work. You get the opportunity to visit many fantastic places and see wildlife that the average person doesn't. Being a go-to supplier is also especially rewarding; knowing that the client can count on you to be as productive as possible while delivering a product that improves their infrastructure is a great feeling," Burrows concluded. ■

strictes en matière de sécurité, tout comme la majorité des clients pour lesquels nous travaillons. Chaque chemin de fer est légèrement différent, et comme nous devons nous conformer à tous les règlements applicables, nous offrons habituellement une orientation supplémentaire pour chaque programme. »

La planification de l'entretien et la gestion de la fatigue sont également liées de près. « Un bon entretien peut être attribué directement aux membres d'une équipe bien reposée. Si l'équipement fonctionne bien, aucune heure d'entretien excédentaire n'est nécessaire en dehors du quart de travail normal. Avec les bonnes personnes, le bon équipement et les bons outils en place, l'équipe peut donner un rendement supérieur sans avoir à s'inquiéter du moment où elle pourra se reposer. »

Faire fonctionner l'équipement de façon efficace et sécuritaire dans des endroits éloignés exige un niveau élevé de concentration et de compétence de la part de toutes les personnes concernées. « Les défis auxquels nous sommes confrontés lorsque nous travaillons dans des régions éloignées nous permettent aussi de profiter de beaucoup de choses que nous aimons beaucoup dans notre travail, conclut M. Burrows. Vous avez la possibilité de visiter de nombreux endroits fantastiques et de voir des animaux sauvages que la moyenne des gens ne connaît pas. Être un fournisseur privilégié est également gratifiant. Savoir que le client peut compter sur vous pour être aussi productif que possible tout en livrant un produit qui améliore son infrastructure est un sentiment formidable. » ■

HOW MUCH LIFE DO YOUR TIES HAVE LEFT?

ONLY GREX KNOWS FOR SURE.



Auora Xi®
Automated ballast delivery starts with BallastSaver®, which scans your track using advanced lidar technology to identify the precise location of ballast deficiencies.

A **LEONARDO** COMPANY

GREX Real Rail Solutions® +1 512.869.1542
www.georgetownrail.com

GEORGETOWN RAIL EQUIPMENT COMPANY



Industrial Switching
 Terminal & Transload Services
 Logistics
 Material Handling
 Railcar Repair
 Railcar Storage
 Shortline Operations
 Engineering and Track Services



COMPLETE RAIL SOLUTIONS

- « OPTIMIZE THE BULK MATERIAL SUPPLY CHAIN AT MORE THAN 25 LOCATIONS ACROSS NORTH AMERICA
- « CONNECT CLASS 1 RAILWAYS AND INDUSTRY
- « OUR CUSTOMERS TRUST US WITH MORE THAN \$22 BILLION OF PRODUCT IN MORE THAN 450,000 RAILCARS ANNUALLY

info@candorail.com Toll-Free 1.866.989.5310

candorail.com