

Kaartjesafnemer

Naam: Kaartjesafnemer

Beroepsdomein: stationspersoneel

Bevoegdheden: controleren van reizigers bij aankomst, vertrek

Taken: de kaartjesafnemer controleert of reizigers een perronkaartje en een biljet hebben. Hij knipt ze aan de ingang en verzamelt ze aan de uitgang van het perron.

Datum: 1835-1982

Vergelijkbaar beroep: zaalwachter



Uniform van een kaartjesafnemer van de Staatsspoorwegen in 1900 (ref. 2379)

Historiek

TOEGANG TOT DE PERRONS

Alleen personen met een geldig vervoerbewijs of een perronkaartje hebben toegang tot de perrons. Wie dit voorschrift niet in acht neemt, kan verplicht worden een toeslag van ten minste 600 F te betalen.

Informatiebord "Toegang tot perron" (Réf. 7973)

Oorspronkelijk waren stations geen openbaar toegankelijke plaatsen zoals vandaag.

Enkel met een geldig biljet kreeg je toegang. Om iemand uit te zwaaien op het perron had je zelfs een perronkaartje nodig. Een spoorwegmedewerker (die een kaartjesafnemer werd genoemd) ontwaarde de kaartjes met een kniptang aan de ingang van het perron en verzamelde ze aan de uitgang.

Hoe die medewerker zich moest gedragen en hoe hij zijn werk moest uitvoeren, werd bepaald door een dienstorder.

Oorspronkelijk verschilden het beroep van kaartjesafnemer en dat van zaalwachter¹, maar vanaf maart 1963 viel dit onderscheid weg.

¹ Aanvankelijk waren er aparte wachtzalen voor 1e, 2e en 3e klas.

Het begin

In het begin werden treinkaartjes op de trein gecontroleerd door wachters die zich langs de treeplanken aan de buitenkant van de rijtuigen verplaatsten. Dit werk was echter vrij gevaarlijk. Om er zeker van te zijn dat de reizigers gecontroleerd werden, leek het bovendien efficiënter om de treinkaartjes te verzamelen aan de uitgang van het station van aankomst.

Maar deze methode alleen kon fraude door zwartrijders niet voorkomen. De kaartjes terugnemen aan de uitgang van het station bleek immers geen waterdichte controle te zijn.

Op deze manier kon je bijvoorbeeld niet zien of een reiziger met een kaartje voor tweede klas niet in eerste klas had gereisd. Of dat een reiziger op een deel van het traject zonder kaartje had gereisd.

Daarnaast was het bij goed gevulde treinen – en dan vooral 's avonds – niet mogelijk om een grondige controle uit te voeren zonder opstoppingen te veroorzaken aan de uitgang van het station. Iets dat zeker tot klachten zou leiden. Of men zou het aantal kaartjesafnemers gevoelig moeten verhogen.

Nadat het systeem een eerste keer was toegepast in 1869, werd het in 1882 opnieuw ingevoerd, ook al had men ingezien dat het niet volstond.

Daarom werd besloten om zowel een controle uit te voeren bij vertrek, aan de uitgang van de wachtzalen, en tijdens het traject, door de eerste hoofdwachters. De aanwerving van dit personeel was van het grootste belang en ze moesten van onbesproken gedrag zijn. Ook van de controleurs bij het vertrek en de kaartjesafnemers aan de aankomst werd hetzelfde verwacht.

Reeds in 1897 waren er zeer strenge regels van toepassing.

Het was geen eenvoudig beroep. Er werd namelijk wel degelijk gefraudeerd, maar tegelijk mocht men eerlijke reizigers niet te zeer tegen de haren in strijken.



GC-rijtuig (Grande Capacité) waar de treinbegeleiders hun controles uitvoeren via de loopplank die onderaan het rijtuig loopt. (Réf. 2614)



Station Brussel-Zuid. Aan de uitgang van het station zien we de houten hokjes van de kaartjesafnemer (Réf. Z04603)

De beroepsreglementering



De toegang tot de perrons van het station Brugge met de hokjes voor de kaartjesafnemers in 1980 (Ref. Z10814)



Kaartjesafnemer in station Brussel-Centraal (Ref. Z100680)

De eerste dienstorder voor het beroep van kaartjesafnemer dateert van 1897 en is in de loop van de geschiedenis van de spoorwegen vele malen gewijzigd.

Het regelt verschillende zaken, onder meer met betrekking tot het dragen van het uniform, dienstverplichtingen, verlofdagen en straffen voor inbreuken door de medewerker.

Zo werden de medewerkers die instonden voor de controle van de treinkaartjes van de reizigers geacht tijdens de diensturen volledig in uniform te zijn en ervoor te zorgen dat dit onberispelijk was.

Ze mochten niet roken in spoorweglokalen of -aanhorigheden, terwijl dat voor het publiek toen nog niet verboden was.

De dienst werd zo geregeld dat elk personeelslid ten minste 28 rustdagen per jaar had.

Ze moesten de grootst mogelijke hoffelijkheid aan de dag leggen in de omgang met het publiek en iedere discussie met de klanten vermijden. Zo nodig moest het toezichthoudend personeel (hoofdkaartjesafnemer, politieagent, politieofficier of (onders)stationschef) worden ingeschakeld om het consigne te doen naleven.

Ongedisciplineerd gedrag werd streng bestraft!

De hoofdkaartjesafnemer zag op zijn beurt toe op het knippen van de kaartjes aan de ingang en het verzamelen van de kaartjes aan de uitgang.

Hij moest te allen tijde in de buurt van de in- of uitgangen blijven.

De hoofdkaartjesafnemer was de verantwoordelijke van de kaartjesafnemers en de zaalwachters, en hield een register bij waarin hij alle vastgestelde onregelmatigheden noteerde.

In stations waar er geen hoofdkaartjesafnemer was, werd zijn werk overgenomen door de stationschef of diens afgevaardigde.

Het werk

De controle van alle soorten vervoerbewijzen vond plaats in stations, haltes en bewaakte stopplaatsen. De kaartjesafnemers vatten post in houten hokjes die aan de in- en uitgang van de perrons stonden.

Kaartjesafnemers deden meer dan enkel kaartjes knippen. Ze hadden een grote verantwoordelijkheid. Zij waren als het ware de bewakers van de spoorweginstallaties.

De kaartjesafnemers moesten dus aandachtig hun doorgang in de gaten houden en elk gesprek vermijden dat hen van hun taken zou kunnen afleiden! Maar de reiziger ontsnapte niet aan de obligate plichtplegingen (een glimlach, een paar vluchtige woorden enz.) voor ze hun trein konden nemen.

De kaartjesafnemer moest er in het bijzonder op letten dat het biljet naar behoren was afgestempeld, dat het geldig was voor de gebruikte trein, dat het de naam droeg van het station waar de reiziger was uitgestapt of van een van de stations in de rijrichting, dat de abonnementskaarten en -biljetten, en ook de 'coupons sociétaires'², geldig waren voor de betrokken dag of periode en voor het afgelegde traject, dat de beeltenis van de houder was aangebracht op de abonnementskaarten,

alsook op de identiteitskaarten voor gebruik door legerofficieren, en dat deze kaarten door de betrokkenen waren ondertekend. Tot slot informeerden ze ook de reizigers.

Ze moesten er alles aan doen om klachten van het publiek te vermijden. De controle moest ook zo snel mogelijk gebeuren om de reizigers niet onnodig op te houden in het station.

Maar al snel zou hun job zich niet langer beperken tot gaatjes knippen in de biljetten. Ze werden ook wachter van de wachtzaal of van de stationshal. Daarbij zagen ze toe op de netheid en spraken ze reizigers die met hun schoenen op de banken lagen vriendelijk aan. Vriendelijk, maar kordaat. Nog later zouden ze ook de aankomst en het vertrek van de trein uithangen in een treinaankondiger, door middel van metalen platen.

In 1972 was de graad van kaartjesafnemer die van een werkmans 2e klasse.



Houten hokje met glaswanden waarin de kaartjesafnemer de toegang tot het perron controleerde (Ref. 4297)

² Bij de Staatsspoorwegen profiteerden medewerkers van een in groepsverband reizend bedrijf van voordelig vervoer. Het bedrijf moest uit minimaal twintig mensen bestaan.

Het einde van een beroep



Station Antwerpen-Oost. Naast de toegang tot de perrons staat een hokje voor de kaartjesafnemer. (Réf. Z02749)

De kaartjescontrole aan de in- en uitgang van de vier Brusselse stations (Noord, Zuid, Centraal en Leopoldswijk) werd op 5 maart 1971 afgeschaft.

De controles waren reeds enkele jaren eerder afgeschaft in de stations Brugge, Gent, Antwerpen, Luik, Charleroi en Verviers met de bedoeling het uitstappen van reizigers te vergemakkelijken, vooral tijdens de piekuren. De maatregel zou worden uitgebreid tot alle grote spoorwegstations in het land.

In 1982 werden de perrons van de stations toegankelijk voor iedereen. Het perronkaartje en de controle door de kaartjesafnemer verdwenen, net als het beroep zelf.



Kniptang van een zaalwachter of kaartjesafnemer (Ref. 5425)

Catherine Walravens
September 2022

Beknopte bibliografie

Artikels: Een zaalwachter, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 04, 01-04-1978, p. 8-12, K568748

Nieuwe tangen voor het controleren van reizigersbiljetten, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 166, 01-06-1970, p. 8-9, K566329

Nouvelles pinces à contrôler les billets de voyageurs, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, nr 166, 01-06-1970, p. 8-9, K565179

Un garde-salle, *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-04-1978, p. 8-12, K610946

LAPIERRE. Note sur la question du contrôle des voyageurs. *Bulletin de la Commission Internationale du Congrès des Chemins de Fer*, nr 07, 01-07-1887, p.370-372, K704671

VILLE S. De zaalwachter. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-06-1959, p. 1, K18757

VILLE S. Le garde-salle. *Rail (Le) - Revue mensuelle des œuvres sociales de la SNCB*, 01-06-1959, p.1, K18758

Boeken : *Vade-mecum du garde contrôle. I Considérations relatives au comportement du personnel de contrôle à l'égard du public. II Eléments de conversation.* SNCB, 1951, 63 p., B702324

Manuel du Chef-Récolleur, du Récolleur et du Garde-Salle d'attente. Gand : Ministère des Chemins de Fer, Marine, Postes et Télégraphes, 1900. 214 p. , Z702395

Dienstorder: 188 van 1898, 111 van 1894, 251 van 1897, 192 van 1897, 160 van 1897, 145 van 1900.

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: controle van de reizigers, wachtzaal

Museumcollectie: personeel in het station, toegang tot de perrons