

de film in dienst van de veiligheid

De kennis van het spoor is een belangrijk element in de beroepsvorming van de treinbestuurder.

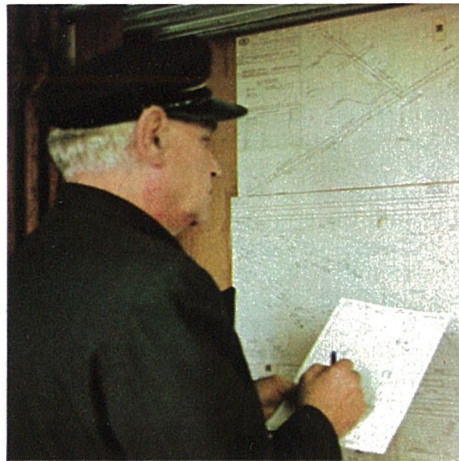
Vroeger, d.w.z. toen de treinen nog door stoomlocomotieven werden getrokken, stelde het verwerven van lijnkennis door « machinisten » weinig of geen problemen voor de mensen die mede instaan voor de veilige besturing van de treinen. En dat is begrijpelijk als je bedenkt dat die machinisten uit het kader van de stokers gerecruteerd werden en in die hoedanigheid meestal al ettelijke jaren een deel van het net hadden bereiden eer hun de verantwoordelijkheid voor het besturen van een trein werd toevertrouwd.

Je zou dus kunnen zeggen dat het opdoen van lijnkennis grotendeels steunde op de persoonlijke ondervinding en vooral afhankelijk was van het eigen initiatief dat bij de uitoefening van het beroep van stoker aan de dag werd gelegd.

Een dergelijke methode had, behoudens de moeilijkheden die karakteristiek zijn bij elke beroepsvorming, het nadeel dat ze ook lang duurde telkens als een treinbestuurder bijv. zijn overplaatsing vroeg naar een locomotievendepot dat lijnen bedient welke de treinbestuurder nog nooit bereiden had.

Hoe dan ook, de invoering van de elektrische en dieseltractie heeft deze methode volledig op de helling gezet. Inderdaad, in één opzicht hebben de nieuwe tractiewijzen de aanwerving van het besturingspersoneel alleszins grondig gewijzigd: de kandidaat-bestuurders zijn mensen die, bij wijze van spreken, nooit met een locomotief hebben « gereden ». Aanvankelijk bleef men op het stuk van de beroepsvorming van de treinbestuurders, althans wat de ontwikkeling van hun lijnkennis betreft, in het oude spoor lopen.

Net als de stoker uit de stoomperiode, die nog wel wat anders om



Vóór de filmprojectie controleert de bestuurder, aan de hand van het schematische seininrichtingsplan, de seininrichting die op zijn lijnfiche van de te bestuderen lijn voorkomt.

Via het scherm maken de bestuurders zich vertrouwd met de lijn en leggen het verband met het lijnfiche.

het hoofd had, vergezelde de « nieuweling » de bestuurder van de trein om aldus de lijn te leren.

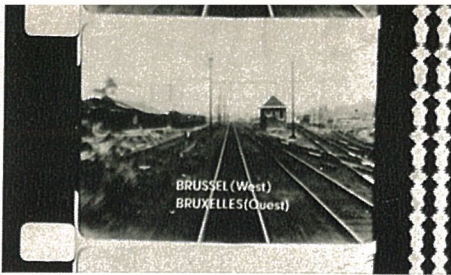
Thans vormt het bijbrengen van de nodige lijnkennis een apart hoofdstuk in de beroepsvorming van de treinbestuurder. Zo spreekt men nu in dat verband van de zogenaamde lijnstudie.

Feitelijk zou je kunnen zeggen dat voor dit facet van de beroepsvorming het accent van het initiatief en de ervaring naar de studie wordt verlegd. Zulks vergt natuurlijk een inspanning van het geheugen van de bestuurder. We vertellen niets nieuws als we zeggen dat het geheugen het vermogen is van de geest om vroeger opgedane kennis en waarnemingen te bewaren en in herinnering te brengen. Aangezien dat vermogen verschilt van persoon tot persoon, en niet iedereen zich op een « goed » geheugen kan beroemen, moet dit geheugen wel een handje worden toegestoken.

Wanneer nu de bestuurder kan steunen op een bestaande functionele documentatie en op de bevindingen van anderen, zal zijn initiatief merkbaar gemakkelijker en vlugger verlopen. Hoe meer hij zich bovendien toelegt op het verwerken van die beschikbare didactische hulpmiddelen, des te degelijker is de kwaliteit van zijn kennis die daarbij op een vrij korte tijd zal worden bereikt. Kortom, het verwerven van lijnkennis kon, in de huidige omstandigheden, niet langer uitsluitend gebaseerd blijven op de ervaring die de bestuurder daaromtrent opdeed tijdens de ritten die hij naast zijn collega in de stuurcabine doorbracht. Deze methode was uiterst tijdrovend zonder nochtans steeds een hoge kwaliteit van de lijnkennis te geranderen.

Daarom werd uitgezien naar modernere, aan de situatie aangepaste middelen, niet alleen om de lijnstudie vlugger te laten verlopen, maar tevens om de doeltreffendheid ervan te verhogen. Zo is men gekomen tot de verfilming van de lijnen vanuit de stuurcabine van een trein. Die films worden dan geprojecteerd in de tractiewerkplaatsen.

De lijnfilm maakt de bestuurders vertrouwd met het tracé en het uit-



zicht van de lijnen die nieuw zijn voor hen.

Bestendig wordt, bij middel van voettitels op de film, de plaatsbepaling bevattelijk aangegeven, in 't bijzonder aan de vertakkingen. Op de plaatsen waar er over de inrichting van de lijn nuttige uitleg kan worden gegeven, worden de voettitels bovendien aangevuld met gesproken commentaar.

Anderzijds wordt elke bestuurder in het bezit gesteld van een lijnfiche dat op een zeer overzichtelijke wijze

de opeenvolging van al de seinen opgeeft.

De lijn wordt bijgevolg didactisch op drie manieren in het geheugen geprent : door het visuele beeld, door de auditieve commentaar en door de schets van de seininrichting die zowel bij het projecteren van de film als bij een lijnrit wordt gebruikt. Alvorens uiteindelijk het globale onderricht te besluiten met een studierit op de lijn, is de bestuurder reeds zo ver gevorderd dat hij op de lijn zelf op elk moment kan bepalen welke nieuwe situatie (sein, brug, bocht, tunnel, perrons, vertakking) er gaat volgen.

De film heeft de bestuurder reeds vertrouwd gemaakt met de trage of snelle openvolging van die elementen of met het samenvallen ervan.

Het rendement van de nieuwe didactische middelen houdt gelijke tred met de beschikbare films en de opstelling van de lijnfiches. Als men in aanmerking neemt dat een bestuurder die opgenomen wordt in een reeks plots soms tientallen lijnen moet leren kennen, is het van groot belang dat hele trajecten volledig in film beschikbaar zijn.

Inderdaad, zelfs als er maar één enkele lijn van het traject niet verfilmd werd, is de treinbestuurder genoodzaakt zich herhaalde malen naar die lijn te verplaatsen en, bij de studie ervan, zijn toevlucht te nemen tot de tijdrovende empirische methode.

Om dat te voorkomen heeft de maatschappij een programma uitgewerkt waarbij alle lijnen over enkele jaren op film zullen opgenomen zijn, een prestatie die, voor zover ons bekend is, haars gelijke nog niet heeft op andere spoornetten.

J. Mariën

