

# onze telegrafische afkortingen

«Ken jij de oorsprong van afkortingen als HL, FBN, FHS, FN... waarmee spoormannen hun jargon dagelijks doorspekken?»

Met die vraag overviel me onlangs een van mijn goeie vrienden, een gewezen perssecretaris bij de Directie van de Buurtspoorwegen te Brussel. Omdat ik toen het antwoord schuldig bleef, zond hij me een paar dagen later een even ongewone als originele documentatie die hij uit zijn archieven had opgediept en die me uiterst

belangwekkend leek: het ging hier om de allereerste lijst van de telegrafische afkortingen die op het Belgische net werden gebruikt. Hoe en waarom nu die afkortingen zijn ontstaan, heb jij je ongetwijfeld evenmin afgevraagd als ik; daarvoor lijkt het dagelijks gebruik ervan ons immers al te gewoon en geriefelijk. En toch gaat het om een bladzijde uit de glorierijke geschiedenis van onze oude spoorweg, die wij hier in het licht kunnen stellen dank zij vooral de demoeiingen van onze vriend van de NMVB, en die wij dan zelf nog met eigen opzoekingen hebben aangevuld. Terwille van de historische waarheid voegen we hier meteen aan toe dat die bladzijde geïnspireerd werd door de geschiedenis van de trams die, althans aanvankelijk (ten tijde van hun stoomtractie), een spoorterminologie gebruikten welke identiek was met die van de «grote spoorweg».

Voor een goed begrip dienen wij er even op te wijzen dat de telegrafische afkortingen, zoals je bij de lezing van dit artikel zult vernemen, dagtekenen uit de vorige eeuw, wat dan moet verklaren dat ze gebaseerd zijn op de Franse benamingen van de stations, die toen ook in het Vlaamse land gangbaar waren.

Sedert de toepassing van de taalwetten werden sommige van die

afkortingen aangepast. Zo staat er nu bijv. LK i.p.v. LC voor Kortrijk.

De eerste spoorweglijn van Brussel naar Mechelen wordt plechtig in gebruik genomen in 1835; van 1835 tot 1843 legt de Staat 559 km lijnen aan die uit Brussel vertrekken naar Verviers, Moeskroen, Quiévrain en Oostende.

Op dat ogenblik verleent de Staat aan particuliere maatschappijen het recht om lijnen te bouwen en te exploiteren; de bekendste daarvan

Walschaerts en met de vuurhaard van Belpaire (2).

De vraag naar vervoer - van personen en goederen - neemt toe.

De treinen rijden hoe langer hoe sneller. De verkeersdichtheid van de lijnen zal in veiliger omstandigheden kunnen worden verhoogd... dank zij de uitvinding van de telegraaf.

## de telegraaf

Reeds in 1845 wordt de wijzertelegraaf van Weastone, onder



zijn: «La Grande Compagnie du Luxembourg», «Le Grand Central Belge», «Gent-Terneuzen», «Le Nord Belge»...

Tijdens de aanvangsjaren van het spoor rijden de weinig talrijke en zware reizigerstreinen op zicht en op elke lijn naar verhouding van ten minste drie ritten per dag en per rijrichting (1).

De mechanische seininrichting bestaat niet: alleen beweegbare seinen staan in voor de veiligheid van het verkeer. Langzamerhand bouwen de constructeurs krachtiger locomotieven uitgerust met het stoomverdelingsstelsel van

de benaming «lettertelegraaf», in België in gebruik genomen. Dat stelsel werkte in Engeland al sedert 1837 tussen Euston en Camden. Over de platen van de zend- en ontvangposten waarop de letters van het alfabet gedrukt staan, loopt een door een elektromagneet aangetrokken naald die beurtelings stilstaat vóór de letters van het over te seinen bericht.

Dadelijk verleent de Staat vergunning

(1) Histoire des Chemins de fer belges - Lamalle

(2) Onze onvergetelijke Stomers - Dambly



aan een particuliere maatschappij voor het exploiteren van een telegraaflijn, langs de lijn Brussel-Antwerpen, die zowel ten dienste staat van het publiek als van de spoorweg. Maar het systeem werkt traag.

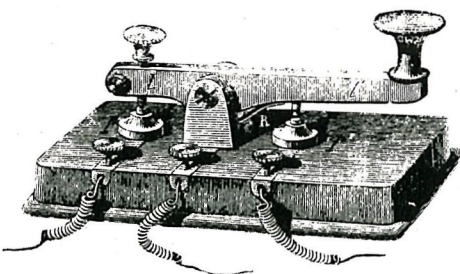
Na 1850 wordt de lijn overgenomen door de Staat die ze opnieuw inlijft bij zijn eigen net... Deze operatie kostte 60 000 frank.

Een tijdje later slaagt de Amerikaanse natuurkundige Morse erin zijn telegraaf te ontwerpen. Zijn procédé steunt eveneens op de tijdelijke magnetisatie van het zachte ijzer onder inwerking van elektrische stroom. Dank zij de elektromagneet van zijn toestel kan men, met behulp van een potlood of seinsleutel, punten en strepen trekken waarvan de combinaties de letters van het alfabet voorstellen.

Vanaf 1854 (1), en nadat alle omringende landen het hadden ingevoerd, doet het morsealfabet zijn blijde intrede in onze stations. Weldra wordt er een net van bovengrondse lijnen ontrold en vastgemaakt aan houten palen langs de spoorbanen. (In Europa gebruikte alleen Pruisen ondergrondse lijnen).

De spoormannen leren het morsealfabet en bestuderen de techniek van de telegrafische overseining. Immers, vanwege het feit dat het Ministerie van Spoorwegen eveneens de jonge administratie van de telegraaf onder zijn bevoegdheid heeft, zijn de stationsbedienden - aangestelden en klerken - als het ware ambtshalve telegrafisten (2). Ze seinen zowel dienstberichten (diensttelegrammen) als particuliere berichten (gewone telegrammen) over.

De NMBS zal tot 1940 de morsetelegraaf trouw blijven. De stations zijn onderling verbonden door een rechtstreekse draad. Ze



staan ook in verbinding met een naburige «centrale» die, naar het voorbeeld van de latere handbediende telefooncentrales, verbindingen tot stand kunnen brengen met andere centrales die het verspreiden van de berichten onderhouden.

De spoormannen-telegrafisten kunnen gemiddeld 8 à 10 woorden per minuut overseinen. Dat gemiddelde zal gedurende heel het «telegrafische tijdperk» constant blijven. Hier en daar is er een virtuoos die 15 woorden per minuut haalt, terwijl een beroepsmarconist aan boord van de schepen tot 25 à 30 gaat.

Het is echter de noodzaak de overseiningen in te korten en de tekst van de telegrammen snel te verwerken die bijna onmiddellijk het gebruik van telegrafische afkortingen doet ontstaan.

Inderdaad, wanneer een trein vertrekt uit een station — bijv. Brussel-Noord — naar Antwerpen, meldt Brussel aan Antwerpen het vertrek, de tractiewijze, de samenstelling en dies meer van de trein. Brussel-Noord seint eveneens dezelfde inlichtingen door naar het eerstvolgende station, dat ze op zijn beurt doorgeeft aan alle stations van de lijn door middel van de omnibus-telegraafdraad.

Het is die werkwijze welke de behoefte deed ontstaan aan een tabel van korte en gemakkelijk te onthouden spoorwegafkortingen. Er wordt eveneens getracht een speciale betekenis te geven aan de eerste letter van de afkortingscode. Zo duidt F als eerste letter van de afkorting van een stationsnaam erop dat je te doen hebt met een station van het Staatsnet:

FN = Antwerpen-Centraal;  
FR = Brugge; FBM (FBMZ na toepassing van de taalwetten) = Brussel-Zuid;  
FBN = Brussel-Noord.

De stations van de privé-maatschappijen worden geïdentificeerd door bijv. de kenletter N voor de «Nord Belge»: NDT = Dinant; NDN = Andenne-Seilles; NFG = Flémalle-Grande; NK = Kinkempois.

«La Grande Compagnie du Luxembourg» krijgt L als kenletter; LL = Aarlen; LC = Ciney; LX = Brussel-Leopoldswijk.

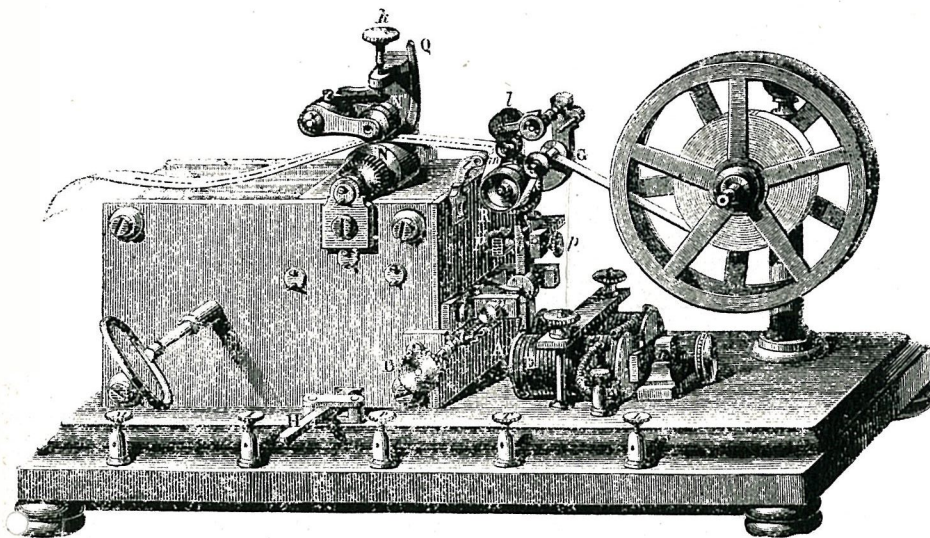
«Le Grand Central Belge» onderscheidt zich door de letter M: MZD = Zolder; MUA = Houthalen, terwijl de letters G en L bestemd zijn voor de stations van minder belangrijke maatschappijen of voor stations van maatschappijen die later, in loop van de jaren zestig, werden opgericht.

Van hun kant beginnen de afkortingen van de stations uit de Oostkantons (die later geïdentificeerd werden) met een R: REP = Eupen; RMY = Malmedy; RMV = Saint-Vith. Ook de elementen die deel uitmaken van de samenstelling van een trein, moeten worden gecodeerd; aldus heeft de letter «H» uitsluitend betrekking op het rollend materieel van de spoorwegen.

Hierna vind je, bij wijze van voorbeeld, enkele afkortingen zoals die bij hun ontstaan in de 19<sup>e</sup> eeuw bij de overseining van de berichten werden gebruikt:

H = uur;  
HB = bagagewagen;  
HC = reizigersrijtuig 2<sup>e</sup> klasse;  
HD = reizigersrijtuig 1<sup>e</sup> klasse;  
HDS = dienstoverzicht;  
HG = geladen of te lossen wagen  
HH = kolenwagen;  
HK = trein;  
HKF = facultatieve trein;

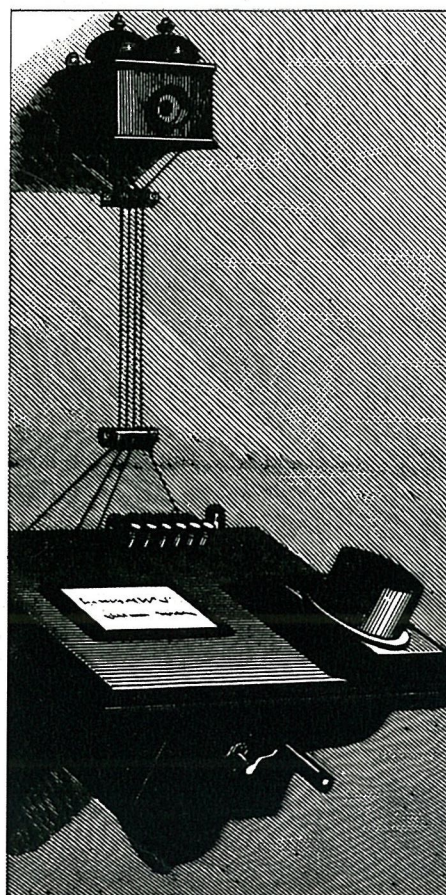




HKN = nachttrein;  
 HKS = extratrein;  
 HKT = troepentrein;  
 HKX = exprestrein;  
 HKY = eerste trein;  
 IKZ = laatste trein;  
 HL = locomotief;  
 HLR = reservelocomotief;  
 HM = meubelwagen;  
 HMX = rijtuig 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse;  
 HN = ledige wagen of rijtuig;  
 HP = platte wagen;  
 IQ = open voertuig;  
 HQE = gesloten voertuig;  
 HR = wagen in vertrek;  
 HT = tender;  
 HV = reizigersrijtuig 3<sup>e</sup> klasse;  
 HW = wagen voor wol en katoen;  
 HX = afdelingen voor paarden;  
 HY = wagon voor paarden en vee;  
 Die lijst zal nog worden aangevuld, want in 1854 zijn alle lijnen van het net nog niet aangelegd en evolueert de spoorwegtechniek voortdurend. Mettertijd raken heel wat van die afkortingen echter in onbruik. Die welke betrekking hebben op de stations en de treinen blijven evenwel bestaan en «sieren» verder de woordenschat van bureaus en diensten die zich bezighouden met de treindienst, de locomotievendepots en de dispatching. Pas vanaf 1921 volgt deze laatste dienst, met behulp van speciale telefoonlijnen, het treinverkeer op de grote lijnen van het net.  
 Op de lijnen die niet uitgerust zijn met de dispatching, gaat de telegraaf - waarvan de berichten een spoor nalaten - verder met het verzenden van de inlichtingen betreffende de

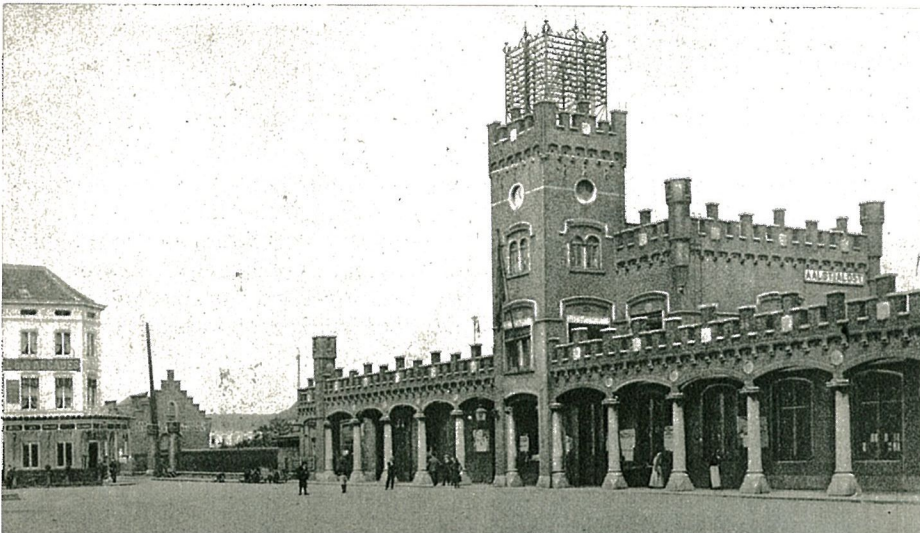
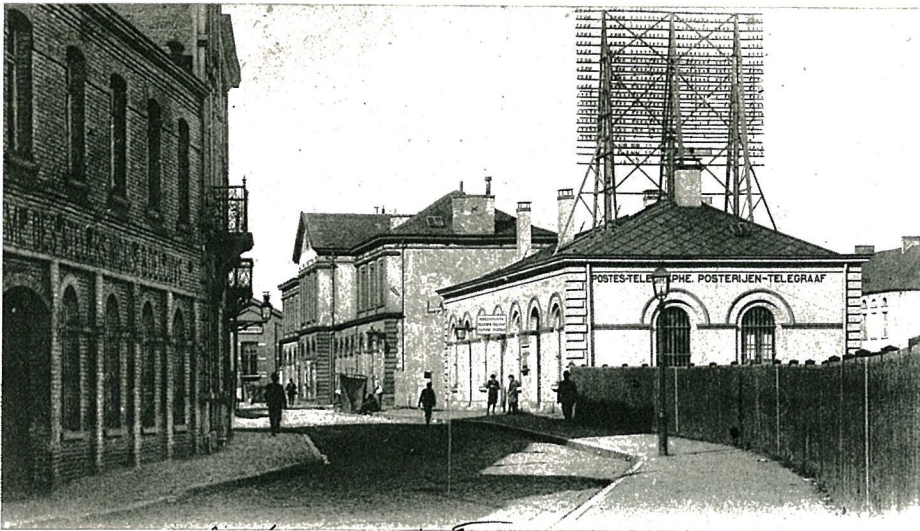
treindienst, zoals vertragingen en veranderingen van kruisingen op enkelsporige lijnen, maar wordt hij hoe langer hoe meer gebruikt voor het doorseinen van particuliere berichten.  
 Voor een goed begrip wijzen wij er hier op dat de telefoon, die door Graham Bell in 1876 werd uitgevonden, bij de spoorwegen een

moeilijk begin kent. Voor de eerste wereldoorlog is het aantal telefonische verbindingen vrij schaars en blijven ze lokaal getint. Tussen de twee oorlogen gaat de telefoon met handbediening erop vooruit: in de



(1) Het KB werd op 2 maart 1850 door Leopold I ondertekend; het schreef de oprichting voor, in België, van de «elektrische telegraaf» langs de spoorlijnen en op de eerste plaats langs de lijnen van de Staat. Kostprijs 430 000 goudfranken. De lijnen van de maatschappijen werden er later mee uitgerust en zulks met kredieten die door de Staat werden verleend. (Jaarboeken van de Openbare Werken van België Boekdeel IX - 1850 - 1851)  
 (2) Het Koninklijk Besluit nr. 254 van 22.3.1851 regelde de definitieve aanneming van telegrafisten (klerken 1ste en 2e klasse - later aangestelden) in de kaders van de spoorweg. Jaarboek 1851 van het Ministerie van Verkeerswezen - art. 113/62





grote stations zijn al de toestellen van de beweging, alsmede enkele andere onderling verbonden door een zelfde «omnibus»-draad, waarbij het oproepen van een bepaald toestel geschiedt volgens een code die afgekeken is van de telegrafische

afkortingen. Er worden eveneens «omnibus-lijnen» gelegd langs de hoofdsporen; de blokposten die de treinopvolging verzorgen, telefoneren onderling over een rechtstreekse draad.

Even voor 1940 begint de NMBS haar telefoonnet te automatiseren. De eerste «telexmachines» worden in 1942 in gebruik genomen: het toestel van de Directie staat in verbinding met dat van de Groepen en geeft slechts berichten door die de treindienst aanbelangen. Bij de bevrijding wordt in de stations definitief afgezien van de morsetelegraaf, waarvan sedert mei 1940 talrijke installaties buiten dienst waren gesteld (1). De modernisering van het net van de televerbindingen wordt met bekwame spoed doorgezet. Thans zijn er 167 automatische telefooncentrales, 16 620 telefoontoestellen en 782 telexen in dienst (2).

Die cijfers geven een beter idee van de weg die werd afgelegd sedert de opkomst van de telegraaf die, ofschoon hij verdwenen is, toch nog zijn stempel blijft drukken op ons huidig spoorwegjargon: wat gisteren een HL was, is nu een HLE (elektrische loc) of een HLZ (dieselloc).

Laten we hier nog aan toevoegen dat de oudere spoormannen die ons bij het opstellen van onderhavig artikel hebben geholpen, het morsealfabet nog kennen. «Dat vergeet je nooit», zegden ze ons. Het was trouwens in de telegraaf dat de jonge berichtenbestellers die dienst namen in een station, hun eerste opleiding kregen. Sommige «anciens» kunnen nu nog de betekenis vatten van een bericht dat in «morse» door de radio wordt uitgezonden... vooral zij die hun militaire dienst hebben gedaan bij de TTR-troepen!

G. Finet

- (1) In het Spoorwegmuseum te Brussel-Noord wordt nog een morsetelegraaf-apparaat bewaard  
 (2) Verslag van de Raad van Beheer voor 1976