

onze tractievoertuigen in het geel

Veiligheid blijft troef

Veiligheid is één van de eigenschappen die de Spoorwegen als het ware aan zichzelf verplicht zijn in hun schild te voeren. De middelen die zij daartoe aanwenden, zijn uiteraard talrijk en verscheiden. Zo worden de laatste jaren, vanwege de omstandigheden waarin ze werken of gebruikt worden, personen en voorwerpen zichtbaarder gemaakt die, respectievelijk, gevaar lopen of gevaar kunnen betekenen. En dat het helpt, heeft de ondervinding wel geleerd. Reeds in april 1973 kon de h. L. Helewaut, onder de titel «Kleinere risico's aan de OW's», in Het Spoor schrijven dat, dank zij het «nieuwe uniform» van de dieselmotorwagens die op secundaire lijnen circuleren, het aantal zware ongevallen met die voertuigen, welke deels okergeel, deels signaalrood geschilderd zijn, aldaar met 90 % verminderde. De aanmerking van de sceptici die dit resultaat op rekening van het toeval zouden willen schrijven, voorkwam hij meteen met te zeggen dat geel de intensiefste kleur is en derhalve op veel grotere afstand zichtbaar dan groen, terwijl signaalrood steeds met gevaar geassocieerd wordt. Ondertussen heeft de kleur als veiligheidsmiddel haar opmars verder gezet. Denk maar even aan de driewielers, de tractoren met motor en de heftrucks die in onze spoorweginstallaties rondtoeren. De spectaculairste verovering van dat veiligheidsmiddel blijft toch de werkkleding van sommige spoormannen. Inderdaad, zowat 15000 personeelsleden gaan tijdens hun werktijd in het geel gekleed. Het hoe en het waarom van die aangelegenheid werd je uitvoerig toegelicht in het meinumner van 1975. Terloops gezegd, hier en daar zou er wel een spoorman zijn die zich

niet zo prettig voelt in zijn kanariegeel pluimje. Laten we op dit gebied echter redelijk blijven en niet de verhoudingen uit het oog verliezen. Je kunt immers, bij wijze van spreken, nog altijd beter een tikkeltje te opvallend gekleed gaan in een gele kiel, dan een ongeval oplopen in een zwarte smoking.

En nu... de tractievoertuigen

Zichtbaar zijn en gezien worden zijn dus blijkbaar factoren die op het gebied van de veiligheid een belangrijke rol spelen. Het hoeft dan ook niemand te verwonderen dat de Directie M besliste haar tractievoertuigen voortaan een opvallend tintje te geven. Toevallig werd met deze revolutionaire operatie gestart in het historische jaar 1976, toen de Maatschappij haar vijftigjarig bestaan vierde. Want het is inderdaad sinds het begin van dat jaar dat Directie M nieuwe «kleedjes» voor het tractiematerieel ontwerpt. En dat onze lezers zich nog interesseren voor spoornieuws, moge blijken uit de reactie van e/factageklerk Willy Henderickx van het station Antwerpen-Schijnpoort. Deze spoorman verwonderde zich erover dat dit tijdschrift, ook al publiceerde het af en toe wel eens een foto van een herschilderde locomotief, daarover echter nog met geen woord gerept had. Derhalve schreef hij zelf een tekst die wij hierna dan ook in dank overnemen nadat hij door de studiedienst M. 25 lichtjes bijgewerkt en aangevuld werd.

Een schuchter begin

De eerste schildering - in feite slechts zelfklevende gele plastieken banden aangebracht op een **groene ondergrond** - wordt in februari '76 aangebracht op loc. nr. 2376 door WET Brussel-Zuid.

Wat later, nl. omstreeks half mei, krijgt de elektrische loc. nr. 2355 hetzelfde gele kleedje, «geknipt» volgens hetzelfde patroon, met dien verstande dat de gele kleur van de plastieken banden vervangen wordt door het geel dat de NS voor haar tractiematerieel gebruikt. Begin juli van datzelfde jaar volgt dan een derde locomotief met een zelfde livrei, nl. een groene ondergrond en gele sierband, met dien verstande dat de golflengte van de gele kleur speciaal afgestemd is op het waarnemingsvermogen van het menselijk oog.

Twee maanden later wordt diesellocc. nr. 5142 de sporen opgestuurd met een kleedje dat volgens een nieuw patroon werd «geknipt»: de ondergrond die tot nog toe groen was, wordt nu geel, terwijl de sierbanden die geel waren, thans een groene kleur krijgen.

Die nieuwe livrei, waarin de groene sierbanden ook nog zwaarder, d.i. breder zijn, dient als basisuitvoering van de te schilderen locomotieven. Vanzelfsprekend wordt er bij dat herschilderen rekening gehouden met de constructieparticulariteiten van elke reeks.

In januari 1977 komt dan weer een nieuwigheid, nl. de elektrische loc. nr. 2604 geschilderd in een geel-staalblauwe combinatie, maar volgens het in de vorige alinea vermelde patroon, nl. bredere sierbanden die nu echter staalblauw zijn. De uitvoering is een meevaller; ze zal uiteindelijk model staan voor onze treinlocomotieven, met dit verschil dat onderaan, tot op de hoogte van het chassis, een zwarte band wordt aangebracht.

In de toekomst zal de volgende schildering toegepast worden:

- elektrische locomotieven: gele ondergrond met staalblauwe





sierbanden en een grijs dak;
● dieseltreinlocomotieven: gele ondergrond met donkergroene sierbanden en een zwart dak.

De diesellocomotieven uitgerust met een hulpgenerator voor de elektrische verwarming van de getrokken rijtuigen, krijgen als bovenste sierband echter een staalblauwe band in plaats van een groene. Het betreft hier een veiligheidsmaatregel: op die manier wenst men, duidelijk herkenbaar, de aandacht van het rangeerpersoneel te vestigen op de aanwezigheid van de elektrische treinverwarming bij de diesellocomotieven waar die verwarming totnogtoe traditioneel met een stoomgenerator gebeurde.

Naar de paskamer

Die nieuwe kleedjes nu worden de locomotieven aangepast ter gelegenheid van hun «bezoek» aan één van de centrale werkplaatsen Mechelen of Salzannes. Eind november staken de locs 6082, 2323, 2925, 5109 en 2375 in het nieuw. De locomotieven van de reeks 25.5 - dat zijn de Benelux trek- en stuwstellen - behouden hun donkere NS-kleur met gele zichtbaarheidsbanden, dit om het homogeen geheel van deze stellen te bewaren.

Onze drie- en vierstroomtypelocomotieven, reeksen 15 en 16, worden eveneens opnieuw geschilderd, met behoud evenwel van de grote decoratieve inoxbanden.

De locomotieven van de reeks 18 krijgen, op hun kop, een grote gele vlek in plaats van de blauwe, maar de inoxgrond blijft zoals hij was.

De laatste twee locomotieven van de reeks 20 - 2^e schijf, nl. de nrs. 2024 en 2025, hebben de werkplaatsen van La Brugeoise et Nivelles verlaten in hun nieuw kleedje.

Verder wordt ook de zichtbaarheid van onze tweeledige elektrische

motorstellen verbeterd. Model hiervoor stond het stel nr. 730 dat, op elke kop, een gele intercirculatiedeur kreeg met daarbij nog langere en bredere gele banden. Terloops gezegd, het oranje-grijs van onze vierledige elektrische motorstellen is al lang een vertrouwde tint in ons spoorweglandschap.

Wat nu onze dieselmotorstellen betreft, wel die behouden hun geelrode schildering: deze opvallende kleur verhoogt in sterke mate de zichtbaarheid ervan bij het naderen van de overwegen op de secundaire lijnen waarop ze hoofdzakelijk rijden; ze betekent aldus eveneens een belangrijke veiligheidsfactor. Ook de motorrijtuigen die de verbinding Brussel - Zaventem-Luchthaven onderhouden, bewaren hun huidige livrei, nl. het Sabenablauw met witte banden, net trouwens als de speciale postmotorstellen die bij hun indienststelling de baksteen-rode kleur van de Postadministratie kregen.

En hoewel het misschien geen rechtstreeks verband heeft met de schildering, vermelden we hier nog dat:

- al de treinlocomotieven op elke kopwand het klassieke, zij het dan ook in bescheiden grootte **(B)** monogram krijgen;
- de nummering op de langswand in een groter en zwaarder cijfertype wordt aangebracht, wat de identificatie van het voertuig op grote afstand vergemakkelijkt.

De rangeerlocomotieven

Deze voertuigen worden voorlopig nog niet herschilderd. Ze behouden dus hun donkergroene grondkleur met het gele Z-motief. Alleen wordt hun naderingszichtbaarheid verbeterd. Daartoe werden, bij wijze van proef, tot op de hoogte van de gasoliereservoirs, schuine gele zebrastrepen aangebracht op de kop-

en zijwanden van twee locomotieven, nl. de nummers 8505 en 8037, die respectievelijk in het Antwerpse en in het Gentse havengebied rondtoeren. Die «zebraatjes» gaven niet het verhoopte resultaat en de bevoegde instanties kozen een meer frappante kleur voor de hele locomotief. Bij wijze van proef, en dit dan met het oog op de speciale toestanden in de havengebieden, werd door CW Salzannes de bovenstructuur van de loc. nr. 8516 volledig geel geschilderd. Het voertuig is in het Antwerpse havengebied sinds januari 1978 in dienst. De reacties op de aanwezigheid van die vreemde eend en de resultaten van de nieuwe livrei worden nog ingewacht.

Bovendien overweegt men, in een nabije toekomst, alle rangeerlocomotieven uit te rusten met een wit zwaailicht dat begint te flitsen zodra het voertuig in beweging komt. Anderzijds werd in WDT Merelbeke een elektrisch «naderingsgeluidssignaal» (bip-bip) beproefd, dat evenals het zwaailicht in werking treedt zodra de locomotief beweegt en, als het ware, een geluidsgordel vóór zich meevoert. Men wil het personeel dat zich tussen de sporen verplaatst of er werkt aldus attent maken op het naderen van een voertuig.

*

Zoals in de aanhef van dit artikel te lezen staat, blijft veiligheid bij de NMBS troef. De beslissing de tractievoertuigen een ander kleedje aan te passen, is daarvan eens te meer een bewijs.

Dat daardoor een stuk traditie te loor gaat, zullen wellicht zij niet betreuren die weten dat het herschilderen van onze locomotieven alleen in hun belang gebeurt. Dat, anderzijds, de voorstanders van een fleuriger spoorlandschap de operatie toejuichen, moet niemand een doorn in het oog zijn.