

NAAR FANTHOMAS

MET EEN TREINBESTUURDER OP STAP

We hadden die maandag 23 oktober met elkaar afgesproken : ik zou met Jacques meegaan tijdens zijn dienst. Die dienst vangt aan om 6.10 uur in het depot Brussel-Zuid : Jacques is namelijk bestuurder bij de NMBS.

Eerst moet hij op de dienstplanning zijn dienstregeling halen – elementair, mijn beste Watson – en het geheiligde werkblad – het M510 voor de ingewijden – waarop alle bijzonderheden voor die dag vermeld zijn. Evan later bevinden we ons dan op perron 17, waar ons materieel klaarstaat : een Franse locomotief type CC 40101 en een treinstel dat bestaat uit negen internationale rijtuigen, type TEE.

Om ons dadelijk met onze taak vertrouwd te maken : we hebben dienst I 26 van het depot Brussel-Zuid. Dat houdt in dat we op de lijn Brussel-Zuid – Paris-Nord gaan rijden, de heenreis als trein EC 80 Ile de France (7 u. 10 – 9 u. 35) en de terugreis als EC 83 Brabant (12 u. 10 – 14 u. 40).

Dat lijkt zo op het eerste gezicht een rustig programma, maar in werkelijkheid : ho maar ! Het traject van telkens zowat 330 km vergt de nodige oplettendheid en waakzaamheid. En laat geen ruimte voor de kleine boodschap ! De goede verstaander zij gegroet. We groeten ook de schouwer, die zich op het perron meldt voor de remproef.

De remmen moeten enkele malen dicht en weer open, de manometers worden gecontroleerd en dan laat de schouwer weten dat de remproef afdoende was. Goed zo !

Dan verschijnt de treinchef, die een kepie draagt van hoofdwachter-controleur. Hij overhandigt me het onvermijdelijke relatiefiche (E 286) waarop treinnummer, aantal rijtuigen, en werkelijke en toegelaten last vermeld staan en vraagt me op strenge toon : « Lijnstudie ? »



F. THOMAS

« Nee nee, een reportage voor Het Spoor », maak ik hem duidelijk, en ik toon hem de beperkte toelating die me hiervoor door een eerste ingenieur van het departement Materieel is afgeleverd. Denk maar niet dat je zomaar een stuurpost binnenstapt : veiligheid eerst.

Ik kijk op mijn uurwerk : 7 u. 08. Het sein aan het uiteinde van het perron springt op groen. We gaan dadelijk vertrekken. Onder het sein gaat er een rood lichtje branden, dat plots in een soort margriet van zes witte lampjes verandert : « Het bevel om te vertrekken », legt Jacques me uit. Zichtbaar geconcentreerd kiest hij de schakelstand om de toegestane maximumsnelheid te bereiken en tevens de trekkracht die de acceleratie van de trein bepaalt. De locomotief schakelt zelf één voor één de aanloopweerstand uit.

Technisch wel erg knap! Dit werkt zowel bij een losse locomotief als bij een stoptrein of een goederentrein van 2000 ton. Ik merk dat mijn collega Jacques zich met volle aandacht klaarhoudt om te reageren zodra er zich een abnormale situatie zou voordoen. Voor zo'n aanhoudende spanning heb je een goede gezondheid en voldoende rust vooraf nodig. Er is uiteraard een automatische waakinrichting – ook het dodemanspedaal genoemd – maar uiteindelijk is het steeds weer de bestuurder die moet ingrijpen.

Dat betekent dus ook dat hij een aantal handelingen moet verrichten, die bedoeld zijn om het risico van verstrooidheid te verkleinen.

Een verstandig rijgedrag vereist een vooruitziende blik op de aard van het terrein, en dit geldt nog meer voor het besturen van een trein : denk maar aan de versnellingen, tractieonderbrekingen en ombewerkingen!

Het overschakelen van de 3000 V-gelijkspanning van het Belgische net naar de 15 000 V-wisselspanning van het Franse net aan de grens gebeurt feilloos. En toch is het een hele operatie : al rijdend ter hoogte van een welbepaald sein aan Belgische kant de stroomafnemer neerlaten en die ter hoogte van een ander sein aan de Franse kant weer opzetten.

De reis verloopt ten slotte zonder moeilijkheden : we rijden met een maximumsnelheid van 140 km/h op het Belgische net en 160 km/h op het Franse. We lopen alleen twee minuten vertraging op bij aankomst wegens werken in de buurt van



F. THOMAS



F. THOMAS

het station. Dat moet je voor de TGV over hebben.

Eindelijk gaan we wat kunnen uitblazen!

« Niet zo haastig! » maakt Jacques me duidelijk. We moeten nu het stel opdrukken naar een rangeerbundel op zowat drie kilometer van het station. Daar moeten we de ruitjes voor de EC 83 ophalen en aan het perron brengen.

Ons programma ligt dus vast : vertrek naar de rangeerbundel om 9 u. 55, terug aan perron om 11 u. 50.

Boterhammen en koffie zijn dus voor straks!

De rangeringen voor het opstellen en aan perron brengen worden uitgevoerd door kop te maken met een maximumsnelheid van 30 km/h. Het gaat snel en maakt indruk : een bediende van het station staat aan het andere eind van het treinstel en geeft met geluidssignalen in de stuurpost de bevelen tot stoppen of rijden! De bestuurder rijdt dus op de tast.

Na dit alles verorberen we gauw ons lunchpakket. Ik heb zelfs de tijd om even een paar foto's te maken.

Dan is het weer tijd, en de schouwer komt opdagen voor de gebruikelijke remproef.

Het Belgische controlepersoneel dat de trein begeleidt, overhandigt ons het E 286. We kunnen nu huiswaarts.

Zoals bij de heenreis concentreer ik me op de seinen die mij links voorbijschieten, maar ik voel de vermoeidheid opkomen : mijn ogen prikken. Het is 13 u. 10. Moeizaam schenk ik me een kopje koffie in : niet zo eenvoudig in een locomotief die met 150 km/h voortraast.

14 u. 38 : tot mijn tevredenheid zie ik Brussel met de Zuidertoren aan de horizon opdoemen.

Om 14 u. 40 stipt staat de trein aan het perron.

Daarna moet de locomotief nog op een doodlopend spoor worden geplaatst, en zijn er nog de bewerkingen voor het buitendienststellen en voor het aandrukken van de handrem. We gaan dan de dienstregeling en het werkblad afgeven op de koerdienst.

We slaan nog een praatje met de bestuurder planton in het bestuurderslokaal. Het is 15 u. 10 geworden. Het zit erop voor vandaag!

Oef! Mijn hoofd gonst, ik voel me geradbraakt en ten einde krachten. Doodmoe. Jacques lacht. Voor hem is dat routine. Wanneer ik nu als pendelaar de trein neem, doe ik dat nooit meer zonder te denken aan de man die waakt over ons comfort en onze veiligheid. □