

NAAR FANTHOMAS

TREINEN SCHADUWEN

Bestuurder en spoorlegger zijn typische spoorwegberoepen. Begrijpelijk dus dat we voor deze rubriek « Beroepen bij het Spoor » met hen zijn begonnen. Dat is echter geen reden om de andere spoormannen te vergeten : er zijn nog heel wat mensen die met grote nauwgezetheid taken vervullen zonder de welke het spoorwegverkeer niet denkbaar zou zijn.

Dat mag zeker gezegd worden van de seingever over wie we het vandaag zullen hebben.

Een beetje onopvallend, in alle bescheidenheid zou je kunnen zeggen, doen ze hun werk, maar om het verkeer in goede banen te leiden zijn ze echt onmisbaar. Teruggetrokken in een seinhuis of ergens in een station hebben ze als enig gezelschap een bedieningstafel vol knoppen, hendels, meldlampjes en nog meer van die dingen. Ik ben daar helemaal niet in thuis, dus heel die apparatuur zegt me niets.

Met het beroep van bestuurder en dat van spoorlegger was ik nog enigszins vertrouwd (zo vond ik voor het eerste enige houvast in de verkeersregels, voor het tweede in het tuiniersvak, hoewel dat misschien vreemd klinkt). Maar het beroep van seingever heeft voor mij iets geheimzinnigs om niet te zeggen iets afschrikwekkends. Zo vind ik mijn gids Jean-Pierre maar net tot deze wereld behoren...

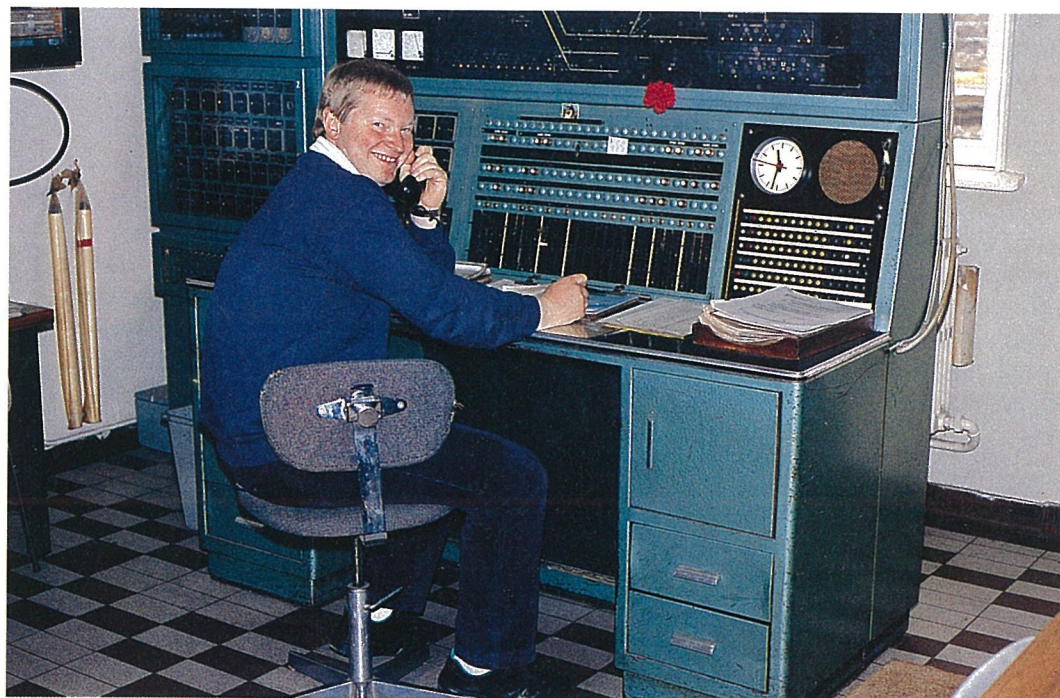
Neen, wees gerust, hij is volkomen normaal. Jean-Pierre is een goede spoorman, huisvader... maar hij werkt onder een aanhoudende stress. Hij begint met te vertellen hoe zijn loopbaan begon, en waarschijnlijk hebben de meeste van zijn collega's seingever dezelfde weg afgelegd.

Jean-Pierre is nog nieuw in het vak want hij kwam pas in 1981 bij de Maatschappij werken.

EERSTE FASE

De opleiding

Die opleiding wordt gegeven in een schooltrein in Brussel-Noord. Deze « rijdende school »

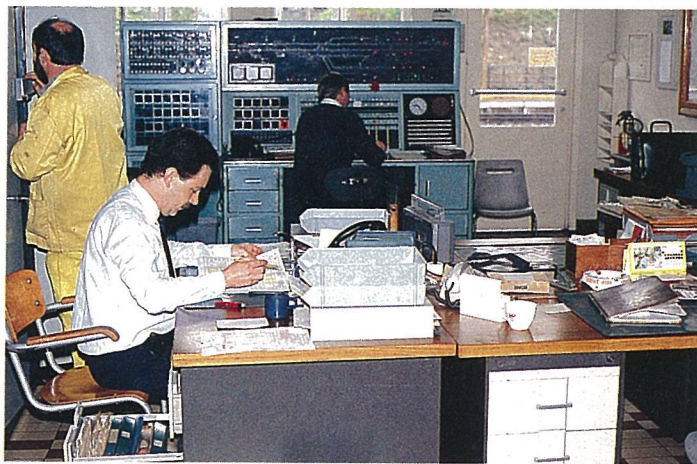


F. THOMAS

bestaat uit verschillende oude rijtuigen die als leslokalen zijn ingericht. In dat stadium zijn de lessen enkel theoretisch. Voor dat onderricht rijdt de trein van district tot district waar hij soms gedurende enkele werken blijft. In de lessen wordt alles bijgebracht wat de seininrichting en de verschillende types seinhuizen aangaat (die zijn in de rijtuigen van de schooltrein nagebootst). Die scholing wordt afgesloten met een examen waarvoor Jean-Pierre uiteraard geslaagd is.

TWEEDE FASE

Jean-Pierre wordt nu aangeduid in sector 29 van het station Ottignies. Daar volgt hij een nieuwe opleiding, een praktijkscholing ditmaal. Deze fase bestaat uit twee stukken, een algemene opleiding die geldt voor alle seinhuizen, en een die specifiek is voor de standplaats die de kandidaat-seingever zal toegewezen krijgen. Doel van de opleiding : de grondige kennis van de verschillende seinstelsels en de beheersing van de werkzaamheden. Dat betekent dat Jean-Pierre, die meestal dienst heeft te Waver, dat station heeft leren kennen als zijn broekzak, tot in



F. THOMAS

het kleinste detail : de seinen, de spooransluitingen, de spoortoestellen en de overwegen hebben voor hem geen geheimen meer. En omdat hij soms een collega moet vervangen in Terhulpen is hij ook met dat station volkomen vertrouwd.

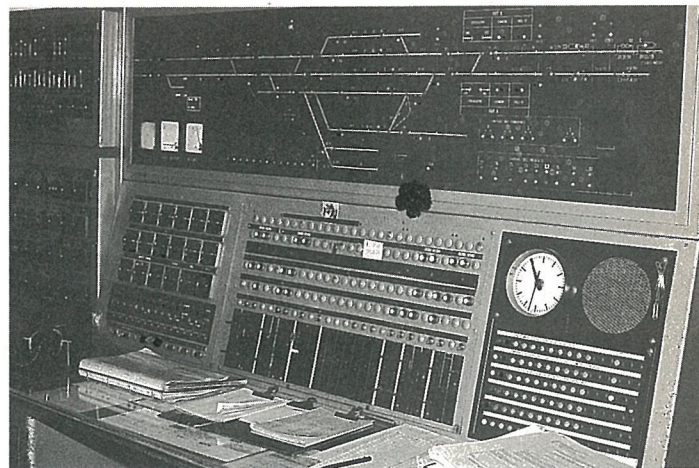
EEN VEELEISENDE JOB

Ik besloot Jean-Pierre te volgen bij zijn ochtenddienst, van 6 u. tot 14 u., in de week. De andere ploegen zijn uiteraard van 14 u. tot 22 u. en van 22 u. tot 6 u. Ik zeg wel in de week, want onze vriend werkt ook op

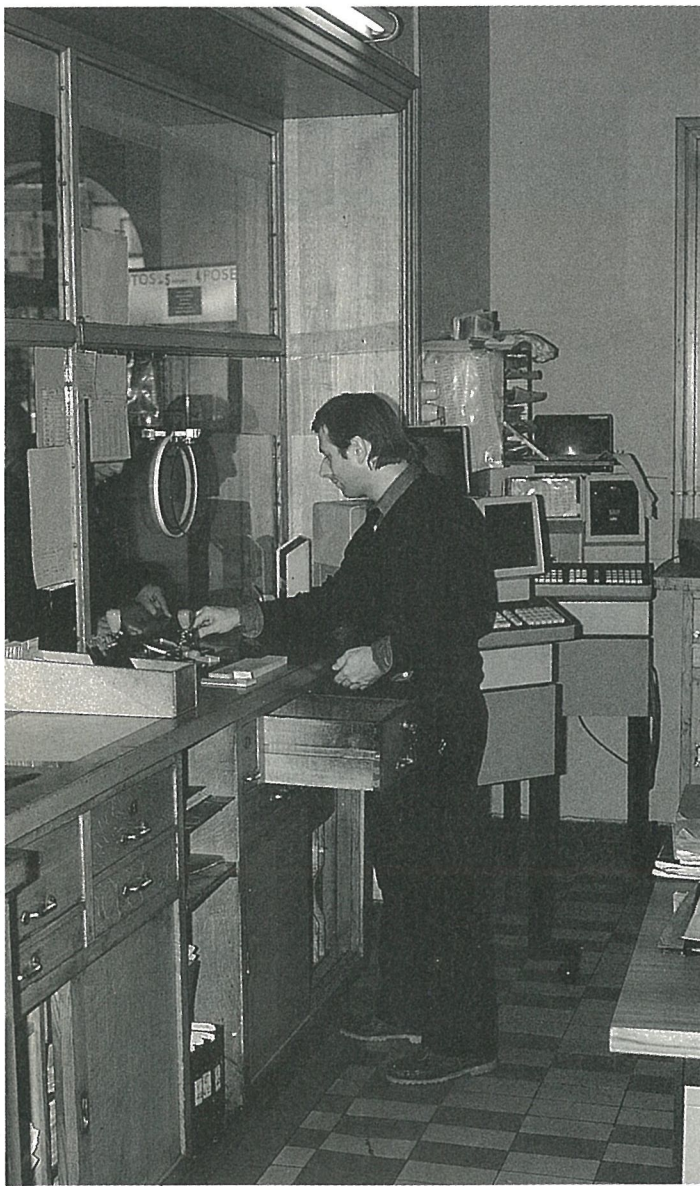
feestdagen en in het weekend. Meestal werkt hij 2 of 3 weekends per maand, maar dat kunnen er ook 4 worden! Hij heeft natuurlijk zijn inhaaldagen, maar een dag rust of CV in de week is toch niet hetzelfde als een weekend dat hij met zijn gezin kan doorbrengen. Het seingestel staat in Waver in het stationsgebouw, in het bureau van de onderstationschef. Er heerst een gemoedelijke sfeer maar het is er wel druk, want naast de chef en de seingever biedt het lokaal ook nog plaats aan een klerk van de beweging en een lader.



F. THOMAS



F. THOMAS



F. THOMAS



F. THOMAS

De typische stationsdrukte dus. Aan het loket is er aanhoudend contact met de talrijke reizigers. De post waarmee Jean-Pierre werkt, is er een van het alreiaistype uit de jaren zestig. Hij werkt nog met drukknoppen die dienen om de gekozen wisselstraten aan te leggen. Het werk van seingever bestaat er namelijk in de treinen te volgen op het lijnvak waarover hij toezicht moet houden (hoewel de dispatching voor een gedeelte van de lijn door groep Brussel wordt gedaan). Hij moet wisselstraten aanleggen, beveiligingen

vergrendelen, voorrang verlenen, tijdelijke wijksporen kiezen enz... Jean-Pierre is dus een onmisbare schakel die toezicht houdt over 15 (!) overwegen en een industriële spooraansluiting (SKODA). Er is ook nog iets bijzonders aan de hand met de seinpost van Waver : hij is de laatste Franstalige post vóór die van Sint-Joris-Weert. Dat betekent dat de telegrammen betreffende de veiligheid in de beide talen moeten worden opgesteld : buitendienststellingen,

onregelmatigheden, storingen... Hoewel Jean-Pierre meestal knoppen te bedienen heeft, moet hij ook formulieren invullen. Die papierwinkel is wel vervelend, maar het kan onmogelijk zonder. Het S 478 A is een boek waarin onze collega de treinen optekent die aankomen en vertrekken op spoor A (doorgaand spoor). Het S 478 B vervult dezelfde rol voor spoor B. Het E 890 is de agenda voor het doorseinen van de speciale treinen die niet in de gewone dienstregelingen voorkomen, zoals het buitengewoon vervoer. Tenslotte is er nog het boekje van de bestemmingen dat door de stationschef wordt bijgehouden. Daarin worden per dag de bewegingen van de treinen met hun toegangs- of doorgangssporen vermeld. Genoeg over formulieren! Naast die meest gebruikte zal ik er nog wel vergeten zijn, maar dat heeft hier nu minder belang. Zo hebben we zelf kunnen vaststellen dat Jean-Pierre helemaal niet zo'n rustig beroep uitoefent en dat hij heel wat verantwoordelijkheid draagt. De Maatschappij is zich daarvan bewust en organiseert voor die

bedienen ongeveer zes maal per jaar bijscholingslessen. Die moeten ervoor zorgen dat ze steeds beter de ter beschikking staande techniek gaan beheersen en nog doeltreffender over de veiligheid van de talrijke spoorreizigers kunnen waken. □



F. THOMAS