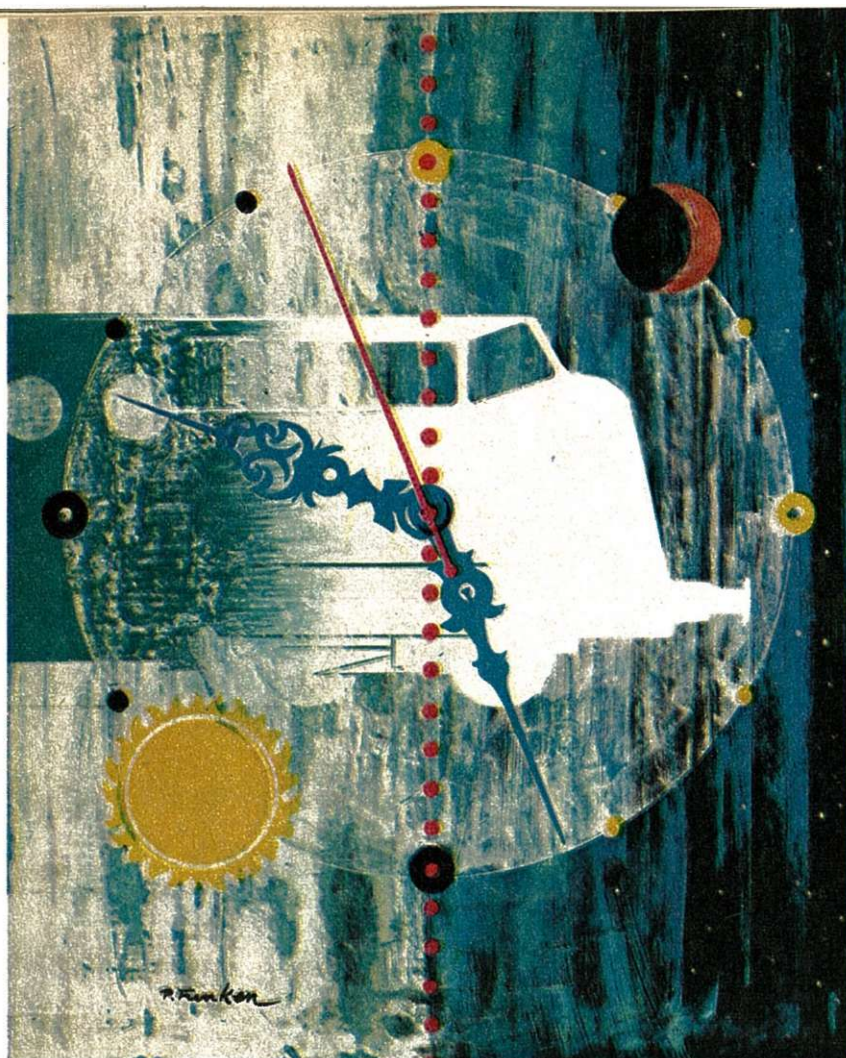


GESTUWD



In het begin werden er tal van monumentale uurwerken gebouwd. De bekendste hiervan, die wij thans nog kunnen bekijken zijn : de «Torre dell' Orologio» (1414) te Mantua ; La Grosse-Horloge (1447) van Rouaan ; de «Torre Maurizio» van Orvieto en de klok van de «Palazzo Publico» te Siena, beide uit de XIV^e eeuw ; het uurwerk van de Kathedraal van Munster (1550) en de klokken van de stadhuisen van München en Praag. Een bijzondere vermelding verdient de «Torre dell' Orologio» van Venetië, die in 1496 gebouwd werd door Pietro Lombardo. Deze toren bezit de uitgebreidste versiering ; boven de wijzerplaat is de «Aanbidding van de Drie Koningen» uitgebeeld en op het dak staan de «Mori» die op een klok slaan. Nader bij ons tijdperk, kennen wij ook de befaamde «Big Ben» van de Parlementsgebouwen te Londen, die in 1854 werd voltrokken.

In de XIX^e eeuw werd de elektriciteit op de uurwerken toegepast ; hun aandrijving geschiedt dan elektromagnetisch.

Geleidelijk werden de klokken en horloges verbeterd met al de snuffjes van de moderne techniek. Zij werden in alle vormen en afmetingen gefabriceerd en zelfs in juwelen verwerkt. De moderne horloge werd waterdicht, stof- en schokvrij, zelfs automatisch. Voor de blinden werden speciale wijzerplaten uitgedacht. De precisie nam voortdurend toe, want de mens begon berekeningen te maken die uiterst juist moesten zijn. Een volledig overzicht van al die verbeteringen kunnen wij niet geven : het zou ons te ver leiden. Wij zullen er slechts één enkele vermelden die, naar onze mening,

kan volstaan om de ingewikkeldheid en de precisie van de huidige klokken te bewijzen.

Onlangs werd door een groep geleerden van het elektronisch instituut van de wetenschappelijke academie te Praag, onder leiding van dr. Viktor Trkal, op basis van een quanta-generator een nieuwe klok ontworpen. De precisie ervan is afhankelijk van de frequentie-eenheid van de moleculengenerator en biedt slechts een afwijking van één seconde op 33.000 jaar ! Hier spelen de atomen dus een veel aangenamere rol dan in de beruchte bom.

De ver doorgedreven precisie in het afmeten van de juiste tijd is een eigenschap die men bij alle spoormannen terugvindt. Daarom, is hun eerste en grootste bezorgdheid een degelijke horloge te bezitten.

De horlogefabrikanten hadden zulks van stonden aan ingezien toen het spoor zich tot een echt spinneweb begon uit te breiden. Zij stelden dadelijk alle middelen in het werk om de spoormannen voldoening te schenken. Hun vertegenwoordigers kwamen de spoormannen vinden aan de uitgangen van de stations, depots, werkplaatsen en werven, met een ganse collectie stevige, preciese zakhorloges, die, met een dikke ketting in roestvrij staal, aan het vestzakje of aan de revers van de jas werden vastgemaakt. Soms staken die horloges in een ijzeren doosje met een venstertje in een soort mica of plexiglas, om ze tegen het stof te beschutten. Meestal stond op de wijzerplaat of de achterzijde een mooi stoomlocomotiefje afgebeeld...

DOOR DE TIJD

De oudere spoor mannen onder ons zullen zich nog wel herinneren dat in België weldra één enkel merk van zakhorloges, al de andere schier volledig had verdrongen. Het was dat van de Zwitserse Rosskopf-fabriek (1).

Hoe dat mogelijk was? Wel, hier volgt de uitleg zoals hij mij gegeven werd door een gepensioneerde spoorman, die de bloeitijd van die horloges heel goed heeft gekend.

Een spoorarbeider kreeg een Rosskopf-horloge ten geschenke van een familielid dat een voor die tijd uitzonderlijke reis naar Zwitserland had gemaakt. Hij toonde het pronkstuk natuurlijk aan zijn werkmakers. Deze werden niet alleen getroffen door de stevigheid en de precisie van het horloge, doch stonden vooral in bewondering voor het blinkende staal en nog meer voor het fraaie stoomlocomotiefje dat met blauwe trekken in het witte porselein van de wijzerplaat was getekend. Wat hadden zij toch graag ook zo'n horloge gehad!

Hier is een goede stuiver te verdienen, dacht onze spoorarbeider en hij bestelde zes «Rosskopfs» in Zwitserland. Meer durfde hij niet wagen met zijn karig loontje. Doch, kijk, de zes horloges gingen vliegensvlug van de hand en met de opbrengst van hun verkoop bestelde de pientere man er nu ineens twaalf! Ook deze werden als broodjes verkocht en de nieuwbakken handelaar besloot onverschrokken op de ingeslagen weg voort te stappen.

Zo werd hij de stichter van een horlogezaak die zich gestaag uitbreidde. Hij liet weldra zijn baantje bij het spoor schieten om zich nog alleen bezig te houden met de uitbouw van zijn horlogewinkel die een van de bekendste in België zou worden, mede dank zij de ongebreidelde bewondering van de spoor mannen voor de Rosskopf-horloges.

Ik weet niet of dit verhaal volledig met de werkelijkheid strookt, maar... zelfs indien het niet waar is, als uitleg is het toch fijn gevonden en de meest waarachtige vertelsels zijn daarom nog niet altijd de mooiste...

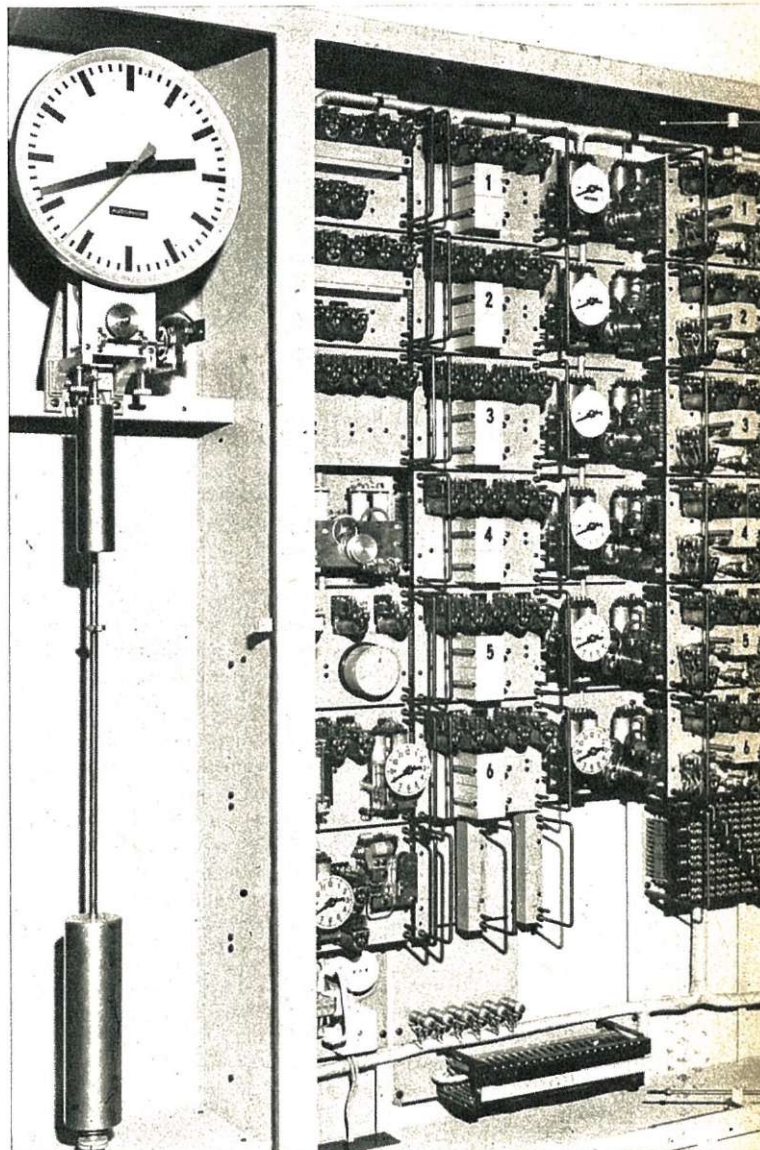
Laten wij nu nog even nakijken hoe het uur bij de N.M.B.S. zo nauwkeurig mogelijk gehouden wordt.

In het begin liepen alle klokken natuurlijk afzonderlijk en hing hun regelmatige gang alleen af van de nauwgezetheid van het personeel en van het vakmanschap der uurwerkmakers. Zodra de elektriciteit haar intrede deed, kwam ook hierin een nuttige verandering.

Weldra werden de uurwerken uitgerust met elektrische contacten die zich elke seconde, halve minuut of minuut sloten. De gang van een groot aantal eenvoudige horloges kon alsdan gecontroleerd worden door een regulator of moederklok die de contacten deed sluiten. Al die klokken gaven steeds met volle zekerheid hetzelfde uur aan. Om de moederklok na te zien en te regelen, moest de verantwoordelijke bediende zich, echter, nog van een «zakchronometer» bedienen.

In 1922-1925, werd de dispatching op ons net ingevoerd en namen deze gelegenheid te baat, om van uit dit centrale punt, het juiste uur naar alle stations van de lijn over te scinen langs de

(1) Dit is geen publiciteit. Deze fabriek is er een onder de honderden in Zwitserland, doch de Rosskopf-horloges waren in die tijd op ons net zodanig gekend dat de eigen naam Roskopf, zonder enige andere toevoeging, het symbool werd van het spoorwaghorloge bij uitnemendheid.



DE VERBETERKLOK TE BRUSSEL.

speciale telefoonlijnen. Wanneer zijn klok juist 8 of 15 uur aanduidde, duwde de dispatcher op een «uursleutel» die een speciale code uitzond. In de stations regelden de bedienden dadelijk hun horloges op de juiste tijd. Dit middel was evenwel verre van volmaakt, want er kwamen nog te veel mensen tussenbeide.

Omstreeks 1948, werd de «uursleutel» vervangen door een automatische bediening waarvoor het moeduruurwerk zelf zorgde, door middel van een nokschijf voorzien van de nodige contacten. Daarna werd een afstandsbediening uitgewerkt, waarmee de moederklokken zelf op het juiste uur kunnen worden gezet. Thans

wordt dagelijks, om 13 uur, een hele reeks moederklokken automatisch bijgeregeld. Men gebruikt daarvoor de telefoonkringen van de gepupiniseerde kabels.

Eén enkele verbeterklok, opgesteld te Brussel, die zelf voortdurend door het Koninklijk Observatorium van Ukkel gecontroleerd wordt, zendt de nodige impulsen uit. De moederklokken schakelen zich dagelijks, een paar ogenblikken vóór 13 uur, automatisch in op de stroomkringen voor bijregeling. Zij vangen de door Brussel uitgezonden impulsen op, regelen zich nauwkeurig en vertrekken dan weer in vrije loop voor een nieuwe dag. De secundaire uurwerken slepen zij aanhoudend mee, zodat overal een volmaakt synchronisme heerst.

Dat onze klokken met zulke perfecte eenstemmigheid tikken, hebben wij te danken aan onze technici en vaklieden, die steeds op de bres staan om door onverdroten zorgen en bestendige technische verbeteringen het spoorwaguur in ere te houden.

HOOFDSTUK IV

*In het verleden ligt het heden,
in het nu wat komen zal.*

W. BILDERDIJK.

DE GEEST EN DE TOEKOMST

Het spoorwegberoep is het beroep van de stiptheid.

Het spreekt vanzelf dat in geen enkel beroep de tijd volkomen uit het oog mag worden verloren. «Time is money», zeggen de Britten en niemand zal hun ongelijk geven. Maar in tal van ambachten kan de ene of andere bewerking wel wat uitgesteld worden. Voor de spoormannen is dat nooit het geval. Zij moeten het uur onverbiddeijk eerbiedigen. Zij kunnen of mogen nooit een loopje nemen met de tijd. Zodra het ingewikkelde raderwerk van het spoor in beweging komt, mag geen enkele hapering meer optreden of heel de organisatie loopt in de war: aansluitingen kunnen niet meer tot stand komen, de treinen hinderen elkaar onherroepelijk, de veiligheid bestaat niet meer.

De spoorman leeft onder de eeuwige dwang van het uur. Al zijn daden en gedachten worden ervan doordrongen. Hij kijkt zo maar niet vlugweg, verstrooid naar zijn horloge. Neen, hij brengt het, met gemeten bewegingen, voor zijn ogen, bekijkt het met een speurende blik, frons zijn voorhoofd in een cijferende plooi, wikt en weegt de gevolgen, treft dadelijk zijn beslissingen en bergt zijn horloge dan weer weg, bijna vol vroomheid alsof het een heilige relikwie is, die hem in alles bijstand en kracht moet schenken.

Zijn taal is doorspekt met uitdrukkingen die uit zijn tijdsgebruik werden afgeleid. De spoorman telt de uren niet van één tot twaalf, zoals de gewone sterveling. Voor hem lopen de uren, integendeel, van 0 tot 24. Hij vindt dat zo terug op alle officiële documenten en, als hij met zijn makkers praat, dan past hij die gulden regel ook toe.

Voor hem bestaat middernacht niet. Het is 0 uur wanneer de trein vertrekt; maar als hij aankomt, dan wordt het 24 uur. Daarom ook, spreekt hij nooit over de middag, maar wel van 12 uur.

De vrouwen en kinderen van de spoorman nemen die gewoonte alras over en het zijn vooral de vrouwen van het stuur- of controlepersoneel die, op het gebied van de woordenkeus, het meest de spoorwegtaal benaderen. Zij leven immers het innigst mee met het volle spoorwegleven, op alle uren van dag en nacht.

Als de spoorman het uur aanduidt, dan is hij steeds uiterst precies. Hij zal nooit zeggen hoe laat het «ongeveer» is. Neen, die slordigheid kent hij niet. Zijn mededeling is zo stipt als de klok zelf: «Het is 12 u. 53» zegt hij, op de minuut af. Nooit zal hij de tijd afronden. De minuten zijn immers veel te kostbaar. Hij kent de waarde ervan. Heeft hij er gisteren geen paar ver-

loren, omdat die duivelse remmen vastzaten? Wat heeft hij zich moeten inspannen om ze weer in te lopen! Het was een eenzaak, maar het ging toch niet zonder veel moeite en een klein beetje geluk!

«Op het uur zijn» en «het uur doen» zijn uitdrukkingen, die niet in een gekuiste taal voorkomen. Toch vormen zij het hoofdthema van de dagelijkse gesprekken der spoormannen. Wat al inspanningen, wat al krachtoeren, wat al offers, worden er achter de schermen van het spoorwegbedrijf volbracht door al die stoere kerels, om al de treinen op het uur te laten rijden. Hun hele bedrijvigheid, hun gedachten en hun leven spitsen zich hierop toe.

In de locomotievendepots moeten de sleeptuigen op tijd klaar zijn, in de stations dienen de rijtuigenstellen en wagenreeksen gevormd en ter plaatse gebracht te worden vóór het uur van vertrek. Ondertusschen moet het spoor geschikt zijn om de treinen zonder vertraging door te laten. De seinen moeten op veilig staan en geen enkele hinder mag de stuwende kracht fnuiken.

Om de hartkloppingen van het spoor immer in hetzelfde ritme te houden, werd de spoorman goedschiks een gewillige slaaf van het uur. Maar de betoverende dwingelandij van de tijd houdt niet alleen de spoorman zelf in haar greep. Heel zijn gezin leeft met hem in hetzelfde overweldigende ritme en in dezelfde sfeer van stiptheid.

De spoorweg moet dag en nacht kunnen werken. Daarom is hij verplicht de meeste van zijn arbeiders in een ononderbroken kringloop van opeenvolgende prestaties aanwezig te houden. De ploegen die de zogenaamde «drie-maal-acht»-diensten moeten uitvoeren, voelen maar best welke deze organisatie heeft op het normaal verloop van hun gezinsleven.

De vader is niet altijd thuis op het uur van de maaltijden, zodat de moeder, noodgedwongen, vaak tweemaal per dag de spijzen moet gereedmaken. De voormiddagdienst, van 6 tot 14 uur, brengt niet te veel moeilijkheden en last mee, want men is dan nog een goed stuk van de dag thuis. Ook de namiddagdienst (van 14 tot 22 uur) is niet te erg, behalve 's Zondags, want dan is de huiselijke gezelligheid met vrouw en kinderen, die allen voor eenmaal samen zijn, volledig naar de vaantjes.

Maar die verwenste nachtdiensten! Een hele week zo 's nachts van huis te moeten zijn, met de vaak in de ogen en een maag die niet meer weet wanneer zij moet van honger roepen! Die nachtdiensten zijn een obsessie, een spookbeeld voor de huismoe- ders. Al hun werk, dat zij flink hadden geregeld en uitgestippeld, ligt hiermee volkomen overhoop. En hoe kan je nu aan de kinderen wijsmaken dat zij stil en zoet moeten zijn terwijl vader overdag slaapt?

Het rijdend personeel is er nog erger aan toe. De dienstregeling van de vader en het tijdsgebruik van het gezin stemmen hier in het geheel niet overeen. De treinen rijden op elk uur van dag of nacht. De behoefte aan hun diensten stijgt zelfs met de uren en de periodes waarin de gewone mens rust of vakantie neemt. De mannen van het stuur- en controlepersoneel zijn immer op de baan. Zij slapen, eten en drinken op onregelmatige tijdstippen; zij krijgen hun rustdag of vakantie wanneer de beurtregeling het mogelijk maakt.

In dergelijke gezinnen speelt de vrouw een overwegende rol. Zij draagt op haar schouders de volle verantwoordelijkheid voor de opvoeding van de kinderen, want vaak moet het gezinshoofd vertrekken voor een nieuwe reis juist op het ogenblik dat zijn gezag het meest nodig is.

Al die lasten en gebondenheid draagt de spoorman met een blij gemoed. Hij is er trots op de dienaar van de tijd te zijn, want hij weet dat zijn werk mooi is en dat uit zijn gezwoeg de welvaart van zijn volk gebaard wordt.

In saamhorige broederlijkheid staan daarom de spoormannen naast elkaar, stevig als een dijk, sterk als titanen, allen beziel met dezelfde geest van stiptheid en dezelfde drang tot dienen.

Zie daar trekken zij voorbij in dichte drommen! Zij die stalen sporen leggen en tunnels graven, zij die bruggen trekken over dal en rivier, zij die seinen doen pinkelen langs de baan en ook de schildwachten wakend over hun zwoegende broeders. Daar zijn de machinisten op de ronkende locomotieven, daar de stokers met hun zwart en glimmend gelaat, daar de wachters op de denderende treinen. Ginder stappen de rangeerders tussen de knarsende wielen, de stationsfacteurs langs de lange wagenreeksen en verschijnen de laders blij torsend hun zware lasten. In de werkplaatsen staan de mannen die het ijzer smeden in vonkenregens, die de zagen doen zingen in het hout, en lopen ook de elektriciens met hun nieuwe tuigen...

Overall, zowel in de stations, de depots, de werkplaatsen, de bureaus, als tussen de sporen, sturen, rekenen, tekenen, bevelen, controleren, denken, schrijven, hameren, nagelen, timmeren, zagen, verven, schaven, lassen, klinken, drijven, draaien, gieten, smeren, of wegen de spoormannen, hun geest en daden eeuwig gericht naar de tijd, hun onverbiddelijke meester.

Het enige doel van hun drukke en vaak ondankbare werk is de zoete voldoening te kunnen smaken van een keurig volbrachte taak: de treinen, zonder incidenten, laten rijden op het preciese uur.

(Wordt voortgezet.)

Karel VANOOTEGHEM.



DE SPOORMAN
LEEFT ONDER
DE EEUWIGE
DWANG
VAN HET UUR.

(Foto G. Nicolay.)

"DE OLIFANT" IN HET PALEIS

Op verzoek van het comité dat de tentoonstelling « Leopold I » organiseert, wordt de maquette van de locomotief **De Olifant** thans op een binnenhof van het Koninklijk Paleis geëxposeerd.



Op 5 mei 1835 vertrokken **De Pijl**, **De Stephenson** en **De Olifant** achtereenvolgens uit het station Brussel-Groendreef naar Mechelen, maar alleen **De Olifant** keerde naar de hoofdstad terug met 30 wagons waarin 900 reizigers plaats hadden genomen.

De machine die in het Paleis geëxposeerd wordt, is een levensgrote, houten maquette van de originele locomotief, maar zij heeft reeds haar geschiedenis. Gebouwd te Mechelen voor de tentoonstelling van 1935, moest zij heel wat doorstaan tijdens de oorlog en werd zij erg toegetakeld bij het bombardement van de C.W. Na haar herstelling prijkte zij sedertdien op verschillende tentoonstellingen. Haar overbrenging naar het Paleis deed talrijke problemen oprijzen: men moest ze opknappen, haar een stevig raam bezorgen, een sleepvoertuig uitrusten en een eigentijds spoor bouwen, voorzien van rolwieltjes, om ze haar bestemming te laten bereiken. Om het vervoer te ontwijken, gebeurde de reis 's nachts. Onder het wakend oog van de politie en het helle zoeklicht van de T.V. schoof **De Olifant** behoedzaam verder onder de rijdraden van de tram en belandde aldus, op een mooie nacht, gaaf en ongedeerd in het Koninklijk Paleis.