

DE HUISGODEN, BESCHERMERS VAN HET STATION

|| || || Christine Opdecam

© NMBS-Groep/D. Moiré



Raoul Hennaut is bij de spoorweg begonnen op aanraden van zijn vader, zelf een spoorwegbediende: "Rijk zul je nooit worden maar je zult ook nooit honger hebben!" werd hem verteld. Hij was toen 25 jaar en had al werk bij een bank, een risicoberoep volgens zijn vader, die de grote crisis van 1929 had meegemaakt. Op 31 januari 1948 sloot hij zich als tijdelijk wachter aan bij de grote familie van de spoorwegbedienden.

Een jaar later werd hij definitief aangeworven. Na selectieproeven met taalexamen om in Brussel te werken, werd hij achtereenvolgens klerk 3e klasse, stationsbode 2e klasse, opsteller, o/stationschef 1e klasse, adjunct-stationschef, stationschef 1e klasse, 1e adjunct-stationschef, stationschef 1e klasse, en daarna eerste stationschef¹ in Brussel-Zuid. Hij was de laatste die deze graad had, want daarna werden de stations gehergroepeerd per zone en vervolgens per regio. Je werd dan zonechef of regiomanager.

Het Spoor: vertel ons eens in het kort over je eerste stappen bij de maatschappij.

Raoul Hennaut: het was heel simpel. Zodra je een post had, kreeg je een opleiding op de werkplek, daarna ging je snel over tot de praktijk. Je werd bijgestaan door een oudere werknemer bij wie je terecht kon met je vragen – dat werd zelfs aangemoedigd! - maar je

kreeg al spoedig meer zelfstandigheid. Als opsteller kwam je tijdens de volledige stage (één jaar), terwijl je je werk uitvoerde, in alle diensten terecht om zo het beroep in al zijn aspecten te leren kennen. Je volgde ook cursussen aan de vakschool die werden afgerond met een examen.

Voor mij was dat in Brussel-Noord, waar ik mijn stage als opsteller heb gelopen. Ik had het geluk om te worden opgeleid door een adjunct-stationschef van wie ik veel heb geleerd.

Het Spoor: vertel ons eens wat meer over het beroep van stationschef².

Raoul Hennaut: het was een veelzijdig beroep. De stationschef was tegelijk toezichthouder, personeelschef, stationsvertegenwoordiger, commercieel vertegenwoordiger en chef van de spoorwegpolitie binnen het gebied van de stationsinstallaties enz. Het is heel eenvoudig: de rode kepie (die een stationschef droeg vóór de splitsing van de maatschappij in drie entiteiten) was de persoon die voor alles instond! Zo zag het spoorwegpersoneel hem in elk geval! Met reden trouwens, want hij moest op alles letten en zo nodig persoonlijk tussenkomen. Zo moest hij ervoor zorgen dat er bekwame seingevers in het seinhuis waren, dat het verkeer vlot verliep, bij een ongeval moest hij de veiligheidsdiensten oproepen en autobussen vorderen, hij moest de wachtrijen aan het loket beheren, ervoor zorgen dat het materiaal op tijd naar de werkplaats werd gestuurd voor kleine en grote onderhoudsbeurten, dat de installaties proper en veilig waren, en hij moest zelfs hoge ambtenaren en hoogwaardigheidsbekleders volgens het protocol ontvangen. In sommige kleine stations moest hij ook dagelijks de brievenbus ledigen, de expresszendingen voor de postdiensten aannemen, en via de dispatching³ de metingen van het weerstation, als er een in de buurt was, naar het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) doorsturen.

Hij had ook een mandaat van gerechtelijk inspecteur, d.w.z. dat hij processen-verbaal kon opmaken tegen iedereen die een misdrijf pleegde in het station en tot op 20 m van de vrije rand ervan. Kortom, hij had tal van verantwoordelijkheden en oefende een reëel gezag uit, zelfs over het personeel dat tijdelijk in de installaties van

1880

Opening van de kabelspoorweg naar de top van de Vesuvius

1881

In Tombstone, Arizona vindt het beroemde gunfight at The O.K. Corral plaats

1882

Inhoudiging van de St.-Gothardtunnel

1883

De Orient Express begint aan zijn eerste rit

1884

De Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen wordt opgericht



De stationschef had tal van verantwoordelijkheden en oefende een reëel gezag uit.

zijn station verbleef: wachters van een buitenlandse spoorweg, bijvoorbeeld. Dergelijke verantwoordelijkheden vereisten de beheersing van de volledige reglementering⁴. Dat wil zeggen dat we het grootste deel van onze vrije tijd al lezend en studerend doorbrachten. Ik kan je wel zeggen dat de reglementen een vast plaatsje op mijn nachtkastje hadden...

Het Spoor: het was een veeleisend beroep maar het werd erg gewaardeerd!

Raoul Hennaut: precies! Het was zeker veeleisend. Zo moest de stationschef binnen een straal van maximum tien kilometer rond het station wonen waar hij zijn functie uitoefende om binnen het uur ter plekke te kunnen zijn als er zich een incident of een ongeval had voorgedaan. Dat was een conditio sine qua non om de post te krijgen. Hij werd ook getest op zijn leiderscapaciteiten. Het volstond niet om de reglementen uit het hoofd te kennen, hij moest respect kunnen afdwingen bij zijn collega's die er soms, door hun leeftijd en ervaring, meer van afwisten dan hun pas bevorderde chef!

De stationschef kon er ook voor kiezen om in het station te wonen, maar in dat geval was zijn beschikbaarheid haast onbeperkt! Als hij 's nachts werd opgeroepen, had hij pas op het "geschiktste" moment recht op recuperatie, d.w.z. als de continuïteit van de dienst niet in het gedrang kwam.

Voordat de vaste seininrichting voor tegenspoor bestond, kon hij er echter toe worden verplicht om in een ambtswoning, in het station of in de directe omgeving ervan, te verblijven als het station tot taak had om tussen te komen bij de invoering en het verloop van een

"toevallige" dienst op enkelspoor of als een bewakingsbediende "rode kepie" niet 24u/24 voorzien was.

Hij was dan wel de baas in zijn station, hij moest niettemin rekenschap afleggen aan de directie⁵. Zogenaamde organisatiemonitoren kwamen controleren of de middelen op de productie waren afgestemd. Als bleek dat het tijdsgebruik van een klerk van de beweging, bijvoorbeeld, periodes van inactiviteit⁶ vertoonde, al was het maar een kwartier, dan werd zijn werk herschikt of werd het aantal personeelsleden verminderd. Niemand hield van die monitoren die we onder elkaar de bijnaam "acceleratoren" gaven!

De stationschef had ook een grote verantwoordelijkheid wat de berekening van de productiviteitspremies betreft. Door de directie werden er immers voor elk station quota vastgelegd op basis van de klachten en van de resultaten. Je mocht je aandacht dus niet laten verslappen!



© NMBS-Groep/D. Moinit

Alain Jacques is geen groentje in het beroep. Hij is inmiddels bijna pensioengerechtigd maar heeft de laatste gedaanteveranderingen van onze spoorwegen meegemaakt. Hij is dus een bevoorrechte getuige. Net als zijn oudere broer ging hij bij de spoorwegen omdat zijn vader er werkte, maar hij is jonger begonnen: op zijn 15e als berichtenbesteller in Bergen. Dat was in 1968.

1885

Aankomst Vrijheidsbeeld in New York; de oprichting is voor 1886

1886

Coca-cola wordt gelanceerd

1887

L. Zamenhof publiceert de taal Esperanto

1888

George Eastman registreert de naam Kodak voor zijn eerste camera

1889

Opening van de Eiffeltoren én de Moulin Rouge in Parijs

Het Spoor: vertel ons eens in het kort over je eerste stappen bij de maatschappij.

Alain Jacques: ik heb onmiddellijk mijn contract van berichtenbesteller ondertekend nadat ik enkele vragen over de veiligheid correct had beantwoord: "Je loopt te voet langs de sporen. Welke voorzorgsmaatregelen moet je nemen?" "Dezelfde vraag maar nu rijd je met de fiets!". Ik geef toe dat ik een voordeel had: mijn vader had me goed getraind! In die tijd moest elke berichtenbesteller drie jaar lessen volgen waarvan een volledig jaar in Brussel, Brabantstraat, in de vakschool. Maar aangezien ik de vereiste leeftijd had, kon ik mijn examen van klerk voorleggen.

Ik heb dus niet de volledige opleiding gevolgd, want ondertussen werd ik als exploitatieklerk aangesteld in Bergen. In 1970 heb ik de cursussen van de beweging gevolgd die drie maanden duurden. Van de eenentwintig cursisten waren er slechts drie geslaagd, waaronder ikzelf. Je moest inderdaad heel de reglementering kennen. Ik heb dan als klerk van de beweging gewerkt in Courcelles-Motte, de voorhaven van Charleroi. Daarna ben ik via selectieproeven opgeklommen tot mijn huidige graad, adjunct-stationschef bij Infrabel.

Het Spoor: vertel ons eens wat meer over het beroep van stationschef.

Alain Jacques: ik kan niet veel toevoegen aan hetgeen Raoul Hennaut heeft verteld over dezelfde periode (van 1968 tot 1988). De mensen werden aangetrokken tot de spoorwegen omdat de maatschappij meer dan duizend beroepen kon aanbieden: schouwers, ketelmakers, lampenisten, tuinmannen, enz. Omdat alles intern werd gedaan, had men alle talenten nodig. Vandaag is dat niet meer het geval, er worden veel dingen uitbesteed.

Onder meer door de informatisering en de komst van de hogesnelheidstrein is het aanzien van de maatschappij veranderd. Zo werd bijvoorbeeld in 1994 een protocoldienst opgericht om prominenten volgens de regels te ontvangen. Sindsdien is dit niet langer de taak van de stationschef.



▲ E/Stationschef in Charleroi-Zuid, ca. 1950

© NMBS-Groep

Verder werden de seinhuizen gefusioneerd: op termijn mochten er nog slechts twee per regio zijn, wat meebrengt dat er niet meer op dezelfde manier wordt gewerkt. Zo beheert het seinhuis van Brussel-Zuid het verkeer van de lijnen die vanuit het zuiden en het westen van Brussel komen. Als er problemen zijn moet er dus iemand van de toestand poolshoogte gaan nemen en dat kan in de piekuren soms enige tijd in beslag nemen... De veiligheid is er daarentegen door verbeterd.

Een heel ander aspect is dat de stationschef ook zijn juridische voorrechten en sommige van zijn bevoegdheden kwijtgeraakt is; deze bevoegdheden zijn nu ofwel aan de NMBS (Mobility of Europe voor reizigers, B-Cargo Operations voor goederen) ofwel aan de NMBS Holding (beheer van het patrimonium) toegewezen. Met andere woorden, hij heeft niet meer alle troeven in handen om de problemen op te lossen. Hij moet een beroep doen op andere diensten die niet meer onder zijn bevoegdheid vallen, zoals bijvoorbeeld voor het onderhoud van de werkplekken of de beurtregeling van het materieel.

1890

William Kemmler is de eerste mens die sterft op een elektrische stoel

1891

James Naismith vindt het basketbal uit

1892

Pierre de Coubertin lanceert het idee van de moderne Olympische Spelen

1893

Invoering in België van het algemeen meervoudig stemrecht

1894

De eerste Russische trein de *Courier* verbindt Kiev met Odessa (650 km)



© NMBS-Groep/L. Goossenaerts

▲ O/Stationschef in het station van Antwerpen-Noord in juli 2000

Het Spoor: hoe zijn die bevoegdheden vandaag verdeeld?

Alain Jacques: ik wil eerst even verduidelijken dat de regio Brussel-Zuid van Infrabel de vroegere regio's Noord en Zuid omvat. Voor de NMBS daarentegen blijven Noord en Zuid twee afzonderlijke regio's.

Bij de omvorming van de ex-NMBS tot drie entiteiten – NMBS Holding, Infrabel en NMBS – zijn de vroegere 'rode kepies', naargelang van de omstandigheden of uit eigen keuze van de bedienden, onderstationschefs of stationschefs bij Infrabel of onderstationschefs bij NMBS geworden. De eersten kozen voor een nieuwe kepie in de kleuren van Infrabel (voornamelijk blauw) terwijl de tweede de rode ⁷ kleur behielden. Dat zijn de mensen die je op de perrons ziet want het zijn zij die in de eerste plaats tussenkomen in het reizigersvervoer.

Bij Infrabel moeten er nog drie entiteiten onderscheiden worden: Infrastructuur zelf (seininrichting, drijfkracht, sporen, met andere woorden de vroegere directies Sporen en Elektriciteit/Seininrichting), Netwerk (onderhoud en vernieuwing van de infrastructuur, beheer van de regel- en veiligheidssystemen) en Toegang tot het Net (toewijzing van treinpaden en dienstregelingintervallen tussen de verschillende operatoren die op het netwerk⁸ rijden, strategie voor nieuw aan te leggen lijnen, vervoerplan).

Ikzelf werk als 1e adjunct-stationschef bij 'Netwerk' in Brussel-Zuid. Ik beheer het bureau van de werken (lopend onderhoud, investeringen op middellange en lange termijn, studies en uitvoering van de GEN-werkzaamheden) en de uitwerking ervan op het verkeer en op de stiptheid.

Het Spoor: hoe zie jij je beroep?

Raoul Hennaut: ik hou van mijn beroep maar nostalgisch ben ik niet. Mij zul je niet horen beweren dat het vroeger beter was. Het was anders, ook al blijft het beroep in wezen altijd hetzelfde. De tijden veranderen en je hebt altijd plus- en minpunten.

Het blijft in elk geval een veeleisend beroep omdat het één van de functies is die de veiligheid moeten waarborgen.

Alain Jacques: daar ben ik het volledig mee eens. Ik zou er nog aan willen toevoegen dat ons beroep voortdurend evolueert naarmate er nieuwe technologieën worden ontwikkeld. En er staan nog veranderingen te gebeuren, want met de liberalisering van het spoor zullen er nieuwe bevoegdheden moeten worden bepaald of beter verdeeld onder operatoren en infrastructuurbeheerder.

Wordt vervolgd, zoals men zegt...



¹ Het traject van Raoul Hennaut is typisch voor een spoorwegcarrière. Het was één van de vele troeven van de spoorwegen dat aan iedereen de mogelijkheid werd geboden om vooruit te komen.

² Stationschef wordt hier in zijn ruimste betekenis opgevat, namelijk bediende van de beweging met verantwoordelijkheden (rode kepie van de ex-NMBS). We moeten er trouwens op wijzen dat Raoul Hennaut voornamelijk in grote stations gewerkt heeft.

³ Gewestelijke treindienstleiding.

⁴ Die betrof de diensten reizigers, goederen, personeel, spoor, seininrichting, veiligheid, exploitatie, enz.

⁵ Van het Spoor, de Exploitatie, Financiële enz. naargelang van het geval.

⁶ De spreekwoordelijke "Dode tijd".

⁷ Die op termijn oranje wordt.

⁸ Waaronder de NMBS.

1895

De gebroeders Lumière draaien de eerste film voor de deur van hun eigen fabriek

1896

Eerste moderne Olympische spelen in Athene

1897

Een nieuwe kunstrichting ontstaat: oprichting van de *Wiener Secession*

1898

Marie en Pierre Curie ontdekken het element Polonium

1899

Aanvang bouw van het centrale koepelgebouw van het Centraal Station van Antwerpen, ontworpen door Louis Delacenserie