

## ALLE WEGEN LEIDEN

## NAAR DE SPOORWEGEN

||| ||| ||| Dominique Delair

© NMBS-Groep/D. Moiril



Jean-Claude Inkeleer is in 1974 bij de NMBS begonnen als spoorlegger-dagloner. Hij was toen 33 en had al een mooie loopbaan als arbeider in de privé achter de rug. Hij sloot zich bij de grote spoorwegfamilie aan uit noodzaak omdat hij bang was zijn werk te verliezen. Een stap waarvan hij nooit spijt heeft gehad!

#### Het Spoor: vertel ons eens over je eerste stappen bij de maatschappij.

**Jean-Claude Inkeleer:** ik ben begonnen als spoorlegger-dagloner bij IPV Charleroi. Zoals alle pas angeworvenen maakte ik eerst deel uit van een werkploeg. Vervolgens werd ik na enkele jaren opgenomen in een onderhoudsploeg. In 1983 ben ik naar Brussel-TT vertrokken als tijdelijk lader. In 1987 heb ik mijn functie als spoorlegger<sup>2</sup> weer opgenomen maar deze keer als statutair. Dat was in Brussel-Noord, waar ik tot mijn pensionering in 2005 ben gebleven.

#### Het Spoor: vertel ons eens over je beroep.

**Jean-Claude Inkeleer:** het was een beroep dat we ter plekke leerden. Je had er geen enkele specifieke bagage voor nodig, maar het vergde wel heel wat uithoudingsvermogen. Je moest in goede gezondheid verkeren: het ging immers om een fysiek beroep waarbij

je bovendien met ongunstige omstandigheden te maken had. Het mocht sneeuwen of vriezen, het werk moest worden uitgevoerd. De eerste maanden waren moeilijk. Niet toevallig werden de nieuwkomers bij de werkploegen ingedeeld. Zo wisten ze meteen waaraan zich te houden. De werkomstandigheden waren zeer zwaar: er was geen enkel comfort. Op grote werven was er bijvoorbeeld geen warm water om zich te

wassen en kleedkamers waren er evenmin. Buiten stonden er emmers met water, en in de winter moesten we het ijs breken... Alleen de moedigsten en de taaisten hielden het vol. De anderen namen na enige tijd ontslag, vroegen hun overplaatsing naar een onderhoudsploeg of namen deel aan selectieproeven.

In Brussel was ik in het begin de enige Franstalige in mijn ploeg. Ik had nooit onenigheid met mijn collega's. Ik heb me altijd goed geïntegreerd maar het was niet altijd gemakkelijk: we kwamen allen uit heel verschillende milieus en sommigen hadden zelfs in de gevangenis gezeten. In totaal waren er drie ploegen en er heerste een goede sfeer. We werkten veel in tunnels, 's nachts en in de weekends, meestal om de eenvoudige reden dat het verkeer overdag niet kon worden stilgelegd. Maar het was altijd op vrijwillige basis. Zelf had ik hier weinig moeite mee. Anders had ik immers niet tot mijn 52e dwarsliggers gelegd! Wat me daarentegen het minste beviel, was als ik de taak van schildwacht moest opnemen, want ik had, zoals men zegt, kriebels in de benen.



▲ Schildwacht op een lijn met hoorn en vlag

© NMBS-Groep

1900

Inhoudiging van de eerste metrolijn in Parijs

1901

Eerste telegrafische verbinding wordt gelegd door de fysicus Guglielmo Marconi

1902

Inhoudiging van de eerste stuwdam in Assouan in Egypte

1903

Eerste Ronde van Frankrijk

1904

Oprichting van de FIFA



▲ Verdubbeling van lijn 161

© NMBS-Groep/D. Moirnit



© NMBS-Groep/D. Moirnit

**Philippe Pelgrims is een ervaren baas-vakbediende. Hij heeft al 32 dienstjaren op zijn actief. Hij is bij de maatschappij begonnen als spoorlegger. Hij is spoedig gespecialiseerd spoorlegger en vervolgens baas-vakbediende sporen geworden. Hij behoort sinds acht jaar tot de ploeg van Tamines (arrondissement Charleroi).**

daarna als spoorlegger bij de NMBS<sup>1</sup> begonnen om aan werkloosheid te ontsnappen. Wat een wereld van verschil! De eerste dagen had ik het gevoel in de negentiende eeuw te zijn beland, zo rudimentair waren de werkomstandigheden: geen enkel comfort, geen sanitair, geen eetzaal... De toestand is beginnen te verbeteren in de jaren 80. Ik heb me onmiddellijk goed geïntegreerd en ben in 1981 gespecialiseerd spoorlegger geworden.

**Het Spoor: vertel ons eens over je beroep.**

**Philippe Pelgrims:** in het begin van mijn loopbaan was het werk nog heel fysiek: zowel het leggen als het opbreken van dwarsliggers of het ophogen van het spoor deden we hoofdzakelijk met onze handen.

**Het Spoor: vertel ons eens over je beginperiode bij de maatschappij.**

**Philippe Pelgrims:** ik heb eerst in de privé-sector gewerkt en ben

Er bestonden wel machines (onderstopmachines, kraagschroefmachines enz.) maar het is pas vanaf de jaren 80 dat er lichtingskranen werden opgesteld. Hierdoor werden de mensen van

**1905**

Muiterij op de Potemkin

**1906**

Een aardbeving in San Francisco heeft een kracht van 8,2 op de schaal van Richter

**1907**

In Finland worden voor het eerst wereldwijd vrouwen verkozen in het parlement

**1908**

De Belgische kamer aanvaardt het legaat Kongo van Koning Leopold II

**1909**

Eerste kanaalovertocht per vliegtuig door Louis Blériot

<sup>1</sup> We spreken over de NMBS vóór de herstructurering van 2005.

<sup>2</sup> De spoorleggers zijn in november 1993 gespecialiseerde vakbediende sporen geworden. (Bericht 28 PS/1994).

hun lastigste taken verlost. Dat neemt niet weg dat de machine de mens nooit zal vervangen; hij blijft immers voor tal van delicate taken onvervangbaar.

Als onvermijdelijk gevolg van de mechanisering verminderde het aantal ploegen en ploegleden. Zo waren er bijvoorbeeld tussen Jemeppe-sur-Sambre en Charleroi vier onderhoudsploegen, elk bestaande uit 25 mensen. Momenteel blijft er slechts één ploeg van 15 mensen over.

Als baas-vakbediende sporen is het mijn taak om de onderhouds- en speciale werken van mijn ploeg te organiseren en er toezicht op te houden. Ik probeer dit te doen als een goede huisvader, rekening houdend met ieders geschiktheden en affiniteiten om een goede ploeggeest te creëren. Ik heb een sterke troef: de ervaring die ik in de loop der jaren op het terrein heb verworven. Ik ken mijn mensen ook goed, en in de mate van het mogelijke verdeel ik de taken zo dat elk hierdoor optimaal kan presteren. Op die manier ben ik er zeker van dat het werk goed gedaan is en dat iedereen tevreden is.

Neem bijvoorbeeld het kiezen van de schildwacht. Zijn taak bestaat erin zijn collega's te waarschuwen wanneer een trein de werkzone nadert. Hiervoor is uiterste waakzaamheid vereist. Ik ga de opdracht dus niet toevertrouwen aan een bediende die verstrooid of ongeduldig is. Ik moet een kalm persoon kiezen die onder alle omstandigheden het hoofd koel houdt. Te meer daar hij gedurende zijn volledige prestatie (8 uur) op post moet blijven. Het kan natuurlijk gebeuren dat hij zich laat vervangen. Ideaal is om zo weinig mogelijk schildwachten op te stellen en hierbij een hoog veiligheidsniveau in stand te houden. In de meeste gevallen wordt er gewerkt met drie schildwachten: de eerste staat ter hoogte van de ploeg opgesteld terwijl de twee andere aan weerskanten van het werkterrein hebben postgevat. Ze communiceren onderling per radio en de waarschuwing wordt gegeven per claxon. Bij gevaar, als de trein moet worden tegengehouden, wordt overdag een rode vlag en 's nachts een lantaarn met vier kleuren gebruikt.

### Het Spoor: wat zijn je werktijden?

**Philippe Pelgrims:** normaal hebben we vaste uren, van 7.30 tot 16 uur in de winter en van 6.45 tot 15.15 uur in de zomer. Sinds een tiental jaren hebben we ons werkrooster echter moeten aanpassen aan de toename van het verkeer en de snelheid ervan. Het wordt

steeds moeilijker om overdag een spoor buiten dienst te stellen. We werken dus meer en meer 's nachts (22 u. – 6 u.) en tijdens de weekends. Dit tijdschema is vrij belastend omdat we absoluut vóór de doortocht van de eerste trein klaar moeten zijn met ons werk.



© NMBS-Groep/D. Moinil

**Jonathan Bosch is helemaal nieuw in de dienst. Hij is in december 2008 aangekomen na een aanwervingsproef van gespecialiseerd vakbediende sporen. Toch was hij niet voor dit beroep voorbestemd. Hij had boekhouding gestudeerd en niemand in zijn familie had zich ooit kunnen voorstellen dat hij handenarbeid zou verrichten en dit graag zou doen!**

### Het Spoor: vertel ons eens wat over het beroep.

**Jonathan Bosch:** ik sluit me aan bij wat Jean-Claude Inkeleer heeft gezegd. Het geldt nog steeds dat je dit beroep voornamelijk op het terrein leert. Tijdens de stageperiode krijgen we ook een theoretische en technische opleiding die wordt afgerond met een ondervraging. Net zoals mijn twee collega's werd ik bij mijn indiensttreding opgenomen in een ploeg spoorwerken. Ik heb me aan de werkomstandigheden moeten aanpassen – de tweede dag gaf de thermometer min vijftien aan! - en ik heb mijn plaats binnen de ploeg moeten zoeken. Niet altijd vanzelfsprekend voor een beginneling!

Hoewel het een fysiek en heel zwaar beroep blijft – er worden vandaag nog spoorstaven manueel verwisseld -, vergt het thans, met de invoering van de nieuwe technologieën, bepaalde intellectuele bekwaamheden. Sinds mijn indiensttreding had ik al de gelegenheid schildwacht te zijn. En ja, de eerste keer ben je behoorlijk onder de

#### 1910

De komeet van Halley scheert langs de aarde. Het einde van de wereld?

#### 1911

Hiram Bingham ontdekt de ruïnes van Machu Picchu

#### 1912

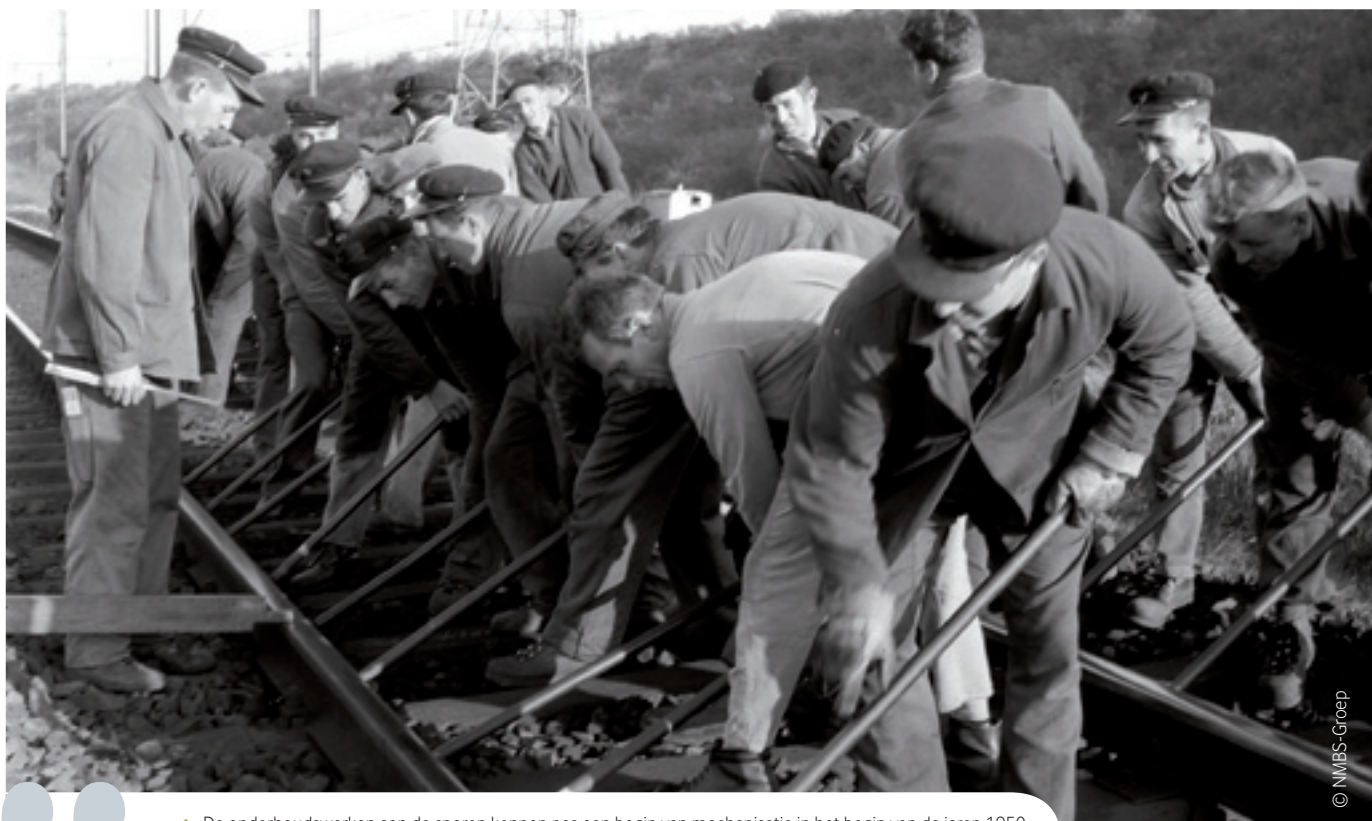
Ondergang van de Titanic

#### 1913

Opening van het grootste treinstation ter wereld: New York Grand Central Terminal

#### 1914

Jean Jaurès wordt in Parijs vermoord op de vooravond van de Eerste Wereldoorlog



© NMBS-Groep



▲ De onderhoudswerken aan de sporen kennen pas een begin van mechanisatie in het begin van de jaren 1950

Er wordt gewerkt tot op de millimeter nauwkeurig. « Bij benadering » is hier geen optie want de veiligheid staat op het spel.

indruk. Je voelt een grote verantwoordelijkheid op je schouders wegen. Een keer heb ik het initiatief genomen om een trein tegen te houden omdat de radio niet werkte. In een dergelijk geval geen getalm, er moet gehandeld worden!

#### Het Spoor: hoe kijk je vandaag tegen het beroep aan?

**Jean-Claude Inkeleer:** het werk vereist meer en meer intellectuele bekwaamheden. De mensen van mijn generatie en van eerdere generaties hebben veel last van rugpijn. Ik denk dat ze vandaag meer stress ervaren.

**Philippe Pelgrims:** ik sluit me aan bij mijn collega. Het beroep is meer en meer technisch geworden en vergt meer specifieke kennis. En om dit - in mijn ogen iets fundamenteels - nog mee te geven: het beroep is niet zo eenvoudig als het lijkt. Er wordt gewerkt tot op de millimeter nauwkeurig. « Bij benadering » is hier geen optie want de veiligheid staat op het spel. ■■■■

**1915**

Alfred Wegener publiceert zijn theorie over continentendrift

**1916**

Albert Einstein publiceert een eerste deel van zijn relativiteitstheorie

**1917**

Mata-Hari wordt terechtgesteld

**1918**

De wapenstilstand van WO I wordt ondertekend in een treinwagon bij Rethondes

**1919**

Met de wet van 9 mei 1919 voert België het algemeen enkelvoudig stemrecht in