

WAAKZAAMHEID GEBODEN!

||| ||| ||| Christine Opdecam



© NMBS-Groep/D. Moinil

We schrijven 4 oktober 1951 wanneer Léopold Swerts de grote spoorwegfamilie vervoegt. Hij is net 15 jaar geworden en begint zijn loopbaan als berichtenbesteller, zoals alle jonge mannen van zijn leeftijd. Hij werkt opeenvolgend in Flémalle-Haute, Luik-Longdoz, Warsage-Wezet, Luik-Guillemins, Angleur, Wandre en Ampsin. Het is dan ook geen wonder dat hij de lijnen van de streek op zijn duimpje kent!

Terwijl hij vanaf februari 1957 stage loopt als rangeerder B, stemt hij ermee in om als stoker te werken in de stelplaats van Kinkempois. Daarna timmert hij verder aan zijn loopbaan door op te klimmen tot seingever C, dan seingever B, vervolgens seingever A¹ om het uiteindelijk tot seingever 1e klasse te brengen, de graad waarmee hij in 1996 wordt gepensioneerd.

Het Spoor: vertel eens over uw beginjaren bij de spoorweg.

Léopold Swerts: de spoorweg is een beetje mijn familie! Mijn grootvader was spoorman, en mijn vader ook: hij was machinist in Kinkempois. Trouwens, mijn twee zonen en een van mijn kleindochters zetten de traditie voort. Maar terug naar mijn begintijd nu: net als alle berichtenbestellers heb ik gedurende 3 jaar de vakschoolcursussen gevolgd, en dan die van de "schooltrein" om seingever B en vervolgens seingever A te kunnen worden. Het begon met een theoretische opleiding over de seininrichting en de verschillende seinposttypes,

gevolgd door een examen daarover; daarna begonnen de praktijklessen. Algemeen gesproken heb ik mijn hele loopbaan lang het reglement ingestudeerd, zoals velen trouwens. Ik kende het binnenstebuiten, ik had de "reputatie" alles te weten: wie niet zeker was over een of ander detail, deed een beroep op mij! Ik kende niet alleen het reglement, ik paste het ook nauwgezet toe!

Het Spoor: dat is in uw beroep wel onmisbaar doordat u voor de veiligheid moet instaan!

Léopold Swerts: u neemt me de woorden uit de mond!

Ik heb het geluk gehad om in verscheidene types van seinposten te kunnen werken, namelijk een "Saxby" in Bressoux (blok 3) en een "Siemens" in Wandre.

Fysiek gezien was werken in een "Saxby" of een "Siemens" geen lachertje want zo'n seinpost functioneerde volgens het principe van de mechanische inklinking. Dat betekende dus hendels verplaatsen, dag in dag uit. In een "Saxby" moesten de hendels naar voor geduwd of naar achter getrokken worden, en in een "Siemens" werden ze naar beneden gedrukt of naar omhoog getrokken.

Ik heb ook met andere systemen gewerkt zoals dat van Jüdel (in Montzen) en het elektromechanische systeem (in Flémalle-Haute). Het werkingsprincipe was nog wel hetzelfde maar in een elektromechanische seinpost gebeurde het bedienen van de wissels en seinen, en ook het inklinken van de reiwegen, met behulp van krukken in plaats van die logge hendels. Dat was toch al een flinke taakverlichting! In Luik-Guillemins ben ik dan overgestapt naar het "alrelaissysteem" waar de inklinking van de reiweg – elektrisch nu – vanop een bedieningslessenaar werd bevolen met drukknoppen. Het meest indrukwekkende onderdeel van dat systeem was het enorm grote optisch controlebord (OKB) tegen de muur, waarop men in *real time* de treinbewegingen op de aangelegde reiweg kon volgen. Ik heb dus de technische evolutie meegemaakt tot en met het huidige systeem, maar ik heb er zelf niet meer mee gewerkt. Verder heb ik heel wat veranderingen in de werkorganisatie en het bijbehorende randgebeuren meegemaakt. Zo herinner ik mij in het begin van mijn loopbaan seingever die een blauw werkpak en klompen droegen!

1930

De astronoom Tombaugh ontdekt de planeet Pluto

1931

Introductie van de langspeelplaat

1932

Franklin D. Roosevelt verkozen als president van de Verenigde Staten

1933

In Antwerpen wordt de Waaslandtunnel onder de Schelde geopend

1934

Het paneel *De rechtvaardige rechters* (Lam Gods) wordt gestolen uit de St-Baafskathedraal



In een seinpost helpt iedereen iedereen;
er leeft een spontane solidariteit omdat we er ons allemaal van bewust zijn dat

de kleinste onoplettendheid van een van ons fatale gevolgen kan hebben.

Tijdens mijn laatste actieve jaren zag ik echter veeleer "kostuum-en-dasdragers"!

Het Spoor: kreeg u een opleiding wanneer u in een andere seinpost ging werken?

Léopold Swerts: inderdaad! Een seingever die van seinpost veranderde kreeg minstens 15 dagen opleiding. Het ging eraan toe zoals met de "schooltrein"; eerst de praktijk aanleren op alle types van seinposten en ten slotte op die welbepaalde seinpost waar men tewerkgesteld zou worden. Bovendien moesten wij seingeveren ook verscheidene keren per jaar bijscholing volgen (wat vandaag nog altijd zo is). En men kon doorgaans op zijn collega's rekenen want het vak is eerst en vooral teamwerk waarbij de oudgedienden en de meest ervarenen de jongere generatie gidsen.

Het Spoor: wat waren de specifieke moeilijkheden in Luik-Guillemins?

Vanwege de omvang van de actievoorziening waren er twee seinposten nodig, blok 44 en blok 45. Ikzelf heb 30 jaar lang alleen op blok 45 gewerkt! Het nieuwe station heb ik niet meer meegemaakt, maar wel de twee vorige stations, uit 1864 en 1958. Het treinverkeer was ingewikkelder toen het station nog aan de "rue du Plan Incliné" lag, want hier waren vele bewegingen die de reisroutes konden kruisen. Er was in die zone ook meer treinverkeer: veel rangeringen in het station, posttreinen,³... Kortom, een hele reeks activiteiten die vandaag verdwenen zijn. En natuurlijk moeten we onze roemruchte hellende vlakken vermelden⁴! Voor sommige reizigerstreinen waren er lichterlocomotieven nodig waarvoor ook reizenwegen aangelegd moesten worden. Dat laatste is trouwens nu nog altijd het geval.



© NMBS-Groep/D. Moiril

De spoorwegloopbaan van Youssef Mghoghi begint in 2000. Hij komt in dienst na te slagen voor een openbare proef van seingever. Een van zijn vrienden – zelf een sporman – had hem de raad gegeven om aan die proef deel te nemen, en hij heeft geen spijt van zijn beslissing, ondanks het ploegenwerk⁵. Nu weet hij waar hij aan toe is, terwijl hij tevoren moest afrekenen met de grilligheden van uitzendwerk: « de ene dag ben je hard aan de slag en 's anderendaags moet je een oproep zitten afwachten ».

Het Spoor: hoe is uw loopbaan bij de spoorweg verlopen?

Youssef Mghoghi: ik ben in Pepinster begonnen, waar ik na een tijdje moest vertrekken als gevolg van een personeelsinkrimping. Ik ging in Verviers werken en maakte daar hetzelfde mee. Zo ben ik in Herstal terechtgekomen, waar men mij een voorstel deed om operator te worden. Ik heb die stap gezet en daarom heb ik in Ronet de opleiding gevolgd voor de seingeveren die met het nieuwe systeem werken dat bij onze maatschappij wordt toegepast, namelijk de elektronisch bediende post EBP. De opleiding omvat theoretische lessen en praktijklessen op simulator, duurt ongeveer dertig dagen en wordt afgerond met een examen waarvoor men moet slagen. Ik werk nu al zes jaar op blok 45 van Luik-Guillemins en het bevalt me daar heel goed.

1935

Koningin Astrid komt om in een auto-ongeluk in het Zwitserse Küsnacht am Rigi

1936

Belgische regering stemt 6 dagen betaalde vakantie en de 40-urenweek

1937

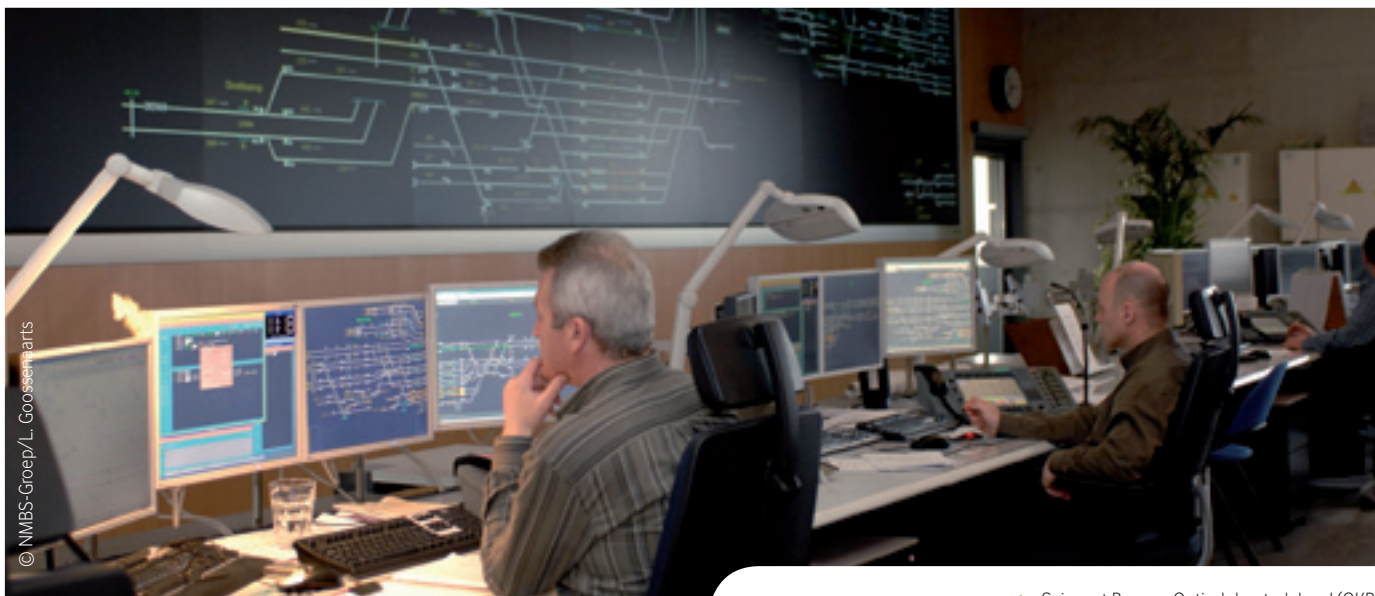
Sneeuwwitje en de zeven dwergen is de eerste getekende langspeelfilm

1938

In de nacht van 9 op 10 november organiseren de nazi's de pogrom tegen de Joden

1939

The Glenn Miller Orchestra neemt *In the Mood* op



▲ Seinpost Brugge. Optisch controlebord (OKB)

Het Spoor: wat bevat er u het meest aan dat beroep?

Youssef Mghoghi: da's een goede vraag ... Ik denk het teamwerk en het feit dat men continu alert moet zijn. Laat mij even uitleggen ... In een seinpost helpt iedereen iedereen; er leeft een spontane solidariteit omdat we er ons allemaal van bewust zijn dat de kleinste onoplettendheid van een van ons fatale gevolgen kan hebben. De oude rotten begeleiden de groentjes maar we zijn stuk voor stuk op ons eigen niveau de bewaengel van onze collega's. Het maakt niet uit of je al dan niet bezig bent, je moet altijd aandacht hebben voor wat de anderen zeggen of doen en je moet verscheidene gesprekken tegelijk kunnen volgen. Dat is zeer stresserend maar het schenkt voldoening.

Dit is een beroep waarin je aanvankelijk veel nederigheid aan de dag moet leggen en waarin je moet kunnen aanvaarden dat een ander ingrijpt in je werkzaamheden.

Het Spoor: wat is in een notendop de opdracht van een operator?

Youssef Mghoghi: het is ons werk om de treinen naar dat spoor te leiden dat op de tabel met de aanwijzing van de sporen (of dienstregelingstabel) is aangegeven, door de wissels te bedienen en de seinen open te stellen. Bij verstoord verkeer moeten we met prioriteiten rekening houden en voorlopige opstelsporen kiezen. Het beroep is echter wel geëvolueerd met de komst van de EBP.

Het Spoor: hoezo?

Youssef Mghoghi: omdat de EBP alle functies integreert in één enkel informaticasysteem waarvan de werking gebaseerd is op de automatische treinummersmelding (TNM). We werken dus met computers⁶ die de vroegere bedieningslessenaars en het OKB vervangen. Dat systeem biedt heel wat voordelen en bespaart ons een aantal routinetaken zoals bijvoorbeeld het aanleggen van de reiswegen. Bovendien omvat EBP ook een test- en bijstandsfunctie zodat het systeem ons verder kan helpen bij verkeersproblemen. Dankzij de EBP zijn er minder seinposten nodig dan tevoren. Zo heeft blok 45 de actiezones van vijf seinposten overgenomen. Ik, voor mijn part, heb maar van één ding spijt, namelijk dat ik niet meer met de dienstregelingstabellen kan werken. Ik hield wel van dat tastbare



▲ Interieur van een "Saxby"-seinhuis, Kinkempois 1960

1940

Op 15 augustus treedt het eerste spoorwegboekje in voege onder Duits bewind

1941

De administratieve identificatie en de telling van alle Joden in België

1942

De Nazi's aanvaarden de *Endlösung* op de conferentie van Wannsee

1943

Het verzet houdt treintransport van gedeporteerden tegen in Boortmeerbeek

1944

Geallieerde invasie in Normandië, onder de codenaam operatie *Overlord*



▲ Binnenzicht van het eerste elektrische seinhuis, gebouwd bij Antwerpen-Centraal in 1903

contact met papieren documenten, maar nu staat alles op schermen. En ik kan bevestigen wat Léopold Swerts daarnet zei: het OKB was echt indrukwekkend. Toen ik het voor het eerst zag vroeg ik me af hoe de seingeverers daaruit wijs geraakten ... en hoe ik me uit de slag zou weten te trekken.

Het Spoor: hoe kijkt u tegen uw beroep aan?

Léopold Swerts: het is een boeiend beroep dat ik met heel veel genoeg heb uitgeoefend. Het heeft een ingrijpende evolutie doorgemaakt, vooral sinds de doorbraak van de informatica en het is ook meegegroeid met de herstructureringen van onze onderneming: vroeger vielen de seingeverers onder directie ES⁷, nu behoren de operators tot directie "Netwerk" van Infrabel.

De NMBS-groep heeft geen uitstaans meer met de « goede oude spoorweg van vroeger » die ik heb gekend, hij is helemaal anders geworden. Is het nu beter of niet? Laten we zeggen dat het op menselijk vlak ongetwijfeld moeilijker te beheren valt. Maar dit is hoe dan ook een beroep waarin de kleinste misstap gesanctioneerd wordt. Er is een tijd geweest dat in het Luikse het verhaal de ronde deed dat een seingever met zijn ene voet in de seinpost stond en met zijn andere voet in Saint-Léonard⁸?

Youssef Mghoghi: ik denk dat ons beroep niet in die mate zal veranderen zoals mijn collega Léopold heeft meegemaakt. Men zou zich kunnen voorstellen dat er op termijn nog maar één enkele seinpost zou zijn voor het hele spoorwegnet, maar is dat wel



▲ Seinpost B.45N, Luik-Guillemins



▲ "Siemens"-Seinpost

realistisch? Eén ding is zeker: het is een boeiende en tegelijk veeleisende job want je moet voortdurend aandachtig blijven. En ik, ik ben trots dat ik hem uitoefen. ■■■■

¹ Op 15 juni 1966, eerst in Bressoux en daarna in Luik-Guillemins.

² Hiermee werd in de jaren 50 begonnen.

³ In 2003 afgeschaft.

⁴ Ze werden bedacht door de Luikse ingenieur Henri Maus om het heuvelachtige reliëf van de streek tussen Ans en Luik te overwinnen en werden in 1842 ingehuldigd.

⁵ 6-14 u.; 14-22 u.; 22-6 u.

⁶ Werkposten genoemd.

⁷ Elektriciteit en Seininrichting

⁸ Naam van de vroegere gevangenis van Luik.

1945

Suske en Wiske verschijnen voor het eerst in de kranten

1946

In Parijs wordt de bikini gelanceerd

1947

De Amerikaan Chuck Yeager doorbreekt als eerste de geluidsmuur

1948

België voert het vrouwenkiesrecht in

1949

De Bondsrepubliek West-Duitsland wordt opgericht met Bonn als hoofdstad