

# BESTUURDER VAN ÉÉN, VERVOERDER VAN VELEN

|| | | | Hendrik Hayen

Een cruciale schakel in het treinvervoer is natuurlijk de bestuurder. Zonder hem beweegt de trein voor geen meter. We laten twee uitersten aan het woord. Daniel Beernaerts, een bestuurder op rust. Hij reed nog als één van de laatsten met een stoomlocomotief in reguliere dienst. Vervolgens het jonge geweld, vertegenwoordigd door Frederic Vandenabeele. Hij heeft nog maar enkele dienstjaren op de teller.

**Het Spoor: ben je meteen aan de slag gegaan als aspirant-machinist in het depot van Merelbeke?**

**Daniel Beernaerts:** ik kon kiezen tussen Kortrijk en Merelbeke. Op dat moment leek Merelbeke mij de geschiktste plaats. De treintrajecten waren er interessanter. Je kon er ook met verschillende soorten treinen (omnibus en semi-direct) rijden. Mijn vrouw en ik zijn meteen naar Melle verhuisd. Een treinbestuurder moest immers vlakbij zijn werkzetel wonen!

Aspirant-machinist kon je pas op je 22e worden. Ik werd aangeworven om op stoom of diesel te rijden. De aspirant-machinist was eigenlijk de stoker op de stoomlocomotief. Je begon dus je loopbaan als machinist met het opscheppen van kolen. Daarnaast moest je wel drie dagen per maand naar Brussel of Schaarbeek om les te volgen. Hier leerden we over de seininrichting, de reglementering en we maakten ons de terminologie van de stoom- en diesellocomotieven eigen. Zo'n opleiding duurde twee jaar, eventueel verlengd met 1 jaar als je niet slaagde voor het examen. Je kreeg maar één herkansing. Als stoker heb ik op verschillende types locomotieven (type 81, type 64, type 7 en vooral type 29) gewerkt en een paar keer op een rangeerstoomlocomotief. Normaal werkten we altijd met dezelfde machinist in een vaste reeks van diensten, behalve als we *buiten reeks* terechtkwamen en we bijvoorbeeld een collega met vakantie moesten vervangen.

**Het Spoor: na stoker, machinist?**

**Daniel Beernaerts:** inderdaad, een prachtige tijd! Het was gewoon een job die mij lag.

Het werk had één groot nadeel: de onregelmatige werkuren. *Een vroege* kon beginnen tussen middernacht en 6 u 's morgens. Eigenlijk was elk uur van de dag of de nacht goed om te beginnen of te stoppen. De goederentreinen reden vooral 's nachts.

Maar ook reizigers konden vroeg op pad zijn. Ik herinner mij dat in mijn tijd de vroegste reizigerstreinen om vier uur vanuit Gent-St.-Pieters naar Antwerpen vertrokken. Nu, de stoker en de machinist



© Hendrik Hayen

## DE MACHINIST DANIEL BEERNAERTS

**Boosheid bracht Daniel Beernaerts er in de zomer van '57 toe om naar het station van Tielt te stappen en een inschrijvingsformulier voor het examen van aspirant-machinist op te halen, in te vullen en meteen op te sturen. Hij was net zijn job in de steenhouwerij verloren.**

Het examen bestond uit een deel basiskennis (dictee, opstel en een beetje rekenen) en een deel dat de basisprincipes van elektriciteit en mechanica omvatte. Het werd studeren voor het tweede deel en met succes! Daniel trad als aspirant-machinist in dienst op 17 februari 1958. Hij heeft het zich nooit beklagd, in gelijke omstandigheden zou hij net hetzelfde doen.

In maart 1961 werd hij aangesteld als rangeermachinist. Het was een noodzakelijke administratieve stap om baanmachinist te worden. Drie maanden later was het zover: de stoomlocomotief werd zijn werkinstrument.

Op 26 november 1962 werd hij na een bijkomende proef bestuurder dieseltractie en vervolgens op tot 21 september 1970 instructeur. Op 1 oktober 1991 ging Daniel Beernaerts met pensioen als technisch o/sectorchef instructie dieseltractie, de nieuwe betiteling voor instructeur.

1990

In Moskou opent de eerste McDonald's

1991

De eerste soap *Familie* wordt uitgezonden op VTM

1992

De lidstaten van de Europese Gemeenschap ondertekenen Het verdrag van Maastricht

1993

Bomaanslag bij het World Trade Center in New York

1994

De eerste passagiers reizen door de Kanaaltunnel van Calais naar Folkestone

▼ Daniel Beernaerts op stoomlocomotief Type 29

waren al een uur voor het eigenlijke vertrek in de weer. Je moest immers eerst je locomotief klaarmaken.

### Het Spoor: klaarmaken?

**Daniel Beernaerts:** de machinist smeerde de locomotief en de stoker hield zich bezig met het vuur. Een machinist moest dus in principe niet stoken, maar wanneer ze samen een goede ploeg vormden liepen die taken al wel eens door elkaar.

In het depot waar de locomotief stationeerde wanneer hij niet reed, werd het vuur brandende gehouden. Dit was de taak van de *aansteker*. Meestal een paar keer per nacht bijvullen met kolen volstond. De *aansteker* moest er ook voor zorgen dat er genoeg water in de ketel was. Om een goed vuur te hebben bij vertrek vanuit het depot naar het station was het nodig dat de stoker nog zo'n 500 kg kolen in de bestaande vuurhaard schepte. Hij moest deze op een bepaalde manier uitspreiden om een regelmatig vuur te hebben. Achteraan waren er meer kolen nodig, omdat daar het vuur het hevigst brandde, vooraan mocht er niet teveel liggen. Om een idee te geven, de oven van een type 29 had een oppervlakte van zo'n 4,5 m<sup>2</sup>.

### Het Spoor: en dan op weg!

**Daniel Beernaerts:** fysiek was het werk van machinist niet zwaar, maar de omstandigheden maakten het soms lastig. In de winter, wanneer je de locomotief moest smeren en de tender<sup>1</sup> klaarmaken, kon het soms regenen, sneeuwen of bitter koud zijn. Op warme zomerdagen kreeg je er dan weer de warmte van de ketel (tot 200°!) bovenop. Dan was de tocht tijdens het rijden meer dan welkom!

Type 29 was de gemakkelijkste locomotief om mee te rijden, Type 7 de moeilijkste, omdat het een compoundlocomotief<sup>2</sup> was. Met type 64 heb ik nooit graag gereden.

Om het over het vermogen te hebben, kan ik bijvoorbeeld zeggen dat dit voor een stoomlocomotief type 29 kon oplopen tot 2000 pk. Een vermogen dat natuurlijk niet continu beschikbaar was. Maar wanneer hij goed gestookt werd, moest hij toch voortdurend 1500 pk kunnen leveren. Dit was voldoende om er 120 km/u mee te halen.



© Robert Devilde

Ruim voldoende want met een type 29 was de snelheid voor een reizigerstrein beperkt tot 90 km/u. Een goederentrein met de maximum toegelaten lading haalde gemakkelijk 60 km/u, niet alle diesels konden dat.

### Het Spoor: je hebt later met diesellocomotieven gereden, was dit anders?

**Daniel Beernaerts:** absoluut, een heel andere manier van werken. Als je met een stoomlocomotief vertrok, moest je voorzichtig zijn, het vuur moest nog goed in gang komen en de stoker moest kunnen volgen. Een stoommotor is in het begin nog koud en moet dus eerst opgewarmd worden. Te vlug vertrekken kon de locomotief doen blokkeren. Op zo'n moment moest er een hulpploeg komen om de drijfstang te demonteren om er weer beweging in te krijgen. Met een diesel had je zo'n problemen niet.

### Het Spoor: tot slot: enkele leuke momenten?

**Daniel Beernaerts:** ik heb mooie herinneringen aan het jaar dat de spoorwegen hun 150e verjaardag vierden. In ons land was dit in 1985. Toen hebben we in totaal 7000 km gereden, van de ene manifestatie naar de andere.

#### 1995

Het Bosman-Arrest scheidt nieuwe verhoudingen in het transferbeleid van de voetbalwereld

#### 1996

Geboorte van Dolly, het eerste gekloonde zoogdier uit een volwassen cel

#### 1997

Het boek *Harry Potter en de Steen der Wijzen*, het eerste deel van de serie, verschijnt

#### 1998

In Thailand levert de bevolking sieraden in om de financiële crisis te bestrijden

#### 1999

België wordt getroffen door het dioxineschandaal

<sup>2</sup> Bij een compoundlocomotief wordt de opgewekte stoom twee keer gebruikt. De stoom gaat eerst door een hogedrukcilinder en daarna nog een keer door een lagedruk-cilinder. Pas daarna verdwijnt de stoom door de schoorsteen naar buiten. Meestal heeft een compoundlocomotief vier cilinders: twee hogedruk- en twee lagedruk-cilinders.

© NMBS-Groep/L. Goossenaarts



## DE BESTUURDER FREDERIC VANDENABEELE

Bestuurder worden van een goederentrein was niet meteen waar Frederic Vandenaabeele altijd van gedroomd had. Hij is het eerder toevallig geworden. Begin 2006 liep zijn contract als interim op het secretariaat van een school ten

einde. Het oog van zijn vader viel via internet op een advertentie waarin men treinbestuurders zocht. Frederic stelde zich kandidaat en op 8 augustus 2006 startte zijn loopbaan bij de NMBS-Groep als bestuurder van goederentreinen in Antwerpen-Noord. Een jaar later, in oktober haalde hij zijn brevet en kon hij aan de slag in het depot van Oudenaarde. Hier rijdt hij met reizigerstreinen. De sfeer is er opperbest, Frederic is een gelukkig man!

### Het Spoor: hoe verliep je opleiding van bestuurder?

**Frederic Vandenaabeele:** ik werd eerst uitgenodigd voor een infosessie. Op het einde ervan heb ik meteen getekend om de procedure van de aanwerving te doorlopen. Vervolgens werd ik uitgenodigd voor een onderhoud. Hierin werd gepeild naar mijn motivatie en persoonlijkheid. De volgende stap was een medisch onderzoek. Dit bestond uit psychologische testen en een algemeen gezondheidsonderzoek met de nadruk op testen van het gehoor en het zicht. Op 8 augustus 2006 heb ik dan mijn contract getekend. Mijn opleiding kon beginnen.

Tijdens de opleiding wisselden theorie met praktijk af. Wat we in de les leerden, konden we dan ook meteen toetsen aan de werkelijkheid op de trein. De theorie omvatte vier lespakketten, telkens gevolgd door een examen. In het eerste pakket draaide alles rond *normaal spoor*, in het tweede rond *tegenspoor*. *Onregelmatigheden* en *uitzonderingen* kwamen aan bod in de laatste lessenreeksen. Doorheen de vier lespakketten werden een aantal dezelfde thema's behandeld, zoals de studie van schematische lijnplannen, seininrichting, communicatie, werkorganisatie en materiaalkennis. Tijdens de praktijk was het een ervaren bestuurder (monitor) die je onder zijn hoede nam. Hij legde uit wat je moest doen. In Antwerpen-Noord heb ik met goederentreinen leren rijden.

Het is een beetje een kunst. Goederentreinen zijn zwaar en lang. Aanvoelen wanneer de remmen los zijn, een helling nemen en de snelheid onder controle houden, allemaal niet zo evident. Mijn eerste echte rit als bestuurder was redelijk lang, naar Monceau en terug! Tegen maximum 100 km/u.

Het besturen van reizigerstreinen is anders dan goederentreinen. Het grote verschil met goederentreinen is dat je 's nachts niet moet rijden, de snelheid is anders en het is ook een andere manier van remmen. Ook de *lijnstudie* verschilt. Bij reizigerstreinen moet je bijvoorbeeld overal de perrons weten liggen.

### Het Spoor: wanneer moet je lijnstudie doen?

**Frederic Vandenaabeele:** het volgen van een lijnstudie is nodig telkens je een nieuwe lijn zal moeten doen of wanneer je op een bepaalde lijn al een tijdje niet meer gereden hebt. Het betekent meerijden in de stuurpost met een andere bestuurder. Een lijnstudie wordt altijd ingebouwd in je dienst.

In de zomer doe ik onder andere toeristentreinen naar Blankenberge. Dus moet mijn lijnkennis ieder jaar weer opgefrist worden voor het seizoen begint. Zo zal ik bijvoorbeeld na een rit met Brussel als eindbestemming, niet als gewone reiziger met een andere trein naar Oudenaarde terugkeren, maar naast de bestuurder op een trein van Brussel naar Blankenberge.

### Het Spoor: hoe ziet je dienst eruit?

**Frederic Vandenaabeele:** je komt toe in het depot en je neemt dienstfiche samen met het werkblad. Hierop staat alles wat je moet doen en hierop worden ook vertrek- en aankomstuur van de trein, treinnummer en reisweg met elke stop, enz. Het begin van een dienst kan elke dag anders zijn, maar er moet wel een interval van 14 u (vroeger 13 u) liggen tussen twee opeenvolgende diensten. Een dienst duurt maximum 9 uur (vroeger 10 u). Meestal doen wij hier reeksen van een hele week de *vroeg* of de *late*.

Een bestuurder zit in een bepaalde reeks. En elke bestuurder heeft een nummer en ziet dan meteen op een tabel welke diensten hij moet doen. Om de zoveel tijd heb je een periode *buiten reeks* om een collega te vervangen die met vakantie of ziek is. Tijdens een *buiten reeks* (vier weken) weet je pas op het einde van je dienst wat je de volgende dag moet doen. Het is een periode dat je moeilijk voor jezelf iets kunt plannen.

Bij aanvang van je dienst moet je bijvoorbeeld je trein klaar maken in de bundel. Dit bestaat vooral uit het testen van de veiligheidsinstallaties en van de remmen. Dit laatste doe je samen

#### 2000

Het *I love you*-virus legt wereldwijd talloze computernetwerken op tien minuten plat

#### 2001

In het Waals-Brabantse Pécrot rijden twee treinen op elkaar: 8 doden

#### 2002

In Vlaanderen viert men 700 jaar Guldensporenslag

#### 2003

Saddam Hoessein wordt gevonden in de kelder van een boerderij, niet ver van Tikrit

#### 2004

Er treden zomaar eventjes tien landen toe tot de Europese Unie

met de rangeerder of de schouwer. Vervolgens geef je *tractie* en kun je vertrekken. Dit kan tot een half uur in beslag nemen. Soms maakt je meerdere stellen of machines klaar. Zo kun je bijvoorbeeld hier in Oudenaarde met een pauze zitten tussen twee ritten. Dit geeft je de tijd om een machine klaar te zetten voor iemand anders. Die begint zijn dienst dan meteen aan het perron. Wanneer een andere bestuurder je trein overneemt op het perron, moeten al die proeven uiteraard niet opnieuw gedaan worden. Dit gebeurt één keer per dag. *Het bewijs van klaarmaking* vind je in het logboek op de machine. Hierin wordt alles genoteerd (treinnummer, vertrekpunt, bestemming, ...) van elke rit.



Als alles werkt, kan je vertrekken. Terwijl je rijdt moet je steeds je voet op het pedaal houden, in de middenstand. Als je hem los laat, hoor je een geluidstoon. Je hebt dan 4 seconden om het pedaal terug in de middenstand te brengen. Zoniet heb je een noodremming en de trein stopt. Trouwens, elke zestig seconden hoor je deze geluidstoon en dient om je waakzaamheid te controleren. Het wordt dan ook de "automatische waakinrichting" genoemd. Alle motorrijtuigen hebben er één, het nieuwe materieel twee. Verder zijn nog verschillende andere automatische stops ingebouwd. Het hangt van de het type machine af, welk systeem geïnstalleerd is. Ze hebben allemaal dezelfde bedoeling: de trein automatisch doen stoppen bij een probleem.

#### Het Spoor: hoe kun je communiceren met de buitenwereld?

**Frederic Vandenaabeele:** als er zich bijvoorbeeld een probleem voordoet op de lijn zelf, reageer je meteen met de radio die in de cabine geïnstalleerd is. Het is een telefoon. Hiermee sta je onmiddellijk met *Traffic Control* (Brussel)<sup>3</sup> en bij een groot probleem met de andere bestuurders die zich op dat ogenblik op je lijn bevinden. *Traffic Control* zal je vervolgens via je gsm contacteren. Deze dienst weet steeds wie met welke trein waar rijdt. Bij aanvang van iedere rit moet je je immers inloggen met je dienstgsm door je treinnummer door te geven.

#### Het Spoor: wat zijn de voor- en nadelen van de job?

**Frederic Vandenaabeele:** één nadeel zijn natuurlijk de diensturen,

maar dat wist ik al voor ik eraan begon. In Oudenaarde moet je geen nachten doen, met uitzondering van de vriesdiensten in de winter. De batterijen kunnen stuk gaan en de eerste reizigers van de dag zitten ook niet graag in de kou. Wij moeten de trein dus warm houden en op verschillende tijdstippen van de nacht een aantal controles uitvoeren.

#### Het Spoor: welke zijn de carrière mogelijkheden?

**Frederic Vandenaabeele:** na bestuurder wordt je eerste treinbestuurder. Je kan dan het werk van treinbestuurder blijven doen, maar in de praktijk is het niet zo. Het werk kan dan een administratieve job zijn zoals o.a. het opmaken van diensttabels tot het coachen van jonge treinbestuurders. De volgende stappen die je kunt nemen zijn dan achtereenvolgens Technisch O/Sectorchef Instructie Tractie, Technisch Sectorchef Instructie Tractie en E/Technisch Sectorchef. Op al deze niveaus heb je te maken met de opleiding, begeleiding en het certificeren van het bestuurderskader en bestuurders van vreemde operatoren. Maar zover ben ik nog niet, ik zit nog maar enkele jaren op de trein en ik moet nu in oktober voor de eerste keer bewijzen dat ik mijn brevet van bestuurder waard ben. Elke drie jaar moet een treinbestuurder immers een mondelinge proef afleggen. Je wordt getest op je kennis van het reglement en de signalisatie. Als je niet slaagt heb veertien dagen om de test opnieuw te doen. Slaag je dan nog niet, wordt je gedurende één jaar van de machine gehouden. Maar we zijn goed voorbereid, want elk jaar moeten we een vorming van een week volgen met op de laatste dag de simulator. Duimen voor oktober! ■■■■

#### 2005

Orkaan Katrina trekt een verwoestend spoor door New Orleans

#### 2006

Het futuristisch aandoende Berlin Hauptbahnhof in Berlijn wordt geopend

#### 2007

Wouter van Bellingen trouwt in St.-Niklaas 600 koppels als protest tegen racisme

#### 2008

Fidel Castro wordt na 49 jaar opgevolgd door zijn broer Raúl

#### 2009

In Kleine-Brogel wordt de hoogste dagtemperatuur ooit gemeten: 38,2 graden

<sup>3</sup> Traffic Control is in werking sinds december 2006. Het omvat de vroegere nationale en gewestelijke verkeersleidingen. Dit verkeerscoördinatiecentrum is uitgerust met hoogtechnologische apparatuur om in real time het treinverkeer te coördineren en de klanten te informeren.