

DE ENE RANGEERDER IS DE ANDERE NIET

VAN PONTIUS NAAR PILATUS

||| ||| ||| Raymond Rombout

In ons overzicht van spoorwegberoepen mogen we natuurlijk de rangeerders niet vergeten. In Antwerpen gingen we praten met Willy Van Campe en Ludo De Herdt. De eerste is een rangeermeester op rust, de tweede rangeert reizigerstreinen in Antwerpen-Centraal.

We troffen het met die twee: twee praatvaren die honderduit vertellen over hun beroep. Weet dan nog dat fotograaf Leo een voormalige bestuurder rangeringen is, en dan zal je begrijpen dat ik als vragsteller het eerste half uur niet kon inbreken in het gesprek. De drie mannen babbelden alsof ze elkaar al jaren kenden en deden hun best hun wederzijdse herinneringen over "den Eddy, de Witte, Rosse Corneel, of de Charel" op te frissen. Pas toen de verse koffie op tafel verscheen, moesten de mannen verplicht even hun adem in houden. Daar was mijn kans.



© NMBG-Groep/L. Goossenaerts

Willy Van Campe trouwde op 6 december 1958 en begon eveneens op een 6e december bij de spoorwegen, in Antwerpen-Centraal, maar dan in 1964. In 1972 werd hij rangeermeester. Tot 1981 werkte hij aan Antwerpen-Dokken, maar verhuisde toen voor zes maanden naar Gent-Zeehaven. Hij eindigde in Sint-Niklaas, waar hij in 1997 op pensioen ging. Willy woont ook in Sint-Niklaas.

Het Spoor: uit wat bestaat de dagtaak van een rangeerder?

Ludo: de rangeerder moet het rangeerproces leiden. Eerst krijg je de takenfiche van de onderstationschef. Daar staan je diensttijden op

en je dagtaak. Hoeveel treinen je moet koppelen of ontkoppelen. Welke treinen je naar het perron moet brengen. In de winter moet je de verwarming regelen, toch voor reizigerstreinen. Of je wijzigt de samenstelling van de trein. We doen vaak *navetten* (heen- en weerrijden) met ontkoppelde wagons die 's ochtends worden nagezien en tegen de middag terug naar hun oorspronkelijke samenstelling rijden. Zo kan éénzelfde trein op dezelfde dag ritten doen in een andere samenstelling, naargelang het moment van de dag. Een trein naar Essen kan je zo om een uur of tien ontkoppelen en enkele wagons opzij zetten, om die later op de dag vanaf vier uur weer terug aan te koppelen."

Het Spoor: Willy, hoe verloopt de rangering van een goederentrein?

Willy: rangeren van goederentreinen gaat heel anders dan bij reizigerstreinen. De homogene transporten, waarbij alle wagons bij dezelfde klant moeten worden geleverd, worden door de bestuurder rechtstreeks van de ene opvangbundel naar de andere gereden. Maar meestal komen treinreeksen binnen, waarin alle soorten wagons kris kras door elkaar zijn gekoppeld. Beschouw het als een soort ophalen van leeggoed.

Die treinen worden "in de put" voorbereid, dat is rangeerbundel B2 in Antwerpen-Noord. De onderstationschef op blok MN9 ontvangt de wagons van de verschillende havensecties en organiseert de treinen. Daarvan krijgt de onderstationschef op blok L9 bericht, waar men bepaalt welke wagons tot een trein worden gevormd. Vervolgens wordt die door een rangeerbestuurder met een loc naar de heuvel geduwd. Op die heuvel staan één of meerdere rangeerders. Die werden een paar minuten eerder van de chef op "den blok" een reeks wagonnummers doorgefaxt. Dat noemen we een lat. Daar staat de samenstelling van de trein op, met aanwijzingen welke wagons waar naartoe moeten. De rangeerder moet dan zowat elke wagon loskoppelen, naargelang de aard van de wagon of de bestemming kan het soms per twee, drie of meer zijn.

Doordat de wagons de helling worden opgeduwd, komen die wat dichter bij elkaar te rijden, zodat er wat meer speling op de koppeling zit. Daar kan de rangeerder gebruik van maken door met zijn rangeerstok de haak uit het oog te wippen en ook de luchttoevoer van de rem te ontkoppelen. Dat duurt bij elke wagon slechts enkele seconden. Eenmaal over de heuvel glijden de wagons door hun



eigen gewicht naar beneden. De seinpost op den blok stuurt die wagons in de juiste baan. Alle parameters zoals gewicht en lading, aantal assen, windsnelheid en zo worden per computer berekend, zodat ze op hun weg naar beneden met automatische remmen op het spoor worden afgeremd. Aan het eind halen die wagons nog maar een geringe snelheid. Daarna moet een andere locomotief die wagons in de opvangbundel weer tegen elkaar duwen, zodat ze opnieuw gekoppeld kunnen worden, soort per soort, of klant per klant.

Ludo: op kleinere rangeerterreinen wordt er niet met een heuvel gewerkt. Daar doet de bestuurder het werk. Dat noemt een trein uitspelen. De loc duwt dan de wagons op snelheid, die door de stoot automatisch naar hun plaats glijden. Tamelijk spectaculair om zien.

Het Spoor: wat is er moeilijk aan rangeren?

Willy: het moeilijkste aan het rangeren aan de Dokken is de zorg voor veiligheid, voor jezelf, voor je collega's en voor het materieel. Je moet voortdurend de snelheid aanpassen. Als je twintig wagons duwt, moet je dat niet in vliegende vaart doen, want het gewicht van die wagons zorgt voor voldoende snelheid. Je moet vooral ook je materiaal kennen, we gebruiken daar ons eigen jargon voor. Vraagt de klant een gewone "R", dat is 25 vierkante meter, een bak is een open wagen. Een "GBS", dat is 35 vierkante meter. De klant kwam dat bestellen op de factage. De onderstationschef onderzoekt dan hoeveel stuks van het gevraagde type er voorradig staan op de bundel, en hoeveel er daar bij moeten. Dat communiceert hij met jou. Materiaalkennis is dus belangrijk. De ene kent dat na twee maand, iemand anders na twee jaar nog niet. Je moet er aanleg voor hebben.

Ludo: het moeilijkste bij rangering van reizigerstreinen is dat alles op de minuut moet zijn. Rangeren bij goederenvervoer is moeilijker, maar je hebt meer tijd.

Het Spoor: in welke mate is het beroep geëvolueerd?

Ludo: bij de moderne treinstellen koppelen de bestuurders nu automatisch, dat doen ze met hun voetpedalen. Wij doen de samenstelling, zij koppelen. Wij zien er op toe dat alles veilig verloopt. Alleen bij oudere treinstellen moet er nog een rangeerder tussen de sporen. Vroeger moesten we ook aan elke wagon de ritborden ophangen. Dat is nu gelukkig verleden tijd. De rangeermeester bracht de treincombinaties naar het perron. Zijn taak bestaat er nu ook in die rijtuigen op te merken die aan vervanging toe zijn, of die moeten hersteld worden. Het herschouwen van rijtuigen noemt men dat.

Willy: bij goederenvervoer is de evolutie enorm. Zoals ik daar juist zei is er een automatisch remsysteem. Dat is nog maar een tiental jaar zo.

Vroeger gebruikten rangeerders een rangeerschoen, die ze voor de wielen van de wagons plaatsten, terwijl die in beweging waren. Het was zaak die schoen precies te zetten, want als je daar niet op lette, kon de schoen er vanonder uitspringen. Zo'n schoen wordt dan een metalen projectiel. Rangeerders stonden op drie plaatsen om de wagons te vertragen.

Je moest toen goed weten waarmee je bezig was. De kunst was om op tijd te bukken. Daar werd je stouter in naargelang je meer ervaring kreeg. Toch gebeurden er relatief weinig ongelukken. Speelvogels werden dadelijk door de oudere collega's berispt.

Vaak was je ook niet alleen bezig op het terrein. Ook arbeiders van andere bedrijven waren aanwezig.



© NMBS-Groep/L. Goossenaerts

Ludo De Herdt begon als tijdelijk spoorlegger voor zes maanden op 17 april 1979. Een paar maand nadien deed hij ingangsexamen voor rangeerder. In oktober 1979 werd hij aangesteld als rangeerder in Antwerpen-Noord, maar kwam in '84 naar Antwerpen-Centraal. Met de splitsing van de NMBS kreeg hij de graad van 1e assistent. Recent werkt hij in Lier, maar hangt nog altijd af van Antwerpen-Centraal. Ludo woont in Berlaar.

Het Spoor: hoe verliep jullie opleiding?

Willy: ik kreeg veertien dagen theorie. Daarna moest ik twee, drie dagen meelopen en dan kon je het allemaal.

Ik kwam toe de eerste dag en men zei me dat ik een remproef moest doen. Ik antwoordde dadelijk: een remproef, hoe doe je dat? Dan hebben ze het me getoond. Ah, is het maar dat. Je leerde alles uit de praktijk. Zo leerde je ook zelf wissels trekken: van links naar rechts, van Pontius naar Pilatus.

Ludo: ik heb een scholing gehad in Antwerpen-Zuid. Tegenwoordig is dat 20 dagen, als rangeerder. Als 1e assistent rangeerder klanten krijg je daar nog dertien dagen bovenop.

Het Spoor: hoe zit dat met de betiteling?

Willy: in mijn tijd had je rangeerder, rangeermeester en rangeerder-toezichter.

Ludo: recent is daar 1e assistent klanten bij gekomen. Maar dat bestaat alleen voor reizigerstreinen. Tegenwoordig worden rangeerders binnen de directie goederen operatoren Cargo genoemd, waarbij hun takenpakket aanzienlijk is uitgebreid.



© NMBS-Groep/L. Goossenaarts

▲ Twee rangeerlocomotieven op de rangeerheuvel

Het Spoor: hoe communiceren jullie?

Ludo: met fluitsignalen en gebaren, die Europees zijn bepaald. Herhaalde korte fluittonen (doet na) betekent stoppen. Een lange fluittoon is bijkomen, twee keer na elkaar moest het wat rapper gaan. En 's nachts zijn er natuurlijk optische seinen. Want de bestuurder ziet immers weinig met zo'n twintig wagons voor zijn neus, en dan nog bergop.

Willy: wij deden 's nachts ons werk met een carbidlantaarn. Dat was een lantaarn met een gasbekje en een waterreservoir. Moest je alle dagen uitkuisen want anders had je vodden. Je deed er een blokje korbiet in en een lucifer. Je kon je er goed mee verwarmen, en je kon er je sigaret mee aansteken.

Het Spoor: wat trok je aan aan dit beroep?

Willy: het avontuur.

Ludo: ik liet een job staan aan de gemeente waar ik meer verdiende, maar toch koos ik voor de spoorwegen, voor de zekerheid.

Het Spoor: hoe snel gaan die locomotieven?

Willy: de maximumsnelheid in Antwerpen-Noord is 40 km/u als de locomotief de wagons trekt. 20 per uur op de beweging en aan het perron 5 per uur. Waar de spoorwegen de openbare weg kruisen, is het eveneens 5 km/u, maar daar hebben we voorrang. Er moet wel iemand voor de trein uit lopen om de auto's te doen stoppen, met een C-3, dat is zo'n verkeersbord met rode cirkel.

Het Spoor: hoe groot is het hier eigenlijk, en hoe vind je hier in hemelsnaam je weg?

Ludo: Antwerpen-Noord is de tweede grootste van Europa, met 96

verdeelsporen. De grootste is die van Maschen, ten zuiden van Hamburg, met 112 verdeelsporen. In Nebraska ligt de grootste ter wereld (114 sporen). Daar rijden ze met treinen van 3 kilometer lengte.

Willy: de haven is onderverdeeld in secties die allen de naam dragen van een land of een gebied. In alle havensecties is spoor 1 de waterkant, behalve op de Far-West en de Congo.

's Morgens kon je beginnen in Groenland, in de namiddag trok je dan bijvoorbeeld naar Siberië. Hoe wij onze weg weten in die wirwar van sporen? Een truc is om naar de bovenleidingen te kijken. Die omspannen bijvoorbeeld telkens zes sporen.

Het Spoor: een anekdote?

Ludo: op een dag kreeg ik een vreemde oproep van een collega: "Ludo, wilt g'eens kòdòdme. Ik vroeg wat er aan de hand was, maar hij zei telkens hetzelfde, of dat ik eens wilde komen. Ik daar naartoe. Zat hij toch met zijn arm tot aan zijn schouder vast in een deur, zeker? Hij kon nog net aan het topje van zijn zender om mij op te roepen.

Willy: ik herinner me nog dat ik een jonge knaap eens van een gewisse dood heb gered door hem van voor een aanhollende locomotief te trekken, met zijn haren. Hij was er heel wat kwijt, maar leven deed hij nog. ■■■■

