

DERANGEET

Een lekker voorjaarszonnetje breekt doorheen het wolkendek, als ik mij, geloodst door de stationschef, in het uitgestrekte sporenveld waag.

— Wat weet ge van de rangeerdienst af? vraagt de chef vriendelijk.

— Eigenlijk niet veel, chef.

— Wel, stel U voor dat ge een handvol parels van alle kleur hebt die door elkaar gemengd zijn. Om ze te hergroeperen per kleur zoekt ge ze één voor één uit en plaatst ze, de groene hier, de rode daar, de blauwe ginder. Tijdens de rangeringen doen wij hetzelfde met de wagens. Dat noemen wij de « Triage » en daarvoor wordt aan de rangeerder een « Lat » gegeven waarop met krijt de sporen aangeduid staan waarheen de te schiften wagens achtereenvolgens moeten afgestoten worden.

Ondertussen zijn wij een heuveltje genaderd dat slechts één spoor torst. Een reeks wagens wordt er door een rangeerlocomotief opgeduwd. Vóór de wagens de top van de heuvel bereiken haakt een werkman ze los met een stevige stok. De wagens rollen met tussenruimten van 30 tot 40 meter de heuvel af en bereiken soms snelheden van 30 km per uur.

Aan de voet van de heuvel ligt een wisselcomplex met een tiental schiftingsporen. Drie figuurtjes reppen zich daar heen en weer.

Boven op de heuvel zet de chef zijn betoog verder.

— De man ginds, links van de keet, is de wisselwachter die insgelijks volgens de aanduidingen van een « Lat » de wagens hun bestemmingspoor doet bereiken. De twee andere mannen zijn de « stuiters ». De voorste is gewoonlijk de meest geëxperimenteerde, hier de rangeermeester zelf. Hij schat de snelheid van de wagens en steunend op de aanduidingen van een vooraf opgemaakt rembulletijn en op zijn jarenlange ondervinding weet hij dan hoever vóór de wissel het eerste remblok dient geplaatst, rekening houdend met het feit dat dit op de wissel automatisch zal uitgeworpen worden. De tussenkomst van de « achterman » hangt af van de omstandigheden. Dienen er op dit spoor nog talrijke wagens ontvangen dan laten wij natuurlijk de eerste wagens uitlopen. In het tegenovergesteld geval worden ze zo dicht mogelijk achter de wissel tot staan gebracht om bij het later vormen van stellen de ledige ritten zoveel mogelijk te beperken.

Dit pakje theorie krijg ik toe terwijl wij op de wisselstraat toelenteren.

De wisselwachter legt juist een drietal hefbomen om en kijkt dan gespannen naar de twee wagens die, aan elkaar gekoppeld en geleidelijk in snelheid toenemend, de heuvel afbollen.

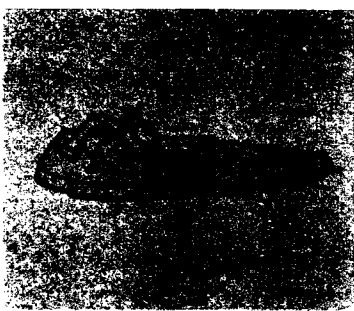
Ondertussen houd ik de twee mannen tussen de sporen in het oog.

De voorste, de rangeermeester, heeft zich op een tiental meter vóór de eerste wissel opgesteld. In de hand houdt hij een remblok (een « schoen » zegt hij). Kijk maar op het plaatje hoe zo'n metalen geval er uitziet.

De twee samengekoppelde wagens hebben nu de voet van de heuvel bereikt. Ik schat de snelheid op een 25 tot 30 km per uur. De « meester », die de aanstormende kolossen geen seconde uit het oog verliest, heeft zich wel een dertigtal meter vóór de wissels opgesteld. Vliegenug plaatst hij het remblok op het spoor, wijkt uit en daar schieten de beide wagens langs hem heen, plotseling vaart minderend, terwijl de voorste wagen aan een intense davering ten prooi schijnt. Eigenaardig genoeg houdt die trilling op zodra de voorste wagen de wisselstraat inrijdt. Wat is er gebeurd? Het remblok heeft een der voorste wielen onderschept en het loopvlak wordt tegen de zachtstalen scheen geremd. Het voorste wiel blijft dus onbeweeglijk op de remschoen geprangd tot deze, in de wissel gekomen, uitwipt.

— Het beroep van rangeerder schijnt mij buitengewoon gevaarlijk, chef.

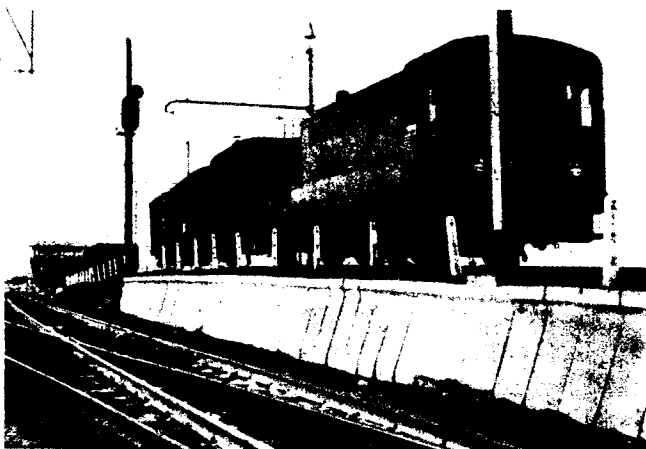
— Ja, dat is het ook, maar de rangeerders worden speciaal verwittigd dat zij niet te veel moeten betrouwen op hun ondervinding, hun scherp oog en hun goede reactie. Zij moeten, in alle omstandigheden, de veiligheidsvoorschriften strikt naleven. Indien zij dit goed begrijpen, is hun beroep niet gevaarlijker dan een ander. De voorschriften bepalen heel precies wat dient gedaan en hoe dient gewerkt. De lading, de smering van de potten, de tijd van het jaar, droogte, stof, vochtigheid, staat van de spoorstaven, kracht van het afduwen, beïnvloeden de snelheid van



Het remblok, ook « sloef » of « schoen » genaamd.



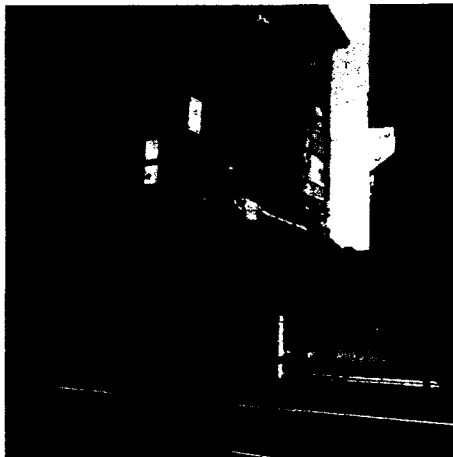
Achteruit!



Een Dieselrangeerlocomotief duwt de wagens over de heuvel.



De loshaker of « stokman » haakt de vooraf ontspannen koppeling los met een stevige stok.



DER

een afgeduwde wagen en dus ook rechtstreeks de reactietijd waarover de rangeerders in elk speciaal geval kunnen beschikken. Kijk, die kolenwagen daar! Tot barstens toe geladen. Nu loopt een geladen wagen meestal sneller dan een ledige, maar zie hoe traag die komt aanslenteren. Let nu goed op!

De rangeermeester legt zijn stopblok slechts enkele meter vóór de wissel. De wagen wordt dus maar over een afstand van drie tot vier meter geremd en zal dus nog over voldoende snelheid beschikken om zijn bestemmingsspoor te bereiken. De «achterman» komt nu niet tussenbeide. Maar daar komt reeds een «tremel» aangestoven, wild als een losgebraken stier. «Tien» brult de meester. De wisselstraat komt naar nipt op tijd klaar. De eerste remschoen wordt brutaal weggeslingerd. In razende vaart bereikt de geweldenaar spoor 10. Maar de achterman heeft het gevaar gezien en reeds bij het inrijden wordt het linker voorwiel overbiddelijk vastgeklemd. Onmiddellijk werpt een derde man een tweede stopblok voor het rechter wiel en daverend, als trillend van woede, komt de tremel tot staan.

De voorlaatste trein is nu uiteengesmeten. De rangeerders kunnen uitblazen tot de volgende reeks op de heuvel geduwd is. Even een praatje maken met Toon, de «achterman».

— Zeg eens Toon, me dunkt dat het stuiten geen lolletje is. Doet gij dat stietje al lang?

— Dat stuiten ziet er veel gevaarlijker uit dan het is, Mijnheer. Ik doe dat nu al meer dan twintig jaar en nog niet dat voorgekegen, zie!

Het knippen van een zwarte duim tegen een dito wijsvinger illustreren op klinkende wijze de nietigheid van het gevaar.

— Dan zijt ge volledig tevreden met uw beroep, Toon? Ge ziet er opgeruimd en wel tepas uit.

Nu heb ik te veel gezegd. Straks denkt die vreemde snuffelaar nog dat ge op uw kniekens gaat zitten om rangeerder te mogen spelen.

— Jamaar, Mijnheer, ons leven is nu ook niet precies een plezierken. Nu is dat alles mooi genoeg. De zon schijnt. Er is niet te veel werk en een mens is tevreden omdat de week weeral om is en hij morgen «repos» heeft. Maar komt eens zien bij echt vuil weer of 's nachts. Het sneeuwt, het stortregent de halve nacht of de mist hangt zo dicht dat ge niet meer weet of ge tussen de sporen staat of er buiten. Dat is andere soep, Mijnheer! Op het bureau denkt ge daar natuurlijk niet aan. Maar wij, wij staan hier, dag en nacht. Ge wordt er dóór gejaagd bij alle weer. Ge drijft van het nat of ge rilt van de kou; ofwel draaft ge u in het zweet onder een zengende vacantiezon. G'hebt bij manier van spreken geen minuut respijt. Ge wringt uw boterham half gekauwd naar binnen en dan is het weeral tijd. Wij rijden mee met de rangeerlocomotief, haken af en aan, staan op de heuvel met de stok of hangen aan de ene of andere wagen die met handschoentjes dient aangepakt. Verder staan we ook in voor het reinigen van die sporen ginder waar de locomotieven hun asbak komen ledigen. Neen, vertel mij niets over de rangeerders. Ik wens, het mijn ergste vijand niet. Echt waar, Mijnheer!

— Wel Toon, dan zoudt ge zeker graag van beroep veranderen? Misschien in een werkplaats willen werken?

Toon staat daar beduusd en verward, kucht eens verlegen en schraapt zijn keel:

— Zie Mijnheer, zo moet ge dat nu ook niet opvatten. Wij zijn wij allemaal al eens nijdig. Wij zijn het moe, of ja, een mens is al eens slecht gezind. Maar kom, dat was niet zo letterlijk bedoeld. Ik ben nu al meer dan twintig jaar rangeerder en stuit; dat vak zit ne mens in 't bloed. Gelijk het roken, verstaat ge? 't Is slecht, maar ge kust het niet meer laten. Die mist en die regen, het gevaar, de driepluogendienst, ge kunt er niet meer buiten. Nee, ik blijf toch maar liever hier.

**

Goeje, ouwe Toon, wij spoorlui hebben sommige dingen zo opvallend gemeen dat het haast afgesproken werk schijnt. Wij zijn soms bedilziek, kritisch of venijnig. Wij kankeren op alles en iedereen en zelfs de hoge pieten moeten het ontgelden. Maar in ons hart zijn wij allen, Tone's gelijk gij. Wij houden van ons vak, van onze bezigheid, van onze spoorweg en sluiten ze, zoals gij, weg, diep achter de rutge bolster van een trouw en warm hart.

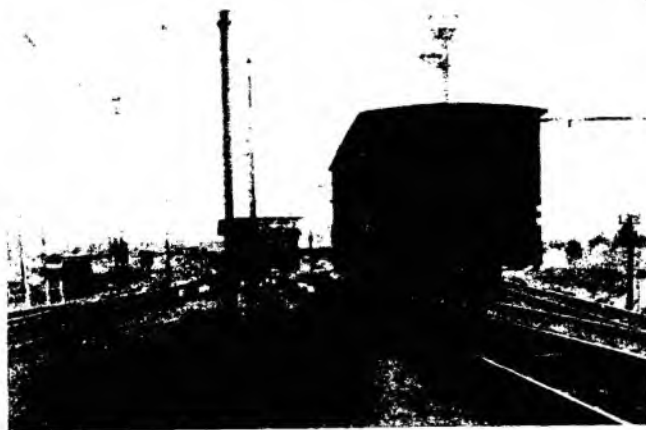
J. VAN DE POEL



Stuit zo... } Plaats het stopblok tijdig en } houdt U buiten het spoor



maar nooit zo } Wacht nooit het laatste nippertje af. Waag uw leven niet



Gestadig rollen de wagens de heuvel af, hun bestemmingsspoor tegemoet.



De rangeerder begeleidt een glaslading die « met handschoentjes moet aangepakt worden ».



Een deviator: een spoorstoel waarin het remblok automatisch uitwijpt en in een bak opgevangen wordt.