



MANNEN VAN HET SPOOR

(vervolg)

— Werkt gij ook 's zondags ?

— Soms, dat hangt af van de dienst. Over 't algemeen gaat het er die dag rustiger aan toe, want er rijden minder treinen ; dan gaan wij naar de uitwijksporen en verzekeran het onderhoud der rijtuigen.

Boven de controle die door de schouwers in alle belangrijke stations wordt uitgeoefend, ondergaan de rijtuigen, een volledig onderhoud, een zorgvuldige schoonmaak die ze weer volledig opknapt voor nieuwe kilometers door velden, bossen en steden.

— In de uitwijkbundel beproeven we dan tot in de puntjes de werking van de remmen, de automatische sluiting van de deuren, de elektrische installatie, enz.

— Daar is nog al wat kennis voor vereist, om dat allemaal te verifiëren !

Verbijsterd haalt hij de schouders op ; ik geloof dat hij er zich nooit voordien rekenschap van gaf. Hij zal er ten andere niet op roemen, aangezien hij er prijs op stelt te preciseren :

— Ik doe alleen de kleine herstellingen, maar als het grotere herstellingen betreft of de herziening van een wagen, dan wordt die naar de werkplaats gestuurd waar bekwame technici hem onder handen nemen.

— Zijt gij geen technicus ?

— Wij zijn vooral gewezen locomotiefstokers, want dat beroep sterft uit sinds de dieselmotorwagen de oude stoomlocomotief verdringt. Sommigen onder ons, die uit de beroepsschool komen, worden schouwer na drie maanden scholing bij het spoor. Wij zijn allen zo wat gespecialiseerd in de herstellingen die op staande voet kunnen worden uitgevoerd.

Het station Brussel-Zuid, het belangrijkste van het land wat het aantal treinen betreft, telt 25 schouwers en drie hoofdwagenschouwers. Een beetje werktuigkundige, en bankwerker, en schrijnwerker en zeer handig doe-al, is de schouwer de verdienstelijke helper die door miljoenen reizigers het comfort van de trein en zijn totale veiligheid laat op prijs stellen.

Het is beklonken, wij gaan samen op weg. Mijn hart klopt wat sneller, maar daar ik ja zegde, leg ik mijn hand in de zijne en hij haalt mij tot hem op.

Die drie zeer steile treden sluiten alle twijfel uit : niemand heeft ooit gedacht dat eens een vrouw met hem aan boord zou komen. Nu ben ik er toch, dat is het voorname. En ja ! de glazen bestuurdersafdeling biedt ruimschoots plaats ; vóór mij rekt het spoor zich tot buiten de stad, en in mijn binnenste vind ik mijn metgezel een aardige man.

Mijn metgezel, wat zeg ik ! de bestuurder van de dieselmotorwagen die ons beiden gaat meevoeren, en

met ons ook enkele honderden, reeds comfortabel in hun afdeling gezeten reizigers.

DE TREINBESTUURDER, DIE EENZAME

Toch sta ik hier heus niet om wat van de wereld te zien, maar wel om de handelingen van de treinbestuurder, die de sneltrein naar Duitsland moet voeren, te observeren.

Hij neemt plaats in de bestuurdersafdeling, bewerkt handels, drukt op pedalen en knoppen, draait aan kleppen. Graag vernam ik wat meer over wat hij juist uitspricht, maar nu mag ik geen vragen stellen, want daarvoor kan zijn aandacht worden afgeleid.

Daar vertrekken we al. Tegen de wand leunt een klapstoel ; ik ga erop zitten, of liever ik klamp mij eraan vast, want de trein heeft reeds een flinke vaart genomen en ik wordt heen en weer geschommeld, met de regelmaat van een slinger, terwijl ik met de voeten om ijzeren staven geklemd, mijn notaboekje stevig in de linker- en een potlood in de rechterhand, aantekeningen maak die wel koortsgrafieken lijken.

We zijn reeds Zaventem voorbij en rijden in het open veld. Ik kuch, hij kijkt even terzijde.

— Mag ik u nu aanspreken ? Ja. Vertel me dan eens sedert wanneer gij treinbestuurder zijt ?

— Als kind droomde ik er reeds van. Ik heb in 1937 examen afgelegd en kwam in 1941 in dienst.

Hij heeft het hele land doorkruist, en kwam door alle stations in beide richtingen ; hij houdt de seinen in het oog, scheert langs perrons, stopt, zet weer aan, brengt wel eens de nacht door in de slaapzaal van een verre stelplaats, hervat 's anderendaags zijn dienst, voert de trein terug waar hij moet zijn, poetst zijn machine op wanneer ze niet naar zijn zin glanst, vertrekt weer, komt terug, herbegint.

Vertraging kost geld...

— Uw gezinsleven is voorzeker nogal ongeregeld ?

— We hebben er zo goed als geen, antwoordt hij met licht spottende blik. Wij vertoeven haast meer bij onze machine dan bij onze vrouw.

Zijn machine ! Die gaat een zeer snelle en soepele vaart. Hij spreekt mij toe zonder ooit de snelheidsmeter uit het oog te verliezen. Wij rijden een groen licht voorbij, nog een, een hele rij, en soms draait hij een knop.

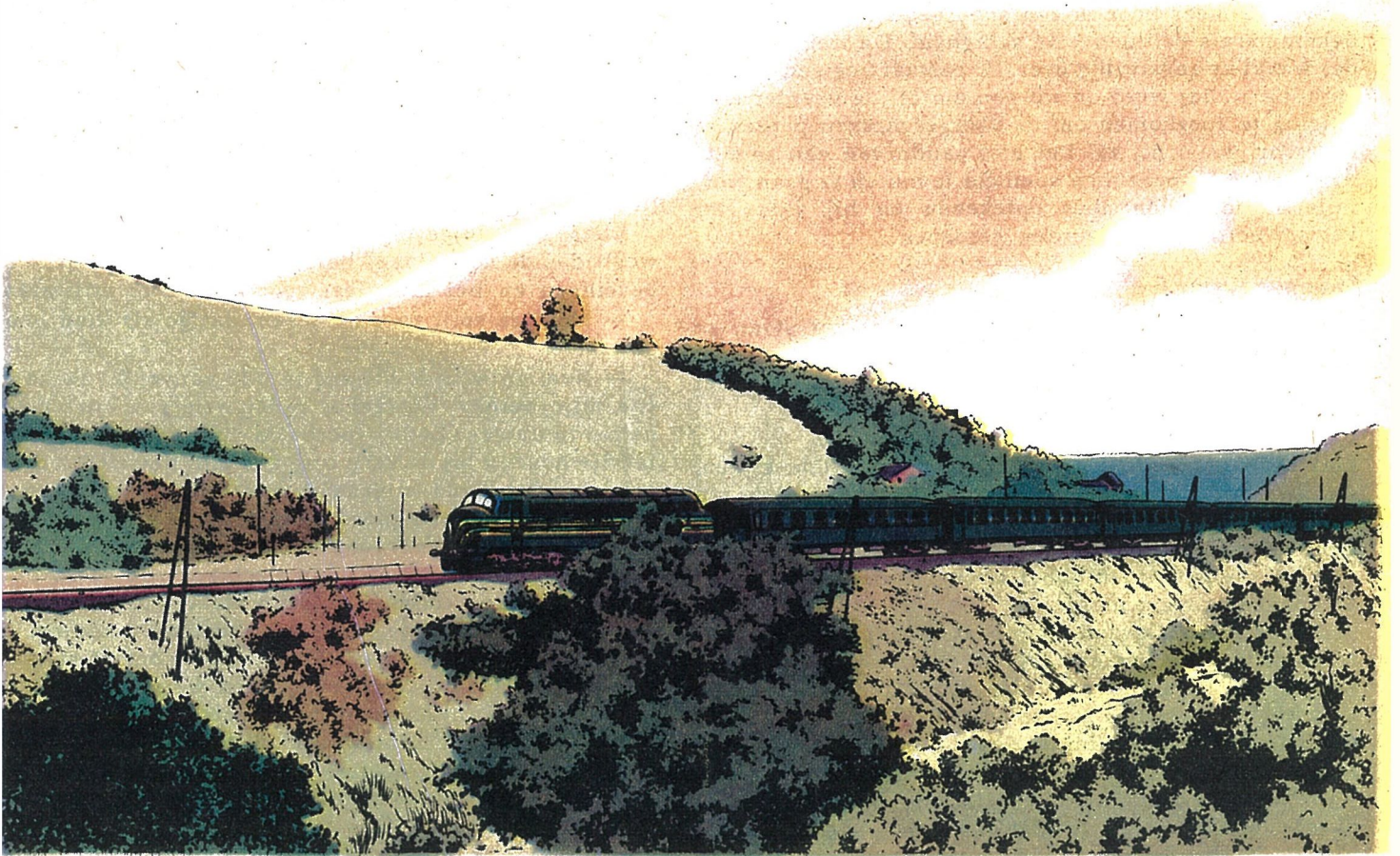
— Ge punt ?

— Heel juist ! Zo lever ik het bewijs dat ik wel degelijk elk sein heb gezien en nageleefd. Ook de snelheid komt op de band en zo kan steeds worden gezien dat ik de hoogst toegelaten snelheid niet overschreed. Op deze lijn bedraagt de gemiddelde snelheid 110 en ik mag ze tot 140 opdrijven. Ik ben aansprakelijk voor gebeurlijke

« Een diesel stormt op ons af ;
de bestuurders groeten elkaar... »



De trein 86, Brussel-Zuid - Keulen, in de omgeving van Dolhain.



overdreven snelheid... evenals voor de minuten vertraging.

— Maar als u daar geen schuld aan hebt ?

Hij spreekt, doch ik begrijp geen enkel woord, want de trein gaat juist een bocht in en gilt dat het me door merg en been gaat. Ik wacht tot ik mij weer vermand heb om mijn vraag te herhalen; hij herneemt zijn antwoord :

— Er is altijd iemand verantwoordelijk : dat kan de schouwer zijn die laattijdig de remproef kwam uitvoeren, waardoor we met vertraging moesten vertrekken, ofwel ik zelf die een slentergang ging.

— En als het mist, of ijzelt ?

— Ja, dat kan natuurlijk niemand verhelpen.

— Vorig jaar, bij de terugkeer uit Aken, hebben de douanen ons bijna een uur te Herbesthal opgehouden. Ik denk dat de treinbestuurder er net als wij naar hunkerde weer te kunnen vertrekken. Wie krijgt de schuld voor dergelijke vertraging op de hals geschoven ?

— De exploitatiedienst. Kan de treinbestuurder enkele minuten inhalen, dan wordt hij daarvoor betaald.

— Die dag heeft hij er wis en zeker ingehaald. Ik kreeg daarbij de indruk dat ik nog nooit met zo'n snelle trein had gereisd.

Ik vertel mijn onrust, mijn voldoening behouden op mijn bestemming te zijn gekomen ; de treinbestuurder schiet in een lach, stelt me gerust, een beetje laat...

— Mijn collega zal vast en zeker de toegelaten snelheid niet hebben overschreden, doch eenvoudig de gemiddelde snelheid opgedreven ; wanneer we met vertraging vertrekken, bereiken we soms 120 en zelfs 140 per uur ; dat heeft hij voorzeker gedaan, en hij kon dat zonder risico.

Eens te meer hoor ik een spoorbediende zijn hoofdbekommernis belijden : de veiligheid. De treinbestuurder waakt er angstvallig over. Er bestaat nog een tweede garantie : alles werd ontworpen om bij de voerder elke neiging te voorkomen om de voorgeschreven perken te overschrijden ; hij zal het niet aandurven een sein te negeren of de toegelaten snelheid te buiten te gaan, vermits de toestellen alles optekenen en hij aldus ter verantwoording zou worden geroepen.

Levensgevaar !

Achter mij gonzen de motoren ; voorzeker staan ze heel dicht bij de wand waartegen ik aanleun. Ik kijk even terzijde : wat een naar gevoel verwekt het opschrift zo dicht voor mijn neus :

« Opgelet bovenleiding — levensgevaar ».

Ik vind het plots zo heerlijk voor mij uit te kijken, en de spoorstaven te zien waarop we nochtans in razende vaart vooruitsnellen. Als ik een beetje bekomen ben, wend ik mij weer om en lees verder :

« Tijdens het rijden is het streng verboden deze kast te openen, uitgezonderd... »

Zo goed en zo kwaad als 't gaat, tracht ik niet langer tegen de wand te leunen : met als resultaat kuitkrampen en rugpijn. De treinbestuurder fluit zacht een deuntje.

Ik voel er behoefte aan te praten, en aan wat anders dan aan die bovenleiding te denken. Ik tracht zelfs niet te weten te komen wat.

— Vandaag houd ik u gezelschap, zeg ik op innemende toon, maar als ge hier alleen zijt, wordt dat dan niet vervelend ?

— Ik fluit, zoals ge hoort ; anderen zingen. We trachten het ons gezellig te maken.

Een diesel stormt op ons af ; de bestuurders groeten elkaar met een handgebaar... Ik ontwaar een glimlach en een tikje verwondering op een aangezicht, wegens mijn aanwezigheid in de bestuurdersafdeling. We zijn hem reeds ver voorbij.

— Hoe lang blijft ge op die zit, zonder met iemand te praten ?

— Er zijn toch stilstanden in de stations. Een dienstbeurt duurt meestal tien uur, soms slechts zeven of zeven en een half uur, maar dat is veeleer zeldzaam.

Automatische waakinrichting.

— En als ge ziek valt ?

— Dan moeten we wel vervangen worden !

— Daaraan dacht ik niet, ik bedoelde : als ge ziek wordt tijdens de rit ? Want nu ja, ge kunt toch plots onpasselijk worden, of een flauwte krijgen, en dies meer ? Uw trein kan niet op eigen houtje rijden.

Ik zal niet zo gauw meer op een motorstel klauteren. Reeds zie ik in verbeelding die onbestuurde trein dorp na dorp voorbijsnellen, als een wervelwind door de stations vliegen en over de spoorstaven schokken terwijl de reizigers zich angstig aan de banken vastklampen. Een geruststellend gebaar van de treinbestuurder verjaagt dit benauwend visioen.

— Ook dat werd niet aan het toeval overgelaten, en de locomotief is met een beveiligingssysteem uitgerust : dat is de automatische waakinrichting. Indien ik het bewustzijn zou verliezen, indien ik zou vallen, dan druk ik niet langer deze pedaal in, de stroom wordt automatisch afgesneden en de trein komt na enkele seconden tot stilstand.

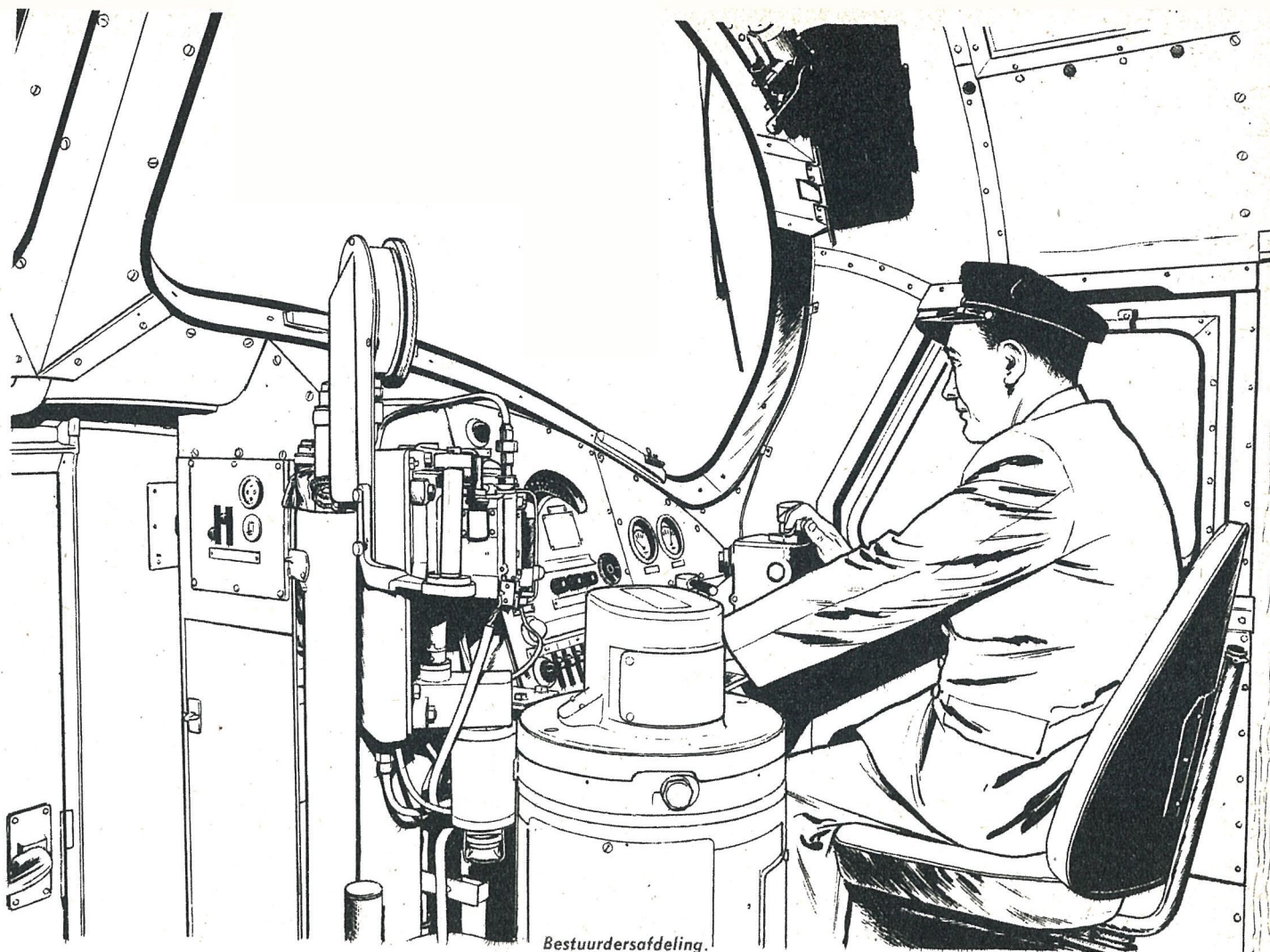
Door deze ongewone stilstand verrast, zal de hoofdwachter onmiddellijk naar de treinbestuurder gaan en, als hij hem ziek of bewusteloos aantreft, verwittigt hij via de langs het spoor op palen opgestelde telefoon-toestellen, het dichtst bij gelegen station om de eerste hulp te bekomen.

Niets werd bijgevolg onverlet gelaten om de spoorwegbediende te redden, het leven van de reizigers te beveiligen en het materieel voor schade te vrijwaren.

— Hebt ge spijt over dit leven, dat ge als kind hebt gewenst ?

— Nee, antwoordt hij mij in alle eenvoud ; ik houd van mijn beroep. Voorzeker vallen vele van onze planetjes in duigen. Zo bij voorbeeld : mijn broer zou een feestje houden bij de verjaring van zijn huwelijk : drie-maal heeft hij het uitgesteld, opdat ik er zou kunnen bij zijn, en ten slotte moest ik toch op de voorziene dag nog belet geven. Voor ons bestaat er nooit volstrekte zekerheid, soms vernemen we slechts op de vooravond wat ons 's anderendaags te doen staat : in dit beroep — waarin zelfs de vrije dagen geen regelmaat kennen — moet men zich kunnen schikken, zo niet begint men er beter niet aan. In de zomer bekomen we niet gemakkelijk vakantie, want dan rijdt het grootste aantal treinen. Daardoor komt het dat we enkele dagen vrijaf in de winter nemen, en de overige worden in de loop van het volgende jaar genomen, wanneer de dienst zulks toelaat.

— Hoe komt dat ? Uw werk geschiedt nochtans bij toerbeurten ?



Bestuurdersafdeling.

— Inderdaad, mevrouw, maar er zijn te weinig treinbestuurders. De Maatschappij maakt zich zorgen over dit probleem.

— Is het dan zo moeilijk om aan personeel te geraken ?

— Ja, dat valt nogal moeilijk, want op onze dagen voelen de jongeren niets meer voor dienstregelingen met dag- en nachtdienst, die hun weinig vrije uurtjes laten. Toch beproeven sommigen het wel af en toe, maar meestal geven ze het na enige tijd weer op.

En nu gaan we de remproef uitvoeren !

Sinds het vertrek is ons gesprek een dialoog doorspekt met stilten die we geenszins hinderlijk vinden. Ik herlees wat ik optekende, voeg er hier en daar nog wat aan toe, en zoek op mijn klapstoeltje een andere houding, die weldra even onhoudbaar wordt. Vervolgens gaat een van ons beiden weer aan het praten : steeds over het vak en steeds iets nieuws.

— Deze machine rijdt met stookolie, zegt me zo pas de treinbestuurder.

Ik keer me naar hem toe en knik even. Alles boezemt me vandaag belangstelling in.

— Wanneer het verbruik onder de normaal vastgestelde hoeveelheid per kilometer blijft, strijk ik een zuinigheidspremie op. Met de elektrische tractie is dit

niet het geval. Verzekert de dieselmotorwagen tien achtereenvolgende dagen dienst zonder averij op te lopen, dan heeft zijn bestuurder eveneens recht op een premie.

Wij vertragen.

— Nu moet ik een remproef uitvoeren, zegt hij, om er zeker van te zijn dat de trein vóór de helling van Luik kan stoppen.

En daar ik hem met een weifelend, onbegrijpend gezicht aankijk, voegt hij er snel aan toe :

— We komen weldra te Ans en van daar daalt het tot Luik ; dit is de grootste spoorhelling in België, en zelfs in Europa : 3 centimeter per meter of, om het u wellicht te doen aanvoelen, 30 meter per kilometer. We dienen absoluut zeker van onze remmen te zijn alvorens zo'n daling aan te vatten. Met deze afhelling moet ten andere rekening gehouden worden voor het remmen van de goederenwagens, die zijn uitgerust met toestellen « vlakke » en « bergstreek ». Het is om die toestellen te regelen dat goederentreinen te Ans stoppen.

Van op zijn stuurplaats praat hij met mij, helemaal ontspannen net alsof zijn beroep de doodgewoonste job ter wereld was. En nochtans, wat al kennis en ervaring zijn er niet vereist, welke voorzorgen dienen er niet te worden genomen om een trein veilig te laten rijden !

(Wordt voortgezet.)

Marthe ENGLEBERT.