



MANNEN VAN HET SPOOR

(vervolg)

BESPROKEN PLAATSEN.

Tien mensen die tegelijkertijd telefoneren, maken heel wat leven.

Ik geloof evenwel vast dat geen enkele onder hen ook maar iets hoort van wat zijn buurman vertelt; hun gehoor is geoeffend in het luisteren naar de cliënteel, en met een rustige heldere stem geven ze nummers, dienstregelingen en reiswegen op.

Vandaag bevind ik mij te Brussel-Zuid, in de Centrale voor plaatsbespreking, de enige dienst die de reservering voor alle uit België vertrekkende treinen centraliseert. Dit bezoek zal me heel wat leren over die voor het groot publiek onbekende spoor mannen, waaraan gij het te danken hebt te Antwerpen in de Amsterdam-Parijs te kunnen stappen en er naar hartewens plaats te nemen in een hoekje van een afdeling « niet-rokers », met de rug naar de machine. Op voorwaarde evenwel dat er plaatsen beschikbaar blijven, wat betekent dat ge tijdig moet bespreken.

— En als de trein vanaf Amsterdam volzet is?

— Dan wordt u een plaats gereserveerd bij vertrek uit Brussel, waar een of meer rijtuigen worden bijgevoegd.

Ik wen reeds aan het gegons der stemmen van die telefonisten, waarvan er zes in verbinding staan met de stad en de provincie, en de vier anderen met de bedienden van het station, die de biljetten voor het buitenland verkopen.

De plaatsbespreking kan inderdaad worden aangevraagd in het station zelf, door een ander Belgisch station, of door een reisagentschap.

De telefonisten zitten rond een grote ronde tafel met in haar midden een draaibaar stel van drie afzonderlijk boven elkaar geplaatste vlakken, onderverdeeld in genummerde sectoren, die elk een plaatsbesprekingsdiagram bevatten.

— Wenst u een plaats in de trein van 13 h 28 naar Parijs? De bediende die de aanvraag ontving, draait de « taartschaal » tot de sector Parijs vóór hem staat, haalt er het diagram uit dat met dag en uur van de trein overeenstemt, en reserveert de gewenste plaats onder die welke nog beschikbaar zijn.

Verkiest u een afdeling « niet-rokers »? Spijt me zeer, alles is verhuurd. U moet maar in de rook berusten of de ideale plaats in een andere trein naar Parijs reserveren.

In de belendende plaats begint plots een schrijfmachine te knetteren, stopt, herbegint. Daarna gaat een andere haar gang. Schaamteloos onbescheiden kom ik naderbij en buig mij over de machine om de tekst te

lezen: ik begrijp er niets van. Het lijkt wel een boodschap die alleen Sherlock Holmes kan ontcijferen. Dit is het werk van de verreschrijvers die aanvragen om plaatsbespreking in de internationale treinen overseinen; het antwoord dient door de bediende binnen het kwartier te worden verstrekt.

En hij doet dit schijnbaar ongegeneerd, en typt allerlei geheimzinnige termen, zoals Huk ! en Han ! die wel Indianenkreten lijken. Er wordt mij uitgelegd dat het een ingekorte terminologie betreft die voor een bepaalde sneltrein Parijs-Nizza het reserveren in een koprijtuig aankondigt van een zitplaats, kant gang, met het gezicht naar de locomotief gekeerd.

— Moet gij met dat alles rekening houden bij het reserveren van een plaats?

— Toch niet, maar deze plaats werd gevraagd door een zeer gevoelig reiziger die opschrikt telkens als zijn trein een andere in vliegende vaart kruist. Dit maakt meer indruk als men aan het venster zit.

— Hoe kunt ge die bijzonderheden met uw... barbaarse termen uitdrukken?

— Het is een code, Mevrouw. Een plaats in een gesloten rookcoupé, gezicht naar de machine, wordt met Han aangeduid; rug naar de machine, met Huk. « Niet-rokers », gezicht naar de machine, wordt Het; rug naar de machine: Hyl.

Dat is zonneklaar. En de lijst is lang, want de reiziger kan ook een tafeltje krijgen, gezicht of rug naar de machine, een hoekje « niet-rokers », en wat al dies meer. Die rijtuigen worden verbrokkeld alsof het een verkaveling betrof. Ik word er wat duizelig van, ik die tot nog toe in mijn schik was als ik waar ook een zitplaats kon bemachtigen.

Jaarlijks worden ruim 140.000 dergelijke boodschappen overgeseind, en door die lieden ontvangen, overgeschreven, opgestuurd... en zelfs begrepen.

Toen het systeem van de verreschrijvers in 1957 van wal stak, werd hoog van de toren geblazen met de 24.000 plaatsen die aldus werden gereserveerd. Heden zijn de zes verreschrijvers van de Centrale zonder onderbreking van acht uur 's morgens tot acht uur 's avonds in bedrijf, en verwerken zij op de drukste dagen gemiddeld 900 telegrammen.

De mannen hebben de verreschrijvers leren bedienen bij het Bestuur der Telegrafie te Brussel. De ondervinding heeft hun geleerd kalm en hun zenuwen de baas te blijven, en met bekwaame spoed te werken in het geroezemoes van stemmen doorveven met het geknetter van de machines en het telefoongerinkel.

Ik ga weg. Drie telefonen schellen,



De telefonisten zitten rond een grote ronde tafel...

— Voor Amsterdam ? Morgen namiddag ? Tweede klas...

De poliep spreidde haar twaalf armen uit en hapte gulzig alles wat drie bedrijvige mannen haar onophoudelijk toewierpen : jurken, een doos geneesmiddelen, 10 meter kasjmier, handtassen, vier paar schoenen, chocolade en...

Neen, de levende duiven werden ter zijde gesteld, als broos goed dat voorzichtig op een driewieler en vervolgens in de pakwagen zal worden neergezet, samen met andere hinderlijke colli of bederfelijke waar.

NACHTWERK.

Ik bevind mij in de factagedienst te Brussel-Zuid en de poliep is dit toestel met loopbanden waarop een bediende de colli neerzet die een kringloop volgen en voor drie sorteerders defileren ; ze worden door die handige mannen gegrepen en op een van de twaalf armen met loopband gezet die met twaalf groepen van bestemmingen overeenstemmen. Deze mannen zijn lader A.

Aan het uiteinde van elke arm zal een lader B de colli van de band nemen en ze per sector in vakken plaatsen waar de ladersbaas ze zal nazien.

— Al die mannen hebben een gedegen vakkennis, verklaart de eerste factagechef die me op mijn rondgang begeleidt, en dit is volstrekt noodzakelijk want ze sorteren niet volgens de naam van de lokaliteit die op het collo voorkomt, maar wel volgens telegrafische afkortingen die er bij de aankomst in het station worden op aangebracht ; ze moeten die dus perfect kennen om de colli te verdelen die hier worden aangevoerd door de uit de provincie komende treinen, de auto's van de afhaling ten huize evenals door de afzenders zelf.

Achttienduizend colli in drie uur.

— Wat doen die mensen daar, vraag ik, terwijl ik voor een vrachtwagen sta die gelost wordt.

Vanuit de vrachtwagen werpt een man de colli naar zijn collega die hun volgnummer afroept en ze vervolgens op de bevoorradingsband van de poliep neerzet ; een schrijver noteert al die volgnummers.

— Dat is voor ons een zeer nuttige controle. In geval van verlies of diefstal kunnen we onmiddellijk uitmaken of de pakken hier zijn toegekomen.

— Doen deze bedienden dit werk dag in dag uit ?

— Jawel. Er is altijd werk in overvloed, vooral op

donderdag en vrijdag, want talrijke handelaars en industriëlen doen hun verzendingen op het einde van de week. Normaal verwerkt de factagedienst achttien-duizend colli en meer tussen zes uur en half tien 's avonds. En sommige dagen bereiken we zelfs top-prestaties van zesentwintigduizend colli.

— En hoeveel bedienden zijn er om die in te schijven ?

— Drie.

Wat 'n snelheid ! Ongetwijfeld komt dit door de gewoonte. De drie laders bevoorraden de poliep dan ook met een verrassende vaardigheid. Hoe hebben ze die vakbekwaamheid verworven ?

Alfabetische hiërarchie.

— Iedereen vangt zijn loopbaan aan als lader D en wordt na vier jaar lader C benoemd : dan mag hij aan een bekwaamheidsproef deelnemen, en, als hij daarin slaagt, wordt hij lader B en vervolgens lader A, zoals deze drie mannen. Daarna bestaat er mogelijkheid om tot de graad van ladersbaas of weger op te klimmen.

D, C, B, A... Hier wordt de aanleg gevierendeeld. Dit is trouwens niet de enige eigenaardigheid bij de spoorwegmaatschappij.

Naarmate mijn enquête opschiet, moet ik ervaren dat nooit iets aan het toeval wordt overgelaten ; elke post is tot in de puntjes georganiseerd, en het net van al de diensten is ragfijn gespannen.

Stilaan begin ik klaar te zien in die wijde en complexe organisatie waarin alle spoor mannen solidair zijn, en het werk van de ene de voorbereiding is tot of de voortzetting van het werk van de andere.

Hij weegt, weegt...

Maar ik voel me nog enigszins de vlieg die in dat spinneweb spartelt ; voor de factagedienst althans zal de eerste factagechef mij een reddende hand toesteken. Ik volg hem in de grote hal waar de te lossen vrachtwagens zich komen opstellen, waar patroons, handelaars en particulieren hun zendingen naar binnen- en buitenland aanbrenge n.

— Hier gaat ge de weger aan het werk zien, zegt mijn gids. Het valt mee, we treffen de grote vrijdagavond-drukte.

De weger heeft een kepie, een bureau, een weegtoestel, een pot met lijm en een datumstempel. Nog drie potten lijm staan in reserve. Zijn werk ziet er voorwaar niet moeilijk uit, en wie hem bezig ziet, zou alras gaan denken dat hij het eveneens, of zelfs nog beter kan. Hij neemt het collo van de klant over, weegt het in een wip, plakt het etiket, stempelt af, schrijft met vaste hand, in telegraafcode, de plaats van bestemming, zet het collo achter zich op de grond neer en herbegint met het volgende collo.

Dit is een eenvoudig, regelmatig werk, doch het geschiedt vliegensvlug, want de rij wachtende klanten is groot en de weger tracht hen zo weinig mogelijk te laten wachten.

Als ze gewogen en ingeschreven zijn, worden de colli op steekwagentjes geladen en, per bestemming, verdeeld over de driewielers die ze naar de perrons zullen voeren.

Het grootste deel van dit werk gebeurt tussen 16 en

24 uur, want de zendingen worden in de late namiddag aangebracht ; maar 's nachts rijden er goederentreinen opdat alles reeds de volgende morgen zou kunnen worden afgeleverd.

Half spoorwegman, half ekwilibrist.

— Hoe worden de goederen in de pakwagens geladen ?

— Laten we gaan kijken.

De driewielers worden in ruime liften geduwd of opgehaald met een kabel, die ze op perronshoogte brengen. Het hellend vlak voor het ophalen is zo steil dat ik er mij elk ogenblik aan verwacht een deel van de lading te zien neertuimelen.

Gaan ze al dan niet vallen ? De driewielers komen zonder ongelukken boven. Voorwaar, zij die ze laadden, zouden voortreffelijke ekwilibristen kunnen zijn.

— En als ze daar boven zijn, wat gebeurt er dan ?

— De lading van die wagentjes wordt ordelijk in de pakwagens gezet. Overdag moet dat heel vlug geschieden want het oponthoud is dikwijls heel kort ; b.v. twee tot vijf minuten op de lijnen Antwerpen-Charleroi en Luik-Obstende, en soms moeten er wel 200 pakken geladen worden.

« Snel werken en elkaar bijstaan » luidt vaak het wachtwoord voor de spoor mannen. Zodra de trein verder gaat, sorteert de hoofdwachter de colli voor de eerstvolgende stations ten einde ze bij aankomst vlug te kunnen afladen. Met evenveel zorg en vaardigheid controleert hij zijn reizigers en zijn goederen, zodat beide diensten behoorlijk verlopen.

Ik kom ten zeerste onder de indruk van de omvang van het zakencijfer als ik die massa colli zie welke binnenkomen, op de weegschaal, het steekwagentje en de driewielers gaan, in de pakwagens worden gezet, er weer worden uitgeladen en per bestelauto hun respectieve plaats van bestemming bereiken. Men zou zweren dat ze een eigen wil en een eigen verstand hebben, en een perfect gekende reisweg volgen. In werkelijkheid gingen ze door de handen van zeer talrijke spoor mannen die een nooit volprezen morele zin en beroepsvaardigheid aan de dag leggen.

— Op de drukste dagen verhandelen wij 750 ton colli, zegt me rustig kalm de eerste factagechef, alsof hun verzending naar alle uithoeken van het land een doo-eenvoudig werk was.

Geen enkele moeilijkheid schrikt de spoorwegmaatschappij af. In een verwarmde en speciaal daartoe ingerichte pakwagens vervoert zij geregeld meer dan 5.000 eieren en 13.000 kuikentjes naar Italië onder het waakzaam oog van een begeleider van de firma.

— Deze kiekenkweker had eerst de kostprijs van het vervoer per weg berekend, legt de chef mij uit. Wij doen het goedkoper en alles komt in goede staat ter bestemming, zonder struif noch doden.

De verzenders kiezen vaak de trein voor vrij ongewone transporten. Zo kwamen eens uit twee grote Franse wagens drie welopgevoede olifanten die vroom neerknielden om op de kaai te geraken en vervolgens met gelijke rustige wiegelpas de trappen trede voor trede afgingen en zich door de douanebeambten lieten inklaren. Geen der drie had een ontduikersziel.

Leeuwtjes en tijgers zijn er wel voor te vinden om met de trein naar hun circus of een dierentuin te gaan.



Vanuit de vrachtwagen werpt een man de colli naar zijn collega...

De kroniek van de factagedienst zou mij nog heel wat leren, maar het is reeds meer dan acht uur in de avond, en de eerste factagechef is sedert vanmorgen 7 h 20 op de been, steeds gediensig, hoffelijk en, tot mijn grote verlegenheid, nog bereid om over zijn eigen dienst te spreken. Aangezien hij er mij toe verzoekt en gebleven is om mij voor te lichten, neem ik aan.

Zeven en een halve meter planning wachten ons op zijn bureau, zeven en een halve meter waarop, voor zes maanden, heel klein geschreven, de diensten van een 218 werklieden en 73 bedienden tellende afdeling vermeld staan.

— Ik stel dit plan op in nauwe samenwerking met de dienst van de beweging die het treinverkeer heeft georganiseerd. Rekening houdend met de aankomsten en vertrekken, bereken ik het nodige personeel, wel wetend dat een bepaalde stoptrein veel colli aanvoert, dat ik over zoveel minuten beschik om in de trein naar ... te laden en over zoveel minuten voor de trein naar ... Het is voldoende dat een trein niet op zijn gewone spoor binnarijdt, en heel mijn dienst is opgejaagd. De lostijd kan tot een minuut worden teruggebracht, b.v. wanneer het nieuwe perron verder af ligt.

De bediende die zijn dagtaak aanvangt, raadpleegt eerst de tabel waarop de eerste factagechef ieders

naam en taak heeft vermeld ; Jan M... krijgt dienst 13 toegewezen en Piet S... dienst 19.

Wat moet dienst 13 doen ? De tabel vermeldt het nummer van de treinen, het uur van aankomst en van vertrek, de sporen waar de bediende moet laden en lossen. Nummer 19 is tractorbestuurder ; hij moet het vervoer van de colli verzekeren tussen het magazijn en de treinen der sporen 9 tot 16.

De eerste factagechef, bijgestaan door zijn factagechefs, moet niet enkel onder zijn mannen het dagelijkse werk verdelen, maar ze tevens dadelijk kunnen vervangen ; blijft een hunner afwezig, dan moet er een vervanger worden gevonden, zonder dat daardoor de activiteit van een andere dienst wordt vertraagd. Dat loopt niet steeds van een leien dakje. Een aanzienlijke vertraging op een lijn geeft hem de handen vol werk ; hij moet onmiddellijk de bezigheden van zijn ploegen zodanig wijzigen dat de colli nog tijdig ter bestemming komen. Zijn planning is niet onveranderlijk, maar schommelt integendeel van dag tot dag naargelang van de omstandigheden en de gewichtige beslissingen die alleen de eerste factagechef kan treffen.

(Wordt voortgezet.)

Marthe ENGLEBERT.