



# MANNEN VAN HET SPOOR

## EEN DYNAMISCHE DIENST : DE BEWEGING

De trein uit Oostende en die uit Bergen rijden gelijktijdig Brussel-Zuid binnen : door wie wordt hun dienstregeling, hun spoor van aankomst, hun aantal rijtuigen bepaald ? Door een der belangrijkste diensten, ofschoon niet bekend bij het publiek, waarvan het personeel de vertrekken en de aankomsten van de treinen bestudeert, de dienstregelingen opmaakt, ze wijzigt, rijtuigen of stellen al naargelang van de behoeften weglaat of bijvoegt.

Ik word ontvangen door de eerste adjunct-stationschef van Brussel-Zuid, die mij de bezigheden van zijn dienst uiteenzet en welwillend antwoordt op de vragen die ik hem stel om een beter inzicht in de veelzijdige rol van de Beweging te krijgen.

— De Directie legt ons ontwerp-dienstregelingen voor en wij gaan na of het mogelijk is ze in de praktijk toe te passen.

— En waarom zou dit niet ?

— U gaat me begrijpen. Laten we even veronderstellen dat de Directie beslist heeft een volgtrain, met vertrek om 11 h 16, tussen Brussel en Charleroi in te leggen. Na enkele weken stellen de stationschef, de wachter of de treinbestuurder vast dat een veertigtal reizigers, die om 11 h 14 uit Gent aankomen, elke dag op het nippertje die trein naar Charleroi missen. Wij stellen dan voor de trein uit Gent te vervroegen, of die naar Charleroi wat te verlaten.

— Gebeurt het ook dat ge een trein als overbodig beschouwt, en zijn afschaffing voorstelt ?

— Soms wel. De hoofdwachter is natuurlijk de rechte man om vast te stellen dat het aantal reizigers miniem is, en hij vermeldt dit in zijn treinverslag.

's Zomers en in de vakantietijd integendeel, moeten volgtreinen worden ingelegd.

— De trein uit Luik vertrekt te Brussel om 9 uur naar Oostende, en wanneer het 's zaterdags of 's zondags mooi weer is, mogen wij ons aan een grote toeloop van reizigers verwachten. Even rekenen : « Er zullen ongeveer 400 plaatsen beschikbaar zijn in de trein uit Luik, maar ik mag mij verwachten aan 1.500 vertrekkende reizigers ». In dat geval brengen wij een treinstel op een ander spoor en omstreeks 8 h 50, als wij het perron van vertrek naar Oostende zwart van het volk zien, laten we die trein over de luidsprekers aankondigen ; de reizigers hoeven zich dan slechts naar het andere spoor te begeven en in de totaal ledige rijtuigen plaats te nemen. Wij vereenvoudigen de zaak ten eerste door het treinstel op het nevenliggende spoor aan hetzelfde perron te brengen, zodat massaverplaatsingen vermeden worden.

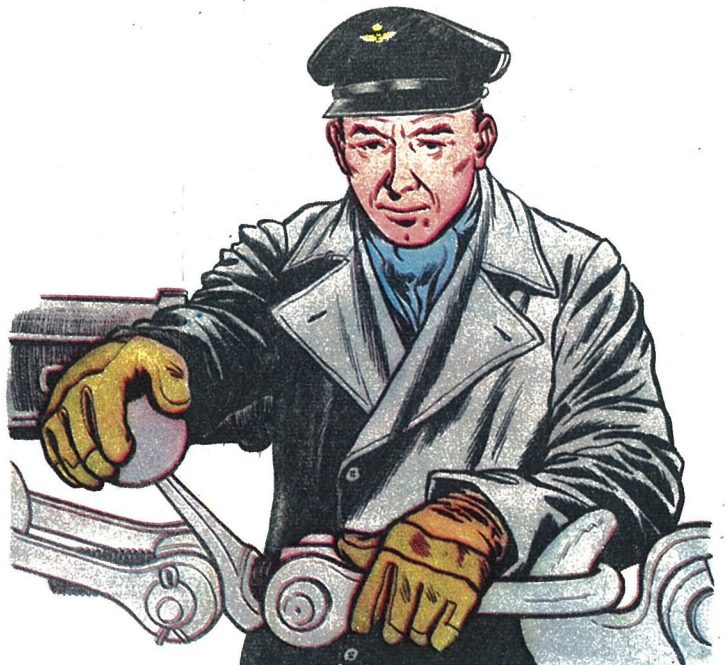
Alles staat dus gereed, de locomotief is aangehaakt, de treinbestuurder is op zijn post. Alleen de zomerbadgasten weten niet dat de Maatschappij voor hen een tweede trein paraat houdt : de stationschef heeft tot taak te oordelen of zij voldoende talrijk zijn om deze laatste te laten rijden.

— Wij mogen geen berichten over die volgtreinen uithangen, voegt mijn zegsman er aan toe, want hun vertrek hangt af van de weersomstandigheden ; gaat het aan het regenen, dan komen veel minder reizigers opdagen en bezetten wij onnodig een spoor.

## Zomer- en winterdienstregelingen.

Tweemaal 's jaars stelt de dienst van de Beweging een dienstregeling op die in de vorm van een reisgids verschijnt. De winterdienst loopt tot de laatste zondag van mei. Vanaf die datum rijden de treinen naar Gent door tot Knokke, er worden nog volgtreinen naar de kust ingelegd, de dienst op de lijn Oostende - Dover wordt versterkt, en zo meer.

Heel die organisatie lijkt vrij eenvoudig, doch ze vereist het inzetten van twee adjuncten voor de gewone dagelijkse dienst, terwijl de eerste adjunct-stationschef zich vooral met de extra-treinen inlaat en meewerkt aan het opmaken van de zomer- en daarna van de winterdienstregeling.



Alles staat gereed, de locomotief is aangehaakt...



De abonnee is geen reiziger  
als de anderen...



— Aan moeilijkheden ontbreekt het niet. Reeds zes weken vóór Pasen, Pinksteren, Hemelvaartsdag en zo meer moeten we bij de Directie de voorstellen voor extra-treinen indienen, en daarbij rekening houden met het aantal reizigers dat het vorige jaar werd opgetekend, evenals met de datum van die feestdagen ; het spreekt vanzelf dat er minder reizigers en minder treinen vertrekken wanneer Pasen einde maart valt in plaats van einde april.

De dienst van de Beweging moet dus zo wat voor weerman spelen en tevens over psychologische aanleg beschikken,

— De reiziger, vooral de abonnee, heeft vaste gewoonten. Voor hem zou de trein naar Antwerpen liefst elke dag van de week van hetzelfde spoor moeten vertrekken, maar dat kan niet altijd, en als we bij toeval eens een trein, die gewoonlijk op spoor 7 staat, op het laatste ogenblik van spoor 11 moeten doen vertrekken, kunt u er vast op rekenen dat sommige verstrooide abonnees hem die dag zullen missen.

— Ik zou eerder geloofd hebben dat ze het station door en door kennen !

En toch is dit niet zo. De abonnee is geen reiziger als de anderen. Hij komt het perron opgelopen, en zijn blik



zoekt het tweede venster van het derde rijtuig, waarachter de vriendelijke tronie van Jan of Mia opduikt, wie hij zijn akentas toewerpt om zijn plaats vrij te houden. Daarna klautert hij in het rijtuig en installeert zich knusjes voor een spelletje kaart. Bezet helaas een andere reiziger zijn plaats, dan laat het groepje vaste klanten zijn ontstemming duidelijk blijken en speelt het kaart onder de neus of over het hoofd weg van de ongenode gast die dan vaak liever ophoept.

Deze goede en bij al het stationspersoneel bekende klant vertikt het de aankondiging der treinen, de wijzigingsberichten en de aanplakbiljetten die aan het begin van de perrons uithangen te lezen. Steeds op hetzelfde uur komt hij op perron nummer 9 en wacht er vredig en vol vertrouwen op zijn trein die op spoor 13 binnenloopt. Wanneer hij zijn vergissing vaststelt, loopt hij de trappen af, stormt door de tunnel, klautert hals over kop de roltrap op en ziet nog juist de pakwagen in de bocht van 't spoor verdwijnen.

Dat er 22 sporen zijn, waarvan er 4 doodlopen en 18 een dubbele uitweg bieden, interesseert niemand; dat alle treinen die daar rijden door de dienst van de Beweging werden voorzien, is diens zaak, maar dat de versnijdingen of kruisingen tot een minimum zijn beperkt, doet de oren spitsen en blijkt een ware krachttoer te zijn.

Te meer dat de 18 sporen van Brussel-Zuid tot zes versmelten in de richting van Brussel-Centraal. En laten we dit kinderspelletje door de eerste adjunct-stationschef oplossen, die gelukkig al voor heter vuren heeft gestaan!

Die versnijdingen zijn z'n zorgenkind, want, vertrouwt hij mij toe, dit is een der redenen waarom b.v. de sneltrein naar Oostende niet elke dag van hetzelfde spoor kan vertrekken; 's zaterdags worden volgtreinen ingelegd die versnijdingen zouden teweegbrengen indien het vertrek naar Oostende niet op een ander spoor geschiedde.

### **Vertragingen, bijgevoegde rijtuigen, uitwijkingen, enz.**

Een kwartier vertraging wordt gemeld voor een trein die om 15 h 57 te Brussel-Zuid moest aankomen; zal men spoor 12, waarop hij normaal moet binnenrijden, tot bij zijn aankomst voor hem vrij houden?

— Neen, de regelaar die de hele dag door de goede gang van het verkeer moet verzekeren, zal ondertussen over dit spoor andere treinen laten rijden. Op de werkdagen boeken wij 1.540 aankomende en vertrekkende treinen per etmaal. Talrijke treinen die 's morgens abonnees aanvoeren, vertrekken maar weer 's avonds; tussen 9 en 15 uur moeten we dus locomotieven en rijtuigen op zij zetten, en dat is voor ons een lastig probleem, want de 76 wijksporen, waarover we beschikken, zijn nauwelijks voldoende.

Daar geen enkele trein het zich permitteren mag een spoor geruime tijd te bezetten, zal de Beweging hem laten uitwijken, en er voor zorgen dat hij te gepasten tijde schoongemaakt wordt.

— Deze schoonmaak baart ook nog al wat zorgen. De rijtuigen hangen af van het station waar ze doorgaans tijdens de uren voor onderhoud, d.i. van 8 tot 16 uur, stationeren. Voor Brussel-Zuid zijn er dat 600, die allen FBM gemerkt zijn.

— Wat gebeurt er als een van uw rijtuigen te Luik beschadigd wordt?

— Luik verwittigt ons.

— Is dat ook zo voor de locomotieven?

— Ja. Ze worden systematisch om de twaalf dagen nagezien en onderhouden. Ze worden steeds bediend door mannen van hun stelplaats.

— De bestuurder moet dus hier zijn dienst aangevangen?

— Ja zeker. Na maximum 10 uur dienst moet hij vervangen worden. Is hij niet tijdig terug, dan vertrekt een andere bestuurder van zijn standplaats om hem af te lossen, en de eerste keert als een gewoon reiziger weer.

De spoorman, hij weze treinbestuurder, wachter of begeleider, reist veel per spoor, en behoort hij tot de bewegingsdienst, dan doet hij anderen sporen.

De eerste adjunct-stationschef geeft mij nadere uitleg:

— Onze dienstregelingen worden natuurlijk gewijzigd volgens de snelheid die de trein kan bereiken; en u begrijpt wel dat steeds meer diesels en elektrische locomotieven in gebruik worden genomen omdat ze sneller kunnen rijden. Over enkele jaren zal de stoomlocomotief volledig uitgeschakeld zijn.

Er is nog meer. Een stoomtrein uit Doornik rijdt Brussel-Zuid binnen; de machinist moet water tanken, naar de draaischijf rijden om er te keren en weer aan het treinstel gehaakt te worden; deze bevoorradings- en omkeeroperaties vergen 50 minuten oponthoud. De diesellocomotief, die twee stuurcabines heeft, kan reeds na twintig minuten verder gaan; op twee ritten zal ze een uur inwinnen.

Het ware onbegonnen werk alle bezigheden van de Bewegingsdienst op te sommen. De eerste adjunct noemt er mij enkele op:

— Wanneer een of meer bijkomende rijtuigen door onze rangeermeesters dienen te worden bijgevoegd, moeten wij oordelen of de machine sterk genoeg is om die bijkomende last te slepen. Men zal ons ook ter kennis brengen dat een wissel wegens beschadiging van het puntstuk niet kan worden bereden. De spoorleggersbaas verwittigt ons als er iets beschadigd is, b.v. wanneer een spoorstaafkop gebroken is; bestaat er gevaar voor ontsporing, dan moeten wij onmiddellijk de nodige herstellingen laten uitvoeren, opdat het treinverkeer normaal, zonder gevaar noch hinder zou kunnen doorgaan.

— Maar die beschadigingen zijn niet te voorzien, ofschoon bij u alles voorzien is: ik zie daar dat plan, die dienstregelingen...

— Tussen de theorie en de praktijk is er plaats voor initiatief, Mevrouw. Rekening houdend met de beschadigingen, de herstellingen, de vernieuwingen van sporen, enz. maken we elke dag verbeterbladen op die de bestaande dienstregelingen wijzigen.

Ik stel vast dat de Beweging zich werkelijk met alles bemoeit: zondagdiensten, verschillend van de zaterdag- en werkdagdiensten. Er werd rekening mee gehouden dat er 's zaterdags minder arbeiders reizen, maar wel talrijke amateurs van het nietsdoen, terwijl 's zondags slechts enkelen om beroepsredenen reizen. Ik verneem dat een Oostende - Virton geen ander probleem oplevert dan hem zonder versnijding te laten binnenrijden, en weer buitenrijden naar de Noord-Zuidverbinding. Ook moet de Beweging rekening houden met de vereisten





*De locomotieven worden altijd bediend door spormannen die tot hun stelplaats behoren...*

van het lossen der colli en in nauwe verstandhouding met de factagedienst te werk gaan.

Ik vraag me ten andere af met welke dienst hij niet nauw samenwerkt. De eerste adjunct-stationschef heeft voor mij opgenoemd : de hoofdwachter, de treinbestuurder, de spoorlegger, de stationschef, de regelaar, de factagedienst en de dispatching aan wie hij b.v. een volgtrein naar Oostende aankondigt. De dispatching is de « verbindingsagent » die de andere stations en de seinposten van de komst van die volgtrein verwittigt opdat

**HET SPOOR**

alle sluitbomen tijdig gesloten zouden worden en de reizigers ingelicht.

Zeï ik niet dat ik mij in een zeer belangrijke dienst bevond ? Ik had er het voorgevoel van ; nu ben ik er van overtuigd, ofschoon al die uitleg mij met de grootste eenvoud werd verstrekt, zonder ooit te drukken op de primordiale rol van een post waarvan elkeen thans de zware verantwoordelijkheid kan aanvoelen.

*(Wordt voortgezet.)*

Marthe ENGLEBERT.