



MANNEN VAN HET SPOOR

EN HIER KOMT DE STATIONSCHIEF

— Ik sta steeds ten dienste van iedereen ! had de stationschef van Brussel-Zuid mij gezegd, toen ik hem met het oog op mijn enquête was gaan opzoeken.

Zijn vriendelijk onthaal, zijn spontane belangstelling voor mijn plannen en zijn bereidwilligheid om mij een flinke documentatie te verschaffen, hebben mij meermaals ertoe aangezet van zijn goede diensten gebruik te maken.

Door zijn bemiddeling gingen de deuren van alle diensten voor mij open : hij loodste mij binnen in de factage en in de plaatsbespreking, begeleidde mij in een kille motregen naar het seinhuis en riep mij, bij mijn vertrek met de dieselmotorwagen nog een zeer hartelijk « Goede reis, mevrouw ! » toe ; kortom, hij zorgde er steeds voor dat ik talrijke spoor mannen kon benaderen, hen in hun bezigheden kon gadeslaan, hen kon uitvragen over de organisatie en de werking van de stationsdiensten, terwijl hij zelf op de achtergrond bleef. Ik heb niet vroeger over hem gesproken omdat hij enkel de bevoegdheid en de toewijding van al zijn medewerkers, van hoog tot laag, heeft doen uitschijnen.

De stationschef is een onvermoeibaar bewerker van « public relations », bij wie zowel reizigers als personeelsleden hun beklag komen doen, en die moet trachten aan allen voldoening te schenken.

Ik was even nieuwsgierig naar als onwetend over spoorwegaangelegenheden, en naarmate ik verder in deze zo complexe organisatie doordrong, met een van de haar eigen aspecten kennis maakte, moest ik telkens tot mijn verwondering ervaren dat de stationschef er mij met zulke volledige kennis van zaken kon over spreken.

Alwetend en vol toewijding.

Hij weet letterlijk alles : hoe een dienstregeling wordt opgemaakt, om welke reden spoor 12 buiten dienst en een bepaalde locomotief in herstelling is, wat een spoorkaartje voor Parijs kost, hoeveel rijtuigen de sneltrein voor Milaan meevoert, welke hoofdwagenschouwer vandaag dienst heeft, of er met Pinksteren een uittocht naar de kust te verwachten valt en welke extra-treinen zullen ingelegd worden, wat de regelaar doet, en dat de doorgaande trein uit Amsterdam met drie minuten vertraging zal binnenlopen.

Hij zal mij ook zeggen hoeveel treinen dagelijks door de Noord-Zuidverbinding gaan, welke treinen door Brussel-Zuid rijden, dat de sporen onderling worden verbonden door 577 paar wisseltongen die door 361 motoren worden bewerkt en, bij sneeuwval, vorst of ijzel, elektrisch worden opgewarmd, en dat 169 lichtseinen het verkeer over de sporen regelen. De stationschef kent



perfect hun werking. Reeds door zoveel kennis verbluft, stel ik nog met verbazing vast dat hij tevens weet hoeveel school- en werkabonnementen er worden afgeleverd en hoeveel bagage in bewaring gegeven werd.

Alvorens de gebiede amarantkleurige kепie te dragen, werd hij achtereenvolgens tewerkgesteld aan het reizigersloket, in de plaatsbespreking, in de dienst der abonnementen, in de goederendienst, in de Beweging, en tijdens deze mooie loopbaan heeft hij die waardevolle kennis van techniek en mensen opgedaan, welke hem thans in staat stelt een leider te zijn.

Zevenhonderd personen werken in de bijenkorf die Brussel-Zuid is ; hij coördineert alle diensten en is de verbindingsman tussen dit personeel en de Directie.

— Ik veronderstel dat de bezigheden van de chef in de minder belangrijke stations heel wat verschillen van de uwe ?

— Dat spreekt vanzelf ; die chef beschikt doorgaans slechts over enkele bedienden voor het uitreiken van de biljetten, de aanneming der goederen, het toezicht op

de reizigers bij aankomst en bij vertrek; de stationschef staat in voor de treindienst en de boekhouding.

— Hoe wordt men nu stationschef van een belangrijk station ?

— De opsteller treedt in de dienst van de Beweging als onderstationschef 1° klas of stationschef 3° klas; wanneer hij de vereiste dienstanciënniteit bezit, wordt hij ondervraagd over zijn kennis en, als die adequaat is, kan hij adjunct-stationschef of stationschef 2° klas worden; later nog zal hij kunnen opklimmen tot de graad van eerste adjunct-stationschef of stationschef 1° klas, laatste trap vóór zijn toegang tot de graad van eerste stationschef.

Zijn werkmiddelen, dat zijn al die bedienden in donkerblauwe uniform, de werkers in stofjas, de begeleider, de in de nacht terugkerende treinbestuurder, de steeds waakzame seingever; het is ook het bureau waar hij de dienstregelingen naziet en hun wijzigingen die moeizaam door de eerste adjunctstationschef werden vastgesteld om aan de talrijke vereisten van het verkeer te voldoen.

Zijn horizon is dit sporencomplex waar tientallen sporen vertrekken, waarover duizenden treinen rijden, terwijl hij ter plaats blijft om te voorzien, te organiseren, te beslissen, een oordeelkundige inlichting te verschaffen aan allen die aankomen en vertrekken: zenuwachtige, radeloze, zuurlijkende, overstelpde of overstelpende reizigers die naar hem toe komen om hem met vragen te bestoken en hem zaken voor te leggen waarmee zelfs de wijze koning Salomon geen raad zou geweten hebben.

Hij houdt van het onophoudelijk komen en gaan der talloze treinen die, dag en nacht, elkaar in zijn station opvolgen, en die zowel de werkman als de nietsdoener, de arme als de miljonair, hun zo verschillend reisgoed en hun vracht aan dromen meevoeren.

Hij herkent van verre de diplomaat, de industrieel of de snob, krijgt onmiddellijk de ongewenste in de gaten, groet de tolbeambte en de inspecteur van gerechtelijke politie, aanhoort de klacht van reizigers die niet konden vertrekken en dit meestal niet aan zichzelf doch wel aan de Maatschappij wijten. Hij is psycholoog en heeft doorzicht, en moet dikwijls een ruim begrip en steeds inschikkelijkheid aan de dag leggen.

Het begrip tijd beheerst alles bij het spoor, waar elke minuut problemen schept. Voor de stationschef, de factagechef, de treinbestuurder en honderden anonieme spoor mannen zijn de louter aan de dienst bestede uren niet meer te tellen.

Er bestaan nog andere zeer belangrijke diensten: de inlichtingskantoren, de dienst van de Ontvangsten (uitreiking van reisbiljetten, uitgifte van abonnementen van alle slag), bureau van het Personeel, goederenbureau, enz.

Het is aan al deze diensten te danken dat de dagelijkse gehaaste vloed van werknemers op de fabriek, de werkplaats of het bureau belandt: industriëlen en handelsreizigers, zakenlui en arbeiders zullen op die treinen stappen welke hen brengen waar hun activiteit dat vereist, overal in den lande en over onze grenzen. Diezelfde treinen maken voor miljoenen mannen, vrouwen en kinderen de vakantie-uittocht mogelijk en voeren ongeduldig verbeide colli en brieven voor de ronde van de brievenbesteller mee.

De spoorweg is een onmisbaar deel van ons economisch en maatschappelijk leven. De spoor mannen zijn zich daarvan terdege bewust, en daarom spannen ze hun beste krachten in om hun treinen steeds totaal veilig te laten rijden.

Dat is hun ideaal en hun trots.

Marthe ENGLEBERT.

EINDE

