



**er waren eens
« stomers »**



Het is nu al tien jaar geleden dat de vuurhaarden van onze laatste stoomlocomotieven werden gedooft. Het tijdperk van de stoomtractie werd definitief afgesloten op 20 december 1966, toen reizigerstrein 8155, van Aat naar Denderleeuw, voor het laatst getrokken werd door stomer 29013. Hiermee werd een belangrijke bladzijde uit onze spoorweggeschiedenis omgedraaid.

Voor altijd... Hun grillige rookwolkjes zijn voor goed uit ons landschap verdwenen, nooit zullen ze nog de was van de huismoeders bevuilden.

Toch willen we voor de gelegenheid nog eens de blauwe kiel aantrekken en de rode halsdoek met de witte bolletjes omdoen om er, samen met de bemanning van een liefdallig « boemeltje » uit de « Belle Epoque », op uit te trekken.

Vooraf, een beetje geschiedenis !

In 1913 waren er bij de dienst tractie en materieel van de Belgische Staatspoorwegen 4 209 machinisten (vaste bedienden) tewerkgesteld voor 4 218 dagelijkse diensten die onderhouden werden door 4 385 machines en stoomrijtuigen (2 092 in 1893) welke verdeeld waren over een zeventigtal locomotievendepots.

Die dappere locomotieven hebben 129 149 691 km afgelegd (55 404 769 km in 1893), waarbij ze 2 284 415 t brandstoffen en 8 533 t smeermiddelen verbruikten (resp. 736 184 en 969 t in 1893).

In de locomotievendepots geschiedt het laden van kolen (fijnkool, stukkolen, perskool) door werklieden die manden van 50 kg torsen. De briketten moeten aan zeer strenge eisen voldoen wat bijv. betreft het gehalte aan water, as en vluchtige stoffen ; het samenkleefingsvermogen en de calorische waarde ; de cohesie en smeltbaarheid van de as. Meer dan dertig Belgische steenkolenmijnen zorgen voor de dagelijkse bevoorrading van de locomotieven. Hun schilderachtige namen : Poirier, Gouffre, Bonnier, Quatre Jean, Boubier, Trieu Kaisin, Patience et Beaujonc, Amersœur, Sacré Madame, Carabinier, Arbre St. Michel zijn ondertussen in het vergeetboek geraakt. Maar dat is een andere geschiedenis...

De vuurhaard, en zo komen we terug tot ons onderwerp, wordt aangemaakt met takkenbossen die op de rooster worden gelegd en aangehoopt met geklopte briketten of stukskool. Ze worden aangestoken met katoenafval die in petroleum of benzine gedrenkt is. Vervolgens worden de brandende briketten uitgespreid terwijl er langzamerhand kolen aan toegevoegd worden. Dit delicate werk wordt in de locomotievendepots doorgaans aan specialisten toevertrouwd.

De machinist meldt zich aan op het

uur dat door de roulering voorgeschreven is, zodat hij zich op tijd aan kop van zijn trein bevindt. Wanneer hij eenmaal op zijn locomotief « zit », controleert hij vooreerst het peilglas van de stoomketel, ziet of er voldoende brandstof op de rooster van de vuurhaard ligt en of er genoeg druk is. Vervolgens werpt hij een vluchtige blik op alle onderdelen van de machine en tender en vergewist er zich o.m. van of alle kraantjes en voedingsapparaten goed werken, of alle verbindingen tussen tender en machine hecht zijn, of de remmen en de seintoestellen goed functioneren, of de buizen van de zandstrooiers niet verstopt zijn, of de machine voldoende voorzien is van zand en smeermiddelen.

Het werk van de machinist en van de stoker wordt hoofdzakelijk in enkelvoudige of dubbele ploegen uitgevoerd. Niet zelden overschrijden de dienstprestaties de 11 uren en dient het besturingspersoneel vaak buitenshuis te overnachten. Zo ontvangt de nachtploeg een onovernachtingsvergoeding telkens als ze verplicht is ten minste 20 uren aan een stuk buiten haar standplaats door te brengen.

De machinist voert rechtstreeks bevel over de stoker die met hem voor de besturing van de machine zorgt, en ook over de remmers die, zoals hun naam verklaart, voor de werking van de remmen zorgen.

E. Tordeur die, in 1909, een boek uitgaf over de machinist van de Belgische spoorwegen, schreef hierin o.m. dat « de dienstdoende machinisten en stokers de voorgeschreven volledige dienstkleedij moeten dragen, in goede staat van onderhoud en netheid. Ze moeten steeds weten hoe laat het precies is. Daarom schaffen ze zich een goede horloge aan, vergewissen er zich veelvuldig van of deze regelmatig loopt en regelen ze elke dag naar de officiële tijd... »

Van bij de opkomst van de spoorwegen is de zorg om de juiste tijd gaan deel uitmaken van ons dagelijks leven : de inachtneming van de dienstregeling wordt een dwingende noodzaak ! Hotels, café's, buffetten, messageries en dies meer leven voortaan op het ritme van de spoorwegen. De klokketoren van het dorp, die zoals vroeger de uren helder laat weergalmen, verliest er haast de tel bij. Chronometers, zakhorloges, uurwerken, slingeruurwerken, klokken sleuren de spoor mannen en meteen al de anderen in hun helse vaart mee.

« Machinist en stoker, » zegt Tordeur eveneens, « vervullen hun taak in alle kalmte en spreken alleen met elkaar als de dienst het vereist. Het is hun eveneens verboden te roken aan boord van de trein (sic), in de lokalen en aanhorigheden van de spoorwegen.

Het dragen van schoenen met houten zolen of schoenen die zwaar beslagen zijn, is eveneens verboden...

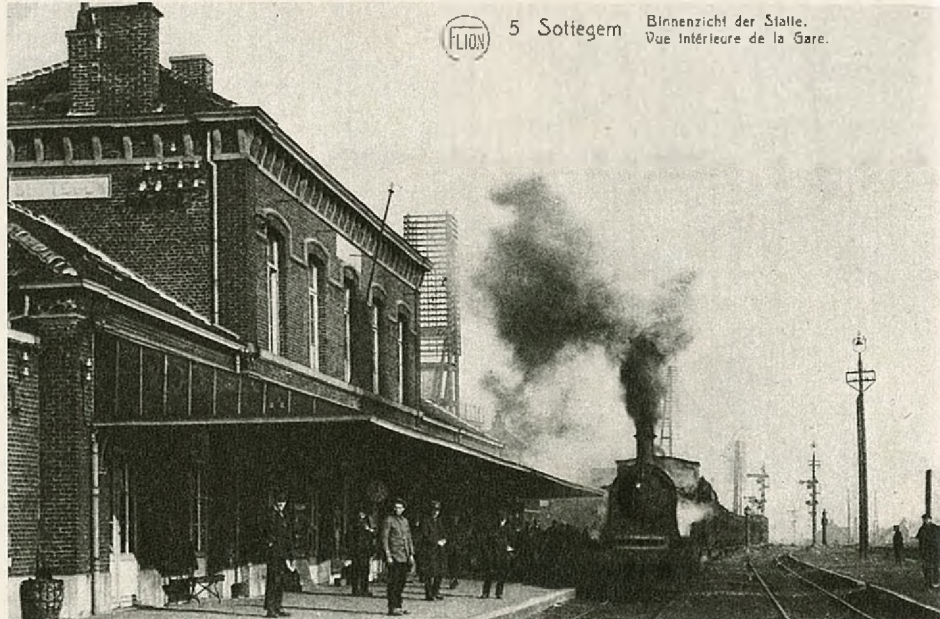
Onderweg moeten de machinisten, terwijl zij zich met de werking van de locomotief bezighouden, voortdurend het spoor en de seinen in het oog houden, zich er herhaaldelijk van vergewissen of de trein nog volledig is en of hun geen enkel sein werd gegeven door het trein- of wegpersoneel; ze moeten zich eveneens onmiddellijk rekenschap geven van de oorzaak van elke verandering in de loop van de locomotief, dubbel waakzaam zijn aan de inrit van de stations en bij het voorbijrijden van plaatsen die als gevaarlijk bekend staan... »

Het inachtnemen van de dienstvoorschriften, het inhalen van eventuele vertragingen, de besparing van brandstof zijn de kwelgeesten van stoker en machinist. Hun werk wordt gestimuleerd door een ingewikkeld stelsel van premïën en afhoudingen. Zo krijgen zij premïën voor besparingen die gedaan worden op het stoken en smeren van de locomotief, rit- en regelmatigheidspremiën, alsmede overnachtingsvergoedingen (1,5 fr.).

Voor de nobele « premiejagers » zijn alle middelen goed, als ze maar besparingen opleveren. Zo zijn er stoutmoedige kerels die een beetje sleutelen aan de veiligheidskleppen van de stoomketel, op gevaar af van deze te laten ontploffen. Anderen vertragen de vaart van de treinen op de hellingen om ze daarna bij de afdalingen onstuimig naar beneden te laten donderen. Dan voert de tender de gekste sprongen uit, zottebollen de briketten over het platform van de stuurhut, terwijl de hoofdwachter en de remmers zich, meer dood dan levend, krampachtig aan hun hokje vastklampen. Zulks gebeurde vroeger vaak op het getande profiel van de lijn 166, tussen Bertrix en Houyet, met de zwaarbeladen treinen die erts of boomstammen vervoerden. Door aldus te werk te gaan konden zij de volgende helling geheel of gedeeltelijk nemen zonder al te veel stoom te verbruiken en alzo kostbare brandstof voor de terugreis uit te sparen.

De snelheid van de reizigerstreinen (maximum 25 rijtuigen) getrokken door locomotieven met draaistellen, ligt niet hoger dan 100 km/u. Ze bedraagt zelden méér dan 40 km/u. voor de lichte economische treinen. Voor de goederentreinen (ten hoogste 60 wagens) getrokken in enkelvoudige tractie door een locomotief met onafhankelijke tender achteraan, bedraagt de snelheid 45 km/u. De enige snelheidsaanwijzingen die in acht moeten worden genomen, worden de machinisten gesignaleerd door houten palen waarop het woord « **vertraging** »

voorkomt of door toestellen van het « Le Boulangé-systeem » die opgesteld staan op gevaarlijke plaatsen langs het spoor. Dank zij een « dromoscoop » kan de ontwikkelde snelheid van een passerende trein gecontroleerd worden. De « dromoklapper » plaatst stiekem een knalsein op de rail wanneer de trein een snelheid



Vallée de la Meuse GIVET - La Gare (vue intérieure) - L'arrivée du train Nord-Belge



haalt die ruimschoots de toegestane snelheid overtreft...

Met behulp van de stoomfluit « spreekt » de machinist als het ware tijdens de rit met de remmers, de bedienden van dienst baan en de hoofdwachter. Eén korte fluittoon betekent dat de locomotief, met of zonder trein, gaat vertrekken of dat de

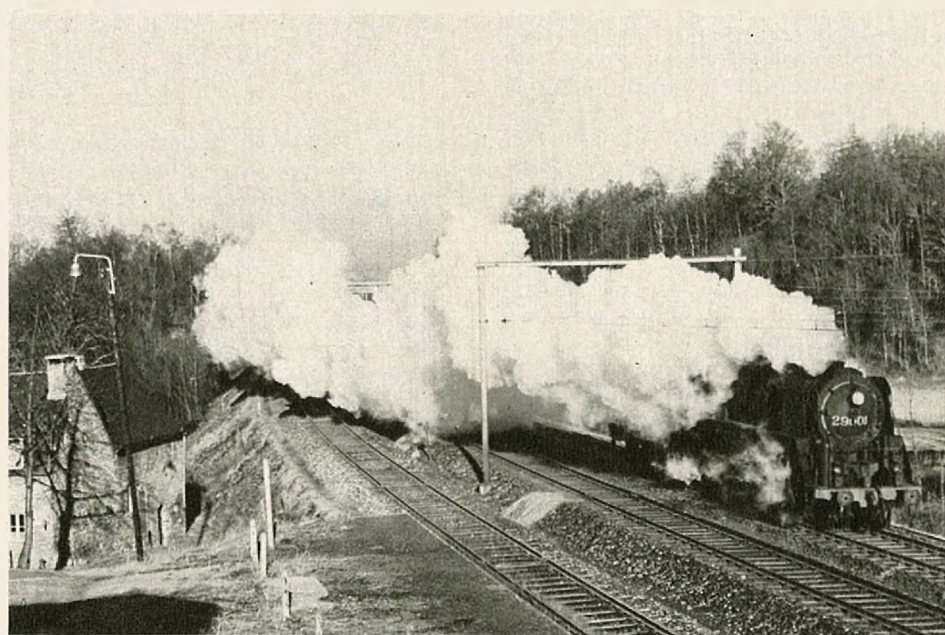
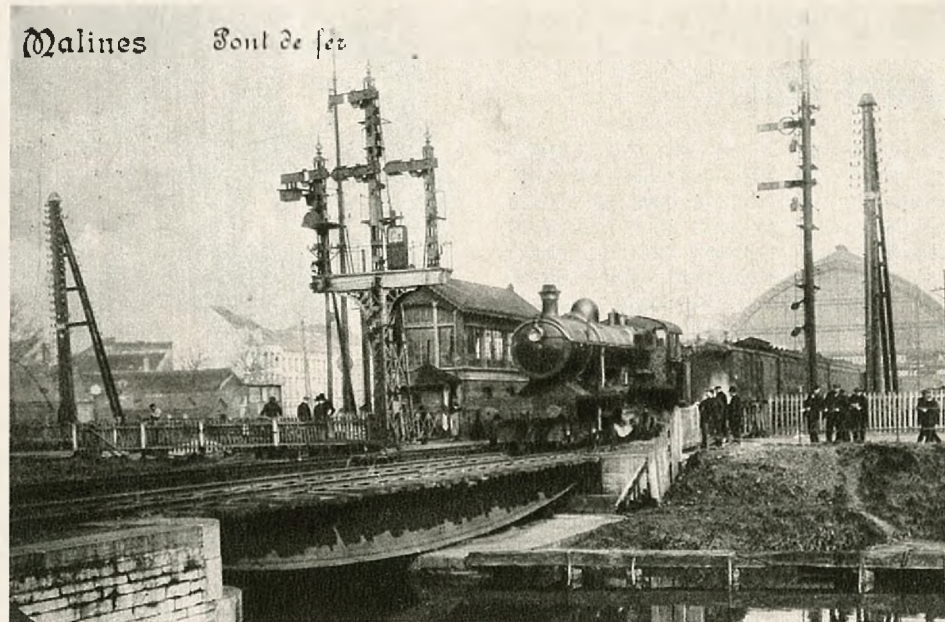
remmen moeten worden gelost ; één korte en één langgerekte fluittoon beveelt het aandraaien van de remmen in vrije baan of bij het naderen van stations waar de trein stopt ; één langgerekte fluittoon geldt als een waarschuwing ; na herhaalde helle korte fluittonen, die op gevaar wijzen, moeten alle remmen onmiddellijk aangedraaid worden. Bij het zien van een rode vlag of een rood licht, getoond door de hoofdwachter of door de remmers aan de rechterkant van de trein, brengt de machinist zijn trein zo spoedig mogelijk tot stilstand. Een witte vlag of groene lichten betekenen dat de trein zijn vaart moet vertragen.

Een stoomlocomotief besturen is niet gemakkelijk, het vereist vaardigheid en een bestendige oplettendheid. Er moet steeds ten minste 10 cm water staan boven het dek van de vuurhaard van de locomotief. Wanneer hij een helling nadert, laat de machinist het waterpeil in de stoomketel nog enkele centimeters stijgen, zodat het uiteinde van de bovenste vlampijpen nooit droog ligt. De machinist voedt regelmatig de stoomketel zonder nochtans het waterpeil al te zeer te doen stijgen, wat nadelig zou kunnen zijn voor de stoom. Hij draagt er eveneens zorg voor dat de kolen beetje bij beetje en gelijkmatig over het hele oppervlak van de rooster worden uitgestrooid, dit om overtollige rookvorming te voorkomen.

Stoom is geen speelgoed ! « De morele waarde van de stokers en de machinisten, » zo zegt Tordeur, « moet berekend zijn op de zware verantwoordelijkheid die zij dragen ; tijdelijke of definitieve rangverlaging en afdanking zijn straffen die hun treffen wanneer zij ernstig aan hun verplichtingen te kort schieten ». Wee het personeel dat tijdens zijn dienstprestatie in staat van dronkenschap bevonden wordt, dat zijn post verlaat om in een of andere drankgelegenheden zijn dorst te gaan lessen. Want, zo gaat de auteur verder, « het privé-leven van de machinist en de stoker moet eveneens onberispelijk zijn. Personeelsleden die zich buiten de dienst aan de drank begeven, zouden niet in hun betrekking mogen worden gelaten ». Elke machinist die een absoluut stopsein heeft voorbijgereden, staat bloot aan volgende straffen : de eerste keer een afhouding van een vijfde van een dagloon ; de tweede keer, binnen een termijn van een jaar, dezelfde afhouding verhoogd met een bedreiging van rangverlaging ; de derde keer, binnen dezelfde termijn, de rangverlaging.

De machinist moet het eindpunt van zijn reis bereiken met veel water in de stoomketel en weinig brandstof op

de rooster, zodat de locomotief al voorbereid is op haar « rustpauze » en het vuur gemakkelijk kan worden omgekeerd om de sintels weg te nemen. Bij het eindigen van zijn dienst, draait hij eventueel zijn locomotief en laat hij de tender met water en kolen vullen. Terwijl de stoker het vuur optrekt en de rookkast ledigt, slaat hij



een nieuwe voorraad smeersel, olie en droog zand in en controleert hij, behoudens vrijstelling van de werkmeester, grondig zijn machine.

Hierop nemen we dan maar afscheid van ons sympathieke duo dat nog een tijdje doende zal zijn met het oppoetsen van « hun » locomotief.

Paul Pastiels