De veiligheid viert haar laureaten



De ongevallen op het werk vertonen in 1968 — en zulks voor de eerste maal sedert de invoering van de veiligheidscampagne (1958) — een hogere frequentievoet dan het vorige jaar. Die verhoging is ongetwijfeld miniem, maar ze gaat gepaard met een proportioneel veel belangrijkere toename van het aantal dagen arbeidsongeschiktheid dat, met 62 dagen per 100 werklieden, opnieuw het peil van 1958 bereikt heeft. Bovendien maken de 19 ongevallen met dodelijke afloop deze balans nog somberder.

De ongevallen op de weg naar en van het werk, van hun kant, zijn wel in aantal verminderd, maar hun ernst, uitgedrukt in dagen arbeidsongeschiktheid per geval, is gestegen tot een gemiddelde van 44, een cijfer dat voordien nooit bereikt werd. Verder verloren acht bedienden het leven als gevolg van een ongeval op de weg naar en van het werk, tegen vier in 1967.

Bijzonder treffend is dat de ongevallenfrequentie hoger lag bij de pas aangeworven bedienden dan bij het oudere en meer ervaren personeel. De ontleding van de ongevallen overkomen aan de bedienden van de Baan, toont aan dat dit verschijnsel zich eens te meer in 1968 voorgedaan heeft. Van al de directies, bereikt die van de Baan de hoogste ongevallenfrequentie : 336 ongevallen met arbeidsongeschiktheid voor een effectief van 8.559 werklieden, d.i. 3,92 %. Van die 336 ongevallen, zijn er 112 overkomen aan spoorleggers die de laatste jaren aangeworven werden. Voor deze bedienden bedraagt de frequentievoet 17,45 %. De ontleding toont verder aan dat de groepen die hun ongevallenpercentage zagen verhogen, precies die waren waar de meeste aanwervingen gebeurden, en dat dit percentage daarentegen verminderde in de groepen waar weinig of geen aanwervingen werden gedaan ; dat de frequentievoet verhoogt na elke aanwerving, om te dalen naarmate de anciënniteit van de bedienden toeneemt en hun beroepservaring uitgebreider wordt. Begrijpelijk is dus dat het verslag een speciaal hoofdstuk wijdt aan de belangrijkheid van het onthaal en de opleiding van de nieuwelingen.

Alles was nochtans verre van somber in 1968 :

— Sommige werkzetels hebben prachtige resultaten behaald en zijn er zelfs in geslaagd het jaar zonder ongeval te beëindigen. Onder die werkzetels vermelden wij het vormingsstation Antwerpen-Noord dat er, in 1968, in geslaagd is méér dan één miljoen wagens te rangeren zonder dat ook maar één enkele bediende gekwetst werd en de C.W. Salzinnes die, met 4 lichte ongevallen op een effectief van ongeveer duizend werklieden, het laagste ongevallenpercentage boekt dat ooit bereikt werd voor een werkzetel van die belangrijkheid ;

— De directie E.S. die haar frequentievoet van ongevallen verminderd heeft ;

— De groepen Bergen en Charleroi die, ten opzichte van 1967, opvallende vorderingen geboekt hebben ; de groep Luik die eveneens lichte vorderingen heeft gemaakt welke voortgezet zouden moeten worden om dichter bij het netgemiddelde te komen ;

— Gezien het betrekkelijk hoog aantal ongevallen waarvan het treinpersoneel het slachtoffer was, werd er besloten dit personeel vanaf 1968 in de veiligheidswedstrijd in te schakelen. Die maatregel heeft zeer bemoedigende resultaten opgeleverd.

Het verslag van de dienst der Voorkoming, dat deze balans commentarieert, spreekt ons ook over de nieuwigheden die te danken zijn aan het bestendig zoeken naar verbeteringen inzake de bescherming van de



bedienden, het gereedschap, het arbeidsmilieu en de werkmethoden. Dat opsporingswerk behoort niet uitsluitend tot het domein van specialisten. Ook de leden bij de veiligheidscomités en -diensten en het personeel van alle graad nemen er aan deel. Sommige ideeën, sommige verbeteringen en lang niet de geringste, zijn te danken aan toezichtspersoneel of aan werklieden. Die nieuwigheden dragen heel wat bij tot de veiligheid en scheppen een psychologische sfeer die gunstig is voor de voorkoming.

Het verslag bevat ook nog een nauwkeurig onderzoek van de ongevallen met dodelijke afloop bij de spoorweg. Tot besluit doet de auteur een beroep op ieders geweten, want « op enige zeldzame gevallen na, waarin een technische tekortkoming is opgetreden, hadden al de besproken ongevallen kunnen voorkomen worden, indien de slachtoffers of hun werkmakkers of andere personen die het ongeval verwekt hadden, méér oplettendheid of méér voorzichtigheid betoond hadden ». De lezer zou een verband kunnen leggen tussen dit besluit en de gedachte die vooraan in de brochure geciteerd wordt : « Er bestaan geen « risico's van het beroep » er bestaan alleen beroepen waarvan men de risico's nog niet wist of vermocht uit te schakelen ».

Wat voorafgaat zal de lezer laten begrijpen dat de mannen van het spoor, op 24 april jl., de laureaten van de jaarlijkse wedstrijd van de Voorkoming van de arbeidsongevallen (zie ons meinummer) en die van de jaarlijkse wedstrijd van de Veiligheid der Exploitatie (zie blz. 13) gevierd hebben in een atmosfeer die verschilt van die der vorige jaren.

De manifestatie had plaats in de zaal voor kamermuziek van het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel. Waren er samengekomen : de hh. Beheerders-afgevaardigden van het personeel ; de h. Lataire, Directeur-Generaal, omringd door de directeurs ; de hh. leden van de Nationale Paritaire Commissie en van het Nationaal Comité van de Sociale Werken ; de hh. vertegenwoordigers van de naburige netten, van de N.M.V.B. en van de nationale organismen voor de veiligheid ; de hh. afgevaardigden van de veiligheidscomités en veiligheidsdiensten en de vertegenwoordigers van de werkzetels die zich, in 1968, bijzonder onderscheiden hadden.

Aan het Nationaal Orkest van de Spoormannen viel de eer te beurt de plechtigheid te openen. Onder leiding van de h. Gaston Wellens vergastte dit sympathiek ensemble zijn toehoorders op een ouverture van H. Ritter, een fantasie op thema's van Tchaïkovski en variaties op walsen van Strauss. Aan de piano : Mevr. Francine Nullens-Beckers.

Tijdens de academische zitting, hield de h. Lataire de toespraak waarvan wij elders uittreksels publiceren. Daarna maakte de h. Lambrechts, adjunct eerste inspecteur, de uitslagen van de wedstrijden bekend. Ten slotte prees de h. Arys, Directeur P.S., de uitzonderlijke prestaties van drie collega's : Arnold Tobac, ladersbaas te Ligny Carrières, die tijdens zijn dienst op heldhaftige wijze het leven redde van een persoon die in gevaar verkeerde. Voor zijn moed en zelfopoffering heeft het Carnegie Hero Fund onze collega met de bronzen medaille vereerd ; Marcel Dufay, schrijver op bureau M.A. 26.22, en Frans Laenen, stationsfacteur te Antwerpen D.S., voor hun vijftigjarige loopbaan in dienst van het spoor. Alle drie ontvingen ze een geschenk en werden ze hartelijk toegejuicht.

ALDUS SPRAK DE



Het heeft stellig zijn nut de balans op te maken en te publiceren van de resultaten der inspanningen die men zich heeft getroost, doch het is beslist nog heel wat doelmatiger erop te steunen om de latere inspanningen beter te richten en ze, als het ware, in al onze mogelijkheden in te schakelen.

Andermaal werd de balans opgemaakt van een jaar veiligheidsactie.

Zoals trouwens de voorgaande jaren, vertoont 1968 vele bemoedigende aspecten : talrijk zijn de werkzetels die, niettegenstaande de stijging van het vervoer of een grotere activiteit, zonder ongevallen of met een zeer lage ongevallenfrequentie het jaar beëindigd hebben. Een drietal werkzetels wisten zelfs méér dan duizend dagen te presteren zonder dat ook maar een enkele bediende gewond werd.

Maar daarentegen betreuren we in 1968 meer ongevallen met dodelijke afloop dan de voorgaande jaren en dat maakt onze grote bezorgdheid uit.

Het jaar 1968 bevat dus een dubbele les : de gunstige uitslagen door zoveel werkzetels behaald, moeten er ons toe aanzetten de sinds jaren gevoerde campagne met nog meer overtuiging en toewijding voort te zetten, maar anderzijds moeten we door een minutieus onderzoek van de tegenslagen — en ik bedoel hier de ongevallen met dodelijke afloop — trachten andere middelen te ontdekken om de strijd tegen de ongevallen nieuw leven in te blazen.

De voorkoming van de ongevallen kan inderdaad niet meer beperkt blijven tot het lanceren van slogans, tot het propageren van voorzichtigheid en oplettendheid, tot het geven van raad en leiding. De veiligheid groeit uit tot een wetenschap die, met aanwending van de gewone studie- en onderzoeksmiddelen zoals statistieken, analyses, prospecties en experimenten, de vooruitgang van de techniek en de gevolgen van de technische evolutie gadeslaat en de gevaren die daardoor geschapen worden, tracht te neutraliseren of tot een minimum te beperken.

In het perspectief van die beschouwing werden onlangs, door de dienst van Voorkoming van Ongevallen en in samenwerking met de veiligheidscomités en de technische directies, twee studiedagen georganiseerd, waarin bepaalde hangende problemen van de veiligheid speciaal onderzocht werden, onder meer de beveiliging van de ploegen werkzaam in volle baan.

De evolutie van de exploitatiemethoden der lijnen, de wijziging van de tractiemiddelen, de snelheid van de treinen en de aanwending van steeds meer gemechaniseerde baanwerktuigen, stellen voortdurend nieuwe eisen op het gebied van de beveiliging der werklieden. Er zal getracht worden die beveiliging te verbeteren door gebruik te maken van radio-ontvang- en zendtoestellen en van meer moderne en meer aangepaste verwittigingsmiddelen.

Een ander zeer belangrijk punt bestaat erin de maatregelen te bepalen om de schouwers in de stations beter te beschermen.

Dit probleem vertoont twee aspecten : dat van de Directie M.A. die betracht dat de schouwers zonder gevaar hun taak kunnen uitvoeren en anderzijds dat van de Directie der Exploitatie die erom bekommerd is die bescherming te verzekeren zonder de goede gang van de vormingsstations te belemmeren.

Door elk van beide directies wordt, in gemeen overleg en volgens eigen opvatting, een beveiligingsstelsel bij wijze van proef in bepaalde vormingsstations opgebouwd.

De vergelijking van de uitslagen van de verschillende stelsels moet uiteindelijk tot de beste oplossing leiden.

Tijdens die studiedagen werd eveneens een plan opgemaakt om de werking van de veiligheidsdiensten, door georganiseerde bezoeken aan de werkplaatsen, een meer efficiënt karakter te bezorgen.

heer DIRECTEUR-GENERAAL

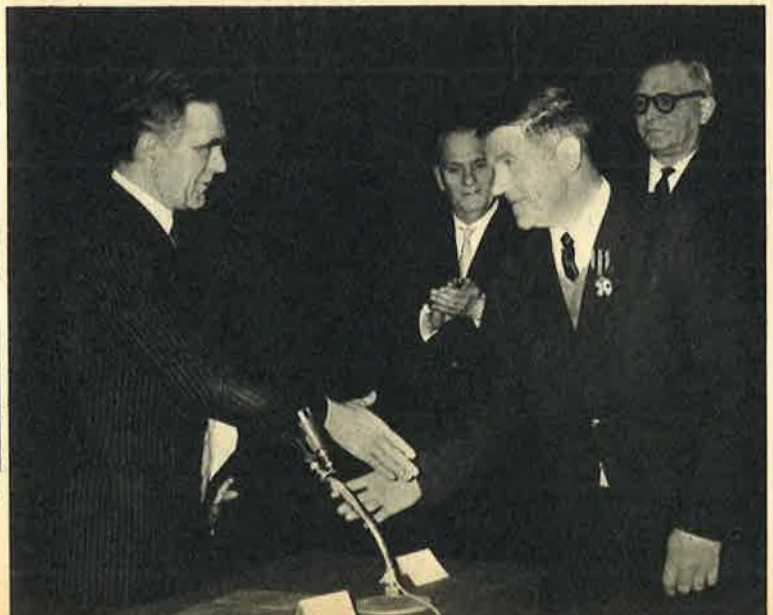
De directeurs en ikzelf volgen met belangstelling al die inspanningen en wij zijn ervan overtuigd dat daar waar de technische diensten en de veiligheidscomités hun beste krachten aan de beveiliging van het personeel wijden, de gunstige resultaten niet achterwege kunnen blijven.

Wij vragen tevens dat de werkzetels waar onderzoekingen en experimenten gedaan worden, al het mogelijke zouden doen om het beoogde doel te bereiken.

Aan de leiders van de werkzetels met minder goede resultaten, vraag ik een gewetensonderzoek en, meer bepaald, een grotere aandacht voor de waarde van de tucht inzake voorkoming der ongevallen. Een dergelijke tucht opleggen is een goede daad waaraan geen chef zich mag onttrekken.

Wij feliciteren van harte de laureaten van 1968 en danken al de promotors van die mooie resultaten : de leidende ambtenaren en toezichtsbedienden, de veiligheidsorganen waarin we konden rekenen op de zeer gewaardeerde steun van de afgevaardigden van de personeelsgroeperingen. Wij danken vooral het personeel zelf van de winnende werkzetels dat door zijn gedraging ten opzichte van de veiligheid, blijk gegeven heeft van tucht, sociale zin en een welbegrepen beroepsgeweten.

Moge het jaar 1969 een nieuwe en gunstige periode inluiden in de strijd tegen de ongevallen en in het bijzonder tegen de zware ongevallen en de ongevallen met dodelijke afloop.



Veiligheid der exploitatie



Georganiseerd door de Algemene Directie ter bevordering van de strijd tegen de botsingen en ontsporingen, werd de zevende wedstrijd voor de veiligheid der exploitatie betwist door de hoofdstations en stations eerste categorie alsook door de tractiewerkplaatsen, in het totaal vierenvijftig van onze belangrijkste instellingen.

Kwamen in aanmerking : de exploitatieongevallen waarin de toezichtsbedienden, rangeermeesters, rangeerders, locotractor-bestuurders, seingevers en wisselwachters, alsmede de bestuurders-instructeurs, bestuurders en begeleiders der tractiewerkplaatsen betrokken waren, of, concreet uitgedrukt, 2.930 bedienden van E. ; 4.320 bedienden van M.A. en 1.880 bedienden van E.S.

In de loop van het dienstjaar 1968 werden 374 exploitatieongevallen opgetekend. Vier bedienden werden gedood bij botsingen of ontsporingen, te wijten aan menselijke tekortkomingen ; 14 andere, alsook 16 reizigers werden gewond.

Ontvingen de « Vlag van de Veiligheid der Exploitatie » voor het jaar 1968 : de stations Ronet, Kortrijk, Antwerpen-Centraal, Gent-Oost, Visé, Dendermonde, de tractiewerkplaatsen Merelbeke en Latour.

Vijfentwintig bedienden mogen naar Oostenrijk reizen ; ze zullen, bij loting, aangeduid worden in de verdienstelijkste instellingen, dit zijn, naast de reeds geciteerde : de stations Montzen, Monceau, Châtelineau-Châtelet, Bergen, Leuven en Doornik, de tractiewerkplaatsen St.-Ghislain, Hasselt en Stockem.

Indien het globaal resultaat voor 1968 niet zo gunstig is, dan hebben sommige stations en tractiewerkplaatsen toch een noemenswaardige inspanning geleverd, zoals o.m. :

— de stations Gent-Oost, Visé en Dendermonde, waar zich geen enkel exploitatieongeval voorgedaan heeft ;
— het station Ronet, dat voor de zesde maal de paarse vlag van de Veiligheid der Exploitatie wegkaapt, het station Kortrijk en de tractiewerkplaats Latour die dezelfde vlag voor de vierde maal ontvangen ;
— de stations Brussel-Zuid, Gent-St.-Pieters en Doornik en de tractiewerkplaats Schaarbeek, waar de aanrijdingen en de ontsporingen met 50 % verminderd zijn.