

# ER ROERT WAT BIJ HET SPOOR

## Waar staat de automatisering bij de N.M.B.S.?

(VERVOLG)

### DE AUTOMATISERING

### IN HET LEVEN VAN EEN GROOT STATION.

#### Het mierennest Brussel-Zuid.

Een (automatisch) distributietoestel bezorgt me een perronkaartje. Ik laat het knippen (voor wanneer het automatische toestel zoals in de trams?) en begeef me dan naar de escalator die (natuurlijk automatisch) in werking treedt.

De wijzers van de grote klokken (kijk, nog een automatisme) springen naar de volgende minuut met het synchronisme van een troep girls. En het korte klappen van de (automatische) spoorbezettingmelder maakt het de telaarcomer die mij in volle vaart voorbijrent duidelijk dat hij zijn trein gemist heeft. Hij kan nu het wachten verzachten met het knabbelen van een reep chocolade of het drinken van een (automatisch) opgediende koffie met of zonder melk of suiker.

Op de (geautomatiseerde) uurtabellen in de loketten-

zaal, houdt een rood lichtje op met knippen. Andere flitsen aan.

De vertrekseinen op het perron doven uit. Hun (automatische) werking wordt bediend door de trein zelf die in de verte verdwijnt en (automatisch) naar het goede spoor geleid wordt...

— Laten we er evenwel geen systeem van maken! Te pas en te onpas over automatisering spreken ruikt naar snobisme. Er zou wel geen einde komen aan de opsomming van al de automatische toestellen die, in de constructiewerkplaatsen, voor het onderhoud van de sporen, in de stations, enz., de handelingen van de mens hebben vervangen. Laten wij ons beperken tot de voornaamste.

#### De seinhuizen.

Dat knoop ik dan maar in de oren. Natuurlijk heeft de leek de neiging enkel de « gadget-kant » van het geval te beschouwen...

In het zog van de stationschef van Brussel-Zuid begeef ik me naar een van de drie seinhuizen. Wij stappen over een wissel.

— Werkt hij automatisch?

Vraagal, denkt mijn gids wellicht, terwijl hij verduidelig glimlacht om mijn beroepsmisvorming.

— Wij gaan toch zeker niet teruggaan tot de prehistorie?

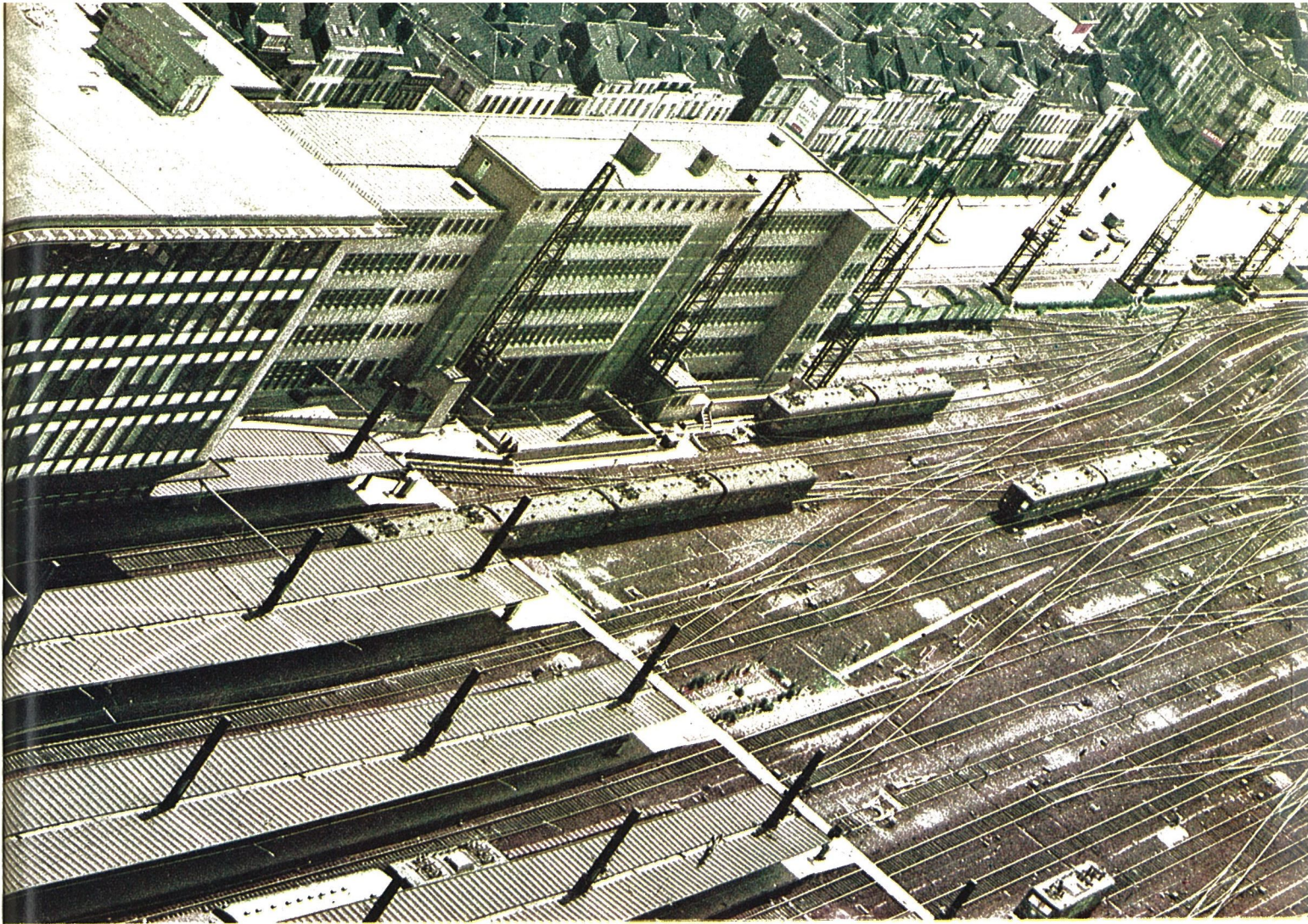
In mijn verbeelding zie ik ploegen wisselwachters opdoemen die over de talloze sporen van reizigers- of rangeerstations stappen om hun zware wisselhandels te gaan hanteren. Toch bestond er in die tijd reeds een mechanische inklinking die de veiligheid verhoogde door de wissel onbeweeglijk in de gewenste stand te houden wanneer het sein open stond. Mag men deze veiligheidsinrichting niet beschouwen als de zeer verwijderde en zeer primitieve voorloper van de hedendaagse automatische toestellen?

Terwijl ik die bedenkingen maak, is mijn gesprekspartner reeds ter zake gekomen:

— In het begin van de eeuw is men de weg opgegaan van de geconcentreerde bedieningen. Met behulp van een elektrisch toestel — Brussel-Zuid had ervan de primeur — kon een enkele wisselwachter, vanaf een centrale post, belangrijker zones bedienen. Het werd gemakkelijker om de bezetting van de sporen en de stand van de wissels te controleren.

Om de uitleg van mijn gids te volgen, buig ik me over de wissel die hij mij beschrijft. Deze wissel zet zich plots in beweging, verplaatst zich traagjes en neemt daarna opnieuw zijn oorspronkelijke toestand in. Ik ben zichtbaar geschrokken. Op het gelaat van mijn gids verschijnt een brede glimlach.

— Deze demonstratie werd u welwillend aangeboden door een van de dienstdoende seingeverers. Hij zal gezien hebben dat ik u de werking van de wissels uitlegde.



In het venster van het seinhuis, aan de overkant van het wisselstratencomplex, verschijnt een glunderende kop. Wij wuiven eventjes naar de gediensige spoorman, die dadelijk weer aan het werk gaat.

— Laten wij hem gaan opzoeken. De bedieningen van de honderden wissels worden vanaf de seinhuizen uitgevoerd. Visuele en optische seinen lichten ons in over hun goede werking. Indien een kiezelsteen de wissel klem zet, indien de wissel zich niet in de juiste stand plaatst, worden wij automatisch ingelicht, zodat wij onmiddellijk een controleploeg ter plaatse kunnen sturen. En terwijl de herstelling uitgevoerd wordt, zal de regelaar wisselstraten aanleggen die de defecte wissel ontwijken.

In het seinhuis heerst een koortsachtige bedrijvigheid.

— Wanneer alles normaal gaat, zou men een vlieg kunnen horen vliegen. Maar wanneer er iets misloopt, begint de drukte ! Onze mannen hebben allen een sterk ontwikkeld verantwoordelijkheidsgevoel, en geven blijk van een voorbeeldige ploeggeest.

De mannen van het seinhuis hebben zich enkel laten afleiden om een vluchtige goedgedag te zeggen... De speaker schakelt een waarschuwing in, bestemd voor de reizigers van perron 12, wier trein zich in het station bevindt. De aankondiger heeft op enkele knoppen gedruwd. De telefonist heeft zijn gesprek met een dispatcher voortgezet. De regelaar heeft nieuwe bevelen gegeven. Een van de twee seingevers heeft een van de talloze handels omgedraaid die het seinhuis sieren.

— Hij heeft zo pas het sein geopend voor een trein die op spoor 4 gestationeerd is. U zult het vertrek kunnen meemaken. Neen, u hoeft niet door het venster te kijken, u zoudt overigens niets zien. Volg de gang van de trein op het bord.

Met heel wat geduld leert men mij het bord « lezen » dat het gedeelte van het door het seinhuis gecontroleerde wisselstratencomplex voorstelt : de rode pijl die een beweging aanduidt in de richting van het perron, de lichtende streep welke overeenstemt met een stationerende trein, de ingangs- of uitgangsrwegen die uitdoven naarmate de trein vordert.

## Er roert wat bij het spoor

# Waar staat de automatisering bij de N.M.B.S.?

### « Treinmelder » en automatische aankondiging.

In kijkseinen die zich links van het bord bevinden, verschijnen lichtcijfers die overeenstemmen met de kenmerken van de treinen voor sommige richtingen. De telefonist-seingever laat ze zichtbaar worden door op de knoppen te duwen van een klein klavier dat voor hem opgesteld staat : de « treinmelder ».

— Hij bereidt aldus de melding van het treinverkeer voor, bestemd voor de afwaarts gelegen posten. De overbrenging wordt bevestigd door het knipperen van het lichtend getal. Wanneer de trein het spoorstaafcontact van het wisselstrateinde aan de uitgang volledig vrijgemaakt heeft en de wisselstraatkruk gericht wordt, verdwijnt het kengetal van de trein en de volgende melding, die intussen werd voorbereid, komt in de plaats ervan. Door middel van een controlesysteem kan men een melding uitwissen of ze in reserve houden indien een van de afwaarts gelegen posten overbezet is. En, vanzelfsprekend, zoals altijd, zijn er optische en akoestische signalen die ons waarschuwen in geval van storing of verkeerde handeling.

Mijn gids besluit onze rondgang in het seinhuis met een praatje over een gloednieuw toestel.

— Onze jongste spruit : een automatische melder, gelijkaardig aan die welke reeds te Brussel-Noord in dienst is. Het OCB, d.w.z. het optisch controlebord dat u hier ziet, geeft ons een juist beeld — onder een gecodificeerde vorm evenwel — van de automatische uurtabel in de lokettenzaal. De meldingen worden automatisch gereedgemaakt door een elektronische lezer die gevoed wordt met een stel geponste kaarten welke betrekking hebben op het treinverkeer van de dag. Het toestel « leest » de kaarten en zendt die lezing naar relaiskasten welke ze overbrengen naar een vakje « gereedgemaakte meldingen ». Vervolgens worden die inlichtingen naar de automatische uurtabellen en naar de controleborden gezonden.

Ik vermoed dat, in geval van verkeersstoringen, vertraging, spoorverandering, inlassen van een speciale trein, de melder eventueel een aankondiging kan

intrekken of het automatisch systeem kan buiten dienst stellen?

Vooraf in de grote stations is het nodig dat alle bewerkingen vlot verlopen. Zo komt het dat, in de nabijheid van het station, aan de kant « Verbinding », de seinen elkaar om de 300 m opvolgen, dit om de sporen sneller te kunnen vrijmaken. Zodra een wisselstraatsectie vrijgemaakt is, kan men ze in een ander baanvak opnemen. Alles moet zo veel mogelijk versneld worden. Vergeet niet dat wij tijdens de piekuren om de 29 seconden een beweging registreren. Dagelijks rijden hier meer dan 100.000 reizigers voorbij. Voor de colli benadert dit aantal een miljoen per maand.

### Een speciaal volkje.

Het is zonneklaar dat je, voor een dergelijke job, niet alleen verantwoordelijkheidszin moet hebben doch ook over sterke zenuwen moet beschikken.

— Vroeger was ik regelaar. Meer dan eens is het gebeurd dat ik na een prestatie van acht uur mijn boterhammen onaangeroerd weer mee naar huis nam, zo werd ik door mijn werk in beslag genomen. En ik ben niet de enige ! Heus, wij zijn een speciaal volkje.

Wellicht is het daaraan te wijten dat de automatisering bij de N.M.B.S. over 't algemeen voortschrijdt zonder dat ze bij het personeel negatieve « schokken » verwekt.

— Natuurlijk, zijn er individuele reacties : wij zijn niet beter of niet slechter dan de anderen ! Maar wij zijn allen specialisten, elk in zijn eigen tak. In dat verband wekt een nieuwigheid altijd onze belangstelling op... zelfs wanneer wij ze soms met een « zekere glimlach » onthalen : de machines zijn niet altijd onmiddellijk bedrijfsklaar en moeten ingelopen, aangepast, geperfectioneerd worden.

Ook de spoormannen werken zich in, passen zich aan, perfectioneren zich. De automatisering heeft niet de verwachte massale afdankingen tot gevolg gehad. De bedienden konden hun vakbekwaamheid aanpas-



sen. Regelmatig werden er cursussen en conferenties gegeven voor het bijwerken van de vakkennis.

— Wij worden ook door middel van berichten en circulaires op de hoogte gehouden. En wij nemen deel aan dienstconferenties. Deze zijn gesteund op gecommentarieerde onderrichtingen. Men denkt een incident uit en men discussieert over de te treffen maatregelen of initiatieven. Er zijn omstandigheden waarin de mens de machine moet kunnen voorgaan.

Het is, inderdaad, niet nodig dat de machine zo oppermachtig wordt dat ze bij de mens elk initiatief in de kiem smoort. De leiders van de N.M.B.S. zijn zich van dit gevaar bewust en laten niets onverlet om het te bezweren. De bedienden volgen hun voorbeeld.

— Zij die in zeer « drukke » sectoren werken, zoals bijv. een groot station, weten dat ze steeds moeten klaar staan om in te grijpen in geval van verkeersontregeling, om te improviseren met de middelen waarover ze beschikken opdat het leven van het net kan verder gaan. Dat is onze taak als spoorman.

Terwijl ik het seinhuis verlaat, werp ik een laatste blik rond mij. Op de vensterbank staat een limonade-fles ; uit de hals ervan ontsnappen twee groene scheuten die gretig de zonnestralen opnemen. In deze wereld van handels, lichtseinen, relais, ponskaarten groeien twee planten op natuurlijke wijze... Van contrasten gesproken !

(Wordt voortgezet.)

Claude VIAL.