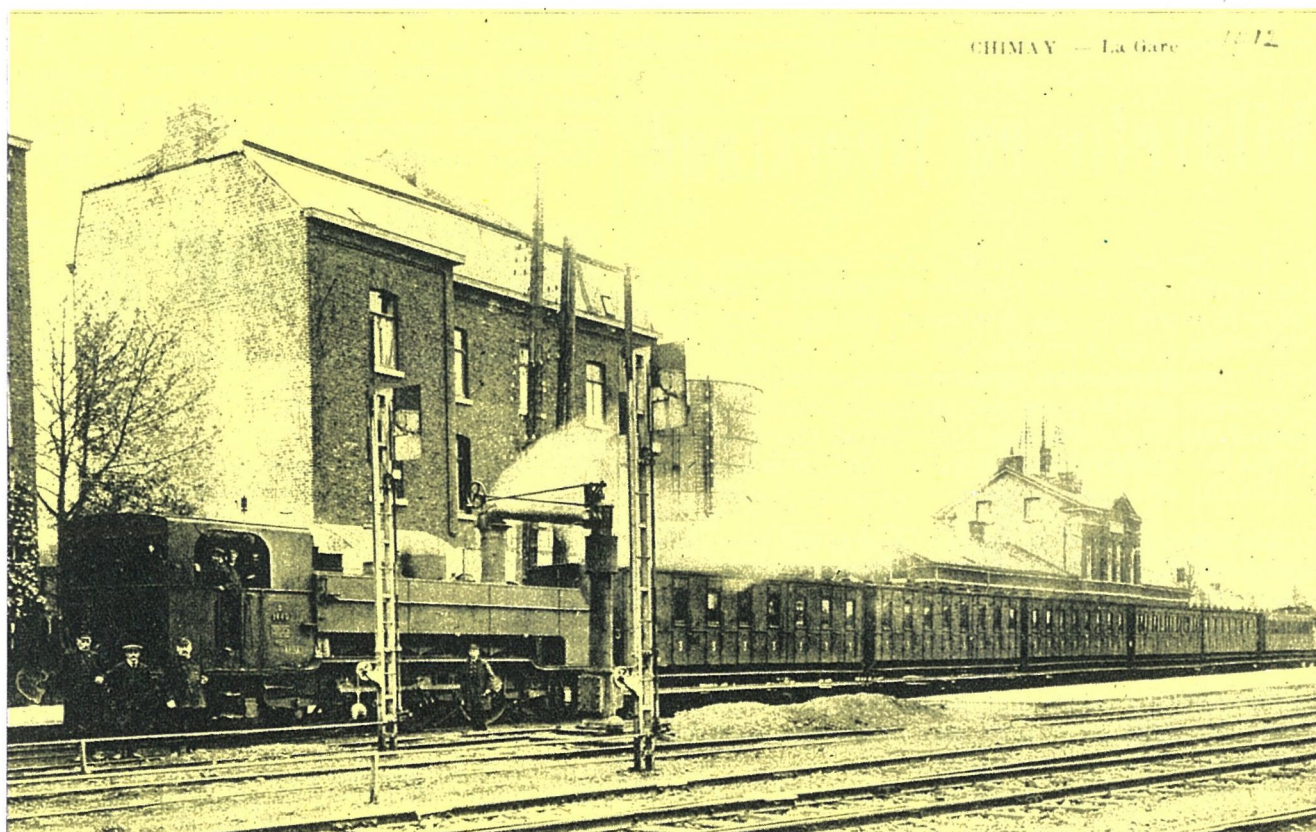
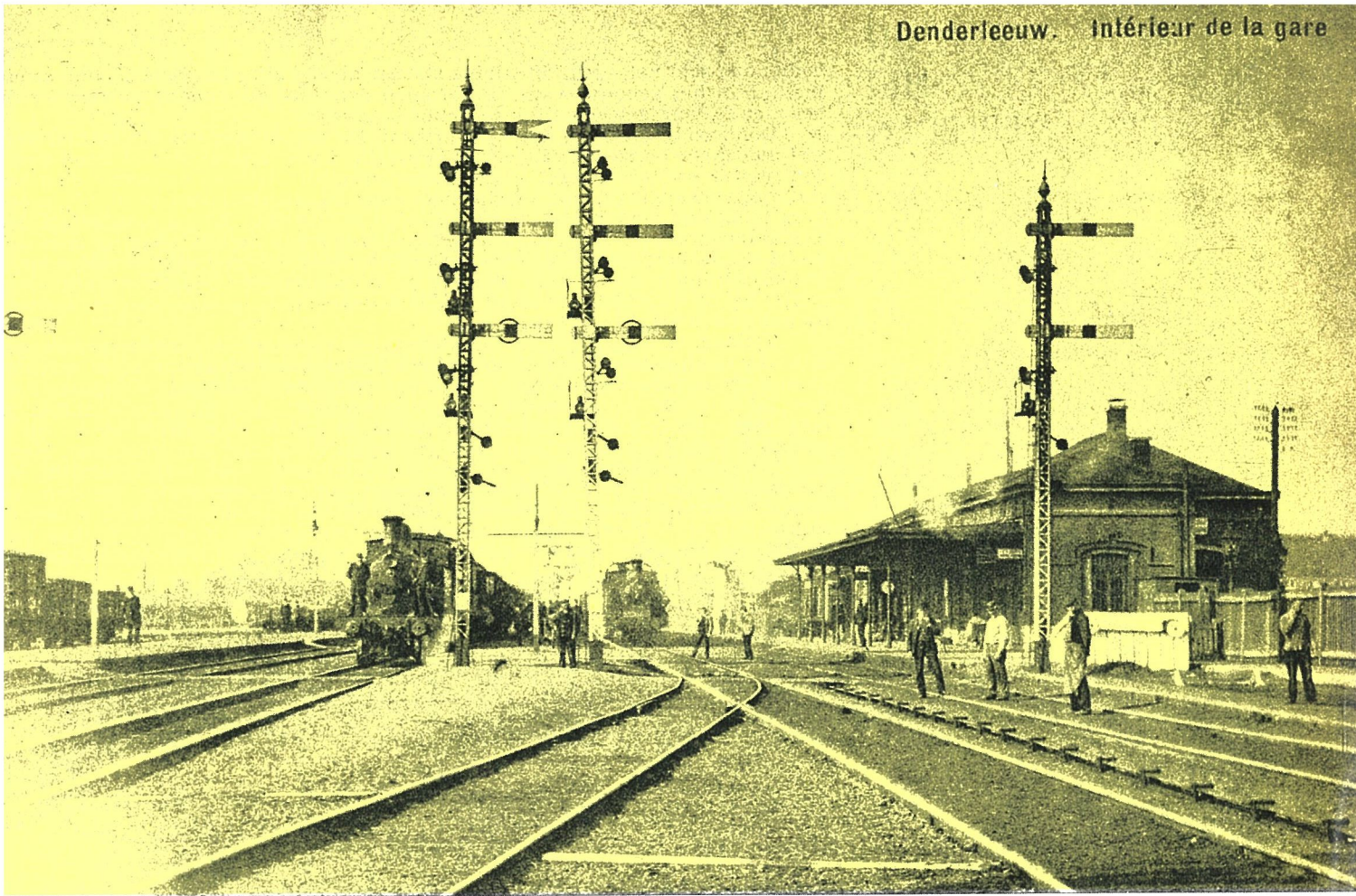


MET jullie goedvinden, zullen we nu eens rondtoeren in het domein van de seinen die overal als trouwe wachters voor een veilig treinverkeer zorgen. Maandag. We vertrekken om 6 u. 54 uit Brussel-Zuid naar Chimay waar we om 10 u. 43 aankomen. Bijna vier uren om 127 km af te leggen. Het treintje lanterfant gezapig op de enigszins kronkelige reisweg : hij rijdt voorbij Clabecq, Ecaussinnes-Carières, Houdeng-Goegnies, Binche, Faurœulx en Lobbes.

De Prins van Chimay verkreeg de concessie voor het exploiteren van een spoorweglijn die, op 31.7.1856, Mariembourg met Chimay verbond. De nieuwe maatschappij, die aanvankelijk « Compagnie du Chemin de fer de Mariembourg à Chimay » heette, werd op 8.8.1857 « Société du Chemin de fer de Chimay » genoemd. De lijnen Mariembourg - Chimay, Chimay - Momignies werden respectievelijk op 15.10.1858 en op 8.11.1859 plechtig in gebruik genomen ; in 1866 werden ze verlengd tot Anor (Frankrijk) en tot Hastière. De werken voor het aanleggen van de lijn Bergen - Lobbes - Chimay werden slechts in 1881 voltooid.

Na een bezoek aan die oude Franse stad, na een lekker glaasje rode wijn of een pot Trappist, keren wij terug naar het kokette stationnetje, waar de trein voor Bergen reeds onder volle stoom staat. Kijk even naar de indrukwekkende locomotief type 4 Staat nr. 1440 van het depot Bergen (in 1882 « verhuisde » deze locomotief naar het depot Brussel-Noord), de twee stopseinen — twee « vierkanten » met de typisch Franse rode en witte ruiten — die fiks in houding staan vóór de waterkolom. Dergelijke signaalborden kun je eveneens op de lijnen van de Nord-Belge zien ; ze worden bediend door een spitsvondig mechanisme van ijzeren stangen en tegenwichten.





Dinsdag. We stoppen te Denderleeuw, een van de knelpunten van het net, waar de treinen hun weg zoeken naar Kortrijk, Gent, Geraardsbergen en Brussel. Aan seinpalen met boven elkaar geplaatste seinarmen, is hier blijkbaar geen gebrek. En men lette er ook niet op 'n « armpje » : sommige seinen hadden er zelfs zes. Later werd dit aantal beperkt tot hoogstens drie per seinpaal door dit seinmiddel te combineren met het seinmiddel dat met nummers werkt. De twee bovenste armen dekken elk een richting, de onderste armen die een krans dragen — of soms de letter M — bevelen de rangeringen. Op het linkersein duidt de wimpelvormige seinarm een spoor aan dat met een normale snelheid mag worden bereden.

In die tijd was het beroep van lampenist geen gemakkelijk baantje, bovendien was er nog enig gevaar aan verbonden. In elk station zorgde de lampenist voor het onderhoud van de seinlantaarnen, de staartschijven en de perronlantaarnen. Gedurende de dag werkte hij in de lampisterie waar hij de lantaarnen schoonmaakte, de pitten verving... Bij valavond of bij het ochtendkrieken verliet hij zijn keet met een laddertje in de ene en een oliekan in de andere hand. Met bekwame spoed liep hij van her naar der, klauterde op de seinen om de lantaarnen aan te steken of te doven en eens vluchtig over de seinglazen te wrijven. Hij ging zelfs tot aan de waarschuwingsseinen (seinen die op een bepaalde afstand geplaatst zijn en de machinisten erop wijzen dat ze de snelheid van hun trein in 't oog moeten houden) die zich gewoonlijk op 800 m van het vast inrijsein bevinden...

Waar rust nu het stoffige boemeltje van weleer dat ons 's woensdags naar Meulebeke bracht (lijn 69 a : Tielt - Ingelmunster - Waregem - Anzegem) ? De stijl van dat kleine, nette station herinnert ons eraan dat het destijds behoorde tot de « Maatschappij van West-Vlaanderen ». Hier zweemt alles naar eenvoud, tot zelfs het bescheiden sein dat nog van een zeer primitief model is : een eenvoudige schijf met ingebouwde lantaarn, vastgemaakt op een stevige paal, met de bedieningshandel rechtstreeks op de voet van het sein waar een lantaarnopsteker zijn laddertje heeft achtergelaten. Merkwaardig ook is de gedrongen silhouet van een windmolen die boven de daken uitsteekt. Veel

GETUIGEN UIT HET VERLEDEN

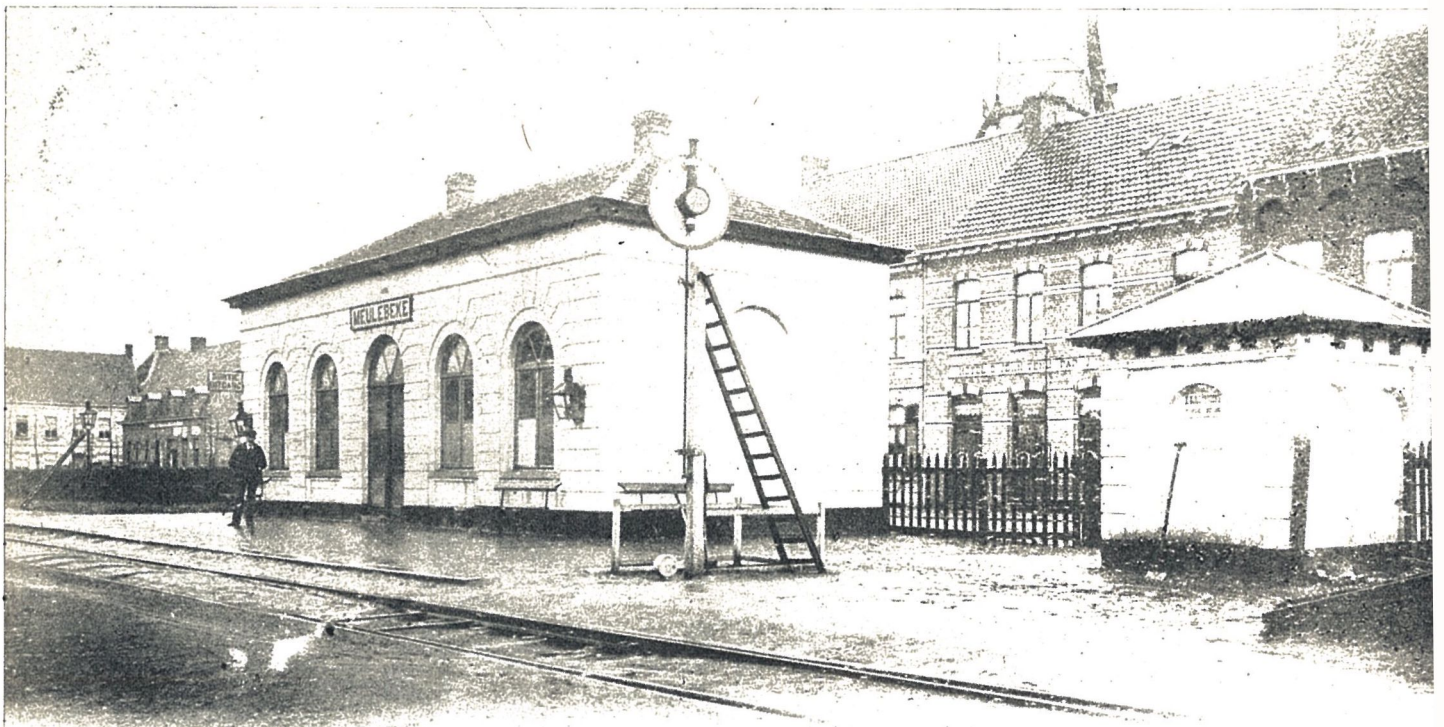
bedienden schijnen er in dit kleine station niet te zijn, tenware ze zich schuilhielden in het gebouw want, te oordelen naar het glimmende perron, schijnt het niet zo lang geleden flink te hebben geregend.

Donderdag gaan we naar Watermaal. De exploitatie van dit station vergt wel wat meer personeel. Er valt hier wellicht nog wat anders te doen dan te controleren of de reizigers het ellenlange opschrift naleven dat onder de glazen stationsoverkapping hangt en dat hen verbiedt, op straf van boete, de sporen over te steken zonder daartoe uitgenodigd te zijn door de stationschef of door zijn afgevaardigde! Inderdaad de « kandelaar » aan de uitrij vestigt onze aandacht op de belangrijke driehoek van Etterbeek die gebruikt wordt door de goederentreinen welke naar Brussel of verder rijden (via Schaarbeek-Josaphat). Let op de ongewone stand van de « waarschuwingsseinarm » die eenzaam op het middenpaaltje troont.

Vrijdag, terwijl wij in de lokettenzaal van station Geraardsbergen de uren- en tijdtabel raadplegen, staan twee treinen rustig het vertrek af te wachten. Welke trein zullen we kiezen om terug naar de hoofdstad te stomen? De ene zal ons via Denderleeuw naar huis brengen, met de andere zullen we eerst nog een rustig ommetje maken via de Arteveldestede. Wat we op de voorgrond aantreffen, vertoont een grote gelijkenis met een klimmast. Het is een typisch voorbeeld van een rudimentair sein, heel waarschijnlijk van plaatselijke makelij. Het wordt bediend door een eenvoudig systeem van kabels en draadrollen. De seinen zullen evolueren. Langzamerhand zullen die seinen hun wachtpost langs de spoorbanen verlaten om plaats te maken voor lichtseinen die enkel met de ogen knippen wanneer een trein voorbijgereden is...

P. PASTIELS,

SEINEN



MEULEBEKE. — INTÉRIEUR DE LA GARE.
BINNENZICHT DER STATIE.

Uitg. J. Brugeman-Minn

