

BEROEPEN BIJ HET SPOOR

R. DANLOY



R. DANLOY

EEN RADIO ALS METGEZEL

Paul is een van de drie eerste adjunct-stationschefs in Brussel-Zuid, waar we hem op een vrijdag zouden opzoeken. De afspraak maakten we al twee weken eerder, maar ze werd pas daags tevoren bevestigd. In de beweging neem je immers beter je voorzorgen want een onvoorzien voorval kan plots alles in de war sturen. We gaan dus die dag onze gastheer op de voet volgen; maar willen eerst het decor schetsen. Zo krijgen we een duidelijker beeld van dit spoorberoep, waarmee we vandaag in het grootste station van het land kennis maken. Brussel-Zuid is werkelijk het zenuwknoppunt van ons spoorwegnet, met een

ononderbroken stroom van treinverkeer uit binnen- en buitenland. Met zijn 22 hoofdsporen en 6 wijkbundels verwerkt Brussel-Zuid ongeveer 900 reizigerstreinen en meer dan 140 000 reizigers per dag. Het station heeft 8 aanhorigheden en er werken ongeveer 900 mensen. Het verkeer wordt geregeld door blok 1, dat 475 wissels en 334 seinen op afstand bedient. De amfitheatervormige controlezaal heeft een 20,52 m lang en 2,70 m hoog optisch controlebord. Het zenuwcentrum is de relaiszaal met 8 000 seinrelais, 150 000 elektrische draden en een 680 km lang kabelnet! Daarmee kunnen 14 000 verschillende wisselstraten aangelegd! Genoeg cijfers. Wat zijn, in

een zone waarin altijd wel iets voorvalt, de belangrijkste taken van een eerste adjunct-stationschef? Om daarmee kennis te maken, zullen we Paul vergezellen bij zijn dagtaak, maar eerst willen we iets vertellen over de man zelf. Want Paul leeft voor zijn beroep. Als kind droomde hij er zelfs al van stationschef te worden (die functie vervulde hij in Ukkel-Kalevoet voordat dat station een aanhorigheid van Brussel-Zuid werd). Zijn loopbaan als spooman is opmerkelijk: na het behalen van een doctoraat scheikunde trad hij bij de NMBS in dienst als... tijdelijk factageklerk. Hij slaagde met glans voor het examen van opsteller, en het optievak dat hij koos, natuurkunde, lag reeds in de lijn van zijn latere beroepskeuze: de beweging.

Hij was eerst onderstationschef le klas in Brussel-Zuid, waar hij de taak van regelaar waarnam. Hij slaagde voor de proef van adjunct-stationschef en werd zonechef in Ukkel-Kalevoet, maar die post werd jammer genoeg afgeschaft in 1983. Nadat hij als le adjunct-stationschef geslaagd was, keerde hij terug naar het Zuidstation. Hier vertelt hij ons nu over zijn beroep. In Brussel-Zuid is de beweging ingedeeld in drie sectoren, die elk door een eerste adjunct-stationschef worden geleid. De dagtaken lopen van 6u.30 tot 15 u. en van 10 tot 18u.30. De laatste, dienst 3 genoemd, neemt Paul vandaag waar. In zijn sector moet hij talrijke opdrachten vervullen. Zo is hij belast met de treindienst, met name het



R. DANLOY



R. DANLOY



R. DANLOY

opstellen van het boekje met de dienstbestemming der sporen, de grafiek, de dienstregeling van de seizoentreinen en de dienstregelingstabellen. Ook het opstellen en bijwerken van de consignes is niet te onderschatten. De consignes moeten in de twee talen gesteld zijn en ze zijn doorgaans behoorlijk lijvig. Bovendien is Paul verantwoordelijk voor de beroepsopleiding van het personeel dat in de zone werkt en heeft hij de leiding over de aanhorigheden (Vorst-Zuid, Vorst-Oost, Ukkel-Stalle, Ukkel-Kalevoet, Vorst-Rijtuigen, Brussel-Kapellekerk, Brussel-West en Brussel-Klein-Eiland). In de praktijk moet Paul voortdurend tal van zaken in het oog houden en bij

onvoorziene voorvallen voor een oplossing zorgen. Zowel routine als onverwachte gebeurtenissen maken deel uit van zijn werk: op elk ogenblik kan de normale toestand door iets worden verstoord. Vertraging op een lijn is bijvoorbeeld al voldoende om het hele vernuftige raderwerk van het treinverkeer te ontregelen. Nu moet hij de regelaar een handje helpen. Een controlelampje van een toestel brandt niet meer. Paul neemt een kruk en begeeft zich tussen de sporen om de wissel om te leggen. Natuurlijk blijft hij op zijn bureau in voortdurend radio-contact met de bedienden van de beweging. Want dat is juist de beweging: een permanent toezicht zodat er onmiddellijk

op een doeltreffende manier kan worden ingegrepen wanneer er zich problemen voordoen.

Het controleren van de berichten van de werken of van de extra-treinen is voor hem dagelijkse routine. Ook op de plaatsreserveringen en de samenstelling van de internationale treinen houdt hij toezicht. Dan zijn er nog de protocolaire afspraken, de schoolreizen...

Ook het personeel wordt even gecontroleerd, en het samenstellen van de internationale treinen te Vorst. En tenslotte heeft hij elke dag nog tal van dossiers te behandelen: klachten, ongevallenverslagen, instructies over de vertragingen.

Aan zijn beroep zit echter ook een «avontuurlijke» kant. De meest onverwachte en zelfs bizarre situaties kunnen zich voordoen: een man die op het dak van een break-motorrijtuig loopt, of een vrouw die in de trein bevalt. Ook bommeldingen komen frequent voor! Vandaag vrijdag lijkt alles rustig, tot er rond zestien uur wordt gemeld dat een elektrische

locomotief, die een reizigerstrein moet trekken, met een geblokkeerde as in een bundel in Vorst staat! De hulpstrein moet worden ingeschakeld om de as op een lorrie te plaatsen en er moet worden toegezien op het vlotte verloop van de interventie. Je ziet het: er gebeurt altijd wel iets onverwachts...□