

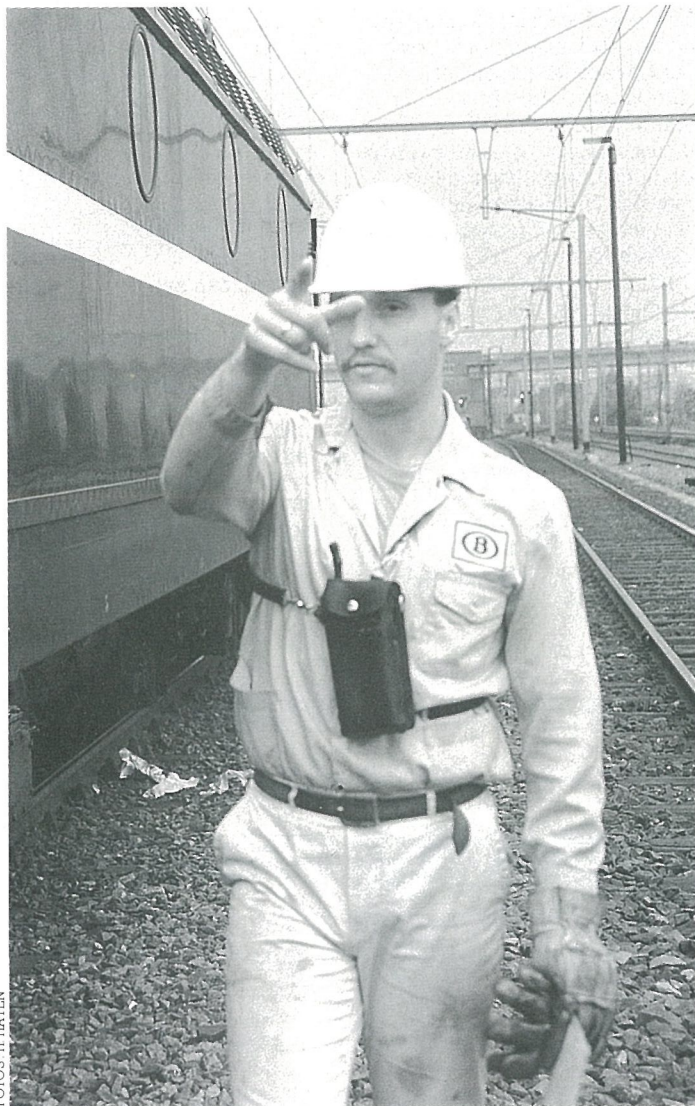
HENDRIK

EEN RANGEERDER

«De tien geboden van de rangeerder», eigenlijk elf, worden de rangeerder in spé in de maag gespiet van bij de opleiding. Zij blijven dan ook voor de rest van zijn loopbaan nazinderen in zijn hoofd. De veiligheid van hemzelf en de treingebruiker staat immers op de eerste plaats.

Een zonnige dag begin mei. Ik spoor richting Vilvoorde, waar Ronny De Leenheer, onze spoorwegman van de maand, me opwacht. Vandaag zal ik een blok aan zijn been zijn. Ik ben een leek in vele dingen en zeker in rangeringen. Rangeerder ken ik trouwens alleen als betiteling uit onze «Zij die gaan» – rubriek. Voor iemand hierin opgenomen wordt, heeft hij meestal een hele loopbaan achter de rug. Het is het dagdagelijkse doen en laten van één van hen dat ik nu zal volgen.

Vilvoorde, een industriezone langs de Brusselse Ring. De lucht is betrokken, mist of luchtverontreiniging? Ronny lijkt zich hier geenszins aan te storen. Zijn dagtaak start om 5u. 50. Hij schiet in zijn obligaats kostuum: gele broek en dito vest, gele veiligheidshelm, handschoenen en het onafscheidelijke paar veiligheidsschoenen. Onze kanarie zonder pluimen test zijn walkie-talkie of «oproeradio». Er wordt van batterij gewisseld. Met deze walkie-talkie staat onze rangeerder in verbinding met zowel de seingever, de onderstationschef op perron 2 als de stationschef. Omdat Vilvoorde een relatief klein station is, heeft Ronny naast zijn rangeerwerk nog een paar andere klussen te klaren. Het kantoor van de onderstationschef krijgt een flinke beurt en de stationschef vindt zijn briefwisseling en de documenten nodig voor deze dag op zijn bureau dankzij onze vriend. Vanaf 8 u. begint dan het zwaardere werk. De eerste goederentrein nr. 328.8 uit Antwerpen loopt binnen. Voor hij weer vertrekt, moet er een



FOTOS: H. HAYEN

tweede locomotief gekoppeld worden. Zwaar goederenvervoer vergt immers een serieuze trekkracht. Wanneer de aangekomen trein tot stilstand is gekomen, rijdt de 2e loc vanuit de tegenovergestelde richting aan en stopt op korte afstand. Ronny krijgt een papiertje toegestopt van de bestuurder van de eerste loc. Gegevens in verband met de lengte van de trein, het gewicht, het aantal wagens, het remgewicht, het aantal handremmen en de toegelaten snelheid. Nu neemt Ronny contact met de onderstationschef via zijn 'radio'. Vervolgens geeft hij de listing aan de andere bestuurder. Hij geeft ook zijn naam op. Dan rijdt de tweede loc

tot tegen de eerste en volgt er een ritueel van koppelen en ontkoppelen, waar ik nauwelijks wijs uitraak. De tondeur of afspanner van de ene machine wordt in de haak van de andere gelegd. De luchtdarmen worden met elkaar verbonden en de kranen opengedraaid. De remmen komen los. Het omgekeerde gebeurt bij ontkoppeling. De remmen worden dan ontkoppeld. Daarvoor worden de luchtkranen dichtgedraaid en vervolgens de luchtdarmen ontkoppeld. De lucht is uit de wagens, de remmen sluiten. Tijd voor remproef type C op de eerste geladen wagen die volgt op loc 1. De remmen worden losgezet en getest door onze

man. Hij stampet ertegen en merkt duidelijk een beweging van de remmen. Vervolgens steekt hij beide armen verticaal omhoog en brengt beide handen boven het hoofd bij mekaar. De remmen worden vastgezet. Ronny kijkt na of ze werkelijk vast staan. Dan maakt hij een halve cirkelbeweging met de arm boven het hoofd. Een vast teken om de remmen weer los te maken. Met het nodige stampwerk stelt hij vast dat ze los zitten. Door zijn arm verticaal in de lucht te steken, maakt Ronny duidelijk aan de bestuurder dat alles in orde is. Hij geeft dit ook via zijn 'radio' door aan het seinhuis. Zodra het sein openstaat mag de trein vertrekken. De 328.8 rijdt naar La Louvière.

Een van de belangrijkste taken voor een rangeerder in Vilvoorde is het rangeren van STVA-wagens, bestemd voor autovervoer. Daarom zijn de sporen 10 tot 14 altijd beschikbaar voor de Renaultfabriek hier vlakbij. Op deze sporen worden de wagens geladen voor uitvoer naar Italië en Frankrijk. Van de klerk van de beweging kom je te weten waar de treinen zullen vertrekken. Dit gebeurt meestal op spoor 7, het langste spoor. Voor dit werk wordt een apart register bijgehouden, per dienst door de rangeerder aangevuld. Zo neemt Ronny de gegevens van zijn voorganger nauwkeurig op een papiertje over – een geheugensteuntje. Zo weet hij precies wat er zich op elk van de 5 sporen bevindt en waar alle handremmen zijn vastgezet. Het werk aan de Renault-zijde begint al meteen met een rechtzetting. Een gespecialiseerde firma, ingehuurd door Renault, rijdt de nieuwe auto's op de trein. Er is per vergissing een verkeerde wagen op terechtgekomen. Voordat de trein vertrekt moet die er terug afgehaald worden. De bewuste trein staat op spoor 7, vertrekspoor. De rangeer locomotief bevindt zich op spoor 9. Deze komt uit Schaarbeek, bestuurder inclusief. De eerste drie wagens van spoor 7 worden losgekoppeld en aan

de rangeerloc bevestigd. Dit stukje trein rijdt dan van spoor 7 naar 13. Achteraan spoor 13 rijdt men de verkeerd geladen auto van de trein. Dan gaat het konvooi terug naar spoor 7. De 3 STVA-wagens worden terug aan de rest van de trein gehaakt. Belangrijk om weten is dat de koppelingen tussen alle wagens lucht op de remmen hebben, ook bij rangeringen. Wanneer de machine remt, zal iedere wagen automatisch remmen. Dit voorkomt een terugslag bij bruske remmen, zodat de geladen auto's niet kunnen verschuiven.

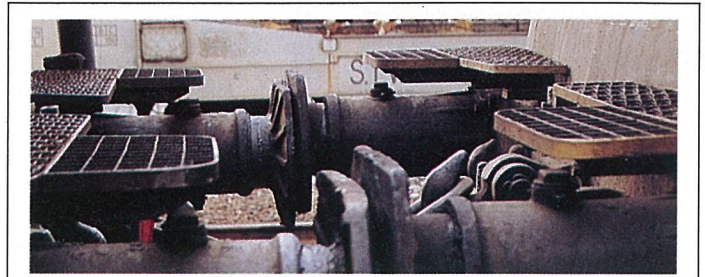
Bij het overbrengen van een vervoer van het ene naar het andere spoor is er een 'dood spoor' of 'cul-de-sac' nodig. Hoe gaat dit in zijn werk? Ronny geeft via zijn 'radio' aan het seinhuis de gewenste rangering door. De rangeerloc met de geladen wagens rijdt het dood spoor in. De rangeerder stapt van de loc aan het begin ervan, waar zich het grondsignaal bevindt. Wanneer de volledige trein voorbij dit signaal is, maakt Ronny grote cirkelvormige bewegingen met de arm. De bestuurder stopt de trein. Het grondsein springt van rood op geel, nadat de wissel door de seingever veranderd is. Ronny springt op de laatste wagen en de trein vertrekt terug vanuit het doodlopend spoor richting spoor 7. De klerk van de beweging staat in de bocht achter het dood spoor. Dit is noodzakelijk, want wanneer de trein de bocht in gaat, is er op een bepaald moment geen oogcontact meer mogelijk tussen de bestuurder en de rangeerder.

Vilvoorde gebruikt twee doodlopende sporen voor zijn rangeringen. Bij een geel grondsein mag men doorrijden, rood betekent stoppen. Bij het groot sein op het vertrekspoor mag de trein pas doorrijden wanneer het licht van rood op rood-wit springt. Op dezelfde manier als hiervoor beschreven, worden die ochtend lege STVA-wagens van spoor 9 naar spoor 13 gevoerd om daar geladen te worden. De wagens die ondertussen op spoor 14 zijn geladen, worden naar spoor 7 gereden om hen te koppelen aan deze die er al stonden. Dat koppelen gebeurt op dezelfde manier zoals hiervoor uitgelegd werd, steeds onder het waakzame oog van Ronny. Vooral zijn armenspel is hier van belang. Wanneer de twee treindelen voorzichtig bij elkaar gebracht worden, brengt hij zijn twee handen verscheidene

malen bij mekaar op schouderhoogte. Wanneer de locomotief nadert, gaat het om zwaaiende armbewegingen, van rechts naar links en van links naar rechts. De bestuurder van de rangeerloc wordt tot vertragen aangemaand, wanneer Ronny zijn arm horizontaal gestrekt houdt en lichtjes beweegt. De trein op spoor 7 is ondertussen vertrekklare richting Quévy om 15 u. De geladen vracht wordt naar Frankrijk gevoerd. Tussen al deze rangeringen door, zijn er nog een drietal goederentreinen die moeten versterkt worden met een tweede loc. De laatste in de rij, het is ondertussen al over twaalfen, is het « Zandmanneke » (spoorwegjargon voor de goederentrein met zand) met Auvelais als bestemming. De routinehandelingen worden telkens herhaald, zoals bij de eerste trein deze ochtend. Na een paar uur begin ik al een klaardere kijk op het rangeerwerk te krijgen. Van op zo'n loc is het treinrijden een totaal nieuwe ervaring voor een pendelaar als ik.



Met je neus in de wind, die je om de oren fluit. Goed vasthouden is de boodschap, van een zacht een en weer wiegen is hier zeker geen sprake. Ik mag van geluk spreken, het is mooi buiten. Ik begrijp nu ten volle wat de stationschef me daarstraks zei dat men niet uit het oog mag verliezen dat een rangeerder in weer en wind altijd buiten staat. Schuilen is er niet bij; de treinen moeten immers volgens het boekje rijden. Ronny draait al 9 jaar met plezier in deze rangeermolen mee. Op 1 januari '81 kwam hij in dienst. Zijn opleiding deed hij in Vorst en in Brussel-Zuid. Zes weken theorie worden met een proef

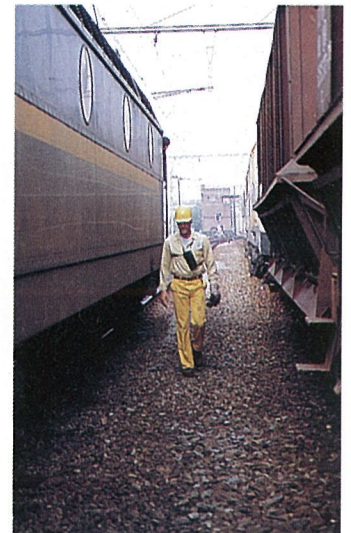


« TIEN GEBODEN VAN EEN RANGEERDER »

De bediende die de rangering beveelt, vergewist er zich eerst van dat :

- de stopblokken weggenomen zijn
- de remmen waarmee het stel geïmmobiliseerd werd, los zijn
- de schroefremmen die tijdens de rangering gebruikt worden in goede staat zijn
- de voertuigen kunnen rijden zonder gevaar en zonder de veiligheid van het personeel en van de gebruikers in het gedrang te brengen (deuren gesloten, klapschotten en overgangsbrugjes omhoog, vouwbalgen ingehaakt, lading gestouwd enz...

- de personen in de voertuigen over de rangering ingelicht zijn
- de te nemen kruisingen vrij zijn, indien de rangering niet wordt toegestaan door een seinpost
- de in acht te nemen seinen open staan of de rangering toegestaan is
- het spoor over voldoende lengte vrij is om de rangering uit te voeren
- de wissels die hij moet bedienen, de juiste stand voor de uit te voeren rangering innemen
- de stuiters op hun post zijn



afgesloten. Nadien is het tijd voor de praktijk. Men bezoekt dan verschillende stations om alles ter plaatse te gaan bekijken. Op 1 april, geen grap voegt Ronny er nog aan toe, werd Vilvoorde zijn vaste stek. Hij werd tweemaal gedetacheerd naar Antwerpen. « Niet te vergelijken met hier, totaal andere werkomstandigheden ». Tot zover één facet uit het leven van een van onze vele rangeerders. Een totaalbeeld krijg je onmogelijk, want ieder station heeft zo zijn eigen taak binnen ons spoorwegnet. Het werk van de rangeerder zal dan ook nergens hetzelfde zijn. Vandaag volgde ik enkel Ronny tijdens zijn dagtaak en besef nu

pas dat bij rangeringen wat meer komt kijken dan de 'treinen in goede banen leiden'!