
LEVEN AAN DE 'IJZERENWEG'

door Peter Willems

Inleiding

Dit artikel bevat 5 getuigenissen, (bijna telkens levensverhalen), van gewezen spoorwegpersoneel. Het was hier niet mijn bedoeling om een losse opsomming van anekdotes te geven, maar vooral om aan de hand van dergelijke verhalen een tijdsfeer op te roepen : hoe was het leven aan de spoorweg ? Hoe waren de arbeidsomstandigheden ? Enzovoort... Daartoe heb ik mijn respondenten zorgvuldig uitgekozen. Allemaal waren ze actief bij de N.M.B.S. tussen ca. 1920 en 1980, bij de eigenlijke exploitatie van het spoor, en waren ze werkzaam in uiteenlopende spoorwegafdelingen:

A. Versmessen, stationschef op meerdere plaatsen (o.a. Gent-Sint-Pieters).

A. Major, ambtenaar in verscheidene stations (o.a. verkoop van treinkaartjes) en militant ACOD-lid.

C. Brantegem, treinwachter (kaartjesknipper), onderstationschef en afgevaardigde van het ACV.

J. Lombaerde, stoker, later machinist.

M. Van Maele, technicus/ingenieur (o.a. lange jaren 'grote chef' van het locomotiefdepot Merelbeke).

Bewust heb ik ervoor gekozen ook enkele tegengestelde en op het eerste zicht onverzoenlijke opinies te laten horen : iemand van het ACOD, een ander van het ACV en nog een ander (M. Van Maele) met een hevig anti-syndicalistisch standpunt.

Het lijkt me immers dat men pas een oordeel kan vellen nadat men eerst zoveel mogelijk verschillende klokken heeft horen luiden. Overigens lag - en ligt - het ook helemaal niet in mijn bedoeling om één of ander 'oordeel' te vellen, wel om ervaringen en opinies van anderen weer te geven.

Telkens vormde, op één of andere manier, een interview de grondslag voor de teksten. Hierbij gebruikte ik geen vastgelegde vragenlijst maar wel een meer soepele lijst met onderwerpen, waarover de respondent kon spreken, zonder hem evenwel beperkingen te willen opleggen (methode : zie B. De

Graeve & R. De Herdt, *Hun Werk, hun Leven*, Gent, 1981).

Het interview met A. Versmessen is een relatief getrouwe weergave van het gesprek zoals het plaatsvond met hier en daar weglatingen en kleinere wijzigingen. De andere interviews daarentegen zijn het resultaat van meerdere herwerkingen. Bovendien is de tekst van het interview met A. Major zoals het hier afgedrukt staat, bijna volledig van de hand van de ondervraagde zelf.

Tot slot wil ik nog iedereen danken die me door zijn (of haar) suggesties geholpen heeft bij de samenstelling van dit artikel. In de eerste plaats zijn dat de geïnterviewden zelf voor hun bereidwillige medewerking, R. De Herdt en het personeel van het Gentse Museum voor Industriële Archeologie en Textiel (M.I.A.T.) die het opzoekingswerk voor dit artikel praktisch mogelijk maakten.

En nu plaats voor de interviews zelf.

Lijst met de onderwerpen :

arbeid

1) carrière, taken

2) werkomstandigheden

arbeidsplaatsen, verplaatsing naar het werk

werkuren, werkveranderingen

loon, premies en boetes

veiligheid, ongevallen

beroepstrots

locomotieven en treinstellen : (bij)namen, onderhoud, standplaatsen, werkplaatsen en ateliers

1ste, 2de en 3de klasse, pendelen

anecdotes en losse herinneringen : kledij, sabotages, andere...

stations en omgeving

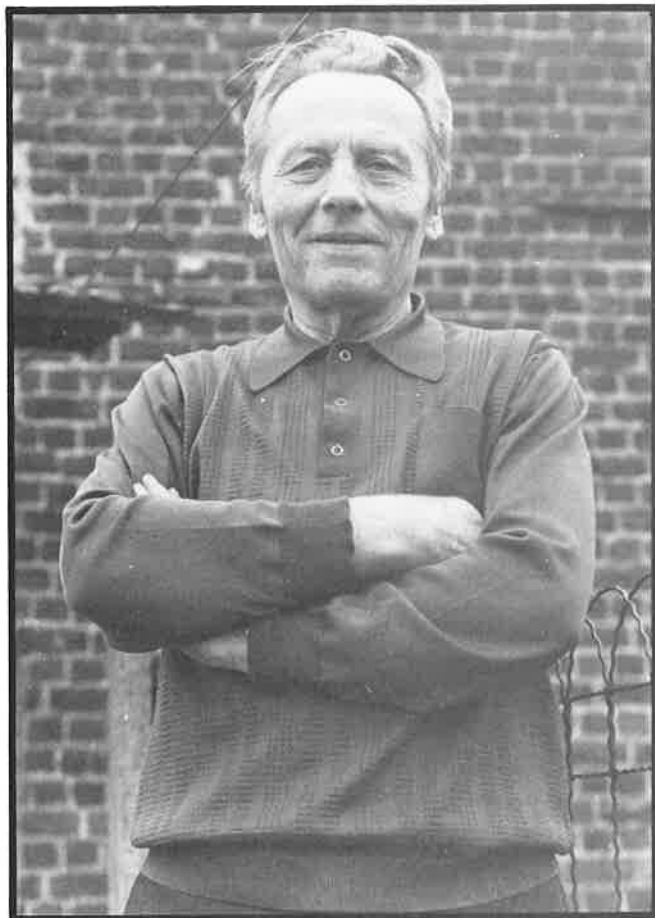
de andere arbeiders : onderlinge verhouding, werkloosheid, gewoontes en mentaliteit

syndicalisatie, rol van de informant, stakingen

vrijtijdsbesteding : verenigingen, café-bezoek

documentatie : foto's en/of andere documenten met commentaar.

J. De Lombaerde
Stoker-machinist, geboren te Deinze in
1925



Ik ben afgestudeerd aan de vakschool van Deinze en ben in 1943 beginnen werken bij de spoorwegen : ik werkte op de locomotieven als stoker en mijn standplaats werd Merelbeke.

In die dagen voerde men a.h.w. vanuit de N.M.B.S. een reclamecampagne voor de aanwerving van personeel : er werden bv. afgevaardigden naar scholen gestuurd die er de laatstejaarsstudenten op attent maakten dat er bij het spoor *goed werk* was, of ze plaatsten annonces in de kranten.

Het was toen volop oorlog en we moesten geweldig opletten voor vliegtuigen want veel mannen werden op de locomotieven gemitrailleerd. Daartegen werd er dan een beschutting aangebracht : twee staalplaten van ongeveer twaalf cm. dikte met daartussen een laag beton gegoten. Daar konden geen kogels meer door en deze deden dienst als deuren. Soms werd er toen ook achter de locomotief afweergeschut van de Duitsers opgesteld - ik heb nog met zo'n treinen gereden.

Men reed toen met stoomlocomotieven en op één locomotief werkten we met twee man : één stoker en één machinist. Samen vormden we telkens een vaste ploeg want een vlotte samenwerking was nodig voor het werk. Eén locomotief werd getitulariseerd, dit wil zeggen toegewezen aan zo weinig mogelijk personeel, dat waren toen meestal vier mannen (of twee ploegen). Dat was beter voor het onderhoud. Toen ik nog stoker was werden de machines goed onderhouden : we poetsten bv. zelf de machines : dat deden we met koperkuis dat we van thuis meebrachten.

Zoveel als dat het mogelijk was deden we ook zelf de herstellingen. Iedereen trachtte zijn machine zo lang mogelijk goed te houden. Want als men een andere locomotief moest nemen, dan werd men in de zgn. *buitenreeks* geplaatst en dat was weinig benijdenswaardig omdat men dan nooit langer dan één dag op voorhand wist wat men de volgende dag moest doen, in tegenstelling tot machinisten en stokers *in de reeks* want die mannen hadden een roulement, ze wisten bv. op voorhand of ze al dan niet op kerstdag vrij hadden. Maar als ik buiten reeks was gesteld en als mijn vrouw mij 's morgens vroeg wat ik de volgende dag moest doen, dan kon ik haar enkel zeggen : "Dat weet ik nog niet, ik zal dat vanavond maar weten als ik thuis kom". Men moest toen zo lang buiten dienst blijven totdat er een andere locomotief zijn dienst niet meer kon doen. Dan werd zijn plaats ingenomen door diegenen die daarvoor buiten reeks werkten enz. Op die manier zorgden onze bazen ervoor dat we zo veel mogelijk zorg droegen voor de locomotieven.

Wij stokers en machinisten hadden een harde stiel. De stoker moest de stoomketel voeden zodat die steeds drukking genoeg bleef hebben. De brandstof daarvoor was een kolenmengsel (drie soorten : fijnkolen, stuk-kolen - *criblés* zegen wij daartegen - en briquetten). Op aanwijzen van de machinist werd er daaruit een geschikte brandstof klaargemaakt in een grote laadbak boven op een staketsel waaronder we onze locomotief stelden. Naarmate dat mengsel goedkoper was kregen we een grotere premie (fijnkolen waren het goedkoopst, briquetten het duurst).

Hier poseert het personeel van het station van Deinze, dat na de Tweede Wereldoorlog vervangen werd door een gebouw dat op zijn beurt afgebroken is



Als stoker verdiende ik in het begin 6,41 frank per uur en dat was weinig : kameraden die samen met mij waren afgestudeerd en daarna elders waren gaan werken (in de privé-sector) verdienden ongeveer dubbel zo veel : ik was dus onderbetaald. Die lage lonen van de N.M.B.S. waren er toen overigens de oorzaak van dat ze moeilijk aan het nodige personeel geraakten.

Mijn werkuren waren heel onregelmatig : ik kon zowat op elk uur van de dag of nacht beginnen en alles - zowel dag- als nachtwerk en zowel zaterdag- als zondagdienst - werd gelijkelijk betaald : daar bestonden nog geen premies of compensatiedagen voor. Alle diensten werden gegroepeerd in reeksen met daartussen telkens één rustdag : bv. achtereen zeven vroege diensten, daarna één rustdag, zes nachtdiensten, dan weer een rustdag etc. Ik moest dan 48 uren per week werken, maar dat was slechts theoretisch, dat was een jaarlijks gemiddelde : soms werkte ik 60 uren per week. Overuren

waren er meestal in periodes van druk goederenvervoer, zoals 's winters met de zgn. suikerbietentreinen (naar Tienen of Moerbeke) of 's zomers met de zgn. vlastreinen. Jaarlijks had ik toen 16 verlofdagen plus 65 rustdagen.

Maar rond 1955 is dat alles wel gevoelig beginnen verbeteren en nu heeft het spoorwegpersoneel jaarlijks minimum 20 verlofdagen, 65 rustdagen plus 65 compensatiedagen. In mijn beginjaren moesten we dikwijls buitenshuis overnachten - *découcheren* noemden we dat - soms was dat vier keer per maand.

Ik bediende zowat alle lijnen, zowel in Vlaanderen als in Wallonië, als 't maar in België bleef. De treinen toen reden ongeveer op dezelfde lijnen als die van nu en ze reden ook bijna even snel, maar er was één verschil, nl. vanaf dat een stoomlocomotief 80 kilometer per uur reed, moest er daar serieus op gewerkt worden : de machine moest bijna constant gevoed worden, de manometers moesten in het oog gehouden worden en ondertussen moest de machinist door

De stoomtrein van de spoorlijn Meche-
len-Terneuzen vertrekt dampend uit
het station van Temse



het venstertje opzij steeds de sporen in het oog houden. Soms kwam er te veel zwarte rook uit de schoorsteen en dan moest de *souffleur* open gezet worden. Wanneer het donker werd moesten we ons werk doen met schaarse verlichting : olielampjes waarvan we de schermpjes - *blekkerkes* zegden wij daartegen - schoon moesten kuisen met zandpapier. Eten moesten we altijd tussen het werk door, zoals de paarden : we hielden dan onze boterham met een stuk papier vast; anders hadden we altijd olie en stof van kolen als ingrediënten. We waren verplicht gereguleerde dienstkleedij te dragen : een stevige broek en een vest met koperen knopen (overigens was dat deugdelijk materiaal). Dat pak moesten we zelf betalen maar de maatschappij vergoedde dat voor de helft - compleet kostte dat zo'n 1200 frank. We moesten onze werkkleren zelf kuisen en meestal waren die vettig en vuil en moesten grondig met de schuurborstel geschrobd worden.

Pas na minimum vier jaar dienst kon men machinist worden : eerst moest men een tijd stoker geweest zijn (men kon dus nooit als machinist aangewor-

ven worden) en daarenboven moesten we ons voorbereiden op een (streng) ondervraging. Daartoe waren we verplicht van twee theorielessen per maand te volgen maar dat was (*vloekt*) onvoldoende : we moesten thuis bijstuderen, onszelf beter bekwamen.

Nadien - rond de jaren 1955 - volgde de overschakeling van stoom naar elektrische tractie. Toen veranderde ons werk grondig en voor de tweede keer moesten we een opleiding volgen met daarna een examen. Het werk werd veel minder inspannend : tegenwoordig doet de machinist vooraleer te vertrekken een korte schouwing via de veiligheidstoestellen en dat is alles; maar vroeger, in de tijd van de stoomlocomotieven, moest een machinist zijn locomotief zelf smeren en er zelf van alles aan doen. In die tijd was er meer handenarbeid te verrichten, maar bij de overschakeling naar elektrische tractie was dat niet meer zo. De arbeid werd wel veel minder inspannend maar tegelijkertijd werd alles meer opgedreven en opgejaagd, het werk werd stresserend, want de snelheid verhoogde en de afstanden vergrootten. Niettegenstaande het op de stoomlocomotieven harder werken was, deed ik dat toch liever.

Enkele jaren na die overschakeling werd Eduard Anseele onze minister van verkeerswezen en dank zij hem zijn onze werkomstandigheden (loon, werkuren...) gevoelig verbeterd. Daarom werd hij ook "de vader van de spoorweg" genoemd.

Maar hoe hard het soms ook geweest is, ik ben steeds bij de spoorwegen blijven werken en dat heeft me uiteindelijk niet gespeten want ik ben al op 55 jaar met pensioen gegaan zoals al het rollend personeel d.i. sedert drie jaar. Maar voordien heb ik er wel meer dan eens aan getwijfeld of ik zou blijven. In het begin bv. dat ik werkte, lachten verschillende werklozen me uit, die me zegden : "Wat ge daar wilt doen voor zo'n hongerloon !" Maar ik kreeg ook positieve aanmoedigen : het is vooral op aandringen van mijn stiefvader - die man werkte ook bij de N.M.B.S. - dat ik er blijven werken ben en dat ik nu al met pensioen ben, want ik ken er sommigen van die werklozen die nu nog steeds stempelen.

In het begin werkte ik in Gent-St.-Pieters : daar was mijn depot, daar begon en eindigde elk van mijn diensten. Soms beëindigde ik mijn dienst pas de dag na dien en dan had ik recht op overnachting. Dat kon zowel in een hotel zijn of in een andere slaapgelegenheid, zowel 's nachts als overdag : vanaf het ogenblik dat er daar acht uren of meer vrij waren kon ik ter plaatse uitslapen, *découcheren* werd dat genoemd. Daarna voerde de dienst meestal terug in de richting van het depot. Vroeger - plus nog lange tijd er na en ook nu nog - gebruikte men veel Franse woorden, zoals bv. *découcheren* i.p.v. uitslapen. Toen ik in Gent-St.-Pieters begon te werken, spraken de oude hoofdtreinwachters nog Frans onder elkaar, niettegenstaande ze Gentenaars waren. Pas vanaf mijn generatie werd onze volkstaal meer en meer gesproken : ze heeft zo een eerste sterke impuls tot vernederlandsing gegeven. Maar die "oude garde" apprecieerde dat niet zo. Bovendien waren die mannen gewoonlijk ook veel minder geschoold ... Dat alles veroorzaakte een grondige generatiekloof.

Nu nog wordt er veel Frans gebruikt. Courant zijn bv. *voiture* (rijtuig), *boy* (de luchtslangen t n de rijtuig), *de tour* van de n (nazicht), *essai-de-freins* (de remproef, die gebeurde - en gebeurt nu nog steeds - bij elk voertuig voor elke rit), *rupture* (koppelingsbreuk, gebeurde vroeger regelmatig, nu nog zelden).

Toen ik begon, in 1942, begon al het materieel in slechte staat te verkeren. Sinds het begin van de oorlog immers was er niks meer vernieuwd en er waren ook onvoldoende stukken voor onderhoud of reparatie. Men kon bv. geen glas meer vervangen : als er ergens een ruit brak, werd die vervangen door een houten of metalen plaat.

Om dezelfde reden waren er toen ook veel slechte locomotieven. Bv. vóór de oorlog was men al begonnen motortreinen te vervaardigen die op mazout reden. Maar nu was er geen mazout meer want dat werd allemaal opgeëist door het Duitse leger. Noodgedwongen heeft men dan de meeste van die motortreinen omgebouwd om op gas te rijden, ge-

Met het oog op de wereldtentoonstelling van 1913 werd verderop de lijn Brussel-Oostende aan de Voskesweg een prestigieus eclecticistisch gebouw n.o.v. ingenieur-architect Cloquet opgetrokken

wonnen uit houtskool. Dergelijke treintjes voldeden wel ... op vlakke baan en als er niet te veel volk op zat ! Maar als het parcours heuvelachtig werd kon dat voor moeilijkheden zorgen.

Op elke trein lagen er dan altijd tien à twintig zakken houtskool want er moest heel dikwijls brandstof bijgevoerd worden. De machinist diende exact te weten wanneer dat diende te gebeuren. Een simpele heuvel bv. kon al problemen scheppen. Ik heb zo iets nog voorgedraaid op de lijn Kortrijk-Ieper : voor Ieper was er een flinke beklimming - waar nu het park van Bellewaerde ligt - en soms geraakten we daar heel eenvoudig niet boven. Op die trein zaten er dikwijls veel arbeiders en die mannen maakten daar een sport van : ze stapten uit en hielpen duwen tot boven. Daarna was het weer bergaf en was de zaak opgelost.

Maar ook de andere locomotieven sukkelde voort, in steeds slechtere toestand. Elke stoommachine bestond uit een stoomketel, gevuld met water, waarin er allemaal buizen zaten, vlampijpen genaamd. Daar werd het vuur van de brandstof doorheen gejaagd. Dik-

wijls werden er gaten in die vlampijpen geschoten als de locomotief gemitrailleerd werd. Die schade was onherstelbaar want die buizen waren vervaardigd uit een speciaal soort staal dat tijdens de oorlog niet meer voorradig was. Daarom smeerde men heel eenvoudig elke onbruikbare vlampijp met cement dicht.

Maar op die manier werd ook de capaciteit van die ketel verkleind. Zodoende moest men regelmatig eens stoppen om weer genoeg drukking in de ketel te maken, zodat de locomotief haar last weer zou kunnen slepen. Op die manier reden er veel locomotieven op slechts drie vierde van hun capaciteit, wat soms voor problemen zorgde, vooral op heuvelachtig parcours : men geraakte een helling in één keer niet boven, voerde dan eerst een stuk van de trein naar boven, liet dat daar staan en haalde daarna het tweede stuk boven. Dergelijke geschiedenissen ...

Adinkerke bezat een belangrijke stelplaats van locomotieven maar op het einde van de oorlog hadden ze daar alleen nog een paar kleine locomotie-



Naar een ontwerp van architect Stevens werd in 1847 het station Land van Waas gebouwd aan het huidige Antwerpenplein. Het werd gesloopt in 1912 toen de lijn

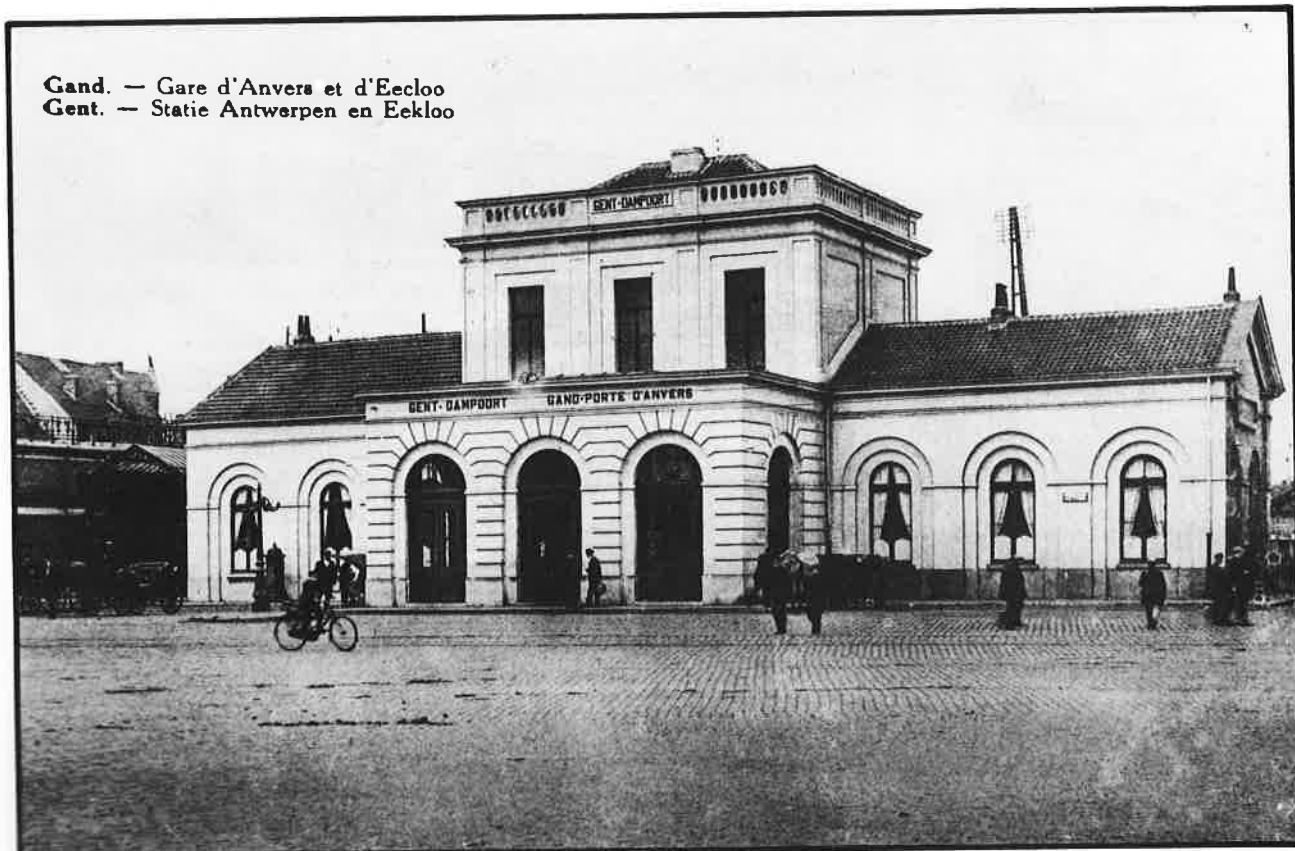
ven ... want al de rest was kapotgeschoten door Engelse vliegtuigen. Adinkerke ligt immers relatief dicht bij Engeland. Noodgedwongen moesten we toen de lijn Adinkerke-Gent doen met een klein rangeerlocomotiefje, dat zijn taak nauwelijks aankon : in Kortemark al moesten we water nemen voor die locomotief en de sprong Kortemark-Gent kon ze ook al niet aan. Onderweg was er daar echter geen waterleveringsinstallatie voorhanden en daarom werd er een akkoord gesloten met de brandweer van Tielt : voortaan stonden zij daar klaar om de locomotief water te geven als we daar 's morgens binnenkwamen. Gedurende heel de oorlog was er voortdurend gevaar voor beschieting. Elke locomotief was een mikpunt voor geallieerde vliegtuigen want ze was een trekkracht ter beschikking van het Duitse leger ... en wij waren wel verplicht van leger treinen te slepen, want *Befehl* was toen *Befehl*, geen ontkomen aan.

Ikzelf heb het zeven keer meegemaakt dat de trein waarop ik zat gemitrailleerd werd, maar nooit heb ik ook maar één schrammetje gehad. Maar daarente-

gen heb ik toch wel gewonden en zelfs doden in mijn trein gehad. Daarom moest ter bescherming alles verduisterd worden : stations, perrons en treinen. Ondertussen moesten wij ons werk maar in het donker doen ... we mochten al blij zijn als er maneschijn was ! We hadden elk wel een carbiedlantaarn bij, maar dat stonk en daarom gebruikten we dat maar weinig (4).

Er werd ook gesaboteerd : men strooide bv. zand in de kogellagers (zodat de assen heet liepen), men nam een spoorstaaf weg (zodat de trein ontspoorde), etc. Het treinpersoneel zelf echter was met al die praktijken helemaal niet gelukkig, want zo riskeerden ze zelf hun leven. Ook werd het doel dat saboteurs zich ongetwijfeld voorstelden - nl. grote ontreddeering veroorzaken - bijna nooit bereikt : meestal was alles al enkele uren na het "ongeluk" gerepareerd.

Hoe langer de oorlog duurde, hoe slechter de staat van het spoorwegmaterieel. Op die manier naderde de bevrijding. De nacht van de landing in Normandië was ik toevallig in Adinkerke; ik had er



Gand. — Gare d'Anvers et d'Eekloo
Gent. — Statie Antwerpen en Eekloo

Gent-Land van Waas werd samengevoegd met de lijn Gent-Eeklo. Het station Gent-Dampoort, dat rond 1865 werd aangelegd, van de laatstgenoemde lijn deed vanaf dat ogenblik dienst voor beide trajekten

uitgeslapen en moest er 's morgens vroeg om vijf uur weer aan beginnen. De stationschef die er van dienst was riep me buiten zijn bureau - zijn Duitse chef zat binnen en mocht dat niet horen - en vertelde me dat ze geland waren. Dat bericht was hem via Duinkerke overgeseind. Waarschijnlijk was ik één van de eersten in België die dat wist. Dat was toen zes juni maar we moesten nog tot september wachten op de bevrijding.

Tijdens de bevrijding lag alle treinverkeer stil : alle lijnen waren bezet door achteruittrekkende Duitse troepen, allebei de sporen van de lijn Dendermonde-Gent bv. werden in dezelfde richting gebruikt.

Ze reden met alles wat dienst kon doen : ze hadden o.a. veel kamions die op de sporen pasten als men er de banden van nam; zo verbruikten ze ook veel minder energie dan op de baan.

Na de oorlog zijn er heel wat Belgische rijtuigen type M1 in Rusland gebleven. Voor de Russen was dat hun oorlogsschade : ze hadden die wagons immers van

de Duitsers genomen, maar oorspronkelijk kwamen ze uit België. Dat waren lange metalen rijtuigen (23 m. lang) met vier heel brede schuifdeuren. Ze waren hier in 1938 in omloop gebracht en gedurende de oorlog hadden de Duitsers er veel van gebruikt voor hun hospitaaltreinen : door de brede schuifdeuren konden ze er gemakkelijk in en uit met hun draagberries en binnenin werden de banken er uit genomen. Maar toen de Duitsers uit Rusland teruggedreven werden konden ze niet alles terug meenemen en op die manier bleven er veel M1-rijtuigen in Rusland achter. De Russen hebben ze ook later nooit teruggegeven, misschien rijden ze er nu nog....

Na de bevrijding was al het materieel natuurlijk niet ineens allemaal beter : we hebben zeker nog vier jaar gesukeld. Men begon geleidelijk aan met de constructie van nieuw materieel. Tegelijkertijd begon men ook te spreken over uitbreiding van de elektrische lijnen. Vanaf de jaren 1950 werd er begonnen met heel het Belgische spoorwegnet verder te elektrificeren.



Het oude station van Melle gezien vanop de later aangelegde verhoogde spoorwegberm

Verdere herinneringen aan de jaren na de oorlog ? Er was toen bv. de - ongelukkige - regeling dat mannen en vrouwen apart moesten gaan zitten in de trein. In de Gentse wijk het Rabot waren er veel textielfabrieken gevestigd. Er was daar ook een reizigersstation. Degenen die daar werkten waren bijna allen vrouwen. 's Morgens kwamen we er met een heel vroege trein uit Dendermonde aan : vijftien rijtuigen waarvan de eerste tien voorbehouden waren aan sociale abonnementen. De arbeiders hadden er meestal heel slechte werkomstandigheden, zoals de beruchte *natte continus* met veel zweet en vochtigheid; 's avonds, vooraleer ze naar huis gingen, konden ze er zich niet douchen, bijgevolg rook het erg onaangenaam in die rijtuigen. Bovendien waren die vrouwen sociaal gezien van de laagste klasse. Ze werden dan nog eens in aparte rijtuigen gestopt ... je kunt je voorstellen ... Als jonge wachter bleven we daar best buiten; we waren wel verplicht van er onze controle te gaan doen, maar gewoonlijk deden we dat heel oppervlakkig of gingen er zelfs niet in.

In 1954 veranderde ik van beroep. Ik slaagde in een examen van onderstationschef, werkte in die hoedanigheid acht jaar te Gent-St.-Pieters en had daar veel toezicht gehad op het verder uitbreiden van de elektrificatie.

In 1962 nam ik terug deel aan een bevorderingsexamen en ging in een hogere functie te Gent-Zeehaven werken. Een gans nieuwe omgeving. Goederentreinen en mij inwerken in de spoorwegactiviteiten op de Dokken.

In het begin der jaren 1960 werden mij herhaaldelijk werkzaamheden van syndikale aard opgelegd en zo eindigde mijn loopbaan als syndikaal vrijgestelde. Ik heb nooit spijt gehad een loopbaan in de dienst *exploitatie* te hebben gekozen. Wij waren verplicht veel te studeren om "bij te blijven", wij hebben de modernisering van de N.M.B.S. medebeleefd maar hebben dan ook het geluk gehad het verbeteren van de werkomstandigheden te mogen waarmaken.

In mijn arbeidsleven iemand een dienst bewijzen en helpen heeft mij steeds het meest voldoening geschonken.



Gentbrugge was een van de weinige gemeenten die zich de luxe van twee stations kon veroorloven (Gentbrugge-Zuid en Gentbrugge-Noord). Dit wijst onder andere op de belangrijke rol van de gemeente als geïndustrialiseerde voorstad van Gent

Een heel ander soort herinnering : vele stations waren mooi met bloemen opgefleurd. Meestal waren dat de stations in bloemistenstreken, zoals De Pinte, Wetteren of Merelbeke ... omdat bloemisten over het algemeen veel per trein verzonden en dan ook goede relaties onderhielden met de stationschef. Maar er hing ook veel af van de stationschef, of die man zelf al dan niet bloemenliefhebber was. Mijn oom-voogd bv. was stationschef in Oostkamp, later in Ruisbroek en was tegelijk zo'n verwoed bloemenliefhebber.

Jaarlijks werden er toen wedstrijden uitgeschreven voor de mooiste stations, echte prestigewedstrijden want voor het geld moest je niet meedoen (eerste prijs : vijftien frank à honderd frank !) Stations die hun bloemen het best verzorgden kregen een vermelding op een erelijst. Men kon de nodige bloemen bezorgd krijgen gewoon op aanvraag, bij de nationale dienst *Bepplantingen*. Mijn nonkel had wel alijd prijs - ik heb hem nog serieuze prijzen weten winnen - en hij verdeelde dat dan altijd onder zijn arbeiders.

De plaats waar het station gebouwd was speelde ook een heel grote rol : in De Pinte bv. is er voldoende ruimte want het station is er gelegen juist tussen de splitsing van twee spoorbanen; het station van Kwatrecht daarentegen lag boven op een nogal smalle berm, daar was er weinig ruimte.

De N.M.B.S. was - en is nog steeds - in theorie verantwoordelijk voor elk misdrijf tot op vijftig meter langs beide kanten van de spoorweg. Daarom ook hadden ze hun eigen politie : op de trein waren dat alle hoofdtreinwachters (ook wegeniswachter genaamd) en in de stations iedereen vanaf de stationschef eerste klas.

Toen ik hoofdtreinwachter werd moest ik dus naar een openbare zitting van het gerecht om er de eed af te leggen : trouw aan de koning en aan de grondwet ... ook dat ik de grondwet zou doen naleven. Daarna kreeg ik mijn politiekaart.

Vanaf de jaren 1950 werden er bij de N.M.B.S. allerlei comités opgericht, eerst en vooral de bekende "comité's



WETTEREN. — Spoorwegstation.
Gare du chemin de fer.

De Graeve en Zoon, Statieplein

Diverse stations vormden het vertrekpunt van buurtspoorweglijnen met stoomtractie, zoals hier te Wetteren

voor veiligheid en gezondheid" (voluit : en voor verfraaiing van de werkplaatsen). Vanaf het K.B. van 1954 werden die comités nl. wettelijk verplicht. Elk comité was verbonden aan een dienst of directie en er waren er vier : de zgn. dienst Exploitatie, Materieel en Aankopen, Baan, Electriciteit en Seinrichting (de zogenaamde dienst E.S.). Elk groot station of elke grote werkplaats had er nu één en bovendien was er nog eens één per groep (bv. de groep Gent; die omvatte naast Gent zelf ook grote delen van Oost- en West-Vlaanderen). Elk comité voor veiligheid en gezondheid was als officieel orgaan erkend door de staat, afhankelijk van de N.M.B.S. Als er bv. vier personen in zetelden, waren dat meestal twee afgevaardigden van de N.M.B.S. (meestal de stationschef met nog iemand) plus nog twee vakbondsafgevaardigden (één voor het ACV en één voor het ABVV). Reeds in het begin dat die comités opkwamen - vanaf 1954 dus - zetelde ik daarin als afgevaardigde van het ACV. In die hoedanigheid was ik werkzaam tot aan mijn pensionering in 1982, achtereenvolgens in de stations Gent-St.-Pieters

(1954-1962), Gent-Zeehaven (1962-1975) en in de overkoepelende directie van de groep Gent (1975-1982). Ik ben steeds een felle voorstander van die comités gebleven : je mag niet vergeten dat we van tien à twaalf dodelijke ongevallen per jaar naar twee à drie gekomen zijn en dat we qua werkverlet gekomen zijn van meer dan 100.000 dagen per jaar naar zo'n 20.000 à 30.000 dagen per jaar, een ferme besparing ! Daarom ook vond ik altijd dat we er wat geld mochten tegenaan gooien. Het hoofdbezwaar tegen onze voorstellen bleef toch wel steeds het feit dat alles eerst en vooral moest blijven renderen voor de N.M.B.S. Maar uiteindelijk werden die comités wel heel ernstig opgenomen, daar niet van. Over elke vergadering werd verslag opgemaakt en er werd voor gezorgd dat het niet alleen bij woorden bleef, want elk voorstel door zo'n comité geformuleerd was nu immers "volledig gerechtvaardigd en in het belang van het personeel".

In 1982 uiteindelijk ben ik gestopt met al mijn activiteiten voor de N.M.B.S., ik ben dan op pensioen gegaan.



Het oude station van De Pinte bestaat nog steeds en is omgevormd tot gelagzaal, ("Spoor Zeven") vlakbij het nieuwe forenzenstation

A. Major
Klerk-bureauchef, geboren te Vlissingen
in 1905



Wanneer en waar bent u bij de spoorweg in dienst getreden ? Hoe ging dat ?

Op 30 september 1923 heb ik deelgenomen aan een toelatingsexamen voor het ambt van onderklerk bij de overheidsdiensten. Er waren ongeveer 2.500 kandidaten voor een honderdtal plaatsen. Daaronder bevonden zich toen heel wat oudstrijders en oorlogsinvaliden die de voorrang hadden op de anderen. Dit feit en ook het groot aantal kandidaten maakten het slagen voor dat examen zo moeilijk, meer dan de vereiste kennis zelf. Die was namelijk gebaseerd op de vakken van het lager middelbaar onderwijs. Ik was toen toch één van de geslaagden en op twaalf maart 1923 ben ik in dienst getreden in het reizigersstation van Oostende-Stad.

Wat was uw taak vóór de oorlog van 1940-1945 ?

Over het algemeen was die toen tweerlei : ik werkte zowel in de reizigers- als in de goederenafdeling. In de reizigers-

afdeling deed ik loketdienst en registreerde ik de bagage. 's Zomers werkte ik gewoonlijk daar en 's winters in de goederenafdeling, waar ik het goederenloket bediende (daar verkocht ik goederenzegels voor de vervoerkosten van stukgoed- en wagonladingen). Vanaf 1924 werd ik naar verschillende plaatsen gedetacheerd : in mei van dat jaar naar Leuven, in november naar Mechelen en in december naar Antwerpen-Centraal. In november 1926 ging ik naar Kortrijk, in december en januari naar Antwerpen-Dokken, in 1928 naar St.-Niklaas, in februari 1929 en 1930 naar Antwerpen-Zuid, enz. Maar het station Oostende-Stad bleef wel mijn thuisbureau.

Ik werd niet gespecialiseerd want dat was daar toen de regel : bedienden werden nooit gespecialiseerd zodat ze in alle diensten konden werken. Wanneer iemand een bepaalde tijd in een dienst zat - of na een vakantie - werd hij met een andere taak belast zodat hij het werk daar ook leerde kennen en dat was een heel goed systeem want op die manier beschikte Oostende over een vaardig bediendencorps. In de meeste andere stations was er meer specialisatie, maar waar ik werkte was het van moeten : je stond er eenmaal voor en je moest het dus wel doen.

Mijns inziens was dat een efficiënt systeem.

Wat gebeurde er bij de geldverhandelingen ?

Het personeel dat daarmee belast was had recht op een kaspremie, maar tekorten moesten we zelf uit eigen zak bijleggen. In 1932 heb ik zelf bv. de nare ervaring van een kastekort voor een bedrag van 600 frank gekend (omgerekend is dat nu ongeveer 12.000 frank waard !).

Er wordt beweerd dat het spoorwegpersoneel vroeger nogal dronk. Wat is daar van waar ? Was drinken de enige vrijetijdsbesteding ?

Het personeel bleef veel meer in de café's hangen dan nu, zelfs tijdens de diensturen. Dan moest de verloren tijd ingehaald worden op het einde van de dag en er werden niet zelden fikse straffen opgelegd. De vaste klanten van de goederenstations waren gul en be-

Het imposante station van Sint-Niklaas werd gebouwd voor de spoorlijn van Antwerpen naar Gent, de eerste Belgische spoorlijn die door een privé-ondernemer werd aangelegd en die op 9 augustus 1847 werd voltooid



loonden de dienstvaardigheid van het personeel gewoonlijk met pinten in de stamcafé's. Buiten deze herbergen was er nog de grote gelagzaal van de S.E.O., de coöperatieve vennootschap van het overheidsperoneel. Het bezoek aan dit café was de belangrijkste vrijetijdsbesteding van de talrijke personeelsleden in overheidsdienst; de prijs van de consumpties was er bijzonder laag. Sommige jongeren gingen 's zondags naar een voetbalwedstrijd en er was ook nogal wat bioscoopbezoek. Maar de belangstelling voor culturele aangelegenheden was gering alsook die voor vakbonds- of politieke problemen, tenzij het persoonlijk belang er direct bij betrokken was. Men kan zich nu overigens de vraag stellen of onze T.V.-tijd ons nu cultuurbewuster heeft gemaakt.

Hoe was de hygiëne in de kantoren ?

Er was daar geen of onvoldoende ventilatie en er werd veel gerookt. We werkten aldus voortdurend in een bedorven

atmosfeer. Een meer folkloristisch detail : om het spuwen op de grond te vermijden had elke bediende recht op een kwispedoor (spuwbak) en daar werd gretig van gebruik gemaakt. De lokalen werden verwarmd door rokerige potkachels met beperkte warmteradius.

Wat was de arbeidsduur ?

De normale dagelijkse arbeidstijd bedroeg acht uur, maar die werd 's zomers in de reizigersdienst, vooral in het begin van de maand, dikwijls overschreden. Er bleef dan door het vele loketwerk te weinig tijd over voor het opmaken van de maandstaten, wat geregeld tot overwerk verplichtte.

De diensturen aan de reizigersloketten waren ook erg onregelmatig. In de jaren 1920 waren dat bv. reeksen van 4 - 11 u. en 14 - 15 u.; 5.50 - 9 u. en 12.40 - 17.30 u.; 8 - 12.40 u. en 16.40 - 20 u.; 14 - 22 u. Ik herinner mij nog een zomerdienst van 1923 : 8 - 12 u., 14 - 17.50 en 19.50 - 20 u.!

Welke waren de promotiekansen en -problemen ?

Bedienden van mijn rang waren pas kandidaat voor een hoger ambt na het afleggen van een examen voor beroepsaangelegenheden en na een verhandeling over een algemeen probleem. Ook hier waren er velen geroepen maar weinig uitverkoren. In 1936 slaagde ik voor dat examen en van toen af aan werden mij steeds meer verantwoordelijke taken opgelegd. Eens zelfs werd ik aangewezen als opvolger van iemand uit een heel andere diensttak dan de mijne. Dan weer moest ik ambtenaren van een hogere rang vervangen.

U hebt gemiliteerd in een vakbond. Vertel daar eens over.

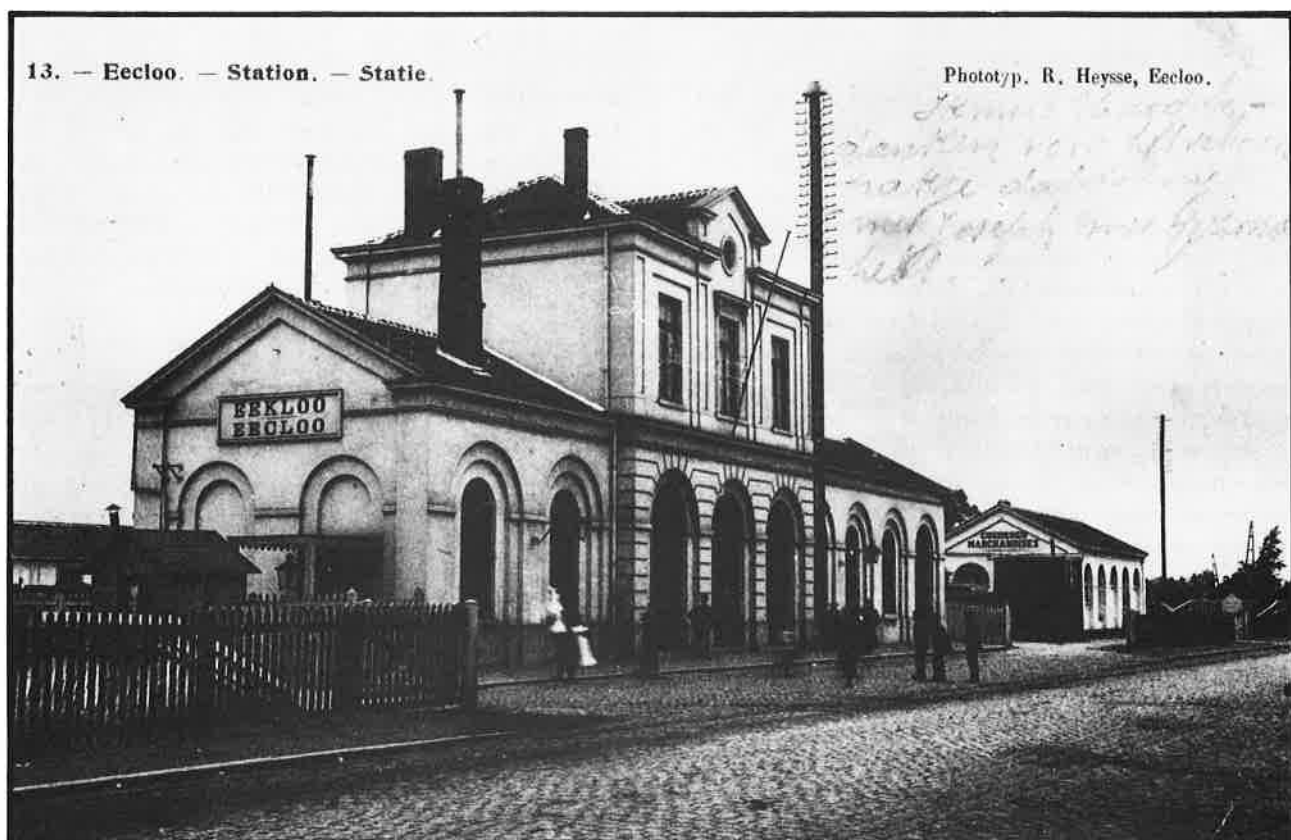
Vóór de oorlog van 1939-1945, vanaf 1923, was ik lid van het Nationaal Syndicaat, de socialistische overheidsvakbond van het personeel van Post, Telegrafie, Spoor en Zeewezen. Dat Nationaal Syndicaat maakte deel uit van het B.V.V. (Belgisch Vakverbond).

Bij de bevrijding heb ik mij aangesloten bij het Eenheidssyndicaat, dat links stond van het B.V.V.; een derde vakbond was toen de M.S.U. (Mouvement Syndical Unifié), opgericht door André Renard. Deze organisatie had een sterke anarcho-syndicalistische inslag. In 1945 was er een fusie van de drie genoemde bonden. Die nieuwe overkoepelende organisatie kreeg de naam van Algemeen Belgisch Vakverbond. Dat A.B.V.V. werd samengesteld uit verschillende beroepscentrales, waaronder de Algemene Centrale van Openbare Diensten.

Deze A.C.O.D. groepeerde verschillende gewesten en sectoren. Ik ben één der stichters van het gewest West-Vlaanderen en van de sector Spoor van dat gewest.

Van 1945 tot 1947 ben ik nationaal secretaris geweest van de sector Spoor. In 1956, na mijn benoeming tot bureau-chef bij de Nationale Handelsdirectie van de N.M.B.S. in Brussel, ben ik verhuisd van St.-Andries (bij Brugge) naar Gent.

Vanaf 1957 ben ik daar dan gekozen



Het oude station van Eeklo vertoonde talrijke stijlovereenkomsten met dat van Gent-Dampoort, ongeveer gelijktijdig opgericht langsheen hetzelfde traject

tot voorzitter van de A.C.O.D. Spoor Oost-Vlaanderen. In de winter van 1960-1961 heb ik dan de grote staking tegen de eenheidswet mede geleid. Na aanleiding van bepaalde mij ten laste gelegde stakingsactiviteiten werd ik toen bij de N.M.B.S. geschorst. Na die schorsing deed ik een aanvraag tot overplaatsing naar het station Gent-St.-Pieters, maar dat werd me geweigerd, omdat de stakingsfeiten voor mij zich daar hadden voorgedaan en omdat de mensen die er niet hadden meegestaakt, bang zouden zijn voor mij (ik zou er bureauchef geworden zijn).

Ik mocht toen wel naar Gent, maar dan wel naar het goederenstation Gent-Oost. Gelukkig kwam er al vlug verandering in die toestand : in 1961 waren er nl. parlementaire verkiezingen die een (onverhoopt) succes brachten voor de socialisten en toen werd mijn verzoek tot overplaatsing naar Gent-St.-Pieters wél ingewilligd. Ik bleef er vier jaar bureauchef en heb er dan in de beste verstandhouding samengewerkt met het personeel en de zeer knappe en sociaalvoelende stationschef, de heer Versmessen (1).

Na mijn pensionering in 1965 ben ik dan verder actief gebleven in de vakbeweging, nl. als ondervoorzitter van de afdeling Gent - Spoor en als lid van de uitgebreide comités Oost-Vlaanderen A.C.O.D. - alle sectoren en A.C.O.D.-sector Spoor.

Tevens ben ik voorzitter van de gepensioneerden A.C.O.D. - alle sectoren, Oost-Vlaanderen en van de A.C.O.D. - Spoor, Oost-Vlaanderen. Daarbij ben ik lid van de nationale werkgroep gepensioneerden A.C.O.D. - alle sectoren en voorzitter van die van de gepensioneerden A.C.O.D. - Spoor. Verder blijf ik niet alleen de actie van de A.C.O.D., maar ook die van de overige vakbewegingen, nationaal en internationaal, met de meeste belangstelling volgen. En als een sporman blijf ik verder, als zoveel gepensioneerde en actieve spormannen, het spoorwegbedrijf een warm hart toedragen. Ik hoop dat er eens bewindslieden zullen komen die, anders dan de huidige minister, voor de N.M.B.S. de mogelijkheden zullen scheppen voor een sociaal-economisch verantwoorde bedrijfsvoering.



Het station van Geraardsbergen werd door architect J.P. Cluysenaar ontworpen voor de "Dender- en Waes"-lijn rond 1850

M. Van Maele
Burgerlijk ingenieur / chef van het locomotiefdepot te Merelbeke, geboren te Merelbeke in 1917



Ik heb universitaire studies gedaan aan de Rijksuniversiteit te Gent : wiskunde en burgerlijk bouwkundig ingenieur. Ik had er o.a. een studie gemaakt over de invloed van oneffenheden van het spoor op het rijden van treinen. Dat heb ik zomaar gedaan, als "sport" a.h.w. Dergelijke problemen interesseerden me toen heel eenvoudig, maar ik had toen zeker nog geen baan bij de N.M.B.S. op het oog.

Toen de oorlog uitbrak was ik drieëntwintig jaar oud. Ik zocht werk. Op een gegeven moment stelde een oud-leraar van me voor om bij de spoorwegmaatschappij te gaan werken. Zo zou er voor mij ook minder gevaar zijn om voor verplichte arbeidsdienst naar Duitsland te moeten gaan werken.

Dat trok me wel aan en uiteindelijk - begin 1942 was dat - ging ik bij de N.M.B.S. werken.

Eerst was ik er stagiair in allerlei verschillende werkzetsels : een station, een vormingsstation, een seinhuis en een havenstation.

Op die manier leerde ik de verschillende middelen kennen die in gebruik waren om de spoorweg te doen marcheren : ik leerde welk werk er was in een station, wat een stationschef zoal moest doen, wat de bediende die spoorkaartjes uitreikte allemaal moest doen, welke de reglementen voor de reizigers waren, hoe de bediening van een goederenstation verliep, hoe een station er uitzag enzomeer, ik leerde hoe al het stationspersoneel in schiften werkte om op die manier het station langer dan hun werkdag toegankelijk te kunnen houden voor het publiek : meestal was een station zestien uur per dag open, soms zelfs de volle vierentwintig uur.

Regelmatig moest ik stageverslagen maken en die werden streng gekwoteerd : ik moest bv. studies en projecten maken voor de instelling van een station (gebouw en sporencomplex) met bv. op een welbepaalde plaats een brug of een waterloop.

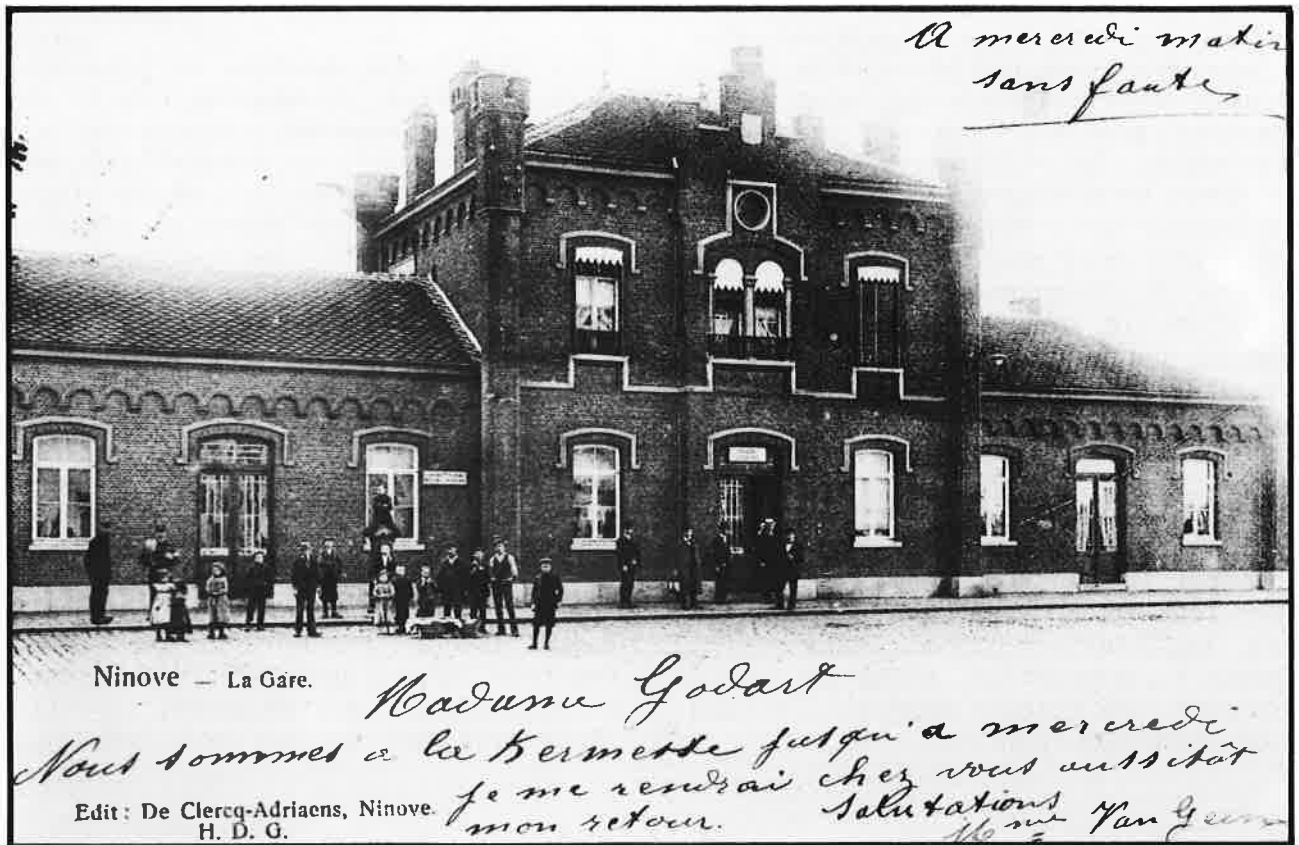
Heel mijn stage was een goede scholing omdat ik er het hoe en het waarom van de spoorweg diende na te gaan : de echte kern van de zaak dus, het ware leven aan het spoor, dwz. de manier waarop ze in dienst staat van de gemeenschap.

Heel mijn stage deed ik bij de dienst of directie Exploitatie, waar ik daarna aanvankelijk ook werd tewerkgesteld : na één jaar stage en nog een betrekkelijk zwaar regularisatie-examen werd ik er ingenieur aan de technische dienst. Ik werkte toen in Brussel en woonde in Gent : dagelijks reed ik met de trein naar 't werk. Maar die verbinding was toen erg slecht (door de oorlog) en daarom vroeg ik aan de Directeur-Generaal om overgeplaatst te worden naar Gent. Dat werd me toegestaan en ik mocht naar Merelbeke gaan werken.

In Merelbeke was er toen een groot locomotiefdepot (156 stoomlocomotieven) en daar was ook de standplaats van het erbijhorende personeel, o.a. stokers en machinisten. Die mannen begonnen en eindigden er hun dienst, ze hadden er hun kleerkast, hun w.c. en ze konden er zich wassen. Tussen hun diensten in werd er aan de locomotieven gewerkt : er werd water genomen, het vuur werd gekuist en de tender werd gevuld.

Ook het onderhoud en de kleine herstellingen moesten er gedaan worden. Daar

Ninove lag eveneens op de "Dender- en Waes"-lijn en het grondplan van het station was bijna identiek aan dat van Geraardsbergen en Lessines, terwijl de uiterlijke verschijningsvorm sterk verschilde



was ik de adjunct-ingenieur van het atelier : ik was verantwoordelijk voor onderhoud en herstellingen aan de locomotieven, maar ook voor de koerdienst, tzt. de zuivere exploitatie (of uitbating, niet uitbuiting !) van het depot : het leveren van de nodige locomotieven aan de dienst Exploitatie, die ze dan moesten exploiteren (of benutten). Ik werkte toen dus ook niet meer in de dienst Exploitatie maar wel in een andere dienst : Materieel en Aankopen.

Over het algemeen zijn er gedurende de oorlogsjaren heel wat aanwervingen gebeurd bij de N.M.B.S. want dat was toen een soort sociale dienst geworden : de mensen verdienden over het algemeen niet veel, het leven was erg duur (er was o.a. veel zwarte markt) en de N.M.B.S. kon de mensen een vast inkomen bezorgen, wat toen broodnodig was. Een tweede reden voor die golf van aanwervingen was dat er op die manier velen aan de verplichte arbeidsdienst in Duitsland konden onttrokken worden. In Merelbeke bv. werden er zo veel stokers aangeworven.

Men kon nooit van de eerste keer als machinist aangeworven worden, eerst moest men stoker worden. Pas mits specifieke voorwaarden - nl. een zekere anciënniteit plus een speciale opleiding onder een instructeur - kon men dan machinist worden.

Ikzelf heb enkele jaren in de examenjury daarvan gezeteld en na de oorlog was ik daar zelfs enkele jaren voorzitter van. Ik moest er nagaan of zij die machinist wilden worden, voldoende kennis hadden van hun taak. Ze moesten bv. het materieel kennen, de reglementeringen, de seininrichting en ze moesten een seinplan van de stations kunnen lezen, want vooraleer een trein te bedienen moesten ze hun voorbereidingen getroffen hebben op dat welbepaald traject. Een machinist mocht zomaar niet op de seinen rijden, maar moest die lijn grondig op voorhand kennen.

Immers, eens hij met die trein reed kon dat gevaarte niet zomaar gestopt worden : daarvoor was er toch wel minimum achthonderd meter nodig.

Na de oorlog werd ik I.P.M. (*ingénieur principal du matériel*) te Gent in de Flandria Palace, een gebouw bij het St.-Pietersstation. Ik had er toen de controle over alle ateliers (zowel die voor locomotieven als die voor wagons) plus schouwposten van heel Vlaanderen.

Daarna, rond 1948 was dat, ging ik als ingenieur naar het "Arsenaal" in Mechelen werken. In deze werkplaats werden de echte herstellingen uitgevoerd. In tegenstelling tot Merelbeke waar men enkel preventief werkte (onderhoud e.d.) werden de locomotieven hier helemaal gedemonteerd : de ketel werd eraf genomen, het chassis nagezien, de sleet weggenomen en daarna alles terug op maat gezet. Daar was ik nog steeds verbonden aan dezelfde dienst : Aankopen.

Omstreeks 1950 werd ik vervolgens door de directie van de dienst Exploitatie naar Brussel teruggeroepen. Er was toen nl. sprake van de electrificatie van heel het Belgische spoorwegnet. Daarvoor moesten er eerst en vooral concrete projecten opgesteld worden door ingenieurs zoals ik.

Al die tijd ben ik steeds in Gent blijven wonen. Dagelijks reed ik met de trein naar het werk; als ingenieur van de spoorweg kreeg ik een *libre parcours*, vrijkaarten voor de eerste klasse.

Toen zat ik dus dagelijks bij parlementairs, notabelen, professoren e.d. In die tijd waren er voor de reizigers nog drie klassen voorzien : de derde klasse met daarin houten banken, de tweede klasse, waarin er al kussens waren en tenslotte de eerste klasse... die besloeg maar twee compartimenten met in het totaal twaalf plaatsen : zes voor rokers en zes voor niet-rokers. Die reizigers isoleerden er zich en waren er op hun gemak. Vooral toen ik in Brussel werkte, reisde ik dikwijls met prominente personen mee, bekende figuren als Anseele (minister), Baert (tegelijkertijd burgemeester van Tielt en ook parlementair), Kluykens (professor), De Smet (burgemeester van Handzame), Achiël van Acker (vooraleer minister te worden, dus toen hij nog parlementair was, reed hij heel dikwijls met de trein), Theo Lefèvre (minister) en nog vele anderen...



Hamme. — La Station. — De Statie.

H. Beels

N. 11.

Dit dorpsstation van Hamme heeft min of meer het uitzicht van een boerderij. Op dit ogenblik wordt het met afbraak bedreigd

Doorgaans leerde ik al die mensen daar kennen, uitgezonderd Theo Leffèvre, want die kende ik al van voordien, via vrienden van hem. In die eerste klasse was het dikwijls erg plezierig, maar dikwijls ook erg interessant.

Uiteindelijk werd er door het parlement beslist van maar twee klassen meer te behouden : de vroegere eerste klasse werd afgeschaft - die had trouwens ook geen reden van bestaan meer want er zaten bijna geen betalende reizigers meer in, de vroegere tweede en derde klasse werden nu respectievelijk eerste en tweede klasse.

Met de tijd is de accommodatie nog wel verbeterd, maar het systeem zelf bleef onveranderd. Toen de nieuwe regeling werd ingevoerd waren al die parlementairs dus ineens verplicht van tussen het volk te gaan zitten. Rond 1953 ben ik dan terug naar Merelbeke gaan werken : ik werd er grote chef van het depot waarover hiervoor al sprake; ik was er ook lid van het regionaal comité voor veiligheid en gezondheid en bovendien leidde ik ook de dienst 'Bijzon-

dere vervoeren' voor Oost- en West-Vlaanderen.

In 1956, onder mijn beheer, werd er o.a. een hele verandering in de werkuuren doorgevoerd : iedereen kreeg nu per week twee vrije dagen, maar moest in ruil daarvoor elke dag wel één uur langer werken (negen uur in de plaats van acht uur). Dit was het begin van de vijfdagenweek althans voor dit soort ateliers in heel België ! Maar die regeling kwam wel pas na verschillende conflicten met de socialistische vakbond.

Na een algemeen referendum viel dan uiteindelijk die beslissing.

In die tijd werden er ook regelmatig veiligheidswedstrijden ingericht : mensen met het minste aantal ongelukken werden er gehonoreerd.

Rond 1975 ging ik weer naar Brussel werken - ik ben dus 22 jaar na elkaar in Merelbeke gebleven. In Brussel werkte ik in de directie van de Dienst Aankopen en daar werd ik gepromoveerd tot hoofdingenieur. Uiteindelijk ben ik daar dan in 1982 gepensioneerd.



In Lokeren kwamen twee spoorweglijnen, aangelegd door verschillende maatschappijen, samen. Bijgevolg waren er twee stations : rechts het imposante, klassicistisch gebouw van de lijn Antwerpen-Gent en links het schilderachtig stationnetje van Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn

De vakbonden

Over het algemeen was de invloed van de vakbonden bij de N.M.B.S. zeer groot : ze waren vertegenwoordigd via allerlei paritaire commissies die zowel regionaal als nationaal werkten (bv. de regionale comités voor veiligheid en gezondheid). Paritair betekent hier concreet : wanneer er tien mensen deel uitmaakten van dergelijke commissie, dat er dan vijf - waaronder de voorzitter - de N.M.B.S. vertegenwoordigden en vijf de vakbonden. Bij die laatste waren er dan meestal drie van de socialistische en twee van de christelijke vakbond (5).

De vakbonden werkten ook met zg. lokale vrijgestelden : dat waren mensen die betaald werden door de N.M.B.S., maar die daar eigenlijk niet werkten; ze waren ten dienste van het personeel - specifiek van hun leden dan - en liepen daar veel rond. Ze spraken altijd over "verworven rechten" en sommigen onder hen waren nooit content. Nu is dat nog zo.

Daar is veel over te vertellen : in feite waren die mensen daar destijds nodig, maar nu is dat allemaal overdreven... als ze nu willen - en soms is dat maar voor een gril - kunnen ze alles stilleggen; als de electriciens bv. niet akkoord zijn dan kunnen ze alle mensen in het donker zetten.

Naar mijn ervaring kwamen de syndicaten vooral tussen voor minder verdienselijke personeelsleden, want de anderen werden beschermd door een ernstige baas.

Een zwakke baas daarentegen kende zijn serieuze mensen niet, hij had alleen schrik en lette enkel op dezen die minder goed waren en waarvoor de syndicaten kwamen pleiten.

Overigens, hoe zou een syndikaal afgevaardigde, die bv. in een station of seinhuis loopt, het leven van één van zijn leden kennen ? Die kennen dat niet ! Hoe zouden zij kunnen oordelen of iemand al dan niet een serieuze werker was ? Het is maar zijn onmid-



De bouw van het station Gent-Zuid was omstreeks 1850 voltooid, een vingeroefening van de ontwerper August Payen in het vooruitzicht van de realisatie van zijn Brussels Zuidstation (1869)

delijke chef die hem gebruikt die dat kan weten !

Dikwijls beweerden vakbondsmensen ook dat een leider 'parti-pris' zou hebben voor de ene of de andere; ze beweerden bv. dat de baas iemand niet kon luchten. Maar dat kon niet, die man zou dat zo gewoon niet kunnen uithouden !

Nog een wantoestand : als de baas moest tussenkomen omdat iemand niet in de lijn liep en zijn collega's embêteerde, dan zei die man tegen zijn syndicalist dat de baas hem embêteerde ! Overigens, wie zou er meer zin voor het algemeen welzijn hebben, dan dezelfde baas, want die man is niet rechtstreeks geïnteresseerd : het loon van die man is immers vast - ik heb het nu uiteraard niet over de privé-sector, over de particulier die voor zijn eigen centen staat... Een baas bij een openbare dienst als het spoor zit dus in een ideale positie om een goede opvatting te hebben over het algemeen belang... hij kan zich natuurlijk vergissen, maar hij heeft er tenslotte zelf toch alle be-

lang bij dat zijn mensen elkaar goed verstaan en dat de één de ander respecteert.

Jarenlang ben ik lid geweest van de commissies voor veiligheid en gezondheid, en tot mijn grote spijt heb ik er op al die vergaderingen nooit ook maar één voorstel van een syndicale afgevaardigde gehoord dat werkelijk interessant was. Sterker nog : gewoonlijk als ze met iets voor de pinnen kwamen, was dat iets dat ik al bezig was aan het doen ! Ze zagen dat en maakten er vervolgens vlug hun eigen voorstel van. Zo wilden ze de pluimen op hun eigen hoed steken.

Het is jammer dat bij een bevordering, vooral voor leidende functies, de bekwaamheid zeker niet de hoofdfactor is, wel de politieke kleur. Het is praktisch onmogelijk om nog carrière te maken in een grote administratie zoals het spoor, als men geen lid is van een syndicaat. Zo zijn er nu veel te veel politieke benoemingen, en niet alleen bij de spoorwegen.....



In 1905 werd ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de Belgische onafhankelijkheid in de grote hal van Gent-Zuid een prachtige tuin aangelegd met tropische planten, omringd met tulpen in de lente en begonia's in de zomer

A. Versmessen
Stationschef, geboren in 1910 (6)



Versmessen :

Wat betreft vorming was ik bestemd voor het onderwijs.

Nochtans, door de crisis ben ik in 1930 bij de spoorwegen in dienst getreden, dit als *commis direct*, hetgeen ze nu opsteller noemen. Die term is Frans, want er was toen nog veel Frans overal in de administratie; de taalwet was er immers nog niet door. Er was een sterke crisis in die tijd en daarom heb ik deelgenomen aan wedstrijden ingericht door Post en 't Spoor. Ik was geslaagd in allebei. Eerst ben ik twee maanden aan de Post geweest... en aangezien ze in de Post geen kepies droegen, ben ik, aangelokt door de rode mutsen, naar de spoorwegen gegaan.

Van Maele :

Was dat met een examen ?

Versmessen :

Oh ja, dat was een wedstrijd voor een beperkt aantal plaatsen, in drie keer over het volledige programma van de *humaniora*, alle vakken zonder onderscheid. De eerste proef was wiskunde,

Nederlands, Frans en aardrijkskunde. De tweede proef de bijvakken : tekenen, geschiedenis... je had zelfs handel ! Facultatief was Engels en Duits. Enfin : alle vakken. De laatste proef bestond alleen nog uit een gedragsproef : houding, vlot lezen en spreken.

In 't Frans ?

Versmessen :

Inderdaad.

Ik weet niet meer juist met hoeveel we die eerste proef gedaan hebben, maar dat was een enorm aantal : duizenden zeker en vast ! En als we de tweede keer kwamen waren we nog met 97, al de anderen waren gebuisd ! Maar in de derde proef is maar één meer afgevalen.

Een vijf à zes maanden later ben ik opgeroepen. Mijn vader heeft die aanvraag nog gedaan, toen ik bij 't leger was, zonder dat ik er van wist. Ik was toen in Duitsland bij 't leger, ik ben namelijk nog soldaat in Duitsland geweest gedurende het laatste jaar van de bezetting na wereldoorlog één, zulks door het feit dat ik op eigen verzoek twee jaar voor tijd werd opgeroepen.

Op mijn twintigste was ik aan 't Spoor als stagedoend opsteller in Merelbeke. Ik zou daar worden opgeleid, t.t.z. ik leerde er biljetten kennen en afleveren, tussenin telegraaf bedienen en na veertien dagen stond ik al aan het loket. Van dan af heb ik, op eigen hand en al werkende, onderrichtingen moeten studeren. Van Merelbeke ben ik naar Waregem overgeplaatst en nadien naar Deinze, waar ik alle diensten grondig moest aanleren :

de reizigersdienst : ticketten, abonnementen en de comptabiliteit eraan verbonden; de goederendienst, binnen- en buitenland, de materieeldienst, *factagedienst* (bestelling of dienstverrichting) en bewegingsdienst... hoofdzakelijk in Deinze. Dat heeft zo'n twee jaar geduurd, van halfweg 1931 tot half 1933. Ondertussen ben ik twee keer in Blankenberge geweest als dienstdoende onderchef voor de seizoenperiode. Daarna ben ik interimaris geworden, d.w.z. vervanger, meestal in de kleinere stations. Daarvoor moest ge alle diensten grondig kennen. Zie je, in een klein station was de simpele *agrée*, zo was zijn betiteling, veelal gans alleen en moest alles

In tegenstelling tot vele andere gevallen werd het station van Aalter niet gesloopt, maar wel vernieuwd



doen. In die tijd was er ook veel werk in de stations, toen had je reizigers en colli, het wegvervoer was nog onbelangrijk.

Van Maele :

... en tarifiering van alle soorten categorieën van goederen, niet gemakkelijk... zorgen voor veilig verkeer, bestendige waakzaamheid...

Versmessen :

In 1936 heb ik acht maand op een handelsagentschap gewerkt (...) en de 21ste januari 1937 ben ik stagedoend onderchef in Landen geworden. Ik ben daar vast benoemd, ben er drie jaar gebleven en dan naar Gent-St.-Pieters gekomen, waar ik betrekkelijk vlug carrière heb gemaakt. In april 1941 werd ik bevorderd tot stationschef tweede klas te Lanaken en ik ben er drie jaar gebleven. Ik keerde terug naar Gent-St.-Pieters als adjunct-stationschef. De graad van adjunct in een groot station is dezelfde als deze van stationschef 2de klas, het werk is evenwel zeer verschillend.

... maar het loon wel ?

Versmessen :

... op gebied van loon is dat inderdaad wel hetzelfde. Als stationschef tweede klas ben je alles, ook comptabel... je moet er alles doen, ook de centrale boekhouding...

Een adjunct-stationschef echter beperkt zich tot de beweging, de circulatie van treinen en alles wat er verband mee houdt, de samenstelling der treinstellen, beurtregeling, onderhoud, enz...

Wat is dan de taak van een hoofdstationschef ?

Versmessen :

Dat zeg ik straks wel.

Ik ben ter plaatse, d.w.z. in Gent-St.-Pieters, eerste adjunct geworden. Het is zijn taak de beweging in een groot station te leiden... zuiveruit de beweging. Veilig, vlot en normaal verloop van de treinen, dat is de hoofdzaak. Ze omvatte ook : alle documenten die er mee verband houden gereedmaken (of doen gereedmaken, want je kan niet alles zelf doen), uurregelingen, bezetting van de sporen, veiligheidsconsignes, werken, ... zorgen dat alles duidede-

lijk op papier staat en dat de verantwoordelijkheid goed is bepaald.

En - kijk nu komen we er - dan ben ik hoofdstationschef geworden, in 1957, maar eerst in Brussel-Noord. Wat is nu het verschil met de functie van een eerste adjunkt en een stationschef ?

Welnu, een stationschef heeft helpers : een eerste adjunkt en een bureau-chef. Hij voert dus zelf niet meer uit : een eerste adjunkt zet zelf nog een heleboel op papier, een hoofdstationschef ook wel eens... maar diens taak is het vooral te kijken of de anderen het werk goed doen, het werk goed verdelen en zorgen dat er niks scheef loopt. Na zes jaar ben ik naar Gent-St.-Pieters teruggekeerd, eveneens als hoofdstationschef.

Van Maele :

Spreek nu eens van de shiften ! 's Nachts werken bijvoorbeeld..., dat dat niet geregeld acht uren per dag was...

Versmessen :

Ah ja, ja... natuurlijk... zeker en vast ! Ik was als stationschef, zelfs als eerste adjunkt-stationschef, 24 uur per 24 uur ter beschikking. Nu bestaat dat niet meer, nu worden ze zelfs al betaald als ze opgeroepen worden ! Maar toen moesten we het soms *rieken* dat we nodig waren... Ik ben heel dikwijls naar het station gegaan, dat ik dacht : "Het zou daar kunnen scheef zitten... of dit, of dat". Ik had onder andere een sneeuwcomplex ! Ik heb het nu nog, dat geraak ik nooit meer kwijt.

Wat bedoelt ge daarmee ?

Versmessen :

Welnu, als er sneeuw valt, dan is dat een formidabele zaak voor 't spoor. Toen was het nog veel erger dan nu want er was nog geen enkel technisch middel om de wissels vrij te maken : nu zijn er al technische middelen die min of meer goed zijn (verwarmde wissels), maar toen was het dus allemaal met de hand te doen... met schop, borstel, krabber en zout water sproeien... 't Is zelfs gebeurd te Brussel-Noord dat ik er met de vingers of met een klein scherp voorwerp zat in te krabben. Enfin, dat sneeuwcomplex, 't zou ons te ver leiden... Wil je 't graag eens horen ?

Vertel maar.

Versmessen :

Hewel, de 17de februari is een ongeluksdag voor mij !

Van Maele :

Koning Albert is die dag gestorven ?!

Versmessen :

Inderdaad ! Dat is dus begonnen op 17 februari 1934. Ik heet ook Albert en ik noemde de koning mijn peter... De zondagvoormiddag om tien uur, na de mis en een pint daarachter - dat was te Lokeren - verneem ik dat koning Albert overleden is, dat hij van de rots gevallen is.



A. Versmessen in 1958 temidden van zijn spoorwegcollega's, in het station Brussel-Noord

Ten tweede is mijn vader ook op 17 februari overleden. Vervolgens heb ik ook nog een tweeling gekregen in de nacht van 17 op 18 februari ! En daarboven heb ik twee of drie formidabele sneeuwgevallen meegemaakt op die datum. Onder andere één in Brussel-Noord in 1957 of 1958. Ik had er de nacht voordien zelf gewerkt, de wissels kuisen... en ik maar naar de telefoon lopen, maar 't was niet bij te houden.

Er was daar toen bijna niks meer dat reed. Het was een sneeuwstorm met van die bollekes sneeuw en... ze waaiden altijd weer in de wissels... je had nog maar gekuist, je liep naar de telefoon en... de wissel was weer slecht.

Daarna - 's morgens vroeg - telefoneerde de directeur mij : "Wanneer gaat dat daar gedaan zijn in Brussel-Noord? Antwoord : "Ik schat dat rond zestien uur".

"Hoh", zegt hij, "in de Midi zullen ze om twaalf uur al klaar zijn".

Daarop antwoord ik : "We zullen ons best doen en zien wat er werkelijk van terechtgebracht wordt".

... Om 18u21 vertrok de internationale trein Amsterdam-Parijs uit Brussel-Noord, op tijd... en hij stond nog 1u30 voor het sein aan de Midi ! 's Anderendaags 's morgens (*trionfantelijk*) : geen oproep van de Heer Directeur...

Van Maele :

We hadden toen een zekere fierheid, de treinen moesten op uur rijden : ze waren immers ter beschikking van de gemeenschap.

Versmessen :

Er waren toen al enkele wissels met gasvuurtjes verwarmd, maar die hadden gefaald. In de voormiddag was ik met de wegwerkers meegegaan om te zien of de wissels goed gekuist werden. En die wissels werden goed gekuist... maar het grootste deel werkte gewoon niet. Daarover nagedacht... bekeken... ik zag wat het was. In de hiel van de wissels tussen de *contre-rail* en de naald zitten er stootblokjes, normaal komt daar geen sneeuw tussen, maar omdat het zo een fijne sneeuw was, door de wind gejaagd, was er toen wél sneeuw tussen gekomen en had zich daar ook een laagje ijs gevormd... en dat plakte er aan. De wegwerkers kuisten de wissels vooraan heel goed, met hun groot gereedschap, maar konden er van achteren niet tussen. Bij bediening van de wissels werden de naalden mooi dichtgetrokken, maar door de spanning die er in de hiel ontstond - omdat er tussen de stootblokjes en de *contre-rail* nog een ijslaagje zat - gingen ze gedeeltelijk weer open, en de controle onderbrak, die controle is elektrisch (*als ze mooi dicht zijn heb je dus een onderbroken elektrische stroom*). Som-

mige wissels marcheerden uiteindelijk toch niet en je kon ze niet gebruiken om wisselstraten aan te leggen. Wij (= de elektriciens en ik) zijn dan met een scherp voorwerp bezig geweest. Ik met mijn schone kepi, met die gouden banden erom, heb daar vier à vijf uur in de wissels gewerkt, met mijn vingers of met een scherp voorwerp de ijslaagjes van achter de stootblokjes halend.

Jij zat daar dan tussen die wissels te peuteren ??

Versmessen :

Ja, je moest me gezien hebben ! Ik had een blauwe gabardine aan. Die heb ik daarna nooit meer moeten dragen...

Mevrouw Versmessen :

... en je handschoenen waren kapot.

Versmessen :

Die blauwe gabardine was van onder helemaal vet, van over de wissels te slepen. Dat was een hoofdstationschef van Brussel-Noord die dat deed ! Maar dat hebben er niet veel gedaan ! Dat durf ik er zelf bij zeggen.

En in Landen, als onderstationschef heb ik ook drie winters tot over de kuiten in de sneeuw geklawieterd.

Sorry, even terugkeren naar dat voorval in Brussel, wanneer was dat ?

Versmessen :

In 1958. Ik ben in 1957 stationschef geworden in Brussel-Noord en reeds na vijf dagen - natuurlijk weer 17 februari - had ik al een sneeuwstorm, alhoewel die wel iets minder erg was dan die sneeuwstorm van het jaar daarop (ook het jaar van de wereldexpositie in Brussel).

Maar... waar waren we nu gebleven, we zijn gederaillerd...

In 1961, teruggekeerd als hoofdstationschef naar Gent-St.-Pieters ben ik er nog 6 1/2 jaar gebleven. Hoewel zo'n sneeuwstormen in Gent minder last berekkenden dan verderop, hebben we het hier toch soms óók lelijk aan de hand gehad.

Op een nacht waren we eens allemaal samen, want bijna alle onderchefs waren opgeroepen. De eerste adjunct had, met een bende wegwerkers achter zich,

voorloper gespeeld om te gaan kuisen, om de manschappen mee te trekken, want als ge er zelf niet bij waart lieten ze het vlug afweten, ze hadden kou en dorst. Het was toen net zoals nu, er moet steeds een voorloper bij zijn. Ik weet 't nog goed, ik stond toen binnen, op 't seinhuis en Verbaeckel, mijn eerste adjunkt, komt boven, speelt zijn overjas uit en zet ze zo helemaal recht op de grond, temidden de cabine. Ik zie ze zo nog geleidelijk ontdooien en zachtjes ineenvallen... Dat was de kleine Verbaeckel. Hij had gelijk een eend met haar kuikentjes achter zich, door de sporen gelopen om te kuisen en als hij terugkwam, dan was het met zijn *pardessus* zo'n historie...

Van Maele :

Je moet toch iets zeggen over het leven van die mensen : werken in *triple-équipe* bijvoorbeeld, dat was heel iets anders dan nu, die mensen werkten in 3 x 8 u, zondag én weekdag ! Het was dan trouwens nog 48-urenweek; die mensen waren niet veel zondagen thuis.

Versmessen :

Ja, het was destijds lastiger dan nu, veel minder vrije dagen ! Iemand met

verantwoordelijkheid moest steeds vóór uur beginnen en te laat naar huis gaan. Toen ik nog adjunkt-stationschef in Gent-St.-Pieters was (de jaren na de tweede wereldoorlog) heb ik eens drie maanden aan één stuk gewerkt, zonder één dag thuis te zijn.

Dat was - juist weet ik 't niet - 1948 of 1949. De eerste twintig jaar van mijn loopbaan ging ik bijna alle dagen naar het station, rust of geen rust. Verlof heb ik bijna nooit genomen, de eerste jaren. Ik had toen kleine kinderen, ik kon toch niet op reis want ik had ook geen centen om op te doen. Als ik eerste adjunkt was geworden, was ik van ploegdienst af, dan was dat middendienst. Maar ja, ik bleef toch 24 u. beschikbaar en als er een hapering was, rinkelde de telefoon en was ik weg. Dat was normaal. Ik durfde me niet ver van huis te verwijderen omdat ik dacht : "Ze zouden me kunnen roepen".

Van Maele :

Toen was de toewijding en het plichtsbefef ook veel groter dan nu.

Versmessen :

Tot 1952, vooraleer ik werd bevorderd



A. Versmessen houdt in 1964 een toespraak over de veiligheid op de perrons van het station Gent-Sint-Pieters

tot eerste adjunkt-stationschef was ik zodanig gewoon regelmatig naar het station te gaan, dat mijn vrouw heel verwonderd was dat ik eens een volle dag thuis bleef en vroeg of ik niet moest gaan werken.

Van Maele :
Ze dacht dat hij ziek was !

Een moeilijke tijd, als ik dat zo hoor.

Van Maele :
Ja, heel wat anders dan nu.

Mijnheer en mevrouw Versmessen :
Natuurlijk was dat een moeilijke tijd !

Mevrouw Versmessen :
Ik heb dit altijd graag aanvaard, de dienst gaat voor, zei ik.
Toen was ik meestal alleen thuis met de kinderen.

Versmessen :
De dienst voor alles, hé ?

Mevrouw Versmessen :
De dienst voor alles !

Versmessen :
Nog een ander vb. daarvan : in Landen - dat was vanaf 1937 - ben ik eens 36 uur in het station gebleven zonder naar huis te gaan. Mijn vrouw bracht me eten met de *casserole*, in de sneeuw. En, als er dan eens een ongeval was, tja...

Mevrouw Versmessen :
... dan was dat : in de vlucht komen eten en dan direct weer weg.

Versmessen :
Soms at ik pas als 't gedaan was.

Je moest waarschijnlijk ook dicht bij het station wonen ?

Versmessen :
In die tijd moest ik binnen een cirkel van ongeveer vijf kilometer wonen.
... Nu kijken ze daar allemaal niet naar... Enfin, nu zijn de verplaatsingsmiddelen ook beter...
Als ik later gepromoveerd ben, heb ik daar zelf veel breder over gekeken. Ik heb nooit van mijn ondergeschikten gevraagd dat ze waren zoals ik... Dat is de evolutie... toch heb ik waarschijnlijk té veel zelf gedaan, ik heb vastgesteld



Arbeiders wachten te Zandbergen op de trein die hen naar hun werk brengt. Dit station is een van de zeldzame gebouwen die nog reesteren van de spoorwegarchitectuur van J.P. Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn

dat er andere mogelijkheden waren om carrière te maken.

Van Maele :

Dat was verantwoordelijkheidszin en plichtsbesef ten dienste van de gemeenschap, beroepsfierheid. De treinen moesten op uur rijden, ze waren immers ter beschikking van de reizigers. De vervoermiddelen waren toen ook veel kleiner dan nu, de spoorweg was de eerste vervoerder.

Versmessen :

Als ik - voor de oorlog - onderchef was in Gent-St.-Pieters en er viel een locomotief kapot, moest die ter plaatse vervangen worden. Wel, dat was - zelfs onder mekaar - een wedstrijd om dat op de kortst mogelijke tijd te doen. Wij moesten dat overigens verantwoorden tegenover de *dispatching*, die klaar zat om te weten in hoeveel tijd dat gebeurd was; dat moest dan per seconde gebeuren. We moesten melden : op die seconde verwittigd, op die seconde de wissel geopend waar de vervanglocomotief stond, op die seconde is zij er uit gekomen, op die seconde aan de trein, op die seconde een remproef gedaan en op die seconde is de trein vertrokken. In het totaal ben ik in mijn loopbaan 22 jaar in Gent-St.-Pieters geweest; ik noemde dat *mijn vaderland...* ik keerde er altijd terug.

Als ik er binnengekomen ben, hadden we op één jaar zes dagen verlof en 59 rustdagen, de achturedag en zesdagenweek. Dat was alles.

Van Maele :

Zes dagen in getal hé ! Want er moest op de zondagen ook gewerkt worden... Het aantal werkdagen telde. Het was niet de zondag dat men automatisch zijn vrije dag had...

Versmessen :

Ja ja, als men in ploegen werkte, dan had men hoogstens één vrije zondag per maand. Men kreeg de één of andere dag in de week zijn rustdag. Het was toen niet gereguleerd zoals het nu moet zijn, bv. dat ze het zo lang op voorhand moesten weten wanneer een rustdag is voorzien. Als het 't best paste voor de dienst werd men vrijgesteld, daarmee was het afgelopen.

Je kon dus niks plannen voor die dag?

Versmessen :

Niks ! Je kon dan niks plannen. Bovendien, wanneer ik interimaris was (in de jaren 1930) werkte ik negen op tien keer over twaalf uur.

Het was maar acht uren per dag maar twaalf uren ter plaatse met onderbrekingen. Zo was dat.

Een voorbeeld : als ik getrouwd ben heb ik zes dagen vrij gehad. Mijn eerste dag erna moest ik naar Veurne. Ik moest er om zes uur beginnen - ik woonde toen in Melle. Ik moest om 2u15 opstaan om rond 3u30 vanuit Melle met de fiets te vertrekken en de trein van 4u12 in Gent-St.-Pieters te nemen. Ik was om 6u01 in Veurne, dus nog één minuut te laat ! Ik moest werken tot 18 u. Dat paste dan wél, ik had nl. juist om 18u een trein, ik was ongeveer om 20u - 20u30 terug thuis. Dat was 14 dagen hetzelfde ! Voor de eerste werkdag, na mijn trouw ! (*lacht*) 's Anderendaags 's morgens dus weer om 3u30 op de fiets !

Je had dus zes dagen de tijd gehad voor huwelijk én huwelijksreis ?!

Versmessen :

Ja ja, heel mijn verlof voor dat jaar was er aan. Men kreeg toen niks speciaal voor een trouw : dat telde niet in die tijd.

Van Maele :

Nu krijgt ge een premie als ge niet trouwt ! (*algemeen gelach want Van Maele is ongehuwd*).

Versmessen :

Ik heb dan nog eens een incident' gehad, een platte band onderweg, toch haalde ik de trein ! Toen waren de fietspaden slecht, er lagen van die grote, scherpe grindstenen op.

Moest je als interimaris steeds op zo onregelmatige uren beginnen ?

Versmessen :

Dat hing er van af wie je verving, diens uren had je. Was dat een heel vroege dienst, zodat je er absoluut niet kon geraken, dan moest je blijven uitslapen. Natuurlijk, zoveel mogelijk kwam men naar huis, ook omdat er nog een cent aan te verdienen was, dat was vijftieng frank in die tijd en

als je over de middag ergens verbleef, dan kreeg je vijf frank voor het middagmaal.

En was dat voldoende ?

Versmessen :

We brachten onze boterhammen mee om er wat aan te verdienen, want als je uit eten moest gaan was het onvoldoende.

Nadat ik hoofdstationschef was, ben ik ook nog chef van de Exploitatiedienst, exploitatie-overste in het gewest Hasselt, geweest (*betiteling : eerste inspecteur exploitatie, kortweg IPX*). Het gewest Hasselt was begrensd door Hingelom, Landen, Leuven, Wijgmaal (*bij Leuven*), Geel, heel Limburg tot aan de Luikse grens, St.-Truiden, zo naar Landen :

dus : lijn 36 : Hingelom, Landen, Tienen, Leuven; lijn 37 : Aarschot, Diest, Hasselt; lijn 21 : Landen, St.-Truiden, Hasselt, Eisdien; lijn 15 : Geel, Mol, Hamont, Maaseik; lijn 34 : Hasselt, Tongeren, Luikse grens.

Ik was chef van al de stations van dat gewest. Dat ben ik maar zeventien maand geweest. De taak van de IPX is vergelijkbaar met die van stationschef van een groot station; maar nog ruimer : hij heeft de supervisie over al de stations van het gewest.

De laatste vijf jaren van mijn loopbaan heb ik in Brussel doorgebracht, in de directie, als chef van de afdeling Organisatie-exploitatie. Dat was voor heel het land. Het betreft de organisatie van de dienst in de stations, (want wie exploitatie zegt, zegt station) zorgen dat alles aanwezig is om de dienst goed te kunnen doen, voldoende personeel (niet te veel) en materiële middelen (dat gaat immers samen). Een brigade reizende adjunkten ging ter plaatse het werk volgen om de middelen bestendig aan te passen, zulks in akkoord met plaatselijke en gewestelijke chefs. Ik heb naar mijn bescheiden mening daar veel goeds gedaan, voor de maatschappij en voor het personeel, het algemeen belang gediend.

Op 1 februari 1975 heb ik er mijn loopbaan afgesloten.

U hebt me daarstraks iets gezegd over de verdiensten. Hoe zat dat feitelijk in mekaar ?

Versmessen :

Ik ben begonnen in 1930 met een jaarwedde van 12.000 frank. Daarbij was een jaarlijkse opslag van 600 fr. bij het begin, nadien 'n tweejaarlijkse van 1.200 fr. en bij de benoeming als onderstationschef een toeslag van 2.000 fr. De bevordering kwam in 1941 : stationschef 2de klas een grote sprong van 19.500 fr. naar 30.000 fr. plus gratis woonst, vuur en licht, maar toch niet om met vrouw en drie kinderen op grote voet te kunnen leven.

't Was echter zeker de moeite waard, het kwam goed van pas...

Maar het was al oorlog en alles was opgeslagen, hoewel wij geen evenredige opslag gekregen hadden, het was nog steeds dezelfde wedde die in 1930 al gold ! Het is eerst in 1946 dat ze er ongeveer 30 percent bij hebben gedaan en in 1948 nogmaals ongeveer 55 percent.

Terwijl het leven zelf al vier keer duurder was, zei u me daarstraks !

Versmessen :

Ja, juist... en toch verdienen we nog maar twee keer hetgeen we hadden in 1930 ! Als je dat wil vergelijken met nu : ze klagen, maar de laagste wedden - ik heb het niet over de hoogste wedden - zijn nu, niettegenstaande alles, toch nog hoger.

Toen ik begonnen ben met 12.000 frank, dan was dat nog geen 1.000 frank per maand, zeer weinig dus. Maar een opsteller die nu begint heeft toch ongeveer 30.000 frank per maand.

Enfin, je moet eerst werk hebben, maar da's een andere zaak.

Was er in het algemeen veel syndicalisatie bij de arbeiders ? Hoe was hun verhouding onderling ?

Versmessen :

In 1930 nog niet. In 1935-1936 was er al een sterke syndicale invloed aan het spoor, vooral bij de hoofdtreinwachters en de machinisten.

Hoeveel mensen waren dat toen : de helft, een vierde ?...

Versmessen :

Bij de machinisten en hoofdtreinwachters waren ze bijna allemaal gesyndi-

ceerd. Maar bij de werklieden en bedienden was het misschien 50 percent. Maar vooral de hoofdtreinwachters en de machinisten roerden zich. Die mannen vormden een machtig blok.

Werden ze daarom ook niet 'de beren' genoemd ?

Versmessen :

Dat weet ik niet... Wij, de exploitatie, noemden hen *de zwarte bende* omdat ze zwart waren. Dat was niet zo minachtend als dat ge misschien denkt. Die mannen hadden een hard leven, dat mag niet onderschat worden, 't was 't een en 't ander zulle : zwart, koud, alles wat je maar kan denken, slecht weer... Zeer onregelmatige uren, veel erger als nu, altijd kijken uit dat raampje, altijd in de tocht...

Van Maele :

... Regen, wind, sneeuw, mist... slechte seinrichting, kleine lichtjes...

Versmessen :

... Slechte kolen, daar was er dikwijls ruzie over. Enfin, 't was geen sinecure!

Van Maele :

Lastig leven, lastig leven, lastig leven...

Versmessen :

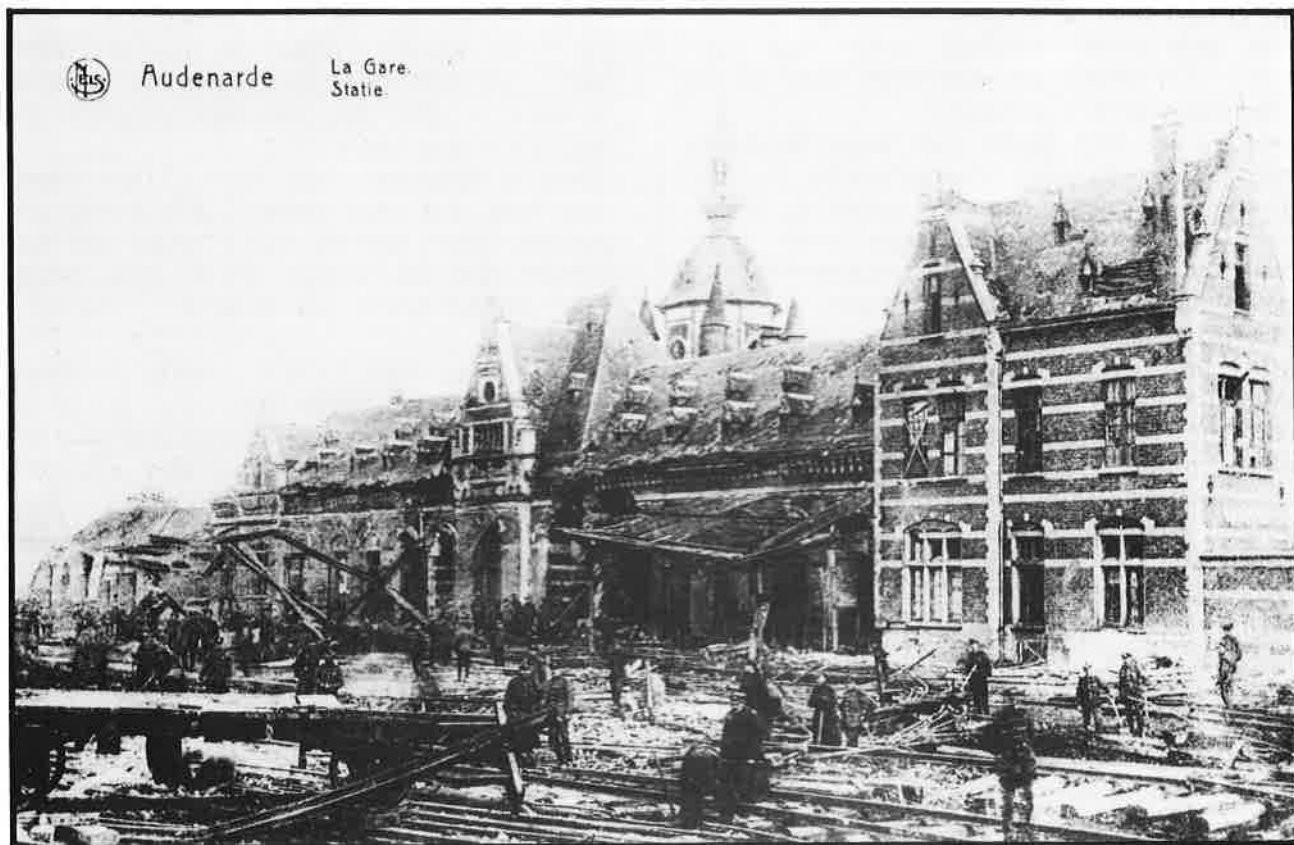
Het is dus helemaal niet minachtend dat ik spreek van *de zwarte bende*. Natuurlijk, ze wāren hevig. Het was dāār, onder diē mannen, dat de strijd gevoerd werd. Waardoor dat kwam ? In de ateliers bv. kwamen die mensen meer samen; de anderen hadden zo geen gelegenheid om dat samen allemaal te bedisselen en om aan opstokerij te doen. Maar als er tussen de machinisten en de hoofdtreinwachters een demagoog, een volksmenner zat, kreeg hij daar de gelegenheid. Ze moesten dikwijls wachten voor ze van trein veranderden of van dienst wisselden - en ze kwamen dan allemaal samen in het depot, waar ze gemeenschappelijke zalen hadden.

Mevrouw Versmessen :

Ze moesten ook veel uitslapen.

Versmessen :

Découcheren noemde men dat; dat was geen klein bier zulle ! En dikwijls gebeurde dat nog in slechte omstandighe-



Het groots station van Oudenaarde werd tijdens WO I niet gespaard van bombardementen. IJverige militairen proberen de schade te herstellen, maar nemen toch even de tijd om in de lens te kijken

den... Meneer Van Maele had bv. een schoon atelier, dat was overal goed opgekuist en onderhouden, maar dat was niet overal zo... Ze moesten soms bij burgers of in kleine café's uitslapen...

U hebt ook veel gekwetsten en doden gezien; vertel daar eens over.

Versmessen :
Oeioeioei, ik heb er enorm veel opge-
raapt !

*U was tegelijkertijd én stationschef
én uw eigen politie ?...*

Versmessen :
Jaja. Bij ongeval moesten talrijke ver-
slagen opgesteld worden, of dat nu in
de loop van de dag of 's avonds gebeur-
de. In het laatste geval moest men heel
de nacht doorwerken om ze klaar te
maken tegen 's anderendaags 's mor-
gens. Dan was de afspraak met de pro-
cureur of - en dat was meestal zo -
een substituut-procureur, dat het P.V.
om negen uur op zijn pupiter lag.

Een proces-verbaal ?

Versmessen :

Ja, bij ons moest dat in tweevoud opge-
maakt worden : één voor de dienst
(een ongevalsverslag) en één voor het
gerecht (een proces-verbaal). Natuurlijk,
de inhoud ervan leek goed op mekaar,
maar was toch niet dezelfde. Voor het
gerecht moesten daar méér en ook ande-
re details bij dan voor het ongevalsver-
slag. Daar was veel werk aan.

*Vertel eens die geschiedenis met die
honderd soldaten en rijkswachters.*

Van Maele :

Dat was in 1960 zeker ?

Versmessen :

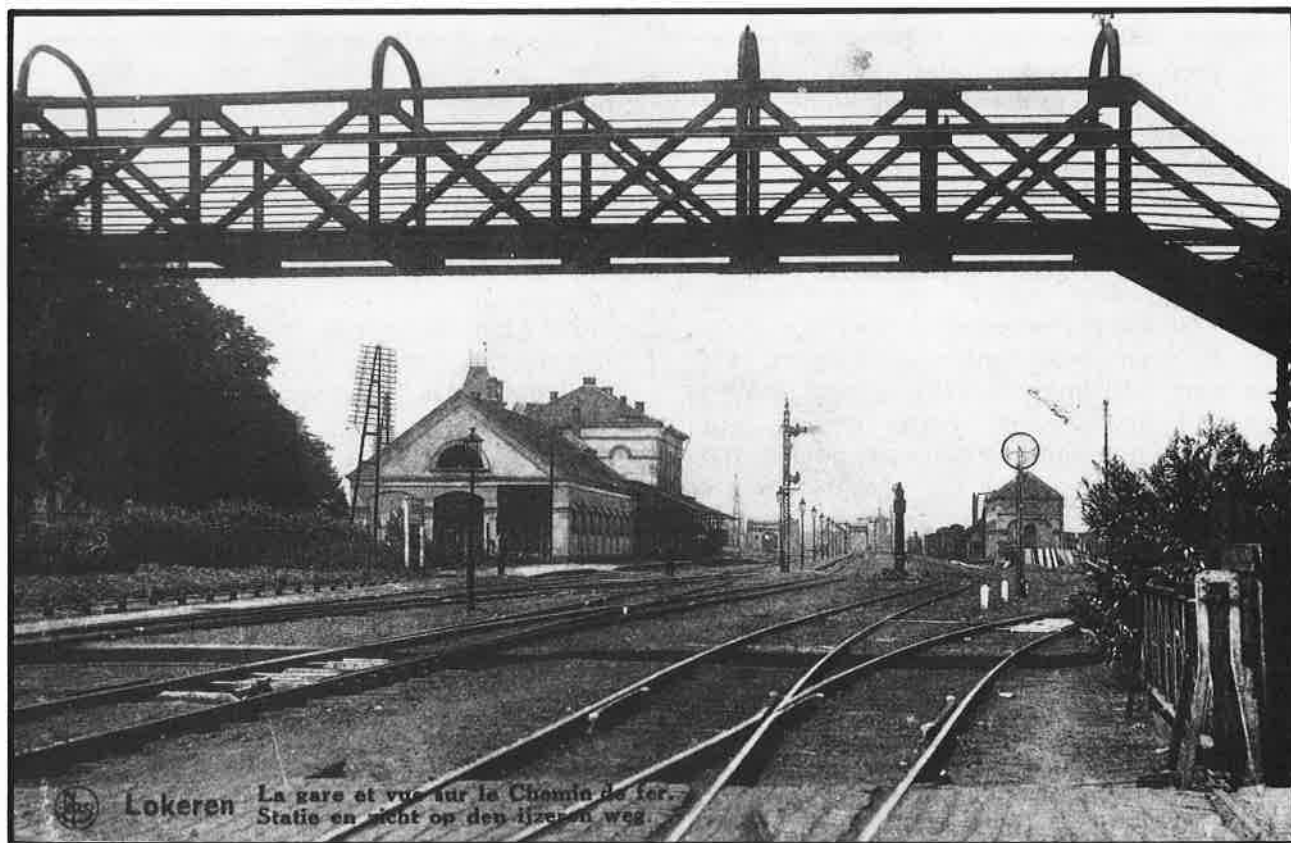
Dat was bij de staking tegen de een-
heidswet.

Van Maele :

Jaja. 1960 dus.

Versmessen :

Dat was in Brussel ! Ik was toen *chef*
van de *Nord* en ik heb dan vier weken
een commandant, een adjudant en een
eerste chef van de rijkswacht in mijn



*Een zicht op de ijzeren voetgangersbrug en allerlei technische installaties van
het station van Lokeren op de lijn Gent-Antwerpen*

bureau gehad. Zij voerden het bevel over honderd rijkswachters, allemaal bij mij ondergebracht : ze waren nooit beter afgeweest ! Het station Brussel-Noord is immers een enorm gebouw met veel mogelijkheden. Er was ook een compagnie soldaten van Heverlee. Die waren er om de wacht te doen op de sporen en ze te bewaken tegen sabotage.

Die *gendarms* waren er om mee te rijden met de treinen - op de locomotief - om ze te beschermen indien ze onderweg zouden tegengehouden worden door saboteurs. Al die mensen hebben vier weken bij mij gelogeed en de eerste drie à vier dagen waren we er ook dag en nacht bij. Maar juist door al die voorzorgsmaatregelen is er in Brussel-Noord niet veel gebeurd - dat moet ik er wel bijvoegen.

In andere stations integendeel is er van alles gebeurd en weinig of niet gewerkt. Bij mij is er wél gewerkt : er waren in het totaal maar zes stakers! Terwijl in Brussel-Zuid 75 percent van het personeel staakte ! Waardoor dat kwam ? Voor mij : ik was - en ben altijd - zeer graag gezien geweest door het personeel. Het zijn enkel militanten geweest, die werkelijk niets anders konden doen dan staken, die thuis gebleven zijn. Maar alle anderen zijn komen werken, hoewel ik iedereen de vrijheid heb gelaten te staken of niet te staken. Maar als er iemand staakte mocht hij niet in het station komen; die staakte moest van alles afblijven. En dat is gebeurd, op één enkele uitzondering na, maar (*beslist, zonder aarzelen*) die heb ik dan ook buiten geworpen. Dat was een militant die tijdens een staking een tijd ervoor ook komen werken was. In zijn syndicaat hadden ze hem - natuurlijk - gezegd : "Ge durft niet hé, 't is voor Versmessen, ge durft niet..." En met de staking tegen de eenheidswet heeft hij tóch geprobeerd : hij was komen werken en zette onmiddellijk alle sporen buiten dienst. Het was toen 14u en ik was juist gaan eten.

Hoe kon dat ?

Versmessen :

Dat kon, omdat hij dienstleider van de berging was en zijn bureau op het seinhuis had.

Men gaf dus geen seinen meer ?

Versmessen :

Inderdaad, hij verbood aan iedereen om nog een trein te laten rijden. Hij hield de treinen op. Men verwittigde me dus dat hij de sporen buiten dienst zette, met een uitvlucht van zijn kant : hij zei dat hij telefonisch bericht had gekregen dat men ballast in de sporen had geworpen in Brussel-Centraal, dat er daar dus gesaboteerd was. Maar daar was natuurlijk niets van aan.

Ik dacht dat wel; ik dacht : "Hij haalt iets uit". Dan ben ik direct naar 't seinhuis gelopen, ik heb de dienst overgenomen en hem buitengezet. Hij was toen adjunct-stationschef en is dat daarna nooit meer geworden. Hij is niet ontslagen geweest, maar werd onderbureau-chef. Hij is nooit meer in de bewegingsdienst mogen komen.

Van Maele :

Dat vind ik maar juist, iemand die een leidende functie heeft - bv. op een seinhuis - heeft geen récht om mee te doen met de stakers als hij op dienst is. Als hij eenmaal op 't werk is moet hij dat ook goed doen want het is een publieke dienst. Iemand op een vertrouwenspost heeft geen recht om mee te doen met de stakers, anders moet hij buiten.

U vindt dat dus in feite sabotage ?

Dat is sabotage ! Maar wat gebeurde er toen verder ? Ze hebben die vent gerechterlijk niks gedaan, ze hebben hem enkel administratief gestraft. Gerechtig is die man zelfs niet eens vervolgd geweest ! De spoorweg heeft zelfs geen klacht tegen hem ingediend ! Ik vind dat ze in dat geval - en ook in het algemeen - te veel door de vingers gezien hebben.

We spraken daarstraks over ongevallen, gewelddaden, doden... daarover kan ik nog een en ander vertellen hoor !

Het meest impressionerende voorval heb ik meegemaakt in Lanaken op een zomerdag gedurende de tweede wereldoorlog; het was 23u30 en ik lag al in mijn bed. Ik werd uit mijn bed gebeld - er was immers een bel, op het perron in het station, om de stationschef wakker te bellen als er iets speciaals. Op dat

uur moest er een Duitse verlofgangers-trein doorrijden, op de lijn naar Maas-tricht verder naar Duitsland. De machi-nist zegde me : "Ik heb iemand overre-den op de brug naar Gellik!" Dat lag tussen Gellik en Lanaken; het was een noodbrug over het Albertkanaal, van bruggehoofd tot bruggehoofd 112 meter lang, 30 meter boven het water. De treinen mochten daar maar tien kilo-meter per uur rijden. Het was toen zo-mer en er was maneschijn, het was dus goed weer. Ik nam mijn fiets en reed daar naar toe. Overdag durfde ik bijna niet op de brug gaan want ik heb hoog-tevrees.

Maar er was korte tijd voordien wel een smalle loopgang gemaakt, met een lichte ballustrade van planken. Ik ging een eindje op die brug... en opeens zag ik daar iemand die naar mij lag te kij-ken, met zijn tong uit en met zijn ogen recht op mij gericht... alleen maar een hoofd, midden op het spoor : hij was onthoofd. Ik zie hem nog altijd voor me. Ik ben er toch drie dagen ongemak-kelijk van geweest... Die jongeman was 23 jaar en had zich op de brug laten verrassen.

Normaal mocht er niemand over die brug. Maar ja, om die brug te vermij-den moest je misschien twintig minuten omlopen. Alhoewel met de fiets, had hij zich tóch over de brug geriskeerd en was verrast door die trein, die hij waar-schijnlijk helemaal niet verwacht had. Met zijn fiets had hij zich toen tegen die ballustrade, uit de weg trachten te stellen. Maar ik denk dat de stuurstang van zijn fiets door die locomotief gevat werd. Hij moet voorover getrokken zijn en tussen locomotief en tender geval-len - want daar was er een opening tussen de wielen - en precies onthoofd. Tussen de sporen lagen er ijzeren pla-ten om de dwarsliggers te bedekken - anders zag je het water eronder - en daarop, midden op 't spoor, lag zijn hoofd. Zijn fiets en zijn lichaam werden weggestoten en hingen vast in de gebro-ken wering van dat loopgangetje.

Dat is toch het griezeligste dat ik op dat gebied heb meegemaakt...

Ik heb véél gekwetsten en doden gezien of opgepakt. Natuurlijke of gewelddadi-ge dood, zelfmoord.

In St.-Denijs-Westrem, toen afhankelijk van het station Gent-St.-Pieters, alleen al vijf !

Al was ik onderchef, adjunct-, eerste adjunct- of stationschef, zo'n dingen heb ik me altijd persoonlijk aangetrok-ken. Ik was altijd *de man voor de onge-vallen*. De anderen zijn - en waren - daar grotendeels afkerig tegenover.

Van Maele :

Ge moet dan ook zoveel dokumenten op-stellen. Er zijn ook zoveel moeilijke-den rond.

Versmessen :

Ja maar, niet alleen dat : ZE DURVEN ER BIJNA NIET BIJ ! Er zijn er die bv. geen bloed kunnen zien. Ik heb me dat altijd aangetrokken, ook als stations-chef, zelfs als IPX ben ik persoonlijk drie volle dagen ter plaatse geweest om de vaststellingen te doen van het zwaar ongeval te Melle en samen te werken met de andere diensten voor de opruiming.

Van Maele :

Dat was 7 juli 1971.

Versmessen :

Dat was de trein van Brussel naar Oostende die op de nieuwe lijn te Mel-le (blok 11) ontspoord was.

Van Maele :

Het was de trein van Keulen naar Oostende, te middernacht. Ik heb die se-cours (*hulpdienst bij ontsparingen*) nog gedaan.

Versmessen :

Ja, ik weet dat nog goed : ik heb u dan gevraagd : "Hoe lang gaat dat du-ren bij u ?", want er was al ruzie met die andere mannen, d.w.z. met de dienst ES (*Electriciteit & Seinen*) en de dienst Baan. Ik heb dat dan een beetje *effen* geklapt en gezegd dat alles klaar stond en dat alles perfect verliep.

(*Spreekt nu tot Van Maele*)

Wij hebben dat goed geflikt hé ? En die mannen onder uw leiding hebben enorm werk verricht en goed gewerkt. En dat is allemaal precies verlopen zo-als jij gezegd had, bijna op de minuut. Daarna...

Van Maele :

(*onderbreekt*). Ik schatte, van uren op voorhand, wanneer er iets in orde kon

zijn. En dat was dan juist, ik ben nooit over mijn tijd geweest !

Versmessen :

Nee, da's juist. En daarom hebben de mensen van die andere diensten willen luisteren en hebben ze aanvaard dat wij alles klaarzetten, om dan op hun beurt, zodra meneer Van Maele de opruiming verzekerd had, hun werk te doen.

Van Maele :

's Nachts heb ik de nodige mannen en materieel besteld, ook mannen en materieel van Schaarbeek, zodanig dat die aan de andere kant van het ongeval stonden. En ik had de leiding van het ganse gedoe, aan de twee kanten tegelijk dus. Het ongeval is 's nachts gebeurd. De volgende dag hebben we eraan gewerkt en dat is allemaal verlopen zoals ik voorspeld had.

Versmessen :

En daarna was het mijn beurt : ik had in Gent-St.-Pieters alles doen klaarzetten voor de dienst Baan en de Sein dienst. Die mensen zijn gekomen nadat

jij, stukje per stukje, het spoor vrijgemaakt had. Toen konden ze met het nodige materieel beginnen werken zoals bv. hulpstreinen die materialen moesten aanvoeren vanaf Gent-St.-Pieters. Er moest bepaald worden waar dat zou gelost worden, hoe dat ter plaatse zou gebracht worden enz. De opruiming is uiteindelijk perfect verlopen. Dit moest wel want het was een echt *massacre*. De locomotief en rijtuigen die beneden de berm lagen zijn naderhand met een speciale *grue* van de firma Vandendriessche opgeladen. Die hebben ze moeten huren. Men moest er een platform voor maken, allemaal lastig werk dat dagen heeft geduurd.

Een speciale wat zegde je ?

Versmessen :

Een speciale kraan, een *grue* zeg ik. Ik gebruik nog veel Franse woorden, want ik ben in het begin alles nog in 't Frans gaan doen. Het is maar geleidelijk dat ik flamingant geworden ben! (*dat laatste ironisch; iedereen glimlacht*).



Adegem. — Statie.

Utgave, Boekhandel, De Baets.

De rust van dit landelijk stationnetje werd blijkbaar niet dikwijls verstoord door de komst van een trein : er groeit zelfs gras tussen de sporen !

Toen ik bv. onderchef werd in Landen kreeg ik nog uitsluitend Franse instructies, mijn boeken waren allemaal in 't Frans. Als onderchef kreeg men toen immers een heleboel boeken met onder-richtingen. Hewel, we zouden nog een geschiedkundige kunnen bezigen om dat allemaal eens te schrijven... ik denk niet dat dat al gebeurd is... *de geschiedenis van het spoor in detail...*

Die kraan dus...

Versmessen :

Ja, die hebben ze moeten huren : een kraan die - naar ik meen - 80 ton kon lichten.

Van Maele :

Véél meer ! Dat hangt af van de lengte van de arm : die kraan kon tot 400 ton lichten ! We hieven daar een locomotief mee op, die een kleine 100 ton woog. Ik heb het uiteindelijke *emplacement* pas na drie weken bestuderen bepaald. Dat duurde ook wel zo lang omdat het toen juist Gentse Feesten was. Wat beneden lag bleef beneden liggen : rijtuig, locomotieven, alle-

maal van de berg af. Wij moesten dus bepalen hoe we dat gingen wegdoen. Eerst kwam de directie daar tussen; die wilden eerst alles naar het station van Melle voeren. Maar ik zei daarop : "Ge gaat zo de miserie langs de weg slepen, ik zet dat óp het spoor". En ze hebben onmiddellijk mijn aanwijzigingen opgevolgd.

Ze hebben dus gewoon die wagons en die locomotief terug op 't spoor gezet ?

Van Maele :

Jaja. Die wagons waren wel kapotgesneden, maar die locomotief hebben we in één keer opgepakt. De kraan is twee keer moeten verplaatst worden en alleen demonteren en weer monteren duurt al twee dagen !

Versmessen :

Ze moesten immers dat platform weer verzetten.

Van Maele :

... en daarbij : de grond moest ook telkens versterkt worden. De grond kon al



Een zeldzaam-gave afbeelding van de vroegere schuifhekkens aan de overwegen, gietijzeren waarschuwbord, dito lantaarnpaal en alarmbel inclus

dat gewicht niet dragen. Dat was een Vandendriessche, dat was toen de sterkste in heel Europa.

Versmessen :

Ze hebben daar toen een hele weg moeten maken met een dikte van twintig à dertig centimeter steenslag.

Van Maele :

Jâa, en die boer maar reclameren natuurlijk, maar enfin, niks aan te doen. Dat was dus mijn grootste *secours* ... gelukkig maar één dode.

Versmessen :

Voor die zaak heb ik ook een simulatierit, samen met de onderzoeksrechter Debats georganiseerd, een zo getrouw mogelijke herhaling van de rit die de ontspoorde trein had gemaakt (het was toen al geen stoomlocomotief meer maar een elektrische).

Onderzoeksrechter Debats, substituut D'Haenens en ik vertrokken uit Brussel-Zuid met een Westvlaamse locomotiefbestuurder, een intelligente en zeer kalme man. Hij was rond de 30 jaar oud, nuchter, kalm en objectief. Hij legde alles schoon uit en de onderzoeksrechter

kreeg toen een heel ander gedacht van de zaak nadat hij meegereden was.

De man was er nadien nl. van overtuigd dat de voerder van de ontspoorde trein óók schuld droeg. Alhoewel daarvoor, toen hij begon met zijn onderzoek, meende hij dat alles bij de onderchef alleen lag.

Van Maele :

Ik heb ook altijd de andere thesis verdedigd.

Versmessen :

Ja, je hebt onmiddellijk de andere thesis verdedigd.

Van Maele :

Ik ben altijd objectief geweest !

Versmessen :

Ge hebt altijd gezegd dat de machinist óók fout was, en hij wás overigens ook fout. Maar als je dat niet meegemaakt hebt, dan denk je : die machinist (enfin, het zijn nu geen machinisten meer, het zijn nu *treinbestuurders*) zat daar in het donker, in een kleine cabine en moest daarbij voortdurend opletten enz. enz. Maar het zicht was goed !



De bevolking van Michelbeke poseert fier voor haar nieuw station : de stationschef op de fiets links komt net iets te laat om vooraan op de foto te staan

Van Maele :
Héél goed, vooral met die elektrische seinen.

Versmessen :
... en de onderrichtingen wāren duidelijk, maar hij heeft ze niet opgevolgd. De onderchef gaf na 't ongeval ook onmiddellijk toe dat hij het geweest was : die begon te schreien als ik ter plaatse kwam - ik was verwittigd hoewel ik niet van wacht was. Maar omdat ik hier woonde en de situatie goed kende had de *Dispatching central* mij direct opgebeld, vanaf het ogenblik dat men vernomen had wat er gebeurd was. Ik reed onmiddellijk naar de plaats van het ongeval en was er zeer vlug bij. De pompiers van Melle, waren er reeds aan het werk.

'*Dispatching central*', wat is dat ?

Versmessen :
Dat is de supervisie van de treinleiding. In iedere groep heb je een *dispatching*, d.i. de supervisie van de *treinleiding lokaal*. En dan heb je in de directie een *dispatching central* waar gegevens worden gecentraliseerd en de belangrij-

ke beslissingen getroffen.

De dispatchers tekenen alleen maar aan en volgen de treinenloop, zij oordelen of er wijzigingen nodig zijn en geven dan de passende bevelen, bv. 'n lokaal-trein ophouden op 't wijkspoor om voorrang aan 'n sneltrein te geven.

De dispatchers overschouwen een ganse lijn en kunnen dus oordeelkundig bevelen, terwijl een station enkel binnen zijn eigen grenzen kan oordelen. De blokposten melden de doortocht voor de treinen aan de dispatcher, die de treinenloop op grafiek volgt. Bij het ongeval te Melle op 7 juli 1971 was er één dode, de kok van de restauratiewagon, en verschillende gekwetsten.

Maar op gebied van materiaal was dat een echt *massacre*, locomotief en rijtuigen... Die berm is daar zeven à acht meter hoog en locomotief en wagons waren er afgevallen. Het restaurantrijtuig was in tweeën gebroken en had zich achter een paal geplooid in rechte hoek-vorm en daarin is de kok verstikt. Ik heb hem gevonden : ik zag zijn voeten uitsteken. Niettegenstaande de pompiers zegden dat alleman er uit was en dat er geen enkele dode was, liep ik nog eens rond en zag van achter, aan



Het landelijk station van Bassevelde lag vlak bij de (eveneens verdwenen) windmolen

het gespleten stuk, de voeten van de kok uitsteken. Hij lag op zijn rug, óp de zijkant van de wagon. Volgens de vaststellingen nadien had hij een schedelbreuk en een schouderbreuk. Maar hij was gestorven omdat hij gestikt was. In de restauratiewagon was een lichte brand ontstaan door het omkeren van dat rijtuig.

De pompiers hadden er hun brandblustoestellen op gericht en zo gassen verwekt die de man hebben doen stikken. Dat zijn van die omstandigheden die er nu eenmaal bij komen. Het was ook nacht, donker... en de pompiers hebben hem niet gezien.

U bent inspecteur van gerechtelijke politie geweest. Zijn er veel diefstallen gebeurd ?

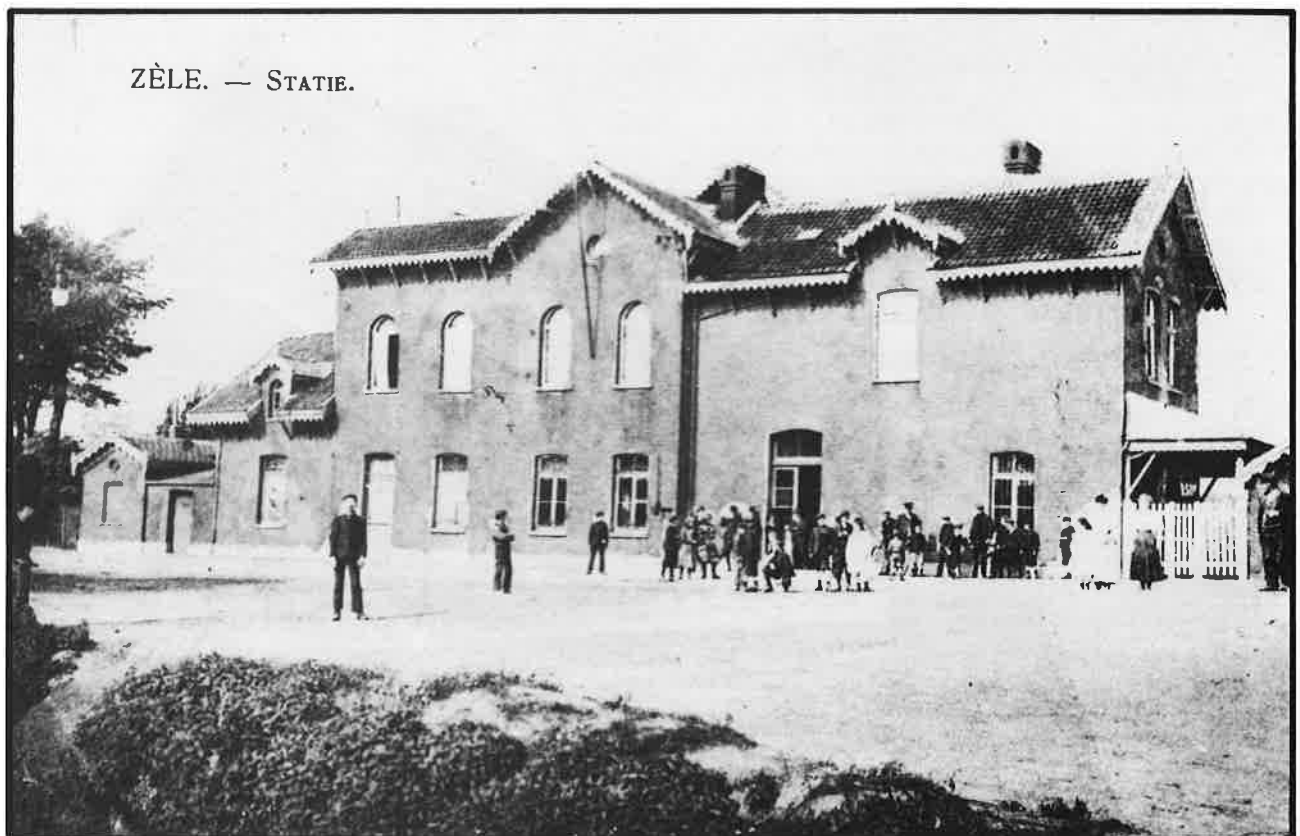
Versmessen :

Oh ja, in de oorlog !

Talrijke colli werden opengebrouwen in de wegcentra van het spoor. In die centra werden de colli regionaal samengebracht vanuit de omliggende verzendingsstations om na schifting naar de andere centra te worden gezonden voor verspreiding in hun respektievelijke regio. Daar is enorm veel gestolen.

Gedurende de oorlog werkte ik in Lanaken en heb er mij het meest geërgerd aan het feit dat colli, bestemd voor de gevangenen van Rekem meestal beschadigd waren. Die kregen regelmatig een pakje toegezonden, ofwel van het Rode Kruis, ofwel van eender welke andere hulporganisatie. Daar stak dan een brood in, een koppel sigaren, een dooske sardienen en nog 't een en 't ander. Die colli kwamen toen bij mij in Lanaken terecht - Rekem werd immers besteld door Lanaken - en op tien colli waren er vijf waarin er gestolen was ! Sommige waren helemaal leeggemaakt, er waren stenen in de plaats gelegd en de colli waren weer toegeplakt.

Ik heb ontelbare vastellingen en P.V.'s gemaakt en dat ergerde mij verschrikkelijk. Een toenmalige factagebediende van station Hasselt - ik zal zijn naam hier niet noemen - beweerde dat het allemaal in Lanaken gebeurde, terwijl ik integendeel vlakaf beweerde dat het in Hasselt gebeurde. Als chef van het station dreef ik het zo ver dat ik er bij de aankomst van de stukgoederenwagons altijd zélf bij was om te constateren wat er allemaal tekort was. Dit om zeker te zijn dat er bij mij niks, maar niks, kon gebeuren.



De achtergevel van het station van Zele was naar het dorp toe gericht. Zo te zien had men het station, dat door J.P. Cluysenaar was ontworpen, reeds in het begin van deze eeuw verbouwd, of werd het nooit gebouwd zoals gepland was ?

Kon je uiteindelijk bewijzen wat je beweerde ?

Versmessen :

Nadien is alles dan uitgekomen. Ze hebben huiszoekingen gedaan en bij een bepaalde persoon hebben ze er een hele vrachtwagen goederen uitgehaald. Dat was natuurlijk juist die ene die vertelde dat het allemaal in Lanaken gebeurde en niet in Hasselt. In Lanaken had ik 579 terugbetalingen van gestolen goederen gedaan : ik heb dat allemaal aangekend. Dat was natuurlijk zonder die waarvan er niks gezegd werd. Want als 't niet te erg was werd er overheen gestapt. Toch was er dagelijks minstens één terugbetaling voor een belangrijk tekort.

Van Maele :

Een ander vb. : in de vormingsstations, uit wagons, volledig met zakken graan of bloem geladen werd er ook veel gestolen. Specialisten staken door de spleten met een lang scherp mes de zakken open en het graan liep er zo uit, ze vingen dat in een andere zak op !

Naar ik gehoord heb werden er toen ook veel kolen gestolen ?

Versmessen :

En of ! Er kwam geen enkele wagon ter bestemming zonder tekort.

Dat was dus bijna normaal ?

Versmessen :

Ja, de *koolmarchands* verdienden toen ook wel genoeg geld aan hun kolen om daar te kunnen overstappen... Als de wagon niet voor de helft leeggestolen was, werd daarover gegaan...

Van Maele :

Ah ja. En van de locomotieftenders ! Bij het kortste oponthoud, bij een stop voor een gesloten sein, werd er gestolen. Ik heb bv. een *secours* gehad in de tunnel te St.-Maria-Lierde, een locomotief was daar gekanteld... wel, als we terugkwamen van de *secours* was 't zo ver... Maar ik wist dat dat zou gebeuren...

HEEL DE TENDER WAS LEEG !, dertig ton kolen waren weg ! Iedereen van het omliggende was daar met een zak gekomen. Ik zei bij mezelf : "Doe maar op", en gebaarde van niks.

'k Was er immers niet bij toen het gebeurde. Tegen de chef van het station zei ik : "Eén ding moet ik hebben van

Maldeghem — Uitgang der Statie met de Duimpjesvilla.



De pendelaars komen terug van hun dagtaak. Rijk en arm moeten doorheen dezelfde modderige straat terug naar huis

u, we willen iets te eten ! Een kleinigheid maar".

In zijn bureau heel die tafel gedekt en we hebben er goed gegeten. Hij zei toen : "Toe, pak maar, haast je".

Versmessen :

Men hield ook de treinen tegen, met benden : ze saboteerden bv. de seinen om een kolentrein tegen te houden en dan vlogen ze met twintig, dertig tegelijk op de kolenwagons... ze wierpen zoveel mogelijk naar beneden en daarna reed de trein verder.

Van Maele :

En nadien raaptten ze de kolen op. Maar dat was uit nood, niet uit winstbejag. In al die triestige jaren hebben we toch ook goeie dingen beleefd.

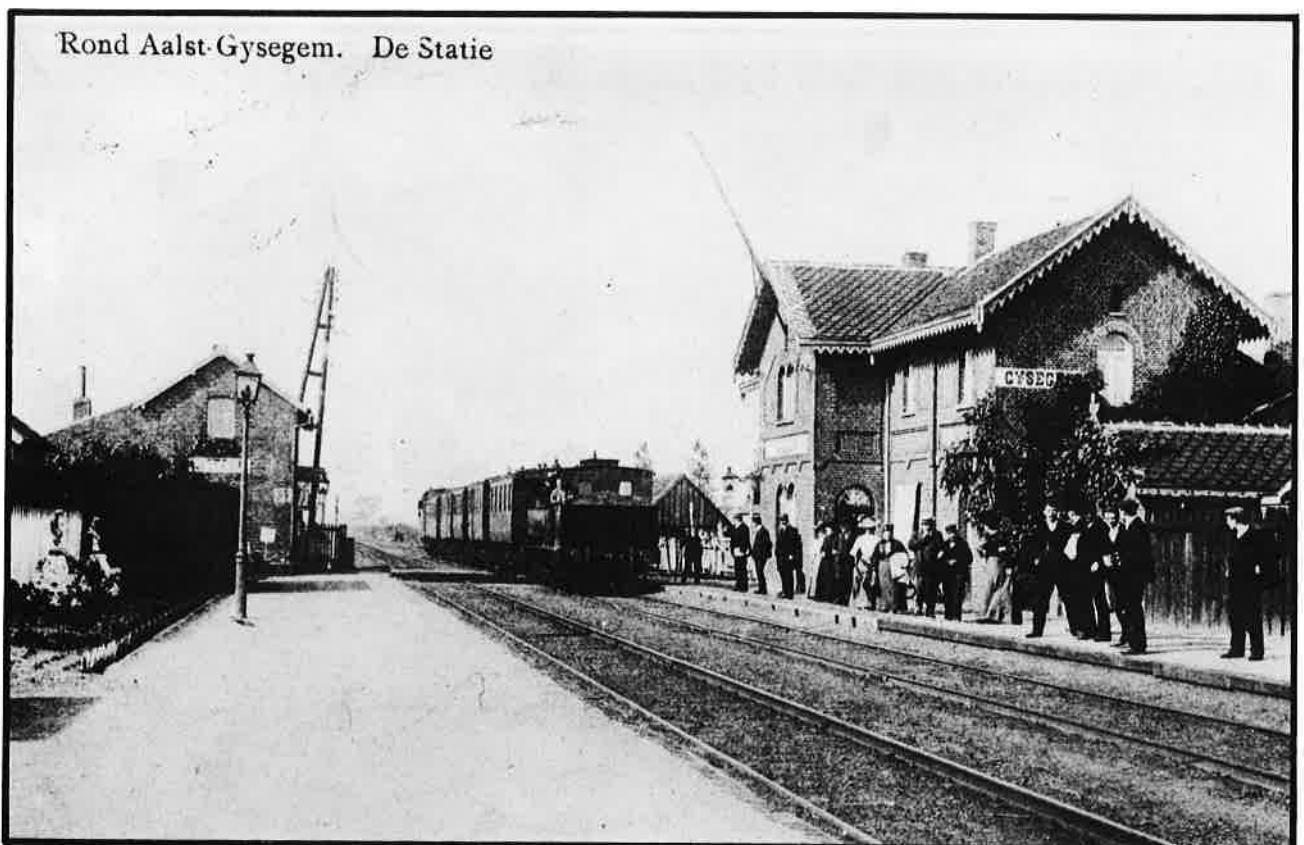
Versmessen :

Misschien kunnen we nog iets zeggen over de veiligheid ?

Om te beginnen, vóór 1953. In 1947 of 1948 waren er twee smeeders doodgereden in Gent-St.-Pieters. Van toen af aan had ik al met de stationschef voorzien - want ik was er nog adjunct -

dat de smeeders niet meer zonder bewaking in de sporen mochten staan. Dat was nog vóór dat bij de spoorweg over veiligheid echt werd nagedacht en nieuwe voorschriften werden uitgevaardigd. Sedert de bewaking zijn er weinig of geen smeeders meer doodgereden. Voordien werkten ze afzonderlijk, op eigen verantwoordelijkheid. Wat had ik dan uitgedacht ? Ik zette ze allemaal samen - er waren toen vier of vijf smeeders - en had op papier uitgezocht en aangeduid welke wissels op welke dag moesten gesmeerd worden, daar waar ze tot dan toe alle wissels elke dag moesten doen. Ik heb ze dus allemaal samengezet en één ervan verplicht om steeds op uitkijk te staan en schildwacht te spelen. Die moest dan zorgen dat ze verwittigd werden als er een trein afkwam in de richting van de plaats waar ze werkten.

Ik heb ook telkens de juiste tijd van smering, volgens het uur waarop dat moest gebeuren, bepaald. Waar het minste verkeer was, daar werkten ze en waar het druk was gingen ze maar op het ogenblik dat het wat kalmer was.



Voor Gijzegem heeft J.P. Cluysenaar slechts een halte ontworpen, maar de bewoners schijnen tevreden te zijn met dit pittoresk gebouwtje dat de poort vormt naar de grootstad

Wat moesten die mannen doen ?

Versmessen :

De wissels kuisen en smeren. In de tijd van de stoomlocomotieven, toen er nog veel as onderuit de bak van de locomotief viel en de wissels snel vervuilden, moesten ze uitgeveegd worden met de borstel... en de glijplaten van de wissels moesten gesmeerd worden. Het was echter niet absoluut noodzakelijk dat elke dag te doen voor al de wissels.

Vanaf 1953 zijn de spoorwegen dan begonnen overal veiligheidsvoorschriften te maken, voor alle personeelsleden.

Van Maele :

Ook in de ateliers.

Versmessen :

De veiligheidsvoorschriften werden steeds strenger, er kwamen er altijd maar nieuwe bij om ongevallen te voorkomen. Want vóór die tijd waren er enorm veel ongevallen...

Van Maele :

De mensen waren toen ook niet voorzichtig.

Versmessen :

Dat was enorm ! Natuurlijk, hun aandacht was daar niet op gevestigd en ze waren het werk gewoon...

Van Maele :

Het was routine, zonder erbij na te denken.

Versmessen :

Ze wisten niet meer waar het gevaar was. En hoeveel zijn er niet al *schrabielden* rapend overleden ?

'Schrabielden' ?

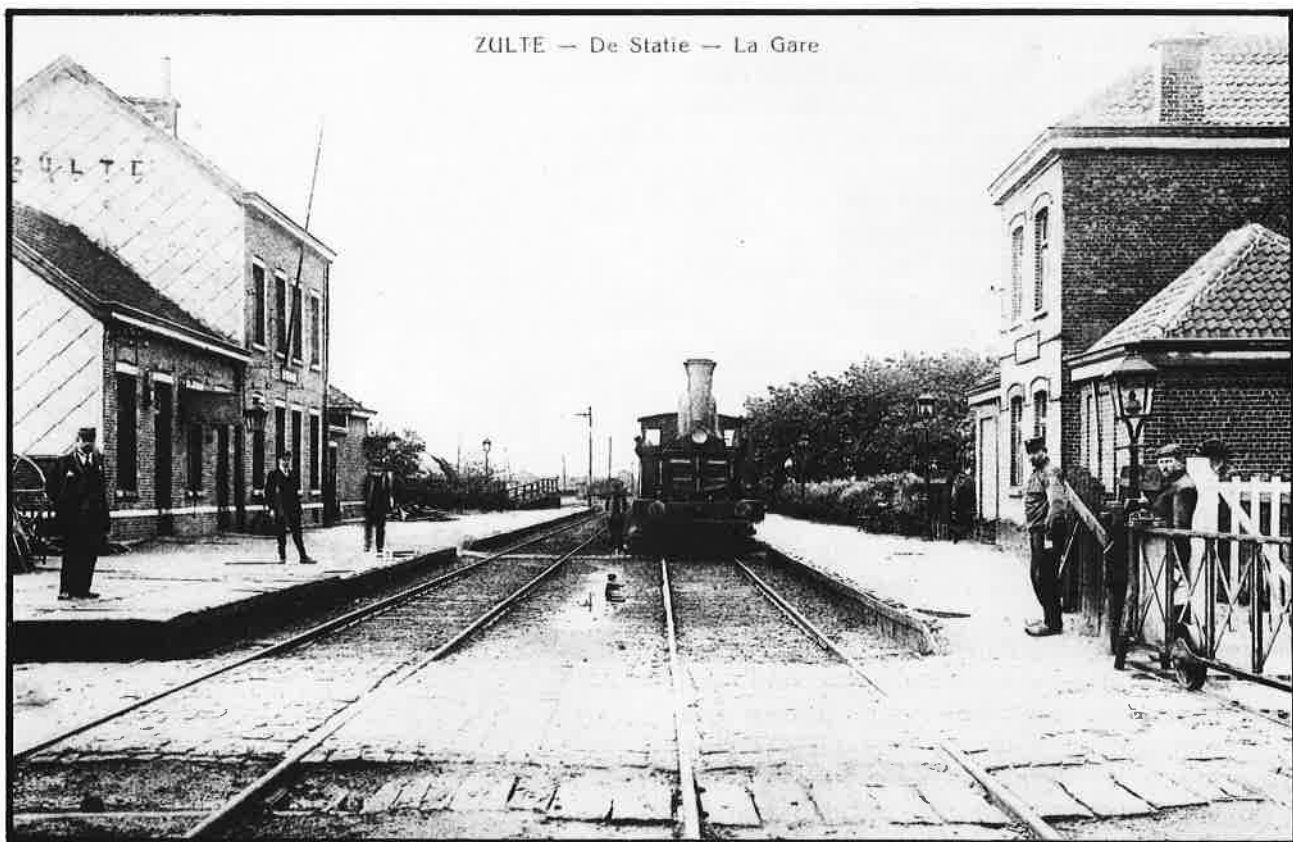
Versmessen :

Dat zijn kolen die maar half verbrand zijn.

Van Maele :

De gassen zijn er wel uit, maar er is toch nog zwarte materie over, die calorifiek vermogen heeft. Het zijn dus inderdaad half verbrande kolen.

Men schiftte de afval er uit en de *schrabielden* bleven over.



Een locomotief van het type 11 (?) in het station van Zulte

Versmessen :

Schrabielden, dat woord komt van het Frans : *escarbille* = sintel.

In 1946 of 1947 is er nog een oud vrouwtje overreden aan het dood spoor bij de Sneppebrug over de Leie bij het station Gent-St.-Pieters. Ze was daar *schrabielden* aan het rapen in het dood spoor waar de locomotieven hun vuur kuisten - *vuurke pakken en water kuisen* zegden wij, dat was een leutige uitdrukking (7) - en daar werd ze haar been afgereden.

Daarna verhaalt Versmessen nog enkele ongelukken die hij in zijn loopbaan meegemaakt heeft : over een sigarenverkoper die hij kende en in Brussel was verongelukt, over een Poolse vrouw die in het Noordstation zelfmoord pleegde en over Franske Mauman die ook verongelukte onder de trein.

Voetnoten

- (1) Zie het interview met de heer Versmessen.
- (2) C. Brantegem schreef daarover ook een artikel dat in september 1982 verscheen in het tijdschrift *Het Spoor*, p. 23-26, onder pseudoniem Joris Fiers.
- (3) Later zijn de veiligheidsmaatregelen veel strenger geworden, met bv. de comités voor veiligheid en gezondheid.
- (4) Zo'n lantaarn bestond uit een reservoir, gevuld met carbied. Daarop vielen er druppels water, wat een mooi wit licht veroorzaakte.
- (5) Vooral in de grote industriële centra zoals Gent of Brussel had de ACOD meer leden, maar globaal gezien was de verdeling ACOD-ACV ongeveer fifty-fifty, alhoewel het ACOD over het algemeen toch wel lichtjes overwegend was.
- (6) Af en toe mengden Marcel Van Maele of Mevrouw Versmessen zich in het gesprek.
- (7) Bij stoomlocomotieven moest men regelmatig water bijvullen aan een kraan en ook het vuur kuisen om een zuiver vuur te hebben. Daartoe moest de afval (de *cenders*) er uit. Maar tussen die afval lagen er dikwijls niet helemaal verbrande resten : die *schrabielden* raapte men.