

# Van stoom naar stroom

Een historisch onderzoek naar de sociale gevolgen  
van de afschaffing van de stoomtractie bij de  
NMBS.

**Jasper Schouterden**

Masterproef aangeboden binnen de opleiding  
master in de geschiedenis

Promotor prof. dr. Jan De Graaf (promotor)

Academiejaar 2016-2017.

153336 tekens

## Inhoud

Dankwoord .....	2
Inleiding.....	3
1: De stoomtractie verdwijnt... En het personeel?.....	11
1.1 Het bestuur van de maatschappij .....	11
1.2 Besluit van beleid .....	21
2: Meningen en communicatie .....	23
2.1 Het standpunt en de communicatie van de spoorwegen .....	23
2.2 Het standpunt van de twee vakbonden.....	29
2.3 Het standpunt van het personeel zelf .....	42
3. België versus het buitenland.....	48
Conclusie .....	52
Bibliografie .....	56
Bronnen.....	56
Literatuur.....	57
Bijlagen .....	59
Interview Alex Baerts.....	59
Interview Roger Stouthuysen.....	71
Samenvatting.....	77

## Dankwoord

Graag zou ik voor het helpen met het tot stand komen van dit onderzoek enkele mensen willen bedanken zoals mijn begeleider Jan De Graaf, de mensen uit het NMBS Documentatiecentrum en in het speciaal meneer Jan Verhaeven en de vriendelijke mensen van de Werkgroep Spoorgeschiedenis waaronder de behulpzame Jef Van Olmen, de medewerkers bij het ACV-Transcom waaronder Piet Catry en de medewerkers van ACOD-Spoor. Ook absoluut meneer Roger Stouthuysen en meneer Alex Baerts voor het delen van hun kennis en ervaringen bij het spoor. Tot slot nog mijn ouders en vriendin in het schenken van morele steun, het aanhoren van mijn problemen bij het onderzoek en het nalezen van het eindproduct.

## Inleiding

**E**lektrische locomotieven zijn het snelst en het meest efficiënt, ze zijn bijna geluidloos maar duur en zien er erg massief uit. Als ze minder dan 290 km/u rijden is dat nogal een saaie bedoeling. Diesels halen amper 160 km/u, zien er ook massief uit en stinken nog op de koop toe, niet erg interessant dus. Stoomlocomotieven daarentegen zijn inefficiënt, vuil en met roet bedekt, spuwen rook de lucht in, hebben draaiende wielen, een snerpend fluitsignaal en in Noord-Amerika zelfs een galmende bel. Stoomlocomotieven zijn dus [...] het leukste.<sup>1</sup>

Stoomlocomotieven hebben een magisch effect op mensen. Deze grote stalen kolossen van het spoor hebben de economie van vele landen mee helpen aandrijven, vaak tot in de jaren 60. In sommige landen zelfs tot in de jaren 70 of 80. Maar modernere vormen van techniek zoals de diesel- en elektrische motor zorgden ervoor dat de stoomlocomotief langzaam maar zeker vanaf het midden van de twintigste eeuw werd uitgerangeerd ten voordele van deze andere tractiemiddelen. Verbind dit met de hoge exploitatiekosten en het lager rendement van personeel en het lijkt niet meer dan logisch dat de stoomlocomotief uit het dagdagelijkse spoorwegbeeld is verdwenen. In 2016 was het 50 jaar geleden dat deze markante vorm van vervoer in België voor de laatste keer een personentrein trok. Dit vormt dan ook een mooie gelegenheid om de geschiedenis omtrent het einde van deze machines eens te bekijken.

In België was de afschaffing van de stoomlocomotief compleet tegen 1967.<sup>2</sup> Al in 1935 werd de eerste elektrische spoorlijn in het land geopend tussen Brussel en Antwerpen. Sinds dat moment werden er al snel plannen gemaakt voor een elektrificatie van de belangrijkste assen van het net, maar de oorlog belette de uitvoering hiervan. Na de vijandelijkheden werd aan de hand van de bevindingen van een onderzoekscommissie langzaam het net onder de draad gebracht en de stoomlocomotief werd weggedreven.<sup>3</sup> De vooruitgang in de techniek van de diesellocomotief welke in grote mate op het net begon te verschijnen vanaf het midden van de jaren 50 versnelde het proces. Op 20 december 1966 reed de allerlaatste reguliere passagierstrein getrokken door een stoomlocomotief tussen Aat en Denderleeuw.<sup>4</sup> De machine in kwestie was locomotief 29.013, een machine die de sloophamer heeft overleefd en nog altijd af en toe van stal komt voor excursietreinen op het Belgische netwerk. Tot in 1967 bleef het echter mogelijk om een stoomlocomotief op het nationale net te zien rijden voor

---

<sup>1</sup> T., SAVIO, *The World's Great Railway Journeys*, Londen (2001), 10.

<sup>2</sup> P., DAMBLY, *Vapeur En Belgique . Tome 2 : De 1914 Aux Dernières Fumées* (Bruxelles Gérard Blanchard & Cie, 1994) 310.

<sup>3</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960: beleid en realiteit* (Bergen: TSP, 2009), 108.

<sup>4</sup> P., DAMBLY, *Onze onvergetelijke Stomers* (Brussel: Het spoor, 1968), 104.

reguliere goederendiensten. Met het Proces Verbaal van 29 maart 1967 was het echter allemaal voorbij. Door dit PV werden de laatste resterende stoomlocs van de NMBS op 20 april 1967 uit het register geschrapt. Dit is dus de officiële einddatum van de stoomtractie bij de NMBS.<sup>5</sup> Dit betekende ook het einde voor de beroepen van machinist op een stoomlocomotief, ook wel baanmachinist genoemd, en stoker. Ook andere beroepen verdwenen, zoals ketelbouwer, nachtstoker, en kolenlader. De beroepen rond de stoomlocomotief waren gevaarlijk, niet altijd erg populair en door de blootstelling aan smeerolie en kolenstof vaak ongezond.<sup>6</sup> Desalniettemin had de positie van stoker en zeker die van machinist een betrekkelijk hoog aanzien. De mannen waren trots op hun werk en er was kans om een carrière uit te bouwen. Binnen de rangen van machinisten en stokers was er een hiërarchie die beklommen kon worden. Beginnend als stoker op rangeerlocomotiefjes en eindigend in het beroep van machinist op de zware sneltreinen tussen Brussel en Luxemburg.<sup>7</sup>

Het einde van de stoomtractie bij de NMBS is een verhaal dat in de Belgische spoorwegliteratuur vaak aan bod komt en twee uitersten kent. Meestal wordt de bespreking beperkt tot die ene laatste rit in 1966, maar er bestaan ook uitgebreide studies naargelang de locatie van de laatste locomotieven zelf. Deze geven dan een overzicht van welke locomotieven, met dat bepaalde nummer, van dat bepaalde type, op die precieze plek buiten dienst werden gesteld.<sup>8</sup> Het verhaal van het personeel dat deze machines in beweging moest houden komt slechts zelden of maar zeer beknopt aan bod. Vaak is er maar een korte vermelding, zoals te lezen in *La Société nationale des chemins de fer belges 1945-1967* . XVI:

*Les dernières fumées seront emportées par le vent en 1967, mettant un point final à une époque glorieuse mais demandant une abnégation illimitée de la part du personnel de conduite et des agents en remise pour mettre ponctuellement la locomotive au départ du train.*<sup>9</sup>

Op deze manier ontstaat er echter een grote lacune in het verhaal van de Belgische spoorwegen. Het is voor te stellen dat de overgang ingrijpende veranderingen inhield voor het personeel. Machinisten moesten immers leren om met de nieuwe technologie om te gaan, locomotieven hadden nu maar één personeelslid nodig in plaats van twee, stokers waren niet meer nodig... Dit zijn zaken die zeker wat betreft het Belgische perspectief nog niet zijn onderzocht, en het is interessant om te kijken hoe de

---

<sup>5</sup> P., DAMBLY, *Vapeur En Belgique* . Tome 2, 310.

<sup>6</sup> H., SCAILLET, *J'étais Machiniste* (Liège Edition du GTF, 1994), p122-124.

<sup>7</sup> R., STOUTHUYSEN, persoonlijk interview, 8 maart 2017.

<sup>8</sup> M., HENNEQUIN, '50 jaar geleden: het einde van de stoomtractie bij de NMBS', *Op de Baan*, 136 (2016), 44-59.

<sup>9</sup> J., VANDENBERGHEN, *La Société Nationale Des Chemins de Fer Belges 1945-1967* . XVI (Bruxelles SNCB, 1991), 7.

NMBS dit heeft aangepakt, zeker aangezien studies van de Britse en Amerikaanse spoorwegen aantonen dat deze overgang niet altijd even vlot is verlopen.

Over de sociale geschiedenis van de spoorwegen is er nog niet veel gepubliceerd. Het belangrijkste werk is zonder twijfel *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*.<sup>10</sup> Vooral de hoofdstukken geschreven door Dirk Luyten en Erik Geerkens focusten zich meer op de werknemers. Deze auteurs schreven respectievelijk over de NMBS als werkgever en de geschiedenis van de structuren en organisatie van de nationale maatschappij. De relatie tussen de vakbonden en het bestuur wordt hier voluit uit de doeken gedaan evenals de reorganisaties die het bedrijf heeft doorgemaakt. Stakingen en sociale problemen waren de NMBS namelijk niet vreemd, al kwamen ze na de Tweede Wereldoorlog minder voor. Voorbeelden van problemen zijn de pensioenenkwestie en het personeelsstatuut dat vele voordelen opleverde voor het spoorpersoneel. De Maatschappij zat namelijk al sinds haar oprichting in 1926 met een personeelsoverschot en een schuldenlast. Door de grote concurrentie van het wegverkeer was een verhoging van vervoerstarieven uit den boze, en moest er dus bespaard worden op andere zaken zoals sociale zekerheid en de vroege pensioenen. De vakbonden wantrouwden dit en vreesden voor het verlies van hun statuut. Dit statuut was vergelijkbaar met dat van een ambtenaar en verzekerde onder andere de plaats van de vakbonden binnen de paritaire commissie. Ook andere kwesties zoals uitbesteding en privatisering vormden reden voor protest. De privatisering van het stukgoederenvervoer was bijvoorbeeld een controversiële zaak die voor de vakbonden moeilijk te verteren was.<sup>11</sup> Deze reorganisatie was een gevolg van de moderniseringsplannen van Verkeersminister Paul Willem Segers en gebeurde op hetzelfde moment als de omschakeling van stoom naar moderne tractie. Deze transitie komt ook aan bod in het werk zij het in mondjesmaat, het sociale aspect van deze kwestie al bijna helemaal niet. De lacune die hiermee ontstaat in de sociale geschiedenis van de spoorwegen is een van de redenen van dit onderzoek.

Wanneer de kwestie dan wel aan bod komt dan spreekt de literatuur elkaar tegen. De omschakeling van stoom naar de moderne tractievormen vond plaats gedurende de periode 1945-1967. Voor deze periode bestaan er aparte geschiedeniswerken van de hand van Jacques Peeters: *Het Openbaar vervoer in België 1945 - 1960: beleid en realiteit* en *Openbaar vervoer in België 1960-1970: de sombere jaren*.<sup>12</sup> Deze werken gaan niet enkel over de Belgische spoorwegen, maar over de hele vervoerssector uit die periode. Peeters bespreekt het beleid van de verschillende regeringen in die periode en concludeert dat in ons land het openbaar vervoer niet dezelfde kansen kreeg aangeboden als het

---

<sup>10</sup> B., VAN DER HERTEN, M., VAN MEERTEN, G., VERBEURGT, *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS* (Leuven: Universitaire pers Leuven, 2001).

<sup>11</sup> Ibid., 255.

<sup>12</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960: beleid en realiteit* (Bergen: TSP, 2009); PEETERS, *Openbaar vervoer in België 1960-1970*.

wegverkeer. Door de opkomst van een sterke petroleumindustrie en de algemene gevoelens bij zowel politici als de bevolking ontstond er een mentaliteit dat de spoorwegen verouderd waren, inefficiënt en op financieel vlak een bodemloze put. Enkelen geloofden dat de spoorwegen volledig verdwenen zouden zijn tegen het jaar 2000.<sup>13</sup> In dit kader past ook de vernieuwing van de tractie, aangezien deze voor een imagoverbetering moest zorgen. Het interessante is echter het feit dat Peeters wél de sociale effecten van het einde van de stoomtractie bespreekt, zei het zeer beperkt. Hij zegt vrij expliciet dat deze overgang bij sommige personeelsleden bezorgdheid opriep.<sup>14</sup> Het is echter onduidelijk of de vakbonden deze bezorgdheid deelden. Een ander werk over de geschiedenis van de Belgische stoomtractie zei dan weer dat deze overgang een van de meest succesvolle overschakelingen van de NMBS was.<sup>15</sup> Er is dus wel stof voor onderzoek. Ondanks de nuttige informatie die het werk van Peeters biedt is er echter wel een overduidelijke pro-spoor houding aanwezig die hij niet onder stoelen of banken steekt waarmee rekening moet worden gehouden bij het raadplegen van dit werk.

Het negatieve imago van de spoorwegen en de steeds toenemende voorsprong van het wegverkeer is ook merkbaar in andere historische werken. Zo ook in het algemene historisch werk rondom België in de jaren 1957-1973 van Marc Hooghe. Uit de enorme toename van de hoeveelheid personenwagens en de populariteit ervan is af te leiden dat gedurende de jaren 50 en 60 steeds meer mensen de trein links laten liggen ten voordele van het individuele transportmiddel.<sup>16</sup> Peeters haalde dit aspect al aan in zijn boeken, maar ook in andere werken is het duidelijk welke evolutie het vervoer in België meemaakte. Zo ook in het werk *Bij leven en welzijn* dat de twintigste eeuw in beeld poogt te brengen voor het bredere publiek: de overheid investeerde massaal in de aanleg van snelwegen en autostrades. De spoorwegen kregen wel geld, al was het vooral bedoeld om haar schulden mee te betalen.<sup>17</sup> Desalniettemin pogde de NMBS steeds om klanten terug te lokken naar de trein. De voltooiing van de Noord-Zuidverbinding door Brussel in 1952 was hierin een belangrijke stap. Marc Reynebeau vermeldt in zijn werk *De eeuw van België* dat het land zich voorbereidde op een mobiele toekomst. Volgens hem hunkerde de bevolking en de economie naar snelle en soepele verkeersmiddelen.<sup>18</sup> De spoorverbinding in het hart van Brussel was hier een belangrijke innovatie voor.

---

<sup>13</sup> J., PEETERS, *Openbaar vervoer in België 1960-1970*, 20.

<sup>14</sup> Ibid., 101.

<sup>15</sup> P., DAMBLY, *Vapeur En Belgique . Tome 2 : De 1914 Aux Dernières Fumées* (Bruxelles Gérard Blanchard & Cie, 1994), 345.

<sup>16</sup> M., HOOGHE, A., JOORIS, P., GUNST, *Golden sixties: België in de jaren 60 1958-1973* (Brussel: ASLK Algemene Spaar en Lijfrentekas, 1999), 26–29.

<sup>17</sup> M-W., WILSSENS, J. ROBERT, *Bij leven en welzijn: een eeuw dagelijks leven in België* (Tielt: Lannoo, 1999), 140.

<sup>18</sup> M., REYNEBEAU, J., ROBERT, *De eeuw van België*, Eerste en tweede druk (Tielt: Lannoo, 1999).

In tegenstelling tot België zijn de sociale gevolgen van het einde van de stoomtrein in andere landen wel al actief onderzocht, zoals in het Verenigd Koninkrijk.<sup>19</sup> De vakbonden in het VK waren gedurende de naoorlogse periode zeer actief, en stakingen kwamen geregeld voor. Ook hier was een shift bezig van stoomlocomotieven naar diesel- en elektrische tractie. Hier zorgde deze kwestie echter regelmatig voor problemen, de vakbonden van het rijdend personeel stonden zeer sterk en vooral stokers vreesden voor hun baan. De gemoederen werden tijdelijk gekalmeerd met de Manning Agreement van 1957 dat akkoord ging met éénmansbediening in de nieuwe diesels in ruil voor een hoger loon. In de Verenigde Staten was er al vroeger bezorgdheid bij het locomotiefpersoneel in verband met hun baan. De rangen van stokers en machinisten werden al in de jaren 20 en 30 uitgedund door het introduceren van nieuwere en grotere (stoom)locomotieven, die makkelijk het werk van twee of zelfs drie oudere locomotieven konden doen. Al in deze vroege periode waren de verschillende vakbonden in de VS aan het lobbyen voor wetten wat betreft een minimum aan personeel dat verplicht op elke trein aanwezig moest zijn, los van lengte of gewicht. Ze slaagden erin om in vele staten een *full crew law* door te voeren die voorschreef dat elke locomotief een minimumploeg van twee personen aan boord moest hebben. Deze wetten bleven van kracht lang nadat de overgang van stoom naar diesel had plaatsgevonden. De vakbonden waren hier actiever dan in België en het VK, waarschijnlijk omdat deze geen medezeggenschap hadden in het bestuur van de verschillende privémaatschappijen.

Vanuit deze literatuurstudie is het duidelijk dat er zeker nog ruimte is voor onderzoek en dat er enkele vragen in België nog niet eerder werden gesteld, ondanks dat onderzoek in het buitenland heeft aangetoond dat dit wel degelijk een interessante en bewogen periode was voor het spoorwegpersoneel. De vragen die dit onderzoek wil proberen op te lossen zijn dan ook: hoe is de overgang van de stoomtractie naar de diesel- en elektrische locomotieven verlopen in België? Welke maatregelen heeft de NMBS ondernomen om haar personeel te onderwijzen in het bestuur van deze nieuwe locomotieven? Kregen machinisten en stokers dezelfde kansen aangeboden? Deze studie wil ook blootleggen wat de standpunten van de twee spoorvakbonden waren ten opzichte van deze kwestie. Deze organisaties waren het *Christelijk Syndicaat van het Personeel van Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen, Zeewezen, Luchtvaart en NIR*, kortweg S.P.T.T.Z.L., en het socialistische *ACOD-Spoor*. Voor de leesbaarheid zal naar deze organisaties worden verwezen als de christelijke en socialistische vakbond. Ook wordt er een poging ondernomen om de mening van het personeel zelf te ontdekken. Wat dachten de machinisten en stokers zelf? Hadden ze twijfels over hun

---

<sup>19</sup> J.W., SCHRAMM, *Out of Steam: Dieselization and American Railroad, 1920-1960* (Lehigh University Press, 2010) 248-263; T.R. GOURVISH, N. BLAKE, *British Railways 1948-73: A Business History* (Cambridge University Press, 1986).



loopbaan en toekomst bij de spoorwegen of angst om een lager statuut te krijgen? Op welke manier verschilde de overgang in België met die in de VS en het Verenigd Koninkrijk?

Voor dit onderzoek is een grote verscheidenheid aan bronnenmateriaal gebruikt. NMBS-documenten, (vakbonds)kranten, congresverslagen... Ook interviews met voormalig spoorpersoneel vormden een nuttige bron van informatie. Voor een onderzoek aangaande de Belgische spoorwegen zijn documenten afkomstig van de NMBS natuurlijk onvermijdbaar. Voor deze studie zijn documenten van de Raad van Beheer aan bod gekomen, maar ook verslagen van de Nationale Paritaire Commissie en het dossier uit 1947 aangaande de elektrificatie van het Belgische net. Veel van deze bronnen zijn terug te vinden in het NMBS Documentatiecentrum maar jammer genoeg niet allemaal. Zo doken de documenten van de Paritaire Commissie pas op na een intensieve zoektocht op het kantoor van de huidige christelijke vakbond, het ACV-Transcom. De documenten van de Raad van Beheer zijn een kleurrijke mix van documenten, gaande van de bestellingen van nieuwe voorraden brandstof voor de locomotieven, tot wagentellingen en plannen voor de toekomst van de maatschappij. Wat betreft het sociale aspect van de spoorwegen zijn deze echter nogal povertjes. Waar ze wel nuttig voor zijn is een compleet overzicht van de vooruitgang van de elektrificatie en de aanschaf van diesellocomotieven. Ondanks dat deze bronnen dus niet veel hebben opgeleverd over het personeelsaspect, vormden ze wel een goede leidraad voor het uittekenen van een tijdlijn wat betreft de modernisatie van het spoornet.

De verslagen van de Nationale Paritaire Commissie zijn documenten waar uitgebreid uit de doeken wordt gedaan hoe de maatschappij haar personeelszaken aanpakt. Deze commissie is samengesteld uit zowel leden van de Raad van Bestuur, vakbondsvertegenwoordigers en de verkeersminister. Jammer genoeg komen vakbondssentimenten hier maar zeer weinig in voor, maar daar waren andere documenten gelukkig geschikter voor. Maar net zoals de documenten van de Raad van Beheer waren deze verslagen een heel nuttig hulpmiddel voor het uitstippelen van een tijdlijn. De verslagen van de Paritaire Commissie tonen aan wat het lot was van de vele stokers en machinisten van de NMBS en hoe hun toekomst eruit zag in een wereld waar de stoomtrein tot het verleden werd beschouwd. Deze documenten tonen de evolutie aan van het beleid van de maatschappij ten opzichte van het personeel. Vooral in het eerste deel komen deze documenten vaak aan bod.

Ook het personeelsblad *Het spoor* werd geraadpleegd, uitgegeven door de maatschappij zelf. Dit blad verscheen elke maand vanaf het jaar 1956 en is een belangrijke bron van informatie naar de spoorarbeiders toe aangaande modernisering en allerlei nieuwtjes over de NMBS. Het was de eerste keer dat er bij de maatschappij op regelmatige basis een tijdschrift voor het personeel werd uitgegeven. Bij het raadplegen van het document moet wel in het achterhoofd worden gehouden dat

dit waarschijnlijk niet altijd de mening van het personeel zou kunnen weergeven. Het is een document uitgegeven door de maatschappij voor haarwerknemers. Zo komen vakbondskwesties ook maar weinig tot helemaal niet aan bod in dit blad en is er geen regelmatige sectie voor lezersbrieven.

Om de vakbondsmening te kunnen achterhalen werd er een beroep gedaan op de kranten die ze zelf publiceerden naar hun achterban toe. Voor de socialistische vakbond is dit de krant *De tribune* die kan worden geraadpleegd in het AMSAB te Gent. De krant van de christelijke vakbond, *De rechte lijn*, werd dan weer ingekeken op het kantoor van de huidige christelijke spoorvakbond te Brussel. Deze krant werd speciaal gepubliceerd voor de spoorsector van de christelijke vakbond maar bevatte ook katernen gericht op het personeel van het onderwijs, de zeemacht, de radio en telefonie. Voor dit onderzoek is natuurlijk enkel het gedeelte bedoeld voor het spoorwegpersoneel nuttig. Ook voor de socialistische vakbond gaat het tweemaandelijks blad dat ze publiceerde voor haar leden, *De Tribune van het spoor*, essentieel zijn om haar standpunt te achterhalen. Bij het doornemen van beide kranten werd er speciaal aandacht geschonken aan artikels over het rijdend personeel, aangaande de elektrificatie of de diesellocomotieven, verslaggeving van de vergaderingen of beslissingen van de paritaire commissie. Op deze manier zal er hopelijk een beter beeld kunnen worden gevormd over de mening van de twee vakbonden en de evolutie die deze hebben meegemaakt gedurende de naoorlogse periode waarin de stoomlocomotief nog over het netwerk reed. Wat een mogelijk probleem kon zijn is echter dat de stukken in deze krant zo gefilterd zijn dat ze de mening van de vakbondstop zullen laten doorschijnen en dat de modale (spoor)arbeider niet aan het woord werd gelaten.

De mening van de vakbondstop is belangrijk en een integraal deel van het onderzoek, maar het blijft belangrijk natuurlijk om de opinie van de leden zelf te ontdekken. Het ideaalbeeld zou zijn als er in deze blaadjes dan ook, door middel van de publicatie van brieven bijvoorbeeld, de mening van het personeel zelf kan worden ingekeken. Al moet ook hier weer rekening worden gehouden dat deze mogelijk gefilterd zouden kunnen zijn in opdracht van de uitgever. Jammer genoeg bleek dit voor de weinige lezersbrieven inderdaad het geval. Daarom dat voor de opinie van het spoorpersoneel zelf mondelinge bronnen werden geconsulteerd. Voor deze thesis werden twee voormalige spoorwegarbeiders geïnterviewd. Alex Baerts was de atelierverschaffer in de werkplaatsen van Leuven en Hasselt, en Roger Stouthuysen was rangeermachinist gestationeerd in het voormalige depot van Antwerpen-Dam. Het is belangrijk om erbij te vermelden dat beide werknemers in dienst zijn gekomen in de vroege jaren zeventig, enkele jaren na het einde van de stoomtractie. Zelf hebben ze dus niet meer dienst gedaan als machinist of stoker. Wel hebben ze gedurende hun eerste jaren veelvuldig contact gehad met voormalig stoompersoneel dat de overstap heeft gemaakt of elders binnen het bedrijf aan het werk was. Dit is dus informatie uit de tweede hand, en niet meer de directe

standpunten van de machinisten en stokers zelf. Dit is echter een noodzakelijk kwaad aangezien informatie uit de eerste hand 50 jaar na het einde van de stoomtractie nog amper te vinden is. Maar buiten deze interviews Waren er nog enkele plekken waar nuttige informatie uit te halen was in verband met de mening van het personeel zelf. Bijvoorbeeld enkele bewaard gebleven verslagen van vergaderingen van een subgroep van ACOD-Spoor waar alleen machinisten, stokers en bestuurders inzaten. Veel is er niet bewaard gebleven van deze vergaderingen en het is onduidelijk of er bij de christelijke partij eenzelfde systeem was waar iets is van overgebleven. Desalniettemin bieden deze documenten een blik op de zorgen die de machinisten, stokers en elektrische bestuurders gedurende de jaren 40 hadden, de periode wanneer de elektrificatie met rasse schreden werd doorgevoerd.

Na het verzamelen van deze bronnen is het natuurlijk nog nodig om deze correct te gebruiken in functie van de onderzoeksvraag. Voor deze thesis is de beste methode een comparatieve discoursanalyse. Het is nodig om te zien op welke manier er over het einde van de stoomtractie wordt gesproken door zowel het bestuur, de vakbondsleidingen en het personeel zelf. Op die manier is het mogelijk om de verschillende meningen te vergelijken en te zien waar er mogelijk verschillen zijn. Ook voor de mogelijke mondelinge bronnen lijkt dit de meest nuttige methode. Het discours vormt de belangrijkste manier om te achterhalen wat de gedachten zijn achter degenen die de bronnen hebben opgesteld. Welke woordenschat hebben ze gebruikt? Is de manier waarop ze over de omschakeling spreken positief of eerder negatief. Is er ook een verschil tussen de manier waarop de vakbond en het rijdend personeel zelf over de omschakeling spreekt? En is er tenslotte een verschil tussen het discours van de stokers en de machinisten? De mondelinge bronnen moeten op dezelfde kritische manier moeten worden bekeken en worden het best vergeleken met de andere documenten om juiste informatie te vergaren.

Het eerste deel van het onderzoek zal zich richten op het beleid zelf. De verschillende stappen ondernomen door de NMBS wat betreft de herscholing en herpositionering zal stap voor stap worden besproken. Dit zal ook aantonen of er bepaalde groepen personeel, zoals stokers en machinisten met een lager statuut, misschien benadeeld werden voor wat betreft deze hele overgang. Het tweede deel bekijkt dan weer de verschillende meningen en standpunten. Zowel de communicatie van de NMBS zelf naar haar personeel als de meningen van de twee grote vakbonden zullen worden onderzocht aan de hand van hun publicaties. De mening van het personeel zelf zal ook worden bekeken al was dit door een gebrek aan bronnen niet heel erg makkelijk. Dit stuk zal dat ook jammer genoeg niet zeer uitgebreid zijn. In het derde en laatste deel wordt de overgang in België vergeleken met de overgang in andere landen, namelijk de twee landen die al eerder bestudeerd werden: het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Er wordt ook een poging gedaan om te achterhalen wat de reden voor de verschillen tussen deze landen en België kunnen zijn.

## 1: De stoomtractie verdwijnt... En het personeel?

In dit deel van het onderzoek wordt het beleid van de NMBS ten opzichte van haar personeel wat betreft het einde van de stoomtrein beter bekeken. Er wordt dieper ingegaan op de paritaire commissie en haar werking, ook het speciale statuut van de spoorman komt aan bod. Het is de bedoeling om het officiële beleid van de NMBS omtrent de herscholing van haar stokers en stoommachinisten hier te reconstrueren en te schetsen aan de hand van de bronnen van de paritaire commissie. Bij de spoorwegen gebeurt niets namelijk van dag op dag, anders zouden in het ergste geval de treinen tot een piepende stilstand komen. Grote veranderingen werden en worden nog steeds geleidelijk doorgevoerd, en dus ook de kwestie van de herbenutting van het personeel dat werd afgedankt door het einde van de stoomtractie.

### 1.1 Het bestuur van de maatschappij

Het dagelijks bestuur van de maatschappij werd door de verkeersminister overgelaten aan de Raad van Beheer. Deze Raad deed praktisch alles. Ze maakte beslissingen met betrekking tot onder andere de begroting, het beleid, bestellingen van brandstof, tarieven en materieeltellingen. Binnen deze Raad kregen de christelijke en socialistische vakbonden drie zetels.<sup>20</sup> Dit was al zo sinds de oprichting van de NMBS in 1926, de maatschappij was namelijk het eerste bedrijf in België waar het personeel mee zeggenschap kreeg in het bestuur van het bedrijf en was hiermee in die tijd een pionier op vlak van sociale voorzieningen. In de rest van het land kwam deze trend van corporatistisch medebeheer pas echt op gang in de naoorlogs periode.<sup>21</sup> Naast deze Raad van Beheer zijn er ook nog de Nationale en Gewestelijke Paritaire Commissies. Voor dit onderzoek is enkel de Nationale Paritaire Commissie onderzocht, hier wordt voortaan verder in de tekst regelmatig naar verwezen als de NPC. De NPC had de bevoegdheid omtrent zaken zoals het personeelsstatuut. Ook andere zaken aangaande personeelsbelangen werden overlegd. Op deze manier fungeerde de commissie als een adviesorgaan voor de Raad van Beheer (RvB), al had ze wel degelijk ook beheerrechten. Dit maakte het een belangrijke speler waar rekening mee moest worden gehouden binnen het bestuur van de maatschappij. Het is in de NPC dat de vakbonden en bestuur van de NMBS akkoorden moeten sluiten omtrent de personeelszaken, maar het opstellen van deze documenten gebeurde in de paritaire subcommissie. Het is in deze commissie dat de grote discussies omtrent de personeelskwesties plaats vonden. Zij waren verantwoordelijk voor het opstellen van het beleid, de NPC moest er alleen maar over vergaderen en deze goedkeuren.

---

<sup>20</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960*, 56.

<sup>21</sup> E., GERARD, J., BLANCKE, L., VINTS, *De christelijke arbeidersbeweging in België*, 1ste ed.; vormingsed., KADOC-studies 11 (Leuven: Universitaire pers Leuven, 1991), 267.

Het personeelsstatuut van de NMBS-werknemers is al vaak een heikel punt van discussie geweest tussen de vakbonden en het bestuur van de maatschappij en kan makkelijk het onderwerp vormen van een geheel eigen onderzoek. Deze studie gaat er dan maar ook zeer beknopt op ingaan om de lezer een korte introductie te geven wat betreft de positie van de spoor mannen in vergelijking met arbeiders in de private sector. Dit is ook wenselijk om aan te tonen hoe dit statuut invloed had op de herbenutting van voormalig stoompersoneel. Het statuut werd vastgelegd in 1926 bij de overgang van de Staatsspoorwegen naar de toen pas opgerichte NMBS en bestaat nog steeds, zij het in aangepaste, gerelaxte vorm. Dit statuut zorgt ervoor dat de spoorwegaarbeiders op ongeveer hetzelfde niveau staan als ambtenaars, wat het zeer moeilijk maakt om deze af te vloeien.<sup>22</sup> Massale ontslagen waren hierdoor niet mogelijk, het uitdunnen van personeel kon maar door enkele selectieve methodes: afvloeiing door pensionering, herbenutting, een wervingsstop of het 'afdanken' van tijdelijk personeel zoals dat werd genoemd. Spoorwegpersoneel was namelijk onderverdeeld in meerdere categorieën, waaronder tijdelijken en vast benoemden ofwel statutairen. Statutairen genoten alle voordelen van het vast personeelsstatuut, waaronder sociale bescherming en voordelen. Ze waren wel moeilijk te ontslaan in geval van onbekwaamheid wat de NMBS een nadeel opleverde in vergelijking met andere transportvervoerders. Het voordeel voor tijdelijken in het oog van de NMBS was dat deze makkelijk te herbenutten waren in andere taken indien noodzakelijk en een buffer vormden in het personeelsbestand dat makkelijker uit te dunnen was.<sup>23</sup> Het is belangrijk om te weten dat vanaf het jaar 1949, met de hervormingsplannen van Segers, een grote aanwervingsstop werd aangehouden voor het exploitatiepersoneel om de effectieven uit te dunnen.<sup>24</sup>

Dit heeft belang voor het einde van de stoomtractie. Vanwege hun speciaal statuut was de NMBS verplicht om vast benoemd personeel zoals stokers en machinisten een andere functie te geven indien hun positie werd afgeschaft. De eerste elektrische trein in België reed in 1935, vanaf dat moment had de NMBS al plannen om een deel van het net onder de draad te brengen. Maar de oorlog gooide roet in het eten. De opgelopen schade was echter een mooie aangelegenheid om een veel groter dan aanvankelijk gepland deel van de hoofdassen te elektrificeren wat ook werd aangetoond door een onderzoekscommissie en werd goedgekeurd door het parlement.<sup>25</sup> Dit zou dus een sterke toename van het aantal bestuurders op elektrische treinen betekenen. Al in het document van de onderzoekscommissie uit 1947 is te lezen dat de NMBS van plan was rekening te houden met het lot van de baanmachinisten en stokers:

---

<sup>22</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960*, 67.

<sup>23</sup> B., VAN DER HERTEN et al., *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS* (Leuven: Universitaire pers Leuven, 2001), 286.

<sup>24</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960*, 67.

<sup>25</sup> *Ibid.*, 107-109.

*Er zal getracht worden alle elektrische-treinbestuurders aan te werven uit de bestaande stokers- en machinistenkaders. Al het mogelijke zal gedaan worden om de opleiding van de jonge krachten zooveel mogelijk te volmaken en hen in hun nieuw werk in te wijden. Deze inwijding zal verscheiden jaren vergen en wordt van nu af begonnen.*

*[...]Wat de overtollige effectieven betreft, deze zullen geleidelijk worden opgeslorpt doordat er in de werkplaatsen en diensten van de Maatschappij normaal plaatsen openvallen.<sup>26</sup>*

Deze tekst geeft dus aan dat het toch de bedoeling was om aan een relatief stabiele regelmaat zowel baanmachinisten als stokers aan het werk te stellen aan de elektrische tractie. Ook al in de Raad van Beheer werd er aandacht geschonken aan de toekomst van de stokers en baanmachinisten zoals blijkt uit het verlag van de vergadering van 12 juli 1946. Gedurende deze vergadering werd de vooruitgang van de elektrificatie besproken, maar er werd ook voorgesteld om een commissie op te richten die zich zou buigen over de noodzaak om personeel om te scholen naar de nieuwe tractiemiddelen.<sup>27</sup> Over dit voorstel is er verder in de documenten van de Raad van Beheer niets meer terug te vinden, maar het is goed mogelijk dat het hier boven geciteerde blokje tekst aangaande het sociale aspect van de elektrificatie het resultaat was van dit voorstel. In de paritaire commissie kwam de kwestie van herscholing en herbenutting steeds vaker aan bod vanaf het jaar 1950. In het verslag van de vergadering van de NPC op 1 april 1950 is er meer uitleg te vinden over wat de betrekking van bestuurder van elektrische treinen inhield en hoe dit voor baanmachinisten een gevolg had. De betrekking was vooral bedoeld voor de baanmachinisten die de overstap naar de nieuwe treinen maakten.<sup>28</sup> Voor deze groep was de herscholing op dat moment nog optioneel maar degenen die ze wilden maken zouden voorrang moeten krijgen op ander personeel. Blijkbaar hadden een aantal bestuurders van dieselmotorwagens, geïntroduceerd bij de NMBS in de jaren 30, ook interesse in deze baan. De machinisten kregen dus de keuze voorgelegd om te rijden op de nieuwe treinen en wie geïnteresseerd was kreeg voorrang. Over de stokers was er op dit moment echter nog geen sprake in de NPC, ondanks dat deze aan bod kwamen in het rapport van de onderzoekscommissie van de elektrificatie drie jaar eerder.

Toch blijkt dat deze categorie niet vergeten werd. Een artikel van de socialistische vakbondskrant *De tribune* uit 1950 toont aan dat zowel machinisten als stokers die wensten de theorielessen omtrent de dieseltractie te volgen daar toe de mogelijkheid kregen, mits ze een aanvraag indienden en

---

<sup>26</sup> Archief NMBS, Brussel, 'Electrificatie van 1500 km spoorlijnen', in *Nationale Commissie voor de Electrificatie van de Belgische Spoorwegen*, 17.

<sup>27</sup> Kantoor HR Rail NMBS, Brussel, 'Vergadering van 12 juli 1946', in *Raad van Beheer* (12 juli 1946), 131.

<sup>28</sup> Archief ACV-Transcom, Brussel, 'Optie voor de betrekking van elektrische-treinbestuurder', in *Nationale Paritaire Commissie* (1 april 1950), 43/2.

toestemming kregen van hun chef.<sup>29</sup> Maar voor de stokers bleef het echter bij theorielessen, ze kregen geen kans om onmiddellijk examen af te leggen tot bestuurder dieseltractie. De meeste stokers moesten eerst slagen voor het examen baanmachinist alvorens ze konden beginnen aan de opleiding tot bestuurder. Ze moesten dus eerst het traditionele hiërarchische systeem door. Voor wat betreft de elektrische tractie vormde dit minder een probleem. Twee jaar eerder in 1948 publiceerde *De tribune* de nieuwe bepaling van de Dienst Materieel en Aankopen aangaande de herscholing van stoompersoneel naar de elektrische tractie.<sup>30</sup> Deze dienst hield zich bezig met onder andere het tractiepersoneel en de werkplaatsen bij de NMBS.<sup>31</sup> Uit het artikel valt op te maken dat stokers wel in staat waren om deel te nemen aan het examen van elektrische treinbestuurder, maar dan alleen indien er posten overbleven die niet door omgeschoolde machinisten konden worden opgevuld. Zo stonden de stokers dus ondanks de rechtstreekse mogelijkheid om bestuurder te worden toch nog in tweede rang na de machinisten. Maar dit was niet het enige waarop de stokers hoefden te hopen. Een artikel uit de christelijke vakbondskrant *De rechte lijn* toont aan dat ook een job in de werkplaats open lag, namelijk een opleiding tot elektricien.<sup>32</sup> Het gebeurde blijkbaar wel vaker dat stokers in de werkplaats te werk werden gezet. Dit bleef een courante praktijk tot na het einde van de stoomtractie.<sup>33</sup>

Voor de elektrische treinbestuurder was de zaak dan ook al tijdelijk geregeld, maar vanaf 1954 begonnen de diesellocomotieven te verschijnen op het Belgische netwerk. Al vroeger echter werd dieselisatie gezien als een mogelijke optie voor het vervangen van de stoomtractie. De aankoop van kleine motorwagens in de jaren dertig ter vervanging van stoomtreinen op lokale lijnen met weinig verkeer is hier een voorbeeld van.<sup>34</sup> Maar dat de kwestie van grote diesellocomotieven anders lag kan worden gelezen in een verslag van een vergadering van de Raad van Beheer uit 1952: elektrificatie is een dure optie, en kon pas in de komende jaren relatief langzaam worden uitgerold. Vooral op de economisch belangrijke lijnen naar Luxemburg bleek dit een probleem. Diesellocomotieven konden snel worden aangeschaft, maar moesten dan wel gebruik maken van een 'vreemde' brandstof, hetgeen de spoorwegen afhankelijk maakte voor buitenlandse importeurs wat niet het geval was bij elektrificatie<sup>35</sup>. Daar kon volgens het originele plan gebruik worden gemaakt van elektriciteit opgewekt in centrales door middel van Belgische steenkolen. In september 1953 werd de knoop doorgemaakt en

---

<sup>29</sup> 'Voor het rijdend personeel M.A.', *De tribune* (10 januari 1950), 2.

<sup>30</sup> 'Vorming van het personeel van de dienst M.A.' *De tribune* (25 juli 1948), 1.

<sup>31</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960*, 57.

<sup>32</sup> 'Machinisten, Stokers, Zittend personeel van Dienst M en de Elektrificatie Opgepast!', *De rechte lijn* (1 augustus 1948), 2.

<sup>33</sup> A., BAERTS, persoonlijk interview, 15 maart 2017.

<sup>34</sup> VAN DER HERTEN et al., *Sporen in België*, 373-376.

<sup>35</sup> Kantoor HR Rail NMBS, 'Vergadering van 12 december 1952', in *Raad van Beheer* (12 december 1952), 43 - 59.

werd een bestelling geplaatst voor 95 diesellocomotieven voor de hoofdlijnen. Deze kwamen in dienst gedurende de jaren 1955-1956.<sup>36</sup>

Voordat de machines de baan op konden en werden geleverd was het al noodzakelijk om personeel op te leiden hoe ermee te kunnen omgaan. Zo werd in de NPC van 3 juli 1954 al een voorstel gedaan voor het creëren van een opleiding voor personeel van de dieseltractie. Dit zowel voor arbeiders op de rijdende dienst als degene aan het werk in de werkplaatsen.<sup>37</sup> Op dit moment werd nog bepaald dat de bestuurders voor de nieuwe diesellocomotieven gekozen zouden worden uit het machinistenbestand van de desbetreffende werkplaatsen en standplaatsen waar de nieuwe machines gestationeerd zouden worden. De machinisten volgden dan een speciale training van een bepaalde duur voor het leren omgaan met de nieuwe technieken. Ook hier was de opleiding nog maar beperkt tot het personeel dat al het statuut van machinist had bereikt in de depots die de nieuwe diesels gingen huisvesten of voor de bankwerkers in de bepaalde werkplaatsen. De stokers vielen dus uit de boot, maar het is belangrijk om rekening te nemen dat de stoomtractie toen nog steeds wijdverspreid was. Er was dus nog nood was aan personeel bekwaam in het stoken van stoomlocomotieven. Een maand later werd in de NPC een voorstel goedgekeurd om de toelatingsproeven voor stokers tot machinist op de stoomtractie te versoepelen vanwege 'het feit dat op de daartoe ingerichte wedstrijden onvoldoende uitslagen worden behaald.'<sup>38</sup> Mogelijk wou de maatschappij meer machinisten wou kunnen opleiden voor de dieseltractie, maar vanwege het hiërarchische systeem moesten de stokers eerst machinist worden alvorens ze de mogelijkheid hadden om met de nieuwe tractievormen om te kunnen gaan. Voor de machinisten daarentegen was er later nog een extra carrièremogelijkheid. Na jaren als machinist dienst te hebben gedaan was het normaal om te promoveren tot instructeur, om anderen op te leiden om te de treinen te besturen. In de vergadering van de paritaire commissie van 15 juli 1955 werd besloten om de positie van instructeur voor rijdend personeel op te delen in meerdere betrekkingen: dat wil zeggen dat de toekomstige instructeurs werden ingedeeld in een categorie: stoom-diesel, diesel of elektrisch. Wel werd er al besloten om geen instructeurs meer op te leiden bevoegd voor de stoomtractie alleen, aangezien het einde van deze tractievorm al werd geanticipeerd. Van wie instructeur op de diesel- of elektrische tractie wou worden werd logischerwijze wel verwacht ervaring te hebben met deze nieuwe soort locomotieven. Daarom werd er in 1958 een

---

<sup>36</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960*, 128.

<sup>37</sup> Archief ACV-Transcom, 'Opleiding van het personeel voor de dieseltractie', in *Nationale Paritaire Commissie* (3 juli 1954), 59/18.

<sup>38</sup> Archief ACV-Transcom, 'Voorwaarden van toelating tot de betrekking van machinist', in *Nationale Paritaire Commissie* (28 Augustus 1954), 60/12.



regel ingevoerd dat bestuurders die instructeur wilden worden minstens zes jaar met deze machines gereden moesten hebben alvorens ze anderen konden opleiden om er mee om te gaan.<sup>39</sup>

Gedurende het midden van de jaren 50 was het al duidelijk dat de stoomtractie in de nabije toekomst zou verdwijnen. Om de stokers een nieuwe positie te kunnen verschaffen lijkt het erop dat men deze groep met haast poogde te promoveren tot machinist door middel van het uitschrijven van toelatingsexamens. Maar dit leidde dan wel tot andere problemen aangezien de stoomtractie nog niet volledig was uitgestorven. In 1956 dreigde er een tekort aan stokers te ontstaan die op de nog overgebleven stoomlocomotieven konden worden ingezet. Dit probleem moest worden aangepakt, maar wetende dat de stoomtractie binnen een aantal jaren verleden tijd zou zijn was het noodzakelijk een nieuwe positie in het leven te roepen om het tekort op te vangen die, ook met de blik gericht op de toekomst, makkelijk te herbenutten zouden zijn in een andere positie. Om die reden werd in 1957 de positie van aspirant-machinist in het leven geroepen.<sup>40</sup> Aspirant-machinisten zouden in dienst worden gesteld als stokers, maar kregen al een speciale opleiding voor het vak van bestuurder op de dieseltractie. Indien dat nog niet genoeg personeel zou opleveren om de gaten in het stokersbestand op te vullen, dan zouden er tijdelijke arbeiders van de dienst Materieel en Aankopen worden ingezet in deze positie 'tot er nieuwe laureaten van een wedstrijd voor aspirant-machinist, aangeworven volgens strengere criteria dan de vroegere stokers, beschikbaar zijn.'. Deze groep arbeiders bezat niet hetzelfde statuut als het benoemde spoorwegpersoneel en kon dan ook makkelijk worden afgedankt.<sup>41</sup>

Dat de herscholing van machinisten niet altijd zonder problemen ging, dat valt af te leiden uit een document uit de commissievergadering in 1956. Tot dan toe werden de bestuurders voor de nieuwe diesel- en elektrische treinen nog genomen uit de bestaande poel stoommachinisten die gevraagd hadden om op de nieuwe treinen te rijden en deze te herscholen. Dit vanwege 'de bezorgdheid om de beschikbaar gekomen machinisten te werk te stellen'.<sup>42</sup> Het ligt natuurlijk voor de hand dat voor deze nieuwe machines een andere kennisvereiste dan voor de oude stoomlocomotieven noodzakelijk is, maar blijkbaar was het onder de knie krijgen van deze kennis problematisch voor sommige stoommachinisten:

*Alhoewel de vroegere machinisten welke met die nieuwe functies zijn belast, ijver en toewijding aan de dag leggen, is het wegens hun gebrek aan basiskennis – die bij hun aanwerving niet was*

---

<sup>39</sup> Archief ACV-Transcom, 'Indienstelling als aspirant-machinist', in *Nationale Paritaire Commissie* (18 december 1958), 71/8.

<sup>40</sup> Archief ACV-Transcom, 'Invoering van de betiteling aspirant-machinist', in *Nationale Paritaire Commissie* (9 maart 1957), 68/15.

<sup>41</sup> 'Aanwerving van arbeiders die als locomotiefstoker kunnen benuttigd worden', *De Tribune* (mei 1957), 7.

<sup>42</sup> Archief ACV-Transcom, 'Indienstneming van electriciens, aspirant-bestuurders, voor de baandieseltractie en elektrische tractie', in *Nationale Paritaire Commissie* (17 november 1956), 67/5.

*vereist – niet mogelijk er een korps van elite-bedienden van te maken die bekwaam zijn, met eigen middelen, hun voertuig bij geringe beschadigingen weer op gang te brengen.*<sup>43</sup>

De maatschappij besliste dan ook om snel een aantal personeelsleden op te leiden niet afkomstig uit de rangen van de machinisten die onmiddellijk met de nieuwe tractievoertuigen de baan op konden, de zogenaamde aspirant-bestuurders. De voorwaarden om deel te nemen aan die opleiding waren uitgelijnd in een bericht uit 1956 van de Directie van het Personeel en de Sociale Diensten.<sup>44</sup> Alle 'bedienden' van de maatschappij mochten deelnemen, dus ook stokers. Opvallend is dat de aspirant-bestuurders als deel van hun training zouden meerijden met bevoegde bestuurders op de diesel- en elektrische treinen. Zo was er bij wijze van spreken toch nog een soort van tweemansbediening op deze nieuwe locomotieven.

De NMBS maakte zich echter zorgen over haar ouder personeel. De normale leeftijd waarop een machinist op pensioen kon gaan was 55 jaar. Bij de vrijwillige machinisten die de overstap naar de nieuwe tractievormen wilden maken zaten blijkbaar ook heel wat oudere personeelsleden die deze leeftijd snel naderden. Daarom had de commissie besloten in 1957 dat personeel ouder dan 52 een verklaring moesten ondertekenen waarin ze beloofden minstens nog drie jaar met de nieuwe treinen te rijden alvorens ze hun pensioen aanvroegen. Dit om te voorkomen dat de maatschappij al te snel vervangers moest opleiden 'in een tempo dat nadelig is voor de goede werking van de diensten.'<sup>45</sup> Het is dit document uit 1957 dat de regels voor de opleiding tot bestuurder diesel- of elektrische tractie sterk verscherpte en aflijnde voor wat betreft de herscholing van voormalige stoomtreinmachinisten. Het bestaat uit twee teksten: de oude richtlijnen, en onmiddellijk daarnaast de nieuwe richtlijnen. Dit zodat het voor de lezer duidelijk is waar iets werd aangepast. Deze nieuwe richtlijnen includeerde een stuk meer maatregelen dan de oude. Zo werd verwacht dat de machinisten die de overstap maakten een hogere score op de examens behaalden dan vroeger. Ook moesten ze een nieuw, strenger medisch onderzoek ondergaan. De NPC had ook nog besloten dat bij een tekort aan kandidaten machinisten ook gedwongen konden worden tot een herscholing.<sup>46</sup> Ze werden dan geacht met de nieuwe machines te rijden tot een vrijwillige collega hun positie kon opvullen waarna zij zouden terugkeren naar de stoomtractie.

---

<sup>43</sup> Ibid.

<sup>44</sup> Archief NMBS, 'Bericht 6P Wedstrijd voor de indienstneming als elektricien aspirant-bestuurder, voor de baandieseltractie en de elektrische tractie', *Directie van het Personeel en de Sociale Diensten*, 1956.

<sup>45</sup> Archief ACV-Transcom, 'Wederbenutting bij de elektrische tractie en bij de dieseltractie van de machinisten der locomotiefdepots betrokken bij de elektrificatie en de dieselisatie', in *Nationale Paritaire Commissie* (17 september 1957), 69/14.

<sup>46</sup> Ibidem.

Wat later bleek echter dat het geneeskundig onderzoek voor bepaalde stoommachinisten een drempel zou zijn die moeilijk te overbruggen was. Het psychologische deel was een van de problemen. Op een stoomlocomotief ben je altijd met twee. Tenzij de machine speciaal is omgebouwd is dit het minieme aantal personeelsleden dat nodig is voor de goede werking ervan. Maar op de nieuwe locomotieven was dit geen vereiste meer. Daar was maar één personeelslid nodig om de zaak rijdend te houden. Het probleem was dat sommige machinisten hier niet goed mee om konden. Op de stoomlocomotieven had je als beveiliging een tweede paar ogen in de vorm van de stoker, op de nieuwe treinen had je een automatische waakinrichting dat van de bestuurder constante aandacht en concentratie vroeg. Meestal was dit in de vorm van een vloerpedaal dat om een bepaald aantal seconden moest worden losgelaten en terug ingedrukt. Nu was dit echter niet altijd een even gemakkelijke aanpassing voor bepaalde stoommachinisten en sommigen hadden het op psychologisch vlak moeilijk om alleen te rijden aangezien ze altijd gewend waren om een stoker bij zich te hebben.<sup>47</sup> Niet bij alle afgewezen machinisten was gezondheid de schuldige. Ook niet slagen op de verschillende proeven was een factor. Wie echter zakte voor de examens kreeg vanaf de jaren 60 terug een tweede kans aangeboden.<sup>48</sup> Aanvankelijk werden machinisten definitief afgewezen, maar later werd dus besloten deze opnieuw de mogelijkheid te geven om te schakelen naar de diesel- of elektrische tractie.

In het jaar 1960 begonnen de eerste bestuurders van diesel- en elektrische tractie binnen te stromen die volgens de nieuwe aanwerving van 1956 waren opgeleid. Dit zorgde echter bij ongerustheid bij de machinisten die vreesden dat hun kansen tot herscholing tot deze nieuwe posities in gevaar kwam.<sup>49</sup> De vakbonden vonden het dan ook nodig deze kwestie te bespreken binnen de NPC. Opvallend is dat de vakbondspers niet publiceerde over deze kwestie. Het bestuur van de NMBS benadrukte in de vergadering dat ze niet verplicht was om voorrang te verlenen aan machinisten voor de opleiding tot bestuurder diesel- of elektrische tractie. Ze had namelijk enkel en alleen de verplichting deze werk te verschaffen bij het in gedrang komen van hun huidige positie, namelijk baanmachinist. Een van de redenen waarom nu aparte bedienden werden opgeleid die niet afkomstig waren uit het effectief van machinisten was het feit dat er een tekort aan bevoegd stoompersoneel dreigde te ontstaan. Ook was de technologie van de nieuwe machines zo snel geëvolueerd dat de korte opleiding die baanmachinisten kregen niet meer voldeed om er mee om te kunnen gaan. De NMBS vond het beter om dan onmiddellijk personeel aan te nemen dat van dag een al vertrouwd werd gemaakt met deze locomotieven.

---

<sup>47</sup> R., STOUTHUYSEN, persoonlijk interview, 8 maart 2017.

<sup>48</sup> Archief ACV-Transcom, 'Bestuurders dieseltractie of elektrische tractie. Opleiding van de machinisten', in *Nationale Paritaire Commissie* (2 mei 1962), 75/2.

<sup>49</sup> Archief ACV-Transcom, 'Bestuurders elektrische tractie en dieseltractie voor de baandienst', in *Nationale Paritaire Commissie* (26 april 1960), 73/1.

Om beide partijen tevreden te houden werd er een overgangsmaatregel geïntroduceerd: de machinisten die al eerder hadden geopteerd om over te schakelen naar de diesel- of elektrische tractie konden dit nog steeds doen. Met uitzondering van deze groep zouden de posten van bestuurder echter bij voorrang worden opgevuld met aspirant-bestuurders. Indien dan nog niet alle posten van bestuurder bezet waren, konden stoommachinisten opteren om over te schakelen. In de toekomst zouden echter enkel nog machinisten worden toegelaten tot de opleiding indien er geen eerdere kandidaten meer waren, nieuwe locomotiefdepots geëlektrificeerd of 'gedieseliseerd' werden of er nieuwe types locomotieven werden aangewezen aan depots die al elektrische of diesellocomotieven hadden. Bij deze laatste twee voorwaarden zou wel voorrang worden verleend aan de machinisten die daar gestationeerd waren.

De voorgenoemde maatregel was deels zoals gezien in het leven geroepen omdat er een tekort aan baanmachinisten dreigde te ontstaan. In 1961 begon dit problematisch te worden.<sup>50</sup> Maar ook hier was de NMBS ervan bewust dat de betrekking van 'machinist' geen lang leven meer beschoren was en men moest dus net als voor de kwestie van het stokerstekort uit 1956 een tussenoplossing zien te bedenken. De nieuwe machinisten voor de stoomtractie moesten namelijk na enkele jaren zonder al te veel problemen in dienst kunnen worden genomen op de diesel- of elektrische tractie. Daarom wordt besloten enkel te rekruteren bij personeel dat later makkelijk over te plaatsen is naar de nieuwe tractievormen zoals de stokers. Om dit te vereenvoudigen kregen ze dan niet alleen een opleiding voor stoommachinist, maar ook de basisprincipes van de nieuwe tractievormen werden hen bijgebracht. Kennis hiervan was nu een vereiste om te slagen als machinist op de stoomtractie zodat wanneer deze tot een einde kwam personeel makkelijk ergens anders kon worden ingezet. Deze maatregel was vooral bedoeld om het tekort van stoommachinisten op te vangen dat ontstond. Dit is ook op te merken uit het feit dat de machinisten die zouden slagen via dit systeem zich beschikbaar moesten stellen om eender welke leegstaande post van machinist te bezetten binnen hun taalgebied. Ze werden dus ingezet waar ze nodig waren.

Maar wanneer er diesellocomotieven werden geïntroduceerd of een depot 'onder de draad' kwam, dan was er geen nood meer aan stokers. Al eerder is gezien dat ze toegang hadden tot de betrekking van bestuurder nadat ze slaagden voor het examen van baanmachinist en dat lege betrekkingen van stokers daarna werden opgevuld met aspirant-machinisten. Ook een opleiding tot elektricien in de werkplaats was een optie Maar nog altijd waren er 'gewone' stokers die uit de boot vielen wanneer een depot overschakelde van stoom naar stroom of diesel aangezien de machinisten voorrang kregen. In 1961 kwam er echter nog een optie bij: bestuurder van locotractor. 'Het is een licht tractievoertuig

---

<sup>50</sup> Archief ACV-Transcom, 'Overgang van de machinisten naar de dieseltractie of elektrische tractie – bericht 58P/1959', in *Nationale Paritaire Commissie* (5 september 1961), 71/6.

dat gemakkelijk bestuurd kan worden en weinig onderhoud vergt; het zou de mogelijkheid bieden de rangeringen in het depotstation uit te voeren en de aangrenzende stations en aanhorigheden te bedienen, zodat het de rangeerlocomotieven en de cabotagetreinen zou vervangen.<sup>51</sup> Deze lichte, kleine voertuigen zouden 'bij voorkeur' bediend worden door gedeclasserde stokers uit de stoomtractie. Dit telde voor de maatschappij echter wel als sedentaire dienst. Ze kregen dus niet meer het loon, de premies en het pensioen van baanpersoneel. Later werd hun voorrang verleend boven rangeerders voor deze positie, die kwamen namelijk ook aan bod voor bestuurder locotractors te worden.<sup>52</sup>

Eén bepaalde oplossing werd meer uitgelegd in een interview met de voormalige chef van de stelplaats Hasselt, Alex Baerts.<sup>53</sup> Een bepaald aantal stokers werd ingezet als 'begeleider' op de dieseltractie, niet op de elektrische tractie. Hier was echter zeer weinig over terug te vinden in zowel de NPC als in andere bronnen. Het is aanneembaar dat hij verwees naar de aspirant-bestuurders. Ze zaten samen met de bestuurder in de cabine van de diesellocomotief en moesten samen met hem een oogje in het zeil houden en de seinen in de gaten houden. Zo zouden ze de kneepjes van het vak van bestuurder leren. Ook waren ze verantwoordelijk voor het aankoppelen van de treinen in bundels waar geen rangeerders in dienst waren, en het meest belangrijke: ze stonden in voor de remproef. Zij moesten na het aankoppelen controleren of de remmen over de gehele lengte van de trein wel naar wens werkten. Het hebben van een begeleider was echter niet verplicht en was geen absolute vereiste bij de baandienst. Ze reden blijkbaar vooral mee indien ze aanwezig waren in de desbetreffende stelplaats. Als dit niet zo was konden bestuurders zonder problemen alleen de baan op. Dit bleek ook niet erg lang te duren. De rangen van begeleider dunden uit gedurende de jaren 70. Mogelijk werd de opleiding van aspirant-bestuurder aangepast. Dit betekende dan ook het einde van tweemansbediening bij de NMBS.

Na het einde van de stoomtractie kregen voormalige stokers nog een andere optie aangeboden door de maatschappij: bestuurder-rangeringen.<sup>54</sup> Deze positie was niet speciaal in het leven geroepen voor de stokers werk te geven en bestond al veel langer dan 1967. Maar voor deze datum was deze niet onmiddellijk bereikbaar voor stokers en werd van hen verwacht eerst te slagen voor het examen van machinist. Aangezien de posten van baanmachinist en stoker werden afgevoerd samen met de

---

<sup>51</sup> Archief ACV-Transcom, 'Voorwaarden van aanwerving van de machinisten', in *Nationale Paritaire Commissie* (5 september 1961), 74/17.

<sup>52</sup> Archief ACV-Transcom, 'Locotractorbestuurders bij de directie der exploitatie', in *Nationale Paritaire Commissie* (28 mei 1963), 78/5.

<sup>53</sup> A., BAERTS, persoonlijk interview, 15 maart 2017.

<sup>54</sup> Archief ACV-Transcom, 'Wederbenutting van de wegens afschaffing van de stoomtractie beschikbaar gekomen locomotiefstokers, wedstrijd voor de toegang tot de graad van bestuurder rangeringen', in *Nationale Paritaire Commissie* (14 juni, 1967), 86/14.

stoomlocomotieven, besloot de maatschappij blijkbaar om de positie van bestuurder-rangeringen open te gooien voor de voormalige stokers die geïnteresseerd waren. Onder deze groep vielen ook de stokers die ondertussen al de overstap hadden gemaakt tot bestuurder op de vele locotractors die rond snorden op de Belgische rangeerterreinen. Voor deze opleiding schreef de maatschappij een wedstrijd uit. Dit was een normale praktijk bij de spoorwegen, het houdt in dat personeel dat wenste deel te nemen aan een opleiding zich zelf actief kandidaat moest stellen. Op deze manier werden ook de meeste stokers gepromoveerd tot machinist en werden machinisten instructeur. Aan al deze wedstrijden waren natuurlijk verschillende voorwaarden gebonden.

## 1.2 Besluit van beleid

Wat uit deze hele overgang te concluderen is, is het feit dat de maatschappij ondanks dat het wel de intentie had, geen echt vooropgesteld plan had voor de heropleiding van hun personeel. Lange tijd werd gebruik gemaakt van het oude systeem voor aanwerving van bestuurders diesel- en elektrische tractie en kreeg het een plaats binnen de oude hiërarchie van stoker-machinist. Stokers moesten eerst machinist worden alvorens ze aan de slag konden op de nieuwe machines. Naarmate er meer nieuw materieel op de baan verscheen en steeds meer personeel moest worden omgeschoold ontstonden er andere problemen zoals het tekort aan stokers en de moeite waarmee oude stoommachinisten werden herschoold tot bestuurder. De NMBS koos in deze situatie altijd voor een oplossing met een blik gericht op de toekomst. Het voorbeeld van het aannemen van nieuwe bestuurders alleen voor de nieuwe tractievormen en de aspirant-bestuurders op de stoomtractie zijn hier goede voorbeelden van. Niet alle oplossingen die de maatschappij toepaste vielen in de smaak van de vakbonden maar ook hier werd rekening mee gehouden. Vergeet niet dat de paritaire commissie het overlegorgaan is tussen het bestuur en de vakbonden. Beslissingen die hier worden goedgekeurd krijgen ook de goedkeuring van de syndicaten.

De maatschappij hanteerde al bij al een relatief directe houding ten opzichte van de overschakeling aangezien problemen werden aangepakt wanneer ze zich voordeden of dreigden voor te doen. Een ingrijpende verandering zoals het overschakelen van stoom naar diesel en elektriciteit als tractievorm had nog niet eerder plaatsgevonden en het is begrijpelijk dat er moeilijkheden onderweg getrotseerd moesten worden. Toch werd er gepoogd deze adequaat aan te pakken maar nog steeds met één oog op de toekomst waarin stoomtractie tot het verleden zou behoren. Al bij al werd er een geleidelijk beleid uitgetekend dat het personeel zo goed mogelijk probeerde te herverdelen onder de nieuwe posities en de overgeblevenen zo goed mogelijk ergens anders aan de slag te krijgen. Voor de machinisten betekende dat er al vroeg kansen werden aangeboden om de overstap van stoom naar de nieuwe tractievormen te maken. Wat betreft stokers werd er relatief laat gehandeld. Velen hadden de overgang naar machinist al gemaakt maar de resterende stokers kregen pas laat andere

mogelijkheden aangeboden binnen de maatschappij. Dat kan te maken hebben met het feit dat de NMBS nog wel degelijk een nut had voor deze werknemers tot midden jaren 1967 omdat de stoomtrein simpelweg tot dan bleef reden en er nood was aan bekwaam personeel dat er mee overweg kon.

## 2: Meningen en communicatie

**W**aar het vorige deel van dit onderzoek zich focuste op het effectieve beleid zoals uitgestippeld door de NMBS, krijgen vooral de communicatie van dat beleid en de verschillende standpunten hier de aandacht. Met communicatie wordt dan bedoeld zaken zoals het personeelsmagazine *Het spoor* van de NMBS, maar ook de twee voornaamste kranten van de twee vakbonden, namelijk *De tribune* voor de socialisten en *De rechte lijn* voor de christelijke vakbond. Er werd rekening gehouden met hoe het einde van de stoomtractie werd verwoord en wat voor toon er gebruikt werd voor het bespreken ervan. Eerst wordt er gekeken naar het magazine van de NMBS, namelijk *Het spoor*. Daarna zullen respectievelijk de twee vakbondskranten aan bod komen. De twee kranten werden met elkaar vergeleken en er werd een poging ondernomen om te achterhalen of er mogelijke verschillen waren en wat deze wel niet waren in de manier waarop beide bladen de kwestie benaderden.

### 2.1 Het standpunt en de communicatie van de spoorwegen

Voor het standpunt van de spoorwegen werd het personeelsblad *Het spoor* dat maandelijks verscheen sinds 1956 onder de loep gelegd. De reden waarom dit werd bekeken is om te zien hoe het einde van de stoomtractie werd aangepakt door de maatschappij naar haar personeel toe. Het is belangrijk om er rekening mee te houden dat dit blad verscheen nadat de grootste problemen aangaande de elektrificatie al waren opgelost en het steeds meer een alledaagse vorm van techniek werd. Ook de diesellocomotief begon tegen 1956 een steeds vaker voorkomend verschijnsel te worden.

Al onmiddellijk in november 1956 komt het einde van de stoomtractie aan bod in het maandblad. In dat nummer is een artikel terug te vinden dat gaat over de laatste rit met een stoomlocomotief type 10, een rit waarvan hierboven een foto van te zien is.<sup>55</sup> De auteur beschrijft op een nogal heldhaftige manier het beroep van machinist en stoker op een stoomlocomotief. Het is ironisch dat hij de musicus Arthur Honegger citeert. Honegger had een nogal sterke opinie over de elektrische trein en vergeleek deze 'vormeloze motorrijtuigen' met 'parasieten die hun vrijheid verloochend hebben'.<sup>56</sup> De stoomlocomotief was voor hem romantischer en meer een echte machine. Het interessante ligt in het feit dat de auteur zegt dat het personeel op de stoomlocomotieven mogelijk deze mening deelt. Hoewel de auteur de kritiek van Honegger relativeert door te zeggen dat ook de elektrische trein ooit bezongen zal worden, is hij voorzichtig met het interpreteren van de mening van het personeel. Het is mogelijk dat deze inderdaad niet heel erg happig waren om de dienst over te laten aan de elektrische

---

<sup>55</sup> 'De laatste rit van de stoomlocomotief "type 10" op de lijn 162', *Het spoor*, 4 (1956), 4-5.

<sup>56</sup> Ibid.



trein. Een interview jaren later in 2008 met de stoker van de laatste rit van de type 10, Jean Loeffrig, lijkt dit deels te bevestigen.<sup>57</sup> Loeffrig zei dat er vooral onder de oudere machinisten twijfel was of de nieuwe elektrische locomotieven zich wel aan de dienstregeling konden houden. De machinist van dienst, Arthur Rausch, bleek de dag daarna ook teruggekeerd zijn naar huis aan boord van de elektrische trein die de type 10 vervangen had. Met zijn zakhorloge in de hand wou hij blijkbaar controleren of deze de reis even snel zou afleggen als hij en zijn locomotief. Wanneer deze de trip zonder problemen voltooide bleek hij licht teleurgesteld te zijn. Er was dus wel degelijk een vorm van droefheid van de machinisten ten opzichte van het verdwijnen van de stoomlocomotief en met dit artikel is het duidelijk dat de NMBS zelf hiervan op de hoogte was. De maatschappij zou deze gevoelens dan ook erkennen in de artikels in haar personeelsmagazine, maar proberen om haar personeel de modernisering te laten omarmen.

*Ode aan de spoorweg* is hier een voorbeeld van. Dit was niet zozeer een informerend artikel maar eerder een verhalende rubriek. Een ontspannend fictief relaas dat over meerdere nummers van het blad werd gepubliceerd. Maar ook deze rubriek ontsnapt niet aan de dagdagelijkse voortgaande modernisering op het spoor. Vooral het nummer van april 1962 bevat een interessant stukje aangaande het einde van de stoomtrein bij de spoorwegen.<sup>58</sup> De eerste alinea spreekt vol bewondering over de prestatie van de nieuwe Franse elektrische locomotieven welke gemakkelijk de snelheidsrecords aan diggelen sloegen. Dit contrasteert met het tweede tekstblok dat dan weer terugblijkt op het epos van de stoomtractie en doorspekt is met citaten van dichters welke de stoomlocomotieven de hemel in prezen. Deze confrontatie eindigt dan in een gelijkaardige conclusie zoals die terug te vinden was bij het artikel aangaande de laatste rit van de type 10: stoomlocomotieven waren prachtige, mooie machines maar moeten onvermijdelijk plaats maken voor de toekomst. 'Het leven ligt in de toekomst en niet in een verwelkt verleden.'<sup>59</sup> De stoomtractie heeft zijn tijd gehad, het is beter naar voren te kijken dan te rouwen om een oude technologie. Dit gaat dan over alle facetten, dus ook over de bijhorende beroepen. Ironisch is dat het artikel eindigt met te zeggen dat ook de elektrische trein ook ooit haar einde zal kennen en vervangen zal worden door een krachtigere aandrijving.

In het artikel *Onze diesellocomotieven* worden de machines die op dat moment, januari 1957 in dienst zijn bij de NMBS besproken maar ook vergeleken met de stoommachines die ook nog in grote hoeveelheden spoorden over het netwerk.<sup>60</sup> Het grootste gedeelte van het artikel is eerder technisch

---

<sup>57</sup> M., WEYDERS, 'Jean Loeffrig, chauffeur de la dernière loco "vapeur" Luxembourg – Bruxelles Nord, le 29 septembre 1956', *Le gletton mensuel de la gaume et d'autres collines*, 390 (2008), 2-11.

<sup>58</sup> 'Ode aan de spoorweg', *Het spoor*, 68 (1962), 30-34.

<sup>59</sup> *Ibid.*, 30.

<sup>60</sup> 'Onze diesellocomotieven', *Het spoor*, 5 (1957), 12-16.

en bevat niet veel informatie over de sociale veranderingen. Het legt uit wat een diesellocomotief is en probeert de geheimen van de techniek die erachter zit op een makkelijke manier duidelijk te maken aan de lezer. Het artikel bevat zelfs een kleine geschiedenis over het ontstaan van de dieselmotor. Het is pas in het laatste deel dat het contrast met de stoomlocomotieven aan bod komt maar in elke vergelijking komt de diesellocomotief er als winnaar uit. Niet enkel de prestaties zijn beter, maar ook het ergonomische aspect is superieur: 'de bestuurder zit in een cabine die comfortabel is ingericht en in de winter verwarmd is. Door brede spiegelruitjes voorzien van ruitenwissers en wasemweerders heeft hij een goed zicht op het spoor en de seinen.'<sup>61</sup> Het lijkt alsof de maatschappij de machinisten probeerde te overtuigen van de voordelen die deze nieuwe locomotieven het personeel aanbod.

In hetzelfde artikel bedankt de maatschappij ook de inzet van het personeel dat zich had ingezet om deze machines in dienst te nemen. De maatschappij vertelde haar medewerkers dat diegenen die de overschakeling van stoom naar de nieuwe locomotieven hadden gemaakt met vol enthousiasme aan hun nieuwe taak zijn begonnen en er zeer tevreden mee zijn. De volgende pagina probeert deze boodschap te versterken aan de hand van een ander maar aansluitend artikel dat het personeel wil tonen hoe een dag op de nieuwe diesellocomotieven er uit ziet.<sup>62</sup> Het artikel gaat over twee personeelsleden die een rit maken van Schaarbeek naar Latour. Interessant is om op te merken dat de twee personeelsleden twee 'doorgewinterde stoommannen' waren die zich volledig hebben ingezet voor een herscholing naar de dieseltractie. Volgens de auteur is deze overgang zonder al teveel moeilijkheden gebeurd, al erkent het ook dat het niet zonder moeite was. Dit is waarschijnlijk een referentie naar het feit dat de omscholing voor sommige machinisten niet erg succesvol was zoals erkend werd in de vergadering van de paritaire commissie in 1956.<sup>63</sup> Het was namelijk ook in dat jaar dat de maatschappij had besloten om de aspirant-bestuurders voor de diesel-en elektrische tractie op te leiden, bestuurders niet afkomstig uit de rangen van de machinisten.<sup>64</sup> Hier valt wel uit te concluderen dat de NMBS geen illusies had over de omscholing van haar personeel en het ook niet erg vond om haar personeel mee te geven wanneer er problemen waren. Ook al staan er weinig details over de problemen die de maatschappij heeft gehad met de omschakeling, het is een teken van eerlijkheid. Het is een soort van boodschap naar de rest van de machinisten om aan te tonen dat ondanks de moeilijkheden het wel degelijk mogelijk was om over te stappen van de stoomtractie naar de moderne machines.

---

<sup>61</sup> Ibid., 15.

<sup>62</sup> 'Met een diesel van Schaarbeek naar Latour', *Het spoor*, 5 (1957), 17.

<sup>63</sup> Archief ACV-Transcom, 'Indienstneming van electriciens, aspirant-bestuurders, voor de baandieseltractie en elektrische tractie', in *Nationale Paritaire Commissie* (17 november 1956), 67/5.

<sup>64</sup> Archief NMBS, 'Bericht 6P Wedstrijd voor de indienstneming als elektricien aspirant-bestuurder, voor de baandieseltractie en de elektrische tractie', *Directie van het Personeel en de Sociale Diensten*, 1956.

In juli 1957 publiceerde *Het spoor* over de Europeanisering van de spoorwegen. Dit betekende dat ook de machinisten zich internationaler moesten openstellen. Het artikel *Onze Europese treinbestuurders* bericht over hoe verschillende Belgische machinisten een opleiding volgden in het buitenland om verschillende moderne internationale treinstellen te leren besturen en de taal te leren van de landen waar deze heen gaan. De laatste alinea zegt dat de Belgische machinisten zich volop wilden verbeteren en hun volle medewerking hebben verleend. Het artikel benadrukt het feit dat veel van deze bestuurders voormalige stoommachinisten waren.. Het kan zijn dat ondanks de moeilijkheden de NMBS wou aantonen dat je via het aangaan van een bestuurdersopleiding een internationale positie kon bemachtigen. In die tijd had een baan bij de spoorwegen nog een zeker prestige, en een internationale positie was dan nog indrukwekkender.<sup>65</sup> Het artikel gaat ook over hoe de bestuurders hun opleiding triomfantelijk hebben volbracht en kan zo mogelijk dienen als een soort van reclame om nog twijfelende machinisten over de streep te trekken. Op dit punt in de tijd werden namelijk nog volop bestuurders aangeworven uit de rangen van stoommachinisten aangezien de aspirant-bestuurders nog steeds in opleiding waren

In 1959 stelde verkeersminister Paul Willem Segers zijn tweede hervormingsplan voor de Belgische spoorwegen in werking.<sup>66</sup> Het plan bevatte verschillende zaken: afschaffing van weinig gebruikte lijnen, het belonen van efficiëntie van het personeel door een premiesysteem maar ook de definitieve beslissing om de stoomtractie binnen de tien jaar af te schaffen. Vanwege al deze ingrijpende veranderingen sprak hij de spoormannen aan in het personeelsmagazine van maart 1959.<sup>67</sup> Zo legde hij bijvoorbeeld de bekende redenen uit voor de afschaffing van de stoomtractie: de kosten en het verbruik. Maar wanneer hij het over het personeel had probeerde hij de werknemers precies wel gerust te stellen. De hele toon van Segers zijn inleiding heeft iets standvastigs. De spoorwegen hadden het namelijk moeilijk door de concurrentie van het wegverkeer en Segers wou de spoormannen laten weten dat er weldegelijk nog een toekomst voor de trein was weggelegd. De herscholing van personeel was volop aan de gang en dit bracht ook de nodige problemen. Met dit artikel benadrukt Segers dat het ondanks deze moeilijkheden de bedoeling is om alle benoemde bedienden te behouden bij de maatschappij, iets wat ze natuurlijk verplicht was te doen vanwege het personeelsstatuut. De vermindering van statutairen zou enkel gebeuren door af te zien van nieuwe aanwervingen en door afvloeiing als gevolg van pensionering. Dat houdt dus ook in dat wanneer de stoomtractie zou verdwijnen de overgebleven machinisten en stokers elders aan de slag konden binnen de NMBS, of met pensioen mochten indien ze 55 jaar waren. Zoals al eerder gezien in dit onderzoek kon dat door

---

<sup>65</sup> A., BAERTS, persoonlijk interview, 15 maart 2017.

<sup>66</sup> VAN DER HERTEN et al., *Sporen in België*, 253.

<sup>67</sup> 'Mijn waarde spoormannen', *Het spoor*, 31 (1959), 2-3.

begeleider te worden, rangeermachinist, bestuurder diesel- of elektrische tractie of door de werkplaats in te gaan.

In juli 1960 publiceerde *Het spoor* een artikel met de veelzeggende naam *Van stoom naar diesel*. Het gaat over de transformatie van een voormalige stelplaats van stoomlocomotieven naar een depot van dieselmotorwagens. Hoewel het grootste gedeelte van het artikel eerder van de technische aard is, komt de kwestie van de heropleiding van personeel ook wel aan bod. Echter, deze keer betreft het niet de machinisten en stokers. Ondanks dat zij het hoofdonderwerp vormen van dit onderzoek, toont dit artikel aan dat zij niet de enigen waren die zich moesten aanpassen aan de nieuwe tractievormen. Ook het onderhoudspersoneel moest getraind worden om te kunnen werken met andere soorten voertuigen dan enkel stoomlocomotieven. De reden dat ze hier aan bod komen in het onderzoek is omdat uit slechts enkele zinnen in het artikel af te leiden is hoe hun kwestie tot herscholing mogelijk vergelijkbaar was met die van de stokers en machinisten:

*De omvorming van een depot voor stoomtractie in een depot voor dieselmotorwagens stelt talrijke, diepgaande problemen, vooral op het gebied van de omscholing en aanpassing van het personeel, alsook van de organisatie van het werk. In het depot van Landen werden deze problemen in betrekkelijke korte tijd opgelost zodat deze eenheid thans enigszins een modelinrichting mag genoemd worden wat het uitvoeren van de beurtregelingen en het onderhoud van de voertuigen betreft.<sup>68</sup>*

Dit citaat zijn de eerste twee zinnen uit het artikel. En alleen hier is al af te leiden dat ook de omscholing van het onderhoudspersoneel voeten in de aarde had. Wetende wat het beleid was van de NMBS ten opzichte van de stoommachinisten en stokers, is het mogelijk om in te beelden dat de maatschappij dezelfde directe, onmiddellijke methode hanteerde wanneer deze problemen aantrof bij het herscholen van dit personeel. Wat betreft communicatie naar de spoor mannen heeft dit artikel, ondanks dat het niet de hoofdfocus is, eenzelfde aanmoedigende toon als de artikels meer gericht naar het rijdend personeel: een toon dat de overgang een positieve gebeurtenis is die alleen maar gunstig is voor de arbeidersomstandigheden en dat de huidige spoor mannen niet hoeven te vrezen voor het verliezen van hun baan.

Deze boodschap werd herhaald in 1966, het jaar wanneer de stoomtractie op z'n laatste benen liep. Het artikeltje dat toen gepubliceerd werd is slechts een pagina groot maar is relatief veelzeggend.<sup>69</sup> Ook hier komen technische details voor over de omschakeling, net zoals in het artikel over het depot van Landen, maar dat is niet de hoofdfocus. Het is vooral een dankwoord gericht naar de werknemers

---

<sup>68</sup> 'Van stoom naar diesel', *Het spoor*, 47 (1960), 26-27.

<sup>69</sup> 'De dieselwerkplaats', *Het spoor*, 117 (1966), 6.

die zich hebben ingezet voor de nieuwe diesellocomotieven en het toont net zoals in het vorige artikel de lange weg die is afgelegd door het personeel op weg naar modernisering. Zo brengt het bericht hulde aan zowel de personeelsleden uit de werkplaats als de machinisten en bestuurders, voormalige 'stoommannen'. Zij hadden al jaren ervaring met deze oude machines en wijdden zich 'met opvallende beroepsijver en zin voor aanpassing' aan het onder de knie krijgen van de nieuwe diesels. Het artikel erkent dat de diesels ingewikkelder zijn dan de oude, meer mechanische stoomlocomotieven maar ook dat de arbeidsomstandigheden sterk verbeterd waren. Zo was de werkomgeving comfortabeler, moest er niet meer urenlang worden rechtgestaan en zaten de bestuurders in een propere omgeving uit de tocht, weg van roet, smeerolie, rook en kolenstof. In deze tekst is echter geen woord meer te lezen over de problemen die de NMBS eerder heeft gehad met het omscholen van machinisten en stokers. De reden hiervoor kan zijn omdat het effectief van stoomlocomotieven al zo sterk was uitgedund dat deze nog slechts een kleine fractie van het bestand van tractievoertuigen vormden. Tegen deze tijd reden er vooral al diesels en elektrische treinen rond en was het grootste aantal van stoomtreinmachinisten al omgeschoold.

Over het einde van de stoomtractie in de reguliere (passagiers)dienst werd ook gesproken, bijvoorbeeld in het nummer van februari 1967. In die editie werden twee speeches gepubliceerd die nogmaals de opinie van de spoorwegen ten opzichte van de hele overgang reflecteerden. Een speech was van de heer Lataire, directeur-generaal van de Belgische spoorwegen. Het eerste deel van zijn relaas ging vooral over de glorie van de Belgische spoorwegen en de bijdrage van het land aan de ontwikkeling en volwassenwording van de stoomlocomotief. Hierbij refereerde hij naar de bekende ingenieurs Egide Walschaert en Alfred Belpaire wiens ontwikkelingen over de wereld werden geëxporteerd. Toch zag hij het verdwijnen van de stoomlocomotief als een soort van bekroning op het werk van vele voorgangers en jaren van zwoegen en de inzet van het personeel. Dus ook hier kwam het idee terug dat het een glorieuze periode was maar dat het tijd was voor iets nieuws.

Ook verkeersminister Bertrand had een uitgebreide speech gegeven over het einde van de stoomlocomotief. Hij zei eigenlijk ongeveer hetzelfde, legde nadruk op het feit dat het verdwijnen van de stoomlocomotief twee jaar vroeger had plaatsgevonden dan door zijn voorganger Segers in 1958 werd beslist. Maar hij erkende wel gedetailleerder het menselijke aspect van de hele kwestie. Ook het feit dat sommige, vooral oudere, werknemers moeite hadden met het aanleren van de nieuwe techniek. De rest van het artikel heeft een relatieve poëtische tint over zich, een bijna lyrische beschrijving van de laatste rit. De auteur bespaarde zich niet van alle clichés: zo werd gerefereerd naar de 'gapende koeien' langs de lijn, maar ook naar de huismoeders die tevreden zouden zijn dat hun witte was niet meer besmeurd werd door de roet van de voorbij rijdende treinen. Zo werden de twee speeches uitgebalanceerd en vormde het een totaalboodschap dat bijna alle (positieve) sentimenten

omtrent het einde van de stoomtractie voorbij liet komen: hulde aan een vervlogen tijdperk, heimwee naar een romantisch voertuig, maar ook vooruitblikken naar de 'betere' toekomst en natuurlijk ook hulde aan het personeel dat zich hiervoor had ingezet. Over het algemeen is dit de tendens die niet alleen terug te vinden is in dit artikel, maar over praktisch alle communicatie naar het personeel toe.

Het is opvallend dat de artikels die iets te maken hebben met het einde van de stoomtractie allemaal een gelijkaardige toon hanteren: progressief, vooruitkijkend en zelfs relativerend en geruststellend. Gezien het jaar dat het eerste nummer verscheen, is het niet verwonderlijk dat over de elektrische treinen maar weinig werd geschreven. Deze reden immers al rond sinds 1935, ondanks dat het pas in de onmiddellijke naoorlogse periode was dat ze echt wijdverspreid raakten. De problemen aangaande hun indienststelling waren tegen 1956 al opgelost. Dat in de meeste artikels de diesellocomotief de hoofdfocus was is dus meer dan logisch aangezien deze op de baan verscheen vanaf het midden van de jaren 50. Het opmerkelijke aan deze artikels is wel eerder de geruststellende houding ten opzichte van het personeel. Ondanks dat er mogelijkheden waren voor machinisten om zich om te scholen naar een nieuwe tractievorm lijkt het erop dat nog niet iedereen overtuigd was. Dit waren wellicht de stokers, aangezien zij aanvankelijk maar een aantal beperkte opties kregen aangeboden wanneer hun positie in het gedrang kwam. Dit kan echter niet met zekerheid worden gezegd. Wat wel duidelijk is, is dat de maatschappij haar best deed om het personeel de nieuwe tractievorm te aanvaarden op dezelfde manier als de stoomlocomotieven. De stoomtractie wekte, en wekt nog altijd, heimwee op bij mensen, maar de NMBS deed haar best om de werknemers even enthousiast te maken over de nieuwe locomotieven. Dit deden ze door de prestaties ervan in het licht te zetten, of om de betere werkomstandigheden voor de bestuurders te benadrukken. Dit had echter maar matig succes. Er waren machinisten die tevreden waren dat ze van de stoomtractie af waren, maar zoals het interview met Jean Liefbrig laat zien bleef er een soort treuren bij vooral de oudere generatie baanmachinisten ten opzichte van het verdwijnen van de stoomtractie.<sup>70</sup>

## 2.2 Het standpunt van de twee vakbonden.

Dit gedeelte onderzoekt de standpunten en opinies van de twee vakbonden ten opzichte van de overschakeling. Om deze beter onder de loep te kunnen nemen werd voor de christelijke vakbond het blad *De rechte lijn* geraadpleegd voor de hele naoorlogse periode waarin de stoomtractie nog actief was bij de Belgische spoorwegen, dus van 1945-1967. De grootste van de twee vakbonden bij de Belgische spoorwegen was echter traditioneel ACOD-Spoor, ofwel de socialistische vakbond.<sup>71</sup> Dit is ook de vakbond waarbij de meeste machinisten en stokers waren aangesloten. Het einde van de

---

<sup>70</sup> A., BAERTS, persoonlijk interview, 15 maart 2017; M., WEYDERS, 'Jean Liefbrig, chauffeur de la dernière loco "vapeur" Luxembourg – Bruxelles Nord, le 29 septembre 1956', *Le gletton, mensuel de la gaume et d'autres collines*, 390 (2008), 2-11.

<sup>71</sup> J., PEETERS, *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960*, 71.

stoomtractie vormde dus een grotere dreiging bij wijze van spreken voor het ledenaantal en de positie van ACOD-Spoor dan voor het christensyndicaat.

De eerste vermeldingen van de kwestie in de christelijke vakbondskrant vonden plaats in de onmiddellijke naoorlogse periode wat geen verrassing is aangezien toen de plannen voor een grote uitbreiding van de elektrificatie werden opgesteld. Het eerste artikel waarin de kwestie aan bod kwam is eigenlijk al een zeer interessante tekst.<sup>72</sup> De tekst stelt al onmiddellijk dat in tegenstelling tot de doorsnee dagbladers *De rechte lijn* wél aandacht zou schenken aan het sociale aspect van de elektrificatie en zo denkt aan het personeel dat erdoor zou worden aangetast. Het artikel deelde de lezer ook al onmiddellijk mee welke houding het christelijk syndicaat van plan was aan te nemen: een meewerkende houding. Tegenstand en oppositie zouden een nefast effect hebben volgens hen. De Christelijke Vakbond zou eerder proberen om uit de overschakeling zoveel mogelijk positieve zaken in de wacht te slepen zoals betere arbeidsvoorwaarden en maximale tewerkstelling voor personeel waarvan de banen bedreigd werden door de elektrificatie. Zo stelde de krant al onmiddellijk herscholing van het personeel voor. Meer zelfs, ze publiceerde enkele ideeën hoe dit was te verwezenlijken: door nieuwe opleidingen in theorie, maar ook door praktijk. Ook zag de krant voordelen in verbeterde werkomstandigheden doordat vele taken nu niet meer in roet, kolenstof en rook plaatsvonden. Het artikel sluit af met de arbeiders te stimuleren om zichzelf voor te bereiden op deze overgang. Toch wel een positief en vooruitziende positie van de Christelijke Vakbond die er op stond om de vooruitgang van de elektrificatie op de voet te volgen en er over te schrijven in haar blad.

Ook bij de socialisten kwam het sociale aspect van de modernisering al snel aan bod. Al in juli 1947 verscheen er een artikel dat het machinepersoneel aansprak over veranderingen bij het spoor.<sup>73</sup> Het artikel berichtte over experimenten met oliestook bij stoomlocomotieven, over een overnachtingsvergoeding voor het locomotiefpersoneel bekomen dankzij het ACOD maar ook al over de elektrificatie. Maar waar *De rechte lijn* eerder een afwachtende houding aannam om te zien wat de mogelijkheden voor het stoompersoneel waren, ging *De tribune* volop in de aanval. Onmiddellijk vergeleek de krant de elektrificatie en de gevolgen die deze kon hebben op het personeel met de kwestie van de remmers die in de jaren daarvoor volgens de socialisten met een onverschilligheid voor de werknemers door de NMBS-top is aangepakt.<sup>74</sup> In tegenstelling tot de christelijke vakbond hanteerde de socialistische vakbond dus in deze eerste periode een tegenwerkende houding. Omwille van de slechte herinnering aan de kwestie van de remmers werd de elektrificatie en haar gevolgen

---

<sup>72</sup> 'De elektrificatie!', *De rechte lijn* (februari 1946), 1.

<sup>73</sup> 'Voor het machinepersoneel', *De tribune* (10 juli 1947), 2.

<sup>74</sup> Over deze kwestie is maar zeer weinig geschreven. Uw auteur is er slechts achter gekomen dat dit wrevel heeft veroorzaakt door de sporadische vergelijking met het einde van de stoomtractie in de vakbondskranten, zoals in het hier besproken artikel.

voor het locomotiefpersoneel door ACOD-Spoor al onmiddellijk op tafel gelegd bij de paritaire subcommissie voor bespreking. Daarna stelde de krant dat de machinisten en stokers fier mochten zijn op hun vakbond vanwege de inzet die ze leverde en beloofde ze dat hun eisen niet uit het oog zouden worden verloren. Ze riep haar leden op om zich in te zetten voor de vakbond want: 'de vraagstukken die we hier geschetst hebben belangen u in de eerste plaats aan; zij zijn zeer ernstig en kunnen grote gevolgen hebben.'<sup>75</sup>

De manier waarop *De tribune* in deze vroege jaren over de elektrificatie sprak is tekenend. De retoriek die gebruikt werd klinkt alsof de vakbond de elektrificatie als een grote bedreiging zag, een crisis voor het machinepersoneel. De krant erkende echter dat modernisering noodzakelijk was, maar onderstreepte het feit dat dit altijd gepaard ging met inkrimping van het bestand van werknemers.<sup>76</sup> En dit achtte het een grotere bedreiging voor het personeel dan de discussie omtrent enkele premies die op dat moment volgens de krant gaande was en verdeeldheid zaaide onder de machinisten en stokers. Daarom benadrukte *De tribune* het feit dat het noodzakelijk was dit gekibbel te staken en zich te verenigen.<sup>77</sup> Het is een duidelijke oproep aan de werknemers om zich samen in te zetten zodat ze zich konden beschermen tegen de elektrificatie en haar mogelijk nadelige gevolgen.

Het ironische is dat op een internationale conferentie voor spoor mannen twee maanden eerder de manier van spreken een stuk gematigder was. Dat blijkt uit een artikel dat verslag uitbracht van de kwesties die er op die bijeenkomst werden besproken.<sup>78</sup> Voor wat betreft de eenmansbediening ging de vakbond akkoord met het standpunt dat deze kwestie per land verschilde en ook de elektrificatie hoefde lang niet zulk een groot gevaar voor de stokers en machinisten te zijn als aanvankelijk gedacht: 'uit de besprekingen is echter gebleken dat, eens de moeilijkheden van de eerste periode overwonnen, de gevolgen van de elektrificatie voor het personeel zowel als voor de gebruikers voordelig blijken.'<sup>79</sup> De vakbond erkende dus toch dat de elektrificatie voordelen inhield voor wat betreft bijvoorbeeld werkomstandigheden. De reden voor de aanvallende toon in de vorige artikels was dus waarschijnlijk een combinatie van verschillende redenen. Een daarvan was de onzekerheid over hoe de elektrificatie in België effect ging hebben aangezien er toegegeven werd dat de situatie per land verschilde. Maar blijkbaar werd deze modernisering ook aangegrepen als een dreigmiddel aangezien het duidelijk was dat de socialistische rangen van stokers en machinisten op dat moment verdeeld waren over de premies, zoals aangetoond in het artikel van juli 1948.<sup>80</sup>

---

<sup>75</sup> 'Voor het machinepersoneel', *De tribune* (10 juli 1947), 2.

<sup>76</sup> 'Halt! Dood spoor!...', *De tribune* (28 juli 1947), 2.

<sup>77</sup> Ibid.

<sup>78</sup> 'Bij de internationale transportfederatie I.T.F.', *De tribune* (10 mei 1947), 3.

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> 'Halt! Dood spoor!...', *De tribune* (28 juli 1947), 2.



Ondertussen kwam de christelijke vakbondskrant haar belofte na. In verschillende nummers was de voortgang van de elektrificatie te volgen en dit vaak begeleid met foto's. Wanneer er een nieuwe lijn onder de draad kwam werd het vermeld in de krant. Deze reeks artikels toonden niet alleen de werken die gaande zijn op het Belgische spoor maar in de eerste jaren werden deze ook vaak vergezeld door artikels die de voordelen van de elektrische tractie uitlegden aan het personeel en welke baten deze voor hun inhield. Zowel voor de werknemers op de baan als in de werkplaatsen. Een voorbeeld dat deze twee aspecten goed combineerde was een artikel uit 1949.<sup>81</sup> Het onderwerp was de bouw van nieuwe elektrische motorstellen voor de NMBS en het ging verder met het opsommen van de voordelen van dit materiaal: onder meer hoe het buiten kon blijven onder alle weersomstandigheden en dat het gemakkelijk te besturen is. Ook twijfels van het personeel over mogelijke nadelen en gevaren werden aangepakt door de krant in een vervolgartikel in de volgende editie.<sup>82</sup> Deze werden weerlegd en de krant ging daarna verder met andere voordelen op te noemen in verband met efficiëntie en rendabiliteit, wat de achillespees was van de stoomlocomotief. Deze artikels verdwenen echter in de loop van de jaren 50. Af en toe werd er nog gesproken over een nieuwe lijn die onder de draad werd gebracht maar meer dan een foto met een bijbehorend onderschrift was dit niet. Dit toont dan ook aan dat de elektrificatie, ondanks dat het nog relevant was, een gemeengoed werd. Het personeel begon eraan gewend te raken. Dit soort artikels lijkt een goede manier om het personeel te informeren over de vooruitgang en de noodzakelijkheid van de elektrificatie maar het lijkt veilig om te zeggen dat het ook de bedoeling was om twijfelaars over de streep te trekken, net zoals *Het spoor* eerder probeerde te doen. Het is belangrijk om te onthouden dat de christelijke vakbond een meewerkende houding had aangenomen.

Net als de christelijke *De rechte lijn* publiceerde ook *De tribune* artikels over wat de elektrificatie nu precies inhield en de gevolgen voor het personeel. En deze bleken niet altijd nadelig te zijn, in tegenstelling tot wat de tegenstrijdige houding van het blad liet uitschijnen.<sup>83</sup> Zo werd net als bij de christelijke krant de efficiëntie en de betere arbeidsomstandigheden geprezen. Er werd toegegeven dat er minder personeel nodig was om deze machines rijdend te houden en dat de post van stoker na een verloop van tijd zou verdwijnen, maar: 'aan de andere kant, zal uitbreiding nodig zijn in het kader van electriciens, elektrische-treinbestuurders en waarschijnlijk van andere functies die verband houden met de nieuwe tractiemethode.' De socialistische vakbond meldde dat 'dankzij ons' de elektrische bestuurders al werden aangeworven uit de rangen van stokers en machinisten. Het valt op dat de houding van de vakbond al sterk was versoepeld nadat er zekerheid bestond dat er een

---

<sup>81</sup> 'S.N.C.B. l'électrification des chemins de fer Belges', *Le bon combat* (1 februari 1949), 2.

<sup>82</sup> 'S.N.C.B. l'électrification des chemins de fer Belges (suite)', *Le bon combat* (15 februari 1949), 1-2.

<sup>83</sup> 'Verslag over de electrificatie', *De tribune* (25 september 1947), 2.

toekomst was voor de machinisten en stokers wiens baan in bedreiging was. Toen het duidelijk werd dat de NMBS ging proberen om het oude stoompersoneel aan het werk te houden binnen de nieuwe kaders van de elektrische trein, begon de vakbond net zoals het christensyndicaat met het regelmatig publiceren van didactische artikels over de nieuwe technieken.<sup>84</sup> Ook spoorwegen die geëlektrificeerd werden kregen aandacht in de vakbondspers. Na verloop van tijd gebeurde net hetzelfde als bij de christenen: wat eerst uitgebreide artikels waren, kromp tot slechts een foto of een voetnoot in een publicatie van de Raad van Beheer in de krant. De elektrische trein werd gedurende de jaren 40 meer en meer gemeengoed en het personeel raakte eraan gewend.

Dat niet iedereen gewonnen was voor de nieuwe tractievorm blijkt dan weer uit andere berichten in *De rechte lijn*. In de krant van 1 maart 1949 gaat het zeer specifiek over de gevolgen van bepaalde groepen personeel, waaronder stokers en machinisten.<sup>85</sup> De christelijke vakbond beloofde evenwel om zich zoveel mogelijk in te zetten voor het personeel waarvan de posities bedreigd werden. Zo deed de christelijke vakbond haar best om de opleiding tot bestuurder toegankelijk te maken voor stokers. Zoals al eerder vermeld in dit onderzoek konden stokers wel al meedoen aan een opleiding tot elektricien, dus voor een baan in de werkplaats. Indien dit niet succesvol was, stelde de vakbond dat de stokers en het ander personeel niet bang hoefden te zijn, aangezien door het beleid gehanteerd door de NMBS iedereen sowieso een baan zou krijgen. Er werd wel niet bij gezegd wat voor baan dit zou kunnen zijn en dat dit misschien een ander statuut kon inhouden. Passend met hun eerdere opvattingen, was het echter niet de bedoeling dat de vakbond zelf al het werk ging doen. Door middel van de krant riep het christelijk syndicaat het personeel op om zich zelf keihard in te zetten. Niet per se om haar baan te behouden, wel om de best mogelijke resultaten te behalen uit de hele elektrificatie en een zo goed mogelijke betrekking te bekleden:

*Zo het waar is dat ze de toekomst niet zwart moeten inzien, mogen ze ook niet lijdzaam toezien totdat hun post wordt afgeschaft alvorens te denken aan een andere betrekking, of een nieuw ambacht dat zij met vreugde zullen beoefenen, éénmaal dat deze grote omwerking van onze exploitatiemiddelen van het spoor doorgevoerd is.*<sup>86</sup>

Desondanks trad de christelijke vakbond wel op wanneer ze geloofde dat de maatschappij teveel vroeg van haar personeel wat betreft de modernisering van het net. In een artikel aangaande de begeleiders en hoofdwachters van de treinen uitte ze haar bezorgdheid over het aantal spullen dat verwacht werd

---

<sup>84</sup> 'De Diesel elektrische locomotief', *De tribune* (10 juli 1949), 8.

<sup>85</sup> 'S.N.C.B. l'electrification des chemins de fer Belges (suite)', *Le bon combat* (1 maart 1949), 1-2.

<sup>86</sup> 'Overwegingen over de elektrificatie... ten gerieve van de bedienden van het materieel', *De rechte lijn* (1 juni 1948), 2.

dat deze werknemers met zich mee op zak hadden gedurende de dienst.<sup>87</sup> Volgens het syndicaat kwam het totale gewicht van al het materiaal dat dit personeel moest meeslepen bijna op een totaal uit van 20 kilogram. Maar ook in deze berichten waarin een soort van 'onrecht' wordt aangekaart behield de vakbond een positieve kijk en geloof in de vooruitgang. Zo eindigde het artikel met te stellen dat ze vooral deze kwestie onder de aandacht wou brengen en dat ze geloofde dat met het gebruik van moderne techniek deze problemen konden worden opgelost. Aangezien de positie van begeleider regelmatig werd gegeven aan aspirant-bestuurders die ook stokerstaken moesten vervullen is het opvallend dat er geklaagd werd. Stokers konden gedurende een rit immers honderden kilo's steenkool scheppen. De reden voor deze klachten lagen dus waarschijnlijk in het feit dat deze begeleiderspositie geen echte verbetering van de werkomstandigheden was wat wel verwacht werd.

De socialisten kwamen ook in actie wanneer de innovaties van de NMBS een invloed hadden op het personeel. Zo keerde de vraag of er al dan niet twee personen moesten worden ingezet op de nieuwe locomotieven af en toe terug gedurende de jaren. Zoals al eerder gezien erkende de vakbond op de conferentie van de Internationale Transport Federatie dat dit een zaak is die verschilt per land.<sup>88</sup> In een bepaald artikel bespreekt de krant dan ook hoe de vork aan de steel zat in andere landen en waarom dit precies was.<sup>89</sup> Desalniettemin uitte de krant zelf geen oordeel over hoe de situatie in België het best kon worden aangepakt. Zoals al eerder werd aangetoond kwam tweemansbediening bij de NMBS wel degelijk voor door het als begeleider inzetten van aspirant-bestuurders. Dit was dan waarschijnlijk ook de reden waarom de vakbond zelf er niet al te veel over publiceerde, het werd namelijk al in de praktijk toegepast. Waar de vakbond echter wel duidelijk een standpunt innam was wanneer de NMBS probeerde om het aanvaard minimum aan personeel nog te verkleinen. Bij een stoomlocomotief was het namelijk algemeen bekend dat er voor een goede werking minimum twee personeelsleden aan boord moesten zijn: de stoker en de machinist. In 1954 bleek de maatschappij echter te overwegen om op rangeerstoomlocomotieven, machines die slechts korte afstanden moesten afleggen, éénmansbediening te introduceren.<sup>90</sup> Dit zorgde voor een heftige aanval van de socialisten. Er was een zekere angst dat deze vorm van beleid zich zou verspreiden naar andere groepen personeel. Noemenswaardig is het feit dat ook hier een vergelijking werd gemaakt met de buitenlandse situatie, namelijk Frankrijk. Daar waren enkele locomotieven speciaal omgebouwd zodat éénmansbediening mogelijk was. Dit was niet het geval met de Belgische rangeerlocomotieven. Aangezien de machines van de NMBS niet speciaal waren uitgerust met de nodige apparatuur speelde ook het argument van de veiligheid mee. In ieder geval, het idee werd niet uitgevoerd en de tweemansbediening op de

---

<sup>87</sup> 'Wordt het personeel ook geëlektrificeerd?', *De rechte lijn* (1 december 1949), 1-2.

<sup>88</sup> Ibid.

<sup>89</sup> 'Verslag over de electrificatie', *De tribune* (25 september 1947), 2

<sup>90</sup> 'Bediening van de rangeerstoomlocomotieven door de machinist alleen', *De tribune* (november 1954), 11.

rangerstoomlocomotieven werd behouden. Maar het is wel een goed voorbeeld van hoe ACOD-Spoor op kwesties die de directe belangen van haar leden bedreigden onmiddellijk reageerde.

De vakbonden gingen door middel van hun werking ervan uit de stem van het personeel te laten horen via hun publicaties.<sup>91</sup> Maar in de christelijke vakbondskrant kwam deze stem al rechtstreekser naar voren dan *De tribune*. *De rechte lijn* liet in tegenstelling tot haar socialistische tegenhanger ook lezersbrieven toe, al werden deze niet altijd consequent gepubliceerd. Vaak kwamen deze pas aan bod indien ze een onderwerp bespraken dat op dat moment relevant was en dan ook nog eens de opinie van het blad reflecteerden. Dit is duidelijk door het feit dat in lang niet alle edities lezersbrieven aan bod kwamen. In de vroege jaren 50 hing de elektrificatie van de spoorwegen boven het hoofd van de machinisten en stokers, maar er bleken toch nog andere problemen te zijn. Een probleem, of eerder een eis, die zeer regelmatig terug de kop op stak waren de barema's ofwel de loonschalen. Dit bleek een voortdurend probleem te zijn bij de spoorwegen wat aanvankelijk ook de elektrificatie beïnvloedde. Onmiddellijk na de oorlog hadden de bestuurders van de elektrische tractie namelijk een lager barema dan de collega's op de stoomlocomotief. De redenering die hier achter zat was dat de baanmachinisten een fysiek zwaardere en meer uitdagende taak moesten uitvoeren dan de bestuurders op de elektrische tractie. Het zou pas in 1954 zijn dat deze groepen hetzelfde loon zouden ontvangen.<sup>92</sup> Maar ook de machinisten en stokers klaagden af en toe over hun inkomen. Bijvoorbeeld in 1951, wanneer in een brief een machinist een statement maakt dat hij hoopte dat de vakbond ook nog rekening zou houden met de eisen van het locomotiefpersoneel dat zich benadeeld voelde ten opzichte van vroeger.<sup>93</sup> Ze vonden dat hun barema gedurende de jaren achtergesteld was geraakt in vergelijking met andere categorieën personeel die hetzelfde statuut deelden. Ook de stokers zelf schreven naar de krant om te zegen dat ze niet tevreden waren. Daarbij benadrukten ze dat ze evenveel verantwoordelijkheid hadden op een locomotief als de machinist, aangezien zij instaan voor de noodzakelijke stoomproductie zonder welke de trein nergens heen zou gaan. Ze vonden dat ze een beter barema verdienden en 'rekenen daarvoor op de leiders van hun organisatie, het Christen Syndicaat.'<sup>94</sup> De vakbond plaatste bij deze laatste wel een kleine reactie dat alvorens ze dit soort vragen gaan verdedigen bij de NMBS-top, ze deze eerst laten bekijken door hun studiegcommissie. Deze keer was deze commissie inderdaad tot de conclusie gekomen dat de situatie verbeterd moest worden. Het is ook dezelfde studiegcommissie die voor wat betreft de Christelijke Vakbond onderzocht of de

---

<sup>91</sup> REFERENTIE NAAR BOEK SPOREN IN BELGIE

<sup>92</sup> Archief ACV-Transcom, 'Bezoldiging van de elektrische-treinbestuurders', in *Nationale Paritaire Commissie*, (28 december 1954), 62/7.

<sup>93</sup> 'Een machinist schrijft ons!', *De rechte lijn* (1 april 1951), 2.

<sup>94</sup> 'De stokers zijn ontevreden', *De rechte lijn* (15 oktober 1951), 2.

bestuurders van elektrische treinen recht hadden op een hoger barema, een kwestie waarrond blijkbaar verdeeldheid bestond.<sup>95</sup>

Uiteindelijk besloten de bestuurders van de elektrische tractie zelf ook eens van zich te laten horen. Daarom stuurden ook zij een lezersbrief op naar *De rechte lijn* die gepubliceerd werd.<sup>96</sup> In de brief wordt kort even de geschiedenis van de positie elektrische voerder uit de doeken gedaan en de reden waarom deze aanvankelijk een lager loon kregen dan hun collega's op de stoomtractie. Maar met de uitbreiding van de elektrische lijnen en de steeds toegenomen noodzakelijke kennis om met deze machines om te kunnen gaan vonden de voerders het tijd dat ze minstens hetzelfde barema als de baanmachinisten verdienden. De reden voor de brief ligt specifieker in het feit dat de NMBS wel degelijk van plan was het barema aan te passen voor de nieuwe elektrische bestuurders, maar dat voor zij die al actief waren onder het oude systeem dezelfde loonschaal van vroeger zou worden behouden. Wetend dat vele van deze werknemers voormalige stoommachinisten en stokers waren is het te begrijpen dat de elektrificatie voor verdeeldheid zorgde aangezien de collega's die op de stoom in dienst waren gebleven een hoger loon kregen dan zij die de overstap naar de elektriciteit hadden gemaakt. Het ACV probeerde deze kwestie recht te zetten, maar zoals eerder gezien was het pas in 1954 dat deze problemen volledig van de baan waren. En inderdaad, op 1 november 1954, precies drie jaar na de publicatie van de lezersbrief van de elektrische voerders bracht *De rechte lijn* een artikel uit met de veelzeggende titel 'We krijgen voldoening'.<sup>97</sup> Zoals al te vermoeden valt gaat het bericht over de nieuwe barema's bij de NMBS die de kwestie van de bezoldiging van elektrische bestuurders oploste. De maatregel passeerde in december door de NPC en was vanaf januari 1955 van toepassing.<sup>98</sup> De christelijke vakbond klopte zichzelf dan ook op de schouder voor het bereikte resultaat: 'dit is het gelukkig resultaat van de aanhoudende inspanningen van onze afgevaardigden.'<sup>99</sup>

De discussie over de barema's was een kwestie waar de vakbonden maar al te graag de eer van opstreken. In de decembereditie van 1954 poogde de christelijke vakbond aan haar lezers duidelijk te maken dat zij degene waren die verantwoordelijk waren voor de aanpassing van de bezoldigingen voor het rijdend personeel en niet de socialisten.<sup>100</sup> Het artikel roept dat de socialistische vakbond gelogen heeft over haar resultaten in haar krant *De tribune* en dat het de christenen waren die al veel langer dan de socialisten ijverden voor een beter loon voor de elektrische voerders. Het is echter moeilijk om te bepalen wie gelijk had wat betreft deze kwestie aangezien beide vakbonden op ongeveer dezelfde

---

<sup>95</sup> 'Bij het locomotiefpersoneel', *De rechte lijn* (1 oktober 1951), 2.

<sup>96</sup> 'Onze lezers schrijven... De elektrische treinbestuurders', *De rechte lijn* (1 november 1951), 2.

<sup>97</sup> 'Wij krijgen voldoening, Bezoldiging van de machinisten, bestuurders van Elektrische treinen en Dieselmotorwagens', *De rechte lijn* (1 november 1954), 2.

<sup>98</sup> 'In de nationale paritaire commissie', *De rechte lijn* (15 januari 1955), 2.

<sup>99</sup> Ibid.

<sup>100</sup> 'De schaamteloze leugen uit de rode Tribune', *De rechte lijn* (15 december 1954), 2.

momenten in andere bronnen en contexten erover spraken. Zo werden bijvoorbeeld de bezorgdheden over de loonschalen al geuit in de vergaderingen van de socialistische vergaderingen van machinisten en stokers, maar kwam deze kwestie zoals hieronder is te lezen in de kranten maar zelden voor wat er mogelijk op kan wijzen dat dit niet de prioriteit was van de socialistische vakbond.<sup>101</sup> Zoals eerder gezien waren de rangen van machinisten en stokers verdeeld en lag ging de meeste aandacht waarschijnlijk naar dit probleem. De discussie over de barema's was volgens *De rechte lijn* ook niet de enige leugen die het blad verspreidde, maar deze had wel te maken met de kwestie van machinisten en bestuurders. In *De tribune* werd er ook wel vaak gesproken over 'tegenstanders' maar in tegenstelling tot de christelijke vakbond werden deze niet altijd met de naam benoemd maar werd er eerder naar gerefereerd volgens het klassieke socialistische jargon zoals 'patronaat'. Al is het echter ook wel duidelijk uit de manier van spreken dat de christelijke vakbond hier ook wel onder te plaatsen was. De reden voor deze scherpe tegenstelling gedurende deze periode had onder andere te maken met de polarisatie in de Belgische politiek.<sup>102</sup> De eerste helft van de jaren 50 werd het land bestuurd door homogene katholieke regeringen, in 1954 opgevolgd door een 'paarse' regering onder leiding van Achiel Van Acker. Dit zorgde voor een sterke concurrentie tussen de socialistische en christelijke organisaties.

De barema's kwamen ook in de socialistische vakbondskrant regelmatig aan bod. Maar het is opvallend dat over de hele kwestie van barema's en dan specifiek de verschillen tussen het stoompersoneel en de elektrische voerders maar één artikel te vinden was. Dit was een artikel over een ledenvergadering van een subgroep van de socialistische vakbond waar alleen machinisten, stokers en bestuurders in zaten.<sup>103</sup> Voor de rest waren de artikels over de barema's meer algemeen en gericht naar al het personeel. Toch wel opmerkelijk voor de vakbond met het hoogste grootste aantal stoompersoneel en bestuurders als leden. Zoals al eerder gezien kregen tegen januari 1955 de bestuurders van de elektrische treinen hetzelfde barema toegewezen als hun collega's op de stoomtractie. Maar de opvallend lage opkomst van deze categorie werknemers in de vergaderingen, ofwel hun 'onverschilligheid', is toch iets wat andere personeelsleden stoorde, zeker aangezien het behaalde resultaat toch vooral in hun voordeel speelde. Dit kan mogelijk aantonen dat er nog steeds een zekere verdeeldheid bestond onder de werknemers, ondanks dat de loonschalen van machinisten en bestuurders nu waren gelijkgeschakeld.

---

<sup>101</sup> Privécollectie Stouthuysen, 'Verslag ledenvergadering van Zondag 13-2-1949', in *Verslagboek over de bestuurs en ledenvergaderingen der groep machinisten, stokers en E. Voerders*.

<sup>102</sup> Van der Hertten et al., *Sporen in België*, 289.

<sup>103</sup> 'Gewest Antwerpen, ledenvergadering van onze groep machinisten, stokers en E/voerders', *De tribune* (januari 1955), 8.

Wanneer de dieseltractie op de sporen begon te verschijnen in het midden van de jaren 50 begon het verhaal deels weer opnieuw: ongerustheid over werkgelegenheid en het lot van stokers en baanmachinisten. Ook hier zien we dan weer hetzelfde recept van de christelijke vakbond dat bestond uit ijveren voor nieuwe jobs voor bedreigd personeel en normalisering van de dieseltractie. Ze deed dit weer door meerdere artikels te publiceren die in detail uitleggen wat deze machines precies inhielden en wat er verwacht werd van de veranderingen. Al in 1954 publiceerde de krant een artikel over de mogelijkheden dat baanmachinisten en werkplaatspersoneel zouden evolueren met de komst van de nieuwe machines.<sup>104</sup> Het artikel geeft een relatief droge opsomming van de mogelijkheden maar in de inleiding werd benadrukt dat het de syndicale organisaties zijn die deze kansen mee hebben helpen creëren. De nieuwe machines zelf kregen ook een apart artikel waar alle geheimen achter hun techniek werd duidelijk gemaakt aan de lezer.<sup>105</sup>

Maar voor de rest van de jaren 50 bleven de beide vakbondskranten behoorlijk stil. Af en toe werd er wel nog een klein artikeltje geplaatst wanneer er weer eens een lijn geëlektrificeerd werd maar voor de rest zijn artikels die te maken hebben met de overgang van stoom naar de nieuwe tractievormen of de invloed van de modernisering op het rijdend personeel relatief schaars. Meer dan de publicatie van beslissingen uit de NPC was er vaak niet. Waarschijnlijk is de reden het feit dat, voor wat betreft de grootste groepen van personeel waarvan de job werd bedreigd, de belangrijkste resultaten al waren behaald. De machinisten hadden namelijk al de mogelijkheid om te worden opgeleid voor de nieuwe locomotieven en ook de stokers hadden al, zij het in 1954 nog maar beperkt, een reeks aan alternatieven. Dit betekent echter niet dat de modernisatie helemaal niet meer aan bod kwam. Het verschil met de vroegere periode zit er echter in dat deze niet meer de hoofdzaak was van de vakbonden en slechts indirect betrokken was met bepaalde kwesties. Een voorbeeld hiervan is de bezoldiging voor machinisten die niet meer door de in functie van de modernisering geüpdatete medische testen geraakten. De Christelijke Vakbond deed haar best om hen het barema van baanmachinist te behouden, ook in andere posities.<sup>106</sup> Maar later poogden ze ook om hen effectief terug aan het werk te krijgen. Niet meer als baanmachinist, maar wel op de elektrische treinen of motorwagens waarvoor de eisen minder streng waren.<sup>107</sup> Dus een loonkwestie werd aangegrepen om voor het afgedankte stoompersoneel een nieuwe positie op de moderne tractie te verkrijgen. Op deze manier werd de kwestie van herscholing en herpositionering betrokken bij een zaak waar deze aanvankelijk niet direct mee te maken had.

---

<sup>104</sup> 'Machinisten en bankwerkers, leest dit, de dieseltractie, opleiding voor machinisten en bankwerkers B', *De rechte lijn* (16 april 1954), 2.

<sup>105</sup> 'De nieuwe diesel elektrische locomotieven', *De rechte lijn* (15 februari 1955), 2.

<sup>106</sup> 'Bezoldiging van de voor de dienst ongeschikte machinisten', *De rechte lijn* (1 juni 1957), 2.

<sup>107</sup> 'Ten voordele van de voor dienst ongeschikte machinisten', *De rechte lijn* (15 november 1957), 2.

Dit veranderde niet in de vroege jaren 60. Er was weinig actie voor wat betreft herscholing en herpositionering. Dit is echter de tijd dat de positie van locotractorbestuurder beschikbaar werd voor stokers, net als de positie van bestuurder-rangeringen en deze dus nieuwe opties kregen. Desalniettemin bleef de vakbond zich tot het einde inzetten voor de rechtvaardige behandeling van deze groepen werknemers. Ook voor het personeel dat de omschakeling al had ondervonden en in de nieuwe posities werkzaam waren kwam de vakbond nog in actie. Een klein voorbeeld hiervan waren de begeleiders van de treinen, die zoals eerder gezien vaak stokers of aspirant-bestuurders waren die een opleiding voor de nieuwe diesels volgden.<sup>108</sup> Het bleek dat in de jaren 60 er steeds meer van hen verwacht werd de treinen aan- en af te koppelen, iets wat ze normaal slechts uitzonderlijk deden bij gebrek aan rangeerders. Nu ze dit vaker moesten doen, begon de christelijke vakbond vragen te stellen omtrent de veiligheid hiervan voor het personeel aangezien deze geen speciale veiligheidshandschoenen of overalls droegen. De socialistische vakbond trad dan weer op om de posities van bestuurder van locotactoren rechtvaardiger te verdelen onder de voormalige locomotiefstokers. Via het oude systeem werden stokers die al langer in dienst waren benadeeld ten opzichte van hun jongere collega's. De socialisten dienden een voorstel in om dit te counteren met een beleefde brief.<sup>109</sup> Een voorstel waarop ze later een positief antwoord kregen.<sup>110</sup>

Maar naarmate het einde van de stoomtractie effectief naderde in het midden van de jaren 60, kwam de actie weer lichtjes op gang. In september van het jaar 1965 publiceerde *De rechte lijn* een artikel waarin het haar leden wou aantonen wat er allemaal verwezenlijkt was dankzij hun inzet. Zo prees de vakbond zichzelf dat ze het de machinisten mogelijk maakte later te worden opgeleid voor beide tractievormen in het depot waar ze zelf gestationeerd waren.<sup>111</sup> Ook poogde de vakbond om zoveel mogelijk personeel nog te laten omscholen voor de nieuwe tractievormen door het versoepelen van de voorwaarden. Zoals eerder gezien kregen de baanmachinisten maar twee kansen voor te slagen op de opleidingsproef. Met een dreigend tekort aan bestuurders en een overschot aan baanmachinisten door de afname van de stoomtractie pleitte de christelijke vakbond in april 1966 nogmaals om deze werknemers een kans te geven voor het examen.<sup>112</sup> Een vraag waar het bestuur van de NMBS een positief antwoord op gaf later in de maand.<sup>113</sup> Ook het feit dat machinisten aanvankelijk moesten kiezen voor welke nieuwe tractievorm ze zouden worden opgeleid werd bevochten door het

---

<sup>108</sup> 'Nieuwe tussenkomst van het Christen Syndicaat ten bate van onze treinvoerders', *De rechte lijn* (1 februari 1964), 2.

<sup>109</sup> 'Toegang tot de administratieve hoedanigheid van Bestuurder van locotactoren', *De tribune* (januari 1962), 14.

<sup>110</sup> 'Voerders van locotactoren, onze sector bekommt voldoening!', *De tribune* (maart 1962), 15.

<sup>111</sup> 'Vruchten van het nieuwe werkingsjaar', *De rechte lijn* (7 september 1965), 2.

<sup>112</sup> 'Nieuwe tussenkomst van onze organisatie ten voordele van onze machinisten', *De rechte lijn* (5 april 1966), 5.

<sup>113</sup> 'Voor onze machinisten een eerste gunstige beslissing', *De rechte lijn* (26 april 1966), 2.



syndicaat.<sup>114</sup> Deze acties tonen aan dat, ook al was de zaak in de jaren 60 eigenlijk zo goed als beklonken, de christelijke vakbond toch tot het laatste moment probeerde zoveel mogelijk uit de brand te slepen voor haar leden. Het verdedigen van de eer van de spoormannen behoorde hier ook bij aangezien één artikeltje het beroep van de bestuurders van de nieuwe tractievoertuigen staaft als een job waar bekwame mensen voor nodig waren die alleen via een strikte opleiding werden bekomen. Dit als reactie op een bericht in *De Standaard* waar de post van bestuurder niet moeilijker werd geacht als die van automobilist.<sup>115</sup>

Ook de socialisten kwamen in de loop van de jaren 60 terug in actie. In 1962 bevochten ze de strenge medische proeven die stokers moesten ondergaan om machinist te worden op een moment waarop de NMBS een tekort had aan bekwame stoommachinisten. Zoals eerder gezien kregen nieuwe machinisten sinds 1961 nu ook de basiskennis mee om op de nieuwe diesel- en elektrische locomotieven te kunnen rijden zodat ze later makkelijker aan de slag konden op de nieuwe locomotieven.<sup>116</sup> Maar die opleiding ging gepaard met strenge medische tests die het aantal stokers dat gepromoveerd werd tot machinist op een negatieve manier beïnvloedde. De socialistische vakbond trad op om ervoor te zorgen dat de laureaten toch nog hun rechtmatige positie als machinist konden bemachtigen. Op het moment van de publicatie van dit artikel hadden ze al deels de gewenste resultaten behaald maar de klus was nog niet geklaard.<sup>117</sup> Het is echter wel een voorbeeld dat zelfs wanneer het stoomtijdperk bij de Belgische spoorwegen ten einde kwam, ACOD-Spoor nog steeds haar best deed voor wat een steeds kleinere groep vakbondsleden was. Ze waren echter niet de enige, zoals eerder gezien deed de christelijke vakbond hetzelfde. En net zoals de christenen was dit niet de enige keer dat ze ingrepen. Wanneer de voorwaarden voor wat het inhield om rangeermachinist te zijn en baanmachinist wijzigden, twee posities met elk een ander aanzien en barema, werd er geprobeerd om zo gunstig mogelijke maatregelen te bekomen voor het getroffen stoompersoneel.<sup>118</sup> Tot in de laatste jaren van de stoomtractie bij de NMBS zette de socialistische vakbond zich in voor het welzijn van haar leden. Zeker de locomotiefstokers kregen speciale aandacht aangezien hun situatie volgens *De tribune* steeds dramatischer werd.<sup>119</sup> Maar de manier van spreken verschilt wel sterk met deze van de eerste jaren. De agressieve toon is ingeruild voor een meer meewerkende houding. Nog steeds is de vakbond

---

<sup>114</sup> 'Voor de machinisten, wijzigingen in de bepalingen van bericht 58P van 1959', *De rechte lijn* (10 mei 1966), 2.

<sup>115</sup> 'Beroepsbekwame machinisten', *De rechte lijn* (25 oktober 1966), 2.

<sup>116</sup> Archief ACV-Transcom, 'Overgang van de machinisten naar de dieseltractie of elektrische tractie – bericht 58P/1959', in *Nationale Paritaire Commissie* (5 september 1961), 71/6.

<sup>117</sup> 'Overplaatsing en benoeming van machinisten', *De tribune* (september 1962), 8.

<sup>118</sup> 'Baanmachinist-rangeermachinist, baandienst-rangeerdienst', *De tribune* (december 1963), 14.

<sup>119</sup> 'Toestand van de locomotiefstokers', *De tribune* (april 1966), 8.

bezorgd over haar leden en lichtjes wantrouwend over de veranderingen bij het spoor, maar het grootste verzet was verdwenen.

Zoals hieruit is op te maken was de houding van beide vakbonden toch wel gewijzigd in de loop der tijd. De jaren 40 werden gekenmerkt door een bepaalde vorm van voorzichtigheid en activisme bij het christensyndicaat terwijl de socialisten eerder wantrouwend waren. Dit had echter te maken met de onzekerheid over de kwestie en het feit dat er nog geen goed beeld kon worden gevormd over de precieze veranderingen die een invloed gingen hebben op hun leden. Beide vakbonden erkenden wel het feit dat de stoomtractie verouderd was en dat om een efficiënt, modern spoorbedrijf mogelijk te maken deze vervangen moest worden door nieuwere vormen van techniek. Maar ze beseften goed dat hun achterban, en dan zeker het personeel dat betrokken was met de overgang zoals machinisten, stokers en personeel in de werkplaats, zouden vrezden voor hun baan. Dus in deze periode probeerde ze vooral de op komst zijnde veranderingen uit te leggen aan deze werknemers en hun aan te zetten om zich voor te bereiden op een nieuwe positie. Het was voor het christensyndicaat dus een meewerkende vorm van activisme aangezien de vakbond wist dat tegenstand geen positief effect zou hebben op zowel de maatschappij als de vakbond zelf, zoals aangetoond door de verdeeldheid van de rangen van rijdend personeel bij de socialisten. De socialisten waren hier wat later in maar ze volgden na enkele harde woorden en momenten van onduidelijkheid hetzelfde standpunt als de christenen. De modernisering was op komst en het beste wat ze konden doen was om er deel van uit te maken en zo goed mogelijk het personeel proberen te begeleiden zodat ze dit zonder al teveel kleerscheuren doorstonden.

De jaren 50 en 60 waren al wat rustiger. De grootste strijd had zich al afgespeeld en het was nog maar op slechts selectieve momenten dat de vakbonden in actie kwamen. Meestal wanneer er een nieuwe regeling of positie in het leven werd geroepen, dan deden ze hun best om de werknemers alle kansen te geven om toegang tot deze betrekkingen te krijgen. Ook om de al eerder verworven rechten te behouden deden ze hun best. De syndicaten gedroegen zich dus zoals van een vakbond verwacht wordt: het beste willen voor het personeel terwijl ze de standpunten van het bedrijf over de vooruitgang begreep en helpen deze doelstellingen te behalen zonder dat de werknemers er de dupe van worden. Ondanks dus dat het einde van de stoomtractie een enorme verandering was binnen het spoorbedrijf met herscholingen, nieuwe locomotieven en aangepaste infrastructuur, lijkt het erop dat voor de christelijke vakbond dit een reorganisatie was binnen het bedrijf zoals een andere, zij het alleen op een grotere schaal en met een bredere betrokkenheid ten opzichte van het personeel. Ook voor de socialistische vakbond bleek dit zo te zijn al probeerden ze wel hun stoere karakter dat zich afzette tegen het patronaat te behouden. De twee vakbonden verschilden dus niet onmiddellijk van standpunt, maar eerder van manier van communicatie naar hun achterban.

### 2.3 Het standpunt van het personeel zelf

Het probleem van deze vakbondskranten is echter wel dat hier niet de stem van het personeel zelf aan bod komt, maar die van de vakbondstop. Waar echter wél de stem van het personeel zelf kon worden gelucht is bij de vergaderingen van de werknemers zelf. De socialistische vakbond ACOD-Spoor was namelijk op zich ook nog ingedeeld in meerdere subgroepen om de verschillende sectoren binnen het spoorbedrijf te representeren en hun gedachten aan te horen. Zo bestond er dus ook een subgroep voor 'machinisten, stokers en E. voerders'. Deze laatsten waren de bestuurders van de elektrische treinen, in het vakjargon ook wel 'elektrische voerders' genoemd. Dit kan op zich al als een standpunt worden opgevat. Elektrische bestuurders kregen de term 'voerders' op zich geplakt, alsof ze de term 'machinist' niet waard waren.

Een van de zaken die regelmatig terugkwam op dit moment in de vergaderingen was de mogelijkheid voor machinisten en stokers om de kaders van elektrische bestuurders te vervoegen. Hiervan werd in het begin van het jaar enkel een opsomming gemaakt van de mogelijkheden die openstonden voor het personeel. Waar wel een duidelijke mening over bestond was de eenmansbediening.<sup>120</sup> De spreker aan het woord, 'kameraard' De Wachter, zag dit als onwettig en wou dit via de parlementaire weg zien op te lossen. Dus ondanks het feit dat de socialistische vakbond in haar pers liet uitschijnen dat voor haar de kwestie van de eenmansbediening te bespreken was, vond de achterban dit niet. Het personeel maakte zich dus wel zorgen over het lot van de stoker op de locomotief. Op dit punt in de tijd hadden de stokers ook nog maar beperkte opties voor herpositionering, namelijk de elektrische tractie en de werkplaats. Beide betekenden een lager barema dus de tegenstand kon ook zijn vanwege het lagere loon. Het is echter belangrijk om te weten dat de uitingen van De Wachter niet helemaal de uitingen zijn van het personeel zelf. Hij was het meeste aan het woord binnen deze vergaderingen wanneer de elektrificatie aan bod kwam, maar dit had een reden: hij was de nationale propagandasecretaris van de vakbond. Wat hij te zeggen had binnen deze vergaderingen moet dan ook met een korrel zout worden genomen. Toch kan hij deels als representatief worden beschouwd voor de opinies van de aanwezige machinisten en stokers. Dit valt te concluderen uit het gebrek aan tegenspraak en andere stemmen binnen deze vergaderingen, zowel van aanwezige vakbondsmedewerkers, als van stokers en machinisten.

Uit de bronnen wordt het ook duidelijk dat er wat betreft de kwestie van de elektrificatie toch wel enige meningsverschillen waren tussen de christelijke vakbond en de socialisten, ondanks dat dit voor deze periode niet het geval leek te zijn in de vakbondspers. Dit kan worden opgemaakt uit de retoriek van kameraad De Wachter. Hij klaagt dat op het syndicale vlak de tegenstrever vaak universitair zijn

---

<sup>120</sup> Privécollectie Roger Stouthuysen, Hoboken, 'Verslag der algemene ledenvergadering van Vrijdag 3-9-48', in *Verslagboek over de bestuurs en ledenvergaderingen der groep machinisten, stokers en E. Voerders*.

en dus vaker winnen op het vak van 'slimheid' van de socialistische leiders 'welke toch maar gewone arbeiders geweest zijn, en doorgaans geen harde studies gedaan hebben'.<sup>121</sup> De kwestie waarover onenigheid bestond was namelijk de elektrificatie en haar gevolgen, maar wat precies de reden voor het meningsverschil was is niet duidelijk. Mogelijk was dit de aanpak van de christelijke vakbond ten opzichte van de kwestie, welke meer geneigd was toegevingen te doen aan en samen te werken met de NMBS, in tegenstelling tot ACOD-Spoor welke zoals gezien in de vakbondskranten aanvankelijk een eerder agressieve houding aannam ten opzichte van de sociale gevolgen van de elektrificering.

Het is echter wel opvallend dat er in 1949 ook al problemen waren met het verschil tussen de barema's van machinisten, in de documenten ook wel 'hlsten' (hash-el-isten) genoemd, en de elektrische bestuurders.<sup>122</sup> De persoon aan het woord is weer kameraad De Wachter, hij had iemand 'hooggeplaatst' aangesproken die hem had verteld dat deze zaak 'wel in orde zou komen'. Maar zoals al vaker is gezien in dit onderzoek, was het pas in 1954 dat de beslissing viel om het personeel van beide tractiemiddelen hetzelfde loon te verschaffen. Het ironische is dat deze eis dus al veel langer bestond dan dat de vakbondsbladen lieten uitschijnen. Het is ook een eis afkomstig van het locomotiefpersoneel van de elektrische tractie, niet de baanmachinisten of stokers. Deze groep werknemers was echter wel regelmatig afkomstig uit de rangen van het stoompersoneel. Het lijkt er dus op dat deze ook niet echt helemaal tevreden waren met de nieuwe positie die ze moesten beklimmen. Dit is dan ook waarschijnlijk een van de redenen waarom niet al het personeel gewonnen was voor de overschakeling van stoom naar elektrische treinen. Ook de kwestie van de stokers kwam regelmatig ter sprake, vaak met dezelfde adem uitgesproken als de hier al vaak vermelde tweemansbediening.<sup>123</sup> Hier kwamen echter geen definitieve uitspraken over, maar het toont wel aan dat ondanks alle beloften van de vakbond en de beslissingen van de paritaire commissie er sowieso nog een zekere argwaan was van de machinisten en stokers.

Ondanks alle problemen en moeilijkheden, was er wel degelijk personeel dat positief was over de nieuwe tractievormen. Deze conclusie is te maken uit het feit dat de maatschappij vrijwillige machinisten vond die kozen voor de nieuwe tractie en er anders aanvankelijk geen bestuurders voor de nieuwe machines beschikbaar waren. Maurits Vercauteren was een van de machinisten die in 1962 de overstap maakte. Hij komt zeer beknopt aan het woord in een boek over het 175 jarige bestaan van de Belgische spoorwegen: 'Ik was blij dat ik van de stoom af was. Stoomtreinen zijn schitterend om naar te kijken. Maar wie met stoomlocomotieven heeft gereden weet wel beter. Het was hard en vuil

---

<sup>121</sup> Privécollectie Stouthuysen, 'Verslag ledenvergadering van Zondag 13-2-1949', in *Verslagboek over de bestuurs en ledenvergaderingen der groep machinisten, stokers en E. Voerders*.

<sup>122</sup> Ibid.

<sup>123</sup> Privécollectie Stouthuysen, 'Verslag der bestuursvergadering van 21-9-1949', in *Verslagboek over de bestuurs en ledenvergaderingen der groep machinisten, stokers en E. Voerders*.

werk.<sup>124</sup> Voormalig baanmachinist Jean Dubuffet is een van de NMBS werknemers die op alle drie verschillende tractievormen heeft dienstgedaan. In het werk *Vapeur en Belgique* beschreef hij in het kort zijn carrière als machinist en bestuurder op zowel stoom, diesel als elektrische treinen. Naar zijn mening was het opleiden van baanmachinisten tot bestuurders een van de meest geslaagde ondernemingen van de NMBS.<sup>125</sup> Het was iets waar volgens hem de instructeurs trots op konden zijn. Hij bevestigde ook dat stokers voor de promotie naar bestuurders als deel van hun opleiding werden ingezet als begeleider op de nieuwe locomotieven. Uit zijn retoriek is te halen dat hij tevreden was over het hele gebeuren. Maar waar Dubuffet het over had waren de jaren 50 en 60. Wat hij zei over de jaren 40 bevestigt dan weer het verhaal dat niet iedereen aanvankelijk gewonnen was voor de nieuwe locomotieven. Het introduceren van de betiteling ‘bestuurder’ zonderde de groep personeelsleden die erop dienst deden al af van de baanmachinisten en creëerde een reëel verschil tussen de twee. Ongetwijfeld geholpen door het verschil in barema. Al grapte hij dat dit mogelijk ook was omdat de baanmachinisten jaloers waren op het propere uniform van de bestuurders.

Maar wie waren dan de machinisten en stokers die er niet blij mee waren? Tot nu toe lijkt het erop dat dit vooral oudere personeelsleden waren. Dit wordt ondersteund door het interview met Jean Liefbrig wanneer hij sprak over zijn collega, machinist Arthur Rausch.<sup>126</sup> Zoals eerder gezien had Rausch twijfels over de capabiliteit van de elektrische treinen om zich aan dezelfde dienstregeling te houden als hij en zijn stoomlocomotief. Het feit al dat hij de trein timede met zijn zakhorloge is een mooi concreet voorbeeld van hoe deze twijfel zichtbaar was. Ook andere zaken wijzen in de richting dat het vooral de oudere garde was die niet altijd erg positief stond ten opzichte van de overschakeling. In ieder geval straalden sommigen een zekere norsheid uit, alsof ze hun trots waren kwijtgeraakt. Dit was wat de voormalige bestuurder Roger Stouthuysen ervaarde in zijn stelplaats Antwerpen-Dam.<sup>127</sup> Hij werkte daar jarenlang als bestuurder-rangeringen in de jaren 70, de periode vlak na het einde van de stoomtractie, en getuigde dat er zeker nog een soort van scheiding was tussen de nieuwere bestuurders, en de ‘anciens’ van de stoomtractie. Deze scheiding was te merken in de wachtruimte van het depot, waar de voormalige machinisten en stokers samen zaten en de nieuwe generatie bestuurders zich niet mengden met de gesprekken van die groep. ‘Die vertelden verhalen over de baan waar wij niet konden over meespreken’.<sup>128</sup> De scheiding die in de jaren 40 voelbaar was tussen de bestuurders en machinisten waar Dubuffet over sprak was er dus nog steeds.

---

<sup>124</sup> E., MARTENS red., *Rail, De Belgische spoorwegen*, Brussel (2010), 18-19.

<sup>125</sup> DAMBLY, *Vapeur En Belgique. Tome 2*, 345.

<sup>126</sup> M., WEYDERS, ‘Jean Liefbrig, chauffeur de la dernière loco “vapeur” Luxembourg – Bruxelles Nord, le 29 septembre 1956’, *Le gletton, mensuel de la gaume et d’autres collines*, 390 (2008), 2-11.

<sup>127</sup> R., STOUTHUYSEN, persoonlijk interview, 8 maart 2017.

<sup>128</sup> R., STOUTHUYSEN, persoonlijk interview, 8 maart 2017.

Wanneer er dan wel effectief contact was tussen de twee hielden sommige voormalige machinisten en ook stokers er een relatief neerbuigende houding op na. Bestuurder was namelijk een positie waar zeker na het einde van de stoomtractie bij wijze van spreken iedereen zich voor kon aanmelden. Zij daarentegen hadden nog gedurende hun carrière het ouderwetse traditionele pad gevolgd: van stoker op rangeringen via enkele tussenposities tot baanmachinist. Het lijkt erop dat dit hen tegenzat. Dat valt ook op te merken uit enkele uitspraken die ze deden ten opzichte van hun jongere collega's: 'manneke, je zal nog wel zien hoe dat dat gaat!'<sup>129</sup> Alsof zij degenen waren die nog met de 'echte' locomotieven hebben gereden, zij die weten hoe het 'vroeger' er aan toe ging. Volgens meneer Stouthuysen lieten voormalige machinisten die nu instructeur waren op de dieseltractie dit ook uitschijnen wanneer ze hoorden dat hun jongere collega's onmiddellijk na de opleiding alleen dienst mochten doen op. Machinisten en stokers waren trots op hun vak, een vak dat status uitstraalde en waar mensen, vooral kinderen, naar opkeken.<sup>130</sup> Bij de overgang verloren de bestuurders dit aanzien, tot hun grootste spijt. Dit werd geïllustreerd door de al eerder besproken reactie van *De rechte lijn* op het artikel in *De Standaard* waar het beroep van treinbestuurder vergeleken werd met dat van een autobestuurder.<sup>131</sup> Het is een bewijs dat het grote publiek niet dezelfde waardering had voor de bestuurders van de moderne tractie als voor de machinisten op de stoomlocomotieven. Niet alle stokers daarentegen hanteerden deze houding. Er waren er ook bij die blij waren met het feit dat ze nu zelf baas waren over hun locomotief en niet meer onder het gezag van de machinist werkten.<sup>132</sup> Gedurende het stoomtijdperk waren machinisten en stokers ook regelmatig gebonden aan een bepaalde locomotief, wat hun verantwoordelijk maakte voor het onderhoud en uitzicht ervan. Dit werd later ook geprobeerd met diesel- en elektrische locomotieven maar dit had maar matig succes aangezien deze praktijk slechts gedurende de eerste jaren van de nieuwe tractievormen werd toegepast en later werd gestopt.<sup>133</sup> Buiten het proper houden van de bestuurderspost en het nakijken van een motor waar ze de werking niet van konden zien, waren de bestuurders niet zelf meer verantwoordelijk voor het onderhoud van hun machines.<sup>134</sup>

De ervaring van Alex Baerts als atelierbaas toont dan weer de andere kant van het verhaal, namelijk dat er wel degelijk een soort van enthousiasme was onder bepaalde machinisten en stokers wanneer er bestuurders werden gezocht voor de nieuwe locomotieven. Maar hij relativeerde dit enthousiasme door te zeggen dat bij elke grote ontwikkeling bij de spoorwegen waar ze personeel voor nodig hadden wel voor- en tegenstanders waren. Hiermee vergeleek hij de zoektocht voor bestuurders in de jaren

---

<sup>129</sup> Ibid.

<sup>130</sup> VAN DER HERTEN et al., *Sporen in België*, 369; DAMBLY, *Vapeur En Belgique*. Tome 2, 345.

<sup>131</sup> 'Beroepsbekwame machinisten', *De rechte lijn* (25 oktober 1966), 2.

<sup>132</sup> R., STOUTHUYSEN, persoonlijk interview, 8 maart 2017.

<sup>133</sup> A., BAERTS, persoonlijk interview, 15 maart 2017.

<sup>134</sup> DAMBLY, *Vapeur En Belgique*. Tome 2, 345.

50 en 60 met het zoeken naar bestuurders voor de TGV wanneer deze haar intrede maakte.<sup>135</sup> Een interessant punt dat hij aanbracht is dat het verzet waarvan hij wel had gehoord vooral uit syndicale hoek kwam, dus van vakbondsleden. Dit valt dan ook goed samen met de bevindingen van het vorige deel, dat het vooral de socialistische vakbond was waar de grootste tegenstem te vinden was. Ook bevestigde hij dat de tegenstand uit syndicale hoek vaak bedoeld was om zoveel mogelijk voordelen voor het personeel te bemachtigen. Meer personeel betekende immers meer leden en meer leden betekende meer zeggenschap. Ook de stokers waren niet altijd tevreden met hun opties. Vooral werken in de werkplaatsen bleek niet altijd even populair volgens Baerts. De redenen hiervoor zijn al vaker voorbij gekomen: lager statuut, lager loon...

Wat er valt te concluderen is dat er een verdeelde mening bestond ten opzichte van het einde van de stoomtractie: er waren personeelsleden bij die geen problemen hadden om de overstap te maken, wat aangetoond wordt door het feit dat er wel degelijk telkens een aantal machinisten waren die zich aanmeldde voor de herscholing en de verhalen van Dubuffet en Vercauteren. Dit werd ook bevestigd door het verhaal van meneer Baerts. Aantrekkingspunten waren de betere werkomstandigheden zoals het gebrek aan rook en vuiligheid. Maar buiten zij die ervoor kozen om deze overstap te maken waren er natuurlijk ook enkele die niet erg enthousiast waren. Redenen hiervoor waren het barema, welke in het begin lager lag dan dat van baanmachinist, en pure beroepstrots. Desalniettemin hadden deze personeelsleden weinig keuze aangezien de stoomtractie niet voor eeuwig bij de NMBS dienst zou doen. Dus werd de overstap gemaakt, al dan niet gewild. Ook wanneer de stoomtractie dan effectief gedaan was en de problemen van de loonkwesties dan wel van de baan waren, toch hadden ze moeite met de het verlies van aanzien. Wat vroeger een baan was waar jaren opleiding voor nodig was en een strikte hiërarchie vormde, werd nu door het grote publiek gezien als iets wat bij wijze van spreken door iedereen kon worden gedaan. Dat wrong.

De verhouding tussen de twee opinies bleek ook een verandering te hebben meegemaakt. En deze is vergelijkbaar met de evolutie van de mening van het officiële standpunt van de vakbond zelf. De grootste tegenstand was er aan het einde van de jaren 40, toen het beroep van elektrische bestuurder zich uitbreidde. De combinatie van het lagere loon en de vermindering van het personeelsbestand dat de elektrificatie met zich meebracht zorgde voor ontevredenheid bij de machinisten en stokers. Met de verbetering van de werkomstandigheden, de barema's en de garantie dat het personeel maar geleidelijk werd afgebouwd verdween deze tegenstand. De grootste twijfelaars, de oudste generatie machinisten, werd uitgerangeerd samen met de stoomlocomotieven waarop ze dienst deden. De stokers waren, met enkele uitzonderingen, over het algemeen blij dat ze vanaf de jaren 60 zelf

---

<sup>135</sup> A., BAERTS, persoonlijk interview, 15 maart 2017.

bestuurder konden worden. De tegenstanders in deze categorie waren vooral deze die de werkplaats in moesten, maar die groep nam af naarmate er meer opties beschikbaar kwamen zoals bestuurder-rangeringen. De overgang naar bestuurder hield voor hun namelijk een promotie in en daarmee dus ook een hoger loon. De tegenstand was tegen deze periode dus helemaal verdwenen. Alleen het verlies van aanzien zat sommigen dwars, zoals hierboven werd aangetoond.



### 3. België versus het buitenland.

**H**et einde van de stoomtractie in België had zoals dit onderzoek heeft aangetoond best wel wat voeten in de aarde. Niet iedereen kreeg onmiddellijk gelijke kansen en ook de vakbonden hadden tijd nodig om zich volledig te verzoenen met de evolutie en modernisering op het spoor. Maar hoe is deze evolutie in vergelijking met andere landen verlopen? Om deze vraag te kunnen beantwoorden worden de resultaten van dit onderzoek gelegd naast de bevindingen die in de buitenlandse geschiedschrijving al zijn onderzocht. De landen die hier voornamelijk gaan bekeken worden zijn het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.

Het verdwijnen van de stoomlocomotief in het noorden van het Amerikaanse continent gebeurde vroeger dan in Europa. De eerste diesels werden geïntroduceerd in de jaren 20 en tegen de jaren 50 was de stoomlocomotief al bijna uitgestorven. Ook hier waren er vakbonden die zich inzetten voor de rechten van het spoorpersoneel. Het verschil met België was echter dat de vakbonden in de VS regelmatig georganiseerd waren op basis van ambacht.<sup>136</sup> Dat betekende dat de machinisten en stokers een eigen vakbond hadden, in tegenstelling tot België, waar ze deel uitmaakten van de meer algemene spoorbonden, al waren er zoals eerder gezien bij de socialisten wel aparte vergaderingen voor de aparte categorieën werknemers. Om de effecten van het afbouwen van personeel tegen te gaan werd er een *full crew law* geïntroduceerd die beval dat elke trein een minimaal aantal personeelsleden aan boord moest hebben, stokers inbegrepen. Deze wetten werden in de VS niet op federaal vlak doorgevoerd, wel op statelijk niveau en veel bleven van kracht lang nadat de volledige dieselisatie was doorgevoerd. Dit is een opvallend verschil met de Belgische situatie. Vanwege het politiek systeem en de nationalisering van de spoorwegen was de regelgeving in België geldend voor het hele land. Maar daarbovenop werd de kwestie van tweemansbediening niet wettelijk geregeld. In feite was de hele zaak over meer dan één persoon op de diesel locomotieven bij de NMBS niet zo verhit als in de VS. In België waren de spoorwegen namelijk als staatsbedrijf verplicht om al het personeel waarvan de positie eindigde in een andere functie aan de slag te krijgen. Stokers moesten dus sowieso een baan krijgen na het einde van de stoomtractie. Dit was niet het geval in de VS, waar de spoorwegen geëxploiteerd werden door verschillende privébedrijven welke deze verplichtingen niet hadden. Hierdoor stond er meer op het spel en grepen de personeelsleden sneller naar de staking als onderhandelingsmethode. Het hoofdargument van de vakbonden voor het behouden van de stokerspositie was veiligheid. Dit was iets waar de Amerikaanse spoorbedrijven wel probeerden tegen in te gaan, al bleek dit niet altijd even gemakkelijk vanwege mogelijke negatieve publiciteit. Het is

---

<sup>136</sup> SCHRAMM, *Out of Steam*, 251.

opvallend dat dit argument niet vaak op tafel verscheen bij de Belgische onderhandelingen. Het werd wel sterk uitgespeeld bij het voorstel van het verminderen van stokers op de rangeerstoomlocomotieven. Een reden dat dit debat lang niet zo de gemoederen verhitte kan het feit zijn dat men wist dat het NMBS-personeel sowieso aan het werk bleef bij het bedrijf na de overschakeling.

Ook werden politieke spelers en rechtbanken in de VS sneller ingeschakeld bij discussies.<sup>137</sup> In 1964 werd bijvoorbeeld een onderhandeling tussen de vakbonden en de spoorwegbedrijven pas opgelost na de persoonlijke inmenging van president Johnson.<sup>138</sup> De discussie ging over de resultaten van een Canadese onderzoekscommissie. Het concludeerde dat om te besparen er gestopt moest worden met het aannemen van nieuwe stokers, en dat de positie langzaamaan moest uitsterven. Dit was opvallend aangezien de stoomtrein allang verdwenen was in de VS. Stokers zijn hier vergelijkbaar met de begeleiders bij de NMBS, namelijk bestuurders in opleiding. De stokerspositie als tweede in rang op de locomotief bleef in Amerika lang behouden, tot ergernis van de spoorwegbedrijven. Deze onderhandelingen werden op nationaal niveau gevoerd tussen de verschillende bedrijven en vakbonden, maar later werd de kwestie steeds meer apart uitgepraat waardoor er maar langzaamaan een einde kwam aan de stoker. Pas in 1991 werden de laatste posities van stoker in de VS geschrapt, in tegenstelling tot de NMBS, waar de positie werd verdween nadat de laatste stoomlocomotieven uit de boeken verdwenen in 1967.<sup>139</sup>

De voormalige genationaliseerde spoorwegmaatschappij in het Verenigd Koninkrijk, *British Railways*, kwam al wat dichter bij de structuur van de NMBS dan de verschillende Amerikaanse privébedrijven. Ook in het VK werd namelijk geprobeerd om een corporatief model op te zetten om de onderhandelingen tussen het bestuur en de vakbonden te vergemakkelijken.<sup>140</sup> Maar daar houden de vergelijkingen met België op aangezien het Britse systeem uitgebreider en anders was opgesteld. In tegenstelling tot België waren de reacties van de verschillende spoorbonden op deze manier van doen minder enthousiast, aangezien zij eerder gehoopt hadden op een vorm van syndicalisme. Ook de organisatie van de vakbonden zelf was anders dan bij de NMBS: deze waren minder ideologisch gedreven en, zoals in de Verenigde Staten, meer gebaseerd op ambacht. Zo had het administratief personeel een eigen vakbond, maar ook de stokers en machinisten hadden hun eigen vertegenwoordiging in de vorm van de *Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen*. Dat

---

<sup>137</sup> Ibid, 253.

<sup>138</sup> Ibid, 261.

<sup>139</sup> Ibid, 262.

<sup>140</sup> Gourvish and Blake, *British Railways 1948-73*, 120-122.

betekent niet dat ideologie geen rol speelde binnen deze vakbonden. Er waren er met een sterke socialistische achtergrond.

Net zoals de NMBS was *British Railways* of BR druk bezig met het experimenteren met diesel- en elektrische locomotieven met de bedoeling om haar exploitatiekosten te drukken. Ook hier was de stoomlocomotief een stuk duurder vanwege het onderhoud en haar personeelskosten. Kosten die BR hoopte te verkleinen door het feit dat deze locomotieven maar één personeelslid nodig hadden in plaats van twee. Na onderhandelingen met de voornaamste spoorbonden werd daardoor in 1957 het *single-manning agreement* getekend welke dit mogelijk maakte. De vakbonden gingen akkoord met modernisering en het verhogen van de productiviteit na de belofte van een beter loon door het bestuur.<sup>141</sup> Dit is het omgekeerde van wat er in België had plaatsgevonden. In België was de praktijk van één persoon op de bestuurderspost van de nieuwe diesels en elektrische locomotieven al een courante praktijk sinds de introductie van de eerste treinstellen in de jaren dertig. Pas in de jaren 40 en 50 toen het duidelijk was dat ze over het hele net gingen worden ingezet rezen enkele vragen op in verband met de veiligheid door onder andere de socialistische vakbond maar deze werden nooit echt luidop gesteld en de kwestie werd gelaten voor wat ze was. Maar bij de NMBS hadden de bestuurders in tegenstelling tot de machinisten een lager barema. Dit verschilde van de situatie bij BR, waar de machinisten en de vakbonden juist akkoord gingen met diesels en eenmansbediening door de belofte van een hoger loon.

Ondanks dat BR een genationaliseerd staatsbedrijf was net zoals de NMBS, had het personeel niet hetzelfde statuut als ambtenaars bij andere staatssectoren. Personeel kon worden ontslagen, in tegenstelling tot de NMBS die haar personeelsbestand enkel kon uitdunnen door pensionering en aanwervingsverboden. Dat betekende dat de vakbonden in het Verenigd Koninkrijk meer voor te vechten hadden dan in België. Dieselisatie was een serieuze bedreiging en dat was dan ook een reden voor de harde strijd die werd gevoerd voor de tweemansbediening. Bij verandering werd er sterk onderhandeld om toch garanties te bekommen dat het surplus van besturingspersoneel elders aan de slag kon.<sup>142</sup> Het bestuur wou hiermee akkoord gaan, op voorwaarde dat de tweemansbediening op bepaalde diensten werd ingetrokken. Dit veroorzaakte wrevel en enkele stakingen waren het resultaat. Ook dit was op zich een groot verschil met de Belgische bonden: stakingen van bestuurderspersoneel in verband met modernisering kwamen niet voor. Er zijn geen gevallen bekend dat stokers en machinisten het werk neerlegden om te protesteren tegen de maatregelen en veranderingen die het einde van de stoomtractie met zich meebracht.

---

<sup>141</sup> Ibid, 250-252.

<sup>142</sup> Ibid, 539-544.

Wat uit deze twee andere voorbeelden kan worden geconcludeerd is dat de NMBS sterk verschilde van andere spoorbedrijven wat betreft haar beleid ten opzichte van het einde van de stoomtractie. De VS had vooral privébedrijven en de vakbonden daar hadden geen garanties dat machinisten en stokers zouden worden beschermd tegen de inkrimping van personeel die het introduceren van diesels met zich mee bracht; Daarom werd er hard gevochten, overlegd en gestaakt om gunstige regelingen te bekomen. In het Verenigd Koninkrijk daarentegen was er wel een genationaliseerd staatsbedrijf maar in tegenstelling tot de NMBS genoten de werknemers niet van een geprivilegieerd ambtenarenstatuut. Dus ook hier moesten de verschillende spoorbonden stevig aan de bak om ervoor te zorgen dat de afvloeiingsmaatregelen zoveel mogelijk werden beperkt. Er werd dan ook regelmatig gegrepen naar het stakingsmiddel om ervoor te zorgen dat het bestuur van BR luisterde naar hun eisen. In België is deze overgang duidelijk vlotter verlopen. Dankzij het personeelsstatuut dat de vakbonden met hand en tand verdedigden was er geen nood aan stakingen en harde onderhandelingen. Het beleid mee helpen sturen en de zaken met zo min mogelijk drastische veranderingen laten verlopen bleek genoeg om het einde van de stoomtractie bij de NMBS geen al te nadelige gevolgen voor de machinisten en stokers te laten hebben.

## Conclusie

**H**et einde van het stoomtijdperk bij de Belgische spoorwegen had zijn voor en tegenstanders. Dit onderzoek heeft echter aangetoond dat de meeste tegenstand na verloop van tijd verdween nadat het beleid van de NMBS ten opzichte van het stoompersoneel steeds weer werd aangepast en uitgebreid. Zo kregen zoveel mogelijk voormalige stokers en baanmachinisten de belofte van een loopbaan bij de spoorwegen, al was het niet altijd in de positie waarop ze gehoopt hadden.

Al vanaf de publicatie van het elektrificatiedossier was het de bedoeling dat stokers betrokken zouden zijn bij de heropleiding naar bestuurder elektrische tractie, al was dit nog beperkt aangezien baanmachinisten voorrang kregen. Baanmachinisten hadden in deze vroege periode dan ook nog de keuze of ze al dan niet de overstap maakten naar de nieuwe tractievorm. Het te grote stokersbestand kreeg dan weer de mogelijkheid om aan de slag te gaan in de werkplaats al was dit niet altijd even gegeerd. Het personeelsstatuut van de spoormannen verplichtte de NMBS er echter toe om dit teveel aan personeel elders een baan te bezorgen. Ondanks dat er dus minder bestuurders en al helemaal geen stokers nodig waren om met het nieuwe materieel te rijden, zouden de resultaten van dit inkrimingsproces in deze categorie werknemers voelbaar zijn door de blokkade van personeelswerving en herplaatsingen. Gedurende de hele naoorlogse periode hanteerde de NMBS een beleid dat inspeelde op de problemen en eisen van het moment. Al was er wel een ruw plan waarin het einde van de stoomtractie werd voorspeld, toch voelt het hele beleid van de NMBS voorzichtig en improviserend aan. Dit is echter niet moeilijk, aangezien een grote verandering zoals deze nog niet eerder had plaatsgevonden op het spoor. Daarom dat op sommige momenten dit nogal onduidelijk en verwarrend kon overkomen voor het rijdend personeel, dat vooral in de beginjaren niet zeker was over haar lot. Het waren echter in de eerste plaats de vakbonden die wantrouwend keken naar de bedoelingen van de maatschappij. Vooral ACOD-Spoor vreesde voor haar ledenaantal en zette zich schrap. Dit was te merken aan de aanvankelijke agressieve artikels die haar krant publiceerde en de oproep naar haar leden gericht om zich te verenigen. Niet alleen de vakbond zelf, ook haar achterban was niet helemaal opgezet met deze verandering.

Maar gedurende de volgende decennia verdween het verzet. De garantie van de NMBS dat iedereen sowieso aan het werk kon blijven, zij het in andere posities, versoepelde de houdingen van de twee vakbonden. De nadruk werd nu gelegd op het zoveel mogelijk voordelen in de wacht slepen en dit werd volgehouden tot het einde in 1967. De NMBS zelf poogde de twijfelaars over de streep te trekken door het publiceren van positieve artikels in haar personeelsmagazine, al was ze zich er bewust van

dat vooral onder het oudere personeel nog niet iedereen gewonnen was voor de nieuwe locomotieven. Dit veranderde niet wanneer in het midden van de jaren 50 de eerste diesellocomotieven op het net verschenen. Bij de verstrenging van de toelatingsvoorwaarden of bij het gelijkstellen van de barema's bestuurder en machinist bleven de vakbonden paraat staan om bij de NMBS garanties en toegevingen te vragen, of om de achterban te informeren van de successen die zij behaald hadden. Om terug te komen op de onderzoeksvraag: beide vakbonden evolueerden grotendeels hetzelfde wat betreft hun standpunt. Beiden waren aanvankelijk wantrouwig, al staken de socialisten hier met kop en schouder boven uit. Later hadden ze door dat het in deze evolutie beter was om met de maatschappij samen te werken in plaats van zich te verzetten, wat ook duidelijk werd in hun onderhandelingen: nooit hebben ze geprotesteerd tegen de elektrificatie of dieselisatie an sich. Waar ze wel voor ijverden was voor de volledige tewerkstelling van hun achterban. Het verschil tussen de twee vakbonden was dus eerder de manier van communicatie naar hun leden. Door haar strijdvaardige ideologie werd van de socialistische vakbond ook wel verwacht dat ze een wat hardere houding opnam ten opzichte van het bestuur. Dat kwam ook tot uiting in haar vakbondsblad. Dit is dan ook het grootste verschil met de christelijke vakbond, dewelke een meer afwachtende houding aannam en vanaf het begin bereid was om mee te werken.

Het personeel zelf deelde deze mening grotendeels. Zoals bij de meeste grote reorganisaties waren er voor- en tegenstanders. Voorstanders waren blij dat ze de vuile omgeving van de stoomtractie achter zich konden laten, tegenstanders betreurden dan weer het gedaalde aanzien en aanvankelijk ook het lagere loon. Het bleek echter vooral de oudere generatie te zijn die hier niet al te blij mee was, de generatie die waarschijnlijk ook deels geweerd werd van de nieuwe treinen vanwege het falen op een verstrengd medisch examen. De angst voor een lager statuut was niet helemaal ongegrond, aangezien stokers in de beginjaren maar beperkte opties hadden: promotie tot machinist en dan later bestuurder door een geslaagd toelatingsexamen, of de werkplaats in. Later kregen ze wel meer mogelijkheden door de toegang tot de posten van bestuurder-rangeringen en bestuurder op locotractoren. Hierdoor verdween ook de tegenstand van de machinisten en stokers gedurende de naoorlogse periode. Over het algemeen is het duidelijk dat machinisten meer en hoger geplaatste opties hadden dan de stokers. Deze conclusie is niet helemaal verbazend. Machinist en stoker waren twee aparte beroepen met elk een ander barema. Stoker was slechts een tussenpost in de opleiding tot machinist, en het is daarom begrijpelijk dat personeel dat dit parcours al helemaal had afgelegd de beste mogelijkheden kregen aangeboden om over te stappen naar de nieuwe tractievoertuigen. Peeters had in zijn werk dus wel

gelijk, al had hij het echter wel zeer beknopt gezegd: er waren inderdaad twijfelaars en malcontenten bij de machinisten en stokers, maar lang niet iedereen deelde deze mening.<sup>143</sup>

Vanwege haar uitgebreide karakter en grote inmenging van bestuur en vakbonden past het einde van de stoomtractie en haar sociale gevolgen mooi in het rijtje van hervormingen bij de spoorwegen zoals bestudeerd in het boek *Sporen in België*.<sup>144</sup> Sterker nog, zoals het onderzoek heeft aangetoond waren bepaalde beruchte discussiepunten in de naoorlogse periode zoals de barema's en het personeelsstatuut indirect verbonden met het de overgang van stoom naar diesel en elektriciteit. De discussie omtrent de barema's had zoals gezien deels te maken met de ontevredenheid van bestuurders over hun lager loon. Ook het te grote personeelsbestand van de NMBS werd beïnvloed door het einde van de stoomtractie. Door het schrappen van de positie van stoker en het feit dat er minder moderne locomotieven nodig waren om hetzelfde werk te doen kon dit bestand aanzienlijk worden uitgedund. Het feit dat de sociale gevolgen van het einde van de stoomtractie bij de NMBS nog niet eerder is onderzocht is dan wel wat verbazend, gezien de grote verbondenheid van de zaak met andere grote hervormingen en veranderingen bij de Belgische spoorwegen.

In vergelijking met de twee buitenlandse voorbeelden is het echter wel duidelijk dat de overgang van stoom naar de nieuwe tractievormen lang niet zo bewogen was als elders. In de VS lag de oorzaak voor de moeilijke verandering bij het feit dat het spoorbedrijf geprivatiseerd was. De bedrijven hadden een winstmarge die ze konden verhogen door het afvloeien van personeel, en dan vooral stokers, door het introduceren van diesellocomotieven. De Amerikaanse spoorbonden gingen dit echter niet zomaar laten gebeuren en haalden zelfs het gerecht erbij waardoor tot ver in de jaren 90 een tweede man verplicht was op de nieuwe locomotieven. In de het Verenigd Koninkrijk had je een genationaliseerd staatsbedrijf vergelijkbaar met de NMBS maar met één belangrijk ontbrekend gegeven: het personeelsstatuut. Hierdoor moest er ook zwaar onderhandeld worden tussen de vakbonden en het bestuur van *British Railways* om de overgang zo vlot mogelijk te laten verlopen. Dit ging echter niet altijd en stakingen waren dan ook geen zeldzaam fenomeen. Ook het probleem van de tweemansbediening van de nieuwe locomotieven laaide in België nooit zo hard op als in deze twee landen. De reden hiervoor was dat de vakbonden wisten dat deze kwestie verschilde van land per land. Ook het feit dat de éénmansbediening bij de NMBS niet onbekend was doordat deze al van kracht was op de elektrische treinstellen in de jaren 30 heeft hier toe bijgedragen, evenals de zekerheid dat al het personeel waarvan de positie eindigde een andere baan zou toegewezen krijgen. Het is de combinatie van het veilige personeelsstatuut en de uitgebreide paritaire samenwerking met de vakbonden welke rekening hield met de mening van de werknemers die ervoor zorgden dat het personeel zich niet moest

---

<sup>143</sup> PEETERS, *Openbaar vervoer in België 1960-1970*.

<sup>144</sup> VAN DER HERTEN et al., *Sporen in België*.

verzetten of organiseren tegen de veranderingen bij het spoor. Het blijkt dat Jean Dubuffet gelijk had met zijn uitspraak dat de herscholing van stoompersoneel naar diesel- en elektrische treinen ondanks de enkele twijfelaars en onregelmatigheden 'fut assurément l'une des plus grandes réussites du chemin de fer.'<sup>145</sup>

---

<sup>145</sup> Dambly, *Vapeur En Belgique . Tome 2*, 345.



## Bibliografie

### Bronnen

BAERTS, A., persoonlijk interview, 15 maart 2017.

STOUTHUYSEN, R., persoonlijk interview, 8 maart 2017.

### AMSAB

*De tribune* (1945-1970)

Archief ACV-Transcom, Brussel:

‘Optie voor de betrekking van elektrische-treinbestuurder’, in *Nationale Paritaire Commissie* (1 april 1950), 43/2.

‘Opleiding van het personeel voor de dieseltractie’, in *Nationale Paritaire Commissie* (3 juli 1954), 59/18.

‘Voorwaarden van toelating tot de betrekking van machinist’, in *Nationale Paritaire Commissie* (28 Augustus 1954), 60/12.

‘Bezoldiging van de elektrische-treinbestuurders’, in *Nationale Paritaire Commissie*, (28 december 1954), 62/7.

‘Indienststelling als aspirant-machinist’, in *Nationale Paritaire Commissie* (18 december 1958), 71/8.

‘Indienstneming van electriciens, aspirant-bestuurders, voor de baandieseltractie en elektrische tractie’, in *Nationale Paritaire Commissie* (17 november 1956), 67/5.

‘Invoering van de betiteling aspirant-machinist’, in *Nationale Paritaire Commissie* (9 maart 1957), 68/15.

‘Wederbenutting bij de elektrische tractie en bij de dieseltractie van de machinisten der locomotiefdepots betrokken bij de elektrificatie en de dieselisatie’, in *Nationale Paritaire Commissie* (17 september 1957), 69/14.

‘Bestuurders elektrische tractie en dieseltractie voor de baandienst’, in *Nationale Paritaire Commissie* (26 april 1960), 73/1.

‘Overgang van de machinisten naar de dieseltractie of elektrische tractie – bericht 58P/1959’, in *Nationale Paritaire Commissie* (5 september 1961), 71/6.

‘Voorwaarden van aanwerving van de machinisten’, in *Nationale Paritaire Commissie* (5 september 1961), 74/17.

‘Bestuurders dieseltractie of elektrische tractie. Opleiding van de machinisten’, in *Nationale Paritaire Commissie* (2 mei 1962), 75/2.

‘Locotractorbestuurders bij de directie der exploitatie’, in *Nationale Paritaire Commissie* (28 mei 1963), 78/5.

‘Wederbenutting van de wegens afschaffing van de stoomtractie beschikbaar gekomen locomotiefstokers, wedstrijd voor de toegang tot de graad van bestuurder rangeringen’, in *Nationale Paritaire Commissie* (14 juni, 1967), 86/14.

*De rechte lijn* (1945-1970)

Archief NMBS, Brussel:

‘Electrificatie van 1500 km spoorlijnen’, in *Nationale Commissie voor de Electrificatie van de Belgische Spoorwegen*, 17.

‘Bericht 6P Wedstrijd voor de indienstneming als elektricien aspirant-bestuurder, voor de baandieseltractie en de elektrische tractie’, *Directie van het Personeel en de Sociale Diensten*, 1956.

*Het spoor* (1956-1967)

Kantoor HR Rail NMBS, Brussel:

‘Vergadering van 12 juli 1946’, in *Raad van Beheer* (12 juli 1946), 131.

‘Vergadering van 12 december 1952’, in *Raad van Beheer* (12 december 1952), 43 -59.

## Literatuur

DAMBLY, P., *Onze onvergetelijke Stomers*. Brussel: Het spoor, 1968.

DAMPLY, P., *Vapeur En Belgique . Tome 2 : De 1914 Aux Dernières Fumées*. Bruxelles Gérard Blanchard & Cie, 1994.

GERARD, E., BLANCKE, J., VINTS, L.,. *De christelijke arbeidersbeweging in België*. 1ste ed.; vormingsed. KADOC-studies 11. Leuven: Universitaire pers Leuven, 1991.

- GOURVISH, T. R., BLAKE, N., *British Railways 1948-73: A Business History*. Cambridge University Press, 1986.
- HENNEQUIN, M., '50 jaar geleden: het einde van de stoomtractie bij de NMBS', *Op de Baan*, 136 (2016), 44-59.
- HOOGHE, M., JOORIS, A., GUNST, P., *Golden sixties: België in de jaren zestig 1958-1973*. Brussel: ASLK Algemene Spaar en Lijfrentekas, 1999.
- MARTENS, E., red., *Rail, De Belgische spoorwegen*, Brussel (2010), 18-19.
- PEETERS, J., *Het openbaar vervoer in België 1945 - 1960: beleid en realiteit*. Bergen: TSP, 2009.
- PEETERS, J., *Openbaar vervoer in België 1960-1970: de sombere jaren*. Bergen: TSP, 2014.
- REYNEBEAU, M., ROBERT, J., *De eeuw van België*. Eerste en tweede druk. Tielt: Lannoo, 1999.
- SAVIO, T., *The World's Great Railway Journeys*, Londen (2001), 10.
- SCAILLET, H., *J'étais Machiniste*. Liège Edition du GTF, 1994.
- SCHRAMM, J. W., *Out of Steam: Dieselization and American Railroad, 1920-1960*. Lehigh University Press, 2010.
- VAN DER HERTEN, B., VAN MEERTEN, M., VERBEURGT, G., *Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*. Leuven: Universitaire pers Leuven, 2001.
- VANDENBERGHEN, J., *La Société Nationale Des Chemins de Fer Belges 1945-1967*. XVI. Bruxelles SNCB, 1991.
- WEYDERS, M., 'Jean Lieffrig, chauffeur de la dernière loco "vapeur" Luxembourg – Bruxelles Nord, le 29 septembre 1956', *Le gletton mensuel de la gaume et d'autres collines*, 390 (2008), 2-11.
- WILSENS, M. A., W., ROBERT, J., *Bij leven en welzijn: een eeuw dagelijks leven in België*. Tielt: Lannoo, 1999.

## Bijlagen

### Interview Alex Baerts

#### ***De laatste passagierstrein was met negentwintig dertien, dat was december zesenzestig***

Ja, ergens in zesenzestig, daarna zijn er nog enkele een paar in het zwart... Als ze materieel tekort kwamen hebben ze nog een paar keer gereden maar dat is niet in de boeken verschenen.

Maar dat was het officieel, dat was zo, dat is natuurlijk geleidelijk uitgestorven, gestopt. Dat is niet in een keer, dat is niet vandaag, *boep*, nu gedaan. Dat is in geleidelijke functie, ze kopen nieuwe, in die tijd waren dat diesellocomotieven, aan en geleidelijk worden dan de stoommachines opzij gezet.

***Ja***

Nu was het zo, er waren veel meer stoommachines dan later diesels of elektrische locomotieven. Omdat stoommachines, die reden, ja, die hadden bijlange die productie niet wat een diesel aankon. Die moest men vier uur voorverwarmen eer dat hij kon vertrekken. Ja, dan heeft een ander al een rit afgelegd.

***(lacht) Ja, natuurlijk***

Nu is het zo, in de tijd van de stoomtractie waren er veel meer stoomlocomotieven maar waren er ook veel meer stoomateliers waar die hersteld werden in de tijd dat de spoorwegen nog een groot percentage van de transport in handen, het goederentransport. Nu is dat voor het grootste gedeelte door vrachtwagens, ik weet niet of ze nu nog tien procent hebben van het vervoer.

Er is een tijd geweest dat ze, ja, dat ze zestig, zeventig procent hadden. En dan is dat geleidelijk gezakt natuurlijk. Nu, stoom was wel nog iets speciaals nog, dat was het eerste machine dat eigenlijk zware lasten kon verplaatsen. *Daarvoren* ging dat alleen nog maar ofwel met paard of met kar, of per boot eigenlijk. Nederland had natuurlijk meer kanalen dan België in verhouding dus daar ging het meeste per schip. Wij zijn dus in België eigenlijk tamelijk snel uitgebreid tot goederentransport per spoor overgestapt.

Nu, het stoomtijdperk, daar was wel iets speciaal, de stoomlocomotieven, de machinist, de locomotief en de stoker, dat was één geheel. De machinisten waren veel meer verbonden met hun machine. En dat was eigenlijk, elke machine had eigenlijk drie of vier machinisten en dat was hun *machien*. Dat wil dan ook zeggen praktisch dat als ze reden, als het kon dat ze reden met hun *machien*. Daarna is dat, dat heeft een naam, ik geloof dat het banalisatie of zoiets heet. Tegenwoordig met de elektrische locomotieven, die zijn niet meer verbonden aan een bepaalde machinist maar in de tijd...

En dat ging ver, ik heb geweten dat ik in stage was dat dat ook nog met de eerste diesels, die werden ook nog zo'n beetje toegekend per man en die werden eigenlijk speciaal behandeld door machinisten. Ik heb geweten dat er een matje lag aan de deur en dat er een borstel stond om hem uit te borstelen. Dat je niet met je vuil *sloefen* of uw vuil *dinge* in die locomotief moest stappen. De spoorweg, en zeker het materieel dus, de spoorweg, dat was vroeger eigenlijk eenvoudig. Dat waren vier grote groepen. En een van die groepen was het materieel waar ik in zat. Dat was de tractie, de locomotieven, de rijtuigen en de wagons. *Allez*, de goederenwagens. En de machinisten zaten ook bij het materieel. De machinist was verbonden met de locomotief en die hingen ook af van de dienst materieel samen met de werkplaats die ze onderhielden. Dat is nu niet meer het geval. Nu, machinisten, dat hangt van een andere dienst af. Dat heeft ook wel iets met Europa te maken, er is verplicht dat we twee spoorwegen hebben: een die het spoor beheert, dat er ligt, en dat mag er ook een of meerdere zijn die er mee rijden. We moeten dus twee diensten minimum hebben, en geen drie zoals in der tijd. Dat was niet nodig.

Vroeger had je er eigenlijk maar een, maar je had wel ook verschillende afdelingen. Drie, vier grote afdelingen, dus materieel, dat was eentje, eentje was exploitatie, dat was *stationspersoneel* en kaartjesknipper... Dan had je een dienst baan, dat waren de gebouwen en de sporen, dus al wat er ligt, wat niet rijdt... Wacht, stations, materieel... Nu heb ik er eigenlijk maar drie gezegd, ik vergeet er eentje. En dan had je enkele kleinere diensten, de spoorweg had bijvoorbeeld een tamelijk goede ziekenkas.

***Ja, ja, dat klopt.***

Je hebt er nog. De spoorwegen waren eigenlijk sociaal, stonden die tamelijk ver van in het begin al. Dat is niet op het laatste gekomen. Dus eigenlijk zoals kindergeld, dat was vroeger het dubbel. Dat is intussen niet vermindert, maar dat is blijven staan en dat ander kindergeld is verhoogd, van de, gewoon (**Hij bedoelt waarschijnlijk de privésector**)... Dat is gelijk gekomen.

***Alex vertelt me dat hij heeft ingestaan voor de museumcollectie van de NMBS. Hij heeft zo zelf nog als machinist dienst gedaan op de stoomlocomotieven van de NMBS voor toeristische ritten, maar niet in de reguliere dienst.***

Ik ben eigenlijk nog ingenieur geweest die werkelijk nog met de machinisten betrokken was. Ik heb zelf nog gereden zowel met de stoom, als met de diesel, als met *den elektriek*. Omdat vroeger was het zo, de ingenieurs moesten leren rijden, die moesten kunnen rijden. Nu is dat niet meer nodig. Dus toen was het wel de bedoeling dat als het staking of zoiets was dat de ingenieurs het overnamen.

***Oké dan***

Dat is in de praktijk wel maar zelden gebeurd [lacht]. Alhoewel, ik heb toch eens gereden. Ik weet eens dat ik met een staking, dat was in Hasselt, de hele barak zat vol. De barak, dat is waar ze zitten als ze niet aan het rijden zijn. De hele barak zat vol machinisten, maar er reed dus geen enkele trein uit. Nu, ik kom daar binnen en ik zeg: 'jullie mogen staken, geen enkel probleem. Maar als je werkt, dan moet je rijden!' [In een zielig stemmetje] 'Ja maar wij durven niet rijden!' 'Hoe, jullie durven niet rijden?' [Weer in zielig stemmetje, lachend] 'Wij hebben schrik van het syndicaat!' Dan zegt er eentje tegen me: 'ga je mee?' Ik zeg: 'ja, ja. Ik ga mee'. Dat hadden ze niet verwacht. En dan komen we in het station en pakken een trein. Ja, dan kon hij niet anders dan meerijden, hè!

Maar dat is nog iets anders. Dat is iets speciaals, de spoorweg. Het is een grote maatschappij geweest. Ze is natuurlijk, syndicaal is dat natuurlijk ook iets speciaals. Er is veel in syndicale handen geweest, en dan vooral van één partij, zeker *in de Walen*. Ik weet dat ze tegen mij kwamen zeggen, ik werkte in Mechelen: '[met een lage, scherpe stem] Wil je baas worden hier?' 'Wel, eh...' '[Weer in lage stem] Kom bij ons! Sluit u bij ons aan! Wij maken dat je baas bent!' Ik weet niet of het gelukt zou zijn, *zulle*, maar ik heb maar nee gezegd!

***Oké, is het dan goed als ik nu aan mijn vragen begin dan?***

Ja, ja. Dat is goed.

***Wel de eerste is eigenlijk heel simpel, het is gewoon een voorstellingsvraag. Kort gewoon: hoe zag uw carrière bij de NMBS eruit? Wanneer bent u begonnen, wat heeft u gedaan?***

Ja, ja... Dan moet ik nog even nadenken. Wanneer dat ik begonnen ben... Ik denk dat ik in '70 begonnen ben, het kan ook '71 zijn... Nee, 70 begonnen. En begonnen met een jaar stage, dat wil zeggen in verschillende werkplaatsen een werk moet maken, een soort eindwerk opnieuw maken en een beetje uitkijken. Eigenlijk was dat een jaar rondlopen, maar dat was wel nuttig. In verschillende ateliers gaan kijken wat er gebeurde en dan gaven ze u ook een werk op. Meestal iets waar ze al jaren mee bezig waren [lacht]. En je moest natuurlijk oppassen, je moest niet doen zoals Marco. Die had als stagewerk bepaalde dieselmotoren die in motorwagens stonden die al heel slecht waren. En er was al beslist een nieuwe te kopen. Dan moet je natuurlijk niet gaan schrijven dat die prima waren als er toch al beslist was [lacht]...! Die is gebuisd op die stage.

***Dat kan ik geloven!***

Ja, maar die waren ook slecht. Dat was algemeen geweten en er was al beslist ze te... Zelfs als ze niet slecht waren had hij er een draai aan mogen geven en beter geschreven dat ze beter waren als ze vervangen werden.

Dus dat is eigenlijk begonnen een jaar stage, en dan heb ik persoonlijk in de centrale werkplaats Leuven hier gewerkt.

**Ah, ja.**

Dus ik heb hier een jaar of tien gewerkt. *Allez*, niet helemaal want ik heb vier keer op vier plekken gewerkt en het is vier keer iets minder dan tien jaar geweest. Dus dat was als eerste dan in de centrale werkplaats en daar deed ik dan het onderhoud van dieselmotoren en hydraulische transmissie. Dat is iets wat naar Salzines is gegaan daarna, wanneer het hier dichtging. En dan heb ik gevraagd om in Hasselt, want ik ben van Diepenbeek afkomstig. Ik heb eigenlijk gevraagd van in het begin 'kan ik in Hasselt geraken?' Want je wil natuurlijk kortbij werken als je jong bent. Dan zeiden ze: 'je moet er niet op peinen. Jij werkt nu in Leuven, waarschijnlijk gat de evolutie zo, je gaat hier een jaar of tien blijven maximum. Dan ga je naar Brussel en dan is het zo. Dat hadden ze me voorgesteld. 'Jij gaat beginnen, gaat de grote baas hier weg, dan kun je de baas misschien een beetje opvolgen hier in Leuven. Maar aan Hasselt, daar moet je niet aan denken.

En drie maand later kreeg ik mijn overplaatsing van Leuven naar Schaarbeek. En ik was daar eigenlijk niet zo heel gelukkig mee maar ik had dat anders wel gedaan. En de directeur, die dacht: '*tiens*, als ik geen opvolger heb...', die wilde hoofdingenieur worden ergens in Brussel en dan is het beter als er al een vervanger is, dan gaat dat gemakkelijker voor hem. Dus die heeft gezorgd dat ik niet naar Schaarbeek moest en dat ik kon blijven. En dan na een jaar of acht, toen hebben ze opeens gezegd vanuit Brussel: 'ah, jij wilde zo graag naar Hasselt, er is een plek vrij. Je moet naar Hasselt.' En toen had ik al hier gebouwd. Toen moest ik naar Hasselt en toen ik in Hasselt zat heb ik daar ook gebouwd, en toen ik begon te bouwen zeiden ze: 'je moet naar Brussel.' Maar ja. Dat is de spoorweg.

Maar ik heb daar wel altijd met plezier gewerkt. Ik heb nog de goeie tijd gehad. Dus dat was aangenaam werken. Ik heb eigenlijk zeker veel in uren gepresteerd als je de werkelijke aanwezigheid telt dat ik gewerkt heb. Maar dat was de spoorweg, dat was zelfs... En dat was zelfs niet alleen nationaal, dat was ook internationaal, ik heb daarna ook veel in de spoorweg-*dinge* gezeten. Omdat in de tijd toen de reizigerstreinen nog gewoon bestonden uit locomotieven en rijtuigen en er nog geen sprake was van de hogesnelheidstrein... Toen waren er commissies om die rijtuigen *koppelbaar* te maken met andere rijtuigen van het buitenland. Daar waren verschillende normen en normencommissies over. En er werd internationaal veel meer samengewerkt dan nu. Daarna zijn ze ieder apart weer begonnen met hun hogesnelheidstrein. Die van Frankrijk is niet compatibel met die van Duitsland. En in plaats van elkaar af te kijken zoals *daarvoren* en samen te komen en gelijk te beslissen. Vroeger had men in de landen van Europa... Toen was er zelfs nog geen Europese Commissie ofzo maar toen waren er voor de spoorwegen gezamenlijke aankopen van materiaal voor spoorwegmaatschappijen. En als je in het

buitenland was en je was een *cheminot* noemde dat in Frankrijk... In Europa spraken ze Frans en Duits, en geen Engels. Dus ik kan niet goed Engels, maar ik kan wel goed Duits en Frans.

***Op die manier, ja.***

Dan heb ik dus... In Hasselt... Daar ben ik dus eigenlijk... We hadden het zo een beetje verdeeld. We hadden dus vijfhonderd machinisten, en vijfhonderd vast personeel waarvan er een tweehonderd, driehonderd in het atelier en in de onderhoudsposten. Omdat vroeger, de groep Hasselt, dat was groot. Dat ging tot Leuven, Leuven hier behoorde ook tot Hasselt. De machinisten hoorden ook bij mij. Er was een machinistendepot in Leuven, in Hasselt, in Aarschot, in Landen, in Hamont, in Mol... En een in... Wacht, er was ergens een depot in... Ik denk in Mol, dat was maar een klein *depotke*, maar zo'n dertien man. Daarna was er toch twintig man. Landen was ook maar een dertien tot twintig man. Hasselt was de grootste en dan was Leuven eigenlijk de grootste. En daarmee was ik dan baas van het atelier en de machinisten. Maar ik hield me eigenlijk meer met de machinisten bezig, en m'n collega was dan Van Der Veke, die hield zich meer met het atelier bezig. Maar als er een van de twee niet was, dan nam die ander het werk over. Dan hield ik me bezig met het atelier en omgekeerd en als er iets speciaals was met de machinisten en ik was er niet dan deed hij dat. Dus we kwamen eigenlijk goed overeen. Daarna is dat gescheiden en dat was de reden dat ik weg moest in Hasselt. Toen was er eigenlijk alleen nog maar atelier op die plek en de machinisten gingen over naar de dienst station. Daarna zij ze weer verandert, zijn ze weer ergens bij een andere *dinge* terechtgekomen.

Dus ik heb wel opleiding van machinist gehad, ik heb examen van machinist gehad en ik heb dat eigenlijk... In de praktijk mochten we eigenlijk alleen rijden achteraf als er een instructeur bij was. We hadden wel de opleiding voor de kennis, maar we kenden de lijn zogezegd niet.

***Ah ja, de baankennis.***

De baankennis hadden we eigenlijk niet. Dat was de reden, maar in de praktijk... Bij staking ofzo is dat niet veel voorgekomen dat de bazen reden. Dat was maar in theorie. En als er reden daarna was dat meer voor hun hobby of voor hun plezier als voor een staking te breken. Maar ik ken het wel, ik heb eerst nog met een *stoommachien* gereden, ook met historische ritten, want dat was dan na de jaren tachtig dat ik in Hasselt zat. Of later heb ik gewoon gereden maar dat was dan voor toeristische treinen of zoiets. En de eerste keer dat ik in een *stoommachien* werd gezet, toen viel het me op wat voor speciale tekst of woordgebruik dat is. 'Je zet vijf kilo op de *sjapel* en dan vertrek je maar!' Ik wist niet wat een *sjapel* is maar een *sjapel* dat schijnt dus de ruimte te zijn boven de kleppenkast waar de stoom zit voordat die de cilinder in gaat. Maar ik had die manipulator open en er gebeurde niks.

***Stond de frein misschien nog op?***



Nee, nee. Dus ik trok die wat verder open. De *frein* had ik afgezet. Gebeurde nog niks. Zet die nog wat verder open. En opeens begon hij... Vooruit ging hij niet maar omhoog ging hij wel! [lacht] Die wielen sloegen gewoon door! Ik zeg: 'wacht even, de *sjapel*, was is dat eigenlijk?' En daar was zo'n verroeste manometer boven in het hoekje waar ik op moest kijken. En inderdaad, toen ik dat deed, mooi in het oog... En dat was eigenlijk omdat die druk eigenlijk maar geleidelijk opkwam. Dus die manometer kwam zo heel langzaam... Kwam die naar vijf bar. Maar dan moest je stoppen want anders... dan moest je die gauw *toezetten*, je ging vooruit. Maar als je de manipulator open liet staan werd dat zes bar, zeven bar, acht bar en dan begon die te... Het is iets moeilijker, een *stoommachien* slipt rapper dan een gekoppelde diesel eigenlijk omdat de koppel veel constanter is met een diesel- of elektrische locomotief.

***U heeft gezegd dat u dus nog machinisten gekend heeft effectief, maar zaten daar dan ook anciens tussen van de stoom?***

Ja, wanneer ik in Hasselt werkte waren er nog verschillende die in de stoom gewerkt hebben.

***En wat voor volk was dat? Hoe waren die?***

Ja, ik moet zeggen, in de tijd dat we *in de stoom* werkten, dat was wel iets heel anders. Die hadden dat materieel niet wat we nu hebben met de dieseltractie. Weet je, uw voornaamste gereedschap was een hamer en een beitel. Dat was alles. [lacht] En als je gereedschap nodig hebt dan maakten ze dat zelf in de smidse. Dus dat gereedschap... En daarna heb ik dat ook... Dus moeren vastzetten, of losmaken met een hamer en een beitel, dan kan je moeren loskrijgen die je anders niet loskrijgt met een gewone sleutel. Trouwens, de bouten en de moeren bij de stoom, dat was niet gestandaardiseerd zoals nu de bouten en de moeren. Er was een tijd dat wanneer ze een moer en een bout nodig hadden ze naar de smidse gingen en dan klopten ze een moer ongeveer vierkantig. Dan maakten ze die moeren zelf. Dus er was veel minder gereedschap of vervanging waarvoor je maar naar het magazijn moest gaan en te nemen. Als er iets kapot was moest dat hersteld worden. En dat herstelde, dat moest...

Dus het voornaamste van een stoomlocomotief dat hersteld moest worden waren de hemelankers en de zijankers. Dat waren bouten aan de binnen- en de buitenkant van de... Waar de druk opkwam. En om de tien centimeter stond daar dus eigenlijk een bout. Er mochten er maar zoveel gebarsten zijn of je moest de *dinge* stilzetten. Dus je mocht er geen drie naast elkaar gebarsten hebben. Dan had je de *ganse ding* die ging uitzetten en ontploffen. Op een bepaald ogenblik waren er ingenieurs op bezoek, die kwamen uit Amerika, maar ik weet niet meer welk land. En die hadden ook de negentwintig (*locomotieftype*), dezelfde. En we waren erover aan het babbelen, en ik zeg, ja over ontploffen eigenlijk. Ze vroegen aan mij hoeveel er hier ontploft waren. Ik zeg dat ik maar een locomotief heb geweten die ontploft is, en dat was omdat die geraakt was door afweergeschut tijdens de oorlog.

Misschien is er wel een ontploft, maar ik heb het nooit geweten. En ik vroeg het aan hun en ze zeiden: 'oh ja, bijna de helft waren ontploft.' Ik zeg: 'de helft, en de machinist?' 'Oh, zoals gewoonlijk dood.' [lacht] Dus dat was daar wel iets anders! Maar als je die dingen niet volgt, die normen, dan... Dat werd dus wel in het oog gehouden.

Dus aan de *stoomdinge*, dus twee dingen had je veel werk aan: de hemelbouten vervangen en dan had je ergens ook nog de vlampijpen.

**Ah, ja. Die ken ik.**

Een stoommachine, die is in tegenstelling tot een stoomketel, dat werkt meestal omgekeerd. Het water zit rond de pijpen, en door de pijpen gaat de uitlaat, de hete gassen. Daarom heet dat vlampijp. Want als je een stoommachine hebt, een vaste, dan werk je met waterpijpen.

Maar dus in de tijd, dat was dus eigenlijk een afgesloten gemeenschap. Die mensen kwamen heel met elkaar overeen meestel. En ook ze werkten langer toen. Ze waren meer op de werkplaats dan dat ze thuis bij de vrouw waren. Dat maakten dat er daar ook meer, ik zou zeggen, animatie was zoals dingen die je nu niet meer kan voorstellen wanneer ze mopjes uithaalden. Zoals *ene* zijn kruiwagen aan de rails vastlassen. Dus je hebt er altijd zo van, een paar sukkelaars die ze ook aangenomen hadden. Het zijn altijd die mannen die het erop krijgen. Dat was pesten op het werk zo maar dan ook een bepaalde manier pesten. Er was er zo een die met een kruiwagen de vuiligheid moest bijeen doen in de atelier en wegdoen. Maar wat deed die, met zijn kruiwagen rondrijden, zijn kruiwagen zetten en dan ging die *een klapke doen*. Voor een kwartier en dan ging hij verder. Hadden ze toch niet zijn kruiwagen aan de rail vastgelast! [lacht] Dat zijn dingen waar ze dan tijd voor hadden, als je twaalf uur of tien uur moest werken, *allez*, aanwezig zijn, dan werd er niet zo vlot gewerkt als nu. Dat moet ik wel zeggen dus ja. Dat kan je ook niet volhouden, als je twaalf uur moet werken dan kan je niet werken als je maar acht uur moet werken, of zeven en een half of hoe lang werken ze tegenwoordig. Eigenlijk, dat werk, dat was gemoedelijker en daar durfden ze ook al een iets, bijvoorbeeld met die vlampijpen. Dan was er controle van de vlampijpen, ik hoorde het uitleggen, dan moesten ze bijvoorbeeld vier vlampijpen vervangen maar de mensen kenden zelf ook een beetje wat goed en wat slecht was. En dan moesten ze die slechte vlampijp gaan laten zien aan de meestergast en zeggen ze: 'we hebben er al eentje vervangen.' En dat moesten ze vier keer laten zien. Dan hoorde ik zeggen dat ze vier keer met dezelfde vlampijp zijn teruggekomen! [lacht]

Maar het werk was anders. Ik zal zeggen, ze zaten ook niet in de warmte zoals nu en ze zaten wel namiddag al een beetje in de rook want dan gingen ze, als de stoommachines klaar waren dan werden die aangestoken in de werkplaats. Daarom staat die vol schouwen, zo'n oude stoomwerkplaats daar staan misschien zo'n vijftientig schouwen op daarboven om de rook weg te doen. Dat wil zeggen

dat je die werkplaats ook niet kon verwarmen in de winter. En dat er een zware smog hing in de zomer rond vier uur, vijf uur wanneer die allemaal begonnen te starten. Dan zag je geen steek meer door de rook. Trouwens, bij de diesellocomotieven was het eigenlijk ook zo. Dat was even erg. Dieselrook schijnt even erg te zijn als... 's Avonds om vier uur zei de meestergast altijd: 'ik ben blij als ik niks meer hoor en niemand meer zie om vier uur. Dat is het teken dat alles in orde is. En als ik ze nog hoor kloppen ergens, dat is teken dat er ergens wat scheelt. Dan moet ik gaan kijken want dan is er ergens iets. Kans dat er ergens iets niet klaar geraakt.'

Dus het werk dat was eigenlijk voor de *stoomdinge*, dat is nu trouwens nog, dan had je lijnwerkplaatsen. Dat is waar de locomotieven dagelijks uitreden en 's avonds ook terugkwamen of 's anderendaags terugkwamen. En dan had je centrale werkplaatsen. Dus lijnwerkplaatsen, dat kan je beschouwen als gewoon een garage...

### ***Dat is de stelplaats dan?***

De stelplaats ja. Maar daar werden ook werken uitgevoerd. En de centrale werkplaatsen, dat was voor herzieningen. Dus als er daar een locomotief naartoe ging, dan bleef die daar drie maanden, maar werd die volledig ontmanteld, volledig nieuw vlampijpen ingestoken, volledig nieuw alles. Dat was een nieuwe locomotief als die daarbuiten kwam. Trouwens, wat ze nu in Mechelen doen met het elektrische, dat is hetzelfde eigenlijk, hè. Dus een locomotief kwam daarbinnen, dus, ja nu is het in Mechelen niet meer, nu is het in Salzinnes. Ze hebben wel een beetje het werk afgepakt. Mechelen doet nu vooral motorstelletjes en rijtuigen.

### ***Goed, mijn vraag gaat nog altijd over het personeel dat vroeger op de stoom diens heeft gedaan. Hoe keken zij naar die moderne tractie? Hoe keken zij naar die hele overgang en het einde?***

Hoe ze er naar keken? Ja dat is niet overal hetzelfde. De ene die wilt erbij zijn met de nieuwe, dus ze gingen dan vragen: 'wie wilt er met de diesels rijden?' En dan kwamen er de nieuwe diesels. Dan waren er daar natuurlijk bij een hoop die het graag deden, en dan waren er ook die minder enthousiast waren voor het nieuw materieel. Dat was een beetje conservatief. Maar eigenlijk is er nooit geen tegenwerking geweest.

### ***Het is omdat ik oude verslagen heb gelezen van ACOD-Spoor, van hun bijeenkomsten van machinisten en stokers...***

Ja, maar dat is nog iets anders. Die mannen waren vooral voor de werkgelegenheid. En zij hadden natuurlijk schrik een beetje, met de *stoomdinge*, dat was natuurlijk werk voor minstens twee man. Daar had je de stoker erbij en met de diesels, in het begin reden ze wel met een begeleider. Maar ze hebben dat geleidelijk afgeschaft. Maar de stokers die ze toch hadden, er werd niemand afgedankt bij

de spoorweg. Dan maakten ze daar begeleiders van. Die gingen dan mee met de machinist op de diesellocomotief of zelfs op de elektrische locomotief, maar vooral op de diesel. En die begeleider, die moest niks doen als de man wakker houden zeker, wat babbelen, en eventueel aanhaken. Dus als ze kwamen in bepaalde bundels waar niemand was moest hij de trein inhaken. Dat had die begeleider te doen en die had nog een taakje ergens. De bon gaan halen in het station of zorgen dat de papieren erbij waren. Dus elke trein of goederentrein, daar gaat een lijst mee van hetgene wat erin zit. Of dat hangt eraan, op de goederenwagen hangt een *dinge* aan op. Ah, en de remproef, ik vergeet het voornaamste nog.

***Dat is wat ze me gezegd hebben ja, dat de begeleider vooral instond voor de remmen.***

Ja, ja. Ik vergeet het voornaamste. Dus elke trein moet normaal, ja die heeft normaal een doorlopende rem tot achter. En dan moet je vanachter bepaalde proeven gaan doen om te kijken of als hij voor remt, dat de achterste wagen ook wel remt. En omgekeerd, dat als hij achter de rem openzet dat de machinist ziet dat de druk wegloopt. En als hij hem weer dichtdoet moet hij de druk weer zien stijgen. Dus als hij een remproef doet, dat is wel iets waar ze streng op waren. Dat gebeurde ook wel weer altijd. Geen enkele machinist ging niet proberen de remproef niet te doen.

***Nu, de stokers vooral. Wat is er daarmee gebeurd?***

De stokers, er werd moeite gedaan eigenlijk, zelfs voordat er overgeschakeld werd naar diesel of elektrische tractie. De stokers werden dikwijls machinist gemaakt. Normaal had je, nu dat was erna nog, voor machinist te worden had je een bepaald diploma nodig, A3 of zo iets was dat vroeger. Je moest een A3 hebben. Maar als je dat niet had, dan kon je wel beginnen als stoker. En als je dan een tijd stoker was, dan mocht je ook meedoen aan het examen van machinist, zonder dat diploma. En er zijn er dus veel machinist geworden.

***Maar is dat dan machinist op de diesel of op de stoom nog?***

Op de stoom, of op de diesel erna. En de diesels, voor wie het lukte, werden daarna ook machinist dieseltractie. Of als ze het niet aankonden of te dom waren, dat bestond ook natuurlijk hè, dan werden ze begeleider. Dan werden er dus geen stokers meer aangenomen, maar geleidelijk heeft men het op die manier laten uitsterven eigenlijk, die betiteling. Dus ik heb geweten, er waren diesels in Hasselt, daar moest facultatief een begeleider bij. Als ze er een hadden, dan moest die meegaan, hadden ze geen dan niet. [lacht]

***Dus die begeleiders zijn ook geëindigd na een tijd?***

Ja, natuurlijk. Dat is geëindigd, dat was om die stokers een beetje werk te geven. Dat was wel nuttig hoor, het is dat niet...

***Wanneer is dat ongeveer gestopt?***

Toen ik begon waren er nog enkele begeleiders. Ik ben dus begonnen in de jaren zeventig dus dat moet in de jaren zeventig zo op zijn einde gelopen zijn. Maar er waren in Hasselt nog begeleiders. Maar niet meer veel van... Neem dat er nog driehonderd machinisten waren, dan waren er nog zo'n vijftien begeleiders.

***Ik heb namelijk al heel wat bronnen doornomen. Ik heb gelezen dat er veel rangeermachinisten zijn geworden maar er zijn blijkbaar ook veel in de werkplaatsen terechtgekomen.***

Ja, ja. Zo zijn er ook ja. Maar er waren er bij die niet meer in de werkplaats wilden werken, dat mocht ook ja. Er waren er die eigenlijk wilde blijven rijden. Dus dat ze: [in zielig stemmetje] 'ja maar ik doe niet mee aan dat examen, ik moet niet in het atelier zijn', en die werden dan begeleider maar er waren er ook die dan gewoon in de werkplaats kwamen werken. Trouwens, met een machinist die dan afgekeurd werd, dat was hetzelfde eigenlijk. Daar moest je ook werk voor zoeken. Dat was ook dikwijls in het atelier. En waren er goeie bij, maar er waren er ook bij waar je niks mee kon aanvragen.

***Dus er was geen echte tegenstand of miskijken naar de overgang?***

Voor sommige wel. Voor anderen niet. Er waren er die graag gingen als er iets nieuws is, da's nu ook nog: 'wie gaat er met de TGV rijden?' 'Ik wil daar mee rijden!' Maar in Hasselt heb ik nooit gehoord dat er echt tegenkandidaten of *dinge* was. Natuurlijk ja, met de syndicaten is altijd iets, die willen altijd er zoveel mogelijk uitslepen en dan proberen of er niet meer uit de pot gehaald kan worden en dan zeggen dat het moeilijker gaat, sneller gaat en gevaarlijker is... In alle gevallen, de werkomstandigheden van de machinisten zijn stukken verbeterd.

***Dat kan ik geloven.***

Als je dat ziet, een stoommachine, om te beginnen daar stonden ze recht, meestal. Daar stond wel een houten bankje, zo, langs de kant waar je ook wat op kon zitten zo. Er was zelfs geen afsluiting vanachter. Dus van voor stond de vuurhaard, die stond op een paar honderd graden en vanachter kon het vriezen in uw rug. En dat is pas toegemaakt, niet voor die machinisten, met een *bache*. Dat was gedurende de oorlog gekomen, niet zozeer voor die mannen een betere arbeidersomstandigheden te geven. Gewoon dat je niet met die *vliegers* de vuurhaard kon zien. Als die open gedaan werd 's nachts, dan zagen die *vliegers* dat van honderd kilometer ver, 'daar rijdt een trein, hij doet zijn vuurhaard open. We gaan hem afschieten.' Dus daarmee zijn ze onder de oorlog begonnen met daar een *bache* te

hangen. En dan hebben ze gezien dat dat eigenlijk ook een beetje warmer was! [lacht] Maar de eerste reden was uit veiligheid, gedurende de oorlog.

Dus dat wat rechtstaan, dus het was wel nodig dat die machinisten maar tot vijfenvijftig jaar werkten, daar was wel iets voor te zeggen want het was ook zwaar werk dan. Nu moeten ze nog maar tot vijfenvijftig jaar werken maar nu moet je eens zien waar die mannen zitten! Als ze geen airconditioning hebben zijn ze niet content hè!

***U hebt het zelf al opgebracht, maar ik ben het vergeten te vragen. Was u zelf gesyndikeerd?***

Je moest wel. De eerste jaren niet, maar je moest wel als je wil bij de spoorweg... Maar ik was geen, je had twee types: er waren er gesyndikeerd om dat je moest bijna, en er waren gesyndikeerd omwille van streefdoeleinden. Je kon ook een actieve zijn hè, maar ook een passieve. Eigenlijk als je carrière wilde maken, dan was het de praktijk. Want de meeste van de ingenieurs zaten bij het christensyndicaat bijna, bij de Vlamingen dan. Tachtig procent. En toch kregen de socialistische *dinge*, de socialisten kragen evenveel postjes op hoger niveau. Als je carrière wou maken zat je niet goed bij het christensyndicaat, maar als je in Leuven gestudeerd had, dan had je vroeger al een stempel eigenlijk: katholiek. En als je in Gent gestudeerd had had je de stempel: socialistisch. Dat was vroeger zo'n beetje.

***En bij welke vakbond was u?***

Christensyndicaat. Het is daarom dat ik het zeg. Ik heb in Leuven gestudeerd hè, als je in Leuven gestudeerd heb dan gingen ze ervan uit. En vroeger was het ook zo'n beetje verdeeld he, de baas in Mechelen, dat moest eigenlijk een socialistische *dinge* worden. En die in Leuven, dat was een christelijke. Dus als je daar baas wilde worden moest je aan het christelijke verbonden zijn.

***Dus dat was bijna onmogelijk voor de andere vakbond om daar tussen te komen?***

Dat was bijna onmogelijk *in den tijd*. Dat ging wel, maar niet in de praktijk. Dus wilde je werkelijk carrière maken, dan moest je gesyndikeerd zijn en als je bekwaam was dat hielp ook. Maar er zijn er verschillende waar niets mee aan te vangen was die ook carrière gemaakt hebben. Je had twee richtingen natuurlijk, hè. Maar in mijn geval, nu ja... Na een jaar of zes heb ik me ook laten syndikereren of je kon geen eerste worden of adjunct-eerste. *Allez*, je kon dat wel maar dat duurde dan toch wel wat langer. Dan moest je toch al met kop en schouder boven de ander uitsteken om niet achter gelaten te worden.

***Was er een zeker prestige, een trots bij de machinisten?***

Ja, ja. Bij heel het spoorwegpersoneel zelfs. Dat was toen, nu kan je... Dat is nu vermindert dat heb ik de indruk. Maar spoorwegpersoneel, dat was fier dat ze spoorwegemployées waren. En het is dat dat ik daarstraks aan het zeggen was. Zelfs internationaal, spoorweg, *cheminot*, dat was iets speciaals. Je was eigenlijk, als je *cheminot* was dan had je een zeker, gezamenlijk... De meeste waren fier op hun werk. Fier dat ze er werkten.

***Ik heb nog een vraag over het oude stoompersoneel: was er een zekere hiërarchie tussen het voormalig stoompersoneel en de mannen die op de nieuwe treinen zaten?***

Ja, die voelden zich natuurlijk wel wat beter. Er werd al eens gezegd dat je geen kennis moest hebben. Met *den elektriek* daar kon iedereen mee rijden maar om met een *stoommachien* te rijden of met een diesel daarvoor moet je een beetje mechaniek kennen. Tussen haakjes, dat was ook vroeger zo. Het aantal keer dat een diesel in panne viel, dat was eigenlijk niet zo groot. Dat heb ik nog geweten, omdat de voornaamste reden was dat vroeger, een machinist probeerde zijn machine zelf te repareren als er iets scheelde. Of te depanneren of de fout te zoeken en in dat geval weg te geraken. En nu, tegenwoordig met die nieuwe elektronische *dinge* hebben die machinisten eerder de neiging: 'ja, het is iets elektronisch, we krijgen geen controle', en ze staan daar. En dat was eigenlijk, dat kon je vroeger niet voorstellen. Volgens mij is die fierheid van het herstellen er een beetje uitgegaan. Het is niet meer die *dinge* van vroeger zo: 'wij moeten zorgen dat we rijden.' Het is er een beetje uit. Want eigenlijk, spoorweg... Dat was eigenlijk niet zo slecht om te werken want eigenlijk kon je daar met het kleinste diploma het meeste verdienen. En dat was eigenlijk, als machinist had je alleen maar een A3 nodig.

Nu, de machinisten hadden maar één nadeel, en ik heb ook in de syndicale *dinge* gezeten. Het grootste nadeel van de machinisten was niet het nachtwerk, maar dat onregelmatig beginuur. Dat varieerde. Dus alle dagen om tien uur 's avonds beginnen, veertien dagen aan een stuk, da's veel gemakkelijker dan morgen om negen uur 's avonds beginnen, overmorgen om elf uur 's avonds, en dag erna om... Er waren wel beperkingen dat dat niet te ver uit elkaar liep. Maar dat was eigenlijk *ambetant*. Dat word je nooit gewoon. Maar zo'n veertien dagen op hetzelfde uur laat of vroeg beginnen dat werd je wel gewoon, na twee, drie dagen zat je al in een ritme soms. En dat was het nadeel een beetje, die diensten. En dat was vooral nog afkomstig van het stoomtijdperk. Want een stoomlocomotief moest veel langer klaargemaakt worden, die werd dan al in het atelier *in vuur gezet*, maar de machinist moest voor dat hem vertrek nog *control doen*, die moest rond zijn machine gaan. Die moest nog van alles doen. Daarmee als de eerste trein om vijf uur vertrok, dan vertrekt de eerste trein, dan moest de machinist er al om drie uur 's morgens zijn. Dat is eigenlijk, dat vond ik een nadeel. Onregelmatige beginuren.

***Dat is dus een resultaat van de overgang?***

Het resultaat van de overgang is dat dat geleidelijk verbeterd is. Want nu, met *den elektriek*... Ja, een van die dingen zat nog wel tegen.

In de praktijk, die overgang, is dat vlotter gegaan. Het voornaamste denk ik is dat er natuurlijk, minder personeel... Dat was een van de voordelen. Nieuw materieel heeft minder personeel nodig, zowel voor onderhoud als voor mee te rijden. Dus er is het klassiek verzet, vooral vanuit het syndicaat dan, minder vanuit de mannen... Tegen die nieuwe dingen gewoon omdat er minder volk was.

***Maar die afname van personeel, dat was dan gewoon uitvloeiing en herplaatsing?***

Dat was een uitvloeiing, ik heb dat weten uitvloeien ja. Uitvloeien enerzijds door gewoon machinist worden, dus van stoker naar machinist, van stoker de werkplaats in, en dan een klein gedeelte, dat waren er zo'n vijftien. Er waren driehonderd machinisten en zo'n vijftien begeleiders dus wat was maar een klein percentage. En als ze de mogelijk hadden dan zetten ze er eentje op en dan werd dat geleidelijk, dan werden er geen meer aangenomen en sterft dat geleidelijk uit maar er zijn geen afdankingen gebeurt in principe.

***Oké dan. Erg bedankt voor het gesprek!***

[Interview Roger Stouthuysen](#)

***Wanner bent u bij de spoorwegen gegaan?***

In 1970, ja 1970.

***En wat heeft u gedaan? Hoe zag uw carrière eruit?***

Ik ben aangeworven voor leerling bestuurder-rangeringen. Zo heette dat toen. Op Antwerpen-Dam. Ik heb dan die opleiding gedaan voor de rangeerdienst. Dus ja, examens gedaan, daar was ik geslaagd voor, dan daarna stage. Maar in de stage begonnen we ook al te rijden. Die eerste diensten op het *machien*, dat was met twee personen. Dat was met twee. En vervolgens alleen. Dat liep natuurlijk over een aantal weken.

En dan ook, m'n eerste job... Dus ik heb eerst een beetje de aflos gedaan, *gelijk dat ze zeggen*, dus dat is een beetje de vervanging dan he, buiten reeks noemden ze dat. Maar m'n eerste vaste job in de reeks, dat was op de *afduwer* op Antwerpen-Noord. Dat was met *den typ* eenenzeventig, later tweeënzeventig. Dus we reden met *het machien* tegen de trein en die had een koppeling, die viel over die haak en dat was voldoende want de lucht was allemaal van de wagens af. En dan van het ogenblik dat het trieersein op groen kwam... Het trieersein he, dat waren die seinen die verhoogd waren he. Die hadden op sommige plaatsen drie lichten en op andere vier. Dat wil zeggen: ze hadden dubbel groen,



dat was: 'versnelde rit tot de berg'. 'Versnelde rit', dat wil zeggen dan vijf tot tien kilometer per uur he. En dan vervolgens enkel groen, was het tempo, dus de wagens, aan een kleine snelheid over de berg duwen. En dan werden... Dan werden de wissels van de verschillende sporen, de bestemmingssporen gezet. Dan liepen de wagens naar beneden, naar hun bestemming. En zo was dat tot de ganse, tot de volledige trein *geshift* was noemden ze dat dan. Dus uitgerangeerd was.

Dat was m'n eerste job. Er is natuurlijk nog wel wat meer over te vertellen. Maar zo heb ik die rangeerdienst gedaan in Antwerpen-Noord. Maar ik wou eigenlijk een beetje meer, ja klinkt misschien wat pretentius, maar ik wou wat meer eigenlijk. Die *reizigerreindienst* interesseerde mij. Dus toen liepen er in Antwerpen-Centraal nog *twee-tweeëndertigen* of *tweeënnegentigen* later [locomotieftypes]. Dat was natuurlijk een hele stap. Dus dan heb ik de *twee-tweeëndertigen* geleerd, om de oude nummering te gebruiken, en dan ben ik... Ja, rangeerdienst gaan doen in Antwerpen-Centraal. Dat was eigenlijk... Toen reden er nog niet zo veel *trek-en-duwers*, dat wil zeggen de treinen die getrokken werden door een locomotief, die liepen Antwerpen-Centraal binnen, locomotieven werden losgemaakt, en wij kwamen er met de rangeerlocomotief tegen en we brachten ze naar waar ze moesten. Hetzij de bundel Congo, zoals ze dat noemden, dat was direct als je met je rug naar de koepel van Antwerpen-Centraal stond, de bundel aan de linkerkant. En dan had je de bundel Berchem en er was ook nog een bundel Groen Hoek.

En zo... Maar ik ben nog iets vergeten. Ik heb ook op Antwerpen-Kiel, dus tussen de periode van Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Noord, heb ik ook nog op het Kiel gestaan. En dat was natuurlijk... Ik deed dat ook heel graag en die *tweeënnegentigen*, dat waren, ja dat waren geen sterke locomotieven maar dat maakte geen lawaai, *allez*, dat reed zo zoet als iets zal ik maar zeggen... Heb ik daar mee gedaan maar daarna, dat was interessant. Je had nog de petroleumrichtingen Antwerpen-Zuid, je had nog de Scheldekaaien, heel de Scheldekaaien, waar dat... Waar dat de zeeboten nog kwamen die dus, ja, vanalles bij hadden. En dan reden we tot... Toen reden we nog niet tot op de Rijnkaai. Dus die bediening, dat was plezant he. Langs de ene kant lag de Schelde en aan de andere kant waren cafés en het uitgaansleven en zo en ja, je zat eigenlijk in het midden van de stad met je locomotief he!

### ***Dat zal wel plezant zijn ja!***

Dat was dan de loopbaan. Maar dan, ja... ik wou dan toch naar de baan gaan. Op een bepaald moment kwam er mogelijkheid om van bestuurder-rangeringen, leerling-bestuurder te worden. Ja, je moest natuurlijk *goei prijzen hebben* met de onmiddellijke chef want als zei: 'ja maar, die gaan we op de rangeerdienst houden omdat [benadrukt]...' Ik heb dan kunnen meedoen en ervoor gestudeerd. Vele uren aan besteed. Dat is normaal, anders word je geen baanmachinist. *Allez*, bestuurder-tractie heette

dat dan. En dan heb ik de type negenenvijftig geleerd. Antwerpen-Dam had toen alleen type negenenvijftig voor de baan en een type zeventig. Dan hebben we die machines geleerd, en dan ja, lijnstudie gaan doen en dan baanproef gaan doen. Geslaagd he, natuurlijk. Dan een keer of twee naar Brussel gaan. Dan ondervragingen op het depot. Dat werd allemaal goed bekeken want die punten, die werden in Brussel op het examen bekeken. En als dat randje-boordje was, dan keek men wel. [lacht] En als dat gedaan was ja dan was ik, als ik geslaagd was, ben ik met de type negenenvijftig gaan rijden. Dat was natuurlijk een heel spel he.

[Roger vertelt me zijn ervaringen op de baandiesnt.]

Dus je ziet he, van de rangeerdienst en dan nog met die ander machines. Elektrische tractie heeft me nooit zo bekoord omdat ik dan onder de draad hang en dan was ik mijn autonomie kwijt. Dacht [benadrukt] ik.

***Goed, u heeft al vaak laten weten dat u personeel van de stoomtractie heeft gekend. Hoe waren die mannen?***

Het waren... Je moet rekenen, de dunk die ik heb van de stoommachinisten, dat waren de mannen van ons [benadrukt] *machien*. Je moet rekenen, de locomotieven waren nog *getitulariseerd*. Dus ons *machien* en voor mij kwamen die streng over. Want zij waren zoveel jaar stoker geweest. Ze waren dan machinist geweest. Dus alles meegemaakt met *voorzienen*, uitslapen... En lachen en schreeuwen en al hetgene wat erbij komt. Dus tegen ons kwamen er sommigen streng over. *Allez*, tegen mij. *Allez*, tegen mij niet. Dat was over het algemeen. En de stokers, ja, die mensen... Die waren ook eigenlijk fier op hun job maar op die momenten dat wij die personen leerden kennen zaten die zo'n beetje tussen wal en schip he. Wat ging er met hen gebeuren? De stoommachinisten werden omgeschoold, er waren er die omgeschoold werden voor de elektrische tractie, er waren er die omgeschoold werden voor de dieseltractie. Ze zaten dus bij ons in Antwerpen-Dam, voor de dieseltractie, dat was Antwerpen-Dam. En elektrische tractie, dat gebeurde toen op het Schijnpoort of in Antwerpen-Centraal.

Ik moet zeggen... Natuurlijk, in de loge zat iedereen bij elkaar he. Dus de machinisten en de stokers zaten bij elkaar, omdat die collega waren, soms ook niet meer als ze al rangeerdienst zaten. En wij de bestuurders-rangeringen zaten ergens anders. Dus je zat er niet gemakkelijk bij. Want die hadden andere verhalen te vertellen, he. Die vertelden de verhalen van de baan waarover wij niet konden meespreken. Begrijp je?

***Verhalen van vroeger dan?***

Ja, ja. Dat was eigenlijk... *Op den Dam* was er eigenlijk nog een hiërarchie. Heel erg was dat toen niet meer maar je had daar de machinisten, dus dat was dan... Op die moment stonden ze al op de diesel.

Dus die van origine stoommachinisten waren, stonden toen op de diesel reeks A. Dat was dan nog een gemengde reeks met reizigerstreinen en er was nog minder elektrificatie dus de mannen van de serie A, dat was al iets. En zo zakte dat dan af, dus hoe hoger het alfabet... Hoe verder in het alfabet, dat waren de rangeerreeksen, maar je had ook een anciënniteit in die locomotieven, van de reeks tweeënzeventig, van de tweeëntachtig zullen we maar zeggen, van de vijfentachtig... Daar zat ook... Voor sommige mensen maar niet allemaal, op de lange duur was dat allemaal zodanig gemixt dat die hiërarchie weg was. Op de baan niet, maar dat veranderde ook want die mensen waren ook, dus die baanmachinisten zal ik maar zeggen, die gingen dan op pensioen. Anderen gingen naar de elektrische tractie die nog een heel stuk moesten doen. En dan werd er van tijd wel eens gezegd: 'ja, maar dat moet je nog allemaal leren.' Dus zo'n zaken, dat was niet slecht bedoeld, maar je zou je niet gemengd hebben in hun gesprekken. *Allez*, ik toch niet. Maar zoveel waren we in de loge niet he. Ik wil maar zeggen, er was een groot verschil tussen. Maar tussen ons was er ook een groot verschil. Maar die mannen, ja dat waren baanmachinisten he.

Maar je werkt me veel mensen samen he. Er waren er jonge bestuurders die heel wat meer hun kont omhoog staken dan die oude mannen hoor!

***Dus ze waren een beetje triest over de overgang, beetje beduusd?***

Ja, dat hing van hun leeftijd af he. De mannen die tot voor de diesel met hun collega op de stoom hadden gestaan, dat werd familie he. Er waren er ook die nooit met elkander spraken, dat was ook. Waar dat alles *op het machien* met gebaren ging. Dat gebeurde ook. Maar *allez*, dat was zelden maar dat was ook. En dat waren *equipen* [teams] die lang meegingen, ieder kende zijn werk. Stoker hield de seinen mee in het oog, maar die waren ook, die met gebaren...

Maar dat ligt misschien allemaal een beetje aan mijn karakter. Als ik in de loge kwam, ik ging de grote Jan niet uithangen. Er waren er velen van mijn generatie dan toen die met veel klank en *dinge* binnenkomen maar ik ging gewoon naar loket voor mijn werkblad.

***Hoe keken zij zelf naar de modernisering, wat was hun mening daarover?***

Ja, de mening die ze hadden was natuurlijk dat ze alleen waren he. Hun hele loopbaan, die stoommachinisten en stoker, die hadden hun hele loopbaan samen op het *machien* gestaan. En dan plots komt de diesel en dan is het voor de machinist alleen he. Ah ja, ze waren met twee op de stoom omdat het werk dat vereiste, maar op de diesel was er voor die tweede man een automatische waakinrichting geplaatst. Dus regelmatig de pedaal bedienen van de waakinrichting, want als dat niet gebeurde kwam de trein automatisch tot stilstand. En als er dan serieuze zaken gebeurde dan zeiden ze: 'ja, als we op de stoom stonden...' Of dan zeiden ze, dan spraken ze van het depot waar dat ze

geweest zijn. Bijvoorbeeld, die *op den Dam* waren: 'in Berchem was het toch wat anders dan hier.' Berchem was eigenlijk een echte reizigerstreindepot met de type vierenzestig en de type zeven. Ze hadden ook types eenentachtig maar dat was niet om reizigers mee te vervoeren. En dat was natuurlijk, dat heeft bij veel, *surtout* de oudere generatie die bijna op pensioen konden gaan, die zeiden: 'ja, maar het was toch...' Ja, die tweede man was er niet meer.

### ***Dus dat wrong?***

Niet tegen ons he, maar voor hun.

### ***Ja, hun, zij hadden er moeite mee.***

Maar dat hangt ook van het karakter van de persoon af he. En wat dan natuurlijk, daar hebben we nog niks over gezegd, over de instructeurs he. Wij hadden op Antwerpen-Dam... Al onze instructeurs waren nog stoommachinisten geweest en allemaal geslaagd en tijde dat ze nog op de stoom stonden.

Dus geslaagd voor instructeur op de stoom. Een niet dacht ik, maar de meeste wel. Geslaagd voor instructeur op de stoom. Dus zij moesten natuurlijk de dieseltractie organiseren zal ik maar zeggen, en de opleiding geven. Voor die mensen was dat ook een hele aanpassing. Daar was verschil tussen. Je moet rekenen, instructeur is toch al een niveau. Dat is niet zomaar een leermeester-machinist, dat is al een niveau. En die mensen, die studeerden elektriciteit, die studeerden de dieseltractie en dan waren er die naar *den elektriek* gingen want op Schijnpoort stonden er ook nog instructeurs van de elektrische tractie, en in Antwerpen-Centraal ook nog die dan van de stoomtractie kwamen. Maar in Antwerpen-Centraal minder. Er waren er nog wel, maar dat was minder. Op Schijnpoort waren er meer, maar ook niet meer zoveel instructeurs. Bij ons *op de Dam* waren er meer omdat je die grote rangeerdienst had en je die baandienst had. Dus er waren meer instructeurs en, ja. Sommigen verbaasden zich dat wij, als bestuurder-rangeringen om het zo maar te noemen, na onze opleiding in een keer met dat *machien* gingen rijden. Dat was... Ze werkten dat niet uit op ons he, maar je hoorde dat soms in gesprekken van zij waren stoker geweest, dan baanmachinist, ze hadden dan gestudeerd voor instructeur op de stoom dan, leermeester-machinist en zo. Maar dat was niet algemeen, dat was ook niet om te zeggen, maar dan wel van die uitspraken: '*manneke*, je zal nog wel zien hoe dat dat gaat!' Je weet wel zo van die... dat was wat om te zeggen: 'let maar op!' Zo op die manier.

Maar voor de rest... Ik moet zeggen, ik heb nooit geen enkele over de koer zien gaan. De koer noemden ze dat, je hebt het depot, de stelplaats, je hebt de sporen, en dan daarvoor, dat stuk noemen ze de koer. Maar ik heb nooit geweten dat wanneer er een over de koer ging of dat ik van de andere kant kwam of achter de machine ging staan. Dat gebeurde ook he, zo van: '*godverdoeme*, ik ga langs daar!'

Ik heb dat nooit niet gedaan en nooit geen probleem gehad maar er waren er wel die 'tussen het *machien*' gingen staan zoals ze dat zeiden. Maar ik heb eigenlijk nooit geen problemen gekend.

***Hoe veranderde de positie van de stokers na de omschakeling?***

Ja, zij stonden dan op het *machien*. Ze waren niet meer de stoker van de stoomlocomotief, maar zij reden nu zelf met het *machien*. Dat wel he, dus op dat gebied was dat natuurlijk voor sommigen met lange tanden maar voor anderen... Nu waren ze eigenlijk alleen verantwoordelijk op de locomotief he. De ene was al zekerder dan de andere. Een mens is een mens. Nu hadden ze de machinist niet die zei: 'zeg eens...' Ja, degene die verantwoordelijk voor de seinen was, voor alles dat met veiligheid te maken had, dat was allemaal voor de machinist. Tuurlijk, de stoker hielp daarbij, maar dan was alles wat hun collega, de stoommachinist, deed, zei waren helper... En van de ogenblik dat ze dan zelf op het *machien* stonden kwam dat allemaal op hen. Dat was het verschil. Maar op de rangeerdienst. Ze zullen die mannen niet in de zak hoor. Daar waren ook brave mensen bij waar meer bij lukte dan... [klopt licht op tafel] Niet, he!

***Zijn die ook in de baandienst terecht gekomen?***

[Denkt na] Nee. We spreken nu van de periode dat wij in dienst zijn gekomen he. Nee want dan waren die mensen eigenlijk... Ze zijn wel nog bestuurder-rangeringen geworden. Dat is wel nog gebeurd. Maar niet meer in de baandienst. De personen die ik gekend heb natuurlijk. Maar die hadden dan ook al een leeftijd, die konden toen al op vijfenvijftig jaar op pensioen gaan. Vroeger stopten de meesten ook op vijfenvijftig jaar. Er waren er niet veel die langer bleven. Ik ben langer gebleven, maar ja, ik was geen stoommachinist. [lacht]

***Oké dan, bedankt voor het gesprek!***

## Samenvatting

*Van stoom naar stroom* is een onderzoek naar de sociale effecten van het einde van de stoomtractie bij de Belgische spoorwegen van de Tweede Wereldoorlog tot het einde van de stoomtrein in 1967. Er wordt onderzocht wat er gebeurde met de vele machinisten en stokers die bij de NMBS in dienst waren. Hoe werden deze herschoold? Kregen bepaalde categorieën personeel voorrang? Niet alleen de manier waarop dit einde werd aangepakt is het onderwerp van dit onderzoek. Ook de standpunten van vakbonden en personeel worden bekeken. Waren ze voor of tegen, en waarom?

Om op deze vragen een antwoord te kunnen bieden wordt een hele resem aan verschillende bronnen geraadpleegd: documenten van de Nationale Paritaire Commissie waar zowel het bestuur van de NMBS als de vakbonden samen in zaten voor het uitstippelen van het beleid, en de vakbondskranten van respectievelijk het christensyndicaat en de socialistische vakbond voor het ontleden van hun standpunten. Voor de meningen van het personeel zelf werden twee voormalige spoorwegmannen geïnterviewd: Roger Stouthuysen en Alex Baerts. Ondanks dat ze beiden niet meer het stoomtijdperk actief hebben meegemaakt, stonden ze wel veelvuldig in contact met voormalige machinisten en stokers en konden ze zo vertellen wat deze personeelsleden vonden van de transitie. Tenslotte worden de verschillen tussen België en het buitenland bekeken. Op welke manier verschilde de overgang in het Verenigd Koninkrijk met die bij de NMBS? Wat waren de factoren die bijdroegen tot deze verschillen?

Resultaten tonen aan dat niet iedereen onmiddellijk dezelfde mogelijkheid tot herscholing kreeg aangeboden en dat de standpunten van de verschillende vakbonden niet zozeer van inhoud verschilden, maar wel van vorm. De NMBS hanteerde geen uitgedachte strategie op na en reageerde vaak maar op de problemen van het moment. Ze hield wel rekening van de eisen van het locomotiefpersoneel. Dit personeel was aanvankelijk niet heel erg enthousiast over de overgang van stoom naar andere tractievormen maar dit nam af nadat de NMBS verzekerde dat door het personeelsstatuut iedereen aangetast door de overgang aan de slag kon blijven binnen het bedrijf. Al was dit echter niet altijd binnen dezelfde functie of met hetzelfde loon.