

WACHTERS EN TREINBEGELEIDERS

WACHTEN TOT GOD UIT DE HEMEL KOMT

||| ||| ||| Raymond Rombout

Ze stonden daar beiden onwennig, ze kenden elkaar nog van vroeger, ik kwam er net aan. Wachters, pardon treinbegeleiders, hebben genoeg aan één oogopslag. Daar oefenen ze elke dag op.

Ann De Gruyter is treinbegeleider sinds 2003. Luc Vanlaerhoven is dat niet meer sinds 2006. Beiden waren ze ingegaan op ons verzoek wat te praten over hun beroep, ten behoeve van dit themanummer. Luc had zelfs zijn oud uniform meegebracht. Ann stond al in tenue.



© NMBS-Groep/L. Goossenaerts

Luc Vanlaerhoven woont in Berchem. Hij begon zijn carrière in 1972 als bediende elektriciteit in Mechelen, maar verhuisde vrij vlug naar Hemiksem als seingever C. In 1975 belandde hij in Kapellen als seingever A en schoof drie jaar later door naar Antwerpen-Noord. In januari 1979 werd hij wachter. Uiteindelijk zwaait hij af als treinbegeleider in 2006.

Het Spoor: wat zijn de voornaamste verschillen tussen de wachters van toen en treinbegeleiders van nu?

Ann: toen ik in dienst trad begon je als stagedoend wachter, daarna

wachter, dan werd je treinbegeleider en daarna eerste treinbegeleider. Het bericht 42 H-HR van 31 maart 2010 heeft dat allemaal veranderd. De graden van wachter, hoofdwachter en hoofdwachter-controleur werden afgeschaft met terugwerkende kracht vanaf 1 januari.

Luc: toen ik begon was men eerst wachter, vervolgens hoofdwachter en hoofdwachter-controleur. Tot in 1979 bestond zelfs de graad eerste wachter voor je hoofdwachter werd. Hoofdwachter-controleur kon je zijn op een gewone post of een belangrijke post, maar dat onderscheid werd afgeschaft in 1994.

Als wachter droeg je een blauwe kepie met één gouden bandje en een stormband in zwart plastic. Na vier dienstjaren¹ werd je hoofdwachter wat je een streepje bij opleverde. De stormband veranderde dan ook van plastic naar een goudkleurig touw. Als hoofdwachter-controleur kreeg je opnieuw een supplementaire band op de kepie.

Het Spoor: en jij Ann, jij hebt al die strepen niet gekend? Binnenkort zullen jullie trouwens nieuwe uniformen krijgen. Kijk je daar naar uit?

Ann: het nieuwe uniform heb ik al aangehad en ik vind het mooi. Zeker voor de vrouwen. In tegenstelling tot de huidige versie zien die er dit keer heel vrouwelijk uit.

Luc: vroeger had een controleur nog sterren en gouden knopen. Dat waren échte heren op hun trein. Respect was groot, herkenbaarheid was troef.

Het Spoor: mensen zien dat treinbegeleiders kaartjes knippen en documenten controleren. Er gebeurt toch meer dan dat? Wat doet een treinbegeleider als hij geen kaartjes knipt?

Ann: het voornaamste is de veiligheid. Eigenlijk komt controle op de laatste plaats. Het is vooral de bedoeling dat je op een veilige manier het vertrek kunt geven en dat je aanwezig bent voor de reizigers. Voor de rest, samengevat, neem je kennis van de consignes, berichten en andere omzendingen om de dienst van de trein te verzekeren. Je moet tal van dienstdocumenten invullen voor je dienst

1970

De drie cultuur-gemeenschappen worden in België opgericht

1971

Jim Morrison, zanger van The Doors, wordt in Parijs dood in zijn badkuip aangetroffen

1972

Watergate schandaal: inbraak in het gebouw van de Democratische partij (Washington)

1973

Ontstaan van de autoloze zondagen

1974

Ontslag van president Nixon ten gevolge van de Watergate affaire

erop zit, alle informatie voor de reizigers en je opvolger communiceren.

De standaard omroepberichten voor de reizigers vinden we terug in onze IBIS (draagbare computer, waarmee ook tickets worden verkocht). Vanaf 1 april moeten we zo ook bij elke IC-trein de verbindingen in het volgende station aankondigen. Die vinden we ook in onze IBIS, waarvoor een GPRS-verbinding nodig is. IBIS is een verbeterde versie van Ivette, een technologie die bestond sinds 1995, maar die alleen bruikbaar was om betalingen van de reizigers te regelen. Met IBIS (Ivette Bis) beschikken we nu over een centrale database die meer mogelijkheden biedt zoals controle van vervoersbewijzen die werden aangeschaft via internet, tot de telling van de reizigers, dienstregelingen, vertragingen en storingen.

Luc: voorheen werden de taken verdeeld. De wachter controleerde de reizigers, terwijl de hoofdwachter de verantwoordelijkheid had over de trein. Hij waakte over een veilig vertrek en alle administratieve taken.

Het Spoor: tegenwoordig gebeurt de communicatie met gsm's. Dat is vrij nieuw, maar we kunnen al niet meer zonder. Hoe ging dat dan vroeger?

Luc: als we een probleem op de trein hadden moesten we wachten tot we in een station kwamen met telefoonverbinding. Of we konden stoppen bij een overweg, bij het huisje van de overwegwachter. Tenslotte bestond er nog een systeem op verschillende plaatsen, waar een kastje hing met een telefoonverbinding. Je kon dat met een sleutel openen. Met een knop, kon je, naargelang je links of rechts draaide, dan telefoneren naar het volgende of het vorige seinhuis. Ik geloof dat ze nu praktisch allemaal verdwenen zijn.

In de jaren tachtig, beschikte de treinbestuurder over een grondtreinverbinding, waarmee hij de dispatching kon oproepen. Dat was de eerste stap naar communicatie. Als wachter had je echter geen toegang tot de locomotief, die doorgang bestond toen gewoon niet. Soms was het wachten tot God uit de hemel kwam. Neen, wij moesten vroeger meer onze plan trekken.

Ann: met de gsm's van nu ben je nooit meer alleen.



© NMBS-Groep/L. Goossenaerts

Ann De Gruyter werkte eerst zeven jaar in de sector toerisme en horeca voor ze bij de NMBS terecht kon. Ze werd treinbegeleider in 2003, eerst in Antwerpen-Centraal, daarna in Sint-Niklaas, waar ze woont. Sinds 1 februari is ze nu eerste treinbegeleider in Antwerpen-Centraal. Momenteel is zij soms coach in Antwerpen voor wachters en treinbegeleiders. Zij komt tussen in de fundamentele opleidingen. Sporadisch wordt zij ingeschakeld als buddy na een critical incident.

Het Spoor: wat doe je met veeleisende cliënten?

Luc: eigenlijk is dat meer een hedendaags fenomeen, of de mensen zijn alvast veeleisender. In die tijd hadden mensen nog respect voor een wachter. Ik maakte nog de tijd mee dat mijn oudere collega's witte handschoenen droegen. Dat kan nu niet meer. Wij kwamen wel eens gevallen van dronkenschap tegen. De mensen zijn veel onverdraagzamer geworden. In alles. Niet alleen de NMBS ondervindt dat, ook De Lijn, de Post, enz.

Ann: de mensen hanteren ook hun eigen reglementen. Vaak gaan ze uit eigen beweging in eerste klas zitten omdat er geen zitplaatsen in tweede klas vrij zijn. Ze zijn dan verongelikt als je ze verzoekt om van plaats te veranderen. En elke lijn heeft zijn particulariteiten. Op de lijn naar Gent zit het vol studenten. Velen proberen daar een ritje uit te sparen op hun Go-Pass. Naar de Kempen heb je zelden of nooit last, naar Charleroi om de haverklap.

1975

De Belgische gemeenten fuseren van 2739 naar 589

1976

Ruisbroek overstroomt na dijkbreuk

1977

België schakelt voor het eerst sinds de Tweede Wereldoorlog over naar de zomertijd

1978

Premier Tindemans biedt het ontslag van zijn regering aan de koning aan

1979

Sony lanceert de eerste autonome walkman met cassette



De treinbegeleider moet inderdaad boven alles waken over de veiligheid van de reizigers.

In geval van agressief gedrag of geweld beschikken we tegenwoordig² over een contactpunt: het Security Operation Center (SOC) dat we 24 op 24 uur kunnen bereiken. Men kan ze oproepen als je een lastige groep hebt op de trein, of om zich te vergewissen van problemen in een bepaalde streek. Het belangrijkste is dat de veiligheidsdiensten concreet tussenkomen. Na een agressie kunnen

we rekenen op een juridische bijstand en eventueel een psychologische begeleiding.

Het Spoor: de vervoerbewijzen zelf met alle reglementen, wordt dat niet steeds ingewikkelder?

Ann: wel, ik denk dat Luc een opleiding heeft gekregen van acht dagen ...

Luc: drie weken ...

Ann: drie weken, en ik van acht maand. Het belangrijkste luik daarvan is veiligheid. De treinbegeleider moet inderdaad boven alles waken over de veiligheid van de reizigers. Het respect voor dit veiligheidsaspect is primordiaal en komt toe aan de boordchef³. Die heeft de zware verantwoordelijkheid om in geval van een incident, alles in het werk te stellen opdat veiligheid van vervoer en reizigers verzekerd zijn.

Luc: vroeger kreeg je je opleiding in de praktijk, van je hoofdwachter, ondertussen moest je bewijzen dat je de tweede landstaal kende.

Ann: nu ook. De selectie voorziet een proef over de kennis van de tweede landstaal. Om geregulariseerd te geraken moet de treinbegeleider slagen voor een geschreven en een mondelinge proef over de elementaire kennis van de tweede taal. Elke treinbegeleider wordt gecertificeerd voor een periode van drie jaar. In die periode wordt hij dan weer ondervraagd over zijn professionele kennis, om opnieuw voor drie jaar te worden gecertificeerd.

Het Spoor: wat is de origineelste fraude die je al tegengekomen bent?

Ann: je komt van alles tegen. Kaarten voor korte trajecten die worden gebruikt voor lange afstanden. Studenten die hun campuskaarten gebruiken voor een andere bestemming dan die van hun school. Uiteindelijk besparen ze slechts enkele centiemmen, het is meer een sport dan wat anders.

Luc: het strafste dat ik meemaakte was dat geval met een grafische student, die er al tien jaar in slaagde de hoofding van de gedrukte moederkaart heel fijn te vervalsen.



© NMBS-Groep

▲ Treinbegeleider bij GCI-rijtuigen, 3e klasse (reconstructie voor een film)

1980

John Lennon wordt vermoord door Mark Chapman in New York

1981

De TGV maakt zijn eerste proefrit en haalt een topsnelheid van 380 km/u

1982

De Rubiks Cube wordt een ware rage

1983

Eugène Michiels, directeur op het Ministerie van Buitenlandse zaken, wordt ontmaskerd als spion van KGB én Securitate

1984

De NMBS voert het IC/IR plan in

Ann: afgezaagd wordt het excuus van de kaart die mee in de was is gesukkeld en daarmee zo goed als onleesbaar werd. In dat geval vorderen wij altijd een administratieve boete.

Het Spoor: het leven leiden van een treinbegeleider, betekent dat nog altijd vroeg opstaan, onregelmatige diensttijden?

Ann: inderdaad, dienstprestaties zijn ingedeeld in een serie van ofwel een vroege ofwel een late ofwel een dagdienst, die elkaar afwisselen. Deze series worden een jaar bij voorbaat gepland. Een serie kan bijvoorbeeld zijn: een weekje vroege, twee dagen thuis, vijf dagen de late, twee dagen thuis, twee dagen een dagdienst, twee dagen thuis. De late kan betekenen dat je vandaag van twaalf tot zeven werkt, maar de dag erna van vier tot elf. Heb je ook nog vier weken buiten reeks, waarbij je inspringt voor collega's die vakantie nemen of plots ziek worden. In deze periode weet je maar van dag tot dag wat je morgen doet. Probeer zoiets maar duidelijk te maken aan mensen die dit systeem niet kennen.

Luc: het thuisfront verstaat dat niet altijd. Je gezin leeft er mee en kent dan ook de goede dagen. De rest van de familie onthoudt alleen dat je altijd afwezig bent op feesten.

De beginuren zijn altijd dezelfde geweest, maar in mijn tijd hadden we het niet zo druk als tegenwoordig. Wat ook was: we hadden langere ritten. Je kon goed twee ritten van vier uur hebben, met drie uur daartussen.

Ann: maar nu is alles mogelijk. Je kunt drie keer Roosendaal doen op en af, dat is dan drie keer hetzelfde. Of je kunt beginnen met Neerpelt op en af, en dan Charleroi op en af.

Een lus maken, bijvoorbeeld van Brussel naar Doornik, dan Doornik-Luik en weer naar Brussel wordt bijna nooit gedaan.

Het is me al overkomen dat mijn dienst dezelfde dag tweemaal verandert, toen ik "buiten reeks" was. Vakanties plannen is een moeilijke zaak. Als je partner eveneens treinbegeleider is, kan het zijn dat je elkaar een paar dagen niet tegenkomt. Ook de crèche biedt soms onoverkomelijke moeilijkheden. Men is wel bereid in beperkte mate met je beroep rekening te houden, maar wijzigingen worden toch niet hartelijk onthaald.

Maar je moet ook niet overdrijven. Elk voordeel heeft zijn nadeel, maar ook omgekeerd. Als we in het weekend werken, zijn we in de week al eens thuis, wat ook voordelen biedt. Ik kan eens gaan winkelen als andere mensen werken en door de week is het over het



© NMBS-Groep/D. Moiril

▲ Treinwachster stapt op een M4-rijtuig (in de jaren 80)

algemeen overal minder druk. Ik hou niet van een nine to five job, ik vind een afwisselend uurrooster aangenaam, waarschijnlijk mede door mijn vorige loopbaan.

Luc: Ann heeft gelijk, de afwisseling is zeer verslavend. Elke dag was anders. Sleur ken je niet. ■■■■

¹ Twee jaar sinds 1982.

² Sinds 29 oktober 1999.

³ De boordchef wordt aangeduid onder de begeleiders volgens een beurtrol. In de diensttabellen wordt dit aangeduid.

1985

Frankrijk, Duitsland en de Benelux sluiten het Schengen-verdrag

1986

Het moratorium op de commerciële walvisvangst wordt van kracht

1987

De 19-jarige Mathias Rust landt met een Cesna op het Rode Plein in Moskou

1988

De Internationale Gezondheidsraad roept 1 december uit tot internationale AIDS-dag

1989

Een grondwetswijziging richt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op