

Talent

Portret

Een gepassioneerde bestuurster

Emmanuelle Semal is al 6 jaar lang bestuurster in depot Charleroi. Het is een jonge vrouw van haar tijd: ze houdt van haar beroep, beschikt over verantwoordelijkheidszin en heeft weinig moeite met haar wisselende beurtregelingen. Relas van een ontmoeting en fotoreportage van een heen-en-terugrit Charleroi - Antwerpen.

Een dag uit het leven van Emmanuelle

Ze windt er geen doekjes om: *het is een boeiend en zeer veeleisend beroep!* Een volledige of gedeeltelijk werkdag zou er als volgt kunnen uitzien: naar het depot gaan om er haar dienstfiche af te halen en haar locomotief klaar te maken, rijtuigen ophalen in Châtelet, een remproef uitvoeren, vertrekken en de trein op zijn bestemming brengen. Op het einde van de rit, in Schaarbeek bijvoorbeeld, door de carwash rijden, daarna de trein in de bundel plaatsen en het stel "platleggen".

Een goed uitgekende organisatie

Als bestuurder werk je minstens 6 en hoogstens 9 uren per dag. De ritten, die ongeveer een maand vooraf medegedeeld worden, kunnen variëren. Haar langste prestaties kunnen als volgt zijn: 2 HT Charleroi - Antwerpen, 4 HT Charleroi - La Louvière, 1 Charleroi - Doornik - Luik - Charleroi ...

De bestuurders worden in reeksen geplaatst die geplande ritten omvatten, maar ongeveer om de zes weken presteren ze een week "buiten reeks". Er wordt hun dan dag tot dag meegegeeld welke ritten ze moeten uitvoeren. Dit is bedoeld om de beurtregeling niet te veel te laten

verstarren en om aan onverwachte omstandigheden het hoofd te kunnen bieden (gewijzigde dienstregelingen, vervangingen enz).

Hoewel de dienstregelingen het meest dwingende onderdeel van haar beroep vormen, ziet ze er toch voordelen in: *doordat ik vaak vroeg moet opstaan (het vroegste is om 1.30 uur 's morgens, wanneer ik mijn dienst om 3 uur moet beginnen!) ben ik het gewoon om minder te slapen. Mijn dagen lijken langer: ik heb tijd om van alles te doen. Ik ken mijn beurtregeling lang van tevoren, dus kan ik het bijvoorbeeld zo organiseren dat ik om 14 uur naar de bank kan gaan. Wie volgens kantooruren werkt heeft niet altijd die mogelijkheid.*

Vertel ons eens hoe het zover gekomen is.

Ik was begonnen met twee jaar unief maar ik was gezakt. Daarna kwam ik in omstandigheden terecht die ertoe leidden dat ik financieel onafhankelijk wilde zijn. Mijn vader is gedurende 26 jaar bestuurder geweest bij ons, en ik wilde wel bij de spoorwegen gaan. Ik ben zonder moeilijkheden geslaagd voor de tests en in juli 1999 aangeworven. Na meer dan een jaar scholing ben ik dan in januari 2001 begonnen te rijden. Het beviel mij meteen.

En het feit dat je een vrouw bent?

Emmanuelle geeft toe dat ze in het begin een beetje afgezonderd was van de anderen. Wanneer haar dienst erop zat, was naar huis gaan het enige waar ze naar uitkeek. *Maar na verloop van enkele jaren word je niet langer als "het groentje" bestempeld! Je krijgt ervaring, je*



(1) Emmanuelle begeeft zich naar haar depot (Charleroi) vóór ze met haar dienst begint. Daar raadpleegt ze haar beurtregeling en de diensttabel met de prestaties voor de week. Vandaag doet ze twee HT Charleroi - Antwerpen.

toont wat je waard bent en je gaat tot de groep behoren. De sfeer gaat er steeds meer op vooruit.

Wat vind je zo bijzonder prettig aan je beroep ?

Dat gevoel dat ik een indrukwekkende machine onder controle heb, dat ik zelf de baas ben. En na de dienst vertrek je naar huis zonder over wat dan ook te prakkiseren, wat zeker niet altijd het geval is als je een kantoorjob hebt. Bovendien heb ik het gevoel dat ik mijn werk goed doe; hoe meer je rijdt, hoe meer je je op je gemak voelt ...

Minder gemakkelijke facetten van het beroep

Emmanuelle komt nog terug op de beurtregelingen. *Hoewel je daaraan went, zegt ze. Wat ze soms jammer vindt, is het gebrek aan comfort aan boord. 's Zomers kan het in de stuurpost zeer warm zijn. En dan is er soms de hindernisloop om naar het toilet te gaan. Ze zegt dat zoiets vaker gebeurde toen ze bestuurster was in het goederenvervoer (wat ze gedurende 3 jaar heeft gedaan). Het materieel was niet altijd tiptop, er was meer lawaai, er waren meer trillingen, er waren deuren die moeilijk open gingen, er was de koude in de winter ...*

Wat boezemt je de meeste schrik in ?

De meest voorkomende incidenten zoals vertragingen, pannes, technische mankementen enz. maken deel uit van de job. *Wanneer het sein op rood staat, stap je uit om te telefoneren; je vraagt inlichtingen en je handelt ernaar. Neen, je hebt vanzelfsprekend de meeste schrik voor een seinoverschrijding ... dat zullen alle bestuurders weten te bevestigen ! En dan de zelfmoorden. Gelukkig ben ik hiermee nog nooit geconfronteerd geweest.*

Is het een beroep waarin je je alleen voelt ?

Neen, ik kom met heel wat mensen in contact die al dan niet aan boord zijn, onder meer met de

- I (2)** *Ze gaat aan boord van haar locomotief om met haar eerste trein te vertrekken.*
- I (3)** *Ze stelt de radio in dienst om mogelijke mededelingen van de dispatching te ontvangen in verband met de veiligheid, het verkeer enz.*
- I (4)** *Emmanuelle komt in Antwerpen aan. Ze rijdt graag met de IC's omdat die weinig haltes hebben. Daarnaast waardeert ze de M6-rijtuigen die getrokken worden door de types 21 of 27, haar favorieten, die niet alleen makkelijk te besturen maar ook comfortabel en krachtig zijn !*
- I (5)** *In Antwerpen verandert ze van stuurpost om naar Charleroi terug te keren. Ze heeft wat tijd om vlug een koffie te drinken.*



Talent

begeleiders, de onderstationschefs-perron, de rangeerders, de wagenschouwers, de dispatching, de regelaars, de seingeverers en de verdelers. In de goederendienst voelde ik me vaak alleen; het kon gebeuren dat ik een hele nacht reed zonder enig contact te hebben ...

Heeft de structuur met de 3 ondernemingen je taak moeilijker gemaakt ?

Absoluut niet. In elk geval momenteel niet. Ik heb dezelfde collega's als tevoren. Of ze nu van de NMBS, de Holding of Infrabel zijn, dat verandert niets. Ze zegt echter wel dat ze zich zorgen heeft gemaakt over haar werk toen men het begon te hebben over de privatisering van de goederen en over de concurrentie: Ik zag het niet zitten om zelf mijn trein te koppelen of alle papieren op te maken. Daarom ben ik naar reizigers overgestapt, wetend dat ook reizigers de weerslag van de liberalisering zal ondervinden.

Evolueert het beroep volgens jou ?

Ik heb toch de indruk dat ik "verlengde" prestaties lever. Dat zal ongetwijfeld met het rendement te maken hebben !! Wat ik daarentegen goed vind, is de invoering van de verplichte dienst-gsm. Ze heeft het ook over de toestand na Pécrot. Iedere bestuurder moet vóór het begin van zijn dienst inloggen in het systeem Alasca. De centrale weet op die manier wie welke trein bestuurt, wanneer, waar enz. Voor ons heeft dit zijn voordelen, en ook zijn nadelen: het gevoel dat je voortdurend gecontroleerd wordt ... Maar de veiligheid komt op de eerste plaats, dat is maar normaal.

En de opleiding, wordt die voortgezet ?

Bestuurders krijgen jaarlijks een week permanente opleiding waarin alles overlopen wordt. De driejaarlijkse ondervraging na

|(6) Telkens opnieuw controleert Emmanuelle vóór ze vertrekt nog een laatste maal of alles naar behoren functioneert. Er moeten ook papieren ingevuld worden: hier de "volgiche" die aan boord van de trein blijft en waarop alle ritten, de namen van de bestuurders enz. opgetekend worden.

|(7) Halte in het station Eigenbrakel.

|(8) Aankomst in Charleroi en wederindienststelling van de locomotief voor de volgende collega.

|(9) Nog een kleine koppelingsbeweging vóór het einde van haar dienst.





10



11



12

opleiding is opnieuw ingevoerd. Die handelt over de reglementering, de seininrichting, de remming ... In oktober heb ik zo'n ondervraging, toch wel een beetje stresserend. Maar ik heb vertrouwen: het zal wel gaan !

I (10) Voor de koppelingsbewegingen kan ze op de wagenschouwers rekenen.

I (11) Het einde van de dienst is ook een gelegenheid om even te keuvelen met een andere bestuurder, hier met Hugues Bienvenu, die het van haar overneemt.

I (12) Laatste contacten, op het perron: hier met J.-J. Briot (onderstationschef-perron), F. Vandenbroeck (wagenschouwer) en F. Dumortier (bestuurder).

Wagenonderhoud

Volledig nieuwe lijnwerkplaats in Kinkempois

De werkplaats vervangt de verouderde installaties van Voroux.

Ze biedt een topservice op het gebied van het wagenonderhoud.

In december jongstleden heeft de directie Materieel (NMBS) de nieuwe lijnwerkplaats van Kinkempois geopend. Deze gloednieuwe werkplaats vervangt de oude installaties van Voroux die niet meer aan de vereisten inzake productiviteit en servicekwaliteit beantwoordden. Deze modernere CHW heeft ook een betere ligging, namelijk nabij het vormingsstation van Kinkempois.

Wat beheert deze werkplaats?

"Zoals de andere lijnwerkplaatsen hangt de CHW van Kinkempois af van afdeling M 01 en treedt ze op bij beschadigingen van wagens, of om interventies voor preventief onderhoud op wagens en hun speciale uitrustingen uit te voeren, kleine revisies die ten hoogste om de 3 jaar plaatsvinden", legt werkplaatsleider Pierre Vanweerst uit.

"De twee centrale werkplaatsen van Cuesmes en van Gentbrugge staan in voor het langetermijnonderhoud van de wagens. De wagens worden er gebouwd en omgebouwd, en de werkplaatsen hebben ook een belangrijke logistieke functie: ze vervaardigen en verdelen wisselstukken, met name voor de andere wagenwerkplaatsen."

De nieuwe CHW Kinkempois beheert ook een mobiele interventieploeg in Kinkempois en een andere in Stockern; die ploegen voeren opdrachten uit in de verschillende installaties van Zuid-Luxemburg (Jemelle, Aarten, Stockern, Bertrix, Athus enz.). *"Die mobiele ploegen beschikken over voertuigen voor het uitvoeren van snelle interventies op wagens wanneer die in volle baan of in belangrijke stations geïmmobiliseerd zijn."*