

DE SCHOUWERS

Een belangrijke schakel



Over de schouwers van NMBS Technics hebben we het nog niet veel gehad. Ze spelen nochtans een belangrijke rol in een veilig en stipt treinverkeer. Connect sprak met schouwer Dirk Scheers.

In de TOP (technische onderhouds-post) van Antwerpen-Schijnpoort ontmoeten we Dirk Scheers. Hij werkt er als schouwer sinds 1980.

Zou je ons kunnen beschrijven waaruit je job als schouwer precies bestaat?

'Het woord schouwer mag je best wel letterlijk interpreteren. Want wij doen een veilig-

heidsnazicht van het materieel. Na de laatste rit van de dag wordt de trein naar de uitwijkbundel gebracht, in ons geval dus Antwerpen-Schijnpoort. En dan begint ons werk. Wij doen dagelijks een DO (dagelijks onderzoek): we raadplegen de meldingen van de treinbestuurder of de treinbegeleider in het logboek of op de boordfiche. Als zij tijdens de rit defecten of problemen vaststellen, worden die daarin vermeld. Wij proberen deze problemen zoveel mogelijk zelf op te lossen. Lukt dit niet, dan vragen we de hulp van een collega-technicus.

We voeren ook wekelijks een bijzonder onderzoek (BO) uit op het materieel. Dat betekent dat we de aan de buitenkant zichtbare onderdelen van de looporganen, de remmen, de draaistellen enz. nazien. En we controleren het interieur van de trein, de verzegeling van de noodopening van de deuren en de noodremmen enz.

Ten slotte doen we maandelijks een grondige schouwing (GS of GO) op de schouwput. Dan controleren we de onderkant van de trein: remschijven, draaistellen, looporganen, afmetingen van de wielen, toestand van teloc-borstel, enz. Ook de pantografen worden nagezien en indien nodig worden hun sleepstukken vervangen, de deuren en de remmen worden getest enz. Alle defecten of problemen die we vaststellen, worden zoveel mogelijk ter plaatste in de TOP hersteld.'

Jullie doen die werken na de laatste rit van de trein. Betekent dit dat jullie vooral 's nachts werken?

'Dat klopt. Ons materieel wordt overdag in de regio Antwerpen heel intensief gebruikt, waardoor er dikwijls enkel 's nachts tijd is om het noodzakelijke onderhoud te doen. Bovendien werken we vooral buiten in de sporenbundels, in alle weersomstandigheden. In de winter moeten we soms nog het ijs weghalen aan de onderkant van de treinen vooraleer we kunnen beginnen te werken. Of ligt het dak van de trein er spekglad bij terwijl we de pantografen moeten controleren. Onze job is soms heel zwaar.'

Zijn er ook specifieke acties waardoor jullie kunnen bijdragen aan een betere stiptheid?

'Wij spelen een belangrijke rol bij het eerste vertrek van de trein. Zo doen we een laatste controle van het materieel om eventuele problemen nog op te lossen, wij controleren of verlichting en verwarming (in de zomer natuurlijk de koeling) werken, of de koppelingen in orde zijn enz. En wij voeren samen met de treinbestuurder de remproef uit. Als de treinbestuurder door omstandigheden te laat is, kunnen wij het tractiematerieel ook al onder spanning zetten. Zo kan de trein toch nog op tijd vertrekken.

Tijdens de wintermaanden doen wij ook een voorverwarming van het materieel, bij extreem koude temperaturen houden we het materieel zelfs de hele nacht onder spanning. Door onze dagelijkse inzet en de alertheid bij de uitvoering van onze job, kunnen wij als schouwers dus bijdragen aan een veilig en stipte treinverkeer.' ■

"Onze job is soms heel zwaar."

Dirk Scheers

