

• **Treinbestuurder Joeri zit moederziel alleen in de stuurpost, zonder radio of ander entertainment**

Meestal alleen op pad, vaak eenzaam typend achter zijn computertje: het leven van de journalist. Van hot naar her razend, amper tijd voor een babbel: het lot van de fotograaf. Aanhoor ons gejammer. Zijn er eenzamer werkmensen dan ons? Een grapje, natuurlijk, maar we wilden het toch eens uitzoeken. Vandaag in onze reeks eenzame beroepen: de treinmachinist.

“Als er onderweg iets met je trein gebeurt, sta je er alleen voor”

“Elke dag een beetje reizen.” Leuk of toch een beetje eenzaam? “Eigenlijk wel, ja”, geeft Joeri Schepers toe. De sympathieke jongeman is 24 en nu vier jaar in dienst als machinist. Hij draait aan het wielje – akke akke, tut tut – en weg is hij. Maar wel moederziel alleen.

• Antwerpen-Centraal: in een van de bureaus van de NMBS schuiven we aan tafel bij Joeri Schepers. “Ik had vandaag normaal gezien vakantie, maar voor jullie wil ik wel even tijd maken.” De NMBS, tot uw dienst: hij rijdt zelfs speciaal voor ons, ook voor een paar tientallen reizigers, over en weer richting Noorderkempen. Maar aangezien de stuurcabine absolute stilte vereist – “veiligheid boven alles” – houden we het bij een babbel in het station zelf.

Geen sms’jes

Alleen en verlaten, zo zit hij daar in z’n locomotiefje, een ruimte die, een (nood)oproep daargelaten, absolute geluidloosheid vraagt: het doet ons, en we zijn ondertussen experts in die materie, vermoeden dat de machinist echt wel een solitair beroep beoefent. “Op het station zijn er je collega’s en als je onderweg van stuurkant wisselt, zie je de reizigers. Maar eens je vertrekt, ja, dan zit je daar inderdaad helemaal alleen in je stuurpost.”

“Muziek is logischerwijs uit den boze. In de stuurpost is er een radio-tje met luidsprekers: boodschappen en noodoproepen moet je uiteraard gehoord hebben. Dan kan je moeilijk met je oortjes naar je favoriete muziek luisteren. Als bestuurder hebben we voor veiligheidsredenen wel een gsm, maar bellen en sms’en voor privé-aangelegenheden is strikt verboden. Je kan ook niet zomaar wat sms’jes sturen als er achter je duizend mensen in de trein zitten. Wanneer we ons liefje dan kunnen bereiken? Bij een pauze in een of ander station, of na de uren.”

Vrijvertaald: de machinist, die zit acht uur geconcentreerd achter z’n stuur? “Zoiets toch, ja. Je kan niet anders dan bezig zijn met je werk. Tien, vijftien jaar geleden was het wat minder streng misschien, maar nu wordt er strikt op toegezien dat de machinist niet afgeleid wordt. Iemand meenemen, dat gebeurt nooit meer, denk ik. Die persoon is dan ook niet verzekerd. Dat maakt het allemaal heel eenzaam, ja, maar liever

dan dat onverantwoorde risico nemen.”

Zon op je kop

We beginnen te zwijmelen bij het idee ons een godganse dag te moeten focussen op ons werk. “Dat is inderdaad heel vermoeiend (*lachje*). De echt lange ritten zijn afzien, zeker als je met de vroege staat. Op het moment dat de zon opkomt, heb je al een paar uur gedaan – als die dan nog eens fel op je bol schijnt, is dat sterven. Op zo’n moment ben je blij met een kopje koffie of een colaatje.”

Zo alleen werken heeft nochtans ook zijn voordelen. “Dat je geen last hebt van andere mensen, bijvoorbeeld, dat je rustig op jezelf kan werken. En dat je op de trein je eigen baas bent. Maar de nadelen spreken ook voor zich, natuurlijk: je kan met niemand een ‘klapke’ doen en als er iets gebeurt, sta je er alleen voor. We kunnen ons natuurlijk beroepen op assistentie, maar dat zijn toch, laat

lang de centrale werkplaats van onze spoorwegen. Het traject van Antwerpen, richting Mechelen en Charleroi is een van de leukere om te doen.”

Binnenkijken in Lessius

Een machinist heeft naar eigen zeggen altijd wat herkenningpunten: welke zijn dat in Mechelen? “Het speelgoedmuseum en de Sint-Romboutstoren. De ronde, stalen constructies op de bruggen aan het grote station zijn ook heel kenteke-nend. Ook plezant: dat je soms kan binnenkijken in de klassen van Hogeschool Lessius. Een beetje voorbij Mechelen, in Zemst, is de autostrade dan weer het grote herkenning-punt.”

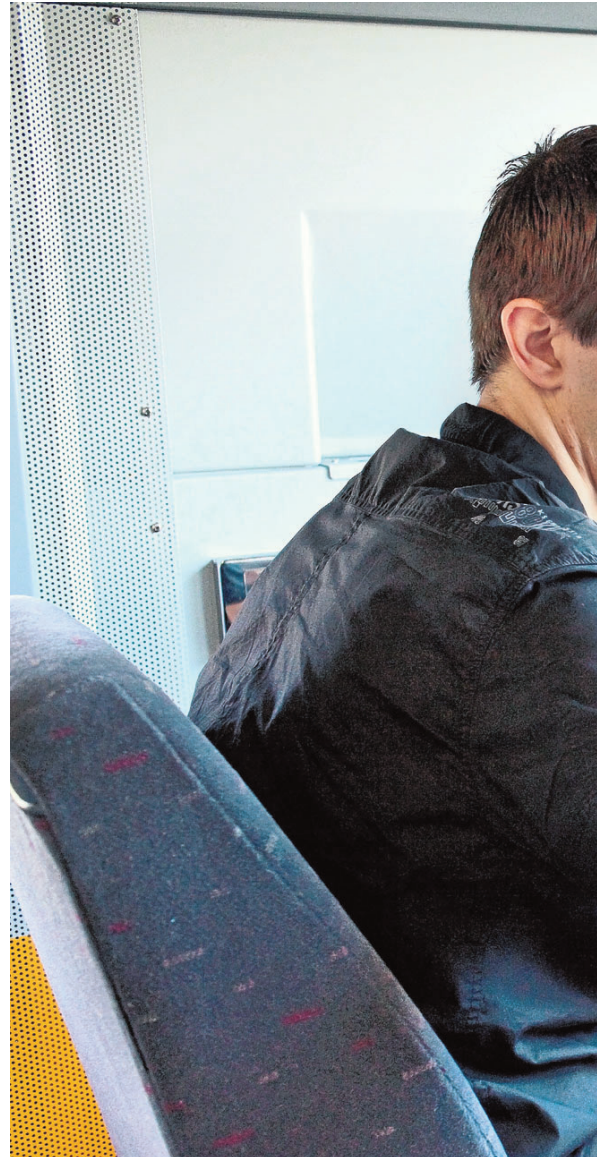
Velen hebben wel een beeld van wat een trein besturen inhoudt, maar wat weinig mensen weten, is dat voor de machinist in zijn cabine stapt, hij de trein nog vertrekken-klaar moet maken. “De remmen testen, wat proefjes doen. Meestal gebeurt dat ook ’s morgens, of ’s nachts. Opnieuw helemaal alleen, ja. Al kan je natuurlijk, als je dat wil, eens goeiedag zeggen tegen de mensen van de kuisploeg of tegen andere collega’s. Als je er daarentegen voor kiest je meteen in de stuurpost op te sluiten, tja, dan zie je helemaal geen mensen meer uiteraard.”

Tenen uitkuisen

Zelf rijdt Joeri nu vier jaar rond met de trein, maar hij is wel al vijf jaar bij de NMBS. “Veel mensen beseffen dat wellicht niet, maar alle machinisten hebben wel een opleiding van een jaar achter de kiezen. Zowel theorie als praktijk: je klopt dezelfde uren, moet een pak reglementen van buiten leren. Dat valt niet te onderschatten, hoor. Ik weet nog dat mijn pa zei: ‘Jongen, ge gaat uw tenen mogen uitkuisen.’ Wel, ik heb ze uitgekuisd ook.”

“Bovendien vervalt je rijbewijs om de drie jaar, wat betekent dat je elke keer weer mag studeren voor een nieuw examen. Altijd verandert er heel wat, is het niet door de NMBS zelf, dan wel door richtlijnen vanuit Europa. Dan zwijgen we nog over de treinen zelf, die moderner en complexer worden. Ook in m’n vrije tijd ben ik dus vaak bezig met mijn job. Bijvoorbeeld in de aanloop naar een examen om te blokken. We proberen ook om alles toch een beetje bij te kunnen houden.”

Tijdens zijn opleiding kreeg Joeri meteen een zelfmoord te verwerken. “Maar wat kan ik daarover zeggen?



Joeri Schepers, onverstoorbaar in zijn stuurcabine. FOTO SAAR INGLEBERT

•••
“Je kan niet zomaar wat sms’jes sturen als er achter je duizend mensen in de trein zitten.”

JOERI SCHEPERS
 MACHINIST, AARSCHOT

ons zeggen, de stressy momenten van onze job (*lachje*). Als er iets mis is met onze trein, hebben wij de verantwoordelijkheid.”

Verstoord bioritme

We vragen ook wat er, los van die eenzaamheid, leuk dan wel lastig is aan de job. “Het plezantste vind ik dat ik ten dienste sta van de reizigers. Heel veel mensen op tijd op hun locatie brengen, dat doet me plezier. Wat dan weer tegenvalt, zijn de uren. Voor onze ‘vroege vroege’ moeten we al om 3u ’s morgens in het station zijn. Na vijf dagen begint dat wel door te wegen, moet ik zeggen. En aangezien we soms ook met de late werken, dat is tot een uur of half drie, is mijn bioritme soms al eens de klut kwijt. En dan komt er ook nog eens weekendwerk bij.”

Hoewel zelf woonachtig in Aarschot, is Antwerpen-Centraal zijn vaste stopplaats. En het station van Mechelen, dat is zowat de tweede thuishaven. “Dit is immers sinds

•••
“Per jaar zijn er 180 zelfmoorden. Sommigen maken er geen mee, anderen vijf per jaar.”

JOERI SCHEPERS
 MACHINIST, AARSCHOT

Je weet dat dat kan gebeuren en in je opleiding delen ze mee op wie je in zo’n geval een beroep kan doen. Als het gebeurt, moet je je trein meteen overlaten aan iemand anders en in het station kan je rekenen op coaches, instructeurs en psychologen. Maar fijn is het niet, natuurlijk. Of dat vaak voorvalt? Per jaar zijn er zo’n 180 zelfmoorden: één om de twee dagen dus. Sommige machinisten maken er geen mee, anderen vijf per jaar. Onlangs is er iemand met pensioen gegaan, die er acht op z’n teller had staan.”

Gefrustreerde zielen

Niet alleen moet een machinist dus wat zelfmoorden verwerken, daarbovenop krijg je te maken met een vaak onvriendelijke vorm van kritiek van gefrustreerde zielen die hun afgunst uiten over treinen die vertraging hebben of simpelweg

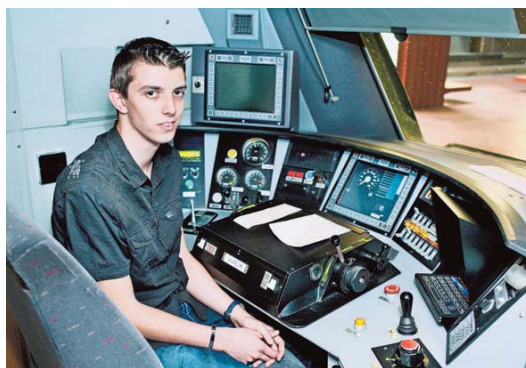


afgeschafte worden. "En ik geef toe: dat raakt me wel. Aangenaam is anders. Als machinist ben je pas tevreden, als je klant dat ook is. Dus als iedereen op tijd is. Al die lange gezichten bij vertragingen zijn niet fijn. Ze zijn heel goed begrijpbaar, maar uiteindelijk zijn wij ook maar een klein stukje van de puzzel. Bij een verstoorde overweg, bijvoorbeeld, zijn wij even machteloos als de reizigers. Eigenlijk heb ik niet te klagen: het is vooral de treinbegeleider die die boze klanten moet opvangen. Ik krijg hoogstens de volle laag als mensen me uit de stuurpost zien komen."

Pintje drinken

Toch zou Joeri niet meer van job willen veranderen. "Ik heb er nog niet over nagedacht, maar ik denk niet dat ik zou willen ruilen. Ik doe mijn job graag en bij de NMBS is er ook veel ruimte om door te groeien. Of treinbestuurder voor mij een droomjob was? Als klein ventje wilde ik toch altijd machinist worden, ja. Met ouder te worden, is dat wat verwaterd, maar toen ik afgestudeerd was, heb ik het toch geprobeerd. En ik heb er nog altijd geen spijt van. Vanwaar die interesse? Ik zou het niet weten, eigenlijk: niemand van mijn familie heeft bij de spoorwegen gewerkt."

"Om trouwens nog even terug



Machinist Joeri Schepers werkt al vijf jaar bij de NMBS. "Als klein ventje wilde ik toch altijd machinist worden, ja." FOTO SAAR INGLEBERT

•• "Het liefst van al rijd ik in de zomervakantie, met treinen naar de zee."

JOERI SCHEPERS
MACHINIST, AARSCHOT

te komen op die eenzaamheid: dat was dus geen reden om voor de job te kiezen, hé. Of ik ook naast m'n werk

liefst op m'n eentje ben? Dat klinkt misschien vreemd, maar soms wel. Zeker na een lange, vermoeiende rit, wil ik even op mezelf zijn. Na een late shift gaan we wel eens een pintje drinken met de collega's. Het voordeel van Antwerpen-Centraal: de sfeer is hier heel erg goed."

Zomervakantie

Wij vragen ons dan af, neemt een treinbestuurder zelf wel eens de trein? "Tuurlijk. Om op mijn werk te geraken, bijvoorbeeld. Al lukt dat

ook niet altijd: soms ben ik zelf diegene die de eerste of laatste trein bestuurt (*lacht*). Ik merk wel: als ik veel passagier in de trein zit, zie ik veel meer dingen. Als bestuurder zie je alleen punten vlak naast de lijn, als reiziger kan je breder kijken. Of je überhaupt iets ziet als machinist? Ja, hoor, al blijft het veel leuker om in het groen te rijden, dan tussen betonnen platen."

Krijgen machinisten altijd dezelfde lijnen? "Neen, toch niet. We hebben altijd een start- en stopplaats, maar meer ook niet. Er wordt wel rekening gehouden met de lijnkennis van bestuurders, maar de ene keer gaat het richting Noorderkempen, dan weer richting Charleroi. Je kan wel een voorkeur uitspreken. Zo rijd ik zelf het liefst met directe treinen, anderen met stoptreinen."

"Wanneer ik het liefste rijd? Doorheen het jaar en tijdens spitsuren is iedereen heel erg gejaagd, in het weekend en tijdens vakanties hangt er dan weer een veel rustigere sfeer. Het liefst van al rijd ik dus in de zomervakantie, met treinen richting de zee. Als je dan op zo'n bomvol peron aankomt en je ziet al die mensen in vakantiestemming: ja, dat bezorgt je wel een goed gevoel. Zeker als je al die mensen op tijd op hun bestemming krijgt."

MARIJN SILLIS

Morgen deel 4:
op pad met ruitwasser Jelle Rits uit Bonheiden.