De overwegwacht(st)er

Naam: Overwegwachter

Beroepsdomein: Spoorwegarbeider

Taken en vaardigheden: Waakzaam zijn, altijd aanwezig zijn en snel reageren

Opdrachten: Staat in voor de veiligheid aan de overwegen

Datum: Midden 19e eeuw

Beroep van weleer: Toen er nog geen automatische seinen bestonden, bewaakten de overwegwacht(st)ers de veiligheid aan de overwegen. Daarom waren ze het gezicht van de spoorwegen van toen.



Overwegwachtster van de Belgische Staatsspoorwegen in 1850. Jean Thiriar (Ref. 2370)

Historiek

Halverwege de negentiende eeuw, toen de industrialisatie het landschap ingrijpend veranderde, kwam de ontwikkeling van de spoorwegen in een stroomversnelling. Hoewel een beperkte seininrichting volstond om de eerste treinen te laten rijden, kwam daar al snel verandering in wanneer het aantal treinen toenam. De overwegen werden cruciale knooppunten waar sporen en wegen elkaar kruisten, en dat was niet zonder risico.

'Veiligheid' werd al gauw het sleutelwoord. Al vanaf 1836 werden er waarschuwingsborden opgehangen om nieuwsgierigen bij de sporen weg te houden. Rondom de stations kwam de seininrichting steeds meer op punt te staan, maar ondanks deze inspanningen bleven overwegen een gevaarlijke plek. Om levens te redden, besloten de Belgische spoorwegen dat er altijd iemand bij de overwegen moest waken: zo ontstond het beroep van overwegwachter.

De bewakers van het spoor

Overwegwacht(st)ers gingen op twee manieren te werk: ofwel bleven de slagbomen standaard gesloten en werden ze enkel geopend op verzoek van weggebruikers, ofwel stonden ze standaard open voor het wegverkeer en werden ze alleen gesloten als er een trein aankwam.

In *Le traité d'exploitation des chemins de fer* van Huberti A. en Flamache A. uit 1885, lezen we het volgende:

Als het om een drukke spoorlijn en een minder belangrijke overweg gaat, is het eenvoudiger om de slagbomen gesloten te houden en ze alleen op verzoek van het publiek te openen. Als er daarentegen veel verkeer over de weg rijdt en er slechts weinig treinen op het spoor passeren, is het raadzaam om de slagbomen open te houden en ze iets eerder dan het geplande tijdstip van de passage van de trein te sluiten. Die laatste werkwijze is de meest voorkomende, behalve in de omgeving van grote steden (vrij vertaald).

In 1890 telde het Belgische spoornet in totaal 5.105 overwegen, waarvan 2.205 onbewaakt en 2.900 bewaakt door 3.653 spoorwegmedewerkers, waaronder 1.773 vrouwen.

Vrouwen aan het roer



Het sluiten van een rolbareel (Ref. Z01321)

De functie van overwegwachter werd vaak in de eerste plaats toevertrouwd aan de echtgenotes of weduwen van spoorwegmedewerkers. Hoewel het een mooie opportuniteit was voor deze vrouwen, was het ook zwaar werk! Er was heel wat spierkracht nodig om de zware houten slagbomen handmatig te bedienen. In de loop der tijd werden de slagbomen vervangen door halve slagbomen uit metaal. Die waren misschien wel lichter, maar vergden ironisch genoeg dubbel zoveel werk. Pas vanaf 1890 werden de rolbarelen geïntroduceerd, gevolgd door de kantelslagboom tijdens het interbellum.

Overwegwachters moesten steeds alert zijn: het kleinste moment van onoplettendheid kon fataal zijn. Volgens het reglement moesten ze altijd aanwezig zijn in het wachtershuisje, zodat ze meteen konden reageren als er iets onverwachts gebeurde. Hoewel ze geen specifiek uniform moesten dragen, kregen ze wel een aantal specifieke hulpmiddelen om met het treinpersoneel te communiceren: een rode vlag voor een noodstop, een gele om aan te geven dat de trein moest vertragen en een groene om het spoor vrij te geven. ’s Nachts gebruikten ze een vierkleurige lantaarn. Bij acuut gevaar gingen de overwegwachters op het spoor staan om met de vlaggen te zwaaien, gebruikten ze de hoorn of legden ze klappers op de rails. Als die onder de wielen van het konvooi ontploften, was de bestuurder meteen gewaarschuwd voor een naderend obstakel.

Een familiezaak

In ruil voor het voortdurend bewaken van de slagbomen, kreeg het gezin van de overwegwachter meestal een dienstwoning: een huisje langs het spoor. Deze woning werd gratis of voor een symbolisch bedrag gehuurd, ter compensatie voor het lage loon dat de wachters kregen voor hun lange werkdagen van gemiddeld vijftien uur. De verwarming werd verzorgd door de spoorwegmaatschappij, die de nodige kolen aanleverde. Aangezien fatsoenlijke arbeiderswoningen in deze tijd schaars waren, vormden deze levensomstandigheden een niet te verwaarlozen sociaal voorrecht.

DÉSIGNATION.	MINIMA.	MAXIMA.
	Fr. c.	Fr. c.
Garde-barrière homme	1 60	3 40
— femme	» 40	1 20
Garde-route	2 »	3 »
Chef-poseur	2 60	4 »
Piocheur	1 80	3 60
Homme de métier.	—	5 »

Fragment uit *« Traité d'exploitation des chemins de fer »* Huberti A. en Flamache A., 1885, (Ref: C2550)

IJzeren discipline

Overwegwachters moesten niet enkel de slagbomen bedienen; ze moesten ook strikte regels opvolgen om de sporen en de spooromgeving voortdurend in de gaten te houden.

Volgens het “Algemeen reglement seininrichting. Bundel VI Overwegen. Titel III Bewaakte overwegen” (1954), gewijd aan bewaakte overwegen, begon elke dienst met een grondige inspectie: de staat van de installaties, de werking van de lantaarns, de communicatiehulpmiddelen en de mobiele seinen werden gecontroleerd.

Het systeem berustte op stiptheid: de medewerkers moesten hun horloges synchroniseren met het horloge van de seingever. Elke beweging werd vastgelegd in een speciaal blokboekje, waarin de aankondiging van de trein, het treinnummer en het exacte tijdstip waarop de trein voorbijreed, werden genoteerd.

Naast het toezicht op het treinverkeer verzorgde de overwegwachter ook het dagelijkse onderhoud van de spooromgeving: het schoonmaken van de rails en de spoorbanen, het sneeuwvrij maken van de oversteekplaatsen voor voetgangers in de winter, het snoeien van de beplanting, het onderhouden van de afsluitingen en het aansteken van de straatlantaarns.

Een normale werkdag duurde **12 uur**, maar de naoorlogse wetgeving bracht daar verandering in. Door de nieuwe wet die nachtarbeid voor vrouwen verbood (tussen 22.00 en 06.00 uur) en de invoering van de achturige werkdag moesten er extra werkkrachten worden ingezet die elkaar in het wachthuisje aflosten.

Ondanks deze cruciale verantwoordelijkheden stond het beroep onderaan de sociale ladder van de spoorwegen:

Toen NMBS in 1926 werd opgericht, werden deze medewerkers beschouwd als tijdelijk personeel. Ze kregen geen officieel statuut als spoorwegmedewerkers en vielen ook niet onder dezelfde pensioenregeling.

Ze werden aangenomen op basis van een selectieprocedure (medische keuring, lees- en rekentest) en kregen hun loon tweewekelijks uitbetaald door het station waar ze onder vielen.

Ze werden vaak onderbetaald en kregen weinig steun van de vakbonden, terwijl ze volledig juridisch aansprakelijk waren als er iets gebeurde aan een overweg.

Technische vooruitgang en verdwijning van het beroep

De automatisering: het einde van een tijdperk

Vanaf de jaren 1950 onderging het spoorweglandschap een ingrijpende transformatie. De treinen reden steeds sneller en de wegen werden steeds drukker, waardoor het ingewikkelder en riskanter werd om de slagbomen handmatig te bedienen.

Geleidelijk aan kwamen alle wachterswoningen leeg te staan.

De technologie nam het over: met de opkomst van automatische overwegseinen werden waakzame medewerkers vervangen door elektronische sensoren en elektromotoren.

De overwegwachters, wiens professionele en dagelijkse leven volledig in het teken stond van de sporen, verdwenen langzaam uit beeld. Alleen hun kleine bakstenen huisjes bleven achter, stille getuigen van een tijd waarin de veiligheid rond het spoor afhing van hun sterke armen en waakzame blik.

Wachterswoningen en wachthuisjes



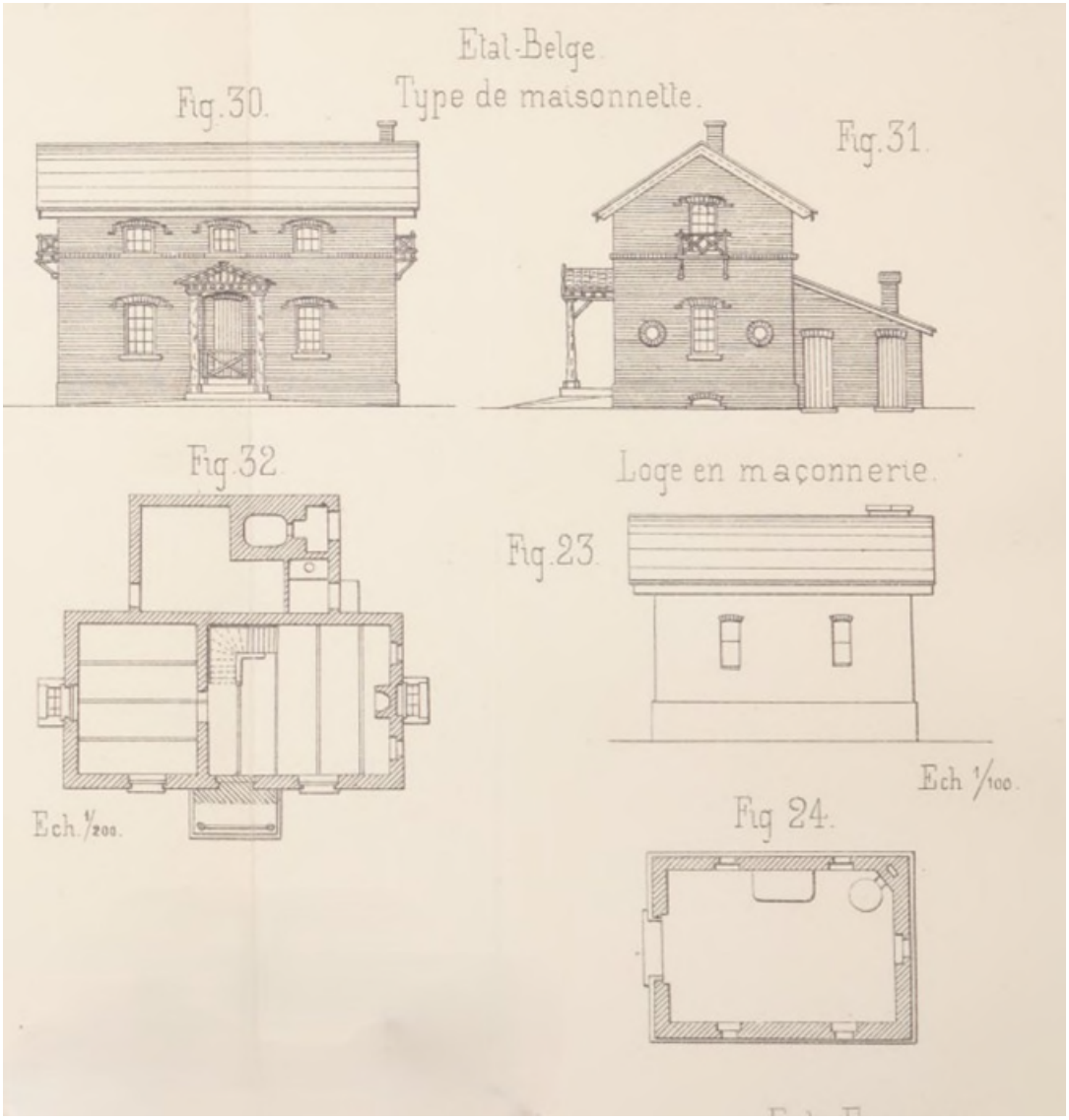
Woning van een overwegwachter in Schellebelle (Ref. K00094)

Wachterswoningen zijn te herkennen aan hun gestandaardiseerde architectuur, die door de jaren heen veranderde onder invloed van verschillende spoorwegmaatschappijen: De Belgische Staat, Nord-Belge enz.

De meeste van deze woningen werden gebouwd volgens een eenvoudig en robuust ontwerp, bedoeld om lang mee te gaan en van veraf herkenbaar te zijn voor het spoorwegpersoneel.

Ze bestonden grotendeels uit rode bakstenen (soms afgewisseld met stroken gele baksteen of blauwe hardsteen) en hadden een zadeldak uit dakpannen of leisteen.

Ze waren aanvankelijk erg klein en bestonden meestal uit twee kamers op het gelijkvloers (keuken en woonkamer) en één of twee slaapkamers op de zolderverdieping.



Fragment uit *Le traité d'exploitation des chemins de fer.* Huberti A. et Flamache A., 1885, (Ref. C2550)

Ze werden systematisch zo dicht mogelijk bij het spoor gebouwd, vaak op een hoek waar de weg en het spoor elkaar kruisten, zodat de overwegwachter alle treinen uit beide richtingen goed kon zien aankomen.

Bijna elke woning beschikte over een lapje grond waarop de wachters groenten konden kweken of kippen of varkens konden houden. Gezien hun lage loon was dit onmisbaar voor het gezinsonderhoud.



Een overwegwachter in zijn wachthuisje (Ref. Z03874e)

Overwegwachters brachten hun tijd dus afwisselend door in hun woning en het wachthuisje.

De diensturen hoorden ze door te brengen in het wachthuisje, dat meestal apart van de woning stond. In deze kleine ruimte (van ongeveer 4 tot 9 vierkante meter) stond geen bed, maar wel een tafel, een stoel en een kachel, die maar beperkt kon verwarmen om te voorkomen dat de wachters in slaap zouden vallen.

De regels moesten strikt worden nageleefd! Als ze hun post verlieten, de slagbomen vergaten te sluiten of indommelden, werden ze onherroepelijk ontslagen. Bij minder ernstige overtredingen, bv. als ze te laat in het wachthuisje arriveerden of zich lieten afleiden door een indringer, werd een vijfde van hun dagloon ingehouden.

In het wachthuisje stond ook een telefoon voor communicatie tussen de overwegen (OW) en de omliggende blokposten.



Telefoon van een overwegwachter (Ref. 5752)

Anekdote

Tijdens de oorlog werkten tal van spoorwegmedewerkers, op alle niveaus van de hiërarchie, mee aan sabotageacties. Ook de overwegwachters droegen hun steentje bij dankzij hun hulp en gastvrijheid. Zo hielpen ze vluchtelingen op te vangen en verzamelden ze informatie die ze naar de geallieerden doorspeelden ...

En vandaag de dag?

Door de automatisering van de overwegen in de tweede helft van de twintigste eeuw verloren de wachterswoningen hun oorspronkelijke functie. In het najaar van 1999 werd de laatste bewaakte overweg gesloten, in Sclessin, op lijn 125 [1].

Veel voormalige wachterswoningen werden aan particulieren verkocht. Dankzij hun landelijke charme en hun vaak betaalbare prijs (door de nabijheid van de sporen) zijn ze erg gegeerd.

Helaas zijn veel wachterswoningen gesloopt omdat ze het zicht belemmerden na de plaatsing van automatische seinen of de verbreding van de weg.

Langs de oude spoorlijnen die zijn omgebouwd tot fietspaden (RAVeL) doen deze woningen soms dienst als vakantiehuisjes, rustplaatsen voor fietsers of kleine lokale musea.

De Belgische overwegwachters zullen herinnerd worden als symbool van een tijdperk waarin de spoorwegen nog een menselijk gezicht hadden en de veiligheid van duizenden reizigers berustte op de spierkracht en oplettende blik van een toegewijde medewerker.

Ze gingen de geschiedenis in als de bewakers van een spoorwegtraditie waarin mensen een centrale rol speelden. Het beroep van overwegwachter was een ware roeping. De veiligheid van de reizigers lag immers letterlijk in hun handen. Hun waakzaamheid was van levensbelang.

De wachterswoning in Train World



Het spoorweghuisje in hall 3 van Train World. 2015. Fotograaf: D. Moinil (Ref. D4092-20)

Het huisje dat je vandaag in Train World vindt, was vroeger een wachterswoning. Nadat de overweg werd geschrapt, nam het gezin van een baanmeester er zijn intrek.

Ontdek zijn verhaal op de website van Train World[2].

[1] OW 5 op Lijn 125 Luik-Guillemins – Hoei - Namen
[2] Een huisje langs het spoor – Train World

Catherine Walravens,
Oktober 2026

Beknopte bibliografie

Artikels: La signalisation automatique des passages à niveau, *Informations publiées par la Société Nationale des Chemins de fer Belges,* n° 69, 20-03-1950, p.2-4, BIB_K715123

VILLE S., De wegwachteres, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, nr 19, 01-03-1958, p.11, BIB_K707300

OPDECAM, C. Een vrouw van de ...(spoorweg)wereld. De overwegwachteres, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-05-2010, p.22-23, BIB_K411748

Boeken: *La garde-barrière. Métiers. Reflets des hommes*, Bruxelles, A.R.C., 1994, 48 p. BIB_B800041

Internet: Sébastien Moreau, « Les garde-barrières : essor et déclin d'une profession féminine », Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe, ISSN 2677-6588, Link: https://ehne.fr/fr/node/21833

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: overwegwachter

Museumcollectie: overwegwachter