

EEN VROUW VAN DE ...(SPOORWEG)WERELD

DE OVERWEGWACHTERES

||| ||| ||| Christine Opdecam

Een overwegwacht(ster)! Ergens ... op een vergeelde prentkaart ...

Een beroep dat nochtans pas in het midden van de 19e eeuw is ontstaan om de veiligheid te garanderen ...

In zijn memoires "De Belgische seininrichting" zegt Dirk Viaene, technisch ondersectorchef seininrichting bij Infrabel, zone 3 Gent, dit in de inleiding:

"Toen in 1835 de eerste treinen in ons land verschenen, was er slechts een elementaire seininrichting nodig. De begeleiding gebeurde toen door een "loper". De loper reed met de trein mee. Op drukke plaatsen in en om de centra liep de man met een bel vóór de trein om de mensen te waarschuwen voor het naderend gevaarte. Met vlaggen en geluidsseinen gaf hij aanwijzingen aan de machinist. De geleidelijke uitbreiding van het spoorwegnet maakte al vlug een bestendig toezicht op de wissels en een seininrichting noodzakelijk."

En hij voegt er verder aan toe:

"Overwegen vormen een apart onderdeel van de seininrichting. Aanvankelijk werden de overwegen ter plaatse en met de hand bediend. De overwegwachter kende het normale uur van doorrit van de trein of hij kreeg de trein per telefoon aangekondigd en moest er voor zorgen dat zijn overweg tijdig gesloten was. Alles berustte op morele verplichtingen en een nalatigheid van de overwegwachter kon zware gevolgen hebben."

Vreemd genoeg, spreekt hij alleen over de overwegwachter, terwijl dit beroep meestal door vrouwen werd uitgeoefend. Het waren vaak de echtgenotes van spoorwerkers vertelt Rosina Dela Grense, de laatste overwegwachtster van het Belgische spoornet.

Zij heeft de laatste bewaakte OW in de herfst van 1999 "gesloten"... toen de eerste HST al vijf jaar in ons land rondreed! Dat is de geschiedenis van onze spoorwegen...



© Groupe SNCB/D. Moinil

Het Spoor: vertel ons eens in het kort over je eerste stappen bij de maatschappij.

Rosina Dela Grense: ik ben in juli 1980 bij de NMBS¹ begonnen als tijdelijke overwegwachtster in Seraing. Net als het grootste deel van het spoorwegpersoneel ben ik niet toevallig bij de spoorwegen beland, mijn ex-man werkte er en mijn schoonouders ook.

Ik bediende toen overweg 13, in de rue de la Glacière, op lijn 125bis "Kinkempois – Seraing – Fémalle-Haute" waar alleen goederentreinen reden. Ik ben niet lang tijdelijk geweest want vanaf december 1980 besliste de NMBS om alle bedienden met die graad te 'regulariseren', daarmee bedoel ik dat we allemaal statutair werden.

Toen het spoor werd geëlektrificeerd en 'ingegraven', heb ik mijn loopbaan als overwegwachtster voortgezet... en beëindigd in Sclessin, op OW 5, op lijn 125 "Luik-Palais – Namen", een lijn die door reizigerstreinen gebruikt werd.

Het Spoor: leg ons eens uit wat het beroep overwegwachter inhoudt.

Rosina Dela Grense: het is een beroep waar ik veel van gehouden heb en dat nostalgie bij me oproept.

De werkomstandigheden waren nochtans niet gemakkelijk. Ik werkte in een kleine keet met enkel het hoogstnodige meubilair -

1920

De vrede van Sèvres ontnemt Turkije stukken van zijn territorium

1921

Het hormoon insuline wordt ontdekt

1922

Johnny Weissmuller zwemt als eerste de 100 m vrije slag in minder dan een minuut

1923

In Los Angeles worden de vijftien meter hoge letters Hollywoodland geplaatst

1924

De Deense Nina Bang wordt de eerste vrouwelijke minister ooit

een tafel en een stoel - en een oliekachelletje. Ik werkte vier dagen aan een stuk, weekends en feestdagen inbegrepen, ofwel van 6 tot 14 u ofwel van 14 tot 22 u ('s nachts werden de overwegen alleen door mannen bewaakt), daarna had ik twee dagen rust. Ik had dus maar recht op één weekend per maand. Aangezien mijn man in een drieploegenstelsel werkte, moesten we ons voor alles organiseren: voor de kinderen, voor het uitgaan, voor de vakantie. Het was niet eenvoudig! In Seraing was de keet van hout, het was er dus het hele jaar door aangenaam werken. Ik kon de zaak vlot in de gaten houden omdat er aan alle zijden vensters zaten. In Sclessin daarentegen was alles van beton. In de zomer was het er altijd te warm en in de winter te koud. Bovendien waren sommige muren blind. De OW daar was gevaarlijk want er kwamen vijf straten op uit waaruit op elk moment voertuigen konden opduiken.

Hij helde ook lichtjes over. Hierdoor gebeurde het vaak dat vrachtwagens met hun onderkant over de sporen schuurden. Dit zorgde voor verkeershinder. Dan moest het spoorverkeer onderbroken worden, de vrachtwagen moest vrijgemaakt worden en de meestergast moest erbij gehaald worden om de sporen te controleren. Naast de bediening van de slagbomen moest ik ook onderhouds- en bewakingstaken uitvoeren: de groeven langs de sporen uitkrabben, in de winter een doorgang voor voetgangers toegankelijk maken, ongedisciplineerde voetgangers en fietsers tot de orde roepen en flauwe grappenmakers verhinderen om bijvoorbeeld de sporen met blikjes te blokkeren.

Het Spoor: wat deed je tussen de doortocht van twee treinen?
Rosina Dela Grense: we konden niets doen, enkel de sporen en de directe omgeving bewaken. Het reglement is daar zeer streng op! Veiligheid voor alles! Daarom moesten we altijd op onze hoede zijn, klaar om te reageren. Tijdens mijn loopbaan heb ik geen enkel groot incident meegemaakt afgezien van een mistige dag toen een auto de overweg opreed terwijl de slagbomen omlaag waren. Gelukkig zonder dramatische afloop, alleen de slagbomen moesten het ontgelden!



▲ Een overwegwachterster op lijn 125 Namen-Luik in Java



Het reglement is daar zeer streng op!

We konden niets doen, enkel de sporen en de directe omgeving bewaken.

Het Spoor: wat was je werkmateriaal en droeg je een uniform?

Rosina Dela Grense: een telefoon om met de blokpost waarvan de OW afhing te communiceren, een elektrische bediening om de slagbomen op te halen en neer te laten, akoestische en handseinen die alleen bij problemen gebruikt werden, de rode vlag om de trein te stoppen als de sporen versperd zijn, een hoorn en voetzoekers. We droegen geen uniform.

We zijn Rosina Dela Grense dankbaar om de ware toedracht van haar beroep vast te stellen! Het boek dat in 1994 door de ARC werd uitgegeven - "De overwegwachteres" - betreunde immers dat dit beroep verdwenen was... terwijl onze collega nog op OW 5 op lijn 125 werkte...

1925

De decibel wordt ingevoerd als eenheid van geluid

1926

Oprichting van de NMBS op 23 juli

1927

Charles Lindbergh vliegt met de *Spirit of St Louis* non stop van New York tot Parijs

1928

Alexander Fleming ontdekt bij toeval penicilline

1929

Kuifje duikt voor het eerst op in de krant *Le Petit Vingtième*

¹ We spreken hier over de NMBS die in 1926 is opgericht, vóór de herstructurering in drie entiteiten (NMBS-Holding, NMBS en Infrabel) op 1 januari 2005.