



In 1968 was sneeuwuimen nog hard labeur.

Sneeuw en treinen, een eeuwige strijd

Tijdens de winter wordt ons land soms getroffen door sneeuw of ijzel, vaak met nadelige gevolgen voor het treinverkeer. Om die gevolgen te beperken, heeft NMBS een winterplan (lees meer op p. 28-29). Maar ook in het verleden deden de spormannen er alles aan om de treinen ook tijdens een winterprik zo vlot mogelijk te laten rijden.

De manier waarop sneeuw in de loop der jaren bestreden werd, is samen met het treinverkeer geëvolueerd. In het stoomtijdperk moesten de sneeuwuimers ook de vuurkorven onderhouden die de waterzuilen van de stoomlocomotieven tegen bevriezing beschutten. Sneeuwuimen was dan op pure mankracht met wat handgereedschap (schoppen, borstels, krabbers...).

Sporen sneeuwvrij houden

Ze gebruikten zoutwater om de wissels vrij te maken als borstels en krabbers niet volstonden. Qua gereedschap beschikten ze over: bisschopstaf (staf met amiant - soort van asbest - omwikkeld en in petroleum of stookolie gedrenkt en ontstoken), naftalamp (katoenafval dat brandend gehouden werd door petroleum of stookolie),

carbide (werd op de sneeuw geworpen en aangestoken) en ligniet (werd verbrand en onder de wisseltongen aangebracht). Het sneeuwvrij houden van de sporen werd echt modern en efficiënt door de verwarming van de wissels (in de jaren 80 verwarming op gas, daarna elektrisch). Deze methode vergt bijna geen personeel en kan nu vanop afstand ingeschakeld worden.