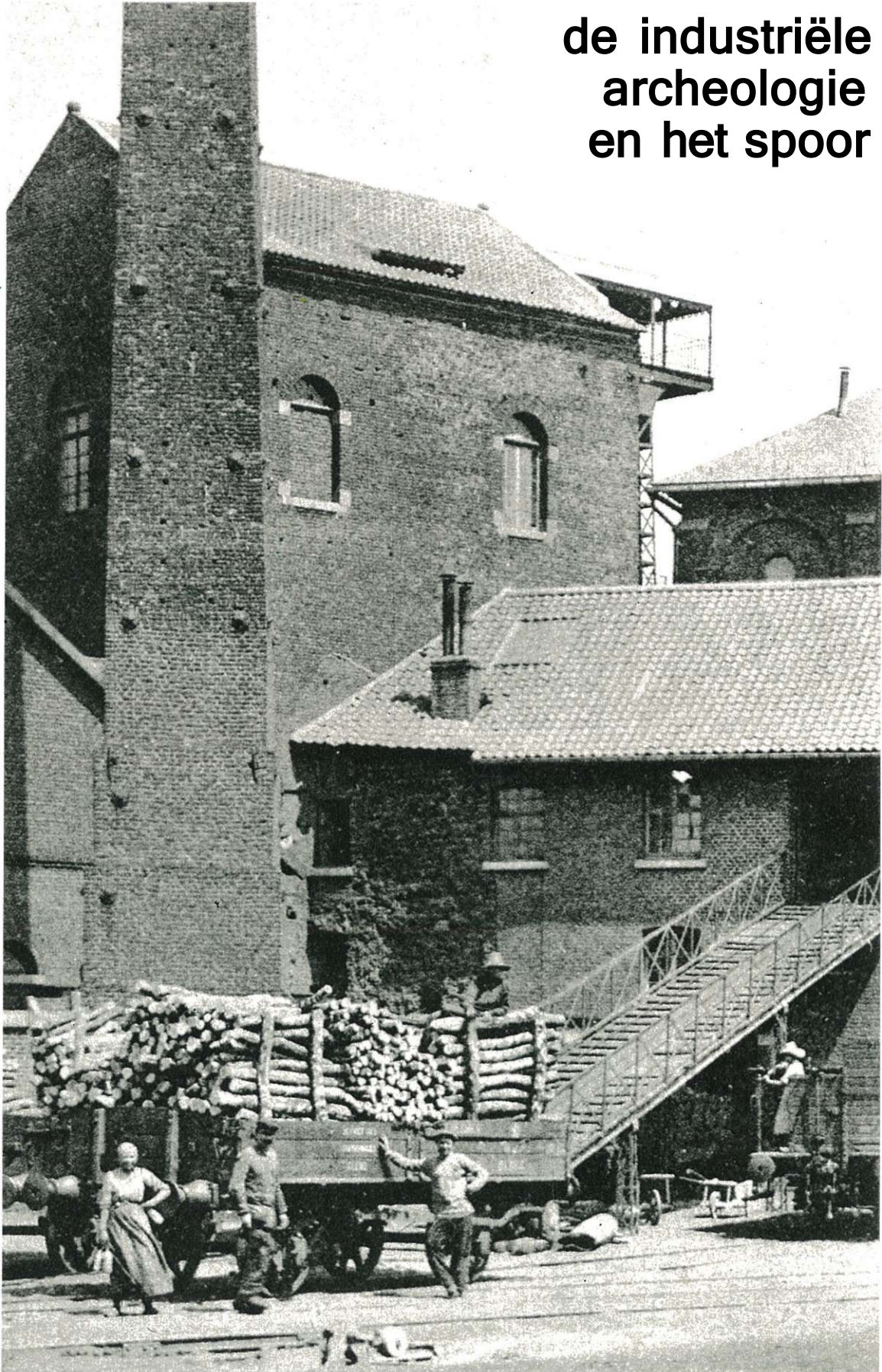


**de industriële
archeologie
en het spoor**



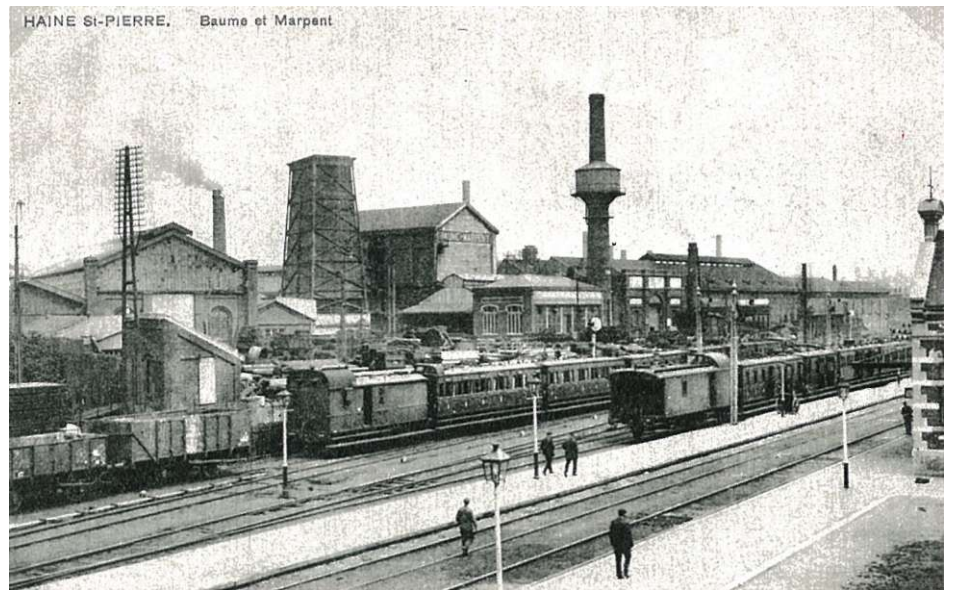
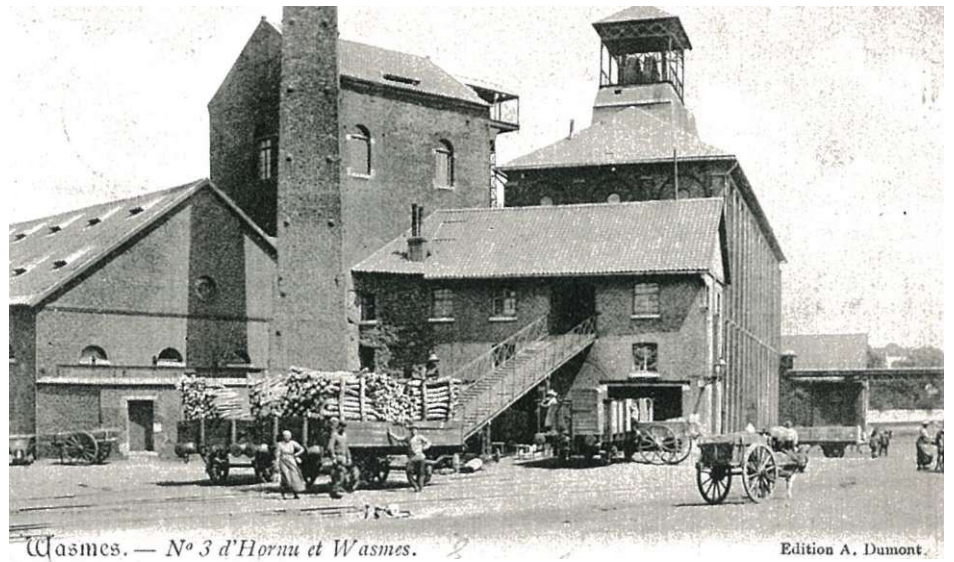
Het behoud van het indrukwekkende gebouwencomplex van de Grand Hornu heeft vrij vlug de openbare opinie gevoelig gemaakt voor de problemen van de industriële archeologie, een nieuwe tak van de hedendaagse geschiedenis die tot doel heeft de overblijfselen van de industriële evolutie uit de vorige eeuw te onderzoeken. Sedert enkele jaren kent het onderzoek op dat gebied in de universitaire kringen een merkwaardige wetenschappelijke ontwikkeling die methode en nauwgezetheid vergt.

Steunend op de doelstellingen van die nieuwe discipline, heeft de directeur van het « Centrum voor Geschiedenis der Ondernemingen » van de universitaire faculteiten Sint-Ignatius te Antwerpen die wetenschap als volgt omschreven : « Het is een hulpwetenschap voor de geschiedenis, die een ruim gebruik maakt van de methodes van de archeologie en die, door een interdisciplinaire samenwerking, getuigenissen uit het verleden aanbrengt, opzoekt, beschrijft, verklaart ten einde alle materiële elementen over de geschiedenis van de actieve maatschappij te groeperen. »

Misprezen door de toeristen zijn de fabrieken, arbeiderswijken, kanalen, bruggen, loodsen en pakhuizen uit de vorige eeuw de misdeelden van ons monumentenbezit. Lange tijd ontsierden die oude, vervallen, door onkruid overwoekerde gebouwen het landschap of de wijk waar ze stonden. Die skeletachtige, sombere monumenten met verroeste gebinten en gebarsten glazen daken tooien zich thans met een nieuwe glans, omgeven zich met een aureool dat de nieuwe generaties eerbied inboezemt.

Op onze dagen vallen de antieke stations uit de vorige eeuw onder de slopershamers en worden ze vervangen door sobere maar onpersoonlijke gebouwen. Hier en daar op het net ontslapen de getuigen uit het verbandende tijdvak van de verovering van het spoor. Mechanische seinrichtingen, overwegen, glazen overkappingen, hydraulische kranen, watertorens, stoomlocomotieven verdwijnen stilaan uit onze spoorweglandschappen die een ander uitzicht krijgen en zich aanpassen aan de noodwendigheden van een rationelere exploitatie.

De onderscheidene « Getuigen van



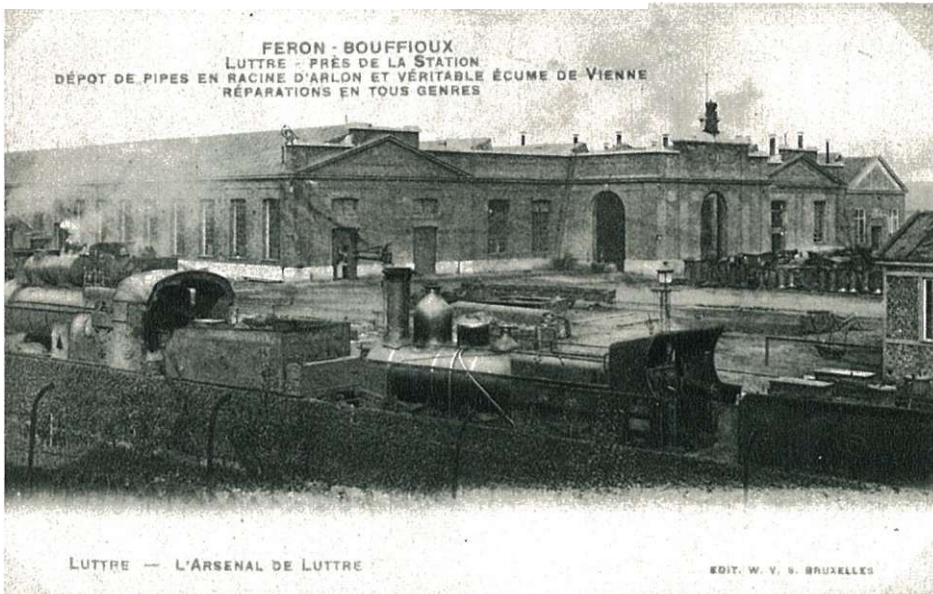
Gisteren » die wij, verlicht met oude prentbriefkaarten (1900 - 1920), tot nog toe hebben voorgesteld, kunnen een studie uitmaken van de spoorweggeschiedenis, en derhalve van de industriële archeologie. Samen zullen wij eens te meer bladeren in het album van die eerwaardige prentbriefkaarten. Vaak hebben die getuigen uit « la Belle Epoque » ons de wonderlijke poorten van het verleden geopend. Dank zij enkele sprekende foto's gaan we nogmaals vertoeven bij die kostbare overblijfselen, die voor altijd

verdwenen plekjes : het zal ons meteen duidelijk worden hoe innig het spoor verbonden is met de industrie. Laten wij ons een ogenblik meeslepen door de betoverende poëzie, door de fascinerende bekoring van die wonderlijke droomlandschappen. Ontstaan uit de industrialisering, ontwikkelt de spoorweg zich samen met de industrie ; zijn evolutie zal evenwijdig lopen met die van de ontginning van de klassieke brandstoffen : eerst de kolen, daarna de petroleum. Die nieuwe vervoerwijze verandert

grondig de desbetreffende begrippen, opent de poorten van de import-export : ijzergieterijen en staalfabrieken nemen in aantal toe, vermits kolen en erts gemakkelijker van verre met stortwagens en tegen concurrerende prijzen kunnen worden aangevoerd. Kolenmijnen en slakkenhopen tieren welig in de Borinage, het Centrum en het Luikse. Te Wasmes, Haine-St-Pierre evenals te Charleroi (foto's 1 tot 3) ontmoeten we dezelfde sombere installaties, waar duizend en een geluiden weerklinken, dezelfde grillige rookwolken die opstijgen uit vierkante schouwen. De stoompompen zuchten als het ware van het rusteloze putten, de schachtkooien dalen en stijgen op de maat van de menselijke activiteit, knarsende wagonnetjes wringen zich tussen smalle sporen, ledereen loopt mee in de tredmolen van de mijn. Mannen, vrouwen en kinderen slaven veertien uren per dag in lastige omstandigheden ; ze hebben het platteland verwisseld tegen een van de talloze fabrieken en werkplaatsen. Ze hokken in sombere arbeiderswijken die alom in de omgeving van de werkplaatsen als paddestoelen uit de grond rijzen. Hijgende rangeerlocomotieven trekken onophoudelijk talloze wagenstellen op de verbindingsspooren van de particuliere stations ; de belendende trierbundels staan haast altijd vol, terwijl langs de verlaten perrons slierten reizigersrijtuigen de dagelijkse «landverhuizers» opwachten. De stoomlocomotief zal lange tijd het levend symbool van de machinale arbeid blijven ; voor tal van generaties zal ze het beeld oproepen van de ontembare kracht, van het alles overheersende vermogen. Een mengeling van rook en stofjes te Oostende-Zeehaven : het prototype van de locomotief type 9 Staat begeeft zich naar haar exprestrein, terwijl de stokers van de mailboot Oostende-Dover druk in de weer zijn bij hun stoomketel (foto 4). Waar zijn die mooie locomotieven van weleer ? De meeste machines zijn gesneuveld onder de mokerslagen van de slopershamer. Enkele andere, die wat meer geluk kenden, vervelen zich dood in stoffige musea. In het Arsenal van Luttre wachten oude locomotieven hun trieste lotsbestemming af, net als vee dat in de rij staat voor het slachthuis. Op foto 5 bemerken we, uiterst links, locomotief nr. 512 Staat, het enige exemplaar van het type «Mogul», gebouwd door Neilson & C" te Glasgow en aangekocht in 1881. Het « ijzeren paard » had beslist een zachter en vredzamer einde verdiend voor de dappere prestaties die het 135 jaar lang op ons net heeft geleverd... !



4



5

P. Pastiels