

« Land van Waas », 1842 (authentiek model).

Ons Spoorwegmuseum

Het museum is elke dag open van 10 tot 17 u., behalve 's maandags en 's vrijdags (toegang vrij).

Spoorwegmuseums.

Omdat de spoorweg een techniek is die, alles samengenomen, vrij recent is, omdat die techniek vooral jong gebleven is dank zij haar bestendige vernieuwing, is het idee om ze in een museum onder te brengen niet in de spoorwagemilieu's gegroeid. Indien de meeste netten uit West-Europa kortelings museums hebben geopend, dan hebben wij dat aan particuliere verzamelingen te danken. De geschiedenis van het spoor heeft steeds een menigte mensen geboeid die geen uitstaans hadden met zijn organisatie, en die belangstelling is nooit verflauwd, integendeel, ze blijft zich ontwikkelen en uitbreiden. Verscheidene netten hebben particuliere verzamelingen bijeengebracht en ze aangevuld in aangepaste lokalen, die overal meer en meer bezoekers lokken.

Welke is de rol van die museums? De waarde van het verleden weer voor de geest roepen en de betovering onderhouden die van de huidige vervoermiddelen uitgaat, de historische, culturele of wetenschappelijke opzoeken aanmoedigen en nieuwe spoorwegroepingen opwekken, het aandeel van het spoor in de beschaving goed doen uitkomen en de grote massa over zijn toekomst voorlichten...

In de spoorwegmuseums krijgt het publiek gelegenheid te over om zijn belangstelling te bevredigen. Zo vindt de bezoeker o.m. :

- in het Museum van het Vervoer te Berlijn : een verzameling van tweehonderd typen van spoorstaven uit alle windstreken ;
- in de spoorwegafdeling van het Duits Museum van München : rijtuigen uit verschillende tijdperken en een maquette van de eerste elektrische locomotief ter wereld, nl. die van Werner von Siemens ;
- in het Museum van het Vervoer van Nürnberg : oorspronkelijke locomotieven, van de eerste typen tot die van het grote tijdperk van de stoom, en een bijna volledige verzameling van maquettes van Beierse locomotieven ;
- in het Spoorwegmuseum van Wenen : een merkwaardige afdeling,

gewijd aan de bergspoorwegen en aan de kabelspoorweg, alsmede een verzameling gramfoonplaten en muziekstukken die verband houden met de spoorwegactiviteit;

- in de afdeling spoor van het « Huis van het Vervoer » te Luzern : een twintigtal tractietuigen en rijtuigen, op natuurlijke grootte, die de vooruitgang van de elektrische tractie op aanschouwelijke wijze voorstellen ;
- in het Spoorwegmuseum van Utrecht : acht oorspronkelijke locomotieven en een reconstructie van de « De Arend », de eerste Nederlandse locomotief ;
- in de museums van Londen, Swindon en York : talrijke historische voertuigen ;
- in het Spoorwegmuseum van Hamar (Noorwegen) : een bibliotheek van 7.000 boekdelen, 3.000 handschriften, 35.000 foto's en 6.000 tekeningen ;
- in het Spoorwegmuseum van Rome : de reproductie van de eerste Italiaanse trein, geslept door de locomotief « Bayard ».

De Zweedse en Deense spoorwegmuseums, alsmede de afdeling spoor van het museum van Belfast, bevatten eveneens interessante verzamelingen. En met het materieel dat werd ondergebracht te Chalon-sur-Saône, bezit Frankrijk elementen waarmee een spoorwegmuseum kan worden samengesteld dat een der meest belangwekkende van Europa zou zijn.

En dan mogen wij vooral de « actieve » museums van Groot-Brittannië en Denemarken niet vergeten, waar vrienden van het spoor kleine lijnen exploiteren met ouderwets materieel.

Ons museum.

Ons museum werd plechtig geopend op 30 oktober 1951, ter gelegenheid van de vijfentwintigste verjaardag van de oprichting van de N.M.B.S. Het werd voorlopig ondergebracht in de lokalen van het vroegere Noordstation. Toen dat station in juni 1955 gesloopt werd, verhuisden de verzamelingen naar de Congresshalte alvorens, op 11 juli 1958, hun intrek te nemen in een ruime zaal van het nieuwe Noordstation, waar ze sedert-

dien door het publiek kunnen worden bewonderd.

Bij gebrek aan plaats is het niet mogelijk aldaar alles ten toon te stellen wat onze spoorwegen aan grote collectiestukken bezitten, zoals « De Olifant » van Stephenson die naar het oorspronkelijke model gereconstrueerd werd, en de locomotief « De Belg » die in 1835 door de Cockerill-fabrieken geleverd werd ; beide pronkstukken wachten, in een opslagplaats, alleen nog maar de oprichting af van het museum van het vervoer (1) alvorens weer voor het publiek te verschijnen.

En toch is een bezoek aan de twee boven elkaar gelegen zalen van het museum uiterst leerrijk. Zijn aantrekkingskracht blijkt duidelijk uit de talrijke belangstellenden die men er aantreft.

Locomotief

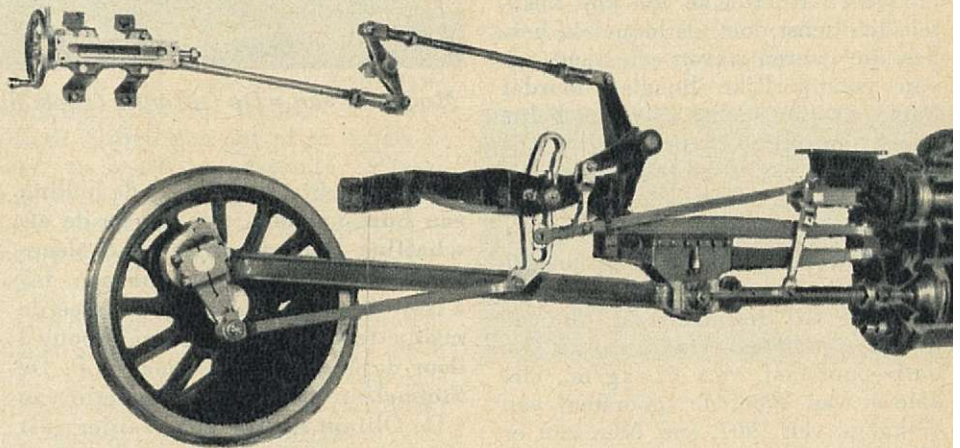
« Land van Waas ».

De bezoeker wordt onmiddellijk getroffen door de authentieke locomotief van de vroegere spoorwegmaatschappij Antwerpen-Gent, die het Land van Waas doorkruiste ; die locomotief uit het jaar 1842, draagt de naam van de streek : « Land van Waas ». Het is een tenderlocomotief met onafhankelijke wielen, die le-

Dat stuk is onbetwistbaar de indrukwekkendste blikvanger van het museum. Er zijn er nog andere die, als het ware, onder zijn vleugels bescherming zoeken. Zo b.v. de maquette van « De Belg », de bekende trein van 1835, waarvan de helle kleuren beschut worden door een glazen raam, en vlak ernaast de maquette van de « Puffing Billy » van 1813, die op een schaal van 1/5 werd uitgevoerd.

Het stelsel van Walschaerts.

Na deze eerste kennismaking kan de bezoeker zijn keuze laten gaan naar de andere maquettes die in de linkerhelft van de eerste zaal opgesteld staan, ofwel naar de spoorwegapparatuur die in de rechterhelft een onderkomen vond. Wij zullen deze laatste weg opgaan. Na een kort oponthoud bij verschillende onderdelen van stoomlocomotieven en bij allerhande gereedschapsstukken, komen wij aan de doorsnede van een mechanisme dat, meer dan honderd jaar lang, overal ter wereld werd gebruikt. De foto van de uitvinder staat erbij : het is Egidius Walschaerts, een eenvoudige werktuigkundige, geboren te Mechelen in 1820, die op 22-jarige leeftijd in dienst trad bij de spoorwegen, precies een jaar na de officiële bekrachtiging van zijn uitvin-



Het stelsel van Walschaerts.

dig dertien en een halve ton weegt en bedrijfsklaar 17.550 kg. Ze rust op spoorstaven die een spoorbreedte van 1,14 m. hebben.

(1) Zie *Het Spoor* n° 103.

dersoortrooi voor een verdelingsmechanisme voor de stoommachine. Twee jaar na zijn indiensttreding bouwde Walschaerts zijn stelsel en werd hij tot werkplaatschef be-

noemd. Hij was toen 24 jaar. Hij overleed in 1901.

En natuurlijk ook spoorstaven.

Het toestel van Walschaerts plaatst ons, bij wijze van spreken, in het hart zelf van de spoorwegen. In de opeenvolgende standen vinden wij diverse modellen van oude telefoons, morse-telegraaf toestellen, een mechanisch centraal toestel voor de bediening van de seinen en de wissels, seinen en waarschuwingsschijven.

Maar, ere wie ere toekomt ! En daarom zullen we nu meer in het bijzonder uitweiden over de spoorstaaf. Ze is, inderdaad, één der essentiële elementen van de spoorverbindingen. Het was dan ook belangwekkend de wordingsgeschiedenis ervan op aanschouwelijke wijze uit te beelden, iets waarin het museum vrij goed is geslaagd. Men kan er verschillende typen van gebruikte spoorstaven bezichtigen, van de spoorstaaf met golvende benedenrand van 1835 tot de uitzettingstoestellen voor lange aaneengelaste spoorstaven die in 1950 werden gebouwd en sedertdien herhaaldelijk geperfectioneerd.

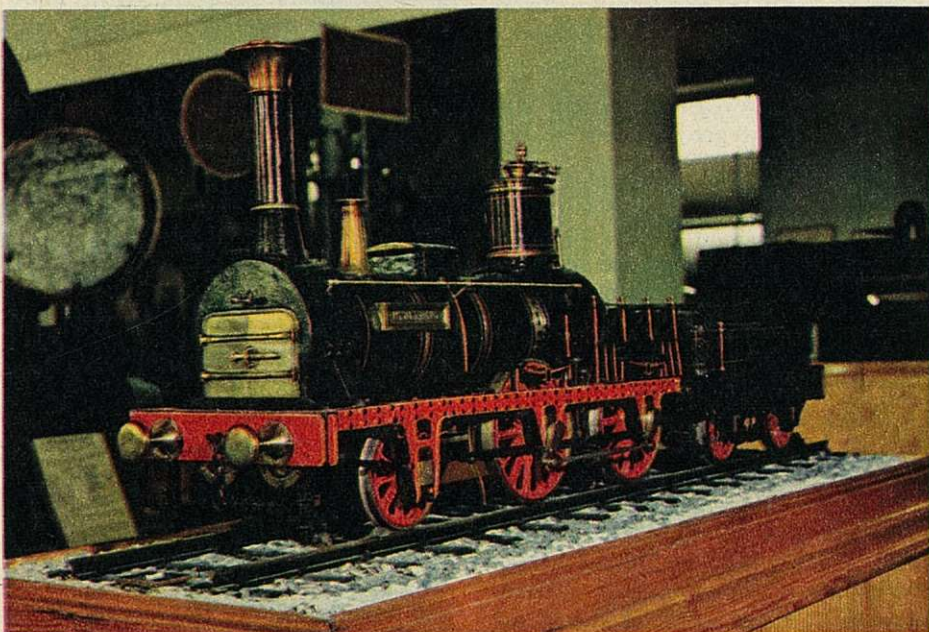
De spoorstaaf met golvende benedenrand, de eerste in België gebruikte spoorstaaf, is afgeleid van de gietijzeren spoorstaaf die in Engeland op het einde van de XVIII^e eeuw werd vervaardigd. Ze is samengesteld uit ijzeren staven van 4,57 m. (15 voet). Hoewel ze een kop bezitten die dienst doet als loopvlak, hebben die ijzeren staven een recht vak van veranderlijke hoogte, doordat hun voet, die slechts door een lichte boord bevestigd wordt, over de lengte van een staaf vijf opeenvolgende golven vertoont. Die spoorstaaf woog gemiddeld 18 kg/m.

Er zijn echter ook nog andere spoorstaven, o.a. die van 1864, vervaardigd in Bessemerstaal, die de ijzeren spoorstaaf verdrong, de Goliath-spoorstaaf van 52 kg/m., die dateert van 1886, de spoorstaaf van 57 kg/m. van 1907, enz. Men ziet er ook de spoorstaven met twee koppen van 1840, en de verschillende typen van dwarsliggers : houten dwarsliggers, metalen dwarsliggers, die voor het eerst in 1929 werden gebruikt, betonnen dwarsliggers (Franki-Bagon) van 1947. Er zijn ook nog V 8-wissels en H 1- en H 8-kruisingen die de specialisten nuttig kunnen bezighouden.

Maquettes.

De linkervleugel van de zaal is wellicht aantrekkelijker voor de leek, en zeker voor de jeugdige bezoekers. Er staan, inderdaad, talrijke maquettes die destijds door de leerjongens van onze centrale werkplaatsen werden vervaardigd. Ze allemaal opsommen zou heel wat plaats in beslag nemen en wellicht gaan vervelen. Toch willen wij het schilderachtige houten rijtuig n° 3055 citeren, met 80 plaatsen, dat dateert van 1889. Een vermelding verdient natuurlijk de kleine en typische sleepwaggen van

Achter de talrijke glazen ramen kan men locomotieven bewonderen van 1880, 1888, 1907, 1909, wagens uit alle tijdperken, platte of gesloten wagens, pakwagens of stortwagens. Men zal er zelfs een tremwaggen vinden, een mooie diligence van 1864, de Pullman 4074 van 1926 en de motorwaggen type 551, met Brosselmotor 6 cil. 127 pk van 1934. En ten slotte kan men er de tenderlocomotief Santa Fe bewonderen van de Spoorwegmaatschappij van Opper-Kongo naar de Grote Afrikaanse Meren, evenals een sierlijke reproductie van de ferryboot Zeebrugge-Harwich.

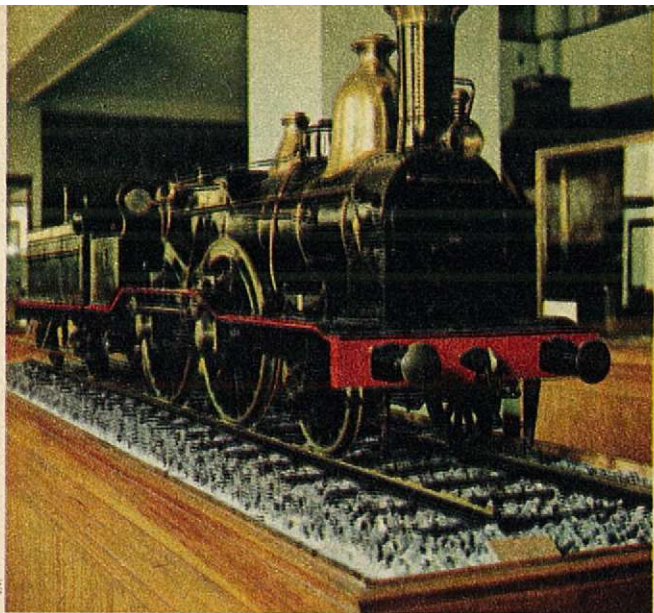


Maquette van « De Olifant » (zoals hij er, na transformatie, in 1849 uitzag).

1879, die gebruikt werd op de helling van Luik (33 mm. per m.) na de aanschaffing van de primitieve sleepkatrollen. Wij blijven stilstaan bij « Het Geduld », een gefantaseerde maquette die, in 1854, werd gebouwd door de Mechelse spoorman G.P. De Stobbeleere, en bij de maquette van « De Olifant », van 1835. Verder gaat onze speciale aandacht naar het vroegere type 1 Belpaire n° 17 E van 1864, en denken we even aan het grote aandeel dat ingenieur Belpaire heeft gehad in de bouw van de Belgische locomotieven. Er is ook een maquette van de locomotief type 12 van 1889, die bedrijfsklaar werd gemaakt door mecanicien-elektricien J.B. Sterckx.

Foto's.

Andere typen van locomotieven die al even boeiend zijn, worden voorgesteld door foto's die de muren van de zaal versieren. De namen van die locomotieven hebben een vertrouwde klank : de Consolidation type 38 van 1921, de Consolidation type 29 van 1946, de Decapod type 26 van 1945, de Atlantic type 12 van 1939, de Mikado type 5 van 1929, de Atlantic T type 16 van 1905, de Bourbonnais type 41 van 1904, de Columbia type 12 van 1888, en de befaamde Belgische Draak van 1862 die de koninklijke trein van Leopold II sleepte.



Maquette van het vroegere type 1 Belpaire (oorspronkelijke staat, 1864).

Herinneringen.

Wij hebben nog maar één zaal doorlopen, in feite de voornaamste, wat geenszins betekent dat de andere zaal, die om zo te zeggen, een verdieping hoger ligt, van aantrekkingskracht gespeend is. Laten wij dus eens even naar boven gaan.

Hier maakt de technische kant plaats voor de historische herinneringen waarvan er enkele, zoals wij zullen zien, wel pittig zijn.

Bij het binnentreden van de zaal wordt de bezoeker getroffen door een ruime stand met de aangrijpende getuigenissen van de weerstand der spoormannen tegen de bezetter van de laatste oorlog.

De andere toonkassen voeren ons naar vreedzamer tijden, naar minder bewogen gebeurtenissen. Sommige bevatten een rijke verzameling medailles die herinneren aan de plechtige opening van nieuwe baanvakken. Zo is daar b.v. de op 1 mei 1834 geslagen medaille voor de plechtige ingebruikneming, in 1835, van de lijn Brussel-Mechelen; verder de medaille die in 1882 werd geslagen, als hulde aan Charles Rogier, een der stichters van de Belgische onafhankelijkheid en promotor van onze spoorwegen. Er zijn ook herdenkingsretakens, daterend van de vijftigste verjaardag van de Belgische spoorwegen, van de ingebruikneming der pakketboten Oostende-Dover, van de 75^{ste} verjaardag van de Telegraaf- en Telefoondienst.

Mooie beelden.

Lithografieën uit verschillende tijdstippen tonen de bezoeker hoe sommige stations van Brussel en andere Belgische steden er destijds uitzagen. Een zeer mooi werk, van Lauters en Fourmois, is bijzonder belangwekkend doordat het een algemeen overzicht geeft van de plechtige opening van de eerste spoorweg, op 5 mei 1835.

Maar dat is niet het enige treffende beeld. Naast de befaamde prenten van Epinal zijn er tekeningen die getuigen van een uitzonderlijke naïviteit. Een ervan wil ons zelfs diets maken dat « de stoom een associatie is van het water met het principe van het vuur en... zijn aanwending stelt de treinen in staat twaalf mijlen per uur af te leggen », wat, zo voegt de legende er aan toe, « het zou mogelijk maken de reis rond de wereld te doen in... zes weken » terwijl de boot er een jaar zou over doen?

Lach evenwel niet om die kinderlijke beelden en gun ze een meer dan verstrooide blik. Sommige getuigen van een heerlijke schilderachtigheid. Andere vertellen ons welke grootse projecten er op dat ogenblik al in het brein van de promotors van de spoorweg broeiden. Een van die lithografieën toont, in perspectief, de lanen van het centrum van Brussel en... de onder-tussen uitgevoerde Noord-Zuid-verbinding die toen reeds met een eigen rijbaan werd voorgesteld!

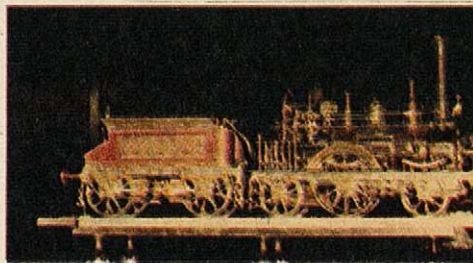
Kentekens, biljetten, reisgidsen...

Wanneer men sommige toonkassen van naderbij bekijkt, wordt men aangenaam verrast door allerhande penningen en kentekens van internationale congressen, door vrije reiskaarten van de netten van heel de wereld, vanaf de verschillende Europese netten tot de netten van China en Zuid-Mantsjoerije. Verder zijn er spijkskaarten van banketten, die getuigen van de uitzonderlijke eetlust van onze voorvaderen, spoorwegbiljetten, perskaarten, spoorwegkaarten uit de vorige eeuw. Men kan er zelfs een klachtenboek inzien dat geopend is op een voor een bediende van een klein platelandsstation uiterst onaangename bladzijde.

Maar dat is niet alles. Volgen nog : foto's van personaliteiten die deelnamen aan de plechtige optocht die, op 16 en 23 augustus 1885, ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de spoorwegen te Brussel georganiseerd werd, spoorwegkaarten uit verschillende tijdperken, jaarboeken, officiële reisgidsen, prijsschalen. En men kan er meteen zien dat een reisgids, destijds, vijftien centiem kostte!

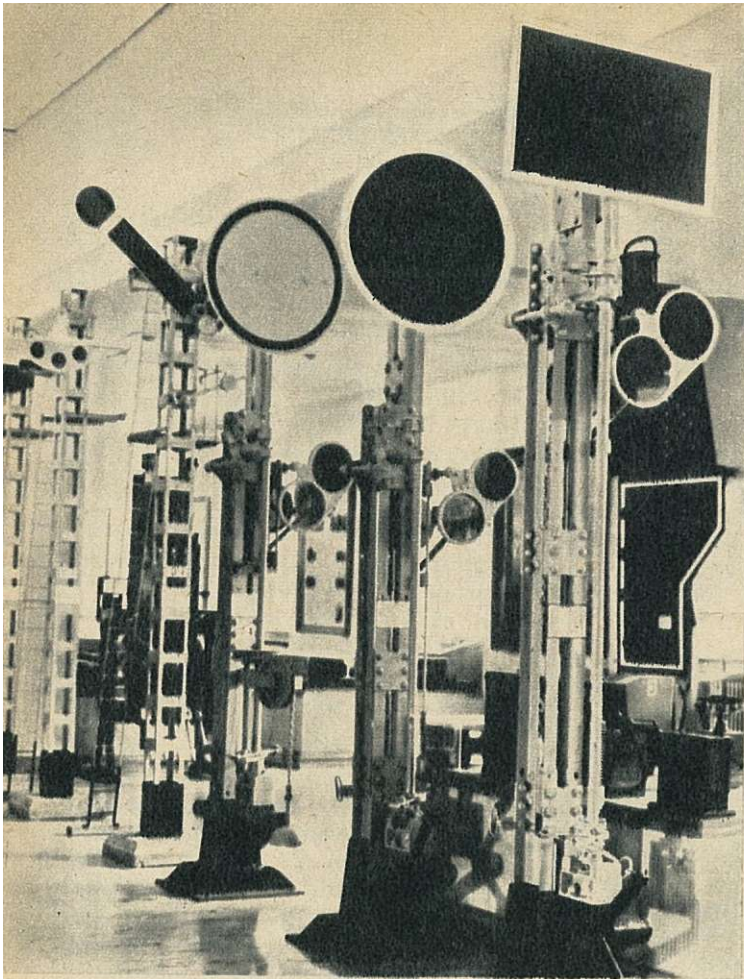
Een miniatuurspoorweg.

Achter in de zaal is een miniatuurspoorweg opgesteld, met metalen rivierbruggen, binnenhavens, elek-



« Het Geduld ».

trische centrales, transformatorstations, pylonen voor hoogspanningsleidingen, tunnels, enz. De gebouwen die over het net verspreid liggen, zijn de trouwe afbeeldingen van gebouwen uit Antwerpen, Brussel, Luik, Matadi, Leopoldstad, enz. De volledige installatie, die de indruk geeft van een vreemdsoortig, dwerg-



achtig landschap, wordt elektrisch bediend.

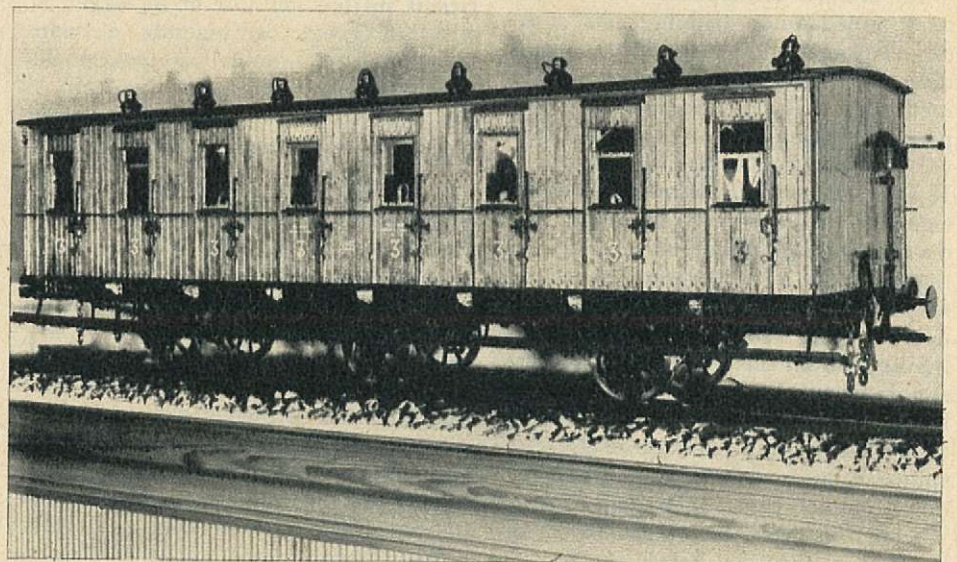
Ten slotte zijn er nog de maquettes van sommige kunstwerken die noodzakelijk waren ingevolge het aanleggen van de Noord-Zuid-verbinding, maquettes van verschillende stations, b.v. die van het vroegere station Mechelen, van het station Schaarbeek, van het nieuwe station Bergen, de maquettes van verschillende metalen bruggen, van de viaduct over de Pedevallei, tussen Brussel en Gent.

Uniformen en schetsen.

Het museum zou onvolledig geweest zijn zonder spoorweguniformen uit de «goede oude tijd», staatsiekledij met steekhoed en witte pluimen voor een beheerder, met zwarte pluimen voor een stationschef, een meer bescheiden uniform van een der laatste chefs van het vroegere Noordstation van Brussel, kopies, petten. Er is zelfs een Frans eetservies dat de volledige ontwikkeling der locomotieven voorstelt, van de «Puffing Billy» van 1813 tot de BB 9004 van 1952.

Seinen...

Maquette van een houten rijtuig uit 1889.



Wij mogen in geen geval de humoristische lithografieën van Maurice Drouart, uit het midden der vorige eeuw, onvermeld laten, evenmin als een fraaie reeks kleurenlithografieën van James Thiriar die, in de vorige eeuw en in het begin van de huidige, uiterst aanschouwelijke schetsen heeft gemaakt van het personeel, van de gewetensvolle en wellicht ietwat gek doende overwegwachters, of de originele zaalwachter tot de elegante hoofdingenieur die in de mondaine salons pronkt. De meest bezienswaardige is ongetwijfeld die van de «loper» welke, in 1841, de trein voorafliep met een bel om de voorbijgangers ertoe aan te zetten zich in veiligheid te brengen. Die reeks alleen reeds is een bezoek overwaard. Er schuilt in die lithografieën een verbazingwekkende zin voor waarneming, een ragfijne ontleding van de psychologie en een beheertheid in de uitvoering die van een meesterlijk talent getuigen. (Zie reproducties van die lithografieën op blz. 10 en 11.)

Spoorwegpostzegels.

Als laatste in die uitzonderlijke rij komt dan een belangrijke verzameling spoorwegzegels die hier — volkomen onafhankelijk van het postmuseum — tentoongesteld zijn. Oorzaak hiervan is dat, sedert de tachtiger jaren uit de vorige eeuw, België speciale zegels uitgeeft voor de colli die per spoor vervoerd worden. Zo kan men in de toonkasten van het museum kostbare verzamelingen van spoorwegzegels bewonderen, vanaf de uitgave van 1879/1884 tot heden. Ook de filatelisten zullen dus in dit museum hun gading vinden.

Zonder de rijkdom te benaderen van de spoorwegmuseums van Utrecht, Luzern en vooral van Nürnberg, mag men toch gerust zeggen dat ons museum kostbare stukken bezit waaruit de geschiedschrijvers en de liefhebbers van spoorwegen heel wat nut kunnen trekken, dit in afwachting van de totstandkoming van het ontworpen museum van het vervoer, dat ons land — het eerste op het Europese continent, dat op zijn grondgebied de vrije vlucht gaf aan de spoorwegen — ongetwijfeld tot eer zeer zal strekken.

A. VANBERGEN,
Eerste Inspecteur.