

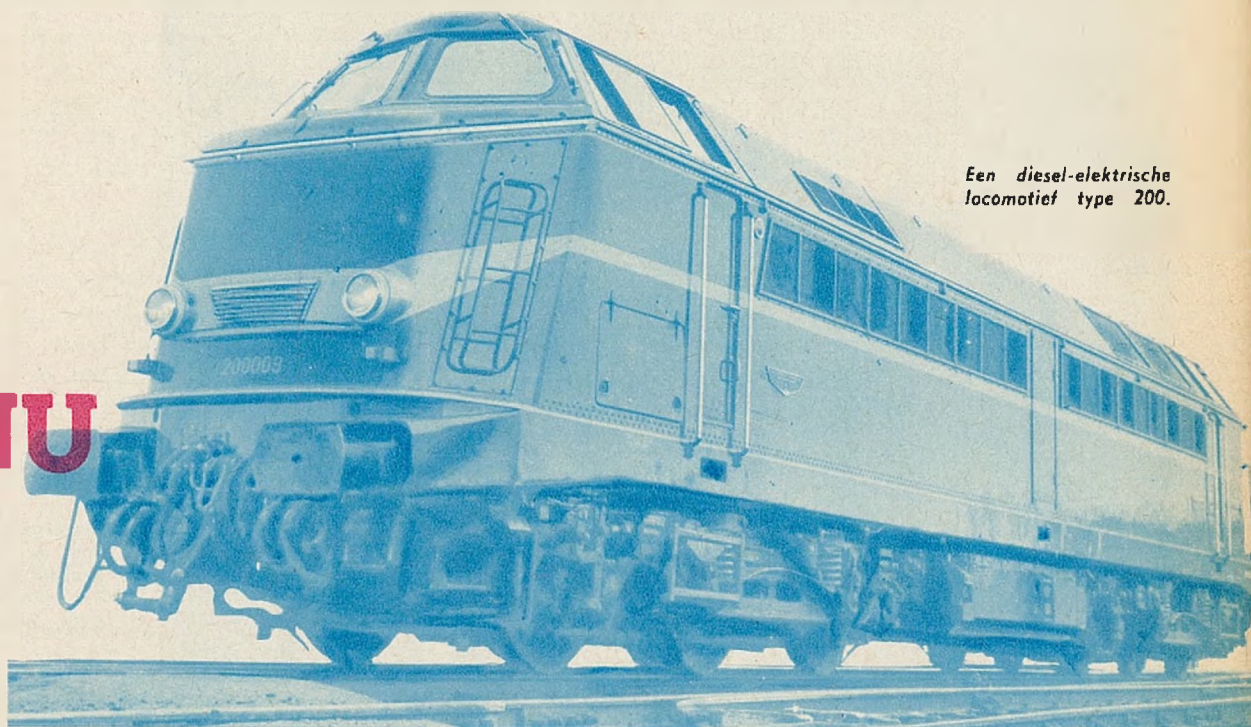
*Een type 18 bij het verlaten  
van de fabrieken van J. Cockerill.*

# SPOORWEGEN VAN TOEN



*Het hermonteren van de stoom-  
ketel van de locomotief « 18.051 »  
in de C.W. Salzinnes.*

# EN NU



Een diesel-elektrische locomotief type 200.

**D**E technische vooruitgang vordert, op elk gebied, met reuzenschreden. De spoorweg heeft zijn deel in de algemene evolutie en verwisselt zinderogen van gedaante.

1966 betekent een keerpunt in de spoorweggeschiedenis van ons land. Inderdaad, dit jaar zet een punt achter de rijk gevulde loopbaan van de stoomtractie. Voortaan zullen de elektrische en dieselmachines elk een nagenoeg gelijk deel van de 10.000.000 km die maandelijks op ons net worden afgelegd, voor hun rekening nemen. De tractiewijzen zijn dus nieuw, maar ook de rijtuigen en de wagens hebben het moderniseringsritme op de voet gevolgd en voordeel getrokken uit de verbeteringen die misschien minder opvallend, maar toch even doelmatig zijn.

Tot hiertoe wordt een verzameling relieken uit ons spoorwegverleden in het museum van het station Brussel-Noord bewaard (1). Ofschoon het aantal en de belangrijkheid van de maquettes en tentoongestelde voorwerpen werkelijk uitzonderlijk zijn, prijkt er slechts een enkele locomotief op natuurlijke grootte: « Het Land van Waas ». Het was dus noodzakelijk een bepaald aantal echte locomotieven, rij-

tuigen en wagens, alle van Belgische makelij, op de eerste plaats in goede staat te houden en daarna in 't openbaar te tonen opdat de opgroeiende generaties zouden kunnen zien en begrijpen wat de spoorweg « toen » was, d.w.z. van daags na de onafhankelijkheid in 1830 tot na onze laatste bevrijding. Zo ontstond het idee van het toekomstig « Museum van het Vervoer ». Die benaming wijst erop dat de spoorweg er niet het monopolie zal bezitten; alle vervoermiddelen zullen er hun plaatsje krijgen: buurt- en stadsspoorwegen, wegvoertuigen, maquettes van vliegtuigen en schepen, enz.

Bij wijze van eerste, spectaculaire realisatie en ten einde het publiek vertrouwd te maken met een patrimonium dat tegelijk historisch en didactisch is, werd er besloten, tijdens de maanden september en oktober 1966, een tijdelijke tentoonstelling te organiseren. Als kader voor die manifestatie werd het station Brussel-Noord gekozen. Ons tijdstip is — terecht — niet meer gediend met een statische tentoonstelling. Om haar zoveel mogelijk te verlevendigen, wordt de aandacht van de bezoekers door vier belangstellingscentra getrokken.

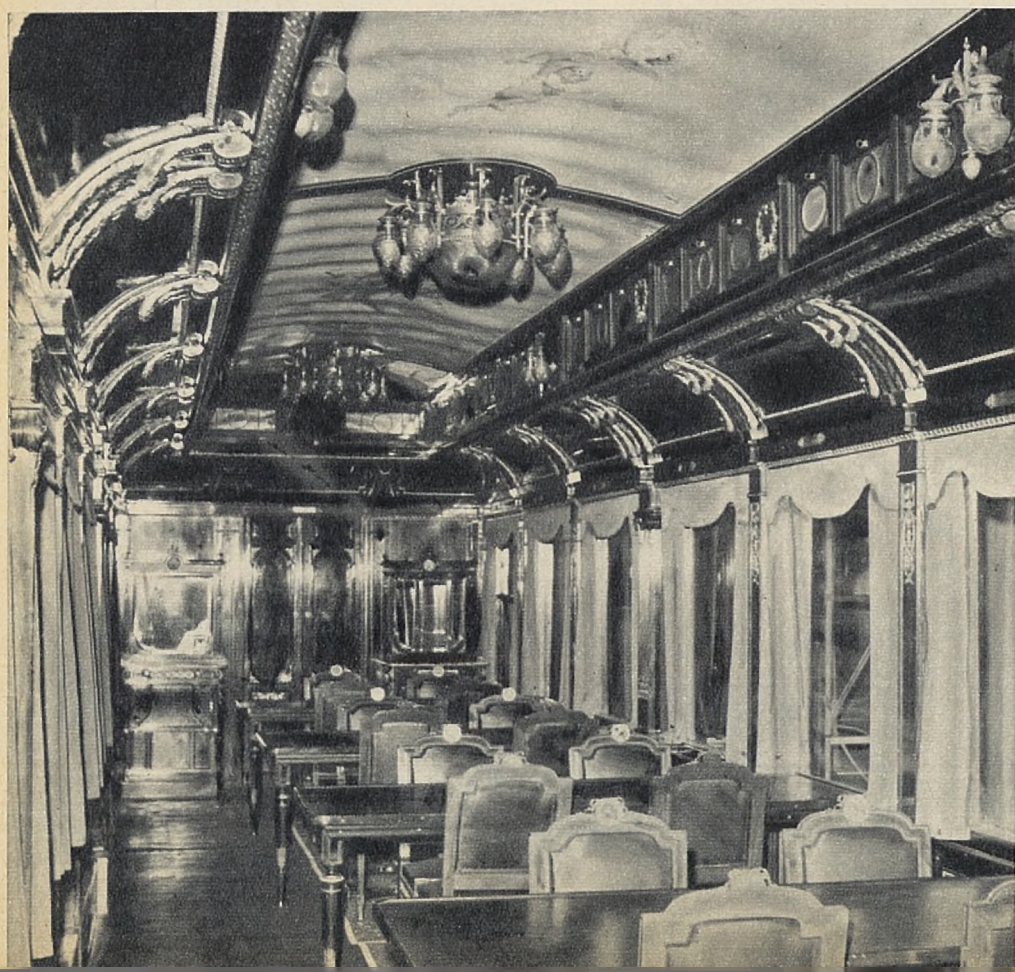
Ten einde het thema van de tentoonstelling te eerbiedigen en ter wille van de chronologische volg-

(1) Zie « Het Spoor » van september 1965.



*Binnenaanzicht van een rijtuig van de koninklijke trein van Leopold II tijdens de voltooiing van de restauratiewerken in de C.W. Mechelen.*

## SPOORWEGEN VAN TOEN EN NU



*Het rijtuig «setzaal» van dezelfde trein.*

orde, krijgt de bezoeker die de grote hal betreedt er eerst de reproducties op natuurlijke grootte te zien van de locomotieven « De Belg » en de « Olifant » die in 1835 de eerste treinen van Brussel naar Mechelen hebben getrokken, alsmede een paarden-tram en een diligence.

De bezoeker wordt vervolgens uitgenodigd tot het bezichtigen van het huidige spoorwegmuseum waarvan de samenstelling der verzamelingen werd gewijzigd, en waarin, bovendien, een stand « Buurtspoorwegen » voorkomt, die door de N.M.V.B. zelf werd ingericht.

Langs een speciale trap bereikt het publiek peron 1, waar het naar hartelust, van 10 u. tot 16 u., de koninklijke trein kan bewonderen van Z.M. Leopold II alsmede de enige overgeblevene stoomlocomotief type 18. Die twee authentieke tijdgenoten van « la Belle Epoque » werden door de ambachtslui van onze centrale werkplaatsen Mechelen en Salzannes keurig opgeknapt. De locomotief steekt in een blauw kleedje, terwijl de kast der rijtuigen rosbruin gekleurd is, met een geelbruin biesje. Het oorspronkelijk voorkomen der voertuigen werd zo nauwgezet gerespecteerd dat het geheel volkomen gelijk is aan dat waarmee de tweede Koning der Belgen zijn verplaatsingen deed.

Van 1902 tot 1905 werden er 124 locomotieven type 18 gebouwd en zulks door de meeste fabrieken van die tijd welke spoorwegmaterieel vervaardigden : John Cockerill, Zimmermann en Hanrez, La Métallurgie (Tubize), Carels, Haine-St.-Pierre, St.-Léonard, Marcinelle en Couillet, Thiriau, Gilain en Nicolaëff. De tentoongestelde locomotief werd in 1905 gebouwd door de « Société anonyme St-Léonard » te Luik,

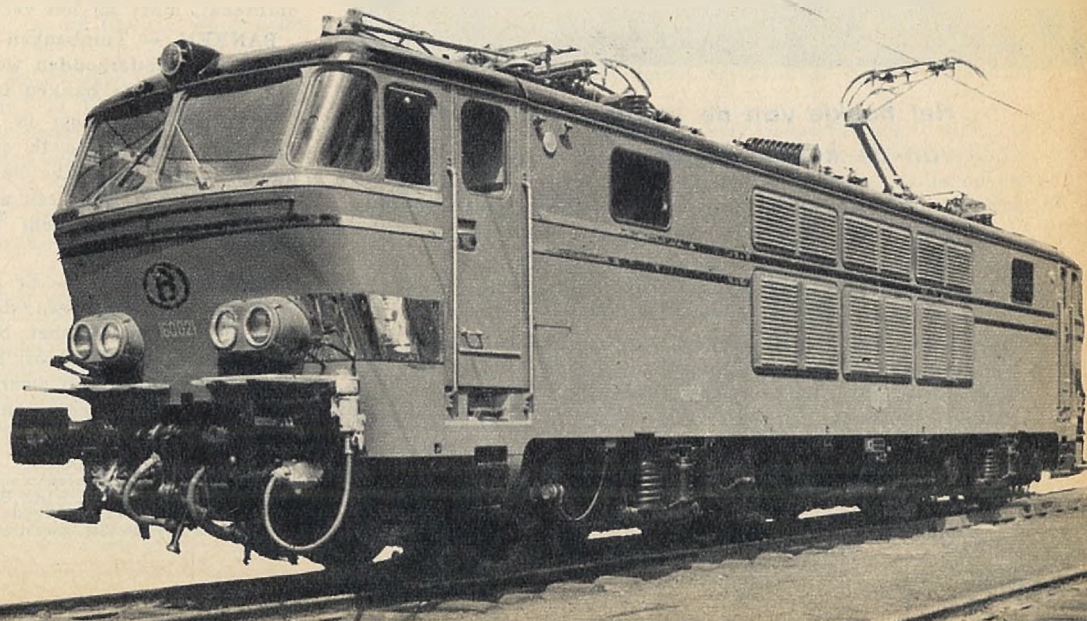
onder het nummer 1405. Nadien is ze de « 18.051 » geworden. Ze kwam op 15 mei 1905 in het depot van Bergen en eindigde haar loopbaan te Sint-Niklaas, in 1948. Ze heeft 77.914 frank gekost... maar dat waren natuurlijk goudfranken ! Na de eerste wereldoorlog was het aantal locomotieven type 18 al tot 79 gesloken. Vanaf 1938 begon men ze buiten dienst te stellen en na de oorlog 1940-45 bleven er nog amper 17 over. De voorlaatste werd in april 1949 gesloopt.

Om het uithangbord van haar tentoonstelling gestand te doen, was de N.M.B.S. het ten slotte aan zichzelf verplicht nog twee machines te tonen die de nieuwe tractiewijzen vertegenwoordigen : de elektrische locomotief voor vier systemen type 160 en de dieselelektrische locomotief type 200.

Gidsen verstrekken alle gewenste inlichtingen en gespecialiseerde toezichtsbedienden hebben tot taak de technische details uiteen te zetten ten behoeve van de « weetgierigen » die in de locomotieven van « nu » belangstellen.

Laten wij hier, als kleurrijke bijzonderheid, nog aan toevoegen dat de locomotief type 18 en de koninklijke trein per spoor en met een beperkte snelheid te Brussel-Noord zijn toegekomen. De locomotieven van 1835, daarentegen, hebben een trip gemaakt door de grote lanen van Brussel ; zo trokken ze voorbij het Beursgebouw waar de leeuwen het niet alledaagse schouwspel genoten een « Olifant » te zien die vreedzaam van het Zuid- naar het Noordstation wandelde.

A. VAN DEN EYNDE,  
eerste technisch inspecteur.



Een elektrische locomotief voor vier systemen, type 160.