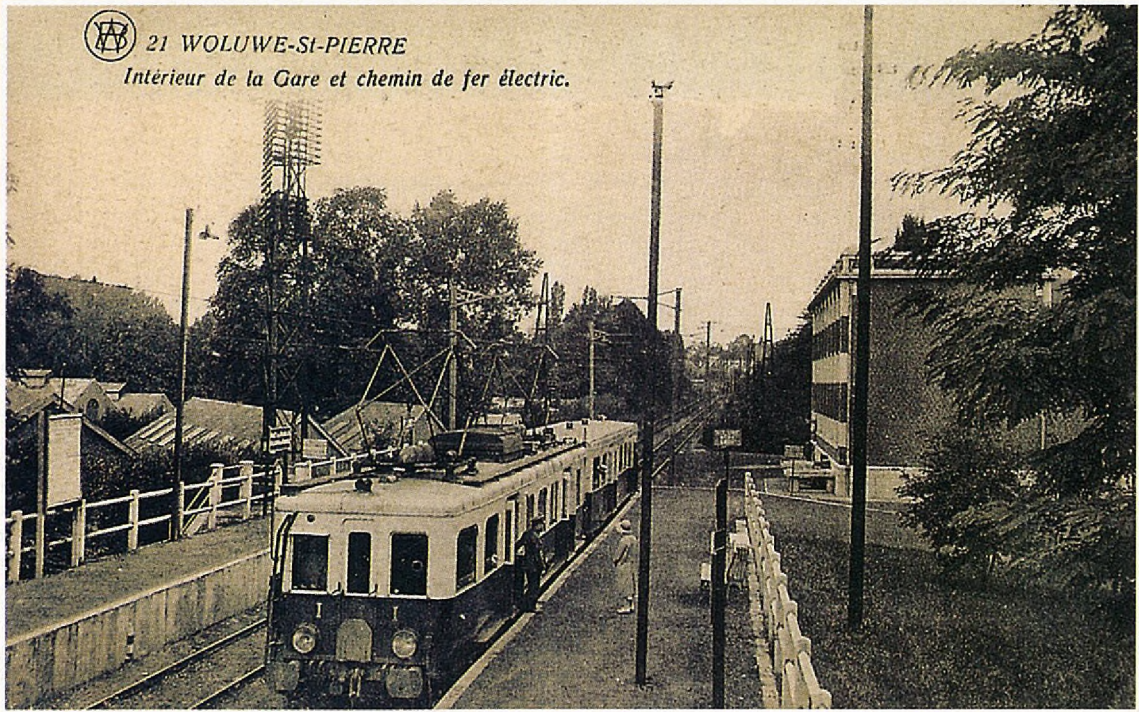




21 WOLUWE-SI-PIERRE

Intérieur de la Gare et chemin de fer électrique.



VERZAMELING P. PASTELS

65 JAAR OUDE BELGISCHE PRIMEUR :

SPOORLIJN BRUSSEL-TERVUREN *GEËLEKTRIFICEERD*

Op 1 december 1931 openden de hertog van Brabant (de latere koning Leopold III) en prinses Astrid op feestelijke wijze de allereerste geëlektrificeerde lijn in België, een traject van 14 km tussen Brussel-Leopoldswijk en Tervuren. Daarmee diende zich een nieuw tijdperk aan, namelijk de elektrificering van het Belgische spoorwegnet. De lijn Brussel - Tervuren zou een echte testcase worden voor de exploitatie met elektrische tractie. De Brusselse gemeenten Oudergem en Sint-Pieters-Woluwe, en de randgemeenten Wezembeek-Oppem en Tervuren kregen er een regelmatige, frequente, snelle en comfortabele dienst bij. Zevenentwintig jaar later werd definitief een punt gezet achter die schitterende verwezenlijking.

KORTE VOORGESCHIEDENIS

In 1837 al probeerde een privé-persoon een concessie te verkrijgen voor een lijn tussen Brussel en Leuven, via «Vure», zoals Tervuren destijds nog heette. Tussen 1856 en 1872 volgden er nog aanvragen voor concessies van lijnen met halte in Tervuren, maar geen van die projecten werd verwezenlijkt. Het interessantste was zonder twiifel «Pousset» (ingediend tussen 1864 en 1872), dat voorzag in een internationale lijn met haltes in Oudergem, Tervuren, Sint-Joris-Weert, Tienen, Zoutleeuw en Sint-Truiden, met als eindpunt Aken.

Uiteindelijk was het de Staat die besliste een spoorlijn – met als eindstation Tervuren – te laten aanleggen en die zelf uit te baten. In 1877 werd met de werken begonnen. In Etterbeek boog de lijn af van de as Brussel-Leopoldswijk - Namen en liep ze oostwaarts naar Oudergem (toen nog een plattelandsdorpje) dat in 1881 werd bereikt. Een jaar later was de lijn afgewerkt; ze overbrugde met een viaduct de magnifieke Tervurenlaan, een geesteskind van Leopold III.

Deze lijn zou haar glorie tijd kennen dankzij de wereldtentoonstelling in

P. VANKEER

Brussel (1897) en het in Tervuren gevestigde museum van Kongo (tegenwoordig het Afrika-museum). Tijdens die wereldtentoonstelling waren er dagelijks zo maar eventjes 40 ritten heen en terug, waarvan een dertigtal met «rechtstreekse» treinen. In Tervuren werd, rechtover de ingang van het museum en het park, een nieuw, monumentaal stationsgebouw opgetrokken in Scandinavische stijl.

Nadien werd de exploitatie wat bescheidener gehouden. De lijn moest immers opboksen tegen de concurrentie van de frequent rijdende elektrische tram tussen Treurenberg (nabij het park van Brussel) en Tervuren.

In juli 1914 telde de dagelijkse dienstregeling nog 14 ritten heen en terug : op weekdays waren de klanten vooral pendelaars, en op zondag stadsmussen die een frisse neus wilden halen.

Maar in 1930-1931, kort voor de elektrificering, waren er op weekdays nog amper 5 heen-en-terugritten... en was de zondagsdienst helemaal geschrapt.

De 14 km lange rit met zeven haltes (Etterbeek, Oudergem, de Woluwelaan, Woluwe, Kapelleveld, Wezembeek-Stokkel, Oppem) duurde 28 minuten.

EEN GEN-PROJECT AVANT LA LETTRE?

En nu zou dat ingedutte lijntje een volmaakt nieuwe start krijgen, dankzij een alomvattende moderniseringsoperatie. Want het «privé-kapitaal», gedreven door vastgoedbelangen in de snel groeiende voorsteden, had grote interesse laten blijken.

In 1926 vroeg de *Société générale des chemins de fer économiques* de concessie voor een stadsspoorweg met een ondergrondse verbinding tussen het centrum van Brussel en station Leopoldswijk, en verder via de bestaande lijn naar Tervuren. Van het project voor het ondergrondse baanvak is nooit iets terecht gekomen, maar wel werd de bestaande lijn niet lang nadien geëlektrificeerd. In uitvoering van de wet van 27 mei 1929, werd op 15 juni 1929 een overeenkomst gesloten tussen de Belgische Staat, de NMBS en de *Société générale des chemins de fer économiques*, waarvoor de groep «Electrobel» in de plaats trad. Na afloop van die overeenkomst werd op 20 december 1930 de «*Société du chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervueren*» opgericht, die we verderop in deze tekst voor het gemak

«de Compagnie» zullen noemen. De Compagnie was een dochteronderneming van de groep Electrobel. Deze laatste controleerde ook een vastgoedonderneming die heel wat bouwterreinen langs de spoorlijn in

eigendom had. En precies die gronden zouden fors in waarde stijgen nu er snelle en frequent rijdende elektrische treinen in dienst zouden komen.

NIEUWE INFRASTRUCTUUR

De elektrificering gebeurde met 1 500 V gelijkspanning (een systeem dat in Frankrijk zijn sporen had verdiend). Naast de halte van de Woluwelaan kwam er een tractie-onderstation.

Er waren nieuwe haltes in Watermaal (1) en Oudergem (Waverse steenweg), terwijl station Wezembeek-Stokkel vervangen werd door twee haltes : Stokkel en Wezembeek. De lijn, die bestond uit een enkelspoor en een aantal kruisingen, werd tussen Watermaal en Stokkel op dubbelspoor gebracht. De perrons werden systematisch verhoogd tot ongeveer één meter boven de rails zodat ze op dezelfde hoogte kwamen als de balkonvloer in de trein. Zo konden de reizigers sneller en makkelijker in- en uitstappen.

In Brussel-Leopoldswijk beschikte de Compagnie over twee doodlopende sporen met centraal perron. Ze verkreeg ook toestemming voor de aanleg van een speciaal spoor tot in Etterbeek, evenwijdig met lijn 161, en liet bij het buitenrijden van Etterbeek een tunnel bouwen onder de lijn Brussel - Luik, om de NMBS-sporen niet te hoeven kruisen. Wat verder kwam het spoor opnieuw bovengronds en liep het verder naar Watermaal.

NIEUW ROLLEND MATERIEEL

Het nieuwe rollend materieel werd besteld bij de «Ateliers métallurgiques de Nivelles» (metaalconstructiewerkplaatsen in Nijvel). Die leverden vijf tweetjes, volledig van metaal, bestaande uit een stuurrijtuig en een aanhangrijtuig met stuurpost, waardoor de stellen omkeerbaar waren. Zo hoefden ze minder lang stil te staan in de eindstations. Twee aanhangrijtuigen hadden een bagageruimte.

Op drukke tijdstippen konden twee stellen gekoppeld worden tot een trein met vier rijtuigen, terwijl in de daluren de stuurrijtuigen afzonderlijk reden.

In de stuurrijtuigen konden 48 reizigers plaatsnemen (1e en 2e klas), en in de aanhangrijtuigen 52 (enkel 2e klas).

In de stuurrijtuigen en de aanhangrijtuigen zonder bagageruimte, was er naast de stuurpost een hoekje met 4 zitplaatsen. Die «eersterijzitjes» met zicht op het spoor waren zeer populair bij de jongeren, vooral vanwege de sensatie van het binnenrijden in de tunnel even buiten Etterbeek en het bovenkomen in Watermaal : dat waren de hoogtepunten van de reis.

De Compagnie kocht nog enkele oude, houten aanhangrijtuigen van de Parijse metro die naar alle waarschijnlijkheid dateerden van vóór 1914. Ze oogden vrij

De elektrificering van de lijn gebeurde met 1500 V gelijkstroom (een systeem dat in Frankrijk zijn sporen had verdiend). Naast de halte aan de Woluwelaan kwam er een tractie-onderstation.

Tijdens de bezetting kende het reizigersverkeer zijn grootste bloei op deze lijn. Er waren heel weinig auto's en de elektrische trein bleek des te nuttiger voor de pendelaars.

(1) Halte in de buurt van de Karel Michielslaan, niet te verwarren met het NMBS-station Watermaal, ongeveer 1 km verderop



VERZAMELING P. PASTIERS

lelijk in vergelijking met het Belgische materieel en waren niet met een stuurpost uitgerust, waardoor in de eindstations altijd een omslachtige rangeerbeweging nodig was om kop te maken.

Die houten rijtuigen werden later gebruikt als tussenrijtuigen om drieledige stellen te vormen.

Aanvankelijk werd al het materieel onder de gordellijn blauw en erboven geel geschilderd. Tegen 1940 werd alles helemaal in het blauw herschilderd, maar de combinatie blauw-geel keerde terug in 1950-51.

Vermeldenswaard is nog dat de Compagnie bij de metaalconstructiewerkplaatsen in Nijvel een elektrische locomotief van het type BB liet bouwen voor het slepen van goederenwagens.

Vandaag blijft er van lijn 160 enkel nog een voetpad over in de oude spoorbedding op grondgebied Oudergem en een stuk bedding tussen Kapelleveld en Wezembeek dat wordt gebruikt voor de voortzetting van tramlijn 39.

EXPLOITATIE

In de laatste dagen van de stoomtractie werden de 14 km met 7 haltes afgelegd in 28 minuten, d.w.z. met een gemiddelde snelheid van 30 km/h.

Na de elektrificering waren er 10 haltes en duurde de reis nog slechts 23 minuten, wat neerkwam op een gemiddelde van 35 km/h.

Er was een klokvaste basisdienst met een trein om de 30 minuten, maar tijdens de daluren werd de frequentie verminderd tot een trein om het uur. Ondanks de

onvermijdelijke nadelen van een enkelspoor aan beide uiteinden van de lijn, werd de frequentie later nog opgedreven naar 3 treinen per uur tijdens piekuren (s'ochtends en in de late namiddag op weekdagen, alsook op zondagnamiddag).

Heel wat bedienden en ambtenaren die in de buurt van station Leopoldswijk werkten (Wetstraat, Belliardstraat, De Meeÿsquare, Troonplein), woonden langs de lijn en wilden graag thuis lunchen (er waren toentertijd nog niet veel bedrijfsrestaurants). De Compagnie legde daarvoor twee treinen in vanuit Leopoldswijk : om 12.15 u. en om 12.20 u. De eerste reed zelfs enkele jaren «rechtstreeks» tot aan de Woluwelaan; de tweede was een omnibus over het hele traject.

Logischerwijze reden er tussen 13.30 u. en 14 u. ook twee treinen terug naar de kantorenwijk.

Op zondagnamiddag waren er ook speciale treinen naar de paardenrennen in Sterrebeek (halte Oppem) en de voetbalwedstrijden in het Racing-White-stadion (halte Woluwe). Het nieuwe aanbod kende een groot succes, vooral omdat de tarieven met 30 tot 50 % gedaald waren in vergelijking met de prijzen 2e en 3e klas ten tijde van de stoomtreinen.

Volgens schattingen maakten vóór de elektrificering jaarlijks 100 000 reizigers gebruik van de lijn.

In 1932 (eerste jaar na de elektrificering) lag dat aantal al dicht bij het miljoen.

De loketten werden afgeschaft en vervangen door een ontvanger in elk rijtuig, zoals destijds in de tram. En bij het verkeer op dubbelspoor werd het rechtse spoor bereden, ook zoals bij de tram.

Hoewel de lijn Brussel - Tervuren geëxploiteerd werd door een privé-maatschappij, bleef ze opgenomen in het spoorboekje van de NMBS, onder het nummer 160 dat ze al sinds 1920 droeg.

HOOGTEPUNT EN ACHTERUITGANG

Tijdens de bezetting kende het reizigersverkeer de grootste bloei. Er waren heel weinig auto's en de elektrische trein bleek des te nuttiger voor de pendelaars. De Compagnie leverde erg grote inspanningen om naar de mate van het mogelijke 2 en tijdens de piekuren zelfs 3 treinen per uur te handhaven. In 1942 waren er alles bij elkaar 2 233 000 reizigers en in 1944 werden er 3 310 000 geteld.

Het einde van de oorlog zou helaas die trend doen ombuigen. In 1946 werden nog 3 029 000 reizigers vervoerd, maar in 1956 waren dat er nog nauwelijks 2 140 000. De individuele vervoermiddelen waren in volle opkomst en de Brusselaars zochten andere bestemmingen op dan Tervuren, dat in de oorlogsjaren hun favoriete uitstapje was geweest.

KRONIEK VAN EEN AANGEKONDIGDE DOOD

De concessie gold voor vijftig jaar, dus tot eind 1981. Maar in de overeenkomst stond eveneens dat de NMBS de concessie kon terugkopen op het einde van het 20e, 27e, 34e en 41e jaar.

Het verkeer liep terug en de kosten stegen, maar de tarieven mochten niet te veel omhoog omdat het aantal reizigers daardoor misschien nog verder zou slinken.

In 1949 al vroeg de Compagnie tevergeefs de «terugkoop» aan. In juli 1958 liet ze weten dat haar financiële problemen aanhoudend groeiden en dat ze in de komende maanden haar betalingen zou moeten staken.

De overheid stemde erin toe dat de Compagnie de exploitatie zou beëindigen op 1 januari 1959. Maar de NMBS was niet geneigd de lijn in haar reizigersnet te integreren. De Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Brussel (MIVB) stond immers op het punt om met een

nieuwe buslijn 30 (Centraal station - Oppem) die wijken te bedienen waar de tram niet stopte.

Zo vertrok de laatste trein in Brussel-Leopoldswijk op 31 december 1958 om 21.50 u. en reed hij station Tervuren binnen om 22.15 u. Korte tijd nadien werd het rollend materieel vanuit de stelplaats van Tervuren overgebracht naar de centrale werkplaats in Luttre, waar het enkele jaren later werd gesloopt. Sommigen geloven dat de elektrische locomotief BB aan die ramp ontsnapte en zijn «loopbaan» eindigde in een steenkoolmijn. Maar dat is niet meer dan een hypothese.

Het tweede spoor, de bovenleidingen en de palen werden opgebroken, de tunnel van Etterbeek naar Watermaal werd gedempt, en de NMBS nam het spoor tussen Etterbeek en Leopoldswijk van de opgedoekte Compagnie over.

Het monumentale station van Tervuren werd gesloopt.

Het personeel werd grotendeels overgenomen door de MIVB; enkele bedienden vonden een baan bij de NMBS. Het goederenverkeer van een steenbakkerij in Woluwe en enkele kolenhandelaars langs de lijn werd door de NMBS voortgezet door middel van een «cabotagetrein» met dieseltractie. Die dienst werd omstreeks 1970 stopgezet en twee jaar later verdween ook het beroemde viaduct over de Tervurenlaan uit het Brusselse landschap.

ENKELE OVERBLIJFSELEN EN HEEL VEEL SPIJT

Vandaag blijft er van lijn 160 enkel nog een voetpad over in de oude spoorbedding op grondgebied Oudergem en een stuk bedding tussen Kapelleveld en Wezembeek dat wordt gebruikt voor de voortzetting van tramlijn 39, van Stokkel naar Ban Eik.

De afschaffing van de elektrische lijn 160 was een betreuwenswaardige beslissing : ze veroorzaakte in het oosten van de Brusselse regio nog meer autoverkeer, dat verstikte in files.

Als de lijn Brussel - Tervuren gehandhaafd, gemoderniseerd, in het NMBS-net geïntegreerd en met de Brusselse metro verbonden was geweest, had ze nog heel nuttig kunnen zijn als een van de raderen van het GEN waarrond dezer dagen zoveel te doen is. □

De afschaffing van de elektrische lijn 160 was een betreuwenswaardige beslissing : ze veroorzaakte in het oosten van de Brusselse regio nog meer autoverkeer, dat verstikte in files.

GERAADPLEEGDE WERKEN

□ Lagasse de Locht : La ligne Bruxelles - Tervuren, Verslag van de Wereldtentoonstelling in Brussel nr. 44, 7 september 1935.

□ Ulysse Lamalle : Histoire des chemins de fer belges, Brussel 1942.

Une décision regrettable : La Ligne Bruxelles - Tervuren est supprimée. Rail et Traction nr. 57, november/december 1958.

□ Le chemin de fer Bruxelles - Tervuren, Fonds van het Gemeentelijk Patrimonium van Sint-Pieters-Woluwe, 1980.

□ Met dank aan de heer José Miren, secretaris van de vzw «Musée privé de documentation ferroviaire» (privé-museum van spoorwegdocumentatie), voor de informatie die hij ons doorspeelde.