

SPOOR - LANDSCHAPPEN

Vrij bewerkt naar
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

II.

HET SPINNEWEB BREIDT ZICH UIT.

Op 10 februari 1832 leggen de ingenieurs Simons en De Ridder aan de Raad van Bruggen en Wegen het voorontwerp voor van een « ijzeren weg », lopend van Antwerpen naar Keulen. Het onderzoek van dit ontwerp is overtuigend ; de weg « op rails » biedt onmiskenbare voordelen. De twee technici zetten derhalve de studie van de kwestie voort. In maart 1833 bezorgen zij de hogere instanties hun verslag : *Project van ijzeren weg van Antwerpen naar de Maas en de Rijn*, dat een tracé aanbeveelt dat als het ware gedictieerd wordt door de natuur, want het ontmoet geen enkele hoge bergkam of belangrijke hindernis die moet overwonnen worden.

Helaas, het is niet altijd mogelijk een weg uit te stipelen die slechts kleine moeilijkheden biedt. Andere elementen dan de bodemgesteldheid dienen in aanmerking te worden genomen. Simons en De Ridder moeten tot hun spijt toegeven dat de « ijzeren weg » die Antwerpen met de Rijn zal verbinden, niet het aanvankelijk aangeprezen tracé kan volgen. De ontworpen lijn loopt inderdaad door Nederlands-Limburg. In die tijd staan de Nederlanders nog enigszins wrokkig tegenover de Belgen en laten ze geen gelegenheid onbenut om hun last te berokkenen. En de twee ingenieurs mer-

ken dan ook op dat de *bouwmoeilijkheden gemakkelijker te overwinnen zijn dan de diplomatieke haarkloverijen*.

Op 1 mei 1834 bekrachtigt de koning de wet betreffende het aanleggen van een « spoorwegsysteem ». De uitvoering ervan wordt op 1 juni van hetzelfde jaar begonnen. Van Brussel tot Mechelen, zover het oog reikt, ziet men nog slechts een werkterrein. Het Brabantse landschap wordt grondig gewijzigd. De onrust is groot en de parlementaire debatten zijn een weerspiegeling van de heersende verwarring. Vilvoorde verzet zich te vergeefs tegen de doortocht van de lijn door zijn agglomeratie. De werken worden snel uitgevoerd : weinig ophogingen, weinig uitgravingen. Boven de velden ziet men weldra rookpluimen opstijgen. De eerste locomotieven scanderen hun reisweg met een schokkend ritme (de spoorstaven zijn slechts 4,57 m lang), schenden de stilte van de velden met het gelui van hun bel (later met hun snerpend gefluit) en met hun gehijg. De rails doorsnijden de vruchtbare vette Brabantse aarde. Bezijden het spoor verheffen zich huizen, nederige stations die te Vilvoorde en te Mechelen zullen worden opgevolgd door monumentale gebouwen.

Op 5 mei 1835 wordt de eerste lijn van het net plechtig geopend. De gevolgen van deze aanleg zijn talrijk. Wegens haar « verleijking », zal de lievelingsplaats der

Brusselse wandelaars : de Groene Dijk, beter bekend als de Groendreef, waar het station van vertrek is gevestigd (een eenvoudig houten paviljoen dat pas in 1954 gesloopt werd), langzamerhand verlaten worden, vooral na de aanleg van de Louisalaan (in 1858) en de inrichting van het Ter Kameren Bos (in 1862). Om de reizigers naar het station te voeren, wordt een « omnibusdienst » ingesteld. In 1867 zal hij vijf lijnen omvatten. Geëxploiteerd door de maatschappij Dewaet, zullen ze later overgenomen worden door de maatschappij Vauvamps, om nadien door de tramwegen te worden vervangen.

Tijdens de eerste jaren van de spoorweg, vooral tot in 1842, vermijden de technici zoveel mogelijk de *bouwmoeilijkheden* en aarzelen ze voor de rotsachtige streken : Henegouwen, de provincie Luik en de Ardennen. Lijnen worden aangelegd in Laag- en Midden-België. De hoogteverschillen zijn er onbelangrijk en er zijn betrekkelijk weinig natuurlijke hindernissen. Ophogingen en uitgravingen zijn meestal niet noodzakelijk. Er hoeven maar enkele bruggen te worden gebouwd. Twee tunnels worden geboord : de eerste tussen Roosbeek en Kuntich, de tweede in de nabijheid van 's-Gravenbrakel. Beide — vooral de eerste — zullen het Beheer bittere ervaringen bezorgen.

De tunnel van Kumtich is de eerste grote attractie van het jonge net. In zijn *Handleiding voor de Reiziger op het Belgische Spoor*, uitgegeven in 1840, schrijft ingenieur A. Février : *De spoorlijn daalt ; de taluds verheffen zich snel. Wij rijden de tunnel van Kumtich binnen, het belangrijkste werk dat tot nu toe werd uitgevoerd. Deze galerij heeft een lengte van 990 meter. Gedurende drie tot vier minuten vertoeven we in een diepe duisternis, die van tijd tot tijd even verlicht wordt door het rosse schijnsel, der gloeiende kolen die uit de vuurhaard vallen...* In 1844, in hun *Onontbeerlijke Gids voor de Reiziger op de Spoorwegen van België*, drukken Duplessy en Landoy zich als volgt uit : *Na de stilstand te Vertrijk, rijdt de trein Roosbeek voorbij... We komen aan de tunnel van Kumtich, een onderaardse galerij van bijna een kilometer lang, waarin de trein binnendringt als een zwaard in zijn schede. De tunnel heeft een lengte van 925 meter en is 4,15 meter breed... Twintig luchtschachten verheffen zich 3 meter boven de grond...* In 1850 stortte deze tunnel van Kumtich in. De inzakking van het gewelf doodde een of meerdere personen. Hij werd niet herbouwd. De heuvel werd weggegraven en de bedding der spoorlijn verbreed.

De gedaanteverwisseling van het landschap gaat haar gang. In 1842 heeft te Luik de inwijding plaats van het hellend vlak van Ans, bestemd om een hoogteverschil van 110 m te overwinnen. Een vaste machine, gebouwd door ingenieur Henri Maus, trekt de treinen door middel van kabels naar de top van de helling. Het fameuze hellend vlak van Ans zal lange tijd als een der voornaamste bezienswaardigheden van onze spoorwegen worden beschouwd.

In 1843 wordt de lijn van Luik over Verviers tot aan de Duitse grens verlengd. De brug van Val-Benoît, die in 1939 door de bliksem zou getroffen worden, loodst de trein over de Maas. De lijn volgt daarna de vallei van de Vesder tot Verviers. Van Luik naar de grens heeft men twintig tunnels moeten graven, talrijke bruggen moeten bouwen en ook de viaduct van Dolhain, een kunstwerk dat, over een afstand van 270 m, de landelijke vallei op 20 m hoogte overspant. Victor Hugo, die getuige was van de aanleg van deze golvende lijn, heeft er, in zijn reisverhaal « De Rijn », een zeer belangwekkende bladzijde aan gewijd, waaruit wij de volgende passage overnemen : *De spoorweg, die heel België doorkruist van Antwerpen naar Luik en die wil gaan naar Verviers, zal die heuvels doorboren en die valleien overbruggen. Die weg zal het gebergte twaalf tot vijftien keer doorboren. Bij elke stap ontmoet men grondwerken, ophogingen, ontwerpen van bruggen en viaducten ; ofwel ziet men aan de voet van een onmetelijke en harde rotswand een kleine zwarte mierenhoop die een gaatje graaft. Die mieren vervullen een reuzentaak. Bijwijlen, op de plaatsen waar die gaten reeds breed en diep zijn, komt er plotseling een dichte ademtocht en een schor geluid naar buiten. Men zou zeggen dat de geschonden berg door deze open mond brult. 't Is de springlading die ontploft in de galerij. Daarna houdt bruusk alle bedrijvigheid op. De spoorleggers, die aan het hakken waren op een naburig grondwerk, vluchten in alle richtingen. Een donderslag breekt los en wordt*

herhaald door de aanzwellende weergalm van de berg. Brokken rots springen los en spreiden zich uit over de vlakte. 't Is de springlading die ontploft in open lucht...

Die lijn van Luik naar Verviers, welke door de vallei van de Vesder loopt, is een typisch voorbeeld van het verband dat er bestaat tussen 's lands net van waterwegen en dat van de spoorverbindingen. Dikwijls zelfs, zoals dat het geval is voor de Maas, de Vesder, de Hoëgne, de Salm en de Amblève, vertrekken drie wegen evenwijdig op enkele meters van elkaar : de waterloop, de weg en het spoor. *Deze onvermijdelijke bundeling van diverse verkeerswegen, heeft men doen opmerken, bevordert in de vallei een intense menselijke bedrijvigheid die in het landschap tot uiting komt door de min of meer nadrukkelijke omwerking van zijn oorspronkelijke vorm.* Die omwerking vergalt ongetwijfeld zekere mooie plekjes, maar zij doet er ook nieuwe ontstaan, scheidt nooit geziene pracht en verleent de reiziger toegang tot natuurlijke bezienswaardigheden die hij vroeger slechts ten koste van zware moeilijkheden kon bereiken. Wij denken hier vooral aan de lijn van Dinant naar Jemelle : de spoorweg van de Lesse. Over deze lijn zegde Edmond Rahir in 1910 : *De spoorweg van de Lesse, waarvan de aanleg sedert enkele jaren is voltooid, heeft enerzijds het primitieve aanschijn van de vallei gewijzigd, maar anderzijds veel grotere faciliteiten geboden om de voornaamste plekjes te bereiken die vroeger schier ontoegankelijk waren voor de meeste reizigers... Tot lof van de ontwerper van die spoorlijn, menen wij te mogen zeggen dat hij zich terdege ingespannen heeft om zoveel mogelijk de voornaamste karakteristieken van de belangrijkste landschappen te vrijwaren...*

De spoorweg van de Lesse baant zich een doortocht in de schoot van een overweldigende, wilde en chaotische natuur. Hij glijdt door zeven tunnels en steekt zeventien bruggen over, verbergt zich in uitgravingen, stijgt op ophogingen en rijgt rechte en bochtige lijnen aan elkaar. Het was hier niet mogelijk de kortste weg te nemen en vlak te werken. De mogelijkheden geboden door het terrein werden oordeelkundig aangewend met de bekommernis het schilderachtige van de streek niet zo maar te verminken. De trein rijdt langs de rechteroever van de rivier, maar de bochten, waarin deze laatste zich wringt, verplichten hem naar de overkant te gaan, om wat verder opnieuw het bruisende en snelstromende water over te steken. Hier en daar, stroomafwaarts of opwaarts, ontsluit hij idyllische landschappen. De spoorweg heeft bepaalde plekjes grond ontsierd, maar hij onthult er andere die, zonder zijn medeplichtigheid, nog lang voor het menselijk oog zouden verborgen gebleven zijn. Het massief van Furfooz werd zelfs zo goed gespaard dat, wanneer men van op het rotsachtige voorgebergte, waar nog overblijfselen van een Romeins kamp bestaan, het groene omliggende land overschouwt, men zich niet kan inbeelden dat de spoorlijn hier dichtbij passeert. Ook de beboste berg van de « Chéreau » werd geen smaad aangedaan. Het spoor doorboort zijn geweldige massa en stuwt zijn stalen parallellen door een tunnel die een der belangrijkste is van de lijn van Dinant naar Jemelle.

Het spoorwegnet blijft zich gedurende de negentiende eeuw ontwikkelen. Het grootse werk wordt voort-

gezet. Nieuwe lijnen worden aangelegd en geëxploiteerd. Men kan België helemaal doorkruisen, van Oostende naar Aarlen. De lijn van Brussel naar Aarlen, die in 1858 voor het verkeer geopend wordt, snijdt door het Zoniënwood en bereikt Ottignies via Ter Hulpen. Rondom de aslijn ontstaat nieuw leven en verrijzen de huizen. Sommige streken worden begunstigd door het spoor, dat hun als het ware een toevoer van nieuw bloed bezorgt. Andere agglomeraties daarentegen worden erg ontgoocheld, zoals b.v. Waver dat, volgens het oorspronkelijk aanlegplan, een belangrijk spoorwegknooppunt moest worden. Daar het aanvankelijk tracé gewijzigd werd, bleef de stad verstoken van een rechtstreekse verbinding met Brussel, wat haar economische en demografische toestand aanzienlijk benadeelde.

Van Ottignies, dwars door Brabant en Haspengouw, heen doet de lijn naar Aarlen Gembloers aan, verslindt de helling van Rhisnes om daarna naar Namen af te dalen. Dank zij de metalen Luxemburgbrug, waarnevens ook een voetgangersbrug is gebouwd, kunnen de treinen de Condruische en Ardense helling van de Maasvallei bereiken. Daarna komt de trage stijging naar Ciney, Marloie en Jemelle, waar het spoor een nogal belangrijke agglomeratie doet ontstaan. De lijn volgt nadien de uitgraving van de Lomme, schrijdt verder naar Libramont en Neufchâteau, om ten slotte door velden en wouden het eindpunt van haar loop te bereiken : Aarlen, de stad van St.-Donatus.

Wegens de oneffenheid van de bodem was de aanleg van de lijn zeer kostbaar. Men moest talrijke ravijnen dempen, een groot aantal glooiingen effenen, bruggen bouwen, de bestijging van de hoogvlakten regelen, overgaan tot een hele reeks ophogingen en verlagingen, lange gangen hakken in de dichte wouden, rotsen doen springen en er de sporen vestigen. Maar wat geeft dat ? De nieuwe verbinding brengt de hoofdstad van de provincie Luxemburg op zes uur afstand van Brussel (die tijd zal nadien aanzienlijk ingekort worden). Handel, beschaving, vooruitgang en toerisme kunnen aldus doordringen tot een uitgestrekte landstreek die voorheen nagenoeg van de rest van België afgescheiden was. En eens te meer drukt de spoorweg op het landschap het voorbijvliegende silhouet van zijn treinen en de duurzaamheid van zijn installaties en kunstwerken.

Op de bestaande lijnen : die van de Vesder, van Brussel naar Aarlen, enz., enten de Ardennen verscheidene secundaire lijnen. De sporen verbinden Pepinster met Spa en stimuleren krachtig de wedergeboorte van de oude en beroemde badplaats. Vanuit Dinant daalt een lijn naar Virton en snijdt, evenals vele van haar vertakkingen, de Semois loodrecht of diagonaal. De stroken van de vallei, gelegen tussen de verschillende snijpunten, worden aldus beschermd tegen rechtstreekse en massale menselijke invasies. De spoorweg van de Amblève vertrekt van Luik naar Trois-Ponts over Rivage. Na Rivage slingeren de rails tussen hoge loodrechte rotsen. De lijn van de Maas gaat eveneens langs steile wanden : de spitsen van Marche-les-Dames, de rotsen van Frêne te Lustin... De treinen glijden er door tunnels geboord in de kalklaag of in de spleten die kunstmatig met dynamiet werden verbreed. De lijn

van de Ourthe bezoekt talrijke dorpen van de vallei die hierdoor haar lusteloosheid van zich afschudt en begint te herleven. Te Sy, een gehucht van Vieuxville, heeft de bouw van een halte een beslissende invloed op de evolutie van de kleine agglomeratie. Dank zij die halte, opgericht in 1885, komen arbeiders van de spoorweg en van de steengroeven, lijnvisseren en kunstschilders, zich voor korte of lange tijd in het gehucht vestigen. De immigratie van stedelingen stoort de traditionele gang van zaken en wijzigt het landelijk leven. De verkeersfaciliteiten sporen de bewoners, landbouwers en ambachtslieden aan elders werk te gaan zoeken dat lonender, regelmatig en vaster is. Ze worden dagloners, werklieden, en verwerven meer welstand. Dit laatste uit zich in vele gevallen in het bezit van een huisje met een tuintje. Zo werkt het spoor op alle sectoren van het leven in als een machtige factor van de evolutie. De toeloop uit de stad doet de landelijke gemeenschap uiteenvallen en het menselijk, familiaal, sociaal en moreel aspect wordt evenzeer in beroering gebracht als het uiterlijk van de natuur.

Andere lijnen werden of zullen weldra worden aangelegd. De lijn van Charleroi naar Erquelines snijdt de talrijke bochten van de Samber. Zij overschrijdt vijftien bruggen. De lijn van Charleroi naar Vireux, aangelegd in de vallei van de Eau-d'Heure, stimuleert de mijnontginning van de streek die zij doorkruist. Zij doorloopt vele tunnels en steunt op gedurfde bouwwerken. De streek van Chimay, die verstoken was van alle verkeer met de buitenwereld, wordt op haar beurt verbonden met Charleroi, Bergen en de Maas. Zij treedt eindelijk uit haar afzondering en de verkeersmogelijkheden, die haar voortaan geboden worden, zetten haar enkele industrieën — waaronder die van het glas te Momignies, te Rance en elders — er toe aan het gebruik van de traditionele brandstof : het hout, definitief door de steenkool te vervangen. Het woud van de « Fagne », nabij Chimay, dat de noklijn vormt van de streek Tussen-Samber-en-Maas, wordt de plaats van een intensieve ontginning. Talrijke inwijkelingen, gekomen uit verschillende oorden : Olloy-sur-Viroin, Nismes, Ciney, Havelange... en dit dank zij het nieuwe vervoermiddel, meten zich met deze natuur welke haar ongereptheid steeds had weten te bewaren. Ze vestigen er landbouwbedrijven die maar matig aan hun verwachtingen beantwoorden. Overal heerst grote bedrijvigheid. Heel de economie van het land wordt opgezweept en gestimuleerd door het spoor en door de industrieën die eraan het bestaan of hun nieuwe voorspoed danken. Waar men sporen legt, is er heet nodig voor de dwarsliggers, en de houthakkers hebben de zekerheid voor lange tijd werk te hebben. De locomotieven hebben steenkool nodig en de mijnen werken op volle toeren. Er is gesteente nodig om ballast te maken en om de stations te bouwen. De steengroeven van Feluy, van Ecaussinnes, van Soignies en elders spannen zich in om te voldoen aan de bestellingen die ze ontvangen. Er is ook vraag naar ijzer, staal, gietijzer, koper, zink, vensterglas, cement, bakstenen en een menigte andere materialen. Het landschap, opengereten door de gaten van de steengroeven, tooit zich met schoorstenen, fabrieksgebouwen

en metalen constructies. De havens beginnen te herleven. Het spoor overrompelt de laad- en loskaaien. De vervoermiddelen werken doeltreffend samen. De trein en het schip ondernemen gezamenlijk de grootse taak de wereld te hervormen.

Het aanschijn van het land wijzigt zich meer en meer. Het is voortaan onmogelijk het geweldig omvormingsproces, dat zich te land voltrekt, te remmen of tegen te houden. De trein van Charleroi naar Namen rijdt te midden van een bewegend decor, dat om beurten geïndustrialiseerd en bebost is. Te Pont-de-Loup werden hovingen van het kasteel van Beaulieu aangevretten door de spoorweg die Farciennes letterlijk in tweeën heeft gesneden en zijn gemeentehuis heeft weggevaagd. Een enorme ophoging loopt tot in het midden van een arm van de Samber, waarover een klassieke brug loopt, met drie bogen, voorafgegaan en gevolgd door een viaduct. Te Tamines rust de spoorlijn op een ophoging van 8 m. Zij steekt opnieuw de rivier over en dringt in een uitgraving die haar leidt naar Auvelais. Opnieuw wordt de Samber overbrugd en dit zal nog meerdere malen gebeuren. Te Floreffe bemerkt men, tussen de pijlers van een viaduct door, de prachtige abdij die de hoogte beheerst. Verder loopt de lijn langs een steile klokketoren. Als een glinsterende slang kronkelt de rivier tussen weinig bekoorlijke weiden. Dan, na een bocht, is daar de viaduct van de weg naar Brussel en, nabij de Leuvense Poort, het station van Namen.

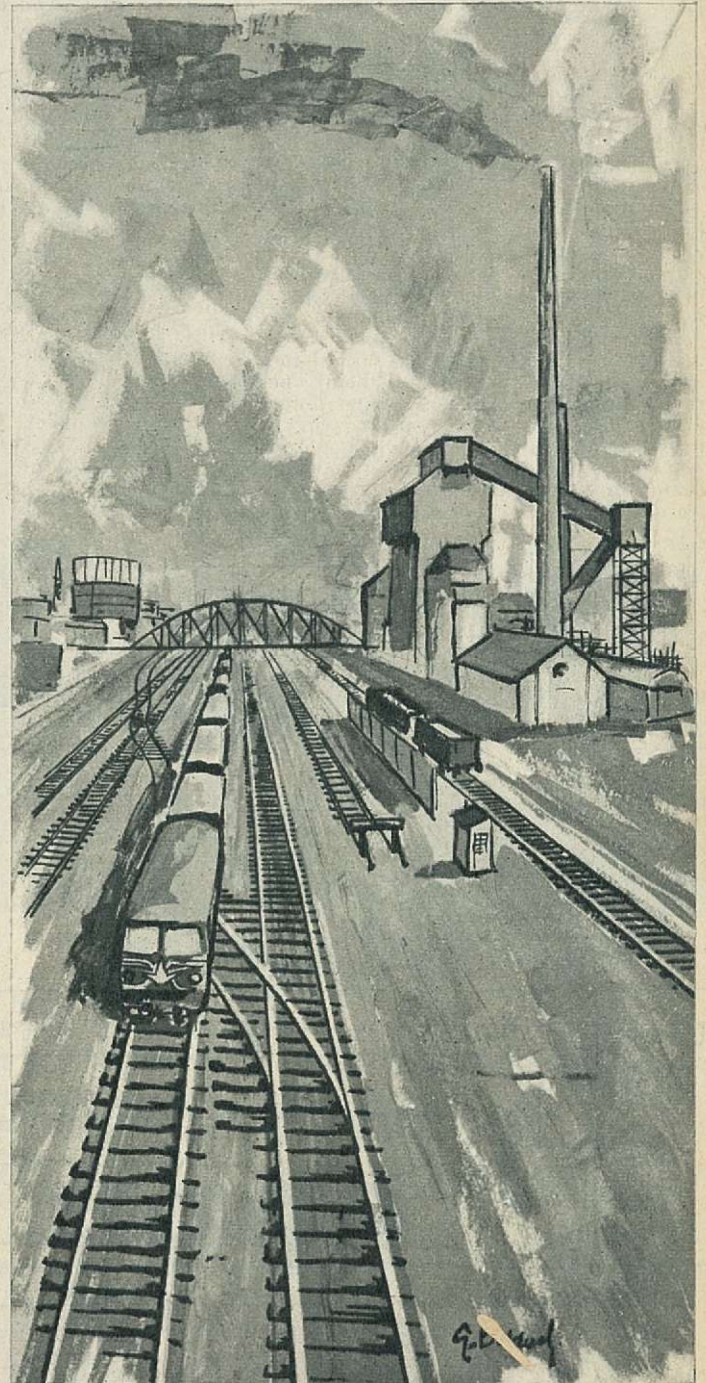
In de Kempen volgt de spoorlijn een vlakke weg, te midden van magere velden, zand en heidekruid. Zij loopt langs moerassen waar hier en daar riet en donkere sparrenbossen groeien. De voornaamste klanten van die lijn zijn handelsreizigers en kunstschilders die hebben horen spreken over de primitieve pracht van Genk. Genk is dan nog maar een klein dorp, lief en ouwelijk, dat zich nog niet bekommert om wat de toekomst brengen zal. Er zal een dag komen dat dit oord tot een nieuw en niet te voorzien leven zal opgewekt worden. Koolmijnen zullen het uiterlijk van de streek wijzigen en Genk zal het leven schenken aan drie aparte gehuchten : Winterslag, Zwartberg en Waterschei.

Het is een boeiende tijd. De spoorweg is genoodzaakt zich aan te passen aan de evolutie die hij heeft verwekt en die hem boven het hoofd dreigt te groeien. De eerste spoorlijn, die van Brussel naar Mechelen, wordt verbeterd, aangepast en opgehoogd om de gevaarlijke overwegen te vermijden en de rijtijd in te korten. Later zal men overgaan tot een algemene reorganisatie van het net dat, overigens, zal geëlektrificeerd worden. Seinpalen zullen verplaatst, vervangen en weggenomen worden. Bovenleidingen zullen worden aangelegd en hun portieken of palen zullen die voedingskabels ondersteunen waaruit soms vonken spatten wanneer de pantografen er langs schuren.

Begonnen in 1834, tussen Brussel en Mechelen, wordt, door de drang der gebeurtenissen, de grote omwenteling in het landschap, geleid door de spoor-

weg, onverpoosd voortgezet. Er wordt vervangen, afgeschaft, uitgebreid. Men doet het spoor een krachtige verjongingskuur ondergaan. Realisaties volgen elkaar op zonder onderbreking. Men retoucheert het landschap dat in de negentiende eeuw geduldig werd opgebouwd. Het lijkt steeds minder en minder op het vorige en alle overwonnen moeilijkheden hebben het begiftigd met schilderachtige kenmerken die van stoutmoedigheid getuigen. Dit is het landschap van onze tijd !

(Wordt voortgezet.)



De spoorweg is genoodzaakt zich aan te passen aan de evolutie die hij heeft verwekt.