



SPOOR -

LANDSCHAPPEN

Vrij bewerkt naar
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

III.

OPHOINGEN EN UITGRAVINGEN.

Om te rijden heeft de trein rails nodig en die rails, bevestigd op dwarsliggers en steunend op een laag ballast die de spoorbaan een zekere veerkracht moet geven, vereisen een stevige en vlakke grondlaag. Om die grondlaag te leggen moet het terrein aangepast, genivelleerd, verhoogd en verlaagd worden. Wanneer de toestand van de grond ongeschikt is — slijkerig, modderig, moerassig, onvast of te brokkelig — wanneer de grillen van de bodemgesteldheid het werk te lastig en te duur maken — ravijnen, valleien, heuvels, rotsachtige massieven, enz. — of wanneer bijzondere omstandigheden zulks eisen — gronden die blootgesteld zijn aan het periodieke wassen van waterlopen, enz. — wordt het gewenste niveau bereikt door ophoging of uitgraving, ofwel door een of ander kunstwerk : tunnel, brug of viaduct. In de meeste gevallen, zelfs wanneer de streek niet te golvend is, zoals in Vlaanderen en in de Kempen, wordt de bodem

geschikt gemaakt door aanaarding of weggraving. Wanneer een ophoging geboden is, bouwt men een soort van « Chinese muur » waarop het spoor gelegd wordt. Wanneer het nodig blijkt het oorspronkelijk niveau van de bodem te verlagen, graaft men een min of meer lange gang. De werken die noodgedwongen moeten uitgevoerd worden, zijn dikwijls reusachtig. Men beschikt thans over talrijke machines die bruikbaar zijn om spoorwerken uit te voeren, maar er was een tijd dat men alleen kon rekenen op de spierkracht van de mens. De ophogingen en uitgravingen uit het heroïsch tijdperk, waarvan sommige nog altijd bestaan, vertegenwoordigen een ongelooflijke hoeveelheid lichamelijke krachtsinspanningen. Hoeveel grondwerkers, wegwerkers, vrachtrijders en min of meer gespecialiseerde arbeiders hebben niet jaren aan een stuk gezwoegd om ze aan te leggen ?

Wanneer de spoorlijn op vlakke grond wordt aangebracht, zijn de te nemen voorzorgen zeer gering. Voor de opgehoogde sporen moet men er bijzonder op letten dat de opgeworpen aarde behoorlijk aangestampt wordt. Om een bevredigende aanstamping te garanderen, laat men over de pas aangelegde sporen zwaargeladen treinen traag rijden. Natuurlijk hebben bepaalde ophogingen de technici van de spoorwegen heel wat zorgen gebaard : afbrokkelingen ten gevolge

van doorsijpeling van regenwater, erosie en verzakkingen. De taluds van de uitgegraven baanvakken zijn aan hetzelfde gevaar blootgesteld. Bijzondere maatregelen om de aardverschuivingen tegen te houden of te stoppen werden toegepast : gebruik van dubbele of driedubbele rails die « bruggen » vormen boven de gedeelten van de ophogingen die enig gevaar kunnen opleveren, bouw van stutmuren en steenglooingen, het heien van houten, ijzeren en betonnen palen, aanplanting van heesters, struiken of andere planten waarvan de wortels zich in de grond vasthaken en hem tegenhouden.

De opgehoogde en uitgegraven spoorlijnen verdelen het land in een menigte ongelijke vakken, zonder echter tussen hen onoverkomelijke scheidingsmuren en sluitbomen te plaatsen. Doorboord met tunnels voor wegentransport of overwelfd met passerellen en bruggen, vormen die ophogingen en uitgravingen geen belemmering voor het andere verkeer. Ze hinderen nochtans het vrije uitzicht en dringen, weliswaar soms bescheiden, het landschap hun aanwezigheid op.

In onze steden werden de meeste stations ter hoogte van de begane grond gebouwd, maar om de stad te verlaten, om te ontsnappen aan de omknelling van

de buitenwijken en de vrije ruimte te kiezen, verheffen vele van hun sporen zich op ophogingen of glijden door lange uitgravingen. Zowel links als rechts, ontdekt de reiziger een ongewoon aspect van het stadsbeeld : omheiningsmuren, smalle en schrale tuintjes, verborgen opslagplaatsen, achtergevels van huizen, binnenplaatsen van fabrieken die volgepropt zijn met allerlei materialen, puntgevels, blinde muren, werkplaatsen in open lucht, onbebouwde gronden, gashouders en andere nuttige nijverheidsconstructies. Zo aan de achterzijde gezien, geeft de stad in alle eenvoud en zonder schroomvalligheid haar intimiteit prijs. Soms verbergt zij ze echter hardnekkig. De spoorlijn loopt door een diepe uitgraving heen, die als met een hakmes in de grond van de stad gehouwen werd. Dit is het geval, gedeeltelijk althans, wat betreft de ringspoorweg die de stations Brussel-Noord en Brussel-Leopoldswijk verbindt over Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node. Op bepaalde plaatsen van deze lijn rijden de treinen een tiental meter onder het niveau van het stadsverkeer. Op een kaart opgemaakt op 1 januari 1869, figureert die lijn nog als ontwerp. Gedurende vele jaren zal zij meerdere tussenstations aandoen, waarvan één (dat nog altijd bestaat, maar, naar het schijnt, veroordeeld is om gesloopt te worden) opgericht werd bovenaan de Leuvense steenweg, ter hoogte van de Clovislaan. Zij is nog steeds in dienst. Verscheidene van haar baanvakken werden in 1952-1953 overwelfd, maar vele andere liggen nog steeds in open lucht. Bij het naderen van de Leopoldswijk, ontvlucht de spoorlijn haar uitgraving, passeert boven de Etterbeekse steenweg en glijdt onder de brug van de Belliardstraat alvorens het station binnen te dringen. Enkele jaren geleden overschreed zij de Belliardstraat onder de bescherming van slagbomen die herhaaldelijk en langdurig gesloten waren en het druk autoverkeer stremden.

De spoorweg, bestanddeel van het stadsbeeld, valt de landelijke gewesten binnen. In ophoging of in uitgraving kruist hij wegen en kanalen. Bij het verlaten van het monumentale station Vilvoorde op weg naar Mechelen en Antwerpen, snelt de elektrische trein over de opgehoogde lijn door de vette Brabantse weiden en rijdt ginds langs het prachtig domein van Hofstade dat zijn bestaan aan het spoor dankt.

We weten dat de eerste lijn van het net : Brussel-Mechelen zo maar op de gewone grond werd aangelegd. Het spoor liep door de weiden, aanvankelijk zonder ergens bij het voorbijrijden beschermd te worden door afsluitingen. Nadien verbood men aan beide zijden de toegang tot de sporen door gevlochten rijswerk en overwegen werden ingesteld op de plaatsen waar een weg van enig belang gekruist werd. Het groeiend aantal treinen, hun toenemende snelheid en nog andere redenen brachten het beheer ertoe, in de eerste jaren van de XX^e eeuw, een uitgebreid moderniseringsprogramma voor het net in overweging te nemen. De in dienst stelling van de locomotief met oververhitting van het type Flamme (in het begin vooral bestemd voor het slepen van de sneltreinen op de zeer oneffen lijn van Brussel naar Aarlen) en van andere locomotieven met een vermogen, een gewicht,

een lengte en een profiel die ongewoon waren, deden in die tijd ook besluiten tot de verbouwing van tal van depots, de herinrichting van de herstellingswerkplaatsen, de vervanging van de te kort geworden draai-
bruggen, de verplaatsing van de oude, te dicht bij de rails gelegen seinpalen, het versnijden van de dakbedekking der overkappingen in bepaalde stations, het achteruitschuiven van de perrons van aankomst en vertrek, de aanpassing van de sporen en hun profiel, de verlenging van de spoorstaven, de verhoging van de buitenrail in bochten, de afschaffing van tientallen overwegen, enz.

De kwestie van de afschaffing der overwegen, die zich bijzonder scherp stelde op het parcours van Brussel naar Mechelen en Antwerpen, werd in de jaren 1905 tot 1910 opgelost door de verhoging van de ondergrond van de spoorlijn door aanaarding, werk dat gelijktijdig uitgevoerd werd met de aanleg van een viervoudige spoorbaan. Deze onderneming vergde enorme hoeveelheden aarde, ten dele weggenomen te Hofstade, een Brabantse gemeente gelegen op slechts enkele kilometers van Mechelen.

Omstreeks 1895 had de Belgische Staat te Hofstade, tussen de Tervurensesteenweg te Mechelen en het kanaal van Leuven naar de Rupel, ongeveer 200 hectare zandig terrein aangekocht om er het nodige weg te graven voor de aanleg van de voorgenomen ophogingen. Vooraf uitgevoerde boringen hadden uitgewezen dat op deze plaats geen grondwater aanwezig was. De weggravingswerken begonnen in 1905 of 1906 en hadden een onverwacht gevolg : men ontdekte in 1909, op 15 meter diepte, talrijke gebeenten van voorhistorische dieren, zoetwaterschelpen, overblijfselen van verscheidene boomsoorten en scherven Cambrische rots. Toen men, elders, tijdens de delvingswerken op ongeveer 20 meter diepte raakte, werd men onaangenaam verrast door de vaststelling dat het water van de aangrenzende gronden doorsijpelde in de uitgestrekte uitgraving. Zuig- en perspompen werden opgesteld om de verdere exploitatie van de groeve mogelijk te maken. In 1911 liep een groot gedeelte ervan onherstelbaar onder en Mechelen dacht er zelfs aan het watervolume te verhogen door enkele tienduizende kubieke meters te pompen uit de Nete te Duffel. Op die manier had de aartsbisschoppelijke stad een reservoir willen aanleggen om haar bevoorrading aan drinkwater te garanderen. De Staat, van zijn kant, wenste deze voorraad te behouden om te voldoen aan de enorme behoeften van zijn spoorwegen, wier locomotieven grote hoeveelheden water verzwolven. De vijandelijkheden van 1914-1918 stelden voorlopig een einde aan de palavers en ondertussen bleef het water uit de omgeving afvloeien naar de ontzaglijke kunstmatige krater die uiteindelijk stilaan vol raakte. Na de oorlog werden de onderhandelingen opnieuw aangeknoopt en, in 1927, kwam het tot een overeenkomst tussen de N.M.B.S. en het Mechelse gemeentebestuur. Deze overeenkomst machtigde de stad Mechelen te Hofstade dagelijks 5.600 kubieke meter water te putten, wat ongeveer het duizendste deel van de globale capaciteit van de vijver vertegenwoordigt. Deze dagelijkse

aftapping had een gevoelige daling van het waterpeil van de vijver tot gevolg : 50 centimeter per jaar, van 15 juli 1927 tot 15 juli 1928, in weerwil van de gevoelige aanvulling door het regenwater dat tijdens deze periode neerviel.

Toen al, sedert de droge en hete zomer van 1921, diende Hofstade als binnenstrand en, in *L'Eventail* van 24 juni 1928, eindigde Leon Souguenet een van zijn artikels als volgt : *Indien de vijver van Hofstade niet bestond, zou men hem moeten ontwerpen in de buurt van Mechelen, juist ver genoeg om een mooie zondagwandeling te doen. Hij schenkt water, een strand en mijmering. Hij biedt gezond vermaak aan mensen die noch de tijd, noch het geld hebben voor een verblijf aan zee.* Enkele maanden te voren had Octave Le Maire gezegd : *Deze vijver is niet alleen een der grootste van België, maar hij is ook de enige die een strand van wit zand heeft. Dit strand is op een natuurlijke wijze ontstaan door de werking van de wind en de golven. De wind, die boven de uitgestrekte waterspiegel door geen enkele hindernis verzwakt wordt, zweept op bepaalde dagen het water op tot grote golven die de zandige oevers van de vijver gaan ondermijnen. Deze laatste storten in, waarna de golven de afbrokkelingen nivelleren, terwijl ze de klei en de afval meevoeren naar de bodem van het water en op de oever alleen het witte zand achterlaten. Onder de voortdurende werking van de golven, wordt het aldus ontstane strand doorlopend gespoeld en gereinigd, en vergroot het van jaar tot jaar.*

Daar er in ons land overwegend zuiden- en westenwinden waaien, werd dit strand gevormd op de noorden-oosteroever ; het loopt breder uit naar de noord-oostelijke hoek van de vijver, omdat de golven op die plaats hun maximale kracht bereiken onder de druk van de overheersende zuidoostenwinden.

In 1933 werd te Hofstade een zeer ruim strand van 750 meter lengte aangelegd. Een groot gedeelte van de vijver (ongeveer 60 hectare op een totaal van 80, waardoor hij, na Virelles, het grootste watervlak in België wordt) geeft thans aan de zeilers en de roeiers de gelegenheid te genieten van de watersport. De genoegens van het baden en het zwemmen brengen op de mooie dagen honderden mensen bijeen uit Brussel, Mechelen en omgeving. Het vroegere uitgravings-terrein en de omliggende gronden, voortreffelijk ingericht en opgesmukt met aanplantingen, zijn een prachtig, door de Staat beheerd domein geworden, een ontspanningscentrum in open lucht, een plaats van heerlijke wandelingen en een der voornaamste toeristische troeven van het noordelijk gedeelte van Brabant. Zo kwam zich, dank zij de spoorweg, een nieuw oord vol afwisselende aantrekkelijkheden voegen bij het aantal landschappen dat ons land biedt aan de liefhebber van zuivere lucht, rust en natuurschoon. En het is zonder ijdelheid over een realisatie waarvan hij de grondslag legde, dat ginds, bezijden de vijver, aan de kant van de steenweg van Brussel naar Mechelen, de trein naar Antwerpen in volle snelheid wegrijdt. De

dienstregeling is stipt. Hij mag niet treuzelen om herinneringen op te halen !

Over ophogingen en uitgravingen rijden de treinen voorbij, met breiende drijfstanden terwijl ze zich laten leiden door hun rails die één worden in de verte. Hier en daar stomen ze langs taluds die, zoals Verhaeren dichtte, van schiefer zijn en door treurige lammeren afgegraasd worden.

Taluds van schiefer zijn er zeker. Enkele schijnen zelfs weggenomen te zijn uit een van die mooie tuinen met kiezelpaden welke sommige hooggelegen villa's uit de Maasstreek omgeven. Benevens die taluds, gestreept door de schilderachtige woestheid van het gesteente, zijn er andere, vele andere die slechts een geritsel van takken en bladeren zijn, een grastapijt waarop zich in de mooie jaargetijden de glimlach van de bloemen aftekent. Alle zijn een onderdeel van dit spoorlandschap dat thans niet meer weg te denken is uit het decor van ons bestaan.

In de beginperiode der spoorwegen liet de mens het aan de natuur over te zorgen voor de opschik van de taluds. Daarna werkte hij dikwijls met haar samen om haar taak, die soms een beetje wanordelijk aandeed, te verbeteren en haar ongebreidelde fantasie in te tomen. Hij is er niet altijd in geslaagd overal zijn inzichten te realiseren. En, in enkele gevallen, hebben de noodwendigheden van de exploitatie hem gedwongen de door haar ontworpen houtgewassen te verwijderen en te vervangen door planten, waarvan de groei geen belemmering of gevaar voor de loop der treinen vormt.

De toerist schenkt maar bitter weinig aandacht aan de taluds der spoorbanen, behalve natuurlijk wanneer ze het landschap ontsieren, wanneer ze vervallen, stoffig, vuil, vol as en stug zijn, of wanneer ze door hen die langs de spoorbaan wonen, gebruikt worden als stortplaats voor hun huisvuil en begraafplaats voor hun afval. Gelukkig hebben de glooiingen van de ophogingen en uitgravingen hoe langer hoe minder te lijden onder die erge plaag en de meeste vormen thans groene stroken die het oog strelen.

Het is vooral in de periode tussen de twee wereldoorlogen dat men zich sterk beziggehouden heeft met het esthetisch probleem gesteld door de taluds der spoorbanen. Verscheidene groeperingen hebben, in die tijd, hun stem laten horen : toeristische verenigingen, bonden van natuurliefhebbers en bijenkwekers, en ook de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen... Deze laatste vestigde, in 1925, de aandacht van de minister van Wetenschappen en Kunsten op de voordelen die het land zou halen uit de vernieuwing van de berm van de wegen, op de stortplaatsen en op de taluds van de spoorbanen en de kanalen. Zij voegde eraan toe : *Men zou voor de aanleg van deze aanplantingen de meest honiggevendste gewassen en bomen kunnen kiezen. Ten slotte verzocht zij de minister te willen bemiddelen bij zijn achtbare collega's, de HH. ministers van Landbouw en Openbare Werken, van Binnenlandse Zaken en Arbeid, en die van de Spoor-*

wegen, opdat dit verzoek in overweging zou worden genomen.

De wens uitgedrukt door de voornoemde groeperingen werd verhoord. Vanaf 1925 begon men langzamerhand de taluds te zuiveren van het onkruid, waarvan de zaadjes zich verspreidden over de aanpalende velden, en van de braam en doornstruiken die ongenaakbare toevluchtsoorden voor knaagdieren vormden. Men experimenteerde met verscheidene aanplantingen ten einde zich rekenschap te geven van de respectieve voor- en nadelen van bepaalde gewassen: de ruimte die ze innemen, het onderhoud, het aantal keren dat ze moeten gesnoeid worden, hun graad van doeltreffendheid tegen wegspoelingen, inzakkingen en, in de winter, tegen sneeuwval. Zo kwam men er toe de voorkeur te geven aan enkele soorten van heesters, spirea's, sneeuwbesen en andere planten die geen bijzondere zorgen eisen, het verkeer geenszins belemmeren, de telegraaf- en telefoonpalen niet overrompelen, maar die wel bloemen en vruchten dragen die de omgeving van de spoorbaan opsmukken en die gemakkelijk botten en veel bloeien. Men zaaide, verspeende en plantte.

Geleidelijk hebben, zowel in Vlaanderen als in Wallonië, loof en bloemen licht en kleur gegeven aan de taluds, aan de omheiningen, aan de omgeving van de baanwachterswoningen en seinhuizen en aan de stationsgronden. De beplantingen begonnen het spoorlandschap op te fleuren: huiverende meidoorns, bloemkronen met de zachtgroene weerschijn van de wilde aalbesstruiken, goudgele bossen brem, madeliefjes, ruikers van nederige bloemen... *Kijkt toch uit het venster, raadde Albert Bonjean aan, wanneer je, in juni, om te ontsnappen aan uw beroepsbeslommeringen, met de trein de ononderbroken helling oprijdt die van Spa naar Sart en vervolgens naar Hockai leidt. Het is gewoon verrukkelijk. Aan weerszijden van het spoor zal het een vurige en oogverblindende heerschappij zijn van brem, brem en nog eens brem met prachtige gouden bloempjes. Het is een trillend licht, geanimeerd door het aanhoudend gegons van op buit beluste bijen, een schittering van warme tinten, de bedwelmende toverkracht van de zon. Wat later, wanneer de laatste dagen van juli al een beetje de herfst aankondigen, verandert het schouwspel. Nu zijn het kussens van struikheide, die langs de eentonige spoorbaan, zover het oog reikt, de melancholie van hun paarse en wilde klokjes uitspreiden. In elk jaargetijde zien we er jonge berken, grove dennen met kromgetrokken takken...*

Het schouwspel vertoont niet overal de zelfde plantaardige luister, maar overal, of schier overal, heeft de sporman de natuur geholpen, met haar samengewerkt om het landschap te verfraaien ten einde het een vriendelijker, glimlachender en aangenamer uitzicht te geven. De liefde voor de mechaniek belet ons niet te houden van de planten en de bloemen, die ons prozaïsch bestaan doorweven met de dunne en kostbare gouden draad van de poëzie.

(Wordt voortgezet.)

HET SPOOR



Over ophogingen en uitgravingen
rijden de treinen voorbij...