



SPOOR -

Vrij bewerkt naar
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

LANDSCHAPPEN

IX.

DE AANTREKKINGSKRACHT VAN HET SPOOR

De grote spoorwegboom, die in een andere eeuw wortel schoot, strekt krachtig zijn lange takken in alle richtingen. Hij heeft geleidelijk meer en meer mooie vruchten voortgebracht. Vruchten waarvan de pitten de stations zijn, alle stations, niet alleen die waarover al gesproken werd, maar ook de andere, de goederen-, de vormings- en de trierstations, benevens de stelplaatsen, de locomotievendepots en de werkplaatsen. Over dat alles zullen we in het volgende hoofdstuk spreken.

De rol van de stations in de evolutie van steden en dorpen is beslissend geweest. Ze waren magneten, waarvan de aantrekkingskracht op de bevolkingen

zeer groot was. Ze hebben rondom zich een gedeelte van de menselijke activiteit aangetrokken en vastgehouden. Ter illustratie van hun onweerstaanbare invloed, kan de lezer nog even een citaat herlezen uit het werk « Ode aan de Spoorweg » van Roger Gillard, dat wij reeds in ons eerste hoofdstuk aanhaalden.

Te Brussel begunstigt het Groendreefstation de uitbreiding van Laken en van Sint-Jans-Molenbeek. Het station Schaarbeek, gebouwd in 1839 aan de rand van Helmet en Monplaisir, aan het uiteinde van de Leeuwstraat (die toen liep tot aan de terreinen waar later de Anatole Francestraat zou worden aangelegd), werkt langzamerhand de expansie van de voorstad in de hand. Het Bogaardenstation beïnvloedt de inwendige structuur van de hoofdstad. Zijn verdwijning geeft o.a. aanleiding tot de aanleg van de Zuidstraat.

Ook het station Brussel-West doet rondom zich nieuwe wijken ontstaan. Elsene profiteert van de

oprichting van het station Leopoldswijk in 1855. De terreinen gelegen in de omgeving van de nieuwe stations worden produktief gemaakt. De aanleg van een ordelijk wegennet naar de stad is nu mogelijk. De gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis worden in hun groei geholpen door de opening van het nieuwe Zuidstation in 1869. Van die tijd of begint hun beslissende en definitieve gedaanteverwisseling tot voorsteden van Brussel. De spoorbaan van de kleine ring doet, ten oosten van de stad, verschillende plaatsen ontstaan. Het Noordstation versnelt de uitbreiding van Schaarbeek en laat tussen deze gemeente en de stad nieuwe wijken oprijzen. Dank zij de spoorweg en ook de buurtspoorwegen en de stadstrams, steekt de hoofdstad haar vangarmen in alle richtingen verder uit. Betrekkelijk verafgelegen gemeenten ondergaan, van op afstand, het Brussels dynamisme. Dit is o.a. het geval met Vilvoorde, Halle en, in mindere mate, met Waterloo, Wemmel, Scheut, Moortebeek, enz. *In de laatste honderd jaar, schreef Louis Verniers in 1932, heeft de Brusselse agglomeratie zich in ruime mate ontwikkeld en verfraaid. Het oude stadsgedeelte, dat letterlijk van gedaante veranderde door de aanwas van de bevolking en door de steeds toenemende verbetering van de verkeersmiddelen, moest zijn oude wallen slopen en zich uitbreiden over de omliggende velden en weiden, waardoor de kleine dorpjes van zijn buitenwijken in een nieuwe stad werden herschapen.*

Dit citaat zouden we kunnen illustreren met enkele duidelijk omliggende voorbeelden. Laten we evenwel alleen dat van het Noordstation aanhalen. Van 1835 tot 1838 had het spoor 3 miljoen reizigers vervoerd, hetgeen de kapitalisten aanspoorde alle beschikbare terreinen te kopen gelegen tussen de Kruidtuin (de Tuin werd aangelegd in 1796 en de serres werden gebouwd in 1826 door Gineste) en de buitenwijken van Schaarbeek en Laken. Op 21 juni 1839 dieneu de notaris Eliat, de groothandelaar Piérard, de architect Coppens (die de plannen van het Noordstation zal opmaken), de gebroeders Névroumont en andere eigenaars die tevens bedachtzame speculanten waren, een verzoek in bij de gemeenteraad van St.-Joosten-Node en andere betrokken gemeenten om nieuwe straten aan te leggen in de omgeving van de spoorlijn van de Groendreef, vooral tussen de Antwerpsesteenweg en het benedendeel van de Kruidtuin. De gemeenteraad van St.-Joost pleegt overleg met de regeringsautoriteiten. Op 15 juli verordent een Koninklijk Besluit — dat al verschillende maanden ter studie lag en waarvan sommigen reeds de inhoud kenden lang vóór het uitgevaardigd werd — de onteigening van 7 hectare terrein. Die 7 hectare weide- en tuingrond zullen aan de Staat worden afgestaan voor de aardige som van 400.000 goudfrank. Het bewuste Koninklijk Besluit decreeteert bovendien de bouw van een nieuw station en de urbanisatie van zijn omgeving. Twee jaren gaan voorbij, tijdens welke besprekingen worden gehouden, plannen worden uitgestippeld en voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd. Intussen, op 3 juli 1840, dat is meer dan een jaar vóór

het leggen van de eerste steen van het eerste Noordstation, maakt de gemeenteraad van St.-Joost de voorwaarden bekend die de bouwers zullen moeten in acht nemen, omdat men een homogeen en monumentaal uitzicht wil geven aan de gebouwen die het plein vóór het station zullen omringen (dit plein zal achtereenvolgens Locquenghien-, Natiën- en Karel Rogierplein worden genoemd). *Die bezorgdheid openbaarde zich in verschillende omstandigheden, schreef Yvonne du Jacquier, de huidige archivaresse van St.-Joosten-Node, bijvoorbeeld toen een zekere Van Buggenhout de toelating vroeg om aan de voet van de Kruidtuin een kraam te installeren voor de verkoop van peperkoek. De Raad verwierp dit verzoek, omdat hij niet wilde schaden aan het belang dat de Staat hechtte aan het nieuwe station. Daarentegen werden tijdelijke toelatingen verstrekt aan organisators van schouwspelen. Het treffen van beslissingen over die kwesties verliep niet zonder discussies en aarzelingen. Zoals ook nu nog, dobberden toen de plaatselijke autoriteiten tussen de vrees het plein te ontsieren en de angst het leven en beweging te ontzeggen.* Op 27 september 1841 wordt de eerste steen van het — nu verdwenen — Noordstation gelegd. Het werkerterrein beslaat de plaats waar vroeger het Huis van de Pestlijders stond, dat in 1618 buiten de stadsmuren was gebouwd, in de XVIII^e eeuw werd verlaten en nadien was ingestort. Het strekt zich uit te midden van brandnetels, stinkende gouwen, spenkruid, pinksterbloemen, sleutelbloemen, spinazie, rapen en prei. Hier en daar staat een gebouw. Langs een smalle weg is een cabaret gelegen met het uithangbord « De Hel ». Men schenkt er jenever en faro. Wat verder verrijzen meerdere kleine hoeven. Enkele nogal gezellige herbergen hebben zich genesteld in de omgeving van de Antwerpsesteenweg, nl. de Volks-, Zangers- en Harmoniestraat. In 1841, op het ogenblik dat de voorafgaande grondwerken worden ondernomen, begint men met de aanleg van het plein. Daartoe neemt men van de Kruidtuin een stuk van 47 are af. Rondom het plein plant men Italiaanse populieren. Weldra wordt, volgens het plan ontworpen door het departement van Openbare Werken van de Staat, een aanvang genomen met het doortrekken van de Brabant-, Vooruitgang-, Markt-, Kruisvaarten-, Zerezo-, Planten-, Névroumont- en Sint-Lazarusstraat. Reeds in 1847 zijn die straten bijna volledig afgezet met hoge mooie huizen. Hotels voor reizigers worden gebouwd bezijden het plein en tegenover de ringlanen die, in die tijd, nog smalle wegen tussen twee rijen bomen zijn. Onder-tussen hebben de gebroeders Semet, in 1846, nabij de Marktstraat, een gasfabriek opgericht. Kort daarna wordt de eerste openbare verlichting in gebruik genomen. Enkele gaslantaarnen — één tiental — verlichten de omgeving van het station. Tegenover het station, aan de andere kant van de laan, opent men het gedeelte van de Nieuwstraat gelegen tussen het plein en de Blekerijstraat. Tot dan toe waren daar alleen weiden, waar het linnen te drogen en te bleken werd gelegd. De reiziger die uit het station kwam, zag,

nadat hij de tolhekken voorbij was — die nog steeds de stad van haar buitenwijken scheidde — een stadsdeel dat veel verschilde van dit van nu. *De Zenne die nabij het Noordstation kronkelde en de Kruisvaartenstraat doorsneed*, schreef Louis Quiévreux, *vervolgde haar tocht in open lucht door de stad, vloeide langs de Bruidsstraat, passeerde onder de Karperbrug nabij de plaats waar nu de Beurs staat, bracht molens in beweging, ontving het afvalwater van fabrieken, verschaftte het nodige vocht aan de brouwerij van de uitstekende Brusselse geuzelambiek, bespoelde de heipalen van een kapel, liep door twee sluizen, de Grote en de Kleine...*

De tijd vliegt voorbij. De waarde van de grond in de omgeving van het eerste Noordstation stijgt aanzienlijk. In november 1849 stelt de notaris Deudon een groot huis te koop, het vroegere « Hotel de Prusse », Natiënplein 8, op de hoek van de Kruisvaartenstraat. Het eigendom beslaat 761 m². Het wordt geschat op 71.000 goudfrank, wat thans ongeveer overeenkomt met 3.500.000 F. Intussen worden andere hotels voor reizigers — o.a. het « Hotel de Saxe » — geopend in de onmiddellijke nabijheid van het station. In 1860 worden eindelijk de tolgebouwen, overblijfselen van het oude regime, afgebroken. In 1862 verbreedt men de ringlanen en, van 1867 tot 1871, overwelft men de Zenne en legt men de binnenlanen aan. Het spoor zet de kroon op het werk in 1869, het jaar dat de eerste lijn van de paardetram in dienst wordt gesteld. Geheel het leven van de wijk wordt voort geanimeerd door het spoor. Op 28 november 1908 wordt de eerste steen gelegd van het Palace Hotel, dat 370 kamers zal omvatten. Het gebouw wordt op 1 september van het jaar daarna plechtig geopend. Grote warenhuizen verrijzen op slechts enkele tientallen meters van de uitgang van het station. Een theater wordt geopend in de Kruisvaartenstraat. Na de oorlog van 1914-1918, in 1929, neemt men een ondergrondse doorgang voor voetgangers in gebruik, die het Rogierplein verbindt met de zuidkant van de laan. Ten slotte reorganiseert de Noord-Zuidverbinding — zoals wij al gezegd hebben — geheel de wijk die haar bestaan en haar ontwikkeling dankt aan de spoorweg, die altijd een krachtige stimulans voor het economisch leven is geweest.

Te Antwerpen wordt in 1843 het Ooststation gebouwd, dat later het Centraalstation zal worden. Het is maar een houten barak, geschilderd in het geel. Ze wordt in 1883 vervangen door een bakstenen gebouw zonder verdieping, dat er nogal banaal uitziet. Ten slotte wordt het huidige monumentale station in 1905 plechtig geopend.

Het station van 1843 bevond zich in het oostelijk gedeelte van de stad die nog omsloten was met de wallen uit de Spaanse overheersing. Het stond in de Van Schoonhovenstraat, die verdween toen het stationsplein werd aangelegd. Het volgende station, dat van 1883, verrees nabij de Carnotstraat. Hoe zag toen dit stadsdeel eruit? Volgens de herinneringen van Jan Verboeven, *stond, in 1894, op de hoek van*

de De Keyserlei en de Pelikaanstraat de beruchte herberg-danszaal « De Pelikaan », een slecht befaamde soldatenkroeg. Op aandringen van de zeer invloedrijke eigenaar, zegde men, werd het Centraalstation gebouwd op zijn huidige plaats, in stede van op de gronden tegenover de Leopoldlei (nu Belgiëlei), wat veel logischer scheen. De spoorbanen waren nog niet opgehoogd zoals nu en ze sneden een groot deel van de stad in tweeën. De eerste overweg bevond zich aan de Kievitstraat en daar zijn sluitboom, geflankeerd door een bouwvallige houten Saxbycabine, bijna doorlopend gesloten was, had het spoorwegbeheer er uiteindelijk een voetbrug aangelegd. Later, nadat men die loopbrug had moeten afbreken wegens de werken aan het Centraalstation dat in 1905 werd geopend, had men onder de spoorbaan een kleine tunnel gegraven die, in die tijd, voor een wonder in zijn soort doorging. De toegang tot die vochtige smalle gang, welke slechts verlicht was door een flikkerende gasvlam, gebeurde langs ongemakkelijke trappen. Maar de voetganger was toch niet meer verplicht uren aan één stuk, midden in de stad, vóór een gesloten overweg te staan! Het huidig stationsplein bestond natuurlijk niet. Die plaats was bezet door de « statie », zoals men toen zegde, en door haar bijgebouwen; het geheel werd beschermd door een vuile omheining van dwarsliggers in geteerd hout. Het was een opzienbarende gebeurtenis toen ze vervangen werd door een minder lelijk ijzeren hek, versierd met straatlantaarnen. Dit hek liep door in de richting van de Carnotstraat...

Te Gent, geplant in het hart en in het zenuwcentrum van de oude stad, zou het Zuidstation, waarvan de bouw in 1852 begonnen was, een nieuw hoofdstuk inluiden in de stedelijke bedrijvigheid. *Het midden van de XIX^e eeuw*, schreef Alex Pasquier, *bracht te Gent, zoals in vele steden, ingrijpende veranderingen aan door de aanleg van de spoorweg. Langs de spoorlijn die leidde naar het Zuidstation, werd een laan getrokken die de naam van Frère-Orban kreeg.*

De bouw van het station Gent-Zuid gaf dus aanleiding tot de aanleg van nieuwe verkeerswegen, o.a. de Frère-Orbanlaan en de Dierentuinlaan. Ook daar, aan weerskanten van de lijn die op gelijke hoogte met de grond lag en dus de stad in tweeën sneed, steeg de waarde van de grond aanzienlijk en Alex Pasquier vermeldde het volgende over de vader van de beroemde Maurice Maeterlinck: *Polydore Materlinck, die een bedachtzame speculant was, aarzelde niet er meerdere terreinen aan te kopen en liet op het nummer 22 van de Frère-Orbanlaan een groot huis bouwen met een voorgevel in Lodewijk XIV stijl en een voorportaal in wit en zwart marmer.*

Dank zij zijn station, werd Gent-Zuid spoedig het centrum van elke handelsactiviteit, de plaats waar men bij voorkeur wandelen ging, het mikpunt van de publieke belangstelling, de pleisterplaats van de kletsmaajors. Tussen het Wapenplein en het station zag men, vooral 's zondags, gans het plaatselijk patriaat voorbijkuieren. Luxewinkels en cafés lokten de

wandelaars aan. De reizigers vonden in de omgeving comfortabele hotels. Bezijden het station hadden de bloemenverkopers hun stalletjes opgeslagen, terwijl de koetsiers nevens hun rijtuig al pratend hun klanten verbeidden. Toen ervan sprake was het station Gent-Zuid af te schaffen en het te vervangen door het station Gent-St-Pieters, gelegen aan de buitenrand van de stad, stak een storm van protest op en een professor van de universiteit, M. Hulin de Loo, hield een heftig pleidooi waarin hij o.a. zei : *Gent-Zuid is het middelpunt, het zenuwcentrum van Gent. Indien U Gent-Sint-Pieters aanvaardt, dan aanvaardt U de stelling van die geneesheren welke een patiënt voeden langs de... endeldarm ! Het hart van Gent klopt te Gent-Zuid !...* De handelaars richtten een verdedigingscomité op, maar hun protesten zouden de afschaffing van het oude station niet verhinderen.

Te Luik, draaischijf van het spoorverkeer, zou het spoor eveneens beslissende wijzigingen teweegbrengen. Om de fabrieken en de steenkolenmijnen van Bressoux, Herstal en het Noorden te verbinden met de lijn naar Brussel, worden tunnels geboord, uitgravingen en ophogingen aangelegd. De stations Jonfosse, Paleis en Vivegnis worden respectievelijk gebouwd in 1868, 1877 en 1881. De uitgraving van het station Paleis doorsnijdt de oude parochie van Saint-Servais, die tegen de flank van een heuvel aanleunt. Tientallen huizen worden gesloopt. Nieuwe straten worden aangelegd om de industriewijken met de stations te verbinden. Terreinen worden bruikbaar gemaakt, bouwwerken worden achterwaarts verschoven, oude straten worden verbreed, bruggen worden gebouwd. In een tijdspanne van amper enkele jaren ondergaat geheel het stads panorama een gedaanteverwisseling. *In de vallei breidt de stad zich uit zoals de voorsteden en de industriegemeenten*, schreef professor Jean Lejeune. *Rond de stations, rond de fabrieken en op de lanen verrijzen nieuwe wijken. De bevolking neemt snel toe : 80.000 inwoners in 1848, 123.000 in 1880. Het aantal huizen verdubbelt — meer dan 16.000 in 1880 — tengevolge van de groei van de industrie...* De spoorweg stimuleert krachtig die verbazende industriële ontwikkeling. Luik levert aan de regering en aan de private spoorwegmaatschappijen spoorstaven, baanmaterieel, locomotieven, wagons, metalen geraamten voor de bouw van stations en kunstwerken. Zijn universiteit stelt vele ingenieurs en technici ter beschikking van de spoorweg. De voor de stoomtractie onontbeerlijke steenkolen komen grotendeels uit zijn mijnen.

Het spoor beperkt zijn polariserende werking op de opbouw niet tot Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en andere grote steden van het land. Ook in de landelijke omgeving heeft die werking zich laten gelden. Er zijn voorbeelden genoeg : Terhulpen, Genval, Rixensart, Ottignies en, onder nog zovele andere plaatsen die de spoorweg aandoet, de Henegouwse gemeente Manage en de Ardense agglomeratie Trois-Ponts.

Manage dankt zijn bestaan aan het spoor. De Engelse maatschappijen, die in de vorige eeuw met de aanleg van nieuwe lijnen in die streek begonnen, vestigden een van hun verbindingscentra in een gehucht van Seneffe genoemd « aux Manages », dit is « in de huizen », omdat er daar al vele jaren enkele nederige boerenwoningen stonden. Rond dit spoorkruispunt zou zich een gemeente ontwikkelen. Ze telt nu al meer dan 6.000 inwoners. Langs de spoorlijnen staan kleine en grote fabrieken, waar vooral glazen bekertjes worden vervaardigd.

Trois-Ponts is tegenwoordig omgeven met villa's en telt meer dan duizend inwoners. Het is een toeristisch centrum, gelegen op 3 km van de waterval van Coe, met een achttal grote hotels, dat elk jaar door steeds meer toeristen bezocht wordt. Voordat de spoorweg er kwam, was het maar een gehucht van enkele zielen — twaalf in 1855 ! — dat, merkwaardig genoeg, gelegen is op het grondgebied van drie gemeenten : Fosse-sur-Salm, Wanne (waar het station ligt) en Stavelot, en aan de samenloop van de Salm en de Amblève. Zijn ontwikkeling heeft zich vooral voltrokken ten nadele van Fosse, een dorp dat vroeger bedrijvig en welstellend was, want het was het centrum van de gehele landbouwbedrijvigheid van de streek. Sedert de spoorlijn Trois-Ponts aandoet, is de bevolking van Fosse sterk gedund.

De spoorweg heeft, aldus, de traditionele betrekkingen tussen de mens en de natuur snel en grondig gewijzigd. Hij heeft aanleiding gegeven tot vele buitengewone realisaties. Hij heeft zijn stempel gedrukt op de bodem, de landschappen, de monumenten, de woningen, de steden en dorpen, de gewone verkeerswegen en de communicatiemiddelen. Voor vele steden is hij het begin geweest van een soms gevaarlijke overgangperiode met niet te voorziene gevolgen, maar toch opwindend en in elk geval van kapitaal belang. Hij heeft meer aanzien gegeven aan dorpen die in armoede leefden, die wegwijnden, die door hun verafgelegen eenzame ligging in vergetelheid sluimerden en die blijkbaar van de toekomst niets te verwachten hadden. Hij heeft andere ten dode opgeschreven door een aanzienlijk gedeelte van hun bevolking naar zich toe te trekken. De bestaande orde, die tot dan toe niet voor veranderingen vatbaar scheen, heeft hij danig verstoord. Hij heeft grondige wijzigingen aangebracht tot in het hart van de steden, die hij dwong te urbaniseren en waarvan hij de expansie stimuleerde. Bescheiden dorpjes werden door hem in versneld tempo tot stadjes bevorderd. De spoorweg heeft waarlijk alles veranderd. Hij heeft het leven een ander ritme gegeven. Hij heeft een omwenteling teweeggebracht op technisch, economisch en sociaal gebied. Hij heeft volken bijeengebracht en gemengd, de topografie verbeterd, een sterke concentratie van stedelijke en landelijke gemeenschappen bewerkstelligd, waarvan vele steden en dorpen treffende voorbeelden zijn.

(Wordt voortgezet.)