



**SPOOR -**

Vrij bewerkt naar  
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

# LANDSCHAPPEN

X.

## HET DECOR EN DE COULISSEN

Naast de stedelijke en landelijke stations voor reizigersverkeer, zijn er andere waarover men niet zo vaak spreekt. Ze staan niet vermeld in de officiële reisgids en worden enkel bezocht door de goederentreinen. Ook zij hebben nochtans dikwijls een aantrekkingskracht uitgeoefend op de bouw, het verkeer en de handel. Zoals de arsenalen, werkplaatsen, stelplaatsen, depots en garages, hebben ze eveneens min of meer ingewerkt op de vorm en het uitzicht van de agglomeraties, op de algemene schikking van het landschap.

Een der grootste stations van dat soort is Brussel Thurn en Taxis, genoemd naar een beroemd adellijk geslacht afkomstig uit Venetië, waarvan vele leden zich zeer verdienstelijk hebben gemaakt bij het inrichten van de internationale postdienst. *En nabij Laken, lezen wij in het werk dat Berthe Delépinne heeft gewijd aan de geschiedenis van het postwezen, op de grote weiden die de familie de Tassis bezat, daar waar de mooie postpaarden zo lang gegraasd hadden, uitrustend van de lange wegen waarop hun galopperende hoeven een avontuurlijke weerklank vonden, zou de zeehaven van Brussel worden gegraven, nabij een goederenstation genoemd « Thurn en Taxis », alsof die namen*

*zich voor altijd moesten vereenzelvigen met vertrek en aankomst...*

Zoals vele andere is het goederenstation Thurn en Taxis verbonden met een waterweg, het kanaal van Willebroek, dat, terloops gezegd, voor grote schepen bevaarbaar gemaakt werd door ingenieur Jean-Baptiste Masui (1798-1860), eerste directeur-generaal van de Staatsspoorwegen. Het station bestond al vóór 1907, het jaar dat de huidige gebouwen werden opgetrokken ; het is verbonden met de westelijke ringspoorweg via het station Pannenhuis en verwerkt dagelijks in totaal 2.200 wagons, d.w.z. zoveel bij aankomst als bij vertrek. Men kan de omvang van zijn installaties aanschouwen van op de wegbrug die de Jubelfeestlaan met de Emile Bockstaellaan verbindt. *Ik was dol op de treinen, schreef Louis Quiévreux. Ik sleet hele namiddagen op de brug van de Jubelfeestlaan, daar waar honderd sporen elkaar kruisen. Met de neus gedrukt tegen het metalen traliewerk, koos ik mijn locomotieven uit. Ik gaf de voorkeur aan de oude, die welke een hoge schoorsteen en een ronde buik hadden, met als ogen twee petroleumlantaarnen...*

De installaties van het station Thurn en Taxis strekken zich uit over 25 hectaren en omvatten o.a. een reusachtige goederenloods, een stapelplaats met bijgebouwen en, natuurlijk, talrijke sporenbundels met verbindingsspooren. Er rijden en stationeren treinen samengesteld uit alle soorten wagens : gesloten en open wagens, platte wagens en wagens met schotten, tank- en koelwagons, enz. De aan het kanaal gelegen



werkplaatsen en pakhuizen, van het Saincteletteplein tot aan de Van Praetbrug, worden bediend door het spoor. Bestendig heerst er in en rondom dit station een koortsachtige bedrijvigheid : de vrachtwagens en bestelauto's van de expediteurs, van de geadresseerden, van het vervoer der colli tussen de stedelijke bewaarplaatsen en Thurn en Taxis, en van de dienst voor afhaling en bestelling aan huis, animeren doorlopend zijn goederenloods en zijn binnenplaats, alsook de Havenlaan, de Picardstraat, enz. In de omgeving zijn een hele reeks gespecialiseerde ondernemingen gevestigd : internationaal wegvervoer, exporteurs, importeurs, groothandelaars, tolagentschappen, pakhuizen... die aan de ganse wijk een heel bijzonder karakter geven.

Brussel bezit meer dan één goederenstation. Buiten dit van Thurn en Taxis, zijn er die van Brussel-West, van Klein Eiland met de uitloper Vorst, van Schaarbeek-Uitbreiding, van Josaphat en van het Jubelpark. Ze zijn alle onderling verbonden, maar elk heeft zijn specialiteit en zijn functie en is dus niet noodzakelijk aangewezen op de andere.

Het station Brussel-West werd gebouwd op de plaats van waar de artillerie van maarschalk de Villeroi van 13 tot 18 augustus 1695 de hoofdstad beschoot. Vóór het Hollands tijdperk waren er aan die kant van St-Jans-Molenbeek alleen velden die merendeels tot de Ransforthoeve behoorden. Het is tussen die moesteelt en het eigendom van Ostendael, toen toebehoorend aan de familie Deroovere, dat het station, hoofdzakelijk bestemd voor het vervoer van steenkolen, zou worden opgetrokken. Dit station en de Ninovesesteenweg, die omstreeks 1825 voor het verkeer werd opengesteld, zouden de industriële ontwikkeling van de voorstad begunstigen. Men heeft aan de straat die langs het station loopt de naam gegeven van een oud minister van de Spoorwegen : Vandenpeereboom.

Het station Klein Eiland, dat zich koestert in de schaduw van de gasfabrieken van Vorst en Sint-Gillis, dankt zijn naam aan het feit dat het terrein waarop het zich uitstrekt door de Zenne en haar vertakking omringd is. Daar bevond zich destijds, op de rechteroever van die vertakking, naast een uitgestrekte boomgaard, een groep huizen verbonden met het Zuidstation door de « weg van het Klein Eiland », die later de Twee Stationsstraat werd. Het station Klein Eiland heeft een verlengstuk : Vorst, dat ook een voortzetting van Brussel-Zuid vormt. Dit station te Vorst heeft in een tijdspanne van enkele tientallen jaren een reeks industries in de vallei doen ontstaan : metaalbewerking, schoenindustrie, brouwerij...

De ontwikkeling van die industries heeft de woonwijken genoopt zich te gaan nestelen op het plateau, waarvan de top het Hoogtepunt Honderd is.

Het vormingsstation Schaarbeek, dat zich uitstrekt van de Teichmanbrug tot Buda, bijna tot vóór Vilvoorde, bedient het Kanaal van Willebroek, centrale ader van het Belgisch net van bevaarbare waterwegen. Het station is verbonden met de aan het kanaal gelegen werven, opslagplaatsen en fabrieken door wegen

die, op gelijke hoogte met de grond, de Vilvoordelaan oversteken. De zeer belangrijke oppervlakte die zijn installaties beslaan, was vroeger slechts een eindeloos platteland met, aan de ene kant, de vlakte van Monplaisir en, aan de andere kant, de grote Budahoeve, omgeven door akkerlanden waarop graangewassen, bieten en koolzaad welig groeiden. Van dit heuvelachtig land tot die vlakke velden krioelt het van herinneringen. Zo was er, vlak tegenover de duinen van Monplaisir, het in 1682 door Pierre-Ferdinand Roose gebouwd kasteel dat in 1907, nadat er een wasserij was ondergebracht, moest verdwijnen. Naast dit kasteel, dat verrees in de nabijheid van de huidige Huart-Hamoirlaan, vervaardigde men het « Monplaisir » porselein. De vlakte zelf diende als jachtterrein, als militair oefenplein (Napoleon, Wellington en Leopold I schouwden er hun troepen) en als renbaan. Verder is de vlakte meer bebost en op een hoogte wentelen de wieken van een windmolen in een onverstoorbaar ritme. Nog verder doemen de overblijfselen op van het middeleeuws fort der Driegaten, met zijn merkwaardige aquaduct. Rechts, in de richting van Haren, loopt de Bemptgracht langs de Ganzenweide. Onder de hoede van een kleine jongen waggelen een troep vette ganzen, terwijl ginds een herder zijn schapen hoedt. Het kasteel van Hannetaire tekent zijn gekunstelde architectuur af tegen het nu verdwenen landschap. En ten slotte is er dan de Budahoeve, waarvan de naam herinnert aan de zege behaald door het Westen op de Turken die de Hongaarse hoofdstad bezetten. Een brug overschrijdt de Bemptgracht. Het kasteel van Beaulieu, te Machelen, is vlak bij. En ginds, boven een zee van daken, verrijzen de klokke-torens van Vilvoorde.

Die landelijke omgeving is niet meer. Het kanaal en het spoor hebben samengespannen om heel die portie Brabantse grond, welke nu beheerst wordt door een menigte rokende schoorstenen, totaal om te vormen. Het vormingsstation spreidt zijn ontelbare sporen uit, waarvan sommige bezet zijn door honderden wagons. Op de vroegere vochtige Ganzenweide, die een oppervlakte van 35 hectare beslaat, bevindt zich de Centrale Stapelplaats van de Baan, die dagtekent van vóór de eerste wereldoorlog, en werven, magazijnen en werkplaatsen omvat. Het is nochtans pas in 1926 dat het terrein werkelijk werd aangepast, drooggelegd en opgehoogd. De bestaande installaties werden geperfectioneerd en aangevuld. Gebouwen werden opgetrokken. Werktuigmachines, rolbruggen en metalen constructies gaven de stapelplaats haar definitief uitzicht. De vertakkingen en andere spoortoestellen worden er gemonteerd, eer ze op het net worden geplaatst. De nieuwe en herbruikbare spoorstaven ondergaan er de nodige behandelingen. De dwarsliggers worden er getrieerd, versterkt, herkapt, afgekant, doorboord voor de verbindingen. Voor al dit belangrijk en moeilijk werk, worden er honderden werklieden benut. Niemand ziet ze. Men moet een machtiging hebben om dit indrukwekkend werkterrein te mogen betreden.

Het Josaphatstation drukt zijn sporen in een diepe uitgraving, die de Leopold III laan en Oasebinnenhof scheidt van de St Vincentiuswijk en oud Evere. Het



werd gevestigd op vochtige gras- en bosgrond, die gedeeltelijk aan de Machairehoeve toebehoorde. Verwoest tijdens de godsdienstonlusten, werd die hoeve heropgebouwd en geëxploiteerd door de monniken van het Nazarethklooster te Leuven. De rest van die grond maakte deel uit van een « warande » die achtereenvolgens het eigendom was van Ferdinand van Booischot, van de graven van Koenigsegg-Erps en — wat zeer belangwekkend is — van de familie Thurn en Tassis.

Ten slotte is er het Jubelparkstation dat verscheidene steenkolendepots bevoorraadt en opgetrokken werd op drassige, met riet en doornig struikgewas bedekte grond, die niet geschikt was voor de teelt. Het is rechtstreeks verbonden met het Josaphatstation door een spoorlijn die, in uitgraving en ondergronds, de grondgebieden van Schaarbeek en Etterbeek doortrekt. Wie zou, wanneer hij de Linthoutstraat volgt of de Tervurenlaan oversteekt, het bestaan van die tunnelverbinding vermoeden ?

Er zijn nog andere stations die uitsluitend voor het vervoer van goederen bestemd zijn. o.a. te Antwerpen en te Luik. Dit van Antwerpen-Noord, opgericht in de polder van Muisbroek, op 10 kilometer ten noorden van de wereldstad, beslaat een oppervlakte van 315 hectare en zijn sporen hebben een totale lengte van 130 kilometer. Het kan dagelijks 4.500 wagens verwerken bij aankomst en evenveel bij vertrek. Twee reeksen sporenbundels — die beide ontvang-, sorteeren vertreksporen omvatten — bedienen respectievelijk het hinterland en de haven. Het station Antwerpen-Noord is verbonden met dat van Antwerpen-Dokken en Stapelplaats, waarvan de sporen rechtstreeks de haven aandoen en over de gehele lengte van haar kaaien, dokken, kommen, kanalen, sluizen, bruggen en vele hangars een aaneengesloten en gecompliceerd spinnweb weven. Treinen en schepen verwijlen er zij aan zij, bijna wand tegen romp, stutten tegen reling, en wisselen hun indrukken, terzelfder tijd als hun goederen met behulp van kranen en andere hijs- en zuigtoestellen. Ze lossen elkaar af bij het vervoeren van die goederen naar hun bestemming in het binnenland of overzee.

Te Luik wordt de taak verdeeld tussen de goederenstations Kinkempois en Voroux-Goreux. Het eerste, dat de 46 sporen van zijn sorteerbundel in de aangeglibde vlakte nabij de Maas ontplooit, bedient de vallei, terwijl het tweede instaat voor de bediening van het Haspengouws plateau. Ze groeperen samen ongeveer 6.000 wagens en zijn na de eerste wereldoorlog vergroot geworden om een rationalisatie van de spoorwegactiviteiten in de streek mogelijk te maken en Luik-Guillemins te ontlasten van de verplichtingen die het beletten zich geheel aan het reizigersverkeer te wijden. De uitbreiding van Kinkempois noodzaakte de aankoop van verscheidene percelen grond, het slopen van een reeks woningen en de bouw van een nieuwe spoorbrug over de stroom. Bij die gelegenheid moest het bouwwerk van het vierhoekige station, dat vroeger al belangrijke aanpassingswerken vereiste, eens te meer verplaatst worden en moest de beschikbare ruimte gedeeltelijk gereorganiseerd worden. Men zegt soms dat het spoor aan het uitsterven is. Het

voorbeeld van Kinkempois bewijst dat een dergelijke bewering op zijn minst zeer voorbarig is.

Op de goederenstations, meer dan op die voor de reizigers, enten zich dikwijls herstellings- en onderhoudswerkplaatsen, stelplaatsen of locomotievendepots en wagenbergplaatsen. Elke locomotief heeft natuurlijk een eigenaarsdepot. *Dit depot, tehuis van de locomotieven*, schreef Victor Soyer, *is haar vaste woonplaats; het is het centrum van waaruit ze voortaan zal vertrekken om naburige depots aan te doen, die haar — tussen twee reizen — voorlopige gastvrijheid zullen geven. Men geeft haar een immatriculatienummer, en er wordt een volledig dossier van haar levensloop opgesteld, met controlebladen die doorlopend worden bijgehouden en waarop stelselmatig de inlichtingen worden opgetekend omtrent de afgelegde kilometers, de volbrachte diensten, de geleden defecten, de herstellingen, de overkomen ongevallen... Het depot belast zich bovendien met de gewone herstellingen, terwijl het herstellen van grote beschadigingen onder de bevoegdheid valt van de centrale werkplaatsen Mechelen, Namen, Luttre, Bergen en Gentbrugge. Die grote herstellingen, welke een gevolg zijn van de normale sleet der locomotieven, gebeuren gemiddeld om de vijf jaar...*

De locomotievendepots zijn doorgaans nogal indrukwekkend. Het zijn uitgestrekte, nors uitzierende pleisterplaatsen, zonder enige architectonische bevalligheid, even hoog als huizen van twee of drie verdiepingen. Dit van Hasselt ziet er minder bedroevend uit als de meeste van zijn lotgenoten. Zijn installaties werden ernstig beschadigd tijdens het bombardement van 8 april 1944. Het werd heropgebouwd; bakstenen muren met grote vensters, geraamte en dak in gewapend beton met ruime luchtgaten, en, in 1961, aangepast aan de diesel- en elektrische tractie. Binnen is het volmaakt voor het werk ingericht: rolbrug, platformen die onderling verbonden zijn met hefbrugjes, schouwkuilen, vijzels, hijstoestellen, enz. Er is ook een slaapzaal met afzonderlijke slaapvertrekjes voor de machinisten en stokers van vreemde depots. Van op een aanpalend terras ontwaart men, voorbij de spoorinstallaties, het panorama van de administratieve hoofdstad van Limburg.

Er zijn nog andere stelplaatsen, die met hun stedelijke of landelijke omgeving een min of meer geslaagd geheel vormen: Gouvy, Stockem, Latour, Ronet... Daarenboven zijn er de werkplaatsen waar, zoals in de opslagplaatsen of magazijnen van de baan, achter de coulissen een taak wordt volbracht die even noodzakelijk is voor het goed verloop van de handelingen die er vóór worden verricht; een taak die onontbeerlijk is voor de kwaliteit en de regelmaat van de doorlopende activiteit van het net.

Laten we even een blik werpen achter die andere coulissen. Nabij het station Mechelen, op amper tien minuten afstand ervan, beslaat de centrale werkplaats van de spoorweg een oppervlakte van ongeveer 53 hectare en omvat een reeks werkplaatsen die er uitzien als fabrieken. Men voert er de grote herstellingen uit:



monteren, draaien, bankwerken, gieten, ketelmakerij, alsook de werken aan de rijtuigen en de goederenwagens : schrijnwerk, schildering, bekleding, verwarming, verlichting... Sedert het einde van de laatste oorlog, werden de meeste afdelingen aangepast aan de evolutie van de tractie. Sinds 1949 worden er de elektrische tractiemotoren herwikkeld tot op een bepaald vermogen. In 1951 werd een sertisseerbank met controletoeistel van de draadspanning geïnstalleerd. In 1953 werd er een proefbank voor tractiemotoren in gebruik gesteld. In 1956, in 1958 en in de jaren daarna werden nog andere verbeteringen ingevoerd, die de belangrijkheid nog deden toenemen van die werkplaats welke gebouwd werd in de heldentijd van de spoorweg en sedertdien een vaste plaats verworven heeft in het kader van de aartsbisschoppelijke stad.

Nabij Leuven, te Kessel-Lo, begon de verdwenen spoorweg van de Grand Central in 1863 met de bouw van belangrijke werkplaatsen. Deze laatste, gelegen aan de Diestsesteenweg, hebben een volkrijke agglomeratie doen ontstaan — Blauwput — daar waar vroeger, rond een oude kapel in 1441 gebouwd door Jan Van der Merckt, een rijkgeworden Leuvense slotenmaker, maar enkele boerenwoningen stonden.

In de omgeving van Namen strekt de centrale werkplaats Salzines zich uit langs de Samber, ter hoogte van de Bas-Prés. Ook die werkplaats bestaat al zeer lang, maar ze heeft geen rechtstreekse aantrekkingskracht uitgeoefend op de bouw. Onlangs werd ze omgevormd om te beantwoorden aan de nieuwe eisen en ze kreeg een laboratorium voor ontleding van de smeeroïlen van de dieselmotoren, waarbij men met een spectograaf in de olie de aanwezigheid kan ontdekken van metaaldeeltjes die wijzen op een abnormale sleet van een of ander motoronderdeel. Het is het eerste Europees spoorweglaboratorium waar dit systeem wordt toegepast.

Aan de knooppunten van de spoorlijnen, schreef Roger Gillard, bouwde men herstellingswerkplaatsen, waarrond stadjes oprezen. Tot staving van dit gezegde zijn er de werkplaatsen Luttre, Cuesmes en Bascoup, die zich alle vermengen met de bevolking en de industriële bedrijvigheid van Henegouwen. De centrale werkplaats van de Baan te Bascoup, nabij Morlanwelz, houdt zich hoofdzakelijk bezig met de herstelling van de weegbruggen en de draaischijven. Ze werd in 1956 vergroot en ingericht met het oog op de vervaardiging van metalen werkstukken voor de spoorlijnen : lasplaten, draagplaten, enz.

De coulissen van het spoor zijn niet alleen de goederenstations, de depots en de werkplaatsen. Ze omvatten ook de indrukwekkende gebouwen van de algemene directie, Leuvensestraat te Brussel, in de wijk van de ministeries. Er is ook het gebouw in de Belliardstraat, waar vroeger het gewestelijk centrum van de sociale werken was gevestigd, dat nu ondergebracht is in de nieuwe, rationeel ingerichte gebouwen aan de Vooruitgangstraat, nabij de nauwe doorgang van de Quatrechtstraat. Ook is er het prachtig geheel van moderne bureaus aan de Fonsnylaan. Elke provincie-

stad bezit eveneens een of meer gebouwen waar het administratief werk, even omvangrijk als verscheiden, verricht wordt dat de uitgebreide spoorwegorganisatie met zich brengt. Sommige zijn oud, andere zijn van recente datum. De groep Bergen was, tot de laatste oorlog, geïnstalleerd in een gebouw dat vroeger deel had uitgemaakt van de « Grande Aumône », een weldadigheidsinstelling waarvan de oorsprong in een verleden ligt. Dit gebouw, verwoest in mei 1940, werd vervangen door een nieuw met drie verdiepingen, van een sobere en zuivere architectuur, dat uitziet op de Rooseveltsquare. De collegiale St-Waltrudiskerk verheft haar gothisch schrijn boven het dak van het gebouw.

Al die coulissen : goederenstations, stelplaatsen, werkplaatsen, administratieve en andere gebouwen zijn, hoe paradoxaal ook, belangrijke elementen van het decor na, in bepaalde gevallen, beslissende factoren te zijn geweest voor de gedaanteverwisseling van hun omgeving. Ze zijn met het landschap vergroeid, soms op goed geluk, maar zo innig dat men zich nu niet meer kan indenken dat ze er niet zouden zijn. We leven trouwens niet in het verleden : de tegenwoordige tijd is de enige hechte realiteit waarop herinneringen en dromen, die louter lucht zijn, geen vat hebben.

(Wordt voortgezet.)



Antwerpen-D.S., waar treinen en schepen zij aan zij verwielen.