



**SPOOR -**

Vrij bewerkt naar  
« Paysages ferroviaires » van J. Delmelle

# LANDSCHAPPEN

XI.

## SPOORWEGVARIA.

Het spoor heeft de aarde veranderd en het landschap allerlei elementen bijgebracht. In de vorige hoofdstukken hebben we vele voorbeelden aangehaald om die aangebrachte verandering te illustreren. Nog andere merkbare details zouden kunnen aangehaald worden.

De spoorweg bestaat nu al meer dan 125 jaar. De voornaamste bladzijden uit zijn geschiedenis vindt men niet zozeer in de archieven en in de statistieken dan wel op de grond : de spoorlijn, al wat haar draagt en overbrugt, al wat haar omringt, al wat haar voorafgaat en volgt.

De essentiële feiten uit de geschiedenis van de spoorweg zijn dus zicht- en tastbare dingen van allerlei slag en belangrijkheid. Een van die dingen is het theoretisch vertrekpunt van al de andere : het betreft de mijlpaal die, op 5 mei 1835, te Mechelen door minister de Theux werd onthuld.

Dit gedenkteken, ter aanduiding van de eerste kilometer spoor en van het centrum van het net waarvan de aanleg was beslist geworden, herinnert aan de reis van onze eerste trein en bestaat nog, echter niet meer op zijn oorspronkelijke plaats, maar aan de inrit van het nieuwe station van Mechelen. Opgericht in 1835, zoals we al vermeld hebben, werd dit gedenkteken, in 1878, een eerste maal verplaatst toen het eerste monumentale station van Mechelen opgetrokken werd, en, in 1893, een tweede maal nadat het station, dat door brand was verwoest, heropgebouwd werd.

De mijlpaal te Mechelen is geen kunstwerk zoals de vele beeldhouwwerken die sommige stations versieren of versierd hebben. Werkelijke kunstwerken zijn o.a. de vier beelden die stonden op de portiek van het vroegere station Brussel-Zuid. Ze symboliseren de Spoorwegen, de Telegraaf, de Posterijen en de Kanalen, en hebben een gelukkige rustplaats gevonden te Nijvel, in het vernieuwd kader van het oude Dodainepark,

Vele beeldhouwers hebben gewerkt voor de spoorweg en we hebben al gelegenheid gehad om de naam van enkelen onder hen te vermelden. De vier beelden te Nijvel, die dagtekenen uit de romantische tijd van de stoom, zijn het werk van de Antwerpenaar Jozef-Jacob Ducaju (1823-1891), een oud leerling van Jozef Geefs aan de Antwerpse Academie en tweede prijs van Rome in 1846. Die vier beelden werden, in 1882, op de pinakel van de portiek van het Zuidstation gehesen. De Spoorwegen zijn allegorisch voorgesteld door een grote jonge vrouw, sterk en vastberaden, ernstig, een beetje bekommerd, die een miniatuurlocomotief tegen de borst aandrukt. Het gedrapeerde lichaam van de godin van het spoor is gestriemd door de regenvlagen, maar de steen werd geenszins aangetast door het gure weer en, op het groene scherm van het Dodainepark, projecteert het een machtig, episch en gracieus beeld, dat een blijvend getuigenis is van het vertrouwen dat onze voorouders stelden in de toekomst van de « ijzeren weg ».

De getuigenissen die de geschiedenis van het spoor afbakenen zijn even verscheiden als talrijk. Een van de meest onverwachte is wel het overblijfsel van het Ardens kanaal dat, volgens de bedoeling van zijn aanleggers, bestemd was om de Maas en de Rijn te verbinden via de Ourthe en de Sauer. De grondwerken, waarmee in 1827 begonnen werd, dus vóór de aanleg van de eerste spoorlijn, zouden voortgezet worden door de spoorwegmaatschappij van de « Grand Luxembourg », die daartoe bij Koninklijk Besluit van 18 juni 1846 verplicht werd, maar later van die verplichting ontslagen werd door de overeenkomst afgesloten met de Belgische Staat op 27 januari 1862 en goedgekeurd door het Koninklijk Besluit van 6 maart 1863. De « Grand Luxembourg » zou evenwel haar voorrangrecht op het bekomen van een nieuwe concessie hebben kunnen doen gelden, ingeval men had besloten de werken te hervatten.

De zaak van het Ardens kanaal, waarbij dus een private spoorwegmaatschappij betrokken was geweest, heeft natuurlijk de belangstelling opgewekt van enkele vorsers, waaronder de betreurde L. Thiry, van Dieupart, nabij Aywaille. In een studie getiteld « Frabenelux - Het Ardens Kanaal », schreef hij : *Zoals het nu is (zonder rekening te houden met de aanslibbingen sedert de Staat na de oorlog 1914-1918 het onderhoud van die waterweg verwaarloost), heeft het Ourthekanaal een maximum diepgang van 1,20 m bekomen met behulp van elf vaste dammen in de rivier ; vier dienen voor de watervoorziening der fabrieken ; de zeven andere werden door de « Compagnie du Luxembourg » opgeworpen tussen 1854 en 1857. De jaagpaden zijn over 't algemeen vier meter breed en gaan over van de ene oever naar de andere ; veerponten voor de paarden waren in gebruik te Lhoneux en La Gombe. De scheepvaartrechten, die al in 1863 waren verminderd geworden, werden bij Koninklijk Besluit van 27 mei 1876 verlaagd tot 0,0075 F per lastton en per kilometer. Ze werden bij aankomst geïnd door drie kantoren gelegen te Esneux, Tilff en Angleur...*

Men is dus getuige geweest van iets dat op het eerste gezicht vrij zonderling voorkwam : de spoorweg die zich inspant om een bevaarbare waterweg aan te leggen ! (1) Op het eerste gezicht, ja, want het spoor werd mettertijd gedwongen samen te werken met andere vervoermiddelen, een beroep te doen op hun hulp en zelfs enkele ervan te adopteren met het doel de verspreiding en de doelmatigheid van zijn diensten op te voeren. *Aan de basis zelf van een beschaving waarin de mensen samenwerken*, merkte Jacques Biebuyck op, *ligt de weg, alle wegen, alle verkeersmiddelen...*

Het spoor heeft natuurlijk in de eerste plaats met... zichzelf samengewerkt. Het hoogtepunt van die samenwerking werd bereikt toen de spoorweg als bondgenoot, als partner, als helper, de buurtspoorweg nam.

*Omstreeks 1885, schreef O. Petitjean, werd de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen wettelijk ingesteld. Deze laatste waren bestemd om, meestal langs de wegen, het vervoer te verzekeren van reizigers en goederen in die streken waar de aanleg van lijnen met breed spoor niet aangewezen was.*

De eerste rijtuigen der buurtspoorwegen werden voortgetrokken door stoommachines, waarvan enkele zeldzame exemplaren nu nog gebruikt worden, namelijk op de lijn Poulseur-Sprimont voor het slepen van treinen die, van de steengroeven naar het station van de N.M.B.S., stenen vervoeren welke bestemd zijn voor de Hollandse dijken van het Deltaplan. Zij die ouder dan veertig jaar zijn, herinneren zich nog die logge stoomlocomotieven welke, voor de ouderen, onafscheidelijk verbonden waren met de zogenaamde « goeie oude tijd ». Enkele jaren geleden had Lucien Cailloux het over *De Buurtspoorweg in de Ardennen*. Hij schreef : *Hij loopt langs de hoofdwegen, beklimt de heuvels, daalt de hellingen af, doorrijdt de hoogvlakten. Hier volgt hij een rivier, die grillig is als alle Ardense waterlopen ; ze oversteken over smalle bruggetjes schijnt hem te amuseren ; daar verschijnt hij plots in de bocht van een weg die uit een dicht bos komt. Het gebeurt zelfs dat hij zich fantasietjes permitteert, een origineel parcours begint, een meer gevaarlijke bocht trotseert, een steile berghelling bestijgt. En hij sliert door velden en weiden, tussen bossen en wouden, de dorpen wakker makend met zijn signaal ; op die manier verwekt hij wat beweging en opschudding in die ingeslapen streek en brengt hij de bewoners, die diep vastgeworteld zitten in hun grond, nader tot elkaar. In de kleine kokette Ardense stadjes, beweegt hij zich tussen de menigte en het rumoer van het moderne verkeer ; hij verschijnt, verdwijnt, doet vrolijk zijn intrede in de straten, komt weer in het gedrang en doet iedereen opschrikken. Lichtjes schuddend, een beetje heen en weer schommelend op een smalle bank, schijnt de*

(1) Het is wellicht hier de gepaste plaats om eraan te herinneren dat zich, buiten de diligences en de mailposten ook nog « trekschuyten » onder de « voorouders » van de spoorweg bevonden. Naar alle waarschijnlijkheid werd de eerste regelmatige dienst, tussen Gent en Brugge, ingelegd bij het begin van de XVII<sup>e</sup> eeuw. Hij zou stand houden tot even na de plechtige opening van de spoorlijn Gent-Brugge-Oostende, nl. in 1838. Dit eigenaardige vervoermiddel was traag maar bood de reizigers een comfort en een veiligheid, die de diligences niet gaven.

*reiziger een nieuw en bijzonder genoeg te beleven : alle landschappen, die hij door een venster ziet voorbijvliegen, maken op hem een fascinerende indruk die onwerkelijk aandoet. En zijn verbeelding steigert, gaat op hol en ontsnapt zoals die lange witte sliert die het treintje achter zich laat...*

Op enkele uitzonderingen na, werden de lijnen van het net van de N.M.V.B. de ene na de andere geëlektrificeerd. De Trolley — stang of pantograaf — heeft de stoom vervangen. Die vervanging is geen rem geweest voor de ontwikkeling van de buurtspoorweg die, in navolging van zijn grotere broer, eveneens zijn stempel gedrukt heeft op het landschap. Ook hij heeft het voorkomen van de aarde gewijzigd, want zijn aanleg vergde uitgravingen, ophogingen, tunnels, bruggen, seintoestellen en ook stations, halten, stopplaatsen met een wachthuisje, depots, werkplaatsen, enz. *Vandaag, schreef men in 1908, dringt de buurtspoorweg overal door. Hij omvat 3.800 km spoor. Ook hij heeft zijn schilderachtige lijnen, zijn kunstwerken, siertijk door de geslaagde schikking van de werken bestemd om de moeilijkheden te overwinnen, zijn bekoorlijke stations...*

De buurtspoorweg is niet de enige medewerker van de spoorweg geworden. Ook in de stadstrams heeft hij kostbare helpers gevonden, die zijn reizigers vervoeren van het ene station naar het andere of ze brengen van het station naar hun bestemming, in de stad of in de voorsteden. In zijn historisch overzicht van *De Stadstrams* heeft wijlen J. Van der Spek verscheidene malen discreet de nadruk gelegd op het belang van de diensten door de stadstrams aan de spoorweg bewezen. Te Brussel, Antwerpen, Gent, Namen, Luik, Verviers en elders hebben de eerste tramlijnen meestal een spoorwegstation als vertrek- of eindpunt gehad. Het heeft geen nut lang uit te weiden over de invloed welke die eerste lijnen, evenals die welke volgden, op het stadsbeeld en het stadsleven uitgeoefend hebben. Nu zoals vroeger, blijven de trams deel uitmaken van het decor van sommige onzer grote steden en van de gewoonten van duizenden mensen.

Er bestaat nog een andere vervoerwijze die verband houdt met het spoor en die we ook als een verlengstuk van het grote spoorwegnet zouden kunnen beschouwen. Hierbij denken we in 't bijzonder aan het decauville-spoor en aan andere industriële vervoermiddelen — onder en boven de grond — die rails gebruiken. Feitelijk is het onder hen dat zich de ware voorlopers van de spoorweg bevinden. Na eerst gebruik te hebben gemaakt van de houten rail en van de gietijzeren platte rail met kantscheen, kwam men ertoe de uitspringende Jessopspoorstaaf te gebruiken, die in 1789 uitgevonden en sedertdien meermalen geperfectioneerd werd zonder dat de principes wijzigingen ondergingen. De industriële spoorlijnen met « paardekracht », lieren en vaststaande machines, werden al heel vroeg, reeds vóór de XIX<sup>e</sup> eeuw, in vele van onze mijnontginningen in gebruik gesteld. Ze blijven zeer belangrijke diensten bewijzen in de ijzergieterijen, de steengroeven en de steenkolenmijnen, waar het geratel van hun kipwagen-

tjes, samen met het schel gegil van de sirenen, het aanhoudend gebrom of de hijgende ademhaling van de machines, een zeer karakteristiek geluidsdecor vormen.

De spoorweg vindt ook merkwaardige en onmisbare helpers buiten zijn familiekring, vooral bij de vervoermiddelen over de weg en te water. Daarenboven onderhoudt hij vriendschapsbetrekkingen met het vliegtuig, waarvoor hij, via het Centraalstation, de reizigers vervoert van de Brusselse Air-Terminus, aan de Keizerinlaan, naar de luchthaven Melsbroek-Zaventem en vice versa.

In het vorige hoofdstuk hebben we melding gemaakt van de activiteit van bepaalde diensten van de N.M.B.S.: de heen en weer rijdende bestelauto's, afhaling en bestelling aan huis... De concurrentie vanwege het autovervoer heeft de spoorweg ertoe gebracht zijn beleid aan te passen aan de algemene evolutie. Ze gaf aanleiding tot de verbetering en de uitbreiding van de besteldienst en, onder druk van de feiten, stelde de N.M.B.S. voor de reizigers autobusdiensten in. *Zij exploiteert tegenwoordig 121 autobuslijnen die een wegnnet van 3.906 km beslaan, lezen we in een studie die in 1948 werd gepubliceerd ; zij heeft daarenboven verleden zomer twaalf rondritten per autocar ingericht en zo bijgedragen tot de ontwikkeling van het toerisme in België. Die rondritten, welke de reizigers brengen in het hart van de aantrekkelijkste streken van onze provinciën, genieten veel bijval bij het publiek. De autobusdiensten bedienen regelmatig tal van steden en dorpen. Die autobussen animeren en kleuren het kaleidoskopisch landschap van ons wegnnet. Men bouwde voor hen garages met werkplaatsen voor onderhoud en herstelling, stations langs de wegen en parkeerterreinen. Laten we hier nog aan toevoegen dat men tijdens het mooie seizoen rondritten per autocar blijft organiseren, die aan de liefhebbers een grote keus van excursies bieden. Daarenboven heeft de N.M.B.S. enkele jaren geleden een formule « trein-auto » ontworpen, die aan de spoorreiziger de gelegenheid geeft onmiddellijk zijn reis over de wegen voort te zetten, dank zij een auto zonder chauffeur die te zijner beschikking wordt gesteld.*

Ook het schip staat in een verlengstuk van het spoor. In onze havens : te Brussel, Luik, Gent, Antwerpen... ruilen de aken en de vrachtboten onophoudelijk hun goederen met de treinen. Te Oostende dient de scheepvaartlijn Oostende-Dover als springplank voor de spoorweg, die daar een plaats van samenkomst heeft gemaakt voor vele Europese sneltreinen : de Nord-Express en de Tirol-Express, de Kärnten-Express en de Tauern-Express de Steiermark-Express, de Oostende-Wien-Express en de Saphir. De lijn Oostende-Dover beschikt over pakketboten — ook mailboten genoemd — en over 2 car-ferry's. In de zomer zijn hun regelmatige in- en uitvaarten een attractie voor de badgasten die hun vakantie aan de kust doorbrengen.

Misschien past het wel meer belang te hechten aan de ferryboten die, sinds 1924, « een grote spoorbrug over de Noordzee slaan », tussen Zeebrugge en Har-

wich. In 1929 schreef J. Nolle : *De ferryboten, die varen tussen Zeebrugge en Harwich, ontsnappen aan de ongemakken en vooral aan de vertragingen wegens de veel voorkomende mist die de schepen ondergaan welke uit Antwerpen vertrekken, evenals die welke de Theems opvaren met bestemming Londen. Het spoorwegeffectief omvat 1.200 wagons van 12, 15 en 20 ton, de ene open, de andere gesloten, voorzien van luchtraampjes, Westinghouseremmen, enz. Platte wagens, wagens voor het vervoer van auto's, koelwagens speciaal bestemd voor het vervoer van Italiaans fruit en 300 gesloten wagens gebouwd door de Duitse spoorwegen vullen dit indrukwekkend materieel aan... De grote spoorwegadministraties hebben overigens van 't begin af begrepen welke aanzienlijke voordelen de nieuwe Maatschappij hun bood door de spoorwegnetten op het vasteland met de Engelse spoorlijnen te verbinden. De London and North Eastern Railway in Engeland, de Belgische Staat, de spoorwegen van Elzas en Lotharingen, van Zwitserland, van Italië, van Duitsland, van Oostenrijk, van Hongarije, van Tsjecho-Slowakije en van Holland hebben hun volledige steun toegezegd voor de organisatie van een praktische exploitatie... Die onderneming heeft een gevolg voor het landschap gehad : de aanpassing van de terminus Zeebrugge aan de eisen van het « zeespoor ».*

In de loop van zijn geschiedenis is het spoor er dus toe gekomen broederlijk zij aan zij te werken met verschillende verkeersmiddelen, waarvan sommige voor hem onmisbare partners geworden zijn. Daarenboven werd de spoorweg, in de loop van zijn geschiedenis, niet alleen genoopt zijn exploitatie aan te passen, maar ook gedwongen in andere sectoren met zijn tijd mee te gaan. Herhaalde malen is hij overgegaan tot de progressieve en gedeeltelijke vernieuwing van zijn rollend materieel. En sommige van zijn oude wagens, verkocht aan particulieren, verbouwd en soms onherkenbaar gemaakt, kan men hier en daar nog zien. Ze worden gebruikt als verblijfplaats voor kampeers. Ze dienen als buitenverblijf, als schuil- of bergplaats in bepaalde landbouwondernemingen of bouwbedrijven. Heel dikwijls blijft er nog alleen de kast over, die dan op een muurtje of op pijlers in metselwerk staan om ze aldus te beschermen tegen de vochtigheid van de bodem.

Nu we zo juist spraken over het lot van bepaalde aan de dienst onttrokken wagens, willen we ook herinneren aan een initiatief genomen door het Belgische spoor in de jaren tussen de twee wereldoorlogen : het verhuren aan de toeristen van speciaal ingerichte kampeerrijtuigen (slaapkamers met couchettes, eetkamer en keuken). Die rijtuigen waren opgesteld in enkele stations gelegen in de schilderachtigste streken van het land : Florenville en Straimont in de Ardennen, Bouwel, Kalmthout, Wijchmaal-Beverlo en Tielen in de Kempen, Francorchamps en Quarreux in de Hoge Venen, Vierves in de streek tussen Sambre en Maas en, ten slotte, Ruien, aan de voet van de Kluisberg, uitloper van de Vlaamse Ardennen. De vijandelijkheden, in 1940, hebben definitief een einde gesteld

aan dit experiment. Dit valt wel te betreuren als men weet dat in ons land, met zijn grillig klimaat, het kamperen in een tent door sommigen wordt beschouwd als een waaghalzerij, zelfs als een dwaasheid.

In de loop van zijn 125-jarig bestaan heeft de spoorweg zich dus in het landschap genesteld op talrijke en verschillende manieren, tijdelijk of bestendig, bescheiden of opzichtig, logisch of onverwacht. Men kan schier geen voet meer verzetten zonder geconfronteerd te worden met een of ander getuigenis, rechtstreeks of onrechtstreeks, van zijn bestaan. Ook nu nog geeft hij blijk van een verbazende vitaliteit. Hij ziet de toekomst vastberaden tegemoet en mag terecht trots zijn op zijn verleden, waarvan men de rijkdom kan bewonderen bij een bezoek aan zijn museum in de nieuwe gebouwen van het station Brussel-Noord, dat als het ware een album is vol herinneringen. Dit museum, evenals dat van de buurtspoorwegen dat op Pinksteren 1962 geopend werd in het oud depot van Schepdaal, maakt deel uit van een retrospectieve tentoonstelling die begint in het museum van het Rijtuig dat ondergebracht is in het Jubelpark. Het bevat een grote verzameling relieken uit de heroïsche tijden en stelt een synthese samen van het spoorwegleven van weleer. De tractie en het materieel, evenals de elektriciteit en de seininrichting, zijn er vertegenwoordigd. Vóór de oude locomotief « Het Land van Waas », vóór al die toestellen, modellen in 't klein, anders dan mijmeren over het wonderlijk avontuur van het spoor, dat het verloop van de tijd en de schilderachtige karakteristieken van het decor van ons leven naar zijn wil heeft weten te schikken.

(Wordt voortgezet.)

