

# RACOUR

## La Gare

C'est en 1907 que l'état belge érigea la station de Racour le long de la ligne 147 (Landen – Tamines). La gare fut construite en pierre aux couleurs nationales : noir, jaune et rouge. Fait particulièrement curieux : le bâtiment se trouve sur le territoire flamand de Landen bien que la gare desservît, à l'époque, le village de Racour en Wallonie.

La construction appartient à l'architecture typique des gares conçues au cours des années 1900 et se compose de trois parties. Au milieu, une maison d'habitation haute avec deux annexes basses qui furent aménagées par la « garde – barrière », la dame qui ouvrait manuellement la barrière du passage à niveau. A côté du bâtiment principal, de chaque côté, se trouve une aile basse réservée aux salles d'attente, aux guichets, à la buanderie, à la lampisterie, à l'atelier...

Lorsque la ligne 147 Landen – Tamines fut mise hors circulation, l'Etat vendit le bâtiment. A partir de 1988, la gare fut restaurée par ses résidents actuels ; en 2001, elle fut classée par la Région flamande comme monument protégé.

Grâce à la mise en service récente du RAVeL sur les anciennes voies, beaucoup de cyclistes et de promeneurs peuvent emprunter la ligne 147 et ainsi profiter de la gare de Racour, autrefois appelée aussi « *Landen Sud* ».

## Vroeger een station, nu een vakantiewoning!

In 1907 werd door de Belgische Staat het station van Racour gebouwd langsheen spoorlijn 147 (Landen–Tamines). Het is in de **Belgische tricolor met zwarte, gele en rode bakstenen**. Bijzonder hierbij is dat het gebouw zich bevindt op Vlaanderen, maar Landen niettegenstaande de halte fungeerde als het station van het dorpje Racour in Wallonië.

Het gebouw behoort tot de typische stationsarchitectuur van de jaren 1900 en bestaat uit drie delen. In het midden een hoge bouwlaag die werd bewoond door 'la garde-barrière', de dame die de slagbomen van de overweg manueel opende. Naast het gebouw bevindt zich aan elke zijde een lage vleugel die dienstig waren als wachtzalen, loketten, wasplaats, toiletten, lampisterie, etc.

Toen de spoorlijn 147 Landen-Tamines buiten gebruik werd gesteld verkocht de Belgische Staat het stationgebouw. Sinds 1988 is het gerestaureerd door zijn huidige bewoners en in 2001 werd het **geklasseerd als een beschermd monument**.

Door de recente aanleg van het **fietsnetwerk RAVeL** op de voormalige spoorwegbedding kunnen vandaag weer fietsers 'passeren' op lijn 147 en genieten van de Racourhalte, destijds ook 'Landen-Sud' genoemd.

De volledige geschiedenis van spoorlijn 147 en de historiek van het station van Racour vindt u op [deze link](#).

Zie hieronder.

## Racourhalte langs de voormalige lijn 147

### De aanleg van lijn 147, een moeilijke bevalling: van privé- tot staatsbedoening



Ofschoon er weinig interesse bestond bij het privé-ondernemerschap voor de uitbouw van een nationaal netwerk van spoorwegen, volhardde minister van Binnenlandse Zaken – Charles Roegier – in zijn opzet, waardoor in 1844 via een staatslening een hoofdnet van 559 km tot stand kwam met Mechelen als centraal punt en met verbindingen naar het buitenland. Vanaf 1845 begunstigde de staat de realisatie van secundaire assen die gefinancierd werden via privé-maatschappijen. Zo ontstonden de lijnen 147 (over 61 km tussen Landen en Tamines) en 142 (over 52 km tussen Tienen en Namen). De bestaande 'Grande Compagnie du Luxembourg' kocht de concessie van lijn 147 (KB van 10 februari 1854). Deze maatschappij had haar ambities te hoog gesteld zodat de concessie overging naar de nieuw opgerichte 'Compagnie (du chemin de Fer) de Tamines à Landen' (KB 1 oktober 1862) via de bestaande 'Société Anonyme d'Exploitation'. Men voorzag toen ook een aftakking naar Tienen en een verbinding met Namen, daarbij zou men in eerste instantie slechts één spoor gebruiken met de latere mogelijkheid van een dubbel spoor. Het oorspronkelijke doel was een economische (zowel nationaal als internationaal) ontsluiting van het vruchtbare Haspengouw. In 1863 werd het traject Landen – Ramillies – Fleurus aangeboord. Eind 1865 kon zowel het goederen- als het passagiersverkeer lijn 147 aandoen. In 1866 echter verschenen er donkere wolken boven de horizon voor de 'Compagnie de Tamines à Landen'. De politieke en financiële problemen werden echter opgelost door de moedermaatschappij 'Société Anonyme d'Exploitation' die op 13 februari de 'Société Générale d'Exploitation (S.G.E.)' werd door het opkopen van het spoorwegnet van de 'Compagnie des Bassins houiller du Hainaut'. Het gedeelte tussen Fleurus en Tamines werd afgewerkt op 22 juni 1868.

### Tijdens het interbellum evolueert lijn 147 naar 'la ligne française'

Vanaf het begin van de 20ste eeuw zag men het belang van de lijn 147 toenemen zodat de aanleg van een dubbel spoor zich liet rechtvaardigen. Men zou echter zijn ambities moeten opbergen tot na de Eerste Wereldoorlog. In 1926 lag de ganse lijn 147 echter onder een dubbel spoor, zodat de

goederentrafiëk verder kon aanzwengelen. Op deze wijze werd de haven van Antwerpen via lijn 147 met het buitenland verbonden. De opgelegde trafiëk vanuit het Ruhrgebied – in het kader van de herstelbetalingen na het eerste wereldconflict – naar Frankrijk deed lijn 147 even een naamsverandering – ligne française – ondergaan. Daarenboven werd het Limburgse steenkoolbekken met het Waalse staalbekken via lijn 147 verbonden. Het werd ook noodzakelijk de lijn uit te rusten met een vernieuwde seininrichting.

### **Lijn 147 toont zijn strategisch belang tijdens de Tweede Wereldoorlog**

In tegenstelling tot de Eerste Wereldoorlog zag de Duitse bezetter nu het belang in van lijn 147. Ze werd aangewend om de logistieke bevoorrading – o.a. steenkool uit de Kempen - te verzekeren van hun militaire bolwerken langs de Atlantische Oceaan. Uiteraard werd de lijn daardoor het onderwerp van sabotagedaden door het verzet. Bij de bevrijding werd de lijn ingeschakeld bij de opmars van de geallieerde troepen. De Amerikaanse troepen legden de Belgische spoorwegmaatschappij een parallel gebruik van beide sporen in dezelfde richting op. Tijdens het Von Rundstedt offensief in december 1944 bleek opnieuw het strategisch belang van lijn 147. Zowel materieel, munitie en troepen werden getransporteerd via Landen, Ramillies, Gembloux en Tamines richting Dinant, daar waar de Duitsers de Maas trachten te bereiken. Ook nu bleek het belang van lijn 142, vooral in de omgeving van Eghezée waar de Amerikanen talrijke munitiedepots hadden gecentraliseerd.

### **Meer dan een eeuw spoorweggeschiedenis loopt ten einde**

Het einde van de vijandelijkheden bracht ingrijpende veranderingen teweeg voor lijn 147. Vooreerst werd terug overgeschakeld op een enkel spoor, vervolgens werd een belangrijk deel van de goederentrafiëk afgeleid naar andere meer belangrijke assen. Zelfs de signalisatie werd vereenvoudigd! Vanaf 1929 werden voor het reizigersvervoer autorails (op diesel) ingezet, vervangen door snellere, modernere types vanaf 1954. Lijn 147 had al geruime tijd het cachet 'strategisch belangrijk' door het Ministerie van Defensie opgespeld gekregen. Dit bleek ook weer tijdens de Koningskwestie (1951), maar ook toen rotsen afstorten op lijn 161 en het treinverkeer Namen - Brussel blokkeerden. Dan werden internationale – en soms ook nationale – treinen afgeleid naar de lijnen 142 en 147.

In de loop van de jaren 1950 werd het duidelijk dat bepaalde trajecten van de lijnen beter vervangen werd door een autobusdienst. De ontmanteling van het reizigersverkeer startte op 4 oktober 1959. Daarbij werd het gedeelte Landen – Ramillies opgeofferd aan het wegvervoer, terwijl het vak Ramillies – Gembloux herleid enkel bediend werd tijdens de spitsuren. Deze situatie bleef voortbestaan tot 1 maart 1961 waarna het reizigersvervoer langs lijn 147 volledig werd opgevangen door autobuslijnen. Op 20 oktober 1981 luidden de doodsklokken het definitieve einde van de exploitatie van lijn 147 in. De lijn werd wel verder behouden gezien zijn nationaal strategisch belang, maar werd uiteindelijk in 1989 – 1990 volledig opgedoekt.

### **Het stationsgebouw aan de Racourhalte (Landen-Zuid) op lijn 147, een charmante verschijning: architecturale vormgeving**



Om verschillende nogal duistere redenen, werd er in 1893 beslist een kleine halte uit te bouwen ter hoogte van de weg die de kleine dorpjes Waasmont (later eveneens bedacht met een halte op de lijn 127: Landen-Statte) en Racour verbindt. Maar de vooroordelen van de lokale bevolking tegen de stoomreuzen vertraagden de verwezenlijking van het project. Na herhaalde discussies kwam de halte er toch. Vermits het station juist buiten de agglomeratie van Landen (maar nog op Landens grondgebied) lag, werd ze tijdelijk Landen-Sud genoemd! Bij beslissing van 13 april 1899 verkocht het Weldadigheidsbureau (Bureau de Bienfaisance) van Landen een perceel met oppervlakte van 7 a 95 ca aan de Belgische Staat voor de som van 596,25 Belgische Franken . Op dit terrein zou het stationsgebouw aangelegd worden.

De eerste voorlopige gebouwen bestonden uit twee oude afgeschreven spoorwegwagens. De eerste deed dienst als personeelsruimte, de andere als wachtzaal voor de reizigers. M. Lurquin fungeerde als stationschef en Joannès Adons was de spoorwegbeambte. De slechte staat waarin deze spoorwegwagens zich bevonden bepaalde een korte duur van de uitbating, want in 1907 werd door de Belgische Staat (een vierhonderdtal meter verderop) een stenen constructie gebouwd voor de som van 12.500 Belgische Franken. De inhuldiging van de gebouwen gebeurde in groot ornaat in augustus 1908. De lokale gemeenteraad zette een groot volksfeest op het getouw in het stationskwartier. De feestelijkheden werden tot aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog jaarlijks herhaald op de eerste zondag van september. Na de ontmanteling van het reizigersverkeer (zie hierboven) ging het stationsgebouw in privé-handen over. Op 14 augustus 1967 verkocht het aankoopcomité van Mechelen de site met station aan de heer en mevrouw H. Uyttebroek en Ch. Jacquemijn. Later, eind 1988, kochten de huidige eigenaars, de [familie Uytterhoeven-Pottel](#) het stationsgebouw van weduwe Jacquemijn.



Het stationsgebouw van Racour behoorde tot het 'Halte type 1893'. Tot 1914 werden ongeveer 150 stations van dit type gebouwd. Het gebouw bestaat uit drie delen: in het midden een gedeelte met twee bouwlagen onder een zadeldak, een lage vleugel onder een zadeldak en een L-vormige lage vleugel. Het koertje binnen de aanbouw werd langs het perron met een poortje afgesloten. Op de kop van de lage vleugel bevindt zich in de punt van de gevel een oculus of rondboogvenster. Onder het rondboograam geeft een dubbele deur toegang tot het magazijn dat voorzien was van een smidse met blaasbalg. Aan de perronzijde naast het magazijn bevindt zich een lokaaltje met materiaal voor het toedienen van eerste hulp (later in gebruik als lampenlokaal). Tevens zijn in deze lage vleugel een bureel met loket en een wachtzaal derde klas ondergebracht. Aan de spoorzijde, over gans de lengte van de lage vleugel, hing een overkapping van hout en glas die steunde op arduinen consoles, ingewerkt in de muur. Het hoofdgebouw (midden), volledig onderkelderd, bevatte op het gelijkvloers een wachtzaal eerste en tweede klasse (later in gebruik als post voor het Rode Kruis). De overige ruimten in het middendeel, een inkomhal, een woonkamer en een keuken, werden bewoond door het gezin van de stationschef of bareelwachter (deze 'garde-barrière' was meestal een vrouw. Een trap leidde tot de eerste verdieping waar drie slaapkamers waren voor deze bewoners.

In de L-vormige vleugel bevond zich een wasplaats (voorzien van grondwater en regenwater uit een ondergrondse citerne), een bakoven voor brood, een kolenhok, het lampenlokaal (later in gebruik als bergruimte) en twee wc's (één voor de bewoners en één publieke). Buiten, aan de kopzijde van de L-vormige vleugel, kan men nog steeds een groot arduinen urinoir bewonderen. Alle muuropeningen in de gevels zijn rechthoekig en voorzien van een ontlastingsboog met baksteenrekken, meestal in de vorm van een segmentboog. In de muurgevels werd gebruik gemaakt van decoratieve elementen, zoals gekleurde baksteenlagen (rood, geel en zwart van de Belgische driekleur), arduinen cordons, plateelwerk in de fries, gootconsoles en een arduinen bord met stationsnaam. Een klein gebouwtje in vakwerk, het zogenaamde 'logis des piocheurs' (bergplaats voor het werkmateriaal van de spoorwegarbeiders) stond achteraan in de tuin en zal in de toekomst volledig heropgebouwd worden. De gebouwtjes van de vroegere weegbrug (bascule) zijn echter volledig verdwenen.



Het feit dat de uitbating door het personeel uit Landen gebeurde maakte het dan ook volledig afhankelijk van dit spoorwegknooppunt. Het geheel van de lokale activiteiten behelsde voornamelijk het agrarische. Een groot deel van de kleine goederenplaats van de Racourhalte werd hiervoor in beslag genomen. Vermelden we tevens de nabijheid van een fabriek van wanmolens (Tarares van de firma Wouters) en van een suikerfabriek in Racour wat tot gevolg had dat tijdens het seizoen talrijke bietenwagens ontladen werden op het spoor nabij de vermelde goederenplaats. Op deze 'cour de marchandises' bevonden zich het cermelde 'logis des piocheurs', een gabarit (ijzeren constructie om de laadhoogte van de wagens te controleren), een laadperron ('une rampe' of hellend stijgend vlak dienstig om treinwagens te laden), een weegbrug voor spoorwegwagens en een andere weegbrug (bascule) voor het wegen van de karren waarmee wagens werden volgeladen met bepaalde (landbouw)producten die in specifieke delen van het land werden behandeld, zoals onder andere het vlas met bestemming West-Vlaanderen. Nadat elk verkeer werd stopgezet, werd het lokale spoor nog aangewend voor het stationeren van een aantal afgeschreven wagens.

**Station Racour vandaag? Een beschermd monument dat verder leeft in de toekomst!**





De huidige bewoners, de familie Uytterhoeven-Pottel, herstelden en restaureerden het gebouw aan de buitenzijde terug in zijn oorspronkelijke staat. De twee grote openingen voor de garagepoorten die de eerste privé-eigenaar aanbracht in de gevel van de lage vleugel werden minutieus hersteld aan de hand van de originele plannen die teruggevonden werden in het archief van de spoorwegen te Namen. De oude en verrotte dakgoten met siergootconsoles werden hersteld zoals weleer, evenals de dakbekleding en het buitenschrijnwerk. Na de eigenhandige restauratie door de eigenaars werd op 3 oktober 2001 het stationsgebouw als monument geklasseerd, wegens zijn industriële en archeologische waarde en de directe omgeving als waardevol dorpsgezicht. Intern werden aanzienlijke verbouwingswerken uitgevoerd en werd het gebouw hervormd tot luchtige en ruime leefruimten die naadloos in elkaar overlopen. Het voormalige bureau met loket en wachtzaal zijn nu een open leefruimte met mezaninne. Via het vroegere koertje, nu een patio'tuintje, stroomt er overvloedig licht binnen in de keuken. In het voorjaar van 2007 werd de spoorlijn 147 vanaf de Racourhalte tot het station van Jauche (9,2 km) aangelegd als fiets- en wandelpad door het Ministerie van Transport van het Waals Gewest in het kader van het RAVeL -project. De geasfalteerde spoorweglijn is nu bij uitstek het terrein van alle niet-gemotoriseerd verkeer zoals fietsers, wandelaars, skateers en ruiters. Ook op het grondgebied van Landen werd recent een stukje van de lijn 147 aangelegd als fiets- en wandelpad. Wanneer het resterende deeltje spoorwegbedding tussen Landen en de Racourhalte verbonden worden door een fiets- en wandelpad, zal in de toekomst het station van Racour of 'Landen-Zuid' weer gastheer kunnen zijn voor de reizigers en passanten die lijn 147 aandoen en een prachtige fietstocht kunnen maken van Landen naar Ramillies. Via het RAVeL-netwerk kan men vanuit Ramillies verder fietsen naar Namen of Tienen (lijn 142).

*Tekst: Georges WEMANS (met dank aan Jo Uytterhoeven), OMD 2007.*