

L'idée de relier par rail le nord et le sud de la capitale a germé dès 1837, deux ans seulement après l'inauguration de la première ligne ferroviaire en Belgique entre Malines et Bruxelles. C'est dans cette optique qu'en 1841 est aménagée une nouvelle ligne construite à même les boulevards de la ville. Un signaleur précédait alors les convois en agitant un drapeau et une cloche de manière à alerter les passants du passage imminent d'un train. Cette liaison sera supprimée en 1871, lors de la mise en service d'une nouvelle ligne de contournement ouest, devenue aujourd'hui la ligne 28.

La ligne 28, qui traverse les communes d'Anderlecht, de Molenbeek, de Koekelberg et de Jette, n'est actuellement plus empruntée que par des trains de marchandises. Dans le cadre de la réalisation du projet de Réseau Express Régional (RER), elle est cependant appelée à jouer à l'avenir un rôle important pour le trafic voyageurs.

Le train à vapeur qui circule à l'occasion du 50ème anniversaire de la Jonction Nord-Midi vous permettra de découvrir cet itinéraire peu connu, qui suit sur une grande partie la ligne de métro 1b. Les indications sont données dans le sens de la marche du train.

1 > Via le faisceau de voies de Bruxelles-Chapelle, nous nous dirigeons vers Bruxelles-Midi, en empruntant le viaduc qui enjambe les boulevards de la « petite ceinture ». Ce viaduc, édifié avant la première guerre mondiale, est facilement identifiable à sa structure de poutrelles d'acier.

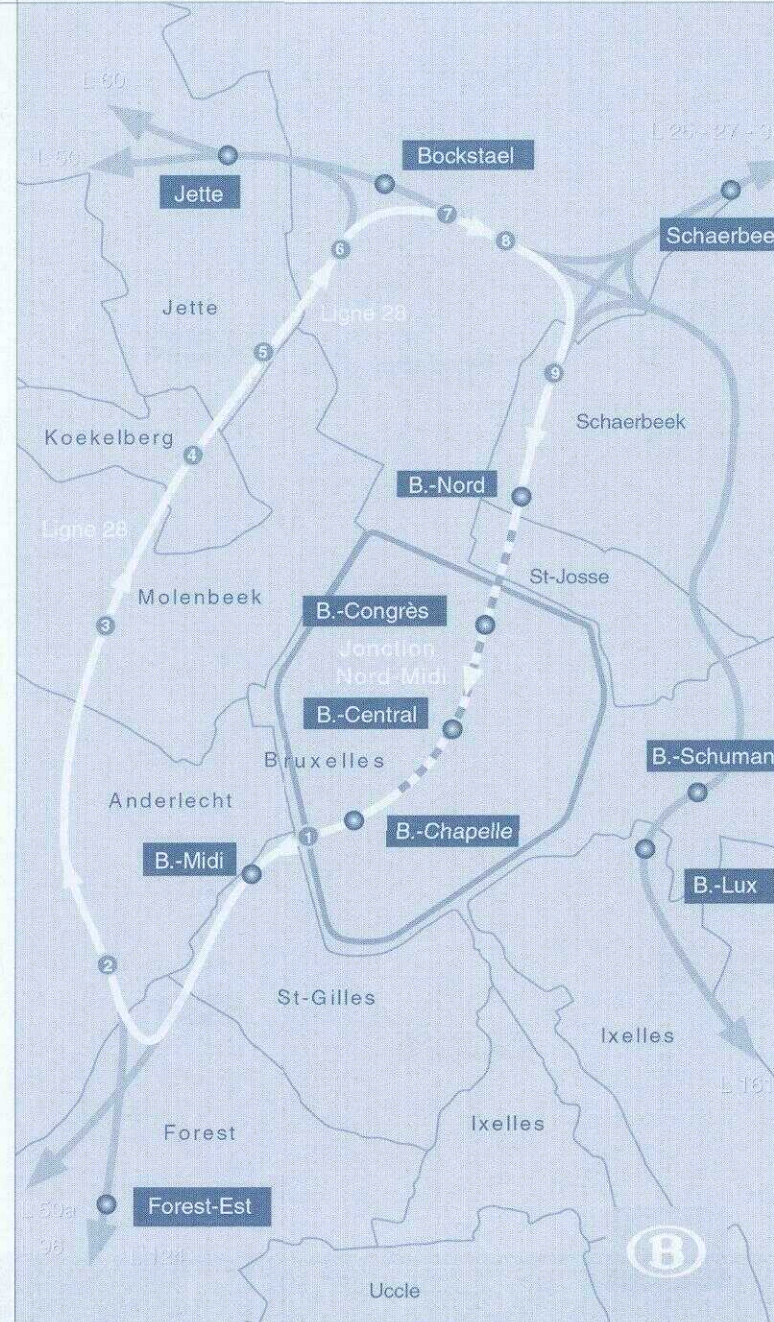
A la sortie de la gare de Bruxelles-Midi, nous arrivons dans le plus grand complexe d'aiguillages en Belgique, qui compte quelque 400 aiguillages et signaux.

2 > Nous entamons un tournant vers la droite et roulons vers Cureghem. Juste avant le canal se trouvait l'ancienne gare de Cureghem, aujourd'hui disparue. Du côté gauche, on aperçoit la flèche de la collégiale Saint-Guidon et le bâtiment tout en hauteur de l'ancienne brasserie Atlas.

Nous croisons le canal et roulons parallèlement à la ligne de métro 1b en direction du Heysel.

Le pont suivant enjambe la Chaussée de Ninove. Du côté droit se trouve la brasserie Vandenheuvel.

3 > Nous atteignons la Gare de l'Ouest, fermée depuis 1984.



4 > Nous longeons toujours la ligne de métro et dépassons les haltes d'Ossegem et de Simonis (4). Cette dernière sera réouverte dans le cadre du projet RER.

5 Juste après la halte de Pannenhuis (5) se trouve un raccordement ferroviaire (6) qui mène vers les installations de Tour & Taxis. Au loin, on aperçoit le pont de Bockstael.

7 Plus loin, du côté gauche, se trouvent l'ancienne gare et l'église de Laeken. Juste après le tournant, nous arrivons à hauteur de la halte royale (à gauche - 8), qui communique avec le Domaine royal. Cette halte a servi pour la dernière fois à l'occasion du 75ème anniversaire de la SNCB en 2001.

Près du pont sur la Senne, qui date de la première guerre mondiale, la ligne se subdivise. A gauche, elle se dirige vers Schaerbeek / Anvers / Louvain. Nous gardons notre droite et poursuivons vers la Jonction Nord-Midi.

9 > A droite, on aperçoit l'ancienne cabine de signalisation de Bruxelles-Nord, qui est aujourd'hui hors d'usage.

>>> Après Bruxelles-Nord, nous entrons dans la Jonction Nord-Midi, en gardant notre gauche. Nous franchissons les gares de Bruxelles-Congrès et de Bruxelles-Central

Locomotive à vapeur 26.101

Année de construction:	1943
Constructeur:	Krauss-Maffei à München-Allach (Allemagne)
Nombre d'essieux:	6
Nombre d'essieux-moteurs:	5
Diamètre des roues motrices:	1,40 mètres
Puissance:	2200 cv
Poids en ordre de marche:	150 tonnes
Vitesse maximale:	80 km/h
Longueur totale:	22 mètres

Les locomotives de cette série ont été construites à 6 492 exemplaires, à l'initiative du Reich. Simples, robustes, faciles à conduire, elles ont circulé dans presque tous les pays européens. A la fin de la seconde guerre, 6 161 exemplaires avaient été livrés. La Belgique avait reçu sous contrainte l'ordre d'en construire 200 dans les diverses usines, mais aucune n'était achevée à l'issue du conflit. Comme la SNCB était en pénurie d'engins moteurs, elle décida d'en racheter 100, en cours de construction, et les numérotait de 26.001 à 26.100.

Le Patrimoine Ferroviaire Touristique a acheté cet exemplaire en Pologne en 1990 et l'a remis aux normes SNCB. Elle constitue donc le 101^e exemplaire qui ait circulé en Belgique.

Nummer 33972
 Cooman 1042/15

Al in 1837, twee jaar na de inhuldiging van de eerste spoorlijn in België tussen Mechelen en Brussel, ontstond de idee om het Noorden en het Zuiden van de stad met elkaar te verbinden. In 1841 werd een spoorverbinding, die letterlijk over de grote lanen van de stad liep, geopend. Om mogelijke aanrijdingen te vermijden, liep er een seingever met een vlag en een grote bel voor het konvooi uit om voorbijgangers te verwittigen. De verbinding werd opgeheven in 1871, toen het westelijke ringspoor in dienst kwam: de huidige lijn 28.

Vandaag wordt lijn 28, die door Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg en Jette loopt, enkel nog gebruikt voor goederenvervoer. Met de uitbouw van het Gewestelijk Expres Net (GEN) zal ze echter in de toekomst een belangrijke rol spelen voor het reizigersvervoer.

Naar aanleiding van de 50ste verjaardag van de Noord-Zuidverbinding kunt u met een stoomtrein dit weinig gekende traject volgen, dat voor een groot deel parallel loopt met de metrolijn. Op bijgaand plannetje kunt u het traject volgen. De indicaties zijn gegeven met de rijrichting mee.

1 > Via de spoorbundel in Brussel-Kapellekerk rijden we op het viaduct boven de Kleine Ring, dat dateert van voor de Eerste Wereldoorlog. U herkent het aan de ijzeren relingen.

Bij het buitenrijden van Brussel-Zuid komen we op het grootste wisselcomplex van België, met 400 wissels en seinen.

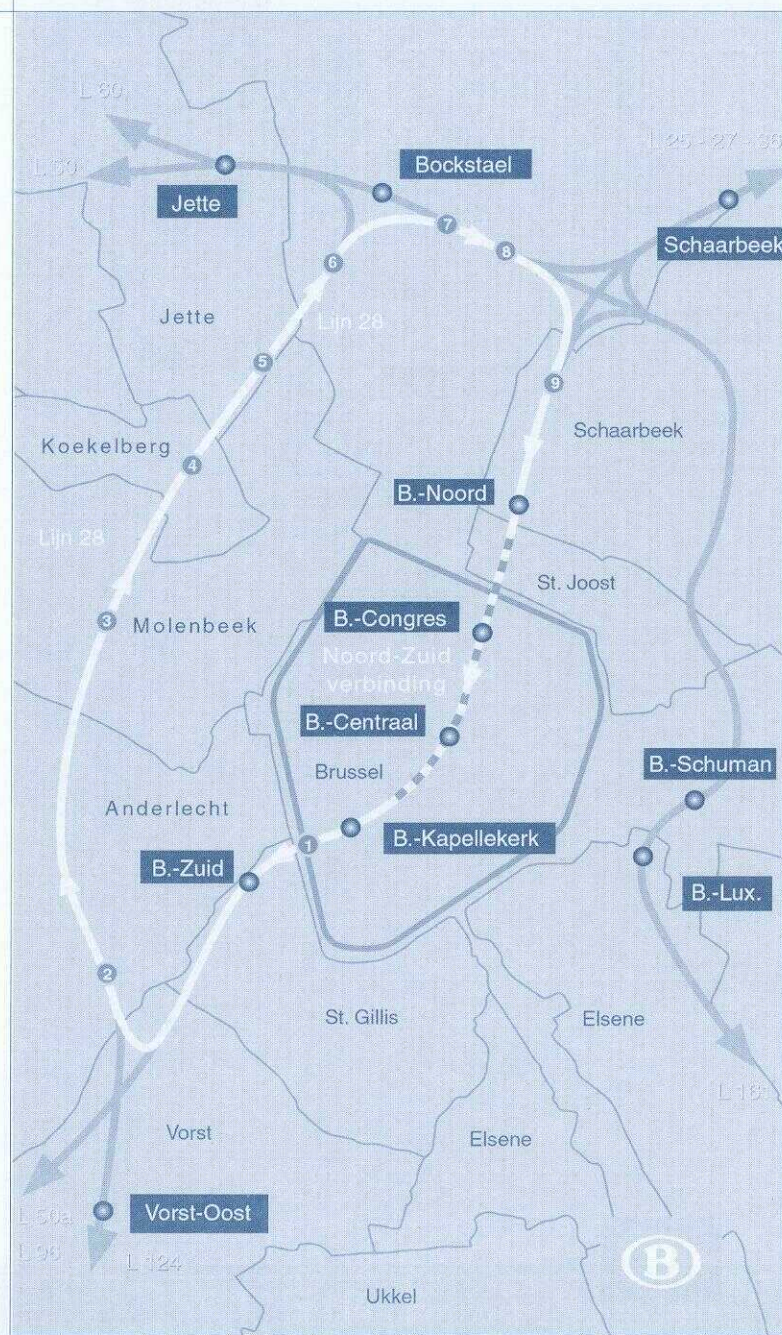
2 > We nemen een bocht naar rechts en rijden door Kuregem. Aan de linkerkant ziet u de toren van de Sint-Guidokerk en brouwerij Atlas. Net voor het kanaal bevond zich het vroegere station Kuregem.

We kruisen het kanaal en rijden parallel met metrolijn 1b richting Bizet.

De volgende brug gaat over de Ninoofsesteenweg. Rechts bevindt zich brouwerij Vandenheuvel.

3 > We bereiken het Weststation, dat in 1984 werd gesloten.

4 > We rijden evenwijdig met de metrolijn, langs de haltes Ossegem en Simonis (4). De treinhalte Simonis zal opnieuw geopend worden in het kader van het GEN-project.



5 Net voorbij de halte Pannenhuis (5) bevindt zich de 6 > aansluiting (6) met Brussel Thurn en Taxis. In de verte zien we de brug van Bockstael.

7 Wat verder aan de linkerkant bevinden zich het oude 8 > station en de kerk van Laken, waar de koningen begraven liggen. Voorbij de bocht zien we links de koninklijke halte (8) aan het koninklijk domein. Deze halte werd het laatst gebruikt naar aanleiding van de 75ste verjaardag van de NMBS in 2001.

In de buurt van de Zennebrug, die dateert van na de Eerste Wereldoorlog, splitst de lijn. Links gaat de lijn richting Schaarbeek / Antwerpen / Leuven. Wij houden rechts en rijden naar de Noord-Zuidverbinding via het Noordstation dat momenteel een grondige restauratie ondergaat.

9 > Rechts ziet u het oude seinhuis van Brussel-Noord, dat buiten gebruik is.

>>> In de Noord-Zuidverbinding houden we uiterst links. We rijden langs Brussel-Congres en Brussel-Centraal, en komen zo weer aan in Brussel-Kapellekerk, ons vertrekpunt.

stoomlocomotief 26.101

Bouwjaar:	1943
Bouwer:	Krauss-Maffei in München-Allach (Duitsland)
Aantal assen:	6
waarvan aandrijfassen:	5
Doormeter aandrijfwielen:	1,40 meter
Vermogen	2200 PK
Rijklar gewicht, tender inbegrepen:	150 ton
Max. snelheid:	80 km/u
Totale lengte:	22 meter

Van deze locomotieven werden 6.942 exemplaren gebouwd op initiatief van het Reich. De eenvoudige, robuuste en gemakkelijk te bedienen machines hebben in bijna alle Europese landen gereden. Op het einde van de Tweede Wereldoorlog zijn er 6.161 van geleverd. Het order van 200 locomotieven dat België moest leveren, was nog niet gereed bij het einde van de oorlog. Vanwege het gebrek aan materieel bij de NMBS besloot de maatschappij er 100 van te kopen, die van 26.001 tot 26.100 werden genummerd.

Het Toeristisch Spoor Patrimonium kocht haar locomotief in Polen in 1990; de oorspronkelijke Ty2-3554 werd aangepast voor het Belgische net en kreeg nummer 26.101. Het was dus de 101^{ste} die in België zou rijden.