

Kortenberg en de spoorwegen.

De spoorweglijn Brussel-Leuven maakt sedert meer dan 130 jaar deel uit van het landschap en het dagelijks leven in de Kortenbergse omgeving. Nu stellen we vast dat de spoorwegen, ook in onze omgeving, hoe langer hoe sneller evolueren en dat de H.S.T.- dit is de trein van de 21^{ste} eeuw - deze evolutie nog zal verscherpen. De Cultuur-Historische Vereniging stelde vast dat er van een eigenlijk plaatselijk spoorwegarchief niet veel te vinden is en vroeg aan één van haar leden, een gewezen spoorwegman, de Heer G. Feron, deze leemte in de mate van het mogelijke te verhelpen. Zijn uitgebreide studie werd bondig samengevat voor onze lezers. Tezelfdertijd volgen een aantal nieuwe projecten rond de spoorwegen. De Heer J. De Keyser zal een fotoreportage verwezenlijken betreffende de huidige toestand, de toestand tijdens de HST- werken en de toestand na de voltooiing van de H.S.T. Dr. Henri Vannoppen maakt een studie over het Stationsplein en de Stationsstraat te Kortenberg.

De redactie van Curtenberg

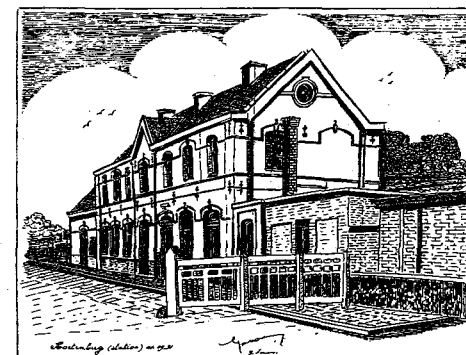
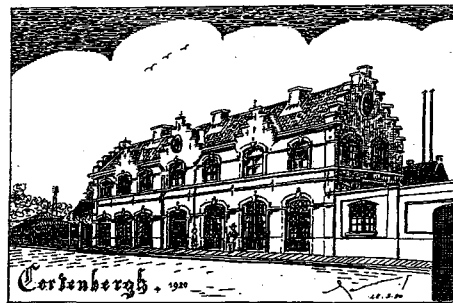
1. Het ontstaan van de Belgische spoorwegen

De wet van 1 mei 1834 bepaalde dat de Staat een spoorwegnet zou aanleggen en exploiteren. Dit zou op het Europese vasteland een première worden. De eerste lijn liep van Brussel Groendreef naar Mechelen en werd op 5 mei 1835 officieel in gebruik genomen. De wet had tevens bepaald dat Mechelen het middelpunt van het net zou zijn en dit om redenen die nooit duidelijk werden omschreven. Jaar na jaar breidde het spoorwegnet zich uit en rond 1935 bereikte het een lengte van ruim 5.000 kilometer. Ook de buurtspoorwegen beschikten toen eveneens over een net van gelijke omvang. Terecht zei men dat België het dichtste spoorwegnet ter wereld bezat.

2. De spoorlijn Brussel-Leuven

Met de tijd ging men zich afvragen waarom een omweg over Mechelen een must bleef. Steden zoals Leuven en Tienen eisten een rechtstreekse verbinding met de hoofdstad. Deskundigen en zakenlui dienden voorstellen in en vroegen concessies voor een lijn die ofwel over Kortenberg ofwel over Tervuren zou lopen. Uiteindelijk en rekening houdende met het ontegensprekelijke economisch belang van dergelijke lijn besloot de regering dat de Staat zelf de lijn zou verwezenlijken en gaf de voorkeur aan een reiweg over Kortenberg. Deze beslissing maakte het voorwerp uit van de wet van 15 december 1864. De werken werden aangevat en vorderden snel. Op 15 december 1866 startte de goederentreindienst. Het reizigersverkeer volgde twee dagen later.

Te Kortenberg hadden de toenmalige burgemeester en schepenen, zodra ze geraden hadden dat de lijn er zou komen, voorgesteld het station te bouwen ter hoogte van de Walenstraat waar, naar men beweert ze bouwgrond bezaten, die aldus een meerwaarde zou krijgen. Baron Emile Snoy, burgemeester van Erps-Kwerps, stelde een andere plaats voor en kreeg gelijk.



Het station van Kortenberg: links in 1920, rechts in 1991

(Tekeningen G. Feron, Erps-Kwerps).

Zo werd station Kortenberg gebouwd op de plaats waar het zich nu nog bevindt, althans nog in de eerste maanden van het jaar 2000. In die tijd waren de omgeving van het station, de Negenhoek en de kliniek Erps-Kwerps bodem. In 1955 ging dit deel van Erps-Kwerps over naar Kortenberg.

Later kwam er een stopplaats ter hoogte van de Zavelstraat. In de reisgids kwam die voor als Erps-Kwerps. Een tweede stopplaats werd voorzien te Kwerps op de kruising van de Kouterstraat met de Kerselarenstraat. Deze laatste kende een toenemend succes, niet alleen bij de plaatselijke bevolking maar ook bij de bewoners van Meerbeek en Nederokkerzeel. Zo werd de stopplaats op 3 november 1887 een halte onder de dichtelijke naam Olmenhoek. Aanvankelijk had men gedacht aan Schoonaarde maar dit voorstel werd verworpen omdat tussen Dendermonde en Wetteren er reeds een station met die naam bestond. Toen de stopplaats aan de Zavelstraat verdween, kreeg de halte Olmenhoek de benaming Erps-Kwerps.

3. Heel wat veranderingen

Bij het verder kort relaas van ons spoorwegbaanvak zullen we regelmatig het verleden met het heden vergelijken want voor de gewone toeschouwer schijnt alles onveranderd te zijn gebleven maar dit is puur gezichtsbedrog.

Toen onze eerste spoorweglijn tot stand kwam was alles nog uiterst primitief. De spoorstaven waren kort, vrij broos en licht. De locomotieven waren klein en hun kracht nog zeer beperkt. De rijtuigen boden slechts een minimum comfort. De spoortoestellen moesten afzonderlijk en ter plaatse bediend worden. Seinen aan het treinpersoneel konden slechts met armgebaren gegeven worden. De komst van de treinen werd met getoeter en hoorntonen aangekondigd. Aan een overweg werden de gebruikers verwittigd dank zij de stoomfluit van de locomotief. De ingenieurs kwamen van het Bestuur van Bruggen en Wegen. Zij en hun medewerkers en werklieden hadden niet de minste ervaring inzake spoorwegen. In 1866, toen de verbinding Brussel-Leuven in gebruik genomen werd, hadden alle technieken uiterst belangrijke vorderingen gemaakt.

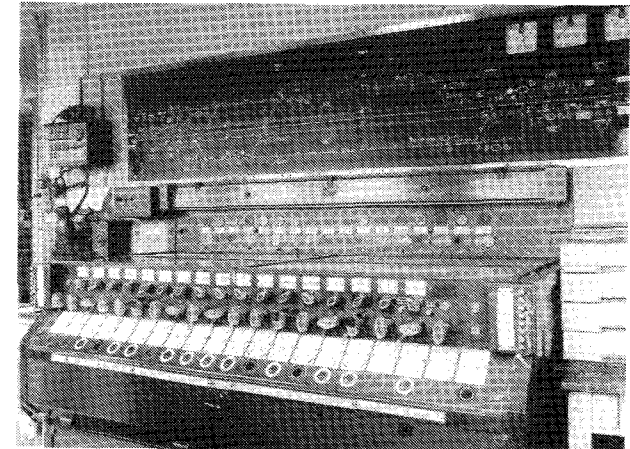
4. De spoorstaven van het Vignoletype

Men gebruikte in 1866 reeds spoorstaven van het Vignoletype. Vignole was een Brits ingenieur (1793-1875), die voor de spoorstaven een voetstuk voorzag dat het draagvlak vormde. De geprofileerde kop werd via een vertikaal vlak met de voet verbonden. De teerlingen waarop de originele rails rustten werden door houten dwarsliggers vervangen waarop de spoorstaven vastgespijkerd werden!

Tussen spijker en voet plaatste men metalen spieën, in de omgangstaal 'clavetten' geheten. Door trillingen kwamen die los. Baanarbeiders, de zgn. 'clavetkloppers' of 'clavetslagers' liepen langs beide spoorstaven van de sporen. Met hun lange hamer klopten ze de 'clavetten' vast. Wegens de uitzetting van de spoorstaven moesten uitzettingsvoegen voorzien worden. Nu gebruikt men hoe langer hoe meer lang- gelaste spoorstaven waarvoor gesofistikeerde uitzettingsapparaten gebruikt worden. Gebruikt men nog steeds houten dwarsliggers, dan vindt men er nu hoe langer hoe meer ijzeren en betonnen. De spijkers werden vervangen door kraagschroeven en nu door metalen steunplaten. Het spoor rust op een ballastbed. Dit zijn stenen die de druk over de aardebaan verdelen en het spoor tegen vochtigheid en temperatuurschommelingen beschermen.

5. De Saxby- en Siemensseinstelsels

Door de uitvinding van het Saxbyseinstelsel werd de veiligheid van het treinverkeer aanzienlijk verbeterd. De uitvinding was eveneens aan een Brits spoorwegman te danken. Seinen en wissels werden vanuit een centrale post, de seinpost, bediend. Metalen stangen verbond ze met de bedieningshandel. De actieradius was tot 200 m. beperkt. Toen de draadgeleidingen ingevoerd werden bedroeg de draagwijdte 500 m. Rond de eeuwwisseling ontstonden de eerste elektrische seinhuizen en de seininrichting met 3 standen. Kortenberg kreeg achtereenvolgens Saxbyseinhuizen, Siemensblokposten van het mechanisch en elektromechanisch systeem.



Binneninrichting van het seinhuis blok 6 te Kortenberg op 18 juli 1983.

(Foto G. Demeyer).

De nieuwe methodes de computers, de elektronica, de miniaturisering maakten nieuwe technieken mogelijk zodat centrale seinhuizen ontstonden. Alle blokposten tussen Herent en Haren verdwenen en wer-

den te Zaventem geconcentreerd maar eerlang zal ook deze post verdwijnen en zal die commandopost te Leuven gevestigd worden.

We hebben reeds gezien dat men op onze lijn en dus ook te Kortenberg het Saxby- en nadien het Siemensseinstelsel had gekend met seinarmen die twee en later drie standen konden innemen. Sedert een paar decennia kennen we hier het modern dag- en nachtluchtseinstel met bovendien een nieuwe versie voor het verkeer op tegenspoor. En nu verwacht men een gloednieuw systeem omdat de hoge snelheidstreinen nog meer eisen stellen inzake veiligheid.

Zeer in het kort een woordje uitleg hieromtrent. Een zware en snelrijdende trein kon onmogelijk op staande voet tot stilstand gebracht worden wanneer een stopsein gesloten is en dus een rood licht vertoont. Daarom moet de treinbestuurder op tijd verwittigd worden. Dit gebeurt dankzij de waarschuwingsseinen op 800-1000 of 1200 m. van het stopsein. Een HST, die tegen meer dan 300 km/u kan rijden, eist een remafstand van ruim 3000 m. en een elektronische uitrusting zorgt op de trein zelf voor de nodige info en automatische reacties.

Nog een laatste woord over de seinen en meer bepaald over de plaats waar ze dienen ingeplant. Om veiligheidsredenen wordt een baanvak in secties verdeeld. In een sectie mag zich nooit meer dan één trein bevinden. Elke sectie wordt door een stopsein afgedekt. Natuurlijk worden de waarschuwingsseinen op de voorziene remafstand geplaatst. Soms is de sectie te kort en dan gebruikt men gecombineerde seinen. In het bestek van deze korte voorstelling is het niet mogelijk alle systemen en werkmethodes tot in de kleinste details te beschrijven.

6. De kunstwerken: bruggen, onderdoorgangen en overwegen

Een trein doorloopt uitgestrekte gebieden en het spoor kruist onvermijdelijk waterwegen, straten en wegen of ontmoet van nature gevaarlijke punten. Op die diverse kruispunten werden kunstwerken gebouwd, meestal bruggen, soms tunnels en onderdoorgangen. Gaat het om wegverkeer dan voorziet men soms kunstwerken, en nu, op geëlektrificeerde lijnen is dit praktisch altijd de regel. Op andere plaatsen legde men overwegen aan met rolhekken of slagbomen die, bij het naderen van een trein gesloten werden door een wegwachter, meestal een wegwachteres.

Dezen waren ter plaatse en beschikten over een typische keet en soms een bescheiden woning. Dank zij nieuwe technieken werden de overblijvende overwegen op afstand bediend. Weinig belangrijke overwegen (bij de NMBS gebruikt men de afkorting OW) hadden geen barelen maar werden uitgerust, al naar het geval, met flikkerlichten, geluidsseinen, naderingsbakens en zeker met de bij de wet voorziene ver-

keersborden. Op het gebied van de fusiegemeente Kortenberg trof men alle types aan.

7. De overwegen in de fusie Kortenberg

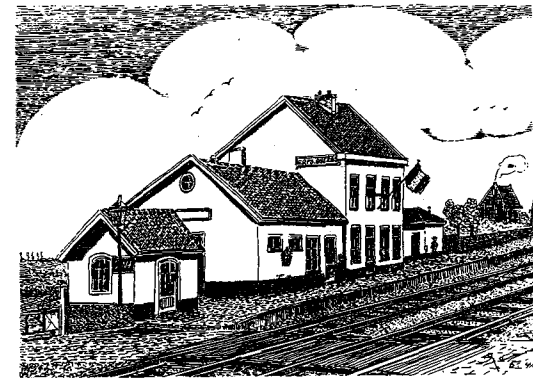
Tussen Nossegem en Kortenberg werd de lijn ingegraven. Aan beide zijden van het spoor, maar vooral aan de noordkant, waren er uitgestrekte landerijen. Wegens het spoor konden de boeren slechts via omwegen hun akkers en weiden bereiken. Daarom werden twee bruggen gebouwd, één in het verlengende van de Walenstraat, een tweede aan de Guldendellestraat. Er waren volledig uitgeruste en bewaakte OW in station Kortenberg zelf, nl. tussen de Mechelsesteenweg en de Engerstraat enerzijds, het Stationsplein, de Stationsstraat en de Negenhoek anderzijds; aan de Everbergstraat; de Zavelstraat; in de halte Erps-Kwerps (Olmenhoek) aan de Kouterstraat en tenslotte aan de Schijnstraat (de vroegere Molenweg) in de buurt van de vijvers Bellefroid.

Er waren twee kleine OW zonder barelen noch personeel, de ene aan de Weebroekweg en de tweede op ongeveer 300 m. van de Zavelstraat, langs een wegeltje dat van het bunkertje naar het spoor loopt en verder naar de Kwerpsebaan langs het Groot Heuveling.

Alle plaatselijke OW zijn verdwenen. Bruggen of onderdoorgangen kwamen in de plaats. Wanneer het derde en het vierde spoor voor de HST er zullen komen moeten die kunstwerken vervangen worden omdat ze te smal zijn. De brug over de Zavelstraat werd op 7 februari 2000 gesloopt.

8. Stations, halten en stopplaatsen

In een land met een zeer dichte bevolking zoals het onze telt men uiteraard talrijke stations, halten en stopplaatsen. Op ons baanvak liggen ze zelden op meer dan 5 km van elkaar.



Het haltegebouw van Erps-Kwerps en de OW 7 in 1936.

(Tekening G. Feron, Erps-Kwerps, 1990).

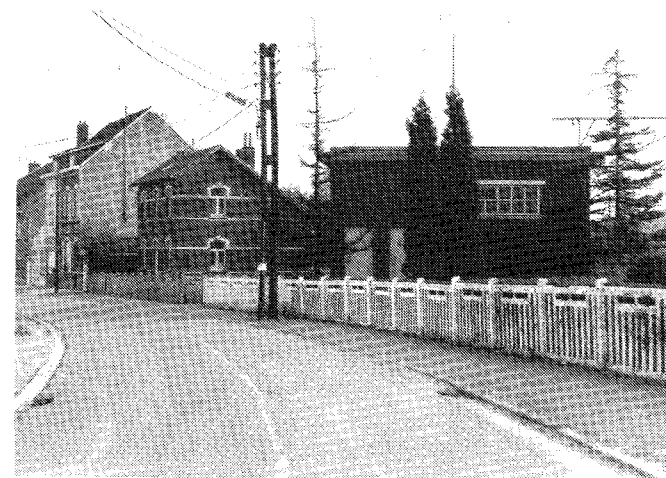
Toen de verbinding Brussel-Leuven over Kortenberg in 1866 in gebruik werd genomen had het bestuur van de Staatspoorwegen enkele reeksen standaardplannen voor stationsgebouwen uitgedokterd. De private maatschappijen deden dit ook. Hier koos men stations met trapgevels. Ze werden gebouwd te Diegem, Zaventem, Kortenberg en Veltem. Te Herent kwam een constructie van een andere reeks. Halten zoals Erps-Kwerps (Olmenhoek) en Nossegem, kregen eveneens een stationsgebouw maar van een eenvoudiger type. Welk ook de gekozen bouwstijl mocht zijn, in een tussenstation moest men minstens enkele strikt noodzakelijke lokalen vinden, nl. het bureau of dienstlokaal, één of twee wachtzalen, een bergplaats en een woning voor de stationschef. Tot een recent verleden moest die immers met zijn gezin ter plaatse gevestigd zijn.

Behalve te Kortenberg werden de trapgevelstations gesloopt. Te Diegem en te Zaventem werden ze vervangen. Te Kortenberg ging men voor WO II tot een modernisering over. De trapgevels verdwenen. De lokalen werden aangepast en er kwam een nieuwe vleugel kant Brussel. Nu is het gebouw bouwvallig geworden, maar aangezien het moet gesloopt worden om de plaats te ruimen voor het vierde spoor worden er geen verbeteringen meer uitgevoerd. Er wordt gezegd dat een nieuw maar vrij klein gebouw het zal vervangen.

Ter plaatse waren er te Kortenberg nog andere gebouwen zoals de goederenloods, een schuilhuis op perron 3 (naar Leuven) een ambtsgebouw voor de baanmeester, wegwachterswoningen, loodsen voor dienst baan en grotere WC 's met de dichtertelijke naam 'huisje van voorzienigheid'. Die zijn bijna alle verdwenen. Voor de elektrische diensten kwam er rechtover het station een onderstation voor de seininrichting en langs de Kwerpsebaan een tractieonderstation.



De Engerstraat met rechts de baanmeesterswoning.



De baanmeesterswoning in de Engerstraat in 1977.

(Foto R. Das).

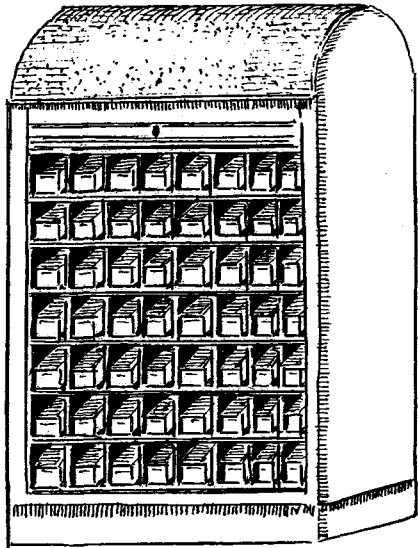
In de tweede helft van deze bijdrage stellen we U een denkbeeldig geleid bezoek voor. Daar worden al deze gebouwen van dichterbij bekeken, zelfs als deze ondertussen reeds verdwenen zijn.

In 1979 waren er plannen voor een modern stationsgebouw. Omdat de algemene toestand en de technieken zo snel veranderden, kwam hiervan niets in huis. Sedert 1952 werd het landschap aanzienlijk gewijzigd. We bedoelen de verschijning van de bovenleidingen onder een spanning van 3000 V gelijkstroom, onontbeerlijk voor de elektrische tractie.

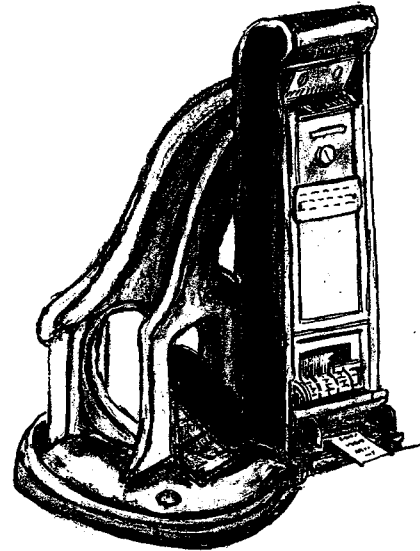
9. De vervoerbewijzen

Naast alle bijzondere organen van een spoorweglijn of een station zijn er ook minder opvallende en niettemin onontbeerlijke elementen zoals de vervoerbewijzen. Iedereen die wenst te reizen moet immers in het bezit zijn van een geldig reisdocument. De oudere generatie herinnert zich nog de kartonnen Edmonsonbiljetten, de weekabonnementen voor werklieden, de schoolabonnementen en een hele waaier andere abonnementen zoals die voor handelsreizigers. Steeds meer performerende druktoestellen werden in gebruik genomen. Te Kortenberg beschikt men nu over het Sabinsysteem, waarmee alle soorten reis kaarten en abonnementen onmiddellijk kunnen afgeleverd worden en waarvoor de boekhoudkundige gegevens geboekt worden. Omdat nu zoveel stations verdwenen of andere op bepaalde uren en dagen gesloten zijn moeten de reizigers die dus geen biljet konden kopen in de trein geregulariseerd worden. Daarom beschikt het treinpersoneel

nu over draagbare minicomputers die op staande voet haast alle soorten biljetten kunnen afleveren.



Vakkast voor Edmonsonbiljetten met rolluik en doosjes voor telkens 100 genummerde kartonnen kaarten.



Een handbediende droogstempelmachine voor het dateren van Edmonsonbiljetten.

(Tekeningen G. Feron, Erps-Kwerps, 1998).

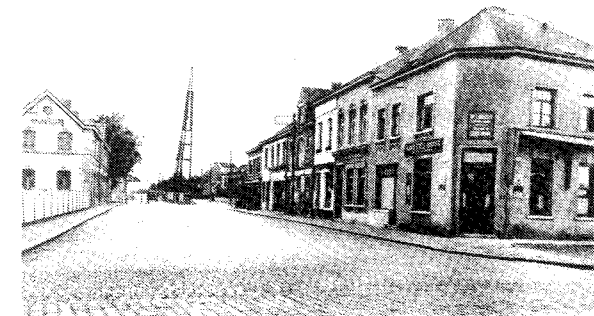
10. De treinen

Over de treinen, die hier innig met het dagelijks leven verbonden waren en nog altijd zijn, werden heel wat boeken geschreven. Daarom zullen we ons tot enkele opmerkingen beperken. Tot 1966 zwaaide de stoomlocomotief de plak over heel het net. Ze vulde de hemel met prachtige rookpluimen, reageerde en sprak in beide landstalen en werd begrepen door zij die konden luisteren en zeker door de machinisten en stokers, die steeds met dezelfde locomotief verbonden bleven, bijna alsof ze ermee getrouwd waren. De elektrische tractie startte in 1935 en nam hoe langer hoe meer de plaats in van de stoomtrein. Zoals eerder gezegd werd de lijn 36 in 1952 als elektrische lijn in gebruik genomen en we zien hier nu zowel gesleepte stellen als motortreinstellen. Diesellocomotieven komen ook te Kortenberg voor nl. de goederentreinen die de firma V.W. bedienen omdat de aansluiting niet onder rijdraad werd geplaatst. Goederentreinen ziet men nu veel minder en dan nog slechts op doorrit. Een paar keren per dag razen H.S.T.-stellen hier door, voorlopig nog op een klassieke spoorlijn. Inzake de rijtuigen herinneren de ouderen zich nog duidelijk de houten G C I- bakken, die nu zeker ver liggen van de thans geldende

voorwaarden wat betreft het comfort, maar hen herinneren aan jeugdijaren en vervlogen tijden. Nu worden steeds betere en meer comfortabele rijtuigen ingezet, die ook voor gehandicapten toegankelijk zijn. Wijzen we ook op de dubbeldekrijtuigen. Een trein met dergelijke rijtuigen vervoert 60 tot 70% meer reizigers dan een trein met een gelijke samenstelling.

11. Het spoorwegpersoneel

Een spoorweg, een station, een trein zijn niet denkbaar zonder spoorwegmensen. Nu zijn er nog ongeveer 40.000 onderverdeeld in meer dan 800 betitelingen en ambten. Uiteraard zullen we ons beperken tot het personeel van Kortenberg, Erps-Kwerps, de stopplaatsen vroeger en andere diensten zoals de baan. Kortenberg was gerangschikt in de stations van 3^{de} klas. Het was vrij belangrijk wegens het druk treinverkeer. Men werkte er immers dag en nacht. Men ontving goederenwagens en stukgoed. Er bestonden private aansluitingssporen. De aanwezigheid van overwegen zorgde wel voor problemen. Het station beschikte over een modern seinhuis. Kortenberg beheerde de aanhangigheid Erps-Kwerps en Olmenhoek, en tot rond 1920 de stopplaats aan de Zavelstraat. Al deze elementen zijn nu praktisch verdwenen. De bediening van de firma Volkswagen oefent een gunstige invloed uit op het behoud van een plaatselijke dienst. Niettemin werd Kortenberg in 1996 gedeclasseerd en werd omgezet in een halte. De halte Erps-Kwerps werd in 1934 na de pensionering van de laatste haltechef M. Van Bogaert, omgezet in stopplaats.



Het station van Kortenberg (links) met het Stationsplein.

12. De stationschef van Kortenberg

Hier zoals in de voorgaande hoofdstukken moeten we regelmatig het onderscheid maken tussen vroeger en nu. De chef was de bestendige vertegenwoordiger van de Maatschappij. Hij was een all-round man, want hij moest niet allen en hoofdzakelijk de treindienst kennen maar ook over een uitgebreide kennis van de andere diensten beschikken

zeker inzake het financieel beheer. Hij was ook de chef van het personeel en onderhield de contacten met leden van andere directies, alsmede met de plaatselijke overheid. Hij werd ook bij de notabelen gerekend. Sedert 10 februari 1867 werd het station ook een postontvangerij 5^{de} klas. De chef hield toezicht op de postdiensten en de posterijen plaatsten een klerk onder zijn gezag. De ontvangerij bediende Kortenberg, Erps-Kwerps, Meerbeek, Everberg en Nederokkerzeel. Deze toestand duurde tot in 1898. Tot de eerste jaren van de 20^{ste} eeuw stond het station ook in voor de diensten van de telegraaf.

Van 1866 tot het einde van de 19^{de} eeuw telde men te Kortenberg zes stationschefs. Gemiddeld bleven ze dan minder dan zes jaar ter plaatse. Recordhouder is zeker de Heer Michiels die hier van 1963 tot 1988 de plak zwaaide.

Hierna ter info de lijst van de stationschefs te Kortenberg sedert W.O.II:

- 1942-46: Frans Rosiers (° Kapellen-op-den-Bos 1889)
- 1946-54: Frans Redant (° Haaltert 1922)
- 1954-55: Hubert Philippens (° 's Gravenvoeren 1901)
- 1955-62: J.L. Ruysen (° Geetbets 1925)
- 1963-88: R. Michiels (° Wetteren 1930)
- 1988: Yvo Heine

Ingevolge een bevordering in graad ging de Heer Heine over naar de directiediensten. Hij werd de laatste titularis. Gedurende een korte periode zou de Heer Beersaerts onderstationschef 1^{ste} klasse (dus dezelfde rang als een stationschef 3^{de} klasse) de functie waarnemen. Vervolgens werd de dienst toevertrouwd aan de Heer Debodt, eerste exploitatieklerk. In 1996 viel de beslissing: station 3^{de} klasse Kortenberg zou voortaan een halte zijn waarvan de Heer Debodt de haltechef werd.

13. Het spoorwegpersoneel te Kortenberg

In het gemeentearchief vond Dr. H. Vannoppen een beschrijving van het personeelsbestand van de spoorwegen woonachtig te Kortenberg rond 1900. Met inbegrip van enkele personeelsleden van de telegraaf ging het hier om 60 werknemers. In die tijd die we nu als de goede jaren zouden kunnen bestempelen voerde de plaatselijke stationschef het bevel over verschillende kategoriën bedienden en arbeiders. We kunnen ze in 5 groepen verdelen:

1. klerken onderverdeeld in ordeklerken, aangestelden (in het Frans sprak men van 'agrés'), of stationsfacteurs. De betitelingen werden later omgezet in exploitatieklerken en klerken van de beweging. Deze bedienden stonden de chef bij.
2. Werklieden, die fungeerden als lader-rangeerder. Ze vervulden diverse taken zoals het knippen van de reiskaarten bij vertrek en

het inzamelen ervan bij de aankomst, het laden en lossen van colli en stukgoed, het los-en vasthaken van goederenwagens tijdens de rangeringen en alle andere taken in opdracht van de chef.

3. seingevers: in principe bedienden die uitsluitend de seininstallaties. Ze werden opgeleid in de schooltrein.
4. berichtenbestellers: die bezorgden colli's en stukgoed aan huis en vervulden allerlei lichte taken. De beste elementen leerden vlug en snel. Voor hen richtte de NMBS een vakonderwijs in dat gelijkstond met lager middelbaar onderwijs. Slaagden ze, dan werden ze klerk. In het tegenovergesteld geval werden ze spoorarbeider.
5. overwegwachters: doorgaans en sedert ongeveer 1880 waren het meestal vrouwen. Dit personeel bediende de overwegen en voornamelijk de baren. Hun taak was niet van verantwoordelijkheden ontbloot. Soms beschikten ze over een typisch wegwachtershuisje zoals destijds aan de Everbergstraat en aan de Molenweg. Bij het lezen van de tekst zal U zich afvragen waarom vrouwen voor deze taak werden ingezet, als wanneer de spoorwegen toen een bijna exclusieve mannenwereld waren. In 1882 boekten de Staatspoorwegen een verlies van ruim 7 miljoen franken. De bevoegde minister dacht aan besparingen en had een reuze idee. Voor een prestatie van 12 uur verdiende een wegwachter 2,20 BEF. Voor een zelfde taak zou men aan een vrouw slechts 0,80 BEF betalen. Vrouwen hadden toen geen rechten. Ze waren niet stemgerechtigd en bijgevolg waren ze in de ogen van de politici waardeloos.

14. Het spoorwegpersoneel van de halte Erps-Kwerps

De halte Erps-Kwerps (Olmenhoek) was een aanhorigheid van Kortenberg. De haltechef was dus een medewerker van de stationschef. Hij beschikte over een paar werklieden waaronder ook wegwachters. De laatste haltechef, Matthieu Van Bogaert, was hier een gekende en geëerbiedigde persoonlijkheid. Hij was erevoorzitter van de oudstrijders van Erps-Kwerps en tijdens W.O.II bewees hij ontelbare diensten aan zijn medeburgers. Hij werd in 1934 op rust gesteld. Hij kreeg geen vervanger en de halte werd opnieuw een stopplaats.

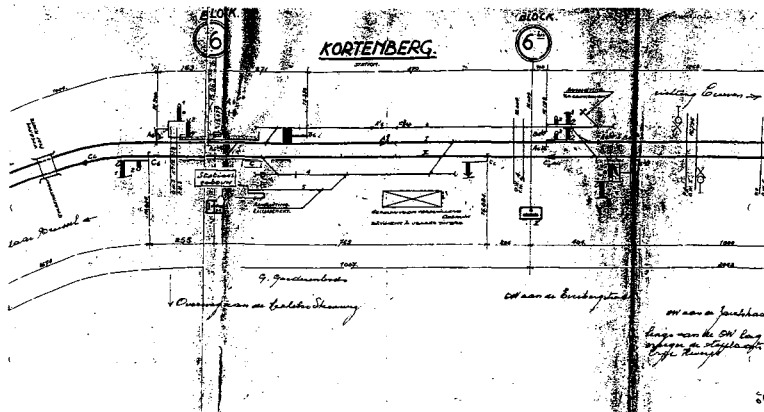
15. De baan en de baanmeester

We zullen hier niet spreken van het post- en telegraafpersoneel, want hun taak had eigenlijk niets te maken met het spoor. De arbeiders van de baan behoorden niet tot het stationspersoneel. Ze stonden onder het bevel van de baanmeester (de 'piqueur') die een ambtsgebouw in de Engerstraat rechtover het station bewoonde.

16. Het Seinen- en Sporenplan (SSP)

We maken nu een denkbeeldig geleid bezoek aan het lokaal baanvak. De diverse elementen van het spoor maken daarin het voorwerp van

een bondige commentaar uit. De N.M.B.S. bezit plannen van haar gebouwen, sporen, seinen en noem maar op. Die documenten zijn uiterst precies en worden nauwkeurig bijgehouden. Voor deze wandeling gebruikte ik een S S P uit mijn eigen verzameling. SSP is de afkorting van Schematisch Seinen- en Sporenplan. Het plan stelt de toestand voor zoals die in 1940 was. Het document is interessant want het maakt een vergelijking mogelijk tussen de toenmalige en de hedendaagse toestand.



Het seinen- en sporenplan (SSP) van 1940 tussen de brug van Guldendelle en de Zavelstraat. (Collectie G. Feron, Erps-Kwerps)

Het vertrekpunt ligt aan de Walenstraat die de scheidingslijn uitmaakt tussen Nossegem en Kortenberg. De wandeling brengt ons tot de vijvers Bellefroid, in de buurt van Veltem-Beisem.

Om de lijn aan te leggen was de ingraving van het spoor noodzakelijk tussen het centrum van Nossegem en de Mechelsesteenweg te Kortenberg.

17. Appelbomen langs het spoor

Kortenberg wenste een station ter hoogte van de Walenstraat. Erps-Kwerps stelde voor het station te bouwen waar het nu nog staat en gaf de doorslag. Stations waren vroeger goed afgesloten plaatsen, maar ook langs het spoor waren afsluitingen gewenst. In het infoblad 'De Onpartijdige' van 19 mei 1867 publiceerden de Staatsspoorwegen het volgend bericht: "Het bestuur der spoorwegen heeft appelbomen doen planten in vorm van hagen. Langs beide kanten der ijzeren baen van Brussel naer Leuven. Deze beplantingen zijn bij onderneming gedaen, en de aannemer moet ze onderhouden gedurende hetzelfde getal jaeren, dat hij regt heeft op het fruit. Aldus heeft men een zeer schone afsluiting bekomen, dit, verre van geld te kosten, jaerlijks eene nogal ronde som zal opbrengen". Men kan vermoeden dat belanghebbende bij gebrek aan een voldoende toezicht over een zo lange afstand niet

veel fruit zal gezien hebben. De fruitbomen verdwenen en werden op sommige plaatsen o.a. tussen Nossegem en Kortenberg door hagedoorn vervangen. Hier en daar vindt men nu nog enkele zeldzaam geworden en verwilderde struiken.

18. De brug van de Guldendellestraat

In de verlenging van de Guldendellestraat vinden we een andere wegbrug, die naar de Runderenberg toegang verleent. Terloops herinneren we eraan dat op deze 'berg' tijdens de bezetting de Flak stond. Dit waren de Duitse afweergeschutbatterijen.

19. Overweg 3 aan het station van Kortenberg

In station Kortenberg zelf kruiste het spoor de overgang tussen de Mechelsesteenweg, de Engerstraat, het Stationsplein en de Stationsstraat. Daar werd overweg nr. 3 aangelegd. Langs de kant Negenhoek was er een wegwachterswoning en aan weerszijden van de lijn vond men de typische keten, één voor de bediening van de rolhekken, een tweede voor de bediening van wissels en seinen (seinstelsel Saxby). Toen de geëlektrificeerde lijn in 1952 in gebruik werd genomen, werden alle overwegen van de lijn afgeschaft en door bruggen en onderdoorgangen vervangen. Hier zullen nu beide kunstwerken moeten opnieuw vervangen worden met het oog op de aanleg van het derde en vierde spoor voor de H.S.T. (Hoge Snelheidstrein). Dit lot is ook de verder gelegen bruggen voorbehouden.

20. Het seinhuis en blok 6

Rond de eeuwwisseling werd een nieuwe seininrichting van het Siemens mechanisch systeem ingevoerd. Dit ging samen met de bouw van een seinhuis voorbij de O W(overweg)(richting Leuven). Zo ontstond Blok 6. Het gebouw van 4 X4 m. was uiterst eenvoudig. De vloer lag 1,50 m boven de begane grond. Daar waren de bedieningshandels van wissels en seinen opgesteld. Vandaar kon de seingever die bedienen en tevens het spoor in het oog houden. De bedieningsstangen van de vroegere Saxbyinrichting werden door draadgeleidingen vervangen. Zo werd de actieradius van het seinhuis aanzienlijk vergroot. In 1938 werd beslist station Kortenberg een verjongingsbeurt te geven. De plannen voorzagen de afschaffing van het seinhuis en de apparatuur zou dan in het dienstlokaal van het gemoderniseerd gebouw overgebracht worden. We vermoeden dat toen het seinstelsel met drie standen alhier werd ingevoerd. In strijd met de oorspronkelijke plannen kwam de blokpost niet helemaal op de voorziene plaats. Een nieuw lokaal, dat voorlopig nog bestaat maar dan ledig, werd bijgebouwd, gedeeltelijk op het perron en onder de oude luifel. Daar bouwde ingenieur Liekens, die te Kortenberg woonde, een testpost Siemens-Acec. Hij was immers belast met de conceptie van het

groot en modern seinhuis II van Brussel-Zuid, dat ook de Noord-Zuidverbinding zou bedienen.

21. De spoorwegovergang en de onderdoorgang te Kortenberg

De reizigers die zich naar Leuven of naar spoor 3 wensten te begeven, gebruikten een gelijkgrondse spoorovergang in de onmiddellijke buurt van de O W. Eerst bestond die uit houten balken, later uit betonnen platen. Na de afschaffing van de O W kwam een onderdoorgang in twee delen in de plaats, één ten gerieve van de voetgangers, een tweede voor de gewone reizigers. Wanneer er geen treinen reden werd de 2de met een zware dubbele houten poort gesloten. Sedert de afschaffing van de controle van de vervoerbewijzen zowel bij vertrek als bij aankomst werd die poort overbodig en werd ze weggenomen. Zelfs na de ingebruikname van de onderdoorgang bleef een gelijkgrondse spoorovergang behouden. Die werd herhaalde malen verplaatst. Die diende uitsluitend voor het personeel dat zich met een karretje naar de aankomende en vertrekkende treinen moest begeven voor het afhalen of afgeven van stukgoed, postcolli en postzakken. Dit alles behoort ook tot de verleden tijd.

22. Dienstwagens in het station

Elk station beschikte over diverse dienstwagens zoals kruiwagens, duivels, driewielers, stootkarren met gewoon of verhoogd draagvlak al naar de aard van de te verplaatsen voorwerpen, speciale tweewielers met hellend vlak voor het laden en lossen van vee, vooral koeien. Al deze tuigen zijn uiteraard totaal overbodig geworden. Sommige exemplaren bleven behouden in de museumbewaarplaats te Leuven.

23. Het schuilhuis voor de reizigers en de overbrugging te Kortenberg



Het station van Kortenberg met links de schuilplaats voor reizigers.

Rechtover het Kortenbergse ontvangstgebouw op het perron, richting Leuven, bevond zich een fraai paviljoen. Dit was het schuilhuis voor wachtende reizigers. Dergelijke gebouwen waren algemeen verspreid op het net. Te Kortenberg werd het waarschijnlijk ten tijde van de afschaffing van de overweg gesloopt. Te Veltem werd een dergelijk paviljoen bewaard en gerestaureerd maar voor hoelang nog?

Aan de in- en uitgang van de onderbrugging kwamen stijlloze gebouwen, die eveneens eerlang zullen vervangen worden.

24. Het wijkspoor

Langs het perron van het spoor naar Leuven ligt het wijkspoor. Na de verdwijning van de O W, van het seinhuis en van het schuilhuis werd het doorgetrokken. Het loopt nu door tot aan de brug. De wissels voor de verbinding met beide hoofdsporen werden toen richting Brussel verschoven. Voorbij deze wissels wordt het spoor een doodspoor. Het loopt dus uit op een stootbok. In normale stand is de wissel naar het doodspoor gericht en dit om veiligheidsredenen. Moesten voertuigen ontsnappen of een trein ten onrechte vertrekken, dan zouden die niet in het hoofdspoor belanden. Het doodspoor wordt haast nooit gebruikt. Slechts toevallig zag ik er wagens voor dienst Baan of een voertuig met pech. Op wijkspoor 3 worden af en toe goederentreinen ontvangen, maar vooral en meermaals per dag reizigerstreinen, hoofdzakelijk stoptreinen, die de hoofdsporen moeten vrijmaken voor treinen met voorrang b.v. internationale treinen. Het is ongeveer 1500 m lang. Zeer lange treinen kunnen er vertoeven. Het moet verdwijnen en zal vervangen worden door één van de twee bijkomende H.S.T. hoofdsporen.

Ongeveer ter hoogte van de Everbergstraat liggen de wissels van de verbinding met de hoofdsporen maar het wijkspoor loopt ook hier uit op een doodspoor. Dit doodspoor diende vroeger ook voor een private aansluiting met de steenkapperij Van Steenwinckel op het einde van de Spoorwegstraat.



De wegwachterswoning aan de Everbergstraat, jarenlang bewoond door de familie Misbaer. (Foto R. Das, 1977)

We zagen reeds dat de O W aan de Everbergstraat afgeschaft werd, toen een overbrugging gebouwd werd. Wanneer we de wandeling in omgekeerde richting zullen beschrijven, komen we terug op de vroegere uitrusting en bediening van de overweg.

25. De overweg van de Zavelstraat

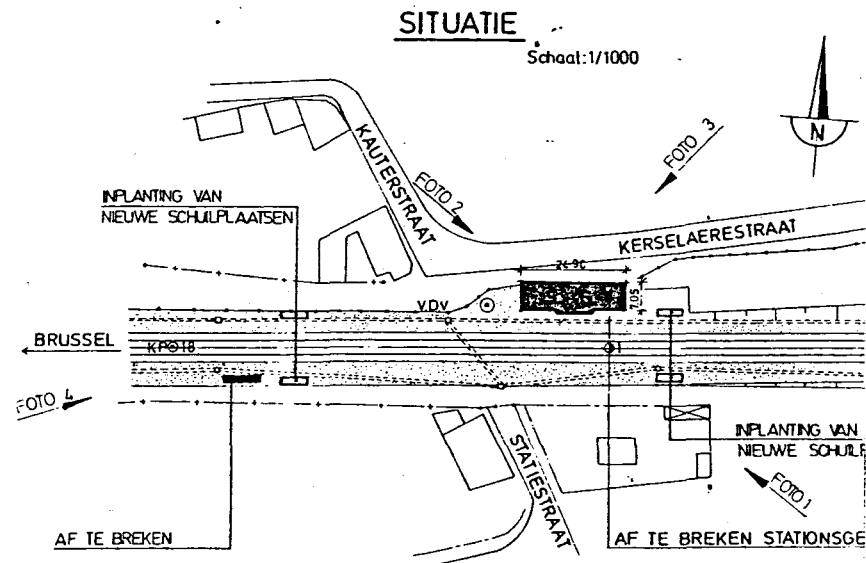
Nagenoeg een halve kilometer verder bereiken we de Zavelstraat. Hier bestond vroeger een klassieke overweg. Dit was OW 6. Op 3 november 1897 wijzigde het spoorbeheer hem en voorzag er een stopplaats met perrons en een wachters die ook enkele spoorkaartjes verkocht. In de officiële reisgids droeg deze stopplaats de naam Erps-Kwerps. Na haar afschaffing rond 1920 veranderde de halte Olmenhoek haar naam en werd Erps-Kwerps. Op een oude prent die het klooster met het pensioonaat te Erps-Kwerps voorstelt zien we op de achtergrond de Zavelstraat en haar kruising met spoor 36. Rekening houdende met de beperkte afstand tussen het klooster en de stopplaats zou men denken dat deze ook regelmatig door de kostschoolgangers bezocht werd. Dr. H. Vannoppen ontkende dit. De leerlingen werden naar het station Kortenberg gebracht. Felix Buelens, een koetsier of huurhouder in de Engerstraat recht tegenover Vinkennest, verzorgde met zijn koets het vervoer voor de Zusters naar het station Kortenberg. De OW aan de Zavelstraat werd in 1952 door een overbrugging vervangen.

26. De overgang aan Weirepand

Amper drie tot vierhonderd meter verder bevond zich een OW, waarschijnlijk een overgang voor landbouwers, waar, naar onze mening geen rolhekken voorzien waren, maar alleen waarschuwbakens en borden. Die overweg kreeg zelfs geen volgnummer op de sein- en sporenplannen. De weg, die ernaar toe leidde bestaat nog en vertrekt van de Zavelstraat ter hoogte van de bunker, en aan de overkant van het spoor was die verbonden met veldwegen in de richting van de Oude Baan en de Kwerpsebaan. Een gelijkaardig verschijnsel moet zich voorgedaan hebben ter hoogte van de Weebroekweg.

27. De halte Olmenhoek

We lopen nog even door en bereiken de plaats van de vroegere halte Olmenhoek en overweg nr. 7. De halte werd in 1887, op 3 november ingewijd. Het moest Schoonaarde heten maar zulks mocht niet omdat er in Oost-Vlaanderen reeds een station bestond, dat die naam droeg. Men verkoos dan de benaming Olmenhoek maar toen de stopplaats Erps-Kwerps aan de Zavelstraat afgeschaft werd, werd Olmenhoek herdoopt en werd Erps-Kwerps. In 1934 werd de halte opnieuw een stopplaats. Het gebouw werd verhuurd en in 1985 gesloopt.



De slopingsvergunning van het haltegebouw van Erps-Kwerps. In 1983 besloot men dit gebouw af te breken. Op 15 mei 1985 werd de laatste puinhoop verwijderd. (Collectie G. Feron, Erps-Kwerps)

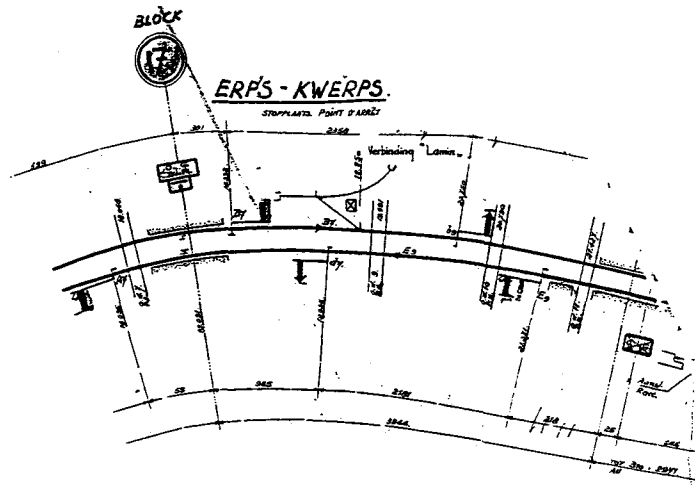
28. De overweg van de Kouterstraat

OW 7 bevond zich op de Kouterstraat, in de onmiddellijke omgeving van het haltegebouw. Hij bevond zich op 18 km van Brussel. De OW was met rolhekken uitgerust, die samen met de seinen(en destijds met de wissels naar de aansluiting Lamin) vanuit een typische keet bediend werden. Na de modernisering van de uitrusting werd de keet gesloopt en blokpost nr. 27 werd in het haltegebouw ondergebracht.

29. De overweg aan de Molenweg en het Laminspoor

We bereiken het einde van onze denkbeeldige wandeling in de onmiddellijke buurt van de vijvers Bellefroid. Ter hoogte van de vroegere Molenweg bestond vroeger een overweg. Deze werd totaal afgeschaft. Het baanhuisje bestaat nog. Dit deel van de Molenweg is nu een verlenging van de Kerseleerstraat. Aan de overzijde bevindt zich de Jozef Schijnsstraat. Op het sporenplan van 1940 merken we alhier een aansluiting: het Laminspoor. Die takte af van het spoor Brussel-Leuven en kon door achteruitrit bediend worden. Op papier, een eenvoudige zaak, in werkelijkheid een ingewikkeld probleem, vooral op het vlak van de veiligheid en de uit te voeren rangeringen. Op dit spoor kwamen open wagens met het stort van de stad Leuven. In het

water van de vijvers Bellefroid zien we nog niet ontbonden voorwerpen.



Het SSP van 1940 met het haltegebouw van Erps-Kwerps en blok 7, OW 9 (aan de Molenweg) en het rangeerspoor van de verbinding Lamin.

(Collectie G. Feron, Erps-Kwerps)

30. Het dubbelverbindingspoor van V.W.

Het is tijd geworden om naar Kortenberg terug te keren. Daarom volgen we nu het spoor van Leuven naar Brussel. Dit gaat sneller dan de heenweg. Tussen de Zavelstraat en de Everbergstraat zou alleen een blinde het reusachtig depot van Volkswagen, Audi en Porsche niet merken. De firma, een uiterst belangrijke klant van de NMBS, beschikt hier over een dubbel verbindingspoor waarop dagelijks treinen, samengesteld uit dubbeldek wagens, auto's aanbrengen of afhalen. Beide sporen lopen ter hoogte van de Everbergstraat samen. Ze worden verder naar de goederenkoer doorgetrokken. Bedoelde sporen werden niet onder rijdraad geplaatst zodat ze in feite alleen door diesellocomotieven kunnen bediend worden. Wanneer de HST-sporen aangelegd zullen worden kan dit verbindingspoor wel een probleem worden. Naar verluidt kent men reeds de oplossing. Hopelijk zal de aansluiting nog heel lang behouden blijven.

31. De overgang van de Everbergstraat

Bij de uitrit van de V.W.-sporen, ter hoogte van de Everbergstraat bevond zich vroeger O W 5 met een wegwachtershuisje dat eveneens gesloopt werd. De mensen uit de buurt herinneren zich nog een vreemde cilindervormige constructie naast de O W. Tijdens W.O. II werden er op gevaarlijke plaatsen dergelijke cilinders geplaatst. Het waren individuele schuilplaatsen met een stalen deur. Ze werden

bovendien door een dikke betonlaag beschermd. Tijdens luchtaanvallen kon de wegwachter(es) erin schuilen.

32. De goederenkoer van Kortenberg zonder activiteit

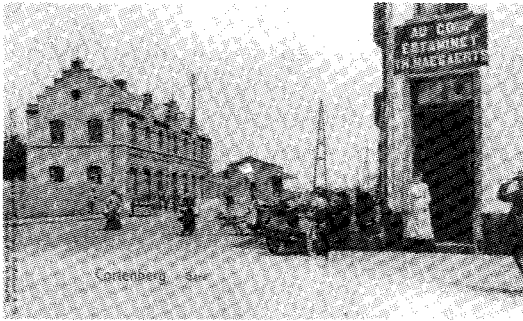
We bereiken de goederenkoer en lopen onder de overbrugging met twee hellende vlakken die de O W verving en waar zoveel zelfmoorden te betreuren vielen. In de onmiddellijke buurt van het kunstwerk liggen de wissels die de treinen van en naar de hoofdsporen en wijkspoor 3 doorlopen om de goederenkoer en de V W aansluiting aan te doen. Die toestellen zijn nu verdwenen. Goederentreinen worden doorgaans op spoor 4 ontvangen. Dit diende ook voor de bediening van de goederenloods en liep uit op een stootbok. Een twintigtal meters voor de loods lagen de wissels voor de verbinding met het hoofdspoor. Zeer uitzonderlijk werd spoor 4 ook als wijkspoor voor reizigerstreinen gebruikt wanneer spoor 3 niet bereikbaar was. Een goederenwagen kon van spoor 4 de goederenloods bereiken. Deze beschikte aan beide zijden over een vloer ter hoogte van spoorwagens en vrachtwagens. Daar kon stukgoed gelost en geladen worden. Ook de reizigerstreinen brachten dikwijls colli's aan. Voor de bestelling aan huis zorgden de berichtenbestellers (de porteurs). Kantoorliggende pakken moesten door de bestemming afgehaald worden. Het leven - ook voor de spoorwegen - is een struggle for life. De concurrentie vond de middelen om het goederenvervoer af te romen. Ook de omstandigheden en de nieuwe technieken behoorden tot de elementen die het goederenvervoer van het spoor tot een gering deel van het totaal goederenvervoer terugdrongen. En in deze gedachtengang voortgaande kunnen we zeggen dat alzo de goederenkoer, de goederenloods, de aansluitingen zoals ook die van Collette en Collard te Kortenberg verdwenen zijn.

33. De spoorweg Brussel-Leuven: nostalgie en toekomst

Onze wandeling loopt ten einde. We keren terug naar het station, één van de laatste getuigen van het verleden. Weldra zullen nieuwe constructies en spoorinstallaties de weg openen naar nieuwe tijden. Het verleden, het heden en de toekomst van het spoor te Kortenberg ontmoeten elkaar.

Toen het spoorwegepos in 1835 in ons land begon, bleek het nieuw vervoerstelsel zo efficiënt en vooruitstrevend te zijn, dat de andere eeuwenoude vervoermiddelen bijna overal in de vergeethoek werden gedrongen. Het spoor verwierf waarachtig het monopolie van het transport en kon dit nagenoeg een eeuw handhaven. Na W.O.I zouden het weg- en later het luchtverkeer stap voor stap maar steeds sneller het leeuwenandeel van de vervoermassa verwerven. Dit verklaart de nostalgische om niet te zeggen pessimistische toon waarmee ik de

bondige samenvatting van 130 jaar geschiedenis van het spoorbaanvak Brussel-Leuven over Kortenberg besloot.



Nostalgie of heel wat activiteit rond het station van Kortenberg vóór 1914. Een groot deel van de melkproductie uit de streek van Kortenberg werd te Brussel verkocht. Dagelijks trokken stoere melkmeisjes met 40 à 50 liter melk naar de hoofdstad. In het beste geval brachten de hondenkarren de kruiken naar het station.

Een weekabonnement kostte 1,75 BEF. Een liter melk kostte toen te Kortenberg 20 centiem en een ei 12 centiem (prijzen van 1908).

De Erps-Kwerpse stoommelkerij Salens had toen reeds een bijhuis te Brussel wat de taak vergemakkelijkte. (Collectie G. Feron, Erps-Kwerps)

Een nieuwe hoop op een heldere toekomst tekenen zich af met de komst van de H.S.T. d.w.z. de Hoge Snelheidstreinen. De mens wenst zich steeds sneller en met meer comfort te verplaatsen. Daarom bouwden de spoorwegen steeds meer performerende locomotieven. Met een ATLANTIC- locomotief type 12 die Ir. Notesse concipieerde, verwierf de N.M.B.S. op 12 juni 1939 het Blauwe Lint van de snelheid voor stoomlocomotieven. Met een trein van 200 ton werd de 115 km lange lijn Brussel- Oostende in 57 minuten verslonden, hetzij tegen 165 km/u. Andere netten verbeterden nog dit record. Doorgaans bleef de maximum toegelaten snelheid op ons net tot 120 km / u beperkt.

In Japan werd in de zestiger jaren de merkwaardige Tokaidolijn aangelegd die bereden was door treinen die meer dan 200 km / u rijden. Frankrijk ontwierp nieuwe elektrische locs waarmee snelheden van meer dan 300 per uur mogelijk werden. Zo ontstond het T.G.V.-net dat zeer rendabel bleek te zijn. De Europese Spoorwegunie stelde voor het systeem te veralgemenen en een uitgebreid spoorwegnet te verwezenlijken. Zo werd voorzien dat het zich in 2015 over meer dan 30.000 km zou uitstrekken. Bestaande lijnen zouden aangepast worden en 19.000 km nieuwe lijnen, geschikt voor snelheden hoger dan 250 km / u, zijn voorzien.

Gelet op de centrale ligging van ons land zal het HST-net ook ons grondgebied doorkruisen en bedienen, nl. voor de verbinding van een aantal Belgische steden met metropolen van onze buurlanden alsmede met Groot-Brittannië langs de in 1993 in gebruik genomen Kanaal-

tunnel. Van uit Brussel zijn de H.S.T.-verbindingen met Parijs en Londen reeds geruime tijd operationeel. H.S.T.-treinstellen rijden ook dagelijks over klassieke sporen en dito snelheden naar Keulen en Amsterdam. Voor de relatie Brussel- Keulen wordt voor een groot deel een dubbelspoorlijn in eigen bedding verwezenlijkt maar voor het baanvak Brussel- Leuven geldt jammer genoeg een andere regel. De bestaande sporen worden gemoderniseerd en zullen aan aan weerskanten liggen van de nieuwe sporen, aangepast voor hoge snelheden. Overal zijn grote werken aan de gang. Op het grondgebied van onze gemeente namen die eind 1999 en begin 2000 een aanvang. Ze zullen een paar jaar duren. Zal onze medeburger niet te Kortenberg in een HST plaats kunnen nemen, dan zal hij niettemin de gunstige weerslag van het nieuw stelsel ondervinden. Op zuiver spoorwegvlak mogen we dus een hoopvolle toekomst tegemoet zien.

Na dit optimistisch besluit, nog een kort verklarend woord. Bij de aanvang van het jaar 1998 zag het er naar uit dat de grootse geplande werken voor de HST- spoorverbinding Brussel-Leuven in een nabije toekomst zouden starten. Het stond vast dat een ons vertrouwd beeld van de spoorwegen te Kortenberg daardoor een heel ander uitzicht zou krijgen. Dr. Henri Vannoppen stelde bij deze gelegenheid vast dat historische en technische gegevens over meer dan 130 jaar treinverkeer alhier zeer schaars waren. Op zijn vraag of ik dit enigszins kon verhelpen, ging ik aan het werk en leverde een rapport van bijna 300 pagina's. Met het oog op de publicatie in het tijdschrift Curtenberg werden deze tot een beknopte synthese herleid. Ondertussen zijn de voorziene werken volop aan de gang gegaan. Wanneer in bedoelde samenvatting bepaalde gebouwen, instellingen en uitrustingen beschreven worden, zou telkens moeten vermeld worden dat ze reeds verdwenen zijn. De vriendelijke lezer zal zelf wel de werkwoorden aanpassen en daar waar nodig de tegenwoordige tijd door de verleden tijd vervangen.