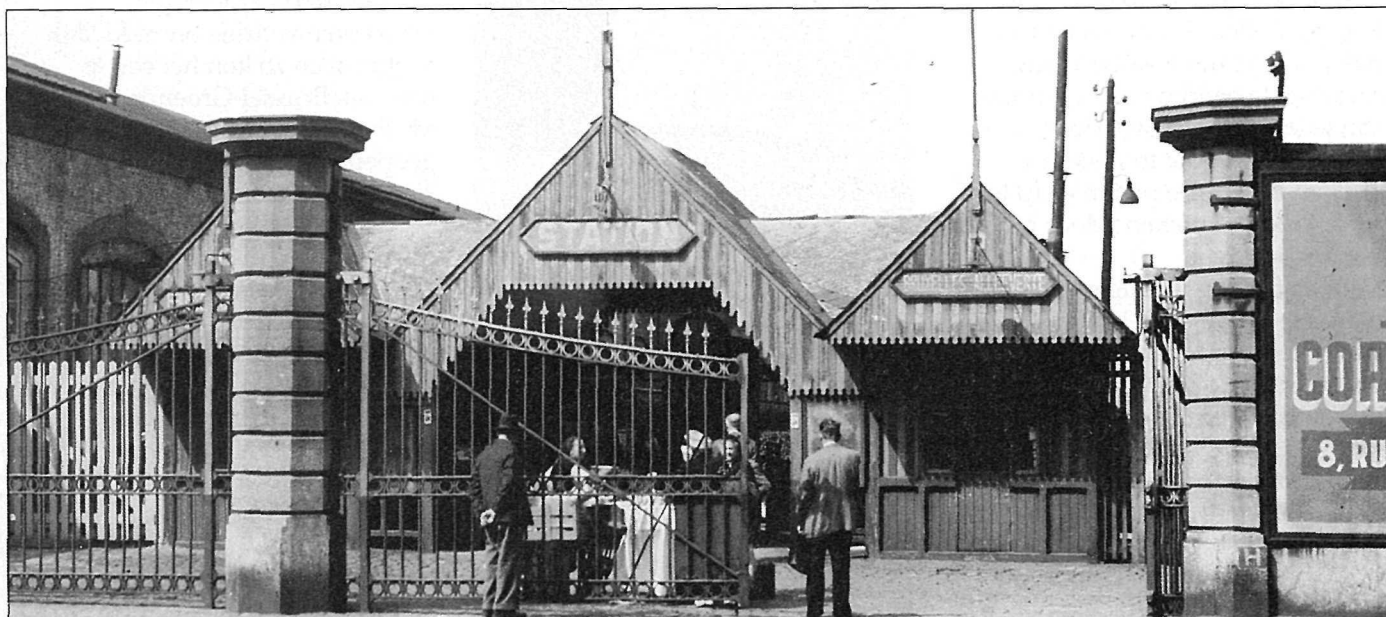


# in afwachting van...



*Station Brussel-Groendreef*

Het merendeel van onze lezers weet allicht dat over twee jaar, dat is dus in 1985, de spoorwegen van België precies honderdvijftig jaar zullen bestaan. Let wel, wij zegden niet de Belgische Spoorwegen, want het onderscheid heeft enig historisch belang.

Het ligt voor de hand dat een dergelijke verjaardag niet onbesproken zal voorbijgaan. Wat er, behalve de aandacht die b.v. de media er beslist aan zullen besteden, allemaal zal gebeuren, is ons nog niet bekend. Wel kunnen wij je nu al verzekeren dat de redactie van ons tijdschrift druk doende is met te onderzoeken hoe ze dat feit met de passende aandacht in herinnering kan brengen.

In afwachting van... willen we je nu al in stemming brengen met een soort proloog die werd geschreven door de heer G. Feron van onze Public Relations-dienst. Bovendien beloven we je dat «Het Spoor» nog wel vaker het klankbord zal zijn van wat er met het oog op die verjaardag staat te gebeuren.

## **150 jaar spoorwegen in België**

1985 wordt het jaar van het openbaar vervoer om de eenvoudige reden dat nog nooit voordien zoveel belangrijke spoorweggebeurtenissen gelijktijdig werden gevierd. Oordeel zelf maar. Op 5 mei 1985 zullen de spoorwegen in België honderdvijftig jaar bestaan, terwijl de ISCV (Internationale Spoorwegcongresvereniging), de BVGSSV (Belgische vereniging van Gemeenschappelijk Stads- en

Streekvervoer) en, bij dezelfde gelegenheid, de NMVB (Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen) dan hun oprichting, een eeuw geleden herdenken. Ten slotte werd vijftig jaar geleden de eerste geëlektrificeerde lijn van de NMBS, nl. de lijn Brussel – Antwerpen, door Z.M. Koning Leopold III plechtig geopend. Allerlei comité's en commissies zijn overigens nu al druk bezig met de organisatie van de meest diverse

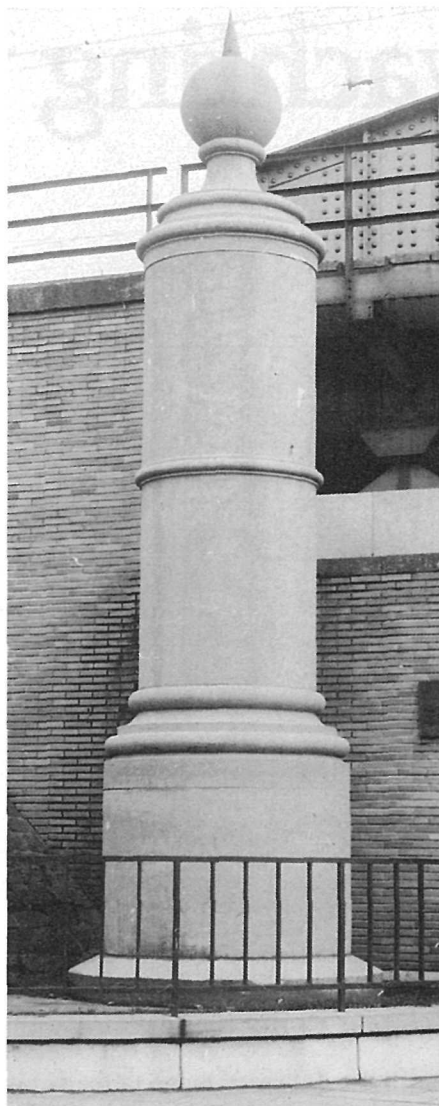
manifestaties die in 1985 op het feestprogramma zullen staan.

## **De eerste «sporen»**

Bestaan er nog getuigen van het verleden van ons spoorwegnet? Het antwoord luidt bevestigend, maar net als de spoorwegmensen verbergen ze zich discreet in hun omgeving. Doorgaans behielden ze een jeugdig voorkomen zodat ze niet onmiddellijk de aandacht trekken. Geruime tijd voor de plechtige

opening van de eerste lijn van Brussel-Groendreef naar Mechelen was er in ons land al van spoorwegen sprake geweest. Zeer onverwacht gebeurde dit in 1816, toen het kanaal Charleroi – Brussel gegraven werd. Toen dacht men er aan de steenkool in wagens te laden die op een spoor zouden rijden. In 1821 stelden Thomas Gray en John Cockerill aan Koning Willem I voor het kanaal niet onder water te laten lopen, maar op de bedding een spoorlijn aan te leggen waarover door paarden gesleepte treinstellen zouden rijden. De petitie werd te Etterbeek ondertekend doch bleef zonder gevolg. Vandaag zijn er weinig mensen die, wanneer ze langs dit kanaal wandelen, zich kunnen voorstellen dat ze er, in de plaats van boten, wel eens treinen hadden kunnen zien.

Bij ons, zoals trouwens in zoveel andere landen, ontstonden de spoorwegen in de koolmijnen en o.a. in de mijnen van de Bois du Luc. De gebouwen en de omgeving van die onderneming werden geklasseerd. Men kan ze van uit de trein zien wanneer men over de Waalse dwarslijn, in de omgeving van «le triangle de la paix» te La Louvière, reist. Toen de NMBS aldaar de nodige elektrificatiewerken uitvoerde, nam ze de vereiste voorzorgen ter vrijwaring van het oord. Een grote steunmuur werd gebouwd om elke mogelijke en nadelige grondverzakking te voorkomen. In 1830 had het Luikse comité voor nijverheid en landbouw aan de Regering voorgesteld een spoorlijn aan te leggen om de Rijn met de Schelde te verbinden. De ingenieurs Simons en De Ridder bestudeerden dit ontwerp. Vanwege de gebeurtenissen die zich toen voordeden, kwam die bedoelde spoorlijn er slechts later, onder de naam «IJzeren Rijn». Die verbinding bestaat nog, maar het verkeer is er vrij gering. Er gaan de laatste tijd hoe langer hoe meer stemmen op om haar haar vroeger belang terug te geven. Vóór 1835 zagen nog meer ontwerpen voor spoorweglijnen het



*De Mijlpaal te Mechelen*

licht. Sommige werden uitgevoerd, maar zijn ondertussen opgebroken. In het beste geval bleven enkele afbeeldingen ervan bewaard. Op een luchtfoto van de gebouwen en het domein van «le grand Hornu (Saint Ghislain)», die op meesterlijke wijze door architect Guchez gerestaureerd werden, zie je duidelijk de plaats waar in 1830 door Degorge-Legrand een spoorverbinding werd aangelegd.

### **De stille getuigen**

Na de ondertekening, in 1831, van het verdrag van de XXIV artikelen, moest de Regering dringend een beslissing nemen, wilde ze België als vrije natie handhaven. Vooral vanwege onze uiterst slechte betrekkingen met Nederland bleek heel vlug dat dit opzet slechts

mogelijk zou zijn als het land over verkeersmiddelen kon beschikken die totaal onafhankelijk waren van de waterwegen.

De ingenieurs Simons en De Ridder gingen de Britse spoorwegen bestuderen en dienden vervolgens een beredeneerd verslag in voor het aanleggen van een spoorwegnet in België. De wet van 1 mei 1834 zou dit ontwerp bekrachtigen.

De werken werden onmiddellijk aangevat en zo kon het eerste baanvak Brussel-Groendreef – Mechelen op 5 mei 1835 plechtig geopend worden.

Van het eerste Brusselse station, de Groendreef, is er niets overgebleven. Op de vroegere plaats ervan kwam, in 1958, naar aanleiding van de werelttentoonstelling, een helihaven.

Nu worden er kantoor- en appartementsgebouwen opgetrokken. Op het tracé van de vroegere lijn loopt nu de Helihavenlaan, het Gaucheretplein, de Ph. Thomasstraat en de Vooruitgangstraat waar de lijn vroeger aansloot aan de sporen van het Noordstation.

Ter hoogte van de Antwerpse Steenweg was er destijds een belangrijke overweg. Het huisje van de overwegwachter staat er nog. Het werd in een afschuwelijk en opvallend blauw geschilderd. Ook het tuintje bestaat nog. Het wordt afgelijnd door de typisch betonnen afsluitingen van de NMBS.

Zeer opvallend zijn sommige zijgevels van de omringende huizen. Ze zijn vaak in boogvorm opgetrokken. Ze werden immers op de reglementaire afstand van de in boog aangelegde sporen gebouwd; de grond was toen ook al zo duur dat er geen vierkante centimeter onbenut mocht blijven.

Op het Gaucheretplein is er nu een speelruimte; ze werd ingericht met oude spoorwegdwarsliggers. Het is net alsof die daar op de terugkeer van de goede oude trein staan te wachten.

Het is eigenlijk te Mechelen dat men een zonderlinge getuige kan bewonderen van de belangrijke gebeurtenissen die zich op 5 mei

1835 voordeden, nl. de Mijlpaal die, na de aankomst van de eerste trein, door Minister De Theux ingewijd werd. Deze historische arduinen zuil is zeven meter hoog; hij stelt het nulpunt voor van ons spoorweginet en herinnert tevens opvallend aan die heuglijke dag. De Mijlpaal had een bewogen bestaan. Hij diende zo maar eventjes zesmaal te verhuizen en dat telkens als onze spoorwegen behoefte hadden aan meer leefruimte. Zijn laatste verhuis dateert van 1980. Toen werd dit

eerbiedwaardige monument opgesteld op slechts enkele meters van zijn oorspronkelijke standplaats, nl. de lokettenzaal van het huidige station. Overigens werd, ter herinnering aan die eerste standplaats, in de vloer van die lokettenzaal een gedenkplaats aangebracht waar dagelijks meer dan een reiziger waarschijnlijk achteloos overheen loopt. De plechtigheid waarmee heel dat gebeuren op 24 september van datzelfde jaar gevierd werd, werd bijgewoond door de heer Spitaels,

de toenmalige Minister van Verkeerswezen.

De Centrale Werkplaats van Mechelen, in de volksmond het Arsenaal, is als het ware een stad in de stad en praktisch zo oud als onze spoorweg.

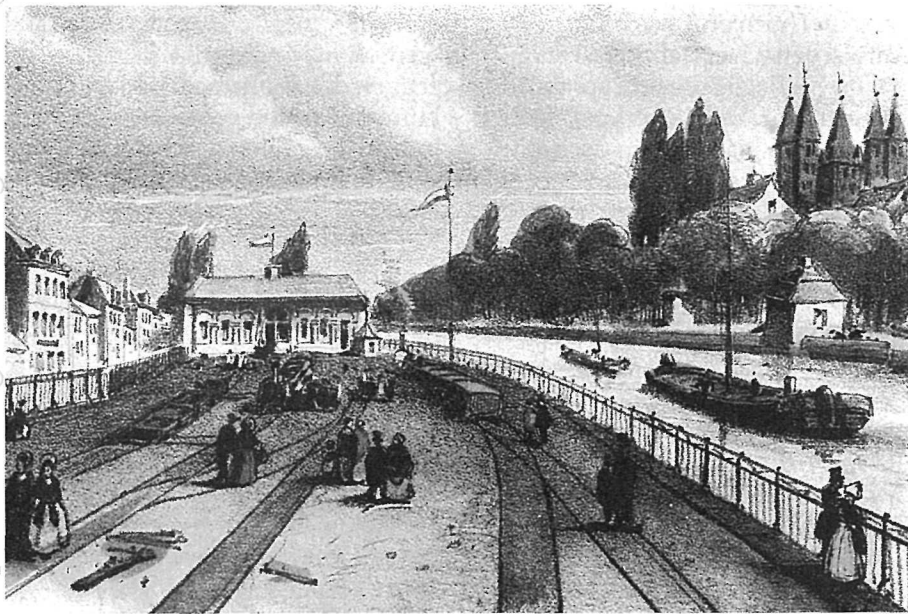
Enkele oorspronkelijke gebouwen bestaan nog. De funderingen van andere gebouwen alsmede een deel van de eerste spoorlijn Mechelen – Leuven werden tijdens grote werken teruggevonden. Onder impuls van de heer Verbeeck, Hoofdingenieur, Adjunct-Directeur van de Directie Materieel en Directeur van de Centrale Werkplaats, en van de heer Goossens, voorzitter van de «Mechelse Vereniging voor Spoorweghistoriek De Mijlpaal», kwam een merkwaardig museum van de spoorwegen in het Mechelse tot stand.

Aan dat museum werken talrijke gepensioneerde spoormannen mee. Ze bouwden een reuzemaquette (5 × 5 m) die de stad Mechelen en haar spoorweginstallaties uit 1835 voorstelt. Het is een juweel van schoonheid, precisie en geduld. Een gelijkaardig werk dat de toestand in 1885 weergeeft, is bijna voltooid.

Van de treinen die in 1835 reden, bestaat er niets meer tenzij een houten model op ware grootte van de locomotief De Olifant, de vedette van 5 mei 1835, en van de Belg, de eerste locomotief die door J. Cockerill te Seraing gebouwd werd en die op 30 december 1835 haar maidentrip maakte.

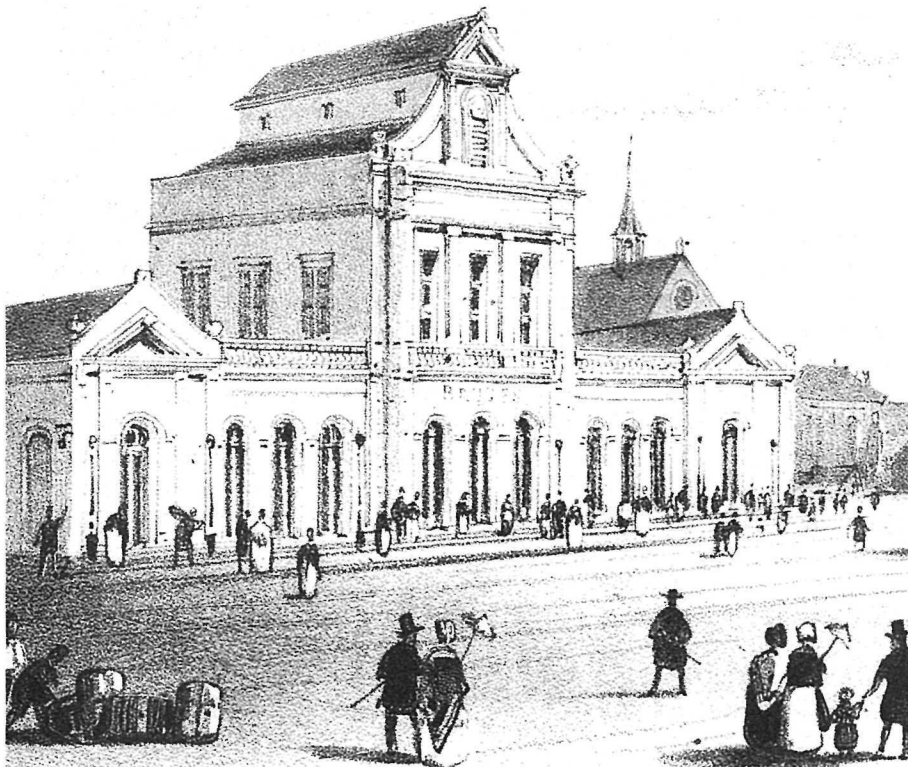
Het pronkstuk van het spoorwagemuseum te Brussel-Noord is de locomotief Het Land van Waas. Die machine werd in 1842 ontworpen en gebouwd door Ingenieur De Ridder. Ze is de eerste tenderlocomotief voor een geconcedeerd spoorlijn op meterspoorbreedte die tot ongeveer 1890 de dienst onderhield tussen Antwerpen-Linkeroever en Gent. Dat die locomotief bewaard is gebleven, kan evenwel geen mens verklaren, zodat we het feit dan ook maar op de rug van het gelukkig toeval zullen schuiven.

En aangezien we het nu toch over het spoorwagemuseum hebben,



▲ Het eerste station van Doornik...

Het eerste station van Brugge... ▼





willen we de gelegenheid graag te baat nemen om je een bezoek eraan warm aan te bevelen. Het is een bescheiden museum, maar je voelt je er thuis. Je vindt er o.a. een prachtige verzameling schaalmodellen van locomotieven, rijtuigen, wagens, stations, seinen, ja zelfs van de Noordzuidverbinding.

### **Een brokje spoorwegarcheologie**

De meeste oude stations in het Brusselse werden door moderne gebouwen vervangen. Enkele ervan bleven gelukkig behouden zoals b.v. Brussel-Leopoldswijk, Vorst-Zuid, Ukkel-Kalevoet, Kuregem, het mooi koninklijk station van Laken, het station «van den Leuvenschen Steenweg» te Sint-Joost, Schaarbeek, Groenendaal... Het is natuurlijk niet doenlijk in het kort bestek van dit artikel een volledige lijst te geven van alle bezienswaardigheden die ons patrimonium aan spoorwegarcheologie rijk is. Daarom beperken we ons hier tot het vermelden van enkele markante, ongewone en vaak ontroerend mooie exemplaren. Belangstellenden geven we verder de raad zelf op ontdekking te gaan. Het eerste station dat in 1837 te Brugge werd gebouwd, werd steen voor steen afgebroken en in 1870 naar Ronse overgebracht waar het nog steeds een bezienswaardigheid is.

Een zelfde lot onderging het station van Doornik dat in 1842 opgetrokken werd aan de Quai de l' Arsenal, de huidige Quai Staline. In 1875 werd er een nieuw monumentaal station gebouwd volgens de plannen van architect Hendrik Beyaert, wiens afbeelding onze huidige biljetten van 100 fr. versiert. Ondertussen was het oude station naar Leuze verhuisd. In 1907 was het dan de beurt aan het station Antwerpen-Dam om van zijn grondvesten losgemaakt te worden. Het werd in een blok verplaatst volgens een techniek die uitgedokterd werd door de Italiaanse ingenieur Morglia. Om te bewijzen hoe groot het vertrouwen was dat hij in deze ingenieur stelde,

verliet de stationschef zijn woonvertrek niet. Tijdens de «reis» van zijn station vertoende hij zich meermaals aan een raam. Ook dit gebouw bestaat nog steeds. Het station, ik zou bijna schrijven, de kathedraal van Antwerpen-Centraal werd volgens de plannen van architect La Censerie gebouwd en in 1898 ingewijd.

Dit neoklassiek monument werd geklasseerd maar luchtverontreiniging heeft de steen aangetast en het station zwaar beschadigd.

Brussel-Thurn en Taxis en Antwerpen-Centraal zijn de enige stations in België die hun sporen met een grote luifel overkoepelen. In het voorbijgaan willen we nog even kijken naar de nog overblijvende stations van architect Cluysenaer, de man die de St.-Hubertusgalerij te Brussel ontwierp, een van zijn bekendste werken.

Voor de spoorwegmaatschappij Dender en Waas tekende hij een reeks zonderlinge stations, waarvan die van Aalst, Ternat en Schellebelle de laatste getuigen zijn.

Op het gebied van de kunstwerken willen we de aandacht vestigen op de metalen Vierendeelbrug aan de uitrit van station Brussel-Zuid (kant Bergen) en op de opvallende viaduct van de Pedevallei en de brug van Mont-Saint-Guibert, die beide tot de eerste NMBS-realisaties in gewapend beton behoren.

De eerste wereldoorlog heeft voor ons net niet alleen figuurlijk maar ook letterlijk zijn sporen achtergelaten. Zo werd op bevel van de bezettende overheid de lijn aangelegd die de Duitse grens via Montzen met Tongeren verbindt. De lijn loopt over de fameuze brug van Moresnet. Het werk werd uitgevoerd door Russische krijgsgevangenen. Ofschoon de term toen bij ons nog niet mondgemeen was, hadden de werkomstandigheden veel weg van een concentratiekamp...

### **Een verleden met toekomst**

We hadden het al over het spoorwegmuseum te Brussel-Noord. Bij gebrek aan

plaats en financiële middelen kan dit museum niet onmiddellijk de gewenste uitbreiding krijgen. Dag na dag laten de NMBS en de spoormannen getuigen van het boeiend spoorwegverleden in veiligheid brengen en opknappen, wanneer zulks mogelijk is. Zo zullen de komende generaties, in betere tijden alles vinden wat nodig is om een prachtig museum op te richten. Ondertussen kunnen we hier tot meerdere geruststelling van onze spoorfans verklappen dat er enkel tientallen «stoomrakkers» niet alleen aan de schroothamer zijn ontsnapt, maar zelfs gerestaureerd werden, wat natuurlijk niet wil zeggen dat ze allemaal rijklaar kunnen worden gehouden. Ter informatie van onze nieuwsgierige spoorfans citeren we hierna graag enkele vedettes uit de reeks. Naast de ontroerende kleine tenderlocomotief type 16 hebben we een machtige pacific type 10, nl. de 10018, die op 29 september 1956 de laatste stoomrit op de lijn 162 Aarlen – Brussel onderhield. Verder is er ook de gestroomlijnde machine, type 12, zuster van de 1202 die in 1939 de blauwe snelheidswimpel verwierf. En last but not least willen we nog de 29013 vermelden. Deze Canadese locomotief maakte vooral geschiedenis omdat ze op 20 december 1966, de laatste officiële stoomtrein trok van Aat naar Denderleeuw. De 29013 is de enige locomotief in ons bezit die rijklaar wordt gehouden. Om te besluiten willen we hulde brengen aan de vriendenkringen, clubs en verenigingen die, door het heilig vuur bezield, levende musea van de stoom tot stand hebben gebracht, o.a. te Zolder, Erézée, Vilvoorde, Mariembourg, en trammusea te Schepdaal, Edegem, Lobbes en Warsage. In één woord, de spoorwegvriend, de man die met heimwee aan het verleden terugdenkt, mag gerust zijn. België blijft een uitzonderlijke grot van Alibaba, vol uitzonderlijke spoorwegschatten.

Georges Feron