

A steam locomotive, number 16.012, is pulling a train through a rural landscape. The locomotive is black with red and yellow accents. It is emitting a large plume of dark smoke. To the left of the tracks, there is a signal post with a red and white striped arm and a yellow diamond-shaped sign. The background shows a green field with cows and a blue sky with some clouds.

B

Treinen van België

De jaren 1950

Michel VAN USSEL

Thierry NICOLAS

Nicolas Collection

Voorwoord

België met de trein, tijdens de jaren 1950

Dankzij het enthousiaste onthaal van onze eerste publicatie ‘Stomend België’ (verschenen in 2011), besloten wij om opnieuw een boek te publiceren met mooie treinfoto’s uit vervlogen jaren, waarvan de legendes heel wat informatie bieden over de geïllustreerde plaatsen en voertuigen, en met een reproductiekwiteit die voordien nooit geëvenaard werd bij dergelijke publicaties. Deze keer brengt ons boek de jaren 1950 in beeld, met talrijke stoomlocomotieven die toen nog alomtegenwoordig waren, maar ook met de nieuwste tractievoertuigen die onvermijdelijk het einde van de stoomtractie in België zouden inluiden.

In het begin van de jaren 1950 waren de sporen van de Tweede Wereldoorlog nog niet volledig uitgewist op het Belgische spoorwegnet en was de heropbouw en de modernisering nog volop aan de gang. Het internationale treinverkeer hernam in die periode gaandeweg haar vooroorlogse niveau, terwijl de West-Europese spoorwegmaatschappijen reeds volop aan de toekomst dachten, met als hoogtepunt de invoering van het TEE-netwerk (Trans-Europ-Express) in juni 1957. Hierbij ontstonden tussen de belangrijkste West-Europese steden meerdere internationale treinverbindingen van een hoog niveau, die verzekerd werden met snelle en comfortabele diesel-treinstellen met uitsluitend eerste klasse.

In België was het jaar 1952 het begin van een ware revolutie op het gebied van de spoorwegexploitatie: de Brusselse Noord-Zuidverbinding werd eindelijk geopend, na een constructieperiode van 40 jaar. De kopstations van Brussel-Noord en Brussel-Zuid werden hierbij vervangen door nieuwe, doorgaande stations, waardoor rechtstreekse treinverbindingen mogelijk werden tussen het noorden en het zuiden, en tussen het oosten en het westen van het land. De Noord-Zuidverbinding kende sindsdien een dermate groot succes, dat Infrabel (de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet) inmiddels overweegt om de capaciteit te vergroten, wat ongetwijfeld ontzetz-

tend veel geld zal kosten. De Noord-Zuidverbinding is immers volledig verzadigd tijdens de piekuren, waardoor een verdere uitbreiding van het reizigersverkeer momenteel onmogelijk is, zowel in internationaal als in binnenverkeer... Nochtans waren sommigen in 1952 van oordeel dat de Noord-Zuidverbinding een grote geldverspilling was: “zes parallelle sporen voor slechts enkele treinen per uur!”. “Klein land, kleine mensen!”, zou Leopold II gezegd hebben...

Maar tijdens de jaren na de oorlog hoopte iedereen op een betere en een aangenamere wereld, wat de technische vooruitgang trouwens deed vermoeden. De Wereldtentoonstelling van 1958 in Brussel was een ideale gelegenheid om de suprematie van de Wetenschap te demonstreren, ook op spoorweggebied. Zo waren de Europese spoorwegmaatschappijen op de Expo ’58 aanwezig met hun modernste materieel en met de nieuwste technologieën, volgens een concept dat tientallen jaren later hernomen werd door InnoTrans, de jaarlijkse internationale ‘hoogmis’ op spoorweggebied.

De tijdelijke euforie die door de Wereldtentoonstelling van 1958 ontstaan was, kon echter nauwelijks de tragische evolutie van het Belgische spoorwegnet op het einde van de jaren 1950 verbergen. De trein werd immers meer en meer verdrongen door de individuele auto, die de spoorwegen voortdurend het vuur aan de schenen legde. Deze langzame, maar constante negatieve evolutie zorgde in het begin van de jaren 1960 voor een nooit eerder gezien aantal afschaffingen van spoorlijnen in België. Gelukkig werd dit drama voorafgegaan door het optreden van enkele alerte fotografen, die de toenmalige gemoedelijke spoorwegsfeer tijdig konden vereeuwigen, met afbeeldingen van situaties en taferelen die we ons vandaag nog amper kunnen voorstellen...

Het is dit typische spoorweggebeuren van de jaren 1950 die we in dit werk willen illustreren, onder meer met enkele prachtige kleurenfoto’s, die in die tijd nog zeer uitzonderlijk waren.

Mogen wij u een aangename lectuur toewensen en u nu reeds uitnodigen voor de volgende publicatie van deze collectie, waarin we opnieuw op zoek zullen gaan naar nostalgische herinneringen aan een voorgoed voorbijgeperiode...

Michel Van Ussel & Thierry Nicolas - Nicolas Collection

Inhoud

Foto's volgens type:

Type 1 : blz. 34, 37, 46, 49, 54, 57, 155
Type 7 : blz. 14, 23, 35, 39, 42, 48, 159
Type 10 : blz. : foto omslag, 37, 56, 83, 114, 150, 151
Type 12 : blz. 29, 65, 154
Type 15 : blz. 108, 109, 111
Type 16 : blz. 84, 88, 107,
Type 25 : blz. 145, 146, 147
Type 26 : blz. 121, 136, 148
Type 29 : blz. 40, 51, 79, 82, 104, 117, 130, 133, 135, 136, 137, 139
Type 31 : blz. 14, 55, 113, 120
Type 38 : blz. 23
Type 40 : blz. 30, 44, 45, 85, 89, 115
Type 41 : blz. 21, 33
Type 51 : blz. 143
Type 53 : blz. 124
Type 58 : blz. 64
Type 62 : blz. 47, 50,
Type 64 : blz. 41, 103, 105, 118, 119
Type 81 : blz. 126, 128, 129
Type 93 : blz. 6, 110
Type 96 : blz. 116
Type 97 : blz. 101, 123, 125
Type 98 : blz. 122
Type 101 : blz. 24, 39, 63, 74, 94
Type 121 : blz. 61, 70
Type 122 : blz. 7, 41, 59, 68, 69, 71, 75
Type 123 : blz. 5, 28, 43, 60, 116, 152
Type 201 : blz. 77, 127, 128
Type 202 : blz. 4, 66, 140, 156, 157
Type 204 : 4^{de} omslag, 66, 86, 153, 160
Type 551 : blz. 99, 100, 102, 106, 131, 134, 141
Type 552 : blz. 19
Type 553 : blz. 13, 15, 16, 20, 87, 91, 132
Type 554 : blz. 90, 92, 97, 98
Type 601 : blz. 95, 96
Type 602 : blz. 68, 78
Type 603 : blz. 12, 13, 22, 132, 138, 142

Type 604 : blz. 32, 112
Type 608 : blz. 26
Type 620 : blz. 76
Type 630 : blz. 11
Type 670 : blz. 38
Type AM 35 : blz. 25, 93
Type AM 39 : blz. 27
Type AM 51 (501) : blz. 52
Type AM 53 : blz. 62
Type AM 54 : blz. 112, 128, 149
Type AM 55 : blz. 10, 31
Type AM 56 : blz. 75,
Type AM 57 (900-Benelux) : blz. 59, 72, 73

Brussel-Tervuren (BT) : blz. 80, 81
Autoslaaptreinen : blz. 8, 9
Wereldtentoonstelling 1958-Brussel : blz. 66, 67

Types (buitenlandse netten) :
231E (Frankrijk) : blz. 36
RGP (Frankrijk) : 4^{de} omslag, blz. 53
TAR (Frankrijk) : blz. 58
VT08 (Duitsland) : blz. 18
1600 (Luxemburg) : blz. 131

Foto's volgens locatie:

Adinkerke-De Panne : blz. 11
Antwerpen Centraal : blz. 21, 22, 23
Athus : blz. 148
Aulnoye (Frankrijk) : blz. 155
Beez : blz. 115
Berchem-Antwerpen : blz. 23
Bertrix : blz. 140, 143
Berzée : blz. 106, 107
Bosvoorde : blz. 82
Bomal : blz. 133
Brugge : blz. 7, 14

Brussel (Expo58) : blz. 66, 67
Brussel-Kapellekerk : blz. 60
Brussel-Leopoldswijk : blz. 79, 81
Brussel-Zuid : blz. 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 53, 55-57, 59
Brussel-Noord : blz. 68-78
Cerfontaine : blz. 108
Charleroi-Sud : blz. 103-105
Ciney : blz. 132
Coo : blz. 127
Kortrijk : blz. 13, 14
Duffel : blz. 24
Ecaussines-Carrière : blz. 87
Ermeton-sur-Biert : blz. 99, 101
Erquelines : blz. 95
Fauroeux : blz. 96
Florennes : blz. 102
Vorst-Zuid : blz. 40, 44, 46, 47, 48, 52, 58
Zoniënwood : blz. 83
Frameries : blz. 86
Gembloux : blz. 116
Gendron-Celles : blz. 136, 137
Gent Sint-Pieters : blz. 17
Grand-Halleux : blz. 126, 130
Groenendaal : blz. 83
Gouvy : blz. 129, 131
Houyet-Ardenne : blz. 132, 134, 138
Huy-Nord : blz. 117
Ieper : blz. 13
Jemelle : blz. 135
Kimkenpois (Luik) : blz. 124
Knokke : blz. 10
Latour (Virton) : blz. 146, 147
Landen : blz. 29, 30, 31, 32
Libramont : blz. 139, 142
Luik Guillemins : blz. 118-122
Lille (Frankrijk) : blz. 154
Lobbès : blz. 98
Longueuil-Annel (Frankrijk) : blz. 153, 160
Lot : blz. 49, 51, 54

Leuven : blz. 28
Luxemburg (Groothertogdom) : blz. 149, 150-152
Mechelen : blz. 25
Mamer (Luxemburg) : omslag
4de omslag
Manage : blz. 91
Marche-les-Dames : blz. 115
Marchienne-au-Pont : blz. 93, 94
Mariembourg : blz. 111
Moerbeke Waas : blz. 19
Bergen : blz. 84, 85
Namen : blz. 113, 114
Oostende : blz. 4, 5, 6, 8, 9
Paliseul : blz. 141
Parijs (Frankrijk) : 4de omslag, blz. 156, 157
Pépinster : blz. 125
Piéton : blz. 89
Poperinge : blz. 12
Puurs : blz. 20
Ramillies : blz. 112
Régissa (Huy) : blz. 116
Rochelival : blz. 130
Roubaix (Frankrijk) : blz. 159
Roux : blz. 92
Ruisbroek : blz. 84
Saint-Ghislain-Hornu : blz. 84
Sint-Niklaas : blz. 16
Saint-Vincent-Bellefontaine : blz. 144
Salmchâteau : blz. 130
Schaarbeek : blz. 61-65
Spa : blz. 123
Tervuren : blz. 80
Thuillies : blz. 97, 100
Tienen : blz. 26, 33, 34
Tisselt-Blaasveld : blz. 15
Doornik : blz. 137
Trazegnies : blz. 88, 90
Trois-Points : blz. 128, 130
Virton : blz. 145, 146
Walcourt : blz. 109, 110



Parijs-Gare du Nord (Frankrijk)

Het station van Paris Nord, in 1959: de twee locomotieven type 204 van de NMBS die de expres 116 vanuit Schaarbeek verzekerd hadden, wachten op het uitwijken van de rijtuigen om zich daarna aan kop van trein 129 te plaatsen, voor de terugrit naar Schaarbeek. Rechts zien we een TEE-treinset type VT 11.5 van de DB, die de TEE-trein 'Ruhr-Paris' (trein M 168) uit Dortmund verzekerd had.

RGP Mamer (Luxemburg)

De fotograaf koos een gedurfde (en gevaarlijke!) plaats voor het vereeuwigen van de exprestrein 'Edelweiss' tussen Brussel-Zuid en Bazel (trein M 30), die verzekerd werd met een RGP 'TEE'-dieselmotorstel van de SNCF. Dit motorstel – reeds in de TEE-kleuren, maar vooraan nog voorzien van het SNCF-logo – steekt in volle snelheid een stoomlocomotief voorbij die uitgeweken werd in Mamer (L), tussen Kleinbettingen en Luxemburg. De exprestrein 'Edelweiss' werd vanaf 3 juni 1956 met dergelijke RGP-stellen verzekerd, tot deze trein op 2 juni 1957 tot TEE werd gepromoveerd. Deze tweewagenstellen waren samengesteld uit een motorrijtuig en een stuurstandrijtuig. Zij waren afgeleid van de treinstellen 'RGP 825 ch.' van de SNCF en werden speciaal gebouwd voor het verzekeren van bepaalde TEE-relaties. In totaal werden vanaf de lente van 1956 elf motorrijtuigen met de nummers X 2771 tot X 2781 (gebouwd door De Dietrich) en negen stuurstandrijtuigen met keukenafdeling en met de nummers XRS 7771 tot XRS 7779 (gebouwd door Brissonau & Lotz) afgeleverd aan de SNCF.

