

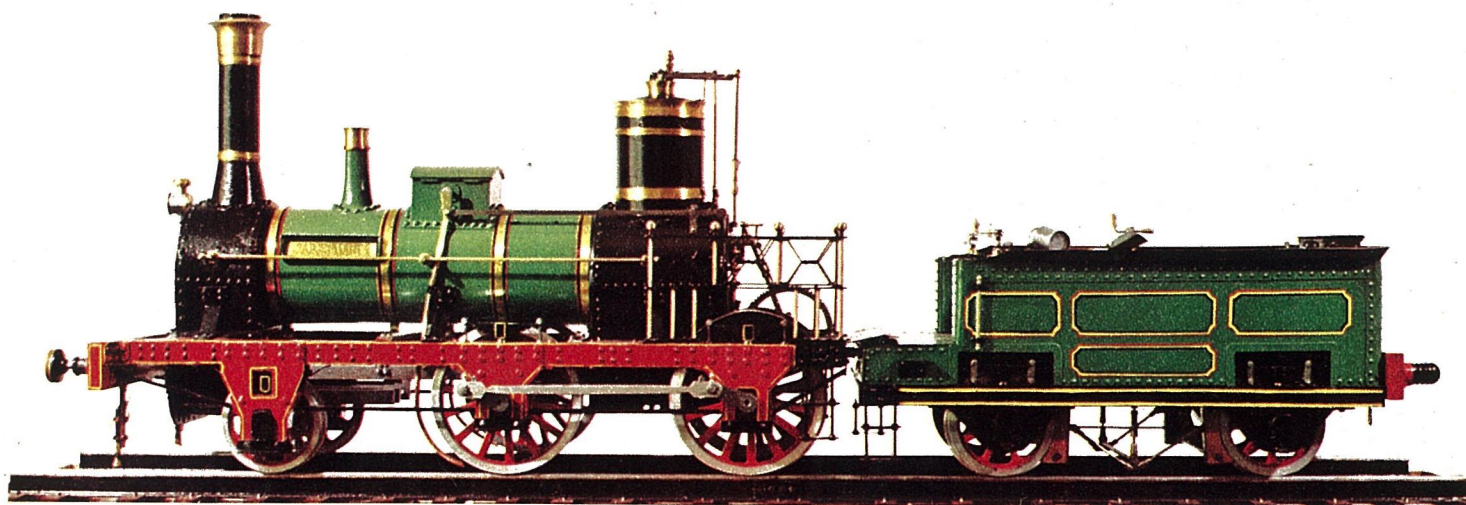
« De Olifant » zoals hij eruit zag !

Joseph Wolgarten, een gepensioneerd spoorman uit Welkenraedt, heeft een bijzonder getrouwe weergave gemaakt van de « Olifant », een van de locomotieven die in de moeilijke aanvangsjaren van onze spoorwegen de verbinding Brussel - Mechelen onderhield. We zijn het werk van naderbij gaan bekijken, niet omdat wij aan de sprekende gelijkenis twijfelden, maar vooral omdat we even wilden praten met de vernuftige maker van dit pronkstuk.

- Vertel ons eens, mijnheer Wolgarten, hoe jij op het gedachte gekomen bent om een nieuwe « Olifant » te « bouwen » ?
- Ofschoon ik al 76 ben...
- En gepensioneerd sedert
- ... 1958 ! Ik zei dus, 76 jaar, en ik verveel me geen ogenblik. Ik ben hier voorzitter van vijf verenigingen, waaronder de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer, die ervoor zorgt dat er in Welkenraedt wat gebeurt. Tijdens de radio-uitzending Villes-Vacances, in 1966, kwamen we in finale uit tegen Comblain-au-Pont. In de loop van die finale dienden we met een ongewoon voorwerp op de proppen te komen. Onze opdracht bestond erin een houten reproductie op natuurlijke grootte te bezorgen van de Olifant die toen in de hal van het Noordstation tentoongesteld stond. Als spoorman bleek ik de aangewezen man te zijn om in de hoofdstad te gaan aankloppen bij de NMBS-autoriteiten die ons, terloops gezegd, uitstekend geholpen hebben. Jammer genoeg was het materieel onmogelijk het voorwerp ter bestemming te brengen. Maar de heer Vanden Eynde, eerste technisch inspecteur, bracht ons op een lumineus idee : de nabootsing op schaal 1/10 van de Olifant uit het museum van Brussel-Noord te leen vragen. Dit werd ons toegestaan en we wonnen de finale. Het is toen dat mijn stadsgenoten — en vooral de jongeren die van oordeel waren dat de reproductie

uit het museum te klein was — mij als het ware zijn gaan uitdagen om een grotere reproductie van de Olifant te maken : immers, ze weten dat ik knutselaar ben, dat ik iets van uurwerkmaken en zo meer afweet. Kortom, ik heb de uitdaging aangenomen. Het resultaat zie je hier.

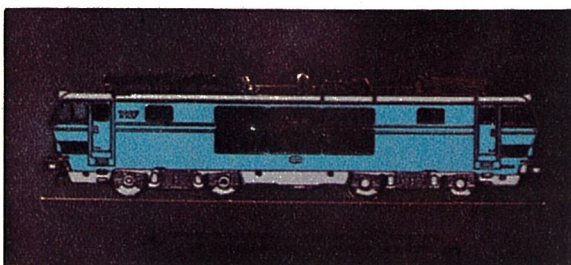
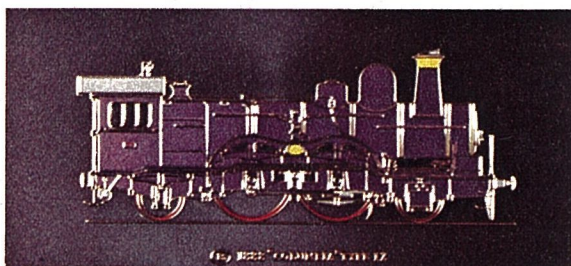
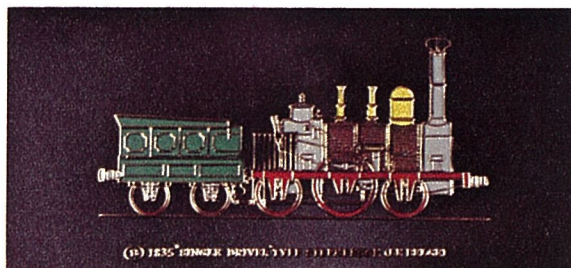
- Wanneer ben je met de uitvoering van je plan gestart ?
- In 1968. We bereikten nog tweemaal de finale in « Villes-Vacances » in 1967 en 1968 en werden respectievelijk eerste en tweede. Aan de Olifant ben ik in september 1968 begonnen.
- Had je een termijn bepaald voor de voltooiing ?
- Neen. Ik nam me voor het in etappes te doen. Overigens werkte ik niet elke dag. Dat hou je niet uit. Naar 't einde toe heb ik me dan toch dubbel ingespannen om de locomotief klaar te krijgen tegen de Xe verjaardag van onze Vereniging voor Vreemdelingenverkeer. Op 6 juni van dit jaar was het zo ver.
- Waarover kon je zoal beschikken om je « machine » te bouwen ?
- Over praktisch niets. Je weet dat de oorspronkelijke Olifant vernield werd tijdens het bombardement van het locodépot Muzen : in 1943, als ik het goed voor heb... Een foto van het oorspronkelijke model was dus het enige wat ik bezat. Ik ben dan enkele keren naar Brussel gereisd om in het museum van Brussel-Noord de



Een origineel geschenk

- voornaamste onderdelen te fotograferen.
- Je had geen plans ?
- Toch wel, een plan van juni 1921. Dat was al wat er nog van bestond. Maar het bevond zich in een erbarmelijke toestand.
- Welke zijn de grote kenmerken van je reproductie ?
- Ze weegt 40 kg, is 60 cm hoog en 1,45 m lang.
- Viel het je niet te zwaar opnieuw aan 't werk te gaan na al die jaren inactiviteit ?
- In 't geheel niet. Ik was meestergast in 1937. In 1946 werd ik meestergast-werkleider in het locomotievendepot Herbesthal. Veertig jaar lang had ik met de stoom te maken. Van 1919 tot 1937 was ik bankwerker. Problemen waren er niet : ik ben gewoon opnieuw bankwerker gaan spelen. De liefde voor het vak deed het : moeilijkheden zijn er om overwonnen te worden.
- Welke zijn de voornaamste moeilijkheden waarmee je af te rekenen had ?
- Op de eerste plaats, zoals ik je reeds zei, het gebrek aan inlichtingen. Vervolgens, het gebrek aan ruimte : het hele stel heb ik op mijn zolder in elkaar gezet. Ook het buigen van de staalplaten liep niet van een leien dakje : dat deed ik op loodgietersvormrollen : door ze steeds maar te buigen nam de staalplaat de vorm aan van die rollen. Al die moeilijkheden werden echter ruimschoots gecompenseerd door het genoegen dat ik aan mijn werk beleefde.
- Ik neem aan dat je beroep van meestergast in een locomotievendepot van de NMBS je goed te pas is gekomen ?
- Vanzelfsprekend. Laten we eerlijk bekennen dat iemand anders het niet zou hebben aangekund. Achttien jaar bankwerk, daar heb je wataan.
- Dat je aan deze onderneming heel wat genoegen hebt beleefd, hoef ik je wellicht niet te vragen. Je sprak me er daarnet zelf nog over.
- Mijn persoonlijke voldoening bestaat erin dat ik die locomotief gemaakt heb, ze heb kunnen tonen aan de jongeren. Nu ze af is, heb ik er geen interesse meer voor. Ik zal ze ten andere binnenkort ten geschenke geven aan de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer. 'k Heb iets anders op 't oog...
- Nieuwe plannen ?
- Jawel, maar als je 't goetd vindt, praten we er nog eens over als ze uitgevoerd zijn.

Ziezo, ondanks zijn 76 jaar is het leven van de heer Wolgast nog meer dan welgevuld : vijf voorzitterszetels, vrienden, een heleboel plannen. Ieder mag natuurlijk uit deze geschiedenis de les trekken die hem het beste ligt. Wie met zijn keuze verlegen mocht zijn, kunnen we misschien helpen met te zeggen dat jeugd blijkbaar geen kwestie van leeftijd is...



De Belgische Spoorwegen hebben een reeks van vier plaatjes uitgegeven waarop locomotieven van verscheidene generaties voorgesteld zijn : de « Single Driver » type Stephenson (De Belg), in 1835 in dienst gesteld, de « Colombia », type 12, van 1888, de « CC diesel-elektrisch, serie 51 » (ex-type 200) en de « BB vierstromige loc, serie 16 » (ex-type 160), respectievelijk gebouwd in 1962 en 1966. Ze zijn uitgewerkt in levendige kleuren op een zwarte achtergrond. De vier « locomotieven » kosten 250 fr., BTW inbegrepen, te storten op PRK 1010 van de NMBS te Brussel. Op de keerzijde van hun giro- of overschrijvingsbiljet vermelden de « kopers » : « Voor bureau 63.33, sectie 62 : 1e reeks plaatjes met locomotieven ».

Wie graag vlug bediend wordt, kan de « locomotieven » ook zelf afhalen. Daarvoor moet hij dan wel naar de Frankrijkstraat 85 in Brussel komen, waar hij ze, op Bureau 63.33, 2e verdieping lokaal 251, tegen contante betaling onmiddellijk in ontvangst nemen kan.

Een buitenkansje voor de spoorwegfans en voor al wie, ter gelegenheid van de aanstaande feestdagen, met de keuze van een origineel geschenk verlegen mocht zijn.