



INHOUD

VERENIGING VOOR INDUSTRIELE ARCHEOLOGIE EN TEXTIEL

SPOORWEGNUMMER

3 Architect Jean-Pierre Cluysenaar en de spoorlijn "Dender en Waes" 55 Leven aan de "ijzeren weg"

Naar aanleiding van het honderdvijftigjarig bestaan van de Belgische Spoorwegen is dit dubbelnummer volledig gewijd aan diverse aspecten van de Belgische Spoorweggeschiedenis. Een eerste deel handelt over de stationsarchitectuur van J.P. Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn omstreeks het midden van de 19de eeuw. Hierbij wordt de unieke en bijna onvindbare reeks ontwerpen en plannen van Cluysenaars spoorweggebouwen integraal weergegeven, waarvoor dank aan de Rijksuniversiteit te Gent en aan de heer G. Brock van de Koninklijke Bibliotheek te Brussel. Daarnaast komt het leven en werken aan het spoor in de 20ste eeuw aan bod in een aantal interviews met gewezen spoorwegpersoneel. Deze gesprekken worden verlevendigd door een selectie foto's van Oostvlaamse stations omstreeks het begin van deze eeuw uit de collectie A. Verbeke.

Dubbelnummer 11-12, herfst 1985, jg. 3, nr. 3/4 Verschijnt vier maal per jaar

Gewoon lid : 400 frank
Steunend lid : minimum 600 frank
Erelid : minimum 1.100 frank.

Te storten op één van de lagervermelde rekeningnummers.

Jaarabonnement 400 frank te storten op rekeningnummer 068-0827200-11 (Gemeentekrediet van België) of 001-0951892-10 (Algemene Spaar- en Lijfrentekas) van V.I.A.T. v.z.w., 9000 Gent.

De leden, beschermende leden en ereleden ontvangen, naast het tijdschrift en de V.I.A.T.-berichten, ook prijsverminderingen bij V.I.A.T.-activiteiten, e.d.m. De beschermende leden en ereleden zullen in het laatste tijdschrift van 1986 vermeld worden.

Werkten mee aan dit nummer : Ph. Debeerst, R. De Herdt, D. Delbeke-Casteleyn, E. Demoen, G. Deseyn, A. Detremmerie, E. De Wagheneire, A. Monteyne, A. Schatteman-De Vlieger, G. Verheeke, P. Willems.

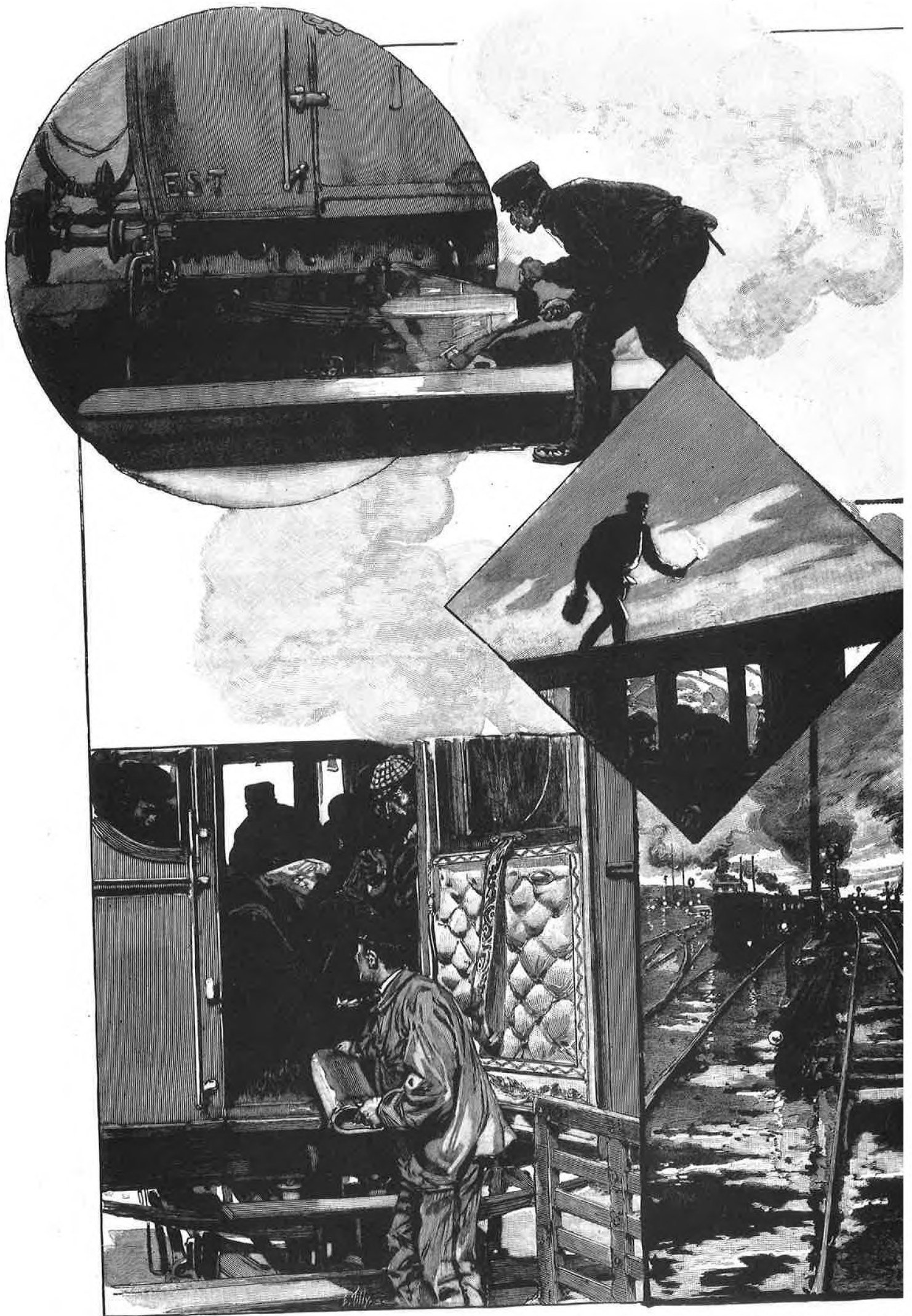
Lay out : G. Verheeke
Coördinatie : E. Demoen

Verantwoordelijke uitgever : T. Fransen, Henri Stanleyaan 1
9820 Sint-Denijs-Westrem

Redactieadres : V.I.A.T. (Vereniging voor Industriële Archeologie en Textiel) : Gewad 13 - 9000 GENT
Tel. 091/24.17.32.

Voorpagina : het station van Beervelde, omstreeks de eeuwwisseling (verzameling A. Verbeke, Gent)

ISSN 0771 - 2111



Manfuncties : nazicht der rijstellen, lampaansteker, de voetstoofverdeler (Illustration, 18

ARCHITECT JEAN-PIERRE CLUYSENAAR EN DE SPOORLIJN "DENDER EN WAES"

door A. Monteyne, architect en E. Demoen, medewerker M.I.A.T.

Inleiding

Na de opening van de eerste spoorweglijn van Brussel naar Mechelen op 5 mei 1835 ging de ontwikkeling van de spoorwegen in België snel vooruit. Van 1835 tot 1842 breidde het Belgisch spoorwegnet zich uit over Laag- en Midden-België met Mechelen steeds als centrum. Van bij het ontstaan van de Belgische Spoorwegen rees de vraag of het de taak was van de Staat of van private maatschappijen om spoorwegen aan te leggen en uit te baten.

Oorspronkelijk werd gemeend dat de Staat de eigenaar moest blijven van de *ijzerbaan* en dus ook voor het onderhoud ervan moest zorgen.

In 1844 zag de Staat ervan af om nog verder lijnen aan te leggen en liet zij dit over aan privé-investeerdere. De voornaamste reden hiervoor was dat de Staat tegen het einde van 1843 de belangrijkste spoorwegverkeersaders had aangelegd. Op dat ogenblik bestond het spoorwegnet uit 560 kilometer sporen. De verbindingen met het buitenland (Engeland-Duitsland-Frankrijk) waren gerealiseerd en het internationaal verkeer was in handen van de overheid. Hierdoor werd de aanleg van nieuwe lijnen en de verdere uitbouw van het spoorwegnet overgelaten aan het privé-initiatief d.m.v. concessies. De allereerste spoorwegconcessie werd verleend op 16 november 1842 om de spoorweglijn Antwerpen-Gent aan te leggen. Door het feit dat de financiers via deze spoorwegconcessies grote winsten maakten nam de ontwikkeling van de spoorwegen een enorme vlucht. Zo werden in 1845 niet minder dan 581 kilometer spoor aangelegd en tussen 1844 en 1870 2.569 kilometer, waarvan slechts 24 kilometer door de Staat. Door de wet van 15 april 1843 moest een spoorwegconcessie bij wet toegewezen worden en niet langer d.m.v. een Koninklijk Besluit.

Met uitzondering van de reeds vermelde lijn Antwerpen-Gent waren het tot in 1852 uitsluitend Engelse kapitaalgroepen die concessies bekwamen (1).

De spoorweglijn "Dender en Waes" was één van de eerste trajekten die werden toegewezen aan een Belgische kapitaalgroep, namelijk aan de Brusselse bankier Jean André De Mot (1811-1879) en de Waalse industrieel Jean Baptiste Gendebien (1791-1865) op basis van een kontrakt met de Société Générale (2)

Het ontstaan van de "Dender- en Waes"-lijn

De provincie Henegouwen beschikte over diverse grondstoffen zoals steenkool, ijzer en steensoorten die de bedrijven in noordelijker gelegen delen van Vlaanderen verwerkten, waar bovendien een enorm potentieel aan arbeiders beschikbaar was. Het is dan ook niet verwonderlijk dat men naar een efficiënte en rechtstreekse verbinding tussen beide landsdelen zocht. In 1842 was Bergen weliswaar verbonden met Vlaanderen door een staatsspoorweg enerzijds via Doornik en anderzijds via Brussel, maar hierbij werd telkens een aanzienlijke omweg gemaakt, vooral om Gent of Oostende te bereiken.

Aanvankelijk opteerde men met het project *Dubois-Nihoul* voor de aanleg van een kanaal dat zou vertrekken in Jemappes bij Bergen om de loop van de Dender te volgen tot in Aalst, waar de gekanaliseerde Dender werd gevolgd om op die wijze de Schelde te bereiken in Dendermonde. Op 18 juni 1842 werd een voorlopige concessie toegekend, doch het project strandde wegens gebrek aan kapitaal.

In 1845 kwam de verbinding tussen Henegouwen en Oost-Vlaanderen via de Dendervallei terug ter sprake, aangezien men een spoorlijn wilde aanleggen tussen Ath en Dendermonde. De betrokken maatschappij verbond er zich toe om eveneens een kanaal op hetzelfde traject aan te leggen. Op 21 juli 1845 werd bij Koninklijk Besluit een concessie toegekend en op 22 juli 1846 werd een Naamloze Vennootschap, de *S.A. du Chemin de fer et canal de la vallée de la Dendre* met uitsluitend Engelse beheerders opgericht om de werken uit te voeren.

De belangstelling van de investeerders was echter onvoldoende en nogmaals konden de werkzaamheden niet aanvangen (3).

Tenslotte werden de concessierechten van de spoorweg van Ath naar Lokeren bij wet van 20 december 1851 en bij Koninklijk Besluit van 1 mei 1852 aan J.A. De Mot en J.B. Gendebien toegekend. Het plan om op hetzelfde tracé een kanaal te graven liet men varen en de nieuwe Naamloze Vennootschap zou bovendien een nieuwe en kortere verbinding realiseren tussen Brussel en Gent via Aalst onder de benaming *S.A. du chemin de fer de Dendre-et-Waes et de Bruxelles vers Gand, par Alost*.

Situering van de "Dender- en Waes"-lijn

Op de kaart ziet men dat het spoorwegnet begint in het Noordstation te Brussel (Staatsstation).

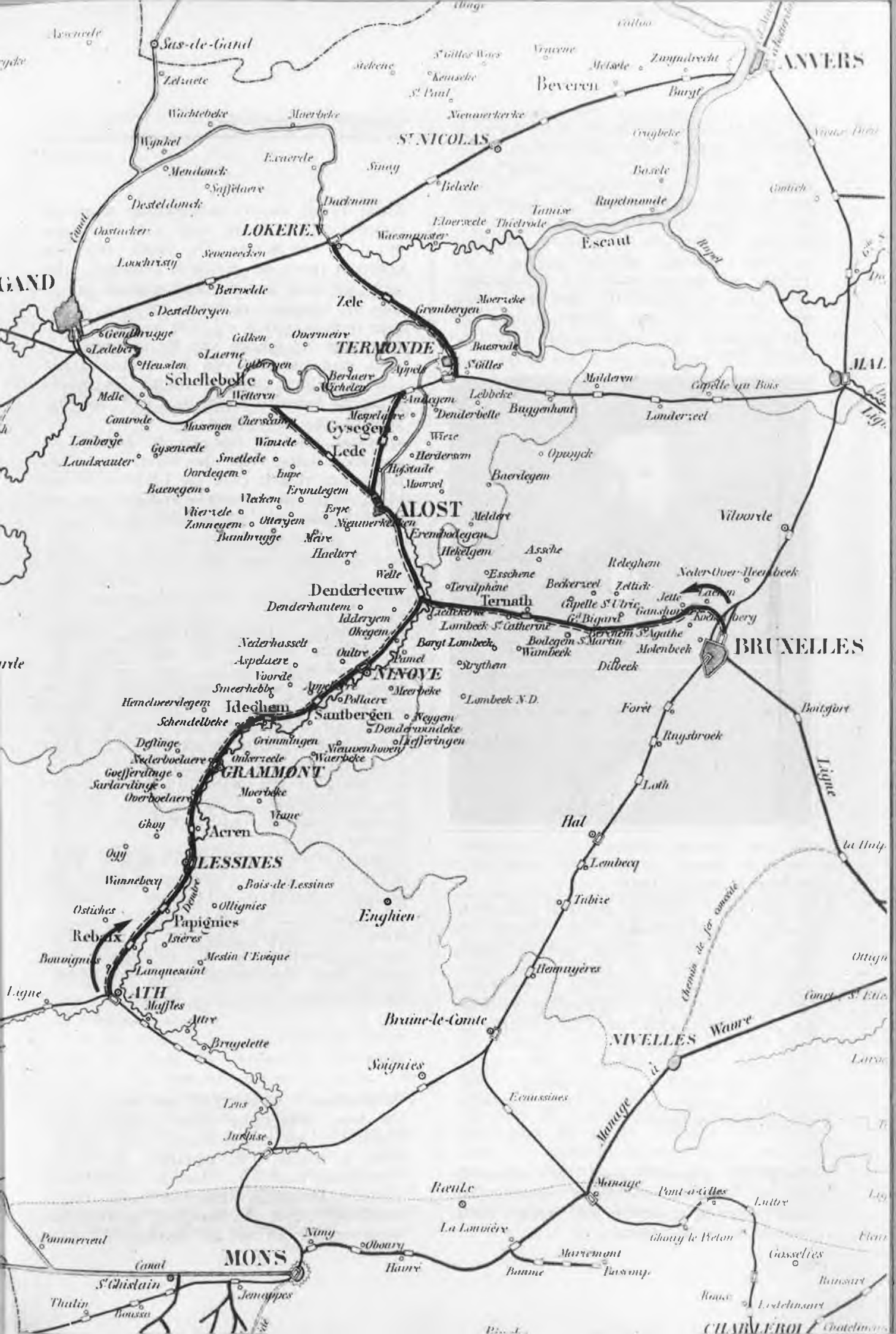
Vandaar vertrok de lijn richting Denderleeuw over Laken, Jette en Ternat. Het plan werd zo opgevat dat Denderleeuw als spil fungeert. Van daaruit vertrok een zuidelijke lijn naar Ath over Ninove, Idegem, Zandbergen, Geraardsbergen, Acren, Lessines, Papignies en tenslotte Rebaix en een noordelijke lijn richting Aalst, waar de lijn zich zou splitsen in enerzijds een vertakking over Lede naar Wetteren om daar aan te sluiten op de staatslijn naar Gent, en anderzijds in een vertakking richting Dendermonde over Gijzegem die gedeeltelijk samen liep met de staatslijn Mechelen-Gent om dan over Zele in Lokeren te eindigen. Deze lijnen doorkruisten één der dichtstbevolkte en rijkste streken van het land.

De lijn van Ath naar Lokeren was 74 kilometer lang terwijl de afstand van Brussel tot aan de staatslijn naar Gent te Schellebelle 41 kilometer bedroeg. Het traject van Aalst naar Denderleeuw was gemeenschappelijk aan beide routes, zodat in het totaal 108 kilometer nieuwe sporen moesten aangelegd worden. Het spoorwegtracé werd ontworpen door de heer Desart, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen. Onder leiding van Desart stond de heer Du Pré, ingenieur van Bruggen en Wegen, die de uitvoeringswerken van de lijn Brussel-Ternat en Schellebelle-Lokeren onder zijn bevoegdheid had. Een andere ingenieur, de heer Drugman, had de controle over werken van de lijn Ath-Dendermonde.

Alle werken werden aangenomen en uitgevoerd door de gebroeders Hartogs en Cie. uit Antwerpen (4).

In *Quelques notes sur le parcours du chemin de Fer de Dendre-et-Waes* van architect J.-P. Cluysenaar maken we kennis met de romantische tijdsgeschiedenis: het traject geeft aanleiding tot allerlei historische, kunsthistorische en esthetische beschouwingen i.v.m. de dorpen en steden die doorkruist worden.

Au sud, voici la jolie ville de NINOVE, qui compte 5.000 habitants : ce n'est qu'un chef-lieu de canton; mais ses nombreux établissements, tanneries, distilleries, brasseries, savonneries, huileries, ses fabriques de fils, ses toiles damassées, ses ateliers de teinture en bleu, ses dentelles, en font un remarquable centre d'industrie. Jadis Ninove eut une haute importance comme seigneurie féodale du comte Guy de Dampierre, puis des princes de Vaudemont de la maison de Lorraine : il lui reste encore une belle église qui faisait partie de son ancienne et riche abbaye des Prémontrés. Les amis des arts remarqueront dans cette église des boiseries sculptées du meilleur style, un tableau de Gaspard de Crayer, représentant le martyre de Saint-Janvier, ainsi que deux anges en marbre blanc sculptés par le célèbre Duquesnoy, auquel Rubens écrivait : "Ce n'est point l'art, c'est la nature même que l'on admire dans le marbre attendri et plein de vie qui sort de vos mains" (5).



IDEGEM et SANTBERGEN, ainsi que SCHENDELBEKE, réveillent quelques souvenirs qui se rattachent aux luttes soutenues par les Gantois contre Philippe le Bon, de la maison de Bourgogne-Valois; mais à ces souvenirs on préfère les idées de bien-être, fondées sur le travail agricole et industriel, qui se rattachent à la charmante ville de GRAMMONT, indépendamment de l'activité bien connue de ses habitants dont le chiffre est d'environ 8.000 âmes...



Portret van architect J.P. Cluysenaar in zijn jonge jaren (1846) door zijn vriend Louis Gallait

Il ne nous reste plus qu'à suivre le dernier embranchement du chemin de fer de Dendre-et-Waes depuis Alost jusqu'à Lokeren, en passant par Gysegem, Termonde et Zele. Si la première de ces localités, GYSEGEM, ne présente de remarquable que la culture de ses belles campagnes, son château et quelques établissements d'instruction, TERMONDE, en revanche, peut fournir ample matière aux observations des voyageurs (6).

Dergelijk gedachtengoed is belangrijk om de stationsarchitectuur van Cluysenaar voor de spoorlijn die verder wordt besproken te begrijpen.

Omtrent de concessie

Zoals reeds boven aangehaald, werd de concessie toegekend aan J.A. De Mot en J.B. Gendebien. Op basis van een kontrakt met de Société Générale, die zich tot doel stelde de nationale industrie te steunen, richtten zij een naamloze vennootschap op. De Société Générale nam de aanleg van de spoorweg op zich voor de som van 22 miljoen frank ($\pm$ 1,6 miljard huidige munt). De maatschappij belastte zich dus met de uitvoering van de werken.

Wanneer men de lijst der beheerders en commissarissen van de Naamloze Vennootschap tussen 1852 en 1865 nader bekijkt, valt de enorme invloed van de Société Générale onmiddellijk op (7).

1852

Beheerders : Graaf Ferdinand Philippe de Meeûs, politicus en gouverneur Société Générale (S.G.); Jean André De Mot, bankier en concessiehouder van de N.V.; Jean Baptiste Gendebien, industrieel en concessiehouder van de N.V.; Jules Malou, politicus en directeur S.G.; Josse Pierre Matthieu, thesaurier en directeur S.G. (en politicus); Henri Georges Schumacker, directeur S.G. (en politicus); Laurent Veydt, politicus en directeur S.G.

Commissarissen : Graaf Ferdinand Phil. d'Yve de Bavay, commissaris S.G. en grootgrondbezitter; François Houyet, commissaris S.G. en auditeur bij de Raad van State; Charles 'T Kint-Stevens, commissaris S.G.; Guillaume Hypolite Van Volxem-Marischal, commissaris S.G.

1858

Beheerders : Graaf F.P. de Meeûs, J.A. De Mot, Hyacinthe Jean Jacques Dofegnies : secretaris S.G., J.B. Gendebien, J. Malou, J.P. Matthieu, L. Veydt. Commissarissen : Victor Ferdinand Jacques Drugman, directeur S.G., Graaf Adhémar Duval de Beaulieu, grootgrondbezitter; F. d'Yve de Bavay; F. Hou-

yet; Jean Nicolas Pacquet, eigenaar; C. 'T Kint-Stevens; G.H. Van Volxem-Marischal.

1865

Beheerders : J.A. De Mot; H.J.J. Dofegnies, directeur S.G.; J.B. Gendebein; Baron Charles Auguste Liedts, politicus en gouverneur S.G.; J. Malou; G.H. Van Volxem-Marischal, directeur S.G.; L. Veydt.

Commissarissen : Adrien Benoit Bruneau, politicus-advocaat; V. Drugman; Graaf Jean du Monceau, eigenaar; A. Duval de Beaulieu; F. Houyet; J.N. Pacquet.

Hieruit blijkt dat het Brussels financieel milieu zeer sterk vertegenwoordigd was en dat de financiële en de politieke wereld innig met elkaar verbonden waren.

De concessiehouders moesten zich houden aan specifieke voorwaarden. Hieronder worden enkele voorwaarden even toegelicht (8).

Men was overeengekomen dat :

- de contractanten onder toezicht moesten staan van de regering en in een tijdspanne van 5 jaar de spoorweglijn moesten aanleggen. Dit hield de twee lijnen in, namelijk : Ath-Lokeren en Brussel-Wetteren. De twee lijnen, evenals de stations en alle toebehoren moesten op eigen kosten en risico van de contractant aangelegd en gebouwd worden, zonder dat de Staat tussenkwam. Wat meer was, de contractanten moesten, op aanwijzen van het bestuur, plaatsen voorzien waar reserveonderdelen konden gedeponeerd worden;
- de spoorlijn over de gehele lengte dubbelsporig moest zijn. De opbrengsten van de uitbating kwamen aan de Société Générale toe;
- na de opening van de volledige spoorweg de Staat de exploitatie zou overnemen. Van dan af zouden de lijnen onder dezelfde voorwaarden als de staatspoorwegen uitgebaat worden;
- de stations op de lijn Lokeren-Ath eigendom zouden blijven van de concessiehouders. Van de winst van het vervoer dat aankwam of vertrok van deze stations zou de Staat $\frac{3}{4}$ afstaan aan de Dender-en-Waes maatschappij;

- de concessie verleend zou worden voor 90 jaar, vanaf het ogenblik dat de spoorweg over heel zijn lengte geëxploiteerd werd.

Deze voorwaarden die nieuw waren voor hun tijd, gaven aanleiding tot hevige discussies in het Parlement en de pers, maar ze werden tenslotte gestemd door de wet van 20 december 1851 en vervolgens door een Koninklijk Besluit van 1 mei 1852 uitvoerbaar gesteld.

De werkzaamheden aan de spoorlijn vlotten zeer goed, zodat het volledige traject op 1 mei 1856 plechtig kon worden ingehuldigd, één jaar vroeger dan gepland.

Lijst der inhuldigingen (9) :

9 juni 1853 :	
Aalst-Dendermonde	12 km.
7 april 1855 :	
Aalst-Geraardsbergen	18 km.
1 december 1855 :	
Geraardsbergen-Ath	30 km.
13 februari 1856 :	
Dendermonde-Lokeren	14 km.
1 mei 1856 :	
Brussel-Schellebelle	34 km.
	108 km.

Toen de spoorlijn volledig in gebruik genomen was nam de Staat, zoals in de concessievoorwaarden bepaald was, de exploitatie van de lijn over, hetgeen resulteerde in langdurige gerechtelijke procedures. De investeringen legden voor de aandeelhouders geen windeieren : de winsten op een aandeel van 500 frank stegen van 10 frank in 1856 tot 29,10 frank in 1861, d.w.z. van 2 tot 5,8 percent. Op 1 mei 1876 werd de concessie door de Staat teruggekocht, een mogelijkheid die in de statuten was voorzien. Dit kaderde in een nieuwe politiek van de overheid waarbij de spoorweglijnen die door privé-investeerders waren aangelegd stelselmatig werden aangekocht.

Architect Jean-Pierre Cluysenaar (1811-1880)

Jean-Pierre Cluysenaar werd op 28 maart geboren in het plaatsje Kampen-aan-de-IJssel, niet ver van het IJsselmeer. In 1817 verhuisde de familie Cluysenaar vanuit Nederland naar Gosselies bij Brussel. Jean-Pierre Cluysenaars vader was immers ingenieur en kreeg tijdens het Hollands Bewind een betrekking in Brussel bij het departement *Bruggen en Wegen*.

Tot zijn zestiende jaar liep J.-P. Cluysenaar school te Brussel en naar alle waarschijnlijkheid vervolmaakte hij zich in de tekenkunst door avondlessen te volgen aan de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten te Brussel.

Op zestienjarige leeftijd belandde Cluysenaar bij professor Smochtins, die werkte in dienst van architect T.F. Suys (1771-1834), hofarchitect van Willem I, Prins van Oranje, die de leiding had over de werken aan de koninklijke gebouwen.

Cluysenaar kreeg de gelegenheid op het bureau van Smochtins te komen tekenen. Zodoende kon hij ook al de werken die door het Paleis werden uitgeschreven van dichtbij volgen. Langs deze weg werd de jonge Cluysenaar bij Suys geïntroduceerd die de talentrijke jongen reeds bij Smochtins had opgemerkt.

Van 1831 tot 1835 werd Cluysenaar Suys' medewerker en in die periode leidde hij de uitvoeringswerken van het Casaux-Paviljoen, de woning van Suys, en vervolgens de voltooiing van de linkervleugel van het Paleis Arenberg. Aldus had Cluysenaar een degelijke opleiding als architect genoten (10).

Met de realisatie van de Sint-Hubertusgalerijen te Brussel kreeg de carrière van Cluysenaar als zelfstandig architect een definitieve en succesvolle wending. Rond 1838 liep de toen 27-jarige architect met de gedachte rond om Brussel van enkele grote overdekte galerijen te voorzien.

Naar het schijnt werd Cluysenaar geïnspireerd door een kleine doorgang uit 1820 gelegen tussen het Muntplein en de Schildknaapstraat. Omstreeks 1840 had hijzelf reeds een galerij ontworpen te Antwerpen, doch deze kende weinig succes en werd na korte tijd afgebroken.

Jean-Pierre Cluysenaar gaf echter de moed niet op en in hetzelfde jaar exposeerde hij te Brussel zijn project voor de Sint-Hubertusgalerijen. De kosten van het bouwplan zouden ongeveer 2.500.000 fr. (200.000.000 fr. huidige waarde) bedragen. Het feit dat de stad Brussel op dat ogenblik niet ver van het bankroet stond, betekende een grote tegenslag voor Cluysenaar. Zodus zocht hij naar privé-kapitaal.

Architekt J.P. Cluysenaar, geschilderd door Alfred Cluysenaar



De bankierswereld was geen onbekend terrein voor hem en een zekere bankier J.A. De Mot werd mede-oprichter van de Sint-Hubertusgalerijen. Dezelfde André De Mot zou Cluysenaar later de opdracht geven om de stationsgebouwen van de Dender- en Waeslijn te ontwerpen. Doordat André De Mot belangrijke politieke en financiële contacten had,

wist hij in 1845 van de Brusselse gemeenteraad te verkrijgen dat de stad zich zou verbinden om borg te staan voor 3 % op het kapitaal van 2.500.000 fr. Dit was echter voorbarig want de Sint-Hubertusgalerijen brachten jaarlijks ongeveer 240.000 fr. op.

Op 5 juli 1845 stichtten Cluysenaar en De Mot de *Maatschappij voor de constructie van de Sint-Hubertusgalerijen*. Het statuut werd de week daarop

De Sint-Hubertusgalerijen werden te Brussel gebouwd in 1846-1847 naar een ontwerp van J.P. Cluysenaar en behoren tot zijn meest prestigieuze realisaties (foto begin 20ste eeuw)



door de Minister van Openbare Werken goedgekeurd. Nu stond niets meer in de weg en zo kon Leopold I op 6 mei 1846 de eerste steen leggen. In amper 13 maanden tijd werden de galerijen gebouwd en op 1 juli 1847 voor het publiek opengesteld.

De Sint-Hubertusgalerijen zijn ongeveer 200 meter lang en bestaan uit twee de-

len : de Konings- en Koninginnegalerij. De twee deelgalerijen vormen met elkaar een knik in een centrale rotonde die door de Beenhouwersstraat doorsneden wordt. Het voordeel hiervan is dat hierdoor de eentonigheid van rechte zichten vermeden wordt. Dat Cluysenaar op het einde van 1830 en gedurende de jaren 1840 interesse vertoonde voor de Renaissance komt in de architectuur van de Sint-Hubertusgalerijen goed tot uiting. De gevels zijn versierd met pilasters opgebouwd uit de drie Griekse orden (gelijkvloers : Dorische, eerste verdieping : Ionische en op de tweede verdieping : Korintische orde).

Door de realisatie van de Sint-Hubertusgalerijen was Cluysenaars naam gevestigd en werd aan Brussel een voor zijn tijd kenmerkend gebouw toegevoegd (11). Hij werd hiervoor door Leopold I tot de Orde van Leopold verheven en tot Ridder van de Leeuw van Zahringen geslagen.

Hierna volgde een ganse reeks ontwerpen voor monumenten, kastelen, kerken, schouwburgen, urbanisatieplannen, hotels, burgerhuizen, enz.

Naast de Sint-Hubertusgalerijen zijn de Magdalenamarkt en de Bortiergalerij te Brussel (1847-1848), de benedenwijk van de Koningsstraat te Brussel (1847-1857, nu gesloopt) en het Muziekconservatorium te Brussel (1872-1876) zijn belangrijkste verwezenlijkingen. Op stylistisch vlak was Cluysenaar een typisch exponent van zijn tijd die gekenmerkt werd door neo-stijlen en later door het eclecticisme, d.i. het vermengen van verschillende stijlen in één ontwerp, aldus een nieuwe stijl creërend.

In bepaalde vroege ontwerpen zoals bij de Magdalenamarkt of het ontwerp voor de Koningsstraat toonde hij zich een voorloper van het eclecticisme, dat in België met Poelaert zijn belangrijkste vertegenwoordiger kende, door in één ontwerp verschillende stijlen toe te passen, zonder ze evenwel met elkaar te vermengen. Later ging hij over tot een zuivere eclecticismistische stijl, zoals bv. in het Brussels Muziekconservatorium of zoals in zijn (niet verwezenlijkt) ontwerp voor het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel.

Na een rijkgevlude en succesvolle loopbaan stierf Cluysenaar plots in de nacht van 16 op 17 februari 1880 te Brussel.

De visie van J.-P. Cluysenaar op de spoorwegarchitectuur van de "Dender- en Waes"-lijn

De spoorweggebouwen van de "Dender- en Waes"-lijn werden voor het merendeel ontworpen door J.-P. Cluysenaar. De spoorwegmaatschappij had er eerst voor geopteerd om de gebouwen van de spoorlijn Doornik-Jurbise als voorbeeld over te nemen. Dit werd in eerste instantie in het lastenboek opgenomen. Cluysenaar reageerde hiertegen en de maatschappij aanvaardde zijn ontwerpen, niettegenstaande de daarmee gepaard gaande hogere kosten. Cluysenaar schreef hierover : *"... mais la Société, appréciant les modifications que l'on pouvait apporter sous le rapport de l'utilité et de l'agrément aux différents édifices, préféra s'imposer une dépense plus grande, et ériger les bâtiments d'après des plans nouveaux. Elle me fit l'honneur de me confier ce travail"*. (12)

Wellicht speelde het feit dat Cluysenaar één van de concessiehouders kende, nl. J.A. De Mot, een belangrijke rol bij de nieuwe beslissing.

Een belangrijk element bij de ontwerpen van Cluysenaar was, dat hij als eerste een ideologie van zijn stationsgebouwen wist op te stellen. Hij schreef hierover in zijn werk : *"Dank zij het artistiek gevoel van de Compagnie heb ik me aan de tot nu toe in België gangbare traditie kunnen onttrekken en me een idee kunnen vormen van de bestemming van elk gebouw en van de aard van zijn omgeving"*.

De verscheidenheid van aspecten en indrukken is wat men zoekt op reis. Al te veel is de eentonigheid een oorzaak van verveling op een spoorweglijn waarvan de rails op identieke wijze blijven doorlopen en waarvan de gebouwen elkaar eenvormig opvolgen. Zelfs vanuit een trein die op volle snelheid rijdt, houdt de reiziger ervan om naar verschillende voorwerpen te kijken, die van tijd tot tijd veranderen.

Overigens konden de gebouwen die ik heb ontworpen zich niet meer de omvangrijke afmetingen veroorloven welke in sommige landen gebruikelijk zijn; ze dienden beperkt te blijven

tot de noodwendigheden van de dienst, maar deze eisen heb ik trachten te combineren met een artistiek karakter en pittoresk aspect". (13)

Deze romantische opvattingen gaven aanleiding tot een architectuur die de sfeer en het karakter van de omgeving moest weerspiegelen. De stations in de steden moesten een stedelijk karakter krijgen en moesten zelfs de eigenheid van een bepaalde stad uitbeelden, terwijl de stations of haltes op het platteland een landelijke en pittoreske sfeer moesten uitstralen. Zin voor afwisseling in de details vormden de basis van deze architectuur.

Gefundeerd op zijn originele zienswijze over de stationsarchitectuur ontwierp J.-P. Cluysenaar vier verschillende soorten spoorweggebouwen. Hieronder volgen de verschillende types en de plaatsvermelding (14).

1. De wachterswoningen : deze ontwerpen werden nooit uitgevoerd, want de overheid stond niet toe dat werd afgeweken van de gewone bouwvormen, zoals die werden toegepast op de staatsspoorwegen.
2. De "haltes" : ontworpen voor Gijzegem, Rebaix, Idegem, Schellebelle, Acren, Zandbergen en Papignies.
3. De "Stations de campagne" : ontworpen voor Denderleeuw, Lede, Zele en Ternat.
4. De "Stations de ville" : ontworpen voor Ninove, Lessen, Geraardsbergen, Aalst, Lokeren en Dendermonde.

De technische ingrepen voor de aanleg van de Dender- en Waes-lijn

Voor de aanleg van de spoorlijn waren enkele kunstwerken voorzien. Zo bijvoorbeeld werden rond Brussel een stenen brug over de Zenne, een draaibrug over het Willebroekkanaal en drie viaducten te Laken aangelegd.

Te Aalst legde de maatschappij zelfs een kaaimuur aan van zeshonderd meter. Over de Dender werd voor die tijd één van de grootste draaibruggen gebouwd. De brug bestond uit plaatijzer en had een lengte van 35 meter.

Te Dendermonde heeft de spoorweg geschiedenis gemaakt. Om tot in de stad te komen, was de compagnie genood-

zaakt een weg doorheen de vestingwerken aan te leggen. Daarvoor diende men bogen met geringe straal te bouwen, alsook drie militaire bruggen over de vestinggrachten. Een grote bestaande brug over de Schelde moest worden aangepast aan het treinverkeer en tenslotte werd er een gietijzeren draaibrug over de Dendermonding geslagen. Te Audergem werd een tweede draaibrug over de Dender aangelegd (15).

Conceptonderzoek van de spoorweggebouwen van Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn

Om de gebouwen van de Dender- en Waeslijn op een effectieve manier te benaderen, zullen deze volgens hun bestemming besproken worden. Zo komen de wachtershuisjes eerst aan de beurt om dan vervolgens de halten, platte-landsstations en uiteindelijk de stadsstations onder de loop te nemen.

Vooraleer over te gaan tot bespreking van de gebouwen, moeten eerst de principes van materiaalgebruik belicht worden zoals Cluysenaar die zelf heeft beschreven :

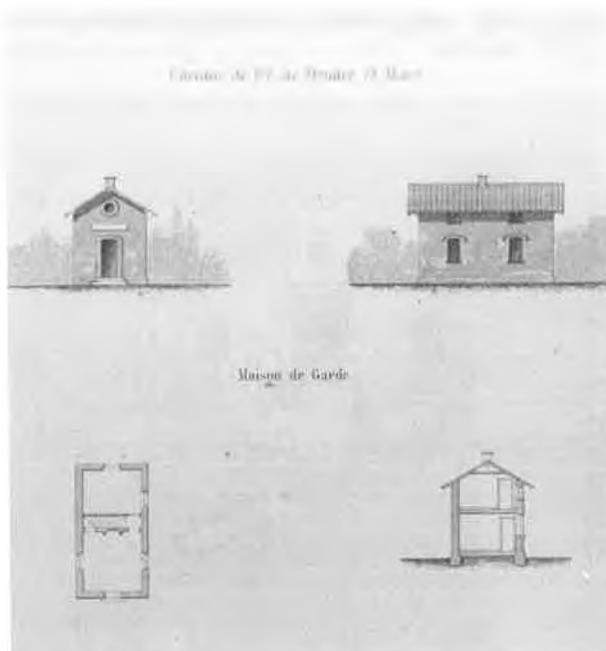
"Alle gebouwen zijn opgetrokken in Boomse papesteen, van achttien centimeter lengte en gebakken op sparrehout wat de steen een mooie rode kleur en een grote duurzaamheid verschaft. De plinten en banden zijn van blauwe hardsteen uit Soignies of uit Maffle. De kroonlijsten en het versneden hout werden gemaakt uit Noorse den. Voor de daken heb ik platte dakpannen met dubbele rand gebruikt afkomstig uit de fabriek Josson en Delanghe uit Antwerpen. De vermenging van rode en blauw-zwarte pannen verschaft een aangenaam zicht.

Door middel van die verschillende materialen en met behulp van eenvoudige en gemakkelijke combinaties, geloof ik er toe gekomen te zijn om enkele nieuwe zichtpunten te hebben verwezenlijkt voor een schilderachtige en gevarieerde architectuur waarvan het karakter zeer goed samengaat met het uitzicht van het platteland en de nabijheid van huizen of bomen die als het ware het kader van deze gebouwen vormen". (16)

De wachtershuisjes (Plaat 1-6)

Alhoewel de wachtershuisjes die door Cluysenaar werden ontworpen niet uitgevoerd werden, moeten ze toch besproken worden aan de hand van enkele voorbeelden.

Vooreerst dient opgemerkt dat de wachtershuisjes op plaat 1 uit het boek *Chemin de fer de Dendre et Waes et de Bruxelles vers Gand par Alost*, geschreven door Cluysenaar in 1855, voorbeelden zijn die door de Staat werden opgelegd en nu nog gebruikt worden. Ze zijn somber en sober vergeleken met de ontwerpen van Cluysenaar. Cluysenaar merkte in dit verband op : *"Je ferai observer que mes maisons des gardes sont restées presque toutes à l'état de projet, le gouvernement n'ayant point permis à la Compagnie de s'écarter, pour ces constructions, de la forme adoptée sur le railway de l'Etat. On a donc dû suivre pour ces maisons le modèle qui figure à la première page"*. (17)



Een ontwerp van een wachtershuisje, zoals het werd voorgeschreven door de Staat. De acht wachtershuisjes die Cluysenaar voor de lijn ontworpen heeft en die veel gevarieerder waren uitgewerkt, werden helaas nooit uitgevoerd

In zoverre de gepubliceerde plans volledig zijn, zou Cluysenaar een achttal wachtershuisjes ontworpen hebben.

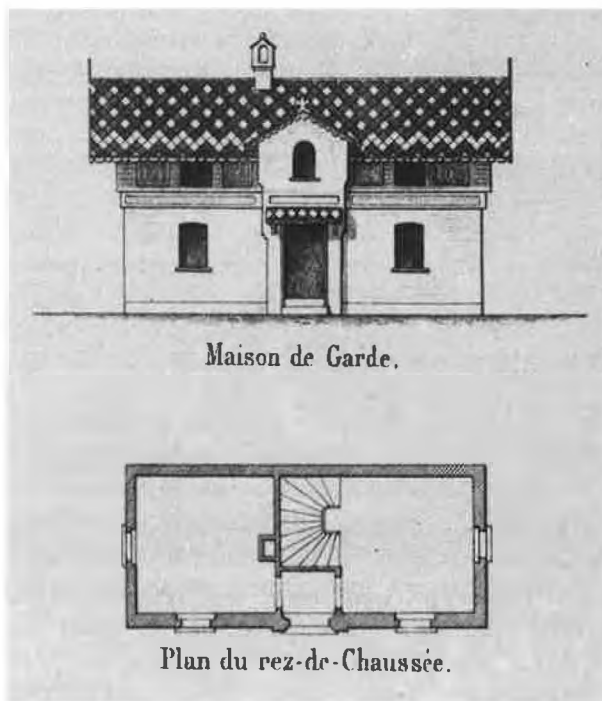
Planstudie

Het grondplan is zeer evenwichtig opgebouwd, heeft een rechthoekige vorm en is duidelijk symmetrisch opgevat ofwel over de lengte-as, ofwel over de breedte-as.

De gebouwen hebben één verdieping, die bijna volledig schuilgaat achter een uitkragend dakvlak. Het gelijkvloers is ingedeeld in twee ruimten. Men komt binnen in een ruime plaats waarin de schouw en de trap verwerkt zijn. Een kleinere kamer, die gebruikt kan worden als keuken, is verbonden met de eerste via een deur naast de trap. De verdieping heeft zelden twee kamers.

Gevelstudie

Op een systematische wijze krijgen de gevels een eigen karakter. Zo blijft het gevelvlak van het gelijkvloers egaal op gebied van kleur en textuur. Het daarboven gelegen niveau wordt duidelijk van het gelijkvloers gescheiden, enerzijds doordat de verdieping een halve tot een hele steen vooruitspringt en anderzijds doordat het metselwerk gedeeltelijk met een ander metselverband versierd wordt.



De wachtershuisjes van Cluysenaar waren zeer eenvoudig van opvatting en meestal symmetrisch van grondplan. Door een verfijnd gebruik van het metselwerk, het houtwerk en de bedaking hebben deze gebouwtjes toch een zeker cachet

De dakbedekking bestaat uit rode en blauwe dakpannen die in geometrische figuren worden gelegd. Men zou kunnen stellen dat Cluysenaar een toenemende gradatie van verscheidenheid heeft willen bekomen naarmate men het gebouw van gelijkvloers tot het dak bekijkt.

Om de inkom te accentueren heeft Cluysenaar op deze plaats de gevel een stuk naar buiten laten springen en men kan soms werkelijk van een risaliet spreken. Bij andere gebouwtjes heeft hij de ingang met een luifeltje of een fronton benadrukt.

In de hoofdgevel wordt een drieledigheid gecreëerd doordat de inkom meestal centraal in het gevelvlak geplaatst is. Aangezien deze gevel de belangrijkste is, mag men aannemen dat hij naar de sporen gericht is. Deze stelling wordt bevestigd door het feit dat de plaatsnaam aan deze zijde aangebracht is.

Uitrusting der gebouwen

Wat opvalt is dat Cluysenaar geen sanitair heeft aangebracht in zijn wachtershuisjes. De kookplaats is ook niet bepaald, maar zoals reeds werd aangehaald kan de keuken in de kleinere ruimte op het gelijkvloers gesitueerd zijn.

Dat Cluysenaar zo weinig aandacht heeft besteed aan de uitrusting en het comfort van de gebouwen kan te wijten zijn aan het feit dat de wachtershuisjes toch niet uitgevoerd zouden worden. Slechts in één woning, die totaal anders is opgevat, is het sanitair in het gebouw ingewerkt (zie plaat 3).

Algemeen

De wachtershuisjes vormen de minst belangrijke groep van de spoorweggebouwen voor de Dender- en Waeslijn. Niettemin hebben ook deze gebouwtjes *cachet*.

Cluysenaar heeft zich tot doel gesteld zoveel mogelijk variatie te brengen in zijn spoorweggebouwen, zodat de reiziger zich niet zou vervelen. De wachtershuisjes hebben voor hem wel het grootste probleem gevormd, omdat hij bij deze kleine gebouwen niet met volumes heeft kunnen spelen.

Volgende mogelijkheden heeft hij onder andere aangewend om genoeg verscheidenheid te bekomen in de ontwerpen :

- Het plaatsen van een uitkragend dak in de lengte- of breedte-as van eenzelfde bouwvolume.
- Het origineel en gevarieerd gebruik van dakpanmotieven.
- Het verschillend gebruik van baksteen in de compositie van de gevels.

De halten (Plaat 7-15)

Voor de kleine gemeenten Gijzegem, Rebaix, Idegem, Schellebelle, Acren, Zandbergen en Papignies werden door Cluysenaar de halten ontworpen. Alleen die van Zandbergen bestaat nog en wordt nu nog door de N.M.B.S. gebruikt

Planopvatting

Naar hun grondplan kunnen de halten in twee reeksen ingedeeld worden. Zo hebben de halten van Gijzegem, Acren, Zandbergen, Papignies en Idegem een symmetrisch opgebouwd grondplan, terwijl de halten van Rebaix en Schellebelle duidelijk asymmetrisch zijn.

De halten zijn in een openbaar en een woongedeelte opgesplitst, zodat de bewoners ervan voldoende privacy hebben.

a) Openbaar gedeelte.

Nieuw bij de halten is de wachttruimte voor de treinreizigers en een bureau waar de ticketten verkocht worden. Bij alle halten, behalve bij deze van Acren, is het bureau van de chef rechtstreeks verbonden met de wachtplaats. Te Acren scheidt een soort voorplaats of hal de wachtplaats van het bureau. Dikwijls ligt dit bureau centraal in het gebouw en steeds is het rechtstreeks verbonden met de traphal, zodat de stationschef onmiddellijk de hoger gelegen privé-vertrekken kan bereiken.

Tenslotte heeft Cluysenaar in de halten meestal een magazijn voorzien dat enerzijds met het bureau en anderzijds met het perron in verbinding staat. De goederen kunnen zo rechtstreeks binnengebracht worden in het station.

Een belangrijk punt bij de halten is het feit dat de inkom voor de reizigers aan de perronzijde ligt en de privé-inkom aan de straatzijde.

Cluysenaar voorzag voor de reizigers een sanitair blok, losstaand van het hoofdgebouw. Dit blok is uniform voor alle halten, alhoewel het soms in spiegelbeeld wordt ingeplant.

Rechts op de foto ziet men de (heden verdwenen) halte van Acren omstreeks het begin van deze eeuw



b) Privé-gedeelte.

Zoals hierboven reeds aangehaald, bevinden de openbare ruimten zich op het gelijkvloers, terwijl deze voor privégebruik zich op de eerste en tweede verdieping situeren.

De inwoners van de halten beschikken over een privé-inkom die uitgaat op de traphal. Over het algemeen is de indeling van de kamers voor de inwoners identiek aan de kamerindeling van de benedenverdieping. Voor de halten specificeert Cluysenaar niet waar de kookplaats is.

Bespreking van de geveluitdrukking

Op een verfijnde manier weet Cluysenaar de halten te omkleden. De hoofdgevel, die naar de sporen gericht is, heeft de meeste expressie. Cluysenaar bekomt dit door de inkompartij te accentueren. Het meest frapante voorbeeld is deze van de halte te Zandbergen. Bij de halten van Rebaix, Schellebelle, Zandbergen en Acren zorgt een risaliet voor een duidelijke opsplitsing van de gevel. De ingangsdeur bevindt zich in dit deel en geeft rechtstreeks uit op de sporen.

De halten van Gijzegem, Papignies en Idegem zijn wat de gevels betreft met elkaar verwant. Hier wordt het bouwvolume bepaald door de nokhoogte. Bij de halte van Papignies heeft Cluysenaar een loge boven de inkom ontworpen.

Van de achtergevels bestaat geen enkele afbeelding wat er op wijst dat Cluysenaar werkelijk naar de treinreizigers toe heeft ontworpen. Men kan vanuit de trein immers nooit de achtergevel van

de spoorweggebouwen zien.

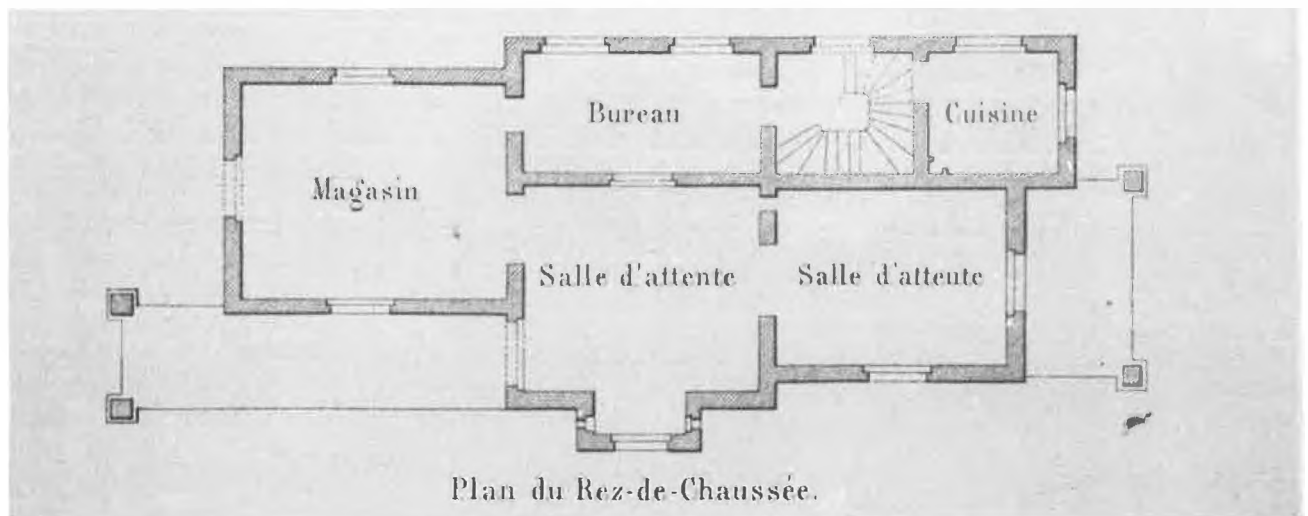
Zoals reeds vroeger aangehaald bij de bespreking van het materiaalgebruik in de spoorweggebouwen, is het de bedoeling van Cluysenaar geweest om de afwisselende architectuur van zijn gebouwen in een perfecte harmonie te brengen met het uitzicht van het landschap en de nabijheid van bomen en groen. In de voorstelling van de halten betreft Cluysenaar inderdaad steeds het groen bij het ontwerp. Zelfs in het concept van de gebouwen wordt groen geïntegreerd door middel van pergola's zoals te Zandbergen, Schellebelle, Rebaix en Gijzegem.

De materiaalkeuze bestaat uit hout, rode baksteen en dakpannen met rode en blauwe kleur. Met deze eenvoudige componenten heeft Cluysenaar gevarieerde resultaten bekomen. De halten van Acren en Papignies, gelegen in de provincie Henegouwen, zijn gedeeltelijk opgetrokken in natuursteen.

Baksteenverband en -soort is gevarieerder dan bij de wachtershuisjes.

Op het gelijkvloers blijft de gevel eenvormig, terwijl deze van de eerste en tweede verdieping samengesteld wordt uit rechthoekige vlakken opgevuld met de strekken van baksteen op diagonale of rechtopstaande wijze gemetseld.

De compositie van de dakpannen bestaat uit geometrische figuren waarmee voldoende variatie bereikt wordt. Men kan hier verwijzen naar de daken van het 'Hotel-Dieu' of gasthuis van Beaune in Normandië (midden 15de eeuw) dat gebouwd werd in de zg. 'Vlaams-gothische' stijl.



Het grondplan van het station te Zele is, net zoals de meeste andere landelijke stations, asymmetrisch en ingewikkelder wegens de diverse functies die er moesten vervuld worden

De landelijke stations (Plaat 16-20)

Voor de grotere gemeenten heeft Cluysenaar de zogenaamde *Stations de campagne* ontworpen. Deze landelijke stations werden gebouwd in Lede, Denderleeuw, Ternat en Zele.

De stations van Ternat en Zele worden heden nog gebruikt maar wegens verbouwingen hebben deze stations veel van hun vroegere aantrekkingskracht verloren.

Planstudie

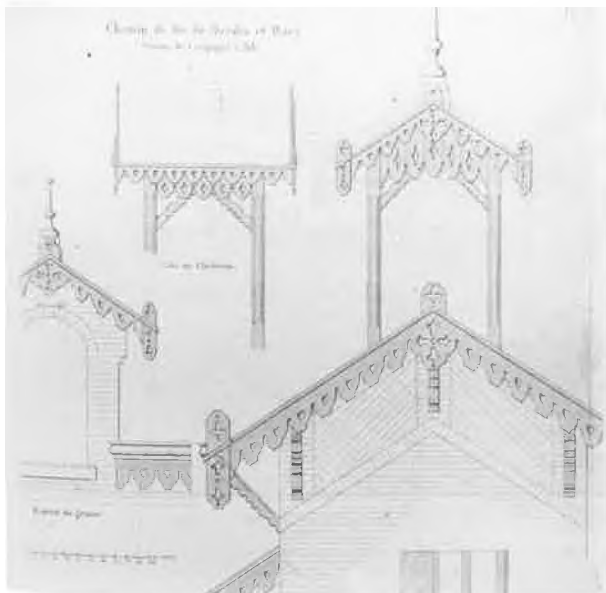
De asymmetrische planindeling, die Cluysenaar reeds bij de halten heeft toegepast, krijgt bij de landelijke stations de voorkeur. Enkel het station van Lede vertoont een symmetrisch grondplan.

Door de asymmetrie hebben de stations een meer grillige grondvorm, wat ook zal blijken uit de gevels. Alhoewel deze gebouwen op het eerste zicht totaal verschillend zijn, vertonen ze toch treffende overeenkomsten qua grondplan (openbaar en privégedeelte) en gevelindeling.

a) Openbaar gedeelte.

Terwijl bij de halten de wachtzaal niet op de hoofdas van het gebouw gelegen is, is dit bij de landelijke stations wel het geval. Blijkbaar heeft Cluysenaar hier het belang van de wachtruimte willen benadrukken. Een tweede kleinere

Cluysenaar hechtte zeer veel belang aan de detailafwerking van zijn gebouwen, zoals blijkt uit deze ontwerpen voor de houten klokketoren van het station van Zele



wachtruimte is rechts aan de hoofd-wachtruimte toegevoegd.

Het bureau van de stationschef is gelegen in het verlengde van de hoofd-wachtruimte, waar de reizigers de tickets kunnen bekomen. Het bureau samen met de wachtzaal zijn hier de belangrijkste delen van het station. Het is toegankelijk vanuit de traphal of vanuit de wachtzaal, en geeft toegang tot het magazijn links ervan gelegen.

De ingang is aan de perronzijde gelegen en de inkomdeur geeft niet rechtstreeks uit op het perron, maar is van opzij bereikbaar via de overdekte hal.

Privé-gedeelte

Nieuw bij deze stationsgebouwen is de nadrukkelijke aanduiding van de keuken op het gelijkvloers, die bereikt wordt vanuit de traphal. De traphal is bij de landelijke stations excentrisch gelegen wat bij de halten niet het geval was. Bij het station van Ternat is de trap de aanzet van een *traptoren*.

Afgezien van de keuken situeren zich alle privéruimten op de eerste en tweede verdieping. In tegenstelling met de halten wordt de indeling van het gelijkvloers niet volledig gevolgd op de verdiepingen. Bijgevolg vertoont het bouwvolume een verspringing tussen het gelijkvloers en de daarboven gelegen verdiepingen.

Gevelstudie

Aangezien de inkomgevel bij de plattelandstations aan de perronzijde gelegen is, vergt deze de meeste aandacht. Cluysenaar heeft hiervoor een nieuw middel aangewend, namelijk een kleine klokketoren aan de zijde van het perron. Dit geeft een duidelijk herkenningpunt aan het gebouw, typisch voor de plattelandstations. Voor het station van Zele heeft Cluysenaar mooie details van het klokketorentje getekend. Het *toren-effect* is nog een ander element dat door Cluysenaar duidelijk wordt geïntegreerd in zijn plattelandstations en waarvan een eerste aanzet is waar te nemen in de halte van Schellebelle.

De stations van Ternat, Zele, Denderleeuw en in mindere mate van Lede hebben de allure van villa's. Dit komt doordat Cluysenaar enerzijds meer met dakvlakken heeft gewerkt dan bij de halten, en anderzijds doordat het bouwvolume van het gelijkvloers en van de verdieping sterk verschilt.

In tegenstelling tot de halten nemen de hoofdwachtplaatsen bij de plattelandstations een belangrijke plaats in het gebouw in. Zoals hierboven aangehaald liggen de wachtplaatsen op de hoofdas die de breedte-as van het gebouw is. Dit uit zich ook uitwendig : zo zal het volume dat de wachtplaats met de daarboven gelegen plaatsen omvat het dichtst bij de sporen liggen.

In het station van Zele is de toren zelfs in dit deel van het gebouw ingewerkt. Bij het station van Denderleeuw trekt het octagonaal prismatisch volume de aandacht op het centrale deel. Aangezien de verschillende niveaus voldoende te onderscheiden zijn door het spel der daken heeft Cluysenaar het niet nodig geacht de gevelvlakken van de verdiepingen een halve of hele steen naar buiten te laten springen zoals dit bij de wachtershuisjes en de halten wel het geval is.

Bij de plattelandstations worden de muuropeningen met segment- of rondbogen geaccentueerd door een in baksteen gemetselde druiplijst. Dit principe heeft Cluysenaar slechts eenmaal toegepast bij de halten (Rebaix).

Het station van Lede is het enige symmetrisch gebouw onder de plattelandstations. Het leunt sterk aan bij de halten en meer specifiek bij deze van Pappignies, waar een loge en galerij zijn ingewerkt.

Het sanitair blok staat los van het gebouw, zoals bij de halten, met een identieke indeling.

Materiaalgebruik

Het materiaal is op dezelfde wijze aangewend als bij de halten. Het houtwerk wordt met veel aandacht uitgewerkt zoals bv. in het station van Zele waarvoor Cluysenaar details heeft getekend van de konsolen ter ondersteuning van het uitkragend dakvlak, de dakrand, de gordingen en vooral het klokketorentje. De verschillende dakpanmotieven worden nog steeds toegepast.

De stadsstations (Plaat 21-32)

De belangrijkste categorie spoorweggebouwen die J.P. Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn ontworpen heeft,



Reeds in het begin van de 20ste eeuw was het station van Lede niet meer in zijn oorspronkelijke toestand (zie plaat 17)

Het stedelijk station van Lessines. Bemerkt de storende opbouw voor de telefoonlijnen op het dak

zijn de stadsstations, gerealiseerd in Lessines, Ninove, Geraardsbergen, Aalst, Lokeren en Dendermonde. Helaas zijn vijf van de zes stations reeds onder de slopershamer gevallen, waarvan als laatste het station van Ninove in 1977 ondanks het (weliswaar laattijdig) verzet van het Ministerie van Cultuur.

Dat het station van Aalst niet verdwenen is, mag men een wonder noemen daar in 1975 reeds plannen voor een nieuw stationsgebouw ontworpen werden. Heden is het station van Aalst een beschermd monument wat betekent dat, naast de halte te Zandbergen, de plattelandsstations van Zele en Ternat, dit het meest waardevolle overblijfsel van de gebouwen van de "Dender- en Waes"-lijn is geworden. Dit station had Cluyse naar geïntegreerd in een nieuw plan voor het Aalsterse Stationsplein. Voor de twee belangrijkste stations, die van Aalst en Geraardsbergen, werden wagenhuizen en locomotiefloodsen ontworpen. Het rollend materieel werd namelijk in Aalst en Geraardsbergen onderhouden.

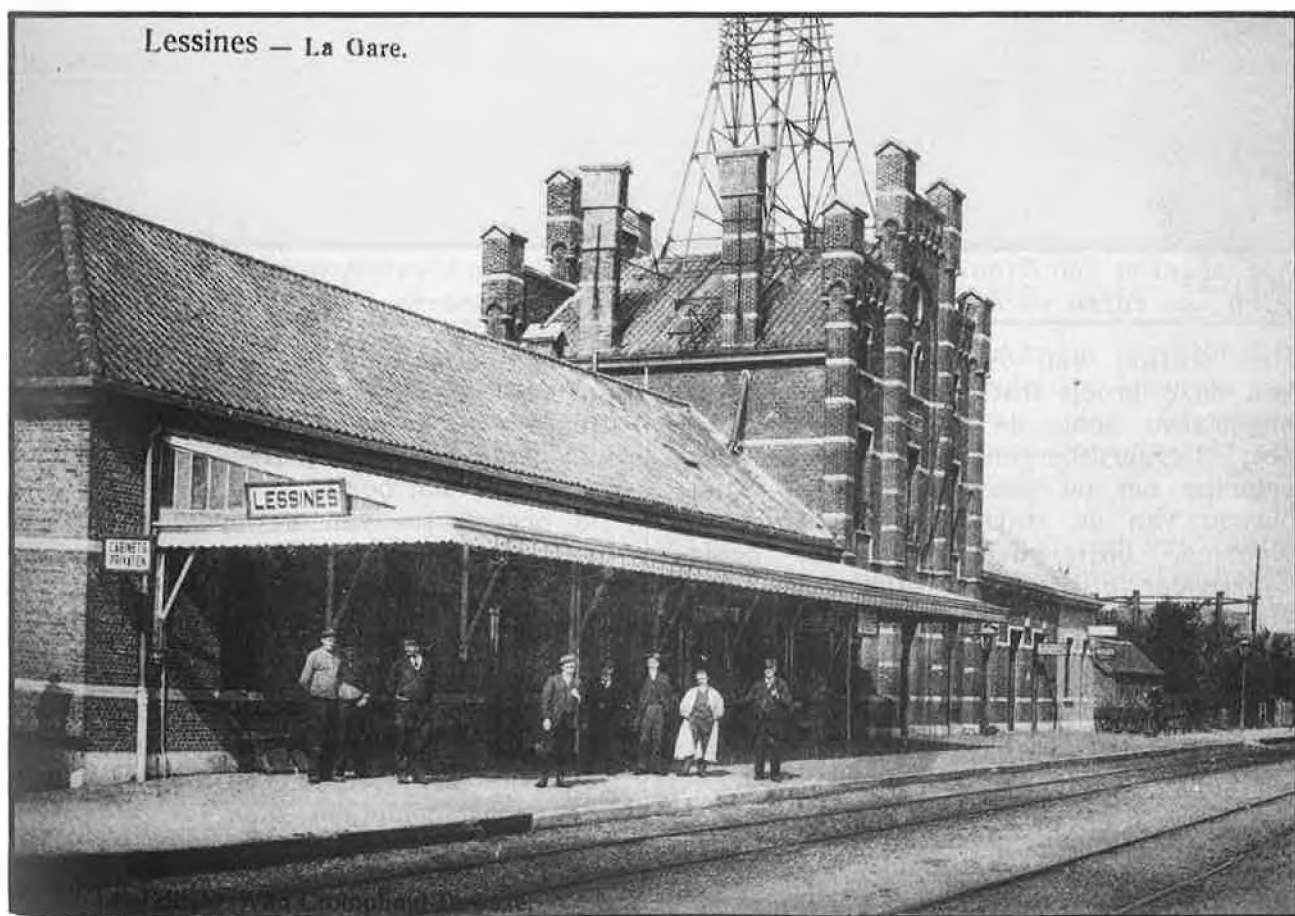
Planonderzoek

a) Openbaar gedeelte.

Een zeer belangrijk verschilpunt met de halten en plattelandsstations is dat de inkom van de stadsstations aan het stationsplein gesitueerd is.

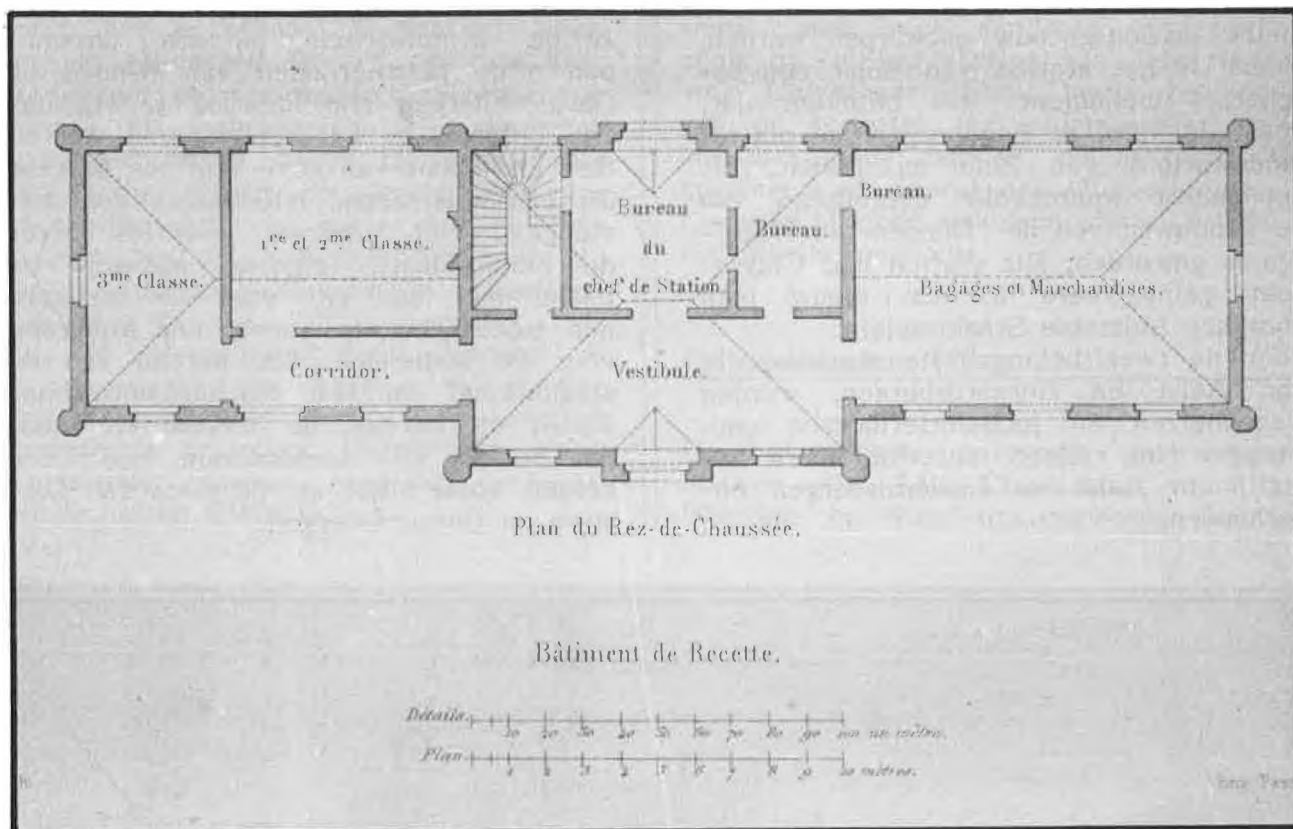
Voor het eerst wordt de specifieke opsplitsing van de wachtzalen in één wachtzaal eerste en tweede klasse en één wachtzaal derde klasse toegepast in de stadsstations.

De stations van Geraardsbergen, Lessines en Ninove zijn duidelijk volgens hetzelfde symmetrisch patroon ontworpen: de plattegronden van Ninove en Geraardsbergen zijn identiek terwijl dat van Lessines er het spiegelbeeld van is. Het grondplan van deze stations bestaat uit een dominerend middenstuk met zijvleugels. Het centraal gedeelte bevat de belangrijkste functies, namelijk de inkom met een hal waar de reizigers hun tickets kunnen kopen, een bijbureau voor de bedienden, het bureau van de stationschef en een traphal bereikbaar vanuit dit bureau, de voorhal en vanaf het perron. Dit hoofdgebouw heeft een kelder, zoals blijkt uit de plans van Lessines en Geraardsbergen.



Een ruim magazijn dat dient voor de opslag van kleine goederen en bagage neemt een volledige vleugel in beslag. Het staat rechtstreeks in verbinding met het bureau van de stationschef en de voorhal, en kan tevens vanaf het perron bereikt worden. De andere vleugel omvat de wachtzaal eerste en tweede klasse en de wachtzaal derde klasse, die toegang geven tot het perron zodat de reizigers de hal niet meer moeten doorgaan om op de trein te stappen.

zien die als overgang van het plein naar het eigenlijke gebouw fungeert. De stationsgebouwen van Dendermonde en Lokeren zijn totaal anders opgevat. Hier kan men niet meer van een centraal gedeelte spreken waar de inkomhal is gesitueerd. Integendeel, de inkom wordt volledig excentrisch geplaatst. Deze twee stadstations zijn qua oppervlakte kleiner dan de andere. Er is hier minder ruimte voor het opbergen van goederen voorzien.



Het station van Ninove was bijna volledig symmetrisch van opvatting en was voorzien van ruime wachtzalen en opslagplaatsen voor goederen

Het station van Aalst, het pronkstuk van deze groep stations, is symmetrisch opgebouwd zoals de stations van Lessines, Geraardsbergen en Ninove. Het principe om de inkom, samen met het bureau van de stationschef centraal te plaatsen, blijft behouden. Hier heeft Cluysenaar bijkomende ruimtes voor diverse doeleinden voorzien, zoals een bureau voor de bode en de opzichter, een ruimte voor goederen en één voor de spoorwegarbeiders. Los van het hoofdgebouw en aan weerszijden ervan staan twee identieke gebouwtjes. Het één is bestemd voor de conciërge en het ander voor het douanekantoor. Naar het stationsplein toe is over de gehele lengte van het station een galerij voor-

Bij het station van Lokeren neemt de hal een veel te grote plaats in ten opzichte van de rest van het gebouw, terwijl het station van Dendermonde helemaal geen hal bezit.

De organisatie van de openbare ruimte heeft in het station van Dendermonde slechts de allure van een plattelandstation.

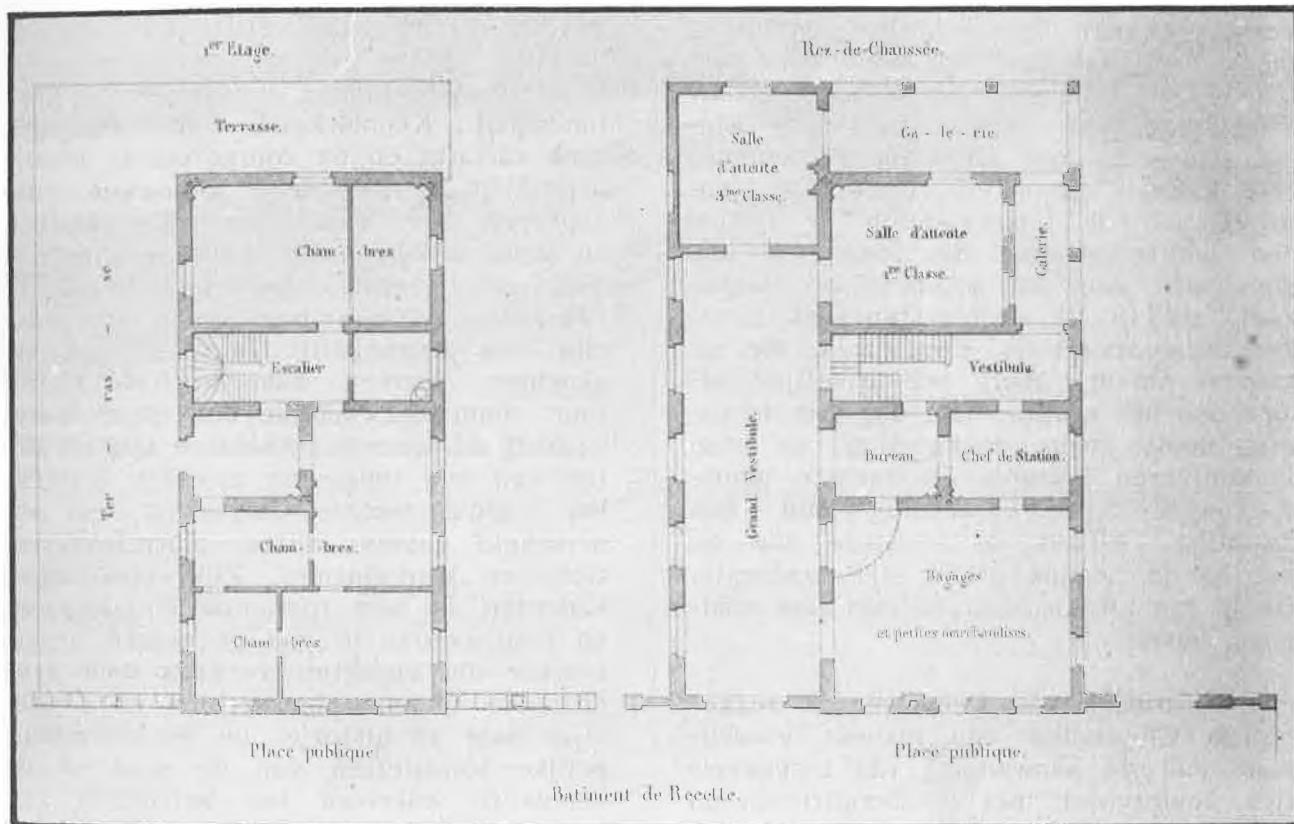
Voor de stations van Geraardsbergen en Aalst heeft Cluysenaar technische gebouwen ontworpen, zoals herstelplaatsen voor de locomotieven en voor de wagons, opslagplaatsen voor de steenkool en magazijnen voor de vrachten.

b) Privé-gedeelte.

De verblijven voor de bewoners van de stations te Aalst, Ninove, Geraardsbergen en Lessines zijn duidelijk omlijnd en gesitueerd boven het centrale gedeelte van de benedenverdieping, waarvan het grondplan in grote lijnen wordt gevolgd.

Voor de stadsstations van Lokeren en Dendermonde heeft de architect op de eerste verdieping ruime verblijven ontworpen, die blijkbaar bestemd waren

deelte af, terwijl te Lessines een zadeldak, geplaatst in de dwarsrichting van het gebouw, schuilgaat achter een fronton. De zijvleugels hebben een afgesnuit zadeldak. De stations van Lessines en Ninove hebben hoekpilasters die uitlopen op topstukken. Cluysenaar heeft drie verschillende types van vensteropeningen aangewend, namelijk te Lessines rechthoekige vensters, te Ninove getoogde vensteropeningen met druiplijsten en te Geraardsbergen rechthoeki-



De publieke ruimte van het station van Lokeren werd per uitzondering verdeeld over het gelijkvloers en de eerste verdieping, en de privévertrekken bevinden zich wellicht op de hoger gelegen mansardekamers

voor het publiek. De plannen van de privé-vertrekken, die zich wellicht op de hoger gelegen mansardekamers situeren, heeft Cluysenaar niet afgebeeld.

Gevelstudie

De stations van Ninove, Lessines en Geraardsbergen vertonen een treffende gelijkenis die in eerste instantie te wijten is aan hun quasi identiek grondplan. Deze gebouwen bestaan uit een centraal gelegen dominerend volume van drie traveeën, geflankeerd door twee eenlaagse vleugels van drie traveeën. Het tweelaags middengedeelte wordt geritmeerd door een risaliet.

Bij de stations van Ninove en Geraardsbergen dekt een schilddak het middenge-

ge vensters met schuine bovenhoeken, versierd met een druiplijst. Door de eenvoudige volumewerking wist Cluysenaar aan deze stations een robuuste en statige uitdrukking te geven.

Het station van Aalst is het buitenbeentje van de stadsstations. De belangrijkste gevel is naar het stationsplein gericht. Elf steekboogarcaden op hardstenen zuilen met lijstkapitelen vormen een galerij, die als overgangszone tussen plein en stationsgebouw fungeert. Het centrale deel in twee bouwlagen bestaat uit een voorgevel met drie traveeën en een zijgevel met twee traveeën en gans het gebouw heeft een plat zinken dak.

De vooruitspringende vierkante toren heeft drie geledingen en vormt het uitgewerkt middendeel van de galerij. De afgelijnde steekboogfries, de kantelen, de flankerende hoekpijlers en de achthoekige erkers roepen de gedachte van een burcht op. De begane grond heeft steekboogvormige muuropeningen met een druiplijst terwijl de muuropeningen van de verdiepingen gekoppelde rondboogvensters zijn met een penant die als een zuiltje uitgewerkt is.

Het station van Lokeren lijkt op het eerste gezicht evenwichtig opgebouwd maar het tegendeel is waar. Zo heeft Cluysenaar naast het hoofdgebouw twee trapgevels ontworpen die de illusie van een goed uitgebouwde symmetrie moeten opwekken. Achter de trapgevel aan de linkerzijde is er echter een ruimte gelegen met een plat dak die dienst doet als inkomhal en wachtzaal, terwijl de rechtertrapgevel enkel de uitgangspoort is. Een toren, die de traphal omvat, geeft een rijkelijke allure aan het station. Het dak van de toren heeft vier dakkapellen en een smeedijzeren kroning. De meeste muuropeningen zijn rechthoekig met een druiplijst. Alleen de vensters van de hal op de begane grond zijn rondbogig. De in- en uitgangsdeur hebben een rondbogig bovenlicht.

In het station van Dendermonde suggereerde Cluysenaar een luxueus voorkomen door de aanwending van trapgeveltjes, schietgaten met rondboogfriesen en dakkapellen. Hierdoor krijgt men de indruk een groot landhuis of een klein kasteeltje te zien, eerder dan een officieel gebouw.

De dienstgebouwen waaronder de stelen opslagloodsen van de stations te Aalst en Geraardsbergen zijn de enige utilitaire gebouwen van de "Dender- en Waes"-lijn. Deze gebouwen zijn rationeel opgevat en hebben dezelfde stylistische kenmerken als hun respectievelijke hoofdgebouwen, doch zijn iets soberder afgewerkt.

Het station van Aalst was het belangrijkste gebouw dat Cluysenaar gekreëerd heeft voor de "Dender- en Waes"-lijn. Naast het feitelijk stationsgebouw heeft hij voor Aalst bijkomende magazijnen, opslagplaatsen en herstellloodsen ontworpen

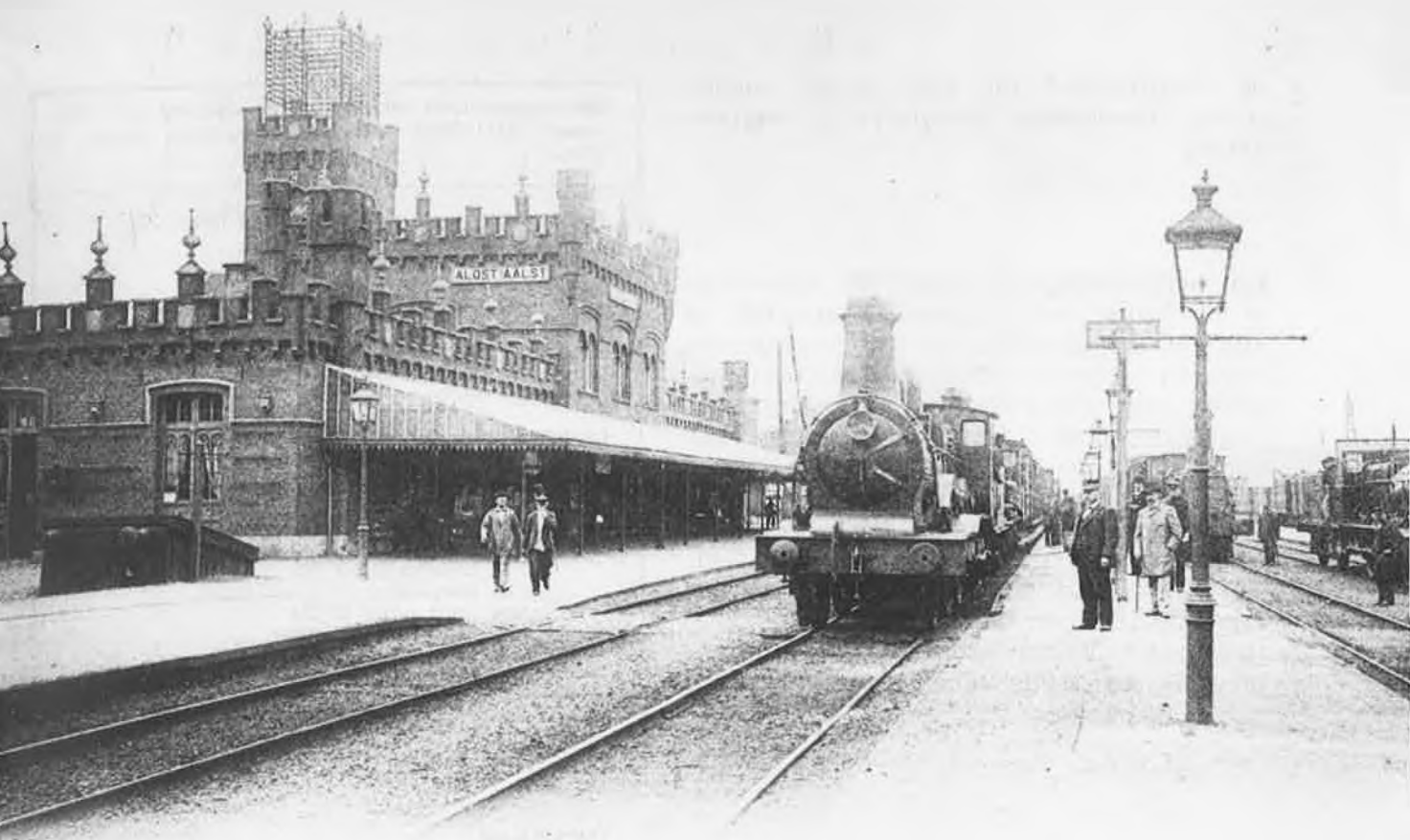
Het station van Ninove werd in 1977 afgebroken door de N.M.B.S., enkele dagen vooraleer de definitieve bescherming van het gebouw zou kunnen ingaan

Besluit

Uit deze studie over de spoorweggebouwen van de 'Dender- en Waes'-lijn komt duidelijk tot uiting dat de vermaarde architect J.P. Cluysenaar niet alleen uitblonk door het ontwerpen van grootse, prestigieuze projecten, zoals de Sint-Hubertus galerijen te Brussel.

Vergeleken met zijn vorige realisaties zijn de stations inderdaad bescheiden werken die evenwel met zorg en op een briljante wijze werden uitgewerkt *als lieflijke kleinoden verspreid in het landschap*. Kenmerkend zijn de zin voor variatie en de doorgevoerde detailafwerking, zodat deze gebouwen, die vooreerst een functioneel doel hadden en soms een beperkte spelingsruimte boden, een eigen karakter uitstraalden. Cluysenaar nam immers geen genoegen met het gemakkelijk imiteren van de gangbare vormen van stationarchitectuur, maar ontwikkelde een eigen visie, waarbij de spoorweggebouwen het karakter van hun omgeving moesten uitstralen: aldus maakte Cluysenaar een onderscheid tussen haltes, plattelandstations en stadsstations. Zijn opvattingen kaderden in een romantische tijdsgeest en resulteerden in een pittoreske architectuur die enerzijds verwees naar traditionele Vlaamse bouwstijlen en anderzijds naar de historiek en de landschappelijke kwaliteiten van de stad of de gemeente waarvoor het betrokken gebouw was ontworpen. Deze lijn werd zelfs doorgetrokken op het vlak van het materiaalgebruik dat zo nauw mogelijk aansloot bij de lokale tradities.

Deze esthetische kwaliteiten stonden een efficiënt en doeltreffend gebruik van de gebouwen niet in de weg. In de grondplannen komt een rationele aanwending van de (soms beperkte) ruimte tot uiting, waarbij diverse functies gegroepeerd werden. Er is een duidelijke scheiding tussen de openbare ruimten, de dienst ruimten en de privé-ruimten voor



enir d'Alost. — L'intérieur de la gare.

Papeterie Ép^e J. Cornélis, 46, rue longue de Sel, A

Ninove. — La Gare.



de stationschef en zijn gezin, zonder echter overbodige circulatie te veroorzaken.

Op stylistisch vlak valt de spoorwegarchitectuur van Cluysenaar moeilijk te situeren : daarvoor is de vormgeving van de diverse gebouwen te uiteenlopend, wat trouwens de bedoeling was van Cluysenaar. Ongetwijfeld kan men verbanden zien met de brede stroom van de neo-stijlen en vroege vormen van eclecticisme, maar nergens wordt een bepaalde stijl konsekwent toegepast. Het lijkt erop alsof de architect voor zijn plezier een aantal mooie gebouwtjes heeft willen creëren zonder theoretische en stylistische vooropzettingen.

Dat de meeste gebouwen van de 'Dender- en Waes'-lijn reeds verdwenen zijn valt te betreuren en is een teken van deze tijd waarin enkel de efficiëntie belang heeft. De sloping van het station van Ninove is hiervan een typisch voorbeeld : het station werd in 1977 door de N.M.B.S. gesloopt enkele dagen vooraleer de definitieve bescherming zou kunnen ingaan. Van de 18 stations en haltes blijven er heden slechts vier meer over (Aalst, Zele, Ternat en Zandbergen), die bijna allen door verbouwingen en moderniseringën fel verminkt zijn.

Hier moet aan toegevoegd worden dat de publikatie van Cluysenaar met de ontwerpen van de spoorweggebouwen voor de 'Dender- en Waes'-lijn in intakte toestand bijna onvindbaar is geworden : uit verschillende exemplaren werden een aantal platen met ontwerpen die uitgevoerd zijn als prachtige kleurenlitho's weggeplunderd, terwijl andere exemplaren verdwenen zijn uit openbare bibliotheken.

Daarom leek het ons belangrijk om de 32 platen met stationsgebouwen uit de publikatie op de volgende bladzijden integraal weer te geven.

Spoorweggebouwen ontworpen door architect J.P. Cluysenaar (1811-1880) voor de spoorweglijn Dender en Waes.

Wachterswoningen : niet gerealiseerd (plaat 1-6)

Haltes : 1. Gysegem (plaat 7-8)
2. Rebaix (plaat 9)
3. Idegem (plaat 10)
4. Schellebelle (plaat 11)
5. Acren (plaat 12)
6. Zandbergen (plaat 13)
7. Papignies (plaat 14-15)

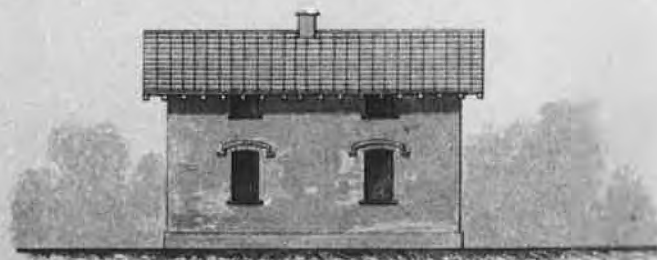
Landelijke stations : 1. Denderleeuw (plaat 16)
2. Lede (plaat 17)
3. Zele (plaat 18-19)
4. Ternat (plaat 20)

Stations : 1. Ninove (plaat 21)
2. Lessines (plaat 22)
3. Geraardsbergen (plaat 23-24)
4. Aalst (plaat 25-28)
5. Lokeren (plaat 29-30)
6. Dendermonde (plaat 31-32)

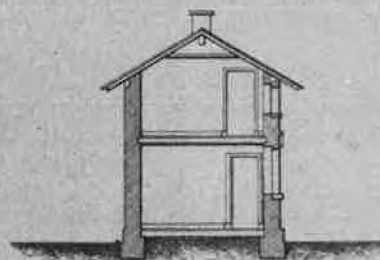
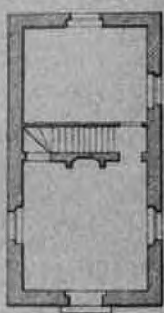
Voetnoten

- (1) In het werk van A. De Laveleye, *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer Belges* wordt een gedetailleerd overzicht gegeven van de aanleg, exploitatie, opbrengsten, e.d. van de eerste jaren van de Belgische Spoorwegen.
- (2) J. Laureyssens, *Industriële Naamloze Vennootschappen in België. 1819-1857*, p. 420.
- (3) Ibidem, p. 403-405.
- (4) J.P. Cluysenaar, *Bâtiments des Stations et Maisons de Garde*, p. 3-14.
- (5) Ibidem, p. 11.
- (6) Ibidem, p. 12.
- (7) De volgende gegevens werden bijeengebracht uit : J. Laureyssens, o.c., p. 420 en p. 539-743.
- (8) J.P. Cluysenaar, o.c., p. 25-28.
- (9) A. De Laveleye, o.c., p. 100.
- (10) Deze biografische gegevens werden beschreven in : F. Hymans-Cluysenaar, *Une famille d'artistes. Les Cluysenaar*, p. 11-13.
- (11) Ibidem, p. 29-36.
- (12) J.P. Cluysenaar, o.c., p. 6.
- (13) Ibidem, p. 6-7 (eigen vertaling).
- (14) Ibidem, p. 7.
- (15) Ibidem, p. 13.
- (16) Ibidem, p. 7 (eigen vertaling).
- (17) Ibidem, p. 7.

Chemin de fer de Dendre et Waes

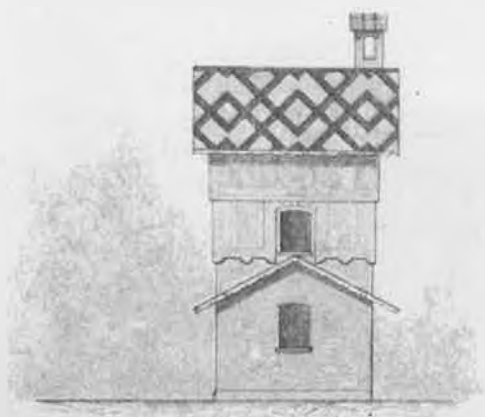


Maison de Garde.



Loge de Garde route.

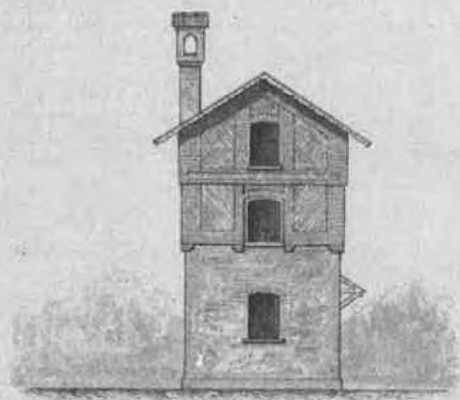
Chemin de Fer de Dendre et Waes



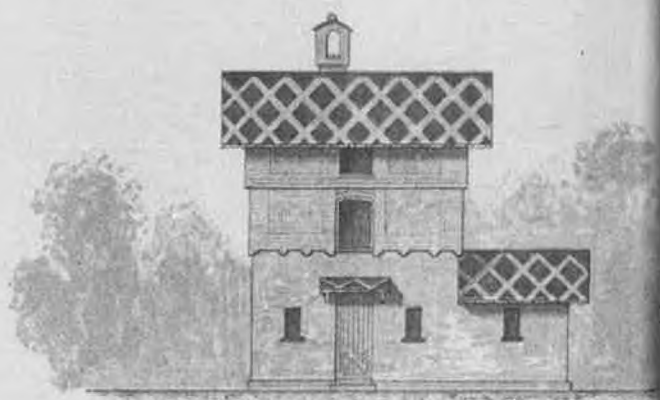
Projet A.



Projet A.



Projet B.



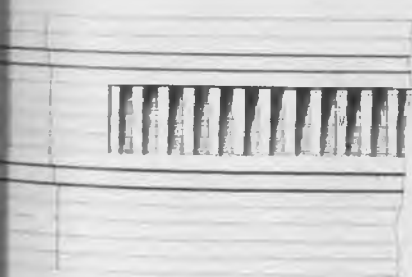
Projet B.



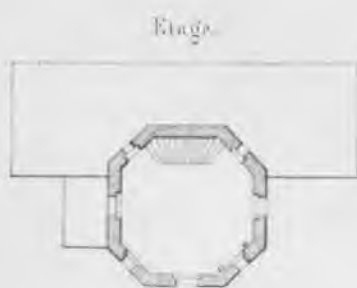
Maisons de Garde.



Vue perspective.



Cordon en briques.



Étage.



Panneau en briques.



Rez de Chaussée.



Maison de Garde.

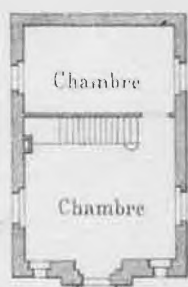




Plan B.



Plan B.



Plan A.



Plan A



Plan A.

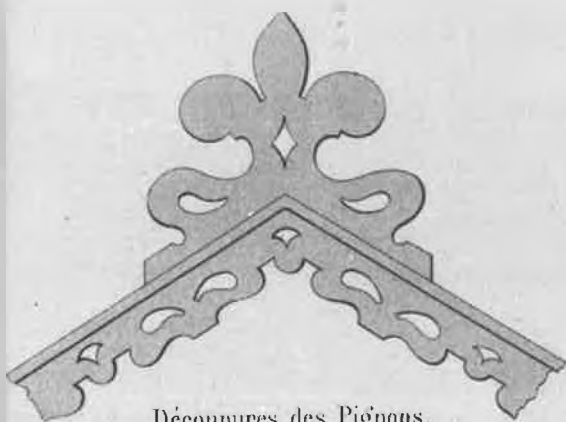


Plan A.

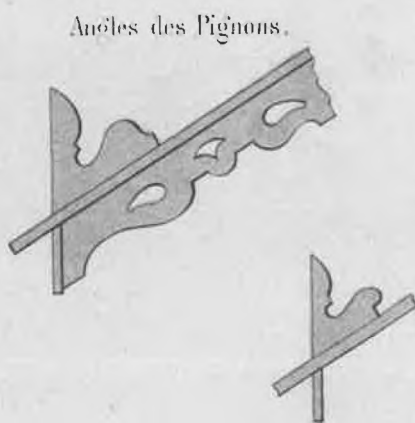
Chemin de fer de Dendre et Waes



Vue perspective.



Découpures des Pignons.



Arêtes des Pignons.



Découpures de l'avant-corps.



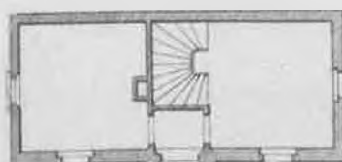
Pannes et faîtage



Maison de Garde.



Découpures de l'appentis



Plan du rez-de-chaussée

Echelle du plan, 0.005 par mètre



Echelle des détails, 0.001 par mètre



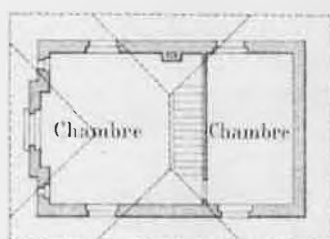
Chemin de fer de Dendre et Waes



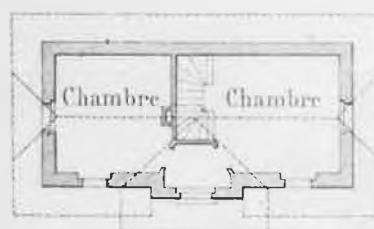
Plan B.



Plan B.



Plan A.



Plan B.



Plan A.

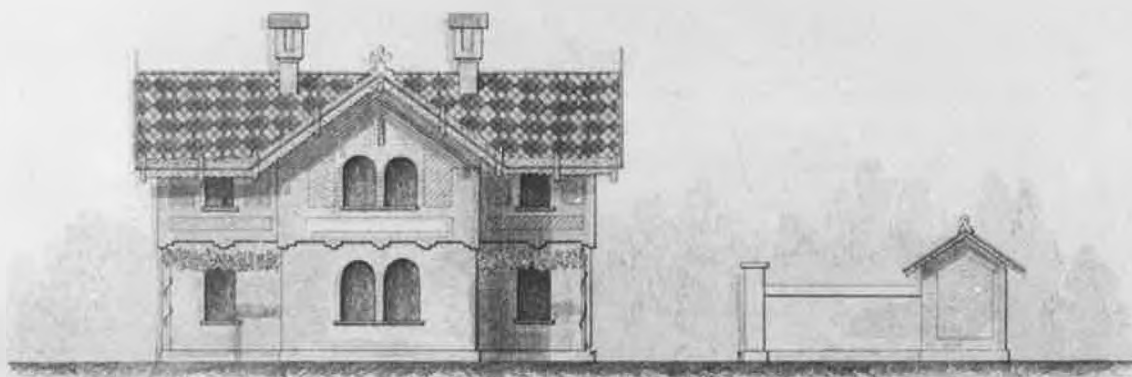


Plan A.

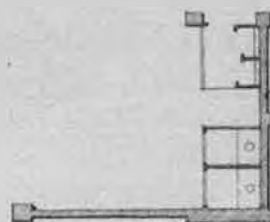
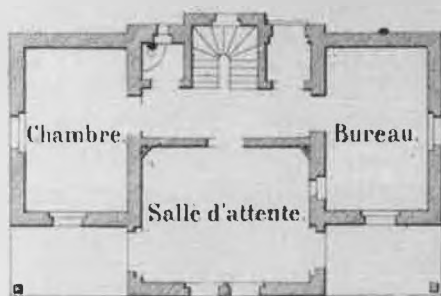
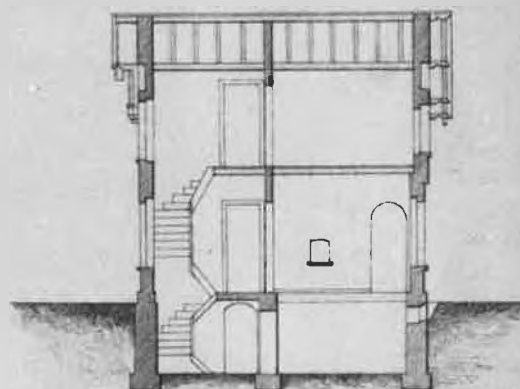
Maisons de Garde



Chemins de fer de Dendre et Waes



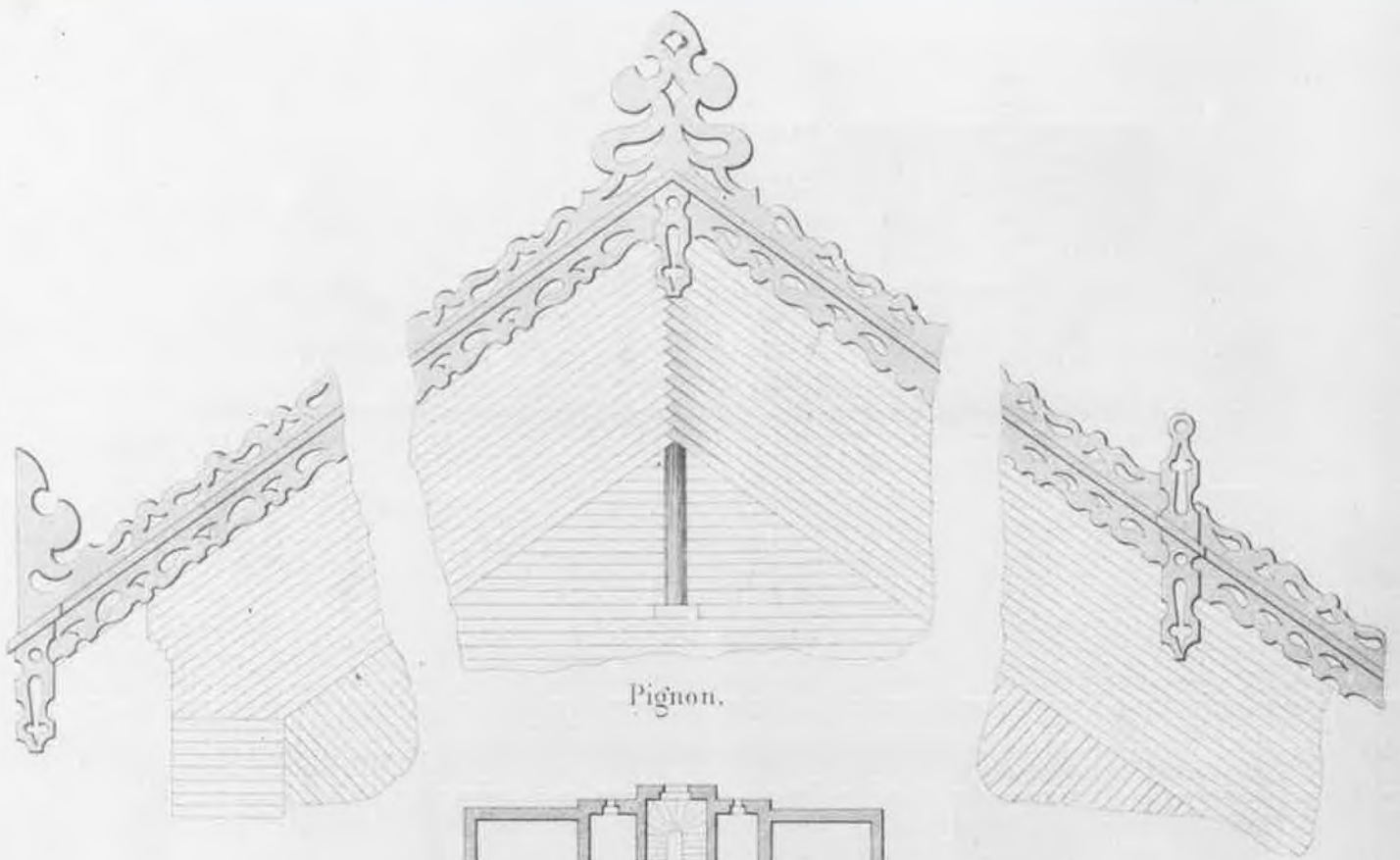
Halte à Gysegem.



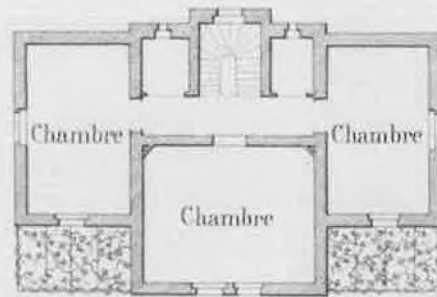
Bâtiment de Recette

Chemin de fer de Dendre et Waes.

Gysegem.



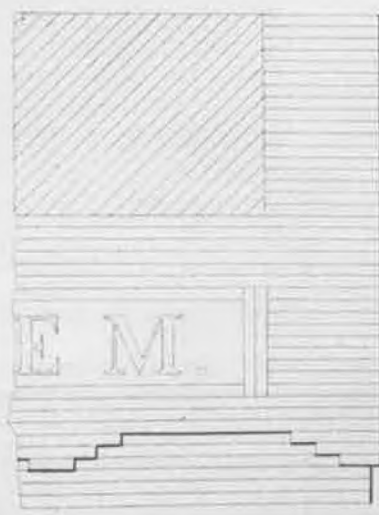
Pignon.



Plan de l'Etage.



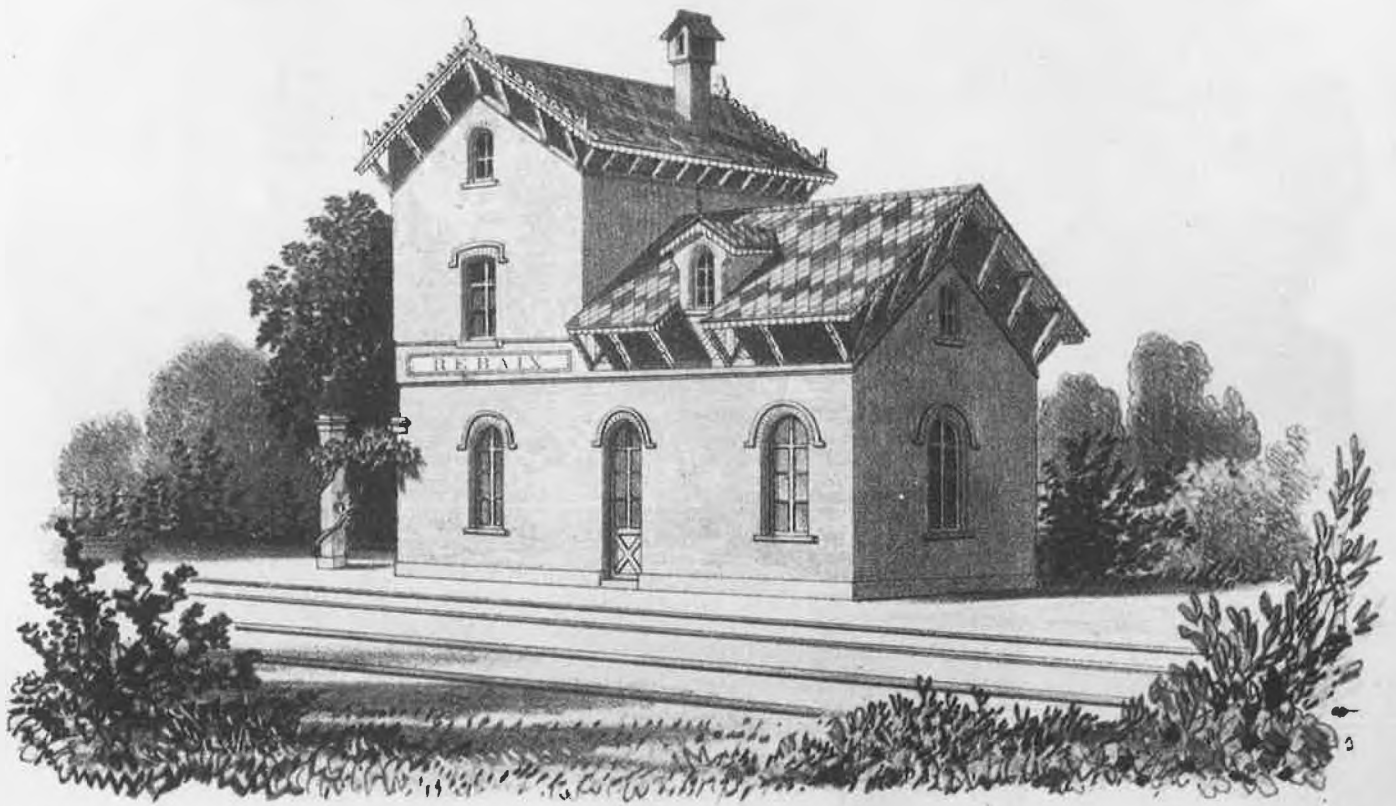
Panneaux arrière-corps.



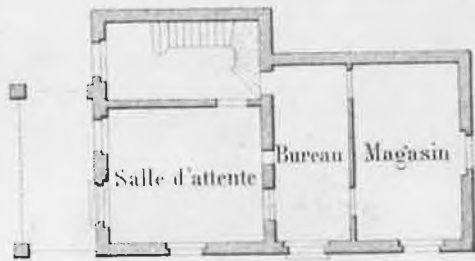
Panneaux avant-corps.



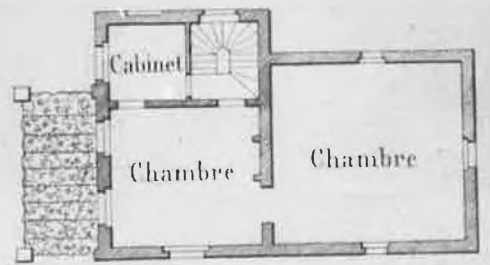
Chemin de fer de Dendre et Waes.



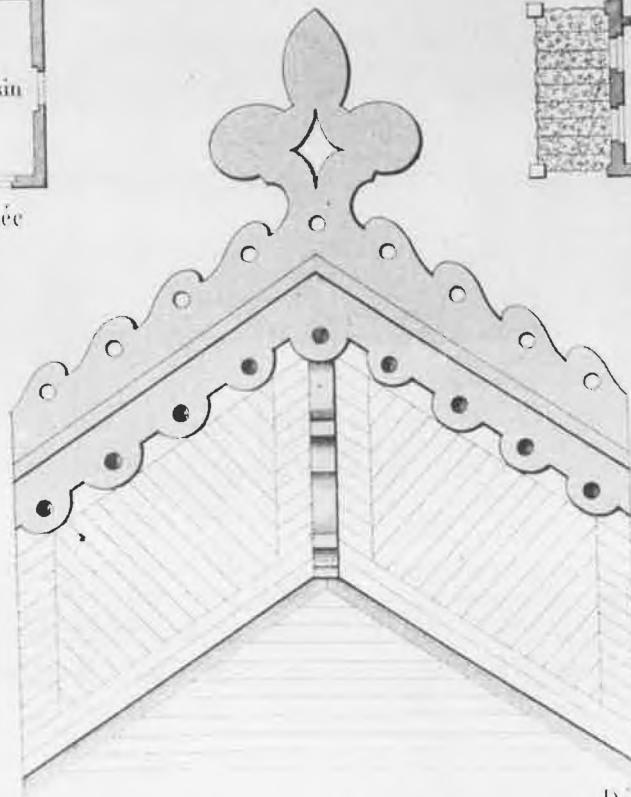
Vue perspective.
de la Halte de Rebaix



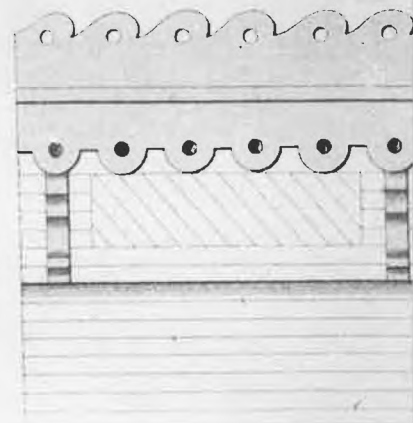
Plan du Rez-de-Chaussée



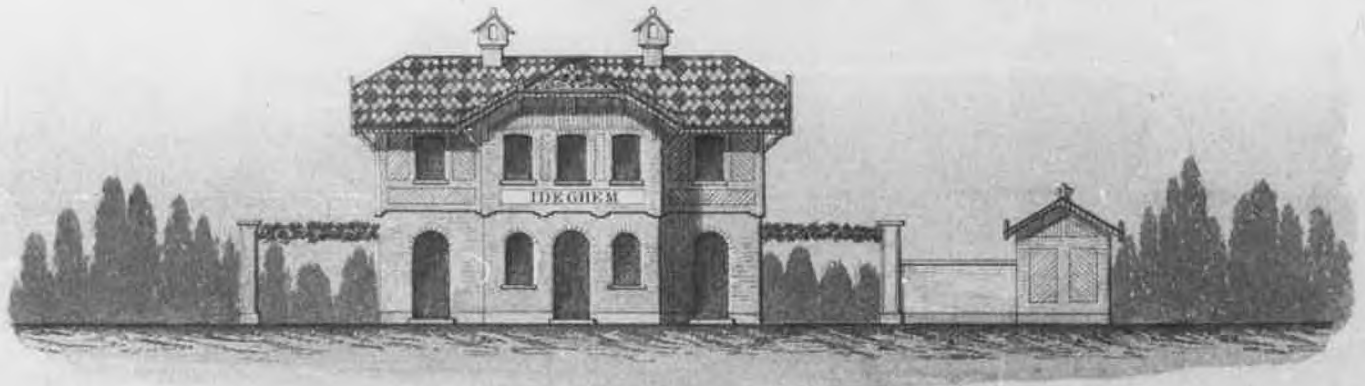
Plan du 1^{er} Etage



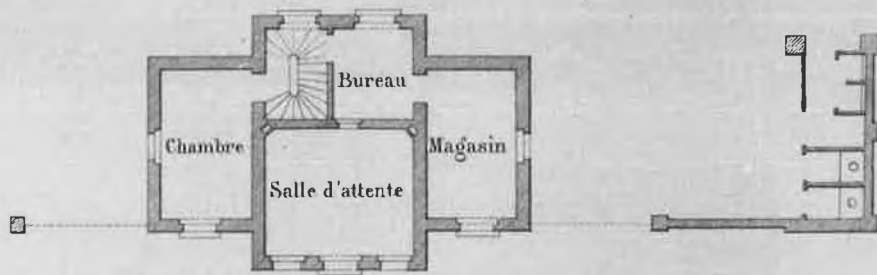
Bâtiment de Recette.



Détails du Pignon



Halte à Ideghem.



Découpe de l'avant-corps.

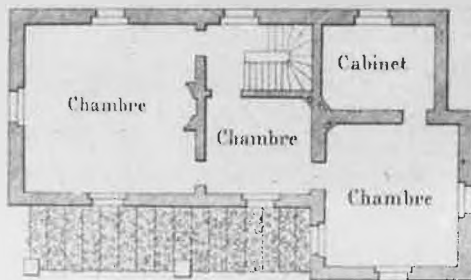
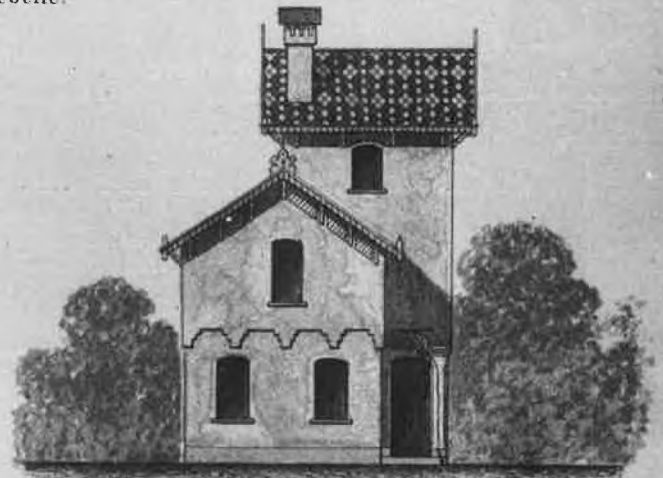
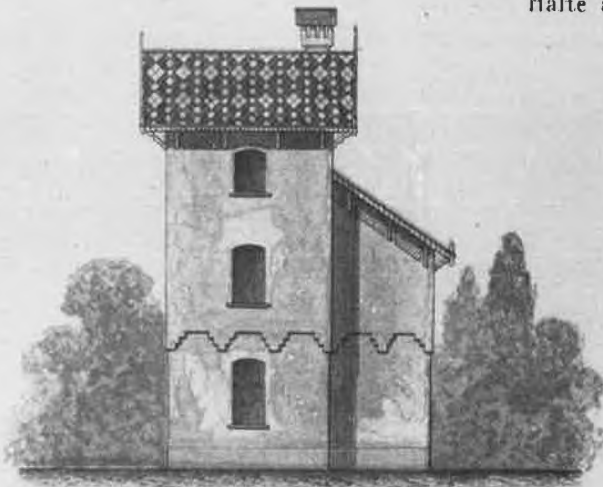
Batiment de Recette.

Plan 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 mètres

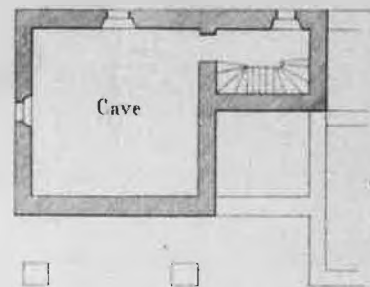
Échelle 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 mètres



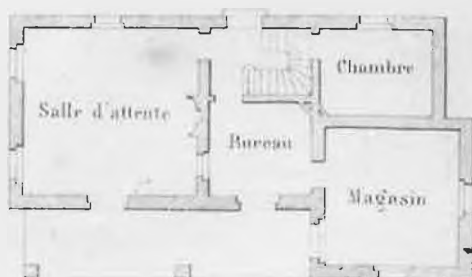
Halte à Schellebelle.



Plan du 1^{er} étage.



Plan du souterrain.



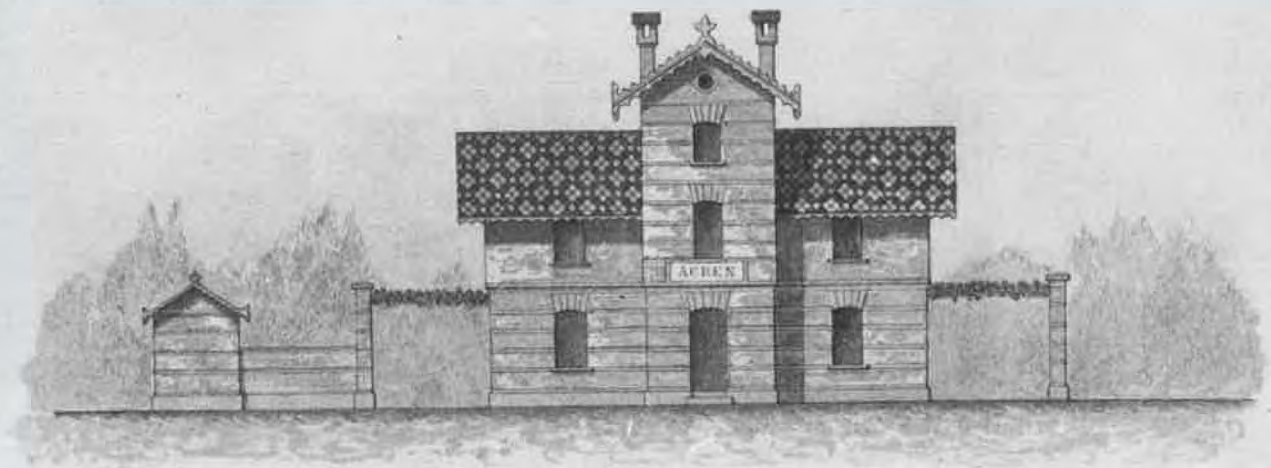
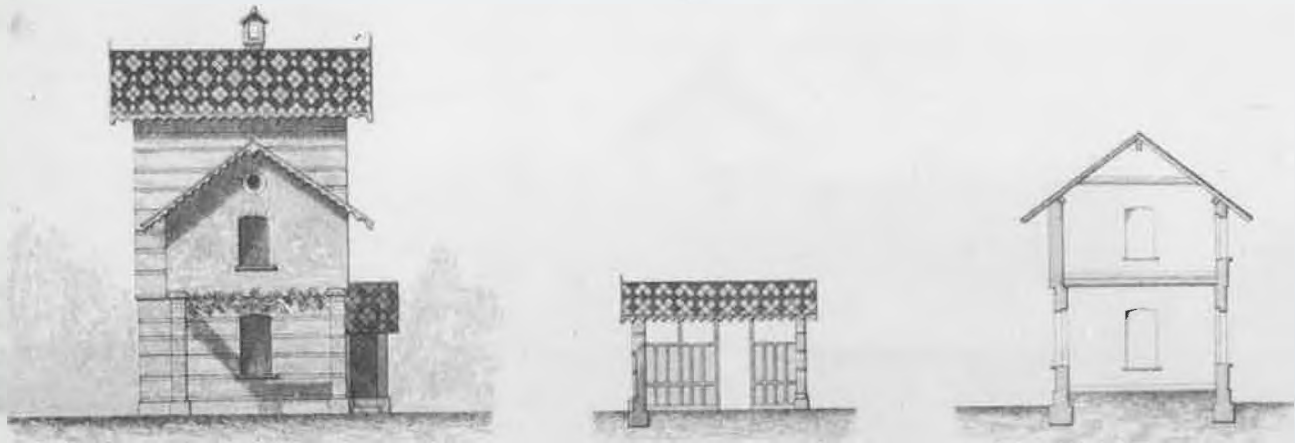
Plan du rez-de-chaussée.

Bâtiment de Recette.

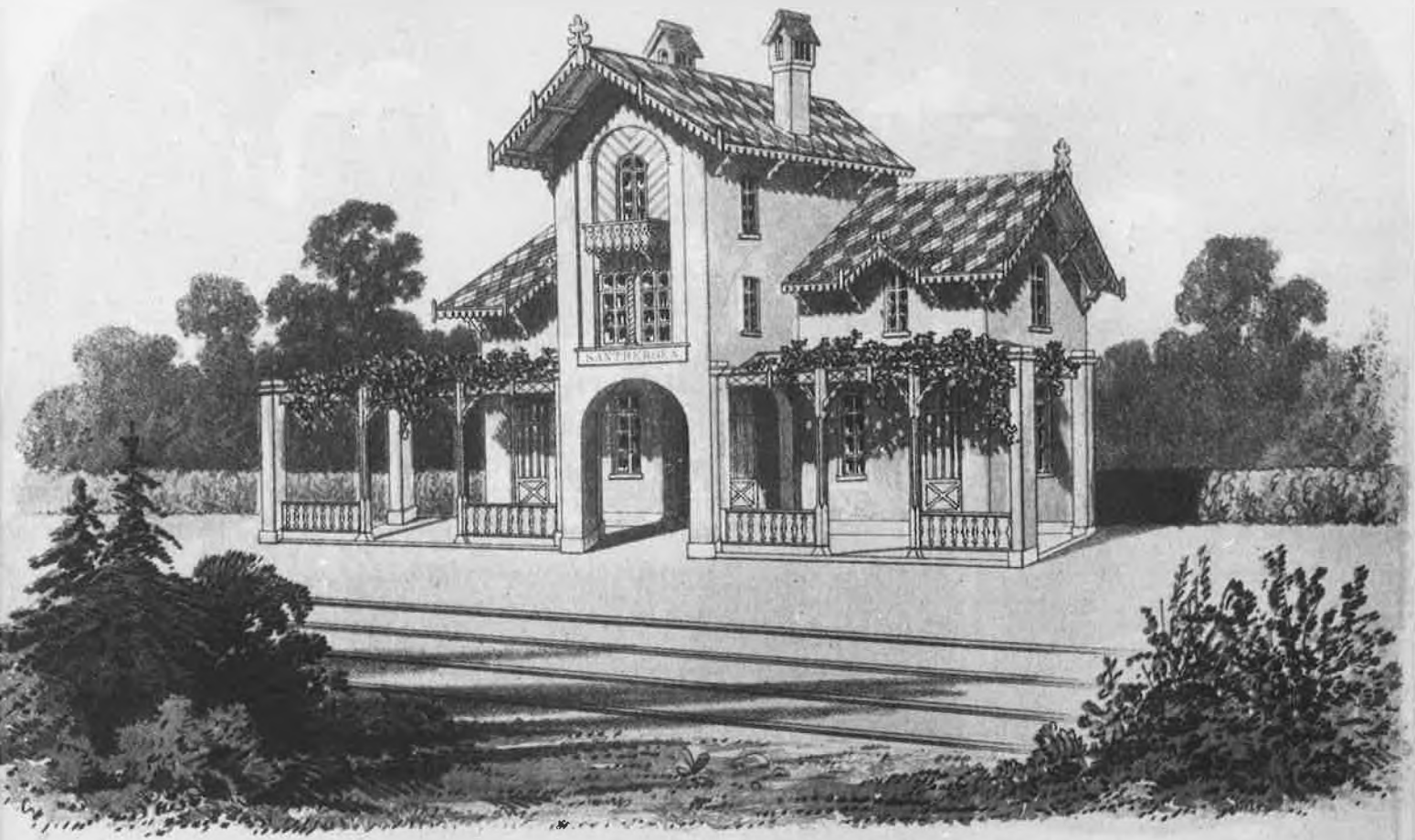


Chemin de fer de Dendre et Waes.

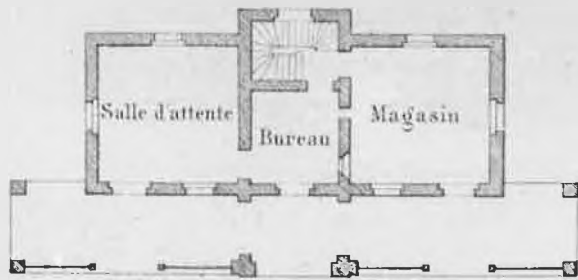
Halte à Aeren.



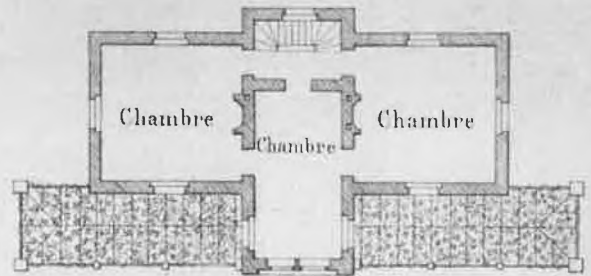
Bâtiment de recette



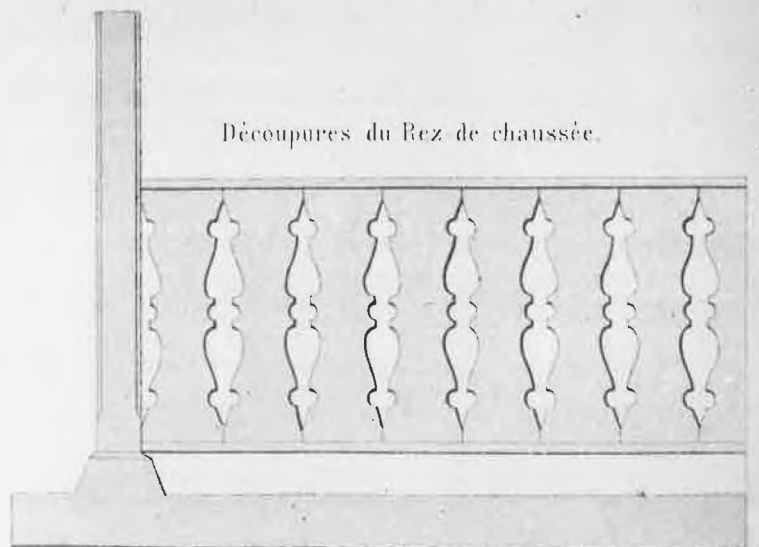
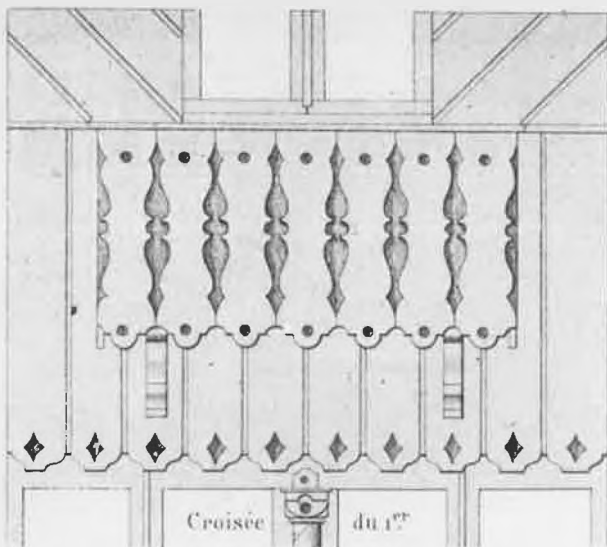
Vue perspective et Halte de Santbergen.



Plan du Rez-de-chaussée



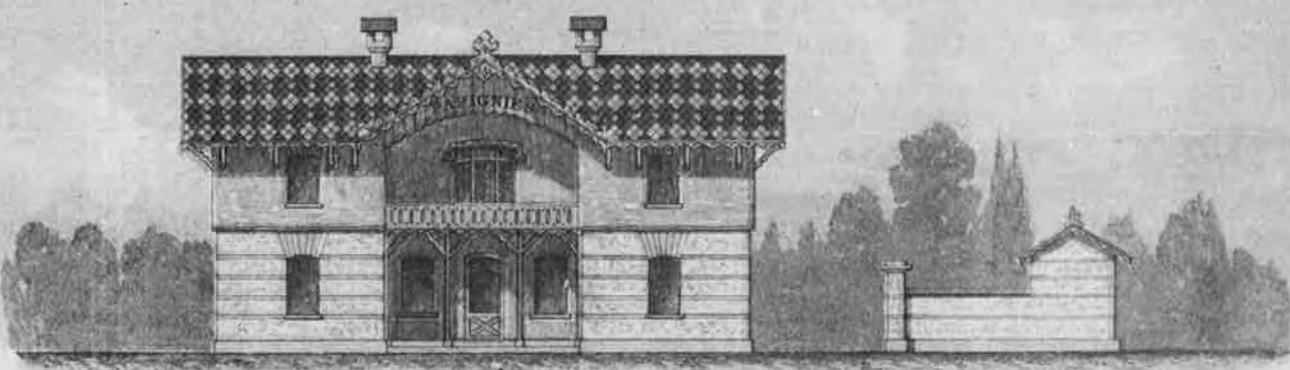
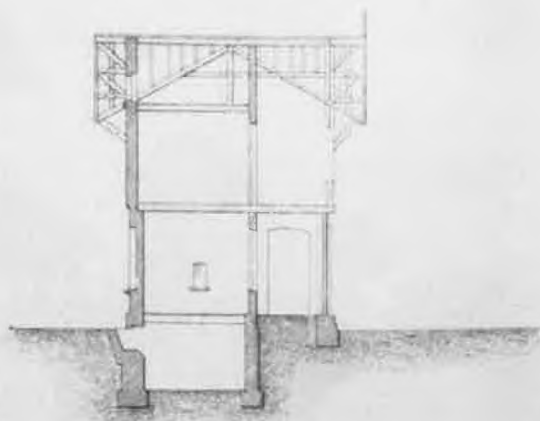
Plan du 1^{er} Etage.



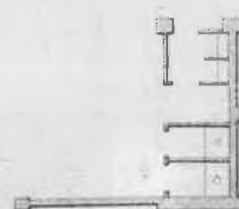
Bâtiment de Recette

Chemin de fer de Dendre et Waes

Halte à Papignies.



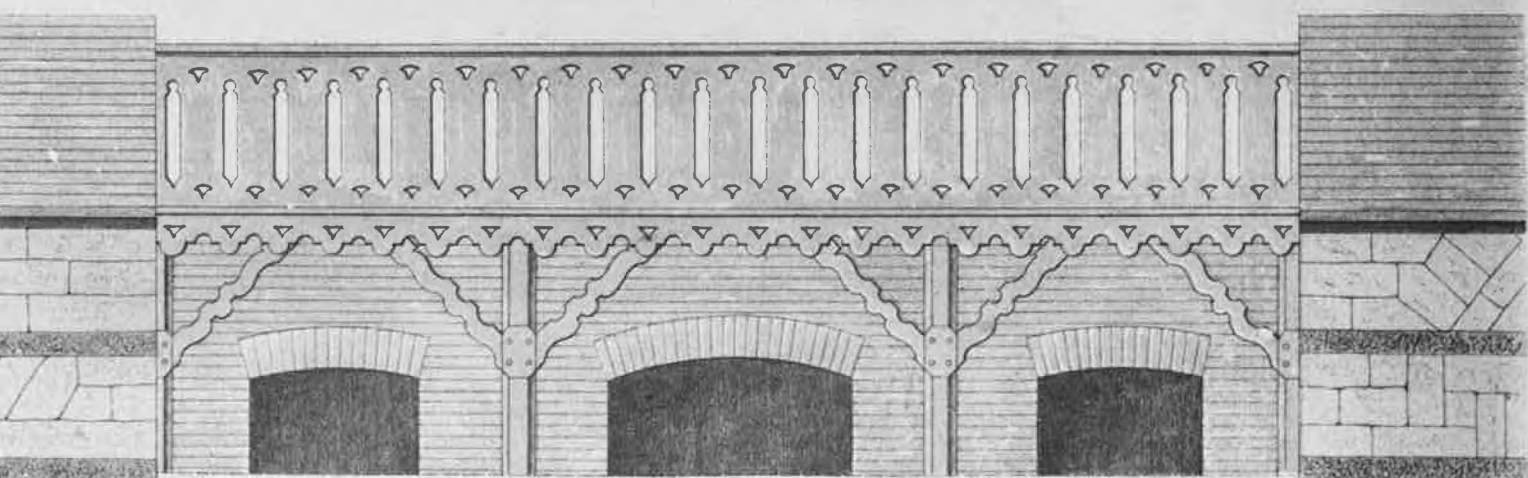
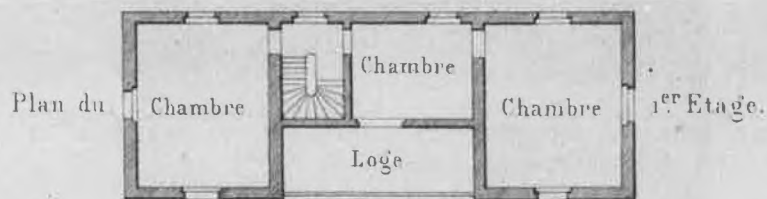
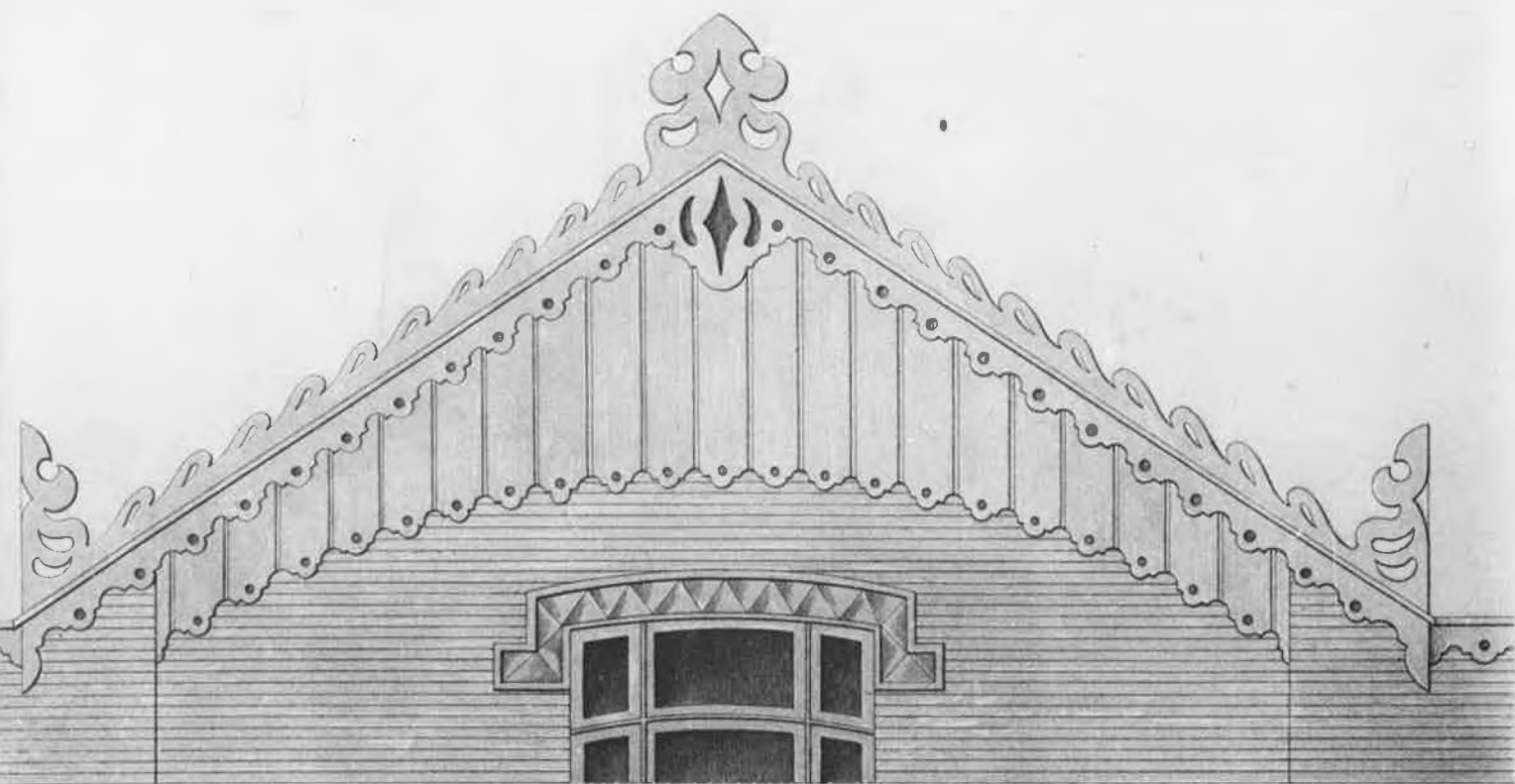
Papignies.



Bâtiment de Recette.

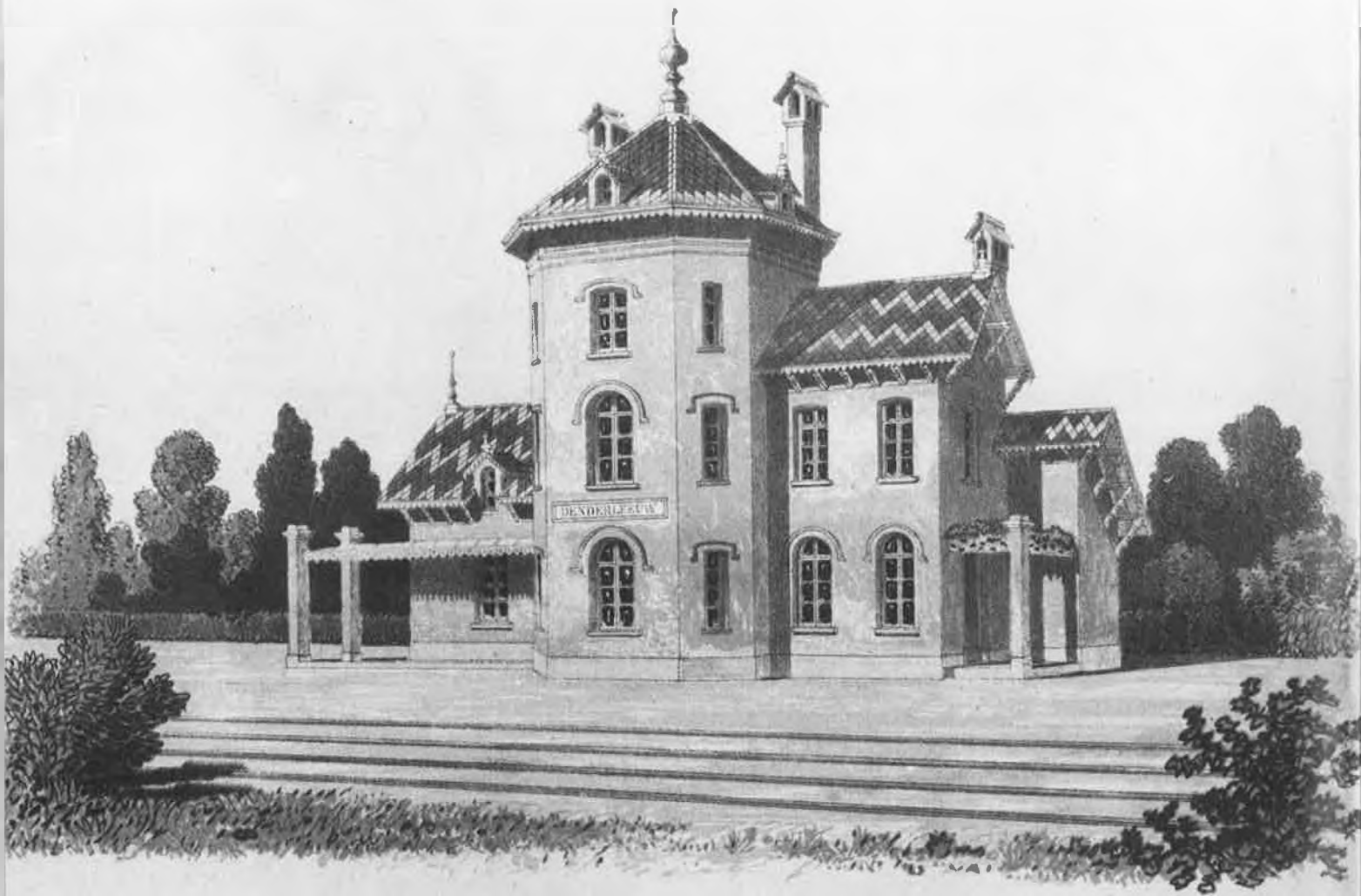
Chemin de fer de Dendre et Waziers

Habitation à Papignies.

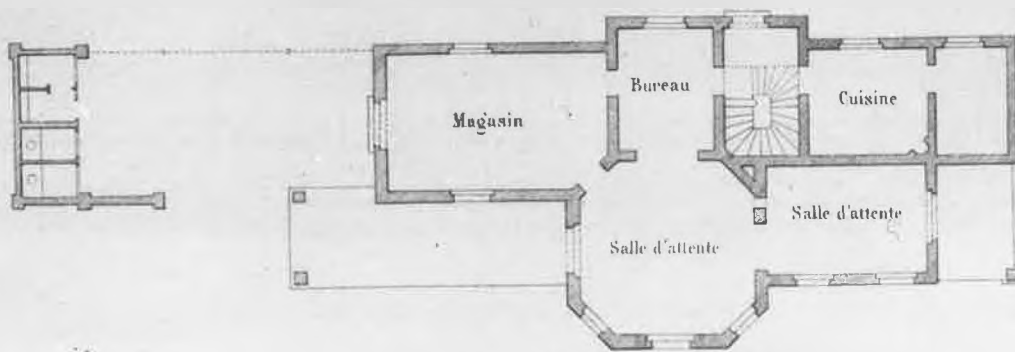


Détails du Porche.

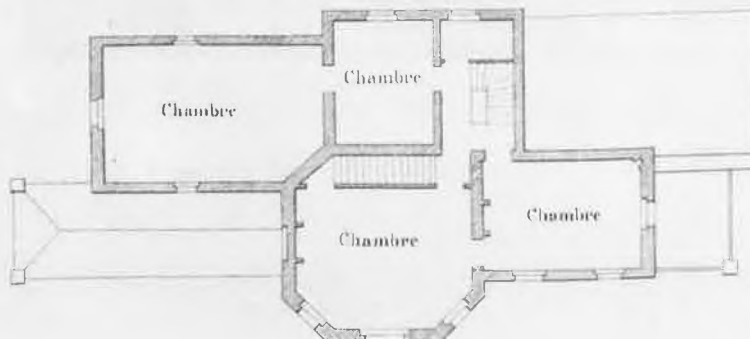




Vue perspective
Station de Campagne à Denderleeuw

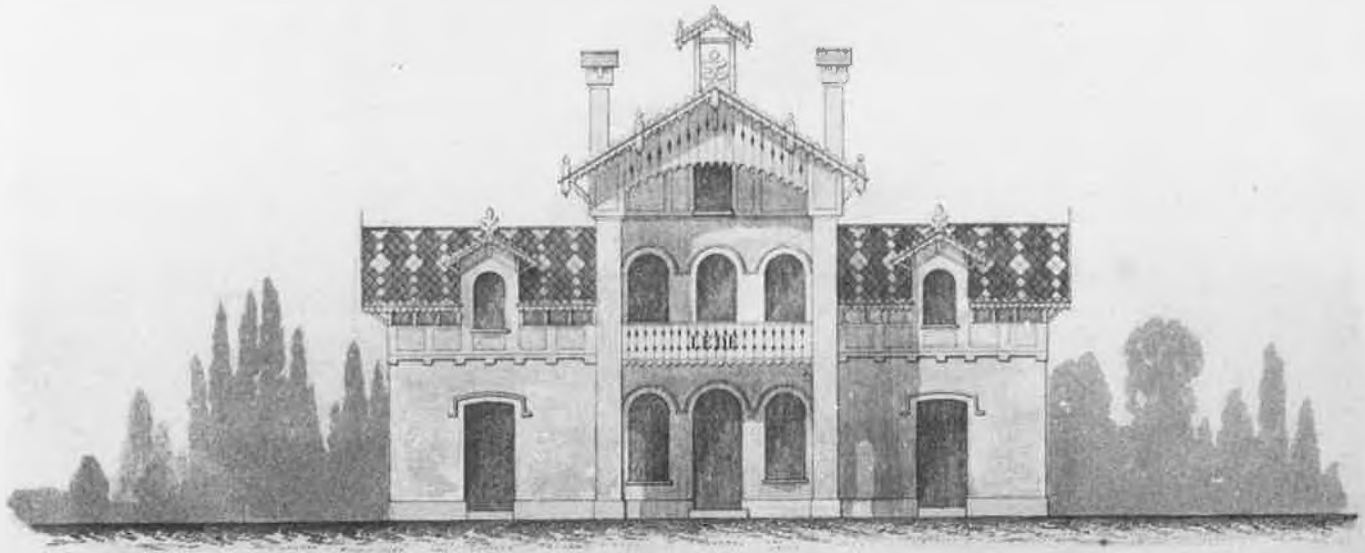


Plan du rez-de-chaussée.

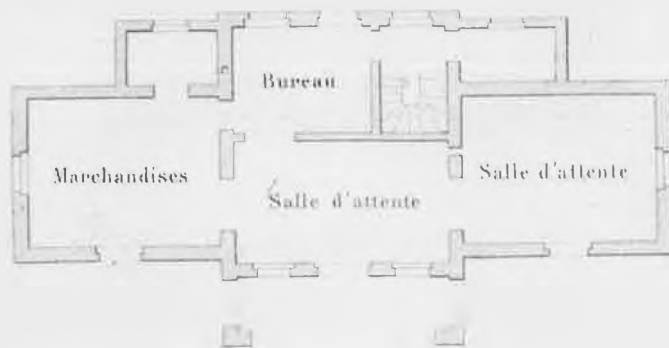
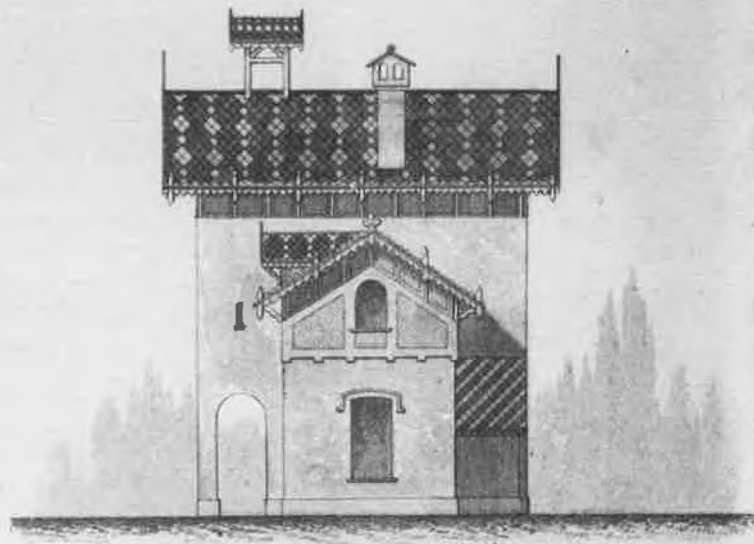
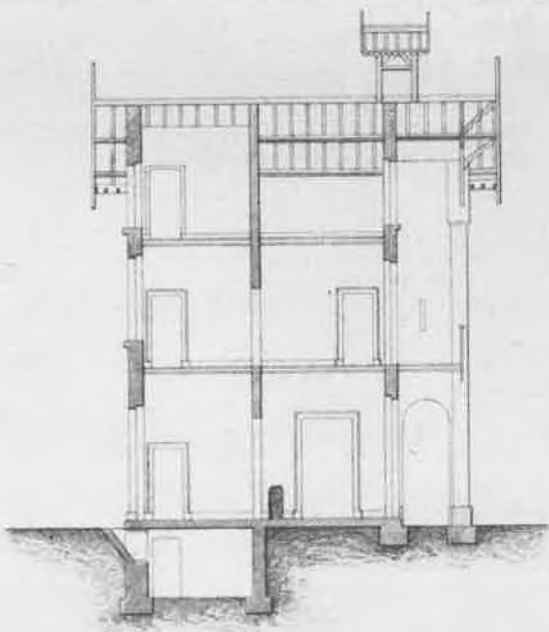


Plan du 1^{er} étage.





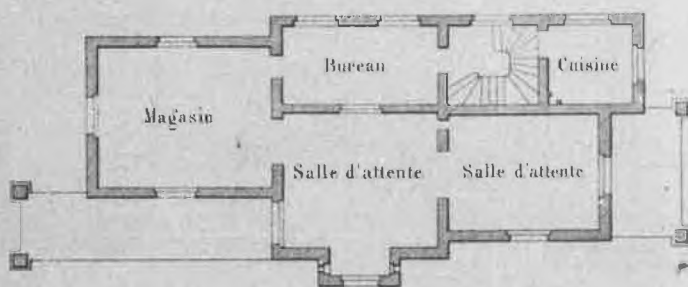
Station de Campagne à Lede.



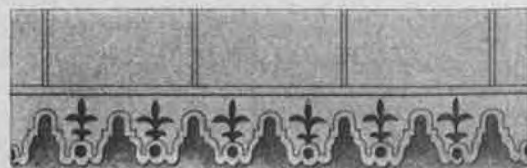
Bâtiment de Recette.



Vue perspective.
Station de Campagne à Zèle.

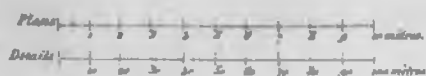


Plan du Rez-de-Chaussée.



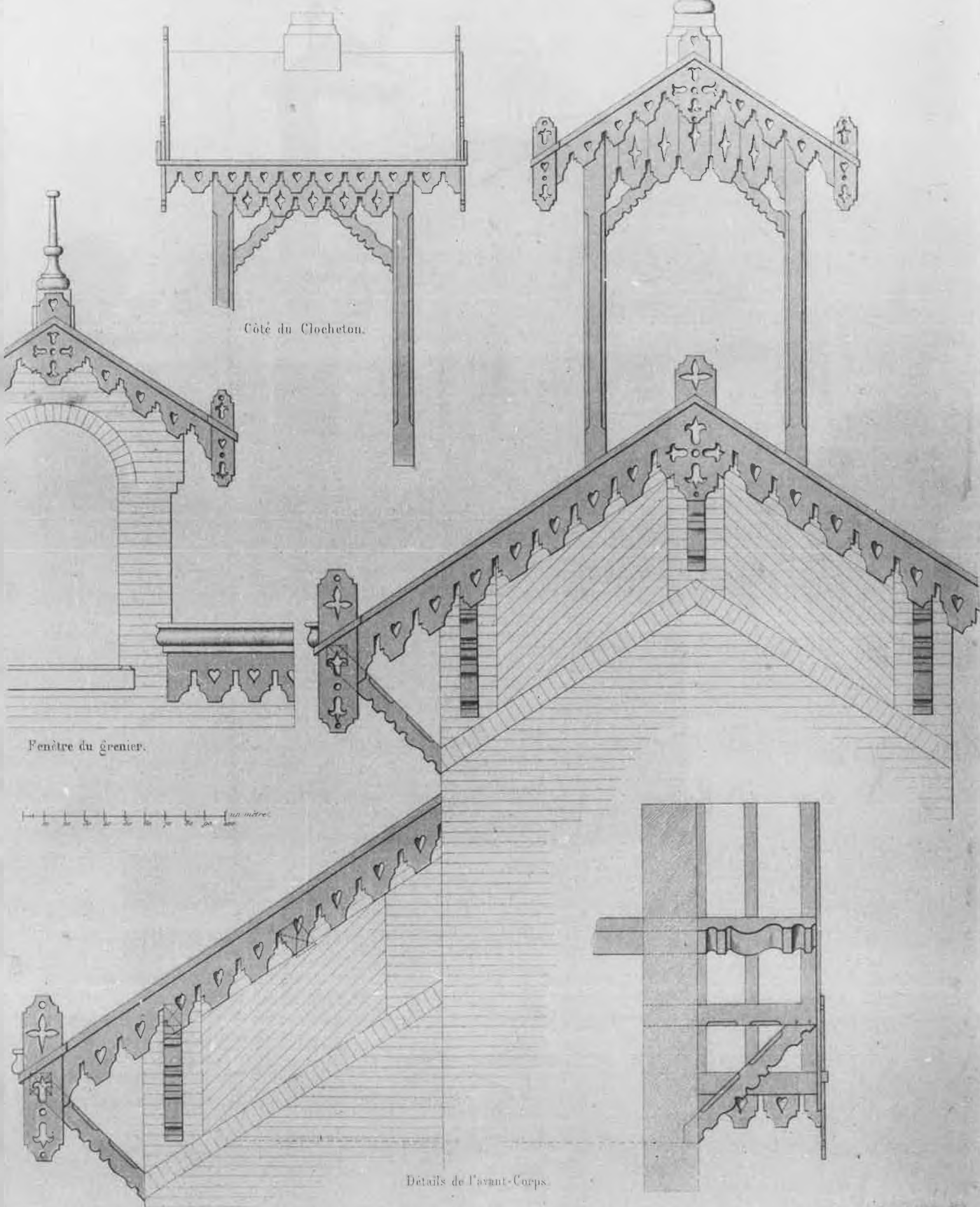
Argent en Zinc.

Batiment de Recette.



Chemin de fer de Dendre et Waes.

Station de Campagne à Zele.

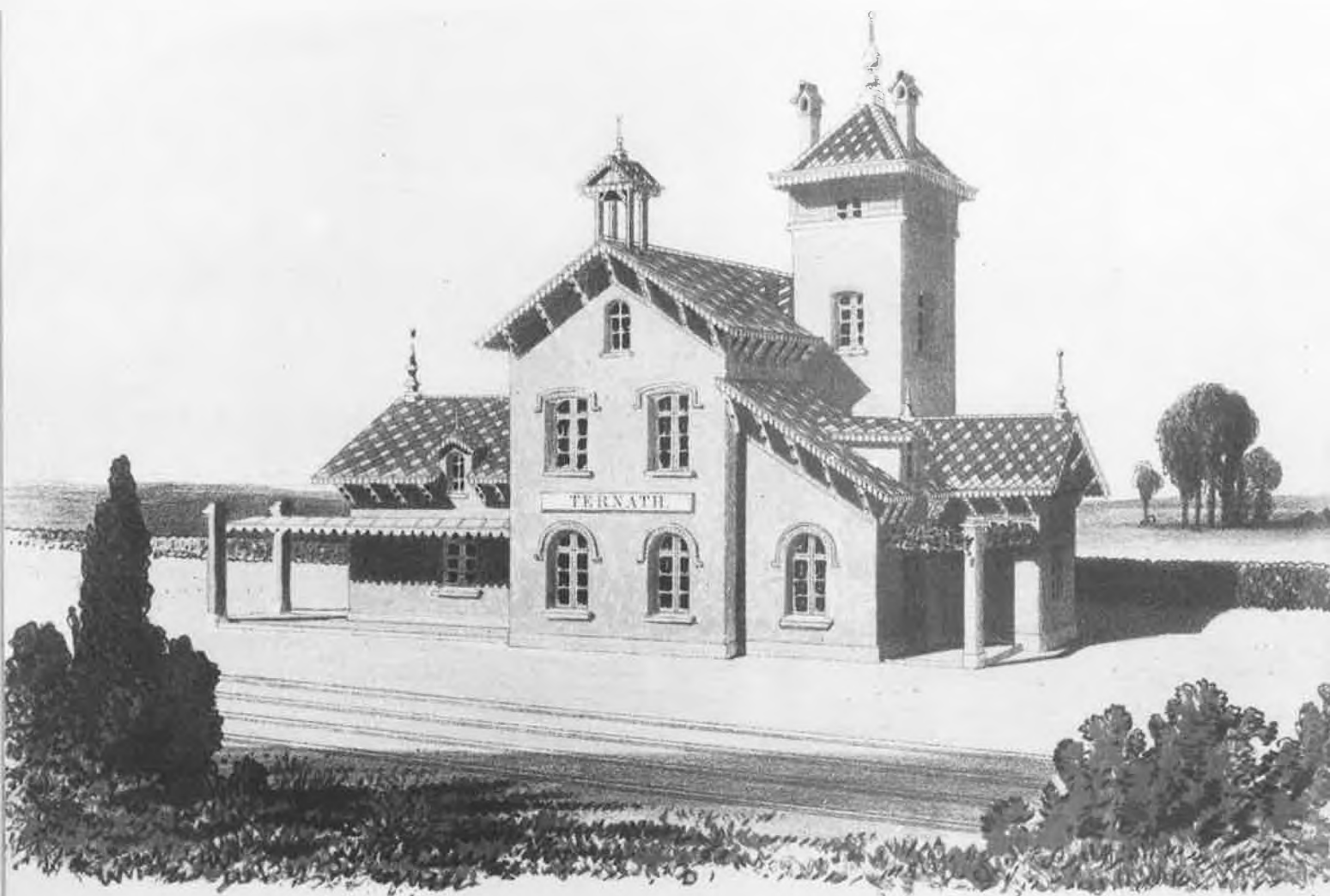


Côté du Clocheton.

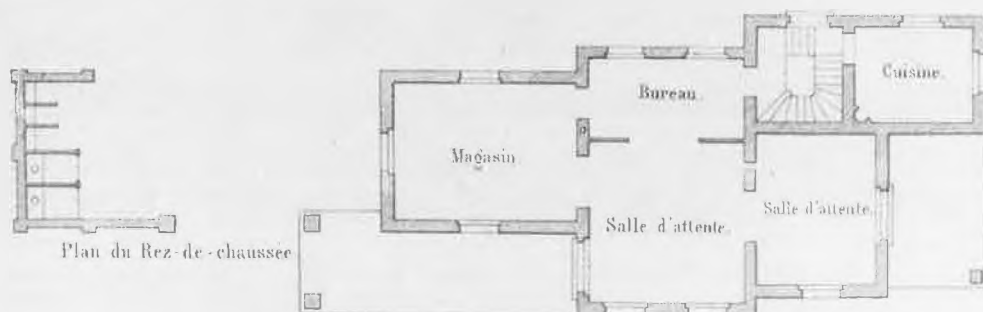
Fenêtre du grenier.

un mètre.

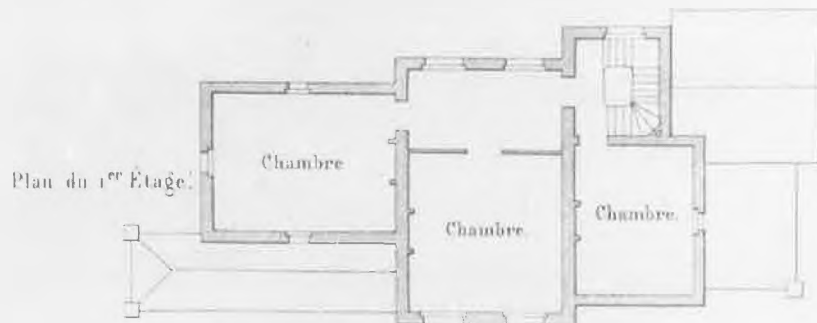
Détails de l'avant-Corps.



Vue perspective
Station de campagne à Ternath.



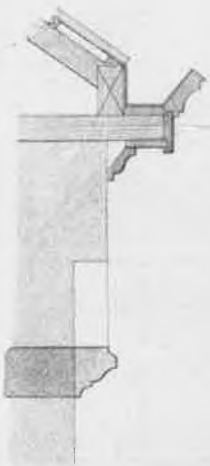
Bâtiment de Recette



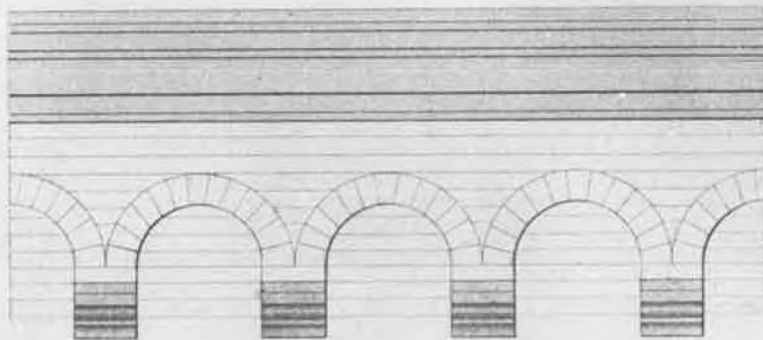
Façade latérale.



Station de Ville à Ninove.



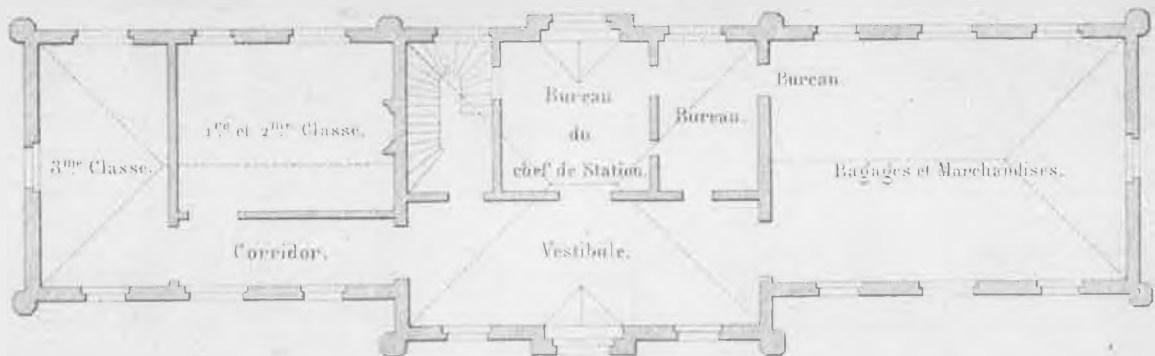
Coupe.



Corniche.



Colonnnette du 1^{er} Etage.



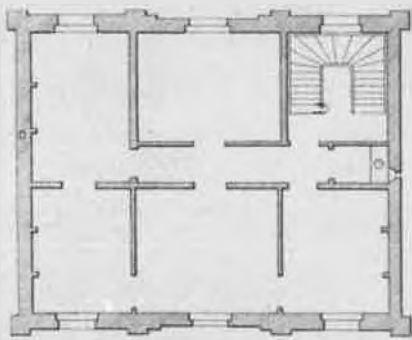
Plan du Rez-de-Chaussée.

Bâtiment de Recette.

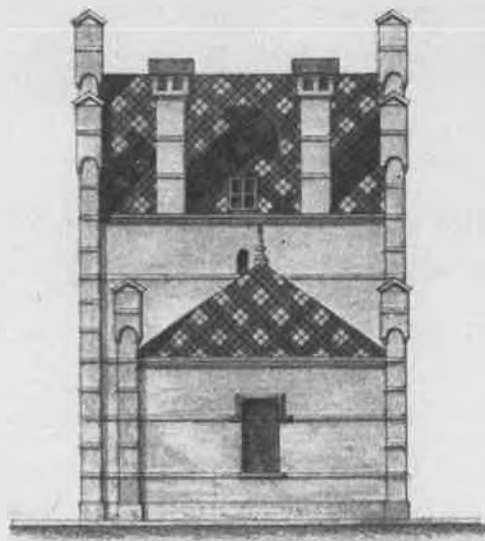




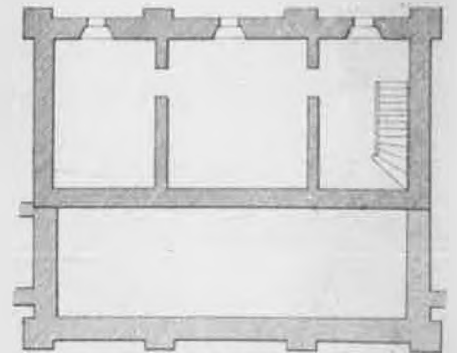
Batiment de Recette.



Plan du 1^{er} Etage.



Façade laterale.



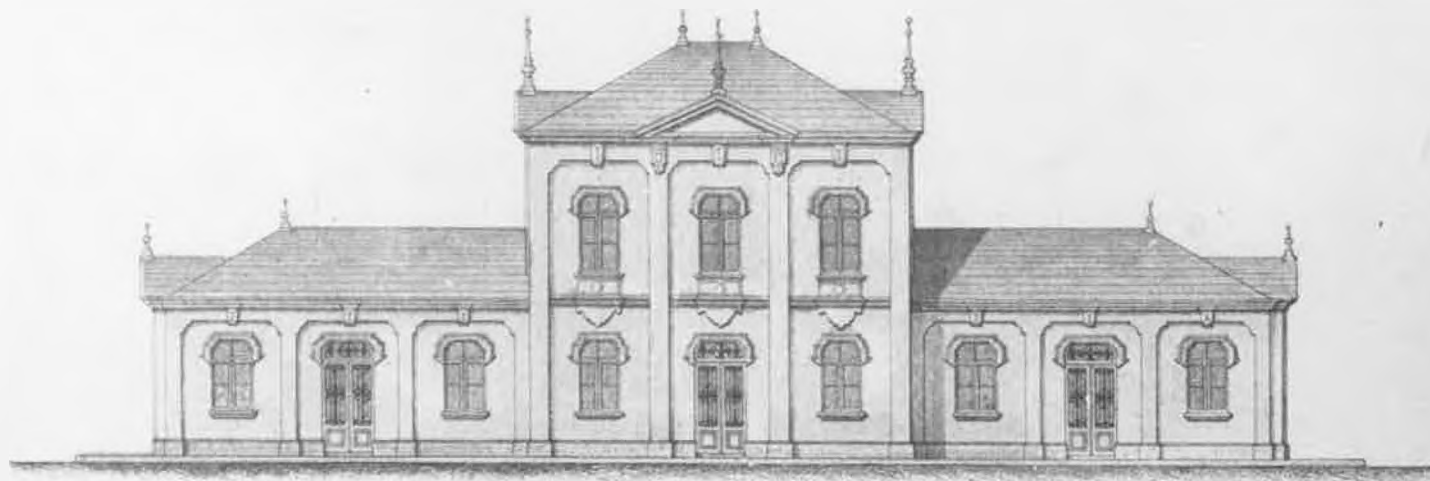
Plan des souterrains.



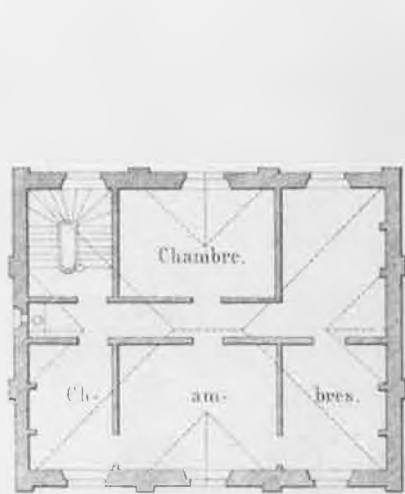
Plan du Rez de chaussée

Chemin de fer de Dendre et Waes

Station de Ville à Grammont



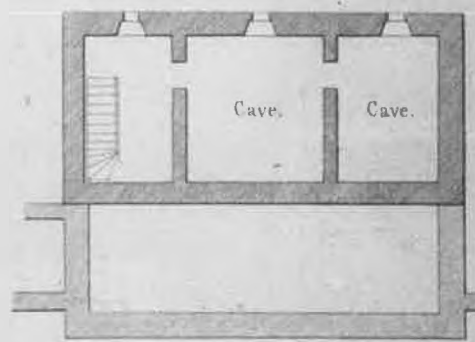
Facade principale



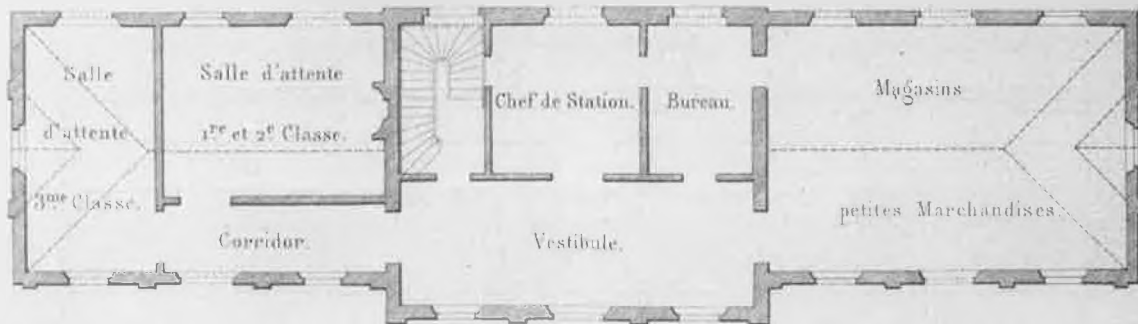
Plan du 1^{er} Etage.



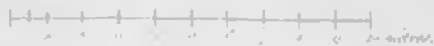
Facade laterale.

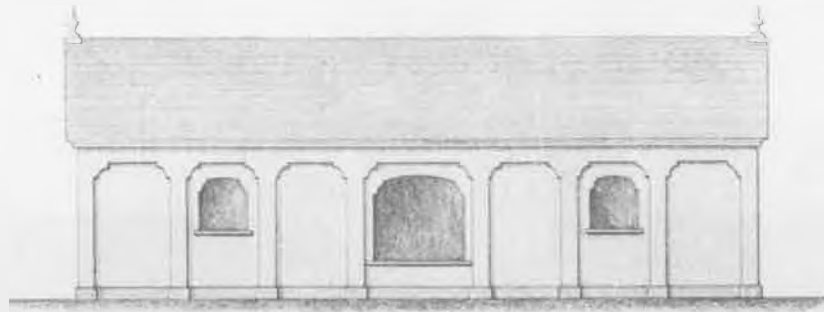


Plan des Souterrains.



Plan du Rez-de-Chaussee
Bâtiment de Recette

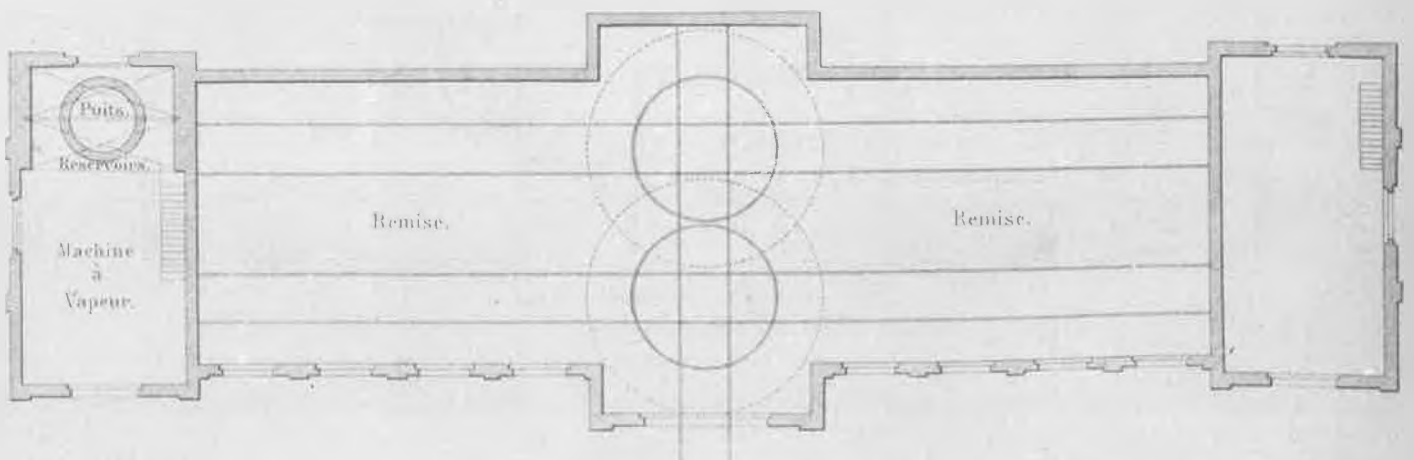




Magasin aux Marchandises.



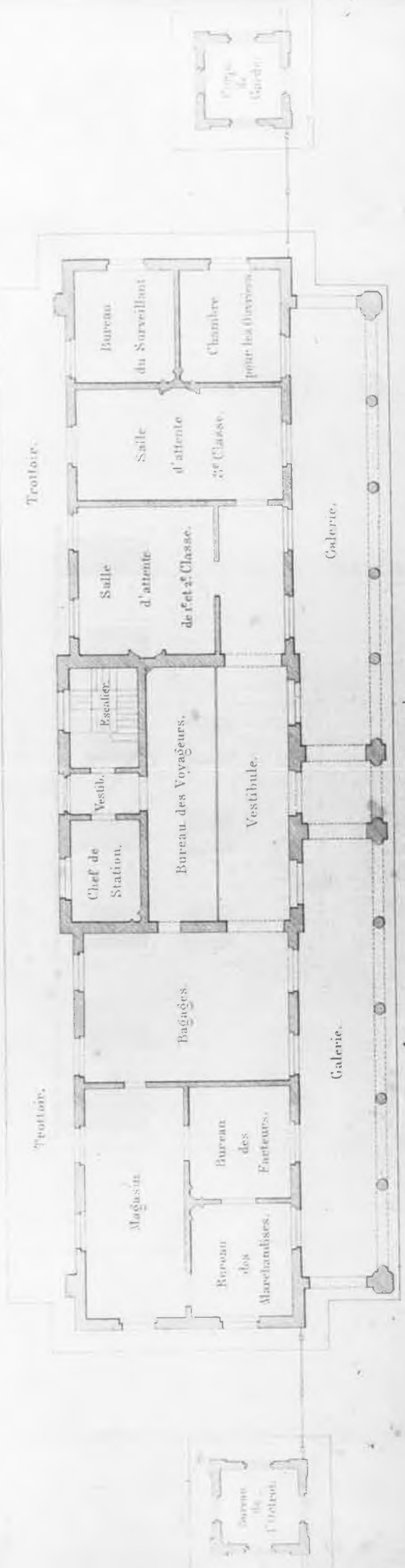
Remise pour Voitures



Station de Ville à Grammont



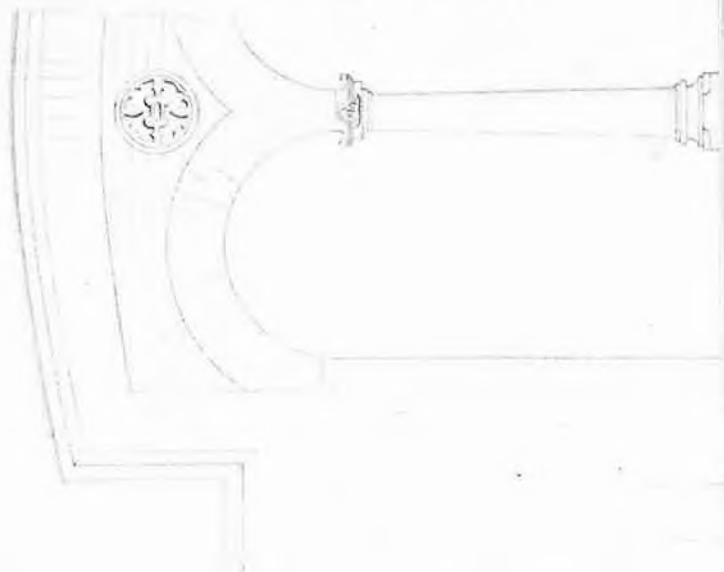
Bâtiment de Recette.



Plan du Rez de Chaussée.

Place publique.





Seuil.

Croisée du 2^e étage de la tour.

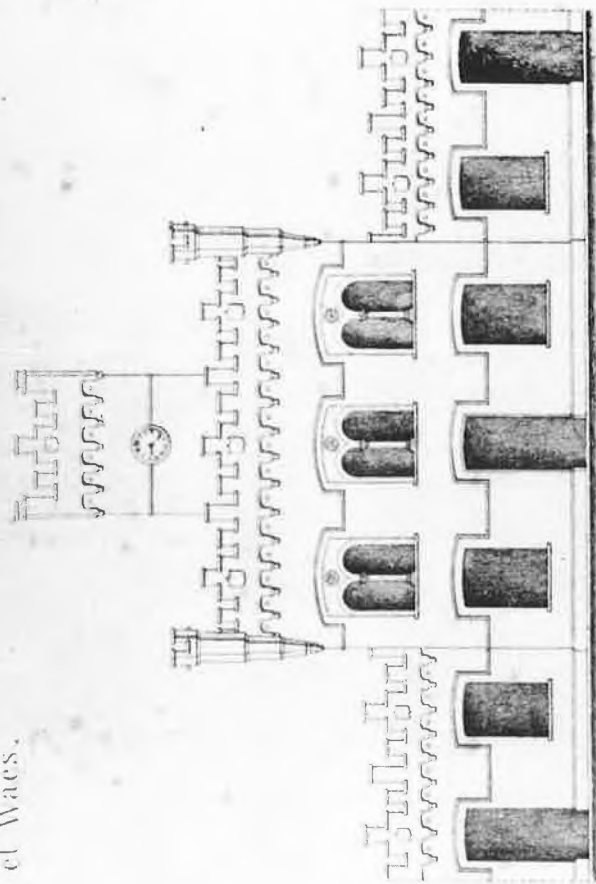


Plan.



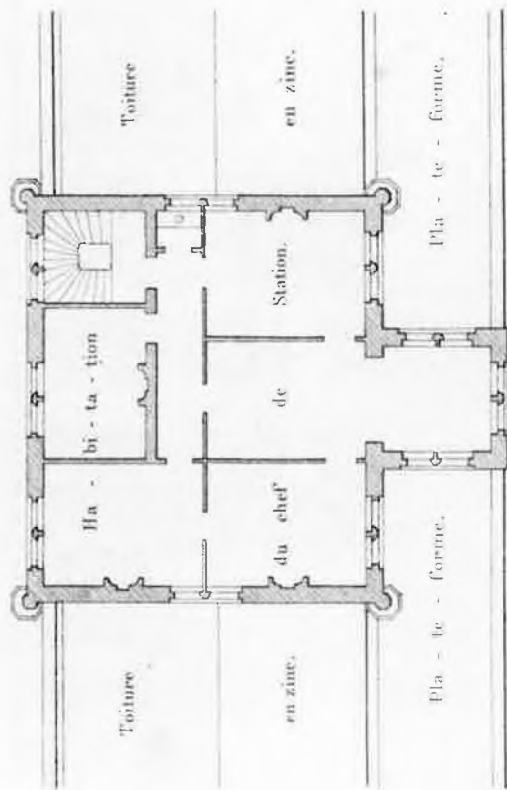
Rosace des fenêtres du 1^{er} étage.

Cul de lampe des échangeries.



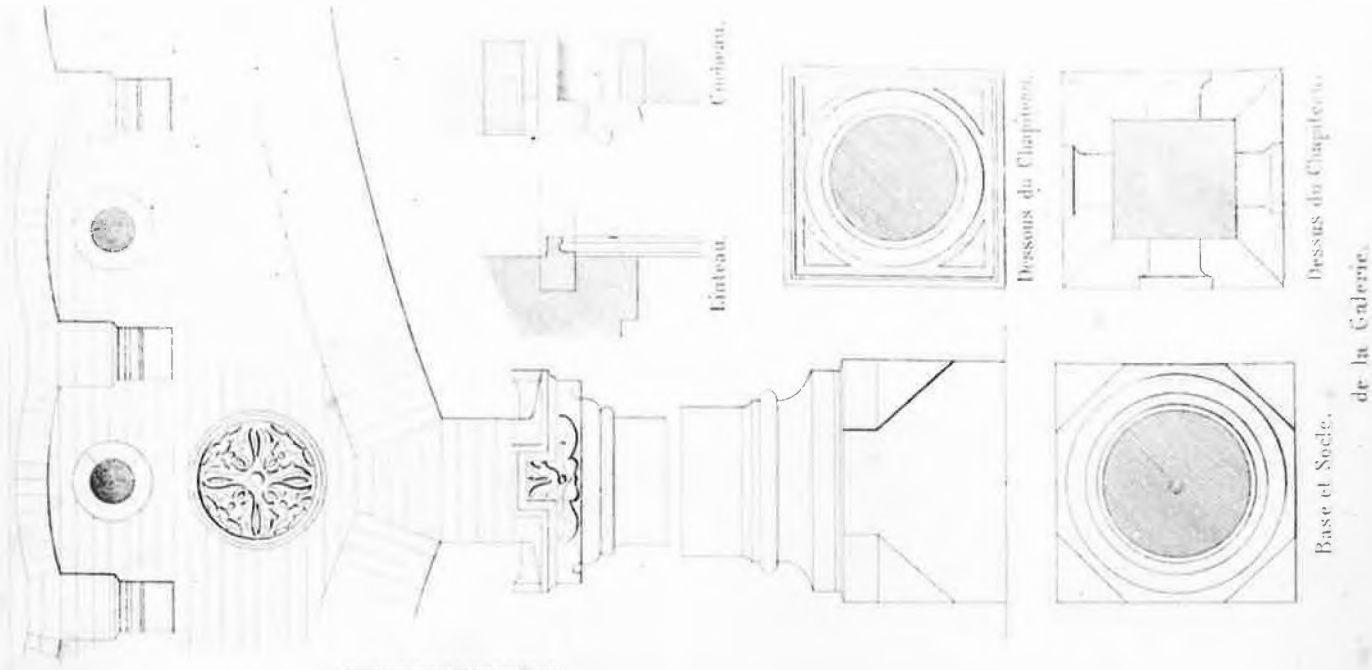
Façade vers le chemin de fer.

Bâtiment de Recette.



Plan du 1^{er} étage.

Plan. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 mètres.
Détails. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 mètres.



Base et Socle, de la Colonne.

Dessus du Chapiteau.

Dessous du Chapiteau.

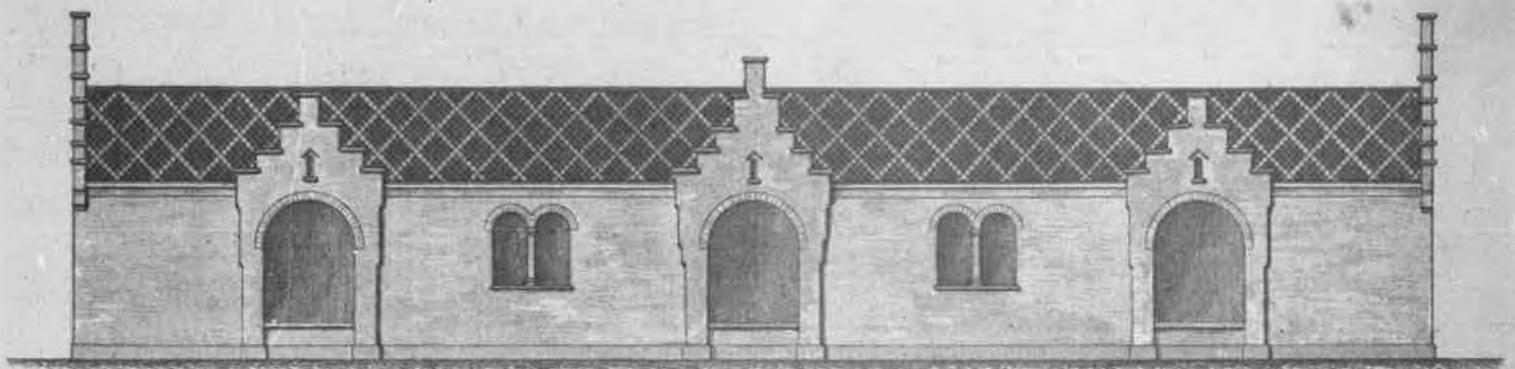
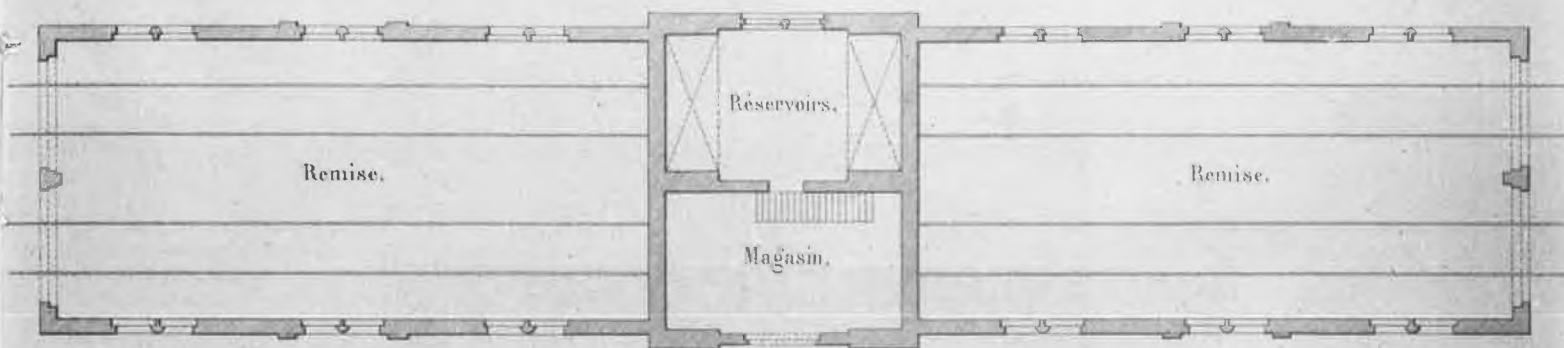
Linteau.

Chapiteau.

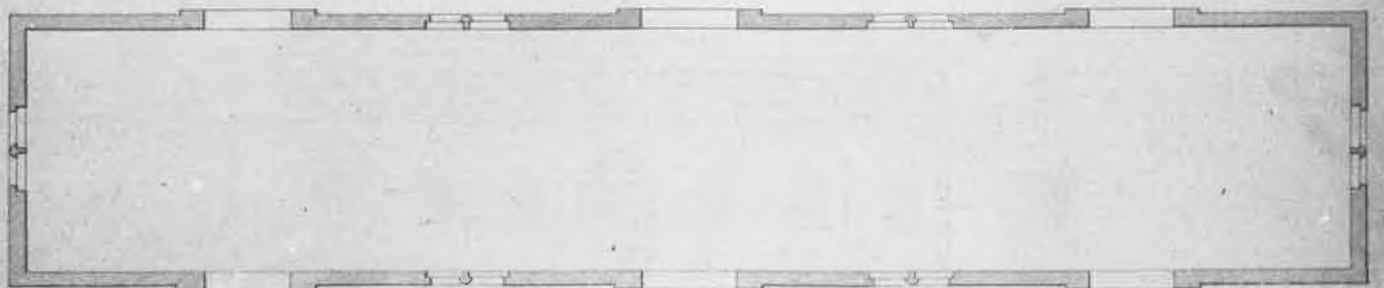
Station de ville à Alost.

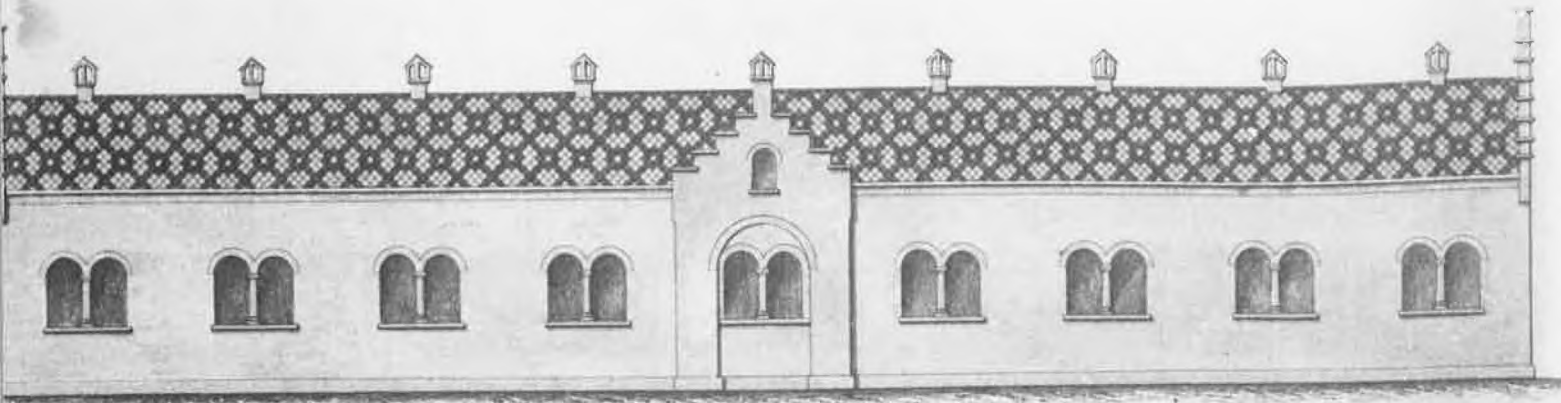


Remise aux voitures.



Bâtiment des marchandises.

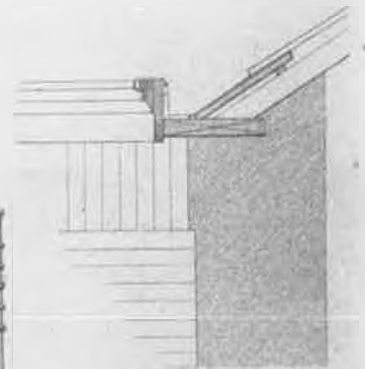




Remise aux Locomotives



Colomette



Corniche.

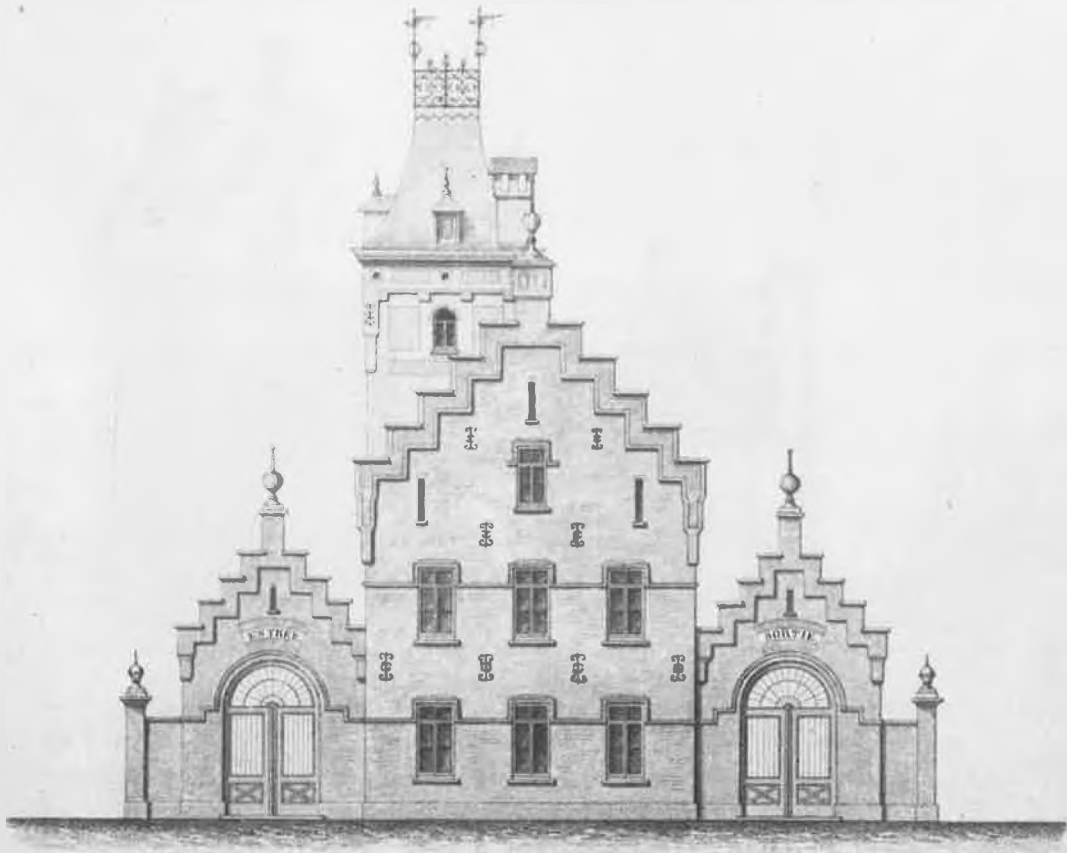


Atelier pour la visite des Voitures.



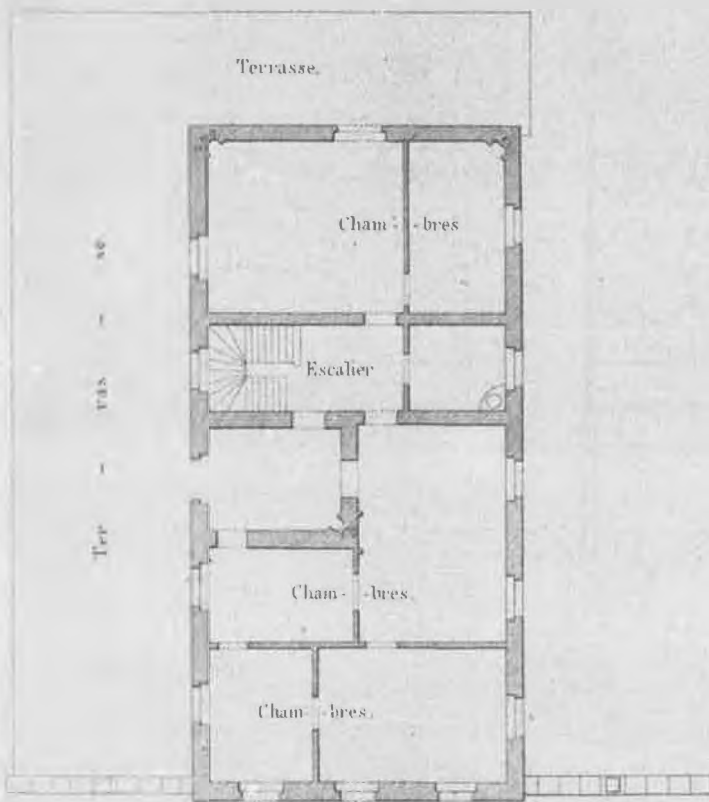
Hangar au Coke et Machine à Vapeur





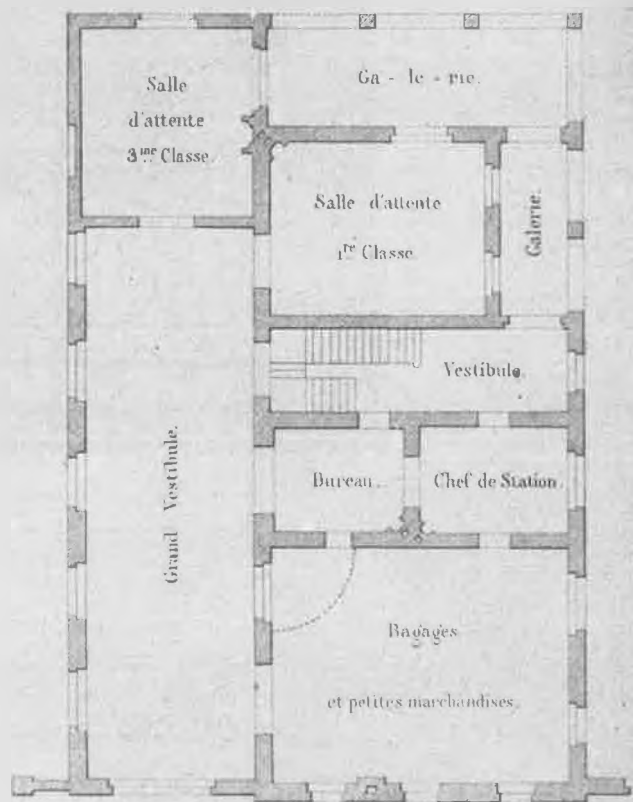
Station de ville à Lokeren.
Façade vers la Place.

1^{er} Etage



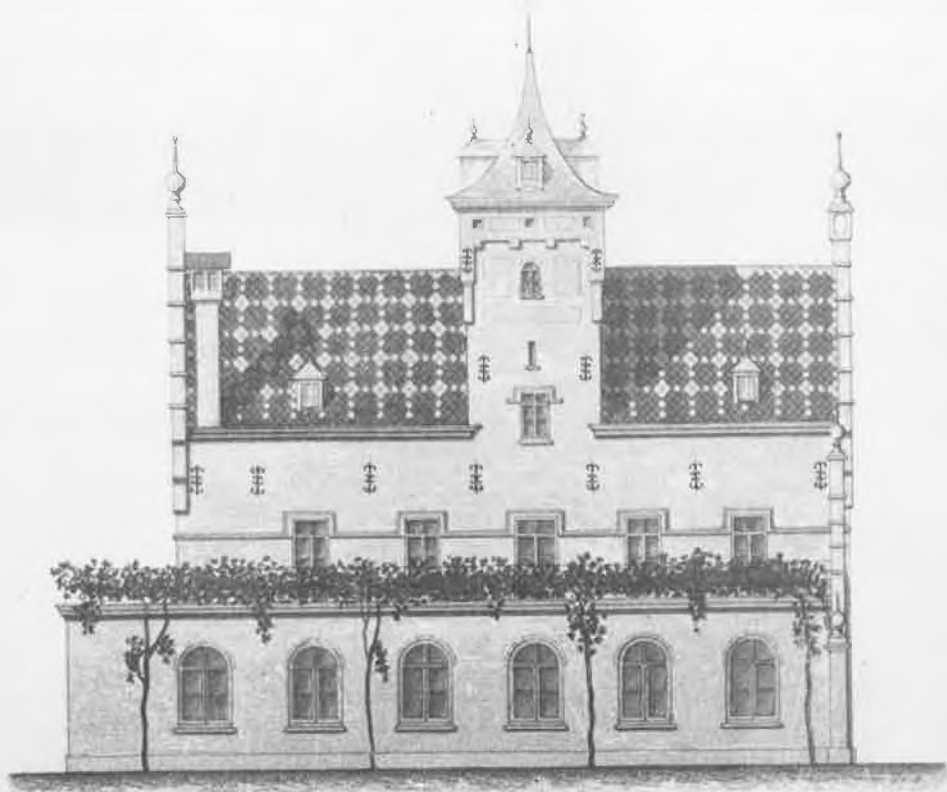
Place publique

Rez-de-Chaussee

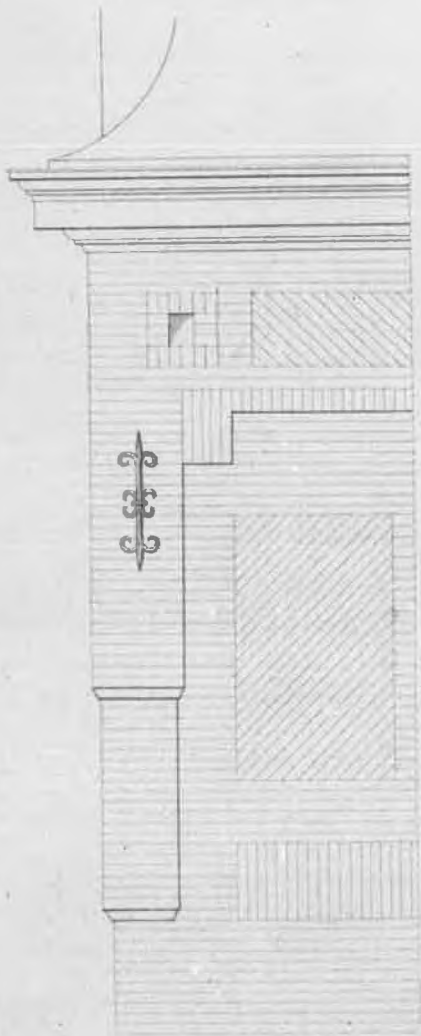


Place publique

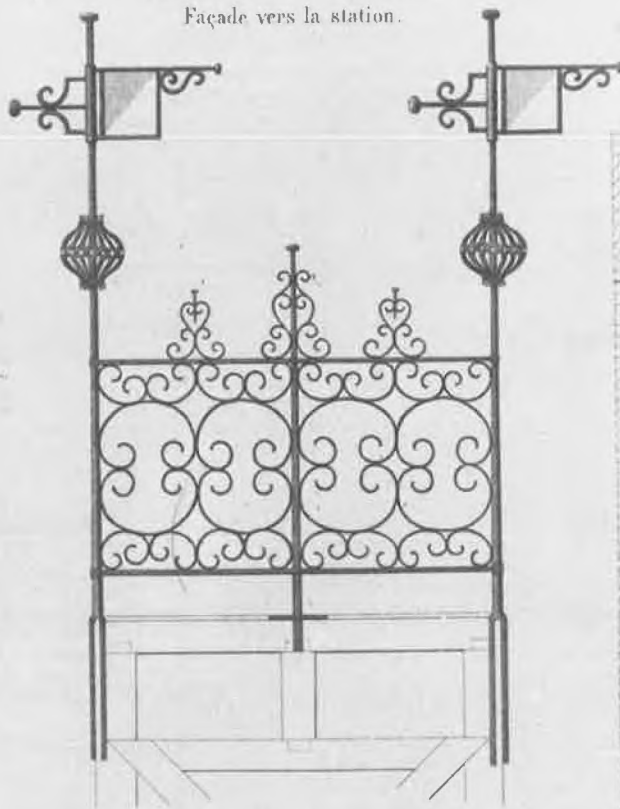
Batiment de Recette



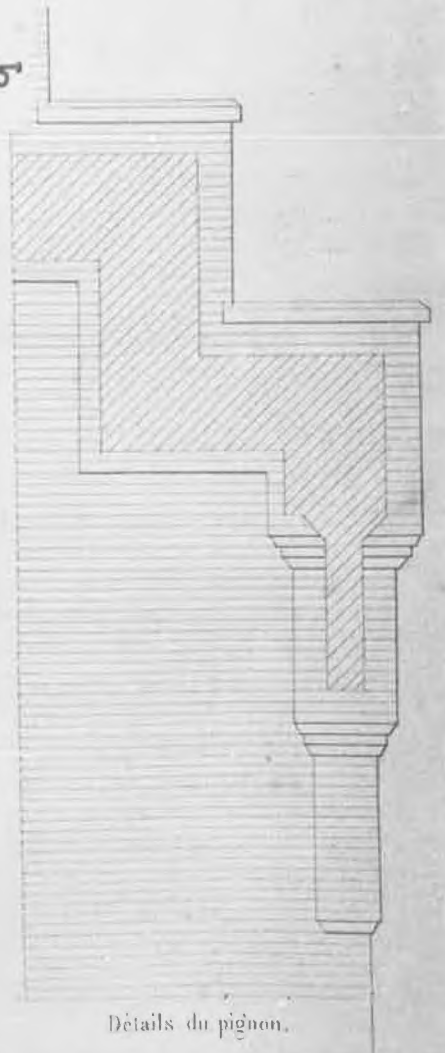
Station de ville à Lokeren.
Façade vers la station.



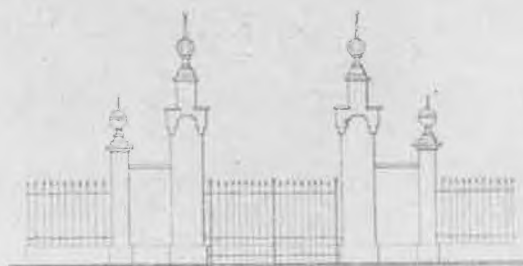
Détails de la tour.



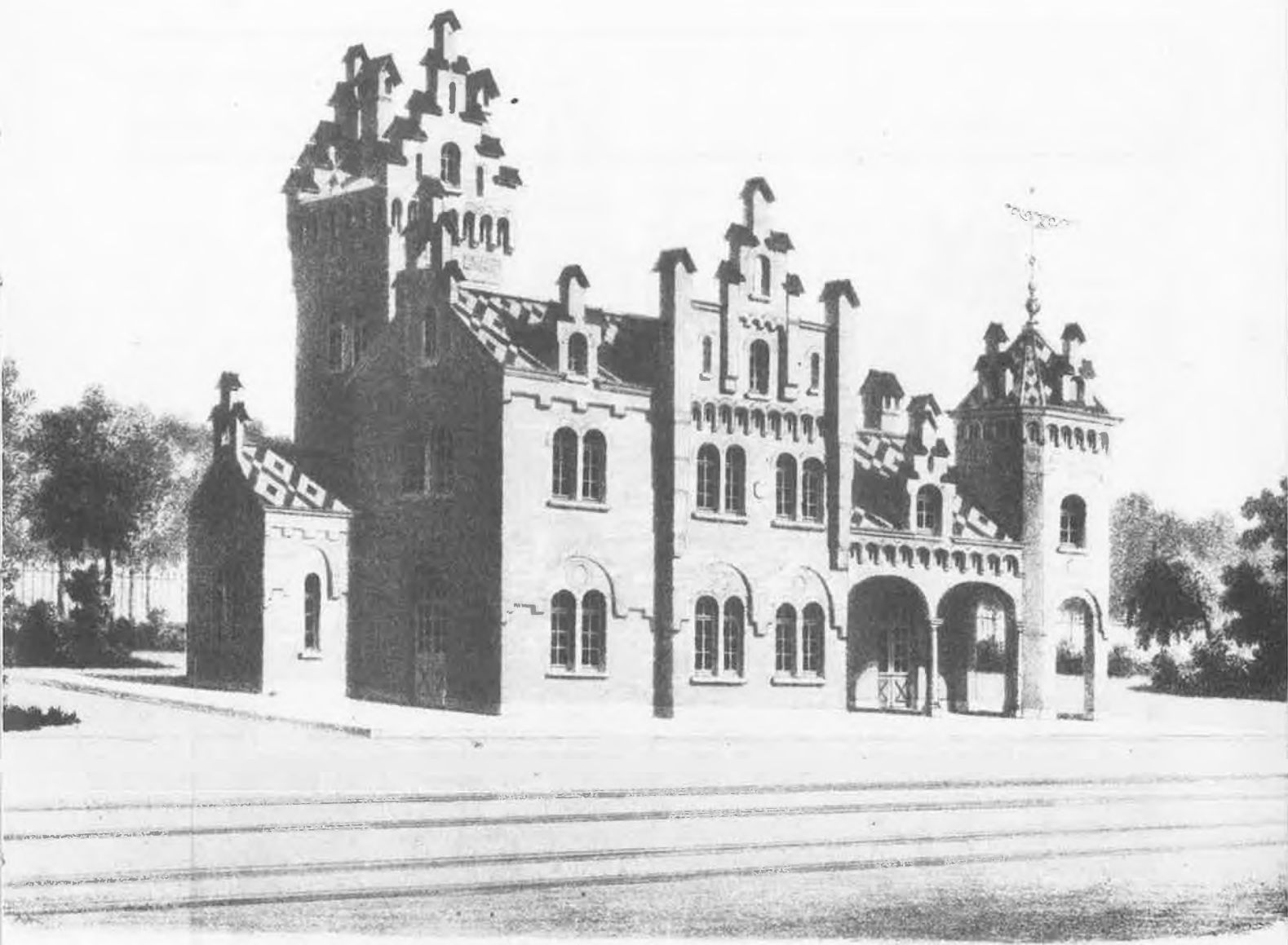
Couronnement de la tour.



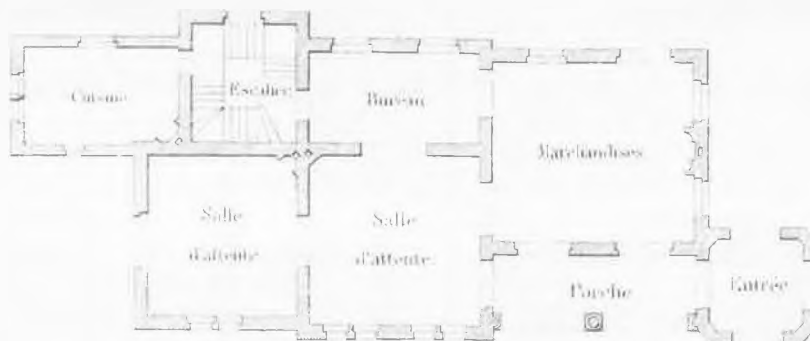
Détails du pignon.



Porte du grillage.

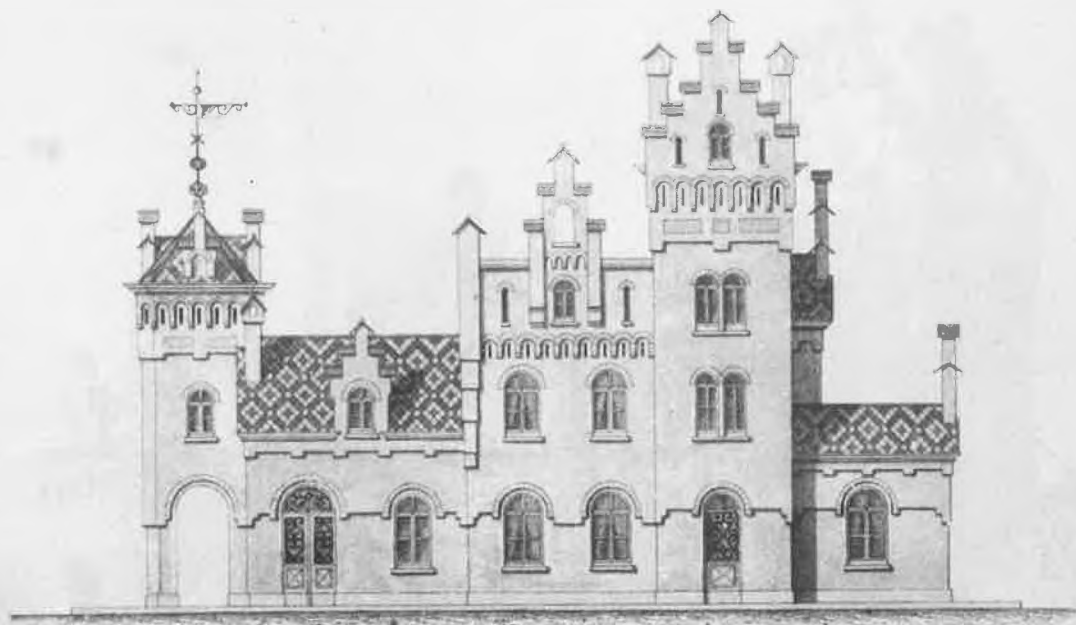


Ave. perspective
Station de ville - Dendre

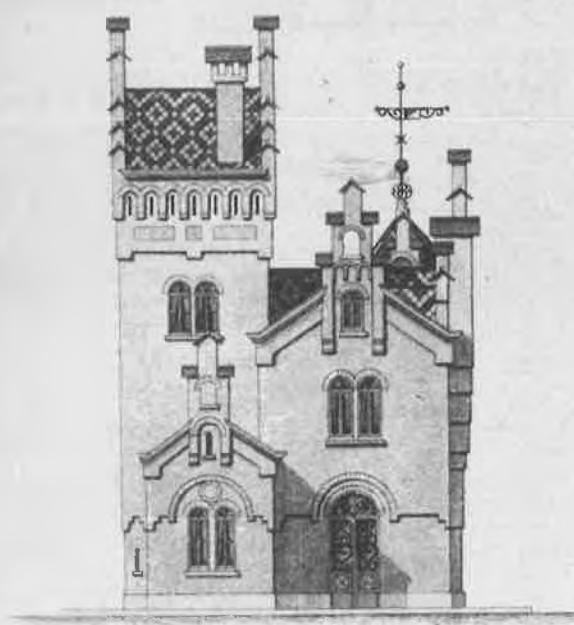


Plan du Rez-de-chaussée

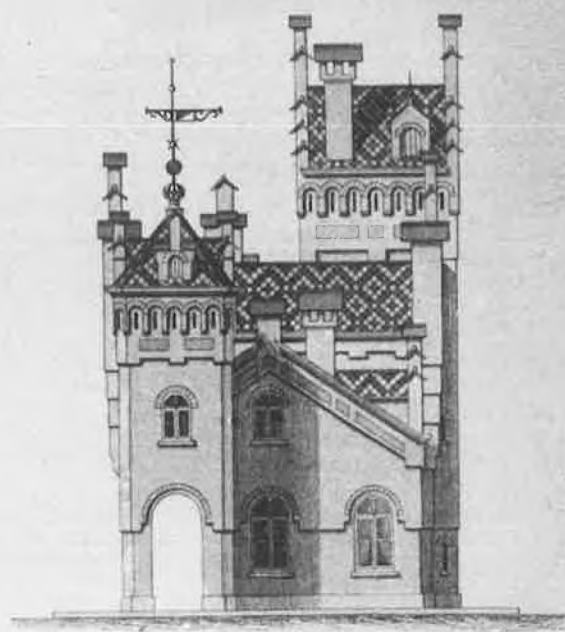
Station de Ville à Termonde



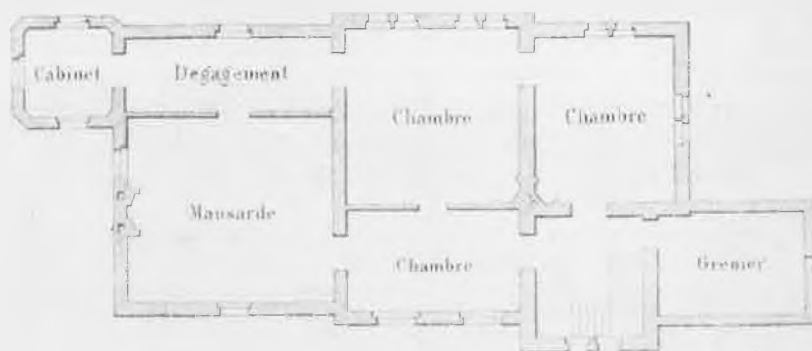
Façade vers la Ville.



Façade Intérieure



Façade Intérieure



Plan du 1^{er} Etage

LEVEN AAN DE 'IJZERENWEG'

door Peter Willems

Inleiding

Dit artikel bevat 5 getuigenissen, (bijna telkens levensverhalen), van gewezen spoorwegpersoneel. Het was hier niet mijn bedoeling om een losse opsomming van anekdotes te geven, maar vooral om aan de hand van dergelijke verhalen een tijdssfeer op te roepen : hoe was het leven aan de spoorweg ? Hoe waren de arbeidsomstandigheden ? Enzovoort... Daartoe heb ik mijn respondenten zorgvuldig uitgekozen. Allemaal waren ze actief bij de N.M.B.S. tussen ca. 1920 en 1980, bij de eigenlijke exploitatie van het spoor, en waren ze werkzaam in uiteenlopende spoorwegafdelingen:

A. Versmessen, stationschef op meerdere plaatsen (o.a. Gent-Sint-Pieters).

A. Major, ambtenaar in verscheidene stations (o.a. verkoop van treinkaartjes) en militant ACOD-lid.

C. Brantegem, treinwachter (kaartjesknipper), onderstationschef en afgevaardigde van het ACV.

J. Lombaerde, stoker, later machinist.
M. Van Maele, technicus/ingenieur (o.a. lange jaren 'grote chef' van het locomotiefdepot Merelbeke).

Bewust heb ik ervoor gekozen ook enkele tegengestelde en op het eerste zicht onverzoenlijke opinies te laten horen : iemand van het ACOD, een ander van het ACV en nog een ander (M. Van Maele) met een hevig anti-syndicalistisch standpunt.

Het lijkt me immers dat men pas een oordeel kan vellen nadat men eerst zoveel mogelijk verschillende klokken heeft horen luiden. Overigens lag - en ligt - het ook helemaal niet in mijn bedoeling om één of ander 'oordeel' te vellen, wel om ervaringen en opinies van anderen weer te geven.

Telkens vormde, op één of andere manier, een interview de grondslag voor de teksten. Hierbij gebruikte ik geen vastgelegde vragenlijst maar wel een meer soepele lijst met onderwerpen, waarover de respondent kon spreken, zonder hem evenwel beperkingen te willen opleggen (methode : zie B. De

Graeve & R. De Herdt, *Hun Werk, hun leven*, Gent, 1981).

Het interview met A. Versmessen is een relatief getrouwe weergave van het gesprek zoals het plaatsvond met hier en daar weglatingen en kleinere wijzigingen. De andere interviews daarentegen zijn het resultaat van meerdere herwerkingen. Bovendien is de tekst van het interview met A. Major zoals het hier afgedrukt staat, bijna volledig van de hand van de ondervraagde zelf.

Tot slot wil ik nog iedereen danken die me door zijn (of haar) suggesties geholpen heeft bij de samenstelling van dit artikel. In de eerste plaats zijn dat de geïnterviewden zelf voor hun bereidwillige medewerking, R. De Herdt en het personeel van het Gentse Museum voor Industriële Archeologie en Textiel (M.I.A.T.) die het opzoekingswerk voor dit artikel praktisch mogelijk maakten.

En nu plaats voor de interviews zelf.

Lijst met de onderwerpen :

arbeid

1) carrière, taken

2) werkomstandigheden

arbeidsplaatsen, verplaatsing naar het werk

werkuren, werkveranderingen

loon, premies en boetes

veiligheid, ongevallen

beroepstrots

locomotieven en treinstellen : (bij)namen, onderhoud, standplaatsen, werkplaatsen en ateliers

1ste, 2de en 3de klasse, pendelen

anecdotes en losse herinneringen : kledij, sabotages, andere...

stations en omgeving

de andere arbeiders : onderlinge verhouding, werkloosheid, gewoontes en mentaliteit

syndicalisatie, rol van de informant, stakingen

vrijtijdsbesteding : verenigingen, café-bezoek

documentatie : foto's en/of andere documenten met commentaar.

J. De Lombaerde
Stoker-machinist, geboren te Deinze in
1925



Ik ben afgestudeerd aan de vakschool van Deinze en ben in 1943 beginnen werken bij de spoorwegen : ik werkte op de locomotieven als stoker en mijn standplaats werd Merelbeke.

In die dagen voerde men a.h.w. vanuit de N.M.B.S. een reclamecampagne voor de aanwerving van personeel : er werden bv. afgevaardigden naar scholen gestuurd die er de laatstejaarsstudenten op attent maakten dat er bij het spoor *goed werk* was, of ze plaatsten annonces in de kranten.

Het was toen volop oorlog en we moesten geweldig opletten voor vliegtuigen want veel mannen werden op de locomotieven gemित्रailleerd. Daartegen werd er dan een beschutting aangebracht : twee staalplaten van ongeveer twaalf cm. dikte met daartussen een laag beton gegoten. Daar konden geen kogels meer door en deze deden dienst als deuren. Soms werd er toen ook achter de locomotief afweergeschut van de Duitsers opgesteld - ik heb nog met zo'n treinen gereden.

Men reed toen met stoomlocomotieven en op één locomotief werkten we met twee man : één stoker en één machinist. Samen vormden we telkens een vaste ploeg want een vlotte samenwerking was nodig voor het werk. Eén locomotief werd getitulariseerd, dit wil zeggen toegewezen aan zo weinig mogelijk personeel, dat waren toen meestal vier mannen (of twee ploegen). Dat was beter voor het onderhoud. Toen ik nog stoker was werden de machines goed onderhouden : we poetsten bv. zelf de machines : dat deden we met koperkuis dat we van thuis meebrachten.

Zoveel als dat het mogelijk was deden we ook zelf de herstellingen. Iedereen trachtte zijn machine zo lang mogelijk goed te houden. Want als men een andere locomotief moest nemen, dan werd men in de zgn. *buitenreeks* geplaatst en dat was weinig benijdenswaardig omdat men dan nooit langer dan één dag op voorhand wist wat men de volgende dag moest doen, in tegenstelling tot machinisten en stokers *in de reeks* want die mannen hadden een roulement, ze wisten bv. op voorhand of ze al dan niet op kerstdag vrij hadden. Maar als ik buiten reeks was gesteld en als mijn vrouw mij 's morgens vroeg wat ik de volgende dag moest doen, dan kon ik haar enkel zeggen : "Dat weet ik nog niet, ik zal dat vanavond maar weten als ik thuis kom". Men moest toen zo lang buiten dienst blijven totdat er een andere locomotief zijn dienst niet meer kon doen. Dan werd zijn plaats ingenomen door diegenen die daarvoor buiten reeks werkten enz. Op die manier zorgden onze bazen ervoor dat we zo veel mogelijk zorg droegen voor de locomotieven.

Wij stokers en machinisten hadden een harde stiel. De stoker moest de stoomketel voeden zodat die steeds drukking genoeg bleef hebben. De brandstof daarvoor was een kolenmengsel (drie soorten : fijnkolen, stuk-kolen - *criblés* zegen wij daartegen - en briquetten). Op aanwijzen van de machinist werd er daaruit een geschikte brandstof klaargemaakt in een grote laadbak boven op een staketsel waaronder we onze locomotief stelden. Naarmate dat mengsel goedkoper was kregen we een grotere premie (fijnkolen waren het goedkoopst, briquetten het duurst).

Hier poseert het personeel van het station van Deinze, dat na de Tweede Wereldoorlog vervangen werd door een gebouw dat op zijn beurt afgebroken is



Als stoker verdiende ik in het begin 6,41 frank per uur en dat was weinig : kameraden die samen met mij waren afgestudeerd en daarna elders waren gaan werken (in de privé-sector) verdienden ongeveer dubbel zo veel : ik was dus onderbetaald. Die lage lonen van de N.M.B.S. waren er toen overigens de oorzaak van dat ze moeilijk aan het nodige personeel geraakten.

Mijn werkuren waren heel onregelmatig : ik kon zowat op elk uur van de dag of nacht beginnen en alles - zowel dag- als nachtwerk en zowel zaterdag- als zondagdienst - werd gelijkelijk betaald : daar bestonden nog geen premies of compensatiedagen voor. Alle diensten werden gegroepeerd in reeksen met daartussen telkens één rustdag : bv. achtereen zeven vroege diensten, daarna één rustdag, zes nachtdiensten, dan weer een rustdag etc. Ik moest dan 48 uren per week werken, maar dat was slechts theoretisch, dat was een jaarlijks gemiddelde : soms werkte ik 60 uren per week. Overuren

waren er meestal in periodes van druk goederenvervoer, zoals 's winters met de zgn. suikerbietentreinen (naar Tienen of Moerbeke) of 's zomers met de zgn. vlastreinen. Jaarlijks had ik toen 16 verlofdagen plus 65 rustdagen. Maar rond 1955 is dat alles wel gevoelig beginnen verbeteren en nu heeft het spoorwegpersoneel jaarlijks minimum 20 verlofdagen, 65 rustdagen plus 65 compensatiedagen. In mijn beginjaren moesten we dikwijls buitenshuis overnachten - *découcher*en noemden we dat - soms was dat vier keer per maand.

Ik bediende zowat alle lijnen, zowel in Vlaanderen als in Wallonië, als 't maar in België bleef. De treinen toen reden ongeveer op dezelfde lijnen als die van nu en ze reden ook bijna even snel, maar er was één verschil, nl. vanaf dat een stoomlocomotief 80 kilometer per uur reed, moest er daar serieus op gewerkt worden : de machine moest bijna constant gevoed worden, de manometers moesten in het oog gehouden worden en ondertussen moest de machinist door

De stoomtrein van de spoorlijn Mechelen-Terneuzen vertrekt dampend uit het station van Temse



het venstertje opzij steeds de sporen in het oog houden. Soms kwam er te veel zwarte rook uit de schoorsteen en dan moest de *souffleur* open gezet worden. Wanneer het donker werd moesten we ons werk doen met schaarse verlichting : olielampjes waarvan we de schermpjes - *blekkerkes* zegden wij daartegen - schoon moesten kuisen met zandpapier. Eten moesten we altijd tussen het werk door, zoals de paarden : we hielden dan onze boterham met een stuk papier vast; anders hadden we altijd olie en stof van kolen als ingrediënten. We waren verplicht gereglementeerde dienstkledij te dragen : een stevige broek en een vest met koperen knopen (overigens was dat deugdelijk materiaal). Dat pak moesten we zelf betalen maar de maatschappij vergoedde dat voor de helft - compleet kostte dat zo'n 1200 frank. We moesten onze werkkleren zelf kuisen en meestal waren die vettig en vuil en moesten grondig met de schuurborstel geschrobd worden.

Pas na minimum vier jaar dienst kon men machinist worden : eerst moest men een tijd stoker geweest zijn (men kon dus nooit als machinist aangewor-

ven worden) en daarenboven moesten we ons voorbereiden op een (streng) ondervraging. Daartoe waren we verplicht van twee theorielessen per maand te volgen maar dat was (*vloekt*) onvoldoende : we moesten thuis bijstuderen, onszelf beter bekwamen.

Nadien - rond de jaren 1955 - volgde de overschakeling van stoom naar elektrische tractie. Toen veranderde ons werk grondig en voor de tweede keer moesten we een opleiding volgen met daarna een examen. Het werk werd veel minder inspannend : tegenwoordig doet de machinist vooraleer te vertrekken een korte schouwing via de veiligheidstoestellen en dat is alles; maar vroeger, in de tijd van de stoomlocomotieven, moest een machinist zijn locomotief zelf smeren en er zelf van alles aan doen. In die tijd was er meer handenarbeid te verrichten, maar bij de overschakeling naar elektrische tractie was dat niet meer zo. De arbeid werd wel veel minder inspannend maar tegelijkertijd werd alles meer opgedreven en opgejaagd, het werk werd stresserend, want de snelheid verhoogde en de afstanden vergrootten. Niettegenstaande het op de stoomlocomotieven harder werken was, deed ik dat toch liever.

Enkele jaren na die overschakeling werd Eduard Anseele onze minister van verkeerswezen en dank zij hem zijn onze werkomstandigheden (loon, werkuren...) gevoelig verbeterd. Daarom werd hij ook "de vader van de spoorweg" genoemd.

Maar hoe hard het soms ook geweest is, ik ben steeds bij de spoorwegen blijven werken en dat heeft me uiteindelijk niet gespeten want ik ben al op 55 jaar met pensioen gegaan zoals al het rollend personeel d.i. sedert drie jaar. Maar voordien heb ik er wel meer dan eens aan getwijfeld of ik zou blijven. In het begin bv. dat ik werkte, lachten verschillende werklozen me uit, die me zegden : "Wat ge daar wilt doen voor zo'n hongerloon !" Maar ik kreeg ook positieve aanmoedigingen : het is vooral op aandringen van mijn stiefvader - die man werkte ook bij de N.M.B.S. - dat ik er blijven werken ben en dat ik nu al met pensioen ben, want ik ken er sommigen van die werklozen die nu nog steeds stempelen.

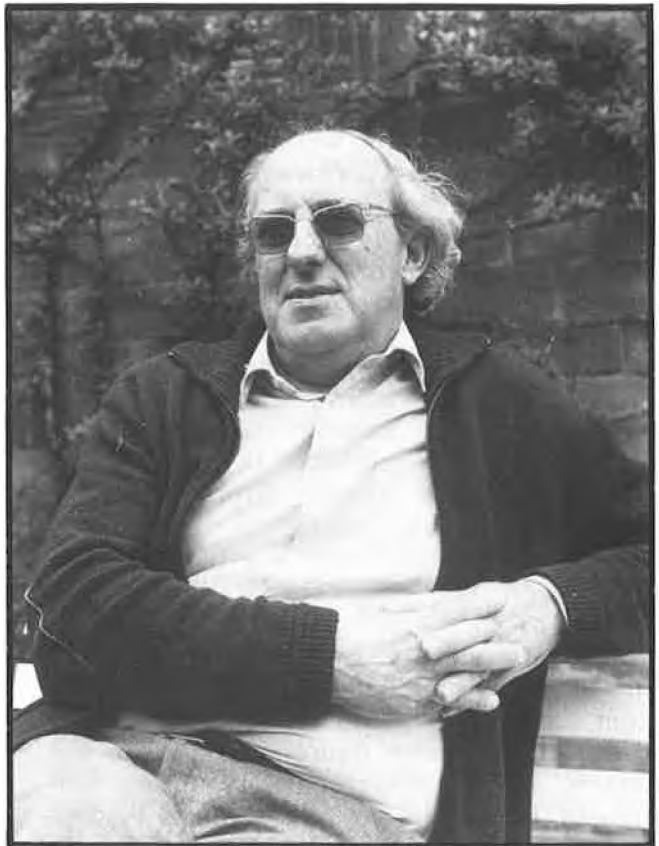
C. Brantegem
Treinwachter-onderstationschef, geboren
te Wichelen in 1924

In mijn jonge leven heeft de oorlog een grote rol gespeeld. Toen die uitbrak was ik zestien jaar oud, ik studeerde nog en moest gaan werken. Twee jaar daarna had men bij de N.M.B.S. treinwachters nodig. Daarop deed ik mijn aanvraag en werd ik tijdelijk aanvaard. Kort nadien kwam er een examen uit, ik slaagde daarin - ik was 136ste op 3000 kandidaten - en werd definitief benoemd tot treinwachter. Het was toen 1942 ... (en toevallig een heel strenge winter).

Toen stelde zich voor mij ook het probleem hoe me veilig te stellen om geen verplichte arbeidsdienst in Duitsland te moeten gaan doen. Wanneer men bij de N.M.B.S. werkte had men daar doorgaans wel veel minder kans toe maar toch bleef lang niet iedereen ervan gespaard : stielmannen bv. werden wel opgeroepen, soms ook ander personeel ... dus helemaal veilig was ik niet. Toch ben ik daaraan gelukkig kunnen ontsnappen, dat ging zo (2).

Eerst diende ik mij naar het zgn. *Arbeitsamt* in Wetteren te begeven met een bewijs van mijn Duitse chef. Dat was daar maar een klein *Arbeitsamteke* en bovendien zat er daar een Belgische juffrouw die niet al te best Duits kon. Ze vroeg mij wat ik aan de spoorweg deed en ik antwoordde : "treinwachter". Daarop vroeg ze mij : "Hoe schrijf je dat in het Duits ?" ... en toen viel mijn frank, ik dacht : "Verdorie, die kent geen Duits !" Ik antwoordde haar : "*Zugführer*", terwijl dat woord HOOFD-treinwachter betekent en voorlopig was ik vrij.

Maar korte tijd nadien werd dat *Arbeitsamt* daar afgeschaft en ik moest nu om verlenging naar Dendermonde - mijn bewijs was immers slechts één jaar geldig. Daar waren ze onder de indruk van mijn "bewijs". Bovendien had ik een telegram bij met de vervalste oproep om een Duitse militaire trein te gaan bedienen. Ik zei : "Kijk, ik mag hier niet veel tijd verliezen. Ik moet hier om verlenging van *Arbeitsamt* komen". Daar dachten ze : "Oeioei, een *Zugführer* die een *Wehrmachtstrein* moet gaan bedienen !"



Heel dat bureau werd daar stilgelegd : eerst en vooral dienden mijn papieren ingevuld te worden - want zo waren de Duitsers wel : zelf waren ze heel correct en ze verwachtten niet dat er iemand zo'n loense streken zou uithalen om hen te bedotten.

Maar loens of niet, het resultaat was er : voor de rest van de oorlog was ik vrij van die vervelende arbeidsdienst.

Mijn taak bij de N.M.B.S. was drieëneli : eerst en vooral moest ik kaartjes knippen, controleren of al de reizigers wel in orde waren. Vervolgens moest ik er voor zorgen dat iedereen veilig ter bestemming geraakte : gedurende de oorlog was alles verduisterd en daardoor wisten er velen niet meer waar ze zich juist bevonden of moesten afstappen en dat diende ik in de gaten te houden; tenslotte moest ik ook instaan voor de goede staat van het materiaal : daartoe diende ik regelmatig in een logboek - elk rijtuig één - te noteren. En ik kan je verzekeren : in die tijd mankeerde er altijd wel iets.

In het begin verdiende ik, per maand, 916 frank plus, niet te vergeten, de premies. Alles bijeen was dat toen 'een ta-

melijk mooi loon; de meesten verdienen minder. Dat premiestelsel was erg interessant want alle premies samen benaderden soms mijn loon : er waren premies op elk verkocht reisbiljet, ritpremies en uitslaapvergoedingen, maar voor onregelmatige werkuren - wat bij ons nogal eens voorkwam - waren er geen premies voorzien.

Daarnaast waren er toen ook wel boetes maar die bedragen waren meestal onbelangrijk : och god, als er iemand één frank boete kreeg was dat veel. Er was bv. een boete i.v.m. de uniformen : als treinwachter diende ik steeds een wit hemd, zwarte das en zwarte schoenen te dragen. Als ik eens bruine schoenen droeg omdat mijn andere in reparatie waren, kreeg ik een halve frank boete. Maar voor zogenaamde fouten tegen de veiligheid was men wel streng.

Wij treinwachters bv. stonden er voor in dat er niemand aan de verkeerde kant uitstapte - er waren toen nog geen automatische deuren om dat te beletten. Iedere overtreding tegen de veiligheid kostte je zo een strenge verma-

ning - als ze tenminste nog geen ongelukken tot gevolg had - en als je op die manier een aantal vermaningen had gekregen - bv. drie per jaar - kreeg je rangverlaging (3).

Al het spoorwegpersoneel had toen - en heeft nu nog - erg onregelmatige uren. Vele gezinnen leden daar fel onder. In het begin was ik bv. slechts één zondag per maand thuis, maar dikwijls was ik die nog kwijt ook, als er dan toevallig een collega ziek was en ik hem diende te gaan vervangen ... of als er wat speciale treinen reden. Dat laatste gebeurde vooral in het zomerseizoen.

Ik kreeg dan mijn verlofdag wel op een andere dag in de week, maar ondertussen was ik mijn zondag toch maar kwijt. Bovendien was de zaterdag nog een gewone werkdag en bestond een *weekend* nog niet ...

Ge moest dus een vrouw hebben die daar werkelijk allemaal tegen kon : mijn vrouw heeft dikwijls kerstavond of nieuwjaar alleen moeten vieren. Maar bij ons ging de dienst uiteindelijk voor op alles ... en niet alleen bij ons : niemand maakte daar spel van.



Gand. — La gare de Gand-Saint-Pierre.

Edition Mathot, Gand.

Net als het station van Dendermonde was dat van Gent-Sint-Pieters-Aalst in hout opgetrokken, gezien de nabijheid van verdedigingswerken (Citadel) dit voor-
schreef

In het begin werkte ik in Gent-St.-Pieters : daar was mijn depot, daar begon en eindigde elk van mijn diensten. Soms beëindigde ik mijn dienst pas de dag nadien en dan had ik recht op overnachting. Dat kon zowel in een hotel zijn of in een andere slaapgelegenheid, zowel 's nachts als overdag : vanaf het ogenblik dat er daar acht uren of meer vrij waren kon ik ter plaatse uitslapen, *découcheren* werd dat genoemd. Daarna voerde de dienst meestal terug in de richting van het depot. Vroeger - plus nog lange tijd er na en ook nu nog - gebruikte men veel Franse woorden, zoals bv. *découcheren* i.p.v. uitslapen. Toen ik in Gent-St.-Pieters begon te werken, spraken de oude hoofdtreinwachters nog Frans onder elkaar, niettegenstaande ze Gentenaars waren. Pas vanaf mijn generatie werd onze volkstaal meer en meer gesproken : ze heeft zo een eerste sterke impuls tot vernederlandsing gegeven. Maar die "oude garde" apprecieerde dat niet zo. Bovendien waren die mannen gewoonlijk ook veel minder geschoold ... Dat alles veroorzaakte een grondige generatiekloof.

Nu nog wordt er veel Frans gebruikt. Courant zijn bv. *voiture* (rijtuig), *boy-jaux* (de luchtslangen tussen de rijtuigen), de *tour* van de trein (nazicht), *essai-de-freins* (de remproef, die gebeurde - en gebeurt nu nog steeds - bij elk voertuig voor elke rit), *rupture* (koppelingsbreuk, gebeurde vroeger regelmatig, nu nog zelden).

Toen ik begon, in 1942, begon al het materieel in slechte staat te verkeren. Sinds het begin van de oorlog immers was er niks meer vernieuwd en er waren ook onvoldoende stukken voor onderhoud of reparatie. Men kon bv. geen glas meer vervangen : als er ergens een ruit brak, werd die vervangen door een houten of metalen plaat.

Om dezelfde reden waren er toen ook veel slechte locomotieven. Bv. vóór de oorlog was men al begonnen motortreinen te vervaardigen die op mazout reden. Maar nu was er geen mazout meer want dat werd allemaal opgeëist door het Duitse leger. Noodgedwongen heeft men dan de meeste van die motortreinen omgebouwd om op gas te rijden, ge-



Met het oog op de wereldtentoonstelling van 1913 werd verderop de lijn Brussel-Oostende aan de Voskesweg een prestigieus eclecticismisch gebouw n.o.v. ingenieur-architect Cloquet opgetrokken

wonnen uit houtskool. Dergelijke treintjes voldeden wel ... op vlakke baan en als er niet te veel volk op zat ! Maar als het parcours heuvelachtig werd kon dat voor moeilijkheden zorgen.

Op elke trein lagen er dan altijd tien à twintig zakken houtskool want er moest heel dikwijls brandstof bijgevuld worden. De machinist diende exact te weten wanneer dat diende te gebeuren. Een simpele heuvel bv. kon al problemen scheppen. Ik heb zo iets nog voor gehad op de lijn Kortrijk-Ieper : voor Ieper was er een flinke beklimming - waar nu het park van Bellewaerde ligt - en soms geraakten we daar heel eenvoudig niet boven. Op die trein zaten er dikwijls veel arbeiders en die mannen maakten daar een sport van : ze stapten uit en hielpen duwen tot boven. Daarna was het weer bergaf en was de zaak opgelost.

Maar ook de andere locomotieven sukelden voort, in steeds slechtere toestand. Elke stoommachine bestond uit een stoomketel, gevuld met water, waarin er allemaal buizen zaten, vlampijpen genaamd. Daar werd het vuur van de brandstof doorheen gejaagd. Dik-

wijls werden er gaten in die vlampijpen geschoten als de locomotief gemitrailleerd werd. Die schade was onherstelbaar want die buizen waren vervaardigd uit een speciaal soort staal dat tijdens de oorlog niet meer voorradig was. Daarom smeerde men heel eenvoudig elke onbruikbare vlampijp met cement dicht.

Maar op die manier werd ook de capaciteit van die ketel verkleind. Zodoende moest men regelmatig eens stoppen om weer genoeg drukking in de ketel te maken, zodat de locomotief haar last weer zou kunnen slepen. Op die manier reden er veel locomotieven op slechts drie vierde van hun capaciteit, wat soms voor problemen zorgde, vooral op heuvelachtig parcours : men geraakte een helling in één keer niet boven, voerde dan eerst een stuk van de trein naar boven, liet dat daar staan en haalde daarna het tweede stuk boven. Dergelijke geschiedenissen ...

Adinkerke bezat een belangrijke stelplaats van locomotieven maar op het einde van de oorlog hadden ze daar alleen nog een paar kleine locomotie-



Naar een ontwerp van architect Stevens werd in 1847 het station Land van Waas gebouwd aan het huidige Antwerpenplein. Het werd gesloopt in 1912 toen de lijn

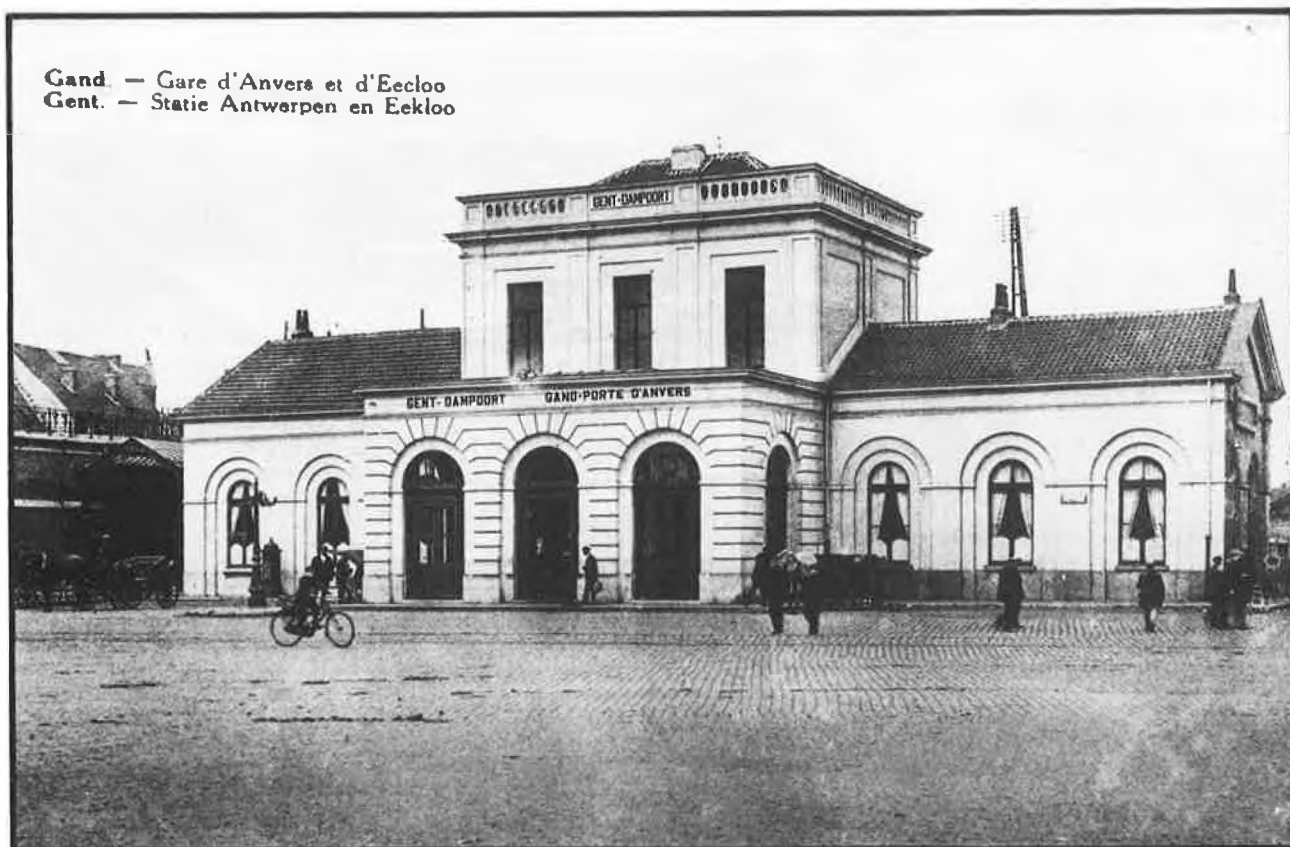
ven ... want al de rest was kapotgeschoten door Engelse vliegtuigen. Adinkerke ligt immers relatief dicht bij Engeland. Noodgedwongen moesten we toen de lijn Adinkerke-Gent doen met een klein rangeerlocomotiefje, dat zijn taak nauwelijks aankon : in Kortemark al moesten we water nemen voor die locomotief en de sprong Kortemark-Gent kon ze ook al niet aan. Onderweg was er daar echter geen waterleveringsinstallatie voorhanden en daarom werd er een akkoord gesloten met de brandweer van Tielt : voortaan stonden zij daar klaar om de locomotief water te geven als we daar 's morgens binnenkwamen. Gedurende heel de oorlog was er voortdurend gevaar voor beschieting. Elke locomotief was een mikpunt voor geallieerde vliegtuigen want ze was een trekkracht ter beschikking van het Duitse leger ... en wij waren wel verplicht van legertreinen te slepen, want *Befehl* was toen *Befehl*, geen ontkomen aan.

Ikzelf heb het zeven keer meegemaakt dat de trein waarop ik zat gemित्रailleerd werd, maar nooit heb ik ook maar één schrammetje gehad. Maar daarente-

gen heb ik toch wel gewonden en zelfs doden in mijn trein gehad. Daarom moest ter bescherming alles verduisterd worden : stations, perrons en treinen. Ondertussen moesten wij ons werk maar in het donker doen ... we mochten al blij zijn als er maneschijn was ! We hadden elk wel een carbiedlantaarn bij, maar dat stonk en daarom gebruikten we dat maar weinig (4).

Er werd ook gesaboteerd : men strooide bv. zand in de kogellagers (zodat de assen heet liepen), men nam een spoorstaaf weg (zodat de trein ontspoorde), etc. Het treinpersoneel zelf echter was met al die praktijken helemaal niet gelukkig, want zo riskeerden ze zelf hun leven. Ook werd het doel dat saboteurs zich ongetwijfeld voorstelden - nl. grote ontreddeering veroorzaken - bijna nooit bereikt : meestal was alles al enkele uren na het "ongeluk" gerepareerd.

Hoe langer de oorlog duurde, hoe slechter de staat van het spoorwegmaterieel. Op die manier naderde de bevrijding. De nacht van de landing in Normandië was ik toevallig in Adinkerke; ik had er



Gand. — Gare d'Anvers et d'Eecloo
Gent. — Statie Antwerpen en Eekloo

Gent-Land van Waas werd samengevoegd met de lijn Gent-Eeklo. Het station Gent-Dampoort, dat rond 1865 werd aangelegd, van de laatstgenoemde lijn deed vanaf dat ogenblik dienst voor beide trajekten

uitgeslapen en moest er 's morgens vroeg om vijf uur weer aan beginnen. De stationschef die er van dienst was riep me buiten zijn bureau - zijn Duitse chef zat binnen en mocht dat niet horen - en vertelde me dat ze geland waren. Dat bericht was hem via Duinkerke overgeseind. Waarschijnlijk was ik één van de eersten in België die dat wist. Dat was toen zes juni maar we moesten nog tot september wachten op de bevrijding.

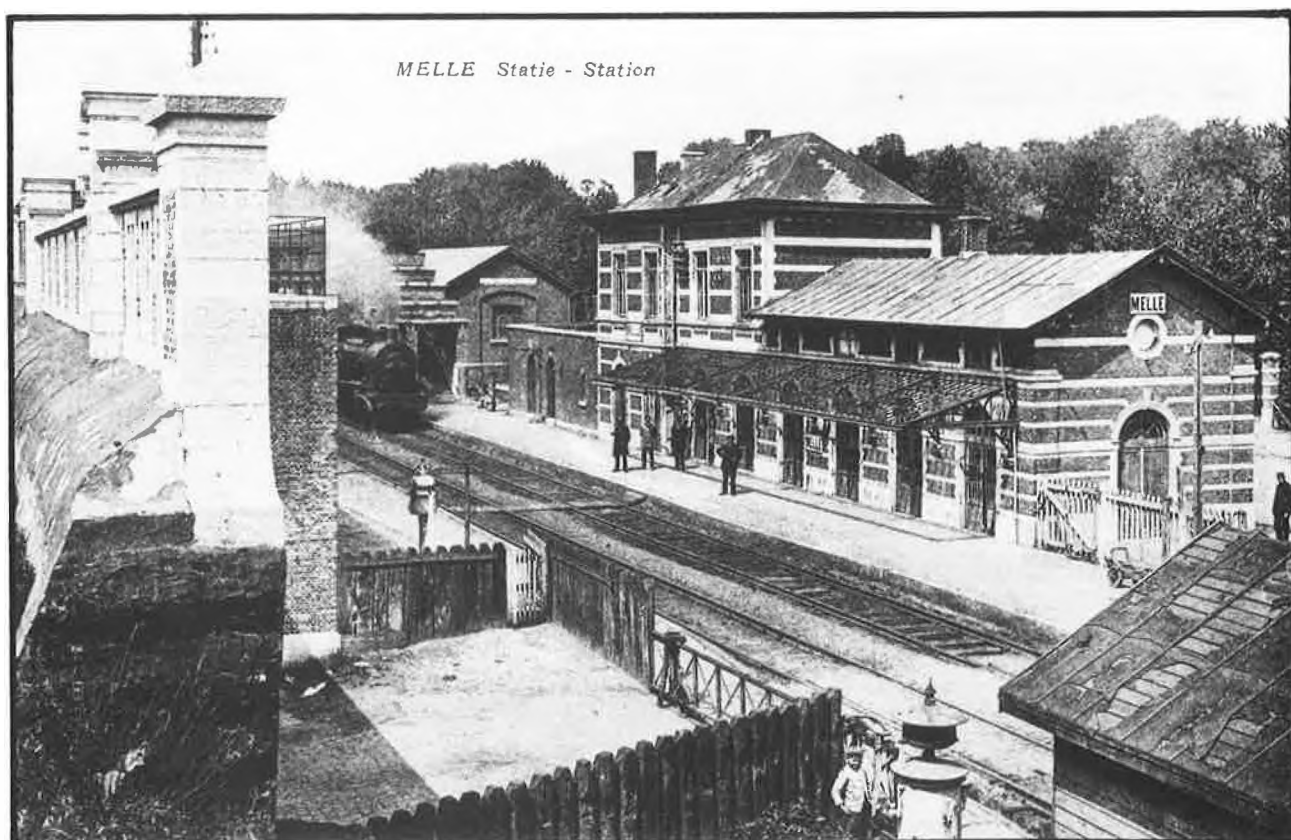
Tijdens de bevrijding lag alle treinverkeer stil : alle lijnen waren bezet door achteruittrekkende Duitse troepen, allebei de sporen van de lijn Dendermonde-Gent bv. werden in dezelfde richting gebruikt.

Ze reden met alles wat dienst kon doen : ze hadden o.a. veel kamions die op de sporen pasten als men er de banden van nam; zo verbruikten ze ook veel minder energie dan op de baan.

Na de oorlog zijn er heel wat Belgische rijtuigen type M1 in Rusland gebleven. Voor de Russen was dat hun oorlogsschade : ze hadden die wagons immers van

de Duitsers genomen, maar oorspronkelijk kwamen ze uit België. Dat waren lange metalen rijtuigen (23 m. lang) met vier heel brede schuifdeuren. Ze waren hier in 1938 in omloop gebracht en gedurende de oorlog hadden de Duitsers er veel van gebruikt voor hun hospitaaltreinen : door de brede schuifdeuren konden ze er gemakkelijk in en uit met hun draagberries en binnenin werden de banken er uit genomen. Maar toen de Duitsers uit Rusland teruggedreven werden konden ze niet alles terug meenemen en op die manier bleven er veel M1-rijtuigen in Rusland achter. De Russen hebben ze ook later nooit teruggegeven, misschien rijden ze er nu nog....

Na de bevrijding was al het materieel natuurlijk niet ineens allemaal beter : we hebben zeker nog vier jaar gesukkelde. Men begon geleidelijk aan met de constructie van nieuw materieel. Tegelijkertijd begon men ook te spreken over uitbreiding van de elektrische lijnen. Vanaf de jaren 1950 werd er begonnen met heel het Belgische spoorwegnet verder te elektrificeren.



Het oude station van Melle gezien vanop de later aangelegde verhoogde spoorwegberm

Verdere herinneringen aan de jaren na de oorlog ? Er was toen bv. de - ongelukkige - regeling dat mannen en vrouwen apart moesten gaan zitten in de trein. In de Gentse wijk het Rabot waren er veel textielfabrieken gevestigd. Er was daar ook een reizigersstation. Degenen die daar werkten waren bijna allen vrouwen. 's Morgens kwamen we er met een heel vroege trein uit Dendermonde aan : vijftien rijtuigen waarvan de eerste tien voorbehouden waren aan sociale abonnementen. De arbeiders hadden er meestal heel slechte werkomstandigheden, zoals de beruchte *natte continus* met veel zweet en vochtigheid; 's avonds, vooraleer ze naar huis gingen, konden ze er zich niet douchen, bijgevolg rook het erg onaangenaam in die rijtuigen. Bovendien waren die vrouwen sociaal gezien van de laagste klasse. Ze werden dan nog eens in aparte rijtuigen gestopt ... je kunt je voorstellen ... Als jonge wachter bleven we daar best buiten; we waren wel verplicht van er onze controle te gaan doen, maar gewoonlijk deden we dat heel oppervlakkig of gingen er zelfs niet in.

In 1954 veranderde ik van beroep. Ik slaagde in een examen van onderstationschef, werkte in die hoedanigheid acht jaar te Gent-St.-Pieters en had daar veel toezicht gehad op het verder uitbreiden van de elektrificatie.

In 1962 nam ik terug deel aan een bevorderingsexamen en ging in een hogere functie te Gent-Zeehaven werken. Een gans nieuwe omgeving. Goederentreinen en mij inwerken in de spoorwegactiviteiten op de Dokken.

In het begin der jaren 1960 werden mij herhaaldelijk werkzaamheden van syndikale aard opgelegd en zo eindigde mijn loopbaan als syndikaal vrijgestelde. Ik heb nooit spijt gehad een loopbaan in de dienst *exploitatie* te hebben gekozen. Wij waren verplicht veel te studeren om "bij te blijven", wij hebben de modernisering van de N.M.B.S. medebeleefd maar hebben dan ook het geluk gehad het verbeteren van de werkomstandigheden te mogen waarmaken.

In mijn arbeidsleven iemand een dienst bewijzen en helpen heeft mij steeds het meest voldoening geschonken.



Gentbrugge was een van de weinige gemeenten die zich de luxe van twee stations kon veroorloven (Gentbrugge-Zuid en Gentbrugge-Noord). Dit wijst onder, andere op de belangrijke rol van de gemeente als geïndustrialiseerde voorstad van Gent

Een heel ander soort herinnering : vele stations waren mooi met bloemen opgefleurd. Meestal waren dat de stations in bloemistenstreken, zoals De Pinte, Wetteren of Merelbeke ... omdat bloemisten over het algemeen veel per trein verzonden en dan ook goede relaties onderhielden met de stationschef. Maar er hing ook veel af van de stationschef, of die man zelf al dan niet bloemenliefhebber was. Mijn oom-voogd bv. was stationschef in Oostkamp, later in Ruisbroek en was tegelijk zo'n verwoed bloemenliefhebber.

Jaarlijks werden er toen wedstrijden uitgeschreven voor de mooiste stations, echte prestigewedstrijden want voor het geld moest je niet meedoen (eerste prijs : vijftien frank à honderd frank !) Stations die hun bloemen het best verzorgden kregen een vermelding op een erelijst. Men kon de nodige bloemen bezorgd krijgen gewoon op aanvraag, bij de nationale dienst *Beplantingen*. Mijn nonkel had wel altijd prijs - ik heb hem nog serieuze prijzen weten winnen - en hij verdeelde dat dan altijd onder zijn arbeiders.

De plaats waar het station gebouwd was speelde ook een heel grote rol : in De Pinte bv. is er voldoende ruimte want het station is er gelegen juist tussen de splitsing van twee spoorbanen; het station van Kwatrecht daarentegen lag boven op een nogal smalle berm, daar was er weinig ruimte.

De N.M.B.S. was - en is nog steeds - in theorie verantwoordelijk voor elk misdrijf tot op vijftig meter langs beide kanten van de spoorweg. Daarom ook hadden ze hun eigen politie : op de trein waren dat alle hoofdtreinwachters (ook wegeniswachter genaamd) en in de stations iedereen vanaf de stationschef eerste klas.

Toen ik hoofdtreinwachter werd moest ik dus naar een openbare zitting van het gerecht om er de eed af te leggen : trouw aan de koning en aan de grondwet ... ook dat ik de grondwet zou doen naleven. Daarna kreeg ik mijn politieke kaart.

Vanaf de jaren 1950 werden er bij de N.M.B.S. allerlei comités opgericht, eerst en vooral de bekende "comité's



WETTEREN. — Spoorwegstatie.
Gare du chemin de fer.

De Graeve en Zoon, Statieplein

Diverse stations vormden het vertrekpunt van buurtspoorweglijnen met stoomtractie, zoals hier te Wetteren

voor veiligheid en gezondheid" (voluit : en voor verfraaiing van de werkplaatsen). Vanaf het K.B. van 1954 werden die comités nl. wettelijk verplicht. Elk comité was verbonden aan een dienst of directie en er waren er vier : de zgn. dienst Exploitatie, Materieel en Aankopen, Baan, Electriciteit en Seinrichting (de zogenaamde dienst E.S.). Elk groot station of elke grote werkplaats had er nu één en bovendien was er nog eens één per groep (bv. de groep Gent; die omvatte naast Gent zelf ook grote delen van Oost- en West-Vlaanderen). Elk comité voor veiligheid en gezondheid was als officieel orgaan erkend door de staat, afhankelijk van de N.M.B.S. Als er bv. vier personen in zetelden, waren dat meestal twee afgevaardigden van de N.M.B.S. (meestal de stationschef met nog iemand) plus nog twee vakbondsafgevaardigden (één voor het ACV en één voor het ABVV). Reeds in het begin dat die comités opkwamen - vanaf 1954 dus - zetelde ik daarin als afgevaardigde van het ACV. In die hoedanigheid was ik werkzaam tot aan mijn pensionering in 1982, achtereenvolgens in de stations Gent-St.-Pieters

(1954-1962), Gent-Zeehaven (1962-1975) en in de overkoepelende directie van de groep Gent (1975-1982). Ik ben steeds een felle voorstander van die comités gebleven : je mag niet vergeten dat we van tien à twaalf dodelijke ongevallen per jaar naar twee à drie gekomen zijn en dat we qua werkverlet gekomen zijn van meer dan 100.000 dagen per jaar naar zo'n 20.000 à 30.000 dagen per jaar, een ferme besparing ! Daarom ook vond ik altijd dat we er wat geld mochten tegenaan gooien. Het hoofdbezwaar tegen onze voorstellen bleef toch wel steeds het feit dat alles eerst en vooral moest blijven renderen voor de N.M.B.S. Maar uiteindelijk werden die comités wel heel ernstig opgenomen, daar niet van. Over elke vergadering werd verslag opgemaakt en er werd voor gezorgd dat het niet alleen bij woorden bleef, want elk voorstel door zo'n comité geformuleerd was nu immers "volledig gerechtvaardigd en in het belang van het personeel".

In 1982 uiteindelijk ben ik gestopt met al mijn activiteiten voor de N.M.B.S., ik ben dan op pensioen gegaan.



Het oude station van De Pintegem bestaat nog steeds en is omgevormd tot gelagzaal, ("Spoor Zeven") vlakbij het nieuwe forenzenstation

A. Major
Klerk-bureauchef, geboren te Vlissingen
in 1905



Wanneer en waar bent u bij de spoorweg in dienst getreden ? Hoe ging dat ?

Op 30 september 1923 heb ik deelgenomen aan een toelatingsexamen voor het ambt van onderklerk bij de overheidsdiensten. Er waren ongeveer 2.500 kandidaten voor een honderdtal plaatsen. Daaronder bevonden zich toen heel wat oudstrijders en oorlogsinvaliden die de voorrang hadden op de anderen. Dit feit en ook het groot aantal kandidaten maakten het slagen voor dat examen zo moeilijk, meer dan de vereiste kennis zelf. Die was namelijk gebaseerd op de vakken van het lager middelbaar onderwijs. Ik was toen toch één van de geslaagden en op twaalf maart 1923 ben ik in dienst getreden in het reizigersstation van Oostende-Stad.

Wat was uw taak vóór de oorlog van 1940-1945 ?

Over het algemeen was die toen tweerlei : ik werkte zowel in de reizigers- als in de goederenafdeling. In de reizigers-

afdeling deed ik loketdienst en registreerde ik de bagage. 's Zomers werkte ik gewoonlijk daar en 's winters in de goederenafdeling, waar ik het goederenloket bediende (daar verkocht ik goederenzegels voor de vervoerkosten van stukgoed- en wagonladingen). Vanaf 1924 werd ik naar verschillende plaatsen gedetacheerd : in mei van dat jaar naar Leuven, in november naar Mechelen en in december naar Antwerpen-Centraal. In november 1926 ging ik naar Kortrijk, in december en januari naar Antwerpen-Dokken, in 1928 naar St.-Niklaas, in februari 1929 en 1930 naar Antwerpen-Zuid, enz. Maar het station Oostende-Stad bleef wel mijn thuisbureau.

Ik werd niet gespecialiseerd want dat was daar toen de regel : bedienden werden nooit gespecialiseerd zodat ze in alle diensten konden werken. Wanneer iemand een bepaalde tijd in een dienst zat - of na een vakantie - werd hij met een andere taak belast zodat hij het werk daar ook leerde kennen en dat was een heel goed systeem want op die manier beschikte Oostende over een vaardig bediendencorps. In de meeste andere stations was er meer specialisatie, maar waar ik werkte was het van moeten : je stond er eenmaal voor en je moest het dus wel doen.

Mijns inziens was dat een efficiënt systeem.

Wat gebeurde er bij de geldverhandelingen ?

Het personeel dat daarmee belast was had recht op een kaspremie, maar tekorten moesten we zelf uit eigen zak bijleggen. In 1932 heb ik zelf bv. de nare ervaring van een kastekort voor een bedrag van 600 frank gekend (omgerekend is dat nu ongeveer 12.000 frank waard !).

Er wordt beweerd dat het spoorwegpersoneel vroeger nogal dronk. Wat is daar van waar ? Was drinken de enige vrijetijdsbesteding ?

Het personeel bleef veel meer in de café's hangen dan nu, zelfs tijdens de diensturen. Dan moest de verloren tijd ingehaald worden op het einde van de dag en er werden niet zelden fikse straffen opgelegd. De vaste klanten van de goederenstations waren gul en be-

Het imposante station van Sint-Niklaas werd gebouwd voor de spoorlijn van Antwerpen naar Gent, de eerste Belgische spoorlijn die door een privé-ondernemer werd aangelegd en die op 9 augustus 1847 werd voltooid



loonden de dienstvaardigheid van het personeel gewoonlijk met pinten in de stamcafé's. Buiten deze herbergen was er nog de grote gelagzaal van de S.E.O., de coöperatieve vennootschap van het overheidsperoneel. Het bezoek aan dit café was de belangrijkste vrijetijdsbesteding van de talrijke personeelsleden in overheidsdienst; de prijs van de consumpties was er bijzonder laag. Sommige jongeren gingen 's zondags naar een voetbalwedstrijd en er was ook nogal wat bioscoopbezoek. Maar de belangstelling voor culturele aangelegenheden was gering alsook die voor vakbonds- of politieke problemen, tenzij het persoonlijk belang er direct bij betrokken was. Men kan zich nu overigens de vraag stellen of onze T.V.-tijd ons nu cultuurbewuster heeft gemaakt.

Hoe was de hygiëne in de kantoren ?

Er was daar geen of onvoldoende ventilatie en er werd veel gerookt. We werkten aldus voortdurend in een bedorven

atmosfeer. Een meer folkloristisch detail : om het spuwen op de grond te vermijden had elke bediende recht op een kwispedoor (spuwbak) en daar werd gretig van gebruik gemaakt. De lokalen werden verwarmd door rokerige potkachels met beperkte warmteradius.

Wat was de arbeidsduur ?

De normale dagelijkse arbeidstijd bedroeg acht uur, maar die werd 's zomers in de reizigersdienst, vooral in het begin van de maand, dikwijls overschreden. Er bleef dan door het vele loketwerk te weinig tijd over voor het opmaken van de maandstaten, wat geregeld tot overwerk verplichtte.

De diensturen aan de reizigersloketten waren ook erg onregelmatig. In de jaren 1920 waren dat bv. reeksen van 4 - 11 u. en 14 - 15 u.; 5.50 - 9 u. en 12.40 - 17.30 u.; 8 - 12.40 u. en 16.40 - 20 u.; 14 - 22 u. Ik herinner mij nog een zomerdienst van 1923 : 8 - 12 u., 14 - 17.50 en 19.50 - 20 u.!

Welke waren de promotiekansen en -problemen ?

Bedienden van mijn rang waren pas kandidaat voor een hoger ambt na het afleggen van een examen voor beroepsaangelegenheden en na een verhandeling over een algemeen probleem. Ook hier waren er velen geroepen maar weinig uitverkoren. In 1936 slaagde ik voor dat examen en van toen af aan werden mij steeds meer verantwoordelijke taken opgelegd. Eens zelfs werd ik aangewezen als opvolger van iemand uit een heel andere diensttak dan de mijne. Dan weer moest ik ambtenaren van een hogere rang vervangen.

U hebt gemiliteerd in een vakbond. Vertel daar eens over.

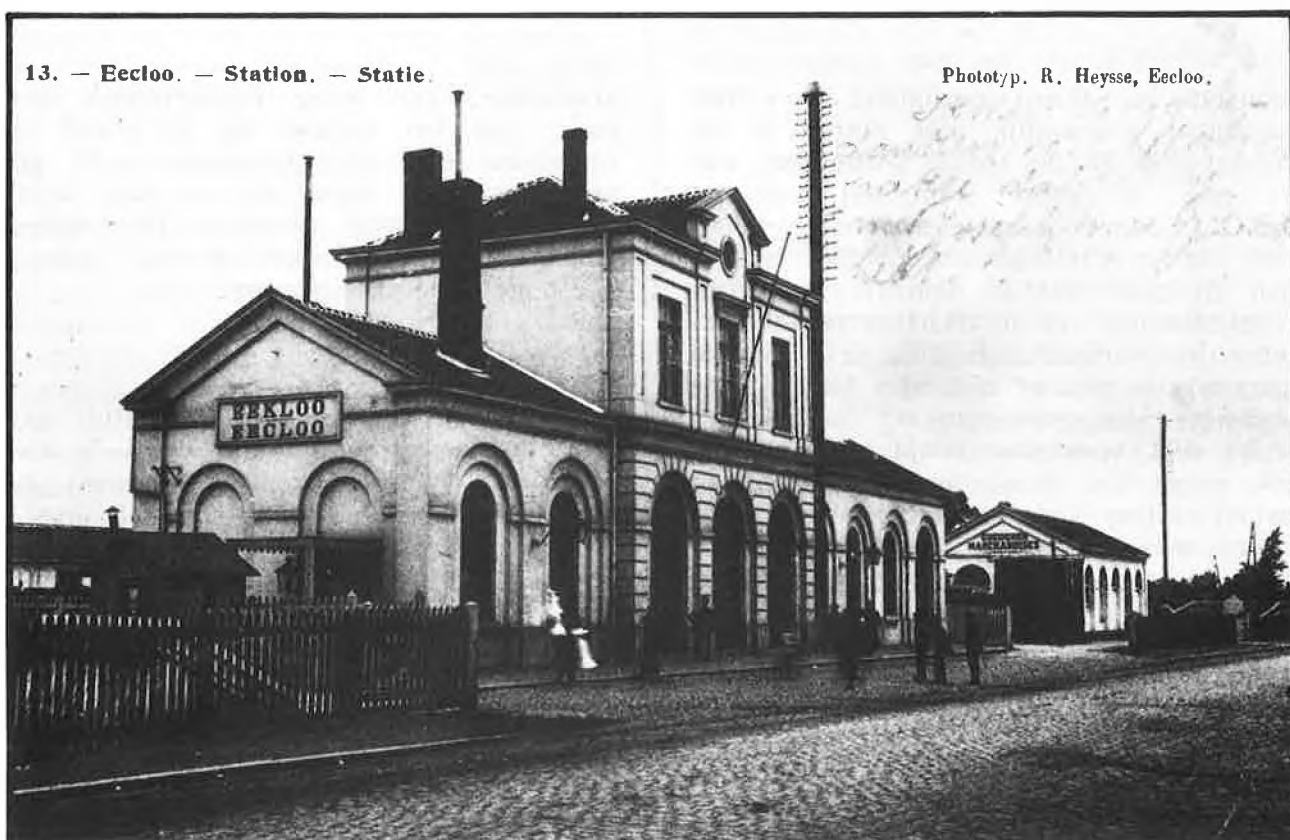
Vóór de oorlog van 1939-1945, vanaf 1923, was ik lid van het Nationaal Syndicaat, de socialistische overheidsvakbond van het personeel van Post, Telefonie, Telegrafie, Spoor en Zeewezen. Dat Nationaal Syndicaat maakte deel uit van het B.V.V. (Belgisch Vakverbond).

Bij de bevrijding heb ik mij aangesloten bij het Eenheidssyndicaat, dat links stond van het B.V.V.; een derde vakbond was toen de M.S.U. (Mouvement Syndical Unifié), opgericht door André Renard. Deze organisatie had een sterke anarcho-syndicalistische inslag. In 1945 was er een fusie van de drie genoemde bonden. Die nieuwe overkoepelende organisatie kreeg de naam van Algemeen Belgisch Vakverbond. Dat A.B.V.V. werd samengesteld uit verschillende beroepscentrales, waaronder de Algemene Centrale van Openbare Diensten.

Deze A.C.O.D. groepeerde verschillende gewesten en sectoren. Ik ben één der stichters van het gewest West-Vlaanderen en van de sector Spoor van dat gewest.

Van 1945 tot 1947 ben ik nationaal secretaris geweest van de sector Spoor. In 1956, na mijn benoeming tot bureau-chef bij de Nationale Handelsdirectie van de N.M.B.S. in Brussel, ben ik verhuisd van St.-Andries (bij Brugge) naar Gent.

Vanaf 1957 ben ik daar dan gekozen



Het oude station van Eeklo vertoonde talrijke stijlovereenkomsten met dat van Gent-Dampoort, ongeveer gelijktijdig opgericht langsheen hetzelfde traject

tot voorzitter van de A.C.O.D. Spoor Oost-Vlaanderen. In de winter van 1960-1961 heb ik dan de grote staking tegen de eenheidswet mede geleid. Naar aanleiding van bepaalde mij ten laste gelegde stakingsactiviteiten werd ik toen bij de N.M.B.S. geschorst. Na die schorsing deed ik een aanvraag tot overplaatsing naar het station Gent-St.-Pieters, maar dat werd me geweigerd, omdat de stakingsfeiten voor mij zich daar hadden voorgedaan en omdat de mensen die er niet hadden meegestaakt, bang zouden zijn voor mij (ik zou er bureauchef geworden zijn).

Ik mocht toen wel naar Gent, maar dan wel naar het goederenstation Gent-Oost. Gelukkig kwam er al vlug verandering in die toestand : in 1961 waren er nl. parlementaire verkiezingen die een (onverhoopt) succes brachten voor de socialisten en toen werd mijn verzoek tot overplaatsing naar Gent-St.-Pieters wél ingewilligd. Ik bleef er vier jaar bureauchef en heb er dan in de beste verstandhouding samengewerkt met het personeel en de zeer knappe en sociaalvoelende stationschef, de heer Versmesen (1).

Na mijn pensionering in 1965 ben ik dan verder actief gebleven in de vakbeweging, nl. als ondervoorzitter van de afdeling Gent - Spoor en als lid van de uitgebreide comités Oost-Vlaanderen A.C.O.D. - alle sectoren en A.C.O.D.-sector Spoor.

Tevens ben ik voorzitter van de gepensioneerden A.C.O.D. - alle sectoren, Oost-Vlaanderen en van de A.C.O.D. - Spoor, Oost-Vlaanderen. Daarbij ben ik lid van de nationale werkgroep gepensioneerden A.C.O.D. - alle sectoren en voorzitter van die van de gepensioneerden A.C.O.D. - Spoor. Verder blijf ik niet alleen de actie van de A.C.O.D., maar ook die van de overige vakbewegingen, nationaal en internationaal, met de meeste belangstelling volgen. En als een spoorman blijf ik verder, als zoveel gepensioneerde en actieve spoor mannen, het spoorwegbedrijf een warm hart toedragen. Ik hoop dat er eens bewindslieden zullen komen die, anders dan de huidige minister, voor de N.M.B.S. de mogelijkheden zullen scheppen voor een sociaal-economisch verantwoorde bedrijfsvoering.



Het station van Geraardsbergen werd door architect J.P. Cluysenaar ontworpen voor de "Dender- en Waes"-lijn rond 1850

M. Van Maele
Burgerlijk ingenieur / chef van het locomotiefdepot te Merelbeke, geboren te Merelbeke in 1917



Ik heb universitaire studies gedaan aan de Rijksuniversiteit te Gent : wiskunde en burgerlijk bouwkundig ingenieur. Ik had er o.a. een studie gemaakt over de invloed van oneffenheden van het spoor op het rijden van treinen. Dat heb ik zomaar gedaan, als "sport" a.h.w. Dergelijke problemen interesseerden me toen heel eenvoudig, maar ik had toen zeker nog geen baan bij de N.M.B.S. op het oog.

Toen de oorlog uitbrak was ik drieëntwintig jaar oud. Ik zocht werk. Op een gegeven moment stelde een oud-leraar van me voor om bij de spoorwegmaatschappij te gaan werken. Zo zou er voor mij ook minder gevaar zijn om voor verplichte arbeidsdienst naar Duitsland te moeten gaan werken.

Dat trok me wel aan en uiteindelijk - begin 1942 was dat - ging ik bij de N.M.B.S. werken.

Eerst was ik er stagiair in allerlei verschillende werkzetels : een station, een vormingsstation, een seinhuis en een havenstation.

Op die manier leerde ik de verschillende middelen kennen die in gebruik waren om de spoorweg te doen marcheren : ik leerde welk werk er was in een station, wat een stationschef zoal moest doen, wat de bediende die spoorkaartjes uitreikte allemaal moest doen, welke de reglementen voor de reizigers waren, hoe de bediening van een goederenstation verliep, hoe een station er uitzag enzomeer, ik leerde hoe al het stationspersoneel in schiften werkte om op die manier het station langer dan hun werkdag toegankelijk te kunnen houden voor het publiek : meestal was een station zestien uur per dag open, soms zelfs de volle vierentwintig uur.

Regelmatig moest ik stageverslagen maken en die werden streng gekwoteerd : ik moest bv. studies en projecten maken voor de instelling van een station (gebouw en sporencomplex) met bv. op een welbepaalde plaats een brug of een waterloop.

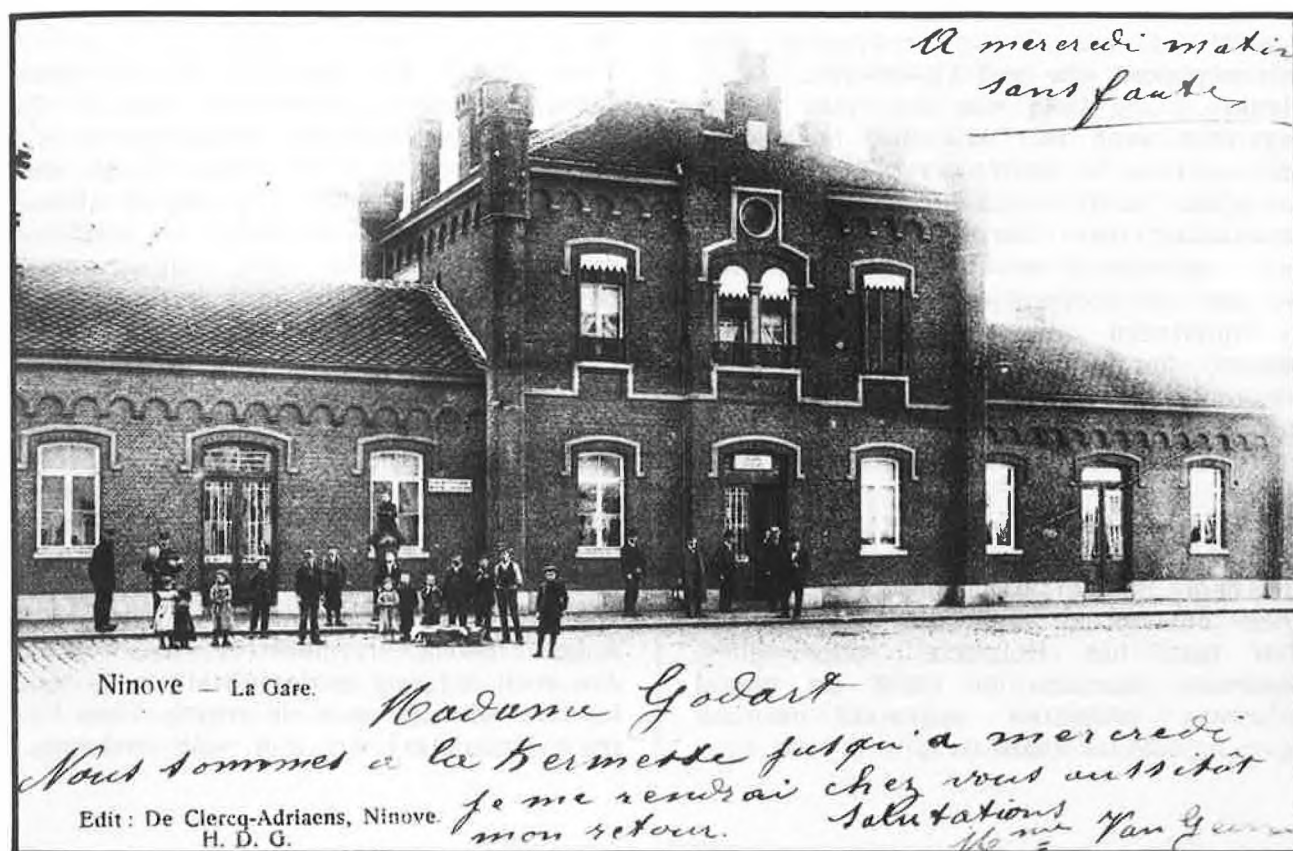
Heel mijn stage was een goede scholing omdat ik er het hoe en het waarom van de spoorweg diende na te gaan : de echte kern van de zaak dus, het ware leven aan het spoor, dwz. de manier waarop ze in dienst staat van de gemeenschap.

Heel mijn stage deed ik bij de dienst of directie Exploitatie, waar ik daarna aanvankelijk ook werd tewerkgesteld : na één jaar stage en nog een betrekkelijk zwaar regularisatie-examen werd ik er ingenieur aan de technische dienst. Ik werkte toen in Brussel en woonde in Gent : dagelijks reed ik met de trein naar 't werk. Maar die verbinding was toen erg slecht (door de oorlog) en daarom vroeg ik aan de Directeur-Generaal om overgeplaatst te worden naar Gent. Dat werd me toegestaan en ik mocht naar Merelbeke gaan werken.

In Merelbeke was er toen een groot locomotiefdepot (156 stoomlocomotieven) en daar was ook de standplaats van het erbijhorende personeel, o.a. stokers en machinisten. Die mannen begonnen en eindigden er hun dienst, ze hadden er hun kleerkast, hun w.c. en ze konden er zich wassen. Tussen hun diensten in werd er aan de locomotieven gewerkt : er werd water genomen, het vuur werd gekuist ende tender werd gevuld.

Ook het onderhoud en de kleine herstellingen moesten er gedaan worden. Daar

Ninove lag eveneens op de "Dender- en Waes"-lijn en het grondplan van het station was bijna identiek aan dat van Geraardsbergen en Lessines, terwijl de uiterlijke verschijningsvorm sterk verschilde



was ik de adjunct-ingenieur van het atelier : ik was verantwoordelijk voor onderhoud en herstellingen aan de locomotieven, maar ook voor de koerdienst, ttz. de zuivere exploitatie (of uitbating, niet uitbuiting !) van het depot : het leveren van de nodige locomotieven aan de dienst Exploitation, die ze dan moesten exploiteren (of benutten). Ik werkte toen dus ook niet meer in de dienst Exploitation maar wel in een andere dienst : Materieel en Aankopen.

Over het algemeen zijn er gedurende de oorlogsjaren heel wat aanwervingen gebeurd bij de N.M.B.S. want dat was toen een soort sociale dienst geworden : de mensen verdienden over het algemeen niet veel, het leven was erg duur (er was o.a. veel zwarte markt) en de N.M.B.S. kon de mensen een vast inkomen bezorgen, wat toen broodnodig was. Een tweede reden voor die golf van aanwervingen was dat er op die manier velen aan de verplichte arbeidsdienst in Duitsland konden onttrokken worden. In Merelbeke bv. werden er zo veel stokers aangeworven.

Men kon nooit van de eerste keer als machinist aangeworven worden, eerst moest men stoker worden. Pas mits specifieke voorwaarden - nl. een zekere anciënniteit plus een speciale opleiding onder een instructeur - kon men dan machinist worden.

Ikzelf heb enkele jaren in de examenjury daarvan gezeteld en na de oorlog was ik daar zelfs enkele jaren voorzitter van. Ik moest er nagaan of zij die machinist wilden worden, voldoende kennis hadden van hun taak. Ze moesten bv. het materieel kennen, de reglementeringen, de seininrichting en ze moesten een seinplan van de stations kunnen lezen, want vooraleer een trein te bedienen moesten ze hun voorbereidingen getroffen hebben op dat welbepaald traject. Een machinist mocht zomaar niet op de seinen rijden, maar moest die lijn grondig op voorhand kennen.

Immers, eens hij met die trein reed kon dat gevaarte niet zomaar gestopt worden : daarvoor was er toch wel minimum achthonderd meter nodig.

Na de oorlog werd ik I.P.M. (*ingénieur principal du matériel*) te Gent in de Flandria Palace, een gebouw bij het St.-Pietersstation. Ik had er toen de controle over alle ateliers (zowel die voor locomotieven als die voor wagons) plus schouwposten van heel Vlaanderen.

Daarna, rond 1948 was dat, ging ik als ingenieur naar het "Arsenaal" in Mechelen werken. In deze werkplaats werden de echte herstellingen uitgevoerd. In tegenstelling tot Merelbeke waar men enkel preventief werkte (onderhoud e.d.) werden de locomotieven hier helemaal gedemonteerd : de ketel werd eraf genomen, het chassis nagezien, de sleet weggenomen en daarna alles terug op maat gezet. Daar was ik nog steeds verbonden aan dezelfde dienst : Aankopen.

Omstreeks 1950 werd ik vervolgens door de directie van de dienst Exploitatie naar Brussel teruggeroepen. Er was toen nl. sprake van de electrificatie van heel het Belgische spoorwegnet. Daarvoor moesten er eerst en vooral concrete projecten opgesteld worden door ingenieurs zoals ik.

Al die tijd ben ik steeds in Gent blijven wonen. Dagelijks reed ik met de trein naar het werk; als ingenieur van de spoorweg kreeg ik een *libre parcours*, vrijkaarten voor de eerste klasse.

Toen zat ik dus dagelijks bij parlementairs, notabelen, professoren e.d. In die tijd waren er voor de reizigers nog drie klassen voorzien : de derde klasse met daarin houten banken, de tweede klasse, waarin er al kussens waren en tenslotte de eerste klasse... die besloeg maar twee compartimenten met in het totaal twaalf plaatsen : zes voor rokers en zes voor niet-rokers. Die reizigers isoleerden er zich en waren er op hun gemak. Vooral toen ik in Brussel werkte, reisde ik dikwijls met prominente personen mee, bekende figuren als Anseele (minister), Baert (tegelijkertijd burgemeester van Tielt en ook parlementair), Kluyskens (professor), De Smet (burgemeester van Handzame), Achiel van Acker (vooraleer minister te worden, dus toen hij nog parlementair was, reed hij heel dikwijls met de trein), Theo Lefèvre (minister) en nog vele anderen...



Hamme. — La Station. — De Statie.

H. Beels

N. 44.

Dit dorpsstation van Hamme heeft min of meer het uitzicht van een boerderij. Op dit ogenblik wordt het met afbraak bedreigd

Doorgaans leerde ik al die mensen daar kennen, uitgezonderd Theo Lefèvre, want die kende ik al van voordien, via vrienden van hem. In die eerste klasse was het dikwijls erg plezierig, maar dikwijls ook erg interessant.

Uiteindelijk werd er door het parlement beslist van maar twee klassen meer te behouden : de vroegere eerste klasse werd afgeschaft - die had trouwens ook geen reden van bestaan meer want er zaten bijna geen betalende reizigers meer in, de vroegere tweede en derde klasse werden nu respectievelijk eerste en tweede klasse.

Met de tijd is de accommodatie nog wel verbeterd, maar het systeem zelf bleef onveranderd. Toen de nieuwe regeling werd ingevoerd waren al die parlementairs dus ineens verplicht van tussen het volk te gaan zitten. Rond 1953 ben ik dan terug naar Merelbeke gaan werken : ik werd er grote chef van het depot waarover hiervoor al sprake; ik was er ook lid van het regionaal comité voor veiligheid en gezondheid en bovendien leidde ik ook de dienst 'Bijzon-

dere vervoeren' voor Oost- en West-Vlaanderen.

In 1956, onder mijn beheer, werd er o.a. een hele verandering in de werken doorgevoerd : iedereen kreeg nu per week twee vrije dagen, maar moest in ruil daarvoor elke dag wel één uur langer werken (negen uur in de plaats van acht uur). Dit was het begin van de vijfdagenweek althans voor dit soort ateliers in heel België ! Maar die regeling kwam wel pas na verschillende conflicten met de socialistische vakbond.

Na een algemeen referendum viel dan uiteindelijk die beslissing.

In die tijd werden er ook regelmatig veiligheidswedstrijden ingericht : mensen met het minste aantal ongelukken werden er gehonoreerd.

Rond 1975 ging ik weer naar Brussel werken - ik ben dus 22 jaar na elkaar in Merelbeke gebleven. In Brussel werkte ik in de directie van de Dienst Aankopen en daar werd ik gepromoveerd tot hoofdingenieur. Uiteindelijk ben ik daar dan in 1982 gepensioneerd.



In Lokeren kwamen twee spoorweglijnen, aangelegd door verschillende maatschappijen, samen. Bijgevolg waren er twee stations : rechts het imposante, klassicistisch gebouw van de lijn Antwerpen-Gent en links het schilderachtig stationnetje van Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn

De vakbonden

Over het algemeen was de invloed van de vakbonden bij de N.M.B.S. zeer groot : ze waren vertegenwoordigd via allerlei paritaire commissies die zowel regionaal als nationaal werkten (bv. de regionale comités voor veiligheid en gezondheid). Paritair betekent hier concreet : wanneer er tien mensen deel uitmaakten van dergelijke commissie, dat er dan vijf - waaronder de voorzitter - de N.M.B.S. vertegenwoordigden en vijf de vakbonden. Bij die laatsten waren er dan meestal drie van de socialistische en twee van de christelijke vakbond (5).

De vakbonden werkten ook met zg. lokale vrijgestelden : dat waren mensen die betaald werden door de N.M.B.S., maar die daar eigenlijk niet werkten; ze waren ten dienste van het personeel - specifiek van hun leden dan - en liepen daar veel rond. Ze spraken altijd over "verworven rechten" en sommigen onder hen waren nooit content. Nu is dat nog zo.

Daar is veel over te vertellen : in feite waren die mensen daar destijds nodig, maar nu is dat allemaal overdreven... als ze nu willen - en soms is dat maar voor een gril - kunnen ze alles stilleggen; als de electriciens bv. niet akkoord zijn dan kunnen ze alle mensen in het donker zetten.

Naar mijn ervaring kwamen de syndicaten vooral tussen voor minder verdienselijke personeelsleden, want de anderen werden beschermd door een ernstige baas.

Een zwakke baas daarentegen kende zijn serieuze mensen niet, hij had alleen schrik en lette enkel op dezen die minder goed waren en waarvoor de syndicaten kwamen pleiten.

Overigens, hoe zou een syndikaal afgevaardigde, die bv. in een station of seinhuis loopt, het leven van één van zijn leden kennen ? Die kennen dat niet ! Hoe zouden zij kunnen oordelen of iemand al dan niet een serieuze werker was ? Het is maar zijn onmid-



De bouw van het station Gent-Zuid was omstreeks 1850 voltooid, een vingeroefening van de ontwerper August Payen in het vooruitzicht van de realisatie van zijn Brussels Zuidstation (1869)

delijke chef die hem gebruikt die dat kan weten !

Dikwijls beweerden vakbondsmensen ook dat een leider 'parti-pris' zou hebben voor de ene of de andere; ze beweerden bv. dat de baas iemand niet kon luchten. Maar dat kon niet, die man zou dat zo gewoon niet kunnen uithouden !

Nog een wantoestand : als de baas moest tussenkomen omdat iemand niet in de lijn liep en zijn collega's embêteerde, dan zei die man tegen zijn syndicalist dat de baas hem embêteerde ! Overigens, wie zou er meer zin voor het algemeen welzijn hebben, dan dezelfde baas, want die man is niet rechtstreeks geïnteresseerd : het loon van die man is immers vast - ik heb het nu uiteraard niet over de privé-sector, over de particulier die voor zijn eigen centen staat... Een baas bij een openbare dienst als het spoor zit dus in een ideale positie om een goede opvatting te hebben over het algemeen belang... hij kan zich natuurlijk vergissen, maar hij heeft er tenslotte zelf toch alle be-

lang bij dat zijn mensen elkaar goed verstaan en dat de één de ander respecteert.

Jarenlang ben ik lid geweest van de commissies voor veiligheid en gezondheid, en tot mijn grote spijt heb ik er op al die vergaderingen nooit ook maar één voorstel van een syndicale afgevaardigde gehoord dat werkelijk interessant was. Sterker nog : gewoonlijk als ze met iets voor de pinnen kwamen, was dat iets dat ik al bezig was aan het doen ! Ze zagen dat en maakten er vervolgens vlug hun eigen voorstel van. Zo wilden ze de pluimen op hun eigen hoed steken.

Het is jammer dat bij een bevordering, vooral voor leidende functies, de bekwaamheid zeker niet de hoofdfactor is, wel de politieke kleur. Het is praktisch onmogelijk om nog carrière te maken in een grote administratie zoals het spoor, als men geen lid is van een syndicaat. Zo zijn er nu veel te veel politieke benoemingen, en niet alleen bij de spoorwegen.....



In 1905 werd ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de Belgische onafhankelijkheid in de grote hal van Gent-Zuid een prachtige tuin aangelegd met tropische planten, omringd met tulpen in de lente en begonia's in de zomer

A. Versmessen
Stationschef, geboren in 1910 (6)



Versmessen :

Wat betreft vorming was ik bestemd voor het onderwijs.

Nochtans, door de crisis ben ik in 1930 bij de spoorwegen in dienst getreden, dit als *commis direct*, hetgeen ze nu opsteller noemen. Die term is Frans, want er was toen nog veel Frans overal in de administratie; de taalwet was er immers nog niet door. Er was een sterke crisis in die tijd en daarom heb ik deelgenomen aan wedstrijden ingericht door Post en 't Spoor. Ik was geslaagd in allebei. Eerst ben ik twee maanden aan de Post geweest... en aangezien ze in de Post geen kepies droegen, ben ik, aangelokt door de rode mutsen, naar de spoorwegen gegaan.

Van Maele :

Was dat met een examen ?

Versmessen :

Oh ja, dat was een wedstrijd voor een beperkt aantal plaatsen, in drie keer over het volledige programma van de *humaniora*, alle vakken zonder onderscheid. De eerste proef was wiskunde,

Nederlands, Frans en aardrijkskunde. De tweede proef de bijvakken : tekenen, geschiedenis... je had zelfs handel ! Facultatief was Engels en Duits. Enfin : alle vakken. De laatste proef bestond alleen nog uit een gedragsproef : houding, vlot lezen en spreken.

In 't Frans ?

Versmessen :

Inderdaad.

Ik weet niet meer juist met hoeveel we die eerste proef gedaan hebben, maar dat was een enorm aantal : duizenden zeker en vast ! En als we de tweede keer kwamen waren we nog met 97, al de anderen waren gebuisd ! Maar in de derde proef is maar één meer afgeval-

len. Een vijf à zes maanden later ben ik opgeroepen. Mijn vader heeft die aanvraag nog gedaan, toen ik bij 't leger was, zonder dat ik er van wist. Ik was toen in Duitsland bij 't leger, ik ben namelijk nog soldaat in Duitsland geweest gedurende het laatste jaar van de bezetting na wereldoorlog één, zulks door het feit dat ik op eigen verzoek twee jaar voor tijd werd opgeroepen.

Op mijn twintigste was ik aan 't Spoor als stagedoend opsteller in Merelbeke. Ik zou daar worden opgeleid, t.t.z. ik leerde er biljetten kennen en afleveren, tussenin telegraaf bedienen en na veertien dagen stond ik al aan het loket. Van dan af heb ik, op eigen hand en al werkende, onderrichtingen moeten studeren. Van Merelbeke ben ik naar Waregem overgeplaatst en nadien naar Deinze, waar ik alle diensten grondig moest aanleren:

de reizigersdienst : ticketten, abonnementen en de comptabiliteit eraan verbonden; de goederendienst, binnen- en buitenland, de materieeldienst, *factage-dienst* (bestelling of dienstverrichting) en bewegingsdienst... hoofdzakelijk in Deinze. Dat heeft zo'n twee jaar geduurd, van halfweg 1931 tot half 1933. Ondertussen ben ik twee keer in Blankenberge geweest als dienstdoende onderchef voor de seizoenperiode. Daarna ben ik interimaris geworden, d.w.z. vervanger, meestal in de kleinere stations. Daarvoor moest ge alle diensten grondig kennen. Zie je, in een klein station was de simpele *agrée*, zo was zijn betiteling, veelal gans alleen en moest alles

In tegenstelling tot vele andere gevallen werd het station van Aalter niet gesloopt, maar wel vernieuwd



AALTER. — De Statie.

Uitg. Aug. De Vlieger, Aalter.

doen. In die tijd was er ook veel werk in de stations, toen had je reizigers en colli, het wegvervoer was nog onbelangrijk.

Van Maele :

... en tarifiering van alle soorten categorieën van goederen, niet gemakkelijk... zorgen voor veilig verkeer, bestendige waakzaamheid...

Versmessen :

In 1936 heb ik acht maand op een handelsagentschap gewerkt (...) en de 21ste januari 1937 ben ik stagedoend onderchef in Landen geworden. Ik ben daar vast benoemd, ben er drie jaar gebleven en dan naar Gent-St.-Pieters gekomen, waar ik betrekkelijk vlug carrière heb gemaakt. In april 1941 werd ik bevorderd tot stationschef tweede klas te Lanaken en ik ben er drie jaar gebleven. Ik keerde terug naar Gent-St.-Pieters als adjunct-stationschef. De graad van adjunct in een groot station is dezelfde als deze van stationschef 2de klas, het werk is evenwel zeer verschillend.

... maar het loon wel ?

Versmessen :

... op gebied van loon is dat inderdaad wel hetzelfde. Als stationschef tweede klas ben je alles, ook comptabel... je moet er alles doen, ook de centrale boekhouding...

Een adjunct-stationschef echter beperkt zich tot de beweging, de circulatie van treinen en alles wat er verband mee houdt, de samenstelling der treinstellen, beurtregeling, onderhoud, enz...

Wat is dan de taak van een hoofdstationschef ?

Versmessen :

Dat zeg ik straks wel.

Ik ben ter plaatse, d.w.z. in Gent-St.-Pieters, eerste adjunct geworden. Het is zijn taak de beweging in een groot station te leiden... zuiveruit de beweging. Veilig, vlot en normaal verloop van de treinen, dat is de hoofdzaak. Ze omvatte ook : alle documenten die er mee verband houden gereedmaken (of doen gereedmaken, want je kan niet alles zelf doen), uurregelingen, bezetting van de sporen, veiligheidsconsignes, werken, ... zorgen dat alles duid-

lijk op papier staat en dat de verantwoordelijkheid goed is bepaald.

En - kijk nu komen we er - dan ben ik hoofdstationschef geworden, in 1957, maar eerst in Brussel-Noord. Wat is nu het verschil met de functie van een eerste adjunkt en een stationschef ?

Welnu, een stationschef heeft helpers : een eerste adjunkt en een bureau-chef. Hij voert dus zelf niet meer uit : een eerste adjunkt zet zelf nog een heleboel op papier, een hoofdstationschef ook wel eens... maar diens taak is het vooral te kijken of de anderen het werk goed doen, het werk goed verdelen en zorgen dat er niks scheef loopt. Na zes jaar ben ik naar Gent-St.-Pieters teruggekeerd, eveneens als hoofdstationschef.

Van Maele :

Spreek nu eens van de shiften ! 's Nachts werken bijvoorbeeld..., dat dat niet geregeld acht uren per dag was...

Versmessen :

Ah ja, ja... natuurlijk... zeker en vast ! Ik was als stationschef, zelfs als eerste adjunkt-stationschef, 24 uur per 24 uur ter beschikking. Nu bestaat dat niet meer, nu worden ze zelfs al betaald als ze opgeroepen worden ! Maar toen moesten we het soms *rieken* dat we nodig waren... Ik ben heel dikwijls naar het station gegaan, dat ik dacht : "Het zou daar kunnen scheef zitten... of dit, of dat". Ik had onder andere een sneeuwcomplex ! Ik heb het nu nog, dat geraak ik nooit meer kwijt.

Wat bedoelt ge daarmee ?

Versmessen :

Welnu, als er sneeuw valt, dan is dat een formidabele zaak voor 't spoor. Toen was het nog veel erger dan nu want er was nog geen enkel technisch middel om de wissels vrij te maken : nu zijn er al technische middelen die min of meer goed zijn (verwarmde wissels), maar toen was het dus allemaal met de hand te doen... met schop, borstel, krabber en zout water sproeien... 't Is zelfs gebeurd te Brussel-Noord dat ik er met de vingers of met een klein scherp voorwerp zat in te krabben. Enfin, dat sneeuwcomplex, 't zou ons te ver leiden... Wil je 't graag eens horen ?

Vertel maar.

Versmessen :

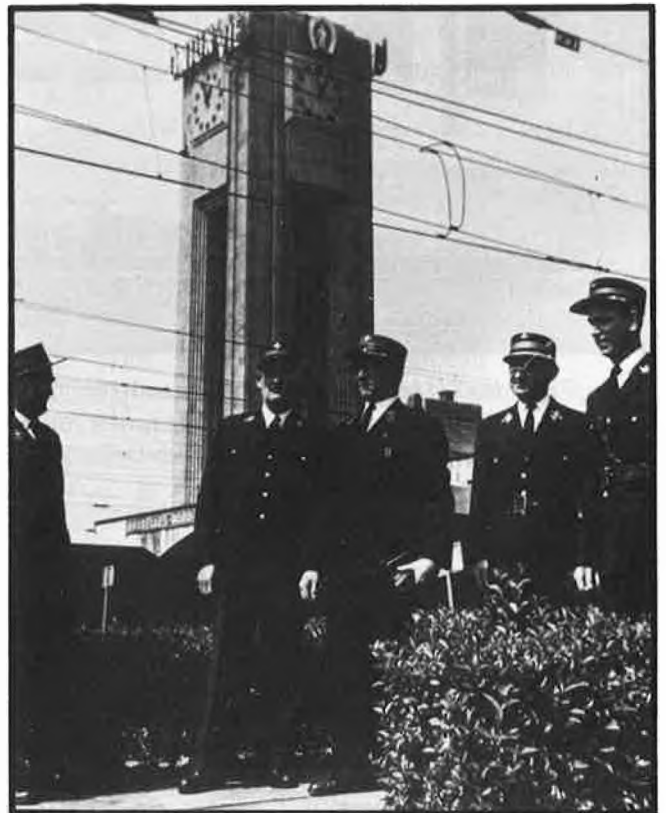
Hewel, de 17de februari is een ongeluksdag voor mij !

Van Maele :

Koning Albert is die dag gestorven ?!

Versmessen :

Inderdaad ! Dat is dus begonnen op 17 februari 1934. Ik heet ook Albert en ik noemde de koning mijn peter... De zondagvoormiddag om tien uur, na de mis en een pint daarachter - dat was te Lokeren - verneem ik dat koning Albert overleden is, dat hij van de rots gevallen is.



A. Versmessen in 1958 temidden van zijn spoorwegcollega's, in het station Brussel-Noord

Ten tweede is mijn vader ook op 17 februari overleden. Vervolgens heb ik ook nog een tweeling gekregen in de nacht van 17 op 18 februari ! En daarboven heb ik twee of drie formidabele sneeuwgevallen meegemaakt op die datum. Onder andere één in Brussel-Noord in 1957 of 1958. Ik had er de nacht voordien zelf gewerkt, de wissels kuisen... en ik maar naar de telefoon lopen, maar 't was niet bij te houden.

Er was daar toen bijna niks meer dat reed. Het was een sneeuwstorm met van die bollekes sneeuw en... ze waaiden altijd weer in de wissels... je had nog maar gekuist, je liep naar de telefoon en... de wissel was weer slecht.

Daarna - 's morgens vroeg - telefoneerde de directeur mij : "Wanneer gaat dat daar gedaan zijn in Brussel-Noord? Antwoord : "Ik schat dat rond zestien uur".

"Hoh", zegt hij, "in de Midi zullen ze om twaalf uur al klaar zijn".

Daarop antwoord ik : "We zullen ons best doen en zien wat er werkelijk van terechtgebracht wordt".

... Om 18u21 vertrok de internationale trein Amsterdam-Parijs uit Brussel-Noord, op tijd... en hij stond nog 1u30 voor het sein aan de Midi ! 's Anderendaags 's morgens (*trionfantelijk*) : geen oproep van de Heer Directeur...

Van Maele :

We hadden toen een zekere fierheid, de treinen moesten op uur rijden : ze waren immers ter beschikking van de gemeenschap.

Versmessen :

Er waren toen al enkele wissels met gasvuurtjes verwarmd, maar die hadden gefaald. In de voormiddag was ik met de wegwerkers meegegaan om te zien of de wissels goed gekuist werden. En die wissels werden goed gekuist... maar het grootste deel werkte gewoon niet. Daarover nagedacht... bekeken... ik zag wat het was. In de hiel van de wissels tussen de *contre-rail* en de naald zitten er stootblokjes, normaal komt daar geen sneeuw tussen, maar omdat het zo een fijne sneeuw was, door de wind gejaagd, was er toen wél sneeuw tussen gekomen en had zich daar ook een laagje ijs gevormd... en dat plakte er aan. De wegwerkers kuisten de wissels vooraan heel goed, met hun groot gereedschap, maar konden er van achteren niet tussen. Bij bediening van de wissels werden de naalden mooi dichtgetrokken, maar door de spanning die er in de hiel ontstond - omdat er tussen de stootblokjes en de *contre-rail* nog een ijslaagje zat - gingen ze gedeeltelijk weer open, en de controle onderbrak, die controle is elektrisch (*als ze mooi dicht zijn heb je dus een ononderbroken elektrische stroom*). Som-

mige wissels marcheerden uiteindelijk toch niet en je kon ze niet gebruiken om wisselstraten aan te leggen. Wij (= de elektriciens en ik) zijn dan met een scherp voorwerp bezig geweest. Ik met mijn schone kepi, met die gouden banden erom, heb daar vier à vijf uur in de wissels gewerkt, met mijn vingers of met een scherp voorwerp de ijslaagjes van achter de stootblokjes halend.

Jij zat daar dan tussen die wissels te peuteren ??

Versmessen :

Ja, je moest me gezien hebben ! Ik had een blauwe gabardine aan. Die heb ik daarna nooit meer moeten dragen...

Mevrouw Versmessen :

... en je handschoenen waren kapot.

Versmessen :

Die blauwe gabardine was van onder helemaal vet, van over de wissels te slepen. Dat was een hoofdstationschef van Brussel-Noord die dat deed ! Maar dat hebben er niet veel gedaan ! Dat durf ik er zelf bij zeggen.

En in Landen, als onderstationschef heb ik ook drie winters tot over de kuiten in de sneeuw geklawieterd.

Sorry, even terugkeren naar dat voorval in Brussel, wanneer was dat ?

Versmessen :

In 1958. Ik ben in 1957 stationschef geworden in Brussel-Noord en reeds na vijf dagen - natuurlijk weer 17 februari - had ik al een sneeuwstorm, alhoewel die wel iets minder erg was dan die sneeuwstorm van het jaar daarop (ook het jaar van de wereldexpositie in Brussel).

Maar... waar waren we nu gebleven, we zijn gedetailleerd...

In 1961, teruggekeerd als hoofdstationschef naar Gent-St.-Pieters ben ik er nog 6 1/2 jaar gebleven. Hoewel zo'n sneeuwstormen in Gent minder last berekenden dan verderop, hebben we het hier toch soms óók lelijk aan de hand gehad.

Op een nacht waren we eens allemaal samen, want bijna alle onderchefs waren opgeroepen. De eerste adjunkt had, met een bende wegwerkers achter zich,

voorloper gespeeld om te gaan kuisen, om de manschappen mee te trekken, want als ge er zelf niet bij waart lieten ze het vlug afweten, ze hadden kou en dorst. Het was toen net zoals nu, er moet steeds een voorloper bij zijn. Ik weet 't nog goed, ik stond toen binnen, op 't seinhuis en Verbaeckel, mijn eerste adjunkt, komt boven, speelt zijn overjas uit en zet ze zo helemaal recht op de grond, temidden de cabine. Ik zie ze zo nog geleidelijk ontdooien en zachtjes ineenvallen... Dat was de kleine Verbaeckel. Hij had gelijk een eend met haar kuikentjes achter zich, door de sporen gelopen om te kuisen en als hij terugkwam, dan was het met zijn *pardessus* zo'n historie...

Van Maele :

Je moet toch iets zeggen over het leven van die mensen : werken in *triple-équipe* bijvoorbeeld, dat was heel iets anders dan nu, die mensen werkten in 3 x 8 u, zondag én weekdag ! Het was dan trouwens nog 48-urenweek; die mensen waren niet veel zondagen thuis.

Versmessen :

Ja, het was destijds lastiger dan nu, veel minder vrije dagen ! Iemand met

verantwoordelijkheid moest steeds vóór uur beginnen en te laat naar huis gaan. Toen ik nog adjunkt-stationschef in Gent-St.-Pieters was (de jaren na de tweede wereldoorlog) heb ik eens drie maanden aan één stuk gewerkt, zonder één dag thuis te zijn.

Dat was - juist weet ik 't niet - 1948 of 1949. De eerste twintig jaar van mijn loopbaan ging ik bijna alle dagen naar het station, rust of geen rust. Verlof heb ik bijna nooit genomen, de eerste jaren. Ik had toen kleine kinderen, ik kon toch niet op reis want ik had ook geen centen om op te doen. Als ik eerste adjunkt was geworden, was ik van ploegdienst af, dan was dat middendienst. Maar ja, ik bleef toch 24 u. beschikbaar en als er een hapering was, rinkelde de telefoon en was ik weg. Dat was normaal. Ik durfde me niet ver van huis te verwijderen omdat ik dacht : "Ze zouden me kunnen roepen".

Van Maele :

Toen was de toewijding en het plichtsbef ook veel groter dan nu.

Versmessen :

Tot 1952, vooraleer ik werd bevorderd



A. Versmessen houdt in 1964 een toespraak over de veiligheid op de perrons van het station Gent-Sint-Pieters

tot eerste adjunkt-stationschef was ik zodanig gewoon regelmatig naar het station te gaan, dat mijn vrouw heel verwonderd was dat ik eens een volle dag thuis bleef en vroeg of ik niet moest gaan werken.

Van Maele :
Ze dacht dat hij ziek was !

Een moeilijke tijd, als ik dat zo hoor.

Van Maele :
Ja, heel wat anders dan nu.

Mijnheer en mevrouw Versmessen :
Natuurlijk was dat een moeilijke tijd !

Mevrouw Versmessen :
Ik heb dit altijd graag aanvaard, de dienst gaat voor, zei ik.
Toen was ik meestal alleen thuis met de kinderen.

Versmessen :
De dienst voor alles, hé ?

Mevrouw Versmessen :
De dienst voor alles !

Versmessen :

Nog een ander vb. daarvan : in Landen - dat was vanaf 1937 - ben ik eens 36 uur in het station gebleven zonder naar huis te gaan. Mijn vrouw bracht me eten met de *casserole*, in de sneeuw. En, als er dan eens een ongeval was, tja...

Mevrouw Versmessen :
... dan was dat : in de vlucht komen eten en dan direct weer weg.

Versmessen :
Soms at ik pas als 't gedaan was.

Je moest waarschijnlijk ook dicht bij het station wonen ?

Versmessen :
In die tijd moest ik binnen een cirkel van ongeveer vijf kilometer wonen.
... Nu kijken ze daar allemaal niet naar... Enfin, nu zijn de verplaatsingsmiddelen ook beter...
Als ik later gepromoveerd ben, heb ik daar zelf veel breder over gekeken. Ik heb nooit van mijn ondergeschikten gevraagd dat ze waren zoals ik... Dat is de evolutie... toch heb ik waarschijnlijk té veel zelf gedaan, ik heb vastgesteld



Arbeiders wachten te Zandbergen op de trein die hen naar hun werk brengt. Dit station is een van de zeldzame gebouwen die nog resteren van de spoorwegarchitectuur van J.P. Cluysenaar voor de "Dender- en Waes"-lijn

dat er andere mogelijkheden waren om carrière te maken.

Van Maele :

Dat was verantwoordelijkheidszin en plichtsbesef ten dienste van de gemeenschap, beroepsfierheid. De treinen moesten op uur rijden, ze waren immers ter beschikking van de reizigers. De vervoermiddelen waren toen ook veel kleiner dan nu, de spoorweg was de eerste vervoerder.

Versmessen :

Als ik - voor de oorlog - onderchef was in Gent-St.-Pieters en er viel een locomotief kapot, moest die ter plaatse vervangen worden. Wel, dat was - zelfs onder mekaar - een wedstrijd om dat op de kortst mogelijke tijd te doen. Wij moesten dat overigens verantwoorden tegenover de *dispatching*, die klaar zat om te weten in hoeveel tijd dat gebeurd was; dat moest dan per seconde gebeuren. We moesten melden : op die seconde verwittigd, op die seconde de wissel geopend waar de vervanglocomotief stond, op die seconde is zij er uit gekomen, op die seconde aan de trein, op die seconde een remproef gedaan en op die seconde is de trein vertrokken. In het totaal ben ik in mijn loopbaan 22 jaar in Gent-St.-Pieters geweest; ik noemde dat *mijn vaderland*... ik keerde er altijd terug.

Als ik er binnengekomen ben, hadden we op één jaar zes dagen verlof en 59 rustdagen, de achturendag en zesdagen-week. Dat was alles.

Van Maele :

Zes dagen in getal hé ! Want er moest op de zondagen ook gewerkt worden... Het aantal werkdagen telde. Het was niet de zondag dat men automatisch zijn vrije dag had...

Versmessen :

Ja ja, als men in ploegen werkte, dan had men hoogstens één vrije zondag per maand. Men kreeg de één of andere dag in de week zijn rustdag. Het was toen niet gereguleerd zoals het nu moet zijn, bv. dat ze het zo lang op voorhand moesten weten wanneer een rustdag is voorzien. Als het 't best paste voor de dienst werd men vrijgesteld, daarmee was het afgelopen.

Je kon dus niks plannen voor die dag?

Versmessen :

Niks ! Je kon dan niks plannen. Bovendien, wanneer ik interimaris was (in de jaren 1930) werkte ik negen op tien keer over twaalf uur.

Het was maar acht uren per dag maar twaalf uren ter plaatse met onderbrekingen. Zo was dat.

Een voorbeeld : als ik getrouwd ben heb ik zes dagen vrij gehad. Mijn eerste dag erna moest ik naar Veurne. Ik moest er om zes uur beginnen - ik woonde toen in Melle. Ik moest om 2u15 opstaan om rond 3u30 vanuit Melle met de fiets te vertrekken en de trein van 4u12 in Gent-St.-Pieters te nemen. Ik was om 6u01 in Veurne, dus nog één minuut te laat ! Ik moest werken tot 18 u. Dat paste dan wél, ik had nl. juist om 18u een trein, ik was ongeveer om 20u - 20u30 terug thuis. Dat was 14 dagen hetzelfde ! Voor de eerste werkdag, na mijn trouw ! (*lacht*) 's Anderendaags 's morgens dus weer om 3u30 op de fiets !

Je had dus zes dagen de tijd gehad voor huwelijk én huwelijksreis ?!

Versmessen :

Ja ja, heel mijn verlof voor dat jaar was er aan. Men kreeg toen niks speciaal voor een trouw : dat telde niet in die tijd.

Van Maele :

Nu krijgt ge een premie als ge niet trouwt ! (*algemeen gelach want Van Maele is ongehuwd*).

Versmessen :

Ik heb dan nog eens een incident' gehad, een platte band onderweg, toch haalde ik de trein ! Toen waren de fietspaden slecht, er lagen van die grote, scherpe grindstenen op.

Moest je als interimaris steeds op zo onregelmatige uren beginnen ?

Versmessen :

Dat hing er van af wie je verving, diens uren had je. Was dat een heel vroege dienst, zodat je er absoluut niet kon geraken, dan moest je blijven uitslapen. Natuurlijk, zoveel mogelijk kwam men naar huis, ook omdat er nog een cent aan te verdienen was, dat was vijftientig frank in die tijd en

als je over de middag ergens verbleef, dan kreeg je vijf frank voor het middagmaal.

En was dat voldoende ?

Versmessen :

We brachten onze boterhammen mee om er wat aan te verdienen, want als je uit eten moest gaan was het onvoldoende.

Nadat ik hoofdstationschef was, ben ik ook nog chef van de Exploitatiedienst, exploitatie-overste in het gewest Hasselt, geweest (*betiteling : eerste inspecteur exploitatie, kortweg IPX*). Het gewest Hasselt was begrensd door Hingelom, Landen, Leuven, Wijgmaal (*bij Leuven*), Geel, heel Limburg tot aan de Luikse grens, St.-Truiden, zo naar Landen :

dus : lijn 36 : Hingelom, Landen, Tienen, Leuven; lijn 37 : Aarschot, Diest, Hasselt; lijn 21 : Landen, St.-Truiden, Hasselt, Eisden; lijn 15 : Geel, Mol, Hamont, Maaseik; lijn 34 : Hasselt, Tongeren, Luikse grens.

Ik was chef van al de stations van dat gewest. Dat ben ik maar zeventien maand geweest. De taak van de IPX is vergelijkbaar met die van stationschef van een groot station; maar nog ruimer : hij heeft de supervisie over al de stations van het gewest.

De laatste vijf jaren van mijn loopbaan heb ik in Brussel doorgebracht, in de directie, als chef van de afdeling Organisatie-exploitatie. Dat was voor heel het land. Het betreft de organisatie van de dienst in de stations, (want wie exploitatie zegt, zegt station) zorgen dat alles aanwezig is om de dienst goed te kunnen doen, voldoende personeel (niet te veel) en materiële middelen (dat gaat immers samen). Een brigade reizende adjunkten ging ter plaatse het werk volgen om de middelen bestendig aan te passen, zulks in akkoord met plaatselijke en gewestelijke chefs. Ik heb naar mijn bescheiden mening daar veel goeds gedaan, voor de maatschappij en voor het personeel, het algemeen belang gediend.

Op 1 februari 1975 heb ik er mijn loopbaan afgesloten.

U hebt me daarstraks iets gezegd over de verdiensten. Hoe zat dat feitelijk in mekaar ?

Versmessen :

Ik ben begonnen in 1930 met een jaarwedde van 12.000 frank. Daarbij was een jaarlijkse opslag van 600 fr. bij het begin, nadien 'n tweejaarlijkse van 1.200 fr. en bij de benoeming als onderstationschef een toeslag van 2.000 fr. De bevordering kwam in 1941 : stationschef 2de klas een grote sprong van 19.500 fr. naar 30.000 fr. plus gratis woonst, vuur en licht, maar toch niet om met vrouw en drie kinderen op grote voet te kunnen leven.

't Was echter zeker de moeite waard, het kwam goed van pas...

Maar het was al oorlog en alles was opgeslagen, hoewel wij geen evenredige opslag gekregen hadden, het was nog steeds dezelfde wedde die in 1930 al gold ! Het is eerst in 1946 dat ze er ongeveer 30 percent bij hebben gedaan en in 1948 nogmaals ongeveer 55 percent.

Terwijl het leven zelf al vier keer duurder was, zei u me daarstraks !

Versmessen :

Ja, juist... en toch verdienden we nog maar twee keer hetgeen we hadden in 1930 ! Als je dat wil vergelijken met nu : ze klagen, maar de laagste wedden - ik heb het niet over de hoogste wedden - zijn nu, niettegenstaande alles, toch nog hoger.

Toen ik begonnen ben met 12.000 frank, dan was dat nog geen 1.000 frank per maand, zeer weinig dus. Maar een opsteller die nu begint heeft toch ongeveer 30.000 frank per maand.

Enfin, je moet eerst werk hebben, maar da's een andere zaak.

Was er in het algemeen veel syndicalisatie bij de arbeiders ? Hoe was hun verhouding onderling ?

Versmessen :

In 1930 nog niet. In 1935-1936 was er al een sterke syndicale invloed aan het spoor, vooral bij de hoofdtreinwachters en de machinisten.

Hoeveel mensen waren dat toen : de helft, een vierde ?...

Versmessen :

Bij de machinisten en hoofdtreinwachters waren ze bijna allemaal gesyndi-

ceerd. Maar bij de werklieden en bedienden was het misschien 50 percent. Maar vooral de hoofdtreinwachters en de machinisten roerden zich. Die mannen vormden een machtig blok.

Werden ze daarom ook niet 'de beren' genoemd ?

Versmessen :

Dat weet ik niet... Wij, de exploitatie, noemden hen *de zwarte bende* omdat ze zwart waren. Dat was niet zo minachtend als dat ge misschien denkt. Die mannen hadden een hard leven, dat mag niet onderschat worden, 't was 't een en 't ander zulle : zwart, koud, alles wat je maar kan denken, slecht weer... Zeer onregelmatige uren, veel erger als nu, altijd kijken uit dat raampje, altijd in de tocht...

Van Maele :

... Regen, wind, sneeuw, mist... slechte seininrichting, kleine lichtjes...

Versmessen :

... Slechte kolen, daar was er dikwijls ruzie over. Enfin, 't was geen sinecure!

Van Maele :

Lastig leven, lastig leven, lastig leven...

Versmessen :

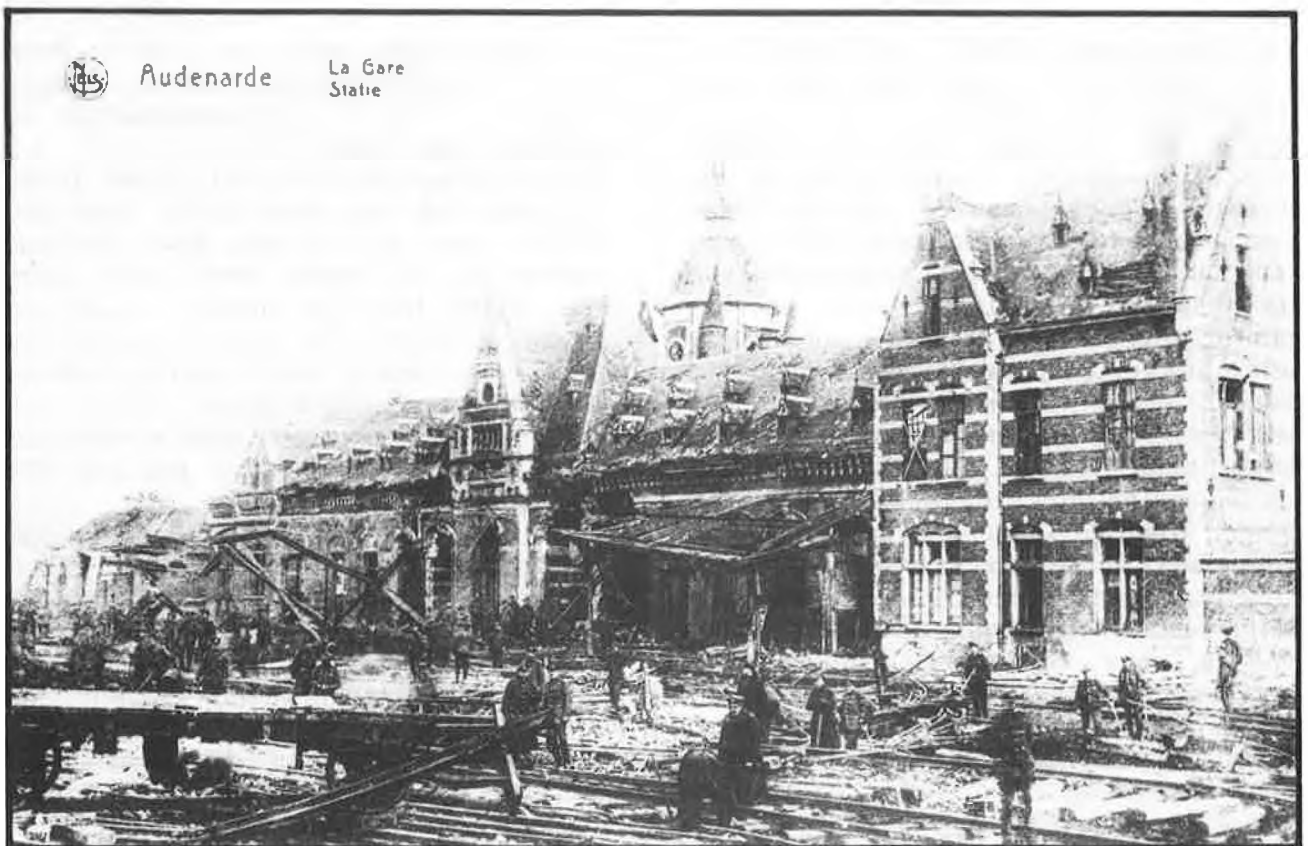
Het is dus helemaal niet minachtend dat ik spreek van *de zwarte bende*. Natuurlijk, ze wāren hevig. Het was dāār, onder diē mannen, dat de strijd gevoerd werd. Waardoor dat kwam ? In de ateliers bv. kwamen die mensen meer samen; de anderen hadden zo geen gelegenheid om dat samen allemaal te bedisselen en om aan opstokerij te doen. Maar als er tussen de machinisten en de hoofdtreinwachters een demagoog, een volksmenner zat, kreeg hij daar de gelegenheid. Ze moesten dikwijls wachten voor ze van trein veranderden of van dienst wisselden - en ze kwamen dan allemaal samen in het depot, waar ze gemeenschappelijke zalen hadden.

Mevrouw Versmessen :

Ze moesten ook veel uitslapen.

Versmessen :

Découcheren noemde men dat; dat was geen klein bier zulle ! En dikwijls gebeurde dat nog in slechte omstandighe-



Het groots station van Oudenaarde werd tijdens WO I niet gespaard van bombardementen. IJverige militairen proberen de schade te herstellen, maar nemen toch even de tijd om in de lens te kijken

den... Meneer Van Maele had bv. een schoon atelier, dat was overal goed opgekuist en onderhouden, maar dat was niet overal zo... Ze moesten soms bij burgers of in kleine café's uitslapen...

U hebt ook veel gekwetsten en doden gezien; vertel daar eens over.

Versmessen :

Oeioeioei, ik heb er enorm veel opge-raapt !

U was tegelijkertijd én stationschef én uw eigen politie ?...

Versmessen :

Jaja. Bij ongeval moesten talrijke ver-slagen opgesteld worden, of dat nu in de loop van de dag of 's avonds gebeur-de. In het laatste geval moest men heel de nacht doorwerken om ze klaar te maken tegen 's anderendaags 's mor-gens. Dan was de afspraak met de pro-cureur of - en dat was meestal zo - een substituut-procureur, dat het P.V. om negen uur op zijn pupiter lag.

Een proces-verbaal ?

Versmessen :

Ja, bij ons moest dat in tweevoud opge-maakt worden : één voor de dienst (een ongevalsverslag) en één voor het gerecht (een proces-verbaal). Natuurlijk, de inhoud ervan leek goed op mekaar, maar was toch niet dezelfde. Voor het gerecht moesten daar méér en ook ande-re details bij dan voor het ongevalsver-slag. Daar was veel werk aan.

Vertel eens die geschiedenis met die honderd soldaten en rijkswachters.

Van Maele :

Dat was in 1960 zeker ?

Versmessen :

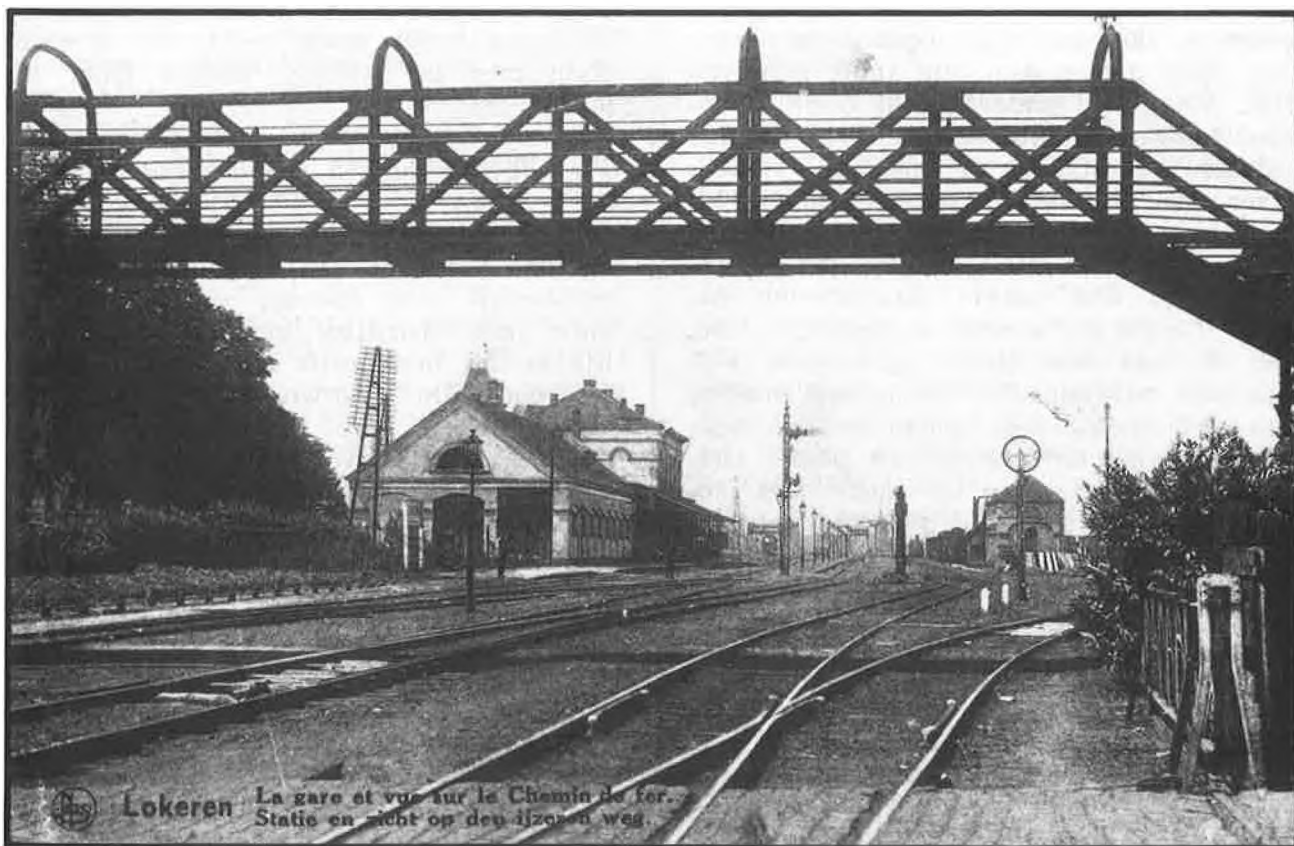
Dat was bij de staking tegen de een-heidswet.

Van Maele :

Jaja. 1960 dus.

Versmessen :

Dat was in Brussel ! Ik was toen *chef* van de *Nord* en ik heb dan vier weken een commandant, een adjudant en een eerste chef van de rijkswacht in mijn



Een zicht op de ijzeren voetgangersbrug en allerlei technische installaties van het station van Lokeren op de lijn Gent-Antwerpen

bureau gehad. Zij voerden het bevel over honderd rijkswachters, allemaal bij mij ondergebracht : ze waren nooit beter afgeweest ! Het station Brussel-Noord is immers een enorm gebouw met veel mogelijkheden. Er was ook een compagnie soldaten van Heverlee. Die waren er om de wacht te doen op de sporen en ze te bewaken tegen sabotage.

Die *gendarms* waren er om mee te rijden met de treinen - op de locomotief - om ze te beschermen indien ze onderweg zouden tegengehouden worden door saboteurs. Al die mensen hebben vier weken bij mij gelogd en de eerste drie à vier dagen waren we er ook dag en nacht bij. Maar juist door al die voorzorgsmaatregelen is er in Brussel-Noord niet veel gebeurd - dat moet ik er wel bijvoegen.

In andere stations integendeel is er van alles gebeurd en weinig of niet gewerkt. Bij mij is er wél gewerkt : er waren in het totaal maar zes stakers! Terwijl in Brussel-Zuid 75 percent van het personeel staakte ! Waardoor dat kwam ? Voor mij : ik was - en ben altijd - zeer graag gezien geweest door het personeel. Het zijn enkel militanten geweest, die werkelijk niets anders konden doen dan staken, die thuis gebleven zijn. Maar alle anderen zijn komen werken, hoewel ik iedereen de vrijheid heb gelaten te staken of niet te staken. Maar als er iemand staakte mocht hij niet in het station komen; die staakte moest van alles afblijven. En dat is gebeurd, op één enkele uitzondering na, maar (*beslist, zonder aarzelen*) die heb ik dan ook buiten geworpen. Dat was een militant die tijdens een staking een tijd ervoor ook komen werken was. In zijn syndicaat hadden ze hem - natuurlijk - gezegd : "Ge durft niet hē, 't is voor Versmessen, ge durft niet..." En met de staking tegen de eenheidswet heeft hij tóch geprobeerd : hij was komen werken en zette onmiddellijk alle sporen buiten dienst. Het was toen 14u en ik was juist gaan eten.

Hoe kon dat ?

Versmessen :

Dat kon, omdat hij dienstleider van de berging was en zijn bureau op het seinhuis had.

Men gaf dus geen seinen meer ?

Versmessen :

Inderdaad, hij verbood aan iedereen om nog een trein te laten rijden. Hij hield de treinen op. Men verwittigde me dus dat hij de sporen buiten dienst zette, met een uitvlucht van zijn kant : hij zei dat hij telefonisch bericht had gekregen dat men ballast in de sporen had geworpen in Brussel-Centraal, dat er daar dus gesaboteerd was. Maar daar was natuurlijk niets van aan.

Ik dacht dat wel; ik dacht : "Hij haalt iets uit". Dan ben ik direct naar 't seinhuis gelopen, ik heb de dienst overgenomen en hem buitengezet. Hij was toen adjunct-stationschef en is dat daarna nooit meer geworden. Hij is niet ontslagen geweest, maar werd onderbureau-chef. Hij is nooit meer in de bewegingsdienst mogen komen.

Van Maele :

Dat vind ik maar juist, iemand die een leidende functie heeft - bv. op een seinhuis - heeft geen récht om mee te doen met de stakers als hij op dienst is. Als hij eenmaal op 't werk is moet hij dat ook goed doen want het is een publieke dienst. Iemand op een vertrouwenspost heeft geen recht om mee te doen met de stakers, anders moet hij buiten.

U vindt dat dus in feite sabotage ?

Dat is sabotage ! Maar wat gebeurde er toen verder ? Ze hebben die vent gerechterlijk niks gedaan, ze hebben hem enkel administratief gestraft. Gerechtig is die man zelfs niet eens vervolgd geweest ! De spoorweg heeft zelfs geen klacht tegen hem ingediend ! Ik vind dat ze in dat geval - en ook in het algemeen - te veel door de vingers gezien hebben.

We spraken daarstraks over ongevallen, gewelddaden, doden... daarover kan ik nog een en ander vertellen hoor !

Het meest impressionerende voorval heb ik meegemaakt in Lanaken op een zomerdag gedurende de tweede wereldoorlog; het was 23u30 en ik lag al in mijn bed. Ik werd uit mijn bed gebeld - er was immers een bel, op het perron in het station, om de stationschef wakker te bellen als er iets speciaals. Op dat

uur moest er een Duitse verlofgangers-trein doorrijden, op de lijn naar Maastricht verder naar Duitsland. De machinist zegde me : "Ik heb iemand overreden op de brug naar Gellik!" Dat lag tussen Gellik en Lanaken; het was een noodbrug over het Albertkanaal, van bruggehoofd tot bruggehoofd 112 meter lang, 30 meter boven het water. De treinen mochten daar maar tien kilometer per uur rijden. Het was toen zomer en er was maneschijn, het was dus goed weer. Ik nam mijn fiets en reed daar naar toe. Overdag durfde ik bijna niet op de brug gaan want ik heb hoogtevrees.

Maar er was korte tijd voordien wel een smalle loopgang gemaakt, met een lichte ballustrade van planken. Ik ging een eindje op die brug... en opeens zag ik daar iemand die naar mij lag te kijken, met zijn tong uit en met zijn ogen recht op mij gericht... alleen maar een hoofd, midden op het spoor : hij was onthoofd. Ik zie hem nog altijd voor me. Ik ben er toch drie dagen ongemakkelijk van geweest... Die jongeman was 23 jaar en had zich op de brug laten verrassen.

Normaal mocht er niemand over die brug. Maar ja, om die brug te vermijden moest je misschien twintig minuten omlopen. Alhoewel met de fiets, had hij zich tóch over de brug geriskeerd en was verrast door die trein, die hij waarschijnlijk helemaal niet verwacht had. Met zijn fiets had hij zich toen tegen die ballustrade, uit de weg trachten te stellen. Maar ik denk dat de stuurstang van zijn fiets door die locomotief gevat werd. Hij moet voorover getrokken zijn en tussen locomotief en tender gevallen - want daar was er een opening tussen de wielen - en precies onthoofd. Tussen de sporen lagen er ijzeren platen om de dwarsliggers te bedekken - anders zag je het water eronder - en daarop, midden op 't spoor, lag zijn hoofd. Zijn fiets en zijn lichaam werden weggestoten en hingen vast in de gebroken wering van dat loopgangetje.

Dat is toch het griezeligste dat ik op dat gebied heb meegemaakt...

Ik heb véél gekwetsten en doden gezien of opgepakt. Natuurlijke of gewelddadige dood, zelfmoord.

In St.-Denijs-Westrem, toen afhankelijk van het station Gent-St.-Pieters, alleen al vijf !

Al was ik onderchef, adjunkt-, eerste adjunkt- of stationschef, zo'n dingen heb ik me altijd persoonlijk aangetrokken. Ik was altijd *de man voor de ongevallen*. De anderen zijn - en waren - daar grotendeels afkerig tegenover.

Van Maele :

Ge moet dan ook zoveel dokumenten opstellen. Er zijn ook zoveel moeilijkheden rond.

Versmessen :

Ja maar, niet alleen dat : ZE DURVEN ER BIJNA NIET BIJ ! Er zijn er die bv. geen bloed kunnen zien. Ik heb me dat altijd aangetrokken, ook als stationschef, zelfs als IPX ben ik persoonlijk drie volle dagen ter plaatse geweest om de vaststellingen te doen van het zwaar ongeval te Melle en samen te werken met de andere diensten voor de opruiming.

Van Maele :

Dat was 7 juli 1971.

Versmessen :

Dat was de trein van Brussel naar Oostende die op de nieuwe lijn te Melle (blok 11) ontspoord was.

Van Maele :

Het was de trein van Keulen naar Oostende, te middernacht. Ik heb die secours (*hulpdienst bij ontsporingen*) nog gedaan.

Versmessen :

Ja, ik weet dat nog goed : ik heb u dan gevraagd : "Hoe lang gaat dat duren bij u ?", want er was al ruzie met die andere mannen, d.w.z. met de dienst ES (*Electriciteit & Seinen*) en de dienst Baan. Ik heb dat dan een beetje *effen* geklapt en gezorgd dat alles klaar stond en dat alles perfect verliep.

(*Spreekt nu tot Van Maele*)

Wij hebben dat goed geflikt hé ? En die mannen onder uw leiding hebben enorm werk verricht en goed gewerkt. En dat is allemaal precies verlopen zoals jij gezegd had, bijna op de minuut. Daarna...

Van Maele :

(*onderbreekt*). Ik schatte, van uren op voorhand, wanneer er iets in orde kon

zijn. En dat was dan juist, ik ben nooit over mijn tijd geweest !

Versmessen :

Nee, da's juist. En daarom hebben de mensen van die andere diensten willen luisteren en hebben ze aanvaard dat wij alles klaarzetten, om dan op hun beurt, zodra meneer Van Maele de opruiming verzekerd had, hun werk te doen.

Van Maele :

's Nachts heb ik de nodige mannen en materieel besteld, ook mannen en materieel van Schaarbeek, zodanig dat die aan de andere kant van het ongeval stonden. En ik had de leiding van het ganse gedoe, aan de twee kanten tegelijk dus. Het ongeval is 's nachts gebeurd. De volgende dag hebben we eraan gewerkt en dat is allemaal verlopen zoals ik voorspeld had.

Versmessen :

En daarna was het mijn beurt : ik had in Gent-St.-Pieters alles doen klaarzetten voor de dienst Baan en de Seindienst. Die mensen zijn gekomen nadat

jij, stukje per stukje, het spoor vrijgemaakt had. Toen konden ze met het nodige materieel beginnen werken zoals bv. hulptreinen die materialen moesten aanvoeren vanaf Gent-St.-Pieters. Er moest bepaald worden waar dat zou gelost worden, hoe dat ter plaatse zou gebracht worden enz. De opruiming is uiteindelijk perfect verlopen. Dit moest wel want het was een echt *massacre*. De locomotief en rijtuigen die beneden de berm lagen zijn naderhand met een speciale *grue* van de firma Vandendriesche opgeladen. Die hebben ze moeten huren. Men moest er een platform voor maken, allemaal lastig werk dat dagen heeft geduurd.

Een speciale wat zegde je ?

Versmessen :

Een speciale kraan, een *grue* zeg ik. Ik gebruik nog veel Franse woorden, want ik ben in het begin alles nog in 't Frans gaan doen. Het is maar geleidelijk dat ik flamingant geworden ben! (dat laatste ironisch; iedereen glimlacht).



De rust van dit landelijk stationnetje werd blijkbaar niet dikwijls verstoord door de komst van een trein : er groeit zelfs gras tussen de sporen !

Toen ik bv. onderchef werd in Landen kreeg ik nog uitsluitend Franse instructies, mijn boeken waren allemaal in 't Frans. Als onderchef kreeg men toen immers een heleboel boeken met onder-richtingen. Hewel, we zouden nog een geschiedkundige kunnen bezigen om dat allemaal eens te schrijven... ik denk niet dat dat al gebeurd is... *de geschiedenis van het spoor in detail...*

Die kraan dus...

Versmessen :

Ja, die hebben ze moeten huren : een kraan die - naar ik meen - 80 ton kon lichten.

Van Maele :

Véél meer ! Dat hangt af van de lengte van de arm : die kraan kon tot 400 ton lichten ! We hieven daar een locomotief mee op, die een kleine 100 ton woog. Ik heb het uiteindelijke *emplacement* pas na drie weken bestuderen bepaald. Dat duurde ook wel zo lang omdat het toen juist Gentse Feesten was. Wat beneden lag bleef beneden liggen : rijtuigen, locomotieven, alle-

maal van de berg af. Wij moesten dus bepalen hoe we dat gingen wegdoen. Eerst kwam de directie daar tussen; die wilden eerst alles naar het station van Melle voeren. Maar ik zei daarop : "Ge gaat zo de miserie langs de weg slepen, ik zet dat op het spoor". En ze hebben onmiddellijk mijn aanwijzingen opgevolgd.

Ze hebben dus gewoon die wagons en die locomotief terug op 't spoor gezet ?

Van Maele :

Jaja. Die wagons waren wel kapotgesneden, maar die locomotief hebben we in één keer opgepakt. De kraan is twee keer moeten verplaatst worden en alleen demonteren en weer monteren duurt al twee dagen !

Versmessen :

Ze moesten immers dat platform weer verzetten.

Van Maele :

... en daarbij : de grond moest ook telkens versterkt worden. De grond kon al



Een zeldzaam-gave afbeelding van de vroegere schuifhekkens aan de overwegen, gietijzeren waarschuwingsbord, dito lantaarnpaal en alarmbel inclusief

dat gewicht niet dragen. Dat was een Vandendriessche, dat was toen de sterkste in heel Europa.

Versmessen :

Ze hebben daar toen een hele weg moeten maken met een dikte van twintig à dertig centimeter steenslag.

Van Maele :

Jāa, en die boer maar reclameren natuurlijk, maar enfin, niks aan te doen. Dat was dus mijn grootste *secours* ... gelukkig maar één dode.

Versmessen :

Voor die zaak heb ik ook een simulatierit, samen met de onderzoeksrechter Debats georganiseerd, een zo getrouw mogelijke herhaling van de rit die de ontspoorde trein had gemaakt (het was toen al geen stoomlocomotief meer maar een elektrische).

Onderzoeksrechter Debats, substituut D'Haenens en ik vertrokken uit Brussel-Zuid met een Westvlaamse locomotiefbestuurder, een intelligente en zeer kalme man. Hij was rond de 30 jaar oud, nuchter, kalm en objectief. Hij legde alles schoon uit en de onderzoeksrechter

kreeg toen een heel ander gedacht van de zaak nadat hij meegereden was.

De man was er nadien nl. van overtuigd dat de voerder van de ontspoorde trein óók schuld droeg. Alhoewel daarvoor, toen hij begon met zijn onderzoek, meende hij dat alles bij de onderchef alleen lag.

Van Maele :

Ik heb ook altijd de andere thesis verdedigd.

Versmessen :

Ja, je hebt onmiddellijk de andere thesis verdedigd.

Van Maele :

Ik ben altijd objectief geweest !

Versmessen :

Ge hebt altijd gezegd dat de machinist óók fout was, en hij wās overigens ook fout. Maar als je dat niet meegemaakt hebt, dan denk je : die machinist (enfin, het zijn nu geen machinisten meer, het zijn nu *treinbestuurders*) zat daar in het donker, in een kleine cabine en moest daarbij voortdurend opletten enz. enz. Maar het zicht was goed !



De bevolking van Michelbeke poseert fier voor haar nieuw station : de stationschef op de fiets links komt net iets te laat om vooraan op de foto te staan

Van Maele :
Héél goed, vooral met die elektrische seinen.

Versmessen :

... en de onderrichtingen wāren duidelijk, maar hij heeft ze niet opgevolgd. De onderchef gaf na 't ongeval ook onmiddellijk toe dat hij het geweest was : die begon te schreien als ik ter plaatse kwam - ik was verwittigd hoewel ik niet van wacht was.

Maar omdat ik hier woonde en de situatie goed kende had de *Dispatching central* mij direct opgebeld, vanaf het ogenblik dat men vernomen had wat er gebeurd was. Ik reed onmiddellijk naar de plaats van het ongeval en was er zeer vlug bij. De pompiers van Melle, waren er reeds aan het werk.

'*Dispatching central*', wat is dat ?

Versmessen :

Dat is de supervisie van de treinleiding. In iedere groep heb je een *dispatching*, d.i. de supervisie van de *treinleiding lokaal*. En dan heb je in de directie een *dispatching central* waar gegevens worden gecentraliseerd en de belangrij-

ke beslissingen getroffen.

De dispatchers tekenen alleen maar aan en volgen de treinenloop, zij oordelen of er wijzigingen nodig zijn en geven dan de passende bevelen, bv. 'n lokaal-trein ophouden op 't wijkspoor om voorrang aan 'n sneltrein te geven.

De dispatchers overschouwen een ganse lijn en kunnen dus oordeelkundig bevelen, terwijl een station enkel binnen zijn eigen grenzen kan oordelen. De blokposten melden de doortocht voor de treinen aan de dispatcher, die de treinenloop op grafiek volgt. Bij het ongeluk te Melle op 7 juli 1971 was er één dode, de kok van de restauratiewagon, en verschillende gekwetsten.

Maar op gebied van materiaal was dat een echt *massacre*, locomotief en rijtuigen... Die berm is daar zeven à acht meter hoog en locomotief en wagons waren er afgevallen. Het restaurantrijtuig was in tweeën gebroken en had zich achter een paal geplooid in rechte hoek-vorm en daarin is de kok verstikt. Ik heb hem gevonden : ik zag zijn voeten uitsteken. Niettegenstaande de pompiers zegden dat alleman er uit was en dat er geen enkele dode was, liep ik nog eens rond en zag van achter, aan



Het landelijk station van Bassevelde lag vlak bij de (eveneens verdwenen) windmolen

het gespleten stuk, de voeten van de kok uitsteken. Hij lag op zijn rug, óp de zijkant van de wagon. Volgens de vaststellingen nadien had hij een schedelbreuk en een schouderbreuk. Maar hij was gestorven omdat hij gestikt was. In de restauratiewagon was een lichte brand ontstaan door het omkeren van dat rijtuig.

De pompiers hadden er hun brandblustoestellen op gericht en zo gassen verwekt die de man hebben doen stikken. Dat zijn van die omstandigheden die er nu eenmaal bij komen. Het was ook nacht, donker... en de pompiers hebben hem niet gezien.

U bent inspecteur van gerechtelijke politie geweest. Zijn er veel diefstallen gebeurd ?

Versmessen :

Oh ja, in de oorlog !

Talrijke colli werden opengebroken in de wegcentra van het spoor. In die centra werden de colli regionaal samengebracht vanuit de omliggende verzendingsstations om na schifting naar de andere centra te worden gezonden voor verspreiding in hun respektievelijke regio. Daar is enorm veel gestolen.

Gedurende de oorlog werkte ik in Lanaken en heb er mij het meest geërgerd aan het feit dat colli, bestemd voor de gevangenen van Rekem meestal beschadigd waren. Die kregen regelmatig een pakje toegezonden, ofwel van het Rode Kruis, ofwel van eender welke andere hulporganisatie. Daar stak dan een brood in, een koppel sigaren, een dooske sardienen en nog 't een en 't ander. Die colli kwamen toen bij mij in Lanaken terecht - Rekem werd immers besteld door Lanaken - en op tien colli waren er vijf waarin er gestolen was ! Sommige waren helemaal leeggemaakt, er waren stenen in de plaats gelegd en de colli waren weer toegeplakt.

Ik heb ontelbare vastellingen en P.V.'s gemaakt en dat ergerde mij verschrikkelijk. Een toenmalige factagebediende van station Hasselt - ik zal zijn naam hier niet noemen - beweerde dat het allemaal in Lanaken gebeurde, terwijl ik integendeel vlakaf beweerde dat het in Hasselt gebeurde. Als chef van het station dreef ik het zo ver dat ik er bij de aankomst van de stukgoederenwagons altijd zélf bij was om te constateren wat er allemaal tekort was. Dit om zeker te zijn dat er bij mij niks, maar niks, kon gebeuren.



De achtergevel van het station van Zele was naar het dorp toe gericht. Zo te zien had men het station, dat door J.P. Cluysenaar was ontworpen, reeds in het begin van deze eeuw verbouwd, of werd het nooit gebouwd zoals gepland was ?

Kon je uiteindelijk bewijzen wat je beweerde ?

Versmessen :

Nadien is alles dan uitgekomen. Ze hebben huiszoekingen gedaan en bij een bepaalde persoon hebben ze er een hele vrachtwagen goederen uitgehaald. Dat was natuurlijk juist die ene die vertelde dat het allemaal in Lanaken gebeurde en niet in Hasselt. In Lanaken had ik 579 terugbetalingen van gestolen goederen gedaan : ik heb dat allemaal aangetekend. Dat was natuurlijk zonder die waarvan er niks gezegd werd. Want als 't niet te erg was werd er overheen gestapt. Toch was er dagelijks minstens één terugbetaling voor een belangrijk tekort.

Van Maele :

Een ander vb. : in de vormingsstations, uit wagons, volledig met zakken graan of bloem geladen werd er ook veel gestolen. Specialisten staken door de spleten met een lang scherp mes de zakken open en het graan liep er zo uit, ze vingden dat in een andere zak op !

Naar ik gehoord heb werden er toen ook veel kolen gestolen ?

Versmessen :

En of ! Er kwam geen enkele wagon ter bestemming zonder tekort.

Dat was dus bijna normaal ?

Versmessen :

Ja, de *koolmarchands* verdienden toen ook wel genoeg geld aan hun kolen om daar te kunnen overstappen... Als de wagon niet voor de helft leeggestolen was, werd daarover gegaan...

Van Maele :

Ah ja. En van de locomotieftenders ! Bij het kortste oponthoud, bij een stop voor een gesloten sein, werd er gestolen. Ik heb bv. een *secours* gehad in de tunnel te St.-Maria-Lierde, een locomotief was daar gekanteld... wel, als we terugkwamen van de *secours* was 't zo ver... Maar ik wist dat dat zou gebeuren...

HEEL DE TENDER WAS LEEG !, dertig ton kolen waren weg ! Iedereen van het omliggende was daar met een zak gekomen. Ik zei bij mezelf : "Doe maar op", en gebaarde van niks.

'k Was er immers niet bij toen het gebeurde. Tegen de chef van het station zei ik : "Eén ding moet ik hebben van



De pendelaars komen terug van hun dagtaak. Rijk en arm moeten doorheen dezelfde modderige straat terug naar huis

u, we willen iets te eten ! Een kleinigheid maar".

In zijn bureau heel die tafel gedekt en we hebben er goed gegeten. Hij zei toen : "Toe, pak maar, haast je".

Versmessen :

Men hield ook de treinen tegen, met benden : ze saboteerden bv. de seinen om een kolentrein tegen te houden en dan vlogen ze met twintig, dertig tegelijk op de kolenwagons... ze wierpen zoveel mogelijk naar beneden en daarna reed de trein verder.

Van Maele :

En nadien raapten ze de kolen op. Maar dat was uit nood, niet uit winstbejag. In al die triestige jaren hebben we toch ook goeie dingen beleefd.

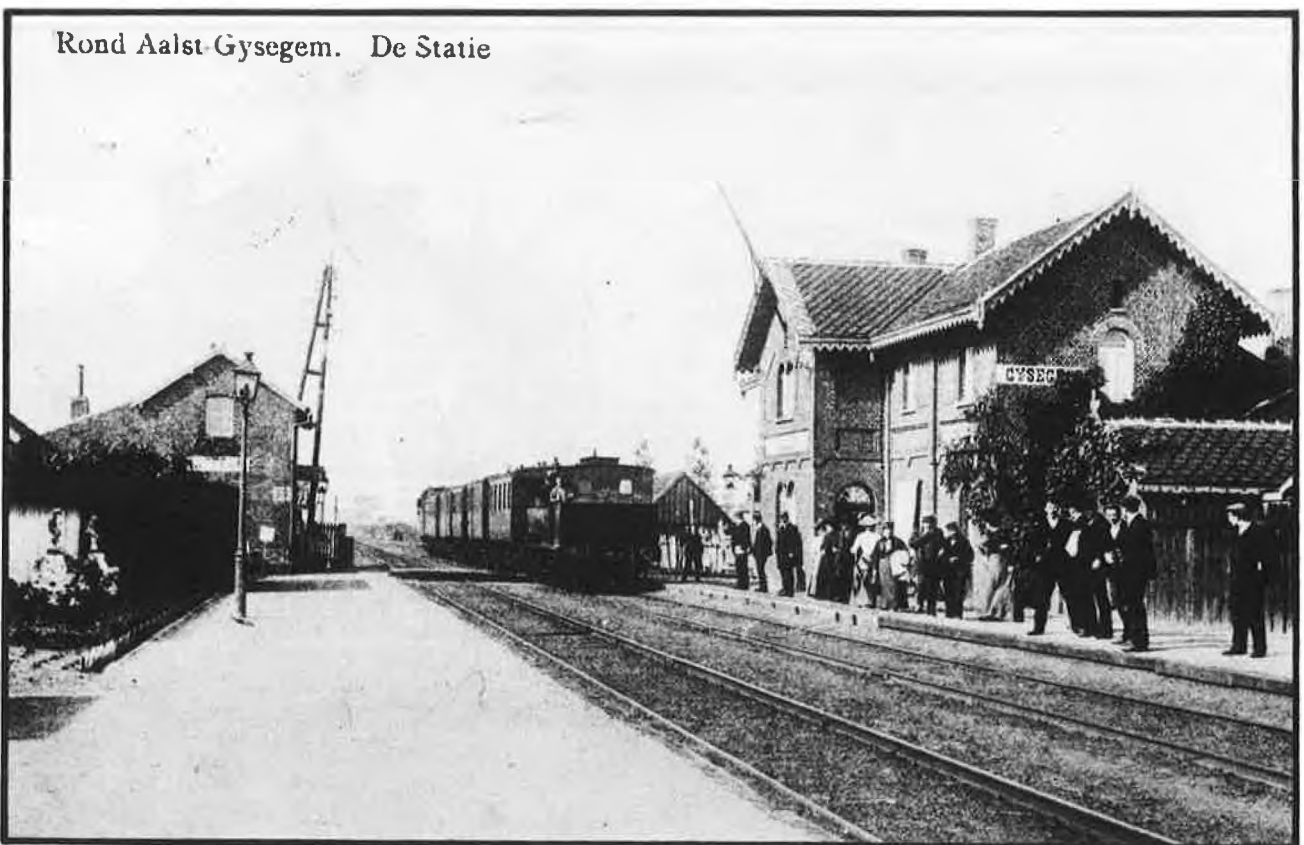
Versmessen :

Misschien kunnen we nog iets zeggen over de veiligheid ?

Om te beginnen, vóór 1953. In 1947 of 1948 waren er twee smeeders doodgereden in Gent-St.-Pieters. Van toen af aan had ik al met de stationschef voorzien - want ik was er nog adjunkt -

dat de smeeders niet meer zonder bewaking in de sporen mochten staan. Dat was nog vóór dat bij de spoorweg over veiligheid echt werd nagedacht en nieuwe voorschriften werden uitgevaardigd. Sedert de bewaking zijn er weinig of geen smeeders meer doodgereden. Voordien werkten ze afzonderlijk, op eigen verantwoordelijkheid. Wat had ik dan uitgedacht ? Ik zette ze allemaal samen - er waren toen vier of vijf smeeders - en had op papier uitgezocht en aangeduid welke wissels op welke dag moesten gesmeerd worden, daar waar ze tot dan toe alle wissels elke dag moesten doen. Ik heb ze dus allemaal samengezet en één ervan verplicht om steeds op uitkijk te staan en schildwacht te spelen. Die moest dan zorgen dat ze verwittigd werden als er een trein afkwam in de richting van de plaats waar ze werkten.

Ik heb ook telkens de juiste tijd van smering, volgens het uur waarop dat moest gebeuren, bepaald. Waar het minste verkeer was, daar werkten ze en waar het druk was gingen ze maar op het ogenblik dat het wat kalmer was.



Voor Gijzegem heeft J.P. Cluysenaar slechts een halte ontworpen, maar de bewoners schijnen tevreden te zijn met dit pittoresk gebouwtje dat de poort vormt naar de grootstad

Wat moesten die mannen doen ?

Versmessen :

De wissels kuisen en smeren. In de tijd van de stoomlocomotieven, toen er nog veel as onderuit de bak van de locomotief viel en de wissels snel vervuilden, moesten ze uitgeveegd worden met de borstel... en de glijplaten van de wissels moesten gesmeerd worden. Het was echter niet absoluut noodzakelijk dat elke dag te doen voor al de wissels. Vanaf 1953 zijn de spoorwegen dan begonnen overal veiligheidsvoorschriften te maken, voor alle personeelsleden.

Van Maele :

Ook in de ateliers.

Versmessen :

De veiligheidsvoorschriften werden steeds strenger, er kwamen er altijd maar nieuwe bij om ongevallen te voorkomen. Want vóór die tijd waren er enorm veel ongevallen...

Van Maele :

De mensen waren toen ook niet voorzichtig.

Versmessen :

Dat was enorm ! Natuurlijk, hun aandacht was daar niet op gevestigd en ze waren het werk gewoon...

Van Maele :

Het was routine, zonder erbij na te denken.

Versmessen :

Ze wisten niet meer waar het gevaar was. En hoeveel zijn er niet al *schrabielden* rapend overleden ?

'Schrabielden' ?

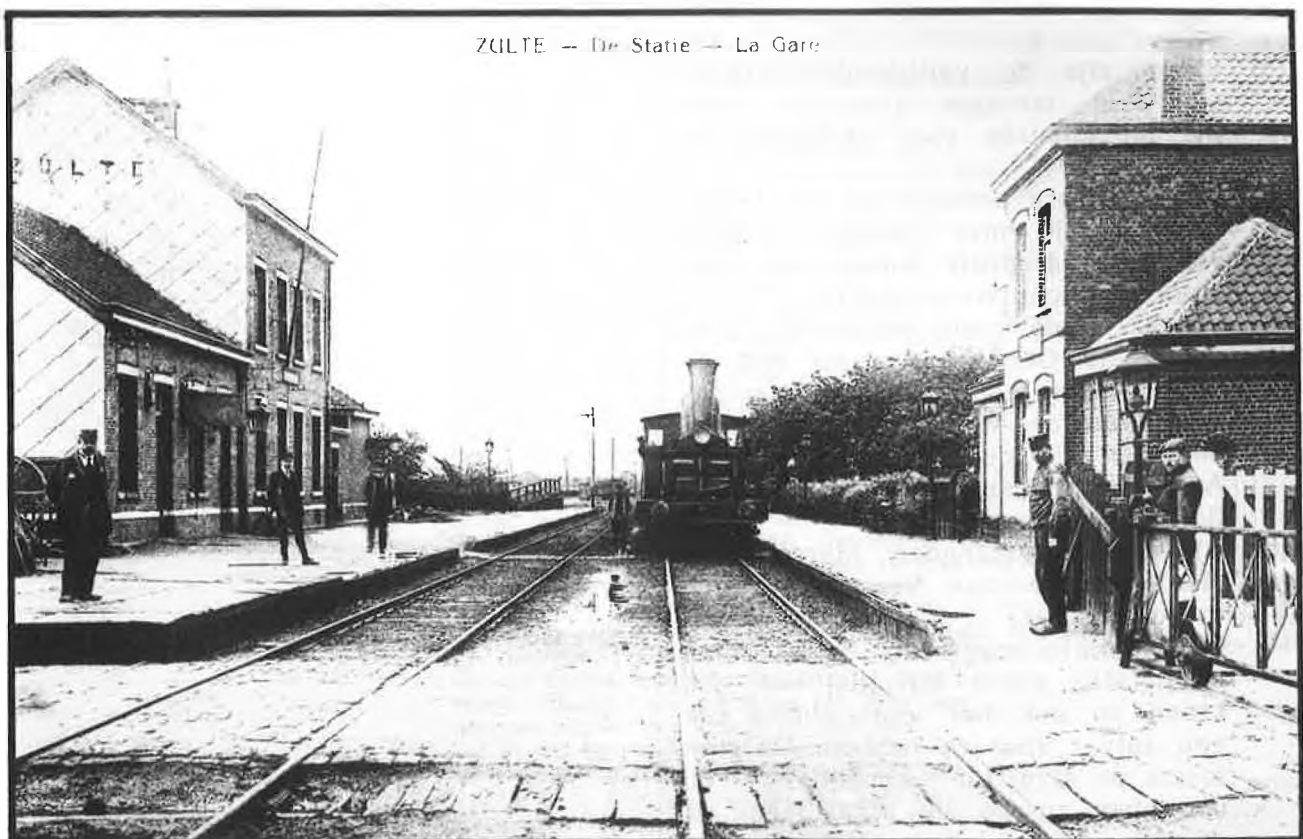
Versmessen :

Dat zijn kolen die maar half verbrand zijn.

Van Maele :

De gassen zijn er wel uit, maar er is toch nog zwarte materie over, die calorifiek vermogen heeft. Het zijn dus inderdaad half verbrande kolen.

Men schiftte de afval er uit en de *schrabielden* bleven over.



Een locomotief van het type 11 (?) in het station van Zulte

Versmessen :

Schrabielden, dat woord komt van het Frans : *escarbille* = sintel.

In 1946 of 1947 is er nog een oud vrouwtje overreden aan het dood spoor bij de Sneppebrug over de Leie bij het station Gent-St.-Pieters. Ze was daar *schrabielden* aan het rapen in het dood spoor waar de locomotieven hun vuur kuisten - *vuurke pakken en water kuisen* zegden wij, dat was een leutige uitdrukking (7) - en daar werd ze haar been afgereden.

Daarna verhaalt Versmessen nog enkele ongelukken die hij in zijn loopbaan meegemaakt heeft : over een sigarenverkoper die hij kende en in Brussel was verongelukt, over een Poolse vrouw die in het Noordstation zelfmoord pleegde en over Franske Mauman die ook verongelukte onder de trein.

Voetnoten

- (1) Zie het interview met de heer Versmessen.
- (2) C. Brantegem schreef daarover ook een artikel dat in september 1982 verscheen in het tijdschrift *Het Spoor*, p. 23-26, onder pseudoniem Joris Fiers.
- (3) Later zijn de veiligheidsmaatregelen veel strenger geworden, met bv. de comités voor veiligheid en gezondheid.
- (4) Zo'n lantaarn bestond uit een reservoir, gevuld met carbied. Daarop vielen er druppels water, wat een mooi wit licht veroorzaakte.
- (5) Vooral in de grote industriële centra zoals Gent of Brussel had de ACOD meer leden, maar globaal gezien was de verdeling ACOD-ACV ongeveer fifty-fifty, alhoewel het ACOD over het algemeen toch wel lichtjes overwegend was.
- (6) Af en toe mengden Marcel Van Maele of Mevrouw Versmessen zich in het gesprek.
- (7) Bij stoomlocomotieven moest men regelmatig water bijvullen aan een kraan en ook het vuur kuisen om een zuiver vuur te hebben. Daartoe moest de afval (de *cenders*) er uit. Maar tussen die afval lagen er dikwijls niet helemaal verbrande resten : die *schrabielden* raapte men.

LIJST VAN DE ERELEDEN 1985

SPRLC Beirnaerd & Fils, Hondellee 35, 9710 Gent
Belgian Shell S.A., Passagierstraat 100, 9000 Gent
De Maegt Paul, Kastanjestraat 1, 9720 De Pinte
Deseyn Guido, Vierlinden 43, 9050 Evergem
De Vocht Anne-Marie, Kortrijksesteenweg 178, 9000 Gent
Gemeentelijke Openbare Bibliotheek, Schakelweg 10, 8790 Waregem
Hanet Jacques N.V. UCO, Bellevue, 9218 Gent
Henry Armand, Kerkstraat 232, 9219 Gent
Kredietbank N.V., Kouter 175, 9000 Gent
Marissael Claude, Oranjeboomstraat 32, 9910 Gent
Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel
N.V. Ebes, De Cuyper André, Langerbruggekaai 3, 9000 Gent
Textirama vzw, Martelaarslaan 45, 9000 Gent
Taelman François, Kikvorsstraat 461, 9000 Gent
Unitex vzw, Kouter 106, 9800 Deinze
UCO N.V., de heer Steyt, Bellevue 1, 9218 Gent

LIJST VAN DE STEUNENDE LEDEN 1985

Beelaert Aster, Pieter Cieterslaan 4, 9030 Gent
Boone J. -Delporte L., Begoniastraat 18, 9220 Merelbeke
Brasseur Henri, Volderrede 54, 9120 Destelbergen
Bruneel Claire, Brusselsesteenweg 708, 9219 Gent
Casteleyn Dominique, Hyacintstraat 5, 9000 Gent
Casteleyn Georges, Coupure 83, 9000 Gent
Christelijke Textiel Centrale, Poel 7, 9000 Gent
Coene Johan, Sleepstraat 204, 9000 Gent
Conhaire A., Brakelmeersstraat 16, 9830 Sint-Martens-Latem
Cooreman Jan, Krijgslaan 66, 9000 Gent
Decavele Johan, Verlorenbroodstraat 16, 9220 Merelbeke
De Herdt René, Hoorndriesstraat 89, 9220 Merelbeke
De Moor Dirk, Nieuwendam 23, 9880 Aalter
Deseyn Oscar, Nekkersberglaan 592, 9000 Gent
De Vos Arsenius, Charles de Kerchovelaan 253, 9000 Gent
D'Heedene Lutgarde, Moerbeekstraat 87, 9780 Zulte
Foket Amanda, Nekkersberglaan 692, 9000 Gent
Geernaert Owel, Bonifantenstraat 9, 9000 Gent
Ghijselincx Eric, Corn. De Schepperestraat 42, 9710 Gent
Gobijn Ronny, Pontstraat 5, 9810 Gent
Lagrou Etienne, Nieuwhof 64, 9000 Gent
Laleman Marie-Christine, Holdaal 49, 9000 Gent
Lefebure Jo, Hogeweg 122, 9000 Gent
Lybaert Robert, Krijtstraat 37, 9040 Gent
Mertens N., Gentsstraat 103, 9406 Ninove
Mortier Hans, Bruiloftstraat 55, 9219 Gent
O.L.V. Presentatie, Basisschool, 2650 Boom
Poriau Marc, Sint-Widostraat 12, 9000 Gent
Puimège Georges, Zaffelare Dorp 30, 9078 Lochristi
Rondel Simon, Beukendreef 5, 8320 Brugge
Steyt Georges, Elfbunderslaan 37, 1650 Beersel
Van Der Meulen Marcel, Hoge Heerweg 32, 2700 Sint-Niklaas
Vanrysselberghe, Noordstraat 16, 9840 Nevele
Van Der Heyden Jean-Pierre, Fred. Burvenichstraat 260, 9219 Gent
Van Der Heyden Etienne, Fred. Burvenichstraat 260, 9219 Gent
Van Huffel A., Franklin Rooseveltlaan 427, 9000 Gent
Van den Bavière André, Groentemarkt 10, 9100 Lokeren
Vander Straeten Marcel, Hogeweg 110, 9000 Gent
Voortman Michel, Vogelenzang 23, 9000 Gent
Van Russelt Raymond, Oude Abdijstraat 22, 9810 Gent
Verschueren Marc, Mariakerksesteenweg 259, 9810 Gent
Van De Walle Piet, Stationstraat 117, 9840 Nevele
Van Der Meer Maria, Dusartstraat 8, 1072 HR Amsterdam, Nederland
Vervaeke Jean, Ketelboetsstraat 2, 9170 Waasmunster
Van den Brandel A.L., Hofstraat 3, 7255 CH Hengelo, Nederland
Wijffels C.G.M.J., Eisenhowerlaan 53, 2625 GG Delft, Nederland
Willems Antoine, Ketelpoort 49, 9000 Gent