

13 en 14 mei 1995

Dagen van het historisch spoorwegpatrimonium



Eén eeuw reizigerstreinen
expo 1995

Het prille begin



Het spoorverkeer in België gaat terug tot het begin van de onafhankelijkheid van ons land. De nieuwe uitvinding komt overwaaien uit Groot-Brittannië. De jonge Belgische staat, die nood heeft aan een efficiënt vervoerssysteem om haar economie aan te zwengelen, besluit al in 1834 tot de bouw van een spoorwegnet voor het vervoer van goederen en reizigers. Het geplande net heeft Mechelen als centrum, van waaruit een aantal lijnen vertrekken: naar Antwerpen, naar Luik en Duitsland, naar Brussel en de Franse grens en naar Oostende via Gent en Brugge. Een jaar later is het eerste gedeelte daarvan al klaar: de spoorlijn Brussel - Mechelen is een feit!

Het oorspronkelijke net van 592 km zal voltooid zijn in 1845. Daarna wordt voor de verdere uitbouw beroep gedaan op privé-maatschappijen, die er tussen 1845 en 1870 zo'n 2500 km spoorlijnen aan toevoegen. Deze "concessies", een belangrijk begrip in de spoorweggeschiedenis van ons land, worden vanaf 1870 geleidelijk terug overgenomen door de Belgische staat.



in de "Diligence", eigenlijk een knusse postkoets op sporen.

De volgende stap in het reizigersmaterieel is een capaciteitsverhoging: de twee-assige rijtuigen van de eerste jaren maken plaats voor langere rijtuigen gedragen door drie assen. Eerst de "dubbele Diligence", later de zogenaamde "Grande Capacité", met 40 plaatsen in eerste tot 80 plaatsen in derde klas, die voor 't eerst in serie werden gebouwd vanaf 1885.

Rond de eeuwwisseling volgt weer een nieuwigheid: de GCI - Grande Capacité à Intercirculation (grote capaciteit met doorgang). Waar een rijtuig voordien bestond uit een aantal afzonderlijke, door een wand gescheiden compartimenten, is nu de middengang en de zijgang 'uitgevonden'. En er zijn deuren aan de uiteinden, zodat men nu de hele trein kan doorlopen! In het begin van de 20e eeuw doet het draaistel zijn intrede. Die verbeterde ophanging levert naast technische voordelen - een soepeler bochtenwerk - ook een betere schokdemping op en dus voordelen voor het comfort van de reiziger. Het draaistel wordt in een eerste periode alleen toegepast voor internationale treinen.



Belangrijke datum: 1926. In de nasleep van W.O. I wordt de NMBS opgericht, die de taken van de Belgische Staatsspoorwegen moet overnemen. De NMBS erft een patrimonium van 4.783 km spoorlijnen, 1.868 stations en stopplaatsen, 4.624 locomotieven, en stelt zo maar eventjes 119.886 mensen tewerk.

Na een ernstig spoorwegongeval in Halle in 1929 beseft men meer dan ooit het belang van de veiligheid. Vanaf 1930 worden de rijtuigen volledig van metaal gemaakt. Voordien bestonden ze, behalve de wielen en het chassis, immers voornamelijk uit hout.

Op de kop af 100 jaar na de opening van de eerste spoorlijn kan de NMBS in 1935 haar eerste geëlektrificeerde lijn openen, die van Brussel tot Antwerpen. Nu worden ook al de eerste dieselmotorwagens ontwikkeld, die een snelheid halen tot 120 km/u. (Motorwagens zijn gemotoriseerde rijtuigen, dus zonder locomotief). Men heeft nu de keuze uit stoom, diesel of elektriciteit voor de voortbeweging van de treinen.

De tweede wereldoorlog en de jaren daarna brengen de spoorweg zware klappen toe. Niet alleen is een groot deel van de infrastructuur beschadigd of vernietigd, maar na 1945 komt ook een geduchte concurrent aanzetten: de auto. De NMBS reageert door de productie op te drijven en voert een grootscheeps elektrificatieprogramma door. De minder vervuulende elektrische aandrijving levert bovendien betere prestaties. Zo komt in 1949 de lijn Brussel - Charleroi onder stroom te staan. Andere lijnen volgen in snel tempo.

Sneller en beter



In 1951 wordt de Brusselse Noord-Zuidverbinding, die al een tijdje op de agenda staat, ingehuldigd. Een zessporige tunnel onder de stad die de meeste landen ons benijden. In vele grote steden stoppen de treinen immers in kopstations met doodlopende sporen. Wil je verder, dan moet je de stad door met andere vervoermiddelen. De Noord-Zuidverbinding maakt doorgaand treinverkeer mogelijk van Luik naar Oostende, van Namen naar Gent of van Charleroi naar Antwerpen.

1955: voor het eerst worden diesellocomotieven ingezet om reizigerstreinen te trekken. In '56 wordt dan uiteindelijk de 3e klas naar de geschiedenisboekjes verwezen. De rijtuigen worden comfortabeler en functioneler ingericht. '54 is het geboortjaar van de legendarische Trans Europ Express, de trein die met zijn luxueuze inrichting en commerciële snelheid een nieuwe maatstaf aanlegt voor het internationale verkeer, en die in België voor het eerst rijdt in '57. De TEE blijft gedurende decennia het neusje van de zalm. Op 26 mei aanstaande rijdt het laatste TEE-stel op de verbinding Brussel - Parijs. Hij wordt vervangen door de hogesnelheidstrein. Een tijdperk is voorbij...

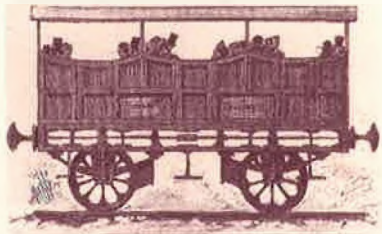
1966: de stoomtrein maakt zijn laatste rit (op het traject Aat - Denderleeuw).

De uitdaging van de moderne tijd

De jaren '60 en '70 brengen, met de veralgemening van andere vervoermiddelen zoals de auto en het vliegtuig, moeilijke tijden. Het tempo verhoogt en de spoorwegen moeten al hun troeven uitspelen om bij te blijven.

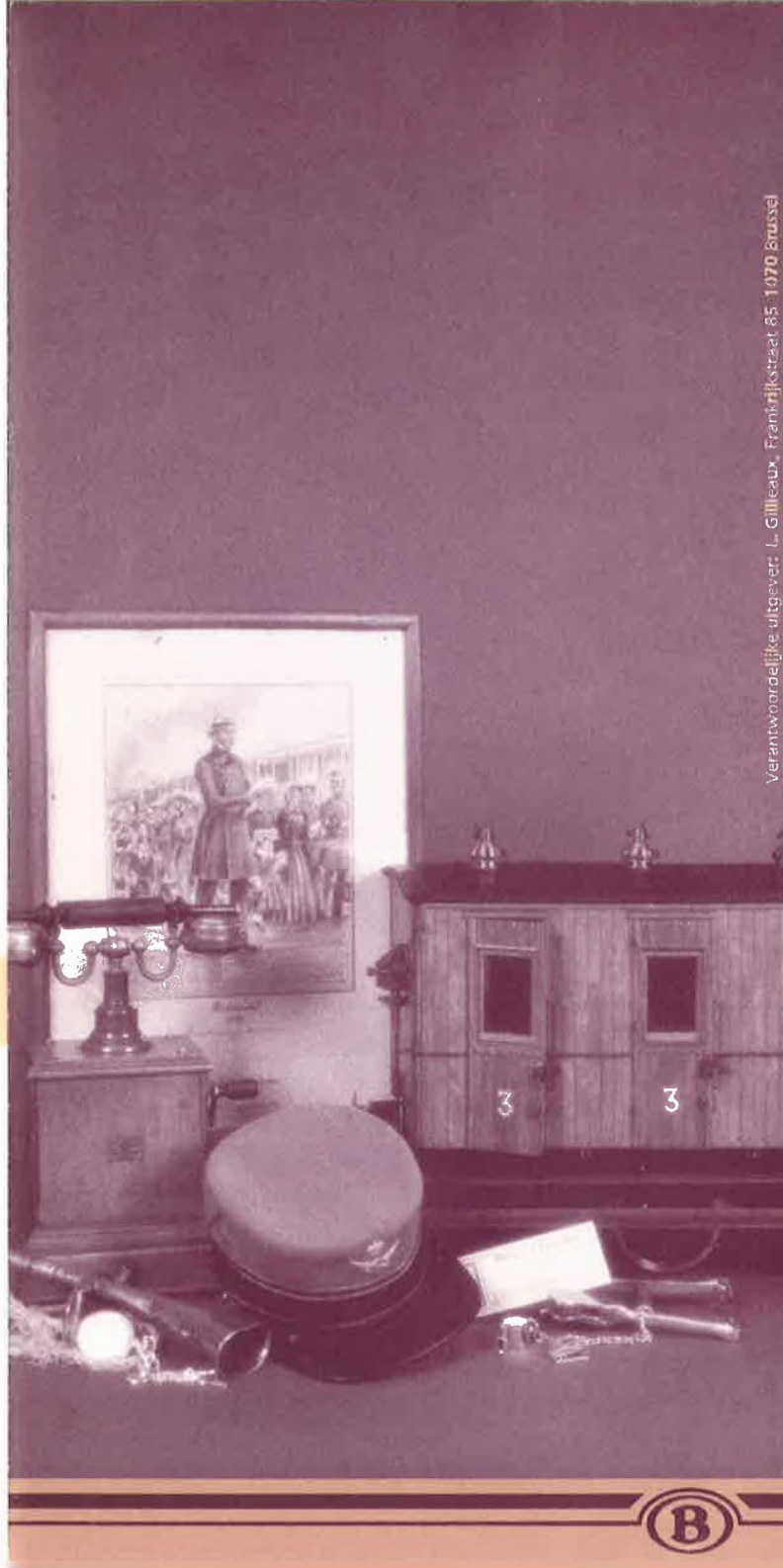
In 1983 wordt de eerste Trein-Tram-Bus dag georganiseerd om een verwend publiek de voordelen van het openbaar vervoer te doen herontdekken. Het wordt een succes. Het IC-IR-plan voert in 1984 het principe van de klokvaste treinen in. Op dezelfde verbindingen vertrekken ze om het uur, op dezelfde minuut, en normaal gezien vanaf hetzelfde spoor. Je krijgt een opsplitsing tussen lokaal verkeer en sneller interstedelijk verkeer. Nieuw treinmaterieel doet zijn opgang, in een nieuw kleurtje: bordeaux voor het binnenland en oranje voor het internationale verkeer. De dienstverlening en het aanbod worden meer en meer op een commerciële leest geschoeid. Er ontstaan nieuwe, soepelere gebruiksformules zoals de Go Pass en de treinkaarten. Ook aan het comfort wordt verder gesleuteld; de nieuwste realisatie is het "111"-rijtuig voor het binnenverkeer, dat u dit weekend kunt bewonderen in het Noordstation.

De spoorwegen kennen een lange en bewogen geschiedenis. En door de inspanningen die vandaag worden geleverd, blijft ook in de toekomst een belangrijke rol weggelegd voor de "ijzeren weg".



Van bankwagens tot draaistellen

Maar keren we even terug naar die beginjaren. De reizigers kunnen kiezen tussen 3 klassen. De meest eenvoudige rijtuigen zijn de open bankwagens, blootgesteld aan weer, wind... en niet te vergeten de rook van de stoomlocomotief. Een anekdote: in de handel waren toen speciale briljetjes te koop om de ogen te beschermen tegen het rondvliegende stof. Al gauw maakt men werk van een comfortverbetering door alle rijtuigen te overdekken. De meer gegoede burgerij reist



13 en 14 mei 1995

Dagen van het historisch spoorwegpatrimonium

Verantwoordelijke uitgever: L. Gilleaux, Frankrijkstraat 85 1070 Brussel



Eén eeuw reizigerswinkels
expo 1995

B

B



Wat is er te zien? En waar?

Open van 10 tot 18 uur. De toegang tot de gebouwen is gratis.

- **Spoorwegmuseum** (in het station Brussel-Noord)
Vooruitgangstraat, 76 - 1210 Brussel.

Het museum biedt u een algemeen overzicht van de geschiedenis en de evolutie van de spoorwegen... met uitzicht op de toekomst. Verkoopsstand.

Aan perron 1 van het station is treinmaterieel op schaal 1:1 te bezichtigen. Aan de hand van dit materieel kan men de evolutie van het comfort volgen.

- **Museumbewaarplaats van Leuven** (bij uitzondering toegankelijk).

vlakbij het station:

Stationsplein - 3000 Leuven,

speciale pendeldienst tussen station en bewaarplaats.

Stoomtreinen en dieselmotorwagens. In het station: tentoonstelling moderne rijtuigen.

- **Museumbewaarplaats van Haine-Saint-Pierre** (bij uitzondering toegankelijk).

Boulevard Baudouin I - 7100 La Louvière,

op 250 m van station van La Louvière-Sud (zie kaartje).

Dieseltreinen en elektrische motorstellen. In het station: moderne rijtuigen.



Dienstregelingen speciale treinen

Alle speciale treinen leggen het traject Brussel-Noord – La Louvière-Zuid (of omgekeerd) af, met stilstand te Leuven.

BRUSSEL-N. Vertrek	LEUVEN Aankomst/Vertrek	LA LOUVIERE-Z. Aankomst
10.00 (stoom)	10.34 / 11.47	13.55
10.32	10.48 / 10.50	11.56
14.32	14.48 / 14.50	15.56
18.32	18.48 / 18.50	19.58

LA LOUVIERE-Z. Vertrek	LEUVEN Vertrek/Aankomst	BRUSSEL-N. Aankomst
8.08	09.26 / 09.30	09.48
12.20	13.27 / 13.31	13.47
14.40 (stoom)	16.14 / 17.35	18.09
16.20	17.27 / 17.32	17.52



Tarieven speciale treinen

Enkele rit:	kinderen(*)	
– Leuven - Brussel-Noord (of omgekeerd)	50 F	40 F
– Leuven - La Louvière-Zuid (of omgekeerd)	100 F	60 F
– La Louvière-Zuid - Leuven - Brussel-Noord (of omgekeerd)	125 F	75 F

(*) Voor kinderen van 6 tot 12 jaar. Kinderen jonger dan 6 reizen gratis.

Gecombineerd biljet (éénmaal heen én terug tussen de drie plaatsen): 250 F 140 F

Vergeet niet dat u tijdens het weekend ook gebruik kunt maken van het weekendtarief voor al uw verplaatsingen per trein: 40 % korting voor de eerste reiziger, 60 % voor de tweede tot en met de zesde reiziger in de groep. Bovendien betaalt u slechts voor maximaal 150 km.