

# nieuws uit belgië

## Ons oudste station verdwijnt

Tubeke, een station uit de pionierstijd, dat de eerbiedwaardige leeftijd van 140 jaar telt en daarmee het oudste station van ons net is, wordt gesloopt.

De eerste steen voor een nieuw station werd overigens al op 23 juli 1981 door de Minister van verkeerswezen gelegd.

Tubeke was een van de eerste stations die destijds verzezen langs de grote lijnen die de Belgische Staat vanaf 1835 naar zijn grenzen aanlegde. Op 18 mei 1840 al liep de lijn Brussel – Bergen tot Tubeke dat een twintigtal kilometers ten zuiden van Brussel ligt. De lijn werd op 31 oktober 1841 doorgetrokken tot Zinnik en bereikte op 19 december van datzelfde jaar Bergen.

Het station Tubeke, dat dateert van 1840, heeft al die tijd niets van zijn uiterlijke architectuur moeten prijsgeven. Tot 1977 had de stationschef zijn woonvertrekken op de eerste verdieping. De binneninrichting daarentegen onderging af en toe wel enige verjongingskuur, o.m. in het begin van de jaren zestig, ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn Brussel – Parijs. Toen werd het seinhuis in het ontvanggebouw ondergebracht. Dit nieuwe al relais seinhuis verving twee oude seinhuizen die, enerzijds, de aftakking naar Quenast–Rognon

en, anderzijds, die naar Klabbeek–Eigenbrakel bedienden.

Het station Tubeke is nog steeds een van de drukke punten van de lijn Brussel – Bergen. Het beschikt over drie perronsporen. De talrijke goederentreinen die de ijzergieterijen van Klabbeek en de steengroeven van Quenast aandoen, bezorgen het een koortsachtige activiteit terwijl de reizigerstreinen die aansluiting geven op NMVB-buslijnen naar en van de buitenwijken van Tubeke, waar vele nijverheden gevestigd zijn, en op de dieselmotortreinen van de lijn

Tubeke – Ecaussines ervoor zorgen dat het station dagelijks zo'n 5 000 reizigers verwerkt.

## En nog een oudgediende verdwijnt

Het metalen «L»-rijtuig, met niet-automatische zijdeuren en zonder vouwbalg, van ongeveer 18 meter lengte, was in de jaren dertig toonaangevend voor de modernisering van het net en zijn rollend materieel. Tot dan toe werd het reizigersvervoer in binnenverkeer immers onderhouden door houten materieel, gekenmerkt door de letters P,T,X, W enz., dat tot in de jaren '50 in dienst bleef.

Toen vorig jaar de Belgische industrie de moderne M 4-rijtuigen op de markt bracht, raakte ook het

metalen «L»-rijtuig volledig in onbruik. Dat is natuurlijk helemaal geen schande. De oudgediende kan immers terugblikken op een behoorlijk aantal jaren trouwe dienst. De twee eerste rijtuigen ondernamen hun proefrit in 1932, waarna ze, van 1933 tot 1935, op grote schaal werden gebouwd. De reeks omvatte aanvankelijk 312 rijtuigen van drie klassen, onderverdeeld als volgt :

- 50 gemengde rijtuigen 1e en 2e klas (A-B);
- 20 rijtuigen 2e klas (B);
- 20 rijtuigen 2e klas + bagagewagen (BP);
- 192 rijtuigen 3e klas (C)
- 30 rijtuigen 3e klas + bagagewagen (CP).

Zoals alles en iedereen hebben ook zij onder de oorlog geleden : 271 eenheden overleefden deze duistere jaren. In 1977 bleven er nog 200 over ; ze werden mettertijd uit de dienst genomen.

Vóór 29 mei 1981 beheerde het station Gent-St.-Pieters nog twee stellen van 5 rijtuigen en enkele pendelrijtuigen, d.w.z. rijtuigen die slechts op de piekuren als versterking reden. Het station Haine-Saint-Pierre beschikte over een nagenoeg gelijkaardig aantal. Deze houten rijtuigen werden niet aangepast aan de elektrische verwarming, wat, geheel of gedeeltelijk, wel het geval was voor de even oude rijtuigen van het type K en M. Die rijtuigen, welke vanaf 1935 werden gebouwd, zullen in de eerstvolgende maanden op hun beurt uit de omloop worden genomen of gemoderniseerd.

