

ASPECTEN VAN DE SPOORWEGGESCHIEDENIS VAN BELGIË

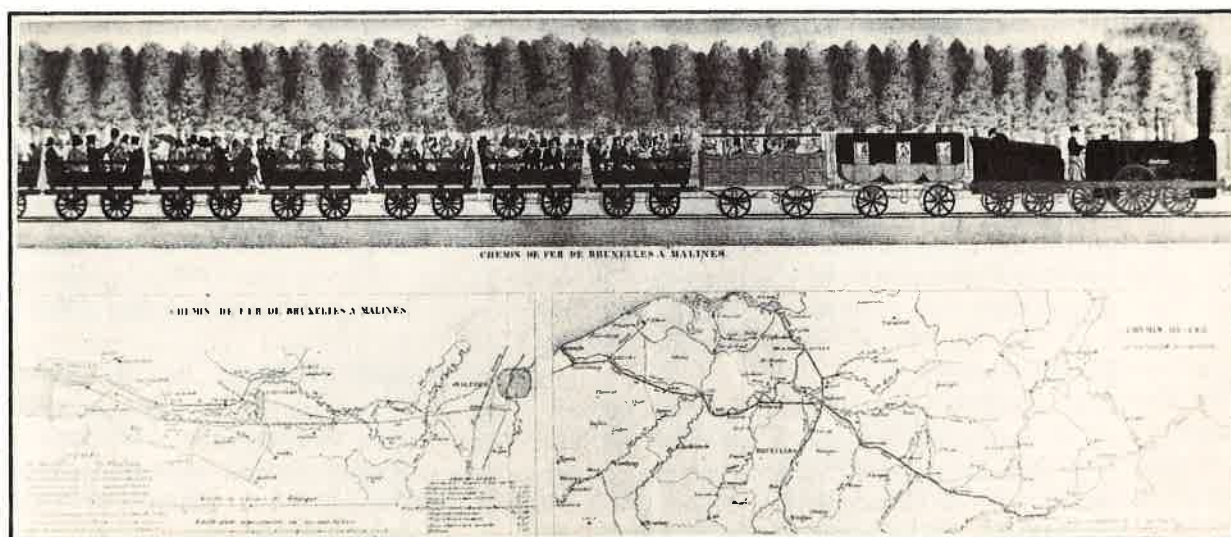
door Liliane VANDENHEEDE

Bij het begin van de 19e eeuw was onder impuls van de Industriële Revolutie het transport grondig veranderd. De pas ontdekte stoomkracht werd toegepast op het vervoer te land. De eerste rit van de stoomlocomotief van *Georges Stephenson* van Darlington naar Stockton betekende één van de grootste technische omwentelingen voor de mensheid. De gevolgen voor handel en nijverheid waren veelzijdig. Brieven en dagbladen kwamen nu veel sneller ter bestemming dan voorheen. Het personen- en goederenvervoer kende een ware explosie. Daar waar de postkoets zo'n 10 personen vervoerde, werden nu honderden mensen tegelijk getransporteerd. De tijd werd gestandaardiseerd over geheel Europa. Men had nu vaste uurschema's over het hele continent. De trein was het eerste vervoermiddel in onze cultuur dat niet "wachtte". Snelheid is een begrip dat lang met de spoorwegen verbonden was. De eerste locomotief van Stephenson haalde een gemiddelde snelheid van 13 km per uur en iedereen stond stomverbaasd toe te kijken. Nu bereikt de T.G.V. Parijs/Lyon (*Très Grande Vitesse*) een pieksnelheid van 380 km per uur.

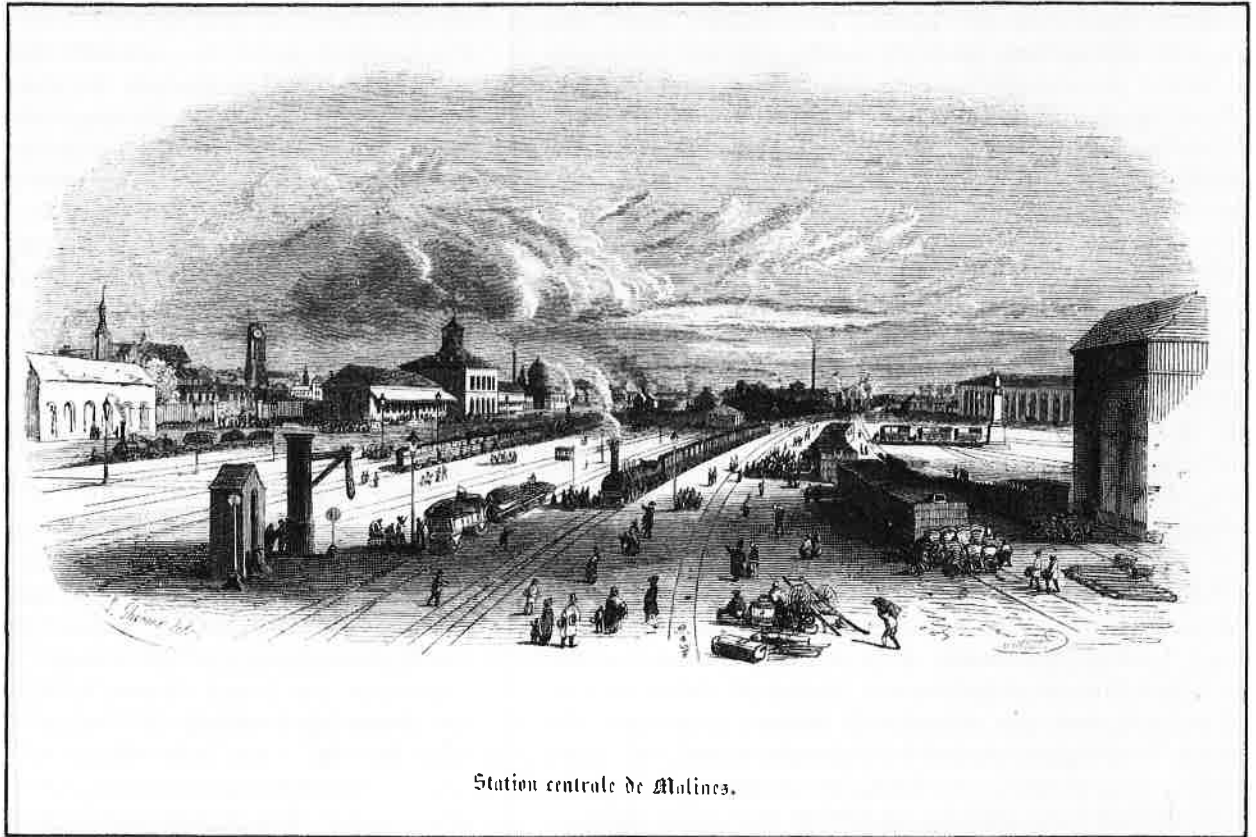
De aanleg van het continentale spoorwegnet was Europa's grootste onderneming sinds de grote ontdekkingsreizen. Uit geschriften uit het eerste kwart van de negentiende eeuw blijkt dat men geloofde dat de mensheid totaal zou veranderen, dat oorlog, armoede,

werkloosheid zouden verdwijnen. Deze zogenaamde transportrevolutie was trouwens een essentieel element van de Industriële Revolutie. België was het eerste geïndustrialiseerde land van het continent en bracht dan ook als eerste de spoorweg op het vasteland. Bij de wet van 1 mei 1834 werd door koning Leopold I bepaald dat Mechelen het middelpunt van het nieuwe spoorwegnet zou worden. Een jaar later werd de eerste lijn aangelegd. Op 28 september 1837 werd Gent aangesloten op het Belgische spoorwegnet (zie evolutieplan). Deze spoorlijn groeide tenslotte uit tot het dichtste spoorwegnet ter wereld : meer dan 5.000 km spoorlijnen op een grondgebied van 30.500 km².

Drie locomotieven vertrokken bij de opening van de eerste Belgische spoorlijn op 5 mei 1835 vanuit Mechelen. *De Pijl, remorqueur à vapeur* met zeven *char-à-bancs*. Het konvooi bereikte Mechelen in 45 minuten. De *Stephenson*, ook met zeven *voitures*, maar van een beter type die wellicht zwaarder waren, want zij bereikten Mechelen maar na 50 minuten. En tenslotte de *Olifant* met zestien *char-à-bancs*. Tussen de genodigden zat ook *Stephenson*, de uitvinder van het ijzeren ros. De bevolking stond vaak argwanend tegenover dit nieuwe vervoermiddel en voelde zich gebroodroefd. De eerste stoomlocomotieven, ontworpen door *Richard Trevithic* in 1796, hadden geen succes gekend, grotendeels door



De eerste spoorlijn van Brussel naar Mechelen (1835) (uit : M.A. ASSELBERGS, *Daar komt de trein*).



Station centrale de Malines.

Zicht op het station van Mechelen rond 1835 (foto : Koninklijke Bibliotheek, Brussel).

de vijandigheid van het publiek. Eenzelfde vijandigheid constateerde men in België : in mei 1830 werd de steenkoolmijn *Le Grand Hornu* verbonden met het kanaal Bergen-Condé over een afstand van 1,8 km. Er ontstond een opstand bij de voerlieden en samen met de arbeiders sloopten ze in oktober de lijn volledig (*la révolution des charretiers*). De voerlieden voelden zich gebroodroofd, het noodzakelijk aantal paarden was immers teruggebracht van 150 tot 25.

De aanleg van spoorwegen had inderdaad steeds zijn weerslag op de andere vervoermiddelen zoals de trekschuiten en de diligences.

Honderd jaar geleden bood de trein het meeste comfort van alle vervoermiddelen, met uitzondering van het stoomschip. Elke reis betekende niettemin dat je deerlijk dooreengeschud werd. Tot in de jaren zestig (van de twintigste eeuw) reden er in België nog volledig houten spoorwegwagons. Als eerste paste men in Frankrijk het systeem van gangen langsheen de coupés toe, want tot 1878 hadden de reizigers zich klauterend over banken

moeten verplaatsen. Al dit ongemak had ook zijn onmiddellijke invloed op de mode, de hoepelrokken verdwenen bv. Deze namen te veel plaats in en bleven tussen de deuren klemmen. De mannen droegen een pet i.p.v. een hoed omdat die beter op het hoofd kon vastgezet worden. De militaire hoofddeksels werden ingekort om de andere reizigers niet meer te storen. Het spoor was ook lang zo zacht niet als nu, alles piepte, kraakte en hotste. Rijdende toiletten verschenen pas rond 1860 en alleen in eerste klasse. De reizigers werden verzocht "hun voorzorgen te nemen vóór het vertrek." Verlichting was er ook niet bijzonder veel, behalve een oliepitje aan het plafond. De zgn. "acrobaat" was een beambte die speciaal instond voor het verversen van de olie bij elk station. Hiervoor diende hij de daken van de trein af te lopen. Lezen op de trein was bijzonder snobistisch. Er was extra verlichting voor nodig, een speciale blaker voor zijn leeskaarsje. Wat de plaatskeuze betrof, was er een eerste klas : *diligences*, ruim en geheel gestoffeerd, een tweede klas : *char-à-bancs*, met paardehaar gevulde smalle banken en tenslotte een derde klas : *wagons*,

met houten banken en rondom open. Bij mooi weer was die derde klas wel te verkiezen. In de winter echter moest men de reizigers soms verkleumd van de wagons afhaken. Een idee van de prijzen : rond 1850 kostte een ritje van Brussel naar Antwerpen in *diligence* 3,50 fr.; in *char-à-banc* : 2,65 fr. en in *wagon* : 1,75 fr. De reis duurde één uur en 15 minuten.

Treinrampen hebben steeds plaatsgehad. Men had trouwens Leopold I bij de opening van de eerste Belgische spoorlijn afgeraden de reis mee te maken, dit uit veiligheidsoverwegingen. De vrees voor rampen was niet ongegrond want regelmatig vinden we in de kranten één of ander ongeluk vermeld. Drie dagen na de inhuldiging van de Belgische spoorlijn botste één van de locomotieven tegen de palissade van het Leuvense kanaal die het prompt begaf. Een krant meldde : *gelukkig zijn daarbij geen mensen omgekomen*. Diezelfde locomotief bleek een andere keer in Laken een waterlek te hebben opgelopen. De reizigers werden verzocht de locomotief voort te duwen... In 1850 bleek dat in Frankrijk 56% van de ongelukken op het spoor gebeurden tengevolge van falende signalen, 3% door hindernissen op het spoor waaronder vaak dieren, 18% uit asbreuken, 14% uit spoorbreuken, slechts in 1% van de gevallen bleek

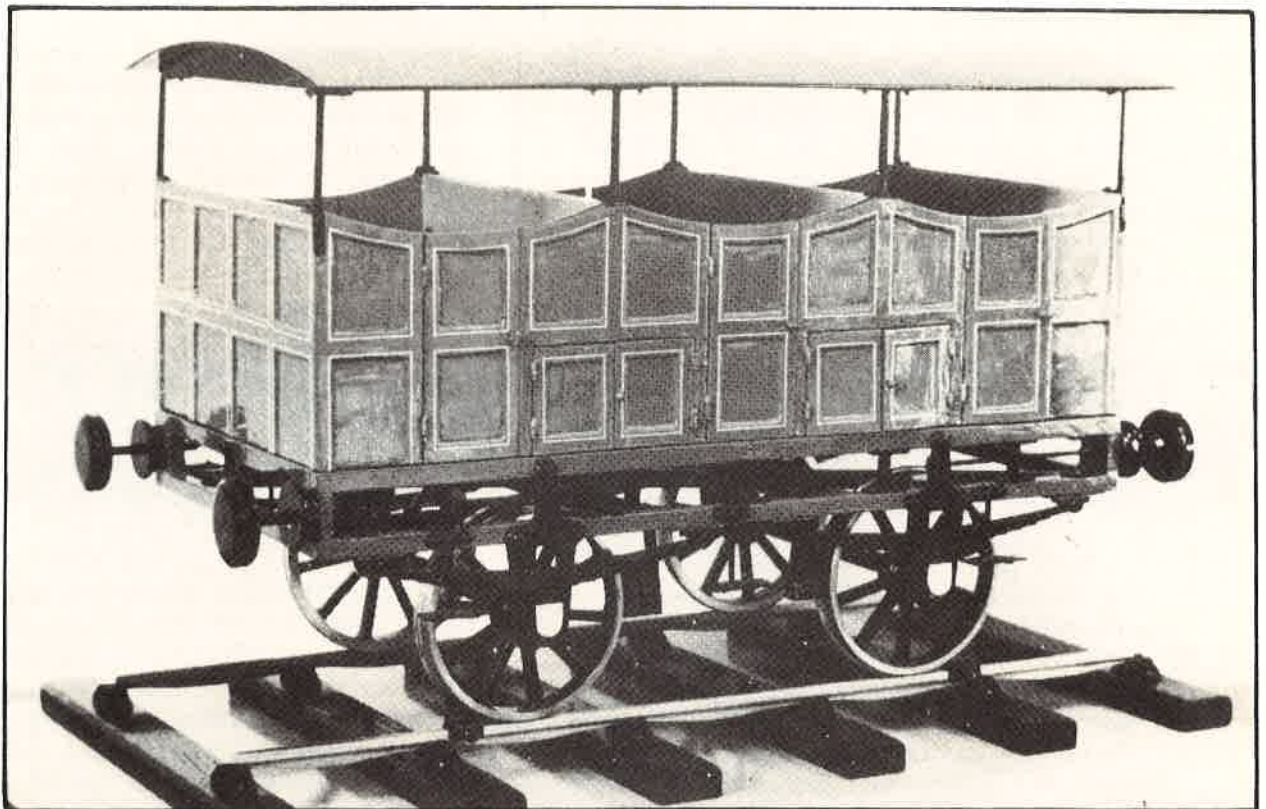
de locomotief te ontploffen...

Pas in 1926 wordt de *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen* opgericht. Voordien hadden, naast de staatsspoorwegen ook de kleinere *Compagnieën* het spoorwegnet in handen. Vanaf 1935 begon men met de elektrificatie van het Belgisch net. In 1980 liep tweederden van de Belgische treinen op stroom. De gouden tijd van de spoorwegen was de periode tussen de twee wereldoorlogen.

DE STATIONS EN SPOORWEGARCHITECTUUR

De spoorwegen brachten nieuwe landschapsbepalende elementen aan. Het meest typische van het spoorwegpatrimonium was wel het station. De architecten hadden geen voorbeelden waarnaar ze zich konden richten en creëerden een totaal nieuwe architectuur. Bij de spoorweg kwamen de nieuwe technieken van de 19e eeuw met elkaar in contact : stoom, staal en bouwtechnieken.

De meeste 19e-eeuwse stadsstations vielen uiteen in twee aparte atmosferen; de eigenlijke hall en het gedeelte waar de reizigers aankomen. De eerste was meestal een uiting van de nieuwe technologische verwachtingen



Overdekte Char-à-bancs of tweede-klasserijtuig (foto : Museum van de Spoorwegen, Brussel).

waar de ingenieur zich ten volle had kunnen in uitleven.

Als een station overdekt was, moest het dak hoog zijn zodat de reizigers niet door de hete zwarte rook zouden verstikt worden. Hierdoor ontstond een zeker gigantisme. Tegenover deze vaak gedurfde metalen constructies, die een duidelijk beeld vormen van het vertrouwen in de technologie, waarin de mogelijkheden van nieuwe bouwmaterialen ten volle aangewend werden, stond dan de ingangshall, een gevel van geruststelling, in traditionele stijl, vol details met reminiscenties naar het verleden. Men poogde het modernisme te verzachten, de schok minder te maken. De stations van Antwerpen en Gent zijn daar een typisch voorbeeld van.

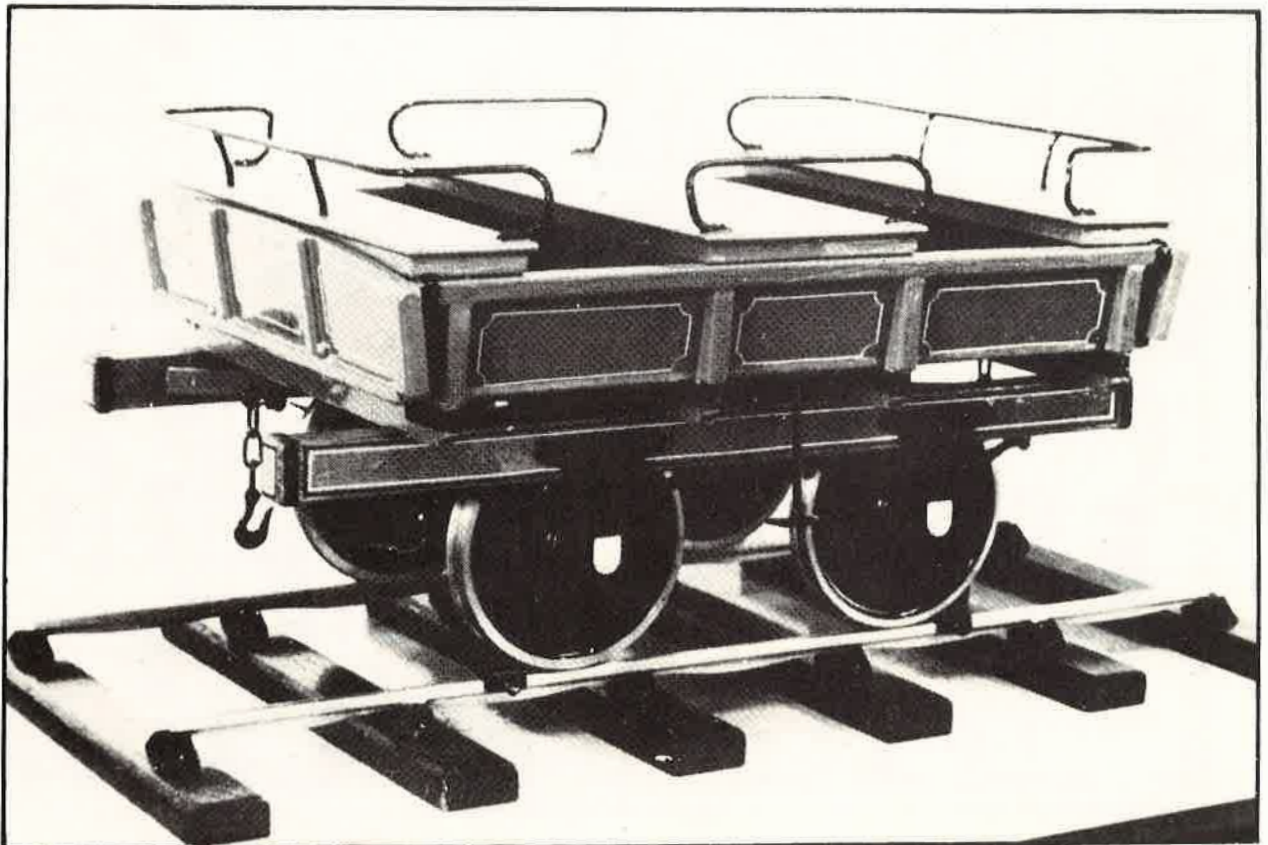
De sterke persoonlijkheid van de stations was ook een gevolg van de concurrentiestrijd tussen de verschillende privé-maatschappijen. Elke *compagnie* poogde haar eigen imago te creëren.

De perrons werden vaak gebruikt voor wandelingen waardoor men genoodzaakt werd het perronkaartje in te voeren om de grote stroom toeschouwers in te dijken.

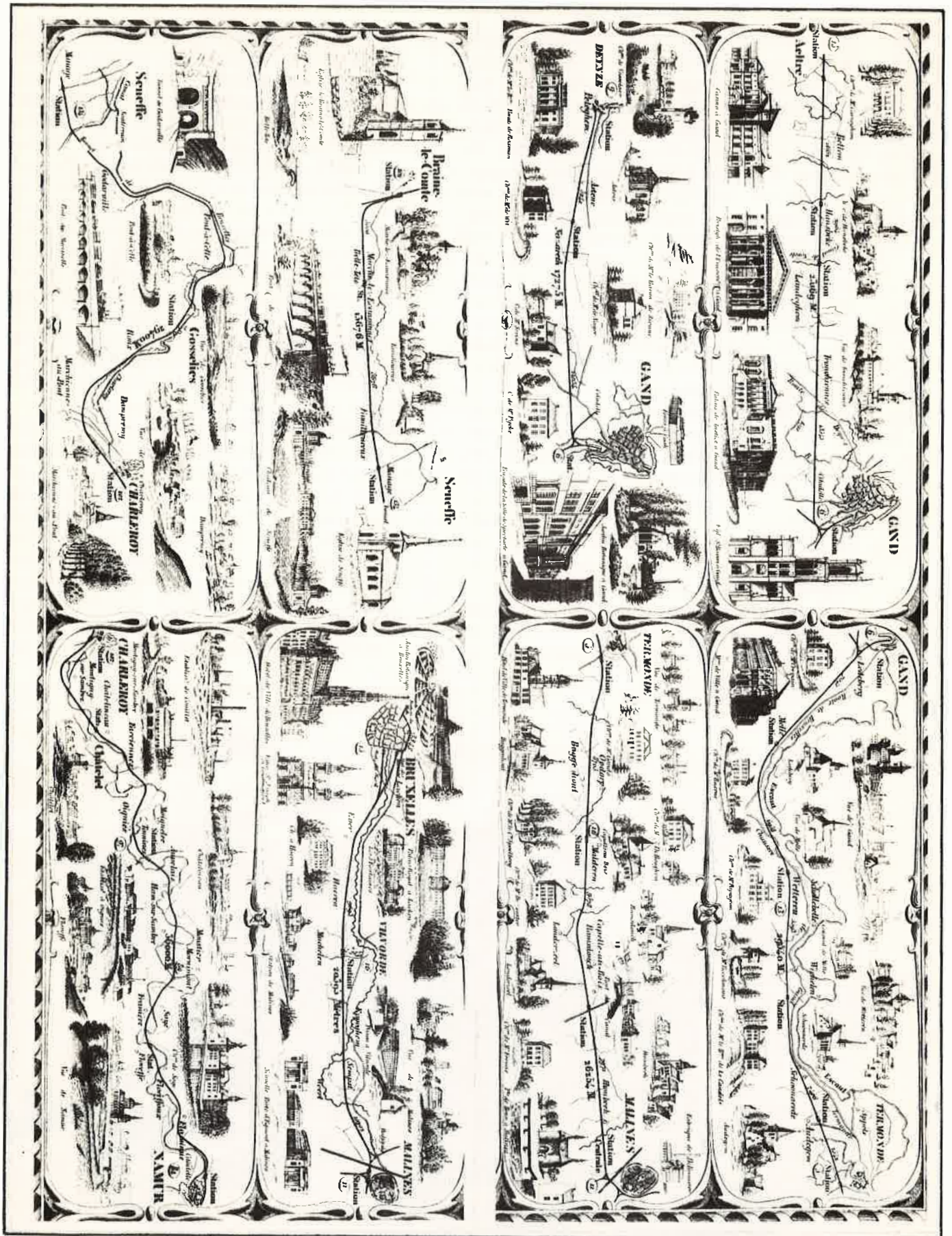
Veel stationsgebouwen zijn ware tempels van architectuur. Een schitterend voorbeeld in dit verband is zeker het Centraal Station te Ant-

werpen, een hoogtepunt van architectonische fantasie, een voorbeeld van metropolitaanse trots. Men mag gerust stellen dat de bouw van dit station Antwerpen aanzienlijk heeft verhoogd. De bouwmeester was de Bruggeling *J.J. De la Censerie*, die het volledig in eclectische stijl optrok. Het meest spectaculaire element is de neo-barokke koepel, een constructie van *Les Ateliers Métallurgiques de la Sambre*. Typierend is ook het feit dat bij speciale wens van koning Leopold II het gebouw "beslist monumentaal" moest zijn en in zijn geheel in Belgisch materiaal opgetrokken. (Door deze maatregel is dit gebouw thans bedreigd; de versierende steen, nl. Vinalmontsteen, bleek immers niet bestand tegen onze barre weersomstandigheden en brokkelt nu af.)

Blaise Cendrars schreef dat de stations uit zijn jeugd de mooiste kerken ter wereld waren. Wie in Bombay de *Victoria Terminus* gezien heeft, beseft onmiddellijk wat hiermee bedoeld werd. Dit station was het grootste gebouw van Azië. Machtsuitstraling en zelfbevestiging bleken de voornaamste drijfveren. Nu nog steekt dit Victoriaanse station hoog boven de Oosterse stad uit. Dichter bij huis verscheen in de jaren twintig het megalomane station van Milaan. Deze bevestiging van



Derde klasserijtuig (foto : Museum van de Spoorwegen, Brussel).



De eerste spoorwegverbindingen van Gent, Brussel, Charleroi... rond 1837 met de voornaamste bezienswaardigheden onderweg (Universiteitsbibliotheek Gent, foto : Studio Claerhout-Gent).

macht bleek goed in te spelen op het gemoed van de mensen. Het psychologisch effect van een station, de geruststelling die ervan uitgaat werd door de Nazi's tot het uiterste uitgebuit in bijvoorbeeld het uitroeiingskamp Treblinka waar elke dag honderden "dodentreinen" aankwamen. Voor die Joden was Treblinka het einde, maar men hield hen in de waan dat men er ook nog kon vertrekken door een station te simuleren met niet-bestaande vertrekuren, een wachtkamer enz...

Men kan de stations indelen in vier types :

- het kopstation dat op het einde van de spoorlijn staat en deze afsluit;
- het station langs een doorgaande spoorlijn;
- het eilandstation dat eveneens gebouwd is langs een doorgaande spoorlijn maar dat op een perron staat tussen de spoorlijnen in;
- het vork- of wigstation dat op een plaats staat waar een spoorbaan in twee gesplitst wordt.

In de spoorwegarchitectuur kan men eigenlijk drie fases onderscheiden :

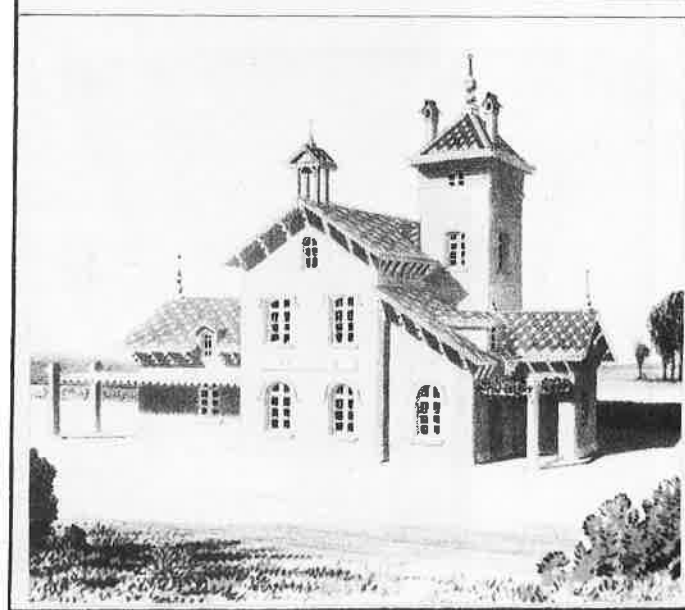
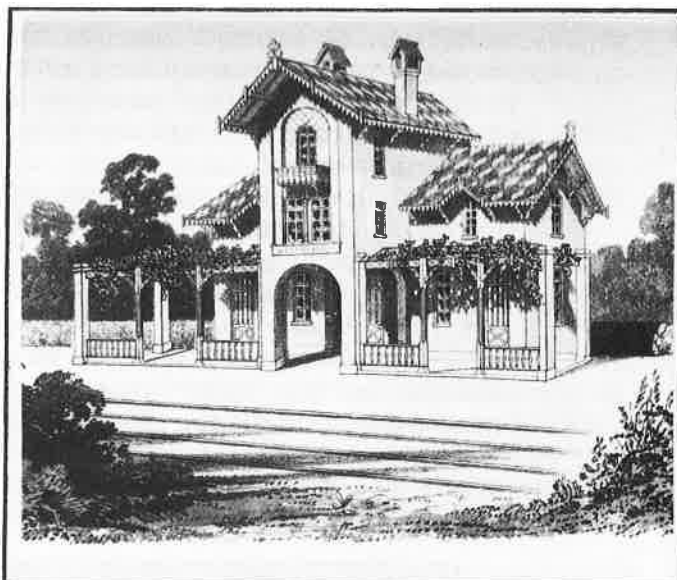
1833-1844 : Aanleg van 2 lijnen, nl. een Noord-Zuid en Oost-West als staatspoorlijn. Men bouwde een aantal standaardstations zoals het eerste station van Brugge (architect *A. Payen* 1838). Dit station staat nu in Ronse, het werd steen per steen overgebracht maar wel omgekeerd geplaatst, de straatzijde staat nu naar het perron gekeerd.

1844-1870 : In die periode werd 24 km spoorweg door de staat aangelegd tegenover 2545 km door privé-maatschappijen. Deze bouwden meer prestigegerichte stations zoals o.a. de stations van de Dender-Waaspoorlijn van de architect *J.P. Cluysenaer*.

Vanaf 1870 : werden de privé-spoorlijnen opnieuw opgekocht door de staat welke poogde een verbetering door te voeren, met betrekking tot de gebouwen en het rollend materiaal.

Architecturaal volgden de meeste stations de voor die tijd geldende stijl : eclecticisme, art-nouveau en de neo-stijlen. Er werd steeds eenzelfde indeling gevolgd. Achter de ingang was de "*salle des pas perdus*" (ingangshall) met de loketten en een bagagebewaarplaats. Aan één zijde bevonden zich twee wachtzalen : één voor eerste en tweede klasse en een andere voor derde klasse. De gewone man moest van de betere klasse gescheiden blijven. Ook een buffet hoorde erbij. Tegenover de wachtzalen had men de dienstlokalen en kantoren met de post-, telegraaf-, en telefoondienst. Vaak was er ook nog een woning voorzien voor de stationschef.

Stations van de Dender en Waaslijn van de architect Cluysenaer (uit : Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen).



Het station groeide snel uit tot één van de centrale gebouwen van de stad. De bezoekers werden nu in het station opgevangen. Zo schrijft *Cloquet* in zijn *Traité d'Architecture* over de stations, *les portes des villes, dont elles forment l'entrée principale*. Het Gentse Sint-Pietersstation werd door *Cloquet* gebouwd voor de wereldtentoonstelling van 1913 : de wandbeschildering had de bedoeling de toeschouwer een overzicht te geven van de geschiedenis en de bezienswaardigheden van België.

Naast het station ontstaat een nieuw urbanistisch gegeven : het stationsplein. Er wordt een specifiek patroon ontworpen waar ruime invalswegen op uitlopen. Men voelt dat men een

station nadert. Bij het station hoort steeds de krantenwinkel, het café, restaurant en hotel. Onmisbaar bij het station is het uurwerk.

Wat de huisvesting rondom het station betreft : aan de voorzijde vestigde zich een nieuwe burgerij in nieuwe huizen, aan de achterzijde van het station waren de bouwgronden goedkoop en ontstonden typische arbeidersbuurten.

Verder is het opvallend dat het uitgaansleven vaak rondom het station geconcentreerd is.

In de eerste periode van onze Belgische spoorwegen is vooral *Cluysenaer* actief als architect. Hij ontwierp o.a. de stations langs de Dender- en Waaslijn. Hij werkte langs één en dezelfde spoorlijn verschillende types van spoorweghaltes uit die toch gelijkaardige kenmerken vertoonden. De reizigers mochten immers niet verveeld worden door steeds dezelfde eentonige gebouwen.

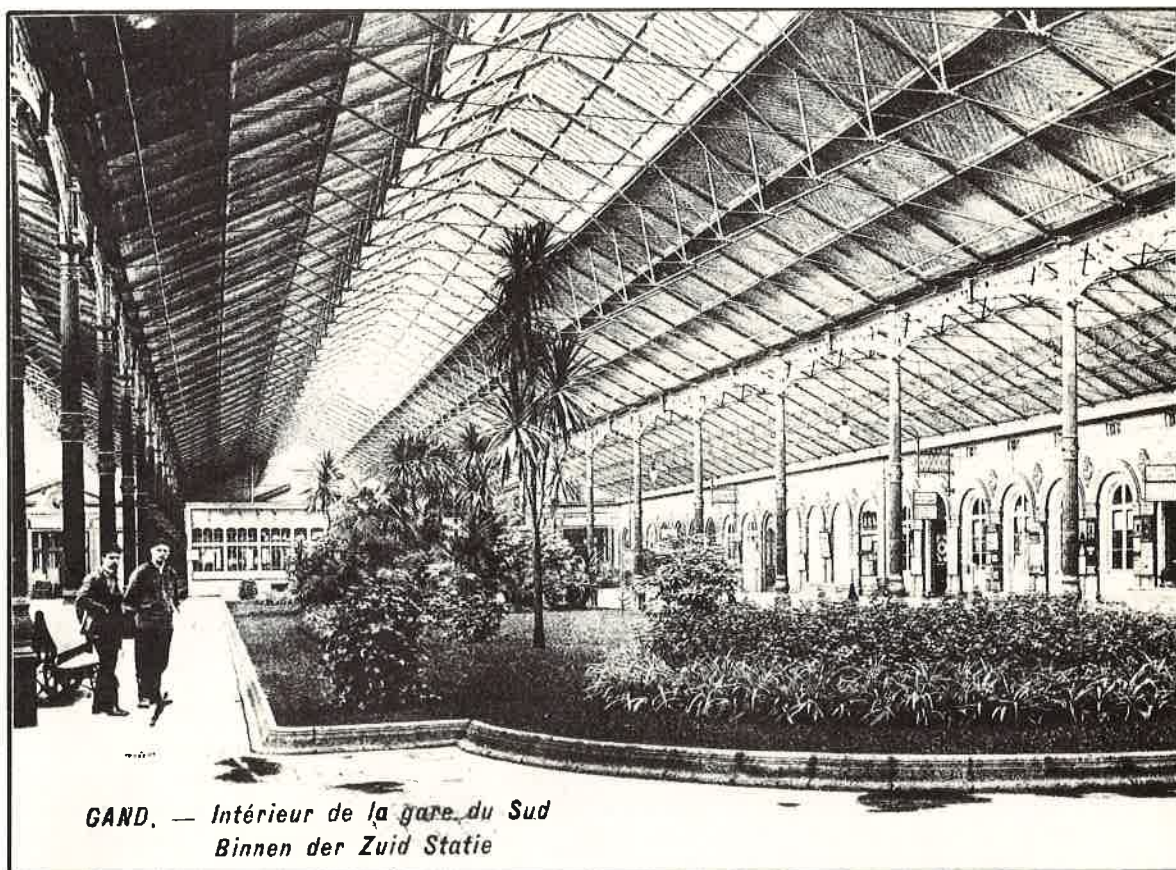
het om een station gaat. Bij de nieuwe zeer recente stationsgebouwen is het verschil met kantoorgebouwen, shoppingcentra e.d. bijna niet meer merkbaar.

Luchthavens, culturele centra en sportstadions hebben nu alle aandacht van de ingenieurs en architecten opgeëist. Wie vandaag in Mechelen, Hasselt, Tielt... afstapt, weet dat het tijdperk van de spoorweg afgelopen is.

MUSEA EN MUSEUMTREINEN

Museum van de Spoorwegen

Het *Museum van de Spoorwegen* werd opgericht in 1951 ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de NMBS. Sinds 1958 kreeg het museum een plaats in het nieuwe station Brussel-Noord, waar het bereikbaar is vanuit



Het verdwenen Gentse Zuidstation ca. 1910.

In de tweede periode kwam *Henry Vandeveld* naar voor, die trouwens het embleem van de NMBS ontwierp. Hij bepaalde ook de vormgeving en binnenhuisinrichting van het eerste elektrische treinstel van 1935.

Wie bijvoorbeeld vóór het Centraal Station van Antwerpen staat, twijfelt er niet aan dat

de grote ontvangsthall. De oudste locomotief die in het spoorwegmuseum te zien is, is de *Land van Waes* van het type *Le Belge*, vervaardigd bij *John Cockerill* te Seraing. Deze locomotief werkte tussen 1842 en 1896 op het spoor van de privé-maatschappij tussen Gent en Antwerpen. Een ander bijzonder

populair type locomotief dat er te zien is en in België werd gebruikt, was de *Olifant* die rechtstreeks uit Groot-Brittannië werd ingevoerd. Tegen het einde van de jaren veertig verscheen de *Crampton*-locomotief met zijn hoge schouw die snelheden van 100 km per uur haalde. De machinist stond in voor het smeren van de machine, de controle van de steenkool en het aanleggen van de vuurhaard. Machinist en stoker stonden op een open plafond. Boven elke wagon zat een *serrefreins*. Wanneer de machinist het signaal met de stoomfluit gaf om af te remmen, moesten zij de één na de ander de wagons tot stilstand brengen. De *soufflet* of soepele blaasbalg, om van de ene wagon in de andere te komen, bracht een hele verbetering mee voor de *garde*, die nu niet meer hangend en springend langs een smalle richel, buiten de trein, zijn werk moest doen.

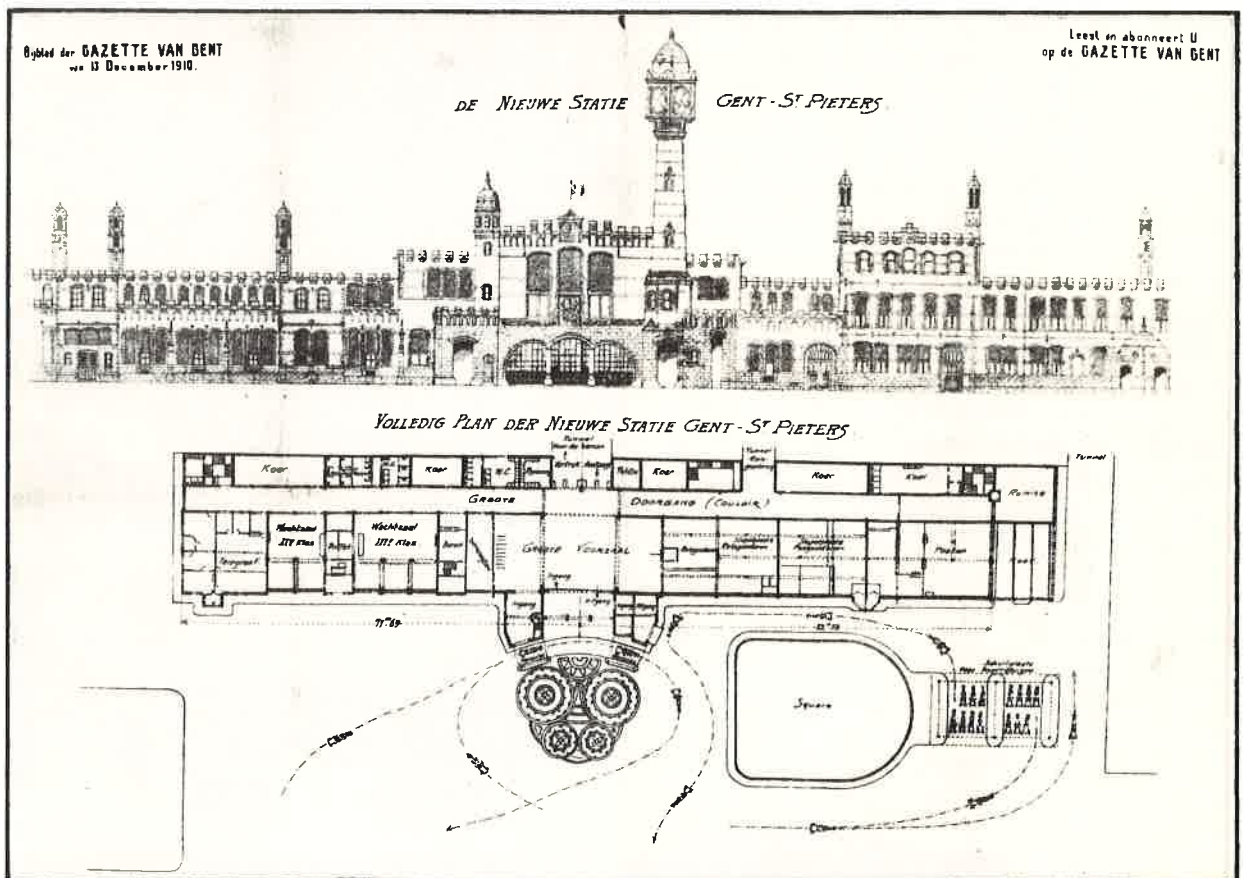
en seinstelsels, historische prenten, foto's, oude uniformen, jaarboeken, reisgidsen...

De evolutie van de architectuur wordt voorgesteld aan de hand van maquettes van nieuwe realisaties. De bijna 150 jaar oude Belgische spoorweggeschiedenis wordt hier in beeld gebracht.

Inlichtingen : Museum van de NMBS
Station Brussel-Noord, Vooruitgangstraat 76,
1000 Brussel, tel. 02/218.60.50 toestel 1279.

Oriënt-Express

Wie de sfeer van echte ouderwetse luxe wil proeven, kan nu weer een reis maken met de Oriënt-Express. In 1873 werd door de Luikse bankierszoon *Georges Nagelmackers* de *Oriënt-Express* gecreëerd. In 1883 vertrok de eerste Oriënt-Express in de Gare du Nord te



Het Gentse Sint-Pietersstation, plattegrond en gevelopstand (1910), uit Atlas Goetghebuer (foto : RMLZ).

Het Spoorwegmuseum in Brussel bezit naast die *Land van Waes*-locomotief een kopie in hout van de eerste nationale locomotief *Le Belge*. Verder vindt men er maquettes en schaalmodellen van locomotieven en wagons van alle tijdperken. Men krijgt er een overzicht van de aanleg van spoorwegbeddingen

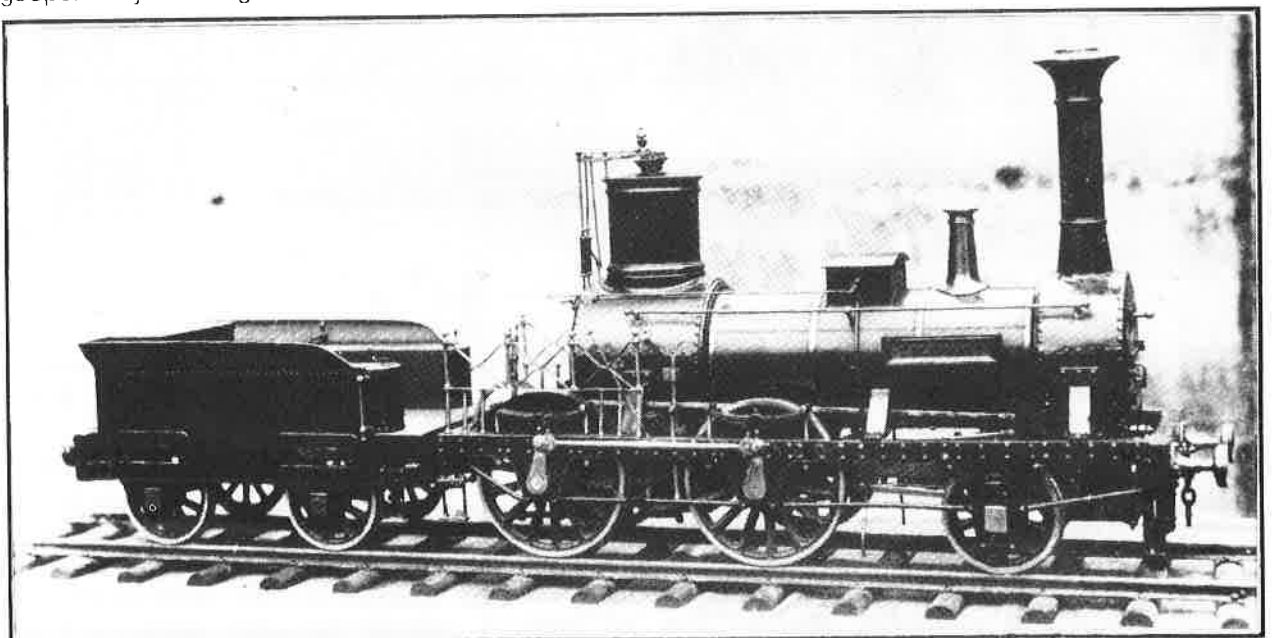
Parijs en kwam na vijf dagen in Constantinoel aan. In 1884 richtte hij de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens* op. Er begon een nieuw tijdperk in het spoorwegvervoer. Reizigers werden niet meer getransporteerd in de enge betekenis van het woord, maar onderweg kon-

den ze nu van het reizen genieten. De maatschappij groeide uit tot de huidige spoorwegmastodont. Tussen 1900 en 1977 reed de Oriënt-Express op alle mogelijke bestemmingen. De passagierslijst bestond uit een bont allegaartje van actrices, politici, avonturiers, zakenlui, vorsten tot zelfs beroemde spionnen zoals Mata Hari. Agatha Christie gebruikte de trein als decor voor één van haar moordzaken. De laatste Oriënt-Express vertrok in 1977 van Parijs naar Boekarest, waarmee een tijdperk afgesloten werd. Brokstukken van deze beroemde treinen werden echter opnieuw bijeengebracht en gerestaureerd. Vanaf 28 mei 1982 reist de Simplon-Venetië-Oriënt tweemaal van Londen naar Venetië en driemaal van Venetië naar Londen. De stellen zijn tot hun oude glorie teruggebracht en de exotisch-luxueuse stijl van weleer werd opnieuw opgeroepen. De snelheid werd aangepast en van 70 km per uur naar 140 km. per uur gebracht door een nieuw onderstel aan te brengen. Men stapt op in *Victoria Station* en na een tochtje met de mailboot wordt men overgebracht naar de eigenlijke Oriënt-Express. Het wordt een treinreis om van te dromen, met grootse allure. Alleen al de prijs verradt dit... (Londen-Venetië (enkel) : ca. 21.000 F).

Museum stoomtrein der Twee Bruggen

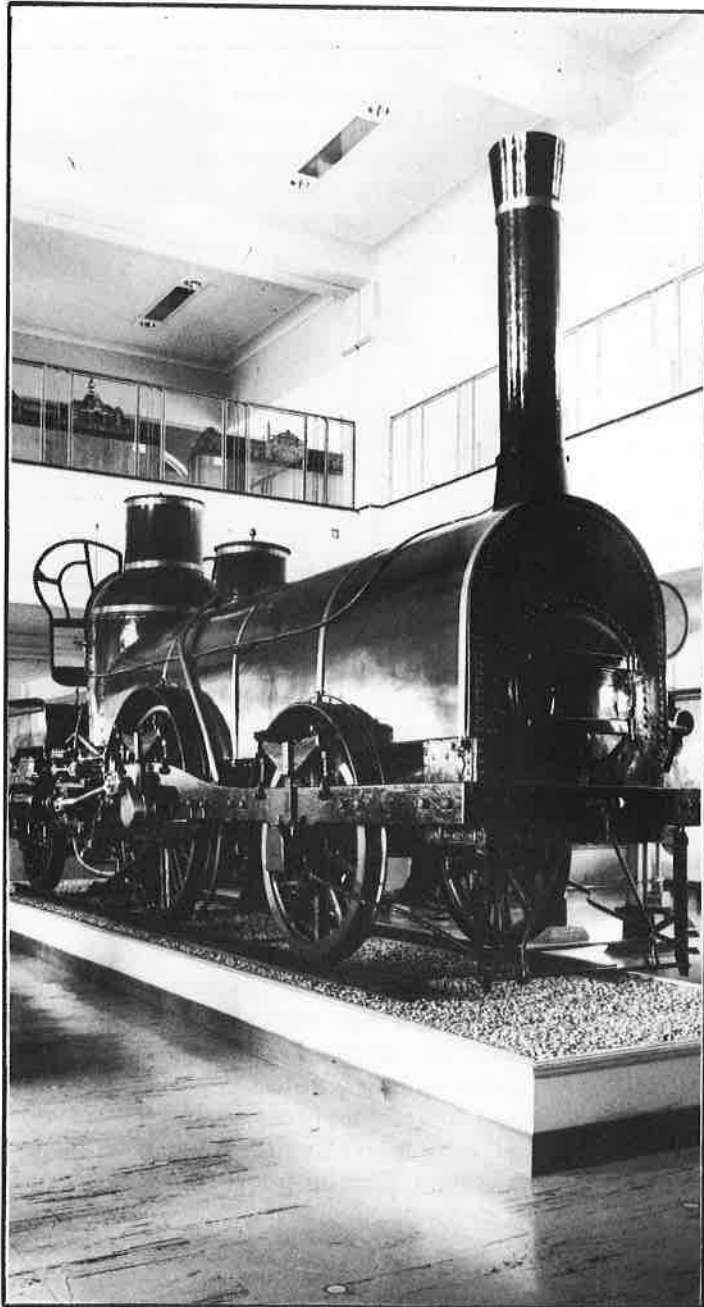
Wie een tochtje wil maken met een stoomlocomotief kan daarvoor terecht op de verschillende museumspoorlijnen die de laatste jaren geopend zijn in België.

De eerste in Vlaanderen was de *Museum stoomtrein der Twee Bruggen*. Op 20 mei 1980 werd de M.S.T.B. v.z.w. gesticht, een vrijwilligersvereniging die belang stelt in de industriespoorwegen en een museumspoorlijn wilde exploiteren. Sinds Pasen 1981 werd 5 km normaalspoor afgestaan door de CFI (*Chemin de Fer Industriel*, de enige nog bestaande privé-spoorwegmaatschappij) langs het kanaal van Vilvoorde. Het konvooi bestaat uit een kleine stoomlocomotief *Tubize nr. 1627* uit 1910 met daaraan een twee-assig panoramisch rijtuig uit 1928 en een bagagewagen. Verder is er nog een twee-assige goederenwagon ingericht als rijdend atelier, een wagentuim met benzinemotor en een goederenwagon ingericht als bar/expo-rijtuig waar regelmatig tentoonstellingen worden gehouden. Een tweede stoomlocomotief wordt gerestaureerd. Twee trajecten zijn voorzien, een eerste van Vilvoorde naar de Budabrug. Er wordt een industrieel-archeologische tocht afgelegd door de industriezone naar de *Molens de Drie Fonteynen* die nog steeds in bedrijf zijn. Daarna komt men onder de reusachtige Ringbrug, een werkstuk van Nobels-Peelman. Aan de kanaaldijk gekomen, krijgt men een uitzicht op de cokesfabriek van Marly. De tocht eindigt aan de Budaring, een hefbrug met indrukwekkende afmetingen. Het tweede traject loopt van Vilvoorde naar de Verbrande Brug. We krijgen een gezicht op nieuwe industriegebouwen langs het houtmagazijn Parmentier en de fabrieken van Tessenderlo Chemie. Langs het kanaal wordt een boeiend schouwspel geboden.



De 'Olifant' uit 1835, gewijzigd in 1849 (foto : Spoorwegarchief NMBS).

De 'Land van Waes' locomotief van het type 'Le Belge' in het Spoorwegmuseum te Brussel.



Inlichtingen : MSTB v.z.w., Harensteenweg 492, 1800 Vilvoorde
tel. 02/251.81.05

Toeristische Trein Zolder

De v.z.w. *Toeristische Trein Zolder* gaat in 1983 zijn tweede ritseizoen in, doch de geschiedenis van deze v.z.w. strekt zich echter veel verder in het verleden uit. Al in het begin van de zeventiger jaren werd door de ini-

tiatiefnemer - dhr. *Désiré Jans* - gezocht naar een geschikte inzetplaats : hiervoor kwamen o.a. het traject As-Maaseik en ook een aan te leggen verbinding te Bokrijk in aanmerking doch beide initiatieven leidden tot niets. Ondertussen had dhr. Jans al waardevol spoorwegmaterieel — zowel locomotieven als rijtuigen maar ook kleiner spoorwegmaterieel — aangekocht.

Toen in de loop van 1980 de onderhandelingen met de Kempense Steenkoolmijn zeer snel tot resultaat leidden en dat het traject Zolder-Genebos mocht bereden worden, kon aan de concrete uitwerking gesleuteld worden. Dadelijk werden er contacten gelegd met diverse spoorwegbelangstellenden en hieruit vormde zich een groep vrijwilligers die bereid was kosteloos voor de restauratie en de exploitatie te zorgen. Verder werd nog gezocht naar bijkomend spoorwegmateriaal en dit leidde tot de aankoop van nog 4 bijkomende stoomlocomotieven en tal van rijtuigen en wagens. In de loop van 1980 werd gestart met de restauratie van *Simone*, een krasse oude dame afkomstig uit Tessenderlo en als geboortjaar 1924. Na ongeveer anderhalf jaar waren alle rimpels weggewerkt en op Pinksteren 1982 deed *Simone* haar maidentrip op de nieuwe museumlijn.

Tijdens het eerste jaar werden er al meer dan 2.000 reizigers door het mooie natuurlandschap naar de boorden van het Albertkanaal gevoerd en tijdens dit seizoen hoopt *Simone* dit aantal te verdubbelen : hiervoor rijdt ze praktisch elke zondagnamiddag van Pasen tot begin september. Dit wordt nog aangevuld door een grootser opgevat "spoorfestival" dat plaats heeft tijdens het weekend van 15 augustus.

Doch hiermee is het toeristisch project nog niet afgesloten en zo wil de TTZ — samen met de VVV-Heusden-Zolder — in de toekomst een museum voor de Limburgse spoorwegen uitbouwen en op latere datum is een bootverbinding met Hasselt gepland.

Maar in de eerste plaats is er nog werk aan de verschillende locomotieven en wagons en moeten er nog randmanifestaties uitgebouwd worden. Doch wie nu interesse heeft voor een bezoek aan deze museumlijn, of wie inlichtingen heeft aangaande historisch spoorwegmateriaal of zelfs eventueel wil meewerken bij de restauraties of exploitatie kan steeds contact opnemen met :

Toeristische Trein Zolder v.z.w., p.a. Julien Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren
tel. 012/23.76.61

Belgische vrienden van de stoomlocomotief

In het voorjaar van 1977 werd de v.z.w. *Belgische vrienden van de stoomlocomotief* door enkele verwoede liefhebbers van de stoomlocomotief, die zich intens bezighouden met alles wat met stoom en spoor te maken heeft, opgericht. Sinds 1977 ijveren ze om de afgedankte spoorlijn tussen Oostende en Torhout te gebruiken als "museumlijn". Ondertussen werd de verbinding met Oostende reeds verbroken door de aanleg van een weg. Nadat eerst naar een zware Poolse P8-stoomlocomotief was uitgekeken door de BVS – de hoge prijs (800.000 F) en de transportproblemen deden hen van dat voornemen afzien – trof men uiteindelijk een geschikte locomotief aan bij verzamelaar *De Lille* in Maldegem. Deze was bereid een uit 1907 daterende stoomlocomotief type Cockerill 3 in bruikleen te geven. Er werd ook een tweede locomotief uit 1927 aangekocht, gebouwd bij Tubize die gerestaureerd wordt en tenslotte nog een zadeltanktenderlocomotief (1925) uit Engeland (Avonside) in quasi-rijwaardige toestand.

De thuishaven van de lijn zou het station van Gistel worden. Tot nog toe blijft de spoorlijn steken bij drie bruggetjes die de spoorweg overwelden. Eén moet afgebroken worden en vervangen door een overweg, één dient volledig afgebroken en een laatste moet in orde gebracht worden voor gemotoriseerd verkeer. De grote struikelblok blijft de kostprijs van dit alles, nl. 10 miljoen F, die noch de stad Torhout, noch de NMBS wil betalen.

Inlichten : BVS, p.a. Luc Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst.

De stoomtrein der drie valleien

In Wallonië toont men al iets langer belangstelling voor de oude stoomtreinen. In 1973 slaagde een groep stoomfans erin een vereniging te stichten met als doel de oprichting en exploitatie van een levend museum gewijd aan de stoomtractie op sporen. Dit door het tentoonstellen en in werking brengen van stoomtreinen in de omgeving van Mariembourg-Nismes. De lijn werd gerestaureerd en op 27 december 1975 werden de eerste drie locomotieven getransfereerd. De officiële opening gebeurde op 27 maart 1976.

Vandaag volgt de trein een traject van 14 km. over meerdere bruggen, doorheen een tunnel van 500 m. te midden van de valleien van de

Eén van de locomotieven van de stoomtrein der drie valleien.



Eau Noire, de *Eau Blanche* en de *Viroin*. Men kan ook nog een bezoek brengen aan het voertuigenpark van Mariembourg dat een merkwaardige verzameling stoomlocomotieven, rijtuigen en spoorauto's bezit. Aan het eindstation te Treignes heeft de universiteit van Brussel twee labo's i.v.m. ecologie, fauna en flora gevestigd. Daarbij hoort ook een arsenaal van oude landbouwmachines.

Inlichtingen en reservaties : Marcel America, Graetempoort 32, 3840 Borgloon
tel. 012/74.19.07 (thuis) - 060/39.90.18 (inlichtingen er plaatse)

De inspanningen die sedert het ontstaan geleverd worden (Belgisch Staatsblad van 20.12.73), hebben reeds veel vruchten afgeworpen : het rollend materieel wordt steeds verder uitgebreid : binnenkort 7 rijkklare stoomtreinen, 4 perfecte autorails, 4 verschillende types van reizigerswagons, enkele goederenwagons, en sedert 1982, een goederentrein met een gesloten wagon, een open wagon en een kraanwagon.

Li Trimbleu

De *Li Trimbleu* is een toeristische lijn in de Provincie Luik met station van vertrek te Blegny-Trembleur. In 1950 stopte het reizigersvervoer op deze lijn volledig. Sinds 1973 slaagde de vereniging erin de lijn opnieuw in gebruik te nemen. Zij beschikt over een prachtige oude stoomlocomotief die helaas niet rijklaar is. Vandaar sporen de reizigers met dieseltractie door het oude graafschap Dalhem in het Land van Herve, van Trembleur naar Mortroux en terug. In Mortroux vindt men ook nog het museum van het wiel en de kaas (Herve kaas).

Inlichtingen : Fédération du Tourisme de la Province de Liège, Boulevard de la Sauve-nière 77, 4000 Liège. - tel. 041/22.42.10.

Rebecq-Rognon

Le Rail de Rebecq-Rognon is de enige toeristische lijn in België, met smalspoor 60 cm. Deze v.z.w. heeft zich tot doel gesteld het toerisme in dit vergeten gebied een nieuwe impuls te geven. Er werd een smalspoor aangelegd, met oude rails en dwarsliggers, op de sinds 1961 opgebroken NMBS-lijn 115 waarvan de

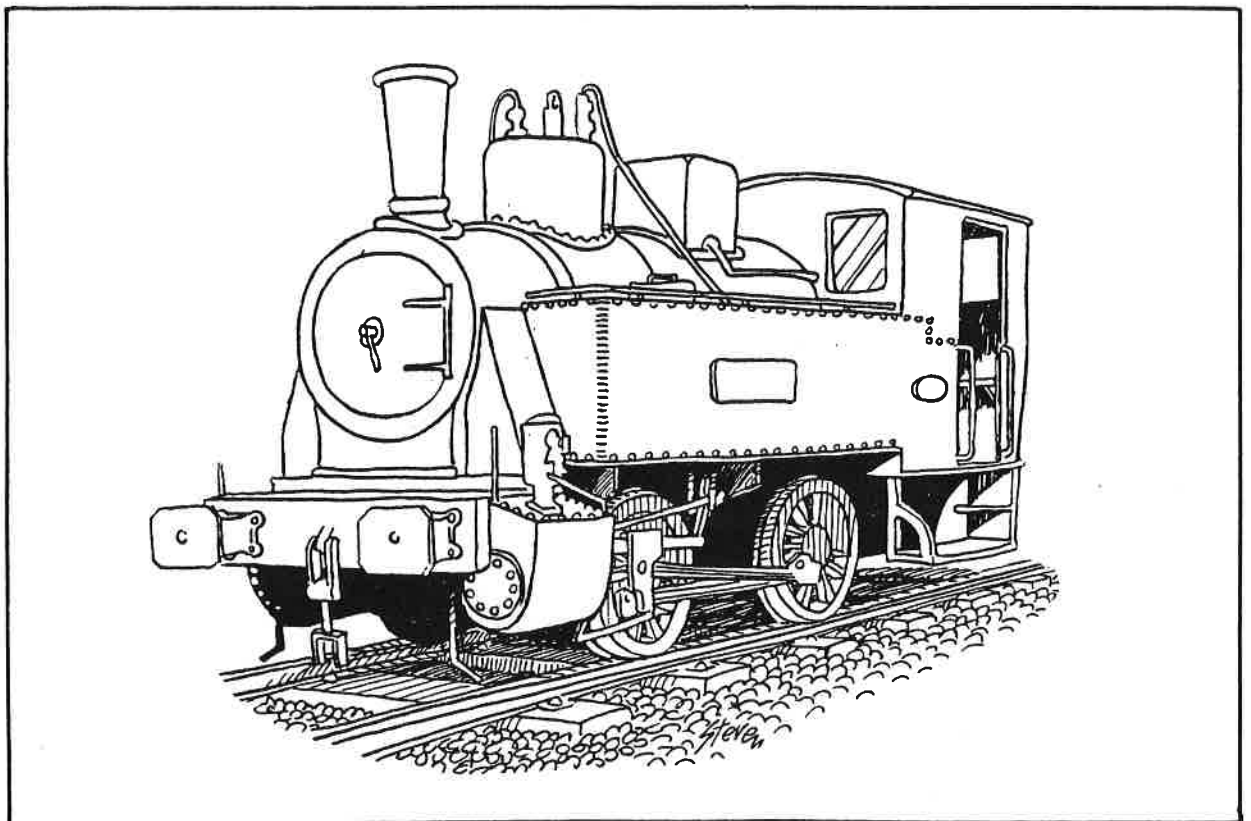
bedding en de ballast intact waren gebleven. Sinds de eerste rit in 1977 beschikt de vereniging over twee stoomlocomotieven en drie reizigerswagens waarmee lustig gestoomd wordt. In het Arenberg Museum te Rebecq staat een draaiklare "gasmotor" van 1913, die gered werd bij de sloop van de brouwerij "De Croes" te Edingen. Verder wordt een dikke diesel Deutz van ca. 1923 opgeknapt.

Informatie : Syndicat d'Initiative, Grande Place 13, 1380 Rebecq tel. 067/63.69.95.

Verder zijn er nog een aantal verenigingen die zich op het spoor toegelegd hebben.

De Mijlpaal is een vereniging voor spoorweghistoriek, een regionaal spoorwegmuseum en een documentatiecentrum in de centrale werkplaatsen van het *Arsenaal* (oudste spoorwegwerkplaats van België). De meeste leden zijn gepensioneerde personeelsleden. Zo knutselden Mijlpaalleden twee maquettes ineen die op de tentoonstelling *De wereld van het station* te zien waren. Deze tentoonstelling doorkruiste in 1981-1982 een groot aantal Europese landen.

Adres : De Mijlpaal, Leuvensesteenweg 30, Mechelen.



De stoomlocomotief 'Simone' van de Toeristische Trein Zolder.

Locomotion v.z.w. is een werkgroep voor een spoorwegmuseum in Kessel-Lo. Zij organiseren ondermeer studiereizen naar spoorwegmusea in het buitenland.

Adres :
Werkgroep voor een spoorwegmuseum,
Berkenlaan 23, 2540 Hove.
tel. bij Mr. Caebergs 03/237.28.00 toest. 1633
of Mr. Olmen 03/457.53.71.

In Engeland is men wel al een heel stuk verder, daar vinden we zo'n 150 museumspoorlijnen en 600 stoomlocomotieven. Ook in Nederland worden verschillende museumspoorlijnen uitgebaat, o.a. in Tilburg, Rotterdam, Hoorn-Medemblik, Apeldoorn, enz... Het Nederlandse spoorwegmuseum bevindt zich in Utrecht in het Maliebaanstation.

In Duitsland en Frankrijk kan men ook verschillende museumspoorlijnen terugvinden. Documentatie hierover kan men vinden in het Documentatiecentrum van het M.I.A.T., Gewad 13 te Gent en meer uitgebreid bij bovenvermelde verenigingen.

Beknopte literatuuropgave

ASSELBERGS, M.A., *Daar komt de trein*, De Bezige Bij, Amsterdam, 1981.

Catalogus, *Le temps des gares*, Imprimerie Long, Paris, 1978.

DES CARS, J., *L'aventure des chemins de fer, 1832-1914*, André Berret, Paris, 1978.

GOOSSEN, J., *De mijlpaal van de Belgische Spoorwegen te Mechelen*, Mechelen, 1980.

LAMOTTE, U., *Histoire des chemins de fer belges*, Office de publicité, Bruxelles, 1953.

NOCK, O.S., *Chemins de fer d'hier et d'aujourd'hui*, éditions Albin Michel, Paris, 1976.

ROMERS, H., *De spoorwegarchitectuur in Nederland, 1841-1938*, De Walburg pers, Zutphen, 1981.

STRUYE, J., VAN DEUREN, K., *De reizigers worden verzocht van in te stappen*, Lannoo, Tielt-Amsterdam, 1980.

VAN ELST, A., *De Belgische treinen in beeld*, Europese bibliotheek, Zaltbommel, 1977.

WATERSCHOOT, H., "De wereld van trein en station", in : *Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen*, 1980, nr. 3, pp. 83-121.



Derde klassereizigers worden, volledig verstijfd van de koude, van de trein gehaald, Honoré Daumier, lithografie rond 1870 (foto : La Vie du Rail, Parijs).