

Sporend door het land

De trein heeft in de loop van de 19de eeuw verschillende plattelandsregio's helpen ontsluiten, vooral op plaatsen waar een station of fabrieken met een spooransluiting werden gebouwd. De verruimde blik op de wereld begon op het moment dat men het station binnenstapte. Wil nu dat de meeste stations ook nog eens op elkaar gelijken, zodat een verstrooide reiziger zeker het juiste gebouw zou weten te vinden. In het in 2001 gepubliceerde jubileumboek *Sporen in België* geeft Luc Verpoest een korte bijdrage over twee eeuwen stationarchitectuur. In een tussenstuk (pp. 416-419) brak Hugo De Bot een lans voor meer aandacht voor het fenomeen "klein stationneke". Wie een lacune aanklaagt, krijgt meestal ook de bal teruggespeeld. De Bot heeft daar gepast op gereageerd en een ruime collectie prentbriefkaarten met stationsafbeeldingen van heel België verzameld.

Met zijn fotoboek **Stationsarchitectuur in België**. Deel 1, 1835-1914 voorziet Hugo De Bot (Turnhout, Brepols, 2002; isbn 90 5622 048 9) dan ook in een duidelijke lacune. Over een aantal bijzondere 19de-eeuwse stationsontwerpen, zoals van Cluysenaar voor de lijn Dendre-et-Waes, is er natuurlijk al enige tijd interesse. Aangezien de Belgische staat de initiatiefnemer was in de spoorweguitbouw, dan de teugels vierde ten voordeel van het privé-initiatief en vervolgens na 1870 een grote overnamecampagne opzette, is het ook logisch dat er gestart wordt met uniforme stationstypes. In vele gevallen, met de lijn Dendre-et-Waes als de meest notoire uitzondering, investeerden de privé-lijnen niet veel in een specifieke stationsarchitectuur. De aanwezige modellen van de Staatsspoorwegen bleken in de meeste gevallen afdoende. Het bekijken van al die stations doorheen België is dan ook een aaneenschakeling van redelijk identieke beelden. De korte historische inleiding bij elke lijn en het foto-overzicht van de stations zijn zowel sterkte als zwaktepunt. Alle stations in beeld brengen, is (nog) niet gelukt. Ook duiding en huidige toestand zijn niet volledig. Op de lijn Dendermonde - Sint-Niklaas is immers niet alleen het station van Hamme bewaard gebleven, ook dat te Waasmunster is, weliswaar in

verbouwde toestand, nog aanwijsbaar. Deze aan te vullen lacunes beletten niet dat de typologiefreak hier zijn hart kan ophalen, terwijl de meer volkskundig of architectuurgeïnteresseerde er ook bruikbare elementen in kan terugvinden.

Milieuhinder

Industriële milieuhinder zou nu vooral negatief werken op de volksgezondheid door meer kankers te stimuleren. In de vroegere periodes was protest tegen industriële milieuhinder ook aanwezig. Op het einde van het Ancien Régime waren het vooral de stedelijke autoriteiten die de onmiddellijk waarneembare geurhinder probeerden in te dijken. Waar het begin van de Franse revolutie alle handel en wandel van ondernemers de totale vrijheid wou gunnen, bleek snel dat er toch enige vestigingscontrole noodzakelijk bleek. De eerste "hinderwet" van 1810 wou een basis leggen, en liet ook de nodige openingen voor latere aanvullingen, om de omgevingshinder de wind uit de zeilen te nemen. Het Koninklijk Besluit van 1824 bleef ook na september 1830 de basis voor alle verdere aanvullingen. Ontstaan uit de Franse wetgeving, erfenis die ook in Nederland, het Pruisisch Rijnland en Noord-Italië verder werkte, zijn de documenten die uit deze hinderwetgeving voortkomen, de dossiers de commodo et incommodo, een belangrijke bron om de 19de en 20ste nijverheidsgeschiedenis in België te reconstrueren, zowel van de grote als van de kleine nijverheid, op stads- of dorpsniveau. Ook bakkers dienden immers een aanvraag in te dienen wanneer ze een nieuwe broodoven wensten in gebruik te nemen. Het boek van Verbruggen focust zich na een degelijke inleiding verder op de milieuhinder in het 19de eeuwse Gent. Hierbij wordt verder gefocust op de chemische nijverheid, de 19de eeuwse nieuwe industrie bij uitstek die openbare gezondheid en overheid regelmatig voor problemen stelde. De vrijheid van ondernemen en de werkgelegenheid wogen meestal niet op tegen de dikwijls niet goed ingeschatte en vooral onbegrepen want nieuwe milieu-implicaties van de nieuwe productieprocédés. Ondanks de Gentse en chemische focus is **De stank bederft onze eetwaren. De reacties op industriële milieuhinder in het 19de-eeuwse Gent** (Gent,

Academia Press, 2002; isbn 90 382 0423 X) van Christophe Verbruggen een standaardwerk voor elkeen die voor zijn eigen gemeente dezelfde oefening wil maken. Naast de technologische componenten is een niet onbelangrijk element immers de perceptie, met andere woorden de denkbeelden van de omwonenden om vooral tegen een bepaalde nijverheid als buur te zijn.

De Grote Oorlog

Wanneer de Duitse militaire pletwals in augustus 1914 zijn frustraties ook op de burgerbevolking afreageert, groeit de schrik bij de burgerbevolking wanneer de veelal Beierse troepen verder oprukken. De val van Antwerpen veroorzaakte de leegloop van de stad naar het nabije, neutrale Nederland. Ook verder in Oost- en West-Vlaanderen trokken steeds grotere groepen burgers naar Zeeuws-Vlaanderen. Na enkele weken trokken evenwel velen terug naar hun huis. Toch bleven een kleine 200.000 Belgen, zowel een grote groep militairen als burgers, als oorlogsvluchteling in Nederland, anderen trokken naar Frankrijk of Engeland. Enkelen zochten het nog verder. De Nederlandse connectie is evenwel de grootste. Het aantal sporen dat er nog te vinden is, is veelal beperkt tot enkele straat- of plaatsnamen. Het belangrijkste monument dat herinnert aan de Belgische vluchtelingen is het Belgenmonument, door Belgen zelf gebouwd, bij de Stichtse Rotonde in Amersfoort, terwijl in Ede en 's-Hertogenbosch een gedenkplaat te vinden is op de plaats waar het vluchtelingenkamp stond. Kerkhofbloemen zijn terug te vinden in Heerlen, in Harderwijk, in Nunspeet en in Gouda. In haar boek **Oorlogsgasten. Vluchtelingen en krijsgesvangenen in Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog** (Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 2000; isbn 90 288 1426 4) geeft Evelyn De Roodt veel aandacht aan de internering van buitenlandse militairen in Nederland (ook Britten, Duitsers en Fransen). Waar de militairen per definitie door het neutrale Nederland tot het einde van de oorlog dienden geïnterneerd te worden, stelde de grote vloed burgervluchtelingen een groot probleem. Er werd dan ook geprobeerd om de burgervluchtelingen terug te laten gaan. Velen gingen na enkele weken ook graag terug naar hun vertrouw-

de dorp. Diegenen die bleven werden samengebracht in vluchtelingenkampen. Reilen en zeilen van de twee soorten gemeenschappen (met de bijzondere erewoordprocedure voor officieren) wordt in deze eerste degelijke synthese gebundeld.

De Nederlandse aandacht voor de Grote Oorlog focust zich op onderzoeksvlak niet alleen op de militaire en burgervluchtelingen, maar ook op de door de oorlog ontstane "collateral damage". In **Plotseling een vreselijke knal. Bommen en mijnen treffen neutraal Nederland (1914-1918)** (Zaltbommel, Europese Bibliotheek, 2001; isbn 90 288 2690 4) wordt door Hans van Lith niet alleen stilgestaan bij de elektrische draad, maar vooral bij die oorlogsschade veroorzaakt door Britse en Duitse luchtschepen en vliegtuigen. Een aantal Britse raids op Duitse stellingen liepen vooral naar 1918 toe, wanneer bommenwerpers als een meer gespecialiseerd luchtmacht-onderdeel meer worden ingezet, doelen in West- en Oost-Vlaanderen misten en hun bommen op vooral Zeeuws-Vlaamse of Zeelandse dorpen dropten. Verkenningsvluchten van Britse (blijkbaar nooit van Belgische) en Duitse vliegtuigen doorkruisten geregeld het Zeeuws-Vlaamse luchtruim (kaart p. 221). Een aantal Duitse luchtaanvallen tijdens het geallieerd herfstoffensief van 1918 op Vlaamse grensdorpen werd vanuit Nederland ook beter geobserveerd dan in de Belgische oorlogszone (p. 214-215). Het lokaal gebeuren en de inherente problemen bij deze missers of laten vallen van ballast om aan jachtvliegtuigen te proberen ontkomen, mist wel enige extra duiding over de luchtoorlog aan het front in Vlaanderen (cf. R. Jackson, *Air War Flanders - 1918*. (Shrewsbury, Airlife, 1998). Aanvullend natuurlijk ook aandacht voor de gevolgen van de maritieme strijd en vooral over de gevolgen van mijnen voor de Nederlandse visserij-, handels- en oorlogsvloot. De reactie van de Britse en Duitse overheden op de vergissingen van hun piloten wordt ook behandeld. Als randgegeven in het oorlogsgebeuren aan het Westelijk Front is dit werk, zeker door de nadrukkelijke betrokkenheid van de Zeeuws-Vlaamse grensdorpen, een interessante detailinvulling. De iconografische rijkdom van beide boeken biedt uiteraard ook een extra meerwaarde. Die meerwaarde geeft aan dat de taak van beeldredacteur niet te onderschatten is en extra

aandacht verdient. Een voorbeeld is de foto van Gotha-bommenwerpers (p. 121), met als bijschrift “parade-opstelling van Duitse Gotha-bommenwerpers op een vliegveld in het westen”, waar de Gotha G IV-formatie gekiekt werden op het vliegveld van Gontrode en behoorden tot Kagohl 3 (Kampfgeschwader der Obersten Heeresleitung). Technisch detail, natuurlijk, maar soms essentieel om verder te kunnen gebruiken.

Harry Van Royen