

Verhuizing oudste Belgische locomotief naar **Train World**

STOOMTREIN OP HET SPOOR

Stoomtreinen zijn emotie, en af en toe veroorzaken ze ook commotie. De verhuizing van België's oudst bewaarde locomotief, de Pays de Waes, deed het hart van treinspotters harder kloppen. Eindbestemming is het nieuwe spoorwegmuseum in Schaarbeek dat in 2015 opengaat.

SPEKTAKEL Wie erbij was, moest geduld oefenen. De Pays de Waes uit 1842 werd centimeter per centimeter uit het oude Museum van de Belgische Spoorwegen in het Noordstation getrokken of stond gewoon stil.

“Er zijn onvoorziene problemen die ons ontgaan,” zegt oudspoorwegman Paul Pastiels geheimzinnig. Pastiels is al levenslang gepassioneerd door treinen en doet op vrijwillige basis allerlei opzoekingen voor Train World. Hij wil dit historisch moment niet missen.

De Pays de Waes stond eerst twee jaar in het treinmuseum in het Noordstation dat toen nog aan het Rogierplein lag, en sinds 1956 in het huidige Noordstation. Omdat er vandaag gebouwen in de weg staan, werd er een muur van het station gesloopt om de locomotief naar buiten te krijgen.

Er is een hersproingstrein van de NMBS nodig om het gevaarte op te lichten en op een wagon richting Schaarbeek te zetten. Als de veertien ton wegende locomotief uiteindelijk in de lucht bengelt, moet ze zelfs op de foto van het veiligheidspersoneel. Het personeel van de NMBS weet echter “tot op de millimeter” wat ze doen. Tegen dan hebben we drie uur de tijd gehad om aan trage journalistiek te doen.

België was in 1835 een jonge, visionaire staat. Om Antwerpen met Duitsland te verbinden creëerde het een centraal spoornetwerk, en alleen al door de aanleg van zoveel kilometers sporen kreeg de industrie een boost. De Pays de Waes behoorde tot de privémaatschappij Compagnie d'Anvers à Gand, een lijn die door het Waasland liep. De locomotief kon niet op het huidige spoor naar zijn nieuwe bestemming getrokken worden, omdat de eerste treinen op smalspoor reden, de spoorwijdte van het 'normaalspoor' is ondertussen 1,45 m.

Als was het een oude vriend kent Pastiels deze locomotief. De Belgische ingenieur Gustave De Ridder ontwikkelde met de Pays de Waes een nieuw, lichter type. De Ridder was samen met zijn schoonbroer Pierre Simons verantwoordelijk voor de aanleg van de eerste spoorlijn in ons land, tussen Brussel en Mechelen. De Pays de Waes was vooral bestemd om passagiers en lichte vrachten te vervoeren. Het ronde luik vooraan diende om toegang te krijgen tot de ketel of de vlampijpen, tussen de vuurhaard en het water. In een filmpje op WTV is te zien hoe tijdens een onderhoud van een locomotief (type 29) de meterslange vlampijpen vervangen worden.

De machinist bevond zich nog in de open lucht om de omgeving goed te kunnen observeren. Net zoals de treinen zelf kwamen de eerste machinisten uit Groot-Brittannië, later leidden ze Belgen op. Met een dergelijke kolos mensen of een vracht in alle veiligheid vervoeren was dan ook “un art”, aldus Pastiels.

Emile Tordeur schreef met *Le machiniste des chemins de fer belges* in 1909 een handleiding voor het personeel van treinen, ateliers, depots bij hun “nobeles en verdienstelijke maar zo moeilijke taak.” Daarin staat te lezen dat de eerste Belgische machinist in vreemde omstandigheden aan de slag ging.



François Schuiten, tekening voor de scenografie van het nieuwe museum van de Belgische spoorwegen, in het midden stoomlocomotief Type 12
FOTO: NMBS

François Schuiten, tekening van het buitenaanzicht van het toekomstige museum Train World, FOTO: NMBS



“een ritje maken met de treinsimulator,
treinneuzen vergelijken in het uitstalraam
of klimmen op een verzonken locomotief

Onder de Engelse machinisten was een staking uitgebroken omdat De Ridder hun loon van 25 naar 16 Belgische frank per dag wilde verlagen. Een leerling-mecanicien, amper 18 jaar, heeft toen de dienst verzekerd, M. Gérôme heeft er zijn plaats in de annalen van de Belgische spoorwegen mee verdiend. Zelf heeft Pastiels in 1966 nog de 29.013 zien rijden, het laatste jaar van het stoomtijdperk: «De schoonheid, het idee zelf van de voortbeweging, ik kan niet precies uitleggen wat het met me doet.»

SPOORWEGOPERA De nieuwe locatie van het museum van de Belgische spoorwegen ligt op het tracé van de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen. Het omvat zowel het oude, gerestaureerde stationsgebouw van Schaarbeek uit 1913 als een nieuwbouw in staal met een hedendaagse variant van sheddaken. Eveneens geïntegreerd is een authentiek overwegwachtershuis dat te bezichtigen zal zijn. Leg daarbovenop de scenografie van de wereldberoemde striptekenaar François Schuiten uit Schaarbeek en het wordt een 'spoorwegopera'.

Met de scenografie wordt gestart als de ruwbouw klaar is en alle historische zwaargewichten in huis gehaald. Een au-



Jan Antoon Neyhuys, Inhoudiging van de eerste spoorlijn in België (vertrek uit Brussel-Groendreef op 5 mei 1835), vermoedelijk 1885, olieverf op doek, 360 x 265 cm
COLLECTIE NMBS, FOTO: NMBS

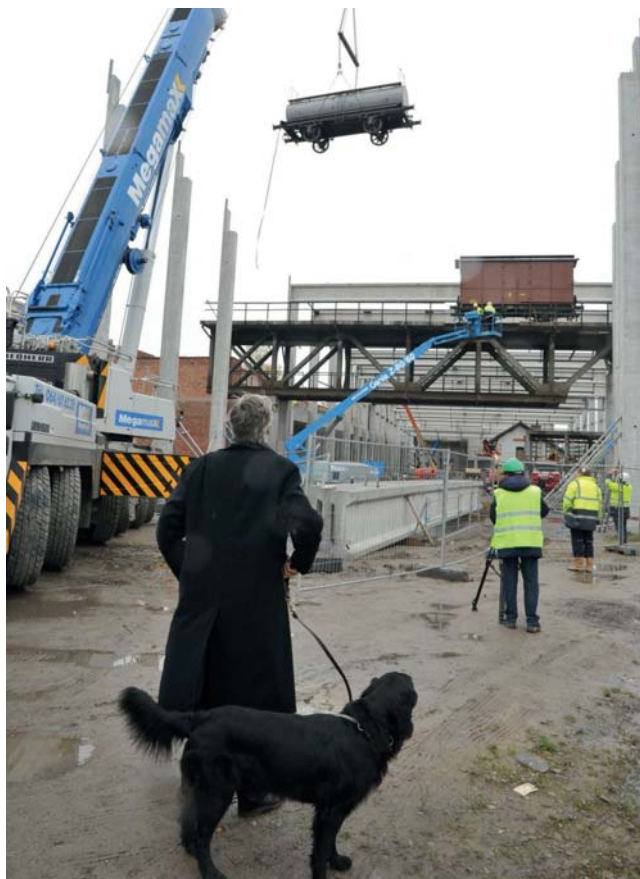
Een replica van L'Eléphant uit 1835, FOTO: NMBS

De Pays de Waes uit 1842 verlaat het oude museum in het Brusselse Noordstation
FOTO: NICK HANNES



Waarschuwbord dat op de stoomlocomotieven werd gehangen als waarschuwing voor de nieuwe elektrische bovenleidingen, FOTO: NMBS





thentieke spoorwegbrug over de Maas werd al van Namen overgebracht naar Schaarbeek, en er werden twee goederenwagens op geplaatst. En in Hal 1 zijn de vijf stoomlocomotieven intussen aangekomen. Ze blijft fascineren, de machine die destijds iedereen met verstomming sloeg omdat ze met haar 60 km/u vier keer sneller was dan de snelste postkoets. Naast de Pays de Waes zijn dat authentieke locomotieven uit 1866 (type 51), 1902 (type 18), 1910 (type 10) en een replica van L'Eléphant uit 1835. Ze werden bewaard of gerestaureerd in ateliers in Mechelen, La Louvière, Gentbrugge en Kinkempois.

De maquette van L'Eléphant werd op ware grootte nabouwd en was voor het eerst te zien op de wereldtentoonstelling van 1913 in Gent. Vroeger stond ze in het regionaal museum De Mijlpaal in Mechelen dat met tegenzin zijn deuren sloot omdat het plaats moest ruimen voor spooruitbreidingen. Het was genoemd naar de arduinen zuil die voor het station van Mechelen herinnert aan de eerste Belgische treinrit van Brussel naar Mechelen op 5 mei 1835 met onder andere L'Eléphant.

Dankzij een uitgekende scenografie zal het de eerste keer in de spoorweggeschiedenis zijn dat het materiaal niet louter getoond wordt. De bezoekers zullen ondergedompeld worden in telkens andere sferen door verschillende historische decors. De tentoonstelling zal ook *hands on* zijn, zoals de Britten ons geleerd hebben: een ritje maken met de treinsimulator, treinneuzen vergelijken in het uitstalraam of klimmen op een verzonken locomotief.

Komen verder aan bod: de trein als inspiratiebron voor schilders, filmmakers en fotografen, de evolutie van stationsgebouwen, van negentiende-eeuwse spoorwegkathedralen zoals Antwerpen-Centraal tot het station van Luik-Guillemins dat de toekomst aankondigt. Toch zal er ook aandacht zijn voor de donkere bladzijden uit de geschiedenis van het spoor, de omgekomen spoormannen en de deportatietreinen tijdens de wereldoorlogen.

Een collectie stationsklokken zal eraan herinneren dat met de komst van de trein de tijd plots cruciaal werd, daarvoor kon het uur per streek of stad nog verschillen. Vanaf 1840 werd de 'Brusselse tijd' gevolgd, en in 1892 de Greenwich tijd of 'spoortijd'. Met Train World lijkt alvast een nieuw tijdperk van spoorwegmusea ingeluid. Wordt vervolgd.

—
AN DEVROE

INFO Train World, over het verleden, het heden en de toekomst van de spoorwegen, opent volgend jaar in Schaarbeek. Bij die gelegenheid brengt OKV een themanummer over het nieuwe museum – www.trainworld.be

Treinwagens krijgen een plaats op de spoorwegbrug over de Maas die in 2013 van Namen is overgebracht. François Schuiten, op wandel met de hond, komt een kijkje nemen

Luchtfoto van het spoorwegmuseum in opbouw

Le Belge heeft zijn plek gekregen in Hal 1 van het museum in wording

FOTO'S: NMBS