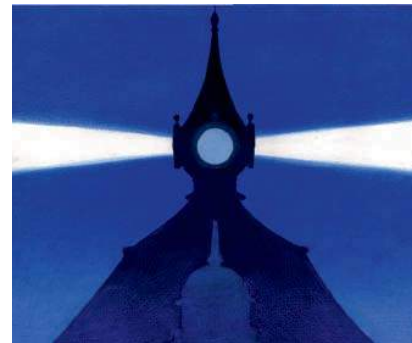


Op 5 mei 1835 opende de 'ijzeren weg' tussen Brussel-Groendreef en Mechelen, de eerste spoorlijn voor reizigers op het Europese vasteland. In een recordtijd groeide het Belgische spoorwegnet uit tot een fijnmazig web dat van groot belang is geweest voor onze economische ontwikkeling. Train World in Schaarbeek verhaalt de rijke en boeiende geschiedenis van de spoorwegen in ons land. De schitterende collectie die het museum aan het publiek toont, is geplukt uit waardevolle verzamelingen die op diverse locaties werden bewaard, zoals het voormalige station Brussel-Noord, de toenmalige stoomtractiewerkplaats in Leuven, het ondertussen gesloten Spoorwegmuseum De Mijlpaal in Mechelen en het Musée Ferroviaire in Kinkempois.

De scenograaf van deze sfeervolle evocatie is François Schuiten. Het bezoek begint in de lokettenzaal van het prachtig gerestaureerde station van Schaarbeek, in 1887 gebouwd in Vlaamse neorenaissancestijl. Via een ommetje buiten komt de bezoeker in de indrukwekkende nieuwbouw en wordt direct overweldigd door de verzamelde locomotieven: de *Pays de Waes*, *L'Elephant*, het stoere *Type 18*, de imponerende *Pacific 10.018*, de oogverblindende *Atlantic 12.004*... Er is het stuurrijtuig van de eerste elektrische trein uit 1935 waarvan het interieur is ontworpen door Henry Van de Velde. Ook de evolutie van de rijtuigen heeft een plaats.

Train World laat de bezoekers een kijkje nemen in een rijtuig dat tijdens de Tweede Wereldoorlog is ingericht als miniziekenhuis van het Rode Kruis en in een rijtuig dat ooit dienst deed als mobiel postsorteerkantoor. Andere blikvangers zijn de koninklijke rijtuigen van Leopold II en Albert I en van Leopold III en Boudewijn en ook het luxueuze rijtuig van de Trans Europ Express. In het museum is zelfs een deel van de *Pont du Luxembourg*, de voormalige spoorbrug over de Maas in Namen, te zien.

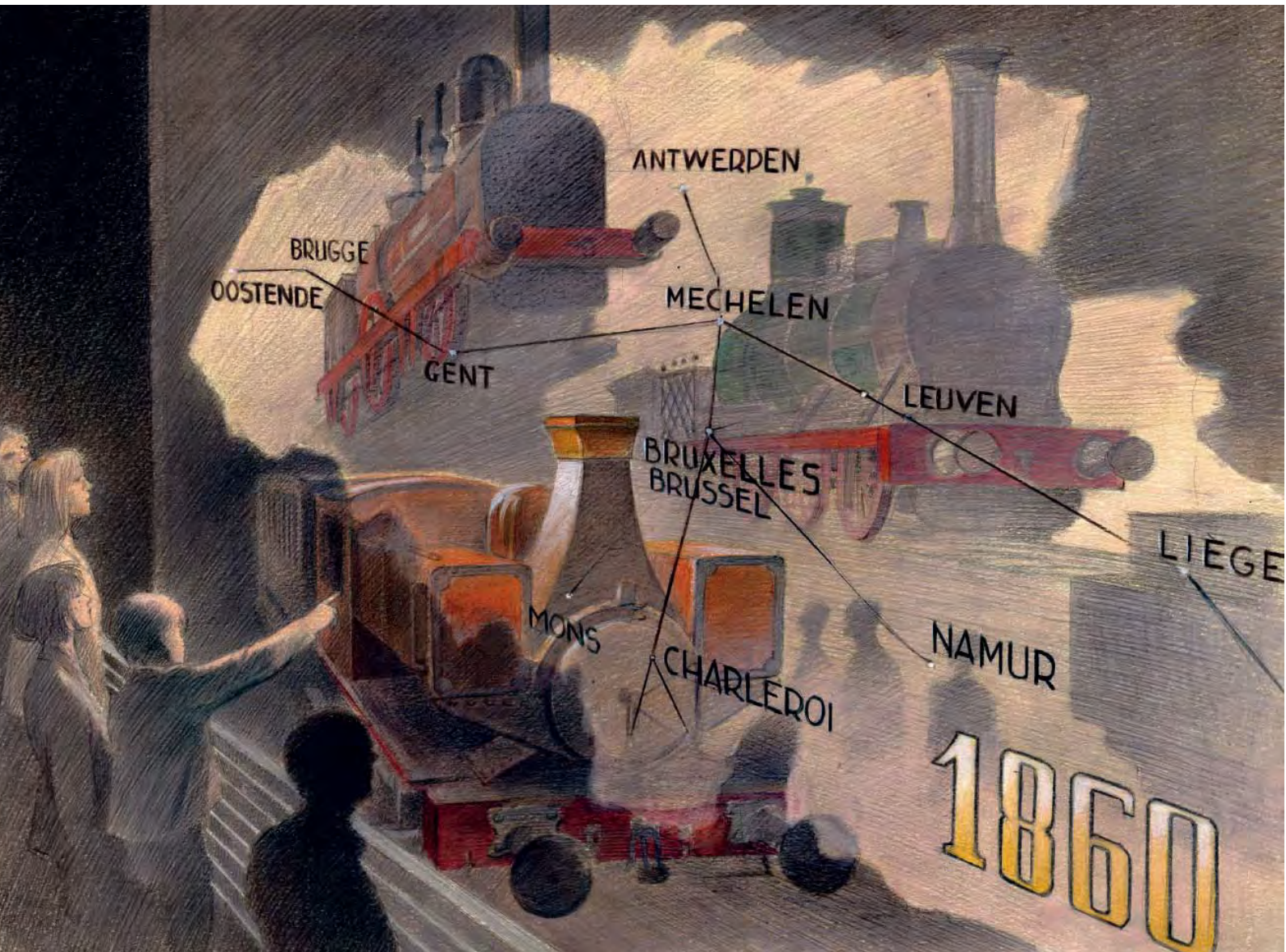
Doorheen de geschiedenis van treinen en lijnen, van stoom over diesel tot stroom, brengt Train World vooral het verhaal van mensen. Van reizigers naar het werk of op vakantie, van machinisten, stokers, overwegwachters, seingevers en vele andere spoor mannen en -vrouwen.



## TRAIN WORLD

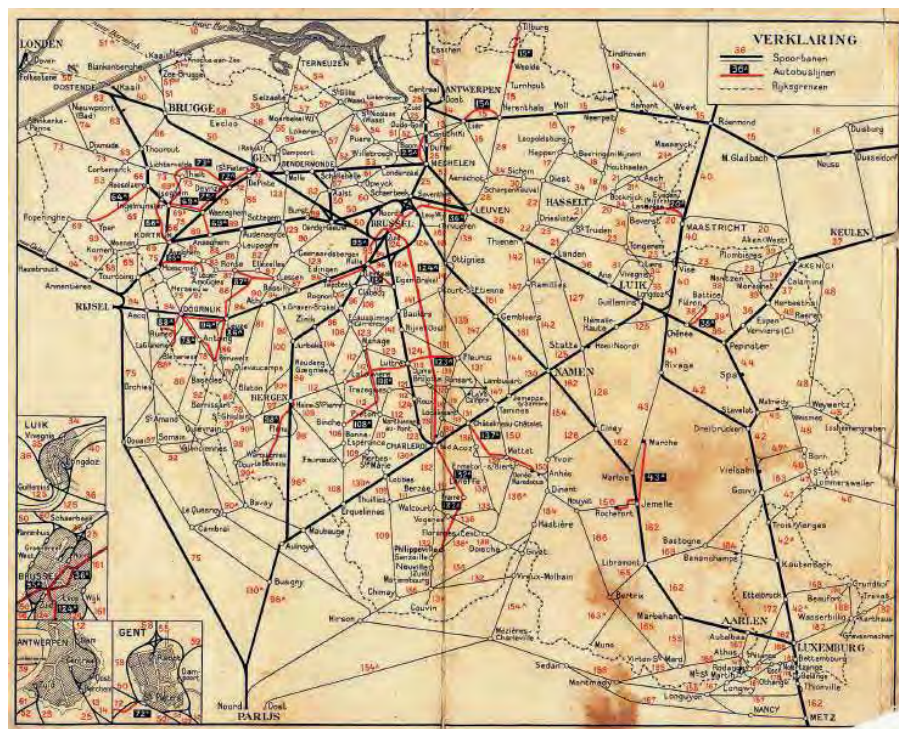
- 02 Belgisch spoorwegnet groeide als kool
- 07 Een indrukwekkende collectie
- 12 Een statige ingang

- 15 De wereld van de trein
- 37 Train World Heritage waakt over spoorwegerfgoed
- 40 Praktisch



Train World, het stoomtijdperk  
ONTWERPTEKENING FRANÇOIS SCHUITEN

Het Belgische spoorwegnet in 1936. In 1913 had het net al een lengte bereikte van 4.601 km waarvan 38% door de Staat en 62% door concessie-maatschappijen werden aangelegd. In 1949 bereikte het net zijn maximale lengte van 5.034 km.  
BRON: SPOORBOEKJE 1936



# BELGISCH SPOORWEGNET GROEIDE ALS KOOL

De wet van 1 mei 1834 maakte het de Staat mogelijk om zelf spoorlijnen aan te leggen. De regering vreesde dat de particuliere sector alleen belangstelling zou hebben voor winstgevende lijnen en niet voor weinig lucratieve verbindingen met een algemeen belang. Dat zou resulteren in een onsamenhangend netwerk.

Daarom investeerde de Staat zelf in een aantal lijnen die de belangrijkste steden en regio's zouden verbinden. Beslist werd om volgende lijnen met Mechelen als middelpunt aan te leggen: Mechelen – Leuven – Landen – Luik – Verviers – Pruisische grens, Brussel – Mechelen – Antwerpen, Brussel – 's Gravenbrakel – Bergen – Franse grens en Mechelen – Dendermonde – Gent – Brugge – Oostende.

Een aanvullende wet van 26 mei 1837 gaf groen licht voor de aanleg van onder meer Gent – Franse grens via Kortrijk, Moeskroen – Doornik en 's Gravenbrakel – Manage – Luttre – Charleroi – Namen. Tevens was een aansluiting gepland op het spoorwegnet van de provincies Limburg en Luxemburg.

Door deze wetten kreeg België als eerste land op het Europese vasteland een spoornet met geregeld reizigers- en goederenvervoer en als eerste land ter wereld een samenhangend spoorwegnet gebouwd en geëxploiteerd door de Staat.

**IN RECORDTIJD** Dit Staatsnet werd in acht jaar gerealiseerd. Het bestreek alle provincies met uitzondering van Limburg dat aanvankelijk alleen bediend werd door een zijtak van Landen naar Sint-Truiden. Luxemburg moest wachten tot in 1858 een particuliere maatschappij het initiatief nam.

Op 5 mei 1835 reed de eerste trein van Brussel naar Mechelen. Het baanvak Verviers – Pruisische grens vormde op 15 oktober 1843 het sluitstuk.

Toen de Staat haar lijnen had gebouwd, werd de verfijning van het net overgelaten aan de particuliere sector. Een van de redenen voor deze ommezwaai waren de aanlegkosten. Die waren zwaar onderschat. Bovendien had de Staat niet meer zoveel geld voor nieuwe lijnen beschikbaar.

De bouw van spoorlijnen door particulieren was mogelijk gemaakt door een reeks wetten waarvan de eerste dateert uit 1832. Alle concessies en maatschappijen moesten bij wet worden goedgekeurd.



*Les plages belges*, Florimond Van Acker, 1910, affiche

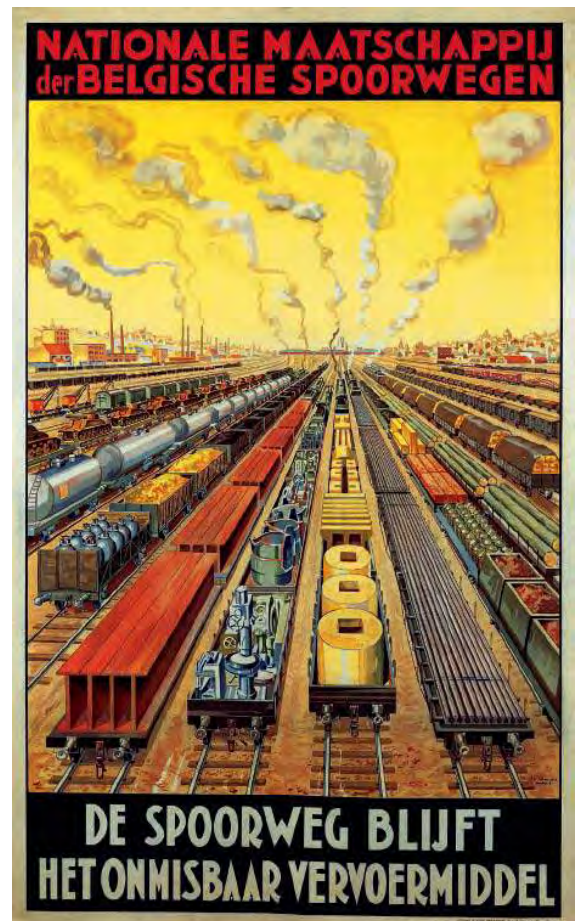
© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE



De sporenhal van station Antwerpen-Centraal  
© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

*De spoorweg blijft het onmisbaar vervoermiddel,*  
F. Rayez, ca. 1949, affiche

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE



In de periode 1844-1870 werden in België 2.569 kilometer spoorlijnen aangelegd, waarvan slechts 24 kilometer door de Staat. Enkele particuliere maatschappijen lieten na de aanleg de exploitatie over aan de Staatsspoorwegen.

**ENGELSE INVESTEERDERS** Van 1845 tot 1852 vroegen vooral Engelse investeerders concessies aan. Een aantal investeerders moest wegens geldgebrek na korte tijd afhaken. Uit de Engelse periode stammen onder meer de *Grande Compagnie du Luxembourg*, de oorspronkelijke lijnen die door de *Nord-Français* werden gehuurd en de *Sambre-et-Meuse*. Na de Engelse periode begonnen Belgische bankiers en investeerders spoorlijnen aan te leggen. Ook zij kenden de nodige tegenslagen en financiële moeilijkheden. Hierdoor kon het tijdschema qua aanleg en opening van de lijnen vaak niet worden gehaald. Daarom liet de regering op 20 december 1851 een wet goedkeuren die een interest van 4% voor de aandeelhouders garandeerde.

**NEDERLAND** Naar Nederland was geen spoorlijn gepland. Dat had alles te maken met de moeizame betrekkingen na de afscheiding van België in 1830. Toen rond 1850 de verhoudingen genormaliseerd waren, kreeg de particuliere maatschappij *Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam* een concessie voor een verbinding Antwerpen – Essen – Roosendaal – Moerdijk met een zijtak van Roosendaal naar Breda. Vanuit Moerdijk ging het per schip via Dordrecht naar Rotterdam. Uit waterbouwkundig oogpunt was het destijds nog niet haalbaar om het brede Hollandsch Diep te overbruggen.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN



Brussel - Charleroi (elektrificatie), Armand Massenet, 1949, affiche  
© COLLECTIE NMBS - TRAIN WORLD HERITAGE

Op 26 juni 1854 vond de officiële opening van het baanvak Antwerpen – Roosendaal plaats. De exploitatie begon op 3 juli. Het resterende deel werd in fasen in gebruik genomen. Op 1 mei 1855 werd Moerdijk bereikt. Van 1864 tot 1880 exploiteerde de *Grand Central Belge* de lijnen Antwerpen – Moerdijk en Roosendaal – Breda.

**CONCURRENTIE** Uit oogpunt van efficiëntie sloten sommige maatschappijen allianties. Dat leidde tot een tariefharmonisering zodat het niet meer nodig was om voor iedere maatschappij een apart kaartje te kopen. Die maatregel verhoogde tevens de concurrentiekracht met de lijnen van de Staatsspoorwegen en de treinen konden op elkaars lijnen rijden. Zo ontstond in 1864 de *Grand Central Belge*. Deze beheerde een uitgebreid net met een noord-zuidas van de Nederlandse tot de Franse grens en vanaf deze as lijnen naar de Duitse grens.

De *Société Générale d'Exploitation* werd in 1867 op veel lijnen actief, vooral in Vlaanderen en Henegouwen. Reeds in 1871 verkocht zij een groot gedeelte van haar net aan de Staat.

In de meeste concessiecontracten was opgenomen dat de Staat de lijnen kon terugkopen nog voor de concessie was verstreken. In twee periodes, van 1871 tot 1882 en van 1896 tot 1900, kocht de Staat de meeste lijnen terug.

Belangrijkste doel was het uitschakelen van concurrentie op lijnen die parallel liepen met de Staatslijnen. Het terugkopen viel in de periode 1883-1895 stil omdat de Staat krap bij kas zat.

Toen in 1926 de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) werd opgericht, waren nog vier particuliere spoorwegmaatschappijen actief. Tot 1930 de *Gent-Terneuzen*, tot 1940 de *Nord-Belge* en tot 1948 de *Mechelen-Terneuzen* en de *Compagnie de Chimay*.

Reizigers op het perron van station Essen, prentkaart

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE





# EEN INDRUKWEKKENDE COLLECTIE

Train World geeft met talloze objecten een sfeervolle evocatie van de rijke en soms bewogen geschiedenis van de spoorwegen in België. Die begon op 5 mei 1835 met de opening van de *ijzeren weg* tussen Brussel-Groendreef en Mechelen. Het was de eerste spoorlijn voor reizigers op het Europese vasteland. België was het laatste land in West-Europa dat met Train World, een écht spoorwegmuseum kreeg. Koning Filip opende het op 24 september 2015. Enkele maanden eerder waren onze spoorwegen 180 geworden. De indrukwekkende collectie die Train World aan het publiek toont is geplukt uit waardevolle verzamelingen die op diverse locaties in ons land werden bewaard.

*Inwijding van de eerste spoorlijn in België,*

Jan Antoon Neuhuys, 1885

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

**BRUSSEL-NOORD** Op 30 oktober 1951 werd in het voormalige station Brussel-Noord aan het Rogierplein een voorloper van Train World geopend. De bescheiden collectie werd ondergebracht in de wachtzalen. Van meet af was duidelijk dat het een tijdelijke locatie was. In 1958 verhuisde het minimuseum naar het nieuwe Brussel-Noord. Blikvangers waren de *Pays de Waes*, de oudste bewaarde Belgische locomotief, en het schilderij met de eerste drie treinen in Brussel-Groendreef voor het vertrek naar Mechelen. Het doek werd geschilderd door de Nederlander Jan Antoon Neuhuys naar aanleiding van 50 jaar spoorwegen in België in 1885. De smalspoorloc en het schilderij zijn ook in Train World trengleisters. Het museum was op weekdays gratis toegankelijk. Wie de trein had gemist, kon de wachttijd nuttig gebruiken.

**LEUVEN** Met het oog op een volwaardig museum bewaarde de NMBS alle waardevolle objecten en rollend materieel in Leuven en Haine-Saint-Pierre. De museumbewaarplaats in Leuven was de belangrijkste. Het was bovendien een originele stoomtractie-werkplaats met een draaischijf van 22 meter en een schuilkelder voor 270 personen uit de Tweede Wereldoorlog.

Mede onder druk van spoorwegbelangstellenden gingen medio jaren tachtig van de vorige eeuw enkele dagen per jaar de deuren open voor het publiek. De belangstelling was telkens groot.

In 2013 werd het Leuvense 'museum' gesloten. De objecten die niet voor Train World in aanmerking kwamen, werden gestald in een loods in Steenbrugge (Brugge) of geschonken respectievelijk in bruikleen gegeven aan de verenigingen Stoomcentrum Maldegem, Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées Mariembourg –Treignes, Stoomtrein Dendermonde - Puurs, het Kolenspoor en TSP (Toerisme en Spoorpatrimonium).

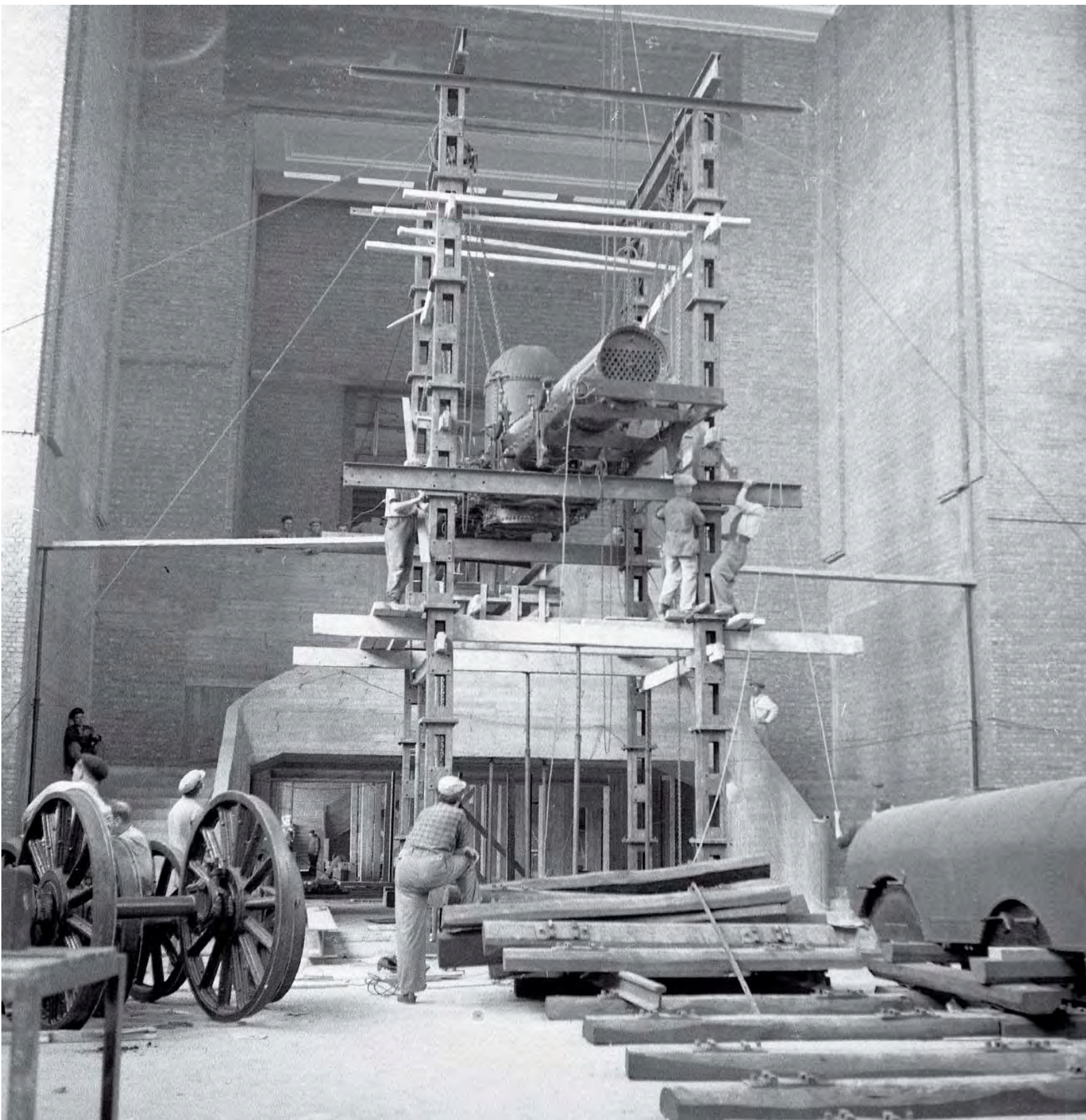


Het spoorwegmuseum te Brussel-Noord  
Een verrassende ontdekking!, 1990, affiche  
© COLLECTIE NMBS - TRAIN WORLD HERITAGE

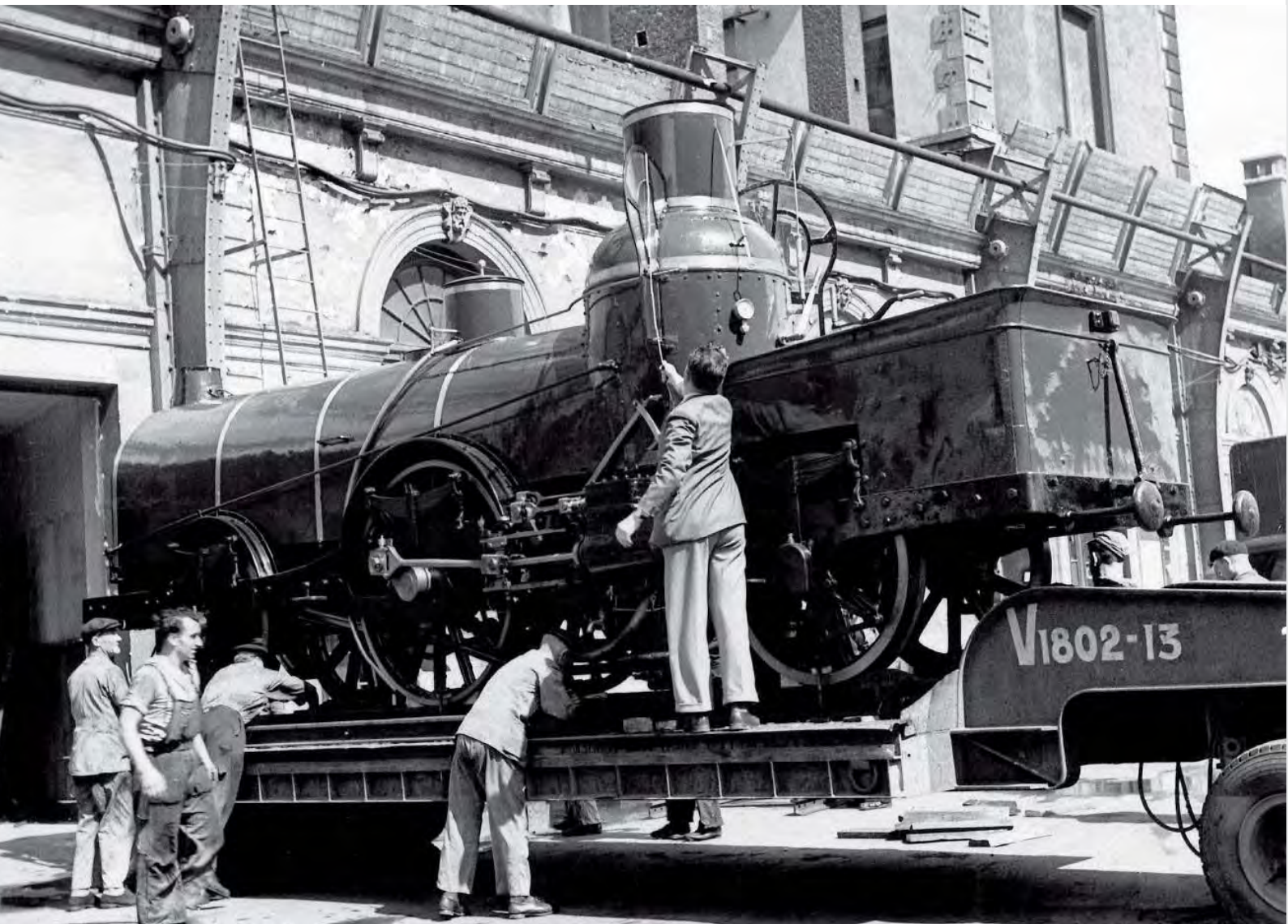


Het spoor, verleden en toekomst expo 1996  
Brussel-Noord Leuven La Louvière-Sud, 1996, affiche  
© COLLECTIE NMBS - TRAIN WORLD HERITAGE





Aankomst stoomlocomotief *Pays de Waes* in het spoorwemuseum Brussel-Noord, 1955 © COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE



**MECHELEN** Het op 1 oktober 2011 gesloten Spoorwegmuseum De Mijlpaal in Mechelen leverde aan Train World onder meer de replica van *L'Eléphant*, een van de drie stoomlocomotieven die op 5 mei 1835 werden ingezet. Dat museum, een initiatief van bevoegde spoormannen, was gevestigd in een gebouw uit 1837 op het terrein van de Centrale Werkplaatsen. Dat gebouw werd verschoven om plaats te maken voor de zogeheten *by-pass*, een 3,2 km lang traject waarop treinen met 160 km per uur Mechelen kunnen passeren. De Mijlpaal verwijst naar de gedenkzuil uit 1835. Vanaf die zuil werd de lengte van de nog aan te leggen lijnen in mijlen gemeten.

**KINKEMPOIS** Bij het minder bekende Musée Ferroviaire in de tractiewerkplaats Kinkempois in de buurt van Luik ging het eveneens om een privéinitiatief. De collectie bestaat uit spoorse objecten, foto's en documenten. Het museum is intussen gesloten. NMBS en Infrabel namen een deel van de collectie over. De mooiste stukken zijn te bewonderen in Train World.

Vorbereidingswerkzaamheden worden getroffen om de locomotief *Pays de Waes* in het Brusselse Noordstation aan het Rogierplein te loodsens, 1951

FOTO: PERSBUREAU BELGA - ARCHIEF GAZET VAN ANTWERPEN

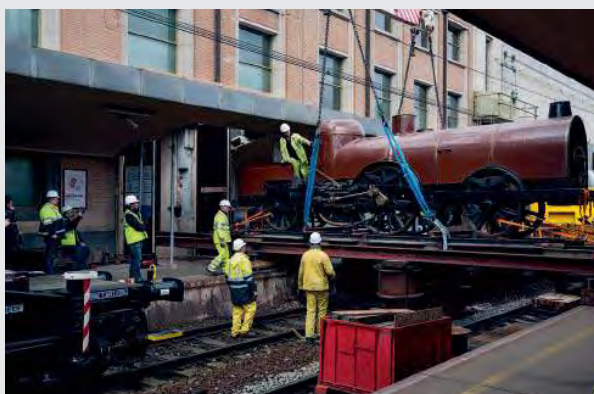
## DE LAATSTE REIS VAN 'PIETJE WAAS'

De smalspoorlocomotief *Pays de Waes*, de oudst bewaarde locomotief die in België heeft gereden, maakte zaterdag 22 maart 2014 zijn laatste treinreis. Op een platte wagen van het station Brussel-Noord naar de NMBS-werkplaats in Schaarbeek. Vooraleer 'Pietje Waas', zoals de loc in de volksmond werd genoemd, aan de trip kon beginnen, moest er nog een en ander gebeuren. Zo moest een opening in de muur van het voormalige museum in het Noordstation worden gemaakt. De locomotief moest tevens negentig graden worden gedraaid.

Onder grote belangstelling liep alles volgens plan. Om 11 uur liet 'Pietje Waas' zijn neus zien. Na een nieuwe draai van negentig graden, werd de locomotief zeer voorzichtig op de platte wagen gezet.

De *Pays de Waes* maakte al enkele verhuizingen mee: eerst naar het Noordstation aan het Rogierplein en vandaar naar het nieuwe Brussel-Noord aan de Noord-Zuidverbinding. Die laatste verhuizing was eveneens een spectaculaire gebeurtenis. Toen werd de locomotief volledig gedemonteerd vooraleer hij in de zaal werd gehesen. In Train World heeft de historische loc nu zijn definitieve thuis gevonden.

Op vrijdag 21 maart 2014 arriveerde de eerste locomotief in het museum in Schaarbeek, Het was de 1152 (type 51). De oudste van de normaalspoorlocomotieven van de NMBS, gebouwd in 1876 door de Société Anonyme pour la Construction de Machines et Matériel de Chemins de Fer in La Croyère (La Louvière). Vanuit de werkplaats Gentbrugge, waar de loc een verjongingskuur kreeg, ging het over de weg naar Schaarbeek.



[van boven naar onder]

De *Pays de Waes* verlaat  
het Brusselse Noordstation, 2014

FOTO: NICK HANNES

De *Pays de Waes* verlaat  
het Brusselse Noordstation, 2014

FOTO: NICK HANNES

Train World, aankomst stoomlocomotief  
*Pays de Waes*, 22 maart 2014

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

Train World, aankomst stoomlocomotief *Type 51*

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE



# EEN STATIGE INGANG

Wie slim is, neemt de trein naar Schaarbeek. Je vermijdt files en het zoeken naar een parkeerplaats. Vanaf het perron ben je zo bij de statige ingang. Die bevindt zich in het tweede station van Schaarbeek. We sporen even in het verleden.

Niettegenstaande Schaarbeek aan de spoorlijnen naar Antwerpen en Luik lag, kreeg het pas in 1887 een stationsgebouw met enige allure. Het gebouw in Vlaamse neorenaissance-stijl werd ontworpen door Franz Seulen, architect bij de Staatsspoorwegen. Hij tekende ook de plannen voor de uitbreiding in 1913. Franz Seulen ontwierp eveneens de stationsgebouwen van Jette en Tervuren. Tot het begin van de Eerste Wereldoorlog was de Vlaamse neorenaissance de huisstijl van de Staatsspoorwegen.

In 1880 kocht de Staat een 250 ha groot terrein in het noordwesten van Schaarbeek voor de aanleg van een rangeerstation en de bouw van een werkplaats voor het onderhoud van het treinmaterieel.

Sinds 10 november 1994 is het station Schaarbeek een beschermd monument. Het Brussels Gewest telt veel beschermde stations. Naast Schaarbeek zijn dat Brussel-Centraal, Brussel-Congres, Brussel-Luxemburg (Leopoldswijk), Jette, Laken, Sint-Agatha-Berchem, Ukkel-Stalle en Watermaal.

Andere architectonisch waardevolle gebouwen in het eens om zijn kerselaren befaamde Vlaamse dorpje Schaarbeek zijn het door Jules Van Ysendijck ontworpen gemeentehuis in Italiaans-Vlaamse renaissance en de koepelkerk Sint-Maria met romaanse, gotische en byzantijnse kenmerken. Het gemeentehuis werd op 21 juli 1887 door koning Leopold II geopend.

**TOEGANGSPOORTEN** We stappen het station van 1887 binnen en kopen aan het loket een toegangkaartje. Via de cafetaria lopen we naar de indrukwekkende en voorbeeldig gerestaureerde *salle des pas perdus* met haar fraaie houten loketten. In de hal staan schaalmodellen van onder meer stoomlocomotieven, gemaakt door leerjongens tijdens hun opleiding in de werkplaatsen van Mechelen, Leuven, Salzinnes, Cuesmes en Gentbrugge.

In de negentiende eeuw waren de stations dé toegangspoorten tot de stad. De stationsomgevingen bruisten. Toen na de Tweede Wereldoorlog 'Koning Auto' zijn onstuitbare zegetocht inzette, verpauperden veel stations en hun omgeving. De ommekeer kwam pas einde van de twintigste eeuw. Het station werd weer sexy. De herrijzenis van de in 1905 geopende Antwerpse spoorwegkathedraal en het nieuwe, futuristisch ogende Luik-Guillemins, een ontwerp van de Spaanse sterarchitect Santiago Calatrava, zijn treffende voorbeelden. Antwerpen-Centraal is een van 's werelds mooiste stations.



Het station in Schaarbeek, einde jaren 1940-begin jaren 1950 (?)



Train World, lokettenzaal station Schaarbeek  
ONTWERPTEKENING FRANÇOIS SCHUITEN

**INTEGRATIE** Het door de NMBS niet meer gebruikte station Schaarbeek en het intense treinverkeer waren bij de start van het museumproject – bijna tien jaar geleden – een godsgeschenk. Een station is een sterk vertrekpunt voor een spoorwegmuseum. Dat gebeurde onder meer ook in Nederland. Het sinds 1939 gesloten Maliebaanstation in Utrecht werd in het in 1954 geopende spoorwegmuseum geïntegreerd.

Stations, en al zeker monumentale stations, maken emoties los. *Le vrai bonheur, ce n'est que dans les gares. Le vrai malheur, ce n'est que dans les gares.* Puur geluk en verdriet vind je alleen in het station. Een poëtische mijmering van Anatole France (1844-1924), een Franse dichter en schrijver en winnaar van de Nobelprijs Literatuur.

Ook de naburige en voor sloop bestemde woning van eerst de overwegwachter en later de baanmeester was een cadeau. Het enthousiaste team onder de leiding van kunstenaar François Schouten integreerde de woning in het museum om ook de menselijke kant van de fascinerende spoorwegwereld te belichten.

Train World, dat met alles erop en eraan 25 miljoen euro kostte, ontsnapte net aan de besparingsgolf bij het spoor. Gelukkig maar. Een land met zulke traditie en kennis op spoorweggebied heeft recht op een museum met allure. En dat is Train World zonder enige twijfel.



Train World, stoomlocomotief type 12 *Atlantic* - ONTWERPTEKENING FRANÇOIS SCHUITEN

Train World, aankomst van de stoomlocomotief type 12 *Atlantic* in aanwezigheid van François Schuiten

## FRANÇOIS SCHUITEN, SCENOGRAAF VAN TRAIN WORLD

Train World is het resultaat van enthousiast teamwerk. Eén man kon dit nooit voor elkaar krijgen. Toch kunnen we niet om één man heen, de in Schaarbeek wonende scenograaf François Schuiten (1956). Samen met het Expoduo Véronique Carlier en Pascale Jeandrain creëerde hij een betoverend spoorweguniversum waarin zijn lievelingslocomotief, de *Atlantic* 12.004, een van de attracties is. Een fascinerende stoomlocomotief die bij toeval aan de slopershamer ontsnapte.

Schuiten volgde in Saint-Luc in Brussel een opleiding tot striptekenaar. Al in 1973 had hij werk gepubliceerd in het striptijdschrift *Pilote*. In 1983 ging Schuiten samenwerken met Benoît Peeters voor *De muren van Samaris*, het eerste deel van de serie *De Duistere Steden*, gesitueerd in een parallel universum beïnvloed door het werk van Victor Horta en Jules Verne. De reeks werd wereldwijd geprezen voor zowel de tekeningen als de scenario's.

In 1985 sleepte het duo Schuiten-Peeters op het festival in het Franse Angoulême voor *De koorts van Urbicande* de prijs voor stripalbum van het jaar in de wacht. In 2012 wijdde Schuiten een stripalbum aan zijn grote liefde, de *Atlantic* 12.004.

Schuiten doet nog meer dan strips tekenen. Zo ontwierp hij affiches en postzegels en werkte hij mee aan visuele concepten voor films als *Toto le Héros* en *Mr. Nobody* van Jaco Van Dormael, *Taxandria* van Raoul Servais en *The Golden Compass* van Chris Weitz. Het Brusselse metrostation Hallepoort en het Parijse metrostation Arts & Métiers werden door hem ontworpen.

De hedendaagse schilderijen in het museum zijn van de hand van Alexandere Obolensky, specialist in monumentale schilderijen. Hij werkt al jaren samen met François Schuiten. Obolensky begon zijn loopbaan in de ateliers van De Munt en werkt sinds 1982 voor theaters, Belgische en buitenlandse ballet- en operagezelschappen en voor zomerfestivals. Je kunt zijn werk onder meer bewonderen in de Maesstraat in Elsene, waar hij een muurschildering maakte naar een ontwerp van François Schuiten. Op [obolensky.be](http://obolensky.be) vind je meer informatie.