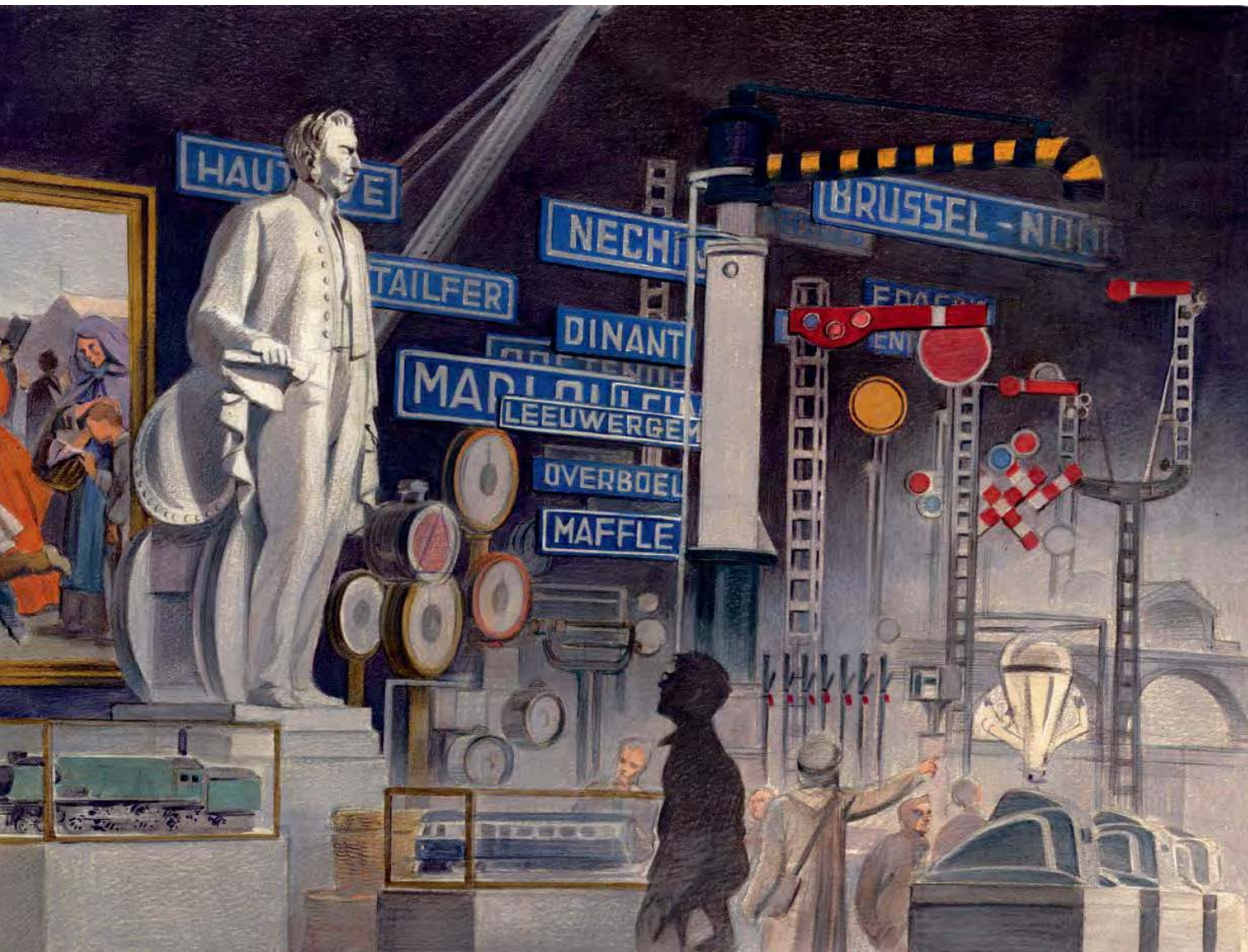


DE WERELD VAN DE TREIN



JULIETTE ZET JE OP HET GOEDE SPOOR De sfeervolle lokettenzaal sluit niet aan op het museum dat bestaat uit vier hallen. Je moet even naar buiten waar *Juliette* je begroet. *Juliette* is een van oorsprong Engelse stoomhijskraan. Een brok spoorwegnostalgie. “Deze kraan kon 35 ton tot 5 meter optillen”, vertelt Lisa Maesschalck. “De kraan was gestationeerd in Kinkempois en deed dienst tot 1985”, voegt Michel Van Ussel eraan toe. Lisa Maesschalck en Michel Van Ussel behoren tot het team dat bepaalde welke objecten van de indrukwekkende collectie in het museum een plaats zouden krijgen. “Een moeilijke klus. We moesten een strenge selectie maken. Vooraf wisten we dat we maar een beperkt deel van ons rollend materieel konden tentoonstellen. Sommige treinliefhebbers zijn teleurgesteld dat ze hun lievelingslocomotief niet te zien krijgen. Toch zijn we ervan overtuigd dat we een goed beeld geven van de geschiedenis van de spoorwegen in België”, legt Lisa Maesschalck uit.

Train World, stoomlocomotieven
(*L'Éléphant*, type 18 en *Pays de Waes*)
© MARIE-FRANÇOISE PLISSART



Train World, spoorwegzolder
ONTWERPTEKENING FRANÇOIS SCHUITEN

Bij het betreden van de schatkamer van de Belgische spoorwegen, word je overweldigd door lichteffecten, geluiden van stoomlocomotieven en muziek gecomponeerd door Bruno Letort. Het is geen echte achtergrondmuziek. De muziek vertelt mee het verhaal. Beeld en klank zijn perfect op elkaar afgestemd. In Train World vinden ongeveer zestig projecties plaats van telkens een of twee minuten.

DE EERSTE DIRECTEUR-GENERAAL Imposant is het marmeren beeld dat de eerste directeur-generaal van de Belgische Spoorwegen, Posterijen en Telegrafie voorstelt: Jean-Baptiste Masui (1798-1860). Het standbeeld stond in de lokettenzaal van het vroegere station Brussel-Noord aan het Rogierplein. Masui leunt in galauniform tegen een locomotief. Aan zijn voeten ligt een hoorn die verwijst naar de posterijen en op de zijkant zijn de attributen van de telegraaf afgebeeld.

Masui, die eerst het toezicht kreeg over de werkzaamheden voor het Zeekanaal tussen Brussel en de Schelde, werd in 1830 tot ingenieur Bruggen en Wegen benoemd. In die functie was hij vooral betrokken bij de werkzaamheden in de Antwerpse polders rond de Schelde waarvan de dijken het hadden begeven. Tijdens een bezoek aan de polders merkte Leopold I Masui op. Nadat de koning een ministerie van Openbare Werken had opgericht, benoemde hij Masui tot secretaris-generaal. Precies in die periode deed de trein zijn intrede. Vanaf 1838 werd Masui verantwoordelijk voor de exploitatie van de *ijzeren wegen*.

In 1850 werd hij benoemd tot directeur-generaal van de Spoorwegen, Posterijen en Telegrafie. De Staat exploiteerde toen 621 km spoorlijnen. Tot zijn dood had Masui een belangrijke invloed op de ontwikkeling van de spoorwegen.

PAYS DE WAES, DE OUDST BEWAARDE LOCOMOTIEF Blikvanger in de eerste hal is de stoomlocomotief *Pays de Waes*, 'Pietje Waas' in de volksmond. De oudste bewaarde Belgische locomotief is een van de negen locomotieven die in de periode 1844-1846 in de werkplaats van Gustave De Ridder in Brussel werden gebouwd. De locs waren bestemd voor de smalspoorlijn (1,145 m) Antwerpen – Sint-Niklaas – Gent.

Gustave De Ridder (1795-1862) en Pierre Simons (1797-1843), twee ingenieurs van Bruggen en Wegen, kregen op 24 augustus 1831 van de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken de opdracht een planning te maken voor een spoorweg tussen Antwerpen en de Rijn. Beiden gingen op studiereis naar Engeland. Ze werkten diverse voorstellen uit en kregen vervolgens de opdracht de lijn aan te leggen.

De Ridder realiseerde ook de spoorlijn tussen Antwerpen en Gent. In 1842 had hij de concessie verworven. Met eigen kapitaal legde hij het baanvak tussen Sint-Niklaas en het Vlaamsch Hoofd in Zwijndrecht, nu Antwerpen-Linkeroever. Het werd op 3 november 1844 geopend. Van het Vlaamsch Hoofd ging het met de veerboot naar de Sint-Michielskaai, op de rechteroever van de Schelde.

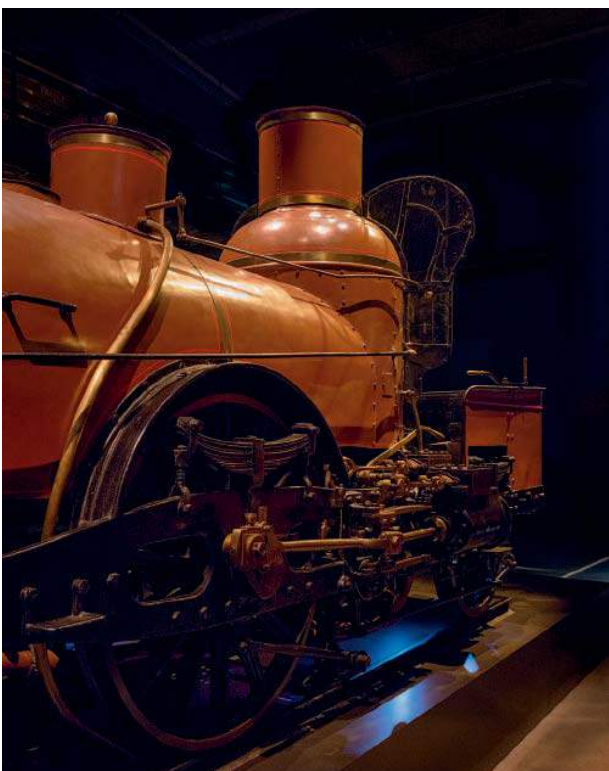
Aanvankelijk wilde De Ridder het hele project met eigen middelen financieren, maar al in 1845 richtte hij de *Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren* op met een kapitaal van 4,7 miljoen frank, verdeeld over 9.400 aandelen van 500 frank. Deze financiële inbreng moest het mogelijk maken om de lijn te voltooien. De Ridder bleef directeur. Als vergoeding voor zijn geïnvesteerde kapitaal kreeg hij 3.000 aandelen met een waarde van 1,5 miljoen frank.

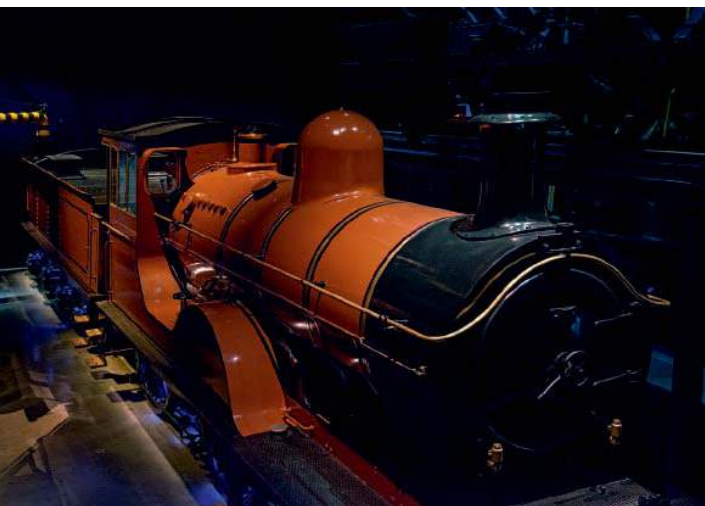
Op 9 augustus 1847 was de hele spoorlijn in bedrijf. Om economische redenen werd de lijn aangelegd met een spoorwijdte van 1.150 mm in plaats van de gebruikelijke 1.435 mm. Dat betekende dat de lijn niet op de andere Belgische spoorlijnen kon worden aangesloten.

Op 1 januari 1896 werd een overeenkomst gesloten tussen de Staat en de *Anvers à Gand* om de lijn terug te kopen. De *Anvers à Gand* bleef wel tot 30 juni 1897 de lijn exploiteren. De effectieve teruggave aan de Staat gebeurde op 1 juli 1897 na de goedkeuring van de wetteksten op 27 juni.

Al snel besloten de Staatsspoorwegen om de smalspoorlijn op normaalspoor (1.435 mm) te brengen. In de nacht van 27 op 28 juni 1898 werd de spoorwijdte tussen Gent en Lokeren aangepast. Het baanvak Sint-Niklaas – Vlaamsch Hoofd werd in de nacht van 29 op 30 juni 1898 omgespoord. Op het dubbelsporige baanvak Lokeren – Sint-Niklaas werd vooraf één spoor aangepast. Het reuzenwerk werd in een recordtijd uitgevoerd. "De Amerikanen zouden het niet aandurven", merkte de *Gazette van Gent* op.

Train World, detail stoomlocomotief *Pays de Waes*
© MARIE-FRANÇOISE PLISSART





EEN STERKE OLIFANT De locomotief *L'Elephant* was de sterkste van de drie locomotieven die door de Staat bij Georges Stephenson werd besteld voor de eerste Belgische spoorlijn. In 1865 werd hij tot schroot herleid. De houten replica op ware grootte, bouwjaar onbekend, pronkte op de Wereldtentoonstelling van 1913 in Gent.



TECHNISCHE SPRONG VOORWAARTS De in Luik in 1902 gebouwde stoomlocomotief type 18 is een voorbeeld van de technische sprong voorwaarts: 880 pk, topsnelheid 120 km per uur. De meeste indruk maakt de door Cockerill in Seraing in 1913 gebouwde *Pacific* 10.018, toen de krachtigste locomotief van Europa. De locomotief is een ontwerp van ingenieur Jean-Baptiste Flamme (1847-1920), tevens bedenker van een aantal opmerkelijk vernieuwingen in de stoomtractie. De *Pacific* was de trekkraft van onder meer de vermaarde luxetrein *Edelweiss* op het traject Brussel – Luxemburg.



De Staatsspoorwegen waren op het vlak van stoomtractie toonaangevend. Zo vond in 1844 Egide Walschaerts (1820-1901) een revolutionair stoomverdelingssysteem uit dat een nauwkeurigere regeling van het stoomverbruik mogelijk maakt. Verder verbeterde hij de stoomschuiven waardoor de aandrijving vloeiender werd en een locomotief ook achteruit kon rijden. Walschaerts leidde tot zijn pensionering op hoge leeftijd de werkplaats Brussel-Zuid.

André Belpaire (1820-1893) ging na het behalen van zijn diploma van werktuigbouwkundig ingenieur in 1840 in Parijs aan de slag bij de Staatsspoorwegen. In 1850 werd hij directeur Materieel. Belpaire maakte naam als uitvinder van een nieuw type, platte vuurkist die met een goedkope kwaliteit steenkool kon worden gestookt. De cokes, die tot dan werden gebruikt, werden onbetaalbaar. De Britse Great Western Railway, de Amerikaanse Pennsylvania Railroad en de Société Alsacienne de Construction kozen al heel vlug eveneens voor de Belpaire-vuurkist.

In de negentiende eeuw waren België en Engeland – de bakermat van de spoorwegen – de belangrijkste uitvoerders van spoorwegtechnologie. In de periode 1835-1939 werden in ons land circa 16.000 stoomlocomotieven gebouwd waarvan meer dan 10.000 naar alle hoeken van de wereld werden uitgevoerd. Een industriële prestatie van formaat.

[links, van boven naar onder]

Train World, stoomlocomotief type 18 (1902)

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

Train World, Stoomlocomotief type 10 *Pacific* (1913)

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

Stoomlocomotief type 10 *Pacific* (1913) in station Namen, jaren 1950

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

Train World, houten replica van stoomlocomotief *L'Éléphant* (1835)

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART





Bijzonder in Train World is het stuk spoor dat uit verschillende spoorstaven bestaat. De oudste stammen uit 1838 en 1856. Het toont hoe de samenstelling van de sporen evolueerde. De sporen liggen op verschillende modellen dwarsliggers (hout, metaal en beton). Een gedeelte van een halve wissel maakt het geheel compleet. Het materiaal is origineel en stamt uit de museumbewaarplaats Haine-Saint-Pierre (La Louvière-Sud). Ook Infrabel werkte mee aan het stukje spoorlijn dat overgaat in een film die de werkelijkheid toont. Origineel en leerrijk.

[links]

Train World, evolutie van het spoor

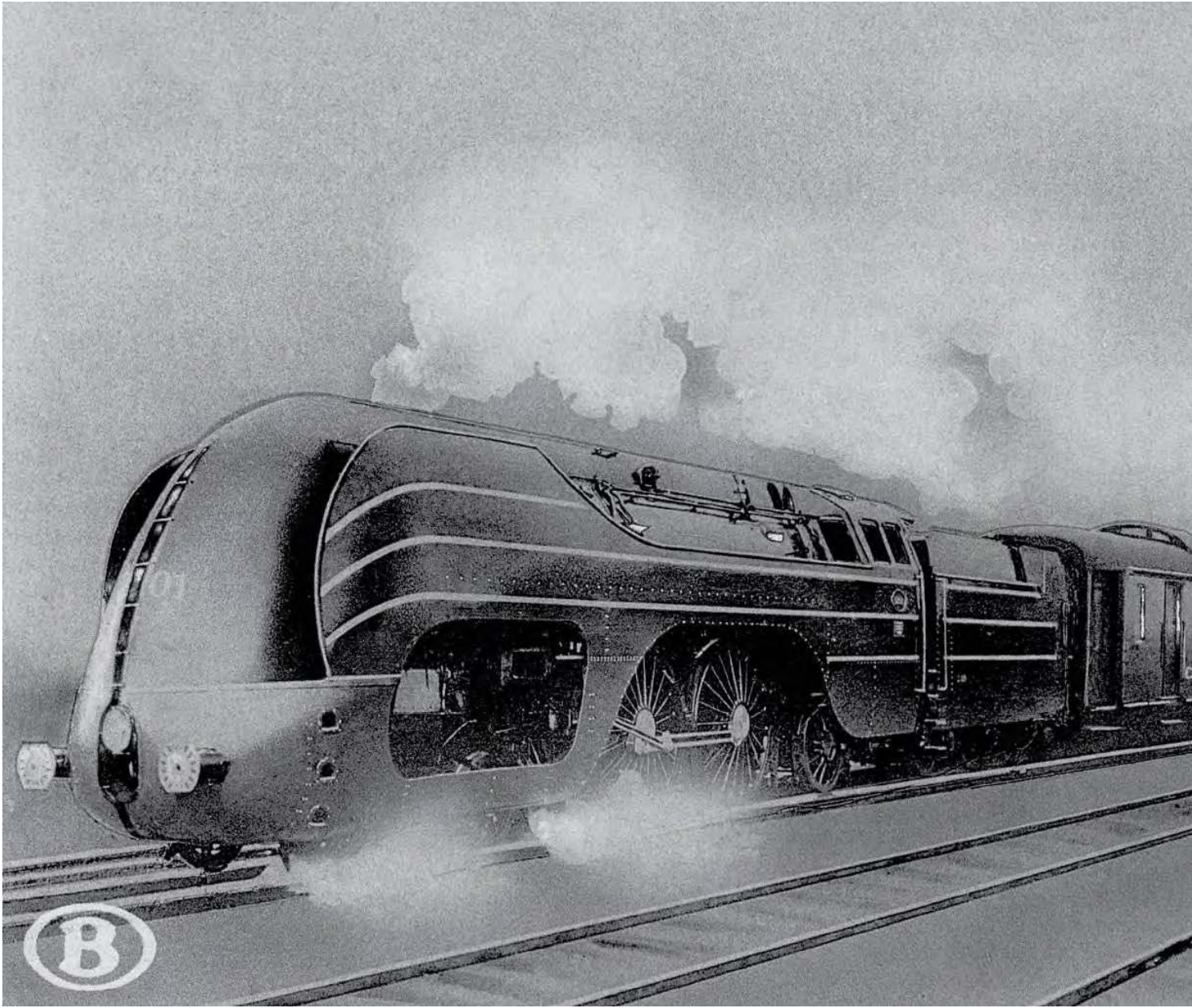
© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

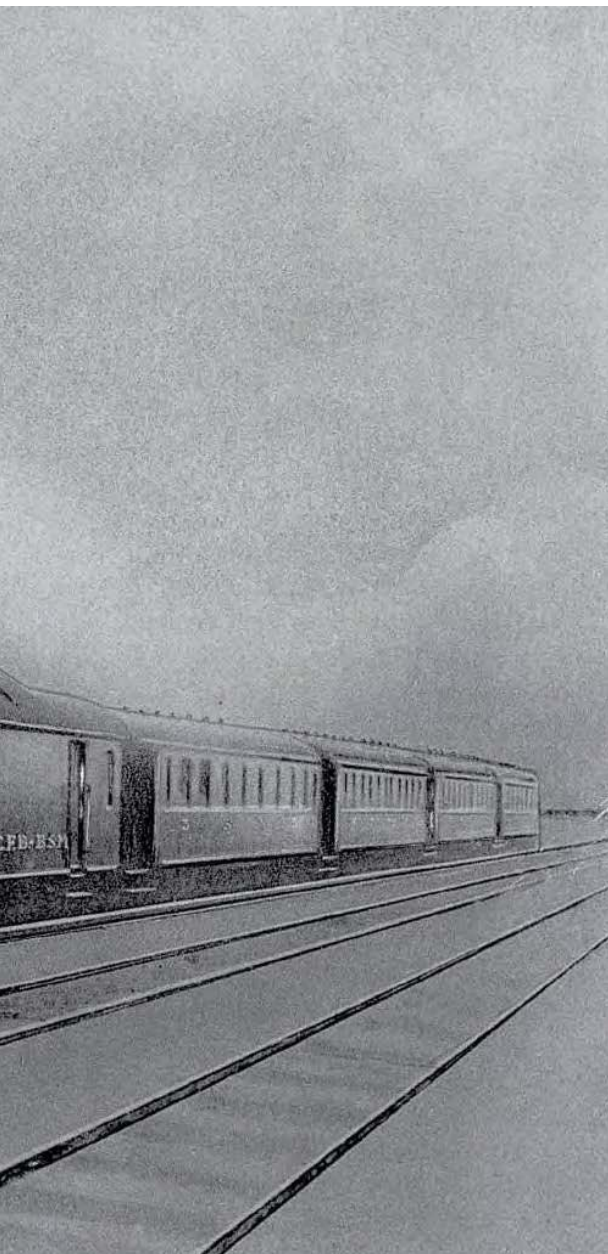
DE TIJD OP HET JUISTE SPOOR De fraaie verzameling klokken vestigt de aandacht erop dat de tijd en het spoor onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De treinen rijden volgens een dienstregeling met vaste vertrek- en aankomsttijden. Toen de trein zich in de negentiende eeuw meldde, golden verschillende lokale tijden (zonnetijd). Een dienstregeling maken was geen eenvoudige klus. Dankzij de spoorwegen werden de tijden uniform. Rond 1840 namen alle stations en steden van het land de Brusselse tijd aan. In 1892 stapte België als eerste land op het Europese continent over op de internationale standaardtijd, de zogeheten Greenwichtijd of spoorwegtijd. Voortaan geeft een moederklok de standaardtijd aan. De moederklok in Train World komt uit Luik.

Train World, eenmaking van de tijd

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART







Een NMBS-prentbriefkaart van de legendarische *Atlantic*

Train World, motorwagen type 551 (1939),
stoomlocomotief type 12 *Atlantic* (1939)
en elektrisch motorstel MR 35 (1935)

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

[rechts]

Train World, stoomlocomotief type 12 *Atlantic* (1939)

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

HET MEESTERWERK VAN DE STOOMTRACTIE In de volgende hal steelt opnieuw een stoomlocomotief de show. De spraakmakende *Atlantic*, de 12.004, is de lievelingslocomotief van kunstenaar François Schuiten, de scenograaf van het museum. Het meesterwerk van de Belgische stoomtractie werd ontworpen door Raoul Notesse, hoofdingenieur bij de NMBS. Vormgever was de Fransman André Huet. Imponerend zijn het vermogen, de topsnelheid van 140 km/u en de 2,10 m hoge drijfwielen. Cockerill bouwde in 1939 zes exemplaren.

Op de lijn Brussel – Oostende werd een snelheidsrecord gevestigd. Het traject werd in 57 minuten afgelegd. Met een gemiddelde snelheid van 120 km per uur. Dat leverde de ‘Blauwe Wimpel’ op voor de snelste stoomtrein ter wereld op een reguliere spoorlijn. Tijdens testritten haalde de elegante snelheidsduivel zelfs 165 km per uur.

De 12.004 beëindigde zijn loopbaan op de lijnen Brussel – Bergen en Brussel – Rijsel. Op 29 juli 1962 maakte hij zijn laatste rit. De sloper was het volgende station. De chef van de



stelplaats Brussel-Zuid redde de *Atlantic* op het nippertje door hem te laten afkoppelen van een trein met tot sloop veroordeeld treinmaterieel. Daarna verhuisde de loc naar de museumbewaarplaats in Leuven. Bij de viering van 150 jaar spoorwegen in 1985 was de 12.004 de grote attractie. Tot 1989 kwam hij nog af en toe in actie maar een breuk in een mechanisch onderdeel maakte een einde aan zijn tweede actieve leven.

VORMGEVER HENRY VAN DE VELDE Toen de *Atlantic* in 1939 op het spoorwegtoneel verscheen, moest de stoomtractie ook al diesel- en elektrische tractie naast zich dulden. De elegante stomer wordt dan ook geflankeerd door een schattige dieselmotorwagen voor lijnen met zwak reizigersverkeer en een stuurrijtuig van een vierdelig elektrisch treinstel uit 1935 – MR35 in het jargon - voor de lijn Antwerpen – Brussel.

Het interieur van dit treinstel werd ontworpen door Henry Van de Velde (1863-1957). De in Antwerpen geboren kunstschilder, ontwerper, vormgever, architect en medeoprichter van de kunstbeweging Bauhaus was van 1930 tot 1939 artistiek adviseur bij de NMBS. Naast de MR35 gaf hij ook het interieur van enkele rijtuigtypes vorm.

Na de Tweede Wereldoorlog moest de stoom steeds meer terrein prijsgeven. In het Expo-jaar 1958 werd nog maar een derde van de reizigers- en de helft van de goederentreinen door een stoomlocomotief gesleept.

Een MR35 in Antwerpen-Centraal, vermoedelijk 1935.
De elektrische trein Antwerpen – Brussel was van meet af een succes. De MR35-treinstellen bleven tot in 1962 in dienst.





Train World, huis van de overwegwachter met daarnaast het M1-rijtuig (1937) en het GCI-rijtuig (1921)

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

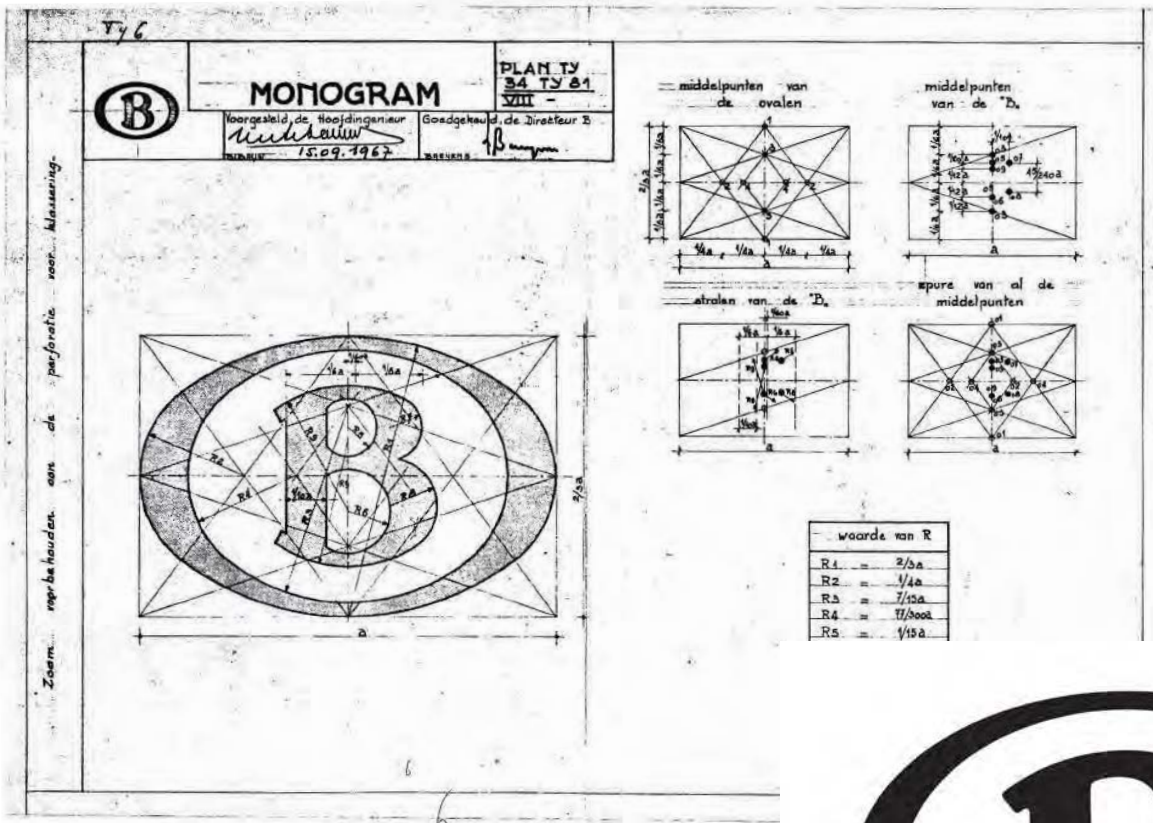
HET HUIS VAN DE OVERWEGWACHTER

Oplettende treinreizigers hebben de woning nabij het station van Schaarbeek wellicht ooit opgemerkt. Alleen spoorwegkenners wisten dat het een authentieke overwegwachterswoning was die na het verdwijnen van de overweg het huis van de baanmeester werd. Een baanmeester moet dag en nacht op zijn werkplek aanwezig zijn.

Toen besloten werd om bij het station Schaarbeek het spoorwegmuseum te bouwen, bleek dat de tot sloop veroordeelde woning op de gekozen locatie stond. Voor de niet ver van het station wonende scenograaf François Schuiten was dat een geschenk uit de hemel. Van meet af stond voor Schuiten vast dat deze woning een markante plaats zou krijgen in het door hem gecreëerde spoorweguniversum. Een heus huis in een museum. Uniek?

De woning werd gerestaureerd en ingericht in de stijl van de jaren vijftig van de vorige eeuw. Het was een periode waarin het de spoorwegen voor de wind ging, mede dankzij Expo 58 in Brussel. Reizen per trein was voor iedereen bereikbaar, zowel in eigen land als door Europa. In de woonkamer worden reclame- en veiligheidsfilmpjes getoond.

Op de zolder werd een modelspoorbaan gebouwd door Evan Daes en Patrick Dalemans. Het decor werd geschilderd door kunstenaar Alexandre Obolensky. Het is een fictief landschap met bergen en zee. "We kozen voor een realistisch net met Belgisch rollend materieel van toen en nu. Treinen kruisen elkaar met verschillende snelheden, rijden over bruggen en door tunnels", licht Evan Daes toe. Hij werkt bij TUC RAIL, een dochteronderneming van Infrabel. Daes realiseerde talrijke modelbouwprojecten en won al veel prijzen. Samen met vrienden richtte hij Branchlines & Backwoods op en ontwierp de website branchlinesand-backwoods.com. Collega Patrick Dalemans is actief in de bouwsector en begon op zijn 35ste met modelbouw. Hij is vooral in stoomlocomotieven geïnteresseerd. Evan en Patrick hebben een atelier en voeren samen projecten uit (paj-modelbouw.com).

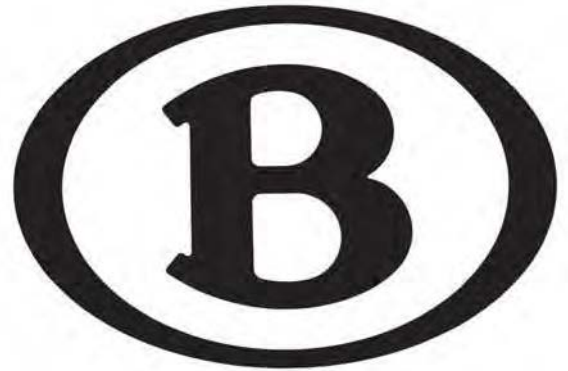


Technische bepalingen voor het logo van de NMBS, 1967

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

Logo van de NMBS sinds 1935

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE



HET LOGO VAN DE NMBS Het nog steeds modern ogende B-logo werd niet, zoals vaak wordt gedacht, door Henry Van de Velde alleen ontworpen. In 1934 was hij voorzitter van de jury die na een wedstrijd het logo voor de NMBS koos. De winnaar was Jean de Roy die op het Teknebureau van de NMBS werkte. Hij stelde een 'B' omringd door concentrische cirkels voor. Twee jaar later prijkte het logo op de treinen. De cirkels waren vervangen door een liggende ovaal. Van de Velde legde het gebruik van het logo op.

HOUTEN RIJTUIGEN Vanaf 1888 verschenen de eerste grote, drieassige houten rijtuigen met grote capaciteit (voiture de Grande Capacité of GC) op het spoor. De rijtuigen waren geschikt voor 90 km per uur en boden plaats aan 80 reizigers. Ieder compartiment had aan beide zijden een deur. Het was echter niet mogelijk om van het ene naar het andere rijtuig te gaan en evenmin van het ene naar het andere compartiment.

Vanaf 1901 werden de rijtuigen stapsgewijze verbouwd. Er kwam een wc en een zijgang. De conducteur kon voortaan wel van het ene naar het andere rijtuig gaan om de kaartjes te knippen. De afkorting GC werd gewijzigd in GCI. De I stond voor *intercirculation*. Vanaf 1932 werden de houten rijtuigen om veiligheidsredenen geleidelijk vervangen door metalen, maar ze hielden het op lokale lijnen nog tot in de jaren zestig uit.





Train World, inrichting van een compartiment
als rijtuig van het Rode Kruis

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

In 1936 deden de M1-rijtuigen hun intrede. Met een middengang, ruime instapbalkons en pneumatische deuren die op afstand konden worden bediend. De rijtuigen van de Parijse voorstadstreinen dienden als voorbeeld. De zeer zware M1-rijtuigen vergden wel sterkere locomotieven en een aangepaste spoorbaan. De M1's waren bestemd voor stop-treinen maar werden ook gebruikt voor directe en semidirecte treinen. De benaming *intercity* bestond nog niet.

MINIZIEKENHUIS In het M1-rijtuig zijn er drie verschillende compartimenten: een is gewijd aan het Rode Kruis, in het middelste gedeelte is een derde klas te zien en in het laatste een 1^{ste} en 2^{de} klas.

In het Rode Kruis-compartiment zien we een miniziekenhuis. In de Tweede Wereldoorlog werden 73 M1-rijtuigen als 'hospitaal' ingericht om gewonde soldaten te repatriëren. Elfduizend Belgische soldaten keerden op die manier terug, net als overlevenden van concentratiekampen. Na de oorlog werden alle rijtuigen weer in hun oorspronkelijke staat gebracht. Met uitzondering van dit exemplaar dat ter beschikking van het Rode Kruis werd gesteld. Het werd gebruikt voor bedevaarttreinen naar Banneux.

Op het vakantieperron is in een filmpje te zien dat M1's werden ingericht als kampeerrijtuig. Een originele formule die in de jaren dertig van de twintigste eeuw door de NMBS werd gelanceerd. De kampeerrijtuigen, die in stations in de Ardennen, de Kempen en de Hoge Venen werden neergezet, boden alle voordelen van een camping zonder de nadelen. Je had altijd een droge en warme plek.



Train World, GCI-rijtuig eerste en tweede klas (1923)

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

GC-rijtuig derde klas

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE



DE DONKERE PERIODE Train World gaat niet voorbij aan de ravenzwarte periode in de geschiedenis van de spoorwegen: de Tweede Wereldoorlog. Op 18 mei 1940 capituleerde het Belgische leger. Het spoor kwam in handen van de bezetter die de exploitatie regelde. De NMBS werd gedwongen om spoor mannen weer in dienst te roepen om actief mee te werken onder Duits toezicht. Van dan af wordt in België een beleid van het minste kwaad gevoerd. Vanwege de sociaaleconomische belangen van het land.

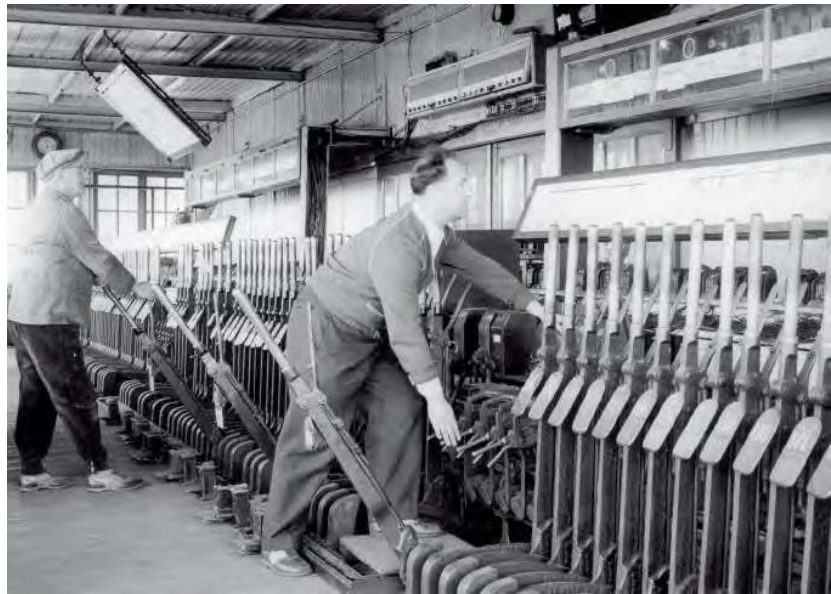
De spoor mannen werden verscheurd tussen hun angst voor deportatie, de noodzaak om de bevolking te bevoorraden en de wil om de vijand stokken in de wielen te steken. Velen sloten zich aan bij het verzet. 900 spoor mensen kwamen om het leven. De eerste die om een verzetsdaad terechtgesteld werd, was een man die in het station Schaarbeek werkte. Vanaf 1941 leverde het nazibewind geen treinbestuurders meer. De Belgische machinisten moesten voortaan ook de Duitse militaire treinen besturen. De NMBS, een belangrijke schakel in de logistiek van de nazi's, nam noodgedwongen deel aan de deportatie van Joden en zigeuners uit België, en ook Noord-Frankrijk, naar de vernietigingskampen. Aanvankelijk werden de gedeporteerden in derdeklasrijtuigen vervoerd. Om ontsnappingen te voorkomen, werden vervolgens gesloten goederenwagens ingezet.

Het spoorwagennet werd vanaf 1941 het doelwit van bombardementen van de geallieerden. Het station Schaarbeek werd in negen maanden negentien keer gebombardeerd. In mei 1945 was nog maar de helft van het net operationeel, de helft van de locomotieven en de stations was vernield.

De wederopbouw was een titanenwerk. Het tekort aan tractiemiddelen werd gecompenseerd door 300 in de VS en Canada gebouwde stoomlocomotieven.

Train World, goederenwagens gebruikt voor deportaties
tijdens de Tweede Wereldoorlog
© MARIE-FRANÇOISE PLISSART





SEINEN GARANDEREN VEILIG TREINVERKEER Seinen speelden van in het begin een belangrijke rol. Dat had alles met de veiligheid te maken. In het begin waren ze rudimentair en mobiel. Vervolgens kregen ze een vaste plaats en werden niet meer ieder apart maar centraal bediend in seinposten, die eerst op de kruisingen en later op de stationsterreinen stonden.

Met de invoering van het bloksysteem werd het spoor veiliger. Dit systeem zorgt ervoor dat telkens maar één trein op een bepaald deel van een spoorlijn rijdt.

De twintigste eeuw is de eeuw van elektrische seinposten die nog enige tijd naast de mechanische bestaan. Vandaag zijn alle nieuwe seinhuizen elektronisch. De regeling van het treinverkeer is geïnformatiseerd. Infrabel, de beheerder van de infrastructuur, is hiervoor verantwoordelijk.

Als treinen snel rijden, zijn de seinen langs het spoor niet altijd even goed zichtbaar. Daarom krijgt de bestuurder de informatie via bakens en antennes langs het spoor nu ook rechtstreeks op zijn boordcomputer.

De seinen langs het spoor zullen geleidelijk verdwijnen. De destijds fysiek zware baan van seinwachter is een intellectueel en zittend beroep geworden.

Kandelaarsein in Halle

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

Seingevers aan het werk in de seinpost Saxby in Aat, 25 mei 1960

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE



Interieur van het salon- en slaaprijtuig van de koninklijke trein van Leopold II en Albert I (Rijtuig A1)

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

ALS DE KONING DE TREIN NEEMT Leopold I was de drijvende kracht achter de bouw van *ijzeren wegen* in ons land. Net als zijn vader toonde ook Leopold II veel belangstelling voor het grensverleggende transportmiddel. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat het hof de beschikking had over veertig houten koninklijke rijtuigen. Die werden gebruikt voor reizen in eigen land en Europa en tijdens officiële bezoeken van buitenlandse staatshoofden en regeringsleiders.

Het salonrijtuig uit 1901 heeft de bruine kleur van de Staatsspoorwegen. Het werd ingericht onder toezienend oog van de legendarische Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), opgericht op 4 december 1876 door onze landgenoot Georges Nagelmackers. In de jaren 1938 en 1939 bouwden de Centrale Werkplaatsen in Mechelen een tweede koninklijke trein. Leopold III nam hem in 1939 in gebruik bij het bezoek van de Nederlandse koningin Wilhelmina aan België.

Tijdens de regeerperiode van koning Boudewijn werd de trein nog tot 1976 gebruikt. Ook voor privéreizen van de koning. Met deze trein opende Boudewijn op 4 oktober 1952 de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

In 1982 maakte koning Boudewijn een laatste reis in het salonrijtuig. Met twee andere koninklijke rijtuigen was het gekoppeld aan de trein Brussel – Basel.

NOORD-ZUIDVERBINDING HEEFT LANGE GESCHIEDENIS Voor de opening van de Noord-Zuidverbinding had de hoofdstad twee beeldbepalende kopstations: Noord en Zuid. Voorloper van Brussel-Noord was het houten stationnetje aan de Groendreef. Hier vertrokken op 5 mei 1835, onder goedkeurend oog van koning Leopold I, drie inwijdingstreinen naar Mechelen. Al snel bleek de 'Groendreef' te klein. De Staatsspoorwegen besloten een nieuw station te bouwen in de buurt van de Kruidtuin, aan het latere Rogierplein.

De opdracht ging naar François Coppens. Leopold I legde op 28 september 1841 de eerste steen van het gebouw in Franse neorenaissancestijl. Pas in 1862 was het volledig gereed, inclusief de perronoverkapping.

In 1846 nam Brussel-Noord de taak van Groendreef over. De Groendreef bleef open voor het goederenverkeer en enkele forenzentreinen.

Interieur van het salonrijtuig van de koninklijke trein van Leopold III en Boudewijn I (Rijtuig nr. 1)

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE