





Elektrisch motorstel MR 35 op de Noord-Zuidverbinding ter hoogte van station Brussel-Kapellekerk, jaren 1950

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

Aan de zuidkant van de stad werd op 18 mei 1840 het kopstation Brussel-Bogaarden geopend. Vanuit het station, ontworpen door Auguste Payen (1801-1877), vertrokken de treinen naar Wallonië. Het station lag aan het Rouppleplein, op de plaats waar vroeger het Bogaardenklooster stond.

Ook Bogaarden werd na een tijd te klein. De roep om een station met meer allure werd luider. In 1869 was het kopstation Brussel-Zuid aan het Grondwetplein voltooid. Het U-vormige gebouw, eveneens een ontwerp van Auguste Payen, domineerde de centrale laan. De Romeinse triomfboog boven de hoofdingang werd bekroond met een beeld van een vrouw op een met bloemen versierde wagen.

Al in 1837 richtte de stad Brussel een commissie op om de haalbaarheid van een Noord-Zuidverbinding te onderzoeken. In 1841 werd een verbinding geopend die over de grote lanen liep. Om aanrijdingen te vermijden liep een seingever met een vlag en een bel voor de trein uit. Bij de opening van het westelijke ringspoor in 1871 werd de verbinding opgeheven.

Toch werd het belang van een rechtstreekse verbinding tussen het Noord- en Zuidstation steeds duidelijker. In de periode 1895-1901 werkten drie commissies concrete plannen uit. Uiteindelijk werd in grote lijnen gekozen voor het project van Frédéric Bruneel, ingenieur bij de Staatsspoorwegen. Door de lange onteigeningsprocedures begonnen de werkzaamheden pas in 1911. Eind 1915 zou de klus zijn geklaard.

Toen het Duitse leger op 14 augustus 1914 België binnenviel, werd de bouw stilgelegd. Veel verder dan een viaduct tussen de Kapellekerk en het Zuidstation was men niet geraakt. In 1919 kwam de Noord-Zuidverbinding opnieuw ter sprake, ook het tracé. De bijna rechte lijn die ondergronds of met een viaduct de lanen of parallel lopende wegen in het centrum zou volgen, werd afgewezen vanwege de moerassige ondergrond en de vermindering van het stadsbeeld. Uiteindelijk zou worden gekozen voor een meer gekromde lijnvoering. De sporen kwamen ondergronds in de hoge heuvel van de stad te liggen.

De werkzaamheden werden in 1936 hervat. Op 4 oktober 1952 werd de slagader van ons spoorwegnet geopend.

Train World, interieur TEE-rijtuig

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

Train World, bezoekers bij het TEE-rijtuig, 25 september 2015

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE





EEN INOX RIJtuig MET VORSTELIJK COMFORT Om weerwerk te bieden aan de snel opkomende luchtvaart werden vanaf 2 juni 1957 onder de wervende naam Trans Europ Express (TEE) snelle en comfortabele grensoverschrijdende dagtreinen op de rails gezet. Zonder tijdverlies aan de grenzen voor het wisselen van locomotieven en politie- en douaneformaliteiten. Brussel was een knooppunt in het TEE-net. De treinen waren alleen toegankelijk voor reizigers met een ticket eerste klas met toeslag. Aanvankelijk werden alleen dieseltreinstellen ingezet omdat de belangrijkste lijnen in Europa nog niet volledig waren geëlektrificeerd. De treinen waren herkenbaar aan de opvallende huisstijl in rood en crème en het sterke TEE-logo. Het inox rijtuig, jaren beeldbepalend op de TEE-route Parijs – Brussel – Amsterdam, illustreert het vorstelijke comfort. De driespanningslocomotieven van de reeks 15, bouwjaar 1962, sleepten de fraaie inox rijtuigen, eerst over het hele traject daarna tussen Brussel en Amsterdam.

Een kruier brengt in het station Antwerpen-Berchem koffers naar de TEE met bestemming Parijs
FOTO: JAN PRENEN



RIJDEND POST SORTEREN Nog steeds worden brieven en ansichten gestuurd maar tegen de snelle sms en e-mail kan *Tante Post* niet op. In de negentiende eeuw zorgden de spoorwegen voor een grote stap voorwaarts. Samen met de posterijen organiseerden ze een snelle en efficiënte manier om post te vervoeren.

België was de eerste op het Europese vasteland die een mobiel postsorteerkantoor op de rails zette. Dat gebeurde op 15 september 1840 tussen Brussel en Antwerpen. Nog geen tien jaar later werd de dienst definitief opgericht bij koninklijk besluit.

De post werd zowel vervoerd als gesorteerd. Dat verlichtte het werk van de sorteerders in gewone kantoren. Post die de vorige dag werd gebust, werd de volgende morgen bezorgd. Het sorteren aan boord werd in 1984 gestaakt. In 2003 werd de laatste post over het spoor vervoerd.

Het postrijtuig op Train World werd in Duitsland gebouwd en reed tussen 1945 en 1981 op ons net. De werkplaats Monceau (Henegouwen) restaureerde het. In het rijtuig krijg je een goed beeld van hoe er werd gewerkt. Op een oppervlakte van amper 40 vierkante meter werkten tien postmannen. De werkomstandigheden waren niet gemakkelijk. Ze vormden een aparte gemeenschap die veel initiatief toonde.



PONT DU LUXEMBOURG Het Belgische spoorwegnet telt talrijke 'kunstwerken', jargon voor tunnels, bruggen en viaducten. Een revolutionair bruggenbouwer was Arthur Vierendeel (1852-1940), de ontwerper van de 'vierendeelligger' zonder diagonalen. Deze ligter maakte bruggen sterker. Met deze techniek bouwde hij in 1902 over de Schelde in Avelgem zijn eerste verkeersbrug. De vierendeelligger werd vervolgens ook voor veel spoorbruggen gebruikt. Vierendeel streefde naar mooie 'kunstwerken'. "Een ingenieur moet eerst naar schoonheid streven, en pas daarna beginnen te rekenen", leerde hij aan zijn studenten. De Vierendeel-spoorbruggen over de Leuvensesteenweg en Leuvensevaart zijn beschermd als monument.

In Train World wordt met een deel van de *Pont du Luxembourg*, de voormalige spoorbrug over de Maas in Namen, eer betoond aan de talloze 'kunstwerken' op ons spoornet. De brug stamt uit 1856. In 1914 en 1940 werd ze door de Belgische genie én de Duitsers opgeblazen en in 1944 door de geallieerden en de Duitsers. De brug werd herbouwd in 1920 en in 1948-1949. In 2011 werd ze vervangen. De brug biedt een uniek uitzicht op het drukke treinverkeer.

FLITSEND NAAR DE HUIDIGE TIJD Drie gestroomlijnde treinneuzen brengen je weer in de tegenwoordige (spoor)tijd. Desiro is de naam van een door Siemens ontwikkelde en sinds 1998 gebouwde trein. De NMBS bestelde 305 Desiro's ML (MainLine). Deze drierijtuigtreinen worden sinds 25 januari 2012 ingezet. In wezen zijn ze bestemd voor het voorstadsverkeer en stopdiensten maar de *drietjes* zijn vaak te zien op intercityverbindingen. De naam Desiro doet denken aan de film *Streetcar Named Desire* (Tramlijn Begeerte) uit 1951 van regisseur Elia Kazan. Met Vivien Leigh, Kim Hunter en Marlon Brando in de hoofdrollen. De film is gebaseerd op het toneelstuk van Tennessee Williams dat een Pulitzerprijs won.

Train World, interieur van het postrijtuig
ONTWERPTEKENING FRANÇOIS SCHUITEN

Antwerpen-Centraal, 22 augustus 1972: postzakken
worden in een treinstel van de Posterijen geladen
FOTO: JAN PRENEN

Vierendeelbrug over de Maas in Val-Benoît (Luik), 1938
© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE





Siemens schonk ook een 'kop' van de tweede generatie treinen van Eurostar. De e320 is een zestiendelig elektrisch treinstel van het type Velaro. Topsnelheid 320 km per uur. De tractie is gelijkmatig over de rijtuigen verdeeld. Bij de eerste serie Eurostars bevindt de tractie zich in de twee motorwagens, voor en achteraan.

Het Franse Alstom is present met een AGV-neus. AGV, dat staat voor Automotrice à Grande Vitesse, is de opvolger van de TGV. Net als bij de e320 zijn de motoren gelijkmatig over de trein verdeeld. Topsnelheid 360 km per uur. De Italiaanse particuliere spoorwegonderneming NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) kocht 25 AGV's. Ze rijden onder meer op de route Milaan – Rome – Napels.

LE BELGE WUIFT JE UIT Het bezoek eindigt in de museumwinkel waar *Le Belge*, de eerste in België gebouwde locomotief, je uitwuift. Deze acht ton wegende stoomloc met een vermogen van 41 pk werd op 31 december 1835 door het in Seraing gevestigde Cockerill geleverd. Dat gebeurde acht maanden na de opening van de eerste spoorlijn in België. Een prestatie van formaat. *Le Belge* is een houten replica op ware grootte.

Train World, nachtopname van de zijgevel van het museum

© MARIE-FRANÇOISE PLISSART

Eurostar, nieuwe generatie



TRAIN WORLD HERITAGE WAAKT OVER SPOORWEGERFGOED



Na de ontdekking van de fascinerende wereld van de trein in Schaarbeek vraag je je af hoe die indrukwekkende collectie tot stand is gekomen. We spoorden naar de Frankrijkstraat 85 bij het Brusselse Zuidstation voor een gesprek met Lisa Maesschalck, Stéphane Disière en Sven De Boeck, alle drie enthousiaste en deskundige medewerkers van Train World Heritage, de NMBS-dienst die waakt over het spoorwegerfgoed en de collectie inventariseert.

Voor de eerste tekenen van erfgoedbewustzijn bij de spoorwegen moeten we naar 1885. Dat jaar vierden de Staatsspoorwegen hun vijftigste verjaardag. “Zo werd een doek bij de Nederlandse schilder Antoon Neuhuys besteld. Die slaagde erin de sfeer van de eerste treinrit op 5 mei 1835 goed te vertalen. Op de schilderij is de locomotief *La Flèche* te zien die vanuit de Groendreef vertrekt”, vertelt Lisa Maesschalck.

Stéphane Disière wijst erop dat het spoor nooit een gestructureerde bewaarpolitiek heeft gevoerd. “Dat de smalspoorlocomotief *Pays de Waes* voor het nageslacht is bewaard, hebben we te danken aan de stad Sint-Niklaas. Die besloot om ‘Pietje Waas’ na zijn actieve loopbaan bij het station op te stellen”, zegt Sven De Boeck. “De *Pays de Waes* is de enige locomotief die in de negentiende eeuw uit de dienst werd genomen en toch is bewaard gebleven. Het precieze bouwjaar is niet bekend. Het is niet uit te sluiten dat het de oudste bewaarde locomotief is op het Europese continent.”

Bord dat bij het begin van de elektrificatie van spoorlijnen op stoomlocomotieven werd bevestigd om machinisten en stokers te waarschuwen voor de hoge spanning van de bovenleiding

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

ARCHIEVEN Pas bij de oprichting van de NMBS in 1926 werd een begin gemaakt met het bewaren van archieven, niet te verwarren met archivering. Voor de periode voor 1926 zijn we aangewezen op gemeentelijke en stadsarchieven. Een erfgoedpolitiek bestond niet. “Er was geen ruimte om objecten te bewaren. Bovendien ontbrak het de NMBS aan visie, wil en belangstelling. Van de stoomlocs die in de periode 1926-1955 voor bewezen diensten bedankt werden, werd geen enkele bewaard”, constateert Stéphane Disière.

In 1951 komt er een kentering. In het station Brussel-Noord aan het Rogierplein wordt een bescheiden museum ingericht. De *Pays de Waes* is het enige rollend materieel dat wordt tentoongesteld. Verder waren er schaalmodellen van locomotieven en rijtuigen te zien. “Dat waren werkstukken van leerlingen in de werkplaatsen. Dat die modellen werden bijgehouden, is te danken aan persoonlijke initiatieven”, licht Lisa Maesschalck toe.

BEWUSTZIJN In 1954 komt in het nieuwe Brussel-Noord aan de Noord-Zuidverbinding een wat groter museum, hoewel Stéphane Disière vindt dat je met alle sympathie bezwaarlijk een spoorwegmuseum kunt noemen.

Het publieke bewustzijn dat we respect moeten tonen voor ons mobiele erfgoed komt er pas eind 1966 bij het afscheid van de stoomtractie. Maar de spoorwegtop ziet dat anders. Besloten wordt om alle stoomlocs versneld af te voeren. De koude locomotieven gaan naar de voormalige werkplaatsen Leuven en Doornik, tussenstations op weg naar de sloper. De NMBS laat alleen de 29 013, een van de 300 locomotieven die na de Tweede Wereldoorlog in Canada en de VS werden gebouwd, en een type 64 (een Duitse P8), voor het nageslacht bewaren. Uitgerekend locomotieven die niet België gebouwd waren.

Sven De Boeck: “Na de sloopcampagne bleek dat niet alle stoomlocomotieven op de schroothoop beland waren. Op initiatief van de chefs in Leuven en Doornik, spoormannen met een hart voor spoorwegerfgoed, werd van verschillende types een exemplaar bewaard. Ze kregen zelfs een lik verf. Vooral hoofdinspecteur Louis Van Dessel speelde een belangrijke rol. Dat gebeurde met oogluikende of zelfs de volle steun van sommige directieleden.”

De academische wereld in Leuven had intussen lucht gekregen van het feit dat er in hun stad stoomlocomotieven werden bewaard. Een professor richtte in 1974 de Werkgroep Spoorwegmuseum op om druk uit te oefenen.

STOOMTREINRITTEN Vanaf 1972, zes jaar na het einde van de stoomtractie bij de NMBS, reden er af en toe weer stoomtreinen. Die ritten werden met instemming van een gedoende directie georganiseerd door een groepje spoormannen die nog vertrouwd waren met de stoomtractie. Bovendien konden de initiatiefnemers voor onderhoud en herstellingen rekenen op de medewerking van de Centrale Werkplaatsen in Mechelen. En niet onbelangrijk, de spoorwegen waren nog één bedrijf.

De jaren tachtig van de twintigste eeuw werden beheerst door besparingen op alle terreinen. Met de 150^{ste} verjaardag van de spoorwegen in 1985 in zicht, gebeurde een klein wonder. Er werd een dienst opgericht die deze verjaardag moest organiseren. De klemtoon kwam niet op de toekomst maar op het rijke verleden te liggen. De elegante Belgische *Atlantic* 12.004 en de Canadese 29.013 werden weer onder stoom gebracht en een elektrische vierrijtuigtrein uit 1935 rijklar gemaakt. Het verjaardagsfeest was een succes en maakte in de samenleving veel sympathie voor de *ijzeren weg* los.





Een door de 29.013 gesleepte trein staat vertrekkenklaar in Antwerpen-Centraal. Vanaf 1972 reden er weer af en toe stoomtreinen op het Belgische net.

FOTO: MAX DELIE/ARCHIEF GAZET VAN ANTWERPEN

[links]

Petroleumlantaarn voor het geven van seinen in geval van nood, 1945

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

Met dit Schusterapparaat maakten de loketbedienden van 1947 tot 1993 treintickets

© COLLECTIE NMBS – TRAIN WORLD HERITAGE

THURN & TAXIS Na 1985 bleef de dienst voortwerken onder meer aan het museum-dossier. Toen het goederenstation Thurn & Taxis aan de Brusselse Havenlaan werd gesloten, kwam dit gebouw in beeld als spoorwegmuseum. “Zou schitterend zijn geweest”, zeggen Lisa Maesschalck, Stéphane Disière en Sven De Boeck in koor. Maar de NMBS-top verkocht het beschermde gebouw aan een vastgoedbedrijf.

De doorbraak voor de oprichting van een spoorwegmuseum met allure kwam er in 2005 met de splitsing van de NMBS in drie bedrijven (Holding, infrabeheerder Infrabel en operator NMBS). In het beheerscontract van de NMBS-Holding was de oprichting van een spoorwegmuseum opgenomen. En net voor de zoveelste besparingsronde kon het museum zijn deuren openen. De vzw Train World exploiteert het museum, Train World Heritage beheert en inventariseert de collectie die eigendom is van de NMBS.

Lisa Maesschalck: “Het deel van de collectie dat niet in Train World te zien is, dient om uit te lenen voor onder meer tentoonstellingen en spoorse evenementen. Het is tevens de bedoeling om onze collectie online te zetten. Minder bekend is dat we sinds 1989 een documentatie- en archiefdienst hebben waar iedereen die iets wil opzoeken, van harte welkom is. Je moet wel een afspraak maken. Tevens beschikken we over een bibliotheek en een uitgebreide fotocollectie.



PRAKTISCH

TRAIN WORLD

Prinses-Elisabethplein 5
1030 Schaarbeek
T 02 224 74 98
www.trainworld.be

OPENINGSTIJDEN

Dinsdag t.e.m. zondag van 10 tot 17 uur,
laatste toegang om 15.30 uur
Gesloten op maandag

BEREIKBAARHEID

Vanuit het station Schaarbeek stapt u zonder
parkeerproblemen Train World binnen.
Een voordelige B-dagtripformule die treinreis en
toegang combineert is beschikbaar.

TOEGANKELIJKHEID

Train World is toegankelijk voor mensen met een
beperkte mobiliteit

TICKETS

Tot 6 jaar: gratis
Jonger dan 26 jaar: € 7,50
Ouder dan 65 jaar: € 7,50
Tussen 26 en 65 jaar: € 10,00
Familie (2 volwassenen en min. 2 en
max. 4 kinderen tot 18 jaar): € 30,00
Mensen met een handicap: € 7,50
Begeleider mensen met een handicap: gratis
Spoormedewerkers en rechthebbenden: € 7,50

Audiogids: € 2,00

U kan gratis de app Train World audiogids
downloaden op uw smartphone

AUTEUR

Herman Welter (1942) volgt al sinds 1964 de spoor-
wegen en het stads- en streekvervoer in binnen- en
buitenland. Hij was van 1964 tot eind 2007 redac-
teur bij *Gazet van Antwerpen*. Hij is medewerker van
het Nederlands-Belgische vakblad *Personenvervoer*.
Enkele publicaties: *Antwerpen op het spoor* (1986),
TCV & Chunnel (1993), *Sporen door Antwerpen* (2005)
en *Het grote Belgische stationsboek* (2012). Samen met
Christiane Van Rijckeghem realiseerde hij in 2010
het boek *Cent op het spoor*.

Met dank aan Train World Heritage.