



Het tijdschrift Erfgoed van Industrie en Techniek bestaat meer dan veertig jaar, waarvan ruim twintig jaar in samenwerking met de VVIA (Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie).

Deze maand verschijnt een driedubbeldik themanummer van ons tijdschrift gewijd aan de geschiedenis van het grensoverschrijdende karakter van de spoorwegen in het kader van 2021: Europees Jaar van het Spoor. Bovendien werden in 2021 een aantal belangrijke verjaardagen van het spoor gevierd: de 175e verjaardag van de eerste spoorverbinding tussen twee Europese hoofdsteden (Parijs-Brussel), 40 jaar hogesnelheidstrein TGV, 30 jaar Intercity-Express (ICE) en de 20e verjaardag van het eerste spoorwegpakket van de EU.

Het bevat de volgende bijdragen:

1. Adriaan Linters: Over de grens, van Parijs naar Brussel. Het verhaal van de eerste stoomtrein die in 1846 twee Europese hoofdsteden verbond. Hij reed van Parijs via Rijsel,

Kortrijk, Gent, Mechelen naar Brussel. Dat feit was de aanleiding voor de Europese Commissie om 2021 uit te roepen tot Europees Jaar van het Spoor

2. Johan J. Mattelaer: La Compagnie Interationale de Tramways et d'Eclairage de Tientsin. Op 6 februari 1902 tekende België met de Chinese Qing-dynastie een akkoord voor een eeuwigdurende concessie van 44 hectare in Tientsin. Een Duitse groep had voordien al een concessie verkregen voor de aanleg van een tramlijn, maar kon deze niet realiseren en droeg de rechten over aan de 'Compagnie Interationale Belge d'Orient'. Op 14 juni 1902 richtte deze samen met de 'Banque d'Outremer' de 'Compagnie de Tramways et d'Eclairage de Tsientsin' op. Het verhaal vanaf de bouw tot het einde, met exclusieve informatie en nog nooit gepubliceerde foto's uit een in Gent weergevonden dagboek van de verantwoordelijke voor de aanleg van de elektriciteitscentrale en het tramnet.

3. Gerard de Graaf: Industriespoorwegen in Indonesië. Ruim 25 jaar voor de opening van de eerste publieke spoorlijn op Java was er sinds 1849 al een industriële spoorlijn in gebruik op Borneo. In de jaren erna raakte vooral Java bedekt onder fijnmazige spoorwegnetten van suikerfabrieken

4. Evelien Pieterse: J.P. Bordes: pionier van de vrije arbeid op Java. Bordes was als Nederlands ingenieur verantwoordelijk voor de aanleg van de eerste spoorlijn op Java

5. Guus Veenendaal: Gerrit Middelberg: een internationaal spoorwegingenieur. Deze ingenieur begon zijn carrière bij de Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn in Duitsland, waar hij ervaring opdeed bij het concipiëren, bouwen en onderhoud van stoomlocomotieven. Dadien trok hij naar de fabriek van Beyer Peacock nabij Manchester, om vervolgens naar Nederland terug te keren in een functie bij de Staatsspoorwegen, vervolgens naar een buitenpost in Luik omdat de Nederlandse Staatsspoorwegen de uitbating overgenomen had van de 'Société du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements', en dan naar de Nederlandsche Zuid-Afrikaanse Spoorwegmaatschappij en dan naar Alaska.

6. Adriaan Linters: Een spoorwegstation op reis. Het verhaal van de verplaatsing van het station van Antwerpen-Dam in 1907, door een ingeweken Italiaanse aannemer en een Amerikaans-Hongaarse ingenieur. Een sterk staaltje uit het begin van de 20e eeuw, met exclusieve foto's uit een Italiaans fonds en privé-verzamelingen.

7. Tom Vandelanotte: Het Roeselaarse tramverleden: een bewogen stukje geschiedenis. De oude Roeselaarse tramstelplaats stond te vervallen, tot een stukje onontgonnen geschiedenis terug opgerakeld werd en de sloping tegengehouden werd door het buurtcomité.

8. Nicole Pannier en Hannes Pieters: Het station van Kortrijk. Uniek fifties-spoorwegerfgoed met sloop bedreigd. Tijdens de bombardementen op Kortrijk in 1944 werd het oude station vernietigd. Een nieuw station werd ontworpen door de Kortrijkse architect Pierre Albert Pauwels in een modernistische vormtaal. Het nieuwe station werd in 1956 ingehuldigd en gold toen als één van de, c.q. het beste wederopbouwstation. De meeste andere stations uit deze periode zijn intussen al gesloopt, en ook dat van Kortrijk wordt bedreigd door de nieuwbouwplannen van de NMBS

9. Bart Vanacker: Sporen van ijzeren wegen . Midden vorige eeuw werden in België zo'n 1500 km spoorlijnen opgedoekt. Dit is een rijk-geïllustreerd verhaal over de restanten van spoorlijnen, bruggen en stations die in België nog van het spoorverleden getuigen

10. Apollon Kyrkos: Spoorlijn van Myli naar Kalamata: een half-Belgische spoorlijn in de Peloponnesos, Griekenland. In Griekenland probeerden Belgische ondernemingen drie keer een deel van het spoorwegnet aan te leggen. Het verhaal van deze lijnen, en waar het mis liep bij bouw en uitbating.

11. Andreas Illert: Het behoud van het spoorwegerfgoed in Duitsland in internationaal verband. De recente geschiedenis van Duitsland is sterk verbonden met spoorwegen. Toen in 1835 de eerste openbare spoorlijn tussen Nuerenberg en Fürth geopend werd bestond Duitsland nog uit een groot aantal onafhankelijke koninkrijken en vorstendommen. De

aaneensluiting tot natiestaat werd sterk bevorderd via de spoorwegen. Tijdens de twee wereldoorlogen speelden de spoorwegen een belangrijke militaire rol, maar in vreedstijd was het centraal gelegen Duitsland een knooppunt van het Europese treinverkeer. De opdeling, na 1945 in twee staten (de BRD en de DDR) en de hereniging, samen met de omvorming van de staatspoorwegen tot een particuliere onderneming, bepalen het spoorwegwezen vandaag.

12. Ivar Gubberub: De uitdagingen van de erfgoedspoorlijn Gamle Vossebanen in Noorwegen. Gamle Vossebanen is een voormalig onderdeel van de spoorlijn tussen Bergen en Oslo, de twee grootste steden van Noorwegen. Het is de laatste erfgoedlijn die in Noorwegen opgericht werd en viert zijn 30-jarig jubileum in 2023. De 22 km lange lijn wordt volledig gerund door onbetaalde vrijwilligers. Het verhaal van hoe ze dat doen en van de uitdagingen waarmee ze geconfronteerd worden.

13. Olivier Jeanneau: De inzet van vrijwilligers voor het Museum van de Franse Stoomtrams en Secundaire Spoorwegen. Het 'Musée des Tramways à Vapeur et des chemins de fer Secondaires français' vierde in september 2021 zijn 45e verjaardag. De eerste collecties werden samengebracht in een stelplaats in Butry-sur-Oise, ten noordwesten van Parijs. Er werd een stuk nieuwe lijn aangelegd waarop kon gereden worden, maar een reeks tegenslagen en stedenbouwkundige problemen om de lijn door te trekken, werd in 2013 besloten om te verhuizen naar Crèvecoeur-le-Grand op een stuk van de in 1990 gesloten lijn Beauvais-Amiens. Ook hier berust de werking op vrijwilligers.

De VVIA-leden en Erfgoed-abonnees van 2021 hebben intussen dit nummer ontvangen. Belangstellenden kunnen het nummer ook los bestellen. Omwille van het volume ligt de prijs hoger dan een 'normaal' dubbelnummer, namelijk € 27,50 (verzending inbegrepen).

Men kan het bestellen via administratie@erfgoed.org.