

# DE TREIN GEMIST?

## Erfgoedinitiatieven in de transportsector

[ Paul Van Heesvelde ]

De 75e verjaardag van de NMBS is in België niet onopgemerkt voorbijgegaan. De kaarsen op de verjaardagstaart van de Belgische spoorwegen zijn intussen gedoofd – de NMBS begint immers haar 76e jaar 'op het spoor van de toekomst'. Diverse initiatieven, waaronder een lijvig boek<sup>1</sup> en verschillende manifestaties met historische connotaties moesten dit gebeuren schragen. Dat daarbij industrieel erfgoed uit de transportsector prominent voor het voetlicht is gehaald, hoeft niet eens te verbazen. Stoomlocomotieven, met dampende stoomketel of koud, lokten vele tienduizenden bezoekers naar verschillende evenementen. Blijkbaar heeft de stoomlocomotief nog niets van zijn magie verloren. Ook de koninklijke rjtuigen werden meermaals ten tonele gevoerd. Als klap op de vuurpijl – en tevens afsluiter van de verschillende festiviteiten – liep tot einde januari 2002 in Passage 44 te Brussel een tentoonstelling. Voor de gelegenheid werd de ruimte omgedoopt tot Spoor 44. Ook hier werd de bezoeker geconfronteerd met een zeer rijk spoorverleden. De groeiende aandacht voor industrieel en cultureel transporterfgoed – de tentoonstelling oversteeg in hoge mate de technologische aspecten van het spoorbedrijf – noopt natuurlijk tot kritische reflectie. 'Het spoor van de toekomst', de slogan waarmee de NMBS bezoekers probeerde te bekoren, zegt immers niets over welke toekomst te verwachten is, maar projecteert haar eigen toekomstbeeld. In dezelfde zin creëert de tentoonstelling haar eigen verleden en meer in het bijzonder onderhoudt ze haar eigen mythes. Zich verplaatsen is echter van alle tijden en is zeker niet probleemloos. Vergelijk hiervoor de uitspraken van enerzijds Pascal, die stelde dat de mensheid bijdroeg tot haar eigen ongeluk, door niet rustig in een kamer te kunnen blijven, en Kerouac, die in *On the Road*, bewegen als enige en edele functie zag. De beide uitspraken tonen alvast aan dat mobiliteit – de in verplaatsing omgezette vervoersvraag van reizigers en goederen – niet waardevrij is en bovendien een 'bewogen' geschiedenis heeft.

### STILSTAAN BIJ BEWEGEN: DE PARADOX IN TRANSPORTTENTONSTELLINGEN

De samenstellers van de tentoonstelling hebben aan de hand van een selectie van spoorgerelateerde objecten geprobeerd een beeld te scheppen van verleden, heden en toekomst van de spoorwegen. Moderniteit speelt hier een belangrijke rol, niet alleen in de connotaties die worden aangereikt door middel van de objecten,

maar ook en vooral door de wijze waarop de tentoonstellingsbouwer het onderwerp aanbrengt. Moderniteit is echter zo omvattend dat uiteindelijk alles gevat kan worden onder deze noemer. De paradoxale situatie, dat in transportmusea alles stilstaat, terwijl mobiliteit over bewegen gaat, werd bij de ingang van de tentoonstelling ondervangen door het wervende beeld, dat de bezoeker als treinreiziger niet beleeft: gefilmd vanuit de stuurpost van een hogesnelheidstrein kreeg de bezoeker een indruk van wat treinbestuurders zien van op de 'bok'. Snelheid en vooral monotonie, van het eindeloos onder het treinstel verglijdende staal waarover de trein raast, dat zijn de primaire indrukken waarmee de bezoeker de gereconstrueerde wereld van de spoorwegen binnenstapt. Het beeld werkt vreemdend vanwege het impliciete autodenken dat in onze samenleving aanwezig is en zijn stempel drukt op een brede waaier van menselijke activiteiten. In de trein is er geen sprake van een 'vooruitperspectief'.<sup>2</sup> Een reiziger ziet enkel het landschap naast zich verglijden. De suggesties die worden aangereikt, worden niet bevestigd. Het spoorwegwereldje is een zeer gesloten milieu, met eigen reglementeringen, exploitatietechnieken en zelfs een eigen jargon, dat de modale bezoeker vreemd is. De zogenaamde technische delen of ruimtes zijn om begrijpelijke redenen voor de reiziger ontoegankelijk. Daarom ook dat de introductie naar deze besloten wereld wel geschikt is. Maar het bewegende beeld staat los van de rest van de tentoonstelling. Tevens creëert het verwach-

*"To neglect heritage is a cardinal sin, to invoke it a national duty"*  
**David Lowenthal, *Possessed by the past*, p. ix**



Locomotief 16042 in de museumbewaarpplaats van Leuven.  
Foto: Paul Van Heesvelde

tingen die niet ingevuld geraken, want veel verder dan het beeld vanuit een stuurpost dring je niet door in deze tentoonstelling. Ook bij museumspoorlijnen kan dezelfde opmerking gemaakt worden. In een goedbedoelde poging tot mimesis van oude spoorwegexploitatie worden de gebruikers enkel in die ruimtes toegelaten die in illo tempore ook voor reizigers toegankelijk waren.<sup>3</sup>

In de eerste ruimte wordt de bezoeker geconfronteerd met een tijdsdoorsnede. Centraal staat een bankstel, afkomstig uit een tweedeklasserijtuig. De sierlijke lijn van het ontwerp van Van De Velde, het fluweel van de zetel suggereert de sfeer van luxe in een eersteklassecompartment. Een afbeelding van een 'werkmanstrein' in de volgende ruimte moet enige tegenwind geven aan deze suggestie en moet het evenwicht herstellen tussen de tegenstelling van de ervaringen van de pendelaars uit de 19e eeuw en de meer gegoede reizigers uit deze periode. Enkele oude affiches en grafische kunst over treinen die in een pastorale context naar hun bestemming rijden, appelleren aan het onschuldige, probleemloze verleden van de spoorwegen. Het verzet van mensen tegen spoorlijnen dateert echter sinds de bouw van de eerste spoorlijnen en dit niet alleen omdat de melk van de koeien zuur zou worden door de doorrit van een trein. Niet dat dit verzet uitgebreid aan bod moet komen bij dergelijke initiatieven, maar het is wel belangrijk voor ogen te houden dat de geschiedenis van de Belgische spoorwegen niet vlekkeloos verlopen is. Ook in andere domeinen van de tentoonstelling wordt een relatief eenzijdig beeld geschetst; een voorbeeld dat bijzonder frappant is, is de wijze waarop het oorlogsverleden wordt voorgesteld. Van de titel 'Spoormannen in vreedstijd, patriotten in oorlogstijd', kan op zijn minst gezegd worden dat dit een controversiële voorstelling van de vier oorlogsjaren is. Ongeveer 7 % van het spoorwegpersoneel werd na de oorlog erkend als weerstander, en ca. 3 % situeerde zich in het andere kamp. Door het beeld op die wijze te veralgemenen valt het gros van het personeel uit het onderzoeksveld weg. En wat te denken van de tijdslijn, waarop de hoogtepunten van de spoorweggeschiedenis zijn aangebracht: de geschiedenis begint in 1835, met de obligate rit van Brussel naar Mechelen. Dat mensen voordien te voet, per koets of met de trekschuit reisden, blijft hier onaangeroerd. Merkwaardig genoeg begint 'de moderniteit' met de spoorwegen. Het doet mij althans denken aan dat besloten wereldje van Ernest Claes in 'De fanfare De Sint Jansvrienden', waar de tijdrekening plots werd omgeschaald in de jaren vóór de fanfare en na de fanfare. Alleen is er hier geen 'na de spoorwegen' aangezien de spoorwegen de 20e eeuw overleefd hebben, ondanks, of misschien wel net door de sterke concurrentie van andere vervoermodi. Door voorwerpen uit hun context te halen zonder daarbij een goede duiding te geven, gaat veel van de informatie verloren die impliciet in de objecten ligt. Dat is niet alleen te wijten aan de ten-

**Technologie wordt door historici, tentoonstellingsbouwers, museumconservatoren, ... te vaak gezien als een black boxtoestand met een soort autonome logica.**



*De waterpomp als wegwijzer of hoe objecten verschillende rollen kunnen vervullen. Foto: Paul Van Heesvelde*

toonstellingsmakers, maar vooral aan het gebrek aan onderzoek van de objecten zelf. In een zeer korte voorstelling wordt de geschiedenis van het reiskaartje geëvoceerd. Zowat alle vragen die je kan stellen, blijven onbeantwoord. Waarom is dit kaartje gemaakt uit relatief dik karton? Is daar überhaupt iets over te vertellen? Natuurlijk wel. Edmondsonbiljetten werden op grote schaal vooraf gedrukt en dan verdeeld. Vooraleer het reiskaartje het einde van zijn reis had bereikt, en dus terug was opgehaald door spoorwegpersoneel, was het door diverse handen gegaan. Dat gegeven maakte dat papier niet geschikt was voor reiskaartjes, karton des te meer. De distributie en het terug ophalen van reiskaartjes vroegen behoorlijk wat inzet van mankracht, waardoor de wachttijden aan de loketten opliepen. Daarom werd er op termijn nieuwe technologie ingevoerd, waarbij de kaartjes, door middel van een nieuw apparaat, ter plaatse werden gedrukt. De wachttijd daalde inderdaad maar meteen kon ook het loketpersoneel worden verminderd en verbeterde de controle op de uitgifte van de biljetten, door een analog systeem dat het aantal reiskaartjes registreerde bij aankomst. De complexe relatie tussen objecten en de technologie is ook in dit geval onvoldoende onderzocht. Technologie wordt door historici, tentoonstellingsbouwers, museumconservatoren, ... te vaak gezien als een black-boxtoestand met een soort autonome logica. De sociale input en output van de box worden wel bekeken, maar de innerlijke werking van de box of de sociale betekenis ervan, wordt meestal over het hoofd gezien. Ook over de inhoud van reiskaartjes is vaak een verhaal te vertellen. Eersteklasbiljetten zijn in de tentoonstelling gemakkelijk te traceren, aangezien het op het reiskaartje zelf wordt vermeld. De vraag is of de bezoeker de associatie maakt met de accommodatie waarvoor het vervoerbewijs geldig is, en zich een beeld kan vormen van de gebruiker die honderd jaar geleden 1e klasse reisde. Dit zou bijvoorbeeld perfect kunnen worden gesuggereerd door voorwerpen mee tentoon te stellen die eigen zijn aan deze groep van reizigers.<sup>4</sup>

### TUSSEN DROOM EN DAAD. CONSTRUCTIES VAN EEN VERLEDEN

Hoe werkt het verleden door in erfgoed in het algemeen en in mythevorming in het bijzonder? In David Lowenthal's omschrijving ligt het essentiële verschil tussen de representatie van een verleden dat in de eerste plaats gericht is op de veelzijdige en vaak conflictueuze bedoelingen van het heden (heritage) en pogingen het verleden te begrijpen in de eigen termen (history), alhoewel dat laatste nooit een totaalbeeld kan geven. Als je dit doortrekt naar het publieke of maatschappelijke domein, dan duidt erfgoed vooral wat behoort tot en valideert als 'behorende tot de gemeenschap'. Dat dit aanleiding kan geven tot bitse discussies rond 'goed' verleden (geschiedenis), gebaseerd op 'ware' of 'juiste' stellingen, en 'fout' verleden (heritage), gebaseerd op ideologische representatie van een verleden, is intussen wel bekend. Discussies hierover ontsproten meestal. Lowenthal onderstreept dat *'Heritage, no less than history, is essential to knowing and acting. Its many faults are inseparable from heritage's essential role in husbanding community, identity, continuity...'*<sup>5</sup> Dit impliceert niet dat de kritische houding die historici horen aan te nemen tegenover erfgoed als drager van betekenissen, nu meteen van de tafel moet worden geveegd, maar het onderstreept wel dat *'the job of developing public histories that are both critical and genuinely popular'*, veel moeilijker te realiseren is dan enkel historisch correcte informatie te geven. Is het dan realistisch te vragen dat dit ook in transportmusea als erfgoedinitiatieven zou gebeuren? Indien het beeld dat wordt aangereikt, gekoppeld wordt aan een of andere vorm van technologisch Utopia, of nog anders gezegd, als het beeld dat wordt geschetst, in hoge mate mythes rond de spoorwegen ondersteunt en sterk ideologisch gekleurd is, dan past het vragen te stellen, naar de wijze van tentoonstellen, naar de objecten – meestal buiten hun context tentoongesteld, zoals hierboven reeds is aangehaald - naar de duiding die aan de objecten gegeven wordt, naar de diverse rollen van de objecten en de

**Hoe sterker de betrokkenheid met historische objecten is, hoe minder de objecten als historisch worden ervaren; het enthousiasme en de interesse voor deze objecten is dan vaak omgekeerd evenredig met de historische contextualisering van de objecten**

tekens of betekenissystemen die ze in zich dragen, naar de verhalen die rond spoorwegen worden verteld door middel van de tentoonstelling.

Een goede toetssteen van transportmusea is het recente werk van Colin Divall en Andrew Scott. Aan transportmusea is geen gebrek, ook niet in België. De meeste musea brengen één vervoermodus voor het voetlicht: trein, tram, auto, fiets, enz. Vaak zijn het zeer succesvolle initiatieven met de nodige populariteit, druk bezocht door brede lagen van de bevolking. De verschillende manifestaties met historische inslag naar aanleiding van de 75e verjaardag van de NMBS lokten tussen de 50.000 en 30.000 bezoekers (cijfers uit de

pers). Uiteraard hangt dit niet alleen samen met het ten tonele voeren van historische voertuigen en koninklijke treinen. Het geheel van de evenementen was waarschijnlijk meer dan de delen waaruit het was samengesteld. Internationaal worden door de grote musea duizelingwekkende bezoekersaantallen opgegeven: National Railway Museum in York: ruim 500.000 bezoekers; de grote treinmusea in de States halen meer dan 1 miljoen bezoekers per jaar. Tegenover deze indrukwekkende cijfers staat dat slechts 8 % van de bezoekers interesse in spoorweggeschiedenis aangeeft als

initiële reden voor het bezoek. Deze paradoxale situatie is niet direct te verklaren. Mogelijk ligt de oorzaak in het gegeven dat veel van de objecten in spoorwegmusea niet als historische objecten worden ervaren. Vraag aan bezoekers – volwassenen zowel als kinderen - een trein te tekenen, en velen komen met een stoomlocomotief aandraven. Hoe sterker de betrokkenheid met historische objecten is, hoe minder de objecten als historisch worden ervaren; het enthousiasme en de interesse voor deze objecten is dan vaak omgekeerd evenredig met de historische contextualisering van de objecten. Mensen zien met andere woorden de historische objecten niet in een geschiedkundige context, maar ze zijn er tegelijk wel enthousiast over.<sup>6</sup> Het begrip 'trein' roept tevens veel connotaties op; het is een geladen woord dat zowel verlangend als weemoedig stemt. De beelden in transporttentoonstellingen, zoals 'Spoor 44', ondersteunen deze emoties. Nochtans is de realiteit anders. Een trein is een utilitair ding en de associatie met een Pullmanrijtuig is vaak moeilijk te maken. Rondkijken tijdens een ochtendlijke pendelrit naar het werk onderstreept dit duidelijk. De meeste reizigers kijken zelden vrolijk. De trein nodigt vaak uit tot suffen, knorrig kijken, hij stemt tot nadenken en de onafgebroken gang van station naar station houdt een soort wetmatigheid in stand die een gevoel van machteloosheid ondersteunt. Vergelijk hiervoor de korte berichten in 'Kiss and Ride', een rubriekje in de gratis krant *Metro*, waarin pendelaars zich blijkbaar ergeren aan de anonimiteit en het gebrek aan hartelijkheid tijdens de ochtendlijke pendelrit. Niets van dit alles bij de tentoonstelling. Per slot van rekening is het een feestmanifestatie en dan mag het wel iets meer zijn.



De formulieren decoderen en ondersteunen de perceptie van de 'bloktelefoon'.  
Foto: Paul Van Heesvelde

Vaak behoren transportmusea tot de minst begrijpelijke of leesbare initiatieven, maar dat belet klaarblijkelijk niet het succes, dat ze kennen. En aangezien mobiliteit niet waarde vrij is, zijn transporttentoonstellingen dit meestal ook niet. Ze dragen soms in niet onbelangrijke mate bij tot het bestendigen van een aantal mythes die over transport en zijn effecten leven. Door de wijze van voorstellen of tentoonstellen, van de eerste stoomlocomotief tot de huidige generatie hogesnelheidstreinen, wordt de indruk gewekt van een maatschappij met een industrieel evoluerend perspectief en de daarbij horende sociale ontwikkelingen in die maatschappij. Transporttentoonstellingen hebben niet de bedoeling bepaalde groepen uit te sluiten of macht te bestendigen door het medium van de tentoonstelling, maar impliciet gebeurt dat wel. Naar een koninklijke trein mag je kijken, maar aankomen niet, laat staan er mee reizen. Een ander voorbeeld van een halsstarrige mythe is de bijdrage van de spoorwegen aan de suburbanisatie en de stadsvlucht doorheen de geschiedenis. Het is in zoverre correct dat de werkmanstreinen, die tussen 1869 en 1914 reden, werden ingelegd, om grote concentraties arbeiders in de steden te vermijden. De sociaal-politieke keuze van die periode werkte ongetwijfeld suburbanisatie in de hand. In dezelfde termen wordt nu nog vaak geredeneerd om bezwaren tegen een voorstedelijk vervoersnet te uiten, met de achterliggende idee dat goede transportverbindingen zullen bijdragen tot verhoogde stadsvlucht, terwijl uitgerend mobiliteit in het algemeen en spoorwegen in het bijzonder van belang zijn voor de stedelijkheid en alle functies die daarmee samenhangen. Dergelijke conclusies, waarbij gesteld wordt dat mensen uit de stad wegtrekken omdat ze over een goed vervoerssysteem beschikken waarmee ze dan dagelijks kunnen terugkeren, gaan voorbij aan initiële vragen naar de levens- en woonkwaliteit in de betrokken stad. Is de tentoonstelling dan allemaal kommer en kwel? Natuurlijk niet, maar ze onderstreept in elk geval dat tentoonstellingen maken iets anders is dan voorwerpen bij elkaar brengen. En wat ik bovendien als de gemiste kans beschouw, los van theoretische bespiegelingen die geformuleerd kunnen worden, is het totale gebrek aan perceptieonderzoek van de tentoonstelling. Op geen enkele wijze is er aan 'bezoekersonderzoek'



*In een museale context opgesteld, verliezen de bedieningsgestellen van deze seinhuizen in hoge mate de informatie over de soms barre arbeidsomstandigheden waarin het spoorwegpersoneel werkte. Foto: Paul Van Heesvelde*

gedaan. Of de 'preferred reading', de poëzie van de tentoonstelling begrepen is, is niet nagegaan. Er valt nochtans veel te leren van bezoekers en hun ervaringen.

Colin Divall en Andrew Scott, beiden betrokken in transportgeschiedenis en in het National Railway Museum van York, hebben met hun boek voor het eerst een duidelijk beeld geschetst over de wijze waarop transportmusea functioneren als middel voor de constructie en reconstructie van het verleden. De uitgangspunten voor de auteurs zijn een grondige analyse van wat musea proberen te bereiken en de wijze waarop ze dit realiseren. Door een betere kennis van de ideeën en de beelden die door de objecten en de wijze van tentoonstellen worden aangereikt, willen ze tot een maatstaf komen waarmee kan worden afgetoetst in hoeverre musea slagen in het reconstrueren van een geschiedenis en wat er in de toekomst gedaan moet worden om de tentoonstellingen en de bijhorende boodschappen te verbeteren, of met andere woorden gezegd, hoe musea en tentoonstellingen als 'bestaande tempels van vaststaande historische werkelijkheid' omgebouwd kunnen worden tot fora waar het debat, de confrontatie en het experiment tussen de bezoeker en de tentoonstelling plaatsvindt. Dat er in het boek zeer veel aandacht wordt besteed aan spoorwegen en hun musea, is begrijpelijk. Spoorwegergoed wordt beter en vollediger voorgesteld dan andere modi en is in elk geval prominenter aanwezig in het museumlandschap dan andere vervoersmodi. De wijze waarop deze objecten voor het voetlicht worden gehaald, de uitdagingen en de tekortkomingen van deze tentoonstellingen werken in hoge mate door in musea over andere transportmodi. Een tweede – en waarschijnlijk nog interessantere – reden om veel aandacht te besteden aan spoorwegen, is de



*Foto: Paul Van Heesvelde*

spreekwoordelijke uitbraak van deze historische objecten uit de conventioneel museale context. Het aandeel van museumspoorlijnen wordt immers steeds belangrijker in de industriële erfgoedsector. Dat betekent niet dat andere vervoersmodi geen of te weinig aandacht zouden krijgen, wel integendeel. Verfrissende en vooral, verhelderende passages in het boek beschrijven bijvoorbeeld hoe fietsmusea bijdragen tot een beeldvorming die niet probleemloos is, of hoe design en ontwerp van een vliegtuig het succes dan wel het falen in de vliegtuigindustrie hebben bepaald. Want meer nog dan de wetten van de aërodynamica zijn te veilige vliegtuigen in de vroege periode niet verder geraakt dan de teken tafel of het stadium van prototype, omdat dit niet strookte met de beeldvorming en betekenisinhouden die piloten gaven aan die vliegende kisten.

Het boek is dan ook een pleidooi voor het herdenken van de museale context, waar bezoekers geholpen worden de kennis en de vaardigheden te ontwikkelen om zelf tot eigen conclusies te komen over dat rijke transportverleden. Hoe dat best kan worden aangepakt, wordt uitgebreid behandeld, zonder daarbij te vervallen in een receptenboek voor museale successen. Met name de noodzaak dat musea zich meer moeten bekommeren met het helpen decoderen van objecten en de diverse rollen die objecten spelen in hun diverse contexten, is hier van wezenlijk belang. De meerdere betekenisinhouden van objecten kunnen enkel achterhaald worden door een doorgedreven objectanalyse. De contextualisering van de objecten, ondersteund door het grote palet aan mediamogelijkheden, biedt nieuwe kansen om bezoekers te helpen het verleden te appreciëren. De meerwaarde van het boek ligt niet alleen in het gegeven dat het zeer goed aansluit bij actuele vragen die in de erfgoedsector promi-

nent gesteld worden. Zonder meer is het een aanrader voor alle wetenschappers die actief zijn binnen de transportgeschiedenis. Het wetenschappelijk onderzoek dat Divall en Scott hier presenteren over geschiedenissen die in transportmusea worden gemaakt en de middelen om dat beeld te verbeteren, onderstreept dat diverse musea nog een lange weg hebben af te leggen. Het boek is dus tevens belangrijk voor de diverse organisaties, vaak samengesteld uit vrijwilligers, die in dit domein actief zijn. Eveneens is duidelijk dat veel initiatieven, ook de recente tentoonstellingen in België naar aanleiding van de 75e verjaardag van de NMBS, de spreekwoordelijke trein hebben gemist. ■

- 1 B. VAN DER HERTEN, M. VAN MEERTEN en G. VERBEURGT (red.), *Sporen in België. 175 jaar spoorwegen – 75 jaar NMBS*, Leuven, Universitaire Pers, 2001, 476 p.
- 2 K. PEETERS, *Het Vooruitperspectief. Wegen van het impliciete autodenken*, Leuven-Apeldoorn, Garant, 2000, p. 228.
- 3 Colin DIVALL en Andrew SCOTT, *Making Histories in Transport Museums*, Londen en New York, Leicester University Press, 2001, wijden een volledig hoofdstuk aan museumspoorlijnen en het beeld van het verleden dat daar geconstrueerd wordt. Een bespreking van dit boek verschijnt bij het *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis* en bij *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*. Zie ook de Acta van het internationale colloquium "Slow Train Coming: Heritage Railways in the 21st Century" - Institute of Railway Studies/Heritage Railway Association Joint Conference held at the National Railway Museum, York, on 20th to 23rd September 2001, verkrijgbaar bij de Vintage Carriages Trust in Groot-Britannië.
- 4 DIVALL en SCOTT, *Making Histories*, p. 139-140.
- 5 David LOWENTHAL, *The Heritage Crusade and the Spoils of History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998, p. xi. Zie ook DIVALL en SCOTT, *Making Histories*, p. 2-6.
- 6 Zie hiervoor DIVALL en SCOTT, *Making Histories*, p. 2-8 en vooral de literatuur aldaar geciteerd.

*Stroomlijn en snelheid, esthetiek en technisch vernuft. Locomotief 12004 is een icoon van de vermeende en echte triomfen van de Belgische spoorwegen. Foto: Paul Van Heesvelde*

