

INLEIDING TOT DE 19e EEUW

De 19e eeuw begint slecht voor Brussel.

Op politiek vlak is de stad achteruitgegaan tot het niveau van een bescheiden prefectuur en ze heeft sedert 1795 elke rechtsbevoegdheid over de «kuipen», d.w.z. de aangrenzende dorpen, verloren.

Voortaan vormen drie administratieve kantons een gordel om het «stadsgebied» van Brussel. Het betreft het kanton van Sint-Stevens-Woluwe met Sint-Joost en Schaarbeek, dat van Ukkel met Elsene, Sint-Gillis en Vorst, en ten slotte dat van Anderlecht met Molenbeek en Laken.

Die administratieve verdeling werd overlegd door de Fransen, die bij ervaring de soms beslissende politieke rol kennen, die de grote steden kunnen spelen bij het uitbreken van een revolutie... Daarbij komt nog de monetaire wanorde veroorzaakt door de opgelegde koers van de assignaten, de algemene wanorde die te wijten is aan de uitspattingen van het militaire bewind, de vernielde wegen en het dichtgeslibde kanaal, het vertrek van de ambtenaren met hun dienstboden en de sluiting, bij gebrek aan klanten, van de meeste luxezaken.

Begrijpelijkerwijze schreef de prefect van de Dijle in 1800 in die omstandigheden dat Brussel het «treurige schouwspel van de grootste nood» biedt.

De staatsgreep van brumaire (10 november 1799), waarbij Bonaparte de macht verovert, kondigt echter betere tijden aan voor Brussel.

Na zoveel sombere jaren begint een tijdperk van wederopbouw en stabiliteit! Vanaf 1800 beveelt Bonaparte, uit strategische overwegingen, de wegen te herstellen. Op 21 juli 1803 bezoeken Bonaparte en Joséphine Brussel. Bonaparte profiteert ervan om heel wat bedrijven te bezichtigen : hij begeeft zich speciaal bij de wagenmaker Simons aan wie hij vijftien koetsen bestelt.

40

Dat bezoek is het teken van het economische herstel : het economische leven krijgt een flinke stimulans. Spinnerijen die al jaren werkeloos waren, openen opnieuw hun deuren. Talrijke nieuwe bedrijven ontstaan terwijl in vroegere fabrieken het werk hervat wordt.

Ondanks het feit dat de inspanning van Napoleon vooral gericht is op Gent, Luik en Antwerpen, zou Brussel een merkwaardige economische ontwikkeling gekend hebben, als er geen oorlog en de Engelse blokkade waren geweest, die gedeeltelijk gecompenseerd werden door de opening van de binnenlandse Franse markt.

De instorting heeft plaats in 1814, maar de achteruitgang van de economische toestand is gevoelig vanaf 1810. Het bezoek van Bonaparte in 1803 is ook in een ander opzicht belangrijk.

Het decreet van 1 vendémiaire van het jaar XII (24 september 1803) schenkt aan de stad de terreinen van de vroegere vestingmuren, waarvan de meeste al gesloopt waren.

Op 19 mei 1810 beveelt de keizer daar de lanen van de singel aan te leggen, d.w.z. de lanen van de huidige «kleine ring». De uitvoering zal feitelijk pas veel later plaatshebben. Ondertussen worden een hele reeks nieuwe verkeerswegen in de stad gebouwd. Dat was uiteraard nodig.

In 1801 zijn er al honderdtwintig huurwagens, de taxi's van die tijd, die in Brussel rijden, zonder de openbare rijtuigen van de vervoerdiensten mee te tellen, die geregeld vertrekken van de Keizerinstraat en andere punten naar Diest, Leuven, Mechelen, Tienen en andere provinciesteden.

Toch blijft het verkeer heel moeilijk ondanks alle gedane inspanningen tot het einde van het Keizerrijk. De grote verscheidenheid van ontelbare bespannen wagens, die de tweehonderd tweeëntachtig straten en steegjes van Brussel doorkruisen, vormt een permanent schouwspel. Bovendien worden talrijke verkeersaders veranderd in gewone lanen, die aan de voetgangers voorbehouden zijn. De dikke ongelijke straatstenen, wanneer er zijn, betekenen voor de paarden een echte hel.

Trots al die hinderpalen rijden er toch veel verschillende rijtuigen in Brussel: wij zien daar de ongerieflijke rammelkasten, de hoge diligences, de karren volgeladen met verse groenten van Brabant, de rolwagens die biertonnen vervoeren, de luxerijtuigen die voorbehouden zijn voor de voorname lieden of de wagens die te huur zijn aan de Munt of aan de Grote Zavel voor één frank per rit of 1,50 frank per uur, en verder de karren van de melkboerinnen bespannen met machtige trekbeesten. In 1816 moet de vroegere reglementering vernieuwd worden, die voorschreef dat de diligences en openbare voertuigen stapvoets moeten rijden.

Brussel is 's nachts vreedzaam maar het is er erg donker, vooral na half twaalf wanneer de «avondklok» het sein geeft om de kroonluchters van de theaters uit te doven en de herbergen te sluiten. Enkele straatlantarens met olielampen stralen nog wat schaars licht uit. Alles wel beschouwd is de toestand van de vervoermiddelen niet veel veranderd sedert de 18e eeuw, terwijl in dat tijdperk in Engeland Trevithick al de eerste stoomwagens en de eerste stoomlocomotieven getest heeft en stoomboten de Britse en Amerikaanse rivieren en kanalen opvaren. Terloops vermelden wij de prestatie van een Belg, maar niet in Brussel, voor de verovering van het luchtruim : R. Robertson steeg per ballon op tot de enorme hoogte van zeventuizend vierhonderd meter in 1803.

*
* *

Een der eerste beslissingen van het Congres van Wenen (juni 1814 - juni 1815) bestaat erin op voorstel van Groot-Brittannië, de vroegere Nederlanden van Karel V te herenigen en zo komt het dat, op 31 juli 1814, Willem I van Oranje Nassau plechtig aangesteld wordt als koning der Nederlanden in Brussel.

Brussel wordt weer de hoofdstad, maar afwisselend met Den Haag.

De koning, zijn hof, de Staten-Generaal, de ambtenaren reizen dus elk jaar heen en weer. Het corps diplomatique, daarentegen, verkiest in Brussel te blijven. Het mondaine leven is nu schitterender dan ooit tevoren.

Het stadsbestuur blijft echter nog onder de inpalming van het centrale gezag.

Vanaf oktober 1817 en tot in 1818, wordt het plan van Napoleon voor het aanleggen van de ringlanen opnieuw in studie genomen. De eerste fase van de werken wordt aangevat in 1819 en is pas voltooid in 1828. In verband daarmee wordt in 1820, tussen het Muntplein en de Schildknaapstraat, een doorgang gemaakt, die tevens een winkelgalerij is. Voor de eerste keer in Europa, worden vanaf 1 augustus 1819 de straten verlicht met gaslantarens.

Maar Willem I interesseert zich niet bijster veel voor de stedenbouwkundige kwesties. Daarentegen, vindt hij de economische vraagstukken wel boeiend. Het octrooi, een heel belangrijke bron van inkomsten voor Brussel, wordt weer ingevoerd in 1814.

Vanaf 1820 bloeit de handel opnieuw op. Dat is vooral te danken aan het personen- en goederenvervoer op het kanaal van Willebroek. De koning geeft zich terdege rekenschap van de belangrijkheid van de waterwegen voor het handelsverkeer : in 1827 zijn reeds zeventig kilometer van het kanaal Brussel-Charleroi gegraven om de hoofdstad te verbinden met het Henegouwse bekken. Maar de plechtige opening en de ingebruikneming hebben pas plaats na de onafhankelijkheid.

Laten wij nog even terugkeren in het verleden. Onder impuls van koning Willem, wordt in 1823 de «Generale Maatschappij ter bevordering van de nationale nijverheid» opgericht in Brussel. Van dat ogenblik af, zal die maatschappij zich wijden aan de industrialisatie van het land en van zijn hoofdstad, die een in het oogvallende plaats zal bekleden onder de industriecentra. Zelfs de ontwikkeling van de Antwerpse haven, dank zij de heropening van de Schelde, is gunstig voor Brussel, dat centraal gelegen is in het land.

42

Een ondubbelzinnig teken van die heropleving is het feit dat, onder het Hollands bewind, het aantal inwoners van Brussel vermeerdert van vijfenzeventigduizend tot honderdduizend, zelfs indien velen onder hen een heel armoedig bestaan leiden.

Het in 1820 door Mac Adam uitgevonden procédé voor de wegenbouw begint zich te verspreiden op het vasteland. De eerste metalen bruggen verschijnen.

In Frankrijk wordt de «omnibus» weer uitgevonden en in Engeland rijden op de wegen diligences met stoomaandrijving, terwijl Georges en Robert Stephenson hun eerste stoomlocomotieven afwerken.

Het Hollandse tijdperk eindigt met de omwenteling van 1830. In Brussel volgen de gebeurtenissen elkaar snel op. Een plaatselijk relletje na de voorstelling van «De Stomme van Portici» in de

Muntschouwburg (25 augustus), groeit in één maand uit tot een algemene opstand in Brussel en in alle provincies (27 september). De revolutionaire ontwikkeling die leidt tot de vestiging van een nieuw regime, dat ditmaal onafhankelijk is, eindigt met de eedaflegging van Koning Leopold 1 op het Koningsplein, op 21 juli 1831.

*
* *

De Belgische grondwet, goedgekeurd op 7 februari 1831, roept Brussel uit tot «hoofdstad van België en zetel van de regering», wat evenwel de moeilijkheden van de stad niet oplost en ze zelfs enigszins verergert. Een van de grondslagen van het nieuwe regime is inderdaad de gemeentelijke autonomie. Net zoals de hoofdsteden van talrijke vreemde landen, is Brussel geen uitzondering op de regel. De stad moet dus enerzijds voorzien in de gewone uitgaven van het gemeentebestuur en anderzijds in de heel zware lasten, die voortvloeien uit haar rol van hoofdstad op het gebied van het onderwijs, de openbare werken, de buitengewone politiediensten of de representatiekosten. De ontvangsten zijn vooral onvoldoende, omdat de door Brussel gedane inspanningen van 1831 tot 1854 om de in 1795 verloren voorsteden te recupereren, vruchteloos blijken.

Die onevenwichtige toestand veroorzaakt het ene geschil na het andere met het centrale gezag. Zo breken in april 1834 opstootjes uit tegen alles wat echt of vermeend orangistisch is in Brussel. De patriciërshuizen, de handelshuizen en zelfs de drankgelegenheden worden zwaar beschadigd door de muiters. In principe is de stad verantwoordelijk, vermits het gemeentebestuur wettelijk beschikt over alle macht om de orde te handhaven. Brussel oordeelt dat de onlusten eerder nationaal dan lokaal waren en vraagt de tegemoetkoming van het Rijk in de betaling van de schadevergoeding. De regering weigert categorisch. Het geschil wordt zo erg dat in 1838 alle leden van de gemeenteraad van Brussel samen aftreden. Ze worden echter onmiddellijk daarna opnieuw verkozen met een meerderheid van 95,5%! Het mocht niet baten en pas in 1842 zal een compromisovereenkomst tot stand komen. De stad ontvangt een jaarlijkse rente als compensatie voor de verzamelingen en gebouwen van nationaal belang, die zij afstaat aan het Rijk.

Zoals de Franse ambassadeur in 1838 schrijft ondergaat Brussel de «prikkelbare jaloezie van de provincies». Het feit dat Brussel een uitgesproken liberale stad is in een nog overwegend katholiek land verscherpt die jaloezie.

Het liberale congres van 1846, dat de overname van het bewind door een homogeen liberale regering van 1847 tot 1870 voorbereidt, wordt gehouden in het stadhuis van Brussel. De Vrije Universiteit van Brussel wordt opgericht in 1834 met de steun van het gemeentebestuur, zowel voor de subsidies als de lokalen.

Al die spanningen, politieke en financiële moeilijkheden beletten de groei en de verandering van het uitzicht van Brussel echter niet onder het bewind van Leopold I (1831 - 10 december

1865). De ontwikkeling van de verbindingsmiddelen en van de verkeerswegen bepaalt de geboorte van de nieuwe wijken.

In 1830 en in 1849 verschijnen bijkomende «poorten» (die er eigenlijk geen zijn bij gebrek aan wallen); het zijn achtereenvolgens de Leopold -, de Wet- en de Louizapoort.

Na de hervatting van de werken in 1832, worden de ringlanen voltooid in 1850. Daarop volgt de geboorte van de nieuwe wijken.

De kleine lui wonen eerder in de benedenstad en sommige arbeiders- en industriële wijken strekken zich zelfs uit tot op het grondgebied van Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek. De bourgeoisie verkiest te wonen in de bovenstad. De «chique» wijken van die tijd zijn de Leopoldswijk (door Brussel ingelijfd in 1853), de Wet- en de Louizawijken. De fameuze «bottle-neck» bestaat sedert 1847; de Louizalaan wordt voltooid van 1849 tot 1862 en bij de stad aangehecht in 1864 door een koninklijk besluit.

In navolging van de Muntpassage van 1820, wordt in 1847 de Sint-Hubertusgalerij aangelegd, de eerste doorgang van dat genre in Europa, en in 1857, de Handelsgalerij. Eveneens in 1847 beslist het stadsbestuur de voetpaden te veralgemenen en overdag de opening van de keldergaten te verbieden, omdat de voetgangers op elk ogenblik gevaar lopen daarin te verdwijnen. Verder wordt een volledig net van openbare riolen gebouwd van 1840 tot 1850. Die laatste maatregel beantwoordt aan de hygiënische vereisten en vergemakkelijkt het verkeer door de reiniging van de straten te bevorderen.

Onder Leopold I verliest Brussel dus geleidelijk zijn uitzicht van de 17e eeuw om zich te onderwerpen aan de grote verandering, die al flink aangevat, zich verder zal ontwikkelen.

De revolutie van de vervoermiddelen bevordert die mutatie.

44

Vanaf de eerste jaren van de onafhankelijkheid is er een aanzienlijke vermeerdering van het verkeer op het kanaal van Willebroek. Dat is gemakkelijk te verklaren. Op 25 september 1832 wordt het kanaal Brussel-Charleroi plechtig geopend en het waterwegennet in België is bijzonder belangrijk vanaf 1850. Aan de andere kant, wordt de haven van Brussel opnieuw ingericht in die tijd : de grote kom, die als voorhaven zal dienen, wordt gegraven in 1830, terwijl de binnenkommen gedempt worden in 1850. Het kanaal van Willebroek werd ook verdiept tot drie meter twintig over zijn hele lengte.

Wat de boten betreft, zijn omstreeks 1830 vooral de trekschuiten bijzonder comfortabel, snel en ... goedkoop. Weliswaar hebben ze geen brandstof nodig, maar alleen wind in de zeilen, terwijl de talrijke houten aken nog steeds voortgetrokken worden door paarden, zelfs indien grote vorderingen werden gemaakt inzake hydrodynamica en stuwkracht omstreeks 1860 (de Fransman Normand heeft de definitieve vorm van de schroef gevonden in 1841).

Dat is echter niet het belangrijkste. In 1830 komen vijftig diensten van postwagens samen in Brussel en in 1835 zijn er meer dan honderd verbindingen met postwagens tussen de hoofdstad, de provinciesteden en het buitenland, met vier vertrekken per dag naar Parijs. Die diligences bieden trouwens een niet geëvenaard comfort. Maaltijden zijn voorzien in de beste herbergen. De duur van de reis is nog nooit zo kort geweest.

In het grote postrelais zijn er nog, in 1835, vijftig paarden en vijftien postiljons. Tien jaar later, in 1845, zal nochtans de helft van de vervoerdiensten verdwenen zijn. Enkele diensten die blijven bestaan zorgen nog slechts voor verbindingen met afgelegen steden en de weg is veroordeeld tot het einde van de 19e eeuw.

Wat is er gebeurd ?

Op 5 mei 1835 werd, voor een enorme menigte, in Brussel de eerste spoorlijn plechtig geopend die tot Mechelen ging, stad die aanvankelijk het spoorwegknooppunt van het nationale net zou worden. De genodigden vertrokken aan het station van de Groendreef, een pompeuze naam voor een bescheiden paviljoentje met een enkel loket ! Dat station voor het reizigersverkeer wordt vervangen door het Noordstation, ingewijd in 1846. Ondertussen was, in 1840, het Bogaardenstation gebouwd om als kopstation te dienen voor de lijn van Henegouwen. Het Luxemburgstation, bestemd voor de spoorlijn naar Luxemburg, wordt geopend in 1855.

Wij kunnen vaststellen dat het Belgisch spoorwegnet zich heel vlug ontwikkeld heeft van 1835 tot 1844 onder de plak van de Staat en van 1844 tot 1870 dank zij het particulier initiatief. In strijd met de vooruitzichten, was Brussel snel en natuurlijk het centrum geworden van het net, dat in 1843 met het Duitse net en in 1846 met het Franse net verbonden werd.

De twee lijnen Antwerpen-Brussel en Gent-Brussel-Luik hebben de centrale rol van de hoofdstad bevestigd. De locomotieven van Robert Stephenson sleepten de eerste treinen, maar vanaf 1848 verschijnen de locomotieven van het «Crampton» type. Ze luiden het tijdperk in van de sneltreinen, waarvan de locomotieven voorzien zijn van heel grote drijfwielen.

De bouw van de spoorlijnen die Brussel verbinden met de voornaamste provincie- en buitenlandse steden had enorme gevolgen voor het stedelijk vervoer in Brussel zelf. Een eerste omnibusdienst wordt in gebruik genomen in juni 1835 en, vanaf 1836, verbinden twee andere diensten het station aan de Groendreef met de Naamsepoort enerzijds, en met het Koningsplein anderzijds.

Vanaf 1840 bestaat er een ruime keuze van verschillende ritten per omnibus in de stad. Die eerste openbare vervoermiddelen verbeteren ook de verbindingen tussen de stad en haar voorsteden : lijnen worden geopend in de richting van Laken, Jette, Bosvoorde Ukkel, Anderlecht en zelfs Tervuren. Vrij spoedig rijst het vraagstuk van een spoorverbinding tussen de stations aan de Groendreef en de Bogaardenstraat. Er wordt een hulpsysteem gebruikt in 1841, dat voor het goederenvervoer in dienst blijft tot in 1871.

De rails van dit verbindingsspoor werden op de ringlanen gelegd en voor elk konvooi gaat een man te voet (dat verklaart de traagheid), die op een trompet blaast om de andere weggebruikers te waarschuwen voor het gevaar.

Voor de beknopte geschiedenis van het vervoer in Brussel herinneren wij tenslotte aan twee feiten die geen grote gevolgen hadden.

Op 20 april 1833 rijdt de «stoomtrein» van Dietz de Kruidtuinlaan op en daarna af tot aan de brug van Laken voor de ontstelde Brusselaars.

Op 26 september 1864 voert Nadar een opzienbarende luchtreis uit voor een menigte van geestdriftige Brusselaars, die met grote moeite worden tegengehouden met behulp van hekken, welke voortaan «nadarbarrières» worden genoemd.

Al die gebeurtenissen zijn blijken van de economische vitaliteit van Brussel tijdens de eerste jaren van de onafhankelijkheid.

De organisatie van het bankwezen ontwikkelt zich sterk. Op tweeëntachtig Belgische banken hebben er in 1883 eenentwintig hun zetel in Brussel. Al die banken steken geld in de industrie : alleen tussen 1833 en 1839 worden honderd eenenvijftig naamloze vennootschappen opgericht met een totaal kapitaal van driehonderd miljoen goudfrank, wat enorm is voor die tijd.

Behalve de gemeente Sint-Joost-ten-Node die al verstedelijkt is en Anderlecht waar de slachthuizen worden gebouwd van 1836 tot 1841, is de activiteit van de aangrenzende gemeenten gericht op de landbouw tot omstreeks 1866. Maar de stad Brussel heeft al een stevige industriële roeping. Het gaat vooral om de produktie van verbruiksgoederen en luxevoorwerpen. Brussel bezit geen zware industrie, omdat de stad ver van de grondstoffen ligt. Op een actieve bevolking van 40 000 inwoners, zijn er zeventuizend gespecialiseerde werkkrachten, wat de hoogste verhouding van het hele land is.

De economische ontwikkeling voltrekt zich echter niet rimpelloos. Onvoldoende krediet en papieromloop veroorzaken een zware economische crisis in 1838 en de revolutie van februari 1848 in Frankrijk brengt in België een financiële paniek teweeg.

Na de instorting van de koers der industrie-aandelen, beslist de regering de beurzen van Brussel en Antwerpen gedurende een paar dagen te sluiten.

In 1850 verliest de privé-sector zijn bankmonopolie. Inderdaad wordt in dat jaar op initiatief van de minister van Financiën, de Nationale Bank opgericht, die bestemd is om de Generale Maatschappij als schatbewaarder van het rijk te vervangen.

Tien jaar later, in 1860, wordt het Gemeentekrediet van België gesticht : in ruil voor de afschaffing van het octrooi, een soort van douane aan de ingang van de steden, stelt het Gemeentekrediet zijn inkomsten ter beschikking van de gemeenten. De financiën van de stad Brussel verliezen meer dan twee miljoen frank inkomsten door die wijziging.

Te Brussel heerst er, ondanks bepaalde moeilijkheden, een eerder welvarende economische toestand. Maar wat gebeurt er op sociaal gebied ?

Het is nuttig eerst enkele basisgegevens in herinnering te brengen.

Bij de volkstelling van 1846 telde de stad 118.239 inwoners, of 20 000 meer dan in 1830. De bevolking van de overige achttien gemeenten evolueerde in vijftien jaar tijd van 37 500 naar 80 555 inwoners. Drie gemeenten hebben meer dan tienduizend inwoners : Sint-Joost, Elsene en Sint-Jans-Molenbeek.

In vergelijking met de overige drie grote steden van het land staat Brussel, voor wat de sociale samenstelling betreft, aan de spits inzake ambacht (42,5 %), de grondeigenaars (4 %) en het dienstpersoneel (7 %); daarna komt Antwerpen inzake handel (11 %, vervoer en handlangers), daarna Gent en Luik voor de zware industrie (5 %), en ten slotte Luik voor het aantal ambtenaren en bedienden (4,5 %).

De levensomstandigheden van de volksklassen zijn in het midden van de 19e eeuw zeer onzeker. Het sterftecijfer, vooral kindersterfte, ligt zeer hoog (twintig per duizend in de armste en eerder ongezonde wijken).

De tyfus- en cholera-epidemieën veroorzaken aanzienlijke verwoestingen. De invoering in 1857 van een watervedelingsdienst met abonnementensysteem betekent een onbetwistbare verbetering, alhoewel het nog onvoldoende blijkt.

Men zal moeten wachten tot Leopold II de troon bestijgt, alvorens er krachtige maatregelen door de gemeenteraadsleden worden genomen om deze plagen eindelijk in bedwang te houden.

*
* *

Tijdens het Koningschap van Leopold II (1866 - 17 december 1909) wordt een beslissende stap in de geschiedenis van Brussel ondernomen en in het bijzonder voor wat het openbaar vervoer betreft.

Gedurende zijn koningschap treden er hier en daar in de westerse wereld nieuwe verbeteringen op inzake vervoerstechniek. Op initiatief - gedeeltelijk - van Koning Leopold II zelf verandert het uitzicht van Brussel door het aanleggen van brede verkeerswegen, het optrekken van grote gebouwen, waaronder het van 1866 tot 1883 door Poelaert gebouwde Justitiepaleis.

Het openbaar vervoer krijgt eindelijk vorm omwille van de belangrijke toename van de bevolking, die zich in de hoofdstad kwam vestigen, aangetrokken door de tot dan nog nooit gekende voorspoed.

Het stadsbestuur neemt initiatieven ten gunste van heel de Brusselse agglomeratie en tracht, op vele gebieden, haar werking met die van de andere gemeenten te coördineren.

Op het politieke vlak blijft Brussel een centrum waarvan de uitstraling versterkt wordt door manifestaties en stoeten, die heel talrijk zijn op het einde van de 19e eeuw !

Laten wij al die punten in de volgorde behandelen en beginnen met de technische verbeteringen, die een omwenteling veroorzaken in de wereld van het vervoer, zowel in West-Europa als in de Verenigde Staten van Amerika.

Het belangrijkste verschijnsel van het laatste derde van de 19e eeuw is de wederopleving van de weg, die veertig jaar vroeger uitgeschakeld werd door het opkomende spoor. De wegenbouw zelf wordt aanzienlijk verbeterd door de verspreiding, omstreeks 1870, van de stoomwals van Lemoine, die in 1859 werd uitgevonden en, omstreeks 1890, van de breekmolen van Blake (1858). De voertuigen met stoomtractie beginnen weer op de wegen te rijden.

In 1872 verschijnen de eerste autobussen van Randolph en de eerste stoomwagens van Amédée Bollée.

In 1883 maakt een heel lichte wagen, eveneens met stoomtractie, opgang; de constructeurs zijn Dion, Bouton en Trépardoux.

Voor de stoomtractie is echter niet dezelfde mooie toekomst weggelegd als voor de exploitatie van andere nieuwe energiebronnen, in de eerste plaats de elektriciteit.

In 1879 werkt Siemens een elektrische tram af en in 1883 bouwt Raffard zijn omnibus met accumulatoren. Het openbaar vervoer in Brussel zal van die nieuwigheden profiteren.

Tien jaar later worden de eerste elektrische voertuigen van Jeantaud, met een merkkelijk verbeterde stuurinrichting («de schets van Jeantaud») in gebruik genomen.

Een van die voertuigen verbetert het snelheidsrecord in 1893 : 93 kilometer per uur ! Dat rekord zal op zijn beurt gebroken worden door een elektrische fiaker bestuurd door de Belg Jenatzy : 105 kilometer per uur.

Heel belangrijk voor de toekomst is de afwerking, in 1885, door de Duitsers Daimler en Maybach, van de eerste lichte en compacte ontploffingsmotor met petroleum (in 1901 zal Maybach de eerste «Mercédès» lanceren).

In 1889 bouwt Daimler zijn motor met twee cilinders in V en de Daimler-licentie wordt gekocht door de firma «Panhard et Levassor», die haar eerste wagen zal bouwen in 1891, terzelfdertijd als de Gebroeders Armand en Eugène Peugeot (eveneens Daimler-licentie), die in 1895 de petroleum vervangen door de benzine. Nog steeds in 1895 maakt de Dion-Bouton (met ontploffingsmotor) furore bij de gegoede stand, terwijl André en Edouard Michelin de eerste afneembare autoband vervaardigen.

Belangrijk is ook de ontdekking, in 1893, door Rudolf Diesel van een motor zonder carburator, noch ontsteking, die kan draaien met de zware bijproducten van de petroleum. Die motor met een veel hogere compressie zal wegens zijn gewicht eerst bestemd zijn voor boten (1897) en aken (1902), daarna, in de 20e eeuw, voor vrachtauto's (1909) en, sedert een tijdje, voor personenauto's. De eerste dieseltreinen rijden een paar jaar voor de tweede wereldoorlog.

In dit laatste derde van de 20e eeuw, hebben de tweewielers een eigen plaats in het wegverkeer. In 1885 is de eerste motor feitelijk een fiets met de motor van Daimler en Maybach.

Tussen 1897 en 1900 zullen de gebroeders Werner de eerste echte motorfiets afwerken. De fiets, zoals wij die nu kennen, is het resultaat van een hele reeks verbeteringen, die elkaar bij steeds kortere tussenpozen opvolgen.

Michaux rust in 1861 de «vélocipède» uit met een trapas; J. Starley ontdekt, in 1874, het wiel met tangentiële spaken. In 1875 zijn er «rijwielen» te zien met een enorm voorwiel, waarvan de holle velg met rubber werd opgevuld.

In 1880 komt H. Lawson op de gedachte om de trapas tussen beide wielen te plaatsen; het achterwiel wordt in beweging gebracht met behulp van een ketting. In 1888 laat J.B. Dunlop zijn band met binnenband brevetteren, welke in 1890 verbeterd wordt door de Gebroeders Michelin, die hem afneembaar maken.

Voor de moderne fiets ontbreken nog alleen het vrijwiel en de rem met soepele kabel. Ze zullen beschikbaar zijn in 1900. 't Zonderlinge is dat de fiets aanvankelijk vooral op prijs gesteld wordt door de gegoede stand, maar zich heel vlug zal democratiseren. Wij mogen zeggen dat de fiets een van de meest gebruikte middelen is om zich in de steden te verplaatsen, tenminste tot de tweede wereldoorlog.

Voor het spoor gaat de technische evolutie minder vlug. Wij kunnen nochtans drie feiten vermelden.

Alle Belgische locomotieven van het rijksnet worden van 1864 tot 1884 uitgerust met de vierkante stookplaats, «Belpaire stookplaats» genoemd naar de naam van de uitvinder. De in 1878 door de Fransman A. Mallet afgewerkte «compound»-locomotief, wordt pas in 1903 door Flamme aangenomen en het zal tot 1905 duren voordat de eerste locomotieven van dat type in België rijden.

Tenslotte vindt George Westinghouse de luchtdrukrem uit die, na aanpassing, in 1872 getest wordt voor de reizigerstreinen. De wagens van de «Tramways bruxellois» zullen daarmee uitgerust worden vanaf 1904.

Er moet nog op worden gewezen dat vanaf omstreeks 1877 metalen scheepsrompen worden gebouwd en dat het eerste met een elektrische motor uitgeruste luchtschip dagtekent van 1884 (het eerste luchtschip met een ontploffingsmotor dagtekent van 1897). De luchtvaart stak definitief van wal in het begin van de 20e eeuw.

Heel die technische evolutie voltrok zich natuurlijk buiten elke persoonlijke inmenging van de vorst. Hetzelfde kan niet worden gezegd van de verandering van het stedelijk uitzicht van Brussel. De impuls van Leopold II is beslissend voor de meeste grote werken uitgevoerd in die tijd.

Wij hebben al eerder gezien hoe ongezond sommige wijken zijn, in 't bijzonder in de benedenstad. Na een verschikkelijke cholera-epidemie, die 3467 slachtoffers maakt, wordt het project voor de gezondmaking van de Zenne goedgekeurd op 29 augustus 1866. De overwelfingswerken van de rivier worden aangevat op 3 februari 1867 en voltooid op 30 november 1871. Ze maken de aanleg van de centrale lanen van 1872 tot 1876 mogelijk.

De doorsteek van de Noordgang heeft plaats in 1882 en dan, iets later, die van de Parlements galerij en van de passage der Boekhandelaars. In die winkelstraten riskeert de voetganger tenminste niet omver te worden gereden door een slecht gecontroleerd span !

Maar de naam van de vorst blijft, terecht, verbonden met de aanleg van vier grote verkeersaders : de Leopold II laan, die loopt tot de huidige basiliek van Koekelberg, de Tervurenlaan, die slechts kon worden aangelegd nadat de koning zelf vooraf terreinen met een oppervlakte van 129 ha had gekocht, de Kroonlaan, die de Troonstraat voortzet tot de kazernen en het vroegere oefenplein (tegenwoordig universitaire campus), de Meiselaan, die 156 meter breed is met drie wandeldreven met bomenrijen en eveneens kon worden aangelegd dank zijn de aankoop van een honderdtal hectaren door Leopold II (nu is die laan aan het verkwijnen, omdat de autoweg «Brussel-Boom» vlak bij ligt).

In Schaarbeek worden veel huizen gebouwd van 1860 tot 1880, in 't bijzonder de Koninklijke Sint-Mariastraat, waarvan het tracé in 1862 vastgelegd wordt.

Uit die tijd dagtekent ook de aanleg van de parken van Sint-Gilles en Vorst (1875), van het Dudenpark (naam van de milde schenker in 1895) en het Josaphatpark, gered door de onteigening van 1902.

In 1869 wordt het nieuwe Zuidstation plechtig geopend : het station wordt verplaatst aan gene zijde van de lanen, het Bogaardenstation bevindt zich aan deze zijde.

Van 1870 af is het havenverkeer in Brussel niet onbeduidend en daarom stelt de maatschappij voor de Haveninstallaties (opgericht op 11 december 1881), in 1882 voor het kanaal te verdiepen en te verbreden. Die werken worden uitgevoerd op het einde van de 19e eeuw en terzelfdertijd wordt de «Naamloze Vennootschap van het Kanaal en de Haveninstellingen van Brussel» gevormd (1895), waarvan de overheden de enige aandeelhouders zijn. Die vennootschap bestaat nog altijd.

Steeds in verband met de verbindingen van Brussel met het binnenland, herinneren wij aan de oprichting van de «Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen» in 1884, die niet alleen personen maar ook goederen vervoert, zoals bij voorbeeld fruit en groenten, die Brussel nodig heeft.

De lijnen van Brussel-Schepdaal en Brussel-Lennik worden geopend in 1887, die van Brussel-Humbeek in 1899. Er zijn ook buurtspoorwegen in de Brusselse agglomeratie : de lijn Brussel-Haacht bestaat sedert 1888 en de lijn Sint-Joost-Schaarbeek sedert 1891.

Vanzelfsprekend volgt nu de behandeling van de openbare vervoermiddelen van de Brusselse agglomeratie zelf. Voor degenen die daarover meer wensen te vernemen, vermelden wij het bestaan van een voortreffelijk werk hierover : «Geschiedenis van het openbaar vervoer te Brussel - deel I - De Belle Epoque», geschreven door Joseph Delmelle en Emile Cosaert en uitgegeven door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel.

Na de mislukking van de «Compagnie des Omnibus de Bruxelles»(1868) verkrijgt de «Belgian Street Railway and Omnibus Company Limited», beter bekend onder benaming van «Société Vaucamps», op 1 mei 1869, de concessie voor veertig jaar voor een regelmatige (alle uren) omnibusdienst op zeven lijnen. Zoals uit de benaming blijkt, gaat het niet alleen om omnibussen. Het ambitieuze voornemen bestond erin ook een «Amerikaanse spoorweg» m.a.w. een tramlijn aan te leggen.

In 1874 exploiteert de «Société Vaucamps» zes lijnen (van de zeven lijnen waarvoor een concessie werd toegestaan in 1869); die alle vertrekken van een «centraal punt» de huidige Kiekenmarkt naar Ukkel-Globe, het Gemeenteplein van Elsene, het Weststation, het Hertoginplein, Schaarbeek (Koningsstraat) en tenslotte het Sint-Joost-plein.

Vierentwintig rijtuigen en een honderdtal paarden verzorgen de dienst.

Eveneens op 1 mei wordt het eerste vak van de «Belgische spoorwegen» of «Compagnie Morris» geopend. Die eerste lijn van omnibussen op rails verbindt de Naamsepoort met het Terkamerenbos via de Louizalaan. Ze zal verlengd worden, van 1870 tot 1871, met een lijn Naamsepoort - Schaarbeeksepoort en dan Sint-Mariakerk en tenslotte Teniersstraat. Weldra vormen die twee lijnen nog slechts één enkele lijn : «Terkamerenbos-Schaarbeek» en in 1874 wordt een dubbelspoor gelegd.

Dezelfde «Compagnie Morris» verkrijgt, nog altijd in 1874, de machtiging voor de exploitatie van een lijn Stefaniaplein-steenweg naar Charleroi-Ma Campagne-Ukkellaan (sedertdien Georges Brugmannlaan geworden), Ukkel-Globe.

Op 23 december 1874, neemt de maatschappij van de «Tramways bruxellois», opgericht door Simon Philippart, de netten van Morris en Vaucamps over. De Maatschappij Vaucamps exploiteerde in 1873 vier lijnen meer dan in 1869 : Laken-Zuidstation, Liedtsplein-Sint Gillis, O.L.V. Kerk Laken-Anderlecht en de tussengevoegde verbinding Noordstation-Zuidstation sedert 1872.

De Gebroeders Becquet exploiteren drie tramlijnen sedert 1872 : Wetstraat, Belliardstraat, Zuidstation-Noordstation over de lanen van de Kleine Ring in de benedenstad.

In 1875 wordt de maatschappij van de Gebrs. Becquet overgenomen door de «Compagnie brésilienne des tramways», die in 1877 proeven met stoomtractie zal nemen. Die «Compagnie brésilienne» wordt op haar beurt overgenomen door de «Tramways bruxellois» op 14 november 1879.

Maar de Gebrs. Becquet exploiteerden ook het net van de «tram der voorsteden» met lijnen in Elsene (concessie in 1872) en in Etterbeek (1879). Ze behouden een feitelijk monopolie tot in 1887, wanneer de «Société générale des Chemins de fer économiques» in 't krijt treedt, die de oude Brusselaars goed gekend hebben als de «chocolade tram», welke een groot deel van het tramwegennet zal exploiteren tot het einde van de 19e eeuw (tot in 1925).

De eerste lijn van de «chocolade trams» vervangt een omnibuslijn geëxploiteerd door de «Tramways bruxellois» : «Beurs-Madouplein -St.-Joost-ten-Node». Het is interessant de technische evolutie van de «Tramways bruxellois» na te gaan.

Vanaf het begin was gebleken dat de paardetractie duur en traag was. Zonder te vergeten dat bij ziekte in de stallen de regelmatigheid van het verkeer op de lijnen ernstig in het gedrang kon komen. Om die redenen verbouwden de T.B. een paar trams met paardetractie tot elektrische motorwagens met accumulatoren. De proeven genomen van 1887 tot 1 mei 1890 gaven geen voldoening op technisch vlak.

Er werden al met stoomtractie proeven genomen van 1878 tot 1880, maar de protesten van aanwonenden van enkele betrokken lijnen hadden de maatschappij ertoe aangezet een einde te maken aan het experiment.

In 1894 wordt eindelijk de oplossing gevonden met de eerste elektrische trams met stroomvoorziening door middel van een trolleytang en de eerste geregelde lijn van dat type, die het Zuidstation met Ukkel verbindt, wordt plechtig geopend op 25 oktober 1896.

In 1897 wordt de eerste lijn in gebruik genomen met een systeem van stroomafneming langs een ondergrondse geul om het esthetisch uitzicht niet te bederven met een niet al te sierlijke bovenleiding. In 1899 werd aan de «Tramways bruxellois» een concessie van eenvormige duur tot 31 december 1945 verleend op voorwaarde dat de elektrische tractie op heel het net zou worden ingevoerd.

Behalve de «Tramways bruxellois» en de «Société générale des Chemins de fer économiques» bestaan er nog andere maatschappijen.

52

In Brussel zelf worden twee maatschappijen beroemd : de «Central car» (1894), die een straatkeienomnibus exploiteert tussen de Antwerpse steenweg en het Surllet de Chokierplein en vooral de maatschappij die in 1895 de benaming koos «Société des Trams-Cars Nord-Midi».

Op 31 augustus 1890 kreeg Polydore Vanderschueren de machtiging om beide stations te verbinden met een omnibus, waarvan bij het gebruik bleek dat hij sneller reed en goedkoper was dan de omnibussen op rails of «chemins de fer américains» van de middenlanen.

Wij vermelden tenslotte twee andere kleine maatschappijen : de «Tramways à vapeur de Bruxelles à Evere» (1883) en de «Chemin de fer à Voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael» (1884), die ook gebruik maakten van de stoomtractie.

De vermenigvuldiging van de openbare vervoermiddelen in Brussel is een duidelijk teken van de bevolkingsaanwas en de economische bloei van Brussel.

In 1880 heeft Brussel-stad al een bevolking van 162 500 inwoners. Het absolute maximum van 211 429 inwoners zal bereikt worden in 1900.

De bevolkingsaanwas van de achttien andere gemeenten van de agglomeratie is al even spectaculair : van 40 000 inwoners in 1830 tot 120 000 in 1880 en 240 000 bij het overlijden van Leopold II.

In 1890 leeft één Belg op tien in de Brusselse agglomeratie.

Van 1866 tot 1880 blijft de verhouding van de arbeidersbevolking constant (een vierde) en na 1880 is de groei van de middenstand en de kleine bourgeoisie, parallel aan de uitbreiding van de tertiaire sector, uitgesproken.

De economische welvaart is evident van 1870 af.

De Franse-Duitse oorlog heeft de banken gestimuleerd, die voor een heel belangrijk aandeel hebben ingeschreven op de internationale Franse lening bestemd voor de herstelbetalingen aan Duitsland. Het Rijk heeft dat ogenblik gekozen om een beleid te voeren, dat gericht is op de overname van de particuliere spoorwegnetten.

De Nationale Bank beheerst de geldmarkt en verdubbelt haar kapitaal in 1872.

Het groeitempo dat na 1870 nog versnelt is natuurlijk verschillend volgens de sectoren.

De kledingindustrie gaat lichtjes achteruit ten voordele van de bouwnijverheid en de drukkerij-bedrijven die, daarentegen, in volle expansie zijn. Wij stellen vast dat de kantnijverheid wegwijkt en de arbeiders van de luxe-industrie uitwijken naar Parijs. De vestiging van de grote werktuigenfabrieken en de scheikundige bedrijven is geconcentreerd in het Noorden van de agglomeratie, langs het kanaal en in de Zennevallei. De transportbedrijven vestigen zich eerder in Etterbeek.

In die tijd wordt de handelsdistributie gereorganiseerd.

In 1871 worden de stadshallen geopend en in 1883 vestigt de vismarkt zich op de plek van het in 1850 gedempte Sint-Katelijnedok.

De warenhuizen verschijnen ook : de Bon Marché in 1860, de Grands Magasins de la Bourse in 1872, de Innovation in 1897, de Grand Bazar du boulevard Anspach in 1898.

Twee coöperatieve verenigingen worden eveneens in die tijd opgericht : een socialistisch «Volkshuis» in 1882 en een neutrale «Union économique» in 1890.

Na 1895 is de groei van de economische activiteiten nog sneller. De suprematie van de grote Brusselse banken is onbetwist en ze hebben nauwe banden met de Waalse staalbedrijven, die het vereiste materiaal leveren aan de transportondernemingen, welke hun produkten overal in Europa verkopen.

De stad in haar geheel is welvarend, maar het tekort van de financiën is een chronisch verschijnsel. De financiële toestand van de stedelijke administratie is bijzonder ernstig in 1897 en vergt een sterke remedie. De ontbrekende inkomsten zullen verkregen worden door aanzienlijke vermeerderingen van de belastingen, die tweemaal zwaarder worden dan de gelijkaardige belastingen in de achttien andere gemeenten.

Dat verklaart de middelpuntvliedende beweging van de Brusselse bevolking in de loop van de 20e eeuw. Een van de oorzaken van het tekort van de stad is onbetwisbaar de buitengewone menselijke en sociale inspanning, die het stadsbestuur zich getroost heeft ten voordele - dat mag wel onderstreept worden - van de hele agglomeratie. Weliswaar werden pogingen tot rationalisatie gedaan op het vlak van de negentien gemeenten : de «Conferentie der Burgemeesters» vergadert regelmatig sedert 1874 en een intercommunale voor de drinkwatervoorziening werd opgericht in 1891.

Nochtans neemt de stad veel initiatieven die ze alleen financiert, zonder tegenprestatie van de andere gemeenten.

In 1870 coördineert een dienst voor onderlinge bijstand de initiatieven die vroeger afzonderlijk werden genomen. De dienst voor hygiëne dateert uit 1874 en zal in 1892 vervangen worden door een federaal comité voor hygiëne.

Tussen 1885 en 1890 heerst er in België een periode van grote inzinking en werkloosheid : Brussel wordt even zwaar getroffen als de rest van het land. De openbare bijstand helpt meer dan de helft van de twintigduizend arbeidersgezinnen van de stad. Na 1886, het «verschrikkelijke jaar», gekenmerkt door bloedige arbeidersonlusten in Luik en in Henegouwen en door belangrijke betogingen in Brussel, worden de eerste sociale wetten eindelijk aangenomen.

54

Het stadsbestuur laat zich evenmin onbetuigd. In 1889 opent de stad een werkbeurs, die een plaatsingsbureau voor de hele agglomeratie is; een commissie der instellingen van sociale voorzorg en een commissie voor de arbeiderswoningen worden opgericht. In 1893 vult het intercommunale fonds de werking van de werkbeurs aan. Tenslotte wordt in 1899 de oprichting van de «Maatschappij voor Arbeiderswoningen» mogelijk, dank zij de financiële bijdrage van de stad Brussel.

Door al die inspanningen om de misdeelde sociale klasse bij te staan, werden de door wanhoop veroorzaakte vreselijke schokken vermeden, die elders in het land uitbraken.

Brussel ontsnapte daarentegen niet aan de politieke betogingen.

De meeste stoeten volgen, sedert 1871, de middenlanen. Op 7 september 1884, betogen tachtigduizend katholieken, die uit alle provincies gekomen zijn, voor het wetsontwerp dat het vrij onderwijs begunstigt. De reactie bij de gemeenteverkiezingen is een liberale vloedgolf, die een blijvende rancune tussen Brussel en de provincies in stand houdt.

Terwijl Brussel in 1885 een keizerlijke hoofdstad wordt door de geboorte van de onafhankelijke Staat Kongo waarvan Leopold II de vorst is, wordt de Belgische Werkliedenpartij (B.W.P.) gesticht en ze neemt de politieke aflossing over van de werknemersorganisaties, die werkzaam zijn sedert 1866, datum waarop het recht van aaneensluiting en het stakingsrecht erkend werden. Van 1899 af voert de B.W.P. een heel actieve campagne voor de invoering van het algemeen stemrecht in plaats van het belastingskiesrecht, waarbij alleen de gegoede standen mogen stemmen. Het hoogtepunt van die campagne is de «Eed van Sint-Gillis», wanneer tienduizenden arbeiders betogen (10 augustus 1890).

Na een bestand te wijten aan de wetgevende verkiezingen, begint de agitatie opnieuw vanaf de eerste maanden van 1893. In april wordt de algemene staking afgekondigd en de betogingen op de lanen van het stadscentrum lopen uit de hand : een honderdtal uitstalramen van luxewinkels worden verbrijzeld. Burgemeester Karel Buls roept voor de hoofdstad de «staat van beleg» uit, hij richt een «neutrale zone» op om het parlement en het paleis te beschermen en plaatst de burgerwacht, die scherpe patronen krijgt, onder één enkele bevelhebber.

Aan de agitatie komt op 18 april een einde door de toekenning van het algemeen stemrecht getemperd door het meervoudig stemrecht, dat een of twee bijkomende stemmen verleent aan sommige burgers, die a priori bekwamer worden geacht.

In 1895 en in 1899 wordt de rust in de Brusselse straten nog verstoord door betogingen tegen de gemeentewet, tegen de schoolwet en tegen een kieswet, die de kiezers van het platteland bevoordeelt ten nadele van de kiezers van de vier grote steden van het land (Brussel, Antwerpen, Luik, Gent).

Naast onstuimige massabijeenkomsten zijn er ook vreedzame. De tentoonstelling van het «Halve-Eeuwfeest» (Jubelfeest van de Onafhankelijkheid), in 1880, trekt veel bezoekers aan, alsmede de internationale tentoonstellingen van 1888, 1897, 1905 en 1910.

Die tentoonstellingen maken grote openbare werken noodzakelijk of zijn daartoe de aanleiding, zo worden de lanen van de grote ring aangelegd.

De openbare vervoermiddelen profiteren er ook van, zowel door de vermeerdering van het aantal reizigers, als door de verbetering van de diensten, die er het natuurlijke gevolg van is.

VERKLARINGEN

63. Deze platen behoren tot een reeks catalogussen, die de beroemde wagenmaker D'leteren geschonken heeft aan het Museum van het Voertuig (voor zijn omschakeling in de auto-industrie). De kleurengravuren tonen ons de grote verscheidenheid van voertuigen in gebruik tussen 1794 en 1817. De bespannen wagens, gebruikt in de 19e eeuw, kunnen in vier categorieën verdeeld worden. In de eerste categorie hebben wij de galakoets, die nog slechts gebruikt wordt bij heel plechtige gelegenheden, in 't bijzonder, de kroning van een vorst. De enige manier om die koets te onderscheiden van de berlines bestaat erin de verbinding van het voor-en achterstel gade te slaan. De uitrusting met lamoenstokken toont ons dat wij te doen hebben met een berline. De berline is bij uitstek het voertuig dat gebruikt wordt om te reizen. Ze weegt ongeveer 1 200 kg. Soms is ze ingericht als slaapwagen. Vanaf de 18e eeuw (het eerste voorbeeld dagtekent van 1755), werd een opening gemaakt aan de voor- of achterzijde van de wagenbak, of aan beide zijden, zodat een bed kon worden geplaatst om gemakkelijker uit te rusten. De generaals en maarschalken van het Keizerrijk van Napoleon maakten een ruim gebruik van de reiswagen... Vrij vlug verschijnt een derde categorie van wagens : de coupé-berlines, de diligences en de coupés (van 480 tot 580 kg). De coupé-berlines zijn wagens waarvan de twee plaatsen vooraan werden afgeschaft. Hierdoor vermindert de lengte van het rijtuig met ongeveer een derde. Een ruit verving die twee plaatsen en stelde de reizigers in staat om de weg voor hen te zien. Als de berline van lichte constructie is, met een licht en kort onderstel, dan wordt ze «diligence» gedoopt (niet te verwarren met het beroemde openbare voertuig). De diligence werd een «désobligeante», wanneer haar breedte slechts plaats bood aan één enkele passagier. De landauer, vierde categorie van bespannen voertuig, is aanvankelijk een berline, waarvan echter het dak gevormd wordt door twee lederen kappen, die naar goeddunken opgevouwen kunnen worden. Dit is de limousine met open dak van het einde van de 18e eeuw en de 19e eeuw (approximatief gewicht van 650 tot 780 kg). Tot de categorie der kalessen, briska's en rijtuigjes voor twee behoren die wagens voorzien van een «imperiale» (eenvoudig dak ondersteund door vaste stijlen) of waarvan de kap slechts de helft van het voertuig bedekt.

56

De faëtons, carricks en dog-carts vormen een categorie van lichte en snelle rijtuigen met vier wielen. Ze waren open, hoewel in de loop der jaren, sommige ervan met een kap werden uitgerust. Omdat die wagens zo licht waren (280-320 kg), werden ze als gevaarlijk beschouwd in volle vaart, wat voor sommigen ze zeker nog aantrekkelijker maakte! Die weelderige rijtuigen werden gebruikt door de gegoede stand. De zevende categorie bestaat uit cabrioletten met vier wielen : lorrie, rijtuig voor twee en mylord, die veel opgang maakten, victoria, enz... Die rijtuigen zijn a.h.w. halve-kalessen vermits de plaatsen vooraan verdwenen zijn alsmede het portier. Dit rijtuigje van de 18e eeuw werd vooral door de meester

gebruikt om zijn jonge paarden te proberen; de volledige binneninrichting werd met dat doel ontworpen. Dat kenmerk van de eerste cabrioletten verdween in de 19e eeuw. Die wagens blijven licht : een mylord weegt tussen 380 en 420 kg. De laatste categorie van voertuigen met vier wielen bestaat uit alle janpleziers, die vooral gebruikt werden voor de behoeften van de jacht en dus weinig in de stad reden. De wagens met twee wielen zijn in gebruik gebleven tot het begin van de 20e eeuw. Hun succes was te danken aan hun lichtheid, aan hun heel grote hanteerbaarheid en vooral aan het feit dat een span van een enkel paard voldoende was (natuurlijk konden desgewenst meer paarden ingespannen worden). De reiswagen die op het einde van de 18e eeuw verschijnt, is een voertuig met één plaats met twee grote heel lichte wielen. De wagenbak is, op enkele bijzonderheden na, dezelfde als die van de draagstoel. Die wagen is heel smal opdat de reiziger goed "vast" zou zitten om minder heen en weer te worden geslingerd tijdens zijn reis. De ophanging was nogal eenvoudig en weinig doeltreffend nadat ze een tijdje in gebruik is geweest. Ze bestond uit twee brede lederen hangbalken. Naar gelang van het geval werden twee of drie paarden ingespannen; het eerste paard werd geplaatst tussen twee heel lange lamoenstokken, het paard waarop de postiljon zat werd vastgemaakt aan de linkerzwengel en het andere paard (als er nog een was) aan de rechterzwengel. De verplaatsingen per reiswagen waren verschrikkelijk duur (meer dan het dubbele van een gewone reis), uiterst snel en heel vermoeiend.

Deze wagen van Italiaans model is heel licht en niet duur. Hij is ook voorzien van lamoenbomen. Twee personen konden daarin plaats nemen; bij guur weer werden ze beschermd door een lederen opvouwbaar kap. De kabrioletten waren kleine open wagens of, integendeel, volledig gesloten met een kap. Ze maakten veel opgang in de tweede helft van de 18e eeuw en de eerste van de 19e. Die wagens hadden geen vast model: soms bestonden ze slechts uit een bank die op twee lamoenstokken bevestigd was, soms waren ze integendeel weelderig gedecoreerd en bijzonder goed opgehangen. Vanzelfsprekend bestonden er in die grote categorieën oneindig veel modellen, die vaak Engelse namen hadden.

(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).

64. In 1790 zag de voorloper van de fiets eruit als een fantastisch houten dier op twee vaste wielen. Om vooruit te gaan, zet de «fietser» de ene voet na de andere op de grond. Dat vehikel had veel succes in Frankrijk onder het Directoire en werd in 1816 verbeterd door baron Karl Friedrich Drais, een ingenieur uit Karlsruhe, die zorgde voor een voorwiel draaiend om een verticale as en verbonden met het stuur. Er was echter geen andere rem beschikbaar dan de schoenzolen (een goede zaak voor de schoenmakers!), maar de «fietser» kon toch al sturen... De eerste «velocipède» die wij hier voorstellen is nog heel primitief. De houten wielen zijn voorzien van metalen hoepels en de houten stang heeft de vorm van een paardje. Het stuur is een gewoon stuk hout met in het midden een schroef om het te bevestigen aan de vork. Wij merken op dat de vork is uitgerust met twee voetsteunen (omstreeks 1818). Het tweede model van «velocipède» is al beter afgewerkt. Dat vehikel is lager en langer zodat de grotere bewegingen met de benen een verhoogde snelheid mogelijk maken. Omdat de bestuurder bijna op zijn voertuig ligt, werd een opgevulde stang ontworpen om de voorarmen te ondersteunen. De vorm van het houten stuur is geschikt om het stevig te kunnen vasthouden. De houten wielen zijn voorzien van metalen hoepels en het achterwiel is dub-

bel om de stabiliteit te vermeerderen. Tenslotte is het mogelijk de hoogte van het zadel te regelen, dat trouwens flink opgevuld is (omstreeks 1825).

(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).

65. Deze gravure van Eugène-Joseph Verboeckhoven (1798 of 1799-1881) toont ons één van die typische diligences, die op onze wegen reden tussen 1825 en 1835. De snelheid van die diligences verbetert voortdurend. In 1789 is de maximumafstand afgelegd in vierentwintig uur 60 kilometer; in 1810 al 120 kilometer; 160 kilometer in 1815 en in 1827 zal de afstand tenslotte maximum 228 kilometer bedragen. Ten opzichte van de maximumsnelheid van de diligence, rijdt de trein, in zijn beginperiode, 3,5 tot 5 keer vlugger.

(K.B., Prentenkabinet, Verboeckhoven, plano, diligence Gent-Dendermonde).

66. Die mooie prent in aquatint uit de verzameling van George Hunt, gepubliceerd in 1825, toont ons vier diligences, die stilstaan voor de «Koninklijke Vervoerdiensten» in Gent (links). Van links naar rechts bemerken wij eerst de diligence naar Duitsland en Holland die, zwaar geladen, dadelijk gaat vertrekken: de koetsier stapt op en gaat zitten. De volgende twee diligences zijn leeg en niet bespannen. De eerste links moet, blijkbaar, het noorden van Frankrijk bedienen en de tweede is bestemd voor de rit «Brussel-Gent» en omgekeerd. Die zware voertuigen van twee tot drie ton hadden zes uur nodig om de rit af te leggen over slechte wegen, bezaaid met puntige keien.

De diligence rechts, al even zwaar geladen als de eerste, is zopas naar Ostende vertrokken als wij het op de zijkant geschilderde opschrift mogen geloven. Wij stellen vast dat de diligence getrokken wordt door drie paarden (soms meer op steile hellingen), die fijner zijn dan de normale trekpaarden, maar zwaarder dan het gewone rijdier.

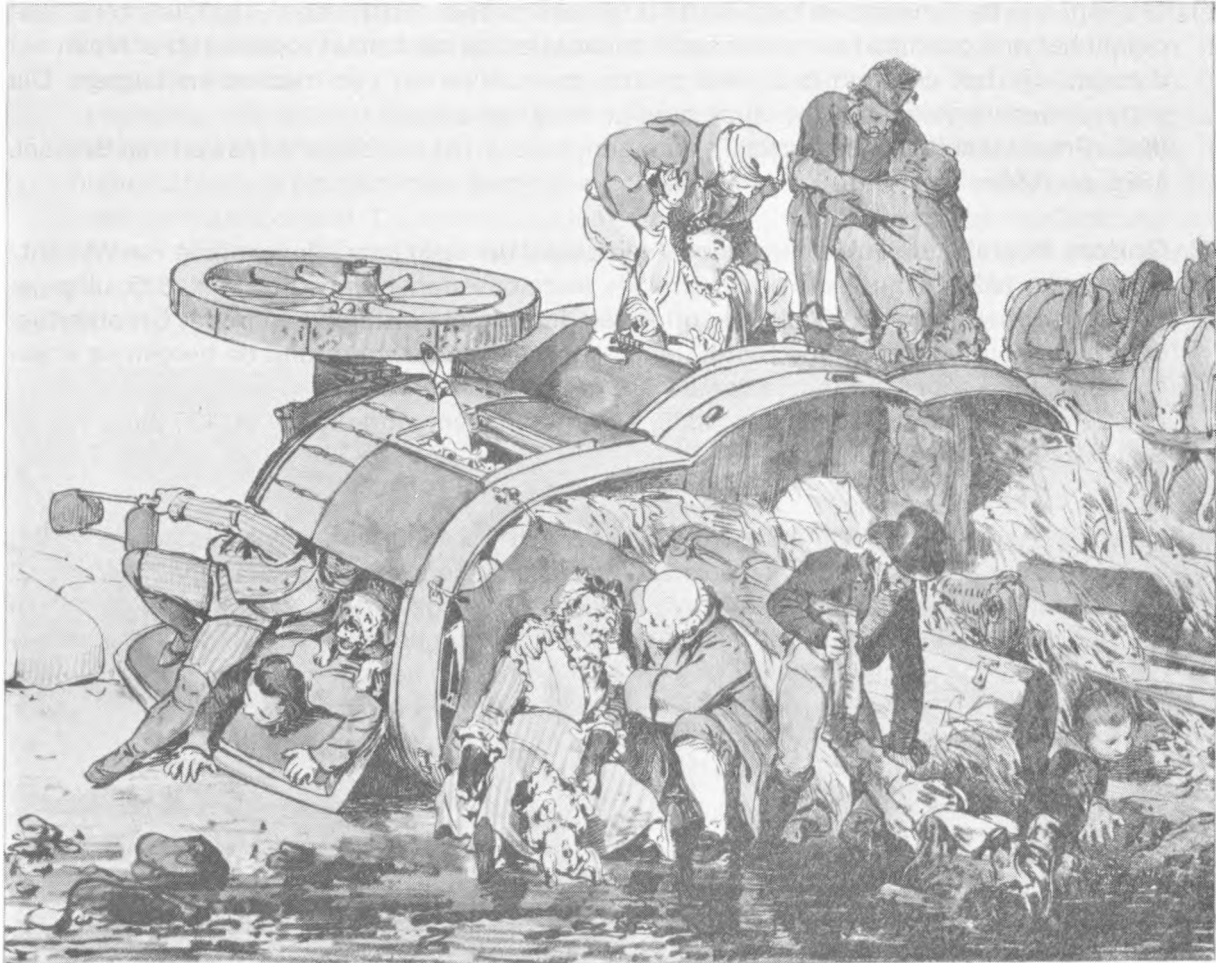
(K.B., Prentenkabinet, G. Hunt, 4°, Here and there over the water: Diligences starting from the Messageries-Ghent).

67. Deze plezierige Parijse reeks van gelitografeerde tekeningen door Auguste-Xavier Leprince (1799-1826) over de twaalf narigheden van een reis per diligence ten tijde van Lodewijk XVIII (omstreeks 1820-1825), laat ons duidelijk zien dat een dergelijke reis allesbehalve rustig verliep!

(K.B., Prentenkabinet, Xavier Leprince, folio, Schilderijen van twaalf narigheden van een reis per diligence).

68. Op deze verrukkelijke aquarel van Madou, behorende tot de verzameling «Souvenirs van Brussel» van 1827, rijden verscheidene voertuigen de Groendreef in of uit, de grote wandeling in de mode van de Brusselse gegoede stand, die heel graag ging wandelen langs het kanaal (dat wij links bemerken). In het centrum rijdt een berline bespannen met vier paarden, met een koetsier en twee lakeien in livrei, de laan uit terwijl een landauer die vier personen vervoert (rechts) en een kabriolet met een dame alleen en haar koetsier zich klaarmaken om de laan in te rijden (links). Opvallend is de grote drukte die daar heerst: wagens, ruiters en zelfs een vrouw die in amazonezit rijdt, wandelaars...

(K.B., Prentenkabinet, Madou, 4°, De Groendreef).



69. Deze fraaie litografie gemaakt naar een tekening van Jean-Baptiste Madou dagtekent van 1825. Ze toont ons een koopvrouw, die voor het vervoer van met weekdieren gevulde manden een kar gebruikt, welke door drie honden getrokken wordt. Het gebruik van trekhonden voor karretjes is heel gewoon sedert eeuwen en zal dat blijven tot in het begin van de 20e eeuw.

(K.B., Prentenkabinet, Madou, 4°, De mosselvrouw)

70. Die tekening van Philippe Cardon (overleden in 1817) toont ons een zicht van de brug van Laken in het Hollandse tijdperk. Op het kanaal, maakt een trekschuit, die getrokken wordt door een paard op de linkeroever en de Hollandse vlag voert, zich klaar om onder de reeds opgeheven brug van Laken te varen, richting Antwerpen via Mechelen. Rechts, op de Groendreef, wandelt een paartje per kabriolet bespannen met een enkel paard.

(Cliché A.C.L., P. Cardon, Eerste zicht van de brug van Laken genomen van de Groendreef).

71. Dit zicht van de scheepswerf van Brussel, getekend door Vitzthumb in 1823, is interessant omdat het ons goed laat zien welk soort zeilbootjes op het kanaal voeren. Het schip in het droogdok in het centrum is al veel groter, zoals blijkt uit zijn masten en tuigage. Die scheepswerf is gelegen dicht bij de huidige brug van Laken.
(K.B., Prentenkabinet, Vitzthumb, Tekeningen, folio, Zicht van de scheepswerf van Brussel, 1823, pl. II,55)
72. Op deze litografie, die misschien door Madou werd gemaakt naar een tekening van Wynantz (omstreeks 1822-1825) en die opgenomen is in de tweede kleurenditie van 1835, uitgegeven door Jobard, van de «Schilderachtige reis in België, in Holland en in het Groothertogdom Luxemburg», zien wij de Sint-Katelijnekom met op de voorgrond de beroemde kraan die daar stond sedert het begin van de 17e eeuw.
(K.B., Prentenkabinet, Jobard uitg. 1835, Album Schilderachtige reis- : pl. 139 Zicht van de Sint-Katelijnekom).
73. Op deze tekening van Vitzthumb gedagtekend van 6 mei 1830, wonen wij de graafwerken bij van de nieuwe dokken van het kanaal naar Charleroi, tegenover de Groene Hond in Brussel. Het kanaal Brussel-Charleroi waarvan de werken al flink gevorderd waren op het einde van het jaar 1827, werd tenslotte pas in 1832 voor het verkeer geopend. De koning der Nederlanden, Willem I had beslist die waterweg te laten graven om het kolenbekken en de metaalindustrie van Henegouwen te verbinden met Brussel en met Antwerpen.
(K.B., Prentenkabinet, Vitzthumb, Tekeningen, f°, Graafwerken van de nieuwe dokken van het kanaal naar Charleroi tegenover de Groene Hond, 1830).
74. Deze prachtige aquarel van Madou, die wij kunnen dagtekenen tussen 1830 en 1835, stelt de opstijging van Juffrouw Eugénie Garnérin in de Warande van Brussel voor, op 23 juli 1828, voor een aanzienlijke menigte van nieuwsgierigen. Men mag aannemen dat praktisch tot het einde van de 19e eeuw, de ballon en het luchtschip met motor (laatste kwart van de eeuw) de enige middelen waren om door de lucht te reizen.
(K.B., Prentenkabinet, Madou, 4°, Opstijging van Mej. E. Garnérin, in de Warande van Brussel, op 23 juli 1828).

75. Dit vertrek voor een wandeling, getekend in 1833 door Jean-Baptiste Madou (1796-1877) toont ons paarden op de voorgrond en een primitieve kales, die langs de muur geplaatst is. Aanvankelijk was de kales een nogal alleedaagse wandelwagen. Ze leek uitwendig op een janplezier: de reizigers, met het gezicht naar voren gekeerd, zaten twee aan twee op vaste banken. Het verschil met de janplezier was de «imperiale», ondersteund door ijzeren balken. Bij guur weer werden de reizigers ook nog beschermd door stoffen of lederen gordijnen. Een kales van dat model kon van vier tot acht personen vervoeren voor een wandeling. Opmerkenswaard is dat de kales van dit model grondig verschilt van wat in 't algemeen een «kales» genoemd wordt, d.w.z. de heel elegante wagen, die vaak open was, hoewel voorzien van een kap.
(K.B., Prentenkabinet, Madou, f°, Vertrek voor een wandeling. Kales en paarden 1833).

76. De hier voorgestelde maquettes kunnen in twee groepen verdeeld worden: wagens uitsluitend voor particulier gebruik en wagens voor openbaar vervoer. In de eerste groep, de maquette van een kales van de 18e eeuw, die merkwaardig is door haar getrouwheid. De ophanging met lederen hangbalken verbonden met veren in C-vorm, de schuine stand van de spaken op de naaf van het wiel, de houten inrichting van het draaiend voorstel, de binnenuitrusting (de portieren gaan open), het systeem van de dissel en de zwengels, zijn goed gereconstrueerd. De tweede maquette van die groep laat ons een landauer van omstreeks 1860 zien. De wielen en het voorstel zijn mobiel, de portieren kunnen opengaan en de kap kan gesloten worden. Dat voertuig, zwart aan de buitenkant en blauw aan de binnen-



74. Opstijging van Mej. E. Garnérin in de Warande te Brussel op 23 juli 1828 (K.Bib.)

kant, heeft vier plaatsen en bovendien kunnen nog twee personen op de bok van de koetsier gaan zitten. Een paard geplaatst tussen de lamoenstokken trekt het voertuig. De ophanging gebeurt door middel van vier veren met tangetjes. De derde en laatste maquette van die groep is een coupeetje van hetzelfde tijdperk als de landauer.

Hier ook is het voorstel mobiel, de wielen draaien en de twee portieren gaan open. De buitenkant is eveneens zwart gekleurd en de binnenkant met twee zitplaatsen is in het blauw gegarneerd. Wij bemerken de hoededoos aan de binnenkant en aan de buitenkant, op zijn bok, de koetsier in blauwe livrei. De ophanging van die wagen gebeurt nog steeds door vier

veren met tangetjes. Dit voertuig is uitgerust om te worden getrokken door twee paarden, geplaatst aan de dissel en vastgemaakt aan de zwengels. De tweede groep bestaat uit voertuigen voor het openbaar vervoer. In die groep is de eerste wagen een openbaar voertuig van omstreeks 1830, aan de buitenkant in het rood en het zwart beschilderd. De binnenkant van die wagen is verdeeld in twee coupés met banken langs de wanden. Voor de eerste coupé is er een portier aan de linkerkant en voor de tweede is er een portier achteraan. Reizigers kunnen zich ook nog installeren op de dubbele banken, die op het dak zijn geplaatst in de lengte van het voertuig. Opmerkenswaard is de hoogte van de bok van de koetsier, die tenminste twee paarden ment. Er wordt zeker een systeem met zwengels gebruikt voor de paardetractie. De ophanging is interessant: vooraan bestaat ze uit twee veren met tangetjes en achteraan uit drie rechte veren, waarvan de derde loodrecht op de twee andere staat. (Die eerste vier wagens behoren tot de verzamelingen van het Museum van het Voertuig). De tweede maquette van die groep is een omnibus (omstreeks 1850), waarvan de buitenkant geel geverfd is. Een portier achteraan geeft toegang tot de enige coupé waarvan de vier vensters open zijn en bij dat portier leidt een wenteltrap naar de «imperiale», waar een dubbele bank staat. Vanaf zijn hoog geplaatste bok houdt de koetsier de paarden (tenminste twee) in toom. Ze trekken de wagen voort door middel van een systeem met zwengels. De derde maquette is de trouwe weergave van een open aanhangwagen van de maatschappij der gebroeders Becquet (die de «Compagnie brésilienne des Tramways» is geworden in 1874 tot de overname door de «Tramways bruxellois» in 1880. Die lijn genaamd «Lanen en Leopoldswijk», in exploitatie sedert 1873, liep door de Zijstraat, de Belliardstraat, via het Luxemburgstation, de Dierentuin (die zich bevond in het Leopoldpark), het verkeersplein van de Wetstraat en de Parksteeg.

De vierde maquette toont ons de motorwagen 419 gebouwd in de werkplaatsen van de «Tramways bruxellois» in het vooruitzicht van de exploitatie met elektrische tractie op de lijn naar Ukkel. Die motorwagen is uitgerust met een motor van vijftientwintig paardekracht, type 800, geleverd door een Amerikaanse firma, de «General Electric Company». Die motor weegt achthonderd kilo, terwijl het totale gewicht zeventuizend vierhonderd vijftig kilo bedraagt voor die motorwagen, die drie meter vierhonderd zeventig lang is, een meter achthonderd zesennegentig breed is, met een wielbasis van 1,600 m. De bestuurder beschikt aan beide zijden van de motorwagen, links over een controller type K, van dezelfde Amerikaanse firma en vóór hem over een handel om de zandstrooiers in werking te brengen en een handkruk voor de mechanische rem. Aan de voorkant bemerken wij de postbus en de teller. Die wagen werd tenslotte gebruikt voor het verkeer op lijn 17 vanaf 26 april 1899. Die lijn 17 bestaat sedert 1880 en verbindt het Noordstation met het Zuidstation via de Vlaamse Poort en de lanen van de «Kleine Ring» in de benedenstad. Ze zal blijven bestaan tot in 1922; op die datum zal lijn 15, die ook het Noordstation met het Zuidstation verbond maar via de lanen van de bovenstad, een lus worden die de lanen van de boven- en benedenstad volgt. De vijfde en laatste maquette stelt ons een motorwagen «5000» voor, besteld in 1934 voor de tentoonstelling van 1935. Dat was de eerste wagen met draaistellen. Na de sluiting van de tentoonstelling op 3 november, werden die wagens gebruikt op de ringlijn «15». (Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig en M.I.V.B.-verzameling voor de laatste vier maquettes).

77. De postiljons van de postwagens, diligences, berlines en andere rijtuigen van hetzelfde genre omstreeks 1840, trokken die enorme lederen laarzen aan, die flink opgevuld waren. Het paar dat wij hier zien is afkomstig van de Arenbergfamilie, die haar herenhuis had dicht bij de Zavel (het huidige Egmontpaleis).

(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).

78. Deze foto van een zware diligence geladen met vele manden op het dak werd waarschijnlijk in Brussel genomen. Drie stoere paarden trekken dat trage voertuig (10 km/u). Terloops vermelden wij dat het Museum van het Voertuig in het Jubelpark een «diligence» van dat type (Hollandse periode) bezit in zijn verzamelingen. Na het begin van het tijdperk der spoorwegen, hebben die voertuigen nog gereden op secundaire lijnen tot het aanleggen van de lijnen der buurtspoorwegen op het einde van de 19e eeuw.

(Cliché A.C.L., Diligence)

79. De plechtige opening van de spoorlijn Brussel-Mechelen had plaats op 5 mei 1835. Op het programma stond, voor de heenreis, de splitsing in drie van de stoet der inaugurele wagens: «De Pijl» zou zeven wagens slepen; «De Stephenson» ook zeven; en «De Olifant» zestien wagens, waarvan negen versierd met banieren met het wapen van de provincies. Volgens de gravure van Fourmais die wij hier beschouwen, werd die volgorde niet helemaal nageleefd, vermits de plaats van de locomotieven «Stephenson» en «Olifant» omgekeerd werd. De openingsplechtigheid zou, volgens het programma van de minister van Binnenlandse Zaken de Theux, beginnen om twaalf uur en Leopold 1 kwam inderdaad precies op tijd aan, maar, hoewel hij het project flink aangemoedigd had, nam hij de trein niet die vertrok om twaalf uur drieëntwintig. De drie locomotieven legden de rit heel langzaam af (om de genodigden niet bang te maken!), respectievelijk in vijfveertig, vijftig en vijfenvijftig minuten. De terugreis had normaal kunnen verlopen, indien de plechtigheid in Mechelen niet zo lang had geduurd. Even voor de aankomst in Vilvoorde, geen stoom meer! «De Olifant» moest ontkoppeld worden om water te gaan bijtanken in Vilvoorde, terwijl alle officiële persoonlijkheden in hun wagens achterbleven, midden in 't veld!

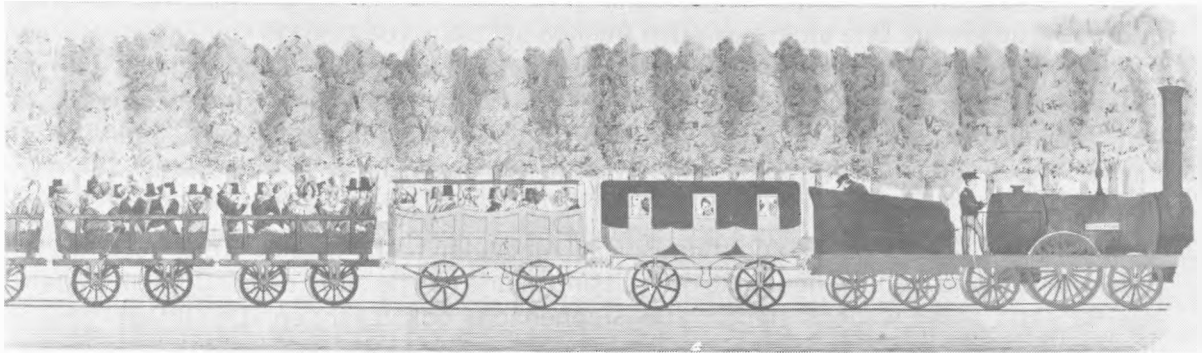
Tenslotte arriveerde de stoet om zeventien uur vijfveertig in het station van de Groendreef in een bijzonder geestdriftige stemming, omdat onrust was ontstaan na het vreedzaam wachten.

(K.B., Prentenkabinet, Fourmais, maximo, Opening van de eerste spoorlijn, op 5 mei 1835. Zicht op Brussel).

80. Deze speelse voorstelling van de eerste trein op de lijn Brussel-Mechelen, toont ons in volgorde van rechts naar links : de locomotief «De Pijl» («La Flèche»), de tender, een kolenwagen, een overdekte janplezier en verscheidene wagens. Er waren drie dagelijkse vertrekken uit Brussel : om negen uur, om veertien uur en om zeventien uur dertig, en drie uit Mechelen : om elf uur, om zestien uur en om achttien uur dertig, waardoor de rijtuigen zich niet kruisten. De trein reed vijfmaal vlugger dan de diligence, was vijfmaal beterkoop en legde de weg af in twintig minuten. De exploitatie begon niet zonder moeilijkheden. Op 8 mei, drie dagen na de feestelijke opening, vertraagde de locomotiefbestuurder te laat in Mechelen en «De Pijl» keerde om en brak het praalwerk en het voorlopige ontvangerskanoor, waarna hij in de vaart terecht kwam. De treinbestuurder en de stoker hadden water tot

aan de broeksband! Op een andere keer moest dezelfde locomotief, wegens een watertekort, aan de grens van Laken halt houden. De reizigers waren verplicht af te stappen en de locomotief tot aan het station Groendreef voort te duwen.

(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).



80. Trein in dienst op de lijn Brussel-Mechelen in 1835 (Museum van het Voertuig)

81. Deze gravure, die omstreeks 1840 werd gemaakt, heeft als thema de «Ijzerenweg».

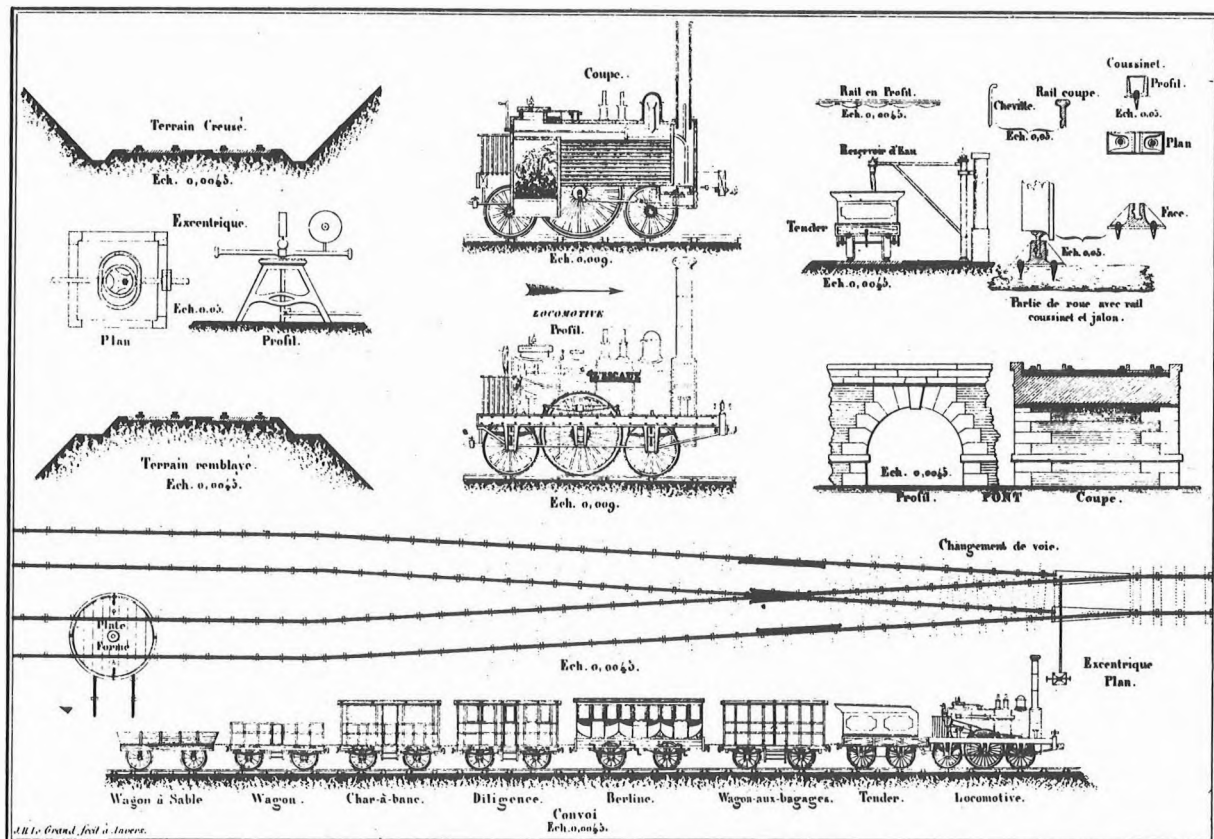
Vier rijen illustreren dit thema.

Op de eerste rij, van rechts naar links, wordt één der eerste op het Belgische net geëxploiteerde locomotieven, die een tender, een kolenwagen en wagens voorttrekken, voorgesteld. Op de tweede rij ziet men twee omnibusrijtuigen, die elk door twee paarden worden getrokken. De ingang bevindt zich achteraan en de reisgoederen worden op het dak geplaatst. De derde rij toont ons «viliganten», de taxi's uit die periode. Het zijn tweepersoonsauto's met twee of vier wielen en met een kap. Ze worden door één of twee paarden getrokken. De vierde rij stelt ons de onderaardse gang tussen Leuven en Tienen voor (op de lijn naar Keulen). Men bemerkte de vlaggetjesdragers aan de ingang en de uitgang van de onderaardse gang. Volgens de vermelding onderaan de bladzijde wordt een reis in 20 minuten afgelegd. (Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).

82. Deze «Herinneringen aan de Belgische Spoorweg» van J.H. Le Grand dateren uit 1838. Ze zijn voor wat betreft de primitieve spoorweg zeer interessant op technisch gebied : de rail , het spoor, de ijzeren brug, de wissel, de locomotief en de samenstelling van een trein zijn eerder zeldzaam.

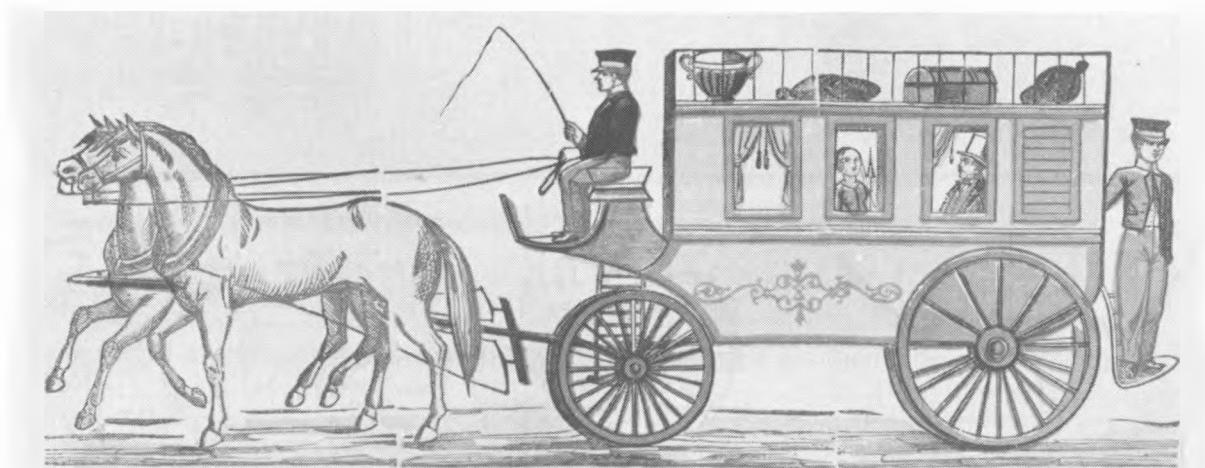
(K.B., Prentenkabinet, J.H. Le Grand, Folio, Herinneringen aan de Spoorweg in België, 1838).

83. Deze gravure, uitgevoerd volgens de tekening van Louis-Henri Hendrickx (1817-1894) en van Hendrik Vander Hecht (1841-1901), toont ons het Noordstation omstreeks 1860-1865. Drie dampende locomotieven wachten het vertreksein af. De vaste stootblokken op de voorgrond herinneren ons dat het Noordstation, toegankelijk voor de reizigers in 1845 (het was toen nog niet afgewerkt), een eindpunt was.
(K.B., Prentenkabinet, Top. Brussel, 4^o, Groot Vertrekperron van de Belgische spoorwegen te Brussel).



82. «Herinneringen aan de Belgische Spoorweg», in 1838 (K.Bib.)

84. Deze gravure, die hoogstwaarschijnlijk uit de periode tussen 1835 en 1845 dateert, toont ons één der eerste omnibusrijtuigen met imperiaal dat door drie paarden getrokken wordt, en de reizigersdienst verzorgde tussen het stadscentrum en het station Groendreef. Op de zijkanten van deze voertuigen worden de doorgangspunten vermeld: Zavel, Trapstraat, Oud Korenhuis, Kleerkopersstraat, Bisschopsstraat en «Ijzerenweg», m.a.w. het station Groendreef. Men herinnert zich dat de eerste omnibuslijnen ontstonden om het enige spoorwegstation te bedienen, dat tevens het eindpunt was van de in 1835 feestelijk geopende lijn Brussel-Mechelen.
(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig, en K.B., Prentenkabinet, Vervoer, plano, Spoorweg uit Oostende naar Keulen).



85. Propagandagravure voor de omnibus, omstreeks 1840 (K.Bib.)

85. Deze gravure, die omstreeks 1840 werd gemaakt, toont ons één der omnibusrijtuigen dat toen in Brussel reed. Het is bedoeld als propaganda voor het omnibusrijtuig zoals het ons wordt medegedeeld door middel van de tweetalige legende : «Mijn omnibus is altijd vol, omdat hij snel is op den rol», en «Mon omnibus est toujours plein. Il a bientôt fait son chemin». De gravure doet vermoeden dat het een snelle dienst is die een groot succes kent. Men zou nog kunnen zeggen dat de reizigers goed zitten, maar dat bij deze welbepaalde dienst ogenschijnlijk niet veel volk werd vervoerd. Een koetsier en een ontvanger ten dienste van twee personen! Het beeld is tamelijk naïef. Merkenwaardig is dat het paard aan de linkerkant stapvoets en dat aan de rechterkant haastig loopt.
(K.B., Prentenkabinet, Vervoer, plano, Postwagen - Mijn omnibus is altijd vol omdat hij snel is op den rol).

86. Deze foto, genomen vóór 1850, toont ons het Sint-Katelijnedok vóór de opvulling ervan. Dit document is zeer interessant, aangezien het ons een duidelijk beeld van dit dok toont : de woonschepen met mast uit die tijd en de vrachtwagens op de kade.
(K.B., Prentenkabinet, Brussel. Vismarkt, 4º, Zicht op de Vismarkt en op het vertrekpunt van het Kanaal van Willebroek, te Brussel).



87. De steenkoolkaai, voor 1850 (K.Bib.)

87. Deze foto, genomen vóór 1850, toen het dok opgevuld werd, toont ons woonschepen en dekschuiten waar ter hoogte van de Steenkoolkaai wordt gelost. Dit type van schip heeft zich trouwens zeer weinig ontwikkeld door de eeuwen heen. Heden biedt het aspect van bepaalde woonschepen nog veel gelijkenissen met hetgeen men hier kan zien.
(K.B., Prentenkabinet, Brussel. Dok -Kanaal - Kade, 4º, Steenkoolkaai).

88. Deze schitterende waterverftekening van William Wyld (1806-1889) dateert uit 1875. Ze toont ons het Sint-Katelijnedok vóór de opvulling in 1850-1851. Tussen 1850 en 1875 veranderde het aspect van de boten en woonschepen zeer weinig. Het zou best kunnen dat William Wyld zich niet liet inspireren door een oude gravure van het Sint-Katelijnedok, maar alleen door wat hij zelf kon zien in 1875.
(K.B., Prentenkabinet, Tekeningen Coll. W.Wyld, plano, Zicht van het Sint-Katelijnedok).



88. De Sint-Katelijnecom getekend naar oude gravures door William Wyld in 1875
(K.Bib.)

89. Op deze tekening van Joseph Hoolans, uit het tweede boekdeel van «Zichten van België» (verschenen in 1866), bemerkt men vóór het kasteel van Laken een groot rijtuig dat met vier paarden bespannen is. Rechts op het kanaal ziet men de stoomboot «Stad Brussel» met zijn schoepwielen, die een geregelde reizigersdienst verzorgde op het kanaal van Willebroek. Ondanks de spoorweg trekt de reis over water naar Mechelen en Antwerpen, omstreeks 1865, nog steeds een groot aantal mensen aan.

(K.B., Prentenkabinet, J. Hoolans, Folio, Laken - Koninklijk Kasteel).

90. Deze «cab» (Engelse afkorting van cabriolet) werd in Engeland gebouwd (waarschijnlijk in het laatste derde van de 19e eeuw) en ingevoerd door een Belgische familie : de «Bois D'Enghien», waarvan het monogram zichtbaar is bovenaan op de zijkanten. Kenmerkend voor de cab is het feit dat de koetsier het voertuig bestuurt vanop een hoge bok achteraan. De teugels van het enige paard geplaatst tussen de lamoenstokken, gaan over de wagen (wij zien heel goed de ijzeren groef waardoor de teugels schuiven). De koetsier kan, op zijn plaats, de rem in werking brengen door middel van een handel, die zich voor hem bevindt. De twee houten wielen zijn voorzien van metalen hoepels. De ophanging gebeurt door twee rechte veren (de doeltreffendheid is middelmatig...). Maximum twee personen kunnen plaats nemen in die wagen, waarvan de binnenkant weelderig versierd is met leder. Het portier is vooraan. Die wagen kan hermetisch gesloten worden: een rooster boven het hoofd



91. Coupeetje voor het vroegere gerechtsgebouw, tussen 1850 en 1875 (K.Bib.)

van de reizigers zorgt dan voor de luchtverversing. Wij bemerken het spat- en steenscherp gevormd door verscheidene metalen platen aan de voorkant van de wagen. 's Nachts worden de twee glazen lantarens met schuine randen aangestoken om de aanwezigheid van de cab te melden. Die wagen is aangenaam, omdat hij de reizigers in staat stelt de weg voor hen te zien, terwijl ze toch uitstekend beschermd zijn.

(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).

91. Geschilderd door Harold Jensen (1834-1913), zien wij hier een coupeetje voor het vroegere gerechtsgebouw. Het coupeetje was een voertuig dat heel veel gebruikt werd in de 19e eeuw in de steden. Het rijtuigje zag er fraai uit met zijn ruiten en zijn lantarens. Elke rijke bourgeois behoorde zo'n coupeetje te bezitten. Het gerechtsgebouw dat wij op de achtergrond zien, was sedert 1816 ondergebracht in een in neo-klassieke stijl opgetrokken gebouw op de plek van de vroegere gebouwen van het jezuïetenklooster gelegen aan het huidige Gerechtsplein, waarboven de Keizerslaan loopt. De gevel met de zuilengalerij in Korintische stijl werd gebouwd in 1823. Het gebouw zal volledig gesloopt worden in 1892. Het was in 1883 vervangen geworden door het kolossale bouwwerk, in Babylonische stijl, ontworpen door Poelaert.

(Cliché A.C.L., Brussel, Gravure Harold Jensen, derde kwart van de 19e eeuw).

92. Die prachtige tekening van Maurice Langaskens (geboren in 1884) toont ons de fiakerkoetsier «Kwiebus», die de reizigers oplaadde aan de uitgang van het Noordstation. Met zijn heldhaftig air, zijn hoge hoed, zijn redingote met dikke knopen zag de kerel er heel parman-

tig uit. Terloops herinneren wij eraan dat het bouwen van spoorwegstations rondom de stad geleid heeft tot de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de stad zelf, al was het maar om van een station naar een ander te gaan, vermits er geen eigenlijke spoorwegverbinding bestond. De uitbreiding van het verkeer tussen Brussel en de andere steden van het land had onmiddellijke gevolgen voor de binnenstad van Brussel. Onze koetsier schijnt een lord te vervoeren.

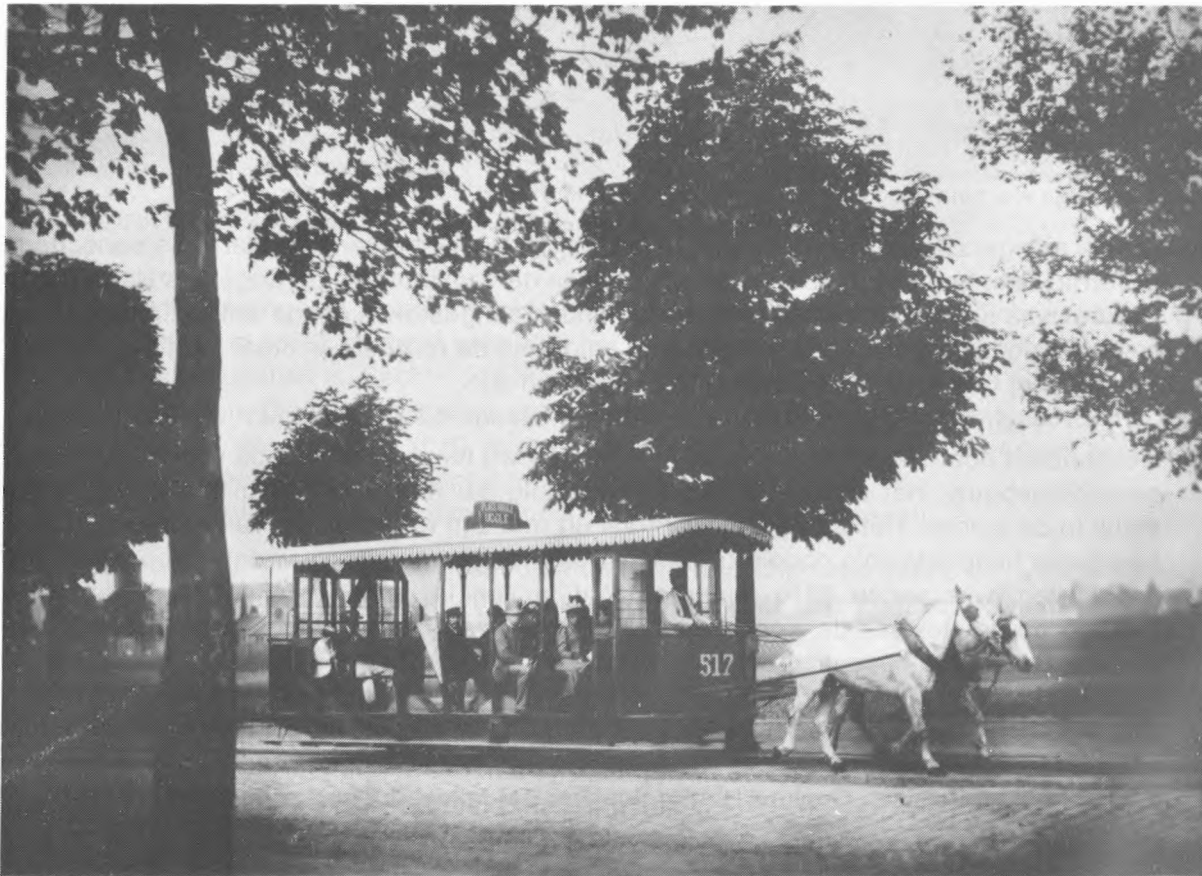
(K.B., Prentenkabinet, M. Langaskens, plano, De koetsier «Kwiebus» van het Noordstation).

93. Dit uiterst zeldzaam voorwerpje in email (niet groter dan het kootje van de duim) werd als reclame gebruikt voor de allereerste «Peugeot» - auto's, gebouwd in de laatste tien jaar van de 19e eeuw. Wij bemerken dat de drijfwielen door een ketting in werking worden gebracht en dat die wagen nog niet met een stuur is uitgerust.

(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).

94. Op deze foto zien wij een open aanhangwagen van de «Tramways bruxellois», getrokken door twee paarden op de lijn naar Ukkel in 1895, d.w.z. een paar jaar voor de electricatie van het net. De rit was zeker heel prettig bij mooi weer!

(Cliché A.C.L., Tram met paardetractie, 1895).



94. Open aanhangwagen van de «Tramways bruxellois» op de lijn naar Ukkel in 1895 (A.C.L.)

95. Nog een open aanhangwagen, zoals er te zien waren in de jaren 1880-1890 : hier voor de collegiale kerk van de HH. Michiel en Goedele.

(Cliché N.M.B.S., Document van de h. Van Rooy).

96. Deze foto laat ons twee trams met paardetractie zien, die stilstaan op het Koningsplein (1891).

(Cliché A.C.L., Brussel. Aspect van de openbare weg-Koningsplein 1891)

97. Die driewieler voor volwassenen is natuurlijk heel stabiel. We merken op dat de wielen en de spaken nog steeds van hout zijn. Toch zijn er ten opzichte van de primitieve vehikels twee merkelijke verbeteringen : een paar remmen voor beide achterwielen (de inrichting voor de overbrenging naar het stuur is jammer genoeg verdwenen) en een trapas geplaatst op het voorwiel (omstreeks 1865). De heer P. Michaux heeft in 1861 de primitieve vehikels veranderd in «velocipèdes» door de vervanging van de voetsteunen door pedalen. Maar die «tweewielers» gingen niet zo heel vlug. Om sneller te kunnen rijden, zonder de pedaalbewegingen overdreven te vermeerderen, moest de versnelling groter worden, wat neerkwam op een groter drijf wiel. Zo ontstond de «tweewieler», waarvan hier een exemplaar is voorgesteld. Opmerkenswaard is het enorme voorwiel en het heel kleine achterwiel. De holle ijzeren velg is bekleed met een volle rubberen band. De ijzeren spaken en de met rubber overtrokken pedalen zijn bijna dezelfde als tegenwoordig.

Een olielamp hangt tussen de spaken en als ze de weg niet verlicht dan zorgt ze er toch voor dat de «fietser» 's avonds gezien wordt. Vanzelfsprekend was fietsen in die tijd een echte acrobatentoeer : op- en afstappen, stoppen met dat tuig, waren manoeuvres die behendigheid en lenigheid vereisten. Zelfs rijden vergde een voortdurende inspanning omdat de versnelling zo groot was! (tussen 1875 en 1880). De Brit Harry Lawson vond in 1880 de tussen beide wielen geplaatste trapas uit, die door middel van een ketting het achterwiel in beweging brengt. De grootte van de wielen wordt weer normaal vermits de snelheid afhangt van de diameter van het rad van de trapas. De «fiets» is geboren. Het model dat wij hier zien (tussen 1885-1890), behoort tot de eerste van dat genre. Ze waren bijzonder zwaar, ongemakkelijk en luidruchtig, in vergelijking met de fietsen die wij nu hebben. De wielen en de spaken zijn van ijzer. De velg is bedekt met een vaste rubberlaag. Wij bemerken op de vork vooraan twee voetsteunen. De rem werkt alleen op het voorwiel en de overbrenging van het handvat gebeurt met behulp van een systeem met regelbare staafjes. Het lederen zadel, waarvan de hoogte regelbaar is, steunt op drie veren zoals tegenwoordig voor de gewone fietsen.

(Brussel, Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis, Museum van het Voertuig).

98. Deze foto van een melkvrouw die haar ronde doet dagtekent van ongeveer 1890. Ze zit op haar karretje tussen de melkkannen en ze leidt haar enige hond met behulp van een ketting. (K.B., Prentenkabinet, Kostuums B 1,2 en 3, 8°, Ronde van melkvrouw).

99. Deze foto, genomen omstreeks 1890, toont ons nog eens een melkverkoopster die op haar ronde is. De naam van de handelaars is heel duidelijk leesbaar op de zijkant van die kar getrokken door een hond: «Gommer-Demarez», wonende in een doodlopend zijstraatje van de steenweg naar Ukkel te Brussel.

(K.B., Prentenkabinet, Kostuums B 1, 2 en 3, 8°, melkvrouw)



99. Melkvrouw op haar ronde omstreeks 1890 (K.B.)

100 Deze aquarel, die het werk is van Jacques Carabain, geboren in 1834, stelt een hondekar voor in de Ravensteinstraat in 1894. Terloops stellen wij de verbazende verandering van uitzicht van de Ravensteinstraat vast sedertdien...

(Cliché A.C.L., Brussel, Stadhuis, Gemeente-archieven, J.F. Carabain, hondekar in de Ravensteinstraat in 1894)

72

101 Die maquette van een lichter voor het vervoer van groenten uit het «Westland» («Westlandsch groentenschuitje») toont ons een van die schuitjes, welke speciaal ontworpen werden voor het groentevervoer in de grote steden. Met hun lange en smalle vorm en beperkte hoogte konden die schuitjes onder bijna alle vaste stenen bruggen doorvaren. Buiten de stad, konden die schuitjes zich ook met behulp van zeilen voortbewegen. De tuigage bestond uit een groot driehoekig zeil bevestigd aan een strijkbare mast en een kluiver. Die bootjes waren uitgerust met een kleine roef achteraan en bedekt met lange en platte luiken over de hele breedte. Zulke vaartuigen waren in Brussel te zien gedurende de hele 19e eeuw. In de 20e eeuw, omstreeks 1920, werden de laatste in ijzer gebouwde bootjes vervangen door de vrachtwagens.

(Privé-verzameling)

BLIK OP DE XXE EEUW

De XXe eeuw vormt een keerpunt in de geschiedenis van Brussel en van de vervoermiddelen. Om deze grondige en snelle veranderingen te illustreren, zou een nieuwe tentoonstelling nodig zijn. Ten einde het evenwicht niet te verstoren, werd verkozen een paar kenmerkende aspecten voor te stellen. Voor degenen die zich vooral interesseren voor het openbaar vervoer, is de bezichtiging van het museum van Woluwe de onmisbare aanvulling van het bezoek aan deze tentoonstelling, die dat thema slechts oppervlakkig behandelt voor de XXe eeuw.

Wij herinneren eerst even aan enkele kenmerken van de algemene geschiedenis van Brussel. Tijdens beide wereldoorlogen werd Brussel bezet : van 1914 tot 1918 en van 1940 tot 1944. Toen was de voedselvoorziening van de stad het voornaamste probleem voor de verantwoordelijken. De levensstandaard van iedereen, die in 't algemeen hoger was geworden sedert het begin van de eeuw, behalve tijdens de grote wereldcrisis die België zwaar trof tussen 1932 en 1934, daalde plotseling en alleen de «soepdistributie» stelde een aanzienlijk aantal Brusselaars in staat om te overleven.

Na de tweede wereldoorlog doen zich de grootste veranderingen voor. De gewestvorming van België, waarvan het principe werd aangenomen bij de grondwetsherziening van 1970 en 1971, maakt van Brussel een gewest waarvan het statuut nog moet worden bepaald. Aan de andere kant, is de Belgische hoofdstad sedert 1958 de zetel geworden van de leidende bestuursorganen van de Europese Gemeenschap (E.G.) en in 1967 heeft de N.A.V.O. zich daar mogen vestigen. De internationale roeping van Brussel is steeds duidelijker geworden nadat de hoofdstad al in 1972 het tweede wereldcentrum (na Parijs) was van alle particuliere instellingen voor internationale samenwerking. Het is zeker dat de gewestvorming en de internationalisatie van Brussel bepalend zullen zijn voor de toekomst van die duizendjarige stad.

Eveneens na de tweede wereldoorlog en vooral na 1960 is een merkelijke verbetering van de levensomstandigheden voor allen ingetreden. Omstreeks 1910 is de bediende vrij de zaterdagmiddag en de zondag; in 1910 moeten alle ondernemingen zes betaalde vakantiedagen geven aan hun personeelsleden, maar pas na de tweede wereldoorlog zal de vermeerdering van het aantal vrije dagen de meeste werknemers in staat stellen echte vakantie te nemen.

Die vermeerdering van de vrije tijd, die gepaard ging met een nog nooit geziene economische welvaart, had tastbare gevolgen voor de vervoermiddelen. In het begin van de eeuw beschikten slechts enkele bevoorrechten over een automobiel en tussen beide wereldoorlogen kon alleen de gegoede burgerstand zich dat voertuig veroorloven. Maar in de tweede helft van de XXe eeuw is de auto een «sociaal feit» geworden. Die uitbreiding van het voertuigenpark (2.613.835 auto's in 1975 tegen 58.196 in 1927) stemt overeen met een belangrijke evolutie van de verkeerstechniek.



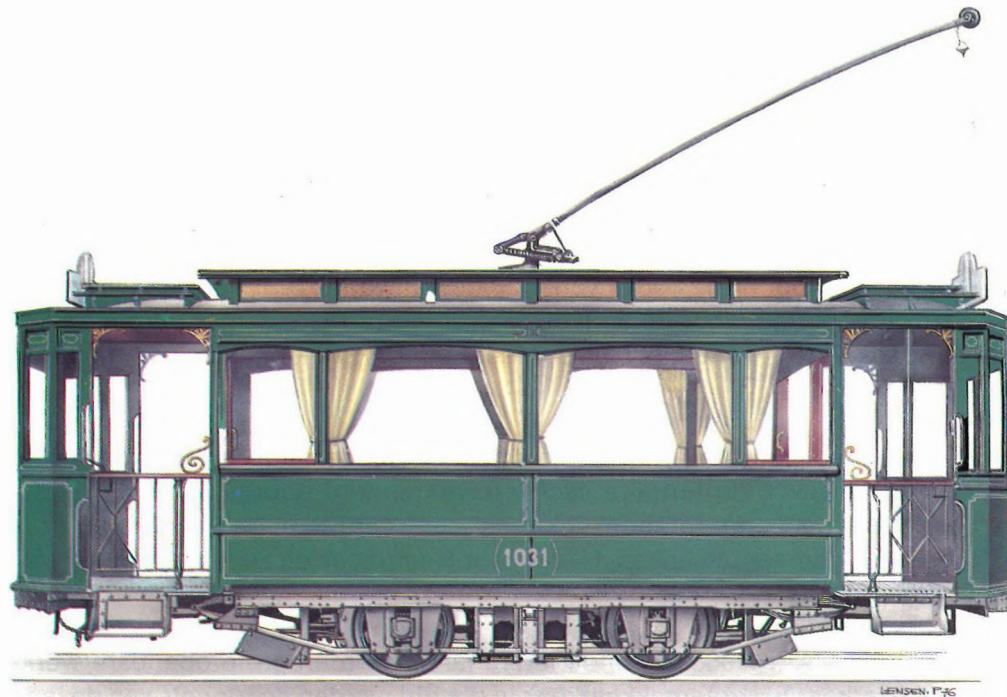
Van 1902 af worden de wegen verbreed, de profielen verhoogd en nieuwe methodes voor de wegverharding gebruikt om meer bestand te zijn tegen het steeds drukkere verkeer en het toegenomen gewicht van de vrachtwagens.

Na 1918 wordt die inspanning systematisch voortgezet : plannen worden al gemaakt om de verkeersdrukke in de stadscentra te verminderen door de aanleg van ringlanen. Die werken worden vooral na 1960 aangevat. De eerste autowegen worden ook pas na 1945 gebouwd (zeventienhonderd km autoweg in 1975).

74

Vanzelfsprekend kunnen wij hier geen historisch overzicht geven van de technische ontwikkeling van de auto. Toch herinneren wij eraan dat Ford in 1910 de constructie van het «T»-model aanvatte, waarvan in twintig jaar vijftien miljoen exemplaren in de wereld verkocht werden. Dat was de eerste auto gemonteerd aan de lopende band en tegen een prijs die democratisch was voor die tijd. Dat voorbeeld zal in Groot-Brittannië gevolgd worden in de twintiger jaren (Austin en Morris) en later in Frankrijk (Citroën 12 met zijn beroemde voorwielaandrijving, verkocht in 1935). De automobiemarkt breidt zich aanzienlijk uit na de tweede wereldoorlog en de technische verbeteringen, waarmee tenslotte alle auto's worden uitgerust, volgen elkaar op in een steeds sneller tempo.

Ook het spoor maakt een evolutie door. De stoomlocomotief wordt voortdurend verbeterd tot de laatste wereldoorlog : de laatste machines met de de toepassing van het compoundsysteem en



de oververhitting zijn merkwaardig door hun vermogen, hun snelheid en... hun gewicht (sommige wegen ruim honderd ton).

Maar van 1935 af komt er een einde aan het monopolie van de stoomtractie : de elektrische tractie wordt plechtig in gebruik genomen op de lijn Brussel-Antwerpen en een jaar vroeger werden reeds de eerste proeven genomen met «Diesel»-locomotieven.

Vanaf 1949 wordt de electrificatie van de grote lijnen systematisch voortgezet en voor de andere lijnen wordt de dieseltractie veralgemeend van 1954 af.

In 1966 legt de laatste reizigersstoomtrein de rit Ath-Denderleeuw af. Het verkeer op de waterwegen evolueert en ontwikkelt zich eveneens. In 1922 wordt het kanaal van Willebroek aanzienlijk verbreed en Brussel groeit uit tot een «zeehaven». In 1939 doen 830 zeeschepen Brussel aan en 26.757 aken, voortaan uitgerust met dieselmotor (tegen 14.778 in 1921) leggen daar aan.

Het regelmatige luchtverkeer verschijnt in de XXe eeuw : de ontwikkeling die gepaard gaat met sensationele technische verbeteringen, gebeurt bliksemsnel. Vanaf 1910, en tot 1937, vliegen op de luchtlijnen voor passagiers meestal Duitse bestuurbare luchtschepen.

Het eigenlijke vliegtuig, in het stadium van de eerste afwerking voor 1914, wordt voor de handelsluchtvaart gebruikt vanaf de twintiger jaren, maar de reizigers zijn nog niet talrijk en langeafstandvluchten vergen heel wat tussenlandingen. De helikopter komt pas opdagen na de tweede wereldoorlog.

Al die mutaties van de verkeerstechniek bleven niet zonder gevolgen voor Brussel. De verplaatsingen werden gemakkelijker en dat heeft de middelpuntvliedende beweging van de Brusselaars versterkt sinds 1900.

De inwoners verlieten het hartje van de oude stad en weken uit naar een steeds verder gelegen randgebied : de verstedelijking van de aangrenzende gemeenten gebeurde bijzonder vlug vanaf 1945. Wij moeten erbij voegen dat het centrum van Brussel gedurende een halve eeuw werd opgebroken door de werken van de Noord-Zuidverbinding, die trouwens onmisbaar was : 1.500 gebouwen werden gesloopt en 12.830 inwoners moesten verhuizen. Na de plechtige opening in 1952, werd die zone gebruikt voor de activiteiten van de tertiaire sector : grote kantoorgebouwen (Nationale Bank, Air Terminus, R.T.T., Gemeentekrediet...) hebben de vroegere woonhuizen vervangen.

Het verkeer in het stadscentrum is door die omstandigheden nog drukker geworden, vooral omdat die concentratie van de tertiaire sector onverminderd doorgaat, terwijl de secundaire sector (in 't bijzonder de werktuigfabrieken) geconcentreerd is in de Zennevallei en langs het kanaal in de vroegere gemeenten Laken, Neder-over-Heembeek en Haren, die in 1921 bij Brussel werden ingelijfd.

In een eerste faze, d.w.z. in 1958, en in de latere jaren, werden grote openbare werken uitgevoerd om het autoverkeer te vergemakkelijken : in die tijd werden de tunnels van de lanen van de kleine ring en van de Louizalaan gegraven. De inspanning in die zin gaat nog vandaag verder.

Maar in een tweede faze moest men zich gewonnen geven : het verzadigingspunt was bijna bereikt en er moest aan andere oplossingen gedacht worden voor het personenvervoer in de stad. Er volgde een merkwaardige inspanning voor de verbetering van het openbaar vervoer. Nieuw rollend materieel, dat veel meer comfort bood, werd gebouwd en in 1969 had de opening plaats van de eerste premetrolijn, d.w.z. met trams die onder de grond rijden, tussen het Sint-Katelijneplein en het Schumanplein.

De eerste echte metrolijn werd in gebruik genomen in 1976.