

Onlangs hadden we de gelegenheid het eerste activiteitenverslag te raadplegen van de spoorwegen van België (toen volledig door de Staat beheerd). Nieuwsgierig en met een zekere eerbied lazen we dit archiefstuk dat de auteurs de titel meegaven : « Spoorwegen en gewone wegen. Overzicht van de jaren 1830 tot 1839. Verslag ingediend bij de wetgevende kamers op 12 november 1890 door de h. Minister van Openbare Werken ». Onderaan op deze bladzijde staat te lezen, hoe kon het anders, dat het document door een « drukker des Konings » werd gedrukt.

We dachten dat de lezers het wellicht interessant zouden vinden te verneemen wat er toen in dat verslag zoal opgenomen was. Typisch is evenwel vooral de manier waarop de feiten verslagen werden, een eigenaardigheid die bij een vertaling — de originele versie was natuurlijk in het Frans gesteld (n.d.v.r.) — onvermijdelijk verloren gaat.

Waarom van 1830 tot 1839, terwijl de eerste trein slechts op 5 mei 1835 « startte » ? Omdat dit document eveneens over de wegen handelt. Gezegende tijd toen, op een totale uitgave van ongeveer 60 miljoen frank voor de jaren 34 tot 38, nog geen vier miljoen besteed werd aan de wegen, terwijl het overschot gebruikt werd om spoorwegen aan te leggen... !

— 1833, 1834 : de wet vermeldt « dat er in het koninkrijk een systeem van spoorwegen zal worden opgericht met Mechelen als middelpunt ». Volgt

dan de beschrijving van de ontworpen lijnen, wat overeenstemt « met 79 1/2 mijl van 5 000 meter ».

— 1838 : « bij contract, afgesloten op 21 juni tussen de h. Minister van Financiën en de gebroeders Rothschild te Parijs, werd de lening aangegaan tegen een interest van 3 % ». Onvoorstelbaar als je aan de huidige rentevoeten denkt.

Overigens was toen alles anders. Oordeel zelf maar.

Het verslag handelt over de lijn van *Pepinster naar de Pruisische grens...* over de lengte van spoorstaven in yards (d.i. 0,914 m). Voor het rollend materieel heeft men het steeds over

« waggons » (met twee g's zoals in het Engels). Het vermogen van de locomotieven verschilt naargelang van de middellijn van de cilinders, uitgedrukt in *duimen*.

De reizigersrijtuigen worden ingedeeld in *berlines, diligences, charrs-à-bancs, overdekte en niet-overdekte « waggons »*.

Ter rechtvaardiging van de spoorwegen vergelijkt de tekst de duur en de kostprijs voor 1835 van een reis per diligence en een reis per spoor. ...« Voor de reis Brussel-Luik, bijv., per diligence, duurde de rit 10 tot 11 uren, tegen een gemiddelde prijs van 12 fr. Per spoor wordt ze nu

het oudste activiteitenve belgische spoor



(1839) afgelegd in minder dan 4 uur tegen een gemiddelde prijs van 5,50 fr. ». Dat de rijtijd toen nog niet precies vermeld werd, is tekenend voor een tijd waarin een paar minuutjes nog geen drama waren zoals nu.

Jammer genoeg waren de mensen toen wel al onvoorzichtig, wat zich duidelijk manifesteert in het relaas van de spoorwegongevallen die tot in de kleinste details beschreven werden.

— « ..., bakker te *Mechelen*, werd het slachtoffer van zijn onvoorzichtigheid. Hij sprong van een rijtuig terwijl de trein reed. Ernstige verwonding aan

lag van de gen



het hoofd... De heer... is van die verwonding genezen. »

— « Weduwe... werd door een trein gegrepen omdat ze met alle geweld de spoorweg wou oversteken in de gemeente..., op 330 meter van de overwegwachter, ondanks de waarschuwingen van verscheidene personen ter plaatse. Tien meter verder geslingerd, overleed ze enkele minuten later. »

Tot slot van dit vluchtige overzicht, stellen we je voor samen de « algemene beschouwingen » te herlezen die de h. *Nothomb*, minister van Openbare Werken, op 12 november 1839 ten beste gaf :

« Dank zij heel wat zelfbeheersing hebben we de resultaten van de spoorweg alleen maar in een positief daglicht geplaatst, omdat we vreesden dat politieke overwegingen deze louter materiële waardering in enkele geesten zou hebben afgezwakt.

» En nochtans is de spoorweg politiek gezien een weldaad geweest, indien we ons zo mogen uitdrukken.

» Hij heeft België tegelijk een hoge dunk van zichzelf gegeven en het buitenland een hoge dunk van België. Doorgaans is het slechts de grote naties gegeven op het wereldtoneel de aandacht te trekken ; zonder een van die hoge posities te betrachten, is België erin geslaagd zich tegen de vergetelheid te behoeden. Elke nieuwe dynastie, heeft een schrijver gezegd die wellicht het best de invloed van de openbare werken op de moderne maatschappijen beoor-

deeld heeft, elke nieuwe nationaliteit onderstelt een nieuw sociaal, moreel en materieel werk.

» Nadat het, de dag van zijn revolutionaire geboorte, de aandacht van Europa op zich had gevestigd, bestond voor België het gevaar in de massa der kleine landen te verdwijnen ; het heeft zich op het podium gehandhaafd dank zij een belangrijke prestatie...

Het deed verder van zich spreken en het is belangrijk als men van zich doet spreken ; gezamenlijk hebben de naties, net als elke burger afzonderlijk, behoefte aan een idee, een doel ; die idee, dat doel is voor



België, op materieel gebied, de spoorweg geweest ; het is de grote nationale aangelegenheid ; het zal het imposante werk zijn van de regering van de eerste zijner koningen. Het is misschien daardoor dat België, terwijl het zijn binnenlandse troebelen koelde, heeft weten te ontsnappen aan de verveling die zelfs het lot is van grote landen welke door de geschiedenis met de mooiste herinneringen worden verwend.

» België heeft dus door de spoorweg verkregen wat andere landen slechts bekomen ten koste van grote inspanningen van een andere aard en van vaak niet renderende uitgaven : het heeft de aandacht van de wereld verkregen. »

ir. P. Charles