



hoe de spoorweg in belgië ontstond

De grondslag voor het Belgische spoorwegnet werd gelegd met de wet van 1 mei 1834, die bepaalde dat er in het Koninkrijk een net van spoorwegen zou worden aangelegd waarvan Mechelen het centrum zou zijn. De lijnen zouden in verschillende richtingen lopen : ten oosten, naar de grens met Pruisen over Leuven, Luik en Verviers ; ten noorden,

naar Antwerpen ; ten westen, naar Oostende over Dendermonde, Gent en Brugge, en ten zuiden, naar Brussel en verder door Henegouwen naar de grens met Frankrijk.

een beetje geschiedenis

Toen in 1833 het eerste wetsontwerp werd ingediend, was het idee om in België spoorlijnen aan te leggen, niet nieuw. Reeds in 1821, bij de aanleg van een kanaal tussen Brussel en Charleroi, werd door een Engels ingenieur, Thomas Gray, die een systeem van stoomtractie had uitgevonden, een ontwerp van een spoorweg voorgelegd die veel meer voordelen bood dan de waterweg. Dat voorstel werd door de regering der Nederlanden afgewezen en de

heer Gray ging zijn uitvinding aan Engeland voorstellen.

Toen hij wegging uit het land waar men hem alleen maar op onverschilligheid en ongeloof had onthaald, schreef hij volgende profetische woorden : « De wereld staat aan het begin van de beschaving. Er zal geen afstand meer bestaan. Mijn systeem zal worden verdedigd door koningen, keizers en regeringen. De waarde van mijn ontdekking kan alleen vergeleken worden met die van de boekdrukkunst ».

Meteen was het idee ontstaan en eventuele belangstellenden moesten er zich stilaan wel voor interesseren. Bij ons werd in april 1829 een eerste spoorweg van 18 km aangelegd. De voertuigen werden door paarden getrokken en het spoor had maar

een plaatselijk belang. Het verbond de kolenmijnen van Grand-Hornu met het kanaal van Bergen naar Condé. Eveneens in 1829, werd door Luikse bedrijven, geleid door John Cockerill, aan de regering van de Nederlanden voorgesteld Antwerpen door middel van een spoorlijn met de Maas te verbinden. De uitvoering van dat project werd verhinderd door de gebeurtenissen van 1830. Het voorstel werd opnieuw opgediept daags na de afkondiging van de onafhankelijkheid van België (4 oktober 1830), maar men zag het toen al veel grootser.

initiatieven van de jonge belgische regering

Reeds in de maand oktober 1830 vestigde een comité voor nijverheid en landbouw, te Luik opgericht, er de aandacht van de voorlopige regering op, dat het dringend noodzakelijk was de verbindingen die tussen Schelde en Rijn bestonden via de binnenwateren van Holland, onmiddellijk te vervangen door een spoorlijn.

Bij een besluit van de voorlopige regering van 12 december 1830 werd de Minister van Binnenlandse Zaken ermee belast een verslag op te maken over de voordelen, hetzij van een kanaal, hetzij van een spoorweglijn tussen Antwerpen en Maastricht.

Bij een koninklijk besluit van 24 augustus 1831 werd aan de ingenieurs Simons en De Ridder de taak opgedragen, onder leiding van de heer Teichman een ontwerp op te maken voor een spoorweg tussen Schelde, Maas en Rijn. Nadat de kwestie in Engeland grondig was bestudeerd, werd door de bedoelde ingenieurs op 10 februari 1832 een voorontwerp van een spoorweg tussen Antwerpen en Keulen voorgelegd. In verband met dat voorontwerp werd op 22 maart 1832 een koninklijk besluit uitgevaardigd waarbij de regering gemachtigd werd een openbare aanbesteding te houden voor een blijvende concessie voor een spoorweg van Antwerpen naar Luik.

Die aanbesteding had evenwel nooit plaats. De particuliere nijverheid



waagde zich niet aan het werk, dat voor zijn tijd een enorme onderneming was en waarvan de financiële opbrengst helemaal niet gewaarborgd was.

wet van 1 mei 1834

In zijn troonrede op 7 juni 1833 wees Leopold I het Parlement op het belang van die ontwerpen. Op zijn bevel werd door de heer Rogier, Minister van Binnenlandse Zaken, op 19 juni 1833 een wetsontwerp ingediend waarbij de regering ertoe gemachtigd werd een lening van 18 miljoen frank uit te schrijven, die uitsluitend bestemd was voor het eerste deel van een spoorweg vertrekkende uit Mechelen naar Verviers over Leuven, Tienen en Luik, met vertakkingen naar Brussel, Antwerpen en Oostende.

In de centrale sectie van de Kamer werd de zaak nog grootser gezien en werd een spoorwegsysteem voorgesteld waarvan Mechelen het centrum zou zijn en dat ten oosten zou lopen naar de grens met Pruisen over Leuven, Luik en Verviers, ten noorden naar Antwerpen, ten zuiden naar Brussel en de grens met Frankrijk, en ten westen naar Oostende over Dendermonde, Gent en Brugge.

Sommigen zullen er wellicht verwonderd van opkijken dat de pas opgerichte Belgische staat zich reeds daags na de afkondiging van zijn onafhankelijkheid toelagde op de aanleg van een spoorweglijn, alhoewel het land met moeilijkheden van allerlei aard moest afrekenen, zowel in het binnenland als op het diplomatieke vlak, waardoor zijn bestaan zeer onzeker was. Het was echter precies de bedoeling zo spoedig mogelijk levensruimte te scheppen voor het

groeijende België.

In die tijd was de nijverheid weinig ontwikkeld en het land haalde zijn inkomsten vooral uit de landbouw; de handel was geconcentreerd in Antwerpen waar bijna al de voor Duitsland bestemde goederen werden aangevoerd.

Vóór de omwenteling had Antwerpen gemakkelijke verbindingen met de Rijn via de binnenwateren van Holland, maar door de scheiding van de twee staten bestond het risico dat België zijn verbindingswegen met Keulen zou verliezen.

Weliswaar werd bij het verdrag van de 24 artikelen **het beginsel** van de scheepvaart met betaling van tolgeld over de binnenwateren van Holland gewaarborgd, maar de Hollanders leken weinig gehaast om een verdrag te ondertekenen dat het gebruik van die waterweg zou toestaan. Die kwestie werd pas 9 jaar later geregeld door het verdrag van Londen.

Onze bewindslieden gaven dus blijk van wijs beleid door, in wat toen een recordtijd was, de opdracht te geven voor de aanleg van die spoorwegverbinding welke, zoals de heer Devaux het in de Kamer zei « Schelde, Maas en Rijn een Belgische monding moest geven ».

tegenkanting

Het wetsontwerp stuitte evenwel op fel verzet, zowel in Kamer als in Senaat.

Volksvertegenwoordigers en senatoren discusseerden eindeloos gedurende 18 dagen. Voor- en tegenstanders van de spoorweg gaven hun mening te kennen in bombastische en opgeblazen redevoeringen, in de typische stijl van die tijd.

Er waren naïeve bezwaren, zoals bijv. het argument dat de melk die met de trein zou worden vervoerd, als boter ter plaatse zou aankomen en dat men van de eieren tijdens het vervoer een struif zou maken (Eloy de Burdinne). Er waren ook zeer eigenaardige argumenten, waarvan de voornaamste werden opgesomd in een lange en plechtige toespraak gehouden door ene Elias D'Huddeghem. Dit achtbaar lid gaf zijn mening te kennen als volgt:

« Ik ben wel bereid het nut van de

spoorweg te erkennen. Ik wil wel aannemen dat dit nut van blijvende aard zal zijn voor de handel en zelfs voor de ongeduldige reizigers die over de hele wereld reizen. Heeft men er echter aan gedacht welke gevolgen die nieuwigheid zal hebben voor de landbouw, de bevolking, de openbare rust?

Indien men voor het vervoer mechanische middelen gebruikt om het werk van mensen en dieren te vervangen, wat zal dan het resultaat zijn? Veel mannen zullen zonder werk vallen en er zullen veel minder paarden gefokt worden, wat zal uitlopen op een vermindering van de inkomsten voor de landbouwer, die in de winter zijn paarden niet meer zal gebruiken, maar ze niettemin, al blijven ze rustig in de paardestal staan, zal moeten voeren.

Veel streken die alleen dierenvoeder voortbrengen en andere streken die na het graan alleen haver als wisselcultuur aanvaarden, zullen onvermijdelijk een dergelijke waardevermindering beleven dat men de grondslag van de grondbelasting zal moeten veranderen of onrechtvaardig zijn. Het is een keuze die veel last en moeite zal berokkenen.

Hebben de voorstanders van de spoorweg er wel goed over nagedacht welke de gevolgen van die nieuwigheid zullen zijn voor het huidig systeem van onze wegen en voor de scheepvaart op onze mooie kanalen en stromen? Volgens het verslag van Inspecteur Vifquin zijn de kanalen immers over het algemeen interessanter voor het vervoer van zware, volumineuze en gemakkelijk te beschadigen goederen. Indien het grootse ontwerp van de spoorweg wordt aangenomen, zal dan de kustvaart, die zo belangrijk is voor verscheidene provinciën in België, niet volledig verdwijnen?

Ik denk aan die massa arbeiders en ik vraag me af wat het lot zal worden van al de schippers van Leuven tot Antwerpen, van Antwerpen tot Gent en Brugge, van al de sluiswachters, van al de geleiders van paarden en al de boottrekkers, en ten slotte van al die duizenden mensen die te Leuven, te Gent, te Brugge, de kost winnen met het lossen van schepen en het herladen van voertuigen.

Handelaars, expediteurs en eigenaars van al die fraaie huizen en stapelplaatsen langs de kanalen kunnen ze toch niet tot puin laten vervallen. Het systeem dat men wil invoeren, zal ongetwijfeld ook nadelig zijn voor een groot aantal bedrijven en ambachten. Als men aanneemt dat er tussen Antwerpen en Keulen vijf- tot zeshonderd voertuigen zijn,



moet men besluiten dat vijf- tot zeshonderd vrachtrijders en hun gezin in hun bestaan zullen bedreigd worden. Zonder te spreken van de herbergiers, hoefsmeden, wagenmakers, zadelmakers enz.

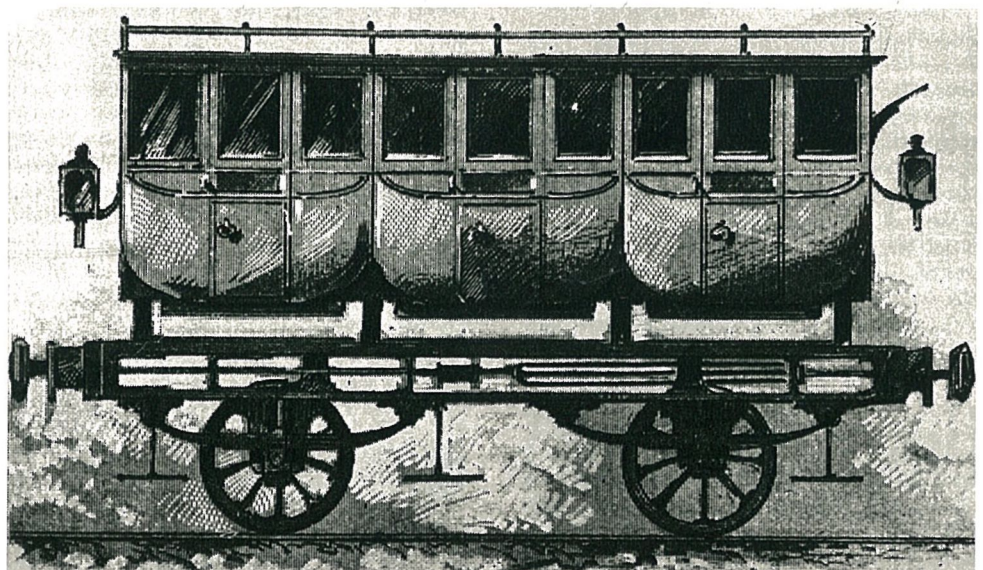
Men kan dus in alle oprechtheid niet loochenen dat de spoorweg, die de werkverschaffing voor tal van arbeiders zal uitschakelen, een groot aantal werklozen zal maken die aldus zullen overgeleverd zijn aan de verderfelijke invloed van ledigheid en armoede. Wie weet hoe zwak de mens is, beseft dat dit een beang-

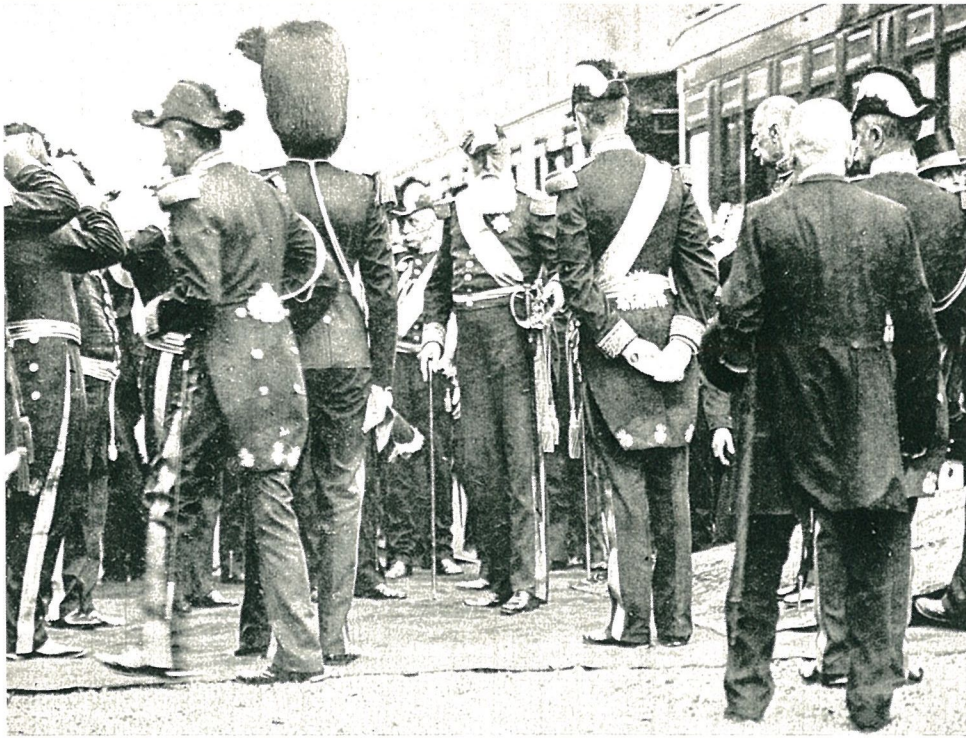
stigende bedreiging is.

Er is ook nog een ander element dat wellicht tot dusver aan de economen is ontgaan: ik bedoel de verhouding van het ijzerverbruik tot de aangewende middelen. Dit is een ernstig probleem waarover men zeer grondig moet nadenken.

Ik geef nu de mening van de heer Rochet, een eigenaar van hoogovens, die in een uiteenzetting over de spoorwegen werd medegedeeld aan de « Académie de l'industrie agricole et manufacturière » van Parijs:

« Het is een welbekende waarheid





dat ijzer het eerste werktuig van de beschaving is ; dat dit werktuig, door steeds meer middelen te verschaffen om gemakkelijk in al de behoeften te voorzien, vrije tijd heeft geschapen waardoor het menselijk intellect werd ontwikkeld. Het is even duidelijk dat de volkeren daaraan de wapens danken waarmee ze hun politieke onafhankelijkheid beschermen. Dit betekent dat een volk dat zonder noodzaak zijn ijzermijnen leeghaalt, zijn bestaan in gevaar brengt.

Nu zijn onze ijzermijnen voor negen tiende alluviale vormingen waar er geen nieuwe lagen bijkomen. Sinds meer dan 60 jaar hoor ik verklaren dat ijzererts stilaan opgebruikt raakt, dat men zal moeten overschakelen naar vroegere werkzaamheden om daarin te vinden wat onze voorgangers te min hebben gevonden.

Indien we misbruik maken van onze hulpbronnen, indien onze verspilzucht ertoe leidt dat onze kinderen aan Zweden en aan Rusland het ijzer moeten vragen voor onze ploegen en onze bajonetten, indien er een oorlog uitbreekt die onze invoer doet wegvallen, wat zal dan het lot zijn van het volk dat geen werktuigen zal hebben om de akkers te bebouwen en geen wapens om zich te verdedigen ?

Wat nu besteed wordt aan talloze overtollige dingen, wordt onttrokken aan wat in de toekomst zal nodig zijn ».

Zelfs technici begrepen lang niet hoe belangrijk de zaak wel was.

Ingenieur Vifquin schreef : « De spoorweg is absurd in het opzicht van de kunst en een dwaasheid op commercieel en diplomatiek gebied. » In een brief die vaak werd aangehaald, kwam de Franse ingenieur, Cordier tot het volgende besluit :

« Een spoorweg bouwen op kosten van de belastingbetalers zou een even nutteloze en schadelijke onderneming zijn als een pyramide bouwen ».

Enkele parlamentsleden waren beducht voor moeilijkheden. De heer Lefèvre-Meuret sprak zich dienaangaande uit als volgt :

« Een spoorweg heeft in een van de grote bedrijven van Henegouwen hevig verzet doen ontstaan (het ging om de mijnspoorweg van 18 km, waarop paarden werden gebruikt, tussen de kolenmijnen van Grand-Hornu en het kanaal van Condé). Dat bedrijf in Hornu had het nodig geacht kanonnen aan te kopen. De heer Raimbaut, directeur-beheerder, liet ze opstellen en, bijgestaan door zijn artilleristen en zijn klein leger infanteristen, slaagde hij erin zijn eigendom te behouden, niet zonder gebruik te hebben gemaakt van zijn wapens. Hoeveel kanonnen zullen er nodig zijn om de lijn van Antwerpen tot Keulen te beschermen ? » Die vraag maakte een diepe indruk en ze werd op gemengde gevoelens onthaald, zoals blijkt uit het verslag dat toen in het parlement daarover werd opgemaakt.

De ernstigste bezwaren waren van financiële aard en in de parlementaire handelingen kan men lezen

dat er een echt oratorisch steekspel werd gehouden tussen de voorstanders van de spoorweg en diegenen die, om een uitdrukking van dezelfde heer Lefèvre-Meuret te gebruiken, van oordeel waren « dat het wellicht prettig was op een fluitseintje een massa reizigers over de nieuwe weg te laten vliegen, maar dat het nog beter zou zijn met een fluitseintje het geld in de koffers van de Staat te doen vliegen ».

Heel het debat werd beheerst door een hoogst belangrijke vraag : wie zou de spoorweg bouwen en exploiteren ? De Staat of concessiehoudende maatschappijen ?

Alhoewel onze bewindslieden dienaangaande geen vooraf bepaald idee hadden, spraken ze zich uit voor rechtstreeks beheer, en wel om drie redenen :

— als doorvoerland moest België de buitenlandse cliënteel aantrekken door zijn lage tarieven en zijn gemakkelijke verbindingen ;

— de Staat vond het heel vanzelfsprekend zich met de spoorwegen bezig te houden, zoals hij dit deed voor wegen en kanalen ; de Staat zag daarin eveneens de financiële voordelen van de verwachte ontvangsten ;

— men vreesde voornamelijk dat de spoorweg door het stelsel van concessies afhankelijk zou zijn van buitenlandse aandeelhouders en men wantrouwde de « orangisten », de toenmalige kapitalisten.

Volgens de auteurs van het ontwerp sloeg het rechtstreeks beheer alleen op het hoofdnet dat, zoals de heer Rogier zei, bestond uit een grote boom die door de Staat zou worden geplant en waarvan de takken op natuurlijke wijze zouden groeien ; er zouden maatschappijen ontstaan voor de vertakkingen en men moest op de vorming ervan aansturen.

Het ontwerp werd na 20 zittingen in Kamer en Senaat goedgekeurd ; het werd op 1 mei 1834 door de Koning bekrachtigd.

Precies een jaar na de afkondiging van de wet reed de eerste trein tussen Brussel en Mechelen. De plechtige ingebruikneming had plaats op 5 mei 1835 en groeide uit tot een nationaal feest.

P. Dirickx