

een vergeten verjaardag



De « kleine » spoorweg van Grand Hornu naar St-Ghislain

Samen met de honderdvijftigste verjaardag van de Onafhankelijkheid van België zouden we ook de honderdvijftigste verjaardag kunnen vieren van de eerste industriële Belgische spoorweg, waarvan de geschiedenis, althans in de beginjaren, even bewogen was als onze revolutie van 1830.

Oordeel zelf maar! Volgens de geschiedenis van België werd de allereerste spoorlijn in ons land officieel geopend op 5 mei 1835: ze verbond Brussel met Mechelen. Het was een « officiële » lijn voor reizigerstreinen. Heel wat minder bekend is het feit dat een andere spoorlijn, die men vandaag de dag een industriële lijn zou noemen, sedert 1830 in gebruik was genomen. Eerst werden de voertuigen getrokken door paarden – die in 1835 werden vervangen door stoomtractie – zoals op de lijn van St-Etienne naar Andrezeux, die een verbinding vormde met de scheepvaart op de Loire. Het ontstaan ervan is eigenlijk te

danken aan een eenvoudige maar ondernemende Fransman die de grondlegger ervan was in de tijd dat Frankrijk, onder het bewind van Napoleon I, ook ver buiten de huidige grenzen ging heersen. Hij vestigde zich in de Borinage en droeg zeer actief bij tot de economische ontwikkeling van dat gebied. Henri De Gorge, zo heette hij, werd in 1774 geboren te Viller-Pol – vroeger Frans Henegouwen – nu het « Département du Nord », op een tiental kilometer van Valenciennes en van de huidige Frans-Belgische grens. Hij was de zoon van een landbouwer. Krachtens het huwelijkscontract werd hij bij zijn schoonvader aangesteld als magazijnmeester voor de brandstoffen. Daarna werd hij kolenhandelaar en deed aldus zijn intrede in de Borinage. In het jaar 1802 sloot hij een aankoopcontract met de exploitant van de steenkoolmijnen van Grand Hornu. In 1810 kocht hij de exploitatie ervan voor een prikke. Bescheiden begonnen op de dag van zijn huwelijk, bezat hij volgens het contract 13 833 pond en een paar stuivers, terwijl zijn vrouw

1 500 fr. en een bruidschat van 20 000 fr. meebracht.

Hij had zijn aanvangskapitaal flink doen aangroeien en bij zijn dood, in 1833, werd zijn fortuin geraamd op 3 miljoen frank (in die tijd...).

De exploitatie van de mijnen van Grand Hornu, die op het ogenblik van de overname door Henri De Gorge als een « slechte zaak » werd bestempeld, begon onder zijn leiding snel te floreren, doordat uitgeputte lagen werden opgegeven, nieuwe lagen werden aangeboord en tien nieuwe putten werden gegraven – die in de mijnstreken als « fosses » bekend stonden en in Vlaanderen « koolputten » heetten.

In 20 jaar steeg de productie van de steenkoolmijnen van Grand Hornu van 16 000 naar 100 000 ton. Maar Henri De Gorge, die aan zijn familienaam « Legrand » toevoegde, zorgde ook voor zijn werknemers: hij bouwde een arbeiderswijk in de omgeving van zijn bedrijf, die van heinde en ver belangstelling trok; hij bouwde werkplaatsen voor de fabricage van mijnmaterieel, stoommachines en later

locomotieven. De arbeiderswijk, vandaag nog altijd bewoond, bestaat uit 425 huizen waar destijds 2 500 mensen woonden. Het geheel had een zekere stijl en weerspiegelde de opvattingen en de ambitie van zijn promotor, met voor elk huis een tuintje, een oven en... een kolenvoorraad.

Vroeger waren er wasplaatsen en scholen, vergaderzaaltjes, een bibliotheek, een fanfare, een afdeling brandweerlui, een dispensarium, twee muziekkiosken, twee grote pleinen met bomen waarvan het ene, de « Place Verte », is omringd door een bogenrij die, zo wordt gezegd, zouden voortkomen van de vroegere abdij van St-Ghislain.

De industriële omwenteling was begonnen en de sociale bewegingen maakten langzamerhand opgang in de kapitalistische maatschappij. In Hornu zou men zich in een uitzonderlijke omgeving gewaand hebben, waren er niet de lange werkdagen, ziekten, lage lonen, vrouwen- en kinderarbeid in de mijnen... Uitzonderlijk was die wijk anders wel voor die tijd, indien men bedenkt hoe de economische omstandigheden in die duistere jaren was.

Bij Henri De Gorge-Legrand, een echt vernieuwer die heel wat initiatieven op z'n actief had, begon zeer vroeg de idee van de aanleg van een spoorlijn te rijpen... In 1829 werden de eerste bakens geplaatst voor een spoorlijn vertrekkend van het binnenplein van Grand Hornu en uitlopend op het kanaal van Bergen naar Condé, dat in 1811, onder Napoleon I in gebruik werd genomen.

De lijn was 1 800 m lang en had een spoorbreedte van 0,90 m; de ijzeren spoorstaven waren op stenen blokken vastgemaakt. De wagens werden door paarden getrokken en de steenkool werd in manden of draagkorven – de voorlopers van de container – geladen, zodat ze zonder moeite door mankracht gelost werden in boten die langs de oevers van het kanaal gemeerd lagen.

De Gorge-Legrand deed aldus aanzienlijke besparingen : via de spoorlijn werd 40 mud (1 mud = ± 40 hl) steenkool per dag met één paard naar het kanaal gevoerd. Met de gewone wagens waren er 15 paarden nodig om 200 mud te vervoeren, zodat met het spoor een besparing van 10 paarden werd gedaan.

Daarentegen was er meer personeel nodig : twee man om de spoorstaven te controleren en twee om de wagens te laden.

De lijn werd in mei 1830 in gebruik



genomen. Maar de karrevoerders, die hun broodwinning zagen verloren gaan, en de concurrenten van De Gorge, die een prijsdaling vreesden, zetten de arbeiders aan tot verzet. De Belgische revolutie van 1830, de septemberdagen en de woelige periode die erop volgde, de sluiting van tal van fabrieken en de ellende waarin het volk leefde, werden door de aanstokers te baat genomen! Half oktober braken zowat overal ongeregelde uitbarstingen uit, waarbij voornamelijk de huizen van de graanhandelaars werden geplunderd. De ochtend van 20 oktober brak de hel los op de markt van St.-Ghislain : de bevolking die er was samengetroeft en geen middelen van bestaan meer had, begon te plunderen. De plundertocht begon op de markten, breidde zich snel uit en sloeg weldra over op de installaties van Grand Hornu : ook de spoorlijn ontsnapte er niet aan. Een tekst uit die tijd verhaalt dat die uitbarsting geen uiting van roofzucht was, daar veel voorwerpen zelfs niet werden meegenomen, maar wel gebroken of zo beschadigd dat ze niet meer bruikbaar waren. Henri De Gorge-Legrand kon zijn hachje redden door zich in z'n duivenhok te verbergen. Dit duivenhok is gerestaureerd en bestaat nog altijd. De herinnering aan die plundertocht is de mensen in de Borinage bijgebleven. Van iemand die te vlug rijk werd, werd nog niet zolang geleden gezegd dat hij had deelgenomen aan de plundering van De Gorge. Maar de toenmalige overheid stuurde Charles Rogier, minister van de voorlopige regering, samen met vrijwilligers ter plaatse en de rust kwam spoedig terug. Net als een deel van de gestolen voorwerpen. Bijna onmiddellijk daarop liet De Gorge «zijn» spoorweg herstellen: de gemoederen raakten opnieuw verhit.

Op 2 november vroeg de Commissaris van de regering in een brief aan De Gorge de werken stil te leggen. Wat hij dan ook deed, terwijl een 120 man sterke politiemacht, gesteund door de burgerwacht van Jemappes en de omliggende gemeenten, een machtsvertoon hield in de plaatsen waar het verzet zeer hevig was geweest. Maar de tijd heelt alle wonden. Stilaan ging het leven weer z'n normale gang : de kleine spoorweg ging opnieuw aan 't werk. In 1835 werd de paardtractie vervangen door de stoomtractie. De eerste stoomlocomotief werd gebouwd door Cockerill, de volgende kwam uit de werkplaatsen van Grand Hornu. De geschiedenis van die eerste Belgische lijn vertelt dat zij in 1842 een eerste maal werd gekruist door de lijn Bergen – Quiévrain, een baanvak van de eerste verbinding Parijs – Brussel, en in 1873 een tweede maal door de lijn St.-Ghislain – Aat, waardoor op die plaatsen overwegen moesten worden aangelegd. In het begin van deze eeuw verdween de eerste Belgische spoorlijn voorgoed : daar ze moest wijken voor de uitbreiding van het spoorwegverkeer en om, bovendien, het eigen verkeer niet te hinderen, besloot de directie van de Charbonnages du Grand Hornu ze door een luchtspoorlijn te vervangen. De exploitatie van die mijnen werd in 1951 definitief stopgezet. Ze waren eigendom gebleven van de erfgenamen van hun stichter. Het complex van Grand Hornu, dat door de bazen van de steenkolenmijn in 1951 werd verlaten, geraakte mettertijd steeds meer in verval. Zelfs de crypte van de familie De Gorge, aan de rand van het steenkolendomein, werd vergeten. Maar in de jaren 60 organiseerden de media een campagne, waardoor het publiek zich begon bewust te worden

van het teloorgaan van die merkwaardige overblijfselen, zo kenmerkend voor de industriële archeologie in het Henegouwse. In 1970 werd Henri Guchet, een architect uit de Borinage en zoon van onze oud-collega Jules Guchet, die nu 78 jaar is, eigenaar van «Grand Hornu». Nu is dat industrieel «monument» verbouwd tot kantoren, tentoonstellingszalen enz..., maar toch bleef het oorspronkelijk karakter ervan bewaard als een stille getuige van een roemrijk verleden. Nog een laatste wetenswaardigheid voor de echte spoorfan. «Op 7 maart 1836 werd een tweede industriële spoorweglijn aangelegd, de Bas et Haut Flénu, om de steenkolen van de mijnen van Flénu te vervoeren naar de Rivages van het kanaal van Bergen naar Condé te Jemappes. De lijn Bergen – Quiévrain kruiste die lijn vanaf 1842 en wel tot 1959, toen de kolenmijnen van de Borinage hun deuren sloten. Achteraf werd ze gebruikt als bedding voor de verbinding Jemappes – Gare Charbonnière (kolenstation) – Flénu central. Die 3,5 km lange lijn had een spoorbreedte van 1,20 m en werd van meet af met stoomtractie geëxploiteerd».

G. Finet