

# het ontstaan van de belgische spoorwegen

Onze spoorweg zoals we die nu kennen, is niet zomaar op een welbepaald tijdstip uitgevonden; hij is veeleer langzaam gegroeid uit de ontwikkeling van de rolwegen waarover voertuigen steenkool van de mijn naar de kade voerden. Het is dus niet overbodig even te zien hoe het allemaal ontstaan is.

## Hoe het begon en evolueerde...

In Groot-Brittannië werd de steenkool aanvankelijk in zakken of manden op de rug van een paard naar de schepen gevoerd. Door het feit dat de steenkoolwinning uitbreiding nam, ging men vanaf de XVIIe eeuw stortwagens gebruiken die door paarden werden getrokken en in met tegels belegde wagensporen liepen. Al in de Oudheid werden dergelijke wagensporen gebruikt om gemakkelijker met karren op de wegen te rijden! Stilaan bleek het noodzakelijk de capaciteit van de voertuigen te vergroten : de wagen («waggon») op vier wielen kwam in de plaats van de tweewielige stortwagen. Om de wagens beter te laten lopen en de wrijving te verminderen, werden balken evenwijdig op houten dwarsliggers bevestigd of gewoon in de wagensporen gelegd die waren ontstaan door het gestadig verkeer van die voertuigen. Ene Beaumont gebruikte dit systeem voor de eerste keer omstreeks 1630, in de steenkolenmijnen van Newcastle. A. Young stelde omstreeks het midden van de XVIIe eeuw vast dat die rolwegen steeds meer werden

aangelegd en dat heel wat belangrijke werken werden uitgevoerd om ze op een zelfde niveau aan te leggen : «Voor de wegen waarover de kolenwagens hun vracht van de mijn naar de rivier brengen, worden grote werken uitgevoerd om alle oneffenheden van het terrein over een afstand van 9 tot 10 mijl weg te werken.

De wagens lopen op houten balken die in de wagensporen zijn bevestigd, zodat een paard gemakkelijk een zware lading kolen kan trekken. Dergelijke «houten wegen» werden al snel in de kolenbekkens van Wales, Cumberland en Schotland aangelegd.

Die primitieve houten «lijnen» waren dus de voorlopers van de moderne spoorweg. Geleidelijk aan werden ze geperfectioneerd : zo werden in bepaalde mijnen dunne ijzeren latten op de houten sporen bevestigd om de meest door wrijving belaste delen te beschermen. Uiteindelijk werden de eerste gietijzeren spoorstaven in 1738 te Whitehaven gebruikt. John Curr gebruikte in 1776 in de kolenmijn van de hertog van Norfolk nabij Sheffield een weg bestaande uit platte spoorstaven die

op houten dwarsliggers waren vastgespijkerd. Die platen van de «ijzeren weg» hadden een opstaande binnenrand om de wielen van de wagens te leiden. Die nieuwigheid zette kwaad bloed bij de mijnwerkers, die tijdens een rel de «ijzeren weg» vernielden en de laadplaats in brand staken. John Curr vluchtte naar een naburig bos waar hij zich drie dagen lang verborgen hield om aan de woede van de werklieden te ontsnappen. Later overkwam Henri De Gorge hetzelfde avontuur toen hij in 1830 in de mijnen van Grand-Hornu een nijverheidsspoor aanlegde : hij kon zijn hachje redden door zich op zijn duivenhok te verbergen! In 1789 legde William Jessop een spoorweg aan te Loughborough in Leicestershire. Hij gebruikte toen als eerste de gietijzeren spoorstaaf en de gietijzeren flens op de velgen van de wagenwielen. Dit systeem werd spoedig op algemene schaal toegepast. In 1800 vond Benjamin Outram, van Little Eaton, er iets anders op : hij legde stenen onderleggers als dwarsliggers op de plaats waar de spoorstaven met het uiteinde tegen elkaar kwamen. Uit de noodzaak om het kolenvervoer van de mijnen naar de laadplaatsen te vergemakkelijken,

vervoermiddelen in alle opzichten de op de wegen en kanalen gebruikte primitieve middelen ver overtroffen.

Gray zond een exemplaar van zijn boek aan de toenmalige Eerste Minister van Engeland en schreef hem de volgende brief. :



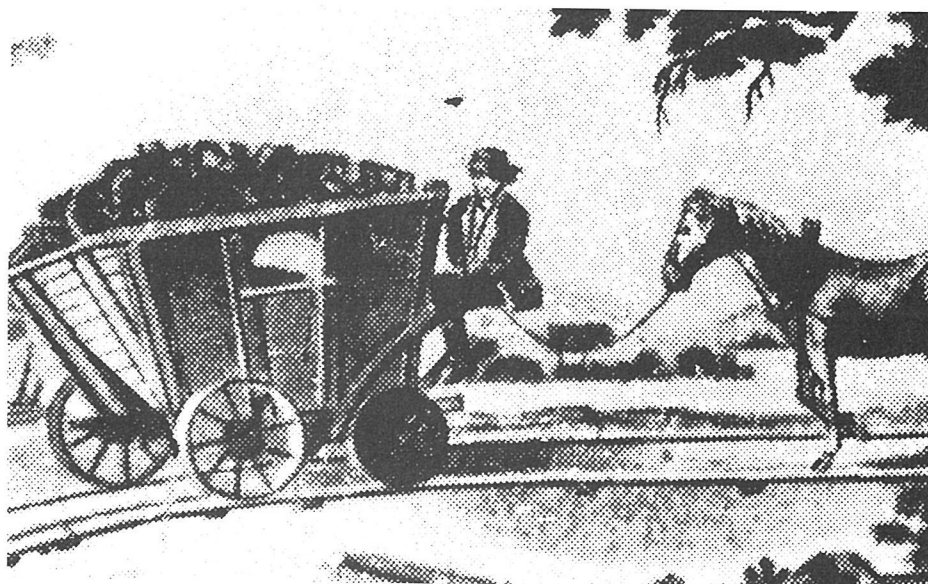
ontstonden zo geleidelijk «ijzeren wegen» in verschillende vormen, in de kolenbekkens van Engeland en het vasteland (1).

### Hulde aan Thomas Gray

Het Verenigd Koninkrijk is dus de bakermat van de industriële spoorweg en van de combinatie met de stoomtractie, die de paardetractie op de spoorwegen verving. Het was eens te meer een Engelsman die de vader was van de ware ontwikkeling van een spoorwegnet op Europese schaal. Thomas Gray, die in Leeds werd geboren en in 1816-1817 in Etterbeek verbleef, had in zijn jeugd al de bekende tandradlocomotief van Blenkinsop op de spoorweg van Middleton bij Leeds aan het werk gezien. Bij het graven van het kanaal Brussel-Charleroi in 1816 werd de mogelijkheid geopperd steenkolen in voertuigen per spoor te vervoeren.

Thomas Gray publiceerde in 1819 de resultaten van zijn werk betreffende de aanleg van een spoorweg over heel Europa. Zijn manuscript – dat op misprijzen onthaald werd – handelde over een algemene spoorweg en over het vervoer te land door middel van stoommachines, waardoor de bij het openbaar vervoer gebruikte paarden konden worden vervangen. Daarin werd aangetoond dat die

## *De Reize des Chevaux de Diligences*



«Mijnheer,

Ik verzoek hierbij om uw volle aandacht en ik vraag uw welwillende bescherming voor een plan waarvan ik, zonder aanmatigend te willen zijn, meen te kunnen bewijzen hoe bijzonder belangrijk het is voor alle kapitaalkrachtigen en tevens kan aantonen dat de uitvoering ervan voordelen zal opleveren die ruimschoots opwegen tegen de voorgeschoten sommen, hoe aanzienlijk ze ook moeten zijn. Ik zal eveneens uitleggen hoe het land jaarlijks ettelijke miljoenen zou kunnen besparen door de invoering van een mechanische trekkracht, die het gebruik van paarden voor voertuigen, postrijtuigen of diligences overbodig maakt.

Een zorgvuldig onderzoek over zo'n maatregel kan niet anders dan de hele natie overtuigen van de overloedige opbrengst waarop elke geldschieder mag rekenen en van de belangrijke voordelen die voortvloeien uit een algemene verlaging van de prijzen voor het vervoer van personen en goederen, wat onmiddellijk alle klassen van de maatschappij ten goede zou komen, wat handel en landbouw betreft. Daardoor zouden immers alle verbindingen, zowel voor openbare diensten als voor particulieren, aanzienlijk verbeteren. De buitensporige prijzen die de bevolking momenteel moet betalen voor het vervoer van personen en goederen door middel van wagens en diligences, moeten voornamelijk worden toegeschreven aan de hoge prijzen van materieel en paarden, het zeer dure onderhoud en de geldverslindende vernieuwing die voortdurend nodig is. Het belang van mijn plan voor de natie zal mettertijd over de hele wereld de aandacht trekken. Dit komt nu al tot uiting door het uiterst grote gemak waarmee de stoomschepen onze

dagelijkse verbindingen onderhouden.

Maar hoe voordelig ook het huidige systeem van de stoomvaart is, dit is op verre na niet te vergelijken met de voordelen die verbonden zijn aan het vervoerssysteem met stoommachines per spoor. De ijzeren weg overtreft immers de gewone wegen en de kanalen, waarvan de aanleg miljoenen kost. De kosten voor dergelijke verkeerswegen zullen, in vergelijking met een algemeen systeem van spoorwegen, zo hoog zijn dat onze ingenieurs zich zullen afvragen waarom zoveel energie moest worden aangewend en zoveel openbare geldmiddelen moesten worden besteed voor kanalen die een echte mislukking zijn, en vooral voor ons huidig erbarmelijk net van wegen.

U zult U wellicht afvragen of het dan mogelijk is te land per spoor met dezelfde snelheid en vlotheid te reizen als met stoomschepen op zee.

Op die vraag moeten de ingenieurs antwoorden. Als er rechtstreekse verbindingen voor stoomlocomotieven over heel Groot-Brittannië worden aangelegd, kan met dit systeem, gecombineerd met de stoomvaart op de kanalen, al het vervoer van personen en goederen even goed te land als te water onderhouden worden, zonder enig ander middel dan de stoom. Wanneer over enkele jaren na de invoering van mijn spoorwegsysteem het publiek dat systeem met het buitensporig dure net van de huidige wegen zal hebben kunnen vergelijken, zal het oneindig grotere overwicht inzake veiligheid, snelheid en zuinigheid van de spoorweg ook de wereldopinie hebben overtuigd. Alleen in het belang van elk lid van de gemeenschap en van het algemeen welzijn vraag ik uw steun en uw medewerking voor deze grote nationale onderneming ».

Op die brief is er geen antwoord gekomen. De regering van de Nederlanden had evenmin belangstelling voor zijn project. Toen hij wegging uit ons land waar hij op onverschilligheid en ongeloof was gestuit, schreef hij volgende profetische woorden (2) : «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!» Thomas Gray, stierf in 1859 in het stadje Exeter, waar hij in ellendige omstandigheden als glazenmaker heeft geleefd...

### En België?

Volgens P. Vanbellingen (3) werden al in 1804 spoorwegen aangelegd in de kanongietery van Luik : er werden spoorstaven van smeedbaar ijzer gebruikt. Een gelijkaardig systeem bestond al in

sommige kolenmijnen en vanaf 1819 ook in de werkplaatsen van Seraing voor de verbinding tussen de verschillende afdelingen. Bovendien werd in 1824 en 1825 door de ingenieurs van Bruggen en Wegen, de heren Simons en De Ridder, te Grand-Camp bij Doornik op het werkerrein van het kanaal Pommeroeul – Antoing een ijzeren weg voor het wegvoeren van de uitgegraven aarde aangelegd.

In 1829 liet Henri De Gorge, eigenaar van de kolenmijnen van Grand-Hornu, een «ijzeren spoor» met een lengte van 1880 meter aanleggen om zijn mijnen te verbinden met het nabijgelegen kanaal. De plechtige ingebruikneming had in mei 1830 in een zeer woelige sfeer plaats. Tal van voerlui, die hun broodwinning verloren, deden herhaaldelijk rellen ontstaan die op 20 oktober leidden tot de vernieling van de spoorweginstallaties en van de kolenmijn van Grand-Hornu.

De gemoederen kwamen geleidelijk tot bedaren. Maar op de vooravond van 's lands onafhankelijkheid rijpte de gedachte om het spoor en de locomotief op grote schaal als communicatie- en vervoermiddel in België te gebruiken.  
(wordt vervolgd)

Paul Pastiels

### Bibliografie

- (1) S. Smiles – «La vie des Stephenson» (1868)
- (2) P. Dirickx – «Hoe de spoorweg in België ontstond» (Het Spoor 09/1975)
- (3) P. Vanbellingen – «La pénétration du chemin de fer dans la région du Centre» (Trans-Fer 06/1983).

