
kronieken van de 150e verjaardag

het ontstaan van de belgische spoorwegen

(vervolg)

Voor het ontstaan van de Belgische spoorwegen wordt meestal teruggegrepen op de datum van 5 mei 1835, de dag waarop het baanvak Mechelen – Brussel voor het reizigersverkeer plechtig werd geopend. Na de inleidende schets in het eerste deel (1) zullen we het nu hebben over de rol van de initiatiefnemers, aan wie men vaak geen recht laat wedervaren.

In het begin van de XIXe eeuw liep er een aanzienlijke verkeersstroom naar de Rijnstrekken via de haven van Antwerpen, de Schelde, de Nederlandse binnenwateren en de Rijn. Al gauw bleek een rechtstreekse verbinding over het water tussen Antwerpen en de Rijn noodzakelijk, te meer omdat Nederland, na de afkondiging van de Belgische onafhankelijkheid, bij wijze van vergelding, de scheepvaart op zijn grondgebied naar eigen goeddunken kon belemmeren. Juist om aan die ernstige bedreiging te ontkomen, rijpte het idee om tussen Antwerpen en Keulen een spoorweg aan te leggen. In de commerciële en industriële centra, maar vooral te Luik, begon men zich ongerust te maken. Om die reden besloot de jonge Belgische staat, met Leopold I voorop, zich in het spoorwegavontuur te storten!

De ontwerpen «Simons en De Ridder»

Gesterkt door het enthousiasme, de steun en de vastberaden houding van de koning ten aanzien van de spoorwegkwestie, gaf de Minister van Binnenlandse Zaken, Charles Rogier – die ook voor het departement van openbare werken

bevoegd was – op 24/08/1831 opdracht om studies te beginnen voor de aanleg van een spoorweg tussen Antwerpen, de Maas en de Rijn. Dat ministerieel besluit is de eerste administratieve akte die rechtstreeks verband houdt met de aanleg van een spoorweg in België.



Peter Simons en Gustaaf De Ridder, ingenieurs bij Bruggen en Wegen, werden met deze opdracht belast. In oktober 1831 dienden ze hun eerste conclusies in. Volgens hun project

diende er een verbinding te komen tussen Antwerpen en Maastricht, een stad waarvan men toen nog dacht dat ze tot het Belgisch grondgebied diende te behoren. Maar bij het Verdrag van de XXIV artikelen van 15/11/1831 werd Limburg verdeeld. Daardoor moest het aanbevolen tracé worden gewijzigd, waarna beide ingenieurs op 10/03/1832 een nieuw voorontwerp indienden, in totaal 102 bladzijden en 8 detailkaarten, volgens welk de aan te leggen spoorweg van Antwerpen naar Keulen zou lopen over Diest, Tongeren, Wezet, Moresnet en Aken, met een vertakking naar Luik.

Op 21/03/1832 werd de Minister van Binnenlandse Zaken bij koninklijk besluit gemachtigd de altijd durende concessie aan te besteden van een ijzeren weg tussen Antwerpen en Luik. Die spoorweg diende te vertrekken van de Antwerpse dokken, zou tussen Duffel en Lier over de Nete gaan, via Diest en met een hellend vlak over het plateau van Herk aan Tongeren voorbijkomen en ten slotte via een 1 700 m lange tunnel in de Maasvallei afdalen en aankomen op de St.-Léonardkaai te Luik.

Volgens het voor die tijd bijzonder uitvoerig bestek was de spoorbreedte vastgesteld op 1,50 m, moesten de spoorstaven 17 kg per strekkende meter wegen en dienden er om de 90 cm gietijzeren onderlegplaten van 5 kg te worden aangebracht. Als ondersteuning waren blokken van steen of eikehout voorgeschreven. De asbelasting per voertuig, lading inbegrepen, mocht niet hoger zijn dan 4 t. De totale kostprijs werd door de ingenieurs geraamd op 10 542 367 fr.!

Die aanbesteding ging echter niet door, want vooral in de Kamer van Volksvertegenwoordigers begon twijfel te rijzen omtrent de vraag of de regering al dan niet gemachtigd was om dergelijke concessie te verlenen. Een project, uitgewerkt door een financiële instelling, om tussen Antwerpen en Brussel een spoorweg aan te leggen, had evenmin succes.

Ofschoon het project in de ijskast verdween, won het nieuwe idee elke dag veld. Zo gaf de Hoge Commissie voor Nijverheid en Handel op 08/03/1833 uit eigen beweging een memorandum in het licht over de aanleg van een spoorweg tussen Antwerpen en Pruisen. Charles Rogier, een fervent voorstander van de spoorweg, liet dit memorandum onmiddellijk publiceren in het Staatsblad van 15/03/1833. Tegelijkertijd riep hij Simons en De Ridder bij zich en verdiepte hij zich in het project dat ondertussen aan de hand van ter plaatse uitgevoerde studies was omgewerkt en aangevuld. Op 17/05/1833 adviseerde een speciale commissie – bestaande uit ingenieurs van Bruggen en Wegen en onder leiding van Rogier – de werken uit te voeren voor rekening van de Staat en stelde zij dat een spoor over Mechelen, Leuven, Luik en Verviers het meeste voordelen bood voor een verbinding van Antwerpen met de Maas en Keulen. In zijn troonrede van 7 juni deed koning Leopold I een beroep op het patriotisme van de Kamers en bracht hij hen het project onder de aandacht waarbij de zee en de Schelde met de Maas en de Rijn



zouden worden verbonden om aldus aan de noden en de wensen van het hele land te voldoen. Twee weken later diende Charles Rogier bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp in voor de aanleg van een spoorweg van Mechelen naar Verviers, met vertakkingen naar Brussel, Antwerpen en Oostende. Na de bespreking vulde de Kamer de bepalingen van het regeringsontwerp nog aan en de centrale kamercommissie schreef in haar rapport het volgende :

- België zit hoogst verlegen om een vrije en onafhankelijke verbinding van zijn zeehavens naar de Maas en de Rijn. Voor handel en nijverheid is die verbinding volstrekt en dringend noodzakelijk, en ook politiek gezien zal ze een gunstige invloed hebben;
- Het is beter om de spoorweg boven de waterweg te verkiezen;

- Vijf commissies op zes, waaronder de centrale commissie, hebben de door de regering voorgestelde richting Mechelen, Leuven, Luik en Verviers aangenomen. De vertakking Mechelen – Brussel werd eveneens aanvaard, waarbij de wens werd geuit dat ze zou worden doorgetrokken tot aan de Franse grens. Met het oog op een billijke verdeling komen er vertakkingen naar Oostende, Gent en beide Vlaanderen en ook naar de industriebekkens van de Maas, de Vesder en van Henegouwen. *De definitieve ontwerpakte over het tracé luidde als volgt : « Er zal in het koninkrijk een stelsel van yzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middenpunt, en zich oostelyk rigtende naar de grenzen van Pruyssen over Leuven, Luyk en Verviers, ten noorden door Antwerpen; ten westen over*

Oostende door Dendermonde, Gent en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankryk door Henegouwen » (2).

De wet van 1 mei 1834

Het wetsontwerp was dus ruim opgevat. De Kamer van Volksvertegenwoordigers plaatste dit punt op haar agenda vanaf 11/03/1834, nadat Charles Rogier van de Pruisische regering de verzekering had gekregen dat ook van Keulen naar de Belgische grens een spoorweg zou worden aangelegd. De bespreking nam 17 vergaderingen in beslag, van 11/03/1834 tot 28/03/1834 en 35 van de 102 leden namen eraan deel. Daaruit blijkt voldoende dat alle meningen aan bod kwamen en fel werden verdedigd. Het was ook de eerste keer op het vasteland dat een wetgevende vergadering zich, in verband met een spoorweg, over zo'n groot geheel diende uit te spreken (raming van de kosten, tarieven, uitvoering van de werken door het verlenen van concessies of door staatssteun, de technische kant van de zaak enz.).

De heer Elias d'Huddeghem kantte zich tegen het ontwerp met het argument dat, indien er voor het vervoer mechanische middelen gebruikt worden om het werk van mensen en dieren te vervangen, er veel mannen zonder werk zullen vallen en er heel wat minder paarden zullen worden gefokt. De landbouw, de kustvaart, de binnenschippers, de sluiswachters en de boottrekkers zullen in hun belangen worden geschaad en duizenden werklieden zullen op straat komen te staan.

De heer Dumortier steunde het ontwerp maar beschuldigde Charles Rogier van groothedswaanzin. Hij verweet Rogier van de stemming over de spoorweg een erezaak te willen maken en vroeg zich af of hij erop aanstuurt om, zoals destijds Appius zijn naam aan de Via Appia gaf, ook hij de spoorweg naar zichzelf wil laten noemen.

De heer Eloy de Burdinne betwistte het nut van de spoorweg voor de landbouw. Volgens hem kan de spoorweg hoogstens bijdragen tot

het vervoer van produkten van enkele in de buurt gelegen hoeven en zal de melk bij aankomst in karnemelk veranderd zijn. De heer Robaulx deed er nog een schepje bovenop, want volgens dat achtbaar lid, zouden eieren aankomen in de vorm van struif. Volgens de heer Gendebien zal de provincie Henegouwen niet dulden dat ze ten gunste van Luik wordt geruïneerd.

De politieke en commerciële voordelen van het ontwerp werden met overtuiging verdedigd door de heren Rogier en Nothomb. De meest omstreden kwestie was nog steeds de wijze van uitvoering. Het ontwerp kreeg de beste steun van de Baillet-Latour: «Mijne heren, laten we het hier voorgestelde wetsontwerp zo spoedig mogelijk afwerken; het is een mooi nationaal monument dat de

25^e Anniversaire DE LA LOI DU 1^{er} MAI 1834. BANQUET

honneur de la présence de S. M. le Roi, de leurs Altesses Ser. R. & C. le Duc & la Duchesse de Brabant et de Monseigneur le Comte de Flandre.

MENU.

1 ^{er} SERVICE.	2 ^o SERVICE.
Potage printanier.	Aspic en branches
Potage à la tortue.	Croquets aux Champignons.
Alcôves aux truffes.	Macarons sautés.
Gambales à la béchamel.	Ondinois aux truffes.
Garbot à la Néerlandaise.	Malle de Chevreuil.
Filet de bœuf aux petits pois.	Amusements de homards.
Jambon d'York à la Napolitaine.	Mato de Herdreaux truffes.
Cotelettes d'agneau à la financière.	Compôte de Reches.
Escallops de Morue aux huîtres.	Compôte de Reines-Claudes.
Sardalles aux olives farcies.	Macarons au Chocolat.
Nio de veau à l'écarlate.	Salé glacé aux Albicots.
Aspic de foies gras.	Pâtisseries.

Pièces montées, Glaces, Ananas, Raisins, Fraises, Dessert.

Vins: Madère - St-Julien - Château-Margaux - Château-Laffite - Champagne Moët - Porto - Café et liqueurs.

LES FRÈRES PERES

onafhankelijkheid van België luister bijbrengt. Laten we Europa bewijzen dat België zijn plaats tussen de naties waard is. De aandacht van Frankrijk, Engeland, Amerika en Duitsland is op ons gericht. Duitsland, en vooral Pruisen, volgen met veel belangstelling de stappen die wij zetten om dit werk tot een goed einde te brengen. Het is vooral aan die kant dat het politieke gewicht van onze ijzeren weg zal doorwegen. Terwijl het neutrale België tot nog toe als een twistappel werd beschouwd, zal het zich ten slotte in zijn ware gedaante vertonen, als een vredesbode in Europa. De spoorweg van Antwerpen en Oostende naar Pruisen zal onze meest overtuigende diplomaat zijn...!» Met 56 stemmen tegen 28 besliste de Kamer dat de spoorweg door de Staat zou worden aangelegd. In tegenstelling met wat men van bejaarde senatoren zou verwachten, werd het wetsontwerp in de Senaat veel sneller en in vooruitstrevende zin afgehandeld. De senaatsleden hadden genoeg met acht zittingen, van 22 tot 30/04/1834. Het is wel zo dat de Kamers toen iedere dag van de week vergaderden en dat ieder parlamentslid in de hoofdstad een optrekje had. Trouwens, als men een criticus van toen mag geloven, was dit één van de weinige punten die de spoorweg konden worden aangewreven, want nu kregen de parlamentsleden de gelegenheid elke dag naar huis te gaan, wat hen in de verleiding zou brengen om de vergaderingen in te korten...!

Ten slotte werd de wet afgekondigd op 1 mei 1834 in de volgende termen (3) :

« Art. 1 Er zal in het koningryk een stelsel van yzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot middenpunt, en zich oostelyk rigtende naer de grenzen van Pruyssen over Leuven, Luyk en Verviers, ten noorden door Antwerpen; ten westen over Oostende door Dendermonde, Gent en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankryk door Henegouwen.

Art. 2 De uytvoering zal op kosten van de schatkist en onder de bezorgingen van het gouvernement worden gedaen.

Art. 3 De onkosten deezer uytvoering zullen door middel van eene ontleening welk nader door eene wet zal worden geregeld, gevonden worden.

Art. 4 In den tusschentyd van het onderhandelen der leening, wordt er aan het gouvernement een krediet van tien millioenen goepend, hetwelk in deszelfs geheel of gedeeltelyk zal worden gedekt door de in omloopgeving van schatkistsbiljetten, volgens de bedingen van de wet van den 16 february 1833; De voorschotten of de schatkists-biljetten zullen door de eerste fondsen der ontleening worden teruggegeven.

Art. 5 De opbrengsten der baen van de tolln voortkomende, welke jaerlyks door eene wet zullen geregeld moeten worden, zullen dienen om de interesten en de aflossing van de ontleening te bestrijden, als ook tot de jaerlijksche onderhouds- en beheeringskosten van het nieuwe spoor.

Art. 6 Voor den eersten july duyzend acht honderd vijf-en-dertig en van jaer tot jaer, tot de volmaekte voltooiing der werken, zal er aen de kamers eene omstandige rekenschap van alle de door de tegenwoordige wet veroorloofde bewerkingen worden gegeven.

Art 7. Te rekenen van het openen van den yzerenweg tusschen Luyk en Atnwerpen, zal den tol op de kanalen van Henegouwen volgens den tolprys of deezen yzeren weg intestellen, in tonnen en kilometers worden verminderd. »

Die wet, waarvan we de 150e verjaardag vieren op het ogenblik dat ons net grondig geherstructureerd wordt, sanctioneert op plechtige en definitieve wijze de verbinding van de Schelde en de zee met de Maas en de Rijn. Het oorspronkelijke ontwerp heeft echter heel wat wijzigingen ondergaan met als resultaat dat het net veel uitgebreider maar ook veel duurder is geworden. Later zal de wet van 26/05/1837 nog een groot aantal wijzigingen aanbrengen in de op 01/05/1834 afgekondigde ijzeren weg. Maar dat is dan weer een ander verhaal...!

Paul Pastiels

Bibliografie

- (1) P. Pastiels – Het Spoor (april 1984);
- (2) A. De Laveleye – « Histoire des 25 premières années des chemins de fer belges » (1862);
- (3) E. Perrot – « Des Chemins de Fer belges » (1844).