

de eerste abonnementen in België



Omstandigheden en gevolgen

De eerste treinreizen tussen Mechelen en Brussel kenden een overweldigend succes. De biljetten waren steeds uren op voorhand verkocht en om toch maar mee te kunnen reizen, betaalden sommige kapitaalkrachtige reizigers op de zwarte markt fenomenale bedragen. Deze reizigers spoorden voor hun plezier, voor de opwindende. Het eerste jaar alleen al, legden meer dan 800 000 mensen het traject af; een enorm aantal voor die tijd. Naargelang het spoorwegnet zich uitbreidde, veranderde de situatie echter grondig. De promotors van de spoorweg zagen hun verwezenlijking immers niet uitsluitend als voorwerp van reizigersverkeer. In de eerste plaats

wilden ze het spoor ten dienste stellen van de vooruitgang, de industrie. De spoorweg moest de primaire Belgische industrieën – steenkool, staal en textiel – van werkkrachten voorzien zodat deze zich dan ook het snelst uitbreidde naar de industriële en handelscentra.

Sommige spoorlijnen werden uitsluitend aangelegd met de bedoeling werkkrachten aan te voeren. Een brochure uit 1855 stelde de aanleg voor van een spoorlijn tussen Gent en St.-Ghislain over Leuze, Ronse en Oudenaarde, om het bevolkingsrijke Vlaamse laagland rechtstreeks te verbinden met het steenkoolbekken ten westen van Bergen en met de Henegouwse steengroeven. Men wou de

arbeidskrachten uit die streken door middel van die spoorlijn een zo groot mogelijke mobiliteit schenken, die pas in 1869 ten volle tot uiting kwam na het invoeren van het weekabonnement, in feite het werkabonnement. Het was een primeur voor België, vermits wij het eerste land in Europa waren met die goedkope tarieven. Want goedkoop waren ze wel! In 1870 kostte een weekabonnement over een maximum afstand van 25 kilometer 2 frank. Op het einde van de 19^e eeuw betaalde men voor datzelfde abonnement over een afstand van 50 kilometer slechts 2,25 frank; een dagreis over dezelfde afstand daarentegen kostte aan de gewone reiziger 3,50 frank.

Een nobele bedoeling of eigen belang?

We kunnen ons de vraag stellen welke de beweegredenen van de toenmalige parlementariërs geweest zijn bij het invoeren van die weekabonnementen? Om het met de woorden van Kerwijn de Lettenhove, de geestelijke vader van het ontwerp te zeggen: «Een der meest doeltreffende middelen om het lot der arbeidende klassen te verbeteren bestaat erin deze laatste zoveel mogelijk weg te houden van het verblijf in de grote steden, waar zij in smalle woonvertrekken op elkaar gedrongen worden en demoraliserende, ordeloze gewoonten aannemen». Hij stelde dan ook voor, in de nabijheid van de grote steden speciale treinen in te leggen die 's morgens de omliggende dorpen zouden aandoen om er 's avonds terug te keren. Bovendien moest men aan de arbeiders abonnementen tegen sterk verminderde prijzen aanbieden. Alsof ze op dit ogenblik gewacht had, ging de regering onmiddellijk akkoord met het voorstel. Maar was men werkelijk zo bezorgd om het lot van de arbeiders of moet de ware reden elders gezocht worden? De meeste van onze bewindslieden waren immers bevreesd voor de uitbreiding en de steeds stijgende invloed van de nieuwe, socialistische ideeën die aanvankelijk vooral in de steden succes hadden. Een andere mogelijke reden was de dringende behoefte van de industrie aan nieuwe, niet veeleisende arbeidskrachten, die de stakende arbeiders uit de stad konden vervangen. De invoering van het weekabonnement en de pendelarbeid van duizenden arbeiders heeft in ieder geval grotere diensten bewezen aan de industrie dan aan de arbeiders zelf.

En de arbeiders?

Tot hiertoe hebben we alleen nog maar aandacht besteed aan het standpunt van de overheid. Welke redenen had de plattelandsarbeider echter om dagelijks zo massaal gebruik te maken van de spoorweg? Waarom verkoos hij geen definitieve immigratie in de stad?

Uit verschillende tijdsdocumenten blijkt dat de arbeiders over drie terugkerende motieven beschikten:

- het ruimer en goedkoper wonen op het platteland;
- het telen van groenten in een moestuin en het houden van kleinvee betekenden een aanvulling op het inkomen;
- het rustiger en gezonder leven op het platteland;

Ondanks deze voordelen hadden de eerste pendelarbeiders het zwaar te verduren. Meestal moesten ze 's morgens erg vroeg het huis uit – 4 u. 30 was geen uitzondering – om er 's avonds laat terug te keren. Er zijn zelfs gevallen gekend van arbeiders die na 12 uur zwoegen nog zo'n 2 uur 30 durend traject af te leggen hadden zodat zij 17 uur per dag van huis weg waren! De lange afwezigheidsduur thuis, was niet het enige nadeel aan de pendelarbeid. De eerste abonnementen waren immers beperkt in hun toepassing: Ze waren geldig voor zes ritten per week, heen en terug. Het waren aanvankelijk alleen de arbeiders en de leerjongens die bij een werkgever handenarbeid verrichten, die een abonnement konden krijgen. Pas na verloop van tijd werd ook aan de bedienden dit voordeel toegekend, op voorwaarde dan wel dat hun bezoldiging niet hoger lag dan een bepaald bedrag. Bovendien kon men met zo'n abonnement niet op om het even welke trein; er kon slechts gebruik gemaakt worden van deze die uitdrukkelijk op de kaarten vermeld stonden. En dat waren zeker niet de beste. Op de gewone treinen mochten de abonnees alleen plaats nemen, na schriftelijke goedkeuring van de stationschef. Bovendien hadden ze alleen toegang tot die afdelingen van de trein, waar uitdrukkelijk «abonnés à la semaine» op vermeld stond. Het waren altijd derdeklasafdelingen. Aanvankelijk waren de abonnementen geldig voor zes ritten heen en terug. Dit bood echter alleen voordelen aan de dagelijkse pendelaars, terwijl de

weekpendelaars in de kou bleven staan. Daar kwam in 1896 verandering in: toen voerde minister Vandenpeereboom het weekabonnement voor werklieden in, geldig voor één reis heen en terug per week.

Gevolgen

Welke waren nu de gevolgen van de invoering van die abonnementen?

- Een eerste gevolg was, dat door de massa – aanvoer van arbeidskrachten naar de stad – vooral ongeschoolde – de lonen in de nijverheid gevoelig daalden.
- De invoering van het werkliedenabonnement heeft ook de ruimtelijke ordening in ons land mee bepaald. Het maakte het de industrie-arbeiders mogelijk op het platteland te blijven wonen. Het abonnement heeft, samen met de goede spoorverbindingen, trouwens in grote mate de groei van arbeidersbuurten in de steden afgeremd en plattelandsontvolking tegengegaan. Deze toestand werd nog in de hand gewerkt door de wet van 9 augustus 1889 die de belastingen voor de bouw van arbeiderswoningen aanzienlijk verlaagde.
- Door de dagelijkse treinrit kwamen de arbeiders in contact met nieuwe mensen, nieuwe ideeën. Dikwijls was deze een vergaderplaats waar vooruitstrevende ideeën geuit werden.

Geleidelijk aan zou de situatie voor de pendelaars verbeteren zowel op het gebied van de arbeidsduur als van de werkomstandigheden. Ook de spoorweg verbeterde zijn diensten: het gebruik van het abonnement werd verder uitgebreid en het aangeboden comfort vergroot. Bovendien werd door de inschakeling van diesels en elektrische treinen de duur van de treinrit gevoelig ingekort, zodat de afwezigheidsduur thuis, steeds verder afnam.

K. Destoop