

EEN VERHAAL DAT ZIJN STEMPEL DRUKT

OP DE VOORUITGANG

Raymond Rombout & Christine Opdecam

De spoorweg was geen originele uitvinding. Het was de combinatie van bestaande elementen: rails en stoommachines. Het effect van die combinatie was echter grondverschuivend. Het belang van de spoorweg in de economische ontwikkeling op wereldschaal kan niet genoeg worden onderlijnd. Een poging om deze 175-jarige rijke geschiedenis te vatten.

DE PROLOOG

George Stephenson, een Britse mijn ingenieur, mag aanzien worden als de *founding father* van de spoorwegen. Hij was het die stoomlocomotieven begon te bouwen en vanaf 1814 ging hij ze perfectioneren. In 1829 won hij in Rainhill bij Liverpool met zijn *Rocket* een wedstrijd voor stoomlocomotieven.

De eigenlijke geschiedenis van de spoorwegen als publiek transportmiddel dateert uit dezelfde periode met de opening van een spoorlijn tussen Liverpool en Manchester. Hier ligt de bakermat van reizigersvervoer per trein.

Terwijl de rest van Europa aandachtig toekeek, toonde de jonge Belgische Staat meteen belangstelling voor deze nieuwe vorm van vervoer. Al tijdens het Hollandse Bewind, in 1829, hadden enkele Luikse industriëlen aan de Nederlandse regering voorgesteld om Antwerpen via een spoorlijn met de Maas te verbinden.

In 1830 kwam het licht aangepaste project opnieuw op de tafel van de Belgische regering. Het ging niet meer om de verbinding per spoor van Antwerpen tot de Maas, maar wel tot de Rijn. De bedoeling was klaar en duidelijk: men moest de gemakkelijke verbinding van ons land met Duitsland behouden ondanks de blokkering van de haven van Antwerpen door de Hollanders.

1831 - 1843: DE BASISSTRUCTUUR

Het project werd toevertrouwd aan de ingenieurs Simons en De Ridder vanaf juli 1831. Zij gingen zo vlug mogelijk naar Engeland en Pruisen om deze nieuwe techniek grondig te bestuderen.



▲ De spoorweg, motor van de zware nijverheid in de 19e eeuw (Montignies-sur-Sambre)

Tegelijk ontstond de discussie om uit te maken of de spoorweg aangelegd en geëxploiteerd moest worden door de Staat of door privé-kapitaal. Het debat ging met name over de tarieven en de vrees voor politieke inmenging van andere staten in de Belgische politiek via privé-maatschappijen. Dit laatste lag bijzonder gevoelig voor de jonge Belgische Staat, die wilde tonen dat hij ook in staat was om grote projecten te verwezenlijken.

Charles Rogier, gewezen gouverneur van Antwerpen, werd op 20 oktober 1832 minister van Binnenlandse zaken en zette zich dadelijk achter het dossier. Begin 1833 lanceerde hij een breed maatschappelijk debat, gebaseerd op de conclusies van het rapport van Simons en De Ridder.

Het parlementaire debat dat daarop volgde, mondde uit in een consensus. De Staat zou de aanleg van de basisstructuur voor haar rekening nemen. Privé-initiatieven mochten de vertakkingen van die basis beheren. Deze mengvorm van een economisch staatsbedrijf lag mee aan de basis van de dichtheid van ons netwerk.

Op 1 mei 1834 werd de wet tot oprichting van het Belgisch

1850

Oprichting Nationale Bank van België

1851

De slinger van Foucault bewijst de draaiing van de aarde

1852

Overlijden van Friedrich Fröbel, die een onderwijsvorm voor kleuters ontwikkelde

1853

Ontdekking van aspirine door de Fransman C. Gerhardt

1854

Lord Tennyson schrijft het gedicht *The Charge of The Light Brigade*

spoorwegnet gestemd. België bestelde meteen drie locomotieven (de Pijl, de Stephenson en de Olifant) bij het Engelse bedrijf Stephenson. Na de moeizame stap van de openbare aanbestedingen, startten de werken op 20 juni 1834. Op 20 oktober werd er al een proefrit van de locomotieven georganiseerd in het bijzijn van de pers!

De basisstructuur van het net was eenvoudig: een noord-zuidas en een west-oostas kruisten elkaar in Mechelen, en waren voldoende lang om tot aan de grenzen van het land te lopen. De verbinding met het noorden was echter een delicaat punt wegens de slechte diplomatieke betrekkingen met Nederland. Aldus werd de verbinding met onze Noorderburen pas in 1854 voor het eerst een feit met de lijn *Antwerpen-Rotterdam*.

De keuze van Mechelen als snijpunt lijkt op het eerste zicht eigenaardig, maar de verklaring ligt in het feit dat het eerst de bedoeling was om Antwerpen met Keulen te verbinden. Het net vertoonde echter een aantal gebreken: het was meer gericht naar het noorden, deed het industriebekken van Charleroi niet aan, hield geen rekening met de commerciële stromen van Gent naar Frankrijk en het verwaarloosde de provincies Limburg, Luxemburg en Namen. De wet van 26 mei 1837 verbeterde deze wanverhouding door vier vertakkingen naar deze misdeelde gebieden te bouwen.

In de herfst van 1843 was de basisstructuur volledig klaar. Er lag 556 kilometer spoorlijn. Dit betekende een investering van 137 miljoen BEF. Zoals de wetgever het bepaald had, werd het spoorwegnet gebouwd door de Staat die het op zulk een manier moest uitbaten dat de kosten van de exploitatie gedekt werden en het kapitaal kon afgelost worden. Hij had echter niet de verplichting om winst te maken.

1843 - 1913: DE UITBOUW VAN EEN DICHT SPOORWEGNET

De eerste aanvragen voor een concessie kwamen vanuit de industrie, die in deze nieuwe vorm van transport een buitenkans zag om haar eigen installaties te moderniseren. Zij hadden dus niets

te maken met het commerciële aspect van het project. Het waren er evenwel niet veel en de crisis die in 1838-1839 de kop opstak heeft de eerste bemoedigende resultaten van de lijn "Brussel-Mechelen" overschaduwd. Er waren twee redenen voor deze crisis: de exploitatieresultaten bleken tegen te vallen in de loop der jaren en er was een gebrek aan kapitaal.

De redding kwam uit Engeland waar de investeerders reeds winst konden maken met deze technische vooruitgang. Zij kregen de



© Verzameling P. Pastiels

▲ 1888: personeelsleden van de Nord-Belge poseren voor een locomotief van de maatschappij



© Mechelen, verzameling Guy Bertrand

▲ Aandeel van de spoorwegmaatschappij Entre-Sambre-et-Meuse, opgericht in 1845

toelating voor niet minder dan tien concessies in 1845 en 1846.

Deze nieuw opgerichte Engelse maatschappijen kenden al vrij vlug tegenspoed ten gevolge van de voedsel-, financiële en politieke crisissen in de daaropvolgende jaren.

In het begin van de jaren 1850 waren de Belgische zakenlui er financieel

1855

Eerste spoorweg op de Westkust van de VS opent: Sacramento-Folsom

1856

Geboorte van Sigmund Freud

1857

Eerste vakbond in België: de Broederlijke Maatschappij der Wevers (Gent)

1858

In Lourdes verschijnt Maria aan Bernadette Soubirous

1859

Charles Darwin publiceert *The Origin of Species*

weer helemaal bovenop. Een vijftigtal nieuwe spoorwegmaatschappijen werd opgericht. Zij droegen bij tot de uitbouw van het Belgische spoorwegnet.

Het daarop volgende decennium werd gekenmerkt door fusies, hergroeperingen, opslorpingen en pachtcontracten. De verdeling van de lijnen onder de verschillende maatschappijen werd grondig veranderd. Deze concentratiebeweging kondigde de terugkoopoperaties van concessies door de Staat aan. Tussen 1870 en 1882, en opnieuw van 1896 tot 1899 werd een golf van nationalisaties gerealiseerd. Het uiteindelijke doel was tweeledig: de rationalisatie van het Belgische spoorwegnet en de garantie van het vervoer op het nationaal grondgebied ondanks de financiële moeilijkheden van de privé-maatschappijen.



© Verzameling P. Pastiels

▲ Gepantserde treinen werden ingezet bij de aanvang van WO I

In 1913 telde het Belgische spoorwegnet 4601 km tegen 3387 km in 1874. De structuur van het net was veranderd van het eenvoudige kruis tot een ingewikkeld netwerk.

1914-1918: DE EERSTE WERELDOORLOG

Na de Frans-Duitse oorlog van 1870 was het voor iedereen duidelijk dat de spoorwegen een strategische militaire rol konden spelen. Maar in tegenstelling tot Duitsland en Frankrijk beschikte het Belgische leger aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog niet over gespecialiseerde troepen die ervaring hadden met het vervoer per spoor. Dus, bij het uitbreken van de oorlog konden de Belgische troepen niet bogen op enige ervaring in het exploiteren van de

spoorweg. Zij werden nochtans onmiddellijk betrokken in de militaire operaties: troepentransport, bevoorrading van het front, enz...

Een groot gedeelte van het spoorwegmaterieel werd tot voorbij de frontlinie in de streek van de IJzer gezonden. Het werd verdeeld onder een vijftigtal Franse depots. Deze verspreiding vormde uiteraard een hinderpaal. Uiteindelijk werd het materieel in het depot van Oissel samengebracht. Wat de infrastructuur betrof, bleef het gebied achter het front verstoken van spoorwegen met uitzondering van de enkelsporige lijn "Adinkerke-Diksmuide".

Dientengevolge werden er sporen aangelegd tussen Adinkerke en Izenberge met vertakkingen naar Fortem en Avekapelle. De stations van Veurne en Adinkerke werden vergroot, mobiele herstelwerkplaatsen verschenen voor het eerst, evenals een centrum voor het herstel van wagens, locomotieven en artillerie op het spoor in Hagedoorne. Kortom, er ontwikkelde zich een heel spoorwegnet, waarvan 129 km smalspoor.

In het bezette België boden de spoor mannen weerstand: de bezetter had zijn eigen structuur gecreëerd voor een betere coördinatie van het spoorvervoer, maar rekende op de spoor mannen om het net uit te baten. Ondanks de dreiging dat ze hun wedde zouden verliezen, weigerde het merendeel het werk te hervatten. De bezetter moest dus beroep doen op zijn militairen om het transport van konvoien te verzekeren.

Over het algemeen verdedigde de Belgische Staat, op grond van zijn politieke neutraliteit, hardnekkig zijn standpunten en belangen. Deze wilde een zekere mate van onafhankelijkheid behouden en had geen goed oog in de pogingen om België onder het bevel van de geallieerden te plaatsen en de spoorwegen volledig te militariseren. Het laatste gebeurde uiteindelijk in december 1917.

1918-1926: VAN STAATSSPOORWEGEN NAAR DE NMBS

Zoals eerder vermeld nam de Staat sinds 1890 via diverse nationalisaties zowat het totale spoorwegnet onder zijn hoede. Hoewel de Belgische staatsspoorwegen een hele waaier aan dienstverlening boden tegen zeer lage tarieven, zeker gezien de densiteit van het spoornet, lagen ze niettemin onder zware kritiek wat de exploitatie betrof.

Men verweet hen namelijk dat ze bestuurd werden als een gewone openbare dienst en niet als een onderneming. Herstructurering drong zich op, maar onder welke vorm?

1860

Abraham Lincoln wint de Amerikaanse presidentsverkiezingen

1861

Giuseppe Verdi wordt verkozen voor de liberale partij in het Italiaanse parlement

1862

Otto von Bismarck wordt premier van Pruisen

1863

Paddington-Farringdon: eerste metrolijn in Londen en in de wereld

1864

16 landen nemen de Conventie van Genève aan

Er stond veel op het spel, er werden zowel in 1882, 1903, 1912 als in 1918 commissies opgericht om hierover een debat te voeren.

Talrijke wetsontwerpen werden opgesteld, maar nooit gestemd. Het laatste wetsvoorstel van 26 februari 1924 draait op niets uit omdat het Parlement ontbonden werd terwijl het ontwerp door de Senaat wordt onderzocht.

Maar aan elke tegenslag komt een einde: de financiële crisis van 1925 laat toe het dossier tot een goed einde te brengen. In 1926 was het aan Emile Francqui, de vice-gouverneur van de *Generale Maatschappij*, om de financiële crisis te bezweren. Een van de sleutelstrategieën in zijn saneringsplan vormde precies de hervorming van de spoorwegen. Hij had aan de regering overigens zijn voorstel al gedaan het jaar ervoor: de exploitatie van het spoorwegnet toevertrouwen aan een Naamloze Vennootschap, die zowel de Staat als privé-investeerdere groepeerde. Houders van staatsbons op korte termijn konden deze inwisselen tegen aandelen en obligaties van de nieuwe maatschappij, om op die manier de enorme vlottende staatsschuld te verminderen.

Met de wet van 23 juli 1926 werd de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht. De Belgische Staat bleef eigenaar van het nationale spoorwegnet, maar voor de eerstvolgende 75 jaar vertrouwde die de exploitatie toe aan een nieuwe maatschappij, de NMBS.

De maatschappij werd geleid door een Raad van Bestuur, die bestond uit 21 leden, die alle betrokken sectoren binnen de spoorwegen vertegenwoordigden. De bevoegde minister kon deelnemen aan de vergaderingen van deze raad en beschikte over een effectief vetorecht. Het is de Raad van Bestuur die de tarieven bepaalde, maar de regering behield zich het recht voor om tariefverlagingen op te leggen of in het andere geval verhogingen te verbieden.

1926-1939: DE NMBS DOET HAAR BEST

In de eerste jaren van haar bestaan beantwoordde de NMBS aan de verwachtingen. Dankzij een doortastende politiek van besparingen en tariefverhogingen behaalde ze goede resultaten. Dit alles met als doel het rendement van de spoorwegexploitatie te verhogen. Het ging overigens alleen maar om een inhaalbeweging.

De NMBS was dus in staat om haar infrastructuur te vernieuwen en haar rendement te verbeteren. Zij voerde ook een politiek van modernisering en rationalisering in haar manier van werken.

De heropleving was van korte duur, want de wereldwijde economische



▲ Aandelen, uitgegeven bij de oprichting van de NMBS in 1926

crisis remde vanaf 1930 elke activiteit af.

De NMBS moest ook optomen tegen de toenemende concurrentie van de binnenscheepvaart en de auto! Het aantal personenwagens nam tussen 1929 en 1938 in ons land toe met 70% en vormde een directe bedreiging voor de reizigersactiviteiten van de NMBS. Ook de buslijnen knabbelde aan de marktaandeelen van zowel reizigers als goederen. Stilaan verloor de NMBS haar quasi-monopolie. De maatschappij kon het tij keren door te moderniseren, haar materieel te vervangen en haar lijnen te elektrificeren.

1939-1945: DE TWEDE WERELDOORLOG

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, was de NMBS nauwelijks voorbereid op de rol die ze moest spelen gedurende deze periode. Het evacuatieplan dat was opgesteld in november 1939 voorzag zelfs niet de hypothese van een totale bezetting van het land. Nochtans was precies dat het geval. Het gehele spoorwegnet viel in handen van de Duitsers en het beheer ervan werd midden augustus 1940 overgedragen aan de 'Wehrmacht Verkehrs Direktion Belgien und Nord Frankreich' (WVD), die haar bevoegdheid gedeeltelijk of geheel kon overdragen aan de NMBS.

In de praktijk betekende dit dat de NMBS geen enkele trein op geen enkele lijn kon doen rijden zonder voorafgaande toestemming.

De spoormannen hervatten het werk. De geldende doctrine bestond erin dat het belang van het land veilig gesteld moest worden. De economische activiteit moest hernemen om te voorkomen dat de bevolking dezelfde beproevingen moest doorstaan als tijdens de Duitse bezetting van de Eerste Wereldoorlog.

1865

Nikolaus Riggenbach vindt het principe van de tandradbaan uit

1866

Op de grote markt van Tongeren wordt het standbeeld van Ambiorix opgericht

1867

Rusland verkoopt Alaska aan de Verenigde Staten

1868

Een bloedbad onder het Cheyennevolk in de slag van Washita River

1869

Zénobe Gramme, een Belgisch elektrisch ingenieur, vindt de dynamo uit



▲ Voor de pakjesdienst zette de NMBS reeds kort na haar oprichting vrachtwagens in

1945-1991: NAAR EEN MODERNE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ

Na de Tweede Wereldoorlog was de focus uiteraard gesteld op wederopbouw. De groepsgeest van het personeel maakte het tekort aan middelen goed en binnen de vijf jaar werden de meeste lijnen, kunstwerken en gebouwen hersteld, gerestaureerd en heropgebouwd. Het terug samenstellen van het materieel had meer voeten in de aarde. Er werden bestellingen geplaatst, maar dit was niet voldoende om het tekort aan te vullen. Het laatste was te wijten aan het feit dat een groot aantal wagens niet op hun plaats stond of niet teruggekeerd was uit het buitenland.

Tegelijkertijd hernam de NMBS de infrastructuurwerken die ze stopte tijdens de oorlog: de elektrificatie van haar net en de werken aan de Noord-Zuidverbinding. De stoom ruimde geleidelijk aan plaats voor autorails, nadien voor diesel- en elektrische locomotieven. Langzamerhand kreeg ieder soort materieel zijn plaats: elektrificatie werd voorbehouden voor de hoofdlijnen, de dieseltractie was bestemd voor rangeringen, vervolgens voor de secundaire lijnen en tot slot voor de hoofdlijnen in afwachting van de elektrificatie.

Met het veranderde aanbod in de transportwereld vlak na de oorlog zag de NMBS zich genoodzaakt om maatregelen te treffen teneinde een halt toe te roepen aan het verlies van reizigers- en goederenvervoer ten voordele van het vervoer langs de weg. De NMBS vulde haar aanbod aan met dienstvervangende bussen en zij richtte in 1949 wegcentra voor besteldiensten op. Er werden speciale treinen ingelegd, aanbod en dienstverlening verbeterden (stiptheid, beschikbaarheid en snelheid).

Op internationaal vlak verbeterde de NMBS haar verbindingen en engageerde zich in nieuwe projecten om de concurrentie met het vliegtuig aan te gaan.

In 1956 werd de auto-slaaptrein op de sporen gezet. Het jaar erna was het de beurt aan de TEE (Trans-Europ-Express). Later werd die rol overgenomen door de Eurocity-treinen (1987) en de HST (1994).

Met het IC/IR-plan in 1984 en "Star 21" in 1990 werd een nieuw vervoersplan gelanceerd. Deze plannen voorzagen een algemene mobiliteitstoename, en dit in alle domeinen van de Maatschappij: personenvervoer, goederenvervoer en stukgoedzendingen. Zij voorzagen snelle treinen tussen de belangrijke centra, stations die goed geïntegreerd werden in het stedelijke landschap en gemakkelijk bereikbaar, met betere parkeermogelijkheden om de combinatie trein met andere vervoersmogelijkheden gemakkelijker te combineren, een verhoging van de frequentie van de verbindingen met de voorsteden naar de grote agglomeraties en rollend materieel van topkwaliteit.

1991-2010: BEHEERSAUTONOMIE EN REORGANISATIE

De jaren negentig van vorige eeuw tekenden het tijdperk van belangrijke veranderingen, die van de ene kant de betrekkingen tussen de NMBS en de Staat betroffen en aan de andere kant de interne structuren.

De wet van 21 maart 1991 voorziet de NMBS van een statuut van een autonoom overheidsbedrijf. De wet maakt een duidelijke scheiding tussen de diverse activiteiten door haar taken als openbare dienst duidelijk te omschrijven. Enkel voor de uitvoering van deze taken wordt nog een financiële vergoeding verleend door de Staat.

Voor wat betreft haar commerciële activiteiten kan de Maatschappij naar haar eigen goeddunken handelen en beroep doen op privékapitaal via dochterondernemingen.

De verplichtingen van de NMBS en het bedrag van de publieke financiële tussenkomst zijn contractueel vastgelegd.



▲ Een auto-slaaptrein wordt begin jaren 1960 geladen in Schaarbeek

1870

Begin van de Frans-Duitse oorlog

1871

Schotland wint de eerste Britse rugbyinterland ooit tegen Engeland

1872

Oprichting van het eerste Amerikaanse Nationale Park: Yellowstone in Wyoming

1873

Stemming van de eerste taalwetten in België

1874

New York annexeert de Bronx



© Verzameling NMBS



© NMBS-Groep

▲ ICE bij vertrek in Brussel-Noord

Voor wat de interne structuur betreft wordt de hervorming ingegeven door de Europese transportpolitiek. Deze beoogt een heropleving van het spoorvervoer in Europa en wil daarbij de nationale maatschappijen onderwerpen aan de economische wetten van de markt.

Dit wordt vertaald in Richtlijn 91/440 EG die een organische of boekhoudkundige splitsing van het beheer van de infrastructuur en de transportactiviteiten oplegt.

Sinds 1 januari 2005 is deze transformatie een feit. Het is de ingrijpendste verandering die de NMBS heeft meegemaakt sinds haar oprichting!

Naar het voorbeeld van andere spoorwegmaatschappijen, neemt de nieuwe structuur de vorm aan van een holding en twee filialen, de NMBS en Infrabel in dit geval.

DE SPOORWEGMENSEN VAN VANDAAG

In het bestek van dit historisch artikel was het niet mogelijk om alle aspecten van de Belgische spoorwegen aan bod te laten komen. Zo hebben we het niet gehad over het financiële, noch over de

menselijke inbreng. Mogen wij u hiervoor doorverwijzen naar een uitstekend naslagwerk, "Sporen in België", waarop deze samenvatting gebaseerd is.

Wat het menselijke aspect betreft, maken wij dit goed in de volgende bladzijden, waarin we het hebben over enkele spoorwegberoepen en de spoorwegmensen die hun job altijd correct, en meestal met veel passie hebben beoefend.

Ook de cover van dit nummer, van de hand van de befaamde stripkunstenaar François Schuiten, legt de klemtoon op al die naamloze arbeiders, de gezamenlijke kracht die het welzijn van 175 jaar spoorwegen realiseerde. ■■■■

1875

Eerste opvoering van de opera *Carmen*, van Bizet, in Parijs

1876

Georges Nagelmaekers richt de Compagnie Internationale des Wagons-Lits op

1877

In Wimbledon wordt het eerste Britse tennistoernooi gehouden.

1878

Het Przewalskipaard wordt ontdekt.

1879

De Tay Bridge bij Dundee (Schotland) bezwijkt tijdens een zware storm

¹ Sporen in België, 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS. Onder redactie van Bart Van der Herten, Michelangelo Van Meerten en Greta Verbeurgt. Universitaire Pers Leuven, 2001. Nuttige en bijkomende informatie vindt u via de internetsite van de NMBS-Groep: www.b-rail.be/corp-r/N/history/