

de vijftigste verjaardag van de belgische spoorwegen



Verjaardagen zijn als doordeweekse dagen : ze volgen elkaar wel op, maar verschillen vaak grondig van elkaar, vooral als ze gevierd worden. Een banale vergelijking, horen wij hier en daar fluïsteren, die, en dat is veel erger zullen pientere lezers denken, in strijd is met ons taaleigen.

Akkoord ! Overigens zij wij er zelf ook niet zo gelukkig mee. Maar ja, een redacteur is ook maar een mens, als je begrijpt wat wij bedoelen. Wie echter de moed opbrengt om dit stuk tot de laatste letter te lezen, zal alleszins weten dat er zovele jaren geleden anders werd gevierd dan nu.

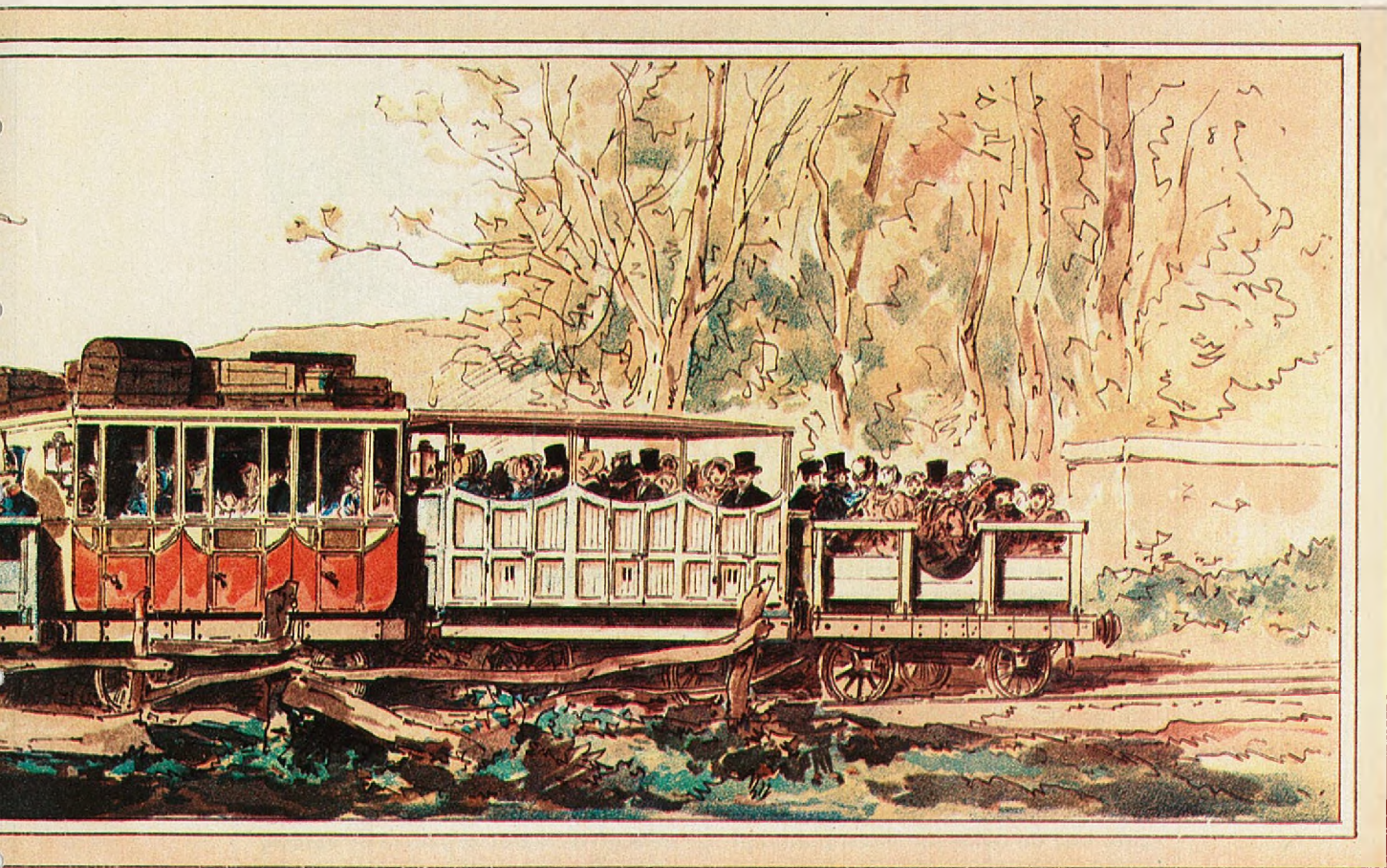
Hoe wij dat zo stellig durven zeggen ? Heel eenvoudig ! De inkt van ons « volnummer » was nauwelijks opgedroogd, toen een man die dit tijdschrift altijd een warm hart heeft toegedragen, ons een lees- en kijkboek bezorgde waarvoor ieder antiquaar diep in de beurs zou graaien. « Cinquantenaire des chemins de fer belges » — zo heet het boek — is als het ware het verslag dat de auteur, Edmond Cattier, het nageslacht brengt over de historische stoet van de transportmiddelen — van het eenvoudige vlot via de slede, de aristocratische draagstoel, de heel wat burgerlijkere rammelkast (de voor-

loper van onze diligence) en zelfs het trekwagentje tot de toenmalige krachtige locomotieven — een stoet, zegden wij dus, die « la Bourse des Métaux et des Charbons » in 1885, op 16 en 23 augustus, ter herdenking van de vijftigste verjaardag van de Belgische Spoorwegen had georganiseerd.

Voor de illustratie van het boek werd een beroep gedaan op een zekere A. Heins die de stoet in beeld bracht met tekeningen en aquarellen, toen de enige betrouwbare uitbeeldingsmogelijkheid, als je weet dat de fotografie nog in haar kinderschoenen stond en het nog tien jaar zou duren alvorens er zou worden gefilmd.

Na een vluchtige inzage waren er op de redactie meteen enkele enthousiastelingen die in hun achterhoofd al een tiental bladzijden van het tijdschrift hadden gevuld met uittreksels en illustraties uit dat historisch document. Wat nog maar eens bewijst dat er overal mensen zijn die van alle hout pijlen willen maken, een vaststelling waarmee we alleen maar een opmerking en geen aanmerking willen maken !

Zelf waren we, met alle respect voor de idee, niet zo opgetogen. Weet je,



na een dubbelnummer en een volgnummer, dachten we, kon overdaad wel eens schaden. Bovendien moesten die uittreksels uiteraard vertaald worden. Op zichzelf natuurlijk geen bezwaar, tenzij dan dat het toch wel een opgave is de specifieke stijl en sfeer die zo'n uitgave kenmerken, onvervalst weer te geven.

Uiteindelijk hebben wij ons laten overtuigen door de belangstelling die er blijkbaar bij een deel van ons lezerspubliek voor dat soort literatuur bestaat, althans indien de gunstige reacties over de « Spoorwegen te Antwerpen » in dat opzicht als maatstaf mogen worden beschouwd.

Wij dachten dat « Cinquantenaire des chemins de fer belges » als tijdspiegel voor sommige spoorfans een documentaire waarde kon hebben. Daarom dus, in vertaling, enkele typische uittreksels...

Nu die puntjes op de i staan, serveren we je vooraf een voorgerecht uit het voorwoord dat met een nietszeggende R ondertekend werd. Wij betreuren die anonimiteit, want als auteur van hoera-literatuur kan hij beslist model staan. Oordeel zelf maar.

Onder de continentale naties was het Belgische volk het eerste dat het

grote nut van de spoorwegen inzag, dat een voorgevoel had van de enorme invloed die ze op het lot van het menselijk geslacht zouden uitoefenen. Boven alles praktisch aangelegd, brachten de Belgen hun daden in overeenstemming met hun vooruitzichten, daarom waren ze ook de eersten die hun land met een belangrijk spoorwegnet begiftigden. Het was een der eerste vruchten van de onafhankelijkheid die ze kortelings verworven hadden.

De eerste lijn werd plechtig in gebruik genomen in 1835. Sedertdien hebben de spoorwegen in vijftig jaar, (dank zij de stoom en de elektriciteit) het aanschijn van de aarde veranderd, inzonderheid in België. Het is vooral in dat land dat men mag zeggen : indien het leven slechts een opeenvolging is van daden en indrukken, leven we thans tweemaal meer dan in 1835.

Het net van de Belgische Spoorwegen, dat tamelijk snel werd aangelegd, is steeds het dichtste aller netten geweest. Gevolg : enorme ontwikkeling van rijkdommen en snelle aangroei van de bevolking, die de dichtste van Europa is.

Regeringen en naties die bewondering hebben voor dit kleine volk dat



hun de weg toonde naar de vooruitgang, volgden zijn voorbeeld. De grote beweging die het menselijk geslacht naar zijn hogere roeping leidde, kwam, in het buitenland, aldus tot ontwikkeling en werd er zelfs aangespoord.

Hier willen we bewust pauzeren, de tijd om je een hoge borst te laten zetten. En als je na het lezen van dat wierookproza geen Brabançonne aanheft, is zulks alleen maar te verklaren doordat er flink wat sleet zit aan je gevoelige snaren. Iets wat je natuurlijk al dan niet kunt betreuren! Maar laten we R verder aan het woord.

In 't vooruitzicht van de vijftigste verjaardag van de Belgische Spoorwegen, was de natie van mening dat het paste deze gebeurtenis met luister en op gedenkwaardige wijze te vieren. De leden van « la Bourse des Métaux et des Charbons » spanden zich voor de feestwagen. En zo werden de organisatie en de optocht van de historische stoet van de vervoermiddelen beslist en uitgevoerd.

De jaarlijkse nationale feestdagen van 1885 vielen samen met die van de vijftigste verjaardag. De stoet, de voornaamste aantrekkelijkheid van die feesten, ging uit op 16 en 23 augustus 1885.

Het was in 1884 dat « le Syndicat de la Bourse des Métaux et des Charbons » zich voornam de vijftigste verjaardag van de Belgische Spoorwegen te vieren en het initiatief voor de passende maatregelen trof.

Aan het Parlement werd, bij wijze van tegemoetkoming in de kosten van de stoet, een toelage van 125 000 fr. gevraagd. De verkiezingen van juni 1884, die de wetgevende zittingstijd kwamen inkorten, lieten de vertegenwoordigers van de natie de tijd de genoemde toelage in 1884 goed te keuren; ze werd toegestaan in maart 1885.

De stad Brussel verleende 25 000 fr. voor hetzelfde doel.

We besparen je de lijst van de leden van de Commissie die de verantwoordelijkheid van de onderneming droegen alsmede de namen van hen die

ze tot een goed einde hebben gebracht. Iedereen wordt er voorzien van zijn betiteling; we kunnen op R betrouwen: er ontbreekt werkelijk niets aan.

Hierna volgt dan het beknopt verslag van het defilé.

In de stoet worden de meest uiteenlopende vervoermiddelen voorgesteld, van het vlot uit de oertijden tot de krachtige hedendaagse locomotieven, van de eenvoudigste toestellen tot de luxueuze karossen.

Dit vertoon liet blijken dat, tot een periode die niet zo ver van onze tegenwoordige tijd gelegen is, het de meeste voertuigen uit het verleden wel ontbrak aan comfort, maar niet aan sierlijkheid noch zelfs aan luxe. Vele ervan waren erg mooi en kunstig versierd. Een talrijk personeel, gehuld in een klederdracht die een bepaalde periode uit de geschiedenis uitbeeldde, had plaats genomen op of vergezeld overeenstemmende voertuigen, het kleine reismaterieel, de gevechtswapens, de muziekinstrumenten, enz.

Een groot aantal nieuwsgierigen, zelfs uit ver verwijderde landen, waren samengestroomd om dit grootschouwspel te bekijken (1), dat een geweldige indruk maakte en een grote geestdrift verwekte.

Dit effect verspreidde zich vrij vlug onder aanwezigen van alle leeftijden en van alle standen. De ouderen en de groten bleven zeker niet ten achteren om hun tevredenheid te tonen. Zo riep de baron Lambermont, Staatsminister, Secretaris-Generaal bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken, geestdriftig uit, wanneer hij zich tot de organisatoren van de stoet richtte: « Heren, U hebt de wereld veroverd »! (sic).

En hierna het spoorwegbedrijf!

(1) Men bemerkte o.m. op het balkon van het paleis van de Koning, een groot aantal voorname personen — eerste ingenieurs, beheerders, enz. — leden van het Congres der Spoorwegen, ambtenaren die meestendeels afgevaardigd waren door verscheidene regeringen en door de spoorwegmaatschappijen uit het buitenland.

De aandoening was vooral geweldig toen de trein van 1835 voorbijtrok. Dank zij de getrouwe weergave (zowel van de klederdracht als van al het overige), bood deze trein aan de toeschouwers de herinnering en zelfs het beeld van hun voorgangers, van hun ouders, van hun grootouders.

De bejaarden zagen er zichzelf in terug... Vijftig jaar verjongd!

Aldus teruggaan in onze levensloop is bijzonder ontroerend en verrukkelijk... zelfs als we verder teruggaan dan het tijdstip waar ons leven begon. Zo zijn we in onze verbeelding kunnen terugkeren tot de kinderjaren van de aardse mensheid. Alles was zo echt, zo levend, dat het wel een verrijzenis leek. Laten we daar ten slotte nog aan toevoegen dat, dank zij de vergelijking, wij beter dan lang geleden de welvaart van vandaag aanvoelden. 'n Resultaat te meer waaraan wij helemaal niet gedacht hadden, maar dat hier daarom niet minder onderstreep verdient te worden.

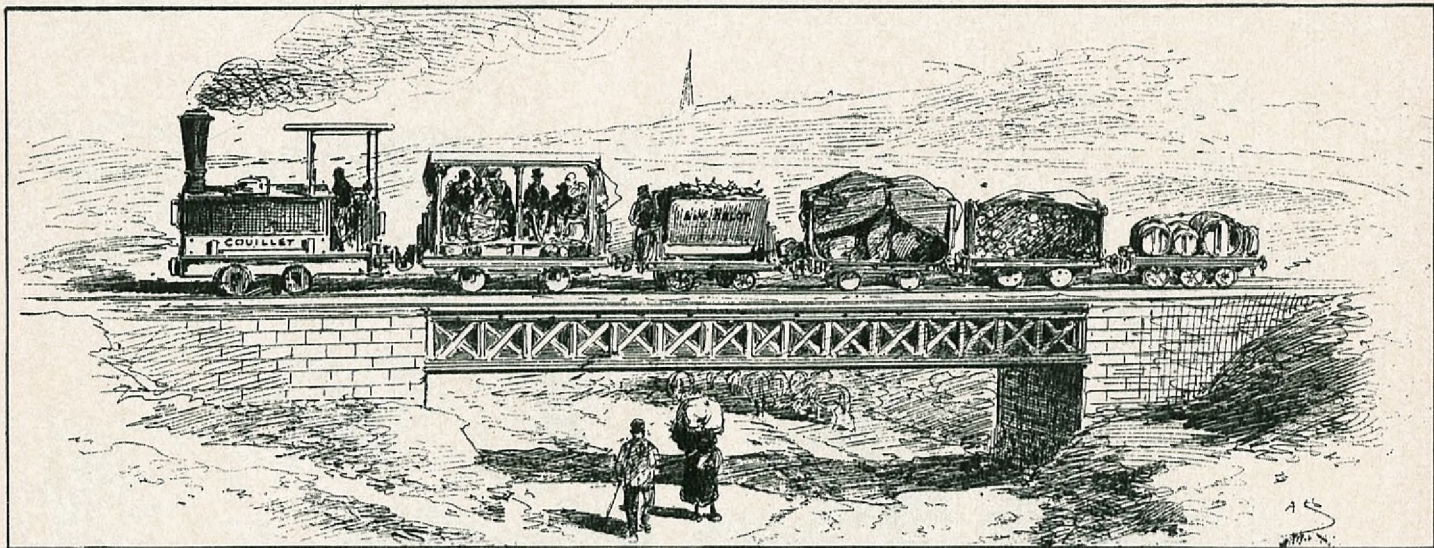
Die prachtige stoet van de levende geschiedenis trok langzaam voorbij maar nog honderdmaal te snel naar de zin van de toeschouwers. Tegenover al die wonderlijke gezichten uit het verleden, welke elkaar opvolgden als in een droom, stond de enthousiaste menigte herhaaldelijk op 't punt uit te roepen : Halt !... blijf stilstaan !

Maar wij hebben gewild dat een zo mooi en belangwekkend schouwspel, dat als het ware geen voorgaande kende, zou blijven voortbestaan, wij wensen dat deze grootse regie, welke zoveel inspanningen, talent en vernuft heeft gekost, niet spoedig tot vergetelheid gedoemd zou zijn. Zulks zal over lange tijd vermeden worden ; voortaan zal elkeen de vermaarde stoet kunnen zien — of opnieuw zien — ; elkeen zal hem aan zijn ogen zien voorbijtrekken, — zo traag, zo vaak als het hem belieft, — dank zij onderhavig album.

Dit werk zal aan de komende geslachten de herinnering overdragen van de oprichting van de spoorwegen, een van de roemrijkste adelsbrieven van de Belgische natie. Het zal een aangename en aandoenlijke relikwie zijn, niet alleen voor de bejaarden die de plechtige ingebruikneming van de spoorwegen hebben bijgewoond en voor hen die de stoet hebben gezien, maar ook voor hun afstammelingen. Moge elke Belg die dit album zal bezitten — zowel aan de buitenlanders als aan de landgenoten — met trots dit blijvende element uit de annalen van zijn land tonen !

Juicht, Belgen, juicht !!!

Met E. Cattier zitten we dan volop in de stoet. De man lijkt ons heel wat nuchterder, en hoewel hij zijn relaas



Of er werkelijk geschreeuwd werd, zullen we wel nooit weten, want R laat ons hierover, al dan niet bewust, in het ongewisse. Hij vergenoegt zich ermee, met een vleugje nostalgie, uit te leggen hoe het boek ontstaan is. De mooie droom is vervlogen. Men heeft er wel aan gedacht al die rijkdommen te bewaren en er een museum van te maken ; maar men is er niet in geslaagd. Ze werden verkocht en verzeilden aldus her en der.

af en toe ook wel met een naïef sopje durft te overgieten, zal het historische en anekdotische aspect ervan beslist enige belangstelling opwekken.

Niet uit chauvinisme, maar wegens plaatsgebrek laten we de andere voermiddelen onbesproken ; zo kunnen we dan in extenso het hoofdstuk brengen over de spoorwegen die toch aanleiding waren tot de gebeurtenis.

De spoorbaan is thans samengesteld

uit rails die bevestigd zijn op dwarsliggers of langsliggers, omgeven door een ballastbed; dat ballast bestaat uit een laag grint, kiezel of split die op de spoorbedding rust. Toch zijn er rails, zoals de Barlow-rail, die rechtstreeks op het ballast gelegd worden. Daar de rijtuigen en locomotieven zwaarder geworden zijn, heeft men de afmetingen van de rails in dezelfde evenredigheid moeten verhogen. Thans worden ze vaak van staal vervaardigd om ze steviger te maken. Dat proces heeft zich slechts trapsgewijze voltrokken. De eerste rails die te Newcastle op het einde van de XVIII^e eeuw gebruikt werden, waren houten wagensporen. Daar de houten rail te snel afsleet, belegde men ze met een ijzeren band. Vervolgens werd het hout afgeschafte en kwamen er platte wagensporen van gietijzer met één opstaande rand aan de binnenzijde. Jessop kwam op de lumineuze gedachte de rand van de rail op het wiel over te brengen. De rails waren nog slechts een eenvoudige ijzeren staaf, want het al te broze gietijzer, werd weldra door smeedijzer vervangen. Om een' grotere resistentie te verkrijgen, ging men het profiel van de rails uithollen. Zo kwam men tot de spoorstaaf met koppen. Hij rustte op

kussentjes die met ijzeren pinnen op de houten dwarsliggers bevestigd werden. Toen de onderste kop vervangen werd door een voet die rechtstreeks op de dwarsliggers kon worden bevestigd, was meteen de Vignole spoorstaaf geboren.

De assen van de spoorwegwagens moeten parallel zijn en de wielen vastgemaakt op die assen welke, met de wielen, in draagpotten draaien. Vandaar de moeilijkheid om de treinen te doen rijden in bogen waar ze niet kunnen vooruitkomen zonder dat een van de twee rijen wielen, zo niet allebei op de spoorstaven glijden.

Er bestaan thans allerhande soorten wagens, overdekte en gesloten, om alle produkten te vervoeren die men zich kan indenken, mensen, zieken, paarden, vee, wild, boter, petroleum, benzine, kolen, vlees, bier en dies meer.

Men weet hoe comfortabel onze reizigerswagens zijn. Ze zijn het slechts trapsgewijze geworden. Men ziet thans nog wagens waarop grote rijtuigen geladen worden die met paarden ter plaatse worden gebracht en die verhuiswagens heten. De postkoetsen en de diligences reisden op die manier in de aanvangsperiode van de spoorwegen.



De weg werd gedeeltelijk met paarden, gedeeltelijk met de stoom afgelegd. Een kraan lichtte de diligence — waarvan men de wielen afnam — op en zette ze met al haar passagiers op de wagon.

Ter aankomst werd ze door een andere kraan opgetild, de wielen werden erop bevestigd, men spande er opnieuw de paarden voor en men vertrok andermaal.

Er ligt een wereld tussen dat alles en onze goede zachte rijtuigen van vandaag, onze sleeping-cars, die Amerikaanse treinen welke in zeven dagen van New York naar San Francisco rijden en waarin er keukens zijn, een restaurant en rijtuigen waarvan de zitplaatsen tot bedden voor de nacht worden omgevormd...

De vroegere koerier, die de postzakken op zijn paard of in zijn kar meevoerde, werd vervangen door het postrijtuig, een rijdend kantoor waar de bedienden tijdens de rit de brieven sorteren...

Ik weid evenmin uit over de geschiedenis van de locomotief; ik ga met stilzwijgen voorbij aan de uitvinding van de stoommachine, aan Salomon

Decaux en Denis Papin en ook de stoomrijtuigen die de locomotief voorafgingen laten we hier buiten beschouwing. In 1773 vervaardigde Nicolas-Joseph Cugnot te Brussel een « cabriot » dat uitsluitend door vuur en waterdamp werd voortbewogen. Van de hertog van Choiseul, minister van oorlog in Frankrijk, kreeg hij de opdracht een groot rijtuig te bouwen volgens dezelfde principes. Het rijtuig begon zijn geschiedenis met een muur omver te rijden die het op zijn weg vond, wat de uitvinding in de grond boorde.

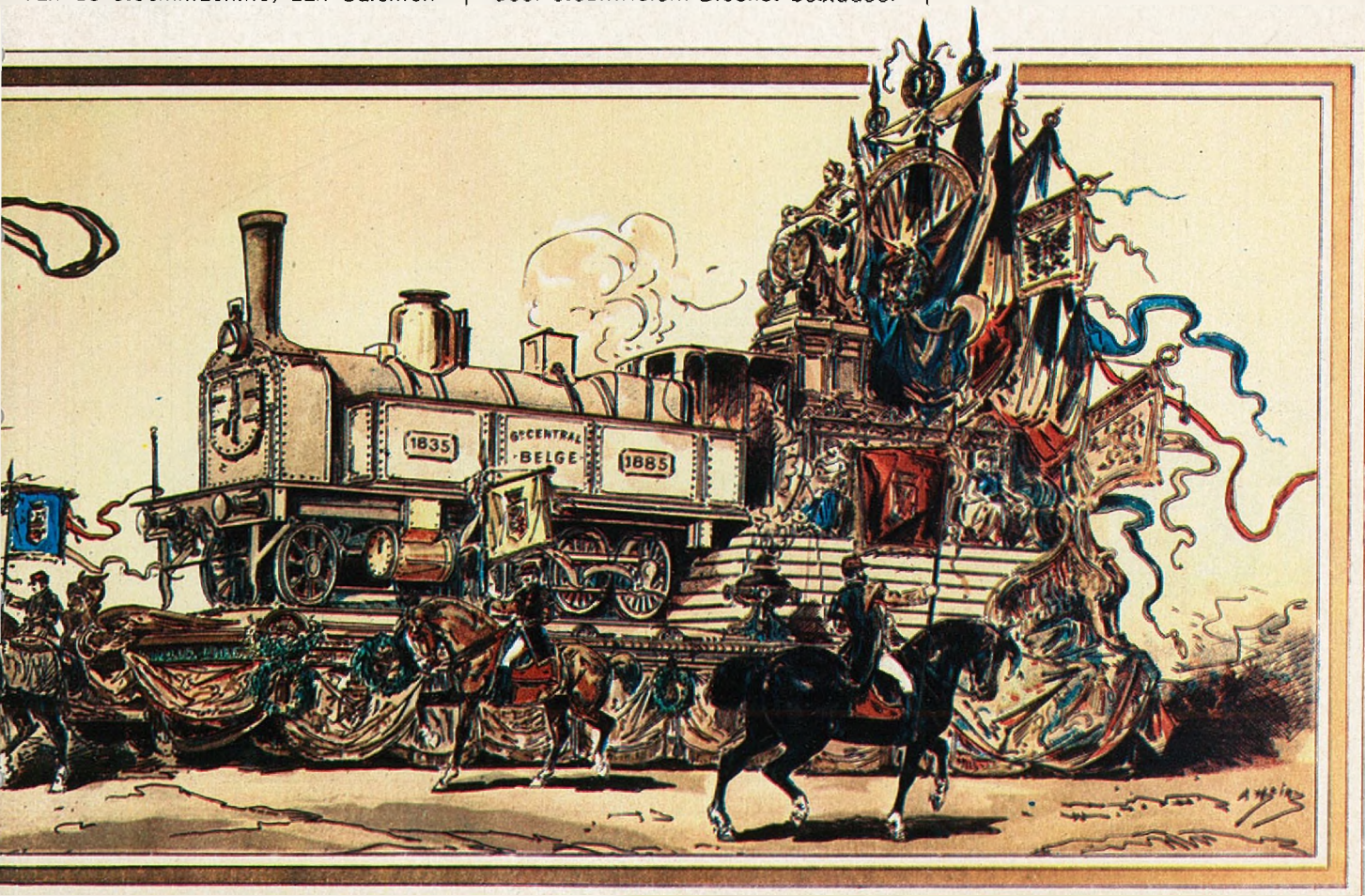
De proefnemingen van Oliver Evans te Philadelphia in 1786 en die van Robinson in 1795 kenden weinig meer succes. Pas in 1802 bouwden Trevithick en Vivian in Cornwall een stoomrijtuig met hoge druk dat beter geslaagd was.

In 1811 liet Blenkinsop een rijtuig rijden op een spoorbaan, gevormd door een gewone rail en een trandreep.

In 1814 deed Stephenson een stoomrijtuig rijden op rails die met elkaar verbonden waren. Zijn locomotief **The Rocket** behaalde de prijs in de wedstrijd van 1829 (te Rainhill).

In 1813 verving Brunton de drijfwielen door steunwielen. Blocket bestudeer-

de vijftigste verjaardag van de belgische spoorwegen



de de adhesie van de wielen aan de rails en, in 1814, kwam Stephenson op de gedachte de adhesie in haar geheel te gebruiken door de wielen onderling met een doorlopende ketting te verbinden.

Hackworth verving de ketting door koppelingsstangen.

In 1827 vond Marc Seguin, ingenieur bij de Spoorweg van Saint-Etienne naar Lyon, de vlampijpketel uit, waardoor de oppervlakte van het water dat met de stoomketel in aanraking kwam veel ruimer werd en de stoomproductie steeg.

Om het trekken en het werken van de vuurhaard te verhogen, leidde Stephenson de afgewerkte stoom uit de cilinder door de schoorsteen naar buiten.

Het rijtuig van Cugnot was een soort boomwagen op drie wielen die moest dienen om kanonnen te vervoeren. Het

voorwiel was een drijf- en draaiwiel. De machine, die bewaard wordt in het « Conservatoire des Arts et Métiers » te Parijs, haalde vier kilometer per uur.

Dank zij die hierboven vermelde inrichtingen en de eraan aangebrachte verbeteringen, groeide de locomotief uit tot de sierlijke machine die ze thans is.

Een feit dat de aan de bouw van de locomotieven aangebrachte verbeteringen duidelijk illustreert : sedert het begin van de spoorwegen is de hoeveelheid gestookte brandstof om een ton over een afstand van een kilometer te vervoeren verhoudingswijze van 14 tot 1 gedaald.

Een paardekracht is volgens De Harme gelijkwaardig aan vijftenzeventig kilogram, d.w.z. vijftenzeventig maal de arbeid die nodig is om 1 kg in een seconde 1 m hoog te heffen.

De kracht van een levend paard wordt geraamd op slechts vijftenzeventig kilogram/meter.

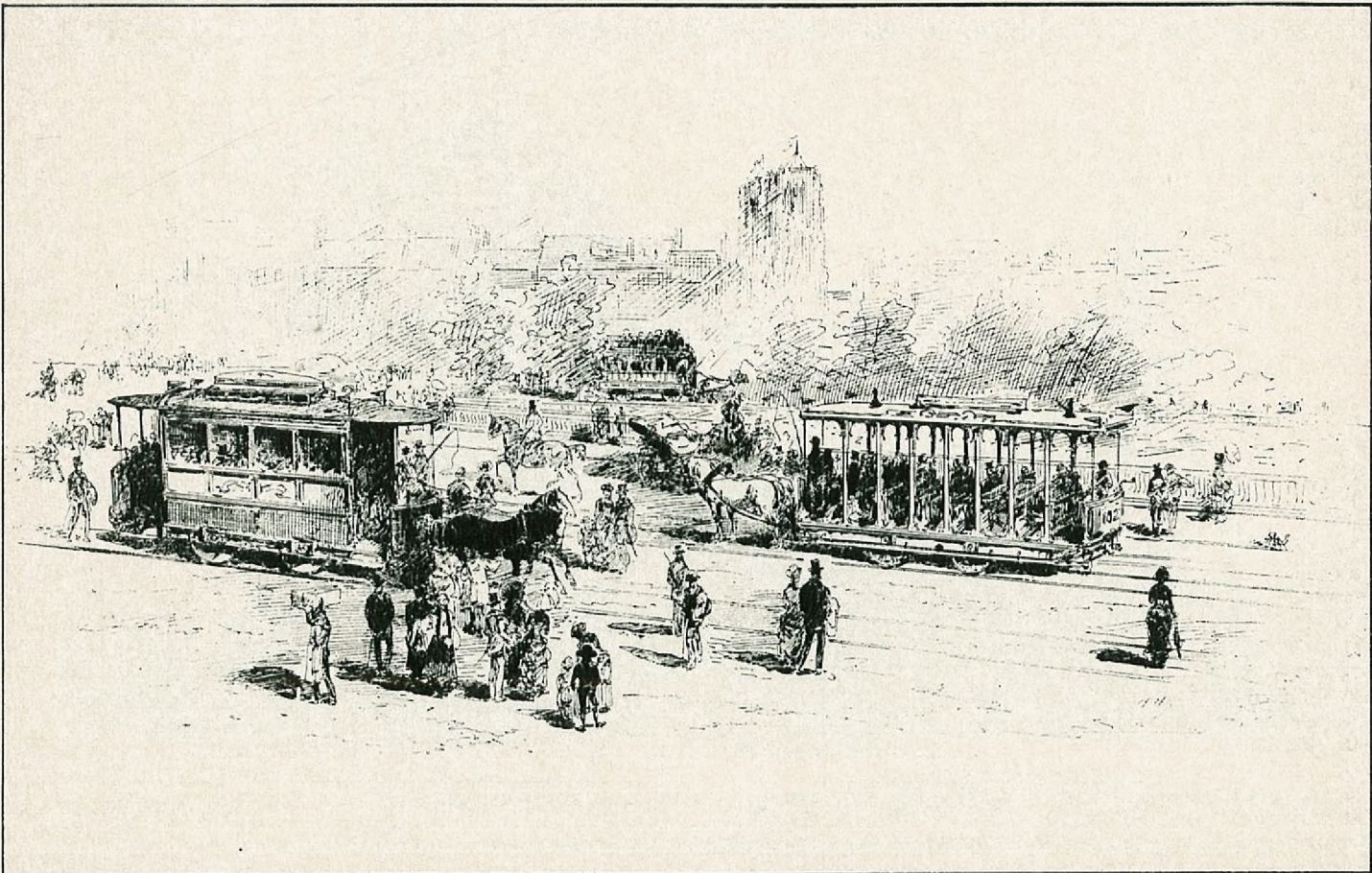
Nochtans kan het levend paard slechts acht uren op vierentwintig werken.

Er zijn dus vijf levende paarden nodig om hetzelfde werk van een paardekracht uit te voeren.

De locomotieven die thans in gebruik zijn, ontwikkelen een bestendige arbeid van tweehonderd tot driehonderd paardekracht, m.a.w. elke locomotief voert de arbeid uit van elfhonderd tot zestienhonderd levende paarden !

Dit zijn meer paarden dan er gedurende lange tijd voor al de rijtuigen van het openbaar vervoer in Frankrijk en Engeland gespannen werden.

Dat de auteur een vurig verdediger was van het vervoer op rails, blijkt duidelijk uit het oordeel dat hij hierna veelt over de toenmalige regeringen en



dat wij natuurlijk volkomen voor zijn rekening laten.

Ik zal hier geen ellenlange beschouwingen aan toevoegen. Ik wil slechts een eigenaardige zedenles trekken uit wat voorafgaat. Het is namelijk zo dat onze regeringen, de gezagsdragers, de overheid, op enkele zeldzame uitzonderingen na, sedert mensengeheugenis en tot op onze dagen, nooit wat anders gedaan hebben dan de ontwikkeling en de verbetering van de verkeersmiddelen te rennen. te dwarsbomen en tegen te houden. De moralisten en de regeringen hebben in de neiging van de mens om zich per rijtuig te verplaatsen, d.w.z. om zich snel te verplaatsen en om zijn krachten te sparen, nooit wat anders gezien dan pronk- en gemakzucht; zij hebben nooit de gigantische economische gevolgen voorzien die de invoering van gemakkelijke en snelle verkeersmiddelen zouden meebrengen.

De uitzonderingen, zoals Charles Rogier er ons in ons land een heeft aangevoerd zijn uiterst zeldzaam.

Het is het privé-initiatief dat de wagen aan het rollen heeft gebracht, en zulks ondanks de wetten, de boeten, de bevelschriften en de plagerijen.

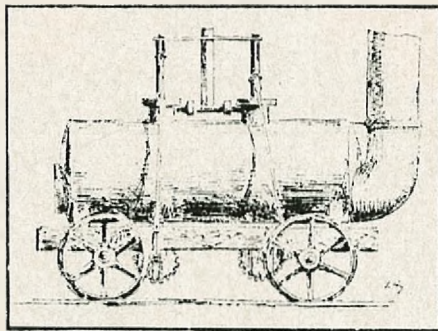
Ik denk dat het goed is dit ter overweging te geven aan allen die de manie hebben alles wettelijk te regelen en die menen dat, als men goed wetten heeft gemaakt, goed besloten, goed uitgevaardigd en goed afgekondigd heeft, men geweldig veel werk heeft afgelegd, dat men de mensheid heeft doen vooruitgaan, en dat men de fatale loop der dingen verandert met voorschriften die men op kleine stukjes papier neerschrijft.

Ondertussen is er in dat opzicht natuurlijk wel een en ander veranderd... Om op een luchtige toon te eindigen, laten we opnieuw de schrijver van de voorrede aan het woord, waarin onze illustere onbekende, in een « Noot aangaande de medewerkers », zijn laatste lyrische kruit verschiep.

Onder de uitstekende leiding van de hh. Bertin en Leurs brachten verscheidene voorname officieren met succes een groot aantal militairen en een zeker aantal burgers op de been. De soldaten — voor het merendeel knappe mannen — vertolkten goed hun rol en pasten wonderwel in hun

tenuen zodat de illusie volmaakt was. Je kunt van 's konings soldaten natuurlijk nog altijd veel beter zeggen dat het knappe mannen zijn dan dat ze kiekeborsten hebben, een kwalificatie waarmee een staatsminister — hij ruste in vrede — zich destijds heel wat ongenoegen op de hals haalde. Tenware dat de gewone burgers zich, vanwege die veralgemening, gediscrimineerd zouden voelen. En nu, de stroom van dankbetuigingen :

Onder de andere medewerkers menen we onder meer te moeten vermelden : De Maatschappij der Brusselse Tramwegen, die haar spoorlijnen, depots, materieel en paarden ter beschikking heeft gesteld.

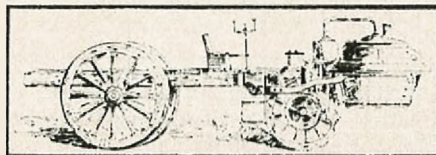


De Maatschappij van de Grand Central belge, die een enorm schaalmodel heeft gebouwd van de locomotief die zich op de grote wagen bevond.

De Société des Tramways à vapeur de Liège à Seraing, die de locomotief uitleende welke de trein van 1835 trok. Het Beheer van de Staatsspoorwegen, die in haar werkplaatsen te Mechelen het schaalmodel van de locomotief « de Belg » (gebruikt in 1835) heeft laten bouwen, enz., enz., enz.

En tot slot, graag nog dit pareltje : *Laten wij de ossen niet vergeten die, rustig maar toch verbaasd, waarschijnlijk geen flauw vermoeden hadden van de rol die ze vertolkten, op de eerste rijen van de stoet. Die achtenswaardige viervoeters werden geleverd door de h. Dumont, uit Chassart.*

Joost



GEORGES STEPHENSON