

## In België, honderd jaar geleden.

Onze Belgische medewerker schrijft ons:

Onze lezers zullen zich wel herinneren, dat den 5en Mei 1835 de eerste trein reed tusschen Brussel en Mechelen<sup>1)</sup>. Zoals wij reeds eenmaal in dit tijdschrift mochten vermelden, beantwoordde de bouw van deze spoorlijn niet louter aan enkele toevallige, plaatselijke belangen, doch vormde den eersten schakel van een waar spoorwegnet, waarvan het algemeen plan na koel beraad was vastgelegd<sup>2)</sup>.

De oorspronkelijke bedoeling van Koning Leopold I en zijn regering was wel is waar Antwerpen door een water- of spoorweg rechtstreeks met Keulen in verbinding te stellen; maar toen eenmaal de ontwerpen voldoende gerijpt waren, deden zij zich reeds voor als „het maken van een grooten verbindingsweg van de zee kust (Oostende) en de Schelde (Antwerpen) tot aan de Maas (Luik) en den Rijn (Keulen)“, met aansluiting naar de hoofdstad en eventuele uitbreiding naar het Zuiden, en hebbende Mechelen als knooppunt.

Nadat het eerste gedeelte voor het verkeer was opengesteld, stonden de werken niet stil. Reeds den 3en Mei 1836 was Antwerpen met Brussel verbonden (44 km). In Oostelijke richting reed op 21 September 1837 de eerste trein station Thienen binnen (63 km), en zeven dagen later kon men van het centrum des lands Gent bereiken (77 km). De eene inwijding volgde op de andere, wat telkens tot nieuwe feestelijkheden aanleiding gaf. Enkele van deze gebeurtenissen werden onlangs, na honderd jaar, met eenige plechtigheid herdacht.

Zoo wilde dus de stad Thienen op 21 September j.l. den honderdjarige vierden door eenige redevoeringen, een openluchtmuziekuitvoering en een tentoonstelling 1837—1937. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen droeg er het hare toe bij door op een spoor van het station een keur van haar nieuwste materieel op te stellen en het publiek hier vrijen toegang te verlenen (afb. 1).

Het reizigersmaterieel was vertegenwoordigd (links achtergrond) door een stalen doorgangsrijtuig van 22 meter, I—II klasse, met eindbalkons en dubbele deuren, 70 zitplaatsen en wegende 50 ton. Daarnaast stond een van de jongste locaaltreinrijtuigen III klasse, met twee middenbalkons, glijdeuren met automatische sluiting, 94 zit- en 50 staanplaatsen en een gewicht van 53 ton; terloops zij hier vermeld, dat de overeenkomstige rijtuigen II—III klasse in het geheel 124 plaatsen bieden en de III-klassewagens met bagageafdeeling 117 plaatsen (afb. 2). Op de banken van beide rijtuigen was propagandamateriaal neergelegd.

Verder stonden daar twee rijtuigen (rechts op den voorgrond even zichtbaar) en een bagagewagen voor excursietreinen — voormalige Duitse, vierassige wagens, die tot dit doel verbouwd zijn: 85 zitplaatsen II-klasse, met in iedere afdeeling gerieflijke tafeltjes, waarop onder een glazen plaat een spoorwegkaart is neergelegd om den toeristen mogelijk te maken den reisweg te volgen, terwijl in het midden van ieder rijtuig een afdeeling is gereserveerd voor den leider van de excursie, die, dank zij de glazen wanden, het geheele gezelschap kan overzien en door een microfoon met luidsprekers uitleg kan geven.

Belangrijk was vooral de inzending van goederenmaterieel (midden van afb. 1): open en gesloten wagens met laadkisten van verschillende grootte en bestemming (o.a. speciaal voor het vervoer van jonge varkens); een veewagen; een witte veerboot-wagen voor rechtstreeksch verkeer met Engeland; een eveneens witte koelwagen met ijslading; ten slotte een platte wagen met lagen bodem op twee vierassige draaistellen, met een nuttig oppervlak van 2,20 × 8,00, een totale lengte van 23,20 m en een draagvermogen van 100 ton, bij een eigen gewicht van 60 ton.

De stad Thienen had daartegenover een nabootsing willen plaatsen van den voorouder van 1837, die zeven jaar geleden in een optocht had gepronkt, doch het bleek niet meer mogelijk te zijn hiermee voor den dag te komen, en daarom moest men genoegen nemen met eenige prenten uit de oude doos en..... met verhalen.

Aldus werd o.m. in herinnering gebracht hoe, twee dagen vóór de plechtige opening der nieuwe lijn Dendermonde—Mechelen—

Thienen, Ingenieur De Ridder, een der grondleggers van het spoorwegstelsel, zelf een locomotief over de lijn hestuurde om zich van den staat van het spoor rekenschap te geven. „De heer De Ridder“, zoo meldde een dagblad indertijd, „is een bekwaam man. De Engelsen<sup>3)</sup> hadden niet gedacht, dat een Belg in staat zou zijn geweest een locomotief te besturen. Zij hebben zich vergist.“

De eerste trein werd bij zijn aankomst begroet door kanongebulder en gelui der kerkklokken. Om 18.30 uur namen de genoodigden, na aan de gemeentelijke feestelijkheden deelgenomen te hebben, weer plaats in den trein om de terugreis te aanvaarden. Doch helaas! nabij Cumplich (eerste station tusschen Thienen en Leuven) verloor de locomotief „Hercules“ een van haar wielen. Hoe de gasten verder thuis gekomen zijn, vertelt de geschiedenis niet.

Beter verliep het den 28sten September, toen te Gent het station „Muynckmeersch“ (later Gent-Zuid genoemd en acht jaar geleden afgebroken) officieel werd geopend. Om 10.45 uur vertrok het eerste konvooi uit Gent; rond 12 uur kwam het te Dendermonde en rond 13 uur te Mechelen aan. Daar werd een reusachtige spoorwegoptocht samengesteld, en tegen 14 uur vertrokken, onmiddellijk na elkaar, drie feesttreinen naar Gent: de eerste getrokken door „Karel V“, de tweede door „Justus Lipsius“ en de derde door „Godfried van Bouillon“; twee locomotieven, de „Olifant“ (een van het oorspronkelijke drietal) en de „Zon“ reden alleen achteraan — misschien wel met het oog op mogelijke verrassingen! In de treinen hadden de muziekmaatschappijen „La Grande Harmonie“ uit Brussel en de Harmonie van Dendermonde plaats genomen, ter opvrolijking van het gezelschap: in dit opzicht hadden de open bakken, die toen als rytuigen dienst deden (met wat hooi op den vloer als eenig comfort tegen koude voeten), wel iets goeds.

De heele optocht omvatte 78 rijtuigen, waarin 2.400 personen plaats genomen hadden; onderweg werd hij luide toegejuicht. Rond 17 uur arriveerde hij te Gent, alwaar hij eveneens op artillerie-salvo's en klokgelui onthaald werd. Koning Leopold en zijn gemalin Marie-Louise waren bij de aankomst aanwezig; blijkbaar had de vorst, die in 1835 den eersten plechtigen openingsrit in eigen persoon had bijgewoond, iets van zijn spoorwegenthousiasme verloren, want hij verkoos den weg naar Gent over de gewone baan af te leggen.

Groote feestelijkheden vonden dienzelfden avond nog plaats, o.a. een muziekuitvoering van „La Grande Harmonie“ in de aula van de Universiteit. Om 1 uur 's nachts keerden de muziekkapel en de andere genoodigden met den trein huiswaarts: oogenschijnlijk was men zeer trotsch op de mogelijkheid van ritten in het duister, maar de reis naar Brussel duurde niet minder dan zeven uur!

De volgende dag verging met nog andere plechtigheden, officieele bezoeken en audienties, en pas den 30sten, om 11 uur, stapte het Koninklijk echtpaar in een statierijtuig (berline) om naar de residentie terug te echen.

En daarna ging de exploitatie haar gang: dagelijks liepen er twee treinen tusschen Gent en Antwerpen, via Mechelen; vertrek uit Gent om 7.30 uur en om 14.45 uur.

Onderstaande tabel geeft eenige opheldering aangaande het tarief van het reizigersvervoer; men bedenke hierbij, dat de frank van 1937 ongeveer het tiende waard is van den vroegeren goudfrank (deze stond gelijk met een halven goudgulden).

	afstand	I	II	III	berline	
1837	79 km	4,50	3,05	1,75	5,20	goudfrank
1937	69 km	45,00	31,00	18,00	—	papierfrank

Waaruit blijkt, dat in een tijdsspanne van honderd jaar de Belgische spoorwegen hun tariefpolitiek voor reizigersvervoer niet aanmerkelijk gewijzigd hebben.

<sup>1)</sup> Zie *Spoor- en Tramwegen* van 2 Juli 1935.

<sup>2)</sup> Zie *Spoor- en Tramwegen* van 20 November 1934.

<sup>3)</sup> Inderdaad hebben Engelse maatschappijen een belangrijke rol gespeeld in den aanleg der eerste spoorwegen in België.



Afb. 1.



Afb. 2.