

MOEIZAAM PIONIERSWERK

DE VOORBEREIDINGEN VAN DE UITBOUW VAN EEN SPOORWEGNET (1830-1834)

IN BELGIE

BART VAN DER HERTEN



DE EERSTE VOORSTELLEN VANUIT ANTWERPEN EN LUIK WORDEN BESTUDEERD DOOR DE BELGISCHE REGERING

Bij de Belgische onafhankelijkheid in 1830 werd het land met zware problemen geconfronteerd op het vlak van de transportinfrastructuur¹. De oorlog met Nederland en

de moeizame onderhandelingen over de vredesverdragen hadden met name tot gevolg dat de Schelde en de waterwegen naar Nederland en Pruisen werden gesloten. Het gevolg was dat belangrijke delen van de Belgische economie werden lamgelegd. De Belgische overheid zag zich bijgevolg genoodzaakt

om op korte termijn een oplossing uit te werken. Nog in 1830 werden in Antwerpen en Luik, waar de negatieve gevolgen van de sluiting van de waterwegen naar het Noorden zich het meeste lieten gevoelen, de eerste voorstellen geformuleerd voor de aanleg van een

nieuwe transportverbinding tussen Antwerpen en de Rijn, die volledig over Belgisch grondgebied zou lopen. Aanvankelijk werd zowel de mogelijkheid van een kanaal als van een spoorweg bestudeerd. De dienst Bruggen en Wegen werkte in 1830-1831 een aantal projecten uit, waarbij men uiteindelijk

definitief de keuze voor een spoorweg maakte. Aanvankelijk werd geopteerd

voor een lijn door de Kempen. Voor de nog primitieve technologie (bijvoorbeeld op het vlak van de remsystemen) en de weinig krachtige stoommachines schenen de Ardense hellingen namelijk nog een onoverkomelijk hindernis te zijn. Hierbij werd men evenwel met het

nadeel geconfronteerd dat zowel de Kempen als Limburg zeer bevolkingsarme regio's waren, met weinig economische activiteit. De gunstige gevolgen van de lijn voor de gehele Belgische economie zouden bijgevolg eerder beperkt blijven. Daarom werd de mogelijkheid van een meer centraal traject opnieuw onderzocht.

HET GROEIEND BELANG VAN HET PROJECT

Intussen zagen steeds meer bewindslieden het belang in van de ijzeren weg. In de zomer van 1831 werden de ingenieurs P. Simons en G. De Ridder door de regering belast met de verdere uitwerking van het dossier. In oktober 1831 publiceerden ze de resultaten van hun reizen naar Engeland, waar de spoorwegtechnologie het verst was gevorderd. Ze stelden voor om een centrale spoorweg aan te leggen via Mechelen, Leuven, Tienen, Luik, Verviers, in de richting van Aken. Antwerpen en Brussel zouden op de centrale lijn worden aangesloten. De keuze voor een spoorweg via Luik werd uitgebreid toegelicht, onder meer vanuit de grote bevolkingsdichtheid van de

regio en de belangrijke industriële activiteit. In tegenstelling tot een traject via de Kempen, zou nu niet enkel de transithandel tussen Antwerpen en Keulen van de nieuwe verbinding kunnen gebruik maken, maar ook de belangrijkste industriële en commerciële groeipolen van België. Begin februari 1832 beraadslaagde een gespecialiseerde commissie over de voorstellen van Simons en de Ridder, en sprak zich tenslotte uit pro het voorgestelde traject. Daarnaast werd voorgesteld om alle voorbereidingen te treffen om de eerste secties uit te besteden aan de private sector, wat betekende dat de overheid het initiatief uit handen zou geven.

DE REGERING TERUGGEFLOTEN DOOR HET PARLEMENT

Ter gelegenheid van de parlementaire discussie over het budget van Binnenlandse Zaken in april 1832, eiste verscheidene parlementsleden evenwel zeggingschap op over het dossier. Een belangrijk argument tegen de handelswijze van de regering was, dat het land niet was geraadpleegd. Daarom werd voorgesteld om de belangrijkste economische instanties en de lokale besturen in het beslissingsproces te betrekken.

EEN NIEUWE ORIENTATIE VAN DE SPOORWEGONDERNEMING ONDER CH. ROGIER

Op 20 oktober 1832 werd de gewezen gouverneur van de provincie Antwerpen Ch. Rogier benoemd tot minister van Binnenlandse Zaken. In zijn vorige functie was hij wellicht betrokken geweest bij de Antwerpse problemen op het vlak van transport. Feit is dat hij dadelijk het dossier, dat in de lente van 1832 in een impasse was terecht gekomen, heropende. Hij ontbood de ingenieurs Simons en De Ridder, die het belangrijkste deel van het vooronderzoek hadden verricht, en droeg hen op om de belangrijkste bevindingen in een publikatie toe te lichten. Dit werk moest de basis worden voor een breed maatschappelijk debat dat gepland was voor het voorjaar van 1833.

In maart 1833 verschenen twee belangrijke documenten. Eerst verscheen in het *Belgische Staatsblad* een uitgebreid rapport van de *Commission Supérieure de l'Industrie et de Commerce*, enkele dagen later gevolgd door het boek van Simons en De Ridder. De beide publikaties hadden min of meer dezelfde inhoud. In de eerste plaats werden de belangrijke voordelen van een centrale spoorlijn voor de nationale economie belicht. Verder bleek uit het gegeven dat ook in de buurlanden belangrijke inspanningen werden geleverd, meer bepaald om de haven van Antwerpen definitief op het zijplan te plaatsen, dat er dringend moest worden gehandeld. Tenslotte werd gesteld dat er op termijn in België een netwerk van transportmiddelen moest worden uitgebouwd, wat in het grootste belang was voor de economie van het land. Wat de aanleg en de exploitatie van de spoorwegonderneming betreft, werd de aanvankelijke politiek van de regering niet gevolgd: er werd een duidelijke waarschuwing geformuleerd tegen de uitbating door een private maatschappij. Enkel de overheid, zo werd geargumenteerd, zou in staat zijn om lage tarieven te koppelen aan een optimale dienstverlening. De Staat zou met name de dienst tegen produktiekost ter beschikking stellen, terwijl de private sector uit was op de maximalisatie van de bedrijfswinsten. Verder zou de Staat de winsten die op de centrale assen werden geboekt, later kunnen gebruiken om minder rendabele lijnen uit te baten.

EEN NATIONALE RONDVRAAG OVER DE PLANNEN VAN DE OVERHEID

In maart 1833 werden de belangrijkste Kamers van Koophandel en de stadsbesturen van de grootste steden aangeschreven door het ministerie van Binnenlandse Zaken. Het schrijven was vergezeld van de beide publikaties. De overheid stelde drie vragen:

- Wat was de algemene beoordeling van het project?
- Wie moest de onderneming uitbaten: de overheid of de private sector?
- Moest de lijn vanuit Antwerpen of vanuit

Oostende vertrekken? In het algemeen waren de reacties op de eerste vraag zeer positief, hoewel de grote Vlaamse steden vonden dat de lijn vanuit Oostende moest vertrekken, om via Brugge en Gent Mechelen te bereiken. De stad Mons, dat de concurrentie van de Luikse steenkool vreesde, was niet zo opgetogen over het plan om het Luiks bekken aan te doen. De vraag over de exploitatie werd vooral in het voordeel van de Staat beantwoord, waarbij men dus de argumentatie van de toegezonden documenten volgde. Opnieuw liet het stadsbestuur van Mons een ander geluid horen, door de vraag te stellen of alle belastingbetalers moesten opdraaien voor een project van regionaal belang.

DE PARLEMENTAIRE DISCUSSIE

Het resultaat van deze uitgebreide rondvraag kende zijn neerslag in het wetsontwerp dat op 25 juni 1833 in het *Staatsblad* verscheen. Hierin werden de belangrijkste opwerpen die werden verwoord, verwerkt. De Vlaamse eisen werden ingewilligd door een aftakking naar Oostende te voorzien. Daarnaast werd nu definitief geopteerd voor een overheidsexploitatie van de spoorwegonderneming. De parlementscommissie die het wetsontwerp moest bespreken, verklaarde zich akkoord met de keuze van een spoorlijn ten nadele van een kanaal, met het algemeen nut van een spoorweg voor het land, met het traject en met de aanleg en exploitatie door de Staat. Nieuw was dat er ook een aftakking naar de Franse grens zou worden aangelegd, via Henegouwen. Daardoor zou België door twee centrale spoorwegassen worden doorkruist: van Oostende over Mechelen en Luik naar de Pruisische grens, en van de Franse grens over Brussel en Mechelen naar Antwerpen. De parlementaire discussie begon op 12 maart 1834. Veel nieuwe argumenten werden niet meer ontwikkeld, maar het werden zeer geanimeerde debatten. De conservatieve vleugel van het parlement en de Henegouwse vertegenwoordigers kantten zich tegen het overheidsinitiatief. Ook andere parlementairen waren de mening toegedaan

dat het niet de taak van de Staat was om een dergelijke onderneming te leiden. In zekere zin werd hier het eerste groot privatiseringsdebat uit de Belgische parlementaire geschiedenis gevoerd. De regering moest al haar invloed aanwenden en regelmatig druk uitoefenen op de parlementsleden om het project te laten overleven. Het belangrijkste argument stelde dat de buitenlandse spoorwegondernemingen de haven van Antwerpen dreigden te marginaliseren, waardoor de kleine open Belgische economie een unieke kans zou laten liggen om in Europa een economische rol van betekenis te spelen.

BESLUIT

Uiteindelijk stemden de Kamer en de Senaat de eerste wet op de spoorwegen; op 4 mei 1834 werd ze in het *Staatsblad* gepubliceerd. Toen op 5 mei 1835 de eerste spoorlijn op het Europees vasteland, tussen Mechelen en Brussel, feestelijk werd ingewijd, waren er jaren van studiewerk en voorbereidingen aan vooraf gegaan. Het hele project van de twee centrale assen werd afgewerkt in 1843. De Belgische overheid baatte toen een netwerk van meer dan 500 kilometer spoorwegen uit. Zonder meer betekende het avontuur van de eerste spoorwegen een belangrijke stimulans voor de jonge Belgische Staat. Het was, na de consolidatie van de nieuwe natie, het eerste project van nationaal belang dat werd gerealiseerd. Niet alleen betekende België nu iets in Europa, maar ook beschikte de nationale economie binnen enkele jaren over een vooruitstrevende economische infrastructuur, die tijdens de volgende decennia verder zou worden ontwikkeld. □

De auteur is verbonden aan de Werkgroep Kwantitatieve Economische Geschiedenis van de KU Leuven, waar hij onder leiding van Prof. Em. Dr. H. Van der Wee een doctoraat voorbereidt over de Belgische dienstensector