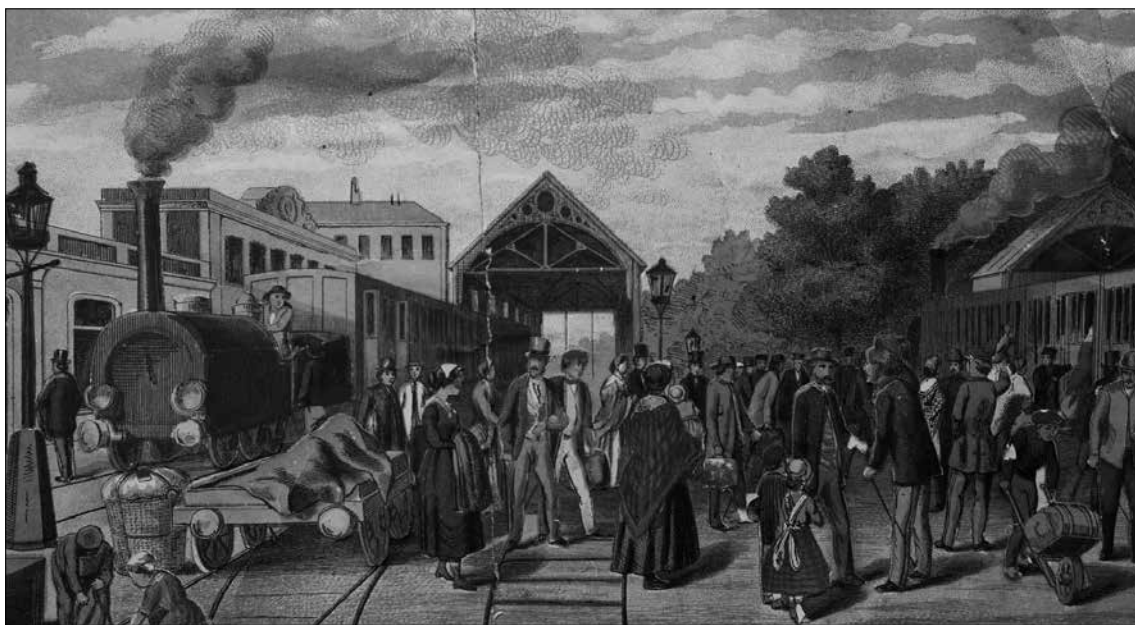


## EEN KORTE HISTORIE VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN

---

Dinsdag 5 mei 1835. De eerste commerciële spoorlijn op het Europese vasteland wordt ingewijd. De Pijl, de Stephenson en de Olifant vertrekken om 12.23 uur met negenhonderd genodigden in colonne van Brussel Groendreef naar Mechelen. De koning rijdt niet mee, uit veiligheidsoverwegingen. Zijn adviseurs hebben het hem afgeraden. Men is er niet helemaal gerust op. Er worden wel voorzorgsmaatregelen genomen. Hoewel het nieuwe transportmiddel de afstand in een kleine 20 minuten kan overbruggen, wordt in het feestprogramma een uur gerekend voor de rit. De machinisten moeten een richtsnelheid van 37 kilometer per uur aanhouden. De mensen mogen niet

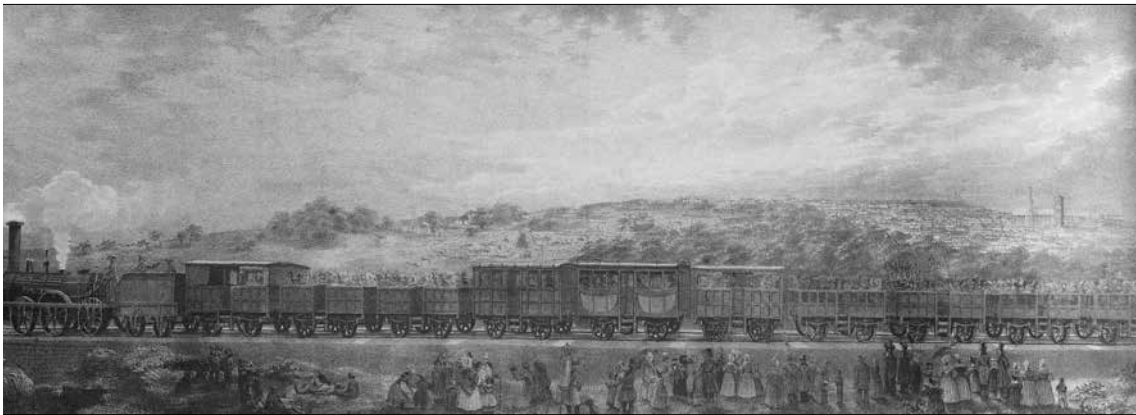


*Het vertrek van de eerste trein vanuit het station Groendreef op 5 mei 1835*

lijkleek uit de trein komen, het moet een feest zijn. De wachter heeft in Brussel bij het vertrek niet voor niets ‘Houd u vast, hij gaat vertrekken!’ geroepen.

Het konvoi arriveert in Mechelen zonder ongelukken. De eerste trein doet drie kwartier over het traject, dat is iets sneller dan gepland. Terwijl de Pijl en de Stephenson in Mechelen blijven, keert de Olifant ’s avonds terug naar Brussel. En die terugrit betekent meteen de allereerste vertraging uit de Belgische spoorgeschiedenis, want de trein valt stil in Vilvoorde. Twee dagen later wordt de spoorlijn opengesteld voor het publiek. De geboorte van de Belgische Spoorwegen is een feit. Goed een jaar eerder werd in het jonge België de wet gestemd voor de uitbouw van een spoorwegennet. Het nieuwe transportmiddel – de trein – is niet meer te stuiten.

Het spoorvervoer is op dat ogenblik zelf al bijna tien jaar oud. De eerste spoorlijn ter wereld wordt in Engeland gebouwd in 1825. George Stephenson verbindt Stockton met Darlington. Met stoomlocomotieven kunnen wagens vol steenkool worden vervoerd. Een ware revolutie. Op een spoorlijn bestemd voor reizigersvervoer, is het dan nog vijf jaar wachten, tot 1830. Manchester en Liverpool worden verbonden. De eerste intercitytreinen zien het

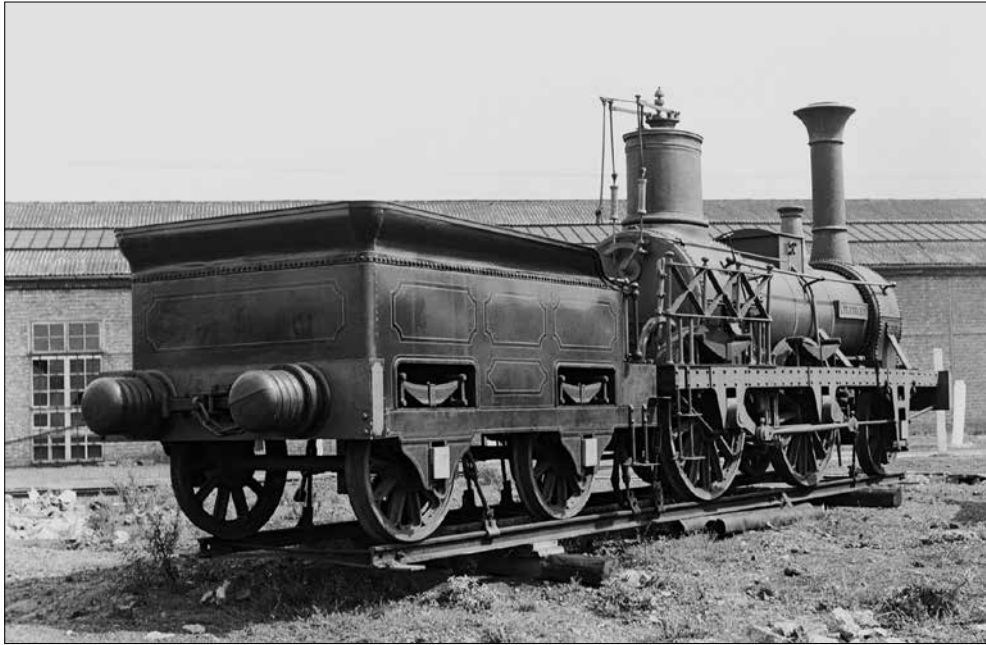


*Samenstelling van de eerste trein (5 mei 1835)*

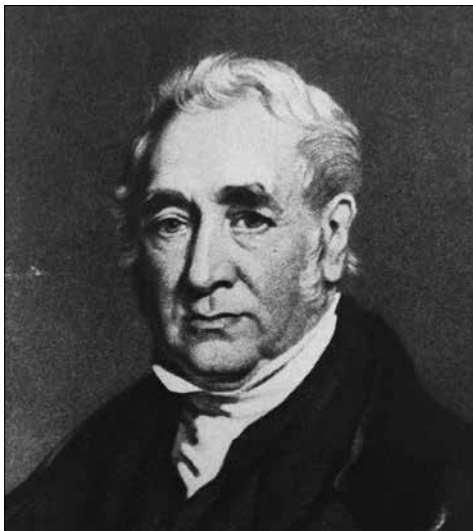
levenslicht. Deze lijn kan misschien wel bestempeld worden als dé doorbraak van de trein als vervoermiddel. En dat is ook de vorsten op het Europese vasteland niet ontgaan.

De Brit John Cockerill heeft aan Willem I, vorst van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, begin 1830 al voorgesteld om een spoorlijn aan te leggen tussen Antwerpen en Brussel, maar van die plannen komt niets in huis. In oktober 1830 wordt België onafhankelijk en neemt het Voorlopig Be-wind het roer in handen. Iets minder dan een jaar later wordt Leopold I tot eerste koning der Belgen gekroond. En Leopold, die heeft de opgang van de spoorweg meegemaakt in Engeland. Hij is meteen voorstander van een plan om het land te ontsluiten door middel van ijzeren wegen. Op 1 mei 1834 wordt de wet goedgekeurd. Er zal in België een spoorwegnet worden gevormd dat het oosten met het westen van het land verbindt, en het noorden met het zuiden.

De ontwikkeling van een spoorwegnet is meer ingegeven door noodzaak dan door vernieuwingsdrang. Bij de onafhankelijkheid van België blokkeert Nederland de Westerschelde. De Antwerpse haven lijdt daar erg onder en ook het Waalse industriebekken – de motor van de Belgische economie – kan niet voldoende bevoorraad worden. België dreigt zijn status als doorvoerland te verliezen door de problemen met Nederland. Er moet dringend een oplossing gezocht worden om Antwerpen met de Rijn te verbinden zonder op Nederlands grondgebied te komen. Men overweegt een kanaal of een spoorweg. Aan ingenieurs Pierre Simons en Gustave De Ridder wordt de opdracht gegeven om de mogelijkheden van een spoorweg in België te onderzoeken. De heren laten er geen gras over groeien. Amper een jaar na de onafhankelijkheid, op 25 oktober 1831, verschijnt hun eerste rapport. Een commissie oordeelt enkele maanden later dat een spoorweg een betere oplossing zou zijn dan een kanaal. Een spoorweg neemt niet zo veel landbouwgrond in, en zal sneller klaar zijn. De nieuwe transportmethode zal van het jonge België een pionier maken, en zal de zware industrie nog grote dien-



*De Olifant, een van de eerste locomotieven van 5 mei 1835*



*George Stephenson, de uitvinder van de eerste bruikbare locomotief*

sten kunnen bewijzen. De Ridder zit op 5 mei 1835 aan het stuur van de Pijl, terwijl Simons de Olifant bestuurt.

Koning Leopold I is door zijn eerste huwelijk verwant aan het Engelse vorstenhuis en heeft in de jaren 1830 nog steeds sterke banden met Engeland. Hij ontmoet George Stephenson – de uitvinder van de eerste bruikbare locomotief – in Groot-Brittannië en wil zijn ideeën overbrengen naar zijn nieuwe konink-

rijk. Na lange debatten in het parlement wordt op 1 mei 1834 beslist om een netwerk van 380 kilometer uit te bouwen.

Negen jaar later zijn de noord-zuid- en oost-westverbindingen in België werkelijkheid. De treinen rijden ondertussen op regelmatige basis. Het publiek is dol op de trein. Het is een gigantisch succes. In 1835 vervoeren de Spoorwegen 421.439 passagiers in België. Precies tien jaar later, in 1845, zijn dat er al 3.470.678. Toch blijken de Nationale Spoorwegen een enorm dure onderneming. Al snel wordt steun gezocht bij privéondernemingen. Een deel van het netwerk wordt geprivatiseerd. In de jaren 1840 worden ook de eerste nachttreinen ingevoerd. België is een pionier en vervult die rol met glans. Het rollend materieel wordt steeds uitgebreider en gevarieerder.

De privémaatschappijen die zich toeleggen op de aanleg en exploitatie van spoorlijnen schieten als paddenstoelen uit de grond. In 1861 wordt de Société anonyme du chemin de fer international de Malines à Terneuzen opgericht, een privémaatschappij die tot 1952 zal bestaan. De andere privémaatschappij die het zwaarst heeft gewogen op de Belgische spoorgeschiedenis is de Société des chemins de fer du Nord de la Belgique, kortweg de Nord Belge.

Die wordt in 1854 opgericht en wordt overgenomen door de Belgische staat in 1946, net na de Tweede Wereldoorlog.



*Het personeel van de Nord Belge poseert voor een locomotief (1888)*

Met zijn lage prijzen, grote dichtheid van het netwerk en uitgebreide dienstverlening, zorgt de 'ijzeren weg' voor een ongekennde economische expansie in ons land. België wordt na Engeland de tweede industriële natie van de

wereld. België is een spoorwegland. Bij het begin van de Eerste Wereldoorlog zijn de Spoorwegen niet voor niets het grootste bedrijf in België, met bijna 100.000 werknemers. Er ontstaat een zeer krachtig tweeluik. Enerzijds is er het bijzonder uitgebreide spoorwegnet, dat tot in de verste uithoeken van het land reikt. Anderzijds zijn er de buurtspoorwegen. Vanaf 1885 begint men met het ontsluiten van het platteland door de buurtspoorwegen, met stoomtrams op rails. Resultaat: in 1914 ligt er in België dankzij de vele spoorwegbedrijven meer dan 9000 kilometer spoorlijn. Bijna elke uithoek van het land kan men met de trein bereiken, een unicum in de wereld. Elke Belg kan in eigen land sneller dan ooit van punt A naar punt B, een luxe waarvan de reiziger gretig gebruikmaakt.

Naast de economische expansie is er ook een sociologische verandering merkbaar met de komst van de spoorwegen. Een trein kan veel mensen ver-



*Het comfort van een berlinerijtuig rond 1860 (lithografie)*

voeren, het is een massatransportmiddel. De reistijd wordt ook aanzienlijk ingekort. Een trein kan in die begintijden wel 60 kilometer per uur rijden! Stel je voor. Daarnaast oefent de trein ook een invloed uit op allerlei aspecten van het dagelijks leven, niet het minst op de mode. Hoepelrokken verdwijnen omdat ze zeer onpraktisch zijn om te sporen. Ze blijven vastzitten in de deuropeningen en nemen ook enorm veel plaats in op de trein zelf. Militaire hoofddekseisels worden lager gemaakt, en het wordt plots sociaal aanvaard om een pet te dragen in plaats van een hoed. Petten staan vaster op het hoofd en waaien dus niet al te snel weg. De rijtuigen zijn immers doorgaans niet alleen slecht verlicht, het is er ook bar koud en vaak windrig. Voor verwarmde rijtuigen is het wachten op de import van rubber, waarmee buizen worden gemaakt die de stoom van de locomotief verdelen over de rijtuigen. Tot die tijd is het dus kou lijden. In de hogere klassen worden zelfs warmwaterkruiken aangeboden aan de reiziger om de kou toch een beetje te temperen.



*Het comfort van een tweedeklasrijtuig rond 1860 (lithografie)*

Het deert de mensen niet. Jaar na jaar wijzen de statistieken op meer reizigers. De trein heeft een streepje voor op al zijn concurrenten, zowel voor het vervoer van passagiers als voor het vervoer van goederen. Niets is zo goedkoop en zo snel als de spoorweg. Tot aan de Eerste Wereldoorlog gaat de omzet in stijgende lijn. Daarna gaat het bergaf met de trein. Enerzijds zijn er de gevolgen van de verschrikkelijke wereldbrand, anderzijds is er de opkomst van een nieuw vervoermiddel: de automobiel. De Spoorwegen moeten zich heroriënteren, ze moeten besparen en inspelen op een veranderende transportomgeving. Daarom is het hoog tijd dat een orgaan in het leven wordt geroepen dat die evolutie moet waarmaken.

### **Een gedecoreerde wachter**

Vroeger konden mensen in dienst van de overheid voor bewezen diensten gedecoreerd worden met een ereteken. Het burgerlijk kruis, eerste of tweede klasse. Voor sommigen was de Orde van Leopold II weggelegd, of zelfs de Kroonorde. Maar een wachter wilde meer. En af en toe lukte dat. Bij de opgang van de Spoorwegen maakten staatshoofden en regeringsleiders gretig gebruik van het nieuwe vervoermiddel. Staatsbezoeken werden per trein afgelegd. Tot ver in de twintigste eeuw zou dit zo blijven.

Het was in die periode gebruikelijk dat het staatshoofd eretekens van zijn land uitdeelde aan de mensen die ervoor zorgden dat hij veilig op zijn bestemming aankwam. In 1911, bijvoorbeeld, vereerde de Franse president Armand Fallières ons land met een bezoek. Zijn troepen begonnen net aan de bezetting van Marokko, en Duitsland was daar niet mee gediend. Er hing oorlog in de lucht. De diplomatie werkte op volle toeren.

Fallières kwam per trein naar ons land, en hij vergat het personeel niet. De machinist en de hoofdtreinwachter kregen een gouden medaille opgespeld. De treinwachter moest het stellen met een zilveren medaille, maar hij was er



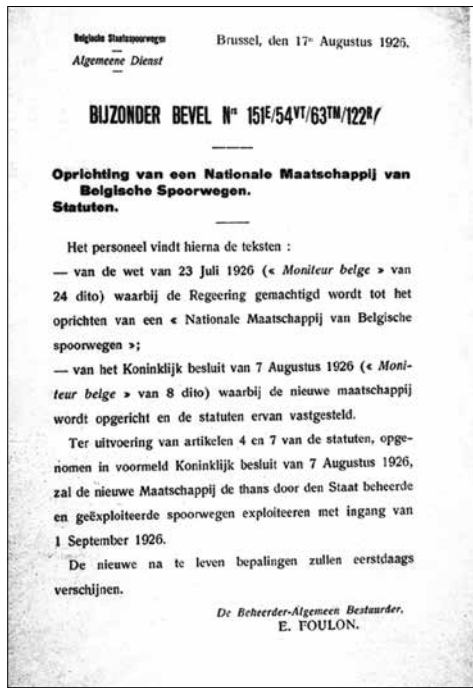


*Ontmoeting tussen de Franse president Fallières en koning Albert I (1911)*

niet minder trots om. Bovendien kregen ze elk een ring en een gouden daspeld met de initialen van de president.

## De oprichting van de NMBS

Pas in 1926 wordt een bedrijf in het leven geroepen dat onder voogdij van de Belgische staat de spoorwegen beheert, onderhoudt en uitbaat. De Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen, kortweg NMBS, wordt eigenaar van alle spoorlijnen op Belgisch grondgebied, al duurt het nog tot 1958 voor de laatste lijnen worden aangekocht door de staat. De oprichting van de NMBS moet worden gezien in een politiek van schuldvermindering. De Eerste Wereldoorlog heeft een groot deel van de sporen vernield. Bovendien is het meeste rollend materieel tijdens de oorlog door de Duitsers opgevorderd, en moet er dus zwaar worden geïnvesteerd om het Belgische net weer voor honderd procent operationeel te maken. Er is werk aan de winkel,



*Tekst van de oprichting van de NMBS in 1926*

rijtuigen zijn in niet al te beste staat: allerlei mankementen, ze zijn niet in orde met de veiligheidsvoorschriften en al zeker niet voorzien van elektriciteit. Het zijn rijtuigen met weinig comfort die bovendien vaak de veiligheid van de reiziger niet kunnen garanderen.

Bij de oprichting van de NMBS erft het bedrijf zo'n 4800 kilometer spoor, 1368 stations en stopplaatsen, een gigantisch aantal rijtuigen, wagens en locomotieven en bijna 120.000 personeelsleden. Veel stations zijn nog niet hersteld na de Eerste Wereldoorlog, en om het bedrijf financieel gezond te maken moeten er heel wat personeelsleden vertrekken. Geen gemakkelijke opgave dus.

maar het land verkeert in een financiële crisis. België wordt heropgebouwd en dat kost bakken geld. Om de schuldenberg in te perken, beslist de regering om een nationale spoorwegmaatschappij op te richten die het exploitatierecht over het net voor 75 jaar toegewezen krijgt. De NMBS is geboren.

Om het nieuwe bedrijf kapitaalkrachtig te maken, worden aandelen uitgegeven. Dertig miljoen aandelen ter waarde van elf miljard Belgische frank. Geld dat goed kan worden gebruikt, want de NMBS staat voor een dure vernieuwing van het wagenpark. De talrijke houten