Louis Gillieaux

De Belgische spoorwegen

GISTEREN

VANDAAG

MORGEN

LANNOO

'[…] Want de opkomst van de locomotief en de uitvinding van het spoor waren voor het volk belangrijker dan de Bestorming van de Bastille! Zij hebben de maatschappelijke structuren ingrijpender gewijzigd dan de Verklaring van de Rechten van de Mens, en ze hebben een grotere bijdrage geleverd tot de modellering van het leven van gezinnen, individuen en gemeenschappen dan alle filosofische theorieën […]'

HENRI VINCENOT
La vie quotidienne dans les chemins de fer au 19ème siècle

Voor Nathan, Soline
en alle andere kinderen,
de volwassenen van morgen.

Het ontstaan van de spoorwegen verandert radicaal de gewoontes.

Inhoud

Voorwoord 7
Het wachtwoord voor een treinreis van gisteren naar morgen 8

Deel één: bloeitijd, neergang, hoop 11

1. 1835–1940. De andere Belgische revolutie: met volle (stoom)kracht vooruit! 12
Het spoor activeert de Belgische economie in de 19de eeuw 15
Het interbellum: hoogtepunt en begin van de grote veranderingen 22

Het 'geheim' van het spoor 27
Het ontstaan van de locomotief 28
Brussel-Mechelen, de eerste spoorlijn op het Europese continent en in België? 30
Het goederentransport moet niet onderdoen… 32
De ontwikkeling van het spoor: Belgen in de voorhoede 35
De Belgische spoorindustrie, in eigen land en overal ter wereld 41
De eerste rijtuigen en wagons 43
De 12.004, een legendarische locomotief 46
De spoorwegen zetten voor alle Belgen de klok gelijk 49
De Belgische spoorwegen tijdens de twee wereldoorlogen 51
1835–1940: belangrijke gebeurtenissen in de wereld van vervoer en communicatie 56

2. 1945–1985: wederopbouw, twijfels, omwenteling en herleving 58
De tijd van de grote veranderingen 58
De dageraad van de renaissance van het spoor: de zon gaat op in het Oosten 70

De technische specificiteit van de internationale elektrische treinen 72
Goederen sneller vervoeren en overslaan 75
1945–1980: belangrijke gebeurtenissen in de wereld van vervoer en communicatie 77

Deel twee: de herleving van het spoor 79

3. Op naar de hogesnelheidstrein: Frankrijk, Europa, België 80
Een andere Franse revolutie 80
Objectief Europa 82
België, Europees centrum van de supersnelle trein 83
Belgische hogesnelheidslijnen aanleggen 85

Van de klassieke spoorlijnen naar de hogesnelheidslijnen 93
Een seinstelsel dat is afgestemd op de evolutie van de snelheid en op Europa 95
De spoorindustrie in België: een radicale kentering in een internationale context 100
1980–2000: belangrijke gebeurtenissen in de wereld van vervoer en communicatie 103

4. Het binnenlandse spoornet: allerlei moderniseringen 104
Nieuwe treinen, die sneller rijden en betere prestaties leveren, voor een betere service 105
De kwaliteit van het net verbeteren en de snelheid verhogen 106
Een GEN voor Brussel. En zijn 'verkenner', de S-trein 109
De stations, multimodale knooppunten 113

Meer reizigers aantrekken en meer comfort bieden 116
De 'lijdensweg' van de stiptheid 118
2000–2010: belangrijke gebeurtenissen in de wereld van vervoer en communicatie 123

5. Hogesnelheidstreinen en nieuwe internationale treinverbindingen 124
Nieuwe diensten dankzij de hoge snelheid 125
Het succes van de SST 130

De hogesnelheidstreinen in België: twee families en een gevarieerd gamma 132
Internationale treinen: de grote kentering 137
Treinen en hoge snelheden 140

Deel drie: de trein naar de toekomst 143

6. Aan het spoor van morgen wordt vandaag gewerkt 144
Welk spoor voor de toekomst? 145
Enkele vaststellingen 146
De wil van de overheid: investeren in de spoorwegen. Maar ook de kosten terugschroeven en de efficiëntie verhogen 149
De spoorwegen van morgen: een diepgaande gedaanteverwisseling om te komen tot zuiniger en efficiënter vervoer 151

Enkele actuele gegevens inzake de mobiliteit en de spoorwegen in België 155
Spoorprojecten voor het reizigersvervoer in België 156
Naar een nieuw aanbod voor treinreizen in Europa 169
Toekomstwegen voor het vrachtvervoer over het spoor in België en in Europa 176
Innoverende treinen voor morgen 185
De spoorwegen en de Europese impulsen 190

7. Het spoor: snelheid en mobiliteit voor morgen 194
Vooruitgang en uitdagingen 194
Sevilla–Vladivostok! 196

Train World, een boeiende reis langs 197
Railway History & Research 201

Belangrijkste bibliografische bronnen 203
Fotoverantwoording 205
Dankwoord 206

Voorwoord

Der Kluge reist im Zuge. Wie slim is, neemt de trein. Deze spraakmakende slogan van de Zwitserse Bondsspoorwegen, de SBB, wordt ter harte genomen. De Zwitsers zijn in Europa met vlag en wimpel de meest enthousiaste treinreizigers. Terwijl Zwitserland zijn dicht spoorwegnet koestert, heeft autoland België een haat-liefdeverhouding met zijn 'ijzeren weg', de letterlijke vertaling van *chemin de fer*. Onze spoorwegen halen dikwijls het nieuws met stakingen, vertragingen, geen of foute informatie, overvolle treinen, verpauperde stations… Bovendien wordt de NMBS door de politiek al decennia misbruikt voor doeleinden die weinig te maken hebben met haar kerntaak: veilig, stipt en comfortabel treinvervoer. Denk maar aan gekleurde benoemingen, vriendjespolitiek, nutteloze investeringen door de *wafelijzer*politiek…

Toch kunnen we trots zijn op 'onze' spoorwegen. Al sinds 1835 rijden er treinen in ons land. Alleen Engeland ging ons voor. Dankzij het spoor ontwikkelde het jonge België zich snel tot een toonaangevende industriële natie. We exporteerden locomotieven, rijtuigen, goederenwagens en trams naar alle hoeken van de wereld. Luikenaar Georges Nagelmackers introduceerde in Europa het in luxe reizen per trein met comfortabele slaap- en restauratierijtuigen. In 1872 richtte hij de Compagnie des Wagons-Lits op. Wie kent de legendarische Oriënt-Express Parijs-Istanboel niet?

In dit vlot lezend boek schetst de bevlogen oud-spoorman Louis Gillieaux niet alleen een uitstekend beeld van de boeiende geschiedenis van onze spoorwegen, ook het heden en de toekomst neemt hij in diverse facetten onder de loep.

Zes jaar werkte de auteur aan dit boek. Zijn feitenkennis is fenomenaal. Mede te danken aan zijn 36-jarige loopbaan bij de NMBS. In 1987 ging Louis Gillieaux aan de slag bij de dienst pers en publieke relaties waar, hij tevens verantwoordelijk was voor het rijke historische erfgoed en het archief.

Omdat de auto zich steeds meer klem rijdt, is de milieuvriendelijke en ruimtebesparende trein ook in de toekomst meer dan ooit nodig. Niet alleen op langere trajecten, ook in de stadsregio's moet de rol van de trein worden versterkt. Dat kan alleen met een hoge frequentie én een klantgerichte service.

HERMAN WELTER
Spoorwegjournalist

De trein, een vervoermiddel met een grote capaciteit.

Het wachtwoord voor een treinreis van gisteren naar morgen

5 mei 1835 – 10 december 1997

Twee data hebben de geschiedenis van de spoorwegen gemarkeerd, in België en zelfs daarbuiten. Beide vormden, elk op hun manier, een revolutie binnen de wereld van het transport.

5 mei 1835: de eerste openbare spoorlijn op het Europese continent wordt in dienst genomen, in ons land, kort na de introductie van dit nieuwe transportmiddel in Groot-Brittannië. Dankzij de trein kunnen meer mensen en veel zwaardere vrachten sneller en veel verder worden vervoerd dan voorheen. 10 december 1997 – twintig jaar geleden: door de inauguratie van de eerste Belgische hogesnelheidslijn neemt het traject Brussel-Parijs nu minder dan anderhalf uur in beslag. De Belgische spoorwegen beginnen aan een tijdperk van herstructurering van het treinvervoer, dat nog steeds bezig is.

Tussen die twee data hebben de spoorwegen de Belgische geschiedenis diep gemarkeerd. Hun ontstaan viel bijna samen met de geboorte van de jonge staat, en ze hebben hem geholpen om uit zijn isolement te treden en internationaal erkenning te krijgen. Het sterk vertakte spoorwegnet dat vervolgens op zeer korte termijn werd aangelegd, was gedurende honderd jaar een van de belangrijkste drijvende krachten van de economische, sociale en democratische ontwikkeling van het land, dat op die manier vooruit werd gestuwd tot in de kopgroep van de meest ontwikkelde landen. De spoorwegen waren ook een smeltkroes van technologische vernieuwingen, die inspirerend werkten voor andere sectoren van de Belgische industrie, en die op punt werden gesteld door onze Belgische ondernemingen, waarvan de reputatie tot ver buiten de landgrenzen reikte.

De wereldomvattende, ingrijpende veranderingen die volgden op de twee wereldoorlogen, brachten een kentering teweeg in onze levenswijze. In de transportsector leidde dat tot de ontwikkeling van het wegvervoer en van de luchtvaart. De trein verdween echter niet van het toneel. Het spoor begon aan een echte omwenteling door de stoomtractie in te ruilen voor elektrische tractie en, in mindere mate, dieselmotoren. Op internationaal vlak kozen de spoorwegen met de introductie van de beroemde Trans Europ Express, resoluut voor de nieuwe politieke en economische ruimte die Europa bood.

Nog tijdens die innovaties echter werd al een nieuwe spoorrevolutie voorbereid, die zou leiden tot de introductie van de hogesnelheidstreinen in Europa. Eerst in Frankrijk, vanaf 1981, en dan in meerdere andere landen. In 1997, 20 jaar geleden alweer, koos ook België voor deze nieuwe weg, met de hogesnelheidslijn naar

Het eerste station van Mechelen.

Frankrijk. Ondertussen zijn daar nog andere lijnen bijgekomen, naar Duitsland en Nederland. In 2009 was ons land het eerste dat erin was geslaagd om zijn aandeel in het in aanbouw zijnde Europese hogesnelheidsnet te realiseren.

België kiest echter niet eenzijdig voor de SST: de introductie van de supersnelle trein gaat gepaard met een uitgebreid, parallel en geïntegreerd proces van grondige modernisering van de lijnen en treinen van het klassieke spoornet, om ook daar de dienstverlening aanzienlijk te verbeteren. De nieuwe ontwikkeling van het spoornet biedt aldus een alternatief voor de toenemende files bij het wegverkeer, en zorgt meteen voor een mobiliteit die gepaard gaat met meer respect voor het leefmilieu: de voordelen van het treinverkeer op dat vlak zijn onbetwistbaar. Over het algemeen worden de actuele innovaties door het publiek op prijs gesteld, want het reizigersverkeer gaat sinds ongeveer vijftien jaar voortdurend in stijgende lijn (zowel nationaal als internationaal). Deze tendens zet zich door, ondanks onbetwistbare en irriterende stiptheidsproblemen. De geleidelijke opheffing van deze ongemakken – met veelvuldige oorzaken – staat centraal bij de inspanningen die de spoorwegen leveren om de dienstverlening te verbeteren.

En de reis gaat verder. Door de modernisering voort te zetten telkens zich investeringsmogelijkheden aanbieden, bereiden de spoorwegen zich voor op de uitdagingen van de toekomst: nog meer reizigers verwelkomen, ze in betere omstandigheden vervoeren en een steeds grotere bijdrage leveren voor de bescherming van ons bedreigde leefmilieu. Vanuit die optiek worden de concepten van snelheid en prestaties – hoewel die in het verleden de stuwende kracht waren voor ontwikkeling en ze nog steeds tot op zekere hoogte noodzakelijk blijven – voortaan bekeken vanuit een veel globaler en bedachtzamer perspectief. Een verplaatsing met de trein wordt niet meer gezien als een losstaand gegeven, maar als onderdeel van een globale mobiliteitsketen. Deze nieuwe benadering impliceert meer samenwerking tussen de verschillende vervoermiddelen en doet steeds meer een beroep op de nieuwste technologieën inzake informatie en communicatie. Zij wil een zo hoog mogelijk prestatieniveau combineren met zuinig energiegebruik, wat steeds belangrijker en noodzakelijker wordt. En dat geldt zowel voor het reizigersvervoer als voor het goederentransport, waar ernstige problemen moeten worden opgelost om het belangrijke groeipotentieel van het spoor in deze sector ook echt te valoriseren.

Een nieuw tijdperk begint voor onze spoorwegen, die opnieuw de 'stalen ruggengraat' van het land lijken. Een tijdperk waarin ze, zowel in België als elders, steeds meer ten dienste moeten staan van onze ondernemingen, die in volle evolutie zijn en geconfronteerd worden met immense uitdagingen. Dat is hun verantwoordelijkheid, voor het behoud van het sociale evenwicht en uit respect voor toekomstige generaties en het leefmilieu.

De volgende bladzijden bieden een overzicht van deze evolutie, aan de hand van teksten en beelden, van bij het ontstaan tot vandaag. Ze schetsen de veranderingen en verbeteringen die haar kenmerkten, en ook de projecten en de hoop voor de toekomst die zij opwekt.

Iedereen instappen nu, en welkom aan boord!

De trein en het respect voor het leefmilieu.

Deel één: bloeitijd, neergang, hoop.

1

1835 - 1940. De andere Belgische Revolutie: met volle (stoom)kracht vooruit!

Een onvergetelijke zondag

Meermaals is hij tot bij de kop van het konvooi gelopen, om zich ervan te vergewissen dat het gereedmaken van de trein zonder incidenten verloopt. George Stephenson, want over hem hebben we het hier, voelt zich toch wel wat gespannen, hoewel hij dat wegsteekt achter zijn typisch Brits flegma.

Dit is dan ook een buitengewone dag. Over enkele minuten zal voor de allereerste keer op het Europese continent een openbare spoorlijn in dienst worden genomen. Aan Stephenson, de ontwerper van de stoomlocomotief, de constructeur van de eerste spoorlijnen in Groot-Brittannië, werd gevraagd het materiaal te leveren voor deze eerste verwezenlijking op het vasteland. Hier, in België, tussen Brussel en Mechelen. Over enkele ogenblikken zal aan het station Groendreef, in de noordelijke buitenwijken van de jonge hoofdstad van de nieuwe staat, in aanwezigheid van de koning der Belgen het vertreksein worden gegeven voor de drie inaugurele treinen.

Meer dan negenhonderd genodigden verdringen zich om plaats te nemen aan boord van de rijtuigen en open wagons met banken waaruit de treinen bestaan. Alles wat België in huis heeft aan hoogwaardigheidsbekleders en beroemdheden heeft hier verzamelen geblazen: ministers, kamerleden, industriebonzen en financiers, en nog vele anderen. Niemand die dergelijke belangrijke afspraak met de vooruitgang wil missen! Want hier zal geschiedenis worden geschreven. De piepjonge Belgische staat zal de eerste zijn op het Europese continent om zich uit te rusten met een werktuig dat zal toelaten zijn geblokkeerde export weer op gang te trekken, zijn levensvatbaarheid aan te tonen tegenover de andere staten en de levensomstandigheden van de bevolking te verbeteren.

De bewindvoerders van het land staan nog een beetje terughoudend tegenover deze nog vrij onbekende technologische nieuwigheid. Uit veiligheidsoverwegingen hebben ze Leopold I aangeraden om niet deel te nemen aan de inaugurale rit, zelfs al heeft de koning de realisatie van het project op de voet gevolgd. Voor hij in juli 1831 koning der Belgen werd, heeft Leopold immers in Groot-Brittannië gewoond, waar hij de echtgenoot was van prinses Charlotte, de erfgename van de kroon, tot de prinses kwam te overlijden. In deze context was hij zeer goed geïnformeerd over de ontwikkeling van deze opmerkelijke uitvinding, een kind van de industriële revolutie.

Even na de middag, om 12.23 u om precies te zijn, geeft een kanonschot het vertreksein voor de eerste trein. George Stephenson heeft zich discreet onder de genodigden gemengd. Hij kan al snel opgelucht ademhalen: in minder dan een uur zal de trein

George Stephenson

5 mei 1835: de pas ingewijde trein vertrekt uit Brussel.

Mechelen bereiken, zonder incidenten. Voor die tijd is dat rondduit uitzonderlijk en zelfs bijna ongelofelijk: zowat negenhonderd mensen vervoeren over een afstand van 20 km op zo'n korte tijd, dat was nauwelijks enkele jaren eerder nog ondenkbaar. En er wordt gezegd dat het nog sneller zal kunnen, en over grotere afstanden. Een nieuwe toekomst ligt open voor het land.

In Mechelen worden de nieuwe perspectieven extra benadrukt door een plechtige ontvangst. Aan de voet van de mijlpaal die dient om spoorafstanden te berekenen, worden herdenkingsmedailles geplaatst. Want daar zal voortaan het nulpunt liggen van het eerste spoornet ter wereld, zoals al in 1834 werd beslist. Na de receptie keren de genodigden terug naar Brussel, nog steeds met de trein. De drie treinen werden verenigd tot één enkele, wat de onwaarschijnlijke kracht van het nieuwe vervoermiddel aantoont. Men beheerst echter nog niet alle technische knepen tot in de puntjes, en de *'remorqueur'* – zoals de locomotieven aanvankelijk werden genoemd – krijgt ter hoogte van Vilvoorde pech door watergebrek. Men moet hem loskoppelen, zodat hij een nieuwe voorraad kan halen. Even later komen de genodigden aan in Brussel. Ze keren weldra huiswaarts en wisselen nog indrukken uit over de buitengewone ervaring die ze die dag hebben meegemaakt.

George Stephenson kan op zijn twee oren slapen: zijn werk zal gegarandeerd worden voortgezet. Gezien het enthousiasme van de deelnemers wacht de spoorwegen een mooie toekomst.

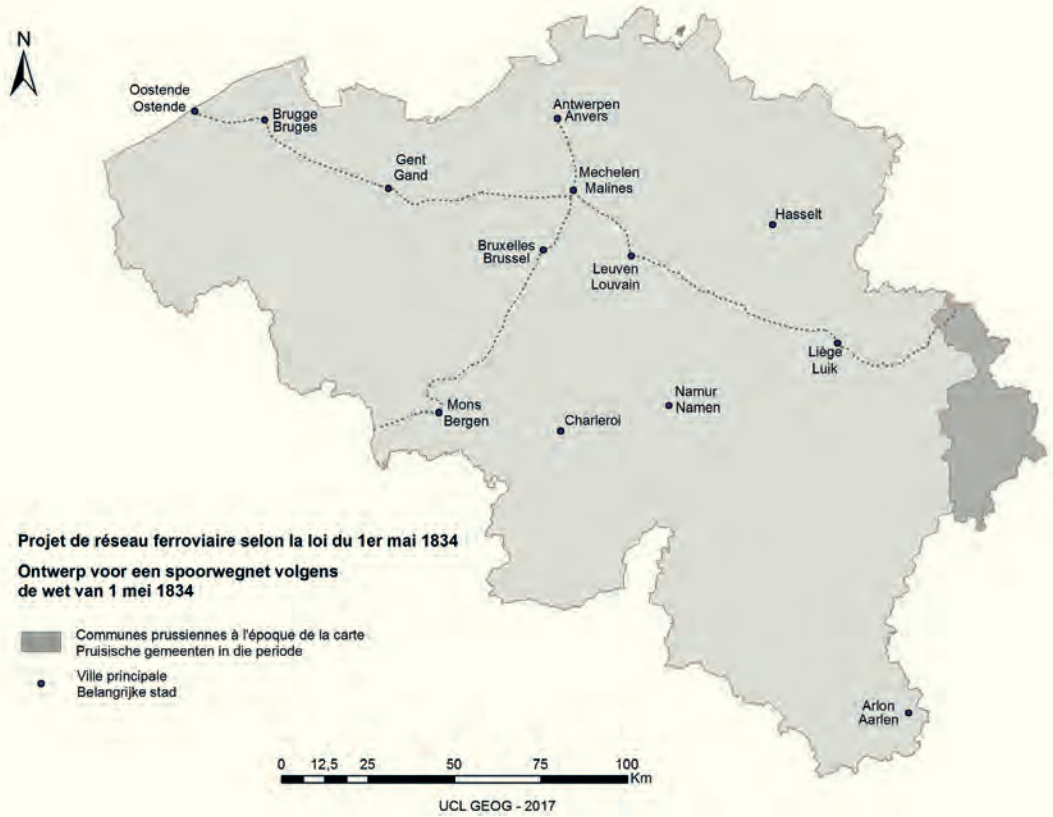
Eerste realisatie met bekwame spoed

Laat ons enkele jaren terugkeren. In 1830 hebben de Belgen net hun onafhankelijkheid uitgeroepen. Maar het mes wordt hen op de keel gezet. Nederland heeft dan wel onder internationale druk een staakt-het-vuren aanvaard, maar de Nederlanders geven zich nog niet zo snel gewonnen. Ze gebruiken een geducht wapen om de Belgische economie te verstikken: een blokkade van de vaarroute vanuit Antwerpen naar zee, waardoor de haven verlamd wordt. De Antwerpse haven is echter zeer belangrijk voor de zich ontwikkelende Belgische industrie, die onder meer handel drijft met de streek van Keulen; die regio was voorheen steeds bereikbaar geweest via de mondingen van de Schelde en de Rijn.

Er moet dus hoogdringend een alternatieve oplossing worden gevonden om het voortbestaan van de economische activiteit te garanderen. Specialisten op het domein van de openbare werken bestuderen diverse mogelijkheden om een rechtstreekse verbinding te creëren tussen België en het Rijngebied. Ze weerhouden het concept van een '*railway*', een nieuw transportmiddel dat enkele jaren eerder in Groot-Brittannië werd uitgevonden en waarmee enkele Britse koolmijnen zich beginnen uit te rusten.

Twee jonge ingenieurs, Simons en De Ridder, worden naar Engeland gestuurd om daar deze nieuwigheid te gaan bestuderen. Hun onderzoek laat toe om met meer kennis van zaken mogelijke oplossingen te vergelijken. Er komen ook politieke elementen bij kijken, want er moet een route worden gevonden die het grondgebied van Nederland vermijdt. Meerdere opties worden onder de loep genomen. Het project dat uiteindelijk in 1833 wordt voorgesteld, volgt een tracé dat van Antwerpen naar de Duitse grens voert, in de buurt van Aken, via Mechelen, Leuven, Luik en Verviers. Een zijspoor zal Brussel verbinden met Mechelen. Het parlement krijgt dit project ter inzage, maar zal het aanpassen. De kamerleden zien meteen het potentieel van dit nieuwe transportmiddel, en ze hebben een geniaal idee: in mei 1834 zal het parlement een wet stemmen waardoor een nationale, Belgische spoororganisatie wordt opgericht. Naast het basisproject word in treinverbindingen voorzien naar Gent, Brugge en Oostende, en naar de grens met Frankrijk. Door deze wet wordt België het eerste land dat zich uitrust met een echt spoorwegnet, op een moment waarop de andere staten gewoonweg de aanleg van geïsoleerde spoorlijnen overwegen, als verbinding tussen gemeenten of om een bevaarbare waterloop te bereiken.

De eerste fase van het Belgische net wordt al heel snel gerealiseerd, want de lijn Brussel-Mechelen wordt ingewijd nauwelijks een jaar nadat de wet betreffende de oprichting van de spoorwegen door het parlement werd goedgekeurd. Brussel wordt zo de eerste hoofdstad ter wereld die door het spoor wordt aangedaan. In 1837 wordt in een volgende wet beslist het spoorapparaat uit te breiden en ook Hasselt, Namen en Aarlen op het net aan te sluiten, ondanks het feit dat het reliëf van de Condroz en de Ardennen de bereikbaarheid van de hoofdplaats van de provincie Luxemburg bemoeilijkt.



Het spoornet zoals het was voorzien door de wet van 1 mei 1834.

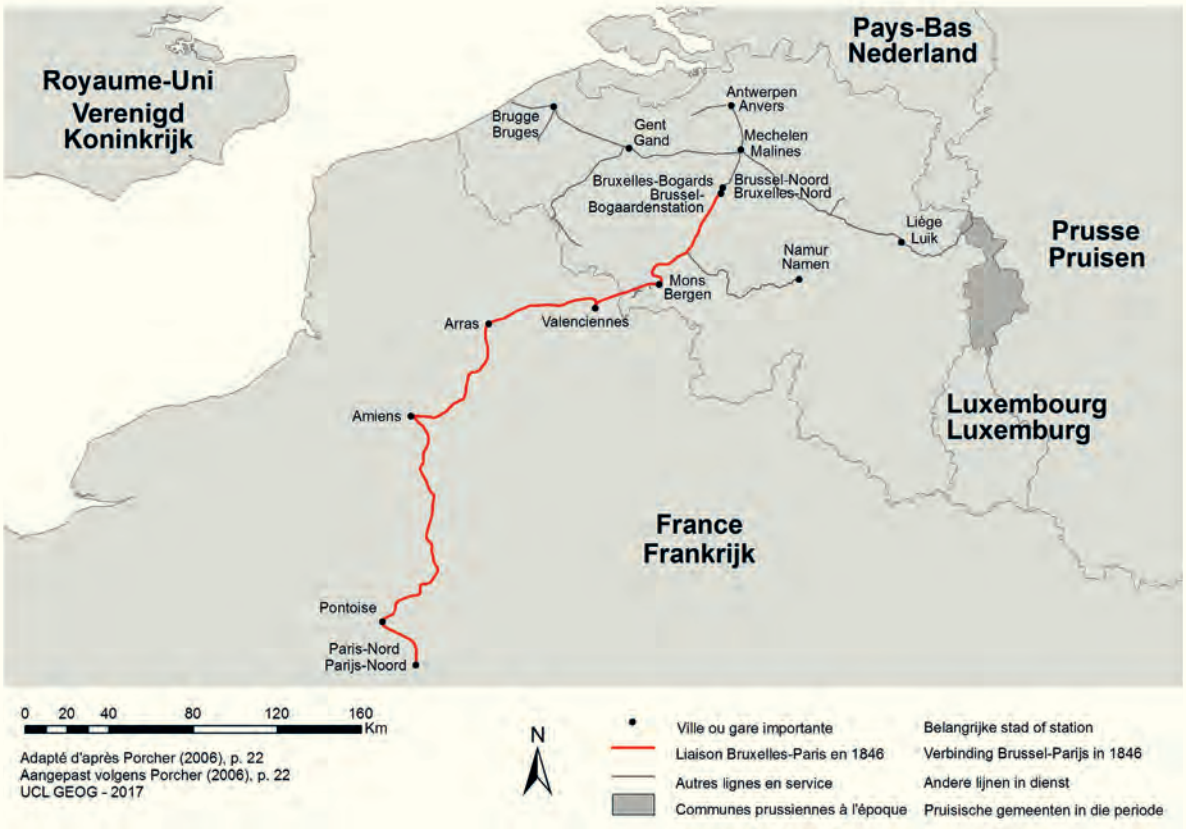
Het spoor activeert de Belgische economie in de 19de eeuw

Het enthousiasme van de beginfase zal niet verzwakken. De spoorlijnen waarin werd voorzien door de wet van 1834, worden in gestaag tempo aangelegd. De trein bereikt Antwerpen in 1836, Gent in 1838. Luik volgt in 1842, na de aanleg van een hellend vlak waarmee het grote hoogteverschil tussen de rand van het plateau van Haspengouw en het laagste punt van de Maasvallei kan worden overbrugd. Vanaf 1843 zijn de moeilijkheden door het reliëf in het oosten van België overwonnen en reikt het Belgische spoornet tot aan de grens met het toenmalige Pruisen. De Franse grens was al bereikt in 1841. In 1846 is de spoorlijn tussen Parijs en Brussel een feit. En zelfs al doen de reizigers er nog 12 en 14 uur over om de afstand af te leggen, het is toch al duidelijk dat een nieuwe tijd is aangebroken: vanaf zijn ontstaan heeft de spoorweg reistijden verkort en mensen dichter bij elkaar gebracht. Vandaag lachen we er een beetje om, maar in de 19de eeuw was dit echt een enorme vooruitgang: met de trein kon het parcours acht keer sneller worden afgelegd dan met een diligence.

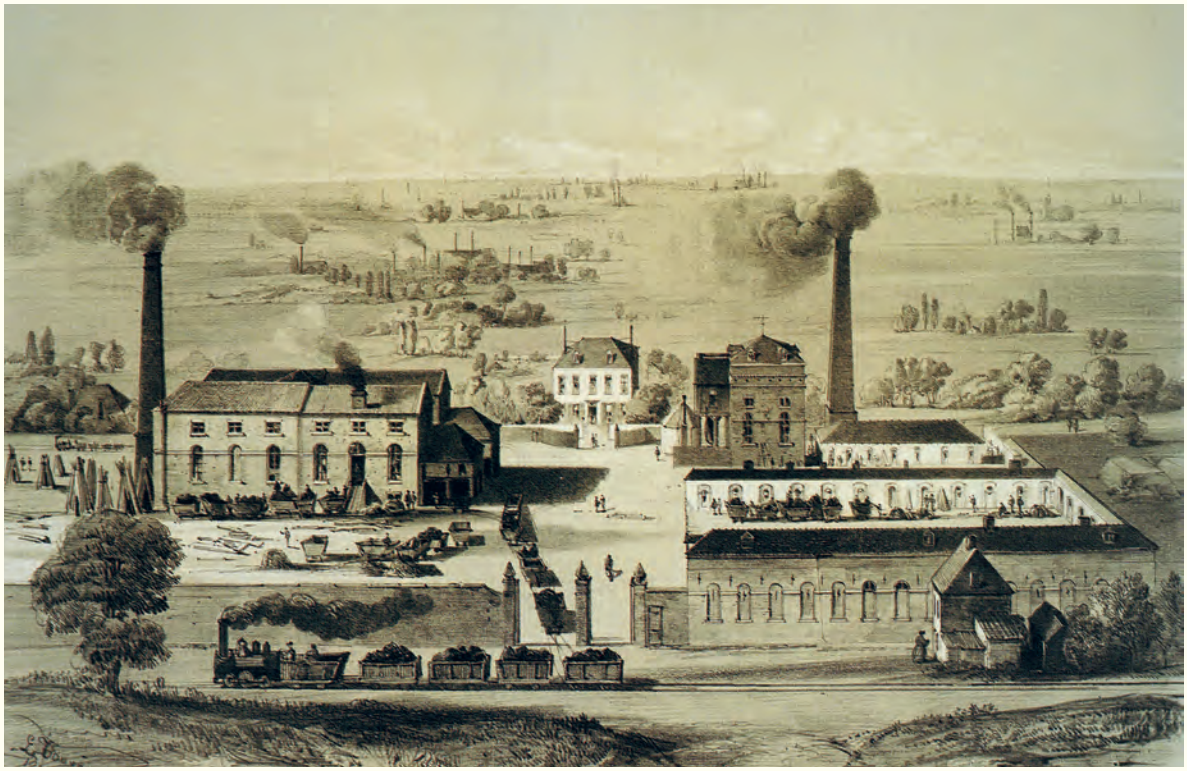
Het volledige nieuwe transportmiddel dat de spoorweg heet, realiseert nauwelijks meer dan tien jaar na zijn verschijning op het continent de eerste treinverbinding tussen twee hoofdsteden. De trein wordt daarmee een niet meer weg te denken element van het moderne leven, en tegelijkertijd geeft het spoor het jonge België de kans om zich te affirmeren bij zijn grote buurnaties.

Het spoor vermenigvuldigt en vertakt zich

De Belgische industriëlen, de politieke verantwoordelijken en met hen nogal wat andere mensen hebben snel begrepen welke voordelen het spoor biedt.



Het parcours van de eerste verbinding Brussel-Parijs vanaf 1846.



Het spoor speelde een belangrijke rol in de industrialisatie van België in de 19de eeuw.

In het prille begin liggen de commerciële snelheden niet hoger dan 30 km/uur, maar dat is toch al drie keer sneller dan voorheen. Bovendien kunnen treinen veel meer passagiers vervoeren dan postkoetsen. Deze twee troeven van de spoorweg openen voor een heel aantal mensen nieuwe perspectieven. En als aan de locomotieven meerdere goederenwagons worden gekoppeld, is de vervoerde vracht ook veel omvangrijker dan met een rijtuig of kar die wordt getrokken door één of twee paarden. De spoorweg ontsluit verscheidene regio's in het hele land en zelfs daarbuiten, in de buurlanden. Op die manier biedt hij de mogelijkheid om activiteiten te ontplooien en producten te verkopen op een markt die veel groter is dan voorheen.

Met dergelijke vooruitzichten lopen de aanvragen voor de aanleg van spoorlijnen vlot binnen. Er wordt een systeem van concessies uitgewerkt. In enkele decennia, tot 1870, wordt meer dan 2500 kilometer aan spoorlijnen aangelegd. aangelegd. In de meeste gevallen gebeurt dat door private ondernemingen: meer dan dertig privébedrijven worden gedurende deze periode opgericht.

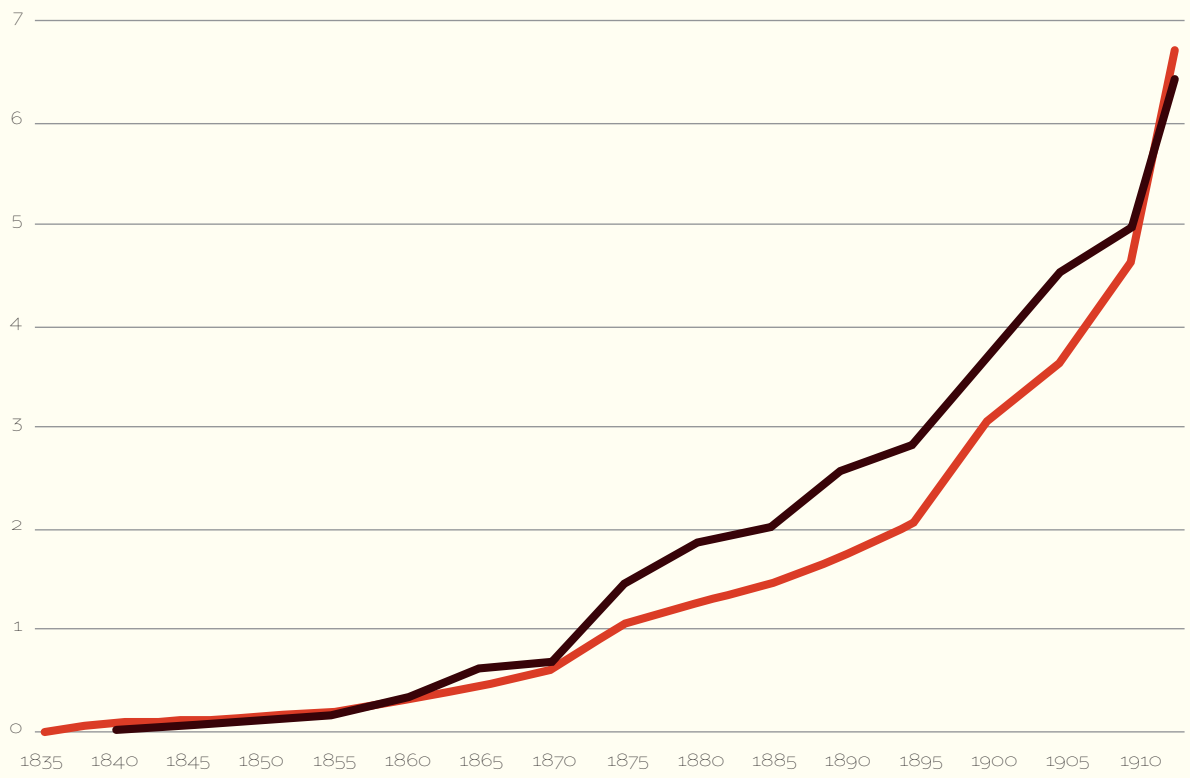
En daar zal het niet bij blijven, ook al leiden sommige omstandigheden binnen de internationale politiek ertoe dat de staat de controle over het spoor naar zich toetrekt. Aan het einde van de jaren 1860 wordt de internationale context gekenmerkt door hevige spanningen tussen Frankrijk en Pruisen, die uiteindelijk leiden tot de oorlog van 1870 tussen die beide landen. In 1869 vernemen de Belgische autoriteiten echter dat er machinaties bezig zijn voor de overname van de Grande Compagnie du Luxembourg door de machtige Franse Compagnie des Chemins de fer de l'Est. Die eerste heeft de lijn van Brussel naar Aarlen en Luxemburg aangelegd, maar zit nu zwaar in de problemen. De Belgische staat vreest voor zijn neutraliteit, die hij absoluut wil garanderen tegenover zijn Duitse buren. Temeer omdat een andere Franse maatschappij, de al even machtige Compagnie du Nord, al goed is vertegenwoordigd in België, waar ze de zogenoemde *'lignes du Nord-Belge'* exploiteert, van Namen naar Luik en naar Givet, van Erquelinnes naar Charleroi en van Quévy naar Bergen. In het licht van deze uiterst moeilijke context besluit de Belgische staat om de Grande Compagnie du Luxembourg dan maar zelf terug te kopen.

Deze operatie is de eerste van een uitgebreide serie terugkopen van private ondernemingen door de Belgische staat, een beweging die zal voortduren tot na de Eerste Wereldoorlog, om volledig te stoppen even na het einde van de Tweede Wereldoorlog. Tegelijkertijd blijft de staat echter ook nieuwe spoorlijnen aanleggen, om sommige hiaten op te vullen en de dichtheid van het net te verbeteren.

De toename van het reizigersvervoer en het goederentransport tussen 1835 en 1910 in België: de bijdrage van het spoor tot de economische en sociale ontwikkeling van het land.

Reizigersvervoer (miljard pkm)

Goederentransport (miljard tkm of tonkilometer)



Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was het Belgische spoornet meer dan 5000 kilometer lang; vandaar dat werd gezegd dat het Belgische spoornet op zeker moment het dichtste ter wereld was.

Een uitzonderlijke economische bloei

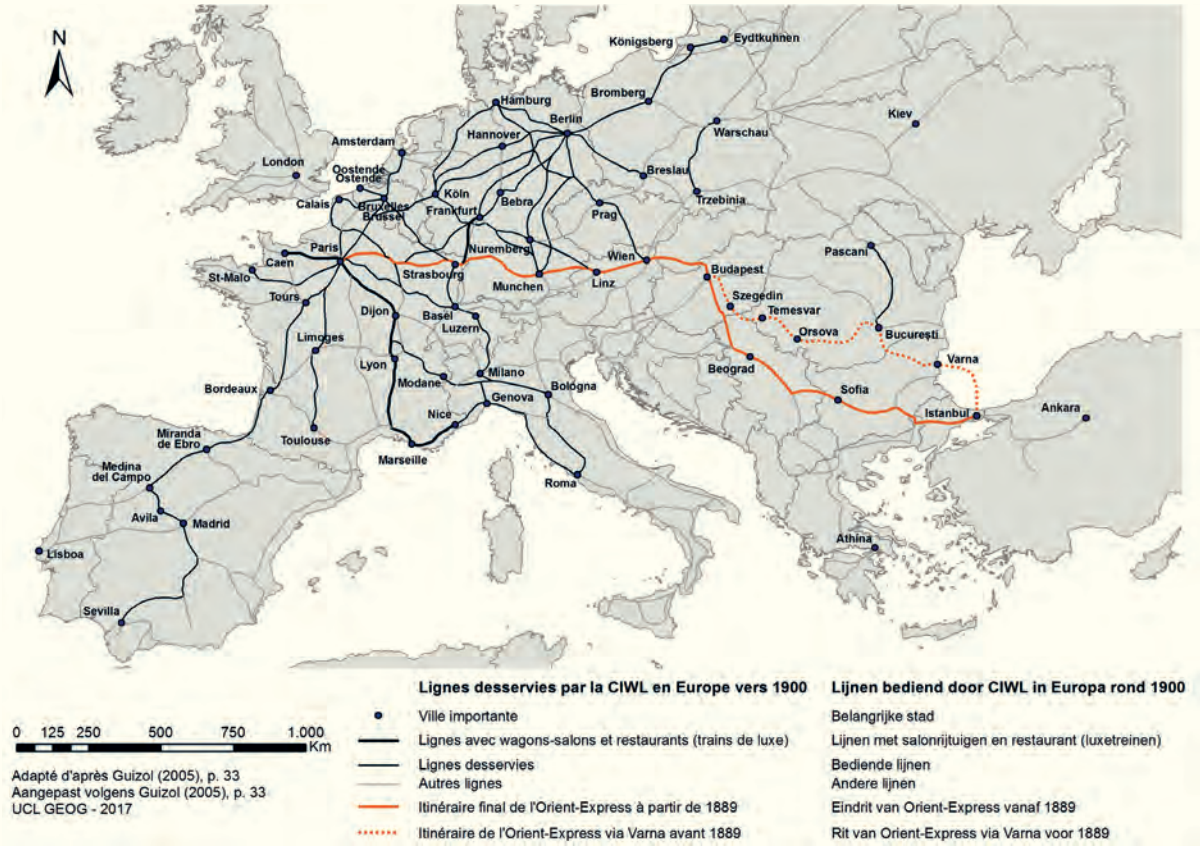
De groeiende vertakkingen van het net maken een verbazingwekkende ontwikkeling van de economie mogelijk. De traditionele sectoren profiteren van nieuwe afzetgebieden. De industriële bekkens die zich vormen, worden beter bevoorraad. Hun productie kan stijgen, de trein is er immers om al die goederen te vervoeren, naar om het even waar. Ze kunnen nu ook grotere en zwaardere stukken produceren, die vroeger niet eens vervoerd konden worden.

Ook de meer afgelegen regio's profiteren van deze expansie, en ondernemingen vestigen zich een beetje overal in gemeenten die langs het spoor liggen. In heel wat stations worden aansluitsporen voor fabrieken aangelegd. Bedrijven die daar geen gebruik van kunnen maken, zorgen in sommige gevallen zelf voor een aansluiting op reeds bestaande vertakkingen. België wordt een echte industriële bijenkorf. Door deze dynamiek zijn er steeds meer reizigers die van de ene stad naar de andere sporen, of van het platteland naar de stad. Ook het volume van de goederentransporten blijft gestaag groeien, en de afstanden worden steeds groter. Zo staat vast dat tussen 1870 – het moment waarop de staat begon om vroeger verleende concessies terug te kopen – en 1913 de inkomsten van het spoorverkeer in zijn totaliteit verviervoudigen. Zoals gezegd heeft de staat nog meerdere extra lijnen laten aanleggen, maar het spoorverkeer in zijn totaliteit is op de meeste lijnen van het net sterk gestegen.

De Belgische economie bloeit op tal van domeinen, in die mate dat ons land aan het begin van de 20ste eeuw deel uitmaakt van de kopgroep van de industrielanden, en dat ondanks zijn beperkte oppervlakte. Natuurlijk moesten meerdere factoren zich bundelen om deze benijdenswaardige positie te kunnen bereiken, maar het staat vast dat de spoorwegen een belangrijke rol hebben gespeeld in de verwezenlijking van deze opmerkelijke prestatie.

Maar ook vooruitgang voor de bevolking en het maatschappelijke leven

Het spoor maakt ook een betere bevoorrading van de bevolking mogelijk: voedingswaren, stoffen en andere goederen kunnen



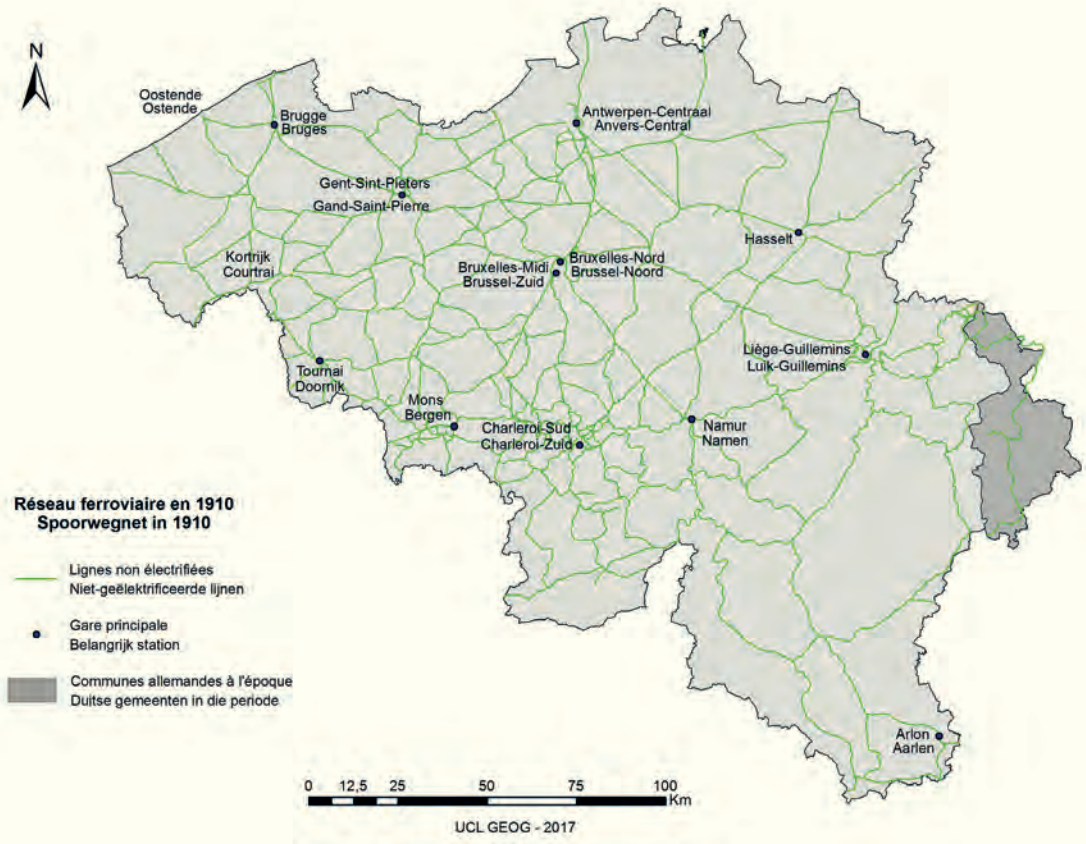
De bestemmingen die werden aangedaan door de Compagnie Internationale des Wagons-Lits bij de overgang van de 19de naar de 20ste eeuw. Met in het rood het parcours van de Oriënt-Express voor en vanaf 1889.

Een trein van de Compagnie des Wagons-Lits in de prille jaren 1900.

over een veel langere afstand en in betere omstandigheden worden vervoerd. Deze ruimere distributie van de goederen heeft ook tot gevolg dat seizoensgrillen en klimaatschommelingen beter kunnen worden opgevangen, zodat hongersnoden – die tijdens vorige eeuwen courant voorkwamen – in onze contreien tot het verleden gaan behoren.

Tegelijkertijd vereist de Belgische industriële ontwikkeling steeds meer arbeidskrachten. Rond de fabrieken en koolmijnen worden arbeidershuisjes gebouwd. Maar de levensomstandigheden zijn verre van optimaal. Er worden problemen gesignaleerd gesignaleerd inzake hygiëne en zelfs zedelijk gedrag en openbare orde. Tegelijkertijd komt een plattelandsvlucht op gang. Naarmate de jaren verstrijken worden diverse maatregelen genomen om de toestand te verbeteren. Twee daarvan houden verband met de spoorwegen. In 1869 introduceert de staat arbeiderstreinen en heel goedkope arbeiderstarieven. Ook dat zijn wereldprimeurs. Na verloop van tijd worden de kaartjes geldig op alle treinen tussen

Het spoornet aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog.



de plaats van vertrek en die van aankomst. Deze treinen, abonnementen en kaartjes laten de arbeiders toe om voor weinig geld te 'pendelen' tussen hun dorpen en de steden of gemeenten waar de fabrieken zijn gelegen. Dat verlicht de maatschappelijke zorgen van de verantwoordelijken van deze gemeenten en van de fabrieksdirecteurs. En de arbeiders kunnen blijven wonen op de plaats waar ze meer bindingen hebben en waar ze een minder roerig sociaal leven kunnen leiden. De sociale vooruitgang hangt dus nauw samen met het spoor…

Het vroege ontluiken van de Europese dimensie van het spoor, dankzij Georges Nagelmackers

Door zijn beperkte oppervlakte stond ons land altijd al open voor internationale uitwisselingen. Voor de spoorwegen was dat niet anders: al heel vroeg werd in verbindingen voorzien naar naar buurlanden. Aanvankelijk moesten de reizigers echter in vele gevallen halt maken aan de grens, al was het maar voor de noodzakelijke douane- en politiecontroles. Vaak moesten ze daarbij ook overstappen op een andere trein, wat helemaal niet comfortabel was.

Een Belg zal verandering brengen in deze zeer stroeve organisatie. In 1870 publiceert Luikenaar Georges Nagelmackers een project voor het voorzien van slaaprijtuigen op de continentale spoorwegen. Nagelmackers haalt zijn inspiratie uit de Verenigde Staten, waar hij in dergelijke wagons heeft gereisd. Al van bij de aanvang heeft zijn project een internationale en Europese dimensie. In 1872 wordt in België een eerste slaaprijtuig gebouwd en sticht Nagelmackers de Compagnie des Wagons-Lits. Dankzij de steun van koning Leopold II en na het overwinnen van heel wat administratieve hindernissen, slaagt hij erin om vanaf 1873 zijn slaaprijtuig laten circuleren tussen Parijs en Wenen. Later volgt de lijn Parijs-Istanboel. Het traject wordt gelanceerd in 1883 en vanaf 1889 rijdt tussen beide steden een rechtstreekse trein. In 1891 krijgt die de naam 'Oriënt-Express': een legende is geboren. Nagelmackers en zijn opvolgers zullen nog meerdere andere internationale verbindingen lanceren, waarvan de namen ons bekend zijn gebleven: de Nord-Express, de Ostende-Wien Express, de Étoile du Nord, de Train Bleu…

Dankzij deze nachttreinen en de toenemende snelheden rond de eeuwwisseling werden nu trajecten mogelijk van meerdere honderden kilometers, en zelfs van meer dan 1000 kilometer. De

grotere snelheid van de treinen en de evolutie van de spoorwegen droegen op die manier rechtstreeks bij tot het geleidelijke ontluiken van de Europese gedachte.

De spoorwegen evolueren voortdurend

De treinen van het einde van de 19de eeuw hebben geen uitstaans meer met die van het prille begin. Al heel snel was men zich bewust van het feit dat treinen veel sneller konden rijden dan de andere vervoermiddelen uit die tijd en dat ze ook veel meer passagiers en grotere vrachten konden vervoeren. Er werd dus meer en meer een beroep gedaan op het spoor en het treinverkeer kende een onwaarschijnlijke groei. Er waren maatregelen nodig om die groei in goede banen te leiden. Het was noodzakelijk om de snelheden op te drijven, het vermogen te verhogen en de veiligheid van de treinen te verbeteren.

De staat, de maatschappijen en de constructeurs maken daar nu werk van. In verscheidene landen wordt vooruitgang geboekt, maar het zijn vaak Belgische ingenieurs die belangrijke innovaties introduceren, onder meer aan de locomotieven. Denk bijvoorbeeld aan de inbreng van de ingenieurs Walschaerts, Belpaire en Flamme, die verderop in dit boek aan bod komen. Hun namen leven voort in de herinnering van de internationale spoorgemeenschap. Er ontwikkelt zich een echte Belgische vakkennis, die ook wijd en zijd in het buitenland wordt erkend.

De personenwagons worden comfortabeler en veiliger, ze worden uitgerust met verwarming en verlichting. Geleidelijk aan worden alle treinen uitgerust met een nieuw remsysteem: de vacuümrem. Op snellere treinen die over langere afstanden rijden, worden de rijtuigen met twee of drie assen vervangen door rijtuigen waarvan de assen zijn gegroepeerd in draaistellen, kleine wagentjes die ze omsluiten. Dat verbetert het comfort en laat toe de snelheid te verhogen.

Ook de spoorbanen zelf worden volledig gemoderniseerd. Ze hebben niets meer te maken met de eerste sporen uit 1835 – 1840. De summiere constructies uit de beginjaren hebben plaatsgemaakt voor nieuwe technieken, die meer zekerheid bieden. Stalen rails vervangen de gietijzeren exemplaren uit het prille begin. Ook de onderbouw van de spoorbanen wordt vernieuwd, om een betere fundering en een grotere stabiliteit te bieden. Deze ontwikkelingen hebben al toegelaten de snelheid te verhogen en de vrachten op te drijven.

Tegelijkertijd wordt de veiligheid van het treinverkeer verbeterd. De elektrische telegraaf doet zijn intrede bij de spoorwegen. De contacten tussen de seinhuizen van stations en vertakkingen van spoorlijnen verlopen nu beter en veiliger. Tijdens het laatste kwart van de 19de eeuw verschijnen de eerste manuele blokstelsels, waarbij de toegang tot een blok (een stuk spoorbaan) pas wordt vrijgegeven als het seinhuis dat de toegang tot dat blok beheert, van de volgende seinpost, gelegen aan het einde van het blok, de bevestiging heeft gekregen dat het baanvak wel degelijk vrij is.

Daarnaast wordt de organisatie van het treinverkeer ook steeds strikter en het tijdschema scherper. In 1892 wordt de klok in alle stations gelijkgesteld met die van Brussel-Noord, die zelf is afgestemd op de Uurdienst van de Koninklijke Sterrenwacht in Ukkel. De overheid had enkele jaren eerder al stappen ondernomen om de tijd in alle gemeenten van het land te uniformeren, door hen op te dragen hun klok gelijk te stellen met die van de stations. België leefde werkelijk op het ritme van de treinen!

Rond de eeuwwisseling maakt de technische vooruitgang van het spoor op vele lijnen snelheden mogelijk van 60 tot 80 km/uur, en op sommige trajecten wordt zelfs bijna 100 km/uur gehaald. Er worden nieuwe locomotieven ingezet die krachtiger en sneller zijn, waaronder de beroemde Type 10. Op termijn zullen die tot 120 km/uur halen. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog, driekwart eeuw na de opkomst van het spoor in België, rijden de treinen bijna drie keer sneller dan in het begin. En het vermogen van de beste locomotieven ligt veertig keer hoger dan bij de start!

Vanaf 1908 worden tussen Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal treinen ingezet met een vaste samenstelling, op een lijn die al heel druk gebruikt wordt en die twee stations verbindt met (toen nog) doodlopende sporen. Met dat type van trein wordt het rangeren immers beperkt tot een minimum, wat de exploitatie vergemakkelijkt. Men noemt ze 'bloktreinen', omdat bij technische problemen aan één rijtuig het treinstel in zijn geheel aan de kant wordt gezet en vervangen door een ander. De gestandaardiseerde samenstelling en het gewicht van de treinstellen zijn goed afgestemd op de mogelijkheden van sommige types van locomotieven, zodat de treinen op de grote spoorverbindingen een commerciële snelheid halen van bijna 80 km/uur. Voor die tijd is dat ronduit opmerkelijk. De formule zal voldoening schenken en uitzwermen naar andere lijnen tot in de jaren 1930.

De imposante stoomlocomotief van het Type 10, de 'koningin van de Ardennen', op het moment van indienstname de krachtigste locomotief in haar categorie in Europa.

1000

1835–1940: belangrijke gebeurtenissen in de wereld van vervoer en communicatie

1886
De Duitser Carl Benz bouwt een automobiel met een verbrandingsmotor.

1835
Op 7 december wordt in Duitsland de eerste spoorweg in dienst genomen, tussen Nürnberg en Fürth, een stad aan een zijrivier van de Main.

1846
In België wordt de eerste telegraaflijn in gebruik genomen, tussen Brussel en Antwerpen. Het publiek kan van de telegraaf gebruikmaken om telegrammen te versturen.

1876
De Amerikaan Graham Bell vindt de telefoon uit.

1835 1845 1855 1865 1875 1885

1840
In de Verenigde Staten vindt Samuel Morse de elektrische telegraaf uit.

1868
Het stoomschip de Great Western steekt de Atlantische Oceaan over in twee weken.

1835
5 mei 1835. Inwijding van de eerste openbare spoorweg op het Europese vasteland, in België, tussen Brussel en Mechelen.

1885
De NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) wordt opgericht. De maatschappij zal een uitgebreid spoornet aanleggen, waarbij de afstand tussen de rails in de meeste gevallen 1 m bedraagt. Bij de klassieke spoorwegen liggen de rails meestal op 1,435 m van elkaar, zoals dat bij de allereerste Engelse spoorlijnen gebruikelijk was. De buurtspoorwegen vormen een dicht en zuinig verbindingsnet binnen de steden en naar de meer afgelegen regio's.

1888
De Ier John Boyd Dunlop vindt de eerste luchtband uit.

1892-1895

Uitvinding van de film. In 1896 projecteren de gebroeders Lumière 'de aankomst van een trein in het station van La Ciotat'. Het publiek was naar verluidt doodsbang: men dacht dat de locomotief vanuit het scherm de zaal zou binnenstormen.

1898

De Belg Edouard Empain sticht de Compagnie du chemin de fer métropolitain', die de metro van Parijs zal aanleggen, waarvan de eerste lijn in 1900 in gebruik wordt genomen.

1903

De Amerikaan Wright maakt de eerste vlucht met een gemotoriseerd vliegtuig.

1914

De eerste betalende passagier op een vliegtuig in Amerika.

1925

De allerlaatste postdiligence, tussen Ciney en Dinant, wordt buiten dienst gesteld.

1930

Oprichting van de Regie voor Telegraaf en Telefoon (RTT).

1938

Citroën lanceert op zijn beurt de '2CV'.

1895 | 1905 | 1915 | 1925 | 1935 | 1945

1897

Rudolf Diesel vindt de motor uit die naar hem is genoemd.

1899

De Belg Jenatzy bouwt een elektrische auto, de Jamais Contente, waarmee hij een snelheid haalt van 105 km/uur.

1899/1900

De Italiaan Marconi vindt de radiotelegrafie uit, en de Canadees Fessenden slaagt er als eerste in om de menselijke stem te verzenden over een langere afstand.

1908

Henry Ford lanceert de eerste lopende band, voor de productie van zijn Ford T.

1912

De ramp met de Titanic.

1923

Oprichting van Sabena.

1927

De eerste trans-Atlantische vlucht, door de Spirit of Saint Louis van Lindbergh.

1936

Volkswagen lanceert de eerste 'Kever'.

1939

Plechtige opening van het Albertkanaal tussen Luik en Antwerpen.

www.lannoo.com
www.racine.be

Registreer u op onze website en we sturen u regelmatig
een nieuwsbrief met informatie over nieuwe boeken
en met interessante, exclusieve aanbiedingen.

OMSLAGONTWERP: Studio Lannoo
OMSLAGFOTO'S: Woody Alec / Shutterstock.com, Collectie
NMBS-Train World Heritage, NMBS Corporate
Communication and Public Affairs
VORMGEVING: Keppie & Keppie
VERTALING: Doreen Espeel

© Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, en Louis Gillieaux, 2017
D/2017/45/704 – ISBN 978 94 014 4802 4 – NUR 680

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbe-
stand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze,
hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier zon-
der voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.