

Leuven zonder zijn openbaar vervoer; het is er moeilijk weg te denken. Dit openbaar vervoer heeft in Leuven sterk het stadsgezicht bepaald. Zo zien we niet alleen elke minuut wel een lijnbus opduiken, maar bepaalde het *Lijngebouw* (plechtig geopend op 29 september 2001) ook sterk het uitzicht van het Martelarenplein. In februari 2012 zal dan weer, in het hart van Leuven zelf, een vernieuwd plein (waarschijnlijk onder een nieuwe naam) als een feniks uit de assen van het oude *Fochplein* herrijzen. Het populaire gebruik van het openbaar vervoer zal zijn culminatiepunt in dit nieuwe plein vinden.

Wat de treinreizigers betreft, voor hen werd in 1870 het *oude stationsgebouw* (het huidige dateert van 1875) definitief verbonden met de stadskern via de toenmalige *Statiestraat* en moesten eeuwenoude huizenblokken wijken. Aanpassingen aan de stad voor het openbaar vervoer, de typische drukte: het is ooit heel anders geweest. Via een Leuvense politieverordening van 17 februari 1813 (herziening van die van 6 februari 1812, zie illustratie) betreffende *les voitures publiques*, krijgen we heel wat informatie mee over het geschapen wettelijke kader waaraan dit *openbaar vervoer* moest voldoen. De mededelingen zijn in het Frans en men spreekt van *voitures*, waar we eerder het woord *diligences* zouden verwachten. Misschien sprak degene die over *persoonlijk vervoer* beschikte wel eerder over zijn *diligence*, dan over zijn *voiture*. We denken dit ook te mogen vertalen als koets.

De uitbaters van dit Leuvense openbaar vervoer zijn aan strenge voorwaarden gebonden. Als eerste voorwaarde moeten ze verzekeren dat het vervoer vertrekt aan de halteplaats op het uur zoals geafficheerd. Tijdstip en plaats van vertrek en aankomst, noch de prijzen mogen worden gewijzigd zonder dit vijftien dagen vooraf te melden aan het secretariaat van de burgemeester. Bij verstek of nalatigheid kunnen zware straffen worden opgelegd. Vertragingen kunnen op deze manier boetes opleveren (vergelijk met vandaag!).

Een exemplaar van die verordening wordt dan ook uitgehangen bij wie dit openbare vervoer aanbiedt en hiermee is ook alle praktische informatie voor de reizigers beschikbaar in de vorm van een officieel document.



Fragment uit de Leuvense politieverordening van 17 februari 1813 SAL, nr. 10480, f° 326r°



Reizigers - Detail uit L'arrivée d'une diligence [...] van L.-L. Bouilly SAL, nr. 10480, f° 326r°

Er wordt duidelijk meegedeeld welke steden met de koets te bereiken zijn. Leuven-Antwerpen is een vaste lijn, evenals de lijnen naar Brussel, Tienen, Diest via Aarschot en terug. Bij de meeste lijnen is het vertrek afhankelijk van de tijd van het jaar; dat is echter niet noodzakelijk. In dat geval vertrekt men een half uur tot een heel uur vroeger. Die aangepaste uren worden allemaal samen met de data geafficheerd. Opmerkelijk is ook dat deze periodes niet gestandaardiseerd zijn, ze verschillen per verbinding.

Voor **Leuven-Antwerpen** ligt het dagelijkse vertrek van twee postkoetsen vast. De eerste vertrekt in de vroege ochtend aan de stelplaats, gelegen bij de *heer Hambrouck, brouwer aan de Vismarkt*. Er zijn zes zitplaatsen beschikbaar binnenin, en twee buiten op de *cabriolet* achteraan. De tweede vertrekt na de middag, beschikt over negen plaatsen binnenin en ook twee buiten op de *cabriolet*. Voor beide koetsen wordt de aankomst zo'n zes uur later verwacht aan het *Gasthof Engelandt* (Keizerstraat). Ook in Antwerpen vertrekt – net zoals in Leuven – de koets in de vroege ochtend en de andere na de middag. De prijs per persoon is telkens *5 francs*. Belangrijk is ook dat de uitbaters de aangegeven waarde van de goederen van de reizigers verzekeren.

Voor de lijn **Leuven-Brussel** bieden drie agentschappen hun diensten aan:

De *heer Marguery* heeft zijn kantoor in Leuven in de Diestsestraat en de terminus is in Brussel, aan het *hôtel du Lion d'Or, rue des Frippiers* (Oude-Kleerkopersstraat). Zowel in Leuven als in Brussel vertrekken elke dag twee koetsen, op hetzelfde moment. Elke rit duurt zo'n vier uur. Het vertrek is voorzien in de vroege ochtend en de late namiddag.

De *heer Bergé* uit Brussel verzekert een dagelijkse verbinding van Leuven met Brussel. In Leuven is de plaats van vertrek en aankomst aan *het gasthof Het Wit Schaep* (Naamsestraat, hoek Standonckstraat), in Brussel aan het *hôtel de la Couronne* (aan de oude Korenhalle). De koets vertrekt in Brussel in de vroege ochtend, in Leuven in de late namiddag. De tocht duurt vier uur en de reizigers betalen *2 francs 23 centimes*.



Sfeerbeeld bedrijvigheid Tiensestraat, ca 1900

De koets van de *heer Degreef* vertrekt vanuit Brussel *au Petit Paris, rue de la Montagne* in de vroege ochtend en komt vier en een half uur later aan in Leuven aan het *gasthof Swarte Are(nt)* (Tiensestraat, hoek Hanengang, pand Van Eyck). Hier kan men dan ook weer naar Brussel vertrekken in de vroege middag. De prijs bedraagt *2 francs 10 centimes* per persoon.

De lijn **Leuven-Diest** via Aarschot wordt uitgebaat door de *heer Deroy*, met een dagelijkse verbinding met één koets. Men vertrekt in de vroege ochtend in Diest en bereikt in de vroege middag Leuven. De koets doet zes uur over dit gehele traject. De aankomst en het vertrek in Leuven gebeuren aan het *Hof van Bergen* (Wandelingenstraat), in Diest aan de standplaats van de heer Deroy zelf. Een reiziger betaalt hier *2 francs 50 centimes* voor, en de helft voor de rit tot in Aarschot.

Voor de lijn **Leuven-Tienen** stapt men in Leuven op aan het *Hof van Keulen* (Brusselsestraat), in Tienen aan de standplaats van de *heer Maes*. In Tienen vertrekt men in de vroege ochtend, in Leuven in de late namiddag. Over dit hele traject van Leuven tot Tienen doet de koets drie uur. Een zitje kost elke reiziger *2 francs*.

Er is ook een lijn waarvan Leuven geen eindhalte is, maar het punt waar een *voiture de passage* nieuwe reizigers kan meenemen. Op de lijn **Luik-Brussel** vertrekken twee koetsen vanuit Luik. In de vroege ochtend komt de ene aan bij het *Hof van Keulen* (Brusselsestraat), de andere aan het *gasthof de Swarte Are(nt)* (Tiensestraat, hoek Hanengang, pand Van Eyck). De rit van Leuven naar Brussel kost *3 francs*. In de omgekeerde richting kan men op deze lijn vanuit Leuven ook mee naar Luik. De ene koets uit Brussel wordt om 11 uur 's avonds (!) verwacht aan het *gasthof de Swarte Are(nt)*, de tweede tegen middernacht aan het *Hof van Keulen* (Brusselsestraat, op de huidige Amerikalei).

Voor de rit met de ene koets betaalt men *10 francs 20 centimes* (en *1 franc* voor de begeleider), voor de andere *10 francs* (en *1 franc* voor de begeleider). Er is maar een zitplaats (en dus rit) voor zover er een plaats in Leuven beschikbaar komt. Voor deze lijn is reservatie blijkbaar niet mogelijk.



Hof van Keulen in de Brusselsestraat

Men kan ook gebruik maken van een *barque ou coche d'eau* (trekschuit). Op die manier kan men via de **Leuvense vaart** Mechelen bereiken. Zowel in Leuven als in Mechelen vertrekken elke dag twee trekschuiten. Net zoals bij de koetsen is men voor de dienstregeling afhankelijk van de tijd van het jaar, in de vroege ochtend en de late namiddag is het vertrek voorzien van een trekschuit. De gehele tocht duurt vier en een half uur (met de halte in Kampenhout inbegrepen, voor de uitwisseling van goederen). Voor de zitplaatsen heeft men de keuze tussen *la grande chambre* of *le commun*. Vanuit Leuven houdt men halte in Wijgmaal, Tildonk, Kampenhout, Boortmeerbeek en Mechelen. Vanuit Mechelen gelden deze haltes ook, echter niet in Wijgmaal voor Leuven, maar vlak na het vertrek wel in Muizen.



Beide vervoermiddelen ([www.geschiedenislessen.nl](http://www.geschiedenislessen.nl))

Voor een hele boottocht betaalt men *1 franc 30 centimes* in *la grande chambre*, *90 centimes* in *le commun*. Voor een korte afstand op de bootlijn betaalt men naar gelang van de afstand, volgens zitplaats. Op deze trekschuiten kunnen ook reizigers in- en uitstappen voor vervoer van de ene (tussenliggende) halteplaats naar de andere. Die betalen dan het normale prijsverschil tussen die haltes plus een supplement van *20 centimes*, wanneer men plaatsnam in *la chambre de proue* (vooraan), *30 centimes* in *la chambre de poupe* (achteraan).

Als de gebruikte boten maar twee *chambres* bevatten, dan zal *la grande chambre* zich achteraan bevonden hebben, *la commune* vooraan. Vanaf vier reizigers kan men zo'n *chambre* ook voor zichzelf huren, wanneer minstens een uur vooraf de volledige som betaald wordt, plus een supplement van *1 décime (10 centimes)*. Men kan ook goederen vervoeren, van de ene halteplaats tot de andere betaalt men *20 centimes* voor een colis van 5 kg en minder, voor elke kilo meer betaalt men *1 centime* extra.

De bron die we hier gebruikt hebben is uiteraard geen *historische bron* te noemen. Het is geen relaas van de feiten *achteraf*, maar toont wel duidelijk de noodzaak tot een wettelijk kader voor het openbaar vervoer aan.

Het is duidelijk dat het openbaar vervoer (volgens de noden van de tijd) toch wel een hele onderneming was, zowel voor de ondernemer (de strenge verordening) als de reiziger zelf. Opmerkelijk is dat de waarde van goederen kon worden verzekerd (beschadiging of diefstal was blijkbaar niet onmogelijk). Op de nachtelijke ritten ging bovendien een *begeleider* mee, die afzonderlijk vergoed werd. Ook is dit openbaar vervoer met de koets op de omliggende grote steden gericht, enkel over de Leuvense vaart gaat het als halteplaats over eerder gehuchtjes. Met het openbaar vervoer dezelfde dag nog heen en terug zijn, dat was vrijwel onmogelijk. Ook zal men vaak een hele tijd vooraf zijn reis gepland moeten hebben. Er was wel één voordeel: van files was nog helemaal geen sprake.