

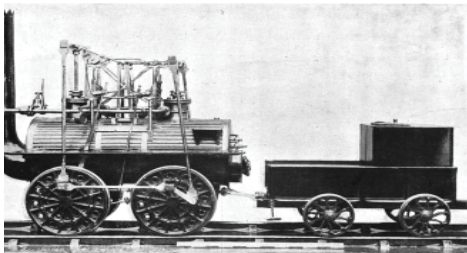
Nieuw Openbaar Vervoer... Anno 1837

Tom Vanderstappen

In de vorige nieuwsbrief reisden we met het Leuvense openbaar vervoer in 1813. Toen waren de mogelijkheden al eeuwenlang dezelfde: met de koets of trekschuit naar de omliggende steden. Hoewel de organisatie hiervan zelf grootschalig was, was de dienstverlening erdoor eerder kleinschalig: enkele koetsen en trekschuiten per dag. Bovendien waren de zitplaatsen beperkt en was de reisduur lang. We zetten enkele ontwikkelingen op een rijtje die leiden tot een bijzondere dag voor de Leuvenaars in september 1837. Toen begon een echte breuk met het openbaar vervoer in het verleden en kwam ook in onze stad het leven in een nieuwe versnelling. Hierna voelen we ons eventjes een Leuvense treinreiziger die in 1837 deel ging uitmaken van dit nieuwe netwerk en bekijken we enkele directe uitlopers.

Een Britse én Nederlandse aanzet

Ten tijde van onze momentopname in Leuven in 1813 waren in Groot-Brittannië allang de technische ontwikkelingen gaande die voor een ommekeer in het goederen-transport en uiteindelijk het openbaar vervoer zouden zorgen. De zware grondstoffen (steenkool, ijzererts en staal) die voor de industriële revolutie nodig waren, hadden gespecialiseerd vervoer nodig. Anderzijds waren nét deze materialen de belangrijkste bestanddelen voor de uitbouw van een spoorweg. Een ideale kruisbestuiving was het gevolg, die voor de exponentiële groei ervan in de jaren erna zorgde.



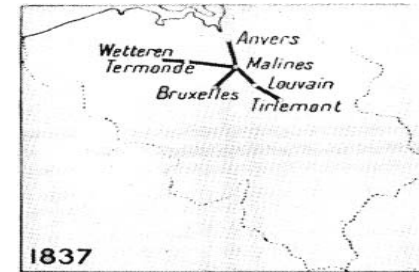
"LOCOMOTION No. 1"
This is George Stephenson's world-famous engine which drew the world's first passenger train over the Stockton and Darlington Railway and hauled the first iron bridge. It is depicted pulling on the rails used on the present railway.
Photograph by courtesy of the Science Museum, London.

In 1825 vinden afzonderlijke Britse verbeteringen en uitvindingen een hoogtepunt in de locomotief van Stephenson. De eerste passagierswagon getrokken door een stoomlocomotief op ijzeren rails is dan een feit (zie illustratie). Het grote succes ervan blijft natuurlijk niet onopgemerkt door de buurlanden.

Als eerste op het Europese vasteland gaat de Belgische spoorweggeschiedenis aan het rollen in 1831, wanneer twee ingenieurs, Simons en

De Ridder, naar Groot-Brittannië worden gestuurd. Twee jaar later leveren ze een studie af voor een eigen Belgisch spoorwegnetwerk. Het voornaamste doel was het vinden van een levensvatbaar alternatief voor de Schelde-Rijnverbinding. Deze was namelijk door de Nederlanders van ons afgesloten. Uit de kosten-batenanalyse bleek dan ook dat een spoorweg Antwerpen-Keulen veel voordeliger was dan via een kanaal. Het omkaderende wetsontwerp werd op 1 mei 1834 goedgekeurd. Het Staatsblad van die dag bericht dan ook het volgende: *In het Koninkrijk zal een spoorwegnet worden opgericht met Mechelen als centraal punt en gaande: oostwaarts naar de Pruisische grens via Leuven, Luik en Verviers; noordwaarts langs Antwerpen; westwaarts tot Oostende via Dendermonde, Gent en Brugge; zuidwaarts langs Brussel, naar de Franse grens door Henegouwen.*

Nauwelijks één jaar en vier dagen later is de eerste etappe een feit en bereikt op 5 mei 1835 de allereerste passagierstrein Mechelen vanuit Brussel. Op 3 mei 1836 vindt de ingebruikneming van de lijn Mechelen-Antwerpen plaats. In 1837 komen er al maar liefst vier nieuwe verbindingen bij. Het is in datzelfde jaar op 10 september dat voor Leuven ook deze speciale dag aanbreekt. Het is die dag dat de stad met Mechelen wordt verbonden en op de 28ste van dezelfde maand met Tienen.



Een nieuwe geest

Met de stoomlocomotief kunnen niet alleen tonnen goederen snel verplaatst worden (hun oorspronkelijke doel), maar ook honderden mensen tegelijk naar hun bestemming worden vervoerd. De laatste nieuwtjes kunnen nu ook verspreid worden over verschillende steden. Op deze manier ontstaat een nieuw menselijk netwerk, met gevolgen niet alleen op het gebied van transport, maar ook in de geesten: de wereld wordt een stukje meer dorp, grenzen beginnen langzaam te vervagen. Men maakt ook voor het eerst kennis met het concept "snelheid" en de gestage uitbouw van het spoorwegnetwerk als "vooruitgang". Een nieuw soort architectuur ontstaat: het stationsgebouw. De eerste stations zijn allemaal eenvoudige houten barakken. Later krijgen ze een eigen (vaak statig) gebouw, in een klassieke stijl, of in de nieuwe mode met veel staal en glas. Belangrijk is ook dat dit nieuwe personenvervoer voor een gigantische groei in het toerisme gaat zorgen, en vooral ook het soort dat eerder niet mogelijk was: het ééndags-toerisme.



Het is dan ook niet verwonderlijk dat een zekere A. Ferrier in deze nieuwe geest een reeks boekjes uitbrengt. De titel sluit wel nog in de verste verte niet aan op het flitsend concept van vandaag: “*Description historique et topographique de...*”. Zo brengt hij er verschillende uit: in 1836 reeds over Antwerpen, Brugge en Mechelen. Een jaar later, wanneer Leuven nog maar nét zijn spoorweg heeft, wordt het boekje over onze stad uitgebracht. Dit vormt dan ook een kleine getuige van de ontwikkelingen die zich ook hier gaan afspelen. Na een geschiedkundig verhaal over Leuven, een beschrijving van alle kerken, besteedt Ferrier maar liefst de helft van de omvang aan de ontwikkeling van dit nieuwe systeem van interne communicatie.

De spoorwegen zijn duidelijk een belangrijke innovatie, commercieel interessant en op het moment van zijn publicatie hebben er al grote ontwikkelingen plaatsgevonden in de Verenigde Staten van Amerika en verder op het Europese continent. De spoorwegen zijn geen eendagsvlieg zonder enig voordeel, integendeel. Het werkje duidt ook op het numeriek succes van de spoorwegen: in de laatste jaren van het Hollands Bewind werd aan de stadspoorten een telling van de gebruikers van de *voitures publiques* gehouden. Tussen Brussel en Mechelen zou dit om een gemiddelde van 75.000 reizigers per jaar gegaan zijn. Tussen 7 mei 1835 en 1 mei 1837 verachtvoudigde dit gemiddelde, tot 563.210.

Treinreiziger in Leuven

Het Koninklijk Besluit van augustus 1837 bepaalt de tarieven voor deze nieuwe, Leuvense, treinreizigers. Er is sprake van vier klassen, in de *berline*, de *diligence*, de *char-à-bancs* en de *wagon découvert*. Dit zijn duidelijk geen nieuwe termen maar ze refereren naar bekende kaders: de luxekoets, de koets, de kar met banken en de open wagon. Aan de laatste mogelijkheid voegt het A. Ferrier grappig (in het Engels!) (*outside*) aan toe. Ook de algemene termen gaan nog uit van bekende kaders en zijn zelfs beschrijvend van aard: zoals *chemin de fer*, *machine à vapeur* en *machine locomotive*.

Zoals eerder vermeld is er in september 1837 sprake van **twee rechtstreekse lijnen in Leuven: Leuven-Mechelen** en **Leuven-Tienen**. De kostprijs voor een rit bedraagt gemiddeld per kilometer 9 *centimes* in de *berlines*, 5 *centimes* in de *char-à-bancs* en 3 *centimes* in de *wagon découvert*. Ten tijde van onze momentopname in 1813 ging het om een gelijk tarief voor een zitplaats binnenin de koets of in de open lucht op de cabriolet. Voor deze nieuwe vorm van openbaar vervoer zijn er nu ook klassen, net zoals dat bij de trekschuit het geval was. Waar je op de tekschuit een verschil in tarief tussen twee soorten zitplaatsen hebt, is hier nu sprake van vier klassen.

Een rechtstreekse rit naar Mechelen kost in de vier opeenvolgende klassen respectievelijk 1,75, 1,50, 1 en 0,60 francs. In 1813, met de trekschuit, betaalde je 1 franc 30 *centimes* in *la grande chambre*, 90 *centimes* in *le commun*. Nog een belangrijk verschil was de reisduur, waar dit met de trekschuit vier uur duurde, was dit nu in slechts zo'n veertig minuten mogelijk.

De tweede trein, naar Tienen, kostte 1,50, 1,20, 0,80 of 0,50 *francs*. In 1813 kostte dit met de koets 2 *francs*. De rit met de koets naar Antwerpen kostte 5 *francs* en duurde zes uur. De Leuvenaars kunnen dit nu met een tussenstop in Mechelen afleggen en de kostprijs hiervan bedraagt (van deze twee ritten samen) 3,50, 3, 2, of 1,20 *francs*. Een reis per trein naar Brussel ging altijd via Mechelen. Leuven kreeg pas in december 1866 een rechtstreekse verbinding met Brussel.



Uitlopers

Het ontstaan van het spoorwegennetwerk trekt ook letterlijk de nodige infrastructuur errond op gang. Locomotieven en spoorwegmateriaal worden een belangrijk Belgisch exportproduct. In 1863 komt er in de buurt van het Leuvense station een eigen werkplaatsencomplex, de *Grand Atelier Central* in Kessel-Lo. Het wordt daar opgericht door één van de vele maatschappijen die over het land hun eigen net aan het opbouwen zijn, het *Chemin de Fer du Grand Central Belge*. Hierrond ontwikkelt zich de arbeiderswijk Blauwput gestaag, en zorgt uiteindelijk voor de ontwikkeling van het in oorsprong landelijke Kessel-Lo. Een sterk georganiseerde bevolkingsgroep ontstaat nu en legt mee de basis van de arbeidersbewegingen aldus een hoofdrol spelend in de sociale vraagstukken. Sinds 1993 is de laatste industriële activiteit in die werkplaats uitgedoofd. In 2007 waren de afbraak van de hallen (buiten enkele beschermden) en saneringen definitief afgerond en werd een woonbouwproject opgezet. Enkele beschermden hallen zijn nog een stille getuige van dit industriële verleden van Leuven.