Ons Heem

OPENBAAR VERVOER IN VLAANDEREN
HISTORISCH OVERZICHT

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

JG. 46 – Nr. 2 – ZOMERMAAND 1998

Drukkerij
VERCRUYSSE

Typo - Offset

Diksmuideheirweg 36,
8200 St.-Andries-Brugge

Tel. 050/38.95.24

Boeken
Brochures
Familie- en
Handelsdrukwerk
Folders
Tijdschriften

Heemkunde
en
druk-kunst
zijn
een uiting
van cultuur

LIMBURGSCHE POST
drukt alles puntgaaf

Heerstraat Noord 69
6099 AW Beegden (NL)
Postbus 5033
6097 ZG Beegden (NL)
Telefoon 00-31-4747-1651
Telefax 00-31-4747-2891

Beter thuisbankieren
Tele KB foon

Met uw telefoon doet u voortaan uw bankverrichtingen wanneer het ú past. Dag en nacht.

Vraag meer informatie èn meteen ook uw gratis Tele-KB-Foon-abonnement bij de Kredietbank.

KB
Beter met de bank van hier.

ONS HEEM

Driemaandelijks heemkundig tijdschrift voor Vlaanderen
Redaktie: Groenstraat 56, 3941 Eksel

Jaargang 46, nr. 2 Zomermaand / juni 1992

INHOUD

F. KEERSMAEKERS, Van diligence naar autobus. De Antwerpse provincieraad en het openbaar vervoer 67

K. SEYS, Uitbouw van de spoorwegen in West-Vlaanderen vóór 1870 78

A. LINTERS, Spoorwegen in Limburg : speelbal van kapitaals- en machtsgroepen 85

H. VAN ROYEN, Wase transportplannen of een poging om een uitgebreider trein-tramnet uit te bouwen, 1900-1930 96

G. FERON, Treinen en trams in België en in Vlaams-Brabant 103

H. VANNOPPEN, De sociale gevolgen van de aanleg van de spoorlijn Brussel-Leuven in 1866. Het model Erps-Kwerps 117

J. DE VUYST, Rampspoed en zegen in het lied over de spoorweg 122

Sprokkelingen 133

J. GERITS en H. VAN ROYEN, Proeve van een bibliografie van het openbaar vervoer in Vlaanderen 143

Aan deze thematische publikatie, gewijd aan het openbaar vervoer, werkten mee: Julien De Vuyst, Ommegangstraat 81, 9420 Erpe-Mere - Georges Feron, Kammenstraat 19, 3071 Erps-Kwerps - lic. Jan Gerits, Groenstraat 56, 3941 Eksel - lic. Frank Keersmaekers, Winkelstraat 21, 2570 Duffel - lic. Adriaan Linters, Bissegemplaats 6, 8501 Bissegem - lic. Koen Seys, Parklaan 11, 9000 Gent - dr. Henri Vannoppen, Leuvensesteenweg 839, 3071 Erps-Kwerps - Lic. Harry Van Royen, Vooruitgangstraat 39, 9229 Hamme.
SAMENSTELLING: lic. Harry Van Royen.
EINDREDAKTIE: lic. Jan Gerits.

Van diligence naar autobus. De Antwerpse provincieraad en het openbaar vervoer

1. Met de trein doorheen de provincie.

1.1. De opkomst van de "yzeren weg"...

Reeds voor de Belgische onafhankelijkheid waren er in ons land stemmen opgegaan voor de aanleg van spoorwegen. Zo werd, om het vervoer van steenkool tussen Charleroi en Brussel te vergemakkelijken, reeds in 1821 voorgesteld tussen beide steden een spoorweg aan te leggen i.p.v. een kanaal. In 1830, nog voor de revolutie, bestonden er plannen voor een treinverbinding Antwerpen-Brussel (1).

Bleef het voorlopig bij ontwerpen, na de omwenteling zou de aanleg van een nieuw, Belgisch verkeersnet noodzaak worden. Immers, tot dan was het Antwerpse havenverkeer naar het Rijnland via Nederland verlopen. Na de afscheuring werd deze weg afgesloten. Om de levendige handel, onmisbaar voor een jonge staat, in de toekomst te vrijwaren, werd uitgezien naar een alternatieve verbinding. De aanleg van een spoorweg die Antwerpen uitsluitend via Belgisch grondgebied zou verbinden met het Rijngebied, bood hiertoe een oplossing : een "IJzeren Rijn".

De wet van 1 mei 1834, "wet welke de instelling van een stelsel van yzeren wegen beveelt", betekende de start voor het Belgische spoorwegnet. Artikel 1 ervan bepaalt : "Er zal in het koningryk een stelsel van yzeren wegen worden ingesteld hebbende Mechelen tot midden punt, en zich oostelyk rigtende naer de grenzen van Pruyssen over Leuven, Luyk en Verviers, ten noorden door Antwerpen; ten westen over Oostende door Dendermonde, Gent en Brugge, en ten zuyden over Brussel en naer de grenzen van Frankryk door Henegouwen." (2)

De provincie Antwerpen, meer bepaald Mechelen, zou dus het centrum worden van het nieuwe verkeersnet.

Hiermee ontstond de hoop op een betere infrastructuur voor deze regio, waar het met het wegennet tot dan erbarmelijk gesteld was. Vooral de dunbevolkte Kempen waren slecht toegankelijk: "In de heide is er geen enkele weg aangelegd : tenzij men de streek door en door kent, dient men te vertrouwen op zijn oriëntatievermogen om zijn bestemming te bereiken", aldus d'Herbouville, prefect van het departement van de Twee Neten, in een verslag van 1802 (3). Ruim dertig jaar later meende de bekende geograaf Ph. Vander Maelen dit strenge oordeel letterlijk te moeten herhalen. Tegelijk wees hij op de grote nadelen hiervan voor de landbouw en de economie : voor de landbouwers liepen de kosten om hun produkten naar de markten van Antwerpen, Mechelen of Lier te vervoeren zo hoog op, dat hierdoor het grootste gedeelte van hun winst verloren ging (4).

Dat op dit vlak niet alleen voor de nationale, maar ook voor de provinciale overheid een belangrijke opgave was weggelegd, daaraan werd niet getwijfeld. Op 6 oktober 1836 gaf gouverneur Rogier in zijn openingsrede voor de eerste vergadering van de nieuwe provincieraad (5) duidelijk te kennen, dat één der belangrijkste taken van de raad de ontsluiting betrof van de provincie, en dan zeker van het Turnhoutse arrondissement, "een gebied van onze rijke en mooie provincie dat als het ware door het lot veroordeeld was tot afzondering." (6)

Het spreekt voor zich dat de grootste inspanningen betrekking hadden op de aanleg van landwegen. De

(1) H. WELTER, o.r.v., Antwerpen op het spoor, Antwerpen, 1986, p. 7.

(2) STAETSBLAD, 1834, p. 533. Opvallend hierbij is wel dat, waar de spoorwegen oost- en zuidwaarts zouden reiken tot aan de grenzen van ons land, er noordwaarts geen sprake was van de "grens van Nederland": hier was Antwerpen het eindpunt. Een verbinding met onze noorderburen werd, voorlopig althans, om militaire redenen niet overwogen.

(3) CH. D'HERBOUVILLE, Statistique du Département des Deux-Nèthes, Paris, an X, p. 48; cfr. ook : A. KEERSMAEKERS, Honderdvijftig jaar provincieraad van Antwerpen, Kapellen, 1986, p. 69. Het grondgebied van het departement der Twee Neten kwam (behalve tussen 1810 en 1813) ongeveer overeen met de huidige provincie Antwerpen.

(4) PH. VANDER MAELEN, Dictionnaire géographique de la province d'Anvers, Bruxelles, 1834, pp. 271-274.

(5) De Belgische provincieraden werden ingesteld door de provinciewet van 30.04.1836.

(6) Exposé de la situation de la Province d'Anvers ... de 1836,

Antwerpse provincieraad was echter ook nauw betrokken bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

1.2. ... en het verdwijnen van de diligence.

De komst van de trein speelde in de ontwikkeling van handel, nijverheid en landbouw een belangrijke rol. De snelle rechtstreekse verbindingen tussen diverse gebieden en het makkelijke en relatief goedkope transport stimuleerden de industriële ontwikkeling en de economie van het land. Toch was niet iedereen even gelukkig met deze ingrijpende vernieuwingen. Reeds tijdens de besprekingen van het wetsontwerp m.b.t. de uitbouw van het spoorwegnet in de Kamer, in 1834, werd door sommige leden gewaarschuwd voor de negatieve gevolgen : paardenhouders, voerlui, postmeesters en anderen zouden hun inkomen verliezen, en mogelijk hiertegen in opstand komen (7). Zover kwam het weliswaar niet, maar uit de jaarverslagen van de provincie bleek duidelijk de sterke achteruitgang van de diligence.
In 1838, nauwelijks twee jaar nadat de lijn Brussel-Antwerpen voltooid was, hadden al 28 postdiensten hun activiteiten in de provincie gestaakt, en jaarlijks volgden er meer. Aanvankelijk bleek het aantlal diensten tussen de gemeenten, die niet door de spoorweg doorkruist werden, wel te stijgen. De bestendige deputatie drukte dan ook de hoop uit, dat de postkoets een aanvullende rol zou blijven spelen, en de kleinere gemeenten zou verbinden met de verschillende spoorwegstations (8). Het zou echter niet lang duren. Met bijna 100 diensten voor 1836, was het aantal "services de messageries" in 1841 teruggevallen op de helft, vijf jaar later op 32. Aanvragen om nieuwe lijnen uit te baten werden na 1846 nog slechts sporadisch ingediend, en bestaande diensten verdwenen telkens er een nieuwe spoorweg kwam. De "aanvullende rol" waarop de deputatie nog kort voordien gehoopt had, werd overgenomen door de steeds talrijkere spoorlijnen. Vanaf 1855 werd het hoofdstuk over de diligences in het provinciaal verslag steeds korter, om vanaf 1861 -net zoals vele diligencediensten- voorgoed te verdwijnen (9).

1.3. De rol van de provincieraad.

Hoewel de aanleg van spoorwegen in eerste instantie een nationale materie was, liet deze nieuwe aangelegenheid de provincieraad niet onverschillig. Reeds in het jaarverslag van 1836, door de bestendige deputatie voorgelegd aan de raadsleden, werden hieraan enkele bladzijden gewijd (10). De nadruk werd gelegd op het grote succes van de eerste spoorlijn op het Europese continent : Mechelen - Brussel, in 1836 verlengd tot Antwerpen, en het belang van deze ontwikkeling voor de provincie, in het bijzonder voor de Antwerpse haven. Dat de kosten (na nauwelijks twee jaar) reeds veel hoger lagen dan voorzien (11) kon geen bezwaar zijn: in plaats van de geschatte 100.000 reizigers, hadden tussen mei 1835 en mei 1836 meer dan 560.000 mensen gebruik gemaakt van de trein. Bovendien, zo meldde het verslag, genoten de passagiers een dubbel voordeel : "de gemiddelde prijs voor een rit werd geschat op 2,76 fr, en bedraagt nu slechts 1,50 fr; bovendien had men slechts een snelheid van 22 km per uur beloofd, terwijl het traject Antwerpen-Brussel, 45 km, meestal in 85 minuten wordt gereden" (12), dus 33 km per uur.
De trein veroverde inderdaad het land. Tijdens de volgende jaren werden, zoals in de wet van 1834 was voorzien, de 'basislijnen' aangelegd: zo werden in korte tijd Oostende en Frankrijk bereikt. In

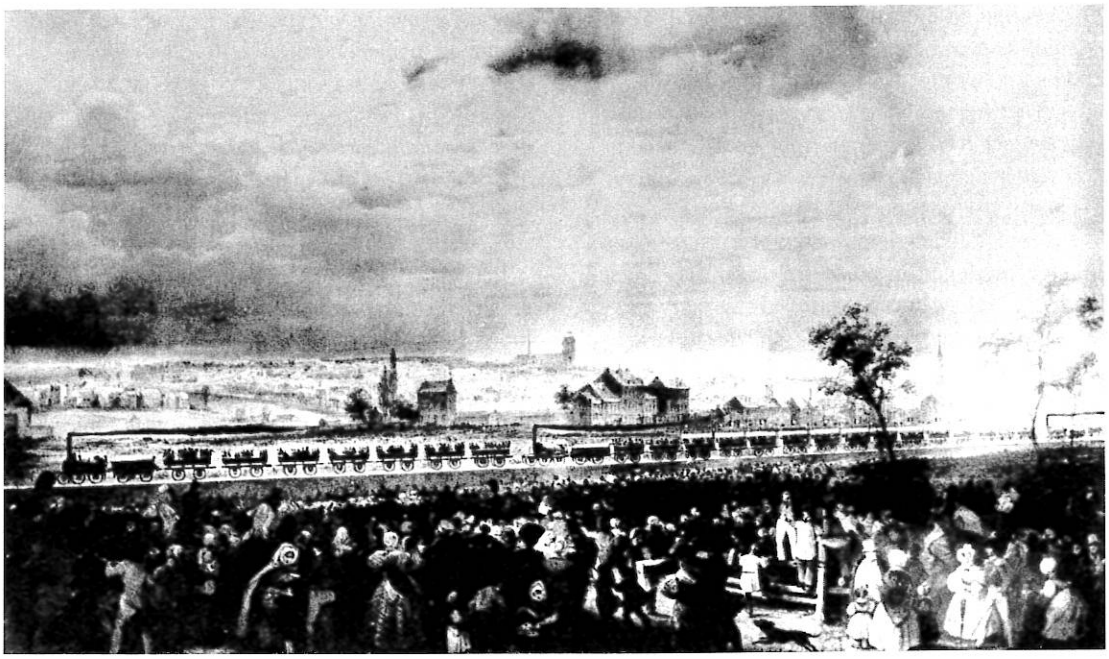
---

Anvers, 1836, p. 147. (Dit jaarlijks verslag, vanaf de vertaling in het Nederlands (1842) Verslag over den administrativen toestand der Provincie Antwerpen. Jaervergadering van ... genaamd, wijzigde in de loop der jaren verscheidene keren van titel. Het wordt voortaan afgekort als : Verslag.)
(7) A. DE LAVELEYE, Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer belges, Bruxelles-Paris, 1862, p. 14 en H. WELTER, o.c., p. 12.
(8) Verslag ... 1838, p; 101 en Id., 1843, p. 324.
(9) Verslag ... 1841, p. 180; Id., 1844, p. 248; Id., 1846, p. 322; Id., 1852, p. 259; Id., 1855, p. 222.
(10) Verslag ... 1836, pp. 25-28.
(11) Volgens 'gedetailleerde' berekeningen werden de onkosten voor de lijn Mechelen-Antwerpen in 1833 geraamd op 66.000 Bf per kilometer (incl. aankoop van terreinen, bouw van stations, ...). Na vijfentwintig jaar bleek diezelfde spoorlijn in totaal 318.400 Bf per kilometer te kosten ! Cfr. : A. DE LAVELEYE, o.c., pp. 16-17.
(12) Verslag ... 1836, pp. 27-28.

oktober 1843 tenslotte werd de spoorlijn Antwerpen-Keulen (via Luik) ingehuldigd (13). De "IJzeren Rijn", die de havenstad rechtstreeks zou verbinden met het Rijngebied, en die in de besprekingen die leidden tot de wet van 1834 centraal had gestaan, zou daarentegen lang op zich laten wachten. Auguste de Laveleye schreef hierover in 1862: "Het is opvallend dat nu, dertig jaar later, deze directe verbinding nog steeds het desideratum is van de handelsmetropool van België" (14). Ruim tien jaar later drong de provincieraad er bij de regering op aan, opdat de spoorweg toch snel zou aangelegd worden. Het zou niet de enige keer zijn : herhaalde malen wees de raad op het belang van de lijn, vooral voor de 'verwaarloosde' Kempen (15).

Pas in 1875 werd gestart met de werken, en het zou nog tot in 1879 duren, vooraleer de lijn Antwerpen-Mönchengladbach in dienst genomen werd (16).

Ondertussen werden in het land overal nieuwe spoorwegen aangelegd, nu niet meer door de staat, maar door privé-maatschappijen. De eerste van deze 'concessielijnen' was Antwerpen-Gent, die in augustus 1847 werd ingereden (17). In 1900 doorkruisten bijna 300 km spoorlijnen de provincie Antwerpen. Onder de belangrijkste verbindingen vermelden we slechts : Kontich-Lier en Lier-Turnhout (1855), Antwerpen-Rotterdam (1856), Turnhout-Tilburg (1866), Mechelen-St-Niklaas (1870) (18).



Afb. 18
De eerste trein Brussel Groendreef-Mechelen op 5 mei 1835.

(13) H. WELTER, o.c., p. 16.
(14) A. DE LAVELEYE, o.c., p. 6.
(15) Verslag ... 1873, p. 20; Processen-verbaal der zittingen van de Provincieraad van Antwerpen, 9 juli 1874 (deze notulen, voor de vertaling in het Nederlands (1861) Procès-verbaux des séances du Conseil Provincial d'Anvers genaamd, wijzigden in de loop der jaren verscheidene keren van titel. Voortaan afgekort als : P.V.); Verslag... 1875, p. 19; P.V. 13 en 20 juli 1875; P.V. 14 juli 1876; P.V. 18 juli 1877; P.V. 11 juli 1878.

(16) Verslag... 1880, p. 236.
(17) A. DE LAVELEYE, o.c., p. 52. Het gedeelte Antwerpen-St.-Niklaas was reeds in november 1844 ingehuldigd.
(18) H. JACOBS, Het bestuur der provincie Antwerpen van 1836 tot 1900, Antwerpen, 2de uitg., 1925, p. 23; de lijn Mechelen-St.-Niklaas werd verder doorgetrokken tot in Terneuzen (H.G. HESSELINK, Kloosterzande, 1982).

Een bewijs voor het enorme vertrouwen in het nieuwe vervoermiddel en de hoge verwachtingen die men koesterde, was wel het feit dat men geloofde in de mogelijkheid om overal spoorwegen aan te leggen, tot aan ieders deur, zelfs tot in het midden van een weiland. Ook in de provincieraad kwam dit ter sprake : in 1838 werd in de begroting een som voorzien voor de studie van "chemins de fer agricoles" (19). Na een onderzoek was nl. gebleken, dat de aanleg van nieuwe wegen in de Kempen op een dubbel bezwaar stuitte. Niet alleen woog de aanvoer van materialen zwaar door in de kostenberekening, maar bovendien werden verschillende wegenisontwerpen door het Ministerie van Oorlog afgewezen, gezien ze aan Nederland een al te gemakkelijke toegang tot de nog jonge natie verschaften (20). Spoorwegen zouden beide problemen vermijden : de verbindingen konden snel en moeiteloos worden opgebroken, wat het veto van de militairen zou ontkrachten; ook de totale kostprijs lag, aldus de berekeningen, relatief laag. Men steunde zich hierbij op een studie van een ingenieur, die in zijn verslag verwees naar het voorbeeld van Chestershire (G.Br.). Dit moerassig gebied werd nu ontgonnen dankzij de aanleg van spoorwegen, gemaakt met overschot van de lijn Manchester-Liverpool. "Dit voorbeeld bewijst dat spoorlijnen, aangelegd in de Kempen ... niet alleen makkelijke verbindingen in alle richtingen zouden bieden, maar dat ze weldra elk gehucht zouden kunnen bereiken, ja zelfs elke hoeve, tot in het midden van braakliggende velden... Dankzij de overvloed aan hout zou de kostprijs ervan slechts 12.000 fr per km bedragen, wat zeer voordelig is, vergeleken met de prijs van gewone wegen." In 1839 werden de studies verdergezet, nu toegespitst op twee lijnen : Herentals-Tielen-Turnhout, en Antwerpen-Schoten-Brecht-Hoogstraten (21). Was het project te duur, of toch onmogelijk : alleszins werd nadien het onderzoek stopgezet. Evenwel niet voorgoed : in 1866 werd opnieuw een voorstel ingediend om een verbinding tussen Antwerpen en Hoogstraten te realiseren, en wanneer bijna twintig jaar later de aanleg van buurtspoorwegen van start ging zou deze lijn als eerste worden ingehuldigd (22).

In hoofdzaak beperkte de rol van de provincieraad zich op het vlak van de spoorwegen tot het richten van aanbevelingen voor nieuwe lijnen, voor de bouw of verbetering van stations... Dat men hierbij de centrale positie van Mechelen en de handelsrol van Antwerpen trachtte te handhaven en te verstevigen, is vanzelfsprekend. Zo werd in 1851 bij de Kamers geprotesteerd tegen de geplande aanleg van de routes Brussel-Gent en Brussel-Leuven : hierdoor zouden de Antwerpse handelsbelangen geschaad worden, en zou Brussel het centrum van het Belgische spoorwegnet worden (23).
Ook het taalgebruik bij het openbaar vervoer kwam in de raad ter sprake. In 1871 werd de bestendige deputatie gelast de minister te vragen maatregelen te treffen, opdat in de toekomst in de concessies van spoorwegen bepaald zou worden dat in Vlaamse gemeenten de beambten voldoende de Vlaamse taal zouden kennen, en dat berichten in het ganse land in de twee talen zouden worden opgesteld. "Maar al te dikwijls gebeurt het, dat men afgewezen wordt met een 'comprends pas'."(24)
Rond de eeuwwisseling laaide op nationaal vlak de discussie over een elektrische treinverbinding Antwerpen-Brussel hoog op. Talrijke plannen werden ontworpen, en bijna even snel weer afgevoerd. Zo werd er o.m. voorgesteld een hangbaan te maken tussen beide steden; Alphonse Müllender uit Verviers wenste daarentegen een tunnel vanop het Brouckèreplein tot het Teniersplein! 'Realistischer' was het idee van een "supertram", waarvan de rijtuigen in de stad gewoon op tramsporen zouden rijden, en die op de vrije baan een topsnelheid van 100 km per uur zou bereiken (25). Ook de Antwerpse provincieraad was hiervan op de hoogte, en steunde verscheidene plannen. Reeds in 1901 werd

(19) P.V. 12 juli 1838.
(20) A. KEERSMAEKERS, o.c., pp. 73-74.
(21) Verslag ... 1837, pp. 27-28 en Verslag... 1839, p. 223. Cfr. ook : A. KEERSMAEKERS, o.c., p. 91.

(22) Cfr. verder, p. 9 en 11.
(23) P.V. 23 juli 1851. Reeds in 1846, toen de eerste plannen voor deze lijnen werden opgevat, gaf de provincieraad de bestendige deputatie opdracht om bij de regering aan te dringen om de ontwerpen af te keuren : P.V. 24 juli 1846.
(24) P.V. 12 juli 1871.
(25) H. WELTER, o.c., p. 103 ev.

aan de Kamers de wens overgemaakt om een elektrische verbinding te bekomen. Zowel in 1903 als in 1904 vond het plan van de "supertram" aanhangers in de raad : telkens werd bij de regering aangedrongen op de "spoedige daarstelling" ervan (26). Het zou nog tot in 1935 duren vooraleer tussen de twee grootsteden de eerste elektrische trein reed.

Ondertussen was, in 1926, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen opgericht. Een na een werden de concessielijnen door deze maatschappij overgenomen (27). Vanaf dan ook kwam de trein nog slechts uiterst zelden aan bod in de Antwerpse provincieraad. Andere onderwerpen vereisten voortaan de aandacht, waaronder niet in het minst de uitbouw van het buurtspoorwegnet en de autobusdiensten.

2. De stoomtram en de ontsluiting van de Kempen.

2.1. De buurtspoorweg brengt "beweging en leven in eene verlatene streek".

Dat de Antwerpse provincie, en dan vooral de Kempen, in de negentiende eeuw nood had aan goede verbindingswegen, was reeds van bij de aanvang duidelijk. Al in 1836 werd hierop gewezen (28). Ongeveer een kwarteeuw later gaf gouverneur ridder Pycke d'Ideghem in zijn openingstoespraak een overzicht van de realisaties op het vlak van het wegennet. Ondanks de grote vorderingen in het Antwerpse en het Mechelse, bleef er nog veel te doen in het arrondissement Turnhout : daar wachtten zeventien gemeenten nog steeds op gekasseide wegen! De buurtspoorwegen zouden hier "enigzins vergoeden wat de Kempen aan kasseiweg te kort hadden" (29).

De hooggespannen verwachtingen met de komst van de trein, die -naar men hoopte- hierbij een grote rol zou spelen, waren niet ingelost : in deze dunbevolkte streken was het niet haalbaar om dure investeringen te laten renderen. De "chemins de fer agricoles", waarvan rond 1838 sprake was geweest, bleven -voorlopig althans- niet gerealiseerde dromen.

In 1866 werd opnieuw aangedrongen om de afgezonderde gemeenten te verbinden met het nationaal spoorwegnet. Voor de eerste keer werd er nu gesproken over "buurtijzeren wegen" (30). Eugeen Vaes, provincieraadslid voor Hoogstraten, stelde voor hierover onderhandelingen aan te knopen met de regering en gemeentebesturen. Ook nu was er sprake van twee 'basislijnen': Antwerpen-Hoogstraten en Herentals-Geel-Mol-Limburg. De bespreking van het voorstel werd evenwel uitgesteld en, een jaar later, door een (kleine) meerderheid verworpen. Wel werd de bestendige deputatie gelast de aandacht van de regering te vestigen op het nut om bepaalde geïsoleerde gebieden in de Kempen te verbinden met het spoorwegnet.

Enkele jaren later, in 1875, werd de wet "sur les tramways" in de Kamers gestemd. Het beoogde doel, nl. te komen tot de massale aanleg van regionale en lokale spoorwegen door privé-initiatief, werd echter niet bereikt (31). In 1880 waren er enkel in en om Antwerpen tramlijnen aangelegd: alleen in grootsteden waren de ondernemers er immers zeker van dat het geïnvesteerde kapitaal zou opbrengen (32). Gezien de geringe respons op de wet van 1875 werd een onderzoek ingesteld naar andere mogelijkheden om het land te voorzien van een uitgebreid buurtspoornet. Dit resulteerde in 1884 in de "wet betrekkelijk de oprichting eener Nationale Maatschappij voor het aanleggen en exploiteren van buurtspoorwegen", het jaar nadien aangepast en uitgebreid. De oprichting van het

(26) P.V. 23 juli 1901; P.V. 24 juli 1903; Processen-verbaal der zittingen van de bestendige deputatie des provincieraads van Antwerpen, 29 mei 1903; idem 11 november 1904.
(27) H. KEERIS, Geografie van de Zuidelijke Nederlanden 1770-heden, in : Algemene Geschiedenis der Nederlanden, dl. 10, Haarlem, 1981, p. 56.
(28) Cfr. hiervoor, p. 2.
(29) E. VLIEBERGH, De Kempen in de 19e en 't begin der 20e eeuw, Yper, 1908, pp. 13-14.

(30) Het jaar voordien was in het parlement de aanleg van buurtspoorwegen in o.m. de provincies Brabant, Henegouwen en de beide Vlaanderen reeds ter sprake gekomen. Cfr. : P.V. 3 juli 1866.
(31) C. HENRARD (red), Instappen a.u.b.! Honderd jaar buurtspoorwegen in België. Antwerpen-Amsterdam, 1985, p. 10.
(32) Cfr. ibidem en Verslag ... 1880, p. 238.

nieuwe verkeersnet werd nu toevertrouwd aan één instelling, de *Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen* (NMVB), waarbij voor het kapitaal een beroep werd gedaan op de gemeenten, provincies en de staat, eventueel met medewerking van particulieren (33). Vanaf nu zou het provinciebestuur een belangrijke rol gaan spelen.

Reeds in 1884 was er in de raad een lange discussie gevoerd, of de provincie al dan niet financieel de aanleg van buurtspoorwegen zou steunen. Een definitieve beslissing werd nog niet genomen, maar de deputatie werd opgedragen de zaak te onderzoeken en een krediet uit te schrijven op de begroting van 1886, waarbij bepaald werd dat de eventuele tussenkomst maximaal 1/4 zou bedragen (34).

Een druk jaar volgde: in talrijke gemeenten werden vergaderingen gehouden om te beraadslagen over de aanleg van deze "hulpspoorwegen". De Antwerpse raad zou in 1885, als eerste, zijn aandeel in het kapitaal van de NMVB goedkeuren : in principe werd voor elke lijn een tussenkomst van 1/4 van het totale bedrag voorzien. Wel werd er gewezen op een te grote (na)ijver bij de gemeenten. Hierbij werd verwezen naar onze noorderburen: "Ziet wat er ... gebeurt... in Noord-Brabant. Daar is bijna geen dorp te vinden (zonder)... tramwegen... Toen de eerste lijnen gelegd werden, was het als eene ware ziekte; elke gemeente wilde zijnen tram hebben. Nu is er al grootelijks spraak sommige op te breken en de riggels voor oud ijzer te verkoopen."(35)

Door het enorme aantal aanvragen voor subsidies was ook de regering teruggedeinsd. Waar het staatsaandeel was vastgesteld op maximum de helft van het benodigde kapitaal, werden de toelagen aanvankelijk beperkt tot 1/4 (36). Dit kon nochtans de snelle groei van het buurtspoorwegnet niet verhinderen. Op 20 september 1885 kon de eerste tramlijn van Antwerpen over Oostmalle naar Hoogstraten plechtig worden ingehuldigd (37).

De eerstvolgende jaren werden telkens nieuwe trajecten voorgesteld en door de provincie gesteund: de stoomtram werd een vertrouwd beeld (38). De Kempense gemeenten stonden echter voor relatief hogere kosten dan elders. Zoals overal kwamen staat en provincie tussen in de onkosten; de gemeentebesturen die een buurtspoorweg over hun grondgebied wensten, dienden ook zelf een belangrijk deel van de kostprijs te dragen (39). Gezien de uitgestrektheid van de meeste Kempische dorpen moesten er lange, en dus dure lijnen worden aangelegd. E. de Marbaix, burgemeester van Eindhout en provincieraadslid, stelde in 1887 daarom voor om de provinciale tussenkomst (1/4) te verhogen : "Er zijn twee wijzen om de nuttigheid eens ijzerenwegs op te vatten. Hij kan opgericht worden om rijke streken... te bedienen : in dat geval maakt men er eene financieele bewerking van. Maar ... (de overheid) is ook verplicht eenen ijzeren weg op te richten om in eene verlatene streek beweging en leven te brengen, juist gelijk het bloed het leven langs de aders in de verschillige deelen des menschenlichaams overbrengt."(40) Tevens werd verwezen naar het feit dat de Kempen destijds mee de onkosten voor de aanleg van het spoorwegnet hadden gedragen, zonder er zelf op aangesloten te worden en de voordelen ervan te genieten. Ook nu weer dreigden vele dorpen, wegens gebrek aan middelen, uit de boot te vallen. Daarom besloot de provincieraad om, vanaf 1887, de tussenkomst te verhogen van 1/4 tot 1/3 (41).

Het Antwerpse buurtspoornet werd jaar na jaar uitgebreider : in 1896, ongeveer tien jaar na de start, waren er al meer dan 275 km lijnen, in 1914 reeds 585 km (42). De provincieraad was bijzonder verheugd over deze snelle ontwikkeling :"Het net der

(33) C. HENRARD, o.c., pp. 10-12.
(34) P.V. 22 juli 1884.
(35) P.V. 22 juli 1885.
(36) Ibidem; pas vanaf 1896 werd de inbreng van de staat voor alle nog te bouwen lijnen verhoogd tot de helft : cfr. C. HENRARD, o.c., p. 13.
(37) C. HENRARD, o.c., p. 21. Het gedeelte Borgerhout (Turnhoutse poort)-Wijnegem (Vaart) was reeds sinds 15 augustus 1885 in gebruik. Kort voordien, op 15 juli, was de allereerste lijn van de NMVB tussen Oostende en Nieuwpoort in gebruik genomen.

(38) Van bij de aanvang werd gekozen voor de stoomtram, en niet voor de paardentram (het zgn. "amerikaans systeem").
(39) Aanvankelijk was de verdeling : staat 1/4, provincie 1/4, gemeenten 1/2; later werd het aandeel van de gemeenten kleiner : staat 1/2, provincie 1/3, gemeenten 1/6.
(40) P.V. 22 juli 1887.
(41) Ibidem.
(42) P.V. 22 oktober 1896 en J. NEYENS, De buurtspoorwegen in de Provincie Antwerpen. 1885-1968. Lier, 1969, p. 44.

provincie Antwerpen is buiten kijf het beste van allen"; "zoo men in andere provinciën banen aanlegt welke zich onderling niet verbinden, bezit de provincie Antwerpen alleen een spoorwegnet, welk van dag tot dag vollediger wordt, derwijze dat men de provincie zonder ander vervoertuig zal kunnen doorkruisen."(43) Een probleem vormde echter de spoorbreedte der lijnen : van de 585 km (in 1914) waren er ca. 530 gelegd met een breedte van 1,067 m, dit om aan te kunnen sluiten op het Nederlandse buurtspoornet (44). Dit zorgde voor moeilijkheden met de andere Belgische provincies, waar de spoorbreedte slechts 1 m bedroeg. Zo werd in 1896 al gevreesd dat de lijn van Lier naar Putte, omwille van het verschil, niet verlengd zou kunnen worden tot in het Brabantse Haacht of Werchter (45).

De buurtspoorwegen werden allen aangelegd door de NMVB, die ze, samen met het rollend materieel en de bijhorende gebouwen, verpachtte aan derden. In de provincie Antwerpen waren er vier maatschappijen die, tot kort na de Eerste Wereldoorlog, de verschillende lijnen zouden exploiteren : de Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen (° 1885; met 300 km de grootste van de vier; vnl. actief in de Antwerpse Kempen, met als belangrijkste lijn : Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten en Turnhout), de Tramway du Nord d'Anvers (° 1887, in 1907 overgenomen door Les Vicinaux Anversois; actief ten noorden van Antwerpen : Antwerpen-Brasschaat-grens en Merksem-Zandvliet-Lillo; 80 km), de Kempische Stoomtram Maatschappij (°1889; 150 km, met als voornaamste trajecten Mechelen-Itegem-Westerlo-Geel-Turnhout en Antwerpen-Boom-Mechelen-Duffel-Lier), en de Vicinaux et Tramways (°1908; 50 km : Mechelen-Aarschot en Lier-Werchter) (46). Alleen de twee tramlijnen van deze laatste maatschappij hadden, om de verbinding met Brabant mogelijk te maken, een éénmeterspoor (47).

(43) P.V. 19 juli 1895; P.V. 22 oktober 1896.
(44) E. KEUTGENS, Een eeuw mobiel met tram en bus. Honderd jaar buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen, Antwerpen, 1985, p. 47.
(45) P.V. 22 oktober 1896.
(46) E. KEUTGENS, o.c., p. 13, 49 en 105.
(47) J. NEYENS, o.c., p. 44.

2.2. De stoomtram : "niet meer van dezen tijd" (1914) ?

De tussenkomst van de Antwerpse provincieraad beperkte zich echter niet tot geldelijke steun : ook aan het beheer van de buurtspoorwegen werd aandacht besteed. Dat men hierbij niet steeds op dezelfde golflengte zat als de NMVB of de pachtende maatschappijen, bewijzen de talrijke opmerkingen die in de loop der jaren gemaakt werden. Al in 1886 werd geprotesteerd tegen te hoge tarieven : "Men zou de trams geen buurt, maar "prachtspoorwegen" mogen heeten." (48) Een rit van Westmalle naar Antwerpen en terug kostte toen, zo werd gesteld, 5,2 fr : méér dan het dagloon van een werkman!

In 1891 werd een speciale commissie opgericht, die de bestendige deputatie voortaan zou inlichten over bezwaren tegen het beheer der buurtspoorwegen (49). Op deze wijze werden vanaf nu allerlei voorstellen en klachten over uurregeling, tarieven, lonen, werkomstandigheden e.d.m. overgemaakt aan de NMVB. Zo werd in 1896 bvb. voorgesteld om het systeem der "markttreinen" uit te breiden. Tussen Mechelen en Westerlo werden nl., op marktdagen, speciale trams ingelegd, waarbij de reizigers aan halve prijs konden rijden en eventuele goederen (tot 60 kg) gratis werden vervoerd (50). Vijf jaar later werd het voorstel herhaald, gezien slechts twee nieuwe lijnen het stelsel toepasten (51).

Een probleem waar door sommigen zwaar aan getild werd, was het feit dat op vele plaatsen de reisbiljetten verkocht werden in herbergen. "Het betaamt niet dat dames, geestelijken, ... een herberg moeten binnentreden, maar het is vooral schandelijk, dat de maatschappijen die de geldelijke ondersteuning der openbare machten genieten, den landman en den arbeider in de herberg lokken." In de provincieraad werd, in 1895, zelfs het verslag gegeven van een protestactie hiertegen : op de lijn Merksem-Zandvliet "hebben de burgemeesters en

(48) P.V. 23 juli 1886.
(49) P.V. 17 juli 1891.
(50) P.V. 22 oktober 1896.
(51) P.V. 23 juli 1901.

schepenen der bijzonderste dorpen eens ten teeken van openbaar protest de reis gedaan zonder voorafgaandelijk in den herberg de vereischte koepons te hebben willen nemen. De treinwachter, slechts zijnen plicht vervullende, heeft proces-verbaal opgemaakt. Al deze heeren zijn vervolgd geworden."(52) Overal stations oprichten zou te duur worden; ook de verkoop van biljetten op de tram zelf werd afgewezen, omdat er dan meer personeel diende aangenomen te worden. Volgens enkelen waren de herbergen van de buurtlijnen trouwens "zeer fatsoenlijk". Na een lange discussie werd besloten aan de NMVB te vragen om overal aan de buitenkant van de herbergen loketten te voorzien (53). Het zou evenwel nog jaren duren, vooraleer de NMVB dit probleem voorlegde aan de regering (54).
Ook de werkomstandigheden van de personeelsleden van de verschillende lijnen kwamen geregeld ter sprake. Reeds in 1892 werd gevraagd het aantal diensturen te verminderen en de lonen te verhogen. De oprichting van ziekte- en pensioenkassen werd eveneens aangemoedigd (55). Deze wens werd herhaaldelijk geuit, ook nog in het begin van deze eeuw. Er werd gesproken over "slavenwerk", al te lage daglonen en werkdagen van 14 tot 18 uur! (56)

Na 1900 werd de kritiek op het buurtspoornet groter. De stoomtram werd steeds meer als verouderd beschouwd, de elektrificatie van de lijnen aangeprezen. In 1904 werd besloten verschillende baanvakken aan de rand van Antwerpen in die zin te reorganiseren (57). In een debat in 1907 kwam duidelijk tot uiting dat de provincie een andere weg wenste te volgen dan de NMVB : waar de eerste resoluut opteerde voor elektrische drijfkracht, voerde de NMVB, o.m. wegens de hoge onkosten, deze omschakeling slechts langzaam door, en hield het veeleer bij de stoomtram (58). In 1910 werd voor de eerste maal de provinciale tussenkomst geweigerd voor de aanleg van een nieuwe stoomlijn tussen Wijnegem en St.-Job-in-'t-Goor, dit terwijl elk verzoek tot elektrificatie van bestaande baanvakken gesteund werd (59).
De afwijzende houding van de provincieraad tegenover de door de NMVB gevoerde politiek (in 1914 was nog maar 29 km van het totale net omgeschakeld op electriciteit) kende een (voorlopig) hoogtepunt in de zittijd van 1914. Toen werd de maatschappij verzocht om alle lijnen zo snel mogelijk onder stroom te brengen, te moderniseren, de treinstellen te verbeteren én te vermeerderen, en de sporen op dezelfde breedte te brengen als in de rest van het land (1 m). "Om van Hoogstraten of Turnhout per buurtspoorweg naar Antwerpen te reizen, ongeveer 40 kilometer, heeft de tram tegenwoordig 2 uren nodig. Dat is niet meer van dezen tijd." (60) Tijdens de Eerste Wereldoorlog, die kort daarop uitbrak, zou dit "verouderde spoornet" nochtans grote diensten bewijzen, ondanks het feit dat ongeveer 1/3 der lijnen zou verdwijnen (61).

3. De autobus vervangt de streektram.

De oorlog had zware schade toegebracht aan de buurtspoorwegen : verschillende trajecten waren gedeeltelijk verwoest, terwijl andere lijnen (190 km) door de Duitsers waren opgebroken. Pas in oktober 1921 was de toestand opnieuw genormaliseerd. Tijdens de herstellingswerken werd de spoorbreedte teruggebracht op 1 m, een wijziging die ook bij de niet-beschadigde baanvakken werd doorgevoerd. Zo was de Antwerpse provincie niet meer geïsoleerd van de overige provincies (62). Om de handel met Nederland te behouden werden in Zandvliet, Poppel en Arendonk goederenstations gebouwd (63).
Niet alleen het ganse net werd op deze wijze gereorganiseerd, maar ook de exploitatie werd gewij-

(52) P.V. 26 juli 1895.
(53) Ibidem.
(54) Verslag ... 1904, p. XXIX (aanhangsel).
(55) P.V. 19 juli 1892.
(56) P.V. 30 maart 1897; P.V. 19 juli 1898; P.V. 13 juli 1906.
(57) P.V. 28 juli 1904.
(58) P.V. 11 juli 1907.

(59) P.V. 27 juli 1910 en P.V. 12 juli 1911.
(60) P.V. 8 juli 1914.
(61) Cfr. hiervoor: E. KEUTGENS, o.c., p. 49; C. HENRARD, o.c., pp. 31-32.
(62) J. NEYENS, o.c., pp. 59-60; E. KEUTGENS, o.c., pp. 51-52; Verslag ... 1922, p. 262.
(63) Verslag ... 1923, p. 285.

zigd. De maatschappijen die de verschillende lijnen in pacht hadden, kwamen door de enorme prijsstijgingen na 1918 in financiële problemen. Om hieraan te verhelpen, stond een nieuwe wet (11 oktober 1918) toe dat contracten verbroken of herzien konden worden. De vier Antwerpse maatschappijen zouden hiervan dankbaar gebruik maken, en de exploitatie van het ganse net kwam, vanaf 1923, volledig in handen van de NMVB (64).
Een ander probleem dook echter op. Met de ontwikkeling van de techniek, en het snellere levensritme dat "menigvuldige, gemakkelijke en goedkope verplaatsingen" vereiste, deed de autobus haar intrede. Met nauwelijks 10 km en 130.000 in 1923, groeide deze nieuwe vorm van openbaar vervoer uit tot een uitgebreid net van 728 km, met bijna 17 miljoen reizigers in 1939. Om deze concurrentie het hoofd te kunnen bieden, werd een oplossing gezocht in modernisering en elektrificatie van de buurtspoorwegen : in 1940 was reeds 205 km van het ganse net geëlektrificeerd (65).
Daarmee waren de moeilijkheden evenwel niet van de baan : een 400-tal km werd nog steeds bediend door de stoomtram. Bovendien bracht de autobus de reiziger onmiddellijk tot in het centrum van Antwerpen, daar waar de buurtspoorwegen pas in 1933/34 hun intrede deden in het stadscentrum. Voordien diende men aan de rand van de stad over te stappen op het stedelijk tramnet (66). Niet alleen de elektrificatie van het bestaande net, maar ook het oprichten van eigen busdiensten zou voor de NMVB noodzakelijk zijn. Hoewel hiervoor al in 1900 een verzoek was ingediend bij de regering, werd hieraan pas in 1924 gehoor gegeven. De nieuwe wetgeving trachtte de maatschappij nieuw leven in te blazen : bij het toekennen van vergunningen voor buslijnen moest de overheid voortaan voorrang verlenen aan de NMVB, tenminste wanneer het ging om lijnen die langs bestaande buurtspoorwegen liepen of deze spoorwegen onderling verbonden (67).

(64) E. KEUTGENS, o.c., p. 55.
(65) A. KEERSMAEKERS, o.c., pp. 92-93 en P.V. 25 oktober 1935.
(66) E. KEUTGENS, o.c., pp. 61-64.
(67) C. HENRARD, o.c., pp. 38-39. De wet van 21 maart 1932 zou deze voorkeursbehandeling van de NMVB intrekken.

De Antwerpse provincieraad zou zich na de oorlog veel terughoudender opstellen bij het toekennen van tussenkomsten voor buurtspoorlijnen. De inbreng in het kapitaal (1/3) gebeurde immers onder de vorm van aandelen. Waar die voor 1914 enkele jaren winst hadden opgebracht, dreigden ze -zowel door de concurrentie vanwege de autobus als omwille van de zware herstelkosten en de sterke prijsstijgingen- nu een steeds groter wordende verliespost te vormen op de provinciale begroting. Bovendien had de raad, zoals hiervoor bleek, reeds voor 1914 kritiek op de werking van de NMVB, en deze houding zou tijdens het interbellum steeds scherpere vormen aannemen.
Vanaf 1924 maakte de provincie een duidelijke keuze ten voordele van het modernere autobusvervoer. Dat jaar vroeg de NMVB een tussenkomst van ruim vijf miljoen fr., gedeeltelijk voor de aanleg van een nieuwe lijn (nog met stoomtractie), gedeeltelijk voor modernisatie en elektrifikatie van het bestaande net. De kwestie werd uitgesteld en verzonden naar de commissies van financiën en openbare werken, die -enkele maanden later- de nieuwe lijn afwezen, ondermeer omdat twee autobusdiensten de betrokken gemeenten reeds verbonden. Opnieuw werd de definitieve stemming uitgesteld (68). De aandacht van de bestendige deputatie en van gouverneur Holvoet ging ondertussen steeds meer naar het busvervoer. In zijn openingsrede van de volgende zittijd (1925) handelde de gouverneur trouwens uitsluitend over deze nieuwe vorm van openbaar vervoer, waarbij hij duidelijk zijn voorkeur liet blijken voor dit privé-initiatief.
Dat jaar diende de NMVB een eerste aanvraag in voor de oprichting van 12 autobuslijnen. De reactie van de provincieraad was negatief : niet alleen werd deelname aan de nieuwe busdiensten geweigerd, maar bovendien werd besloten voorlopig geen enkel krediet aan de maatschappij toe te kennen. " Eenieder was overtuigd van de onvoldoende inrichting der verkeersmiddelen ... verwarming, verlichting, reinheid, snelheid, alsook arbeidsvoorwaarden voor het personeel en houding dezer Maatschappij jegens hare oude werklieden."(69)

(68) P.V. 22 juli 1924; idem 28 oktober 1924.
(69) A. KEERSMAEKERS, o.c., p. 94.

Wanneer de NMVB in 1926 opnieuw een aanvraag indiende voor nieuwe autobusdiensten, gaf het verslag van de commissie van openbare werken -in harde bewoordingen- duidelijk de weg aan, die de provincie in de toekomst zou volgen: "Blijkbaar is het doel der Nationale Maatschappij een monopolium te bekomen en aldus de bestaande private ondernemingen uit te schakelen. Het initiatief (?) der Nationale Maatschappij komt ellendig laat. ... Het is opvallend dat ... (zij) vergunningen vraagt voor autobusdiensten welke reeds tot stand zijn gebracht door particulieren... Moest de Nationale Maatschappij een monopolium van autobusdiensten in onze provincie bekomen, dan is het te vreezen dat de exploitatie tot dezelfde algemeene klachten aanleiding zal geven als deze die de stoomdienstuitbating hebben gekenmerkt. Het autobusverkeer heeft in onze provincie een buitengwone ontwikkeling genomen, dank aan het privaat initiatief ... De Deputatie zal voortgaan met toelatingen te verleenen aan de private ondernemingen." (70)

Vanaf dat jaar werd inderdaad alleen nog de elektrificatie van bestaande lijnen en de aanleg van nieuwe elektrische baanvakken gesteund door de provincie. Aanvragen voor kapitaalsverhogingen van bestaande stoomlijnen werden stelselmatig afgewezen, terwijl bij de toekenning van vergunningen voor autobusdiensten de voorkeur uitging naar private ondernemingen.

Dat deze politiek vruchten afwierp, bewijst de enorme groei van deze diensten: de provincie kon al snel bogen op het dichtste autobusnet van het land (71) :

Van de 51 in 1939 bestaande lijnen, werden er 5 door de NMVB uitgebaat (72).

De Tweede Wereldoorlog bracht echter opnieuw enorme schade toe aan het uitgebreide net van het openbaar vervoer. Het busverkeer werd volledig ontregeld door gebrek aan wagens, brandstof en banden. Slechts elf lijnen konden hun dienst blijven verzekeren gedurende de oorlogsjaren (73). Ook de buurtspoorwegen kwamen zwaar gehavend uit de oorlog : in 1945 werden elf lijnen definitief afgeschaft, waarvan er zeven door de Duitsers waren opgebroken. Toch kenden zij een enorme drukte, nu de andere verkeersmiddelen ontbraken (74).

Deze tijdelijke heropleving van de buurttram was evenwel van korte duur : na de oorlog konden de reizigers al snel opnieuw gebruik maken van de autobus, en zag de NMVB het personenvervoer sterk teruglopen (75).

In 1950 legde de maatschappij daarom een saneringsplan voor aan de provincieraad : verlieslatende trajecten zouden vervangen worden door eigen autobusdiensten, en een snellere elektrificatie van de overige lijnen werd in het vooruitzicht gesteld (76).

De geplande elektrificatie zou echter weinig veranderen : bijna ieder jaar werd er op een der lijnen afscheid genomen van de vertrouwde tram, om over te schakelen op de snellere autobus, een omschakeling waaraan de provincie financieel meerwerkte (77).

Evolutie van de autobusdiensten in de provincie Antwerpen (1923-1939)

Jaar	Aantal lijnen	Lengte (km)	Reizigers
1923	2	10	130.000
1924	12	195	970.000
1925	20	314	2.500.000
1930	48	680	12.000.000
1935	55	770	13.990.000
1939	51	728	16.964.000

(70) Ibidem en P.V. 27 juli 1926.
(71) P.V. 25 oktober 1935.
(72) Verslag ... 1939, pp. 644-650.
(73) Verslag ... 1942, pp. 542-543; idem 1943, p. 533; idem 1944, p. 503.
(74) A. KEERSMAEKERS, o.c., p. 94.
(75) Verslag ... 1948, p. 549; idem 1949, p. 533.
(76) P.V. 2 oktober 1950; cfr. ook : C. HENRARD, o.c., pp. 48-49.
(77) Cfr. o.a. P.V. 25 oktober 1949; idem 25 oktober 1951.

Chauffeur

avec la capote en peau de bique

Circulaire du 31 août 1850

Stoker 1850

Afb. 19
De machinist volgens James Thirair. Hij heeft het uniform van 1850.

Uiteindelijk vertrok op 25 mei 1968 de laatste buurttram op de lijn Antwerpen-Merksem-Schoten (Lindelei) (78).
Een uitgebreid net van autobuslijnen zou voortaan instaan voor het reizigersvervoer in de provincie Antwerpen.

Duffel. F. Keersmaekers.

Uitbouw van de spoorwegen in West-Vlaanderen voor 1870

Hoewel de staatsspoorweg Oostende en Brugge reeds in 1838 bediende en een jaar later Kortrijk met Gent verbond, kon men nog niet spreken van een spoorwegontsluiting voor West-Vlaanderen. Hiervoor zal men moeten wachten op de concessies die vanaf 1842 toegelaten waren en in 1845 wettelijk geregeld werd.
De redenen voor de vroege aansluiting van de kust op het spoorwegnet moeten vnl. gezocht worden in de Belgische onafhankelijkheid. Deze essentieel politiek liberaal getinte beweging werd aangestuurd door mensen uit de burgerij en de hogere middenklasse. Hun vernieuwingsgezindheid zal hen onder druk van de omstandigheden doen kiezen voor spoorwegen als transportmedium voor het pril onafhankelijke België.
De afscheuring van Nederland had voor ons land een aantal consequenties op economisch vlak. Vooreerst verloor de Vlaamse linnennijverheid een belangrijk afzetgebied voor haar produkten. De soldaten in de Nederlandse kolonies werden hoofdzakelijk gekleed met Vlaamse stoffen. Belangrijker misschien was de afsluiting van de Schelde waardoor een gemakkelijke export werd verhinderd. Men moest op zoek naar een andere uitvalsweg om produkten in het buitenland te krijgen. Dit kon gedeeltelijk opgevangen worden door de haven van Oostende. Ten slotte was er de blokkade van de Schelde-Rijn verbinding waardoor het jonge België een andere zeer belangrijke afzetmarkt verloor (1).

(78) E. KEUTGENS, o.c., p. 91.
(1) G. Kurgan-Van Hentenryck. Industriële ontwikkeling. (N.)A.G.N. XII, 1977, p. 34 & A. Du Pont. De houding van d pers en het parlement ten opzichte van het ontstaan der Belgische spoorwegen. Gent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling Nieuwste Tijden), 1963, p. 84.

Materiële en financiële omstandigheden en tijdnood ontmoedigden het volgen van de toenmalig gangbare oplossing. De aanleg van een kanalennet wordt afgewezen als valabele strijdmiddel tegen de isolatie waarin men was terechtgekomen. Binnen dit kader kwam het idee van een Ijzeren Rijn boven drijven. Bovendien was in Engeland reeds aangetoond dat ijzeren rails een stoomlocomotief konden dragen en dat deze combinatie in staat was langere afstanden te overbruggen. Er kon een spoorwegverbinding komen tussen Oostende en Pruisen. Omwille van een meer omvattende ontsluiting van het land werd besloten een kruisvormig net te ontwikkelen dat Noord met Zuid verbond en Oost met West. Wie het initiatief tot aanleg zou nemen bestond echter nog discussie.
Van de kant van de ondernemers werd de aanleg van een privé-spoorweg sterk gepromoot. Hiertegen waren dan vooral de katholieken sterk gekant. Was het initiatief in handen van de staat dan konden ze akkoord gaan met de aanleg van een spoorweg. De tegenstand kwam vooral vanuit agrarische hoek, waar ze sterkst recruteerden en waar de angst voor een dergelijke ingrijpende technologische vernieuwing sterkst was (2). Daarnaast pleitte de opbouw van het privé-kapitaal tegen particulier initiatief. De Société Générale was de enige bank die voldoende middelen kon inbrengen om een dergelijk initiatief uit te bouwen. Hoewel Willem I er zijn geld had uit teruggetrokken en de nieuwe financiële structuur beheerst werd door de gezaghebbende Franse familie Rothschild bleef de bank het symbool van de Noord-Nederlandse invloed in

(2) J.A. Van Houtte. Het economisch leven in België 1830-1880. A.G.N. X, Utrecht, 1955, p. 228.

het economisch leven van het pas onafhankelijk geworden België (3).
De opvattingen van de liberale politicus en revolutionair van het eerste uur Charles Rogier kunnen de brug slaan tussen beide opvattingen. Hij was voorstander van de komst van de spoorwegen maar was van menig dat die door de staat moesten worden aangelegd en dat later eventueel aanvullingen konden worden aangelegd onder de vorm van concessies. Tijdens zijn verblijf in Parijs had hij daar kennis gemaakt met de ideeën van comte de Saint Simon (4). De ideologie die de Saint Simon had uitgewerkt wilde de levensomstandigheden van het proletariaat verbeteren door gebruik te maken van de nieuwe industriële en technische vooruitgang. Bij efficiënte toepassing en intensief gebruik leidde dat tot meer middelen die dan konden worden verdeeld over de hele bevolking. Op 1 mei 1834 wordt de wet goedgekeurd voor de aanleg van de spoorwegkruis (5). Volgens deze opvatting van Charles Rogier zal de aanleg van de spoorwegen dan ook geschieden.
In de eerste fase van de concessies waren deze spoorwegen gekenmerkt door hun korte afstand die ze overbrugden en het feit dat geen onderscheid werd gemaakt tussen exploitatie en aanleg. Pas in de loop van de jaren 40 van de 19de eeuw gaan ook concessiemaatschappijen spoorwegen aanleggen over langere afstanden en tegen het einde van de jaren 50 komen de eerste zuivere exploitatievennootschappen opzetten. Zij sloten een huurcontract af met een meestal kleinere maatschappij die de lijn had aangelegd om die voor haar uit te baten. Deze evolutie ging samen met een concentratiebeweging binnen het spoorweglandschap. Maatschappijen streefden ernaar zo groot mogelijke afstanden te overbruggen. De tariefstructuur die kortingen over langere afstanden mogelijk maakt werkte dit in de hand samen met de concurrentie die ontstaan was met de staatsspoorwegen. De exploitatiekosten van de spoorwegen die in handen waren van de staat bleken hoger te liggen dan die van de privé-lijnen. Bovendien kon men zowel via staatstrajekten als via privé verbindingen twee plaatsen met elkaar verbinden. Dit was dan ook een van de redenen voor de nationalisatie van de spoorwegen die ingezet werd vanaf 1870 (6).

DE UITBOUW VAN HET WESTVLAAMSE SPOORWEGNET DOOR CONCESSIEMAATSCHAPPIJEN

West-Vlaanderen was gedurende de 19de eeuw op economisch vlak zeker niet de meest aantrekkelijke provincie van ons land. Dit geldt voor gelijk welk agrarisch gebied waar de industrie slechts in uiterst geringe mate was doorgedrongen. De geringe interesse voor dergelijke gebieden komt eveneens tot uitdrukking wanneer we een overzicht nemen van de aanleg van de eerste spoorwegen. De vroegste spoorwegen werden aangelegd tussen grote steden of in economisch bloeiende regio's. Pas in latere instantie zal men ook overgaan tot de verbinding van provinciesteden.
Het initiatief tot de ontsluiting van West-Vlaanderen door spoorwegen werd genomen door de Engelse reder, industrieel en groothandelaar William Chantrell. De stamvader van de Chantrelldynastie had zich rond 1830 in Brugge had gevestigd en zich in 1831 tot Belg laten naturaliseren. Hij had ervaring opgedaan als inspecteur van de Belgische staatsspoorwegen (7). Het spoorwegnet dat de familie uitbouwde tussen 1846 en 1868 kan een aanvulling hebben betekend op de activiteiten waarin het reeds betrokken was (suikerraffinage uit bieten). Haar intense contacten met Engelsen bracht hen goede contacten op voor de afzet van Vlaamse produkten in Groot-Brittannië en trok Britse investeerders aan voor hun spoorwegpro-

(3) A. Du Pont. De houding van de pers en het parlement ten opzichte van het ontstaan der Belgische spoorwegen. Gent, (onuitgegeven licentiaatsverhandeling Nieuwste Tijden), 1963, p. 138.
(4) J.A. Van Houtte. Het economisch leven in België 1830-1880. A.G.N. X, 1955, p. 227.
(5) Th. Luyckx. Politieke geschiedenis van België van 1789 tot 1944. Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1985, p. 75.

(6) U. Lamalle. Histoire des chemins de fer belges. Bruxelles, Office de publicité, 1953, pp. 59-63.
(7) Andries Van den Abeele. Negentiende eeuwse ondernemers te Brugge: George en William Chantrell. Driemaandelijks Tijdschrift van het Gemeentekrediet van België, nr. 146, oktober 1983, pp. 241-268.

jekt. De samenstelling van de beheerraad was exclusief Engels (8).
Uit het overzicht van de spoorwegverbindingen van de Compagnie des chemins de fer de la Flandre Occidentale blijkt een welopgezet plan voor de ontsluiting van de provincie. Daarbij speelden zowel politieke als commerciële en zoals we gezien hebben ook speculatieve belangen. De opbouw van het net is zodanig dat de meeste bevolkingscentra aangedaan worden. Uit pamfletten blijkt dat ook vanuit politieke kant flink gelobbyed werd om een aansluiting te krijgen. De aansluiting van Poperinge is er nagenoeg zeker gekomen door politieke druk. Het stadsbestuur stuurde een brief naar de bevoegde minister van Openbare Weken waarin een heftig pleidooi was opgenomen voor de aansluiting van de stad op het spoorwegnet. Via een senator had men daar vernomen dat de spoorweg zou stoppen in Ieper. De ambachtelijke en agrarische activiteiten werden in dit schrijven overdreven in de verf gezet. Een meer aanvaardbare motivering was de nakende uitsluiting in het handelsverkeer van de stad. Haar verkeersligging zou er zeker voor zorgen dat Ieper alle marktfuncties die Poperinge had, zou overnemen. Deze ijver wordt door W. Tillie verklaard door de heropbloei van de economie na de crises van 1845 en 1846. Men wilde alle profijt halen uit de heropleving (9).
De Britten op hun beurt waren geïnteresseerd in de Vlaamse en later de Noordfranse markt voor de afzet van steenkool en nijverheidsprodukten. Duidelijker aanwijzingen bestaan wel voor de investeringswoede van de Engelsen in spoorwegen. Tijdens de jaren 1843-1847 maakten ze er hun Railway Mania door. Aandelen van spoorwegmaatschappijen werden er zo schaars door dat men zich ook liet bekoren tot investeringen in buitenlandse vennootschappen. Vanuit Belgische hoek was het in die jaren mogelijk om zijn aandelen op buitenlandse beurzen te lanceren. Zo vonden de meeste Belgische spoorwegaandelen een koper op de Londense beurs. Of dit gebeurd is bij de Compagnie des chemins de fer de la Flandre Occidentale is volkomen duister.
Bepaalde Belgische initiatieven zullen onze aandelen in Engeland nog aantrekkelijker maken. De economische infrastructuur, het basisnet van de staat en de nieuwe machineparken in de bedrijven,

concessie	lijn	exploitatie
Hoofdlijn		
18/05/1845	Brugge-Torhout	1846
	Torhout-Lichtervelde	28/02/1847
	Lichtervelde-Roeselare	31/03/1847
	Roeselare-Izegem	01/05/1847
	Izegem-Ingelmunster	28/05/1847
	Ingelmunster-Kortrijk	14/07/1847
	Kortrijk-Menen-Wervik	14/01/1853
	Wervik-Komen	18/06/1853
	Komen-Ieper	18/03/1854
	Ieper-Poperinge	20/03/1854
	Aftakkingen	
05/09/1845	Tielt-Deinze	31/12/1855
26/11/1845	Diksmuide-Veurne	
03/04/1846	Poperinge-Franse grens	
19/12/1866	Franse grens-Hazebrouck	10/06/1870
25/08/1846	Roeselare-Ieper	12/04/1868

(8) A. Demeur. Les Sociétés Anonymes de Belgique à partir du 1er janvier 1858. Bruxelles, s.n., 1859, p. 10.

(9) W. Tillie. De spoorlijn Brugge-Poperinge 1845-1854. Aan de Schreve, XV, 1985, nr. 1, pp. 3 & 7-10.

en de dichtheid ervan opende perspectieven voor grote winsten (10). In 1845 verhoogde de regering de aantrekkelijkheid van het spoorwegaandeel nog meer door de invoering van een gewaarborgde rente. De ervaringen met de crisis van 1848 deed de regering beslissen dat spoorweginvesteringen enkel nog gecontroleerd mochten worden door Belgen (11). Daarvan had de Compagnie des chemins de fer de la Flandre Occidentale geen last. Alle andere Westvlaamse maatschappijen dienden hier echter wel rekening mee te houden en zullen dan ook een essentieel Belgische samenstelling van de raden van Beheer kennen.

Na de Compagnie des chemins de fer de la Flandre Occidentale werden nog een aantal maatschappijen opgericht met het oog op de aanleg van spoorwegen. Zij vulden het net van de Flandre Occidentale aan. Hun functie is in de meeste gevallen duidelijker afgebakend. Ofwel vulden ze een lacune op ofwel hadden ze een toeristische doelstelling.

Spoorwegvennootschap	Oprichtingsdatum
Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale	04/06/1845
Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes	01/06/1856
Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe	09/04/1962
Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières	23/06/1864
Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique	29/06/1864
Société du chemin de fer de Gand à Dunkerque	03/01/1864

De lijn Lichtervelde-Veurne legde de link tussen de verbindingen van de Flandre Occidentale. Hoewel het oorspronkelijk de bedoeling was de verbinding te maken tussen Diksmuide en Veurne is men er in Diksmuide mee opgehouden. De reden hiervoor is compleet duister. In 1856 werd die verbinding tot stand gebracht binnen het kader van een ruimere exploitatie. Haar rol in het internationaal verkeer tussen Gent en Duinkerke kon ze pas na 1858 opnemen toen de Société du chemin de fer de Gand à Dunkerque de verbinding met Tielt verzorgde (12).

De persoon achter de Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, Isidore Neelemans bracht een aantal concessies aan die de kern zouden vormen van het spoorwegnet van deze maatschappij. Deze waren Oudenaarde-Anzegem-Kortrijk en Ingelmunster-Waregem-Anzegem en ten slotte Diksmuide-Nieuwpoort. De wetgever had het ruimer gezien. Hij wees als het ware volgende lijnen toe: Kortrijk-Denderleeuw en Geraardsbergen-Nieuwpoort. Dit bleek te hoog gegrepen en de concessies die Neelemans in 1863 had verkregen werden ook overgeheveld naar de vennootschap en gerealiseerd.

We mogen stellen dat de Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique een goede aanvulling was op het net van de Flandre Occidentale en Oostende-Armentière. Hierachter kan staatsinmenging schuilen die naar een grotere structurering van het spoorwegnet streefde (13).

De Société du chemin de fer de Gand à Dunkerque was in essentie een exploitatievennootschap die de concessies voor de aanleg van de ontbrekende stuk-

(10) G. Kurgan-Van Henternryck. La formation d'un capitalisme national en Belgique. Tijdschrift voor geschiedenis, 1982, jg. 95, nr. 4, p. 490 & 495; B.Gille. Histoire de la Maison Rothschild. T. 1 Des origines à 1848. Paris-Genève, Librairie Droz, 1965, p. 334.

(11) J. Laureyssens. De Naamloze Vennootschappen en de ontwikkeling van het Kapitalisme in België (1819-1850). Gent, (onuitgegeven doctoraatsverhandeling, Sem. Nieuwste Tijden), 1969-1970, pp. 253-254.

(12) J. Laureyssens. Industriële Naamloze vennootschappen in België 1819-1857. Leuven/Parijs, Nauwelaerts, 1975, pp. 449-450; L. Hoebeke. De Gentse industriële ontwikkeling en de NV-vorm. Gent (onuitgegeven licentiaatsverhandeling Nieuwste Tijden), 1982, p. 117.

(13) A. Demeur. Des sociétés anonymes de Belgique, 1865 à 1869. Bruxelles/Paris/Leipzig, s.n., 1870, pp. 410 & 414; D. De Volder. Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Ieper + Poperinge + Diksmuide 1853-1914. Brugge, eigen beheer, 1980, p. 3 en dat van Kortrijk, Menen, Moeskroen 1839-1914. Brugge, 1981, p. 2.

ken toegewezen kreeg. De spoorweg liep, zoals nog steeds, van Gent over Deinze, Tielt, Lichtervelde, Kortemark, Diksmuide, Veurne, Adinkerke, Ghyvelde, Duinkerke. Gent-Deinze was een stuk van de staatsspoorweg Gent-Kortrijk. Lichtervelde-Tielt en Adinkerke-Franse grens werd door de vennootschap aangelegd. Daar de spoorweg door essentieel agrarisch gebied liep botste men met de landbouwbelangen en moest langs de lijn afrastering worden geplaatst (14).

Dan zijn er nog de essentieel toeristische verbindingen Blankenberge-Brugge en Oostende-Armentières. Beide ontstonden in het begin van de jaren 60 van vorige eeuw en behoren tot de laatste generatie concessiespoorwegen. Dit houdt in dat het aandeel en de inbreng van de aanleg van de lijnen gering is en dat ze kaderen in een ruimer wordende mobiliteit van de burgerij. In deze periode kende het kusttoerisme een duidelijke opgang. Beide lijnen mikten op hun manier op een toeristisch publiek. De verbinding Oostende-Armentières werd op Frans grondgebied voortgezet tot in Parijs. Met de bezoeken van Leopold I was Oostende uitgegroeid tot een succesvolle badstad. Rond het midden van de 19de eeuw heerste er een kosmopolitische sfeer. Mondaine Parijzenaars meenden dan ook dat ze erheen moesten. Internationaal beantwoordde deze lijn aan de verlangens van industriëlen en handelaars (15). Er ontstond een verbinding tussen Oostende en, grofweg, le Nord. Dit opende interessante perspectieven voor de handelsverbindingen tussen deze kusthaven en het Franse departement. Oostende zou de rol van haven kunnen vervullen voor Noord-Frankrijk, vooral voor goederen uit de streek rond de Baltische Zee (16). De fiscale voordelen die geboden werden aan de kustvaarders en de lakse houding tegenover schepen uit de Zwarte Zee inzake hygiëne zorgden ervoor dat de invoerheffingen aan de Franse grens werden teniet gedaan (17). Deze waren al sterk gereduceerd door het afsluiten van een handelsverdrag in de sfeer van de Cobden-verdragen. Inzake exotische produkten kon Oostende nagenoeg niet op tegen Duinkerke (18)

Heel wat bescheidener waren de ambities van Blankenberge. Hoewel reeds in 1868 de lijn doorgetrokken was tot Knokke onder druk van de grote toeloop (19) mikte men hier eerder op een soort natuurtoerisme. De voorzieningen waren er heel wat minder maar er was de zee. Aanvullend hierop was de druk die door reders werd uitgeoefend om de lijn aangelegd te krijgen. Dit was voor de Blankenbergse en Knokse reders de beste manier om hun vis snel in de stedelijke consumptiecentra te krijgen. De Knokse reders hadden echter nogal wat bezwaren tegen het verloop van de aansluiting van Knokke op het spoorwegnet. Ze zagen liever een rechtstreekse verbinding met Brugge i.p.v. via Blankenberge (20).

Beide vennootschappen zullen worden overgenomen door de exploitatievennootschap rond Philippart: de Société général d'exploitation de chemins de fer. In 1868 werd de verlieslatende Compagnie du chemin de fer d'Ostende à Armentières ingepast in het spoorwegconcept van de toen machtigste exploitatiemaatschappij (21). Twee jaar later op 1 juli 1870 werd ook de Compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe binnen dit geheel opgenomen (22).

---

(14) A. Demeur. Les S.A. (...) à partir du 1er janvier 1858. Bruxelles, 1858, p. 458; A.R.A. Concessions de chemins de fer, n° 17-17. Ministerie Openbare Werken Concessie van een spoorweg, administratief druksel.

(15) L. De Ryck. Otlet en zonen, projectontwikkelaars en bouwheren van een internationaal imperium in het openbaar vervoer (1864-1914). Brussel, (onuitgegeven doctoraatsverhandeling, VUB, Hedendaagse Geschiedenis), 1988-1989, p. 28.

(16) Chemin de fer d'Ostende à Armentière avec embranchement sur Commines. Bruxelles, 1864, pp. 10-11.

(17) M. Lévy-Leboyer. Banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIX_ siècle. Paris, P.U.F., 1964, p. 296.

(18) Chemin de fer d'Ostende à Armentière (...). pp. 13-14.

(19) F. Waeyaert. Sporend door Noordwest-Vlaanderen. 150 jaar spoorweggeschiedenis. Brugge, Marc Van de Wiele, 1989, p. 53.

(20) C. Meyne. Faits et moyens en cause de la Compagnie du chemin de fer de Bruges à Heyst. Gand, 1875, passim.

(21) L. De Ryck. id., pp. 28-30.

(22) F. Waeyaert. id., p. 57; A. Dagant. Les locomotives en service sur le réseau de la Flandre Occidentale (1848-1906). Mémoires de la Société de Commines, Warneton et de la région, X, 1980, p. 332.

PROFIEL VAN DE INVESTEERDERS

Bij de vergelijking met andere provincies moet worden opgemerkt dat dit slechts gedeeltelijk representatief is. In mijn studie werden enkel de provincies Oost- en West-Vlaanderen en Henegouwen beschouwd. Hun economisch profiel loopt sterk uiteen en kan dan ook als staalkaart genomen worden voor de tendensen die kunnen worden weergevonden binnen België. Henegouwen wordt zeer sterk door industriële activiteit gekenmerkt. Terwijl beide andere provincies een eerder commercieel en agrarisch karakter hebben. Eenzelfde verdeling kan aangetroffen worden bij de overige provincies.

Beroepenprofiel

Beroepentelling van de leden van de raden van Beheer en van Commissarissen

Beroep	Aantal	West-vlamingen
Eigenaars	52	7
Grootgrondbezitters	6	0
Renteniers	5	0
Handelaars	23	3
Industriëlen	28	4
Ambtenaren	6	1
Advokaten	48	4
Bankiers	32	6
Notarissen	0	0
Artsen/Apothekers	2	0
Ingenieurs	15	0
Militairen	9	1
Andere beroepen reder	12	43
Zonder of niet opgegeven	109	28

Het commerciële belang van de spoorwegverbindingen blijkt vnl. handelaars en industriëlen aan te trekken. De polemieken rond de aanleg van de lijnen draaiden hier dan ook rond. De afzet en verdeling van agrarische produkten, zij het grondstoffen, halffabrikaten of eindprodukten, werd stukken gemakkelijker en goedkoper. Dat had vooral weerslag op bulkgoederen.

Binnen dit kader kunnen we ook de belangstelling van de eigenaars situeren. Ze speculeerden op een eventuele waardeverhoging van hun gronden en winsten uit de aandelen. Wat ze qua motivering verwant maakt met de bankiers. Deze laatsten waren hoe dan ook betrokken als financiers van de spoorwegen. Voor hen was het een kleine stap om aandeelhouder en lid van een bestuursorgaan te worden. Op die manier kregen ze enige zeggenschap in het bestuur van de maatschappij waarvoor ze als bankier optraden. Het valt ook op dat er binnen West-Vlaanderen vnl. locaal actieve banken in het toenmalig openbaar vervoer actief waren. Dit staat in schril contrast met Henegouwen waar het vooral de nationaal gestructureerde S.G. en de Banque de Belgique als bankiers voor de spoorwegen en industrie optraden. Dit verraadt een meer algemene economisch interesse voor en verwevenheid met de lokale economie.

Voor een kustprovincie hoeft de aanwezigheid van reders in de raden van bestuur van spoorwegmaatschappijen niet te verbazen. Hun belangen werden hierboven reeds naar voor gebracht binnen het kader van de verbinding Brugge-Blankenberge. Dit is ook de enige maatschappij waar zij van zich lieten horen. Geen enkele andere maatschappij verbond de kust zo duidelijk met het hinterland.

De belangstelling van de overige beroepsgroepen kan zeker niet zo duidelijk worden verklaart. Ze behoorden tot de groep notabelen binnen de leefgemeenschap. Ze hadden een hogere opleiding genoten en waren veelal progressiever dan het gros van de agrarische bevolking. Dit konden ze bevestigen door zich te engageren in dergelijke projecten net zoals ze later de eersten zullen zijn die een automobiel kopen. Of zij aandelen als belegging beschouwden kan moeilijk worden bewezen. De periodieke samenkomsten van de Raden van Bestuur bracht hen in contact met gelijkgezinden. Hun concrete motieven wordt omgeven door een waas van speculaties.

Van de 33 edelen die actief waren in spoorwegzaken in de drie door mij bestudeerde provincies zijn er slecht 2 Westvlaams. Persoonlijke interesse lijkt ons hier de enige valabele verklaring. Industriële belangen zoals die voor Henegouwen speelden

kunnen hier bezwaarlijk naar voor worden gebracht. De betrokkenheid, hoofdzakelijk als grondeigenaar, van de Henegouwse adel in de extractieve nijverheid kan duidelijk in verband worden gebracht met hun belangstelling voor spoorwegen. In het agrarische West-Vlaanderen was hun betrokkenheid met de lokale economie eerder een hinderpaal dan een stimulans gezien de wijgerachtigheid van de boeren t.o.v. het nieuwe transportmiddel. Dit wordt mede verklaard door het feit dat geen van beide binnen de katholieke partij actief was. Deze politieke groepering identificeerde zich met de landbouwbelangen. Dit belette de katholieke burgerij echter in niets.

Politieke activiteit

Er valt een merkwaardig evenwicht in politieke vertegenwoordiging te onderkennen in de politiek actieven die in spoorwegmaatschappijen zetelden. Vergeleken met de andere provincies kan hun belangstelling eerder gering worden genoemd. Wat wel opvalt is het vertegenwoordigingsniveau die zij berijkten. Binnen hun regio blijken het niet de kleinste visjes te zijn.

Toen de meeste maatschappijen in West-Vlaanderen werden opgericht, in de loop van de jaren 50 en 60, was het reeds duidelijk dat de concessies goed functioneerden en dat de katholieken zichzelf buiten spel hadden gezet. Door hun principiële tegenstand tegen dit medium was zowel het openbare als privé spoorwegnet door liberalen gecontroleerd en opgebouwd. Begin van de tweede helft van de 19de eeuw kwam de reactie, onder de roepnaam Christianiser les capitaux, op gang (23). Vermoedelijk heeft deze beweging een invloed gehad op de Westvlaamse katholieken.

De Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale werd hierdoor niet beïnvloed. De Engelse connecties van de familie Chantrell verklaart wel in grote mate de aanwezigheid van de 18 Engelsen in de Raden van Beheer en van Commissarissen van de Westvlaamse spoorwegmaatschappijen. Hier werden zij niet aangetrokken door de industriële perspectieven zoals in hun eigen land en in Henegouwen. Hun enige economische motief hier kan de commercialisatie van Engelse goederen in West-Vlaanderen en Noord Frankrijk geweest zijn. Speculatie speelde zeker een rol in hun investeringen in de regionale spoorwegen.

Het gros van de spoorwegen in West-Vlaanderen is aangelegd dankzij particulier initiatieven. De structuur ervan is nog steeds terug te vinden in het net van spoorwegverbindingen in dit gebied. In 1926 is alles in handen gekomen van de staat. Deze concentratie werd reeds vanaf 1870 duidelijk toen de overheid geconfronteerd werd met de sterke

Gedifferentieerde telling van politici

Politieke activiteit		Vertegenwoordigingsniveau			
		Locaal	Provinciaal	Nationaal	Niet bekend
Noch partij noch regio bekend			11	2	12
Liberalen	Henegouwen			15	2
	Oost-Vlaanderen	3	1	4	
	West-Vlaanderen	1		2	
	Elders			9	1
Katholieken		Henegouwen	1		4
	Oost-Vlaanderen			6	
	West-Vlaanderen			5	
	Elders		1	1	

(23) E. Witte. Politieke geschiedenis van België sinds 1830. Spanningen in en burgerlijke democratie. Antwerpen, Standaard wetenschappelijke uitgeverij, 1985, pp. 32-33.

concurrentie van de grote exploitatievennootschappen die soms ten koste van de veiligheid hun prijzen drukten.
Het achterhalen van eventuele motieven voor de aanleg van een concessielijn is moeilijk te achterhalen. Door het gebrek aan voldoende bronnen kunnen we ons nog bijna uitsluitend baseren op geografische indicatoren. Het grootste deel van de informatie die zich bevond in de archieven van de NMBS is ten gevolge van de bombardementen in de tweede wereldoorlog vernietigd. In grote lijnen kunnen we stellen dat vnl. commerciële doelen de aanleggers voor ogen stonden. Voor de Engelsen zal speculatie eveneens een grote rol hebben gespeeld. Hoewel hiervoor niet aangeraakt werd het openbaar nut hier meer beklemtoond dan elders. In nagenoeg alle brochures en pamfletten die naar aanleiding van de aanleg van een spoorwegverbinding werden verspreid speelde het reizigersvervoer een aanzienlijke rol (24).

Gent. K. Seys.

Spoorwegen in Limburg: speelbal van kapitaals- en machtsgroepen

1. Inleiding

In deze voorlopige bijdrage wordt geen algemeen overzicht van de ontwikkelingen van de spoorwegaanleg in Limburg, met alle anekdoten en lokale feiten gegeven. Het onderzoek terzake is nog maar pas aangevat, is arbeidsintensief, en zal nog tal van gegevens en achtergronden dienen te verzamelen vooraleer de ware mechanismen achter de beslissingen tevoorschijn zullen komen. Toch wordt getracht om op basis van de huidige stand van onderzoek, enige achtergronden te bieden bij het gebeuren. Wie waren de personen en de belangen achter de aanleg? Wat waren hun motieven?

In elk geval mogen wij nu reeds besluiten dat de aanleg van de Limburgse lijnen niet ingegeven werd door een bekommernis om de provincie de verbindingen te schenken waar zij recht op had. De aanleg bleef lang ten achter bij deze in andere streken, waar meer en vettere winsten te verwachten waren. De aanleg sproot voort uit de noodzaak om door de provincie te trekken om een aantal handels- en industriële centra daarbuiten met mekaar in kontakt te brengen. De exploitatie was ondergeschikt aan de belangen van grote groepen.
De inbreng van Limburg was beperkt. Er werd wel aangedrongen op de aanleg van allerhande lijnen, er werden petities, smeekbeden, delegaties gestuurd. Er werd geruzied tussen dorpen en gemeenten over de tracés. Maar uiteindelijk werden de beslissingen genomen zonder inspraak van dezen. Limburgers komen niet voor op de lijsten van degenen die beslissingsmacht bezaten, tenzij één enkele die toevallig in een beheerraad geparachuteerd werd... Tijdens ons onderzoek kwamen wij geen van de Limburgse vooraanstaanden in de spoorwegwereld tegen, met uitzondering van baron de Lamberts-de Cortenbach uit St.-Truiden, die om één of andere meest onduidelijke reden als lid van de beheerraad van de "Chemin de Fer de Lokeren à la Frontière des Pays-Bas" optreedt.
Op die wijze konden de Société Générale, de Banque de Belgique, de Banque de Bruxelles, Engelse kapitaalsgroepen, imperia zoals deze van Langrand-Dumonceau, Philippart, Bisschoffsheim-de Hirsch, en andere hun belangen verdedigen, hun tegenstellingen uitvechten. Het wereldje waarin het spoorweggebeuren zich afspeelt, met al de konnekties en open en verdoken banden, is echter één van de boeiendste voor diegene die de achtergronden van een industrieel-ekonomische 'politiek' wil naspeuren.

2. De lijn Landen-St.-Truiden-Hasselt

Alhoewel de eerste spoorverbinding in Limburg nl. Landen-St.-Truiden, als aftakking van de grote

(24) Het grootste deel van deze brochures is terug te vinden in de collectie Vliegende Blaadjes van de Gentse Universiteitsbibliotheek (Centrale Bibliotheek).

staatsspoorweglijn Brussel-Luik, reeds op 06.10.1839 klaar kwam waren er van de 1980 km sporen die in 1864 België doorkruisten nog maar 70 in Limburg gelegd. De moeite die het kostte om de verbinding Sint-Truiden - Hasselt doorgetrokken te krijgen zou spreekwoordelijk worden. De wet van 26.05.1837 had bepaald dat de Staat de lijn Landen-Hasselt in zijn volledigheid diende aan te leggen, om Limburg aansluiting te geven op de staatsspoorwegen. De lijn St.-Truiden-Landen was echter geen kassucces, en de aanleg van de volgende sectie werd steeds uitgesteld. Half voltooid betekende deze lijn een last voor de Staat en hij nam de eerste gelegenheid te baat om zich ervan te bevrijden.

"Mackenzie en C°"- die in mei 1845 reeds een concessie verworven hadden voor een tracé tussen Doornik en Jurbise- kregen de concessie van de spoorweg Landen naar Hasselt toegewezen. Het contract hield in, dat zij de reeds aangelegde 10 km die de Staat 1.336.353 fr had gekost ten geschenke kregen op voorwaarde dat zij de lijn doortrokken over 18 km tot Hasselt. De concessie had echter, zowel voor de spoorweg van Doornik naar Jurbise als voor deze van Landen naar Hasselt, slechts betrekking op de aanleg van de lijnen, niet op de uitbating ervan. Eens de bouw beëindigd nam de Staat de exploitatie op zich. De ontvangsten werden in twee verdeeld: de helft ging naar de oude aandeelhouders en de rest naar de Staat. Deze behield zich het recht voor de concessie na 45 jaar terug af te kopen.

De eerste beheerraad van de "S.A. des Chemins de Fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt" was samengesteld uit :

R.W. KENNARD
R. PATTERSON
W. GLADSTONE
L. MOZLEY
W. MACKENZIE
M. BARRY
M. BULLOT
A. TERCELLIN-SIGART
A.B. BRUNEAU
Th. BRASSEY

In deze overwegend Engelse groep zijn vooral Mackenzie en Brassey van belang. William Mackenzie-Shaw (°Brunley, 1794- +1851) begon zijn carrière als kanalenbouwer, maar schakelde omstreeks 1832 op spoorwegen over. Hij is o.m. de bouwer van de bekende spoorwegtunnel onder Liverpool. Andere contracten volgden voor de Grand Junction Railroad, en de Glasgow-, de Paisley & Greenock-, de North Union- en de Midland-spoorwegen.

In 1840 kwam hij in contact met Thomas Brassey, met wie hij heel wat spoorwegen in Frankrijk aanlegde.

Door de Revolutie van 1848 moest hij dat land verlaten. Hij keerde terug naar Engeland waar hij samen met Brassey en John Stephenson tal van spoorwegen aanlegde (o.m. de Easter Union Railroad). De totale waarde van Mackenzie's eigen realisaties, en deze samen met Brassey en Stephenson bedroeg meer dan 17.000.000 pond.

Thomas Brassey (°Buerton 1805- + St Leonards-on-sea, 1870) geldt als een der grootste spoorwegbouwers ter wereld. In 1835 kende J. Locke, ingenieur van de bekende Engelse Great Junction Railroad, aan Brassey een eerste spoorwegcontract toe voor een stuk van 16 km. Kort daarop wist deze uitgebreide contracten in de wacht te slepen voor de bouw van de London & Southampton Railroad: op zeker ogenblik had hij hier 300 arbeiders in dienst.

Omstreeks dezelfde tijd bouwde Brassey tevens delen van de Chester-Crewe (1832-1840), Sheffield-Manchester (1838-1845) en Glasgow-Greenock (1838-1841) spoorwegen.

In 1840 vormden enkele directeurs van de London & South Western Railroad samen met een aantal Franse kapitalisten een vennootschap voor de aanleg van de spoorlijn Parijs-Rouen; Brassey, samen met Mackenzie, waarborgde het contract.

In 1843-1848 zouden Brassey en Mackenzie nog 5 andere Franse lijnen aanleggen, 3 in Schotland en 2 in Engeland en Wales. In deze periode had Brassey 75.000 man in dienst, en betaalde hij wekelijks 15 à 20.000 pond uit aan lonen; het kapitaal geïnvesteerd in deze projecten bedroeg ca. 36.000.000 pond.

Behalve de aanleg van Engelse lijnen bouwde hij in de periode 1853-57 nog 6 lijnen in Frankrijk, 6 in Italië, en verwierf hij contracten in Spanje, Zwe-

den, Denemarken, Zwitserland, Turkije en Oostenrijk. Nadien verzeilde hij tevens in India, Australië, de USA en Peru.
Het totaal van de contracten in de periode 1848-61 beliep 3871 km spoorlijnen.

Er waren slechts twee Belgen in het gezelschap: Augustin Edouard Tercelin-Sigart (een vooraanstaand bankier uit Bergen en directeur van een succursale van de Société Générale) en Adriën Benoït Bruneau (eigenaar uit Aalst, die eveneens belangen bezat in de spoorweg Brussel-Calais en de Dender- en Waes spoorlijn (een door de Société Générale gecontroleerde lijn) en in een aantal steenkoolmijnen in de Borinage).

Het uitzetten van het tracé en de werken zouden geruime tijd vertraagd worden, door dorpspolitieke ruzies en later door technische moeilijkheden. Te St. Lambrechts-Herk wordt de vallei van de Herk gedomineerd en doorsneden door de hoogste tallud van het traject (10 m): tijdens de bouw, in 1846, verzakte het plots met 4 m, doordat de ondergrondse turflaag het begaf. Pas op 12.07.1847 kwam de verbinding klaar.
Intussen leed de NV duidelijk onder de crisis van het einde der jaren 1840, en kende ze ook grote moeilijkheden bij de aanleg van haar concessie tussen Doornik en Jurbise.

3. Hasselt-Maastricht (-Aken)
Een eerste aanvraag om in Nederland een spoorlijn tussen Aken en Maastricht aan te leggen dateerde van 1842, maar werd toen door de Nederlandse regering afgewezen. In 1844 werd het project opnieuw opgenomen door een opgerichte maatschappij volgens Nederlands recht, en deze kreeg een concessie toegewezen. Om de kansen op succes te vergroten was in de concessie het exploitatierecht van de steenkoolmijnen van Kerkrade begrepen: bij wet van 19.06.1845 "betreffende de tijdelijke afstand van het beheer en het genot der Domaniale Steenkoolmijnen te Kerkrade" werden deze voor 99 jaar aan de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij verpacht.
Nauwelijks had de maatschappij het benodigd kapitaal verzameld en de werken gestart, of men moest wegens de politieke beroeringen van 1848 alle aktiviteiten stopzetten. De aandeelhouders verloren hun vertrouwen in de onderneming, en slechts door een groot aantal processen kon men het vervullen van de verplichtingen door de oorspronkelijke onderschrijvers afdwingen. Op dat ogenblik was de enige mogelijkheid om de maatschappij rendabel te exploiteren deze tot een internationale transitolijn België-Duitsland ontwikkelen.
Op 24.06.1853 werd de concessie toegekend, tot aan de Belgische grens, voor de lijn Hasselt-Munsterbilzen-Maastricht, aan de "SA des Chemins de Fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle": hierdoor kon een doorlopende verbinding tot stand gebracht worden tussen de Belgische Staatsspoorweg (te Landen), Maastricht en Aken. Dit tracé was eigenlijk een compromis tussen de diverse aanvragen, o.m. voor een lijn Mechelen-Maastricht (die een rechtstreekse verbinding tussen Oostende en de Rijn beoogde- en dus ook een meest rechtstreekse concurrentie voor de staatsspoorwegen zou betekenen), en het oorspronkelijke voorstel van de Nederlandse "Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij" die een lijn Antwerpen-Diest-Aarschot-Maastricht wilde aanleggen. De regering vreesde ook bij deze aanvraag te zeer de concurrentie voor haar lijn Antwerpen-Mechelen-Luik en weigerde de concessie toe te kennen. Het traject naar Duitsland was immers 30 km korter langs Maastricht, en tot 1853 waren de ontvangsten van de Staatsspoorwegen beneden de verwachtingen gebleven.
De aanvragende maatschappij voor deze concessie was dus van Nederlandse origine, maar werd door KB van 10 september 1853 als rechtspersoonlijkheid in België erkend. De oorspronkelijke maatschappij was in 1845 gesticht met Nederlands en Duits kapitaal. De meerderheid der beheerders waren Nederlanders, alhoewel het overgrote deel van het kapitaal in Duitsland werd geplaatst (nl. 12330 aandelen op 13750; bv. één der vurigste verdedigers van de spoorwegaanleg in Nederlands-Limburg, Petrus Regout, nam slechts 5 aandelen ...). Ook de invloed van de Nederlanders in de Belgische (sic) NV is op zijn minst merkwaardig. In 1858 waren alle beheerders voorname Maastrichtse industriëlen en kooplui, nl.: W. Clermont, J.M. Swarts, R.O. Sandberg, H. Seylitz, A. Lamberts,

Ch. De Syjo, Ch. Hohme en M. Sommer.
Bij het toekennen van de concessie Hasselt-Maastricht was opgenomen dat deze maatschappij de exploitatierechten van de Staat voor het tracé Hasselt-Landen overgedragen kreeg: 50% van de inkomsten tussen Hasselt en Landen zouden naar de Aken-Maastrichtse Spoorwegmaatschappij gaan, de andere 50% naar de oorspronkelijke maatschappij, op voorwaarde dat de nieuwe participant de lijn Hasselt-Maastricht zou aanleggen op eigen kosten.
Deze maatregel was het gevolg van de uiterst slechte uitbatingsresultaten van de lijn Hasselt-Landen (die blijkbaar zelfs onder de slechtste verwachtingen bleven). De lijn Hasselt-Landen was een lijn die allesbehalve optimaal funktioneerde: voor 1854 verschenen regelmatig klachten over de slechte staat van het materieel in de pers, en over de courante vertragingen van de konvooien. Dit verbeterde niet onmiddellijk bij de overname van de uitbating. Tussen 1853 en 1865 vonden er op het tracé Landen-Maastricht verschillende zware ongelukken plaats, die in totaal 10 doden en 9 zwaargewonden eisten.
Het doortrekken van de verbinding leverde echter heel wat betere uitbatingsresultaten op (de lijn Hasselt-Maastricht werd op 10 oktober 1856 geopend):

	aantal reizigers	bagage (ton)	goederen (ton)	totale bruto-ontvangsten
1853	18.774	45	?	59.213
1855	104.579	339	?	270.626
1856	160.234	474	?	413.055
1857	362.709	767	3.860	844.744
1865	408.583	938	4.412	1.277.951

Vermelden we tenslotte dat deze lijn op 1 juli 1900 door de Belgische Staat teruggekocht werd.

4. De verbinding met Tongeren
Tijdens de 19de eeuw was Tongeren de grote concurrent van Hasselt, en voelde de stad zich duidelijk gefrusteerd dat Hasselt, en niet Tongeren zetel werd van de provinciale administratie. Het is duidelijk dat het al dan niet krijgen van een spoorwegverbinding politiek en psychologisch een belangrijk twistpunt zou worden. Het aansluiten van Tongeren op het spoorwegnet is echter het verhaal van het grootste aantal afgewezen, gestrande en nooit ernstig gemeende concessie-aanvragen.
In 1837 drong de Limburgse Provincieraad aan om het nationale net (nl. de lijn Leuven-Luik) aan te sluiten op een "verbinding die naar Hocht" zou lopen (omdat Maastricht toen nog bezet was). Dit was voordat op nationaal vlak besloten was om een verbinding Hasselt-Landen aan te leggen. In 1837 zond de Tongerse gemeenteraad eveneens een delegatie naar Brussel om de aanleg van een lijn Waremme-Hocht te bepleiten.
In de loop van 1844 werd door twee personen, Detiège en Blijkaerts, een concessie-aanvraag ingediend voor een lijn Ans-Hasselt, die via Xhendremael, Othée, Rutten en Tongeren zou lopen. Het project stuitte op de tegenstand van Hasselt, maar vooral op deze van de belangrijke Engelse groep Mackenzie die voorstander was van het doortrekken van de verbinding vanuit Landen (omdat deze aanleg sneller operationeel kon zijn, en de kosten veel lager lagen).
Op 22 november vonden wij een aanvraag van Stevens, De Bruyne en Splingard, voor de aanleg van een lijn Luik-St.-Walburgis-Tongeren. Waarschijnlijk was dit project een strategische zet van Splingard. Deze haalde ook in 1845 een gelijkaardige truuk uit door een projekt in te dienen voor een konkurrentiële lijn door de Acoz-vallei en liet dit dan voor grof geld afkopen door de Engelse groep W.P. Richards die de Sambre-et-Meuse lijn aanlegde. Van het Tongerse projekt van Splingard is enkel de aanvraag te vinden, en deze persoon vonden we naderhand niet meer terug in de spoorwegmiddens...
Intussen werd langs verschillende kanten aange-

drongen om Tongeren van een spoorlijn te voorzien, maar serieuze projekten kwamen er niet. Wel bereikte men dat op 20 december 1851 de bepaling uitgevaardigd werd die een intrest van 4 % op 1.000.000 frank garandeerde voor diegene die een spoorlijn zou aanleggen tussen Fexhe en Ans, en Tongeren. In 1852 trokken Tongerse afgevaardigden naar Brussel, en omstreeks dezelfde tijd werden twee concessie-voorstellen gelanceerd. Een eerste was afkomstig van Benard, die een verbinding Hasselt-Tongeren via Kortessem voorstelde; het projekt werd in Tongeren zonder succes verdedigd door molenaar Tournaye, die als gevolg van de hoogoplopende diskussies bij de volgende gemeenteraads- en provincieraadsverkiezingen zijn zetel zag verzwinden... Het tweede voorstel hield een verbinding naar Bilzen in, gelanceerd door de liberale voorman Noyen, en dat de steun verkreeg van het Tongerse gemeentebestuur.

Een wet van 28.05.1856 stond het uitschrijven van een concessie Bilzen-Tongeren-Luik toe, doch vanuit privé-firma's bleek hiervoor weinig echte interesse te bestaan. Wel werd in 1857 een voorstel ingediend door Ph. Delstanche, een landbouwkundige uit Marbaix, om een lijn aan te leggen tussen Luttre en Maastricht, via Waremme en Tongeren: deze zou over de oude Romeinse heirweg lopen. In 1860 werd, eveneens zonder gevolg, een concessie-aanvraag ingediend door Claes-Wauters en Fléchet, voor een tracé Ans-Tongeren, via Awans, Alleur, Xhendremael, Wihogne, Heur en Vreren.

Pas nadat de overheid een minimum-jaarintrest van 113.000 frank gegarandeerd had werden, respektievelijk in 1861 en 1862, concessies gevraagd voor de gedeelten Tongeren-Bilzen en Tongeren-Ans.

De concessie voor de lijn Tongeren-Bilzen werd bij KB van 14.06.1861 toegekend aan F. De Bruyn, L. Houtain en Ed. Delwart. De Bruyn handelde waarschijnlijk als stroman voor een niet nader bepaalde financiële groep.

Op 10 december 1861 werd de "SA Société du Chemin de Fer de Tongres à Bilzen" opgericht, voor de bouw en de uitbating van dit tracé. Het maatschappelijk kapitaal was verdeeld over 1200 aandelen, van 500 frank elk, tegen een jaarintrest van 15%.

De concessie voor het verlengde van het hogergenoemd tracé, nl. de lijn "de Tongres à Ans par Glons, avec embranchements par Herstal sur Vivegnis-lez-Liège, et d'un Chemin de Fer de Hasselt à la frontière des Pays-Bas, dans la direction d'Eyndhoven" werd toegekend bij KB van 21 november 1862 aan dezelfde personen als het tracé Tongeren-Bilzen. Hiermee hadden dezen zich een belangrijke Noord-Zuid-verbinding toegeëigend, die verkeerstechnisch eenzelfde funktie kon vervullen als de indertijd geplande "A.24".

Op 10 december 1862 werd de "SA Chemin de Fer Liégeois-Limbourgeois et des Prolongements" opgericht. Deze groepeerde al de vermelde concessies, en startte met een maatschappelijk kapitaal van 12.800 aandelen van 500 frank, en 11.286 obligaties van 500 frank; dit was duidelijk een groter start-kapitaal dan het eerder 'symbolische' pakket verbonden aan de concessie Tongeren-Bilzen.

Bij KB van 10 februari 1863 verwierf deze maatschappij ook nog concessies voor kleinere tracés, nl. tussen Beverst en Hasselt, en tussen het Station van Hasselt en de kanaalkom aldaar. Het kapitaal was duidelijk afkomstig van de financieel-leidende groepen uit Brussel, zoals blijkt uit de samenstelling van de beheerraad in 1865 :

Baron Maurice de Hirsch, bankier, Brussel, als voorzitter van de beheerraad (hij was de schoonzoon van N.R.Bisschoffsheim, zie verder; hij trad op als spoorwegpromotor in Duitsland, Nederland, Rusland en Europees Turkije; zijn loopbaan begon hij als klerk bij de Banque Bisschoffsheim & Goldschmidt...);

Ed. Delwart, advokaat, Gent (de oorspronkelijke concessiehouder);

L. Houtain, directeur van de Nijverheidsschool van Luik (idem);

Ch. Braconnier, nijveraar en liberaal gemeenteraadslid te Luik;

H. Clochereux, advokaat, Luik;

André Langrand-Dumonceau, bankier, Brussel (deze werd in 1867 in een politiek-financieel schandaal gewikkeld, waarbij heel zijn imperium in elkaar stortte, een paniek op de kapitaalmarkt veroorzaakte, en gans de katholieke beweging in opspraak gebracht werd...);

Oulif, advokaat, Brussel;

Graaf Ch. de Renesse, eigenaar, Luik;
J.H. Regnier-Poncelet, nijveraar, eigenaar van de Ateliers St.Léonard te Luik;
Cyrin en L. Vander Elst, Brussel, twee gebroeders die in de periode 1860-1866 één van de belangrijkste spoorwegconstructie-firma's vormden, en vooral in Brabant en in het Centrum-bekken opereerden, tijdens de eerste jaren van hun bestaan o.m. onder de vleugels van de Banque de Belgique (waarin ook Bisschoffsheim zetelde);
Graaf d'Alcantara, eigenaar, Brussel;
d'Andrimont, eigenaar, Brussel;
J. Fraipont, eigenaar, Brussel;
E. Tautin, eigenaar, Brussel;
C. Stiels, eigenaar, Hoeselt, fungeerde als commissaris van de regering.

Vanwaar de plotse belangstelling van dit establishment? Vanaf de jaren 1860 kwam de spoorwegaanleg in het buitenland in het slop te zitten. Belgische banken, zoals de Banque de Belgique, Brugmann, Bisschoffsheim-de Hirsch, en Matthieu, hadden zich op grote schaal bezig gehouden met het plaatsen van buitenlandse spoorwegaandelen op de Belgische markt, aandelen die zij verwierven als betaling voor leveringen van materieel door ijzer- en staalfirma's waar zij nauwe banden mee hadden. De Banque de Belgique zat bv. sterk vertegenwoordigd in de Compagnie Générale de Matériel de Chemins de Fer. Vooral vanaf 1863-64 zou de spoorwegontwikkeling enorme vertragingen oplopen omdat de concessie-maatschappijen zich met schulden overladen hadden, en geen grote exploitatiewinsten in het vooruitzicht konden gesteld worden.
Vanaf einde 1863 kwam de Compagnie Générale de Matériel de Chemins de Fer bv. in ernstige moeilijkheden, en moest ze zelfs een deel van haar ateliers sluiten. Vanaf 1860 was het duidelijk geworden dat de maatschappijen, de banken incluis, bestellingen in België zelf moesten loswerken.
In de concessie was bepaald dat de lijn Tongeren-Bilzen binnen de 18 maanden moest voltooid zijn, dus voor 14 december 1862. De werken werden aangevat in de maand juni 1861, maar vorderden allesbehalve, waarschijnlijk door het kronische kapitaalstekort van de constructiefirma's op dat ogenblik. Na tal van démarches, en vlammende brieven en polemieken in de toenmalige pers, werd het stuk Tongeren-Bilzen op 9 november 1863 opengesteld. Het trajekt Tongeren-Glons werd geopend op 10 maart 1864. De uitbating was echter niet winstgevend tijdens de eerste jaren: in de periode 1863-1865 diende de Staat 217.422 frank gegarandeerde intresten aan de maatschappij uit te betalen. Om die redenen werden onderhandelingen gevoerd om de uitbating in een rendabeler geheel te laten opgaan. Onderhandelingen vanwege de SA du Chemin de Fer d'Anvers à Rotterdam (die ook Antwerpen-Hasselt in concessie hield, en een snelle lijn naar Luik en Duitsland in eigen beheer wilde krijgen) mislukten in 1863. De exploitatie werd naderhand overgelaten, tegen een jaarlijks forfait, aan de "Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer neérlandais", de NV die de belangen van de Nederlandse spoorwegen in België bezat. Hierdoor kreeg de lijn een internationaal belang, vooral toen de verbinding met Eindhoven in 1866 opengesteld werd. Aldus konden via de twee concessie-lijnen, en via een stukje van de lijn Hasselt-Maastricht (waarmee een overeenkomst afgesloten werd) de steden Luik, Tongeren, Hasselt en Eindhoven, en van daaruit Amsterdam, Rotterdam en Den Haag met elkaar verbonden worden. Het net van de Liégeois-Limbourgeois vormde daarenboven een knooppunt tussen de exploitaties van de Staat, de Grand Central Belge, en de Nord Belge.
Op 1 januari 1896 werden de diverse lijnen van de maatschappij door de Staat teruggekocht.

5. Antwerpen-Diest-Hasselt
Op 2 juli 1861 werd de concessie van het vak Aarschot-Lier, samen met de vervallen oude concessie Leuven-Herentals toegekend aan J.R. Bisschoffsheim persoonlijk (cf. infra). In de concessie werd opgenomen dat de Staat de lijn op haar kosten zou aanleggen, en dat de exploitatie zou overgedragen worden aan de "Compagnie du Chemin de Fer de l'Est Belge" (die behoorde tot de groep van de Société Générale), in naam van de concessiehouder, die zijn rechten inbracht in de "SA des Chemins de Fer du Nord de la Belgique" (opgericht op 7 juli 1861). Het totale tracé Antwerpen-Hasselt, dat de Staat blijkbaar eerst niet had

willen toekennen, werd op 9 januari 1863 geconcedeerd aan de "SA des Chemins de Fer du Nord de la Belgique", die alle rechten en plichten van de vroegere concessionarissen overnam.
Deze maatschappij verzamelde in haar beheerraad het kruim van de toenmalige financiële wereld, nl. leden van de familie Bisschoffsheim, en figuren uit de rangen van de Société Générale :
Jonathan Rafaël Bisschoffsheim (afkomstig uit Mainz) vervulde funkties bij de Banque de Belgique, de Belgische Nationale Bank, de Union du Crédit de Bruxelles, en het toenmalige Crédit Communale; hij bezat belangen in tal van ondernemingen, w.o. de Compagnie Royale Asturienne des Mines, de hoogovens van Ougrée, Espérance, e.d., en de SA John Cockerill;
Ferdinand Bisschoffsheim (zoon van Jonathan Rafaël en echtgenoot van M. Goldschmidt, dochter van de bankcompagnon van J.R.; hij was tevens liberaal senator van Brussel);
Adolphe Stoclet (beheerder van verschillende firma's, w.o. een vijftal spoorwegmaatschappijen);
Jules Edouard Malou (advokaat, katholieke politicus die o.m. verschillende malen minister was; later directeur van de Société Générale, en beheerder van verschillende door deze groep gecontroleerde bedrijven; was beheerder in minstens zeven spoorwegmaatschappijen);
baron Maurice de Hirsch (cf. supra);
Henri Cattoir (groothandelaar, zoon van de medestichter en eerste directeur van de Société Générale, en gehuwd met de dochter van J.P. Mathieu, directeur van de Société Générale);
Jan Leopold Vanderstraeten, secretaris van de Société Générale;
V. Stoclet (beheerder van talloze NV's).

De exploitatie van de lijn werd toevertrouwd aan de "SA du Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam", die als beheerraad bezat:
A. Stoclet (zie hoger);
baron Constantin de Caters (Antwerpse bankier en verzekeraar, behorend tot de groep van de Banque de Bruxelles en de Banque de Belgique);
W. Mackenzie-Shaw (zie hoger);
H. Cattoir (zie hoger);
D. Blankenheim (nog niet geïdentificeerd).

In 1863 hadden de Antwerpen-Rotterdamse maatschappij en de 'Est Belge' (die tot de stal van de Société Générale behoorde) een quasi-fusie aangegaan. Onder impuls van Jules Malou en de Société Générale werd hieraan de "Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse" toegevoegd, en kwam op 13.06.1864 het exploitatie-consortium "Exploitation du Grand Central Belge" tot stand, om een rationeler uitbating van de maatschappijen die bij de Société aanleunden mogelijk te maken. In de beheerraad van de Grand-Central vinden we dan ook opnieuw Malou, Cattoir, Drugman, Mackenzie-Shaw en Stoclet terug, naast enkele andere beheerders zoals de Engelse spoorwegmagnaat Scheward, en de spoorwegingenieur en -beheerder Urban. In 1867 exploiteerde deze groep 477,5 km spoorweglijnen, die de verbindingen omvatten tussen Rotterdam en Oost-Frankrijk (Givet-Vireux), de lijn naar Noord-Frankrijk via Charleroi, de lijnen Antwerpen-Hasselt, Rozendaal-Breda, en de industrielijnen van het Bekken van Charleroi en het gebied tussen Samber en Maas. Het rollend materieel bestond op 1 januari 1866 uit niet minder dan 94 locomotieven en 3294 wagons!
De lijn Antwerpen-Hasselt werd over heel haar trajekt opengesteld op 1 juli 1865, en kreeg onmiddellijk een bijzonder belang omdat zij de kortste verbinding vormde tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen enerzijds, en het Luikse industriegebied en het Duitse net aan het andere einde: het trajekt Antwerpen-Aken via Hasselt bedroeg slechts 145 km, tegen 174 km via de Staatsspoorweg. De lijn speelde eveneens een belangrijke rol in de ontginning en ontsluiting van de Kempen, iets waarin de Société Générale zich evenmin onbetuigd liet...

6. Tienen-Diest, via Halen
Bij KB van 15 februari 1864 werd de concessie uitgeschreven voor een lijn Tienen-Diest (via Halen) eventueel te verlengen tot het kamp van Beverlo. Deze concessie werd opgenomen door de Engelse firma W. Tipping & Company, onder de benaming "SA du Chemin de Fer de Tirlemont à Diest avec ses extensions". Deze NV bezat een beheerraad die voornamelijk samengesteld was uit politici en personen uit de rechterlijke wereld :

lt-gen Brialmont, ex-minister van Oorlog, Antwerpen;
baron Coppens, voormalig lid van het Congres, St.-Joost-ten-Node;
J. Gillon, provincieraadslid voor Brabant, St.-Joost-ten-Node;
L. Sancke, advokaat, Brussel;
W. Tipping, vermeld als magistraat, woonachtig in het graafschap Kent;
W.J. Valentine, directeur van de Public Works Credit Company uit London;
Joseph Em. Zaman, gehuwd met gravin Dumonceau, liberaal senator voor Nijvel, beheerder bij verschillende firma's (o.m. de Société pour le Défrichement de la Campine) en steengroeven (o.m. de porfiergroeven van Quenast);
commissarissen waren :
de Rostang, militair intendant, Parijs;
Levebvre-Durufle, katholiek senator, Brussel;
E. Mussche, advokaat, Brussel;
H. T'Kint, consul-generaal, Schaarbeek;
Ad. Urban, spoorwegingenieur, Brussel.

De uitbating van de lijn werd onmiddellijk toevertrouwd aan de op 14.11.1864 opgerichtte "SA d' Exploitation de Chemins de Fer". Dit was een consortium dat tot stand kwam met de steun van de in 1863 opgerichte Banque de l'Union (een bank met zwaar-katholieke stempel). De voorzitter van deze bank was Auguste Dumon (Henegouws politicus en beheerder van talloze maatschappijen, telg van een zeer invloedrijke familie), en één van de medeoprichters was baron Charles Snoy. De SA d'Exploitation werd vooral opgericht onder impuls van dezen, die eveneens belangen bezaten in de "Société de Construction de Tubize" die op dat ogenblik, net zoals talloze andere maatschappijen, wanhopig naar opdrachten in de spoorwegbranche hengelde. Dit wordt al vlug duidelijk wanneer men bemerkt dat de SA d'Exploitation van start gaat met een maatschappelijk kapitaal van 25 miljoen, én met de inbreng van al het hebben en houden van de Société de Construction de Tubize, én met de inbreng van de conventies met vijf spoorwegmaatschappijen.

Afb. 20
Een treinstel zoals men het in 1960 nog kon zien.

Tot de oprichters van deze NV behoorden eveneens de hertog van Arenberg, en de reeds vermelde Langrand-Dumonceau, samen met een reeks personen uit zijn entourage (zoals de Minister van Staat Edouard Mercier, en de graaf Charles Hennequin de Villermont, schoonzoon van Auguste Dumon, de voormalige Minister van Openbare Werken). De beheerraad, waarvan verschillende leden pluimen zouden laten in de nasleep van de Langrand-Dumonceau-affaire, bestond in 1867 uit:
Auguste Dumon (zie hoger);
baron Ch. Snoy;
graaf Eugène de Meeus (beheerder van de Banque de l'Union, zoon van Ferdinand Philippe, voormalige gouverneur van de Société Générale, en voormalig commissaris van financiën van het Voorlopig Bewind);
Ch. Wouters d'Oplinter, eigenaar, Brussel;
F. Jacobs, consul van Spanje te Brussel;
J.E. Zaman (zie hoger);
graaf Ludovic de Robiano, grootgrondbezitter uit Braîne-le-Château, en senator voor Thuin; beheerder van verschillende spoorwegmaatschappijen;
graaf Ch. de Liedekerke-Pailhe, grondbezitter te Pailhé;
graaf J. de Meeus, broer van Eugène, beheerder van enkele spoorweg- en mijnbouwmaatschappijen;
J. Grenon, directeur van het Ministerie van Openbare Werken;
Ed. Mercier (zie hoger);
Ch. Van Troyen, eigenaar, Brussel;
J.E. en L. Dujardin, bankiers van de banque de l'Union.

Mogelijk als gevolg van de Langrand-Dumonceau-affaire, en op aanstichten van Philippart (zie verder), zou de SA d'Exploitation per 1 april 1867 fusioneren met de "Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers" (in 1865 opgericht als consortium, door de Banque de Belgique en onder impuls van Philippart, met de bedoeling de constructiemaatschappijen van de Banque de Belgique van opdrachten te verzekeren; na 1867 zou ze één van de steunpilaren van het Philippart-imperium vormen). Hierbij werd de nieuwe benaming van "Société Générale d'Exploitation des Chemins de Fer" aangenomen, waarbij de beheersfunkties evenwichtig tussen protégés van de verschillende maatschappijen opgedeeld werden. Deze Société Générale d'Exploitation wist zich te verzekeren van een met ronkende namen gevulde toezichtscommissie, en van een aantal spoorwegspecialisten zoals G.M. Levi (vroeger directeur-generaal van de Compagnie Générale de Matériel de Chemin de Fer) en Felix Gendebien (die voordien inspekteur-generaal was van de exploitatiediensten van de Staatsspoorwegen). In de toezichtscommissie wist Philippart daarenboven zijn schoonbroer, Marius Boulenger, te benoemen... Gestart met een maatschappelijk kapitaal van 35 miljoen beheerde de maatschappij bij haar oprichting 509 km spoorlijnen, die einde 1870, door het afsluiten van contracten met andere maatschappijen, opgelopen waren tot 996 km. De Société Générale d'Exploitation bezat toen 212 stoomlokomotieven, 354 reizigerswagons, 7562 goederenwagons en 166 bagagewagons. Zij was op dat ogenblik in staat om op eigen lijnen zowel de verbinding met de Franse als met de Nederlandse kust te realiseren.
In het kader van deze politiek werd de lijn Tienen-Diest in 1878, via Tessenderlo, Heppen en Leopoldsburg tot Mol doorgetrokken.

7. Hasselt-Maaseik.
De helft van de aandelen van deze lijn was in handen van de "Banque des Travaux Publics", een bank die op 22.4.1871 onder impuls van Rodolphe Coumont opgericht was met de restanten van het Langrand-Dumonceau-imperium, en die vanaf 1874 volledig onder de invloed van Simon Philippart kwam. De spoorlijn Hasselt-Maaseik werd opengesteld op 3 maart 1874, maar kende allesbehalve het verwachte financieel succes. Zij diende een onderdeel te vormen van een verbinding Parijs-Berlijn,... een projekt dat nooit verder geraakte dan de Maasoever.
Toch zou de concessie in 1875 inzet worden van een financieel pokerspel tussen de vernoemde bank, en de "Banque Belge du Commerce et de l'Industrie" dat kan aangehaald worden als één der mooiste voorbeelden van de praktijken die toen gebruikt werden om tot een gesteld doel te komen. De 'Banque Belge' was in 1872 opgericht op initiatief van verschillende Belgische en Franse instel-

lingen, en bezat bij haar oprichting Victor Jacobs, ex-minister van Financiën als voorzitter. In 1874 kwam ze na een harde machtstrijd onder kontrole van Philippart, die er zijn pionnen parachuteerde. Op één week tijd werd meer dan de helft van het kapitaal van de Bank ter beschikking gesteld van de diverse ondernemingen die van Philippart afhingen, en die toen kronisch kapitaalsgebrek leden.
In 1875, als gevolg van vroegere transacties, had de Banque de Travaux Publics anderhalf miljoen schuld aan de Banque Belge, op een ogenblik dat de aandelen van de spoorlijn Hasselt-Maaseik sterk gediskrediteerd waren. Dank zij zijn spionnen in de diverse beheerraden kon Philippart een aantal gewiekste aandelen- en kapitaalstransakties uitvoeren, waarbij de waarde van de stukken systematisch over- of onderschat werden naargelang het zijn imperium het beste uitkwam. Aan het einde van het verhaal had de Banque des Travaux Publics zich niet alleen van haar schulden aan de Banque Belge bevrijd, maar wist de Banque des Travaux Publics ook de belangen in de spoorlijnen die zij eerst voor 2.650.000 frank verkocht had na enkele maanden terug te kopen voor 930.000 frank...
Toch was op dat ogenblik het Philippart-imperium reeds langs alle kanten aan het kraken, en deze transakties zouden de spiraal maar aanzwengelen. Wanneer de Belgische Staat vanaf 1871 begonnen was met het terugkopen van spoorlijnen, dan diende dit duidelijk om aan de liquiditeitsproblemen van de Philippart/Banque de Belgique-groep te verhelpen.
Dit was de achtergrond van de terugkoop van de lijnen van de SA de Chemins de Fer des Bassins Houillers in 1871. Ook de terugkoop van de SA Grande Compagnie du Luxembourg, in 1873, speelde in de kaart van dezelfde groep: deze transaktie werd met de grootste lening van de 19de eeuw bezegeld (240.000.000 frank om uit te keren aan de aandeelhouders). Het wankelende imperium was één van de voornaamste aanleidingen tot de financiële krisis van 1876. In 1879-80, na tal van achterhoedegevechten en financiële spartelingen van Philippart, donderden de laatste brokstukken in elkaar. Op 1 augustus 1879 was de uitbating van de spoorlijn Hasselt-Maaseik toevertrouwd aan een eigen, nieuw-opgerichte NV.

8. Neerlinter-Tongeren

De aanleg van een spoorverbinding tussen Tongeren en St.-Truiden kwam voor het eerst ter sprake in 1845. Toen werd vooral op deze lijn aangedrongen om het kanton Borgloon te "ontsluiten"; dit kanton gold toen nl. als het rijkste van de provincie Limburg. Maar, pas in het begin van de jaren 1870 werden door een tweetal privé-maatschappijen ontwerpen opgemaakt, en werden aanvragen tot concessies ingediend.
Een eerste project, van de groep "Rosard & Compagnie", voorzag een verbinding tussen Halle en Maastricht, via Landen, Borgloon en Tongeren.
Het tweede voorstel behelsde de aanleg van een spoorweg Brussel-Aken, via Tienen, Zoutleeuw, St.-Truiden, Borgloon, Tongeren en Visé. Dit project werd ingediend door Pousset, arrondissementsbuurtwegkommissaris te Tongeren - wij weten echter niet of hij dit uit eigen naam deed, of namens een of andere kapitaalkrachtige groep-. Pousset vroeg ook de concessie aan. Van overheidswege aarzelde men duidelijk om de concessie toe te kennen. Op 11 april 1872 verklaarde de Minister van Openbare Werken in de Kamer, sprekend over het voorgestelde tracé Brussel-Aken : "Volgens mij is deze spoorweg een lijn die parallel loopt met de bestaande lijnen. Het parallelisme van Brussel tot Tienen is vooral van die aard, dat er dubbel gebruik zou bestaan over een afstand van nagenoeg 50 kilometer...". En over het andere tracé luidde zijn opinie: "Als internationale lijn vertoont de lijn Halle-Maastricht hetzelfde euvel als dat, welk ik verwijt aan de spoorweg Brussel-Aken. Maar zoals deze laatste, zo zou ook de spoorweg van Halle naar Maastricht streken doorkruisen die verdienen onderling verbonden te worden door een spoorweg, daar deze zonder twijfel zijn nut zou hebben...". De echte achtergrond voor deze vertraging in het toekennen van een concessie is waarschijnlijk dat de Staatsspoorwegen bevreesd waren voor de concurrentie op dit traject. Pas wanneer iemand erin zou slagen om de verbinding zodaning in te kleden dat er van concurrentie geen sprake meer was, zou het bezwaar uit de weg geruimd zijn. In verschillende latere plannen werd het project beperkt tot een zuiver-lokale lijn Tienen-Tongeren, die in Neerlinter op de oude spoorlijn aansluit.

Op 24 januari 1875 werd deze lijn geconcedeerd. Zij kwam in handen van de "Banque de Belgique", mits een annuïteit van 6.395 frank per kilometer die geëxploiteerd werd. Volgens de overeenkomsten moesten de werken binnen de drie jaar voltooid zijn.
De werken werden vertraagd door terreinmoeilijkheden tussen Borgloon en Tongeren en door de strenge winter van 1878-79. In hoeverre de nasleep van de financiële krisis van 1876, die uiteraard vooral de Banque de Belgique zware klappen gaf, een invloed had op de afhandeling, is (nog) niet geweten.
De spoorlijn St.Truiden-Tongeren zou pas in september 1879 in exploitatie genomen worden.

9. De lijn Anwerpen-Duitsland.
Vermelden we tenslotte nog dat de lijn Antwerpen-Munchen-Gladbach in concessie gegeven werd op 21 februari 1869, en klaar kwam op 20 juli 1875. Zij werd in 1915 onttroond door de aanleg van de lijn Tongeren-Visé-Aken-Montzen, waarop zich het belangrijke betonnen Voer-viadukt bevindt evenals de tunnel onder het Veursbos. Het vroegere voorname internationale station van Hamont werd in 1976 met de grond gelijk gemaakt.

10. Spoorverbindingen en steenkoolontginning.
Vanaf het ogenblik dat de steenkolenextractie vervoer van pondereuze vrachten en massa pendelarbeiders eiste, voldeden de tijdens de 19e eeuw aangelegde spoorwegen niet meer aan de transportmogelijkheden. De meeste lijnen waren enkelsporig, en verbonden voornamelijk de steden in de Zuidelijke helft der provincie.
Alleen de lijn "Hasselt-Maaseik" lag in de onmiddellijke omgeving der mijngebieden. Tot dan was de lijn Hasselt-Maaseik beneden het verwacht rendement gebleven en voor 1902 geloofde niemand aan een heropleving der trafiek. De huidige lijn 21 verkreeg inderdaad slechts een behoorlijk rendement, nadat de onderscheiden koolmijnen er op aangesloten waren, en nadat haar tracé in oktober 1926 aangepast werd. Het waren de Genkse Kolenmijnen, die het eerst op de spoorweg aangesloten werden. De Kolenmijn van Winterslag had het voordeel vrij dicht bij deze spoorlijn te liggen, waarmee ze tussen Genk en Bokrijk met een industriespoor verbonden werd. De kolenmijn van Zwartberg en Waterschei daarentegen legden in 1909 op eigen kosten een 7 km lange verbinding aan met het station van As. Zo beschikten deze kolenmijnen dus over een uitweg naar het steeds uitbreidende goederenstation te Hasselt.
Om nochtans aan de steeds drukker wordende trafiek het hoofd te bieden werden de kolenmijnen van Winterslag, Zwartberg en Waterschei in juli 1925 onderling verbonden. Deze enkelsporige en aanvankelijk industriële verbindingsbocht sloot te Bokrijk en te As aan bij de reeds bestaande lijn Maaseik-Genk-Hasselt. De gewone dienst werd in oktober 1926 ingesteld op deze lijn, die reeds een jaar nadien dubbelsporig werd uitgebaat op de sektie Hasselt-Waterschei.
Een vierde kolenmijn, die op de lijn Hasselt-Maaseik aangewezen was, is deze van Eisden. Evenals de overige mijnen werd ze op eigen kosten aangesloten d.m.v. een industrieel spoor. Deze verbinding Eisden-As was klaar in 1919. Het thans in gebruik zijnde baanvak werd aangelegd door de Staatsspoorwegen en is in gebruik sinds 20 juli 1926. Uit deze periode dateert eveneens de verhoogde verbindingsbocht te Kuringen, waardoor de treinen van en naar de Kempen rechtstreeks op de lijn Diest-Hasselt aansloten zonder dit laatste station binnen te rijden. Samen met het werpen van de nieuwe "Zwarte brug" over de Demer, en de vernieuwing van de brug over het Albertkanaal waren de uitbreidingswerken van het station Hasselt grotendeels voltooid in juni 1925.
Ondertussen had men in As reeds een ander werk beëindigd, namelijk het baanvak "As-Houthalen", dat de eerste faze uitmaakte van de aanleg van een nieuwe lijn Diest-Mol. Tot deze aanleg werd besloten, omdat men enerzijds de arbeidskrachten voor de kolenmijnen van Zwartberg en Waterschei vooral uit de Antwerpse en Limburgse Kempen verwachtte en men anderzijds een rechtstreekse verbinding met de Antwerpse haven nastreefde. De enkelsporige sectie As-Houthalen was klaar in 1923. Deze deed aanvankelijk dienst als werkspoor. Het duurde tot in 1931 alvorens er een geregelde goederendienst tot stand kwam.
Het verhoopte mijnwerkersvervoer bleef ver bene-

den de verwachtingen, vermits de eerste reizigerstreinen er slechts in 1940 begonnen te rijden, om reeds in oktober 1953 volledig te verdwijnen.
Als tweede faze moest het baanvak "As-Houthalen" doorgetrokken worden tot "Heppen". Deze nieuwe lijn zou de kolenmijnen van Beringen en Helchteren-Zolder bedienen. Nadat in 1921 de kolenmijn van Beringen reeds een aansluitingsspoor te Heppen bekomen had op de lijn Diest-Mol, en nadat de kolenmijn van Helchteren-Zolder een aanvraag ingediend had om verbonden te worden met het station van Houthalen, werden de werken voor de enkelsporige lijn "Heppen-Houthalen" aangevat. Deze lijn was voltooid op 1 juli 1925 en sloot dus te Houthalen aan bij de reeds bestaande lijnen Hasselt-Houthalen-Eindhoven en As-Houthalen.
De sectie Heppen-Houthalen bezat reeds in oktober 1926 haar tweede spoor, dat in februari 1927 doorgetrokken was tot Hasselt, gelijktijdig dus met de verdubbeling der sectie Hasselt-Waterschei van de lijn Hasselt-Maaseik. Van de nieuwe lijn zou later ook de kolenmijn van Houthalen gebruik maken.
De volledige lijn As-Heppen was dus reeds vanaf 1925 klaar en ondanks de belangrijkheid onder militair oogpunt zou het tot 1928 aanslepen alvorens het station Leopoldsburg er rechtstreeks op aangesloten werd, dankzij de verbinding Beringen-Leopoldsburg.
Terwijl de verbindingen tussen de kolenmijnstations onderling en de aansluitingen met de bijzonderste vormingsstations tot stand kwamen werd ook een kortere en rechtstreekser verbinding nagestreefd tussen het Kempisch kolenbekken en de industriegebieden van de provincie Luik en Henegouwen. Deze verbinding kwam er onder de vorm van een enkelsporige lijn "Winterslag-Bilzen" die in laatst vermeld station aansloot bij de reeds bestaande lijn naar Luik.

Bissegem. A. Linters.

Wase transportplannen of een poging om een uitgebreider trein-tramnet uit te bouwen, 1900-1930.

1. Inleiding

Sint-Niklaas kreeg in 1844 reeds een spoorwegverbinding met Antwerpen Linkeroever als gevolg van de inzet van ingenieur G. De Ridder. Tussen 1844 en 1847 werd de lijn doorgetrokken naar Lokeren en Gent. In 1856 werd een spoorwegverbinding tussen Lokeren en Dendermonde gerealiseerd. Lokeren had verder nog een treinverbinding met Moerbeke, die verder doorliep naar Zelzate en Eeklo. Plannen om een spoorwegverbinding met Axel te krijgen liepen spaak. St.-Niklaas kreeg tussen 1870 en 1871 een verbinding met Mechelen, over Temse, en Terneuzen. Een kortere verbinding met Dendermonde, over Hamme, werd tussen 1875-77 gerealiseerd. Via St.-Gillis-Waas kon men vanuit Sint-Niklaas ook naar Moerbeke sporen (1).
Het Waasland was tegen het laatste kwart van de 19de eeuw ruimschoots voorzien van treinverbindingen, zodat het niet verwonderlijk is dat bij het opmaken van de plannen van te realiseren buurtlijnen in de provincie Oost-Vlaanderen men enkel oog had voor de realisatie van een tramlijn Sint-Niklaas - Kieldrecht (2).

(1) A. BUVE, Openbare vervoerdiensten in het Land van Waas, in : Annalen van de Oudheidkundige Kring van het Land van Waas, LXVI, 1963, I, pp. 136-143.
(2) C. DE BURLET & L. DE BRUYN, Notice sur les lignes projetées par la Société nationale et soumises à l'examen du Conseil provincial pendant la session ordinaire de 1885, Bruxelles, 1885, 34 p.

2. Tramlijnen als aanvullende transportlijnen.
Vanuit de Sint-Niklase handelsmiddens, met het bestuur van de spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen voorop, werd snel ingezien dat deze tramlijnen als een extra aanvoerlijn van goederen en passagiers konden gebruikt worden. In 1893 werd de buurtlijn St.-Niklaas-Kieldrecht in gebruik genomen, en in 1905 verlengd tot in Doel. Hierdoor werd een niet onbelangrijke landbouwregio ontsloten wat uiteraard zowel de spoorweg als de St.-Niklase markt en handelaars ten goede kwam (3).
In 1891 was de tramlijn Gent-Zele-Hamme in gebruik genomen, maar het duurde tot 1898 vooraleer de beslissing genomen werd om deze door te trekken tot Antwerpen Linkeroever. Tussen 1904 en 1908 werd het traject, via Elversele, Temse, Kruibeke en Burcht, gerealiseerd. De lijn Hamme-Vlaams Hoofd was dan tevens de tweede buurtlijn in het Land van Waas (4).
Lokeren was ook nog het doorgangspunt van een tramlijn, nl. Lokeren-Overmere (1901), die aansloot op de lijn Hamme-Gent, en die vanuit Lokeren verder liep naar Zaffelare (1911). Vanuit Zaffelare kon men dan verder 'trammen' naar Gent-Dampoort (5), maar deze lijn had feitelijk weinig impact op de transportmogelijkheden in het Land van Waas. De Lokerse burgemeester Prosper Thuysbaert wenste het tramnet vanuit Lokeren evenwel te laten groeien. Zijn plan om een tramlijn Lokeren-Temse-Antwerpen Linkeroever te realiseren was evenwel ten dode opgeschreven omdat de plannen van de tramlijn Hamme-Antwerpen Linkeroever, als verlenging van de lijn Gent-Hamme, steeds concreter werden. Hij wenste daarbij de verbinding met Hamme niet te realiseren, maar over Waasmunster Centrum en Elversele te gaan. Dit hield in dat men een parallelverbinding zou dienen te realiseren, die op bepaalde plaatsen nauwelijks twee kilometer van elkaar verwijderd waren. De realisatie van dergelijk voorstel zou de rendabiliteit van beide lijnen ondermijnd hebben. Het bleef daarna een tijdje stil in Lokeren, totdat men langs de andere kant een kans zag (zie verder).
Vanuit St.-Niklaas zag men ook wel iets in de verdere uitbouw van een tramnet met als centraal knooppunt uiteraard ... St.-Niklaas. Vanaf de eeuwwisseling werden vanuit de handelskringen plannen gesmeed om tramverbindingen aan te leggen tussen Sint-Niklaas en Lokeren, over Sinaai (6) en Sint-Niklaas - Kruibeke. Vanuit deze laatste zou men dan een verbinding naar Beveren kunnen realiseren, met een verdere doorsteek naar St.-Gillis, met vanuit het station van Sint-Gillis een verdere verbinding met Kieldrecht, over Meerdonk. Daarnaast werd ook aan een verbinding Doel - Vlaams Hoofd gedacht. Hierdoor zou het hele Land van Waas van een degelijk gecombineerd trein-tramverkeersnet voorzien zijn geweest. Helaas voor de Sint-Niklase promotors werden al hun plans als een bedreiging van de rendabiliteit van de reeds bestaande lijnen gezien, terwijl het Ministerie van Oorlog geen bijkomende transportinrichtingen op het Vlaams Hoofd wenste (7).

3. Grensoverschrijdende projecten.
De Zeeuwse steden Hulst en Axel waren met de Wase steden Lokeren en St.-Niklaas verbonden via een koetsdienst, terwijl vanaf 1871 via de spoorlijn Mechelen-Terneuzen naar St-Niklaas kon gespoord worden, waar men eventueel kon overstappen voor de trein naar Antwerpen, Lokeren, Gent, Dendermonde of Brussel.

De Lokerse poging
Het stadsbestuur van Lokeren, onder impuls van burgemeester Prosper Thuysbaert, poogde om, naast de goede ontsluiting door spoorwegverbindingen, ook een bijkomende ontsluiting te verkrijgen via diverse tramlijnen, zelfs ondanks het feit

(3)A. BUVE, o.c., pp. 143; J. NEYENS, De buurtspoorwegen in Oost-Vlaanderen, 1885-1968, Lier, 1978, pp. 25-26.
(4) H. VAN ROYEN, De buurtspoorweg Hamme-Temse-Antwerpen L.O., 1882-1959, Temse, 1988, pp. 15-31.
(5) J. NEYENS, o.c., pp. 26-27; F. DE VOS, Hoe de eerste tram te Lokeren kwam, in : De Souvereinen (Lokeren), IX, 1979, 3, pp. 86-91.

(6) Deze verbinding werd bijna gerealiseerd, de oorlog verhinderde evenwel de uitvoering. Een nieuwe poging in de jaren 20 liep spaak op de investeringskost. Stadsarchief St.-Niklaas (SASN), ASinaai, 2796, Buurtspoorwegen.
(7) H. VAN ROYEN, De buurtspoorweg..., passim.

dat de NMVB er niet aan gedacht had om van Lokeren ook nog een kruispunt van tramwegen te maken. Naast verbindingen in het Land van Waas (zie hoger) wenste het Lokerse college ook een tramverbinding met Axel (8), dit via Sinaai, Puivelde, Stekene en Koewacht. Tussen december 1904 en februari 1906 werd alles in het werk gesteld om zowel met de Nederlandse geïnteresseerden als met de NMVB tot een vergelijk te komen over de aanleg van deze lijn. De Lokerse gangmakers hadden vooral oog om via deze tramlijn hun markt en stations een groter belang te laten krijgen op het vlak van import en export van landbouwproducten, terwijl ook de invoer van speciale goederen (o.a. petroleum) vanuit Terneuzen verwacht werd. Door de slechte verwachtingen voor de geplande lijn Eksaarde-St.-Niklaas werd het ontwerp Lokeren-Axel afgeketst door de direktie van de NMVB. In 1912 kreeg de NMVB wel de toestemming om een tramlijn Moerbeke-Nederlandse grens, richting Axel, aan te leggen. De Gedeputeerde Staten van Zeeland gaven in 1913 toelating aan de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij om een lijn van Axel(Drieschouwen) naar de Belgische grens, richting Moerbeke, aan te leggen. Door de eerste Wereldoorlog liep de uitvoering enige vertraging op. Vanaf 1919 was goederenvervoer, nl. suikerbieten, mogelijk, terwijl pas vanaf 1926 de lijn definitief geopend kon worden voor goederen- en reizigersvervoer (9).

(8) SASN, ASinaai, 2796, Buurtspoorwegen. De burgemeesters van Sinaai en Stekene werden door het Lokerse stadsbestuur op 17 dec 1904 uitgenodigd om op 26 dec aanwezig te zijn te Lokeren voor een vergadering over de aanleg van een tramlijn Lokeren-Stekene, "die de dry gemeenten aan Hulst zouden kunnen verbinden". Misschien een tikfout.

(9) L. DULLAERT, Over een tram die nooit kwam, of de tramlijn Lokeren-Stekene, een korte droom, in : D'Euzie (Stekene), III, 1984, 1, pp. 10-21; H. VAN ROYEN, Mislukte Lokerse transportplannen. De buurtspoorweg Lokeren-Axel, in : De Souvereinen (Lokeren), XXII, 1991, 4, pp. 145-148; H.G. HESSELINK, Geschiedenis der Tramwegen in Zeeuws-Vlaanderen, 1887-1949, Kloosterzande, 1984, p. 240, nrs. 7 ("door NMVB"!) en 9. Opmerkelijk is dat in de notulen van B&W en Gemeenteraad en in de briefwisseling van het gemeentebestuur van Axel geen spoor te vinden is van deze tramplannen. Meer dan waarschijnlijk werd alles rechtstreeks afgehandeld tussen de Lokerse burgemeester Thuysbaert en zijn Axelse collega Oggel. Hetzelfde geldt voor Koewacht en zijn burgemeester C.P.J. Dierick. Het familiearchief Thuysbaert is spijtig genoeg nog niet toegankelijk.

De Sint-Niklase poging

Zoals reeds eerder gezien wensten de Sint-Niklase handelsmiddens de transportmogelijkheden met hun omliggende marktgebied te verbeteren. Zo werden er o.a. plannen gemaakt om een tramlijn naar Sinaai aan te leggen, die uiteindelijk zou doorlopen tot in Gent. Voor dit traject werd voorgesteld om ook St.-Pauwels aan te doen, wat evenwel niet bij iedereen in goede aarde viel. Een anonieme "lezer" van het Wase weekblad De Volksbode was eind 1903 immers reeds van mening dat het bedrijfseconomisch interessanter zou zijn indien er een rechtstreekse verbinding zou tot stand komen tussen St.-Niklaas en Eksaarde. Om St.-Pauwels te bedienen vond hij een tramlijn Hulst-St.-Pauwels-St.-Niklaas het best omdat de inwoners van St.-Pauwels nu eenmaal meer handel dreven met Hulst en omgeving dan met Eksaarde en omstreken, "de groote hoeveelheid vlas en haver die jaarlijks uit Holland komt, diene daarvan als bewijs". Hij twijfelde dan ook niet aan de leefbaarheid van deze lijn gezien "het getal personen dat zich dagelijks en bijzonder den donderdag van Hulst, St.-Jans Steen, Tromp, Drij Schouwen en Kemseke, naar St-Niklaas begeeft" en dat "voor de goederen dient dezelfde opmerking gemaakt te worden" (10).

Vanuit diverse Wase gemeentebesturen werd begin 1904 gunstig gereageerd op plannen om een tramlijn St.-Niklaas-Hulst aan te leggen. De idee om die tramlijn te realiseren werd door de St.-Niklase burgemeester-volksvertegenwoordiger Van Naemen begin mei 1904 voorgelegd aan zijn gemeenteraad. De oorzaak van dit nieuwe transportplan lag bij de weigering van het Sinaaise gemeentebestuur om het traject van de tramlijn Eksaarde-St.-Niklaas over St.-Pauwels te laten lopen. Burgemeester Van Naemen stelde dat hij reeds contact had gehad met afgevaardigden van de gemeentebesturen van St.-Pauwels, Kemseke, Stekene en De Klinge om hun opinie te kennen over een dergelijke tramlijn die zou aansluiten op de tramlijn Walsoorden-Hulst. Hij stelde ook reeds positieve contacten gehad te

(10) SASN, ASinaai, 2796, Buurtspoorwegen. De Volksbode van 't Land van Waas, St-Niklaas, vrijdag 9 oct 1903, Belangen van het Land van Waas, 1D/2A (vervolg). Het nummer van 2 oct 1903 is niet aanwezig in het archief, noch in de bibliotheek.

hebben met de Zeeuwsche gemeenten. Het traject van deze lijn zou best langs de provinciale baan lopen, aldus Van Naemen. Raadslid D'Hanens spoorde wel aan om zich eerst beter te informeren om problemen te vermijden, aangezien men hier toch te doen had met een grensoverschrijdend plan. De gemeenteraad besloot evenwel, unaniem, om de NMVB te verzoeken om het traject in studie te nemen (11).

De gemeentebesturen van Kemseke en St.-Pauwels zochten steun bij het college van burgemeester en wethouders van Hulst. Deze plaatsten midden mei deze vraag op de agenda van de Hulstse gemeenteraad (12). In de zitting van de gemeenteraad verklaarde burgemeester Van Waesberghe dat het gemeentebestuur van Hulst "ten titel van wederkerige beleefdheid" aan beide gemeentebesturen zou berichten dat zij eveneens voorstander was van een tramlijn St.-Niklaas-Hulst. Op aandringen van raadslid Van Alphen, die als de dood voor verplichtingen was als gevolg van een beleefdheidsantwoord, werd enkel een "bloot beleefdheidsbewijs" verstuurd, ook gezien het feit dat de hele zaak als totaal onzeker bestempeld werd (13).

In St.-Jansteen werd het project met meer welwillendheid bejegend, kritiek op het spoorwegvervoer werd in ieder geval niet zonder gevolg geklasseerd. Net zoals het college van B&W van Hulst kreeg ook het college van St.-Jansteen in 1904 van Kemzeke en St.-Pauwels de vraag om, zoals de gemeenteraden van beide gemeenten, zich aan te sluiten bij het plan om een tramlijn St.-Niklaas-Hulst tot stand te brengen (14). Het college van B&W beslisste in zijn eerstvolgende vergadering dat de gemeenteraad zou gevraagd worden om een besluit te nemen ten voordele van deze tramlijn, aangezien die "de belangen dezer gemeente zeer zal dienen" (15). Drie dagen later werd het hele plan in de gemeenteraad door burgemeester Ysebaert besproken en kreeg het college van B&W de opdracht om alles te doen wat de realisatie van deze lijn zou kunnen bevorderen (16). Eind augustus 1904 werd op het plan nog eens teruggekomen en werd een specifiek besluit genomen waarbij de NMVB verzocht werd om de inrichting van de tramlijn St.-Niklaas-Hulst tot stand te brengen, met als reden dat een dergelijke lijn "de belangen en de welvaart" van St.-Jansteen zou dienen (17).
Op aandringen van de Wase gemeenten vroeg het St.-Niklase stadsbestuur een jaar later aan de NMVB naar een stand van zaken. Het antwoord was zeker ontgoochelend te noemen voor de Sint-Niklase plannen. Voor de NMVB was dit voorstel van geen enkel nut aangezien enkel St.-Pauwels niet goed bediend werd door een spoorweg, terwijl Kemzeke op korte afstand van de lijn Moerbeke-St.-Gillis lag en St.-Jansteen naar het station van De Klinge kon en slechts op 2 km van Hulst gele-

(11) SASN, MASN, 36, NGR 1904-1907, 02.05.1904. Op donderdag 25 maart 1904 was er te St.-Niklaas een bespreking geweest tussen afgevaardigden van St.-Niklaas, St.-Pauwels, Stekene en Kemseke over een rechtstreekse buurtspoorwegverbinding, dit na de Sinaaise exclusieven (SASN, MASN, 388, Uitgaande briefwisseling 1904, 19.03.1904, Gemeentebestuur St.-Niklaas aan colleges St.-Pauwels, Stekene & Kemseke). Slechts voor de eerstvolgende vergadering op 4 augustus werd er formeel contact gezocht met de Zeeuwsche gemeentebesturen, waarbij evenwel niemand aanwezig kon zijn (SASN, MASN, 389, Uitgaande briefwisseling 1904-1905, Gemeentebestuur St.-Niklaas aan 6 colleges, 01.08.1904) wegens de laattijdige berichtgeving (zie ook noot 29). Op 10 juni vroeg men vanuit St.-Niklaas aan de diverse gemeentebesturen een beslissing, analoog aan de positieve St-Niklase beslissing van 2 mei 1904 (Id., Uitgaande briefwisseling 1904-1905).
(12) Stadsarchief Hulst (SAH), MAH, NBW 1904-1905, 17.05.1904.
(13) SAH, MAH, Notulen Gemeenteraad (NGR) 1904, 24.05.1904.Staatsspoorwegen

(14) SAH, Modern Archief Sint Jansteen (MASJ), Briefwisseling 1904, brief gemeentebestuur Kemzeke 14 mei 1904 met kennisgeving beslissing gemeenteraad dd. 30 april; id. St.-Pauwels, 16 mei 1904 met kennisgeving beslissing gemeenteraad dd. 10 mei.
(15) SAH, MASJ, Notulen Burgemeester & Wethouders (NBW), 1902-1909, 01.06.1904.
(16) SAH, MASJ, NGR 1902-1911, 03.06.1904.
(17) SAH, MASJ, NGR 1902-1911, 30.08.1904; Briefwisseling 1904, Brief stadsbestuur St.-Niklaas, 01.04.1904, Uitnodiging voor vergadering te St-Niklaas op 04.08 (pas die dag ingekomen en dus te laat om een delegatie naar St.-Niklaas te sturen); Id., 13.08.1904, antwoord op brief gemeentebestuur St-Jansteen 05.08 met melding dat er op de vergadering van 04.08 besloten was dat elke gemeenteraad een aanvraag tot de NMVB zou richten, gecentraliseerd via het stadsbestuur van St-Niklaas. Het besluit van de gemeenteraad van 30.08 werd op 01.09.1904 reeds naar St-Niklaas gestuurd (Cf SASN, MASN, 389, Uitgaande briefwisseling, 13.08.1904, antwoord op brief burgemeester St-Jansteen dd. 05.08).

gen was. Hulst had daarbij een rechtstreekse spoorverbinding met St.-Niklaas (18). De colleges van B&W van Hulst en St.-Jansteen kregen melding van dit verdict en namen er gewoon akte van (19). Het St.-Niklase stadsbestuur wenste in ieder geval eerst eens naar andere middelen uit te kijken. Aan de "Omnibus-Automobiles" maatschappij zou in ieder geval gevraagd worden of zij geen dienst zouden kunnen verzorgen tussen St.-Niklaas en St.-Pauwels en Stekene tot aan de Nederlandse grens of zelfs naar St.-Jansteen en Hulst (20).

Begin 1907 meldde de St.-Jansteense burgemeester Ysebaert aan zijn wethouders dat het ontwerp van tramlijn terug zou besproken worden. Men had daarbij geen bezwaar indien de gemeente eventuele studiekosten zou vergoeden (21). Midden februari 1907 meldde de St.-Niklase burgemeester-volksvertegenwoordiger Van Naemen aan zijn collega Leo De Bruyn, volksvertegenwoordiger en beheerder van de NMVB, dat een vergunning "kortelings" door een groep geïnteresseerden zou ingediend worden (22). Op 21 maart 1907 ging er een vergadering door te St.-Niklaas, waar burgemeester Ysebaert ook aanwezig was. Hij bracht reeds de volgende dag verslag uit aan zijn wethouders, waarbij terug ingestemd werd om een deel van de studiekosten te dragen (23). De gemeenteraad besliste bij zijn volgende zitting op 28 maart 1907 om tussen te komen in de studiekosten, maar dan wel met een maximum van 330 belgische frank (24). De dag voordien was er vanuit het gemeentebestuur van Hulst een uitnodiging verstuurd aan de gemeentebesturen van Clinge en St.-Jansteen om op 2 april in Hulst deze zaak te bespreken (25). Midden april werd er door de Hulstse burgemeester Van Waesberghe verslag uitgebracht aan zijn wethouders. De aanwezige leden van de colleges van B&W hadden besloten om de respectieve gemeenteraden te vragen dat de studiekosten voor de Zeeuwsche partners, zijnde 800 fr, verdeeld zouden worden in 2/12 voor Clinge en 5/12 (333 fr) voor Hulst en St.-Jansteen, met als specifieke voorwaarde dat deze kosten zouden terugbetaald worden wanneer de tramlijn in gebruik zou komen. Wethouder Hombach was hiermee niet zo gelukkig, maar stemde toch in met voorlegging aan de gemeenteraad (26). Het voorstel werd dan ook in mei aan de gemeenteraad voorgelegd. Burgemeester Van Waesberghe achtte de aanleg nuttig maar kon het onmiddellijk belang voor Hulst niet weergeven. Raadslid Van Dalsum oordeelde dan ook dat de belangen van de Belgische gemeenten meer aan bod kwamen in het ontwerp dan die van de Nederlandse gemeenten omdat o.a. Koewacht niet in het project opgenomen was. Hij achtte deze tram van groot belang voor St.-Niklaas en juist daarom nadelig voor Hulst. Burgemeester Van Waesberghe vond de angst voor het achteruitgaan van de markt "praatjes zonder waarde". Hij oordeelde immers dat de reisduur per tram langer en duurder zou zijn dan per trein en dat de tramlijn eerder in het voordeel van de Hulsterse handelaars zou spelen. Hij stipte daarnaast nog aan dat ook Stekene niet bediend zou worden. Raadslid Van Alphen was tegen het voorstel omdat dit de deur openzette voor latere subsidieaanvragen, wat ook werd bijgetreden door raadslid Verwilghen, die stelde dat St.-Jansteen voldoende dicht bij het station van Hulst lag om gemakkelijke verbindingsmogelijkheden te hebben met St.-Niklaas. Indien de voorgestelde tramlijn via Koewacht zou lopen dan waren de raadsleden Van Alphen en Van Dalsum bereid om het ontwerp hun steun toe te zeggen. Ondanks de bestrijding van de stelling dat de Belgische belangen in dit ontwerp primeerden, konden burge-

(18) SASN, MASN, 390, Uitgaande briefwisseling 1905, college St.-Niklaas aan NMVB, 04.08.1905. De NMVB antwoordde op 18.08.1905.
(19) SAH, MAH, NBW 1904-1905, 11.09.1905; SAH, MASJ, Briefwisseling 1905, brief St.-Niklaas dd. 29.08.1905 & NBW, 16.09.1905.
(20) SASN, MASN, Notulen Burgemeester & Schepenen (NBW), 30.09.1905; bleef evenwel zonder enig gevolg.
(21) SAH, MASJ, NBW 1902-1909, 14.01.1907.
(22) SASN, MASN, 392, Uitgaande briefwisseling 1906-1907, 15.02.1907.
(23) SAH, MASJ, NBW 22.03.1907; op dezelfde dag vertrok vanuit St.-Niklaas reeds een brief naar de gemeentebesturen van Clinge, St.-Jansteen en Hulst met de vraag om een deel van de studiekosten te dragen, a rato van de te doorlopen lengte per gemeente, nl. 200 fr per kilometer.
(24) SAH, MASJ, NGR 28.03.1907. Pas op 11 mei verstuurde het St.-Jansteense gemeentebestuur zijn beslissing aan het stadsbestuur van St.-Niklaas.

(25) SAH, MAH, NBW 26.03.1907.
(26) SAH, MAH, NBW 16.04.1907.

meester Van Waesberghe en wethouder Wauters enkel raadslid Burm aan hun kant krijgen. Samen met wethouder Hombach stemden de raadsleden Verwilghen, Van Dalsum en Van Alphen tegen het verzoek om een deel van de studiekosten te dragen (27).
De St.-Niklase gemeenteraad had midden april 1907 besloten om bij vergunningsaanvraag van een "bijzondere" de studiekosten te dragen, waarvoor 200 fr per kilometer werd voorzien (28).

Eind december 1910 besloot het schepencollege van St.-Niklaas om te wachten met verdere stappen voor de tramlijn naar Hulst tot wanneer de tramlijn Eksaarde-St.-Niklaas-Kruibeke verkregen was. Daarnaast zou het advies van de spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen gevraagd worden (29). Midden juli 1911 werd aan de diverse gemeentebesturen gevraagd om aanwezig te zijn op een nieuwe vergadering over de buurtspoorweg Hulst-St.-Niklaas (30). Deze vergadering werd ook gemeld in het college van St.-Jansteen, waarbij burgemeester Ysebaert nog meedeelde dat er ook twee geïnteresseerden uit Middelburg en 's Gravenhage zouden aanwezig zijn, specifiek voor het Nederlands gedeelte van het ontwerp (31). De vergadering had blijkbaar een positief verloop, want begin september ging de St.-Niklase gemeenteraad nog akkoord met een verlenging van de buurtspoorweg St.-Niklaas-Hulst tot in Graauw (32). In december werd er in St.-Jansteen verder ingegaan op het buurtspoorwegontwerp en kregen de wethouders meer uitleg over het "comite voor de aanleg van een stoomtramweg" Graauw-Hulst-St.-Jansteen-Kapelle-Brug, waar de verbinding met het traject naar St.-Niklaas zou gebeuren. Het comite werd gevormd door C. Ysebaert (St.-Jansteen), E.B. Dumoleyn (Hontenisse), Staal (Graauw-Zandberg), ir. H. Polano ('s Gravenhage) en mr. P. Dieleman (Middelburg) (33). Daarnaast werd ook de beschrijving van de lijn, opgemaakt door ir. Polano, bekeken. Hieruit leren we dat het eindpunt Paal, de haven van Graauw, zou zijn. De totale lengte van het hele traject zou 26 km bedragen, waarvan 14 km op Zeeuwsch grondgebied. De tramlijn zou de bestaande wegen gebruiken, de spoorlijn Mechelen-Terneuzen gelijkvloers kruisen, terwijl de spoorlijnen Zelzate-St.-Gillis en Gent-Antwerpen zouden overbrugd worden. De totale aanlegkosten werden op 1.010.000 fr geraamd, waarvan 840.000 fr ten laste van het Zeeuwsche deel. Eens het ontwerp goedgekeurd zou zijn door de hogere overheden zouden de lokale besturen zelf toch nog 280.000 fr dienen te betalen.
Logischerwijs werd vervolgens de rentabiliteitsstudie bekeken. Hierbij werd uitgegaan van een te bedienen bevolking van 15.730 inwoners (Graauw, Hulst, St.-Jansteen, Clinge, Kemzeke, Stekene, St.-Pauwels, niet St.-Niklaas), waarbij de samensteller van de nota na vergelijking met de Zeeuwsche en Wase lijnen besloot dat er een belangrijk personenverkeer mocht verwacht worden, waarbij de markt van St.-Niklaas zeker een aantrekkingspunt vormde. Voor wat het goederenververvoer betreft verwachtte Polano een belangrijk aandeel in het bietentransport, vnl. naar de haven van Graauw. In totaal werd een jaarontvangst van 131.000 fr voozien, terwijl allerhande uitgaven op 83.000 fr werden geraamd, zodat men de vennoten een jaarlijke winst van 48.000 fr kon voorspiegelen (34).
In de Hulstse gemeenteraadszitting van 19 januari 1912 werd akte genomen van de vorming van het comite voor een tramlijn Graauw-Hulst-Belgische grens, waarbij burgemeester Van Waesberghe meedeelde dat er geen bijkomende informatie over dit comite was binnengekomen (35). Het uitbreken van de eerste Wereldoorlog maakte dat de verdere afhandeling in de koelkast terechtkwam.

---

(27) SAH, MAH, NGR 14.05.1907.
(28) SASN, MASN, 36, NGR 15.04.1907.
(29) SASN, MASN, 102, NBS 21.12.1910.
(30) SASN, MASN, 396, Uitgaande briefwisseling 1911-1912, 14.07.1911, vergadering op 22.07.1911.
(31) SAH, MASJ, NBW 17.07.1911.
(32) SASN, MASN, 37, NGR 04.09.1911.

(33) SAH, MASJ, NBW 28.11.1911; voor 1914 werd enkel nog op 4 mei 1912 gesproken over de Decauvilletram Hansweerde-Vlake.
(34) SAH, MASJ, Briefwisseling 1911, Middelburg 20.11.1911, 1 p. + 5 p. beschrijvend verslag, Stoomtramweg Graauw-Hulst-St.-Niklaas.
(35) SAH, MAH, NGR 19.01.1912.

Pas in 1923 werd de hele transportproblematiek terug aangesneden, alhoewel de situatie wel al veranderd was aangezien de opkomst van autobusdiensten in het verschiet lag, o.a. met een verzoekschrift van de Hulstenaar J. Wauters aan het gemeentebestuur van St.-Jansteen om tussen Hulst en St.-Niklaas een autobusdienst in te leggen (36). In de St.-Jansteense gemeenteraadszitting van oktober 1923 werd beslist om positief te reageren op het verzoek van J. Wauters, aangezien de in het vooruitzicht gestelde tramverbinding er nog steeds niet was. Deze autobusdienst zou kunnen voorzien in de nood aan betere verbindingsmiddelen met België. De kritiek van raadslid De Buck dat een financiële tegemoetkoming van de gemeente niet nodig was omdat de autobusdienst van A. Mannaert toch verbinding gaf met de treinen naar België te Hulst werd met 8 tegen 3 stemmen verworpen (37). Te Hulst was men evenwel minder geïnteresseerd in het autobusdienstplan van J. Wauters; het college van B&W oordeelde dat deze dienst in geen behoefte voorzag en weigerde elke financiële steun, wat door de gemeenteraad zondermeer werd gevolgd (38). Te St.-Niklaas werd het voorstel van J. Wauters positief onthaald, maar op een toelage diende hij niet te rekenen (39).

Deze houding kan verklaard worden doordat de plannen voor de tramlijn Hulst-St.-Niklaas terug waren bovengehaald. Midden oktober besprak het Hulsterse college immers het verslag van de vergadering van 20 september 1923 te St.-Niklaas over dit plan en besloot om de gemeenteraad een afgevaardigde te laten aanduiden (40). Binnen het St.-Niklase college werd het verslag midden oktober grondig besproken. Schepen van openbare werken Hebbinckuys werd aangeduid om deel te nemen aan de studiegroep, zonder dat dit enige verplichting inhield (41). Begin november 1923 werd het project uitvoerig besproken in de Hulsterse gemeenteraad. Het voorstel van B&W om in beginsel te besluiten dat een buurtspoorweglijn Hulst-St.-Niklaas gewenst was, zonder zich nu reeds te verbinden tot enige financiële tussenkomst, stuitte op hevig verzet vanwege raadslid J.H. Baert. Deze oordeelde dat de spoorlijn Hulst-St.-Niklaas meer dan voldoende was als verbindingselement. Hij stelde bovendien dat de winkeliers al genoeg geplaagd werden door de Zeeuwsche kooptrips naar België, terwijl een tramlijn dit enkel nog maar zou verergeren. Het voordeel voor België was voor hem beduidend groter dan het voordeel voor Nederland. Collega-raadslid J.E. Fricot had geen problemen met het feit dat de mensen hun inkopen te St.-Niklaas gingen doen, de winkeliers gingen er toch ook hun handelswaar halen. Burgemeester Van Waesberghe oordeelde dat elk bijkomend verbindingsmiddel een extra stimulans voor de gemeente kon betekenen. Daarbij kwam dat de handelaars hun landbouwprodukten toch voornamelijk in België verkochten en dat de spoorlijn Mechelen-Terneuzen weinig aktief was. De malaise kon altijd omslaan en de Belgische kooplieden terugbrengen. De gemeenteraad stemde met 8 tegen 1 (Baert) voor de wenselijkheid van een tramlijn Huslt-St.-Niklaas. Zonder tegenstem werd burgemeester Van Waesberghe afgevaardigd om deel te nemen aan toekomstige vergaderingen rond dit plan (42). In St.-Jansteen had het college van B&W zich begin november over het verslag van september gebogen. Burgemeester Ysebaert verklaarde zich voorstander van de totstandkoming van deze lijn, wat gezien zijn vroeger engagement zeker niet verwonderde. Wethouder Vael was ook voorstander, maar niet indien de kosten te hoog en nutteloos zouden zijn, standpunt waar burgemeester Ysebaert zich in kon

(36) SAH, MASJ, NBW 12 & 26.10.1923 : verzoekschriften A.F. Mannaert (Axel-Hulst) en J. Wauters (Hulst-St.-Niklaas), waarbij de laatste de vraag kreeg om op donderdag langs het gehucht Absdale te rijden, zodat de inwoners naar de markt van St.-Niklaas konden. Dit laatste punt werd terug behandeld op de vergadering van 30 november 1923. Dat de autobus de weg van de verovering had ingeslagen mag nog blijken uit een subsidieaanvraag voor een zondagse dienst tussen Absdale, Heikant en St.-Jansteen, zodat de inwoners van deze gehuchten tijdens de drie wintermaanden naar de kerk konden komen (NGR 15.02.1924). In de loop van 1924 kwamen de autobusdiensten geregeld ter sprake.
(37) SAH, MASJ, NGR 26.10.1923.
(38) SAH, MAH, NBW 1922-1923, 21.11.1923; NGR 1923-1924, 14.12.1923.
(39) SASN, MASN, 415, Uitgaande briefwisseling, 29.10.1923; antwoord op brief 23.10.1923.

(40) SAH, MAH, NBW 16.10.1923.
(41) SASN, MASN, 107, NBS 13.10.1923.
(42) SAH, MAH, NGR 06.11.1923.

vinden. Voor wethouder Van Helsland was er geen probleem, zodat alles aan de gemeenteraad zou voorgelegd worden (43). Deze was akkoord, behalve met de eventuele kosten die aan het project zouden verbonden zijn (44). Het bleef deze keer evenwel bij een korte opflakkering (45).

4. Bij wijze van besluit

Tegen 1875 was het Waasland reeds goed voorzien van een treinnet, dat de meeste centra met elkaar verbond en de nodige mogelijkheden bood voor een degelijk goederen- en reizigerstransport. Enkel het Noord-Westen van het Waasland was wat transportontsluiting betrof achtergesteld, dit tot in 1893 de tramlijn Sint-Niklaas-Kieldrecht dit landbouwgebied 'opende', zoals voorzien door de NMVB.
De alomtegenwoordige tegenstellingen tussen diverse gemeenten zijn duidelijk aanwijsbaar. De politieke ambitie vanuit St.-Niklaas was om een globaal transportknooppunt te worden, waarbij naast bijkomende trafiek voor de stations (o.a. Mechelen-Terneuzen (46)) ook gedacht werd aan extra bezoek aan de wekelijkse markt. Ook te Lokeren en te Beveren (47), waarschijnlijk als reactie tegen de St.-Niklase plannen, wenste men het belang van de eigen markt via bijkomende tramlijnen te stimuleren. Dit was dan ook, naast de kosten, de oorzaak van de Hulstse weerstand tegen de St.-Niklase tramplannen. Daarnaast kreeg men geen gehoor bij de NMVB omdat deze regio reeds goed voorzien was van diverse spoorlijnen. Nieuwe pogingen in de jaren twintig, die globaal genomen door iedereen gesteund werden (economische malaise), dienden de duimen te leggen wegens de hoge kostprijs en de opkomst van alternatieven : autobus en vrachtwagen. Ook de grens als obstakel speelde een (beperkte) belemmerende rol.

Hamme. H. Van Royen.

(43) SAH, MASJ, NBW 09.11.1923.
(44) SAH, MASJ, NGR 14.12.1923.
(45) Na 1923 vonden we geen gegevens meer over het tramplan, wel over diverse busdiensten; H.G. HESSELINK, Geschiedenis tramwegen ..., p. 241, nr. 17 heeft het over comitévergaderingen in januari 1920 en april 1923. Secretaris was mr. P. Dieleman.

Treinen en trams in België en in Vlaams-Brabant

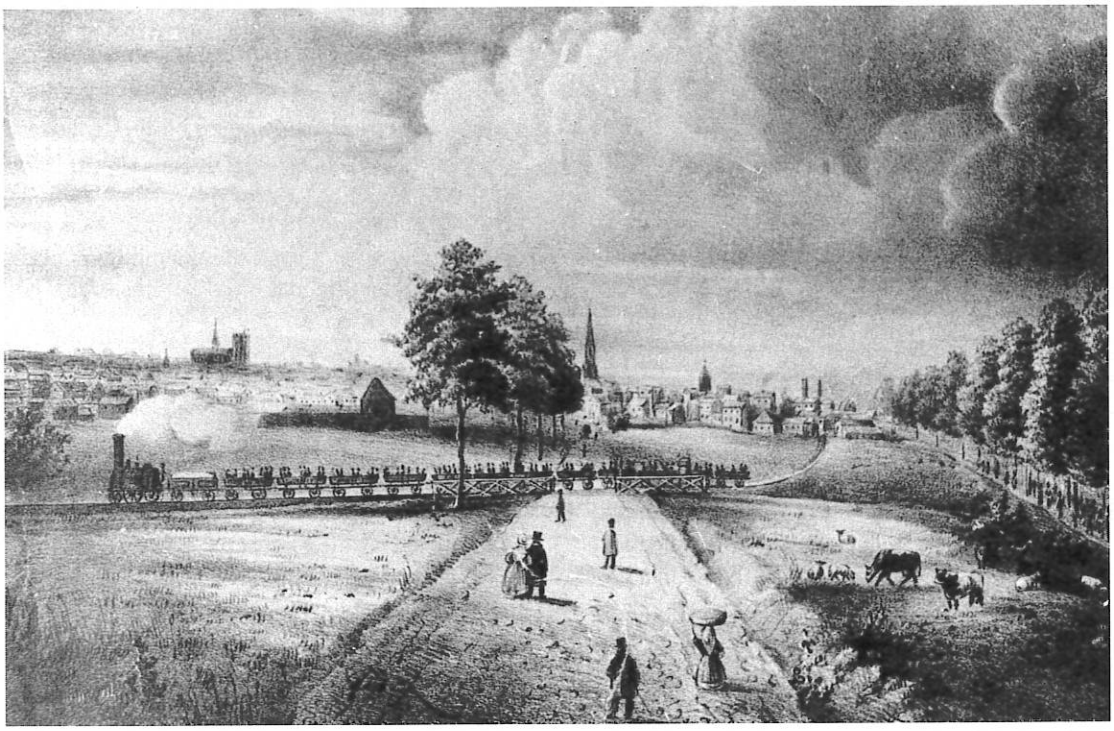
België was het eerste land van het Europese continent dat met een nationaal en openbaar spoorwegnet werd uitgerust. Dit was het gevolg van de Wet van 1 mei 1834, die voorschreef dat de Staat spoorlijnen zou aanleggen en exploiteren. Met Mechelen als middelpunt zouden onze grenzen aan de vier windstreken onderling verbonden worden. Op voorwaarde dat het land de essentiële lijnen in handen hield sloot de wet het verlenen van concessies aan private maatschappijen niet uit.
Het eerste baanvak van Brussel-Groendreef naar Mechelen werd snel aangelegd. George en Robert Stephenson, die zich te Vilvoorde hadden gevestigd, verleenden hun deskundige bijstand. De plechtige inwijding ging door op 5 mei 1835, in aanwezigheid van ZM Koning Leopold I.

In 1842 telde ons net reeds 559 km. lijnen. Toen begon de Staat concessies te verlenen, niet alleen aan Belgische maatschappijen, maar ook aan buitenlandse, voornamelijk Britse en Franse. De eerste Belgische concessie werd aan ir. De Ridder toegestaan voor een zeer speciale lijn die Gent met Antwerpen Linkeroever zou verbinden. Onder

(46) Cf. H.G. HESSELINK, Geschiedenis der spoorwegen Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen, 1865-1948, Kloosterzande, 1982, pp. 195-196. Aandacht van de Spoorwegmij. M-T voor de tramlijn St.-Niklaas-Kieldrecht-Doel, waarvoor in 1928 verbindingsplannen met Hulst werden gemaakt (bietentransport) (H.G. HESSELINK, Geschiedenis tramwegen, o.c., p. 241, nr. 20).
(47) Cf. F. MEIRE, Schets van de politieke geschiedenis van de 19de eeuw, in : G. ASAERT (ed.), Geschiedenis van volk en land van Beveren, IV, Beveren, 1988, pp. 319-475.

impuls van de private sector breidde het spoorwegnet zich zeer snel uit. In 1870 bereikte het reeds een totale lengte van 3.136 km, waarvan de Staat slechts 869 km in eigen beheer had. Omdat de locomotiefjes nog niet over een groot vermogen beschikten, begrijpt men best dat het net zich aanvankelijk het snelst in Laag- en Midden België ontwikkelde omdat het profiel er doorgaans voordelig was. Het eerste Brusselse Zuidstation, Bogaardenstation geheten, lag ongeveer ter hoogte van het huidig Rouppeplein. Het eerste baanvak van de zogenaamde Zuiderlijn (Brussel-Tubize) werd op 18 mei 1840 ingewijd en bij dezelfde gelegenheid voerden de spoorwegen de nachtarbeid in.

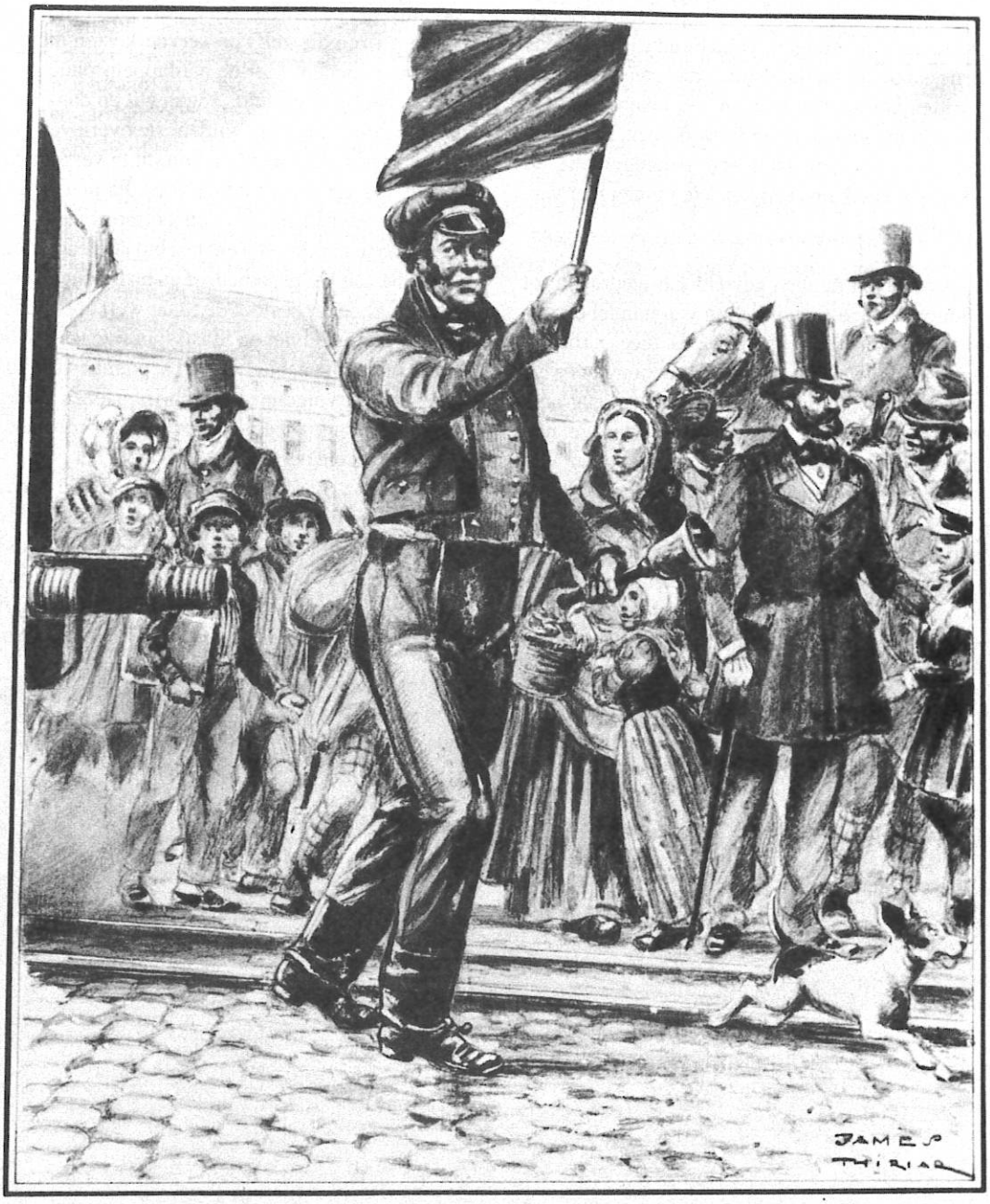
De stad Brussel meende dat een verbinding tussen de Groendreef en het Bogaardenstation onontbeerlijk was. Die werd dan ook aangelegd langs de ringlanen en op 28 september 1841 in gebruik genomen. Om veiligheidsredenen moesten alle treinen van deze lijn door een loper met vlag, bel of lantaarn voorafgegaan worden. Dit geeft U een idee, hetzij van de snelheid van die treinen, hetzij van de sportieve prestaties van bedoelde lopers. Die lijn werd tot in 1871 gebruikt. Toen werd ze vervangen door het westerringspoor, dat nu nog bestaat en over het grondgebied van de gemeenten Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg, Jette en Laken loopt. Wel moet toegegeven worden dat die lijn nooit als een echte Noord-Zuidverbinding werd aangevoeld noch gebruikt, wat niettemin het nut ervan niet afbreekt. Talrijke plannen, goede en minder goede, puike en vreemdsoortige, voor een ware Noord-Zuidverbinding werden gedurende jaren en jaren uitgedacht, voorgelegd en ... verworpen. Een van de beste ontwerpen was dat van ir. Le Hardy de Beaulieu. Hij verklaarde echter dat het gek zou wezen zich te Brussel geweldige investeringen op te leggen om er enkele minuten te winnen die men nadien wegens de omweg over Mechelen toch zou verspillen. Daarom vulde hij zijn ontwerp aan met een plan voor een rechtstreekse spoorverbinding tussen Brussel en Leuven over Kortenberg. Deze lijn kwam er inderdaad in 1866,



Afb. 21
Brussel Groendreef en de Antwerpse Steenweg in 1835

Afb. 22
De eerste trein in 1835 langs de Groendreef door Neuhuys (Collectie Spoorwegmuseum Brussel)

maar voor de Noord-Zuidverbinding zelf bleek het nog een poos te vroeg te wezen.
Buiten Leuven zouden nog andere steden dergelijke rechtstreekse verbindingen eisen. Mechelen, wettelijk het officieel middelpunt van het net, voelde zich in zijn eer gekrenkt, verdedigde zich als een duivel in een wijwatervat, maar moest niettemin door de knieën. Er was trouwens geen nieuwe wet noodzakelijk om het zwaartepunt van het net van Mechelen naar Brussel over te hevelen.
Zonder vooruit te willen lopen op de chronologische volgorde van de gebeurtenissen, kunnen we hier nu reeds vertellen dat de ware Noord-Zuidverbinding, zoals we die nu kennen, verwezenlijkt werd volgens de plannen van spoorwegingenieur Frederic Bruneel. Ze werden in 1901 door een speciale commissie goedgekeurd. De werken begonnen pas in 1911 en werden herhaalde malen, vooral wegens oorlogsgebeurtenissen, stilgelegd. Uiteindelijk kon het geheel op 4 oktober 1952 door onze toen nog jonge Vorst, Koning Boudewijn, plechtig ingewijd worden. Dit was een Europese première. Immers, kopstations werden in doorgaande stations omgetoverd en meer dan duizend treinen reden dagelijks onder de stad, zonder luchtbevuiling en zonder de minste hinder voor het stadsverkeer te veroorzaken. Had men toch maar de vier voorziene kokers verwezenlijkt in plaats van de huidige drie, dan ware het kunstwerk nog veel nuttiger geweest.
Maar keren we terug naar het verleden. Een Britse maatschappij had een concessie bekomen voor een lijn van Brussel naar de Luxemburgse grens. Dankzij de geplande lijn zouden de Britten heel vlug door Europa kunnen reizen en gemakkelijk de havens van Trieste of Brindisi kunnen bereiken. Het aanleggen van de lijn liep evenwel niet van een leien dakje, wegens slecht beheer en wegens het moeilijk tracé in onze Ardennen. Er werd niet gewacht tot de volledige ontsluiting van de lijn om een verbinding met het Staatsspoorwegnet te vragen en te bekomen. Die kwam er in 1856 en liep over St.-Joost-ten-Node en Schaarbeek en onder de blote hemel. Het tracé werd tot driemaal toe gewij-

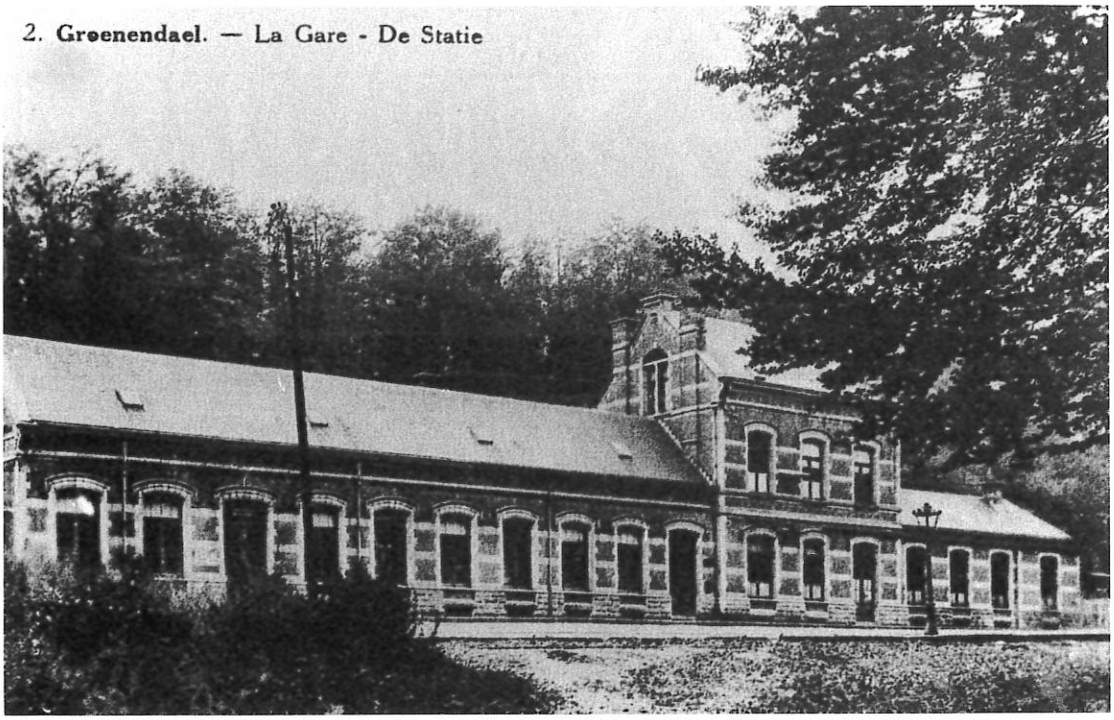


Le Coureur
Station des Bogards-1841

Afb. 23
In 1841 kwam de eerste Noord-Zuidverbinding langs de Westerringlanen tot stand.
Alle treinen werden door een loper voorafgegaan (tekening James Thirair)

zigd en rond de eeuwwisseling liep de lijn door een reeks tunnels en bruggen. Toen Frankrijk eveneens lijnen naar de Middellandse Zee had aangelegd, die de Britten nog sneller konden gebruiken, besloten ze hun Compagnie in België te verkopen. Deze verkoop zou voor ons land een buitengewone en gevaarlijke betekenis krijgen. We komen hier verder op terug.

De spoorwegen hebben geweldig bijgedragen tot de buitengewone ontwikkeling van handel en nijverheid. De industrie had steeds meer arbeidskrachten nodig en kon die bij de landbouwers werven. Landbouwers gaan uiteraard niet graag naar een fabriek werken. Maar toen konden ze niet anders. Boeren hadden doorgaans nog meer kinderen dan andere mensen en door toepassing van de wetgeving inzake erfrecht versnipperden grote landbouwbedrijven snel in een aantal onbeduidende keuterboerderijtjes. Een efficiënte uitrusting was er niet mogelijk en vaak bezat men er zelfs geen paard. Met haar machtige middelen en haar organisatiegeest kon Amerika graan uitvoeren tegen prijzen die zelfs de vervoerkosten niet konden beïnvloeden. Met de aardappelproductie was het al niet beter gesteld. Tegen wil en dank moesten de arme boeren, wilden ze overleven, toch fabrieksarbeiders worden. Om dit te vergemakkelijken, als tegemoetkoming voor die niet al te dik betaalde sukkelaars, om concentraties van misgenoegden te voorkomen en, last but not least, als een subsidie aan het grootbedrijf en haar concurrentiemogelijkheden, besloot de Staat werkabonnementen op de lijnen van de Staatsspoorwegen te voorzien. In het Staatsblad van 15 september 1869 kon men terzake volgende voorschriften lezen : "Tegen de bij het barema bepaalde prijzen, worden aan de werklieden en leerjongens, die onder het gezag van een patroon, hoofdzakelijk handenarbeid verrichten, en een dag- of stukloon genieten, weekabonnementskaarten afgeleverd voor het traject tussen het station van hun verblijfplaats en het station dat de plaats waar ze werken bedient. Deze kaarten worden niet afgeleverd aan werklieden wier arbeid



Afb. 24
Het station Groenendaal op de lijn Brussel-Luxemburg, een werk van architect Robert.

een artistiek karakter heeft, de leerjongens van alle categorieën kunnen ze bekomen." Dienvolgens -en dit verwondert ons vandaag- werd het nieuwe voordeel ontzegd aan de verhuizers, de beenhouwersknechten, de bakkersgasten en de conducteurs en ontvangers der trams die toen als bedienden werden beschouwd.

Ondertussen hadden de private spoorwegmaatschappijen een buitengewone uitbreiding genomen. Vaak vormden ze belangengroepen om de Staatsspoorwegen te omzeilen of in het nauw te drijven. En wanneer ze in een moeilijk parket geraakten of problemen op financieel vlak kenden, dan moest de Staat tegen wil en dank inspringen. Dan mocht het! Om nutteloze investeringen, een tarievenoorlog of nog allerhande moeilijkheden voor de gebruikers weg te nemen of te voorkomen, wenste ir. Masui, de eerste Directeur-Generaal van de Staatsspoorwegen één enkel Staatsspoornet tot stand te brengen door naasting van de bestaande maatschappijen. Kamer en Senaat weigerden hem op deze weg te volgen maar de feiten zouden hem gelijk geven en wel op volgende wijze.

Omdat de reeds vroeger geciteerde Compagnie du Chemin de Fer du Luxembourg rond de jaren 1860 voor haar Britse concessiehouders geweldig aan belang verloren had, besloten deze de maatschappij te verkopen en wel aan de Franse Compagnie de l'Est. Haast heel het in Wallonië gevestigde spoorwegnet kwam aldus in Franse handen. Onze regering apprecieerde dit geenszins. Immers, iedereen voelde dat Frankrijk en het Duitse keizerrijk zeer oorlogszuchtig waren en aan beide zijden dacht men snel korte metten met de tegenstrever te zullen maken. Zong men in Frankrijk niet "Demain, nous irons à Berlin, en train, en train". Het Duitse refrein kennen we niet, maar het zal wel bestaan hebben. In België wist men dat de Franse generale staf plannen had om de spoorweglijnen in Frans beheer in ons land voor militaire doeleinden aan te wenden. Het zou dan waarschijnlijk niet lang duren voor de Duitsers andere lijnen voor dezelfde doelen zouden gebruiken. België zou zijn neutraliteit verliezen en zowel door de ene als de andere tegenstrever als een overwonnene behandeld worden. Kamer en Senaat stemden bij haast eenparigheid van stemmen een wet die de verkoop van spoorlijnen aan derden, zonder instemming van de Regering verbood en reeds afgesloten overeenkomsten ongedaan maakte. In Frankrijk was men woedend en beschuldigde men België van partijdigheid en vijandschap. Om die indruk weg te nemen werd het kalf verdronken en werden alle lijnen genaast en in het Staatsnet opgenomen. Niet alle maatschappijen leerden zo maar onmiddellijk op stap te marcheren. De overname gebeurde overal niet even vlug en de laatste twee Compagnies, nl. Mechelen-Terneuzen en Mariembourg-Chimay, verdwenen pas in 1948.

Inmiddels was de verwachte oorlog uitgebroken en die betekende voor Frankrijk een zware nederlaag. Maar ons land bleef buiten de storm.

Gedurende nagenoeg een eeuw kenden de spoorwegen, wegens uitstekende prestaties, maar ook het ontbreken van efficiënte concurrenten, een haast onbegrensd vervoermonopolie. In alle streken van het land kon men per trein geraken. Zelfs daar waar de lijnen niet rendabel waren, konden die in leven blijven omdat de "goede" lijnen voor de andere de last konden torsen. Toen de NMVB (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) in 1885 tot stand kwam, zou haast geen enkel dorp nog van openbaar vervoer gespeend blijven. Omstreeks de helft van de XXste eeuw vertegenwoordigden de NMBS en de NMVB elk een spoornet van meer dan 5.000 km lijnen. Als men weet dat ons landje een oppervlakte heeft van 30.500 km2 heeft, dan kan men zonder chauvinisme zeggen dat we het dichtste spoorwegnet ter wereld hadden en trouwens nog hebben.

Rond de eeuwwisseling was het voor de ingewijden, nl. onze Vorsten, duidelijk geworden dat het Duitse Keizerrijk een grote oorlog aan het voorbereiden was. Bij staatsbezoeken werden Koning Leopold II en later Koning Albert verwittigd en verzocht hun kamp te kiezen.

Voor die oorlog waren de Duitsers voornemens de spoorwegen intensief te gebruiken. Spoormannen werden getraind en met het leger gelijkgesteld. Lijnen naar Oost en West werden aangelegd en langs onze grens ontstonden stations met uitrustingen op groot formaat.

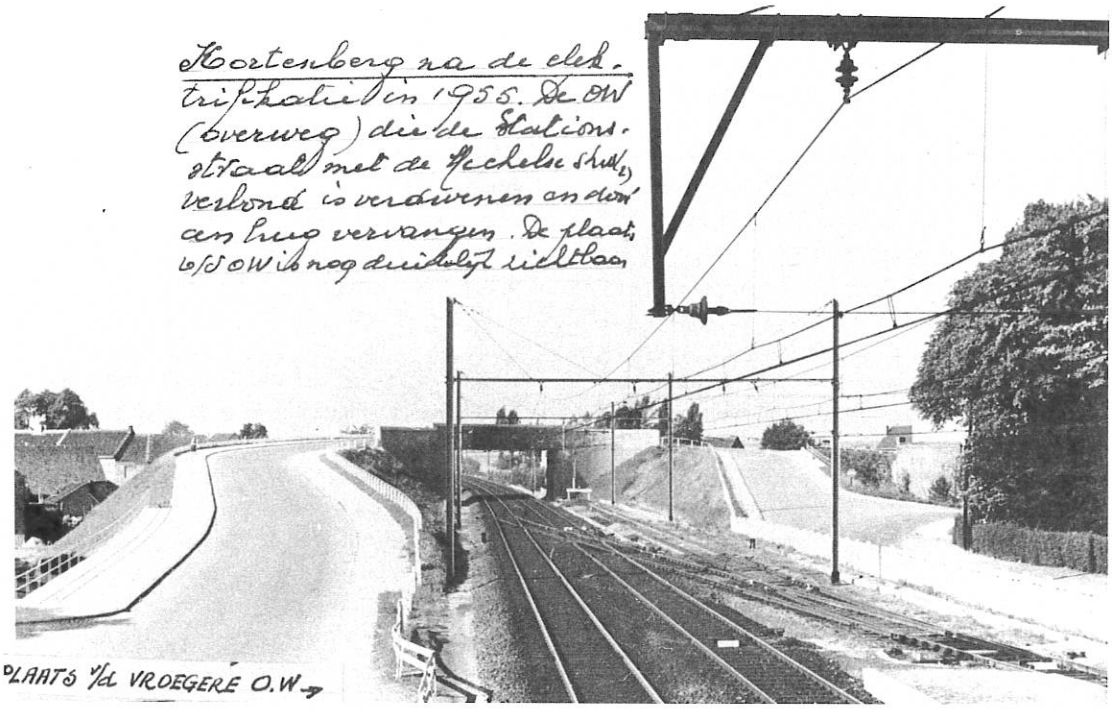
Soms werden die plannen onder de mom van vreedzame en puur technische gronden voorgesteld. Zo

trachtte men de Belgische verantwoordelijken te overtuigen dat een rechtstreekse treinverbinding met Duitsland, waarover slechts snelrijdende treinen of de TGV "avant la lettre" zouden ingezet worden. De snelheid zou wel niet die van onze huidige TGV of SST geweest zijn maar niettemin hoger dan die welke voor die tijd golden. Tussen Brussel en Leuven zou men het klassiek spoor hebben aangepast, van Leuven af zou een rechte lijn over Wezet naar de Duitse grens lopen. Overal beschouwde men dit als een voortreffelijk voorstel. Sommige militaire deskundigen die wisten of voelden wat er over de grens bekokstoofd werd staken stokken in de wielen. Een eenvoudige berekening toonde trouwens aan dat treinen over de geplande lijn buiten de draagwijdte van de Luikse forten zouden gebleven zijn. Uiteindelijk werd het plan rond 1911 definitief verworpen.

Maar toen Duitsland ons op 4 augustus 1914 de oorlog verklaarde kon men vaststellen hoe fijn de Duitse plannen in elkaar zaten. Dit zou echter het voorwerp van een afzonderlijk relaas moeten uitmaken.

Tijdens WO I weigerden de Belgische spoormannen voor de bezetter te werken. Die legde dan beslag op ons spoorwegnet en gebruikte het uitsluitend en in eigen beheer voor militaire doeleinden. De burgerbevolking beschikte nog slechts over een deel van het tramnet. Toen de vrede weerkeerde, was het buurtnet tot op de draad versleten. Dit feit en de opkomst van auto en vliegtuig zouden de wereld van het vervoer grondig wijzigen. Het tramnet was op enkele lijnen na tot verdwijnen gedoemd en de NMVB schakelde uiteindelijk op een busnet over. De Staatsspoorwegen en later de NMBS zouden gelijkaardige problemen kennen waaraan evenwel andere oplossingen werden voorbehouden.

Onder druk van de omstandigheden en een buitengewone strenge financiële crisis, die door geen enkel klassiek middel kon verholpen worden, besliste de Staat in 1926, zijn eigendom, vertegen-



Afb. 25
De overwegen werden vervangen door bruggen op de geëlectrificeerde lijn Brussel-Leuven.
Verz. G. Feron, Erps-Kwerps)

woordigd door de spoorwegen, te mobiliseren en gedeeltelijk in aandelen om te zetten Zo kwam de NMBS tot stand om, namens de Staat, en overeenkomstig zijn richtlijnen, het spoorwegnet gedurende 75 jaar te beheren. Beheren betekende in eerste instantie saneren, wat nooit een populaire politiek kan worden. De vroeger in niet rendabele voorwaarden aangelegde lijnen zouden natuurlijk onder de bijl vallen. Ze werden door autobuslijnen vervangen maar in 1977 werd dit busnet, op initiatief van de toenmalige minister van Verkeerswezen, J. Chabert, naar de NMVB overgeheveld.
Uit hetgeen voorafgaat moet men niet concluderen dat de NMBS slechts met negatieve doeleinden werd opgericht. De electrificatie van het net begon in 1935 en nu zijn haast alle belangrijke lijnen onder de rijdraad. De zeer belangrijke Noord-Zuidverbinding werd in 1952 in bedrijf genomen. De stoomtractie verdween in 1966 en werd door diesel- en electrische locomotieven vervangen. Na WO II stelde de NMBS alles in het werk om het net zo snel mogelijk opnieuw operationeel te maken om alzo mee te werken aan de wederopbouw van het land.

Kunstwerken werden herbouwd, lijnen opnieuw uitgerust en buiten de locomotieven, die uiteraard helemaal onontbeerlijk zijn, werd heel het rijdend materieel (rijtuigen, wagens, motortreinstellen, motorwagens enz) geleidelijk volledig vernieuwd. Nieuwe technieken werden ingevoerd, voornamelijk de electronica en de computer. De snelheid van de treinen en de veiligheid van het treinverkeer werden aanzienlijk verbeterd. Er werd voor een degelijke opleiding en bijscholing van het personeel gezorgd.
Het reizigerspubliek verwacht steeds snellere treinen. Landen zoals o.a. Frankrijk die in die zin initiatieven namen, stelden vast dat het aantal klanten daardoor opnieuw aanzienlijk toenam. Andere landen, binnen en buiten Europa, volgden dit voorbeeld en begonnen met de uitbouw van een net in de optiek van de eisen van de XXIste eeuw. U hebt begrepen dat we het over de TGV, of in het Nederlands de SST (SuperSnelle Trein(en)) hebben. Het aanleggen van een reusachtige tunnel onder het kanaal past in dit kader. Sinds jaren pogen onze buren ons bij het uitbouwen van een Europees SST-net te betrekken, maar we hielden het been stijf en kwamen met vervangingsoplossingen voor de pinnen die even duur maar niet even efficiënt waren. Bleven we aarzelen, dan zouden onze buren ons in de echte zin van het woord ter zijde laten. Aan onze spoorwegen zou dan het lot van de vroegere zo sympathieke boerentram beschoren worden, met andere woorden, ze zouden verdwenen zijn. Vergeet niet dat een TGV-lijn best in eigen bedding wordt aangelegd. De daartoe nodige strook van 15 m is ons te veel. Maar voor de km² beton tot in het oneindige voor snelwegen zwijgen we in alle talen. We rijden immers allemaal met een auto! Aangezien dit verhaal geen pro- of contratribune is zullen we er hier niet verder op ingaan. Trouwens de beslissing is gevallen en men poogt de schade voor de omwonenden te beperken.
We zagen reeds dat ons spoorwegnet, zelfs na herhaalde afslankingsmaneuvers en het verdwijnen van het grootste deel van het Buurtspoorwegennet, het dichtste ter wereld is gebleven. In ons land is die dichtheid het grootst in Brabant en voornamelijk in het Brusselse.
Voor belangstellenden volgt nu de lijst van de spoorweglijnen van vroeger en nu in Brabant, alsmede een uittreksel van de Officiële Reisgids -uitgave van 1 juni tot 30 september 1914, met de tramlijntjes die het mooie Brabant op zeer sympathieke wijze bedienden. We nemen de originele spelling over.
En na deze lijsten volgt een korte beschrijving van enkele typische lijnen met een vrij speciaal karakter:

Datum	Baanvak
05.05.1835	Brussel Groendreef - Mechelen
02.01.1837	Mechelen - Dendermonde
10.09.1837	Mechelen - Leuven (over Haacht)
22.09.1837	Leuven - Tienen
02.04.1838	Tienen - Ans
10.05.1840	Brussel-Tubeke
10.05.1840	Aftakking Brussel Zuid
31.10.1841	Tubeke-Zinnik
26.12.1842	's Gravenbrakel-Manage
07.08.1854	Manage-Nijvel
12.08.1854	Brussel L.W. - Ter Hulpen
12.12.1854	Nijvel - Genappe

12.02.1855	Leuven-Waver
19.05.1855	Genappe - Court-St.-Etienne
09.06.1855	Ter Hulpen - Gembloers
13.08.1855	Court-St.-Etienne - Waver
14.08.1855	Court-St.-Etienne - Charleroi-Zuid
01.05.1856	Brussel Noord - Schellebelle
23.10.1856	Verbinding Brussel N - Brussel L.W.
28.02.1863	Leuven - Herentals
06.07.1863	Antwerpen - Aarschot
01.02.1865	Aarschot - Diest (+ Zichem Scherpenheuvel)
01.07.1865	Diest - Hasselt
15.10.1865	Fleurus - Landen
16.01.1866	Halle - Ath
17.12.1866	Brussel Noord - Leuven via Kortenberg
05.01.1867	's Gravenbrakel - Gent
06.06.1867	Ramillies - Tienen
15.05.1869	Ramillies - Namen
01.06.1871	Laken Brussel Zuid over de vertak kingen Jette en Schaarbeek
01.07.1872	Ch. de Fer de Quenast - Tubeke
20.09.1873	Brussel Zuid - Ukkel Calevoet
24.11.1873	Verbinding Vorst met ringspoor
22.12.1873	Ukkel Calevoet - St.-Genesius-Rode
01.02.1874	St.-Genesius-Rode - Waterloo
10.03.1874	Waterloo - Eigenbrakel
10.4.1874	Eigenbrakel - Lillois
1.6.1874	Lillois - Luttre
25.9.1874	Verbinding Brussel L.W. - Schaarbeek
20.9.1876	Nijvel Oost - Wagnelee-St-Amand
27.5.1878	Tienen - Mol over Diest
27.5.1878	Neerlinter - St.-Truiden
4.8.1879	Verbinding Ringspoor Brussel met lijn naar Luttre
12.10.1879	Aalst - Londerzeel Oost
15.11.1879	Quenast - Rognon
09.06.1881	Etterbeek - Oudergem
08.08.1881	Boom - Londerzeel Oost
15.09.1881	Jette - Asse
18.05.1882	Oudergem - Woluwe
15.09.1882	Woluwe - Tervuren
21.01.1884	Tubeke - Virginal
20.04.1884	Ecaussines Carrières Virginal
20.04.1884	Klabbeek - Lembeek - Halle
20.04.1884	Klabbeek - Eigenbrakel
03.07.1882	Groenendaal - Renbaan
15.07.1928	Linkebeek - Etterbeek en Jubelpark
03.01.1930	Schaarbeek Halle
1930	Brussel Zuid - Denderleeuw
1952	Brussel Noord - Brussel Zuid
1943- 1952	Brussel - Zaventem Luchthaven
1943	Eerste verbinding aangelegd door het Duitse bezettingsleger
11.06.1958	Nieuw tracé

Buurtspoorweglijnen

Nummer	Lijn of baanvak
276	Mechelen - Aerschot over Rijmenam
-	Keerbergen
279	Heyst o/d Berg - Iteghem - Santhoven
281	Mechelen - Heyst o/d Berg
284	Turnhout - Gheel - Westerloo - Heyst o/d Berg
286	Brussel - Grimberghen - Londerzeel - Humbeek
286A	Brussel - Laeken - Wemmel
288	Brussel - Schepdael - Ninove
291	Brussel st.-Quintens-Lennick - Edingen
293	Halle - Ninove
295	Brussel - Dieghem - Haecht
296	Brussel Sterrebeek - Vossem
298	Brussel Kleine Hut - Waterloo
	Brussel - Ukkel Sterrewacht
	Brussel - St.-Genesius-Rhode
300	Schaerbeek - Elsene (H. Kruispl.)
302	Groenendaal - Overijssche
305	Thienen - Aerschot over Haecht
307	Tervuren - Thienen over Vossem, St.-Joris-Weert en Hamme-Mille
309	Leuven - Tervuren
311	Leuven - Geldenaken
313	Geldenaken - Waver over Dongelberg
en	Grez-Doiceau
315	St.-Truiden - Thienen - Geldenaken
	Staatsspoorwegen
322	Leuven - Diest over St.-Joris Winghe
324	Courcelles - Tilly - Dongelberg - Geldenaken
325	Virginal - 's Gravenbrakel - Rebecq Nijvel - Eigen-Brakel - Virginal
327	Gembloers - Tourinnes - St.-Lambert
-	Sart-Risbart

De Heer Louis Rijckeboer (1900-1974), die o.a. te Mechelen stadssecretaris is geweest trad ook soms als journalist op en publiceerde dan meestal cursiefjes met humoristische kommentaar op de dagelijkse gebeurtenissen of pittoreske beschrijvingen van mensen en dingen. Zijn opmerkingen in verband met treinen en trams bundelde hij samen in een boekje "Bevattelijk en Belgisch Treinboek" (De Nederlandsche Boekhandel - Antwerpen), dat ik regelmatig met even veel genoegen als heimwee herlees. Ter intentie van de ouderen van dagen die de stoomtram hebben gekend, met andere woorden, mijn tijdgenoten, neem ik enkele pittige beschrijvingen uit dit werk over. Ze zijn zo ontroerend als vergeelde foto's en bovendien vol dichterlijkheid en romantisme.

"De buurtspoorweg is de epigoon van den spoorweg. Men gaat vertrouwelijker met hem om, met zijn materieel, met zijn kaartjes en met leden van zijn personeel. Dat is nog niet zoo zeer omdat alles, vanaf het spoor te beginnen, bij den buurtspoorweg kleiner is, of omdat hij niet zoo rap kan rijden of omdat zijn machine geen wielen heeft (die waren er natuurlijk, maar men zag ze niet), maar omdat men er eender waar in en uit kan gaan en dat men niet, als het ware, de wereld moet verlaten als men een ritje met hem doet."

"De treinen van de buurtspoorwegen noemt men TRAM, hoewel de Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB-SNCV) ze zelf altijd treinen heet..."

"In der waarheid voelt de buurtspoorweg zich bezwaard met een minderwaardigheidscomplex, dat hij nooit van zich kan afschudden. De Buurtspoorweg is met de kruimels van de tafel weg en bedient alle kleine plaatsjes die de grote spoorweg zijn belangstelling niet waardig heeft geacht. Hij is het die het kleine volk de groote spoorweg tot in de verste uithoeken van het land den STOOM IS GAAN PREDIKEN. Men kan niet tot den kleinen man gaan met manieren van een grand seigneur en men boet er natuurlijk zijn gezag bij in."

"De Buurtspoorweg heeft er nooit aan gedacht het landschap te schenden, hij is noch koppig noch moedwillig en hij is niet hardnekkig op de rechte lijn gesteld. LIJK EEN TAMME PANTER SLUIPT HIJ LANGS DE WEGEN, HIJ VOLGT DE KRONKELS VAN DE BAAN. Hij steekt lijk jij en ik de waterloopen over op de bestaande bruggen, hij houdt stil voor de huizen, voor de puien van de gemeentehuizen, aan de deur van de kerk; aan de kapelletjes van OLV of van Ste Anna, aan de Kruislievenheer en aan het kerkhof, aan de dikke linde, den rooden beuk of den eeuwenouden eik."

"Hij kan zijn vaart regelen en hij kan overal stoppen waar men een vlaggetje uitsteekt en hij stopt daarbij gewillig aan huizen ten halve, aan Marly's en andere afgelegen herbergen zooals voor hem de vigilanten het hebben gedaan, om hun paarden te laten drinken. Die paardendorst is hem bijgebleven."

Een noodrem werd er niet voorzien, want de nood is altijd aan zijn kant....

"Is het dan niet te verwonderen, dat het huilen van den stoomtram ons werkelijk ontroerd, wij die niets meer dan klaksons en bellen horen, dat hij ons ontroert omdat hij het verleden, de kortheid van het bestaan, en de vergankelijkheid van jeugd en schoonheid doet gedenken. Het gegil van zijn fluit vult ons met een wondergevoel van warmte, dat gepaard gaat met de herinnering aan solferende kacheltjes, die men, lijk apen, voedsel mocht toesteken."

"Tante zegt, daar hoor ik de tram. Men drinkt zijn kop leeg. Ziet dat ge uw paraplu niet vergeet en laat den boekee nu niet liggen."

"En daar komt hij aan in de Dorpstraat die hij met zijn watten heeft gevuld lijk een schaaf schuift hij over den kassei, met voor enige versiering, waarschijnlijk zoo nutteloos als voorgeschreven, den rooden band op zijn facade..."

"De electrische trams laten daar waar ze eens zijn geweest, een draad achter, om te beduiden, dat ze voorgenomen zijn, spoedig terug te komen; ze gelijken te veel op dingen van de stad, op speelgoed voor rijke kinderen..." Tot daar dan de Heer Rijckeboer.

In het bestek van deze korte bijdrage is het niet mogelijk alle trein- en tramlijnen te beschrijven. Daarvoor bestaan er trouwens gespecialiseerde werken. Niettemin willen we toch enkele woorden zeggen over lijnen die zeer typisch, zoniet uitzon-

derlijk zijn geweest, zo bvb. Brussel-Tervuren; Zichem-Scherpenheuvel; Groenendaal-Overijse; de Brusselse trams.

Brussel - Tervuren

Deze lijn werd voor rekening van de Belgische Staat door de "Banque de Belgique" aangelegd. Het eerste baanvak van Etterbeek tot Oudergem kwam in 1877 in dienst. Tijdens de Afrikaanse Tentoonstelling in 1897 te Tervuren boekte de 14 km lange lijn rekordcijfers die later nooit meer werden verwezenlijkt. Overeenkomstig de wet van 27 mei 1927 stond de NMBS zeer uitzonderlijk haar exploitatierecht af aan de "Société Générale du Chemin de Fer Economique" die de lijn aanpaste en electrificeerde. De dienst startte op 1 december 1931 in aanwezigheid van Prins Leopold en Prinses Astrid. De concessie werd voor een periode van 50 jaar verleend maar kon vervroegd ingekort worden. De dienst werd uitgevoerd met treinstelletjes die geweldig op de toenmalige Parijse metro geleken, maar er was ook een 1000 pk electrische loc voor de goederentreinen. Tervuren beschikte over een monumentaal station met depot en werkplaatsen. Enkele korte baanvakken waren dubbelsporig. Het personeel droeg uniformen die leken op die van onze vooroorlogse luchtmacht.

Toen de compagnie haar echt doel had verwezenlijkt, legde ze er het bijltje bij neer en hevelde de lijn naar de NMBS over, die ze te beginnen van 1958 nog slechts als een industrieel verbindingsspoor gebruikte. Bij gebrek aan belangstelling stierf deze povere exploitatie volledig uit en in 1970 werd de lijn van de kaart geveegd.

Toen er sprake was in Brabant een museum van het openbaar vervoer op te richten, heeft men aan Tervuren gedacht en de lijn ware nuttig geweest voor het aanbrengen van het materieel en misschien voor extraritten. Na jaren prietpraat met mensen waarvan sommigen helemaal geen belangstelling hadden werd het project vergeten en afzonderlijke musea werden opgericht.

Van de lijn zelf bestaan er nog slechts enkele souvenirs o.a. te Tervuren de ruïnes van het vroegere goederengebouw en van de los- en laadkaai. Het station van Stokkel kwam in private handen en werd een woning (aan de Burburelaan), te Woluwe bestaat het gebouw nog van het vroegere electrisch tractieonderstation en verder nog enkele bruggen en beddingen.

De MIVB heeft in een recent verleden een baanvak van de vroegere lijn overgenomen om de tramlijn, waarvan het eindpunt aan het Dumontplein te Stokkel gelegen was, tot Wezembeek-Oppem te verlengen, nl. tot de Steenweg van Mechelen naar Waterloo, aan de vroegere stopplaats van de Baneik. Een keerlus werd er aangelegd. De nieuwe lijn is dubbelsporig. Voor treinamateurs is dit een bemoedigend fenomeen dat als voorbeeld zou moeten dienen.

Het mini spoorlijntje van Zichem naar Scherpenheuvel

Op 1 juli 1864 ontstond de machtige spoorwegmaatschappij van de G.C.B. (Grand Central Belge). Dit was een gevolg van een soort fusie van een reeks private spoorwegcompagnies, waaronder de "Antwerpen-Rotterdam", de "Entre-Sambre et Meuse", de "Est-Belge", de "Nord de la Belgique" en nog enkele kleinere maatschappijen. De compagnies bewaarden hun specificiteit maar pasten gelijke technieken, tarieven, reglementen en methodes toe op een net van haast 900 km lijnen. Transitoverkeer tussen Nederland, Frankrijk en Duitsland werd mogelijk zonder het Staatsnet aan te doen. De bedoeling was trouwens duidelijk: met om het even met welke middelen de Staat concurrentie aandoen.

Leuven en Aarschot hoorden tot de bijzonderste knooppunten van dit net. In beide plaatsen waren locomotiefdepots en te Leuven bevond zich de grote centrale werkplaats van de Compagnie waar het rijdend materieel onderhouden, hersteld of omgebouwd werd, vooral volgens de richtlijnen van de vermaarde ingenieurs, de gebroeders Urban. Die werkplaats werd later een C.W. ('Centrale Werkplaats' van de NMBS) en bestaat nog steeds te Blauwput-Kessel-Lo, waar ze een geweldige invloed heeft uitgeoefend op het plaatselijk bevolkingscijfer en op de ontwikkeling van de handel en nijverheid, onderwijs, politiek enz.

Maar we moesten het toch hebben over Zichem-Scherpenheuvel. We komen er want het dekor is geplant. Scherpenheuvel verwierf meer en meer

faam als bedevaartsoord. Een concessie voor een tramlijn werd aangevraagd om die bedevaarders te vervoeren. Uiteindelijk werd een spoorlijntje gebouwd dat Scherpenheuvel met Zichem op de G.C.B.-lijn moest verbinden. Het 3 km lange baanvak werd door de G.C.B. in 1894 verwezenlijkt, maar aangezien die Maatschappij in 1897 door de Staat werd overgenomen kende het lijntje verder een speciaal statuut.

Te Scherpenheuvel zelf werden de spoorinstallaties op zeer vernuftige wijze ingericht, zodat talrijke extratreinen er konden evolueren. Zo ik me niet vergis was er zelfs een draaischijf voor de locomotieven. Voor het alledaagse pendeltreintje was dit een overbodige luxe. Men gebruikte immers een tenderlocomotief (meestal van de types 16 en 93) van de stelplaats Aarschot, maar die steeds een hele week te Zichem doorbracht en daarvoor in een kleine loods werd ondergebracht. De rijtuigen bleven ter plaatse en twee hoofdwachters, die in de onmiddellijke buurt woonden, bedienden de treintjes. Mensen uit de streek vertellen dat bij overlast het treintje de scherpe heuvel niet aankon en dat de medelijdende reizigers (in de echte zin van het woord) uitstapten en mee duwden!

Waarschijnlijk gingen meer en meer bedevaarders, om boete te doen, meer en meer te voet, want het lijntje kende steeds minder succes. Uiteindelijk werd het in 1974 opgebroken. De tramlijnen van Leuven naar Diest en van Zichem naar Averbode en verder werd een zelfde lot beschoren. De gebouwen van de buurtspoorweg te Zichem bestaan nog steeds.

In de tijd van de Witte van Zichem trof men overal op het spoorwegnet Vlamingen en Walen aan. De baanmeester van Zichem was een Waal. Zijn dienstwoning lag in de buurt van de overweg. Hij had een mooie dochter waarop de Witte smoorverliefd werd. Maar het was een onmogelijke liefde, erger dan Romeo en Juliette. Ze kende geen Nederlands en hij geen Frans.

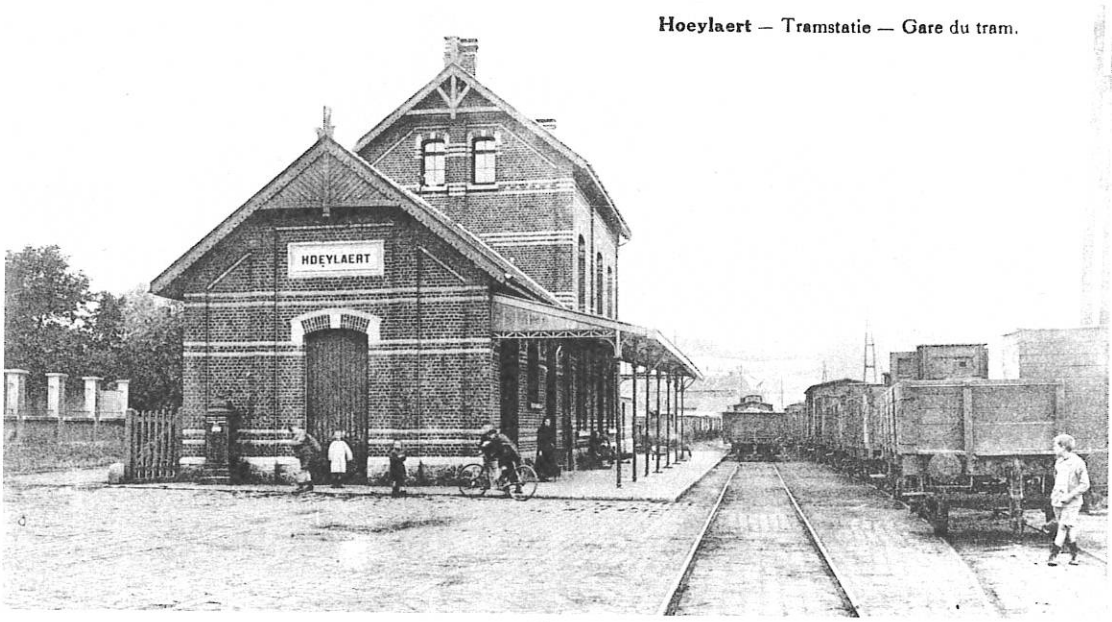
De NMVB-lijn Groenendaal-Overijse, op standaardbreedte

Het buurtspoorwegnet bereikte eens een totale lengte van meer dan 5.000 km. Het net werd op vier uitzonderingen na op een spoorbreedte van 1 meter aangelegd. De vier uitzonderingen waren de lijnen van Antwerpen-IJskelder, van Dolhain naar Goë, van Sprimont naar Poulseur en van Groenendaal naar Overijse. Voor deze vier had men de stan-

Afb. 26
"De Heeren van Zichem" wachten op de trein.

daardspoorbreedte, dit is 1,435 m, gekozen en wel wegens een bijzonder intensief verkeer met de "grote spoorweg" en om dure en tijdrovende overladingen te voorkomen.
In 1887 had de NMVB een concessie aangevraagd om Overijse via de Kleine Hut met Brussel te verbinden. Het bevoegd ministerie weigerde echter de doorsteek van het Zoniënwoud. De vergunning voor het baanvak Groenendaal-Overijse, via Hoeilaart, werd op 15 februari 1882 toegekend en in 1893 verwezenlijkt. Deze 56ste buurtlijn werd nochtans pas op 15 juli 1894 in gebruik genomen. De pachtende maatschappij was de "SA La Ruche pour l' Exploitation des Chemins de fer Vicinaux en Belgique". Reeds in 1896 nam de NMVB de lijn in eigen beheer over. Die verbinding was hoofdzakelijk op de druiventeelt afgestemd en vervoerde dus druiven, steenkolen, natuurlijke- en chemische meststoffen, zand en metaalproducten van en naar enkele plaatselijke kleine ijzerverwerkende bedrijven. Met haar duizenden serres was de streek als het ware met één glazen dak bedekt. In de beste jaren bedroeg de productie elf miljoen kg druiven. Indien de lijn ook reizigers vervoerde, dan was niettemin het goederenvervoer haar hoofdtaak. De spoorwagens werden door NMVB-locs ter plaatse gebracht. 1928 was het beste jaar met een totaal van 28.000 wagons. Alleen maar in Hoeilaart liepen dagelijks 50 tot 90 wagons binnen. Sedert 1 mei 1955 werden de goederen waarover de EEG haar zeg had, uitgesloten van de gemengde dienst NMBS-NMVB. De nieuwe tarieven deden aan de lijn 9/10 van de trafiek verliezen. De lijn was dus ten dode gedoemd. Alle pogingen om haar op een of andere wijze te redden liepen spaak. Enkele locomotieven en rijtuigen werden gered en na restauratie in de musea van Schepdaal en Woluwe ondergebracht, of nog op de lijn van het levend stoomtreinmuseum van Mariembourg-Treignes ingezet tot grote vreugde van jong en oud.

In het station Groenendaal bestond vroeger nog een aftakking naar de renbaan. Die renbaan werd tijdens de bezetting door de Duitsers als een munitiedepot gebruikt. Voor de bediening ervan hadden ze een stoomtramloc van Overijse opgeëist en omdat die vaak wagons te Etterbeek moest afhalen of terugbrengen over de NMBS-lijn werd ze met een Westinghouserem uitgerust.
Net als de lijn Groenendaal-Overijse zijn de ande-

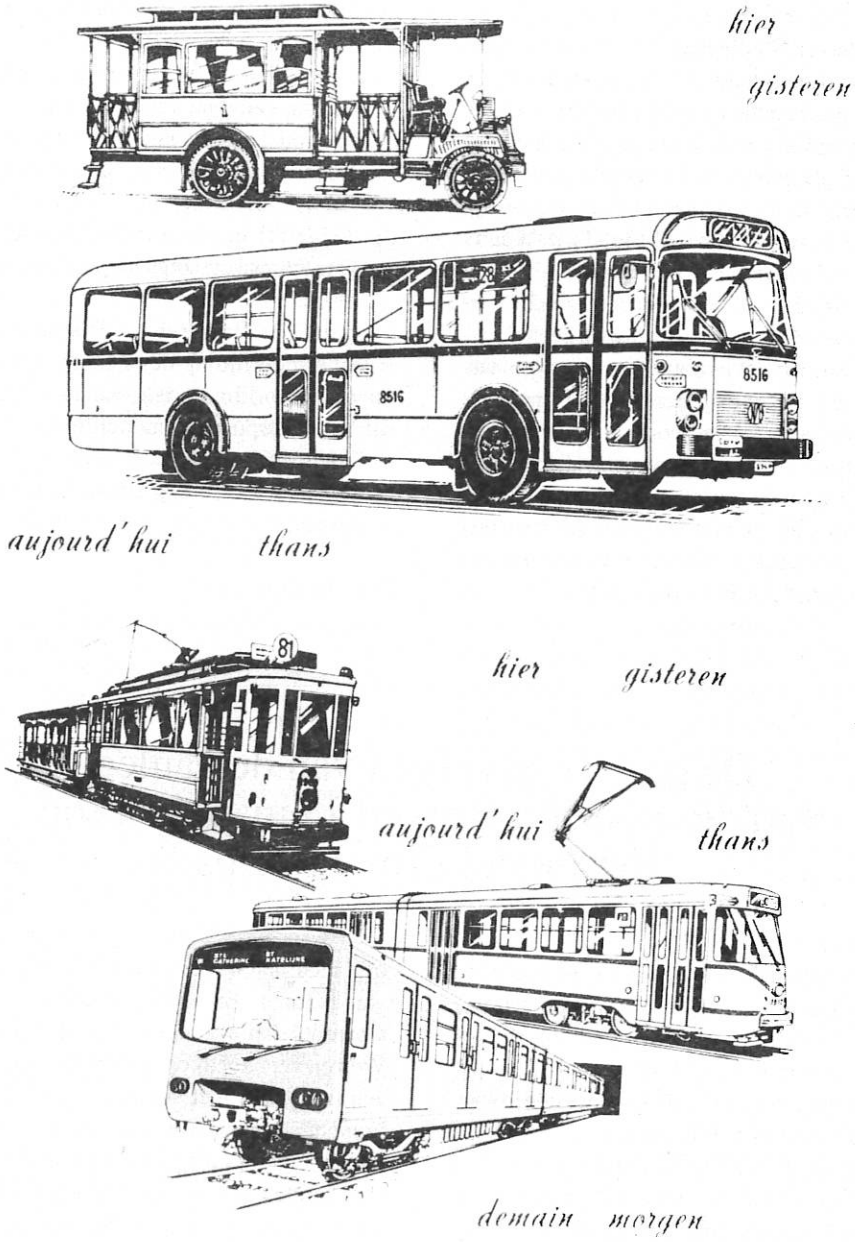


Afb. 27
Het tramstation van Hoeilaart op de lijn Overijse-Groenendaal.

re drie op standaardspoor reeds lang verdwenen en bijna vergeten.

De Brusselse tramwegen in het verleden

In 1836 konden de reizigers die te Brussel-Groendreef uit de trein stapten of aldaar vertrokken, gebruik maken van de zogenaamde omnibussen. Die verbonden het station met de Naamse Poort en 's Koningsplein. In 1869 verscheen de paardetram en meteen begon de NV der Brusselse Trams door fusie van enkele kleine maatschappijen. De "Société Générale des Chemins de Fer Economi-



Afb. 28
Trams en bussen te Brussel, zonder de metro te vergeten of in één woord, openbaar vervoer.

ques" liet een spoornet aanleggen voor paardetrams. In 1875 werd het tramwezen wettelijk erkend. Op lijnen met een moeilijk profiel verving men de paardetrams door stoomtrams. De eerste proef ging door op de lijn van Elsene naar Boondaal. De eerste electrische trams werden in 1887 ingezet en in 1907 ontstond zelfs een dienst met autobussen.
In 1925 werden de NV Brusselse Trams en de "Sté Gle des CHF Economiques" versmolten om de Brusselse agglomeratie te bedienen. De NMVB deed ook Brussel aan maar met lijnen die de voorsteden of zelfs de provincie bedienden, denk bvb. om slechts één voorbeeld aan te halen, aan de lijnen Brussel Leuven en Brussel-Sint-Joris-Weert-Hamme-Mille-Geldenaken via Vossem.
Van 1946 tot 1953 werd het tramnet van de hoofdstad door een voorlopig comité beheerd, dat in 1954 de fakkel aan de MIVB overgaf. De nieuwe maatschappij moest niet alleen een saneringspolitiek voeren, maar tevens instaan voor de moderne uitbouw van het net. Zo begon de verwezenlijking van de Brusselse metro met prachtige stations met puike en kunstvolle decors. De MIVB richt trouwens bezoeken in en verkoopt speciale kaarten voor een kennismaking met de kunst in de metro.

Liefhebbers van de tramwereld en van het openbaarvervoer verwezen we reeds naar de musea van Schepdaal en Woluwe. Treinamateurs, doorgaans zijn het dezelfde als de tramliefhebbers, komen nog op andere plaatsen aan hun trekken.

We vermelden hier slechts de mogelijkheden die op dit vlak in Brabant geboden worden :

1) het treinmusem te Brussel Noord, van maandag tot vrijdag en de eerste zaterdag van elke maand, van 9 tot 16u30;
2) de museumbewaarplaats te Leuven, een archeologisch pareltje, dat af en toe voor het publiek toegankelijk is. Om van te snoepen;
3) de MSTB, een levend treinmuseum op een private spoorweg langs het zeekanaal te Vilvoorde;
4) de RRR (Rail Rebeck Rognon), een private smalspoorlijn op de bedding van een verdwenen spoorlijn. Een droom voor groot en klein;
5) het smalspoorlocomotiefje van de Heer Leonce in het station van Etterbeek;
6) de spoorverbinding Brussel Centraal - Luchthaven.

Erps-Kwerps. G. Feron.

De sociale gevolgen van de aanleg van de spoorlijn Brussel-Leuven in 1866. Het model Erps-Kwerps.

In de streek tussen Brussel en Leuven legde de pachter de nadruk op de tarweteelt tot de periode 1870-1880. De grootte van de graanschuur bepaalde de rijkdom van het pachthof in Erps-Kwerps. De "agricultural invasion", zoals de massale invoer van tarwe uit Amerika in Europa genoemd werd, had grote gevolgen. De Erps-Kwerpse pachter kon niet langer concurreren tegen het Amerikaans graan. De landbouwmechanisering die in de Middle West doorgedrongen was, de grond die met de trek naar het Westen bijna niets kostte, de aanleg van de transcontinentale spoorlijnen in de V.S.A., waardoor het vervoer tussen de Oostkust en het Westen veel goedkoper werd en de goedkope prijzen om graan met stoomschepen naar Europa te brengen, waren hier de oorzaken van. Daarbij kwam nog dat Europa een reeks slechte graanoogsten kende tijdens de tachtiger jaren en de verminderde opbrengsten werden niet gecompenseerd door hogere prijzen, integendeel. De prijzen van de

akkerbouw daalden van 1880 tot 1895 met ongeveer 40% (1). Vele pachters, ook te Erps-Kwerps verloren de moed om hun land te bewerken omwille van de sterk gedaalde graanprijs.

De grote pachthoven verloren hun functie te Erps rond 1880. Te Kwerps volgde die evolutie eerst rond 1895, wat kan verklaard worden door de verdere afstand tot het station. Wanneer we de 24 overblijvende grote pachthoven rond 1880 ontleden, constateren we dat er slechts negen de status van middelgrote hoeve behielden (2). Vier werden gedegradeerd tot een gewone hoeve (3), evenveel omgevormd tot villa of buitenverblijf (4). Twee werden omgevormd tot herberg, al dan niet verbonden met een winkel (5), twee tot melkerij (6), één tot industrieel bedrijf (zandsteengroeve) (7). Tenslotte werd er één totaal afgebroken (8) en één verkocht terwijl de pachter emigreerde (9). Elf van de 24 pachthoeven verloren dus hun agrarische functie en de overblijvende 13 degradeerden tot middelgrote en gewone boerderijen. Economisch was de macht van de pachthoven gebroken. In verscheiden gevallen werd de grote asymmetrische schuur, die typisch was voor de graanpachthoven, afgebroken, bvb. in het Hof te Velde op de Haaggatstraat te Kwerps en in het Wijnegemhof bij het gehucht Schoonaarde (10). De ondergang van de pachthoven betekende het einde van het dienstpersoneel dat niet meer nodig was op de boerderijen die overschakelden naar veeteelt en die veel minder arbeidsintensief waren. Het dienst-personeel moest elders werk zoeken en dit was alleen maar mogelijk met de aanleg van de spoorweg Brussel-Leuven, die een volledige ommekeer zou tot stand brengen in de gemeente. De eerste projecten i.v.m. de spoorlijn Brussel-Leuven kwamen in 1837 naar voor, weliswaar over Tervuren. Ze bleven evenwel zonder gevolg. Er kwamen daarna een reeks nieuwe ontwerpen die steeds op het verzet van Mechelen stuitten (11). Rond 1860 werd de idee van de spoorweg Brussel-Leuven algemeen aanvaard omdat de verbinding via Mechelen te moeilijk werd voor het internationaal spoorwegverkeer. Hierdoor werd het monopolie van Mechelen afgebroken.

De aanleg van de spoorweg en vooral van de halten was een betwist probleem. De gemeenteraad van Erps-Kwerps wenste in 1862 dat het station zou aangelegd worden op de kruising van de Engerstraat met de Mechelsesteenweg (12). Erps-Kwerps moest voorrang krijgen omwille van zijn centrumfunctie, volgens burgemeester baron Emile Snoy, omdat het een jeneverstokerij, een brouwerij, een pensionnaat en een krankzinnigengesticht had (13). Kortenberg wenste een station op de grens met Nossegem op de kruising van de Waalse baan en de Erpse straat en diende daarvoor verscheidene petities in. Enkele leden van de Kortenbergse gemeenteraad hadden daar groot financieel belang bij. Bijna alle gronden op Kortenbergs grondgebied tegen de Waalse baan waren eigendom van de familie Hensmans en andere gronden tegen de Erpse straat waren eigendom van de fami-

(1) H. VAN DER WEE, De groei van het kapitalisme en van het marxisme, pp. 154-155;
J.H. VAN HOUTE, Economische en sociale geschiedenis van de Lage Landen, p. 253;
J. CRAEYBECKX, De agrarische depressie van het einde van de 19de eeuw en de politieke strijd om de boeren, pp. 190-230.
(2) Het Schavenberghof onder Filips Salens, die meer de nadruk legde op de veeteelt, het pachthof op de hoek van de Peperstraat en de Dorenbaan, het Molenpachthof, het Hof ter Netelen, het Hof van de Heren van Lathem, de Reynierstede, het pachthof Wittemans, het pachthof Wets op de Haaggatstraat en het Hof te Velde.
(3) De Kam van Jan van Ransem onder Henri en Engelbert Peeters, de Rijckelenberghoeve, het Van Hammehuis na het overlijden van pachter Philippus Cordemans, en het pachthof Vanderhulst op Diestbrug.
(4) Het Laathof van Groenendaal van de familie Mainy, het Walravenshof van de graven de Villers, het pachthof Jaspers te Kwerps, dat de woning van burgemeester Alfons De Coster werd, en het Wijnegemhof.
(5) De Vier Heemskinderen en De Koning van Spanje.
(6) Het Hof ten Driessche en De Zwaan te Schoonaarde.
(7) Het Schaliëndak op het gehucht Borhoutens.
(8) De jeneverstokerij Vanderelst werd door het klooster opgekocht en volledig afgebroken.
(9) Het pachthof Stie op de Bruulstraat. De familie Stie trok naar Amerika.

(10) Interview Hubert Verboomen. Braine l'Alleud, 1976.
(11) Jonction centrale des chemins de fer de Belgique. Brussel, 1855, p. 77.
(12) GA ERPS-KWERPS, Gemeenteraad, 28 augustus 1862.
(13) Het St.-Jozefsgesticht op de Leuvensesteenweg lag tot 1955 op Erps-Kwerps.

lie Schuermans (14). Felix Hensmans was sedert 1852 burgemeester van Kortenberg en Philippe Schuermans was schepen van Kortenberg. De gemeenteraad van Erps-Kwerps meende dat de geldzuchtige grondeigenaars van Kortenberg, die goederen hadden op de Waalse baan en op de Erpse straat hun gronden als bouwpercelen wilden verkopen voor een drievoudige waarde. Ze verzetten zich sterk tegen de Kortenbergse stationskeuze op basis van grondspeculatie.

De reactie van de bevolking op de aanleg van de spoorlijn was eerder negatief. De conservatieve adel vreesde dat met de aanleg van de spoorweg het dienstpersoneel buiten de gemeente werk zou gaan zoeken. Volksvertegenwoordiger graaf Werner de Merode, uit het naburige Everberg, had zich in 1838 verzet tegen de staatssubsidies voor de spoorwegen (15). In Engeland en in de V.S.A. waren de spoorwegen immers privé-ondernemingen zonder staatssubsidies. De lagere klassen zagen een gevaar voor hun geïsoleerde leefwereld in de stoomtrein. Landbouwers die een hoeve hadden dicht bij de spoorlijn waren ervan overtuigd dat hun koeien geen melk meer zouden geven (16). De gemeenteraad van Erps-Kwerps diende geen petitie in tegen de spoorweg, waaruit we kunnen afleiden dat de pachters er niet tegen waren.
In 1866 kwam de spoorweg Brussel-Leuven tot stand. Hij werd geopend op 17 december 1866 (17).

(14) Het eigendomsrecht van de gronden langs de Waalse baan en de Erpse straat onder Kortenberg vinden we terug in de Atlas der Buurtwegen van Kortenberg, plan 3. Deze Atlas dateert uit 1846 en wordt bewaard op de Technische Dienst van de gemeente Kortenberg op het gemeentehuis van Everberg. Als eigenaar gaf men daar Jan-Frans Hensmans, landbouwer en postmeester te Kortenberg, en vader van burgemeester Felix Hensmans en Lambert-Josep Schuermans, landbouwer en (oud)burgmeester en vader van schepen Philippe Schuermans.
(15) H. VANNOPPEN, De volksvertegenwoordigers van het arrondissement Leuven, p. 38.
(16) Franciscus Vannoppen woonde op de Weebroekweg, dicht tegen de spoorlijn en vreesde voor zijn melkkoe. Interview August Vannoppen, Erps-Kwerps, 1970.
(17) SA LEUVEN, Petites Affiches, 16 december 1866, p. 743; G. FERON, De Belgische spoorwegen van 1835 tot nu, in : Brabant, 3, 1972, p. 29 en 34; O. TRIAU, Honderdveertig jaar spoorweg te Leuven, in: Brabant, juni 1977, p. 45; A. SMEYERS, Leuven en de spoorverbindingen, in : Meer Schoonheid, 1978, p. 17.

De nieuwe spoorlijn telde vier stations: Diegem, Zaventem, Kortenberg en Veltem. Voor het station van Kortenberg had men het voorstel van de Erps-Kwerpse gemeenteraad aangenomen. Het station te Kortenberg werd geopend op 15 december 1866, twee dagen voor de opening van de spoorweg (18). In 1867 stopten er slechts vier treinen per dag in de stations langs de lijn in de richting van Brussel, in 1869 was dit aantal tot tien gestegen (19).

Voor de landbouwer was de spoorlijn een storend element in het landelijk wegpatroon. Tussen Nossegem, Erps en Kortenberg had men de Runderenberg uitgegraven en werden twee bruggen over de spoorlijn gelegd, één aan de Waalse baan en één aan de Guldendellestraat zodat de landbouwers hun velden langs de andere kant van de spoorweg konden bereiken. Het afsnijden van de veldwegen werd voor de rest opgelost door de aanleg van een reeks overwegen: één aan de Driewilgenstraat, één aan het station te Kortenberg, één aan de Everbergstraat, één aan de Zavelstraat, één aan de Schoonaardeweg, één aan de Weebroekweg, één aan de Kouterstraat en één aan de Molenweg.

Op 3 december 1884 en op 3 november 1887 kwamen er twee stopplaatsen bij tussen Veltem en Kortenberg, eerst de stopplaats Olmenhoek op het gehucht Schoonaarde en later de stopplaats Erps-Kwerps aan de Zavelstraat. Deze laatste kwam er op aanvraag van de Heer Stevens, villabewoner van het Wijnegemhof. Aan deze stopplaats, die een aanhorigheid van Kortenberg was stond een houten barak (20). Stopplaats Olmenhoek kreeg later een stationsgebouw langs de Kerselarestraat en werd het latere station van Erps-Kwerps. Olmenhoek was belangrijk voor de bevolking van Nederokkerzeel, Kwerps en Meerbeek, zodat de verbindingen met deze drie centra verbeterd werden. De Oude Baan, de vroegere verbinding tussen Kwerps en Meerbeek verloor haar waarde en de Kouterstraat en de Stationsstraat werden langza-

(18) We danken de Heer Georges Feron voor zijn technische en historische gegevens i.v.m. de spoorweg Brussel-Leuven die hij ons bezorgde.
(19) SA LEUVEN, Petites Affiches, 13 januari 1867, p. 28; Ibid., 5 december 1869, p. 732.Staatsspoorwegen
(20) Interview François De Rom. Kortenberg, 1977.

merhand bebouwd evenals de Kerselarestraat. Het nodige aantal café's kwam rond de stations tot stand, zowel te Kortenberg als te Schoonaarde (21). Langs de spoorweg kwam een eigen spoorwegarchitectuur tot stand met de stations, de vier zogenaamde "routehuizen" en de woning van de baanmeester in de volksmond "het piqueurshuis". Een hele reeks straten kwamen tot ontwikkeling rond bepaalde halten. Gewoonlijk waren de eerste bouwers op die nieuwe straten spoorwegmannen of caféhouders. De Zavelstraat, de Everbergstraat en het plein voor het station van Kortenberg waren daar voorbeelden van. De residentiële wijken zoals het villagebied langs de Mechelsesteenweg en het villagebied langs het gedeelte van de Engerstraat tussen de Heuve en de Mechelsesteenweg waren daar voorbeelden van. De burgerij wenste haar "kasteeltjes" dicht bij het station van Kortenberg op te richten om gemakkelijke verbindingen met Brussel te hebben. De gemeenteraad keurde in 1886 de verbreding van de Engerstraat goed omdat er jaarlijks vele huizen bijgebouwd werden wegens de nabijheid van het spoorwegstation (22). In 1890 werd de nieuwe aanleg van de Kouterstraat en van de Stationstraat goedgekeurd. De inwoners van Nederokkerzeel, Kwerps en Meerbeek konden hierdoor gemakkelijk de halte Olmenhoek bereiken (23). In 1892 werd het gedeelte van de Edegemstraat tegen het station van Kortenberg verbreed omdat de paarden opgeschrikt werden door het groot aantal treinen op de lijn Brussel-Luik (24). De overschotten van de wegen, die door de aanleg van de spoorweg in onbruik waren gekomen, werden verkocht bv het gedeelte aan het station van

Afb. 29
Het Noordstation te Brussel voor 1914.

(21) Rond het station van Schoonaarde: "Café de la Gare" bij Edward Van Hal en later bij zijn schoonzoon Jules Van Assche, het café bij Pie Blok, en op de Stationsstraat het café Plon-Smets bij "Dikke Marie".
Op de Engerstraat te Erps bij het station van Kortenberg vonden we het café Schots, het café Smets en de "Salle du Progrès".

(22) GA ERPS-KWERPS, Gemeenteraad, 22 oktober 1886.
(23) Id., 24 december 1890.
(24) Id., 7 april 1892.

Kortenberg aan Felix Haesaerts en zo ontstond het Stationsplein (25), het stukje grond tussen de spoorlijn en de Engerstraat aan de straat voor het bouwen van de "piqueurswoning" (26) en de hoop grond te Schoonaarde -een overblijfsel van de aanleg van de spoorweg Brussel-Leuven in 1866- aan Petrus Servranckx en Edward Van Hal. De inwoners van het gehucht Diestburg namen meestal de trein in de halte Beisem en vroegen in 1902 aan de gemeenteraad van Erps-Kwerps om de verbinding tussen Diestbrug en het station van Beisem te verbeteren (27).

De invloed van de spoorweg in Erps-Kwerps beperkte zich niet tot de woningsector, maar raakte ook de beroepsverdeling, de landbouw en de mentaliteit. De beroepen wijzigden zich ten gevolge van het spoor. Het dienstpersoneel en de dagloners konden naar de fabrieken van Schaarbeek, Haren, Diegem en Zaventem trekken waar de lonen hoger lagen dan op het platteland. Hiervoor maakte men massaal gebruik van de goedkope spoorabonnementen krachtens het ministerieel besluit van 8 september 1869 (28). Pendelen was een alternatief voor plattelandsvlucht geworden. Het spoorwegpersoneel zelf werd een belangrijke groep in de gemeente. Het was de eerste werknemersklasse die ontstond rond een industriële vernieuwing. De spoorwegwerklieden organiseerden zich in "De Maatschappij der staatswerklieden De Bijkorf" olv Johannes-Ludovicus Eggerickx (29).

De spoorweg was een belangrijke vernieuwing voor de landbouw, die na de "agricultural invasion" moest overschakelen naar vee- en aardappelteelt. Produkten zoals aardappelen en steenkool werden geladen in het spoorwegstation van Kortenberg.

(25) Id., 25 augustus 1898.
(26) Id., 17 augustus 1899.
(27) GA ERPS-KWERPS, Fonds allerlei.
(28) K. VAN ISACKER, Mijn land in de kering, deel I, p. 180.
(29) H. VANNOPPEN, De geschiedenis van de Koninklijke Fanfare "Vlamingen Vooruit", p. 49.

Vooral het vervoer van melkprodukten geschiedde met de trein. Elke morgen zag men de melkboeren met de hondekar of met twee à drie kruiken op een juk naar de melktrein van 5.30 u in het station van Kortenberg gaan. Te Brussel verkochten ze met pinten van 1/2 l en van 1 l hun melk aan de stedelingen (30). In 1905 kwam er een maatregel van het Bestuur der Spoorwegen waardoor de melk- en groenteverkopers niet meer mochten afstappen in het Noordstation, maar wel in het station van Turn en Taxis. Dit was veel verder van het stadscentrum gelegen en de melk- en groenteboeren protesteerden heftig. Het liberale provincieraadslid Frans Wafelaerts van Erps-Kwerps organiseerde een petitie tegen die maatregel en de melkverkopers kregen terug het recht om af te stappen in het Noordstation (31). De melkhandel met de stad rond 1890-1910 was onmogelijk te verklaren zonder de spoorlijn Brussel-Leuven.

Een reeks nieuwe ideeën drongen met de spoorwegen door, waaronder liberalisme en socialisme (32). Misverzuim onder de pendelaars kwam voor, wat vroeger in de pachthovenmaatschappij onbekend was. De parochiegeestelijkheid kon moeilijk controle uitoefenen op de treingebruikers, op de forenzers die meer vrijgevochten waren en ze dachten er helemaal niet aan om syndicaten voor de arbeiders op te richten (33). Men kan gerust zeggen dat de spoorlijn de voornaamste motor van de vooruitgang voor Erps-Kwerps was, samen met de graancrisis, die de pachthoven deed verdwijnen. De landbouw moest nieuwe wegen uit, wilde hij stand houden.

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

(30) Interview J.B. Dierickx. Erps-Kwerps, 1978.
(31) SA LEUVEN, De Vrijheid, 20 mei 1905.
(32) J. OMBLET, Baronnen zonder sjerpen. Hereboeren zonder knechten. Brussel-Leuven, een spoor van ontvoogding, in : Het Laatste Nieuws, 15-16 april 1978.
(33) K. VAN ISACKER, op. cit., deel I, pp. 188-189.

Rampspoed en zegen in het lied over de spoorweg

Bij het oprichten van de eerste spoorwegnetten waren de regeringen niet erg geneigd om aan de projekten deel te nemen. Waar de staat zich beperkte tot het geven van voorschriften voor de concessies, waren het meestal partikuliere maatschappijen die de aanleg van spoorwegen uitbouwden. Ons land maakte hierop een uitzondering, samen met Wittemburg, ook al waren er enorme kapitalen mee gemoeid en verwachtte men weinig positief resultaat. Deze visie veranderde evenwel na een paar decennia want van de 175 km spoorlijn in 1830, groeide het net uit tot ruim 38.000 km in 1850. Stelselmatig werd het net uitgebreid en de allergrootste sprong maakte men tussen 1880 en 1890 toen men van 371.000 km naar 614.000 km steeg om nog twintig jaar later 866.000 km spoor te bezitten.

De Belgische staat heeft een belangrijke rol gespeeld in de aanleg van de spoorwegen, niet alleen om de vereiste kapitalen bijeen te krijgen, maar ook om de noodzakelijke talloze onteigeningen te bewerkstelligen. Daarbij speelde het al dan niet oprichten van een station in stad of dorp een economische rol om zich desgevallend beter te kunnen ontwikkelen. De spoorweg bracht welvaart en iedereen zou er kunnen van genieten en zelfs profiteren want de verplaatsingen konden sneller gebeuren. Men kon overal heen en dus hoefde men niet te wachten op persberichten om ingelicht te worden want men kon alle festiviteiten en belangrijke gebeurtenissen persoonlijk bijwonen.

Bij de aanvang loofde men de "snelheid" van de trein, hoe relatief dit nu ook overkomt vergeleken met onze moderne maatstaven en mogelijkheden. Nadat de eerste schroom tegenover "den a vapeur" overwonnen was, had men niets dan lof over voor de trein die dwars door stad en veld reed.

De voordelen van den Yzeren Weg

Stemme : Hij is om ander zeepe

Vrienden, het zal haest beter gaen,
de opening der yz're baen,
zal het land doen floreren, bis
op de wagons, geheel de stad,
mans, vrouwen, kinders, muys en rat
zal men vertransporteren bis

Den koopman die commerce doet,
zal geld winnen in overvloed,
wanneer dat hy moet reyzen, bis
hy vliegt weg op eenen wagon,
gelyk n'en bal vliegt uyt 't kanon,
laet ons d'uytvinding pryzen. bis

De liefhebbers van 't vrouwgeslagt,
die krygen een lustig gedagt,
om te gaen voyageren, bis
zy vliegen naer een ander stad,
by eene vremde venus-kat,
dat vrouwvolk zal floreren bis

Als den vapeur alom zal gaen,
zwavel-voermans het is gedaen,
met all' uwe disputen, bis
die menschen, beschilpt en bespot,
voerden een peird als Donquichott',
weg moeten die cajutten. bis

Als er een feest of dit of dat,
gebeurd in eene vremde stad,
men zal ons niet bedriegen, bis
met de wagons van den vapeur,
wy zullen 't zien, ah! quel bonheur,
de menschen konnen vliegen bis

Vrienden, 't is zeker en gewis,
wy koopen haest den verschen-visch,
der wagons afgelaeden, bis
als den visch op het vuer zal staen,

hy zal noch spartlen uyt de pan,
als de meyd hem wil braeden. bis

Myn vrienden, het is zeker waer,
dat ook de armen bedelaer,
zal komen voyageren, bis
heeft den man vloyën aen het gat,
hy zal die in een vremde stad,
gemakkelyk placeren. bis

De yz're baen met den vapeur,
kan voerman, schipper, conducteur,
ook geen gebrek doen lyden, bis
zy mogen all' naer Spaniën gaen,
om Don Carlos te helpen slaen,
en voor Christina stryden. bis

Vrijwel iedereen was enthousiast over de aanleg van spoorwegen en ook al moesten sommige mensen gronden afstaan om de bedding aan te leggen, toch werd de trein algemeen als een zegen beschouwd.
Slechts enkele jaren na de aanleg van het trajekt Brussel-Mechelen, waren ook de andere steden sterk geïnteresseerd om de spoorlijn in hun onmiddellijke buurt te krijgen en een stopplaats te bekomen. In Aalst begonnen de onderhandelingen reeds in 1845, maar het was pas negen jaar later dat het baanvak van Aalst, over Ternat, naar Brussel in gebruik genomen werd. De karnavalstad werd nadien een belangrijk knooppunt voor de spoorwegen want enkele jaren later opende men het baanvak naar Gent en in het laatste kwart van de 19de eeuw realiseerde men het trajekt Antwerpen-Douai dat eveneens over Aalst liep. Toen het gedeelte tussen Aalst en Gent opengesteld werd, heeft Ch. Van Den Steen uit Moorsel een tekst gedicht voor een lied dat toen in de streek gezongen werd en waarbij hij geen lof spaarde voor dit moderne vervoermiddel.

Den Nieuwen A Vapeur van Aelst

Herleven wy
verheugd en vry
Den a vapeur komt af
Plant op de baen

Dan voor Vulkaan
Ook uwen gloriestaf.

Nu gaen wy zien
Dat de fortien
Voor ons genegen is
Vereeren wy
De maetschappy
Dan een gedenkenis.

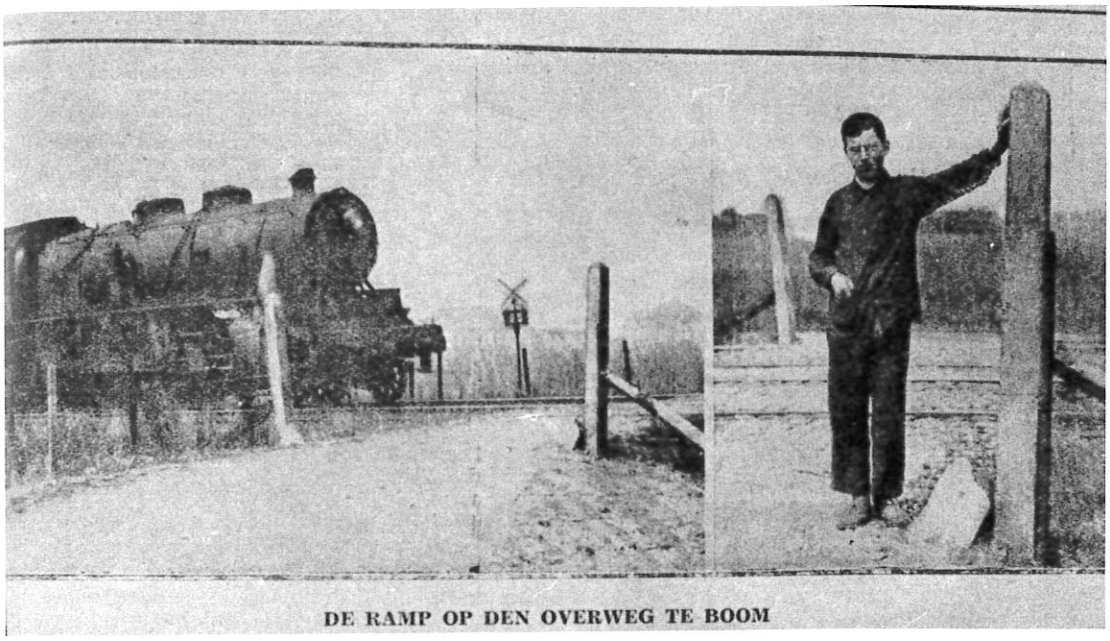
Op ons gemak
Met geld in zak
En zonder vleugels aen
Dryven wy door
Op d' yzere spoor
Tot in den Oceaan.

Den a vapeur
O wat bonheur
Voor elken fabrikant
Op een twee drij
Sny hy voorby
Van Aelst naer Engeland.

De voermans hier
Met den koetsier
Mogen langst d'yzere baen
Met schipper Jan
En zyn gespan
Nu vrolyk spelen gaen.

Courage dan
Het vuergespan,
Voor d'eerste mael gekranst
En kost dat kost
't Kanon gelost
Gedronken en gedanst.

Lang zou het echter niet duren of de trein toonde zich meermaals van zijn negatieve kant en wel in die zin dat zich talrijke dodelijke ongevallen voordeden. Spoorwegongelukken deden zich stelselmatig voor en ze namen soms rampzalige vormen aan die de trein in discredit brachten.
Een ander teer punt was de voertaal in de stations en op de trein, waar eens te meer van het Nederlands geen sprake was, tot ergernis van de Vla-



Afb. 30
Sfeerbeeld bij een reportage in Ons Volk Ontwaakt (22.6.1930, p. 387)

mingen : "Men zou wel doen van in al de stations vlaamsche berichten te hangen en de treinwachters te belasten van Vlaamsch te spreken en den minderen man niet af te snabben. In dit laatste geval raden wij alleman eene franke maar beleefde handelwijze aan". (1)

Eén van de grootste ongevallen uit de pioniersjaren van de spoorweg werd in het Waasland veroorzaakt door een koe die toebehoorde aan D. Orlent uit Zwijndrecht, op wiens grondgebied de ramp gebeurde. De koe was uitgebroken en bevond zich op de spoorweg net toen een trein van Antwerpen, over St.-Niklaas naar Gent reed. De machinist kon de botsing niet meer vermijden en door de schok ontspoorde de lokomotief: "De koopwarenwaggon werd hierby medegesleept. De volgende bankwagen liep op de omgeworpene lokomotief en werd hierby schier geheel verpletterd. Eene berline en diligentie werden doorboord en aen stukken geslagen; een tweede bankwagen werd verbryzeld en geraekt hierby in vollen brand door het vuer der lokomotieven. Al de volgende waggons en bankwagens werden zoo geweldig geschokt dat de assen en vloeren daervan aen stukken sprongen". (2)
Toch was een grotere ramp voorkomen door de reeds gemilderde snelheid van de trein. Nochtans vielen er een drietal doden te betreuren. Verschillende gekwetsten werden naar Antwerpen afgevoerd, zij het dan op een eigenaardige manier: "In eenige niet verbryzelde waggons, achter van den trein, en door een peerd voortgetrokken, werden eenige gekwetsten naer het Vlaamsch Hoofd gevoerd, en van daer met de stoomboot in de stad gebragt en aenstonds verzorgd op de kosten van het bestuer van den yzeren weg des Lands van Waes, die reeds plaetsen beschikbaer had gemaekt in het Ste-Elisabeth's Gasthuis". (3)
In de trein bevonden zich talrijke leden van de schuttersmaatschappij van Lokeren die van Antwerpen, huiswaarts keerden. Zij kwamen er met

(1) De Werkman, 21.01.1873/1

(2) Stedelijke Bibliotheek St.-Niklaas, Verzameling marktliederen, Pamflet
(3) Idem.

kwetsuren van af, maar "het vaendel met de medailen, de bogen en andere voorwerpen zyn vernietigd".(4)
Marktzanger E. Vlaeminck verspreidde het nieuws van de ramp met een "Treur Gezang", waarin hij benadrukt dat niemand gespaard werd, zelfs als men bemiddeld was zoals baron Goethals de Potter uit Gent.

Treur Gezang

Stemme : Van Bertrand

Komt vrienden luistert met aendachtigheden
een droef geval goon ik u zingen zal
het zal een ieders komen bewegen
als gy zult hooren dees droef ongeval
't was op den Yzeren weg van Waes gelegen
tusschen Vlaamsch-hoofd en Zwyndrecht na by
door een Koeibeest was op den weg gestegen
die heeft veroorzaakt deze ramp en lei.

Just moest convooi van acht uren passeren
terwyl dees beest nog op de railier lag
het kwam zoo een zwaren schok te geven
ja dat het al by naer in stukken brak
het droef geschrey van zoo veel honderd menschen
van vrouwen mans en ook veel kinderen by
elk riep om hulp dat waren hunne wenschen
om hun te helpen uit den druk en lei.

Helaes de hulp die kosten bekomen
dat was de hulp van onzen goeden Heer
een ieders hert dat was vol schrik en schroomen
elk klaegt en weenden al om even zeer
een heer Baron zag men ter plaetse sterven
geen geld en kost hem redden in den nood
hy kost van niemand geenen troost beherven
al zoo sterft hy al door de bleeke dood.
De moeder klaegt over haer droeve kinders
den man beweenden ook zyn droeve vrouw
toch nimmers kwam men geenen troost te vinden
daer stonden duizend menschen in den rouw
men kwam door deuren en door vensters springen
om hun te redden van de bleeke dood
convooi kwam hem langs alle kanten dwingen
een groot gedeelt daer na in brande schoot.

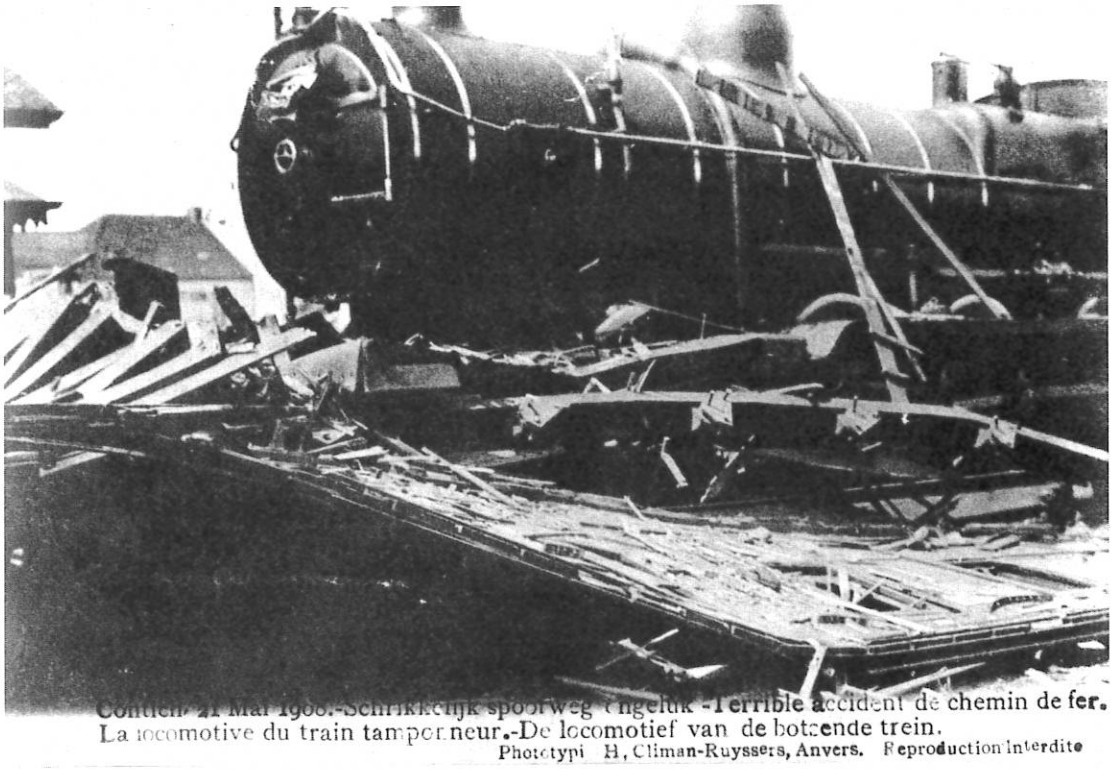
Wat moet ik schryven over al die menschen
die niet en zyn somtyds door het vuer versmagt
men zou uit grond des herten mogen wenschen
dat er geen een daer door was om gebragt
God weet het best men zal het onder vinden
en die door schrik noch later sterven zal
daerom wilt myne schriften onder vinden
eer ik van deze plaets vertrekken mag.

Alle openbaar vervoer zou later zijn tol opeisen. Menige zwarte bladzijde werd ingevuld met slachtoffers van de vooruitgaande techniek. Wat de spoorweg betreft bleef dit steeds relatief beperkt en vergeleken met de huidige vervoermiddelen kan men zich nauwelijks veiliger verplaatsen. Het aantal slachtoffers verminderde trouwens aanzienlijk naarmate onbewaakte overwegen afgeschaft of van signalisatie voorzien werden. Nu gebeuren er nog slechts sporadisch dergelijke ongevallen, daar waar ze vroeger maar al te talrijk voorkwamen.

Op woensdagnamiddag 11 juni 1930 kwamen drie kinderen uit Boom op vreselijke wijze om het leven. De zusjes Jeanne en Caroline Daelman, respectievelijk zes en zeven jaar oud, gingen samen met hun achtjarig nichtje Mariette Haegeman naar school en moesten elke keer de onbewaakte overweg oversteken. Daarom werden zij praktisch altijd vergezeld van de veertienjarige Albert Haegeman om zijn zusje en nichtjes veilig te laten oversteken. Ze woonden in de dichtbevolkte tuinwijk en moesten via de spoorweg aan de Antwerpse steenweg de school bereiken. Op die bewuste dag hadden de kinderen enkele minuten moeten wachten toen een lange goederentrein voorbijreed. Daarna staken ze niets vermoedend de spoorweg over maar werden meegesleurd door een "bloktrein" die uit de richting van Antwerpen kwam: "De bloktrein reed zoo een 85 km per uur en ze werden vermorzeld. Het meisje Haegeman was door de hevige slag onthoofd. Het hoofd werd onder de lokomotief weergevonden".(5)

(4) Idem.

(5) De Volksstem, 13.06.1930/1



Afb. 31

Zoals het toen gangbaar was, organiseerde men hulpakties in de vorm van weldadigheidsfeesten, concerten en de verkoop van prentkaarten met voorstellingen van de tragische gebeurtenis. De alomtegenwoordige liedjeszangers vonden overmatige inspiratie in deze treinramp en streekgenoot Fr. Van Kets liet zich niet onbetuigd om op zijn manier het noodlottige feit te bezingen.

De veertienjarige jongen, die hen ook toen begeleidde, zag het ongeluk gebeuren en viel in bezwijming. De machinist had de kinderen nog zien oversteken en zette de stoomfluit nog in werking terwijl hij fors remde, maar zijn treinstel kwam pas honderd meter voorbij de overweg tot stilstand. Dit resulteerde in een afgrijselijk schouwspel want afgerukte ledematen lagen over de spoorweg verspreid, een spektakel dat de nieuwsgierige buurtbewoners ernstig beroerde en het gevaar van deze onbewaakte overweg nog maar eens in de aktualiteit bracht: "Reeds twee jaar heeft het gemeentebestuur van Boom aangedrongen op bewaking van dezen overweg, die in de nabijheid ligt van drie tuinwijken, twee scholen en het stadspark. Elke dag moeten er honderden kinderen over en vooral op Zon- en Donderdagen gaan er een 5.000 personen over de overweg".(6)

(6) Idem.

Met dit ongeluk hoopte zowel het gemeentebestuur als de omwonende bevolking op dringende maatregelen om aan de toestand te verhelpen en nog meer dergelijke ongelukken te voorkomen.

Het vreeselijk ongeluk te Boom

Drie kinderen worden door een trein vermorzeld

Muziek: Du Gris

De zon die gaf hare stralen
Verspreide zich over 't land
Men zag daar het volk vergaren
Daar gebeurd een groote ramp
Men zag in al de straten
Veel droefheid en groot geween
Iedereen hoort men daar van praten
Wat er weer te Boom is geschied
't Is niet d'eerste les
Dat ik hier zeg
Van een onbewaakten spoorweg

Refr.: Het was op eenen schoonen dag
Wel verstaan
Toen men die kind'ren zag
Vol moed aangedreven
Niemand die dacht aan droefnis
of getraan
Dat daar die arme klein
Moesten den dood doorstaan.

't Gebeurde op 't onverwacht
Toen de trein genomen werd in acht
Daar wachte zij zacht bij elkaar
Toen zij dachten nu is 't klaar
Wanneer den trein was verdwenen
Liepen zij over het spoor
Maar een anderen kwam aangereden
Een direkt ja in vollen stoom
Maar ach wat pijn
De drie kinders klein
Wilde natuurlijk het eerste zijn.

Zoo worden zij alle drie
Als slachtsoffers meegeslepen
Door 't geweld van de locomotief
Een eind ver weggedreven
Het eerste lijk dat men vond
Zag men niets meer dan de romp
d' Ander vondt men tot ons groot spijt
Geheel vermorzeld gelijk een hoop slijk
Ach wat een pijn moet dat toch zijn
Voor deze kinders nog zoo klein

Denkt toch eens wat een verdriet
Is dat voor die ouders niet
Wanneer gij uw kinders voortaan
Ziet gezond van huis weggaan
Dat is niet om te gelooven
Ja van zoo een wreede ramp
Wie zou het nog kunnen
Als men deze tijding vernam
Hoe menig mensch pinkt een traan
Als men die bedroefde ouders ziet gaan.

Slotrefr.: De klokken luiden kort nadien
De droeve mare
Een lijkstoet slaat de wegen in
Voor eeuwig ter aarde
En ziet alsdan het droef geween
En veel getraan
Wanneer de drie nichtjes klein
Worden ter aarde gedaan.

De vertakking van de spoorlijn Brussel-Antwerpen is op het grondgebied van Kontich niet van rampen gespaard gebleven. Sinds het tot stand komen van de spoorweglijn rond 1840, zijn er heel wat kleine ongelukken opgetekend, maar in de loop van de tijd vergeten. De treinramp van 21 mei 1908 bleef echter jarenlang in het geheugen van de dorpsbewoners gegrift want zij die deze treurige gebeurtenis meemaakten zagen steeds de deerniswekkende beelden voor ogen.

Een trein uit de richting Antwerpen reed er in op een stilstaande reizigerstrein voor Lier.Bij de aanrijdende trein bleef het bij materiële schade, maar van de andere waren drie rijtuigen volledig vernield met als resultaat 37 dodelijke slachtoffers en ruim 120 gekwetsten. Hier heeft de bevolking toen bewezen zeer behulpzaam te zijn bij de reddingsakties. Zij hielpen de slachtoffers onderbrengen in de Kazerne waar een dodenhuis en een paar zalen voor verpleging ingericht werden. Voor sommige gekwetsten kon geen hulp meer baten zodat het aantal doden tot 41 opliep.

Prins Albert, de latere koning, bracht een bezoek aan de plaats van de ramp en tijdens de rouwdienst waren verschillende vooraanstaande personaliteiten aanwezig naast een massa dorpsbewoners en familieleden van de slachtoffers.

Vreeselijke Spoorwegramp te Contich

Verscheidene dooden en gekwetsten

In dorp en steden
Is droefheid heden
Een spoorwegramp viel voor
En menig mensch verloor
Een vaär of moeder
Een zus of broeder
En niets dan naar gezucht
Weergalmt door gansch de lucht.

Refr.: Wat droeve tijden!
Wat schriklijk lijden
Wat onweerswolk
Drukt op het volk
Zij rusten eeuwig zacht
Die door die ramp zijn omgebracht.

Het stoomgevaarte
Bij morgendklaarte,
Vloog als een pijl vooruit
In snijdend scherp gefluit
O wee, o jammer
Elaas! Toen kwam er
Een andere trein gereën
Zij botsten tegeneen.

Men hoorde kermen
Want, beenen, armen
Die waren afgerukt
Het volk opeengedrukt
Ach al die smarte
Drukt ons op 't harte
't Zijn tranen van verdriet
Die 't Antwerpsch volk vergiet.

Men kan 't vermoeden
Men zag zich spoeden
Te brengen hulp in 't rond
Waar men gekwetsten vond.
'k Mag hier verklaren
d' Antwerpenaren
Die waren, in het leed
Ter hulpe 't eerst gereed.

Het volk bij hoopen
Was saâm geloopen
En bleef voor 't gasthuis staan
Daar kwamen kranken aan.
Men hoorde kermen
Men had erbarmen
Met die gekwetstenrij
Vol grievend hartgeschrei.

O noodlot snoode
Men telde dooden
Wel dertig in getal
Wat vrees'lijk tranendal

Is toch het leven
Dat ons doet beven
Want vast in menig uur
Is het soms wreed en zuur.

Laat ons betreuren
In stilte treuren,
De slag is zeker wreed
En bracht ons rouw en leed,
De ziel ontvloden
Aan zooveel dooden,
Zij komen niet meer weer
En rusten bij de Heer.

Slotrefr.: O brave lieden
't Was niet t' ontvlieden
Het onheil grof
Dat thans u trof
Rust zachtjes in uw graf
Een onheil nam u 't leven af.

De voorkeur van de marktzanger ging naar het sensationele aspekt van het leven dat meestal gebonden was aan de aktualiteit en het ontstaan gaf aan het anekdotische lied. Deze soort behoort trouwens tot degene die door de overlevering het best en langst bewaard zijn. Vooral de generatie die bepaalde belevenissen meegemaakt heeft in zijn leven is de beste konservator van het lied. Samen met de gekende details nam de zanger de tekst in zijn geheugen op om het nooit meer te vergeten en het daarenboven aan anderen door te geven.

Spoorwegrampen met verschillende doden behoorden uiteraard tot het domein van de marktzanger die het jammerlijk voorval in alle uithoeken van het land ging verkondigen. Hij was hiervoor de geschikte persoon in een tijd toen weinigen een dagblad konden kopen, laat staan konden lezen. Hij bood vooral aan de ongeletterden de gelegenheid om via het lied bepaalde voorvallen door te geven. De Antwerpse marktzanger Corn. Janssens was een van de talrijke rondtrekkende zangers die in zijn streek de belangrijke gebeurtenissen onder het volk verkondigde. Een anekdotisch lied maakte hij trouwens van de spoorwegramp te Vorst en ter verduidelijking liet hij zijn liedtekst voorafgaan door een

verhalende inleiding over de treurige gebeurtenis waaruit wij de voornaamste gegevens putten.
Het was op de zaterdagmorgen van 18 februari 1899 dat er in het station van Vorst een spoorwegongeluk gebeurde en Janssens herinnerde hierbij aan een ander, bijna identiek tragisch voorval "die in ijselijkheid nog de schrikkelijke ramp van Groenendaal overtrof".
In Vorst betrof het de trein die van Doornik kwam maar aanzienlijke vertraging opgelopen had wegens de dichte mist. Hij was nog niet volledig tot stilstand gekomen toen hij aangereden werd door een trein die uit de richting Bergen eveneens het station binnenreed, waarschijnlijk tegen vrij hoge snelheid want door de schok kwam de lokomotief op de laatste drie wagons terecht die totaal verbrijzeld werden.
Om zijn lied nog meer kleur te geven spaarde C. Janssens geen enkel detail in zijn bijgaand verhaal: "De opeengebotste treinen vormden nog slechts eene opeenhoping van stukken hout en gekromd en vervrongen ijzer; uit den puinhoop stegen weldra snijdende kreten en gejammer op. Zondagmorgend lagen er nog een twintigtal lijken in het doodenhuis van Vorst; rond den middag eerst, werden de zeventien kisten met de lijken der slachtoffers die te Ruysbroeck woonden, naar hunne bedroefde families gevoerd".

Op een totaal van 23 dodelijke slachtoffers waren er 17 van Ruisbroek afkomstig en een vijftal uit Edingen. Men kan zich voorstellen welke taferelen zich in het dorp afspeelden want bijna elke familie telde een slachtoffer.

Treurzang over de schrikkelijke spoorwegramp te Vorst bij Brussel

Wat wreede ramp komt weer het menschdom treffen
In t' Brabantse Vorst, dicht bij de Brusselsche stad,
Niemand kan d'uitgestrektheid nog beseffen
Der spoorwegramp, die daar heeft plaats gehad!
Twee treinen kwamen op elkaar te botsen;
D'eenen was in retard door fellen mist,
Toen d'andren er wreed op aan kwam botsen; (bis)
Zij hadden zich ook van signaal vergist. (bis)

Den schok kwam de lokomotief oplichten,
Die op de andere wagons stortte neêr,
Wilt d'arme slachtoffers hun smart verlichten
Gekwetst aan arm en beenen, wel och Heer!
Ook drij en twintig zijn er dood gebleven,
Die schrikkelijk gesteld zijn en verminkt,
't Akelig gekerm was om er van te beven (bis)
Een droef gehuil daar door elks ooren klinkt (bis)

Men zag een moeder haastig de vlucht nemen
Met haar kind dat arms, beenen verpletterd was,
Ieder kwam de lijken in schouwing nemen,
Veel ontdekten familieleden ras;
Die men dan naar hun woning kwam te dragen,
Het droef gekerm van meen'gen ouder en kind
Was hartverscheurend, God! om te verdragen (bis)
Zoveel door de dood verslind! (bis)

Een brave moeder moest daar 't leven laten,
Nadat ze eerst had gebaard een zuigeling
Ter plaats der ramp, wreed gepletterd, o maten,
Eer dat zij van dit aardsche dal heenging.
Komt nu dit arm wicht eens groot te worden,
En 't verneemt d'oorzaak van haar moeders dood,
Is 't niet om er krankzinnig van te worden, (bis)
Zoo 't leven laten in den barensnood? (bis)

Vooral te Ruysbroeck zal men 't lang onthouden,
Waar men zoo zeventien slachtoffers telt,
Vader De Smet is 't die zich meest berouwde,
Wiens beide dochters werden neêrgeveld,
Zij waren slechts dertien en vijftien jaren,
Een ieders harte schoot vol droef getraan,
Den armen vader was niet te bedaren; (bis)
Wierd met geweld van de lijken gedaan. (bis)
Als d'arme slachtoffers werden begraven,
Zoo onvoorziens al door de dood verrast,
Zag men duizenden geburen en braven
Door tranen en door weemoed overlast,
Ook de gekwetsten kwam men hulp te dragen,
Die vrees'lijk kermden van de smart en pijn,
Stort voor hun een gebed, vrienden en magen (bis)
Opdat zij toch spoedig genezen zijn. (bis)

De verantwoordelijken van de spoorwegen hebben steeds naar meer veiligheid gestreefd maar zijn er nooit kunnen in slagen alle ongelukken te voorko-

men. Dit is trouwens een onoverkomelijke opdracht, zelfs met de technische middelen waarover men thans beschikt.
In de eerste decennia van het spoorwegbestaan waren een groot gedeelte van de werkzaamheden toegespitst op manuele taken waarbij het menselijk falen een grote rol speelde. Heel vaak lag de fout bij het slachtoffer zelf, dat door onachtzaamheid of overdreven risico de dood vond bij een spooroverweg, al dan niet bewaakt.
Bij een eventueel ongeval was men alleszins streng ten overstaan van het spoorwegpersoneel dat ter verantwoording geroepen en desgevallend gestraft werd zoals blijkt uit een uitspraak van het gerecht in verband met een proces tegen de overste van het station van St.-Denijs-Westrem en een werkman. Zij werden van onvoorzichtigheid beschuldigd en verantwoordelijk gesteld voor een spoorwegramp in maart 1873 waarbij twee reizigers de dood vonden en verscheidene andere ernstige kwetsuren opliepen: "De statieoverste was in eerste aanleg veroordeeld tot vier maanden gevangenisstraf en de werkman tot twee maanden. Op het beroep a minima van het O.M., heeft het hof de straf van den eersten beschuldigde gebracht op vijftien maanden gevangenis en die van den tweeden op negen maanden". (7)
Minder fortuinlijk verging het met een wisselwachter die op een bepaalde plaats moest instaan om de treinen op het juiste spoor te laten rijden door het bedienen van één of meerdere hefbomen. In het lied wil hij de dood van zijn eigen kind voorkomen, maar daardoor veroorzaakt hij een treinontsporing waarbij twee rijke reizigers om het leven komen. In de tekst stelt men daarbij duidelijk het probleem tussen arm en rijk en dat men heel wat meer belang hecht aan de dood van twee mensen door een menselijke fout dan aan de talloze slachtoffers van een oorlog.

De Wisselwachter

Ziet ge ginder langs de spoorwegbaan
Dat wisselwachtershuisje staan,
Daaraan staat een man die met vlijt
Hart en ziel aan den arbeid wijdt.
Neen, zijn dagtaak is niet te zwaar
Maar ontzeggelijk vol gevaar,
Daar de minste onoplettendheid
Het hem kost mensenlevens altijd.

Opeens klinkt daar een signaal
Een sneltrein die gaat komen aan,
Daar klinkt weer een tweede bel
Van zijn toestel,
Twee treinen die in aantocht zijn
Hij schikt ze elk op eene lijn,
En zoo heeft hij met een vast gedacht
Zijne taak volbracht.

Ginds in de verte ontwaart hij
't Monster dat komt naderbij,
Men hoort reeds het gekraak, het gezucht,
Ziet een rookwolk stijgt reeds in de lucht.
Maar schier op dien zelfden stond
Sloeg hij schier van schrik ten grond,
Want zijn vijfjarige klein'
Speelde op de spoorlijn.

Hij slaagt een pijnlijke kreet
Die door merg en beenderen zeeg,
Voor 't kind zijn redding inderdaad
Was het reeds te laat.
Hij dacht aan zijne plichten niet
En rukte den hefboom neer,
En zwenkend rolde de trein
Op een andere lijn.

En dan liep hij heel gezwind
Naar zijn niets beseffend kind,
Dat rustig en ongestoord
Op de spoorbaan speelde voort.
Lachend en wenend tegelijk
Bibberend bleek, koud als een lijk,
IJlt hij met zijn lieveling teer
Naar zijn wisselwachtershuisje weer.

Opeens hoort hij een gekraak
Een pijnlijk mensengeslaak,
Onherstelbaar was het kwaad
Van zijne daad.
De spoorwegramp die was volbracht

(7) De Werkman, 21.03.1873/

En met een zijselijke kracht,
Nu huilt hij met een droef gemoed
Naar den vuurpoel.

Een tijd nadien was het tribunaal
In een ruime rechterszaal,
De vader sprak tot zijn verdediging
Ik deed het voor mijn lieveling.
Maar de rechter sprak, gij moet,
Zelfs uw eigen vlees en bloed,
Offeren tot uwe plicht gezeid
Schuldig en strafbaar voor altijd.

Twintig jaren tuchthuisstraf
Kreeg dien arme vader braaf,
Twee rijkaards waren gedood
O, die ramp was groot.
Maar al meteens knalt het oorlogsvuur
Men doodde mensen uur op uur
En niemand die daarvoor gewis
Nu nog strafbaar voor is.

De trein heeft zich evenwel ook nog voor andere feiten geleend die gelukkig minder dramatisch zijn. Integendeel, want er bestaan ook humoristische liedteksten over de trein, of tenminste wat er rechtstreeks mee te maken heeft. De gebeurtenissen in en rond de trein zelf zijn soms met veel humor doorspekt. Wie bovendien als regelmatige pendelaar met de trein spoort, weet maar al te best wat er allemaal door vergetelheid achtergelaten wordt. De gevonden voorwerpen stapelden zich jaarlijks op want niet elke vergeetachtige reiziger gaat zijn eigendom terug ophalen. Hier moet aan toegevoegd worden dat niet alles wat in de trein vergeten wordt, in het daartoe opgerichte depot terecht komt omdat het voorwerp in kwestie, naar gelang zijn belangrijkheid, door een andere reiziger nogal eens geconfisceerd wordt.
De waaier van verloren voorwerpen is ongelooflijk uitgebreid, alhoewel marktzanger H. Texier de zaak nog aandikt in zijn tekst die gezongen wordt op de melodie van een operettearia.

Wat men gevonden heeft in de treinen

De voorwerpen vergeten of
Verloren in den trein,
Van groote of van klein,
Wel duizend stuks 't is fijn
Die liggen opgestapeld in den
Brusselschen depot,
Ik zal de lijst herhalen, luistert gauw.

Refr.: 100 regenschermen, 80 wandelstokken
Portefeuilles, portemenees met zonder geld
50 zeeverlappen, 20 valsche lokken
Meer dan 200 paren schoenen goed geteld
Vrouwenhemden weinig of nog niet gebezigd
Cache-corseetjes en een mannen-onderbroek
Duizend foto's ook wel van oude teeven,
En drie jonge katten in een hoogen hoed.

Hebt gij iets laten liggen op den trein,
Aanhoort mijn lied
En schrijft naar den depot,
U krijgt het weer subiet.
Ik noem hier al d'artikels,
't Zij van waarde groot en klein,
Die in wagons reeds verloren zijn.

Refr.: Tien fourruren het is vel van jonge beren,
Duizend dozen wit en roze poederie,
En 20 stokskes om de lippen rood te smeren
En 8 valiezen, 30 brillen om te zien.
Ook leder handschoenen van man en vrouwen,
Een brief van 50 franken in een kous genaaid,
En 120 pijpen en een kist sigaren
Een flesch champagne in een damesbroek genaaid.

Een uurwerk met een ketting bij,
Een gouden bracelet,
Een radio kompleet,
Een zomerhoed of twee,
Een hoop met vrouwenkousen,

En een breukband van een vent,
Ge krijgt uw waren weer als ge ze kent.

Slotrefr.: 20 regenmantels, 15 onderrokken,
Een kapoot van een Engelsche soldaat,
100 zakdoeken van jong en oude bokken,
Een valsche pruik van eene vrouw in goe de staat,
40 combinaisons met lintjes en ook met strikken,
Een nieuw kostuum met een schoone das er bij,
Een doos pralinnen en wel 20 soorten spekken,
Dat ligt daar allemaal, geloof me maar ook vrij.

Wie de oorlogsjaren meegemaakt heeft, herinnert zich nog best de toestanden op de trein : overbevolkte stoptreinen, de gebruikelijke vertragingen, langzaam afleggen van de trajekten en tot overmaat van ergernis de regelmatige kontroles die uitgevoerd werden om de smokkelhandel in te dijken. Iedereen trachtte eetwaren of andere noodzakelijke goederen aan te kopen, soms ver van huis, zodat men met de koopwaar de trein moest nemen, wat niet altijd naar wens verliep. Zolang er geen kontrole was, kloeg men niet maar toen de kontroleurs hun ronde deden was het voor sommigen minder prettig. De toestanden die toen ontstonden waren enerzijds droevig omdat men zijn duur betaalde waren kwijt was maar anderzijds lachwekkend dank zij de vindingrijkheid van de reizigers die op alle manieren hun eigendom wilden behouden om er mee huiswaarts te keren.
Dat een volkszanger de toenmalige situaties wat overdrijft moet men beschouwen als een zoeken naar benarde toestanden die hij wil minimaliseren. Nochtans waren de situaties, zoals ze in het lied voorkomen, sterk met de waarheid en de echtheid van de feiten te vergelijken want de reizigers-smokkelaars probeerden op alle mogelijke manieren om met hun waren ter bestemming te komen, zoniet betekende dit trouwens een financieel verlies.

Kontrool op den trein

'k Was lest aan 't voyageren
Wat zag ik op den trein?
Zij kwamen kontroleren
Ik dacht: -wat gaat dat zijn?
De pakken en valiezen
Werden goed aangetast
Daar viel niet op te kniezen
Z'hadden rap van alles wat.

Refr.: 't Kan niet zijn (bis)
Om te smokkelen
Met de trein.

Ik hield het in de gaten
Een dame, dik en vet
Daar was niet aan te praten
Vooruit naar 't kabinet!
Ze heeft achter het deurken
Heur van de vracht ontlast
En zie, het kontroleurken
Had den tabak seffens vast.

Een meid van zeventiene
Die kwam vanuit de stad
Liet heur valieze ziene
Hij sprak: -Van waar komt dat?
Een doopkleed en 'ne mantel
Is dat met punten g'haald?
'K en weet niet, sprak de dienster
Want mijnheer heeft dat betaald!

Een dame zat te spelen
Met heuren papegaai
't Begon hem te vervelen
Hij riep met veel lawaai
Heeren van de kontrole
G'hebt er niet op gelet
De kas van heur viole
Dit zit vol met spek en vet.

En chique gesminkte kiene
Zoo rondom nogal malsch
Maar z'hadden rap geziene
Dat alles was vervalscht
Zij droeg twee binnenzakken

In heure cache corset
Zoo nam zij alle dagen
Vijf kilotjes boter mee.

De laatste zat in 't hoekske
Het was 'nen echten boer
Te lezen in een boekske

Maar dat was daar 'nen toer
Een hespe, sakkermieter
Hij sprak: -laat mij toch gaan!
Want 't is veur Sinte-Pieter
'k Heb al veel te veel misdaan!

Mere.

J. De Vuyst

Sprokkelingen

De duivel verscheen in 1866 te Erps-Kwerps

In 1866 werd de spoorlijn Brussel-Leuven geopend. Dit was niet naar de zin van de landbouwers die meenden dat hun koeien geen melk meer zouden geven. Vooral de inwoners van het gehucht Balkestraat, die nog nooit een trein gezien hadden, waren bevreesd. Een oude vrouw uit dat gehucht was toch nieuwsgierig en ging met haar kleindochter naar Schoonaarde om dat nieuw fenomeen te bekijken. Toen ze de stoomtrein -traag naar onze opvattingen- zag afkomen, zei ze tegen haar kleindochter : "Kniel neer en maak een kruisteken want de duivel is daar. Ge ziet toch die zwarte rook. Dat is het werk van Satan". Ze keerde naar het gehucht Balkestraat terug en men heeft er haar nooit kunnen van overtuigen dat de trein geen echte duivel was. (1)

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

Het spoorwegpersoneel te Kortenberg rond 1900

De spoorweg zorgde voor heel wat werkgelegenheid in een landelijk dorp zoals Kortenberg rond 1900. Het bevolkingsregister 1901-1910 gaf: 1 stationsoverste, 5 bedienden bij de ijzerenweg, 3 commissen aan de staatsspoorwegen, 13 werkmannen aan de ijzerenweg, 3 werkmannen in het station, 1 bediende in het station, 4 bareelwachters, 1 bureeloverste van het ministerie van ijzerenwegen, 1 telegrafist, 1 berichtdrager, 5 bedienden bij de telegraaf, 1 bureeloverste telegraafkantoor en 1 "chef poseur au telegraphe".
Zestig personen kwamen in Kortenberg aan de kost dank zij hun tewerkstelling bij de spoorwegen of bij de telegraaf, die met de spoorwegen verbonden was. Het was dus een belangrijke sector in de tewerkstelling van Kortenberg.

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

"Paikke" Clavet, "clavetslager bij de ijzerenweg" te Erps-Kwerps

Mijn overgrootvader Petrus-Joannes Vanhoegaerden (Kortenberg 1850-Erps-Kwerps 1918) stond in de gemeente bekend als "Paikke Clavet". Mijn grootmoeder Leonie Vannoppen-Vanhoegaerden noemde men "Nie van Paikke" (2). "Paikke" was clavetslager bij de spoorwegen. Een clavet is een speciale spie die de rails moest vastleggen. De clavetslager moest met een hamer met een lange steel een slag tegen de clavet geven. Zo hoorde de clavetslager of er een clavet losstond.
In de *status animarum* van Erps staat "Paikke" vermeld als "poicheur en garde de route". In 1870 werd Paikke opgeroepen om de Franse grens in het oog te houden. Van vechten was er geen sprake, maar "Paikke" hield er de "Medaille van de Oud-Soldaten van 1870-71" aan over. Op 30 mei 1906 kreeg hij de "Medaille van Leopold II" als wegwerker. Hij was ook drager van het burgerlijk ereteken 3de klas. Zijn echtgenote Maria-Anna Van Audenhoven, "Marianneke Verkelver", hield er een klein landbouwbedrijf op na (3).

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

De melktrein van 5 uur 30 te Kortenberg en te Veltem

De huidige melkerij Vitalac was het werk van de familie Leroy te Veltem-Beisem. De oorsprong is verbonden met de trein. De familie had haar woning

(1) Interview Jeanne Stroobants, Erps-Kwerps, 1972.

(2) Leonie Vannoppen-Vanhoegaerden was de moeder van mijn vader August Vannoppen

(3) H. VANNOPPEN, Het Familieboek Van Audenhoven, 1980, p. 73-82

bij de spoorlijn Brussel-Leuven. "Nele Menut" (Cornelis Leroy) was bediende bij de spoorweg; hij stierf jong. Zijn kinderen Leopold, Amelie, Wainge en Leonie trokken voor 1914 met boter en melk naar Brussel, met de trein. In 1914 bleef Leopold Leroy nog als enige over. Met de melkkruik en met de eieren op de rug gebonden trok hij naar de stad, waar hij zijn materiaal van deur tot deur ging verkopen. Op het einde van de oorlog reed hij reeds met paard en kar naar Brussel. Zijn echtgenote Josephine De Prins haalde drie keer per dag met de hondekar de melk op bij de boeren in de Haachtstraat (4).

Pierre Angelroth en Miche Chantraine beschreven het vervoer van de melk van de "Laiterie de l'abbaye de Cortenberg" als volgt : "Enfin, tout ce lait, spécial ou ménage, cruchettes ou cruches quitte la laiterie pour être chargé dans le fourgon du train partant de Cortenberg à 5 1/2 heures, à destination de Bruxelles-Nord. L'heure matinale du train explique que l'on doit être à l'oeuvre très tôt. Si assez vite Marie Salkin renonce au chemin de fer et charge son lait sur deux charettes à chevaux pour gangner Bruxelles, la chose ne fera aucune différence dans le programme des prestations car il faut bien de deux heures au attelages pour atteindre la ville et qu'ils doivent si trouver tôt dans la matinée. Dans Bruxelles, la distribution s' effectue par le moyen déjà évoqué des petites charettes à chien, celles de la laiterie de L'Abbaye de Cortenberg sont peint en bleu clair" (5). Na de oorlog werden de paardekarren vervangen door een Ford bestelwagen "Camionette" (6). De grotere melkerijen zagen nadeel in de melktrein. De meeste boerinnen die met melk naar Kortenberg trokken, maakten er gebruik van. De prentkaarten met hondekarren aan het station van Kortenberg bewijzen dit overduidelijk.

De bekende heemkundige Frans Maes uit Kortenberg was een zoon van melkhandelaars, die dicht bij het station in de Stationsstraat woonden. Moeder Maes-Rochette werd met haar hondekar en haar zoontje, de kleine Frans Maes, aldus op een prentkaart afgebeeld (7).

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

Villabewoners en kasteelheren in Midden-Brabant vragen halten en speciale treinen

Bij de opening van de spoorlijn Brussel-Leuven waren er o.a. halten voorzien te Zaventem en te Kortenberg. Nossegem had geen halte en geen station. Daar kwam verandering in op 3 december 1884 dank zij Jules Bosmans, de leraar van kroonprins Boudewijn en van zijn broer, de latere koning Albert I. Prins Albert kwam dikwijls per fiets naar zijn leermeester. Hij was ook aanwezig bij de plechtige zieledienst voor Jules Bosmans, die in 1931 overleed.

In 1903 was J. Bosmans één van de drie rijkste inwoners van Nossegem waar hij ook het kasteel Bosmans langs de Leuvensesteenweg bewoonde. Jules Bosmans kreeg een station te Nossegem omdat hij gemakkelijk Brussel moest kunnen bereiken als leraar van de kinderen van de graven van Vlaanderen en als hun secretaris (8).

Er kwam ook een halte te Erps aan de Zavelstraat op aanvraag van de familie Stevens die het kasteeltje Wijnegemhof te Erps-Kwerps bewoonde. Later sprak men van de halte Erps-veld. Een speciale trein werd ingezet te Kortenberg voor graaf Jan de Merode, grootmaarschalk van het hof. Deze werd per koets vanuit het kasteel de Merode te Everberg naar het station van Kortenberg gebracht (9). De villa's verrezen zowel in Kortenberg als in Erps (Engerstraat, Mechelsesteenweg) omdat het station van Kortenberg in de onmiddellijke nabijheid lag. Er was dan ook duidelijk verschil tussen

(4) H. VANNOPPEN, De geschiedenis van Veltem-Beisem, 1976, p. 369-370

(5) M. en P. ANGELROTH, Petite Histoire de la laiterie de l'Abbaye de Cortenberg, 1986, p. 4 (onuitgegeven)

(6) Id., p. 8.

(7) H. VANNOPPEN, Reeks Kortenbergse schrijvers - 4) Frans Maes, p. 2

(8) H. Vannoppen, De geschiedenis van Nossegem, 1980, p. 552, 849

(9) Interview Jeanne Verdeyen. Kortenberg, 1980.

Afb. 32
De "Breaks" zoals we die terugvinden op de geëlectrificeerde lijn Brussel-Leuven (Verz. G. Feron, Erps-Kwerps)

de passagiers eerste en tweede klas. De burgerij maakte heel wat opmerkingen binnenshuis wanneer ze in de jaren '30 kinderen van het "werkvolk" in eerste klasse naar Brussel zagen trekken (10). Het gebeurde ook wel eens dat volgens een passagier eerste klasse de trein te Kortenberg niet op de juiste plaats stopte. De trein vertrok en hij trok aan de noodrem. De trein stopte. Er was heel wat heibel. De stationschef schoot in actie. Men dreigde met proces-verbaal. Maar toen de passagier zijn eerste klas liet zien was het incident ten einde (11). Zelfs fanfares deden bij een speciale gelegenheid een beroep op de spoorwegen. Zo hield de fanfare de Eendracht van Erps-Kwerps een groot bal in de zaal "In de Roos" bij Vandenborne Roos op 26 april 1874. Het bal duurde van 8 u tot 11 u. Er was een speciale trein voorzien om de balgangers en de fanfares naar huis te brengen (12).

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

De spoorwegen en de industrialisatie van Zaventem (13)

De spoorwegen hebben waar ook ter wereld een revolutie onketend. De USA werd verenigd door de Pacific Railroads. Siberië werd ontgonnen door de Transsiberische spoorlijn. Migraties en kolonisatie waren onmogelijk zonder de spoorwegen. Zelfs de hongersnood kon tegengegaan worden door de aanvoer van voedsel via de spoorwegen. Zaventem onderging als industriegemeente heel wat invloed van de spoorwegen. In 1863 vond bur-

(10) Interview Marie Vannoppen-Van Tilt. Erps-Kwerps, 1990

(11) Interview Gaston Bruyninckx. Leuven, 1990

(12) Fanfarearchief EENDRACHT. Verslag festival 1874.

(13) H. VANNOPPEN, De geschiedenis van Zaventem, 1981, p. 450-455.

gemeester Wijdemans dat de nieuwe spoorweg niet teveel nut voor Zaventem zou brengen. Van inspraak was er dan ook niet veel sprake. Alles werd te Brussel bedisseld. In 1866 werd het station geopend. De industrie maakte gretig gebruik van de nieuwe spoorlijn. De Zaventemse leerlooierij TMB evenals de Papeterie de Saventhem hadden spoorwegaftakkingen naar het station van Zaventem. De lederfabriek van Coppin werd juist naast de spoorweg opgericht aan de viaduct die naar de Hoek leidde. De fabriek van Courtois kwam voor het station tot stand. De aanvoer van grondstoffen en afgewerkte produkten gebeurde via de spoorwegen. Ook de aanvoer van de arbeiders van "Quintmann" (leder) en "Vanden Eynde" (papier) gebeurde dikwijls via het station. De cafés in de omgeving van het station van Zaventem kenden groot succes. De pinten stonden klaar op de toog wanneer de werknemers van de fabriek kwamen om de trein te nemen. Zelfs de kinderen genoten van de trein want langs de spoorweg stonden oorspronkelijk appelbomen en die waren heel aanlokkelijk voor de jeugd. Later werden ze vervangen door afsluitingen in hagedoorn. De groei van Zaventem als industriegemeente is voor een groot deel te verklaren door de spoorwegen.

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

Het station als een polyvalent geheel te Kortenberg en te Zaventem

De stationschef was een personaliteit in de gemeente. Hij werd bij geen enkel banket over het hoofd gezien. Zelfs een haltechef werd erevoorzitter van belangrijke verenigingen zoals de oudstrijdersbond. Maar de ene zijn brood is de andere zijn dood. De paardepost kon de concurrentie met de spoorwegen niet aan. Zo verdween de "relais" of wisselplaats van Kortenberg in de hoeve De Drie Koningen van de familie Hensmans langs de Leuvensesteenweg te Kortenberg in 1861 (14).
De postkantoren werden in het station gevestigd. Tot 1884 was dit zo te Zaventem. Vanuit het station-postkantoor werden Kraainem, Diegem, Haren, St-Stevens-Woluwe en Zaventem bediend (15). Ook Kortenberg had een postkantoor in het station tot 1898. Kortenberg moest in 1875 brieven afleveren in Kortenberg, Erps-Kwerps, Everberg, Meerbeek, Nederokkerzeel, Sterrebeek en Steenokkerzeel (16). In het station was ook de telegraaf aanwezig. Het toerisme in Kortenberg voor WO I, in de Belle Epoque, kan men ook alleen verklaren door de aanwezigheid van het station. Heel wat hotel-restaurants ontstonden : "La Flèche d' Or", het "Grand Hotel"... met een "jardin d' agrément".

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

De gemeenteraad van Meerbeek vraagt om een koopwarenstation te Erps-Kwerps in te richten

De Midden-Brabantse gemeente Meerbeek bleef verstoken van trein en tram. Op het einde van de 19de eeuw was er ook geen brug over de Molenbeek, die de grens vormde tussen Meerbeek en Erps-Kwerps. Men moest op het einde van de Vossestraat de beek doorwaden om zo via de Van Asscheweg en via de Stationsstraat de halte Olmenhoek te bereiken. In 1903 werd de bouw van de brug over de Molenbeek goedgekeurd (17). Dit was uiteraard belangrijk om de halte Olmenhoek, onder Erps-Kwerps, te bereiken. Op 16 april 1914 vroeg de gemeenteraad van Meerbeek o.l.v. burgemeester Louis Storms om van het station Olmenhoek "een statie te maken voor het lossen en laden van alle koopwaren" zoals dat ook het geval was te Veltem en te Kortenberg (18). Het voorstel was belangrijk voor de inwoners van Meerbeek, Erps-Kwerps en Nederokkerzeel. Via het station Olmenhoek gingen de Meerbekenaren werken naar de lederfabrieken te Zaventem (Quintmann en Coppin) en naar de Zaventemse en Harense papierfabrieken

(14) H. VANNOPPEN, De postgeschiedenis van Kortenberg, 1983, p. 60-63

(15) Id., De geschiedenis van Zaventem, p. 452.
(16) Id., De postgeschiedenis ..., p. 67
(17) H. VANNOPPEN, Meerbeek, een Midden-Brabantse gemeente in Wereldoorlog I, in : Vlaamse Stam, 1990, p. 430.
(18) Gemeentearchief Kortenberg, Gemeenteraad Meerbeek, 16 april 1914 (nr. 301 Olmenhoek: koopwarenstatie)

(Papeterie de Zaventem, Peeters Haren). Een koopwarenstation was dus belangrijk. We kregen het volgende beeld rond de eeuwwisseling van Veltem: "De aardappelen werden via het station van Veltem, dat ook dienst deed als goederenstation, verzonden naar Brussel. Voor 1899 ging het om 2.101.000 kg aardappelen of 382 wagons van 5.500 kg. Men had buiten de twee melkerijen nog 10 personen die dagelijks twee of drie keer heen en weer met de trein naar Brussel reden om in de stad hun melk te leveren. Hiervoor waren speciale abonnementen". Het station van Veltem was belangrijk voor de melkhandel, voor de verkoop van aardappelen en voor de aanvoer van meststoffen (19). Prentkaarten van Kortenberg geven massa's melkkarren die verzamelden aan het station van Kortenberg om dagelijks in Brussel hun waren te verdedigen.

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

Het openbaar vervoer te Erps-Kwerps na 1945

Het verkeer onderging na 1945 grote wijzigingen. De spoorweg Brussel-Leuven werd in 1954 geëlectrificeerd (20). De overwegen verdwenen en werden vervangen door vier bruggen en een tunnel in 1952: één over de Mechelsesteenweg-Stationsstraat op de grens met Kortenberg, één over de Everbergstraat, één over de Zavelstraat en één over de Kouterstraat-Stationsstraat. Verscheidene woningen werden afgebroken bij de aanleg van de brug van Kortenberg. Het aantal spoorweghalten verminderde na de oorlog. In 1949 stelde de Erps-Kwerpse gemeenteraad nog een bijkomende halte te Erps-Kwerps, Zavelstraat met trappen voor, maar deze werd niet weerhouden (21). De halte Olmenhoek kreeg de benaming halte Erps-Kwerps. Het busnet van de Staca werd uitgebreid. Naast de lijn Brussel-Leuven, langs de Leuvensesteenweg, ontstond de buslijn Kortenberg-Leuven via de dorpscentra van Erps en Kwerps en de gehuchten Olmenhoek en Diestbrug. Alleen het gehucht Balkestraat bleef afgesneden van het openbaar vervoer. Voor de schoolkinderen van het gehucht Schoonaarde kocht het gemeentebestuur in 1958 een kleine "schoolcar" (22), omdat de afstand tussen de gemeenteschool en het gehucht te groot was.

De spoorweg Brussel-Leuven en de autobuslijn Brussel-Leuven waren belangrijk in verband met het forenzen. De volgende statistiek geeft hier een beeld van :

	1961	1970	
verplaatsing naar het werk			
per trein	54,84 %	33,87 %	
per bus	10,85 %	11,94 %	
per auto	14,03 %	46,03 %	
per motor- of bromfiets	6,80 %	6,40 %	
per fiets	12,01 %		
te voet	1,44 %	1,30 %	(23)

De treinhalte te Erps-Kwerps werd vooral gebruikt door de inwoners van de gemeenten Nederokkerzeel, Meerbeek en door de leefgemeenschappen Kwerps, Olmenhoek, Diestburg en Schoonaarde, terwijl het station Kortenberg vooral het station van de leefgemeenschap Erps was. Te Kortenberg stopte de semi-direct, terwijl te Erps-Kwerps alleen de omnibus halte hield. De auto kwam tussen 1961 en

(19) H. VANNOPPEN, Veltem in de 19de en in het begin van de 20ste eeuw, in : Heembode, 1987, 1, p. 11-12.
(20) DE BAIZE & DE CLOEDT, Werken uitgevoerd door de dienst van de baan. Brussel, NMBS, z.j., p. 3-11. De electrificatie van Brussel-Luik (NMBS).
(21) Gemeentearchief Erps-Kwerps, Gemeenteraad, 29 dec 1949

(22) Id., Gemeenteraad, 5 juni 1958. De leerlingen van Schoonaarde die de kleine "schoolcar" gebruikten, betaalden 1,5 fr per dag. Tevoren zorgde melkhandelaar Dirickx met zijn melkwagen voor het vervoer van de Schoonaardse schoolkinderen.
(23) NIS, Volkstelling, 1961, deel IX, p. 29; Id. Volkstelling, 1970, deel IX, p. 61.

1970 op als een zware concurrentie voor de trein als middel om het werk te bereiken.
In 1970 vestigde de firma d'Ieteren een opslagplaats in de Bleuk tussen de spoorweg, de Zavelstraat, de Leuvensesteenweg en de Everbergstraat (24). Volkswagen liet een zijspoor van 500 m aanleggen om grote wisselstukken uit Duitsland aan te brengen.

Erps-Kwerps. H. Vannoppen.

Licht voor Oostvlaamse stationsuitgangen (Rooborst & Zele)

De verlichting van de uitgang van stationsgebouwen was in de 19de-eeuwse winters uiteraard een probleem, aangezien het station meestal op enige afstand van het schaars verlichte dorpscentrum lag. In zijn zitting van 18 november 1880 besliste de Rooborstse gemeenteraad dan ook dat het raadzaam was om langs de Stationsstraat vijf lantaarns te plaatsen "om deze behoorlijk te verlichten binst de wintermaanden". Dit werd als hoogst noodzakelijk beschouwd "om den toegang der statie van den ijzerenweg (Oudenaarde-Aalst) te vergemakkelijken en alle ongelukken te vermijden". De hele operatie zou 275 fr kosten, wat geen probleem kon opleveren aangezien de gemeentebegroting een batig saldo van 3.123,30 fr vertoonde (25).
Een dertigtal Zelenaars zonden in 1901 een verzoekschrift aan minister van binnenlandse zaken J. de Trooz met de vraag dat op het vlak van de openbare verlichting aan het station "merkelijke verbeteringen" zouden uitgevoerd worden, daar de toestand gevaarlijk was voor de reizigers omdat er reeds "verscheidene ongelukken zouden voorgevallen zijn". De "Administration des Affaires Provinciales et Communales" vroeg in ieder geval advies aan het provinciebestuur, dat op zijn beurt het Zeelse gemeentebestuur om uitleg vroeg. Uit het antwoord dat op 8 mei 1901 opgesteld werd bleek dat de twee lantaarns die aan het station hingen door het bestuur der staats-spoorwegen "sedert enigen tijd" weggenomen waren. Het gemeentebestuur had minister van spoorwegen J. Liebaert dan ook verzocht om de lantaarns terug te laten hangen omdat men oordeelde dat een lokaal bestuur niet geacht werd om staatsbezit van de nodige verlichting te voorzien. De bewering van de heren Jacobs, Schrijver, Alfred Desmedt en "consoorten" bleek voor het gemeentebestuur van Zele "erg overdreven en ongelukken zijn aldaar dientengevolge nog niet voorgevallen". De uitleg van het Zeelse gemeentebestuur aan de gouverneur werd doorgezonden aan het ministerie van Binnenlandse Zaken, dat daarna aan het provinciebestuur vroeg om deze uitleg aan de rekwestanten over te maken (sic) (26). Uit een postkaart van het station (ca. 1910) blijkt dat er nadien slechts 1 lantaarn aan het station werd bevestigd (27), zodat de vroegere rekwestanten toch met een gerust gemoed konden gaan slapen.

Hamme. H. Van Royen.

Water voor de dorstige locomotief

Met de uitbreiding van het spoorwegnet en de steeds groter wordende stoomlocomotieven diende men watertanks te voorzien voor de opslag van voldoende ketelwater. Deze tanks dienden immers voor de opslag van grote hoeveelheden water, dat op het ogenblik dat een stoomlocomotief water diende in te nemen, niet massaal kon opgepompt worden. De eerste wateropslagtanks waren langwerpige gietijzeren bakken (9x2x1), die in gewone gebouwen werden ondergebracht. Vanaf de jaren 1880 zien we watertorens, die zoals aan het Antwerpse Centraal-Station, de omgeving kunstzinnig domineerden (28). De watervoorziening voor deze watertorens gaf soms ook problemen. Zo leverde de watervoorziening voor de locomotieven op de lijnen Mechelen-Terneuzen en Gent-Terneuzen grote problemen op daar het eindstation

(24) Gemeentearchief Erps-Kwerps, Gemeenteraad, 13 maart 1969.
(25) RABW, PAOVL, Openbare verlichting, 2/6554/13

(26) Ibid., 2/7931/35
(27) E. Quintijn, De lotgevallen van de spoorwegen elders en ... hier, in : HOK Zele, Jaarboek 1976-1977, p. 60.
(28) W. Van Craenenbroeck, Eenheid in verscheidenheid. Watertorens in België, Brussel, 1991, op. cit., pp. 75-76, 86.

Terneuzen enkel brak water kon leveren. De spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen loste dit op door in Belgisch De Klinge, dat gelegen is op een zandrug, een pompstation op te zetten dat uitstekend water leverde, dat naar de diverse watertanks werd gebracht, uiteraard per trein. Het water werd niet enkel voor de locs gebruikt, maar werd ook naar de haven van Terneuzen vervoerd, waar het verkocht werd aan de voor rede liggende schepen. In 1918 dynamiteerden de Duitsers evenwel de hele pompinstallatie. Zij werd nadien niet meer heropgebouwd (29).

Hamme. H. Van Royen.

Moese tramtoestanden

In 1904 werd door het Moerzeekse gemeentebestuur de nodige stappen gezet om de totstandkoming van de tramlijn Hamme-Moerzeke, als verlenging van de tramlijnen Gent-Wetteren-Hamme en Hamme-Antwerpen L.O., te bekomen (30). Midden 1909 werd er begonnen aan de bouw van de tramlijn. Op 1 februari 1910 vond de officiële opening plaats met "un tour de faveur". Ter gelegenheid van deze (gratis) gebeurtenis werd er een volksliedje gemaakt. Alhoewel hieruit blijkt dat de bevolking ingenomen was met dit nieuw vervoermiddel, en zeker de boterverkoopsters, die nu niet meer te voet naar de markt te Hamme hoefden te gaan, kende men tijdens de konstruktiefase heel wat moeilijkheden doordat moedwillig materiaal vernield werd. Na de opening van de lijn werd het goederenstation het mikpunt van vernielingen, uitgevoerd door kinderen, zodat de burgemeester het vriendelijk verzoek van de NMVB kreeg om de veldwachter meer toezicht te laten uitoefenen bij het station (31).

Hamme. H. Van Royen.

(29) H.G. Hesselink, Geschiedenis der spoorwegen Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen, 1865-1948, Kloosterzande, 1982, op.cit., p. 144.
(30) H. Van Royen, De buurtspoorweg Hamme-Temse-Antwerpen L.O., 1882-1959, Temse, 1988, p. 31.
(31) Id., De buurtlijn Hamme-Moerzeke, in : Osschaert (Hamme), II, 1988, 3, pp. 44-46.

Het spoorwegstation van Harelbeke

Op 22 september 1839 reed de eerste trein het station van Harelbeke binnen. Het zou een zeer belangrijke halteplaats worden op de spoorlijn Kortrijk-Gent. De ontluikende industrie telde toen twee weverijen, één blekerij, een tabaksfabriek, een steenoven, acht oliemolens, zes graanmolens, zes stokerijen en zeven brouwerijen. De pers en de openbare opinie reageerden zeer negatief op de aanleg van deze spoorweg. "Men hield staan dat menschen en dieren zouden geklutst worden gelijk melk en eenen keern; dat de eieren zouden aankomen niet op hun geheel, maar in eene eiervla!". Men hield daar echter geen rekening mee en op 6 juli 1839 werd bij wijze van proef een eerste lokomotief, de "Godfried van Bouillon", door paarden gesleept, tot Waregem gebracht. Drie dagen later werd minister Nothomb, vergezeld door andere personaliteiten, met een "waggon", getrokken door een paard, per spoor van Gent naar Kortrijk vervoerd. De prijzen per rit bedroegen :

Harelbeke-Deinze : in diligence 2 fr per rit
in "char à bancs" 1,35 fr per rit
in "waggon" 1 fr per rit

Harelbeke-Kortrijk : in diligence 1,25 fr per rit
in "char à bancs" 0,75 fr per rit
in "waggon" 0,50 fr per rit

De opschriften in de stations waren in het Frans. In de krant van 21 augustus 1861 werd daartegen reeds geprotesteerd. "Hoe belachelijk is het zoveele opschriften op uithangborden te zien te midden van Vlaemsche dorpen, waer misschien nooit eenen Franschman den voet stelt, langs den ijzeren weg op Vlaemschen grond Fransch te zien en hooren, ja zelfs van deze die misschien nooit het Fransch gekend hebben hoort men ze de namen der statien - woorden die niet verfranscht kunnen worden - in deze tael uitroepen, ja zoo zeer verbasterd dat eenen reiziger welhaest zou denken in onze waelsche provincien te reizen. Men sprak van Harelbek, Courtrai, Gand, Bruges. Wel toch arme sukkelaars, spraekt gij Fransch, voor dat gij met den vierduivel mogt reizen!"
De trein werd een weldaad voor Harelbeke en deel-

Afb. 33
Het station van Harelbeke.

gemeenten Hulste, Bavikhove en Stasegem. Er werden goedkope spoorabonnementen ingevoerd zodat onze "fransmans", de "tjoolders" die hun kost verdienden in het industriële Noorden van Frankrijk, gemakkelijker de verplaatsing konden doen. In plaats van 3,50 fr per week, verdienden ze daar reeds 3,50fr tot 4 fr per dag. Dit pendelfenomeen in Vlaanderen zou iets uniek worden in de wereld. Aantal pendelabonnementen in 1880 : 4 miljoen, in 1885 8 miljoen, in 1900 50 miljoen en in 1914 100 miljoen. Tot zelfs in 1950 was er nog steeds een trein voor de pendelaars die 's morgens om 5u.59 vertrok uit Harelbeke met aankomst in Tourcoing (Fr) om 6u.27. De "mineur" (mijnwerkerstrein) vertrok uit Harelbeke om 19u.15 met aankomst te St. Ghislain om 21u.10. De "koolputters" kwamen 's anderdaags terug om 6u.19 's morgens en bereikten Harelbeke om 8u.42.

In 1896 werd het eerste stationsgebouw afgebroken om plaats te maken voor een nieuw prachtig gebouw met een oppervlakte van 960 vierkante meter, naar de plannen van architect Foucquet. Voor het goederenvervoer was het station van Harelbeke zeer belangrijk voor de regio. Er waren drie "loskoeren" en drie aansluitingsporen voor aanpalende bedrijven. Voor het vervoer van vlas was Harelbeke één van de belangrijkste stations uit de vlasstreek. In het vlasseizoen stonden de drie koeren vol met wagons geladen met vlas afkomstig uit Wallonië, Nederland en Frankrijk. Er heerste daar dan een drukte van jewelste. De talrijke vlashandelaren uit Kuurne, Bavikhove, Hulste en andere omliggende gemeenten deden hun aangekochte vlas in Harelbeke toekomen. Daar werd het overgeladen op typische vlaswagens op ijzerbeslag en met paarden, vaak per driespan en twee volgeladen wagens vlas aan mekaar gekoppeld, naar hun bedrijf gevoerd werd. Als er wagons met vlas toegekomen waren in Harelbeke dan bracht de "porteur" van het station met zijn fiets een "avis d' arrivée" of aankomstbericht naar de vlasfabrikant. Daar werd dan op het bedrijf alle aktiviteit gestopt

en togen de werknemers met de fiets naar Harelbeke om de wagons te lossen en over te laden op een vlaswagen die de voerman reeds voorafgaandelijk op de immense koer van het station geplaatst had. Uit de eindeloze rijen spoorwagens moest men de nummers uitzoeken die voor zijn fabriek bestemd waren. Voor het lossen te beginnen moest eerst de vrachtprijs voldaan worden in speciën aan het loket van het goederenstation en in ruil ontving men de vrachtbrief. Dat lossen moest snel gebeuren want na één dag moest er reeds "somaaise" (chomage of vergoeding voor stilstand) betaald worden. Het vlas was geladen op een open spoorwagen en afgedekt met een zware stijve "bassiere" (dekkleed), soms met twee, die vastgemaakt werd met een lang, van vlas vervaardigd, speciaal touw. Dekzeil en touw werden geleverd door de spoorwegmaatschappij. Dat dekzeil moest na gebruik netjes opgeplooid worden en met het nummer bovenaan naast de wagon geschikt worden. De touwen waren op de uiteinden afgewerkt met een scherpe punt in koperplaat met een nummer ingegrift, en moesten bij het dekzeil liggen. Door de koermannen van het station werd dan dat materiaal nagezien en op een "steekkarre" (handkar) opgeladen.

Aansluitend bij het drukke los- en laadgebeuren op het station waren er ook in de onmiddellijke buurt ervan twee openbare weegbruggen. In het jaar 1938 werden er in totaal 4500 wagons vlas gelost in het station van Harelbeke. Door het wegkwijnen van de vlasindustrie in de Leiestreek, werden geleidelijk sporen uitgebroken, zodat er van de oorspronkelijke 3 hoofdsporen en 8 bijsporen, nu nog slechts 2 hoofdsporen overblijven. Ook 2 seinhuizen werden afgebroken. In 1976 werden de elektrifikatiewerken aangevat en zijn de sporen opgehoogd.

In 1980 besliste de Rijksdienst voor Monumenten-

Afb. 34
Een korte fotopauze net na het overladen van een wagonlading.

en Landschapszorg om het oude stationsgebouw wegens zijn industrieel-archeologisch karakter op de lijst van de beschermde gebouwen te plaatsen. Een definitieve oplossing voor het mooie stationsgebouw is tot op heden nog niet gevonden. Sinds 1977 heeft het station van Harelbeke geen eigen stationschef meer en is het ondergeschikt aan dat van Kortrijk.

Harelbeke. P. Kerckhof.

Lit. : 150 jaar spoorwegen in Harelbeke, in : De Roede van Harelbeke, 1989.

Openbaar vervoer en heemtaal

Het ligt voor de hand dat het openbaar vervoer, met zijn opmerkelijke invloed op de samenleving in stad en dorp, heel wat sporen naliet in de heemtaal. Op dat vlak moet echter nog veel veldwerk worden verricht.

L. Wissels, de vroegere voorzitter van Heemkring «Heidebloemke» (Genk), schreef in 1976 dat hij in zijn kinderjaren meermaals per dag de trein hoorde en zag rijden op de spoorweglijn Hasselt-Gent-Maaseik: «Naar Hasselt in versnelde vaart, want het ging bergaf doorheen Gelieren en over de platte baan naar het dorp. In omgekeerde richting was het telkens een pijnlijk, naar adem snakkend gepuf, met 'n gestadige rookkolom uit de machineschouw, aan zowat vier à vijf km. per uur (...) want het ging bergop tot Timkesberg. Wij, kinderen, scandeerden hem na: *Tjoke, tjoke, stoet* (= stoot) *e beetje, douw* (= duw) *e beetje* (32).

Ook elders waren dergelijke refreintjes bekend. De tram, die Maaseik met Leopoldsburg verbond, moest vanaf 't Geisteren, op het grondgebied van Neeroeteren, een dubbele klim doen, eerst naar de vaste oeververbinding over de afgesneden kanaalarm («auw k'naal») en vervolgens naar de brug over de rechtgetrokken Zuid-Willemsvaart («noew k'naal»), in de richting van Opitter en Bree. Terwijl de tram vanaf de halte van 't Geisteren aan zijn eerste klim begon, hoorde men in het puffend geluid van de lokomotief de oproep: *Doew e bitje, doew e bitje...* (= duw 'n beetje). Bij het bereiken van de eerste brug — een stuk vlakke weg! — en de oprit naar de volgende brug, verstond men: *Nog 'n troffel, nog 'n troffel...* (= nog 'n schep, nl. steenkool). Eenmaal over de brug van de Zuid-Willemsvaart reed de tram snel bergaf en meende men dat de stoommachine replikeerde met: *Kis mien kloete, kis mien kloete...* (= kus m'n kloten!). Het eerste refreintje werd langzaam gezegd, het tweede iets rapper en het derde zeer snel.

In heel wat dorpen en steden werd de tram of de trein bedeeld met een bij- of vleinaam. De stoomtram van Leke werd *Warden* genoemd (33). Het stoomtreintje Deinze-Tielt werd in de volksmond *'t Ezeltje* geheten, terwijl het dieseltreintje Gent-Kortrijk de lieflijke naam *Kamieltje* kreeg. De sneltrein Antwerpen-Kortrijk, die uitsluitend op maandag reed en in Deinze noch in Waregem stilhield, was doodeenvoudig *de Beurze* (34). Hilda Pintelon merkte in dat verband op dat *Kamielke* de naam was, die algemeen gebruikt werd voor treinen met enkelvoudige motorrijtuigen (35).

Wie kent nog andere voorbeelden ?

Eksel. J. Gerits.

De Limburgse Stoomvereniging en de Museumlijn As-Eisden

Ritten met stoomtreinen of met oude dieselloomotieven blijven heel wat mensen boeien. Daarom worden op verschillende plaatsen in Vlaanderen geregeld op museumtreinspoor-

(32) L. WISSELS, *Spoorweg Hasselt-Genck-Maeseyck,* in: *Heidebloemke,* XXXV, 1976, nr. 2-3 (1 april), blz. 1.

(33) [G. DE VOS], *«Warden» of het stoomtrammetje van Leke,* in: *'t Beertje,* XXXIII, 1974, blz. 39-44.

(34) G.P. BAERT, *Ons vervoer per spoor,* in: *Ons Heem,* XXVI, 1972, blz. 32.

(35) H. PINTELON, *Ons vervoer per spoor,* in: *Ons Heem,* XXVII, 1973, blz. 21.

en tramlijnen ritten georganiseerd. Zo zijn er o.a. de museumspoorlijn Dendermonde-Baasrode-Puurs (normaalspoor, 15 km., stoom- en dieseltraktie), beheerd door de Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief (B.V.S.), te Baasrode, en de museumspoorlijn Eeklo-Maldegem (normaalspoor, 10 km., stoom- en dieseltraktie), naast de smalspoorweg Maldegem-Donk (2 km., stoom en diesel), die beide door het Stoomcentrum «De Blauwe Wimpel», te Maldegem, worden uitgebaat.

Ook Limburg heeft zijn museumspoorlijn. De Limburgse Stoomvereniging (L.S.V.), die in 1982 werd gesticht in Zolder en in 1989 naar As verhuisde, is bekend om haar museumexploitatie van de oude treinspoorlijn Waterschei-As-Eisden (12 km.) en de uitbouw van het gerenoveerde station van As. De landelijke gemeente As, aan de rand van het Maasland, maakte inderdaad in 1990 opnieuw kennis met stoomtreinen. In 1991 werd de exploitatie van het voormalig treinprojekt aangevat, dank zij de inzet van de L.S.V. Vanuit het station van As, dat in 1878 werd gebouwd en dus het oudste in Limburg is, rijden geregeld treinen (stoom- en dieseltraktie) naar Eisden (sinds 1991) of Waterschei (sinds 1992). Ter plaatse kan men ook, in de kabine, kennis maken met een echte stoomtrein en een ritje maken op een 60 cm.-spoor van 0,2 km. (dieseltraktie).

De werkgroep Kunst en Cultuur van de Euregio Maas-Rijn organiseerde op 26 juni 1992 een studiedag rond de Industriemusea van de regio, waarbij ook speciale aandacht werd besteed aan de museumspoorlijnen, o.a. die van As (36).

Eksel. J. Gerits.

---

(36) *De industriële Trein*, Heerlen, 1992, 24 blz., ill., krt.

Proeve van een bibliografie van het openbaar vervoer in Vlaanderen

Ter afronding van deze thematische publikatie over het openbaar vervoer werd een proeve van bibliografie opgemaakt betreffende de geschiedenis, de ikonografie en de volkskundige aspekten van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Sedert de jaren '70 is in de lokale geschiedschrijving een groeiende belangstelling vast te stellen voor het openbaar vervoer. In het tijdschrift *Ons Heem* (XXI, 1967, blz. 12-13) stelde A. Vanhuyse de studie van het verkeer, in brede zin, voor als een heemkundig onderzoeksprojekt, waarbij aandacht zou worden besteed aan plaatsbeschrijving, geschiedenis, demografie, plaatsnaamkunde, dialektkunde en ikonografie, m.a.w. de invloed van het verkeer op onze materiële en geestelijke kultuur. Dat projekt is meer dan ooit aktueel!

De opvallende belangstelling, die de historiografie van het openbaar vervoer thans geniet, houdt duidelijk verband met de opgang van de industriële archeologie, die heel wat nieuwe onderzoeksgebieden voor de geschiedschrijving opende. Een tweede stimulans was de herdenking van «150 jaar spoorwegen» (1835-1985) en van de jubilea naar aanleiding van het aanleggen van trein- en tramlijnen op het platteland, in stad en dorp. De heemkundige kringen in Vlaanderen hadden in dat historisch onderzoek een opmerkelijk aandeel !

Met opzet hebben wij deze bibliografie een «proeve» genoemd, omdat wij ervan overtuigd zijn dat sommige publikaties, vooral in plaatselijke tijdschriften, ons ontgaan zijn. Elke aanvulling wordt daarom in dank aanvaard. Bij de studie van de geschiedenis van het openbaar vervoer mag men uiteraard ook de lokale of regionale historische monografieën en de eigen tijdschriften van de N.M.B.S. en de N.M.V.B., die in het overzicht niet werden opgenomen, niet over het hoofd zien. — (*J.G.*)

I. ALGEMEEN

L. BOOGAERTS e.a., *Instappen a.u.b.! Honderd jaar buurtspoorwegen in België,* Antwerpen-Amsterdam, 1985.

J. BEKERS, *Administratieve beslissingen, 19de-20ste eeuw: de aanleg van een spoorweg, 1841-1844,* in: *De besluitvorming,* Brussel, 1975, blz. 105-146.

J. BLOCK, *Het stoomtijdperk bij de Buurtspoorwegen,* z.pl. [Brussel], z.d. [1985 ?].

I. CASSIERS, *La création et la gestion des chemins de fer (1850-1914): une fonction importante de Etat libéral,* in: *Contradictions,* nr. 23-24, 1980, blz. 153-164.

E. CLAESSENS, *De ijzeren evolutie. Spoorwegen en industrialisering in het 19de-eeuwse Europa,* in: *Streven,* LIII, 1985, blz. 33-46.

A. DAGANT, *Cent vingt cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique,* in: *Bulletin de l'Institut archéologique liégeois,* LXXXVI, 1974, blz. 23-244.

A. DAGANT, *Les locomotives à vapeur de l'Etat à la S.N.C.B.,* Tielt, 1982, 499 blz.

D. DE BRULLE, *Les chemins de fer belges, Charles Rogier et l'Etat,* in: *Annales Economie Collective,* LV, 1967, nr. 1, blz. 25-93.

C. DE BURLET, *Les chemins de fer vicinaux en Belgique,* in: *Revue économique internationale,* I, 1907, blz. 236-292 (1).

F. DE LAVELEYE, *Histoire des vingt-cinq ans premières années des chemins de fer belges,* Brussel, 1862.

G. DE LEENER, *Les chemins de fer en Belgique. Leur passé, la nouvelle Société Nationale des Chemins de fer belges. Ses perspectives d'avenir,* Brussel, 1927, 249 blz.

G. DE LEENER, *La politique des transports en Belgique,* Brussel-Leipzig, 1913, 320 blz.

J. DELMELLE, *Histoire des chemins de fer belges,* Brussel, 1977, 175 blz.

(1) Dit artikel verscheen ook als afzonderlijke brochure: C. DE BURLET, *Les chemins de fer vicinaux et Belgique,* Brussel, 1908.

J. DELMELLE, *Histoire des tramways et vicinaux belges,* Brussel, 1981, 162 blz.

P. DE MEYER e.a., *Overzicht van het rollend materieel van de T.E.G. - E.T.G. en de M.I.V.G. van 1895 tot heden,* in: *Tijdschrift voor geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur,* V, 1987, nr. 1, blz. 29-39 (2).

J. DE NYS, *Les chemins de fer de l'Etat Belge,* Parijs, 1960.

J. DE SMET, *De evolutie van de vervoermiddelen sedert 1900,* in: *'t Beertje,* XVII, 1958, blz. 30-42.

J. DE SMET, *Het verkeer en de verkeerswegen bij ons in het verleden,* in: *Ons Heem,* XX, 1966, blz. 185-199.

F. DUMONT, *Histoire des chemins de fer,* Doornik, 1964, 61 blz.

G. FERON, *De Belgische spoorwegen van 1835 tot nu,* in: *Brabant,* 1972, nr. 2, blz. 24-31; nr. 3, blz. 28-37.

G. FERON, *Les chemins de fer belges de 1835 à nos jours,* in: *Brabant,* 1973, nr. 1, blz. 42-51.

V. FRIS, *Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux. 25e anniversaire, 1884-1909,* Brussel, 1909.

E. KEUTGENS, *Een eeuw mobiel met tram en bus, 1885-1985,* Antwerpen, 1985, 112 blz.

G. KURGAN-VAN HENTENRYCK, *Aspects financiers de chemins de fer belges (1870-1877),* in: *Revue de la Banque,* XXXIV, 1975, blz. 796-817.

M. LAFFUT, *Les chemins de fer belges de 1835 à 1913. Description et instruments de travail,* Luik, 1974, 27 blz.

M. LAFFUT, *Les chemins de fer et l'économie belge, 1835-1913, F.N.R.S., Groupes de Contact, «Sciences morales et politiques»,* 1981, blz. 3-67.

M. LAFFUT, *Pour une description des chemins de fer belges, F.N.R.S., Groupes de Contact, «Sciences morales et politiques»,* 1974, blz. 152-196.

U. LAMALLE, *De geschiedenis der Belgische Spoorwegen,* Brussel, 1943 (3).

U. LAMALLE, *La première idée d'un chemin de fer en Belgique,* in: *Les Cahiers Historiques,* 1971, blz. 31-45.

(2) T.E.G. - E.T.G. = Tramways Electriques de Gand - Elektrische Tramwegen van Gent; M.I.V.G. = Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer Gent.

(3) Verscheen ook in het Frans: V. LAMALLE, *Histoire des chemins de fer belges,* Brussel, 1943. In 1953 werd door Office de Publicité een anastatische druk verzorgd: U. LAMALLE, *De geschiedenis der Belgische Spoorwegen,* Brussel, 1953.

L. LATAIRE, *Vijfenzeventig jaar Belgische Spoorwegen,* in: *Mededelingen van het Verbond der Belgische Nijverheid,* XXV, spec. nr., sept. 1970, blz. 119-131.

Liber memorialis de l'Union internationale des services médicaux des chemins de fer, 1948-1973, Brussel, 1973, 135 blz.

A. LINTERS, *Spoorwegen in België,* Gent, 1985, 228 blz. (4).

A. LINTERS en B. VAN DOORSLAER, *Steenkool en spoorwegen,* St.-Truiden, 1982, 32 blz.

E. MAHAINS, *Les abonnements d'ouvrier sur les lignes de chemin de fer belges et leurs effets sociaux,* Brussel, 1960.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen... haar geschiedenis, Brussel, 1981.

Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Vijftigste verjaring, 1884-1934, z.pl. [Brussel], 1934.

J. NEYENS, *De buurtspoorwegen,* Lier, 1982, 144 blz.

J. NEYENS, *Met de tram de staties langs. De ontwikkeling van de Belgische buurtspoorwegen,* in: *Spectrum atlas,* blz. 212-215.

N.M.V.B. - S.N.C.V. Kent U de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen? Brussel, z.d. [1958].

W. PARMENTIER, *Onze spoorwegen. Kort overzicht van de Belgische spoorwegen,* in: *Iepers Kwartier,* XII, 1976, blz. 77-82.

J. PAULY, *Le chemin de fer et le parlement, 1835-1860,* Brussel, 1935, 158 blz.

J. PAULY, *Etude sur les chemins de fer vicinaux. Leur coördination aux grands réseaux,* Brussel, 1936, 52 blz.

R. PIERRARD, *Les chemins de fer, les chemins de fer vicinaux et les voies navigables,* Brussel, 1913.

J. RENKIN, *Les chemins de fer de l'Etat Belge,* in: *Revue économique internationale,* IV, 1904, blz. 593-632.

R. STEVART, *Chemins de fer,* in: *Patria Belgica,* II, 1873, blz. 835-850.

J. STRUYE en K. VAN DEUREN, *De reizigers worden verzocht in te stappen. 150 jaar trein,* Tielt-Amsterdam, 1980, 188 blz.

J. VANDENBERGEN, *Verzameling schema's van*

(4) Met herdruk van het werk van A. DE LAVELEYE, *Histoire des vingt-cinq premières années des chemins de fer en Belgique* (blz. 79-228).

de gewezen Duitse rijtuigen van de N.M.B.S., Brussel, 1986, 252 blz.

L. VANDENHEEDE, *Aspecten van de spoorweggeschiedenis van België*, in: *Tijdschrift voor geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur*, I, 1983-1984, nr. 2 (zomer), blz. 8-20.

H. VAN ROYEN, *Het openbaar vervoer en zijn regionale impact. Inleiding*, in: *Osschaert*, I, 1987, nr. 3-4, blz. 74-83.

Vijftig jaar N.M.B.S., 1926-1976, Brussel, 1976, 47 blz.

L. WIEMER, *De Belgische spoorwegen*, z.pl., 1939.

II. REGIONAAL

1. – Antwerpen

M. BOLLEN, *100 jaar buurtspoorwegen in de Antwerpse Polder*, in: *Polderheem*, XXIII, 1987, nr. 3, blz. 17-22.

C. BONNY, *Malines, centre des chemins de fer belges*, in: *Handelingen van de Mechelse Kring voor Oudheidkunde, Letteren en Kunst*, LII, 1948, blz. 182-205.

M.C.J. BROOS, *De geschiedenis van de spoorwegen te Antwerpen. Het baanvak Antwerpen-Oost - Antwerpen-Dam (1854-1873)*, in: *Antwerpen*, XXX, 1984, blz. 145-155.

Nu de buurttram verdwenen is in Polder en Kempen ! in: *Contactblad Heemkring Ekeren*, X, 1992, nr. 2 (maart), blz. 2-3.

H. DE BOT, *Spoorwegen te Boechout*, in: *Het Speelhof*, 1986, jan., blz. 4-6.

H. DE BOT en R. SLEGERS, *Lier 1860. De geschiedenis van het station en de spoorwegen te Lier*, m.m.v. A. Dagant en D. Verhaegen, Lier, 1985, 176 blz.

L. DE CEULENAERE, *De Antwerpse tram*, in: *De Drie Rozen*, nrs. 57-60, XV, 1981, blz. 8-13, 46-51, 68-74 en 115-122.

F. DRIJBOOMS, *Enkele herinneringen aan de jaren dat de stoomtram het dorpsbeeld te Herenthout en Bouwel beheerste*, in: *Sandelyntje*, VI, 1988, nr. 4, blz. 66-75.

M. GOOVAERTS, *De «tram» te Westmeerbeek*, in: *Westmeerbeekse monografieën*, uitg. M. Goovaerts, (Westmeerbeek), I, 1985, blz. 3-15.

100 jaar geleden reed eerste stoomtram door Wommelgem, in: *Maandelijks mededelingsblad Wommelgemse Heemkundige Kring «De Kaeck»*, nov. 1989, blz. 47-48.

25 jaar spoorwegstation St.-Katelijne-Waver, in: *Erf en Heem*, XVI, 1990, nr. 1, blz. 8-10 (5).

J. HEERMAN, *De inwijding van de tram Turnhout-Arendonk*, in: *Gazet van Antwerpen, Kempen*, 26 okt. 1981, blz. 12; 29 okt. 1981, blz. 26.

P. JACOPS, *Bijdrage tot de geschiedenis van de Belgische Spoorwegen te Sint-Katelijne-Waver*, St.-Katelijne-Waver, 1990, 111 blz.

E. KEUTGENS, *De buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen*, in: *Polderheem*, XXII, 1987, nr. 3, blz. 10-16.

E. KEUTGENS, *Een eeuw mobiel met tram en bus. Honderd jaar buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen*, Antwerpen, 1985, 112 blz.

E. KEUTGENS, *De geschiedenis van de tram in Brasschaat, 1887-1968*, in: *Breesgata*, III, 1980, nr. 4, blz. 19-24; IV, 1981, nr. 1, blz. 15-21, nr. 2, blz. 21-26; V, 1982, nr. 1, blz. 22-30, nr. 2, blz. 13-19, nr. 3, blz. 12-18, nr. 4, blz. 15-21; VII, 1984, nr. 1, blz. 44-53, nr. 2, blz. 30-38.

E. KEUTGENS, *Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen en randgemeenten, 1873-1973*, I, *1873-1901*, Antwerpen, 1973, 243 blz.

E. KEUTGENS, *Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen en randgemeenten, 1873-1973*, II, *1902-1973*, Antwerpen, 1976, 420 blz. (6).

R. KORTEN, G. WOUTERS en J. PEETERS, 150 jaar spoor Mechelen-Leuven, in: *Driemaandelijks tijdschrift* [*van*] *Heemkring Ravensteyn*, [I], 1987, nr. 3, blz. 3-43.

F. LAUWERS, *Tramlijnen op het grondgebied van Deurne*, in: *Turninum*, 1982, blz. 25-27.

F. LAUWERS, *De tram te Deurne*, in: *Turninum*, I, 1974, blz. 135-144.

R. LEIRS, *In het spoor van de tram te Westerlo*, in: *Jaarboek* [*van*] *Heemkring Ansfried Westerlo*, 1984, blz. 47-61.

L. MERTENS, *Het openbaar vervoer door de eeuwen heen*, in: *Wiekevorst, ons dorp*, VII, 1991, blz. 227-228.

J. NEYENS, *De buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen, 1885-1968*, Lier, 1969, 127 blz.

R. NEYS, *Heide en de spoorweg Antwerpen-Essen*, in: *Calmpthoutania*, XXXVII, 1985, blz. 74-76.

R. NEYS, *Spoorweg door de Kalmthoutse Heide*,

(5) N.a.v. de tentoonstelling *125 jaar spoorwegstation Sint-Katelijne-Waver* (St.-Katelijne-Waver, Midzeelhoeve, 30 maart - 6 mei 1990).

(6) Beide delen werden in 1980 in één bijgewerkte band uitgegeven: E. KEUTGENS, *De Antwerpse tram. Van paardetram tot premetro, 1873-1979*, Antwerpen, 1980, 777 blz.

in: *Calmpthoutania,* XXXV, 1983, blz. 25-38.
B. NIJSMANS, *Toen Meerhout nog de stoomtram had,* Meerhout, 1985, 231 blz.
P. NOMBLUEZ, *125 jaar spoorweg te Heist-op-den-Berg,* in: *'t Swanekoeriertje,* XVIII, 1989, nr. 7 (nov.), blz. 7-10.
F. PRIMS, *In 't Oud Spoor* [spoorwegen, Antwerpen, 19de eeuw], in: *Antwerpiensia,* III, Antwerpen, 1929, blz. 378-384.
J.P. SCHENKEL en R. SLEGERS, *Een spoorse kijk op Hoboken,* Hoboken, 1988.
A. SLEDSENS, *50 jaar geleden reed de eerste tram 45,* in: *De Krijter,* XVI, 1981, blz. 26-28.
J.F. SMIT, *De geschiedenis van de blauwe tram,* Deurne, 1979, 144 blz.
H. THIRY, *De Buurtspoorwegen, meer dan honderd jaar openbaar vervoer,* in: *Jaarboek [van de] Heemkundige Kring van Malle,* X, 1989, blz. 173-196.
J. VAN BULCK, *De historie van het vervoer door Schilde,* in: *Scilla,* V, 1972, nr. 5, 121 blz.; X, 1977, nr. 4, blz. 7-25.
R. VANDENEEDE, *Het «daarstellen der elektrieke tramlijn» in Mortsel,* in: *Jaarboek uitgegeven door de Mortselse Heemkundige Kring,* 1987, blz. 124-137.
L. VANGEEL en H. VERSTRAETEN, *De tram in Rijmenam,* Rijmenam, 1987, 32 blz.
R. VAN KERCKHOVEN, *150 jaar spoor en trein in Hombeek,* in: *Expoel, volk en spoor. (Hoembekania,* 2), Hombeek, 1986, blz. 239-320.
H. VAN REGEMORTEL, *Trein in Kessel van stoom naar stroom,* in: *Salvator,* nr. 38, juni 1981, blz. 1-25.
J. VAN ROMPAY, *De eerste tram te Waver,* in: *Roosendael,* XIII, 1981, nr. 1, blz. 159-164.
F. VAN STAPPEN, *Wilrijkse spoorwegen, barelen en bruggen,* in: *Wilrica,* XIV, 1992, blz. 35-39.
H. WELTER e.a., *Antwerpen op het spoor,* Antwerpen, 1986, 144 blz.
V. WOUTERS, R. VERMEULEN en J. MICHIELS, *De Balense spoorwegen,* in: *Ledenblad [van de] Heemkundige Kring Balen-Olmen,* nr. 25, 1985, nr. 4, blz. 1-61.

2. – **Brabant**

L. BISAERT, *De laatste tram* [Wemmel], in: *Wamblinis,* VI, 1978, nr. 4, blz. 54-55.
R.A. B[LONDEAU], *150 jaar geleden... De eerste reizigerstrein van het vasteland... reed van Brussel naar Mechelen!* in: *De IJzerbode,* XV, 1985, nr. 12 (dec.), blz. 435-436 en 438.
S. BOCKSTAL e.a., *Hoe het groeide en hoe het bloeide. Een evokatie van de tramlijn Groenendaal-Overijse van 1882 tot 1902,* in: *Zoniën. Geschied- en Oudheidkundig tijdschrift voor IJse- en Laneland,* I, 1977, nr. 1, blz. 9-48.
F. BRUSSELAERS, *Gebrode en zijn station,* in: *Verzamelde historische studies,* Aarschot, 1992, blz. 131-134.
V. BUELENS, *De eerste tram* [Wemmel], in: *Wamblinis,* IV, 1976, nr. 1, blz. 1-2.
A. COECK e.a., *125 jaar spoorwegen te Aarschot, 1863-1988,* Aarschot, 1988, 96 blz. (6 bis).
A. DARMS, *Histoire. Notice sur le tramway à vapeur d'Ixelles-Boendael,* z.pl. [Brussel], 1959.
P. DECOCK, *Exploitation du réseau de la S.A. «Les Tramways Bruxellois» pendant la seconde guerre mondiale (10 mai 1940 - 8 mai 1945),* Brussel, 1982, 109 blz.
P. DELAMEILLIEURE, *Landen en de Belgische Spoorwegen (1838-1983),* Landen, 1983, 14 blz.
P. DELAMEILLIEURE, e.a., *Spoorwegen,* in: *Ons Landens erfdeel,* nr. 32, 1988, 136 blz.
C. DERIE, *Notre premier chemin de fer,* in: *Brabant,* 1970, blz. 25-29.
J. GOOSSENS, *Mechelen verloor zijn haven maar kreeg het spoor,* Mechelen, 1983, 115 blz.
D. HILSON, *Au sujet de tramways,* in: *Graafschap Jette,* IX, 1979, nr. 3-4, blz. 29-30.
J. HUWAERT, *De «L»: de Gooikse boerentram,* in: *Gooik,* II, 1987, nr. 4, blz. 23-26.
G. KURGAN-VAN HENTENRYCK, *Bij het ontstaan van de Brusselse Trammaatschappij,* in: *Gemeentekrediet van België,* XXIX, 1979, nr. 113, 157-170.
J. NEIJENS, *De buurtspoorwegen in de provincie Brabant, 1885-1978,* Lier, 1982, 144 blz.
L. OST, *Sinds 1867 rijden er treinen door Zuid-Pajottenland... of het wel en het wee van een spoorweglijn;* in: *Het oude Land van Edingen en omliggende,* VIII, 1980, blz. 137-142.
Y.J. PEETERS, *De Noord-Zuid-verbinding te Brussel, enig in Europa,* in: *Brabantse Folklore,* 1980, nr. 225, blz. 37-48.
A. PIETERCIL, *De eerste Limburgse spoorweg: de lijn Landen-Hasselt (1837-1867).* Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Leuven, K.U.L., 1984.
A. SCHEPERS, *de eerste tram naar Tervuren,* in: *De Horen,* V, 1978, blz. 60-75.
A. SMEYERS, *Leuven en de spoorwegverbindingen,* in: *Meer Schoonheid,* XXV, 1978, blz. 14-23.
J. THIJS, *150 jaar spoorlijn Leuven-Tienen,* in: *Oost-Brabant,* XXIV, 1987, blz. 81-86.

(6bis) Naar aanleiding van de gelijknamige tentoonstelling te Aarschot (24 sept. - 30 okt. 1988). Organisatie: Aarschotse Kring voor Heemkunde.

O. TRIAU, *Honderdveertig jaar spoorweg te Leuven,* in: *Brabant,* 1977, nr. 3, blz. 42-47.

P. TROUILLEZ, *De tram naar Londerzeel,* in: *Graafschap Jette,* VII, 1970, blz. 21-23.

R. VAN DEN HAUTE, *Quand la voie ferrée atteignit Jette et Ganshoren,* XIII, 1977-1978, blz. 54-63.

S. VANDERWAEREN, *De buurtspoorwegen van het Hageland,* in: *Oost-,* XIII, 1976, blz. 5-12.

J. VANDIEST, *De «ijzerenweg» Brussel-Tervuren,* in: *De Horen,* V, 1978, blz. 75-85.

A. VERBOUWE, *Onze eerste spoorwegen,* in: *Eigen Schoon en De Brabander,* XVIII, 1935, blz. 289-297 (7).

J. VRANCKEN, *De tramlijn Edingen-Thoricourt, Nois Jambon - Lens / Zinnik,* in: *Het oude Land van Edingen en omliggende,* IX, 1981, blz. 180-189, 265-274.

3. – **Limburg**

F. BOLLEN, *De Maaslandse tram.* (*Maaslandse sprokkelingen,* N.S., IV, nr. 3), Dilsen, 1981, 60 blz.

P. B[ROEKHOVEN], *De tram. «Quand vient-il?»* in: *Vochte,* XIV, 1986, nr. 26-28, blz. 13-25, 7-17, 16-21.

A. CLAESSENS, *Onze reizigerstrein: geen eeuweling, maar toch een tachtiger,* in: *De Maaseikenaar,* V, 1974, nr. 2, blz. 8-10.

A. CLAESSENS, *Bij het eeuwfeest van de spoorweg: komen en gaan van stationschefs in Maaseik,* in: *De Maaseikenaar,* V, 1974, nr. 3, blz. 7-8.

M. FRERE, *De lijn Tongeren-Bilzen, lijdensweg van een ijzeren weg, 1837-1863,* in: *De Tijdspiegel,* XXIV, 1969, blz. 123-130.

H. HERMANS, *De trein Hasselt-Maaseik eertijds,* in: *De Tijdspiegel,* IX, 1954, blz. 317-318.

«125 jaar spoorwegen», in: *Tweemaandelijks contactblad van het Genootschap voor geschiedenis en Volkskunde Overpelt,* 1991, nr. 63-64, blz. 21-22, 25-26; 1992, nr. 65, blz. 1-2 (8).

R. JAME, *De buurtspoorwegen in Limburg. De tramlijn Leopoldsburg-Bree-Maaseik,* in: *Bokarelo. Tijdschrift van de Geschied- en Heemkundige Kring Bocholt,* V, 1988, nr. 1-2, blz. 4-7.

E. MARTENS, *De spoorweg in Limburg,* in: *De Tijdspiegel,* XIX, 1964, blz. 219-223, 245-247.

G. MEUS e.a., *Bree-Peer-Wijchmaal-Hechtel-Leopoldsburg. 1888-1988. Geschiedenis 100 jaar Buurtspoorwegen - Limburg,* z.pl. [Wijchmaal], 1988, 42 + 8 blz.

A. PIETERCIL, *De eerste Limburgse spoorweg: de lijn Landen-Hasselt (1837-1867).* Onuitgegeven licentiaatsverhandeling, Leuven, K.U.L., 1984.

T. SLOOTMAEKERS, *Den tram in 't Kamp en in Heppen: wetsvoorstel,* in: *Den Turftrapper,* V, 1986, blz. 29-31.

P. THIJS en J. MUYSERS, *Spoorweg Hasselt-Genck-Maeseyck,* in: *Heidebloemke,* XXXV, 1976, nr. 2-3, blz. 1-120.

J. ULENAERS, *De eerste tram in Limburg: Bree-Leopoldsburg,* in: *De zeven torens,* II, 1987, blz. 55-64.

J. VANDENAERDE, *D'n tram van Kortessem,* Kortessem, 1988, 100 blz.

M. VAN DER EYCKEN, *Een spoorweg door de heide: de lijn Hasselt-Maaseik en de S.A. du Chemin de fer de Maeseyck,* in: *Het oude Land van Loon,* XLI, 1986, blz. 159-188.

M. VAN DER EYCKEN, J. DE BOT en J. SCHUERMANS, *125 jaar spoorwegen in Noord-Limburg,* Neerpelt, 1991, 152 blz.

F. VAN VINCKENROYE, *Modern verkeer in het negentiende-eeuws Limburg* [Borgloon, 1847], in: *Limburg,* LX, 1981, blz. 35-39.

L. WISSELS, *De tram te Genk,* in: *Heidebloemke,* XLII, 1983, blz. 3-20.

4. – **Oost-Vlaanderen**

F. BASTIAEN, *De spoorweg en de groei van een plattelandsdorp: Aalter, op de lijn Gent-Brugge,* in: *Het Land van de Woestijne,* XI, 1988, blz. 63-153.

J. BEKERS, *De eerste spoorverbinding van Antwerpen naar St.-Niklaas (1841-1844),* in: *Het Land van Beveren,* XIV, 1971, blz. 42-49.

M. BODE, *De industriële ontwikkeling van Gentbrugge (13). Tramways électriques de Gand,* in: *Land van Rode,* XVII, 1989, blz. 75-79.

---

(7) Met bijlage: *Het spoorwegnet in Vlaamsch-Brabant, in 1856* (in: *Eigen Schoon en De Brabander,* XVIII, 1935, blz. 297).

(8) Naar aanleiding van de 125ste verjaring van de eerste trein in de Limburgse Noorderkempen (Hasselt-Eindhoven, 1866) werd in Neerpelt de tentoonstelling *125 jaar IJzerenweg* (14-15 september 1991) gehouden. Organisatie: Noordlimburgse Heemkringen, de N.M.B.S., de Noordlimburgse Modelclub en de Toeristische Dienst van de gemeente Neerpelt.

A. BUVE, *Openbare vervoerdiensten in het Land van Waas,* in: *Annalen van de Koninklijke Oudheidkundige Kring van het Land van Waas,* LXVI, 1963, blz. 135-164.

R. CARTON, *De geschiedenis van de Winkelse tram,* in: *De Winkelse Gids,* VIII, 1972, nr. 2, blz. 65-70.

D. CLERICK, *De tram in Laarne en Kalken, voor 1914,* in: *Castellum,* VI, 1989, nr. 1, blz. 27-40.

F. COURTEAUX en A. VAN LUL, *Aalst. Een eeuw evolutie* [spoorwegaanvraag], in: *Het Land van Aalst,* VIII, 1956, blz. 170-207.

D. DE BLOCK, *Historie van de Overmeerse stoomtram, 1891-1944,* in: *Heemkundige Kring Overmere,* II, 1984, nr. 1, blz. 6-22; nr. 3, blz. 2-3.

M. DECRITS, *De spoorweg te Ronse,* in: *Annalen [van de] Geschied- en Oudheidkundige Kring van Ronse en het Tenement van Inde,* XXXV, 1986, blz. 129-141.

M. DE KEERSMAKER, *Het openbaar vervoer in vroegere tijden te Elversele en omgeving,* in: *Braem,* XIII, 1981, nr. 2, blz. 6-11.

E. DE KEUKELEIRE, *Beschrijving van de planning, de aanleg en de uitbating van de eerste buurttramlijn in Oost-Vlaanderen. I. De eerste jaren van de stoomtram naar Zomergem (1886-1898),* z.pl. [Gent], 1986, 64 blz.

E. DE KEUKELEIRE, *Bijlage bij het historisch overzicht van de Gentse tramwegen, 1894-1934,* Gent, 1985, 92 blz.

E. DE KEUKELEIRE, *Evolutie van het openbaar vervoer in het Gentse,* in: *Tijdschrift voor geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur,* VIII, 1990, nr. 1, blz. 9-12.

E. DE KEUKELEIRE, *Historisch overzicht van de Gentse tramwegen (1897-1934),* Gent, 1985, 156 blz.

E. DE KEUKELEIRE, *Lijn 6: Muidebrug-Meulestede, 1899-1962,* Gent, 1987, 192 blz.

E. DE KEUKELEIRE, *De tram te Drongen (1909-1959). Historisch overzicht van de buurtspoorweglijn Gent-Drongen-Nevele-Ruiselede,* Drongen, 1987, 83 blz.

R. DE MAERE, *De laatste trein (Dendermonde-Hamme-St.-Niklaas),* in: *'t Sireentje,* V, 1980, nr. 4, blz. 131-132.

R. DE MAERE, *Het openbaar vervoer te Waasmunster,* in: *'t Sireentje,* VIII, 1983, nr. 4, blz. 276-278.

F. DE VOS, *Hoe de eerste tram te Lokeren kwam,* in: *De Souvereinen,* X, 1979, blz. 86-91.

F. DE VOS, *Toen de eerste stoomtreinen nog door Lokeren reden,* in: *De Souvereinen,* IV, 1973, blz. 18-26.

DIV., *Op het goede spoor. 150 jaar yzeren weg te Aeltre, Bellem, Aeltre-Ste-Marie,* in: *Land van de Woestijne,* XI, 1988, 291 blz.

L. DULLAERT, *Over een tram die nooit kwam, of tramlijn Lokeren-Stekene, een korte droom,* in: *D'Euzie,* III, 1984, nr. 1, blz. 10-20.

N. GELDOF, *120 jaar spoorwegwerken in en rondom Lede,* in: *Ken Uw Dorp,* IX, 1977, blz. 15-25.

L. HOSTE, *Gentse stadstram en -bussen. Sprokkels, geschiedenis, anekdoten en liedjes,* Gent, 1982, 165 blz.

A. HEYNEN, *Onze onvergetelijke stoomtrein,* in: *Mededelingen [van de] Heemkring Okegem,* II, 1977, blz. 22-26.

Inauguration de la section du chemin de fer de Malines à Termonde en 1837, in: *Annales du Cercle archéologique de la ville et de l'ancien Pays de Termonde,* 2de reeks, XIII, 1909, nr. 1, blz. 5-13.

J. NEIJENS, *De buurtspoorwegen in de provincie Oost-Vlaanderen, 1885-1968,* Lier, 1978, 112 blz.

R. POELMAN, *De tram!* in: *Heemkundig nieuws* [St.-Amandsberg], III, 1975, nr. 2, blz. 7-8.

E. QUINTIJN, *De lotgevallen van de spoorwegen elders en... hier,* in: *Jaarboek [van de] Heem- en Oudheidkundige Kring van Zele,* 1976-1977, blz. 53-60.

R. RUYS, *150 jaar spoorwegen te Mechelen,* in: *Driemaandelijks tijdschrift [van de] Heem- en Oudheidkundige Kring Wichelen,* XIV, 1987, nr. 3-4, 31 blz.

P. SERVAES, *Hoe Buggenhout aan een spoorwegstation geraakte,* in: *Ter Palen,* I, 1977, nr. 5, blz. 97-105.

P. SERVAES, *En toen kwam de trein,* in: *Ter Palen,* XI, 1987, nr. 3, blz. 97-103.

Société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale (1845-1914), z.pl., z.d., 34 blz.

A. STROOBANTS, *150 jaar spoorwegen te Dendermonde, 1837-1987,* Dendermonde, 1987, 145 blz.

A. TEMMERMAN, *Schellebelle en de spoorweg,* in: *De stenen Linde,* XVI, 1991, blz. 1-18.

C. TREFOIS, *In 1850 bolderde te Gent de eerste «voiture zonder paarden»,* in: *Oostvlaamse Zanten,* XLVIII, 1973, blz. 170-172.

H. VAN DEN ABEELE, *De spoorweg Gent-Kortrijk,* in: *Bijdragen tot de geschiedenis van de stad*

Deinze, V, 1938, blz. 68-70.

J. VAN DER SPEETEN, *131 jaar spoorwegen te Okegem, 1855-1986,* in: *Mededelingen* [*van de*] *Heemkring Okegem,* XI, 1986, blz. 74-118; XII, 1987, blz. 1-28.

A.J. VAN LUL, *De spoorlijn 's Gravenbrakel-Gent,* in: *Het Land van Aalst,* VI, 1954, blz. 211-226.

H. VAN ROYEN, *De buurtlijn Hamme-Moerzeke,* in: *Osschaert,* XI, 1988, nr. 1, blz. 11-16; nr. 3, blz. 41-50.

J. VAN TWEMBEKE, *Sporen door Scheldeveld,* in: *Jaarboek van de Heemkring Scheldeveld,* XIV, 1985, blz. 145-174.

M. VAN UYTFANGHE, *De buurtspoorweg te Zele (1891-1953),* in: *Jaarboek* [*van de*] *Heem- en oudheidkundige Kring van Zele,* 1980-1981, blz. 27-58.

B. VAN VAERENBERGH, *Het station te Okegem in de jaren 1920-1922,* in: *Mededelingen* [*van de*] *Heemkring Okegem,* XI, 1986, blz. 119-125.

M. VAN WESEMAEL, *Nu honderd jaar geleden kwam de allereerste tram door Gent, die oude stede, — Veni, vidi, vici — te «paard» gereden,* in: *Ghendtse Tydinghen,* IV, 1975, blz. 53-64.

E. VERVAET, *De buurtspoorlijn Hamme-Antwerpen, 1959-1988,* in: *Osschaert,* III, 1989, nr. 1, blz. 12-15.

5. – **West-Vlaanderen**

E.E. BALDUCK, *Uit de tijd van de stoomtram. Lijn 115 Poperinge-Roesbrugge-Veurne-(De Panne),* in: *De IJzerbode,* XII, 1982, nr. 3 (maart), blz. 107-108.

R.A. B[LONDEAU], *De buurtspoorweg te Roesbrugge,* in: *De IJzerbode,* III, 1973, nr. 3 (maart), blz. 1; nr. 4 (april), blz. 1-2.

P. BONCQUET, *De feestelijke opening van de spoorweg Gent-Kortrijk,* in: *De Leiegouw,* XXXI, 1989, blz. 195-208.

P. BONCQUET, J. GALLOO en Ph. GHESKIERE, *150 jaar spoorweg Kortrijk-Gent,* Kortrijk, 1989.

R. CLAUS, *Geschiedenis van de spoorlijn Roeselare-Ieper,* in: *Mandeldal,* XI, 1986, blz. 159-162.

R. CLAUS, *De spoorlijn Roeselare-Ieper,* in: *Het Zonneheem,* IX, 1980, nr. 1, blz. 4-12.

R. CLAUS, *De spoorlijn Roeselare-Ieper. Orografie,* in: *Het Zonneheem,* IX, 1980, blz. 51-58.

A. DAGANT, *Les locomotives en service sur le réseau de Flandre Occidentale (1845-1906),* in: *Mémoire de la Société d'histoire de Comines - Warneton et la région,* X, 1980, blz. 315-360.

P. DEBRABANDERE, *Koning Leopold I en de spoorweg Gent-Kortrijk,* in: *De Leiegouw,* XXXI, 1989, blz. 365-368.

A. D'HONDT, *Histoire des trams de Knokke,* Knokke, 1977, 40 blz.

L. DE MEYER, *De aanleg van de spoorlijn en het eerste station te Brugge,* in: *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis,* Brugge, 1983, blz. 149-157.

G. DESMET, *De tram te Roeselare. Een eeuweling zonder eeuwfeest,* in: *Rollarius,* XIX, 1990, blz. 84-92.

J. DE SMET, *1890. Eerste jaar van de stoomtram Brugge-Sluis-Heist,* in: *Rond de Poldertorens,* XVII, 1975, blz. 31-35.

J. DE SMET, *De spoorlijn Blankenberge-Heist. 1863-1868,* in: *Rond de Poldertorens,* XII, 1965, blz. 144-146.

B. DESMYTER, *Hoe Camielke de tram kwam en ging,* in: *Leiesprokkels,* III, 1984-1985, blz. 82-96, 130-138, 174-186; IV, 1985-1986, blz. 44-51, 74-89, 119-131.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen vanaf 4 aug. 1914 tot 1918,* Brugge, 1981, 37 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen. Periode van 1940 tot en met 1944,* Brugge, 1983, 44 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de provincie West-Vlaanderen. Periode vanaf 1945 tot en met 1963,* Brugge, 1984, 105 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Brugge en Knokke vanaf 1838 tot 1914,* Brugge, 1980, 43 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer vanaf 1919 tot 1939 in de streek van Brugge, Knokke, Oostende en Veurne,* Brugge, 1982, 56 blz.

R. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Diksmuide, Ieper, Poperinge, Roeselare en Tielt vanaf 1858 tot 1914,* Brugge, 1982, 44 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Ieper, Poperinge en Diksmuide vanaf 1853 tot 1914,* Brugge, 1980, 47 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Kortrijk, Moeskroen, Menen vanaf 1839 tot 1914,* Brugge, 1981, 20 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Izegem, Kortrijk, Menen, Moeskroen van 1838 tot 1914,* Brugge, 1982, 39 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Oostende en Veurne vanaf 1838 tot 1914,* Brugge, 1981, 31 blz.

D. DE VOLDER, *Geschiedkundig overzicht van het openbaar vervoer in de streek van Roeselare, Izegem en Tielt vanaf 1847 tot 1914,* Brugge, 1980, 23 blz.

L. DUFLOU, *Het station van Vlamertinge heeft 130 jaar geleefd,* in: *Iepers Kwartier,* XX, 1984, blz. 91.

R. DUSCHAUCHOIT, *De geschiedenis van lijn 76: Poperinge - De Panne. De 26 jaren van het «strooien-lintje» of «Poperingsje»,* in: *Welfisstudie,* 1984, 36 blz.

A. FRANCHOO, *De buurtspoorweg Brugge-Leke,* in: *Het Brugs Ommeland,* XIII, 1973, blz. 52-60.

A. FRANCHOO, *Inhuldiging van het nieuw station te Varsenare op 23 oktober 1910,* in: *Het Brugs Ommeland,* XII, 1972, blz. 97-99.

J. GALLOO, *150 jaar geleden. De spoorlijn Kortrijk-Gent werd een feit,* in: *De Leiegouw,* XXXI, 1989, blz. 149-166.

F. GEVAERT, *Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende,* in: *De Plate,* XIX, 1990, blz. 174-221.

F. GEVAERT, *Haast u! De tram is daar!* in: *Jaarboek [van de] Heemkring «Ter Cuere»,* 1974, TR 1 - TR 15 [geschiedenis van de tram langs de kust, 1886-1955].

F. GEVAERT, *100 jaar tram te Bredene,* Bredene, 1986, 87 blz.

J. HEMSCHOOTE, *Enkele aspecten van het openbaar personenvervoer in West-Vlaanderen,* in: *West-Vlaanderen werkt,* 1982, blz. 2-10.

I. HORTZ, *Tielt en de spoorwegaanleg in West-Vlaanderen,* in: *Het Land van de Woestijne,* XI, 1988, blz. 23-61.

M. MESTDAGH, *Westvlaamse spoorlijnen door Torhout, 1845-1875,* in: *Mededelingen Westvlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde,* XII, 1988, blz. 29-34.

U. NAERT, *«Den Tram» te Aartrijke,* in: *Heemkring «David Jonckheere»,* IX, 1985, nr. 35 (slachtmaand), blz. 84-89.

J. NEIJENS, *De buurtspoorwegen in de provincie West-Vlaanderen, 1885-1968,* z.pl. [Lier], 1980, 149 blz.

H. MASQUELIN, *Tramelant in Heuvelland,* in: *Dovie-Kroniek* [Kemmel], III, 1991, nr. 2, blz. 34-42; nr. 3, blz. 3-8.

W. PARMENTIER, *Onze spoorwegen. Kort overzicht van de Belgische spoorwegen,* in: *Iepers Kwartier,* XII, 1976, blz. 77-82.

P. HUYS en J. PLESIER, *De spoorweggeschiedenis te Veurne,* in: *Bachten de Kupe,* XXX, 1988, blz. 65-78.

J. PLESIER, *Mei 1988: 130 jaar geleden reed de eerste trein tussen Lichtervelde en Veurne,* in: *Bachten de Kupe,* XXX, 1988, blz. 52-55.

P. POLLET, *Hoe Zedelgem bijna de tram miste,* in: *Noortover* [Eernegem], IV, 1991, nr. 1, blz. 10-14.

J.P. RENIER, *De «IJzerweg» te Wervik,* in: *Mededelingen [van de] Stedelijke Oudheidkundige Commissie - Wervik,* 1991, blz. 105-132.

M. SCHAKMAN, *Het «Poperingsje»* [spoorlijn tussen Adinkerke en Poperinge, aangelegd in 1915], in: *Bachten de Kupe,* XVIII, 1976, blz. 52-55.

M. SCHAKMAN, *De spoorlijn van Lichtervelde naar Veurne,* in: *Bachten de Kupe,* XXI, 1979, blz. 64-66.

W. TILLIE, *De spoorlijn Brugge-Poperinge, 1845-1854,* in: *Aan de Schreve,* XV, 1985, nr. 1, blz. 3-11.

De tram Kortrijk-Aarsele, in: *Info-Kuurne,* 1986, nr. 2, blz. 6-11.

E.V., *De spoorweg in 1839 in Kortrijk. Enkele aanvullende gegevens,* in: *Handelingen [van de] Koninklijke Geschied- en Oudheidkundige Kring van Kortrijk,* N.R., LV, 1989, blz. 223-225.

R. VAN CRAEYNEST, *De tram maakte de kust. Geschiedenis van de kusttramlijnen, 1885-1985,* Oostende, 1985, 231 blz.

A. VANHUYSE en K.R. BERQUIN, *Eerste Belgische buurtspoorlijn (1885),* in: *Bachten de Kupe,* VII, 1965, blz. 42, 121-123.

C. VAN TROOSTENBERGHE, *Perikels rond de aanleg van de stoomtram te Middelkerke,* in: *Graningate,* I, 1981, blz. 7-13.

E. VAN WONTERGHEM, *Honderd jaar buurtspoorwegen te Ruiselede,* in: *Oud Ruysselede,* IV, 1987, blz. 67-86.

E. VAN WONTERGHEM, *Honderd jaar geleden: de stoomtram Tielt-Ruiselede-Aalter,* in: *Oud Ruysselede,* III, 1986, blz. 89-102.

E. VAN WONTERGHEM, *Treinen in Ruiselede ?* in: *Oud Ruysselede,* III, 1986, blz. 17-20.

R. VERDUYN, *Ontstaan van de spoorlijn Brugge-Kortrijk over Torhout, Lichtervelde, Roeselare en Ingelmunster met twee vertakkingen, nl. Lichtervelde-Diksmuide en Ingelmunster-Tielt,* in: *Jaarboek van de Heemkundige Kring «Karel Van de Poele» te Lichtervelde,* I, 1985, blz. 10-11.

F. WAEYAERT, *Sporend door Noordwest-Vlaanderen,* Brugge, 1989, 128 blz.

H. ZUTTERMAN, *De spoorlijn Aalter-Brugge-Oostende toeristisch bekeken in... 1839,* in: *Jaarboek [van de] Heemkundige Kring «Bos en Beverveld»,* 1980, blz. 143-149 (9).

III. INTERNATIONAAL

J. BENFON, *Perikelen op en rond de tram Maaseik-Weert,* in: *Dao raosjt gét,* V, 1986, blz. 95-96, 153-157.

J. BENFON, *De tram Maaseik-Weert,* in: *Dao raosjt gét,* V, 1986, blz. 3-6.

W. BOONEFAES, *De spoorweg Mechelen-Terneuzen,* in: *Annalen van de Koninklijke Oudheidkundige Kring van het Land van Waas,* LXIV, 1971, blz. 31-42.

A. DELLA FAILLE DE LEVERGHEM, *Le chemin de fer direct de l'Escaut au Rhin,* Antwerpen, 1857.

J. DE SMET, *1890. Eerste jaar stoomtram. Brugge-Sluis-Heist,* in: *Rond de Poldertorens,* XVII, 1975, blz. 31-35.

M. HARTGERINK-KOOMANS, *De corridor door Limburg,* in: *Bijdragen voor de geschiedenis der Nederlanden,* XIX, 1964-1965, blz. 217-225.

R. HAVERMANS, *Een en ander bij het eeuwfeest van de spoorweg Antwerpen-Rotterdam,* in: *Calmpthoutania,* VI, 1953, blz. 35-55, 71-89.

L. HEEREN, *«S», de IJzeren Rijn* [spoorlijn Antwerpen-Mönchengladbach], in: *Antwerpen,* XXIV, 1978, blz. 170-174.

H.G. HESSELINK, *Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen. Geschiedenis der spoorwegen, 1865-1948,* Kloosterzande, 1982, 240 blz.

(9) Overname van art. van J. De Smet, in: *Biekorf,* 1972, blz. 219-224.

Historische schets van het dossier «IJzeren Rijn», in: *De Maasgouw,* XCIX, 1980, kol. 93-96.

P. LENDERS, *De spoorlijn Antwerpen-Mönchengladbach: het eerste geplande tracé over Peer en Bree (1845-1869),* in: *Huldealbum Dr. F. Van Vinckenroye,* Hasselt, 1985, blz. 181-186.

R. NEYS, *Heide en de spoorweg Antwerpen-Essen,* in: *Calmpthoutania,* XXXVII, 1985, blz. 74-76.

J. NIJSSEN, *De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd,* [St.-Pieters-Voeren], 1985, 106 blz.

G. PEPERMANS, *De spoorweg Mechelen-Terneuzen,* in: *Heemkundig jaarboek van de Vereniging voor Heemkunde in Klein-Brabant,* XIII, 1978, blz. 1-34.

P. SIMONS en DE RIDDER, *Le chemin de fer belge. Recueil des mémoires et devis pour l'établissement du chemin de fer d'Anvers et Ostende à Cologne,* 3de uitg., Brussel, 1839.

J. STENGERS, *Léopold I en le premier chemin de fer d'Anvers au Rhin,* in: *Mélanges G. Jacquemyns,* Brussel, 1968, blz. 573-599.

Stoomtram van Bergen-op-Zoom naar Antwerpen, in: *Polderheem,* XX, 1985, nr. 2, blz.

R. ULENS, *De Staatsspoorweg in Limburg (1878-1879) en de Rechtstreekse Lijn Brussel-Aken over Tongeren,* in: *Limburg,* XIII, 1931-1932, blz. 221-224.

M. VAN DER EYCKEN, *Verkeerswegen als bindteken? Een overzicht van 150 jaar relaties tussen de beide Limburgen op het vlak van de verkeersinfrastructuur,* in: *Eenheid en scheiding van de beide Limburgen.* (*Maaslandse monografieën,* 47), Leeuwarden-Maastricht, 1989, blz. 69-94.

B.L.W. VAN DIJK, *100 Jaar IJzeren Rijn,* in: *Jaarboek [van de] Heemkundige Vereniging Roerstreek,* nr. 11, 1979, blz. 133-149.

H. VAN ROYEN, *Mislukte Lokerse transportplannen. De buurtspoorweg Lokeren-Axel,* in: *De Souvereinen,* XXII, 1991, blz. 145-148.

Ph. WADELEUX, *Le chemin de fer d'Anvers à Düsseldorf. Discours prononcé dans la séance du Conseil Provincial du Limbourg le 8 juillet 1869,* Bree, 1869.

IV. STATIONS, ARCHITEKTUUR EN URBANISATIE

R. ASSELMAN, *Het station Merchtem,* in: *Heempraatje,* sept. 1987, 8 blz.

G. BINST en M. VERSCHAFFEL, *Gent-Zuid, 1835-1870. Een stedebouwkundig-historisch onderzoek naar de aanleg van het Zuidstation en de invloed hiervan op de verdere ontwikkeling van de omgeving.* Onuitgegeven ingenieursverhandeling, Leuven, K.U.L., 1983.

W. BOONEFAES, *Het afgebroken stationsgebouw van St.-Niklaas,* in: *Annalen van de Koninklijke Oudheidkundige Kring van het Land van Waas,* LXXVIII, 1975, blz. 205-207.

D. COPPIETERS, *R. De Ryck, gemeente-urbanist, 1945-1956,* in: *Jaarboek 1987, Gemeentemuseum Temse,* 1988, blz. 102-120.

J. DECAVELE en J. VAN DE WIELE, *Het St.-Pietersstation te Gent,* in: *Toerisme in Oost-Vlaanderen,* XXXIII, 1984, blz. 9-13.

C. DE SCHRIJVER, *Ons stationnetje* [Stekene], in: *D'Euzie,* VI, 1987, nr. 1, blz. 14-17.

P. DE SOMER en G. DE SMET, *Het Centraal Station van Antwerpen, een levend monument,* Antwerpen, 1987, 63 blz.

L. DE MEYER, *De aanleg van de spoorlijn en het eerste station te Brugge,* in: *Van middeleeuwen tot heden. Bladeren door Brugse kunst en geschiedenis,* Brugge, 1983, blz. 149-157.

F. DE VOS, *Het station van de lijn Lokeren-Dendermonde,* in: *De Souvereinen,* XVII, 1986, nr. 1, blz. 1-2.

G. FERON, *De Brusselse stations,* in: *Brabant,* 1979, nr. 1, blz. 4-12; nr. 2, blz. 10-17.

Br. FILIP, *Herrie om het bouwen van een nieuw station te Knokke,* in: *Rond de Poldertorens,* III, 1961, blz. 82-85.

Geschiedenis van het openbaar vervoer te Brussel. I. *De «Belle epoque»,* Brussel, 1976, 320 blz.

F. GEVAERT, *Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende,* in: *De Plate,* XIX, 1990, blz. 174-221.

F. GEVAERT, *Iconologie van het noordelijk gedeelte van de kaart van de spoorwegsektie Brugge-Oostende. Uit «Atlas pittoresque des chemins de fer de la Belgique», 1840,* in: *Jaarboek* [*van de*] *Heemkring «Ter Cuere», Bredene,* 1979, blz. 1-8 (+ 14 pl.).

In een klein stationneke. De stations in de provincie Antwerpen, Lier, 1988.

P. GIRALDO en E. OLIVIER, *Geschiedenis van de structuren. Neogotisch station Brugge,* Brugge, 1980.

M. LEROY, *De invloed van de spoorweginplanting op het beeld van het 19de-eeuwse Brugge (1836-1858).* Onuitgegeven ingenieursverhandeling, Leuven, K.U.L., 1983.

W. LEROUGE, *Het Noordstation te Aalst en de Oostvlaamse spoorlijn «Dender en Waas» van Jean-Pierre Cluysenaar,* in: *Uit velerlei eeuwen. Historische en kunsthistorische bijdragen. (Kultureel Jaarboek voor de provincie Oost-Vlaanderen. Bijdragen,* N.R., nr. 18), Gent, 1982, blz. 105-147.

A. MONTEYNE en E. DEMOEN, *Architect Jean-Pierre Cluysenaar en de spoorlijn «Dender en Waes»,* in: *Tijdschrift voor geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur,* III, 1985, nr. 3, blz. 3-54.

P. PASTEELS, *Stations van weleer,* Brussel, 1978, 144 blz.

N. POULAIN, *Henry Van de Velde en de N.M.B.S.,* in: *Interbellum,* XI, 1991, nr. 1, blz. 11-15.

J. STRUYE en K. VAN DEUREN, *De reizigers worden verzocht van in te stappen,* Tielt-Amsterdam, 1980, 188 blz.

A. TIRELIREN, *Grensstation-Essen,* in: *De Spycker,* XXV, 1968, blz. 35-47.

Les Tramways Bruxellois. Description de l'Usine Centrale et des Sous-stations 1922, Brussel, 1922.

A. VAN DEN ABEELE, *Eduard Prisse, 1814-1907. Bouwer van Westvlaamse spoorwegen,* Brugge, 1983, 9 blz.

L. VANDENHEEDE, *Aspecten van de spoorweggeschiedenis van België,* in: *Driemaandelijks tijdschrift van de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie,* I, 1983, nr. 2, blz. 8-20.

A. VER ELST, *De Belgische stations in beeld,* Zaltbommel, 1980.

D. VERHAEGEN, *Het Centraal Station van Antwerpen,* in: *Gemeentekrediet van België,* XXXII, 1978, nr. 125 (juli), blz. 195-206.

D. VERHAEGEN, *La gare d'Anvers-Central. Un siècle d'évolution urbanistique,* in: *Ons industrieel erfgoed. Jaarboek I,* Gent 1982, blz. 193-210.

G. VERSAVEL, *Het station Moorslede-Passendale. Spoorweg Ieper-Roeselare,* in: *Het Zonneheem,* IX, 1980, blz. 93-101.

G. VERSAVEL, *Het station Passendale-Moorslede,* in: *Het Zonneheem,* IX, 1980, blz. 104-108.

H. WATERSCHOOT, *Henry Van de Velde als artistiek adviseur van de N.M.B.S.,* in: *Museumleven,* XV, 1988, blz. 19-33.

L. WISSELS, *Het nieuwe spoorwegstation* [Genk], in: *Heidebloemke,* XXXIX, 1980, nr. 2 (april), blz. 16-30.

V. IKONOGRAFIE VAN TREIN EN TRAM

L. DAENENS, *Twee bankstellen, ontworpen door Henry Van de Velde voor de N.M.B.S. in het Museum voor Sierkunst,* in: *Tijdschrift voor geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur,* I, 1983, nr. 2, blz. 21-22.

P. DE MEYER, *Overzicht van het rollend materieel van de T.E.G.-E.T.G. en de M.I.V.G. van 1895 tot heden,* i.s.m. F. Coussens, P. Ryckaert en A. Ryckaert, in: *Tijdschrift voor geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur,* V, 1987, nr. 1, blz. 29-39.

E. KEUTGENS, *De Antwerpse stadstram in beeld,* Zaltbommel, 1979.

W. TILLIE, *Karel-Jozef Van de Poele (1846-1892). Vlaamse Edison. Poperingenaar vond elektrische tram uit,* in: *Aan de Schreve,* XXII, 1992, nr. 1, blz. 26-32.

J. VANDENBERGEN, *Verzameling schema's van de gewezen Duitse rijtuigen van de N.M.B.S.,* Brussel, 1986, 252 blz.

D. VAN SANT, *Antwerpse trams (1873-1926),* in: *Gentse Vereniging voor Scriptophilie,* II, 1983, nr. 1, blz. 15-25.

A. VER ELST, *De Antwerpse buurttram in beeld,* Zaltbommel, 1980.

A. VER ELST, *De Belgische buurttram in beeld,* Zaltbommel, 1974.

A. VER ELST, *De Belgische kusttram in beeld. Le tramway côtier belge en images,* Zaltbommel, 1979.

A. VER ELST, *De Belgische stadstram in beeld. Le tramway urbain belge en images,* Zaltbommel, 1979.

A. VER ELST, *De Belgische treinen in beeld,* Zaltbommel, 1974.

A. VER ELST, *De Brabantse buurttram in beeld. Le tramway vicinal brabançon en images,* Zaltbommel, 1981.

A. VER ELST, *De buurttram in Oost- en Zuid-Brabant in beeld. Le tramway dans l'Est/Sud du Brabant,* Zaltbommel, 1982.

A. VER ELST, *De Gentse stadstram in beeld,* Zaltbommel, 1981.

A. VER ELST, *De Limburgse buurttram in beeld,* Zaltbommel, 1980.

A. VER ELST, *De Oostvlaamse buurttram in beeld,* Zaltbommel, 1981.

A. VER ELST, *De Westvlaamse buurttram in beeld,* Zaltbommel, 1982.

VI. VOLKSKUNDIGE ASPEKTEN

L. APPELEN, *Het leven op «den ijzerweg»,* in: *'t Land van Ham,* II, 1981, nr. 3, blz. 3-6.

G.P. BAERT, *Ons vervoer per spoor,* in: *Ons Heem,* XXVI, 1972, blz. 32.

B. BIJNENS, *Het legendarisch trammetje van De Panne,* in: *Bachten de Kupe,* XIII, 1971, blz. 129-131.

M. BUYSSE, *Vurig «smorend» souvenir... met de stoomtrams!* [tram Breskens-Maldegem], in: *'t Beertje,* XXXIII, 1974, blz. 85-96.

J.E. DAVIDTS, *In de goede oude tijd of hoe het vroeger was* [eerste spoorweg], in: *Eigen Schoon en De Brabander,* LXII, 1979, blz. 139-154.

J. DE SMET, *De spoorlijn Aalter-Brugge-Oostende toeristisch bekeken,* in: *Biekorf,* LXXIII, 1972, blz. 219-224.

B. DESMYTER, *Hoe Camielke de tram kwam en ging,* in: *Leiesprokkels,* III, 1984-1985, blz. 82-96, 130-138, 174-186; IV, 1985-1986, blz. 44-51, 74-89, 119-131.

[G. DEVOS], *«Warden» of het stoomtrammetje van Leke,* in: *'t Beertje,* XXXIII, 1974, blz. 39-44.

F. DRIJBOOMS, *Enkele herinneringen aan de jaren dat de stoomtram het dorpsbeeld te Herenthout en Bouwel beheerste,* in: *Sandelyntje,* VI, 1988, blz. 66-75.

E. LEPEER, *Ons vervoer per spoor,* in: *Ons Heem,* XXV, 1971, blz. 202-204.

J. OOSTVOGELS, *Café Buurtspoorweg - Wachtzaal te Vlimmeren,* in: *Jaarboek [van de] Heemkundige Kring «De Vlierbes», Beerse-Vlimmeren,* III, 1981, blz. 118-127.

H. PAUWELS [= H. DE VIS], *Trein en folklore. De Statie. De trein. De koepon. Treinpersoneel,* in: *Eigen Schoon en De Brabander,* XVIII, 1935, blz. 298-323.

H. PINTELON, *Ons vervoer per spoor,* in: *Ons Heem,* XXVII, 1973, blz. 21.

J. STAES en H. WELTER, *Mechelen, Leuven, Tienen... retour. Een treinreis door het verleden,* Leuven, 1987, 180 blz.

R. VAN EYNDE, *Het verkeer voorheen en thans* [vooral spoorwegen], in: *Toerisme,* VII, 1928, blz. 232-238.

A. VANHUYSE, *Verkeer,* in: *Ons Heem,* XXI, 1967, blz. 12-13.

A. VER ELST, *Herinneringen aan de Brabantse buurttram (1884-1978),* in: *Brabant,* 1982, nr. 2,

blz. 14-17.

A. VER ELST, *Leuven-Mechelen, enkel a.u.b.!* in: *Brabant,* 1982, nr. 1, blz. 36-43.

G. VERWERFT, *Te Edegem wacht de tram op klanten,* in: *Zie-Magazine,* 1982, nr. 35 (30 aug.), blz. 22-23.

VIII. INTERVIEWS

G.J. DE LANDTSHEER, *De Belgische spoorwegen en Antwerpen. Te gast bij de eerste inspecteur Marcel Lefèvre,* in: *Sodipa,* XXII, 1974, blz. 198-201.

G.J. DE LANDTSHEER, *De Pre-metro van Antwerpen. Te gast bij ingenieur Gustaaf Weyns,* in: *Sodipa,* XX, 1974, blz. 234-238.

Op bezoek bij Robert Galle, stationschef te Schellebelle [ontstaan van de spoorweg], in: *De Stenen Linde,* VIII, 1983, blz. 105-108.

P. WILLEMS, *Leven aan de «ijzerenweg»,* in: *Tijdschrift voor geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur,* III, 1985, nr. 3, blz. 55-98.

R. WOUTERS, *De gloriejaren van de stoomtram in de streek* [van Heist-op-den-Berg]. *Juul Op de Beeck weet er alles van,* in: *De Haachtenaar,* LXXXII, 1972, nr. 7 (18 febr.), blz. 5.

IX. ONGEVALLEN EN RAMPEN

C. COCKMARTIN, *Volksliederen van bij ons. Spoorwegramp in 1929 te Halle,* in: *Hallensia,* N.R., I, 1979, nr. 1, blz. 51-53.

R. HERPEL, *De bruggewachter zat in 't Patijntje* [spoorlijn Gent-Brugge, ongeval 1838], in: *Ghendtsche Tydinghen,* XI, 1982, nr. 1, blz. 32-33.

F. NOOYENS, *Het eerste spoorweg-ongeval in Mortsel (1844),* in: *Jaarboek Heemkundige Kring Mortsel,* 1986, blz. 72-80.

X. LIEDEREN

C. COCKMARTIN, *Volksliederen van bij ons. Spoorwegramp in 1929 te Halle,* in: *Hallensia,* N.R., I, 1979, nr. 1, blz. 51-53.

J. MAES, *De eerste tram* [*te Zonnebeke*] *en het liedje van de tram,* in: *'t Zonneheem,* VII, 1989, nr. 3, z.p.

R. SYMOEN, *Het tramlied,* in: *Den Dyzere,* II, 1983, blz. 166-168.

W. VAN DEN EYNDE, *Tramlied (of «De eerste Tram»), gelegenheidslied gemaakt in september 1919,* in: *Lewe,* IV, 1984, nr. 1, blz. 13-15.

XI. DE PAARDETRAM

B. BIJNENS, *De paardetram te Koksijde,* in: *Bachten de Kupe,* XIX, 1977, blz. 87-88.

B. BIJNENS, *De paardetram Oostduinkerke-Dorp - Oostduinkerke-Bad,* in: *Bachten de Kupe,* XXII, 1980, blz. 54-56.

E. BUYSSE, *De Brugse paardentram,* in: *'t Beertje,* XXV, 1966, blz. 50-57.

H. DEMAREST, *De Brugse paardentram,* in: *'t Beertje,* XXX, 1971, blz. 58-74.

J. DE SMET, *De Brugse tramcars en het volksleven (1892-1900),* in: *'t Beertje,* XXII, 1963, blz. 14-18.

F. DIRIX, *Stapvoets: openbaar vervoer te Antwerpen. Ten tijde van paardetram en vigilante,* in: *De Nieuwe Gazet,* 28 dec. 1984, blz. 21.

De paardentram te Merksem, in: *De Kijkuit,* nr. 25, VII, 1979, blz. 7-8.

XII. AUTOBUSDIENSTEN

E. DE KEUKELARE, *Het experiment met de gyrobus op de lijn Gent (Zuid)-Merelbeke,* Gent, 1986, 134 blz.

L. HOSTE, *Gentse stadstram en -bussen. Sprokkels, geschiedenis, anekdoten en liedjes,* Gent, 165 blz.

K. KEUTGENS, *Een eeuw mobiel met tram en bus. Honderd jaar buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen,* Antwerpen, 1985, 112 blz.

Ch. SMITS, *De autobus. Vroeger en nu,* Edegem, 1976.

A. VAN DEN WIJNGAERT, *Autobusdienst Antwerpen-Ekeren,* in: V, 1987, nr. 4, blz.

Van Hool Autobussen - Autocars. Van Hool Bedrijfswagens, Koningshooikt-Lier, z.d.

XIII. TRAMBOTEN

J. VAN BEYLEN, *Een stukje geschiedenis van het openbaar vervoer te Antwerpen: tramboten in de Antwerpse dokken,* in: *Antwerpen,* XX, 1974, blz. 69-76.

XIV. MUSEA EN TENTOONSTELLINGEN

Antwerps Trammuseum - Recreatiegebied Fort V - Edegem. (Een initiatief van het Gemeentebestuur van Edegem i.s.m. de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen en AMUTRA, Vereniging voor het Trammuseum), z.pl. [Antwerpen], z.d.

De Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief - B.V.S. v.z.w. Voorstelling van de vereniging en van de restauratie van een industriële lokomotief Cockerill met vertikale ketel «Field», in: *Tijdschrift van geschiedenis van Techniek en Industriële Cultuur,* V, 1987, nr. 1, blz. 20-27.

De Buurtspoorweg. Buurtspoorweg Museum-Schepdaal. Attention au chemin de fer vicinal. Musée du Tram-Schepdaal, z.pl., 1974.

L. DE NIL, *Tramnostalgie te Schepdaal,* in: *Brabant,* 1990, nr. 5, 14-17.

G. DEWULF, *Treinen en trams in musea in België,* in: *Mandeldal,* XI, 1986, blz. 125-128.

Museumtreinen en -trams in België, in: *Het Spoor,* 1986, nr. 7, blz. 25-28.

Het spoorwegmuseum te Brussel-Noord, in: *Het Spoor,* 1986, nr. 7, blz. 9-11.

Tentoonstelling 100 jaar Tram-Bus. 09.01.1888 - 17.01.1988. Catalogus, Bree, 1988.

De treintjes van toen. Passage 44, Brussel van 7 december 1983 tot 22 januari 1984, Brussel, 1983, 207 blz.

L. VANDENHEEDE, *Aspecten van de spoorweggeschiedenis van België* [musea en museumtreinen], in: *Driemaandelijks tijdschrift van de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie,* I, 1983, nr. 2, blz. 8-20.

E. WOUTERS, *Mechelen: een mijlpaal in de geschiedenis van de spoorwegen,* in: *Touring Club Magazine,* 1987, sept. blz. 12-14.

XV. Nuttige adressen: Verenigingen en Musea

Met betrekking tot de geschiedenis van het openbaar vervoer (metro, trein, tram, autobus) en het nijverheidsvervoer (trein) en al wat ermee samenhangt, kunnen de belangstellenden, met voordeel, kontakt opnemen met verschillende verenigingen en musea, die zich met dat onderwerp bezighouden en er ook dokumentatie over hebben. Uiteraard mag men ook het Algemeen Rijksarchief en zijn afdelingen in de provincies, alsmede de stedelijke en gemeentelijke archiefdiensten niet over het hoofd zien. Hier volgt alvast een lijst van verenigingen en musea, die heel wat informatie kunnen verschaffen (10).

1. – *Verenigingen*

- Koninklijke Belgische Vereniging der Vrienden van het Spoor (K.B.V.V.S., in het Frans: A.R.B.A.C.), Centraal Station, 1000 Brussel.
- Vereniging voor het Trammuseum (Vetramu, in het Frans Amutra), Braambosjeslaan 42, 1020 Brussel.
- Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer (Vebov), Kroonstraat 8, 3920 Lommel.
- Pro Openbaar Vervoer (Prov.), Bergen-op-Zoomlaan 33, bus 1, 2170 Merksem.
- Limburgse Stoomvereniging (L.S.V.), J. Casier, Henisstraat 71, 3700 Tongeren.
- Groupement Belge pour la Promotion et l'Exploitation Touristique du Transport Ferroviaire (G.T.F.), Boîte Postale 191, 4000 Liège 1.

2. – *Musea*

- Spoorwegmuseum, Noordstaton, Brussel (bijna uitsluitend maquettes).
- Buurtspoorwegmuseum, Ninoofse Steenweg 184, 1703 Schepdaal.
- Antwerps Tram- en Autobusmuseum, Fort V, 2650 Edegem.
- Limburgse Stoomvereniging (L.S.V.), Henisstraat 71, 3700 Tongeren (11).
- Stoomcentrum Maldegem, Postbus 29, 9990 Maldegem.
- Stoomspoorlijn Dendermonde-Puurs, L. Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst.
- Museum voor het Stedelijk Vervoer te Brussel, Tervurenlaan 364, 1150 Brussel.
- Musée privé de Documentation Ferroviaire (Mupdofer), Boîte Postale 1343, 1000 Brussel 1.
- Musée des Transports en commun du Pays de Liège («Natalis»), rue Richard Heintz 9, 4020 Liège.

J. Gerits en H. Van Royen.

(10) Met dank aan ons trouw Verbondslid A. Vanhuyse (Laken), die ons de adressen bezorgde.

(11) Toeristische uitbating van het station van As (Limburg) en de spoorlijn As-Eisden.

Steun het Verbond voor Heemkunde door uw persoonlijke bibliotheek of die van uw Kring te verrijken !

Ons Heem

– Volledige jaargangen tot en met 1975	300 fr.
– Volledige jaargangen na 1975	450 fr.
– Losse nummers	50 fr.
– Themanummers	100 fr.
– Pakket met 10 nummers uit verschillende jaargangen	120 fr.

Heemspiegel. Driemaandelijks beleids- en vormingsblad

– Jaarabonnement (vier nummers)	150 fr.

Vriendenboek dr. Jozef Weyns	350 fr.
Hangers (met Verbondskenteken)	150 fr.
Verbondswimpels	75 fr.

Vraag inlichtingen op het Sekretariaat
Kerkstraat 17A, 2970 's-Gravenwezel.
Tel. 03/658.90.34

Hoegaarden

ONS HEEM. Driemaandelijks heemkundig tijdschrift voor Vlaanderen.
Uitgegeven onder auspiciën van de v.z.w. Verbond voor Heemkunde.

Jaarabonnement over te maken op postrek. nr. 000-0495981-20 of bankrek. nr. 401-4517901-47 op naam van «Verbond voor Heemkunde» v.z.w., Kerkstraat 17A, 2970 's-Gravenwezel (met vermelding: «Ons Heem»). Buitenlandse betalingen enkel op postrekening.
Gewoon abonnement: 530 fr.
Steunend abonnement: 750 fr.
Beschermend abonnement: vanaf 1.000 fr.

Buitenland: 100 fr. toeslag.

REDAKTIERAAD:
Hoofdredaktie: Drs. J. Gerits, «Amphion», Groenstraat 56, 3941 Eksel.
Penningmeester: R. Vermeiren, Van de Wervelaan 56, 2970 Schilde.
Koördinatie en verzending: Kerkstraat 17A, 2970 's-Gravenwezel.
Leden:
J. Devuyst, Ommegangstraat 81, 9420 Erpe-Mere.
J. Olyslaegers, Nieuwstraat 14, 2550 Kontich.
F. Sillis, Christus-Koninglaan 50, 2640 Mortsel.
Ir. L. Stockman, Brugstraat 103, 9880 Aalter.
Not. Luc Van Eeckhoudt, St-Truidensesteenweg 366, 3300 Hakendover.
Dr. H. Vannoppen, Leuvensesteenweg 839, 3071 Erps-Kwerps.

NIEUWE ABONNEMENTEN en OUDE JAARGANGEN: Sekretariaat, Kerkstraat 17A, 2970 's-Gravenwezel. Tel. 03/658.90.34.

RUILDIENST: Drs. J. Gerits, Groenstraat 56, 3941 Eksel.

DRUKKERIJ: Drukkerij Vercruysse, Diksmuideheirweg 36, 8200 Sint-Andries.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER: Drs. Jan Gerits, Groenstraat 56, 3941 Eksel.