

[Nummer 2]

Honderd jaar geleden... De eerste convooien in West-Vlaanderen Oogst 1838.

OM de haven van Antwerpen onafhankelijk te maken van de Nederlandsche waterwegen, werd reeds in October 1831 een ontwerp ingediend om een spoorweg aan te leggen van Antwerpen naar Duitschland, over Diest en Tongeren. Engeland alleen bezat toen reeds een spoorweg van 49 km. tusschen Liverpool en Manchester.

In Juni 1833 werd een definitief wetsvoorstel ingediend om Verviers, Antwerpen, Oostende, Mons en Brussel te verbinden over Mechelen, door een net van 397 km. spoorwegen.

De wet werd op 1 Mei afgekondigd, en reeds op 5 Mei van het volgende jaar, werd het eerste baanvak Brussel-Mechelen ingehuldigd. Den 7 Mei 1836 werd het vak Mechelen-Antwerpen in dienst gesteld; in 1837 de baanvakken Mechelen-Gent en Mechelen-

Tienen; in 1838 de vakken Ti enen-Ans (Luik) en Gent-Oostende; in 1839 Gent-Kortrijk en Landen-St. Truiden, en in 1840 Brussel-Tubeke.⁽¹⁾

De eerste 200 ton sporen werden in Engeland aangekocht; daarmee begon men de werken, en had men modellen om aan de Belgische ijzerfabrieken te overhandigen. Deze sporen waren 4,57 m. lang en wogen 20 kgr. per meter. Onze huidige sporen wegen 60 kgr. per meter, deze van onze tegenwoordige buurtspoorwegen 23 kgr.

De drie eerste locomotieven werden in Engeland besteld, later werden er ook in België gebouwd. Hun kracht was minder dan die der stoomtuigen van de buurtspoorwegen, die zooals de eerste locomotieven zes ton per as dragen, maar ze hebben drie gekoppelde assen waar de eerste locomotieven er slechts twee hadden. Deze eerste locomotieven hadden ieder een naam, de drie eersten noemden *La Flèche*, *L'Eléphant* en *Stephenson*.

Het vervaardigen der rijtuigen leverde groote moeilijkheden op, daar er nog geen fabrieken van spoorwegmateriaal bestonden. De bakken van de rijtuigen met het binnenwerk, werden besteld bij de wagenmakers, die postwagens maakten; in de werkplaatsen van den spoorweg te Mechelen, werden deze bakken voorzien van veeren en wielen, en geschilderd. Deze rijtuigen hadden de vormen en de namen van de reiswagens die op de groote wegen verkeerden. Deze van eerste klas noemde men *berlinen*, ze hadden drie afdeelingen met bekussende banken, ze waren overdekt en voorzien van ruiten, met aan ieder hoek een lantaarn; de *diligentiën* waren de tweede klaswagens, ze waren zooals de berlinen, maar zonder ruiten; de derde klas bestond uit *chars-à-bancs*, opene wagens zonder dak, maar voorzien van banken, terwijl de vierde klas bestond uit opene wagens zonder dak of banken.

(1) Van 1 Juni 1834 tot 17 Mei 1840, waren er te zamen 329 km. spoorweg gelegd en uitgebaat, waarvan 82 km. met dubbel spoor.

De eerste spoorwegen geleken veel op onze buurtspoorwegen. De staties waren heel klein; te Brussel (Groendreef) waren er zes wissek, te Antwerpen zeven, te Brugge vier, te Oostende zes en te Mechelen, het middelpunt van het spoornet, waar de magazijnen en de werkhuizen lagen, waren er een en twintig wissels.

Van in 1836 sprak men over de verbinding van de Brusselsche Noordstatie met de Zuidstatie, die tot in 1867 op de Rouppeplaats lag, later werd ze 400 meters verder verlegd. Nu eerst werkt men te Brussel aan de verbinding tusschen Noord en Zuid.

In 1838 werd de dienst der reizigers verzekerd tusschen Brussel en Antwerpen, door vier treinen in beide richtingen, en door drie treinen in beide richtingen tusschen Mechelen en Oostende, alsook tusschen Mechelen en Ans (Luik).

Om alle verwarring te vermijden bij het vertrek van de treinen, waren de richtingen aangeduid door gekleurde vlaggen: naar Luik rood, naar Antwerpen geel, naar Gent groen, naar Oostende bruin, en naar Brussel wit.

Ieder rijtuig kon niet meer dan dertig reizigers vervoeren, en ieder convooi telde gewoonlijk niet meer dan veertien rijtuigen. De kaartjes werden in den trein afgeleverd. De reizigers moesten in de statie zijn ten minste een half uur voor het vertrek van den trein.

In het begin betaalde men 6,6 centiemen per kilometer in eerste klas, 5 in tweede klas en 2,5 in derde klas. Met de paardenpostwagens betaalde men tusschen 8 en 12 centiemen per kilometer.

De eerste jaren van de uitbating der spoorwegen beschikte men niet over den telegraaf, waarvan de eerste lijn in 1846 gelegd werd tusschen Brussel en Antwerpen. Het was ook niet noodig, want het treinverkeer was niet drukker dan op onze buurtspoorwegen, die ook geen gebruik maken van telegraaf en telefoon. Al de overgangen waren bewaakt. Na het groot ongeval aan de brug te Drongen in Oogst 1838 (zie verder), moesten de treinen vertragen bij de draai-

bruggen, en moest de treinwachter afstappen en gaan zien of de brug wel goed gesloten was. Wanneer in een der ‘stations-relais’ (nog een term ontleend aan het postverkeer langs de groote wegen; de convoeien kruisten aldaar en konden er water en kolen opnemen) een convooi meer dan een half uur vertraging had, moest een reserve-locomotief voorzichtig den trein te gemoet rijden.

Van 5 Mei 1835 tot 31 December 1839, had de spoorweg 6.863.357 reizigers vervoerd; de locomotieven hadden samen 505.648 postmijlen (2.022.592 km.) afgelegd. Slechts twee en dertig personen waren het slachtoffer geworden van een ongeval, vijftien hadden er het leven bij ingeschoten, waaronder vier reizigers.

De eerste machinisten kwamen uit Engeland, samen met de eerste locomotieven. In het begin volgden ze de engelsche mode en deden dienst op hun locomotief met een hoogen hoed op⁽¹⁾.

* * *

In Oogst 1838 werden de baanvakken Gent-Brugge en Brugge-Oostende ingehuldigd. Op het einde van Juli waren de werken snel gevorderd te Brugge. Op 31 Juli was er een ‘stoomtuig (remorqueur) of vuerwagen’ tot bij de stad geweest. Er werd zelfs 's nachts gewerkt bij fakkellicht; de *rails* lagen reeds door de stad Brugge. Den 5 Oogst was een convooi met den minister van Openbare Werken door de stad gereden naar Plasschendale (Oudenburg), waar men de laatste hand legde aan de brug over de vaart. Den 11 Oogst reed een convooi door Brugge naar Plasschendale met de koninklijke familie, die zich vandaar per koets naar Oostende begaf.

Het reizigerstarief voor de twee nieuwe baanvakken werd afgekondigd in den ‘Moniteur’ van 1 Oogst. Het materiaal van den spoorweg bestond toen uit

(1) H. VANDERRYDT. *Les premières années de l'exploitation des chemins de fer en Belgique*, in ‘Revue de l'Université de Bruxelles’, 1911-1912, bl. 454 481.

16 diligentiën en berlinen, 46 chars-à-bancs en 125 wagons (4^e klaswagens).

Op 11 Oogst werd de verdeeling van de twee nieuwe baanvakken geregeld; er zouden drie hoofdstaties zijn: te Aalter, te Brugge en te Oostende, en drie bijstaties: te Landegem, Bloemendale (Beernem) en Jabbeke.

Het algemeen tarief en de dienstregeling van al de lijnen werden afgedrukt in den 'Moniteur' van 11 Oogst 1838.

De inhuldiging van de lijn GENT-BRUGGE gebeurde op 12 Oogst.

Het eereconvooi, bestaande uit 38 versierde rijtuigen, met den Minister van Openbare Werken en de uitgenoodigden, vertrok uit Brussel om 10 uur 20. Te Mechelen werd het om 11 uur vervoegd door een convooi met de genoodigden uit Antwerpen. De twee convooien konden eerst om 12 uur vertrekken, omdat er een ongeval gebeurd was met het gewoon convooi uit Gent in de statie van Dendermonde. De locomotief, na water ingenomen te hebben, was met volle geweld naar de rijtuigen terug gereden en had er vier verbrijzeld; er was slechts stoffelijke schade.

Daardoor kon het vertrek uit Gent naar Brugge eerst om 4 uur gebeuren, in plaats van om een en half. 's Morgens om 11 uur was een versierd convooi van acht rijtuigen uit Brugge naar Gent vertrokken met de uitgenoodigden, om samen met het eereconvooi terug te keeren. Het had de reis gedaan in vijf kwartier.

Het eere-convooi, gesleept door *Marie de Bourgogne* en *Jean van Eyck*, kwam om 5.45 met 2 uur 45 minuten vertraging te Brugge toe, gevolgd door de twee andere convooien. Te Aalter hadden de locomotieven moeten water innemen, wat de vertraging nog vermeerderde.

In de statie werden de reizigers opgewacht door de koninklijke familie, die 's morgens uit Oostende toegekomen was, en door de plaatselijke overheid. De burgemeester sprak een redevoering uit, waarna de

Koning in stoet naar het paleis van de provincie gebracht werd. 's Avonds om 7 uur was er banket op het stadhuis, waar de minister van Openbare Werken en de gezanten van Frankrijk, Oostenrijk en Pruisen aanwezig waren. Om 9 uur was er bal op de stadshalle, waar de koninklijke familie aanwezig was tot 12,30 uur. Het belfort en de meeste huizen waren prachtig verlicht⁽¹⁾.

Er waren veel vreemdelingen naar Brugge gekomen, bij zoover dat er nergens geen slaping meer te vinden was; onder de vreemdelingen waren veel inwoners van Zeeuwsch-Vlaanderen in hunne schilderachtige kleedij, ze waren gekomen niettegenstaande de staat van oorlog die nog heerschte tusschen Nederland en België, en waaraan eerst op 19 April 1839 een einde gesteld werd.

's Anderendaags, om 1 uur na den middag, keerden de genoodigden met een speciaal convooi naar Brussel terug, waar ze om 7 uur toekwamen. Een ander convooi bracht de koninklijke familie naar Oostende.

's Namiddags duurden de feesten voort te Brugge, er was schottersprijskamp, mastklimming op de Markt, palingtrekken aan de Carmersbrug en zakkenloopen op de Jan van Eyckplaats. 's Avonds om 9 uur was er groot vuurwerk.

Het baanvak BRUGGE-OOSTENDE werd ingehuldigd op 28 Oogst 1838. Om 10 uur vertrok het eereconvooi met versierde rijtuigen uit Brussel, te Mechelen werd het vervoegd door een ander convooi en te Brugge door een derde, dat de genoodigden uit Oostende bracht. De drie convooiën vertrokken samen na vier uur en kwamen om 5,45 uur te Oostende toe, waar ze door den koning verwacht werden. De burgemeester van Oostende sprak een rede uit. Daarna trok een stoet naar het stadhuis. Om 7 uur was er banket in het 'Hotel du Commerce', waar de Minister van

(1) Het leggen van het baanvak Gent-Brugge 44,6 km.) had 4.707.170,31 fr. gekost en Brugge Oostende (21 km.) 2.570.093,07 fr.

Openbare Werken, en de gezanten van Engeland, Frankrijk, Brazilië, Oostenrijk, Pruisen, Spanje, Zweden en Portugal aanwezig waren. Om 8 uur was er bal op het stadhuis, de koninklijke familie bleef er tot 11,30 uur. Heel de stad was verlicht.

In de eerste weken dat de nieuwe lijn gebruikt werd, gebeurden er twee ongevallen. Den 17 Oogst, toen het middagconvooi te Bloemendale over den wissel reed, sprong er een stuk ijzer van een *rail*, de rijtuigen ontspoorde en de haak van de locomotief brak; er was geen verdere schade, en met twee uur vertraging kon het convooi zijn reis voortzetten.

Den 20 Oogst was het erger. 's Morgens om 11 uur, vertrok een speciaal convooi met de koninklijke familie uit Brussel naar Oostende. 's Avonds rond 8 uur, wanneer het convooi terug naar Brussel reed, was de brug te Drongen opengedraaid, de brugdraaier was niet op zijn post, maar had een wit licht uitgesteld aanduidend dat alles in orde was. De locomotief en het eerste rijtuig reden in het water; er waren twee dooden en één zwaar gekwetste.

Ten gevolge van dit ongeval, schreven de gazetten over het gevaar van reizen op den spoorweg. Het ministerie deelde op 26 Oogst mede, dat sedert de opening van den spoorweg op 5 Mei 1835, zeven leden van het personeel verongelukt waren, waaronder zes gedood, en vijf reizigers, waarvan drie gedood. In dien tijd had de spoorweg drie millioen reizigers vervoerd, 't is te zeggen de lading van 250.000 diligenties. Zeventig diligenties die dagelijks zouden vertrekken, hadden tien jaar noodig om zooveel volk te vervoeren. Dit bericht stelde de menschen gerust⁽¹⁾.

Vanaf einde Oogst liepen er te Brugge dagelijks vier treinen in de richting van Oostende en vier in de richting van Gent. De eerste trein vertrok uit Gent, en de laatste liep niet verder dan Gent. De andere treinen reden tot Mechelen en gaven er aanslui-

(1) *Moniteur belge*, 2^e semester, 1838; en *Standaerd van Vlaenderen* (Brugge), 1838.

ting met de andere lijnen. De laatste trein naar Mechelen vertrok uit Oostende om 12,30 uur en om 13,5 uit Brugge. De laatste trein uit Brussel naar Oostende vertrok om 2 uur en was te Brugge om 6,20 uur en te Oostende om 7 uur.

Met den eersten trein uit Oostende vertrokken om 5,50 uur, was men te Brugge om 6,25, te Mechelen om 10 uur, te Brussel om 11,30, te Antwerpen om 10,55 en te Ans (Luik) om 1,40. Vertrok men uit Ans om 7 uur, dan was men te Mechelen om 9,55, te Brussel om 10.50, te Antwerpen om 10,55, te Brugge om 1,45 en te Oostende te 2,20 uur.

Ziehier enkele prijzen voor reizen uit Brugge, in Berlinen, Diligenties, Chars-à-bancs, en Wagons:

	B.	D.	C.	W
Naar Ans (Luik):	14,75 fr.	12,50 fr.	8,50 fr.	5,00 fr.
Naar Brussel of):	8,75 fr.	7,50 fr.	5,00 fr.	3,00 fr.
Antwerpen)				
Naar Mechelen:	7,75 fr.	6,75 fr.	4,50 fr.	2,75 fr.
Naar Gent:	3,50 fr.	3,00 fr.	2,00 fr.	1,25 fr.
Naar Oostende:	1,75 fr.	1,50 fr.	1,00 fr.	0,60 fr. ⁽¹⁾ .

Op 3 Februari 1839 werd een nieuw tarief ingevoerd. De berlinen werden afgeschafft, en de prijzen van de andere rijtuigen verhoogd. Van Brugge naar Oostende betaalde men in Dilig. 2,00 fr., in C. à.b. 1,25 fr. en in Wagons 1,00 fr.⁽²⁾.

Het aankomen van de convoien had veel bijval. Te Brugge was er een herbergier die er profijt wilde uittrekken. Hij liet op het dak van zijn huis in de Smedenstraat een belvédère bouwen, die nu nog bestaat, en waar de gasten het convoer van ver konden zien afkomen.

Het aanleggen van den spoorweg te Brugge, met de statie op de Vrijdagmarkt, had een onverwacht gevolg: de Vlamingstraat die vroeger de bedrijvigste straat

(1) *Moniteur belge* van 11 Oogst 1838, bijblad.

(2) *Chemin de fer*. Rapport présenté aux Chambres législatives, le 4 février 1841, par le Ministre des Travaux publics. Brussel, 1841, één deel in-4^o, 29 pp. XVIII annexes, 1 carte.

(Bijblad van Biekorf 1938, 2)



DE EERSTE STATIE VAN BRUGGE

Gravure uit den Atlas Cadastral 1865 van P.C. Popp.

Zicht van rechts naar links: Sint-Salvators met haar oude torennaald; Sint-Jacobskerk; de Capucijntjes op de Vrijdagmarkt die in 1867 moesten verhuizen voor het bouwen der nieuwe statie; de eerste Statie (links van de spoorlijn), na de voltooiing van het nieuw gebouw(1886) afgebroken en te Ronse heropgericht. = Op den voorgrond een der oude Brugsche bleekerijen.

Binder: deze prent rechtover bl. 38

was van de stad, werd overvleugeld door de Steenstraat, die nu nog altijd de
bijzonderste straat is. Zal het ook niet veranderen met de nieuwe statie te St. Michiels?

JOS. DE SMET.



Ghislain.

PLECHTIGE H. NUTTINGE EN H. VORMSEL VAN GHISLAIN TACQ. KORTRIJK
- 1937.

Dierbaar Kind,
zet den blom*tak* van uw deugden
waar hij vrij blijft, en beschut blijft,
ver van al dat schaden kan!...

.....

Op den grond van Jesus' herte
GROEIT dien TAK,
in den glans van Jesus liefde
BLOEIT dien TAK,
bij de kracht van Jesus' hulpe
DRAAGT dien *tak*,
en laat den edelen opbrengst gave in
Jesus' handen!
Dierbaar Kind, van God gevoed,
met den Geest van God versterkt,
o bewaar uw rein gemoed,
en blijf gelukkig!

Kunt ge...

Kunt ge kijken?
kijkt met eigen oogen:
d'*uwe!*...
Kunt ge voelen?
voelt met eigen herte:
't *uwe!*...