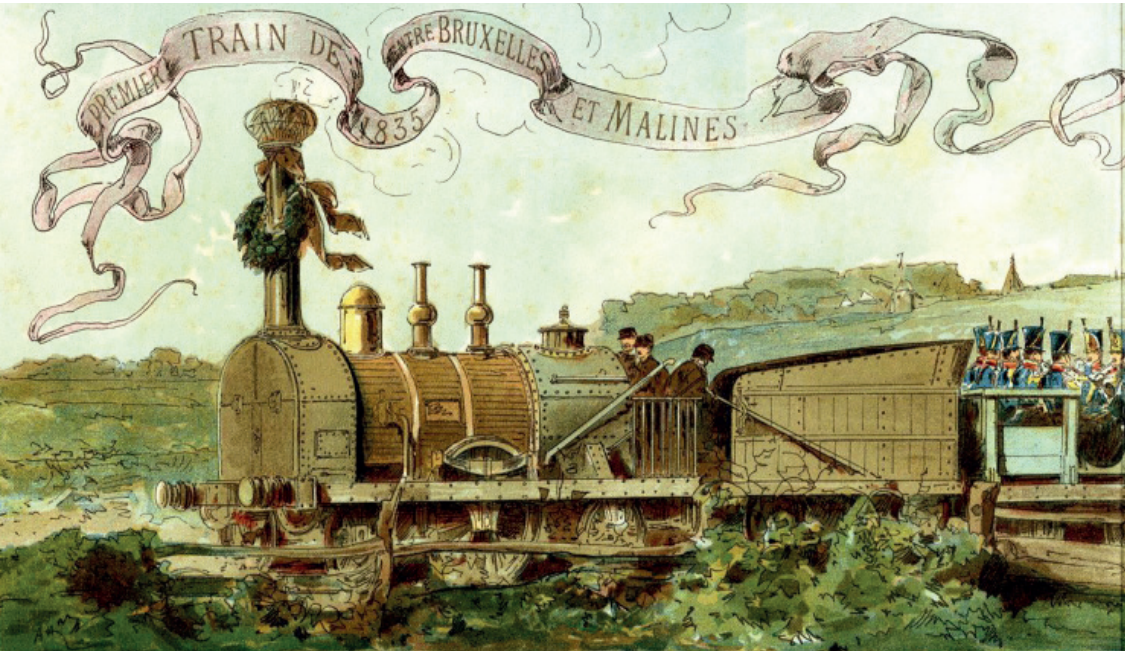


De eerste passagierstrein van continentaal Europa?

Kanttekening bij de Canon van Vlaanderen

Fady Labib
onderzoeker, Amsab-ISG

‘Op 5 mei 1835 verlieten drie stoomtreinen het station Groendreef in Brussel. Aan boord zaten negenhonderd genodigden, verdeeld over dertig rijtuigen. Toen ze een uurtje later in Mechelen toekwamen, brak een groot volksfeest los. De allereerste treinrit op het Europese vasteland was voorspoedig verlopen.’ Zo lezen we in *De Canon van Vlaanderen*.[1]
Het is een van de fundamenten van de Belgische identiteit:

Kleurenprent van Armand Heins met een afbeelding van de eerste treinrit met passagiers van Brussel naar Mechelen, 1885. (Wikimedia Commons)

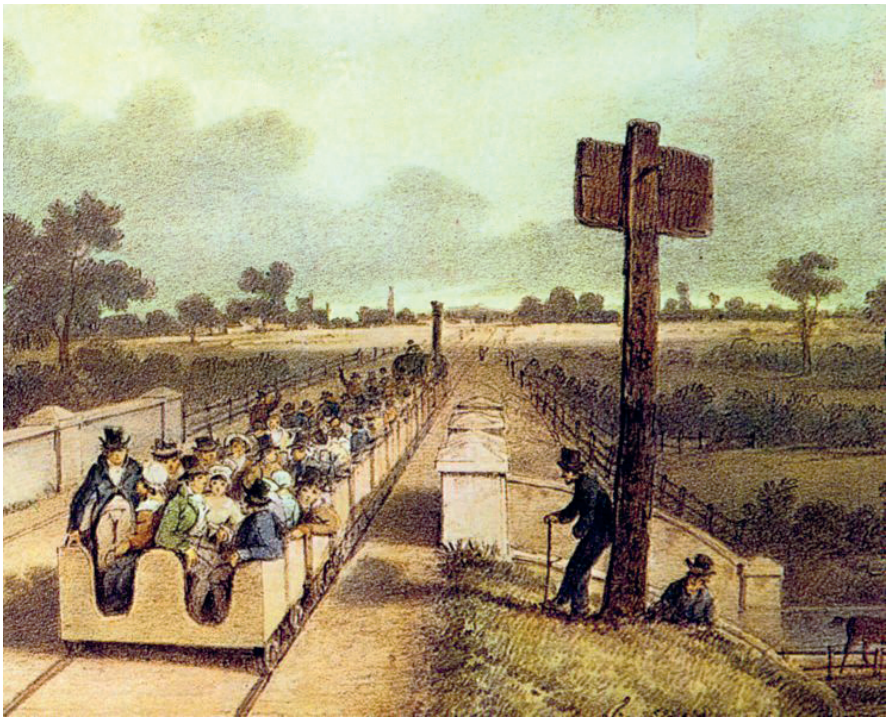
Engeland mocht dan wel eerst zijn, het was België dat de industriële revolutie naar het Europese vasteland bracht. Naast de Mule Jenny symboliseert de trein die dynamiek wellicht het duidelijkst. Kort na de eerste spoorlijn Londen-Manchester in Engeland wist het jonge België een indrukwekkend spoorwegnetwerk uit te bouwen. De nieuwe technologie maakte het mogelijk om mensen en goederen te verplaatsen over lange afstanden met relatief hoge snelheden. De impact daarvan op het verdere verloop van de Belgische geschiedenis valt natuurlijk niet te onderschatten. Industriële centra, koolbekkens en het platteland waren zoals nooit eerder met elkaar verbonden. De snelle industrialisering die daaruit volgde, gaf mee vorm aan het België dat we vandaag rondom ons zien.

Het is niet mijn bedoelling om die rijke geschiedenis aan de kant te schuiven. België speelde wel degelijk een voortrekkersrol in de geschiedenis van de spoorwegen, deels ingegeven door zijn rol als internationale draaischijf. Wel wil ik één bepaald aspect ervan in vraag stellen: was België wel dé eerste? Tijdens een onderzoek naar treinklassen kwam ik toevallig een Franse trein op het spoor die aan de legendarische lijn tussen Mechelen en Brussel zou zijn voorafgegaan. Een jaartal, terloops vermeld in een artikel, deed me in vraag stellen wat ik altijd had geleerd. Een korte zoektocht onthulde meteen uitvoerige literatuur over de eerste lijn van Frankrijk. Die liep tussen Saint-Étienne en Lyon en stond vanaf 1831 open voor het publiek. Op basis daarvan stellen dat generaties historici in België het verkeerd hadden, is echter allesbehalve wenselijk. Wat volgde, was daarom een onderzoek met een tweeledige vraagstelling: wie had de eerste trein van continentaal Europa, en vanwaar de verwarring in het beantwoorden van die vraag?

Voordat we ons afvragen welke trein eerst was, moeten we bepalen wat we daarmee precies bedoelen. De verschillende kwalificerende termen in de titel verraden al de specificiteit van de claim waarover het gaat. Ten eerste moet de trein toegankelijk zijn voor passagiers, net als de lijn tussen Mechelen en Brussel. Goederenvervoer per spoor heeft een geschiedenis die verder teruggaat dan die periode. Die laat ik daarom buiten beschouwing. Ten tweede moet de aandrijving gebeuren met behulp van een stoomlocomotief. Vroege experimenten met treinen maakten nog gebruik van paardenkracht, wat natuurlijk ver afstaat van het beeld dat wij hebben van de trein als exponent van de industriële maatschappij. Ten derde moet er een zekere regelmaat bestaan in het passagierstransport. De dienst moet dus op zichzelf staan als onderdeel van de werking van de treinen, met bijvoorbeeld een welomlijnde procedure voor ticketverkoop. De wijze van concessie laat ik buiten beschouwing, omdat het Belgische experiment uitzonderlijk was gezien de rechtstreekse uitbating door de staat.

Over automatisering, klassenstrijd en pacificatie

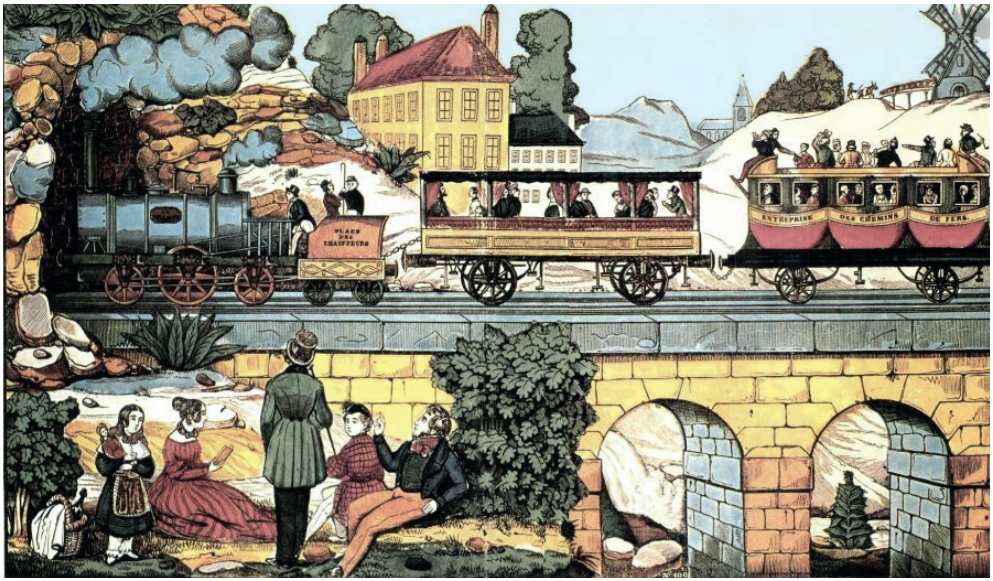
Mijn onderzoek begon niet met de vraag welke trein eerst was. Oorspronkelijk spitste ik mij toe op de geschiedenis van treinklassen en de sociale rol die ze in de loop van de tijd hebben vervuld. De literatuur rond de spoorwegen is dan wel omvangrijk in België, toch hebben relatief weinigen zich specifiek bekommerd om de treinklassen op zich.[2] Daarom keek ik over



Schilderij van A.B. Clayton over de opening van de spoorlijn Liverpool-Manchester. (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Opening_Liverpool_and_Manchester_Railway.jpg)

de landsgrenzen heen, waar Georges Ribeill in Frankrijk een uitstekende bijdrage schreef met eenzelfde opzet als de mijne: klassenstrijd op de spoorwegen.[3] Zijn artikel begint bij het begin, de eerste spoorweg van Frankrijk, waarvan het biljet de reiziger negen (!) verschillende treinklassen aanbood. Wat me echter het meest opviel, was het vermelde jaartal: 1833. Juist in die week kwam *De Canon van Vlaanderen* uit met het verhaal over de eerste trein. Dat bevestigde mijn vermoeden. De Franse trein reed al een volle twee jaar vóór 'de allereerste treinrit van het Europese vasteland'!

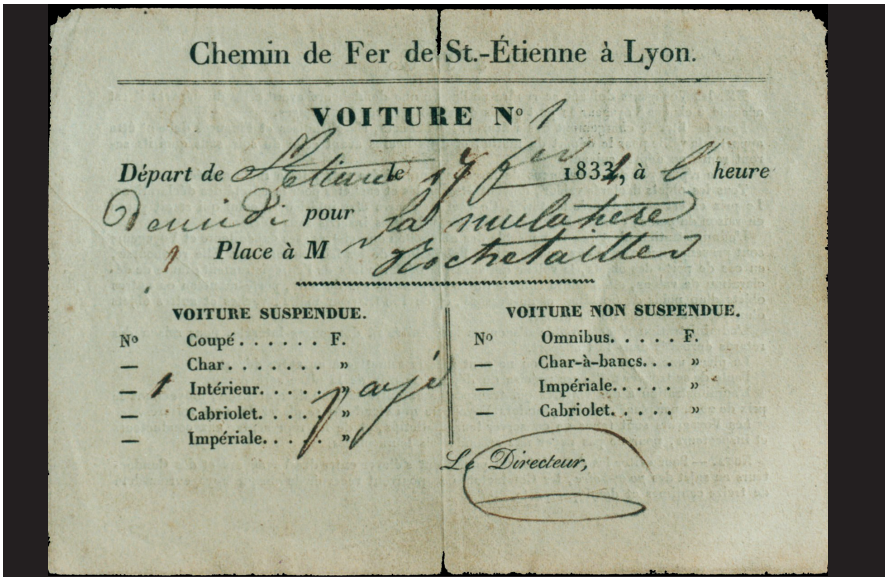
Het leek mij onmogelijk dat zoiets al die tijd door de mazen van het net was geglipt. Bovendien kon ik een dergelijke claim niet maken zonder absoluut zeker te zijn. Daarom groef ik dieper in het verhaal. Daarbij vroeg ik mij ook af hoe het kon dat de anders zo goed geïnformeerde ingenieurs en politici in



Houtgravure met een afbeelding van de eerste passagierstrein tussen Saint-Étienne en Lyon. (http://lesbonsplansdegandalf.eklablog.com/revolution-industrielle-le-train-a125933122)

België destijds niet op de hoogte waren van de Franse spoorlijn. Die vraag werd nog relevanter toen bleek dat er een gigantische hoeveelheid documentatie en literatuur bestaat over de Franse lijn. De Wikipediapagina alleen al bevat meer dan tweehonderd voetnoten en verwijzingen.[4] Ik hoopte dan ook uit de uitgebreide ontstaansgeschiedenis te kunnen afleiden waarom dat verhaal in België onder de radar was gebleven.

Het verhaal speelt zich af rond Saint-Étienne, een stad in het zuidoosten van Frankrijk op zowat 200 kilometer van Genève. In het begin van de 19e eeuw ontsloot het bergachtige landschap grote steenkoolreserves, die dan ook algauw naarstig ontgonnen werden. Toch waren er problemen met het transport van de kolen naar de stedelijke centra: de bestaande steenweg was gebrekkig en het kanaaltransport te duur. Daarom vinden we in dat gebied bij de Loire de eerste pogingen tot treinvervoer, nog vóór de eerste experimenten rond Parijs. Meerdere kapitalisten zagen de winstkansen en vroegen concessies tot uitbating aan. Zo ook de hoofdrolspeler uit ons verhaal, Marc Seguin, die zich na een reis



Chemin de Fer de St.-Étienne à Lyon.

VOITURE N° 1

Départ de St Étienne le 17 fev 1833, à l'heure Demidi pour la mulatière

Place à M Rochetaillée

VOITURE SUSPENDUE.		VOITURE NON SUSPENDUE.	
N°	Coupé . . . . . F.	N°	Omnibus. . . . . F.
—	Char . . . . . »	—	Char-à-bancs. . . »
— 1	Intérieur. . . . . » payé	—	Impériale. . . . . »
—	Cabriolet. . . . . »	—	Cabriolet. . . . . »
—	Impériale. . . . . »		

Le Directeur,

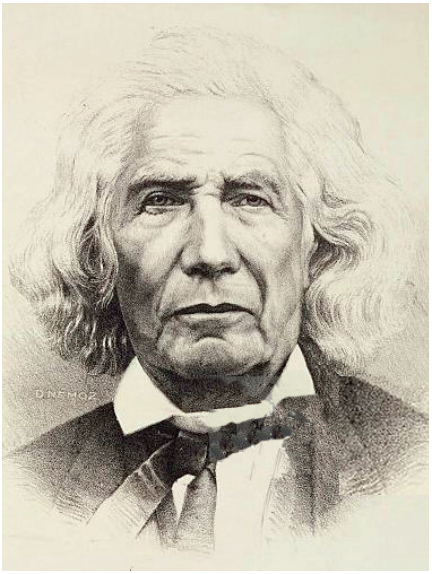
Treinticket uit 1833 voor de spoorlijn van Saint-Etienne naar Lyon. (Collection du musée d'art et d'industrie de la ville de Saint-Etienne, ancienne collection du musée du vieux Saint-Etienne)

naar Engeland liet inspireren tot de bouw van een eigen spoorweglijn.

In 1826 kende de staat het concessierecht toe aan Seguin en zijn zakenpartners, onder wie enkele van zijn broers. Het jaar nadien werd het spoorwegbedrijf gevormd, de Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon. De werkzaamheden aan de nieuwe spoorlijn die Saint-Étienne met Lyon zou verbinden, verliepen niet zonder moeite en bleken al snel trager en duurder uit te vallen dan verwacht. Dit is wellicht de geschikte plaats om het over een andere, nog vroegere Franse spoorlijn te hebben. De lijn Saint-Étienne-Lyon was immers niet de eerste. In 1827 al opende een ander bedrijf een treinverbinding tussen Saint-Étienne en Andrézieux, een goede 15 kilometer in noordwestelijke richting. Ook die lijn wordt soms in de literatuur als de eerste treinverbinding vermeld. Toch ontbreken er enkele essentiële factoren: de treinen werden door paarden getrokken en aanvankelijk enkel gebruikt voor goederen. Daarom laat ik die lijn verder buiten beschouwing. Een van die factoren geldt trouwens ook voor de lijn naar Lyon die Seguin aan

het aanleggen was: aanvankelijk waren ook daar enkel wagons voor vervoer van steenkolen gepland. Wellicht is dat een deel van de reden waarom de Belgen die lijn zo lang niet opmerkten. Toch zouden het kolentransport en het passagiersvervoer in Saint-Étienne zich kort na de opening van de lijn op uitzonderlijke wijze vermengen.

Die opening gebeurde in verschillende fasen, naarmate de delen van het traject afgewerkt werden. Het eerste deel, tussen Saint-Étienne en Givors, werd halfweg 1830 geopend.[5] Die opening vond plaats in een periode van zware sociale onrusten in Frankrijk ten gevolge van de Julirevolutie. De treinlijn werd zelf ook het doelwit van de revolutionaire troebelen, wat het bedrijf op bepaalde momenten er zelfs toe dwong om de bouw stil te leggen. Een reden voor de onlusten was angst voor automatisering, wat overigens actueel blijft. De werkmannen belast met het zeulen van de kolen tussen de wagons, de '*crocheteurs*', vreesden voor hun beroep door de komst van de trein. De kolen moesten immers niet langer manueel over en weer worden gedragen. De treinwagons hadden een mechanische klep om de kolen te lossen waar gewenst. Samen met de koetsiers, die zich logischerwijze ook bedreigd voelden door het nieuwe transportmiddel, wisten de *crocheteurs* de publieke opinie te keren tegen de trein.



Lithografie van Marc Seguin door Daniel Nemoz. (https://fr.wikipedia.org/wiki/Marc_SeguinMarc_Seguin)

De gebroeders Seguin zagen hun bedrijf in gevaar door het protest en leken weinig sympathie te hebben voor de stakende mannen: 'De crocheteurs hebben geprofiteerd van de politieke troebelen om zich te versterken. Wij zullen onszelf van hen ontdoen wanneer de orde hersteld zal zijn.'[6] Na verloop van tijd zagen de broers een kans om zelf de publieke opinie naar zich toe te trekken. In die tijd ging elke zomer immers een groot volksfeest door in Givors. De leiding besliste om 'liefhebbers' via de bijna afgewerkte spoorlijn te vervoeren naar het stadje en zo opnieuw

beweging te krijgen in het zo goed als stilgevallen bouwproject. De ritten door het pittoreske landschap waren een groot succes. Dat leidde ertoe dat enkele maanden later regelmatige, betalende ritten voor passagiers werden aangeboden: vanaf de lente van 1831 nog op een gedeelte van het traject, vanaf 1 oktober 1832 over het gehele traject. Naast het sociale nut zag het worstelende bedrijf daarbij duidelijk voordelen voor de eigen financiën.[7] De kolendragers werden uiteindelijk gepaaid met aantrekkelijkere loonvoorwaarden, waardoor ze voor lichter werk een beter loon kregen dan hun technologisch achtergestelde collega's die elders manueel bleven zeulen.[8]

In februari 1833 werd de lijn definitief geopend met een regelmatige dienst over de gehele lengte voor zowel passagiers als goederen, een jaar later dan voorzien in de concessie.[9] In 1831 namen vijftig à zestig passagiers dagelijks de nog korte rit tussen Saint-Étienne en Givors. Voorstanders voorzagen dat de opening van de totale lijn een verdubbeling van het aantal passagiers teweeg zou brengen ten nadele van het dagelijkse verkeer over de bestaande steenweg. De geleidelijke opening van de lijn voor passagiers overtrof echter alle verwachtingen van het bedrijf: al snel namen jaarlijks tienduizenden passagiers de trein. Omdat de concessie alleen melding had gemaakt van goederentransport, had het bedrijf het grote voordeel dat het de tarieven voor passagiers volledig zelf kon bepalen. De gebroeders Seguin hadden het sociale protest niet alleen succesvol in de kiem gesmoord met hun technologische hoogstandje, ze verdienden er zelfs een aardige duit mee.

Over de details: blijft de Canon overeind?

Marc Seguin is zodanig verweven met het verhaal van de Franse industrialisering dat zijn naam gegraveerd staat op de Eiffeltoren. In de literatuur benadrukken auteurs telkens opnieuw zijn vindingrijkheid en zijn bijdrage tot de verfijning van de stoommotor. Essentieel voor zijn verhaal zijn de inspiratie vanuit Engeland en de aanpassingen die hij doorvoerde aan de Engelse treinmotoren van George Stephenson.[10] Het leek mij dan ook vanzelfsprekend dat stoommotoren de lijn, net als die van België, volledig bedienden. Het was pas toen ik dieper groef dat duidelijk werd dat het verhaal ingewikkelder is.

De stoomlocomotief stond nog in zijn kinderschoenen toen de lijn aangelegd werd. Bovendien lag de spoorlijn in een bergachtig landschap, waardoor de trein soms steile hellingen moest bestijgen. Tijdens de constructie van de lijn en zelfs daarna was het gebruik van

stoommotoren als aandrijving dan ook een punt van discussie. Marc Seguin was vanaf het begin voorstander van de nog jonge technologie en drong sterk aan op het gebruik van stoommotoren, anders dan voor de lijn naar Andrézieux.[11] Tegelijk dwongen veiligheidsoverwegingen en de technologische beperkingen van die tijd het bedrijf om naar alternatieve methoden van aandrijving te zoeken. Vandaar bijvoorbeeld op bepaalde steilere delen het gebruik van stationaire trekmachines, en nog vaker het gebruik van paarden. Tijdens de afdaling werden de paarden dan in een wagon gezet en lieten de bestuurders de zwaartekracht het werk doen.[12] 'Zolang die [de stoomlocomotieven] niet in gebruik zijn zal de spoorlijn tussen Saint-Étienne en Lyon niet meer geven dan een onvolmaakt idee van de Engelse spoorwegen', lezen we in de *Journal de Commerce* van 11 april 1832.[13] Stoomlocomotieven werden wel al ingezet op het vlakke stuk tussen Givors en Lyon, maar pas in 1848, na een verregaande vernieuwing van de spoorlijn, werden de treinen op de volledige lijn aangedreven door stoomtractie.[14]

In het reisverslag van de Franse schrijver Jules Janin lezen we hoe een rit zich omstreeks 1838 in de praktijk voltrok. De auteur was allesbehalve tevreden met zijn ervaring op de lijn: 'De weg naar Saint-Étienne is ook onwillig, fronsend, ontevreden, slecht onderhouden; hij [de trein, red.] vertrekt alleen als het hem uitkomt en hij vertrekt traag. […] Hij is gebouwd voor kolen en niet voor de mens: dus, laat de mens maar wachten!'[15] Bovendien klaagde Janin meermaals over de snelheid. Bij het vertrek uit Lyon werd gebruikgemaakt van paarden, 'met de loomheid van een rouwprocessie. […] Eenmaal uit het steile gedeelde vervangt de spoorweg zijn povere paardjes door een povere stoommachine, van een heel klein kaliber, met een zeer ondermaatse aandrijving, en gevoed, ik wil zeggen verwarmd, met liefdadigheid.'[16] Uit die en andere bronnen blijkt telkens dat stoomkracht in de beginjaren niet het enige aandrijvingsmiddel was voor de treinen. Terwijl er wel degelijk delen in het traject waren waar stoomlocomotieven het werk overnamen, leek dat eerder de uitzondering dan de regel.

Was België dus eerst? Dat hangt af van de gehanteerde definitie. In dit geval, met mijn definitie, moet ik besluiten dat de Belgische lijn er eerst was. De spoorweg op zich lag er in Frankrijk weliswaar eerder en we zien ten minste twee jaar voor de lijn Mechelen-Brussel een regelmatig en geformaliseerd vervoer van passagiers. Toch onderscheidt de Belgische lijn zich, omdat ze vanaf het begin al volledig door stoom aangedreven werd, wat tussen Saint-Étienne en Lyon pas in 1848 het geval was. Toch kunnen we stellen dat de allereerste

treinrit op het Europese vasteland aan Frankrijk toebehoort, althans voor een deel van het traject. Hoewel de uiteindelijke afwerking van de lijn volgens alle delen van mijn definitie zich pas later zou voltrekken, vinden we er vroeger dan in België wel degelijk veel van de typische kenmerken van het moderne treinvervoer.

Over 'de eerste zijn'

We kunnen ons afvragen wat nu het nut was van deze oefening en breder, van de zoektocht naar dé eerste. Het valt op dat de definiëring hier allesbepalend is: het antwoord kan drastisch verschillen naargelang de gehanteerde criteria. Naast de hier besproken lijnen is er ook een lijn in Bohemen die aanspraak maakt op de gegeerde titel, maar ook die lijn maakte alleen gebruik

De spoorweg van Lyon tot Saint-Etienne, lithografie van Godefroy Engelmann père & fils, ca. 1834-1835, (SARDO Centre national des archives historiques SNCF. (https://www.50ans-citedutrain.com/chapitre/1825-1900/)

van paardentrekkracht.[17] Vanwege de vele critera die we wel of niet hanteren, kan een definitief antwoord op een dergelijke vraag ons makkelijk ontglippen. Dat is een gevolg van de complexe aard van de technologie en de snelle evolutie in de loop van de tijd. Om een complex systeem als een spoorweg aan te leggen, moesten meerdere uiteenlopende technologieën, waaronder metallurgie, stoomaandrijving en tunnel- en bruggenbouw, samenkomen. We kunnen het verhaal herleiden tot een semantische discussie over 'de allereerste', maar is dat wat wij, historici, willen?

Volgens mij moeten we onszelf ervoor behoeden de geschiedenis te reduceren tot een opeenvolging van 'eerstes'. Zo begeven we ons immers op het domein van het *Guinness Book of World Records*. Bovendien loert zo het gevaar van een 'grotemannengeschiedenis', die alle vooruitgang toeschrijft aan enkele geniale uitvinders zoals Marc Seguin. Daarmee wil ik de bijdrage van dergelijke figuren niet minimaliseren, maar er alleen op wijzen dat technologie niet in een vacuüm ontstaat. Over het algemeen is ze een kwestie van trapsgewijze en graduele verandering, waardoor het moeilijk is om een technologisch object te vinden dat het 'eerste' is in zijn soort. Belangrijker nog is dat technologie een sociaal fenomeen is. De spoorlijn Saint-Étienne-Lyon week met de toevoeging van passagiersverkeer drastisch af van het oorspronkelijke plan. Dat lag niet zozeer aan de technologie zelf, maar wel aan de reacties van de mensen errond. Welke technologie doorbreekt, en op welke manier, hangt dus sterk af van de sociale context. Bovendien is er sprake van een wederzijdse beïnvloeding. Naarmate de mens de technologie aanpast, beïnvloedt die weer drastisch het handelen van de mens. Het is die dialectische relatie die de geschiedenis van de technologie voortstuwt, en niet zozeer de opeenvolging van 'eerstes', waartoe de populaire geschiedenis zich soms laat verleiden.

1 *De Canon van Vlaanderen in 60 vensters*, Gent: Borgerhoff & Lamberigts, 2023, p. 166. Zie ook: Wist u dat de eerste trein op het Europese vasteland in België reed? Op: *Focus on Belgium*, https://focusonbelgium.be/nl/wist%20u%20dat/wist-u-dat-de-eerste-trein-op-het-europese-vasteland-belgie-reed, 09/03/2017; Een korte geschiedenis. Op: https://infrabel.be/nl/geschiedenis. Het valt op dat *Train World* (NMBS) niet dezelfde claim maakt. Die website vermeldt de lijnen in Saint-Étienne wel, maar schildert ze af als industriële treinen. Zie: De geschiedenis van de Belgische spoorwegen. Op: *Train World*, https://www.trainworld.be/nl/collecties/de-geschiedenis-van-de-belgische-spoorwegen/1-het-prille-begin-1830-1835. Laatst geraadpleegd op 20/06/2023.

2 Terwijl het onderwerp van treinklassen in meer werken aan bod komt, lijkt dit het enige werk dat zich erop toespitst.
Zie: Georges FERON, Trein en comfort. Kort verhaal van een lange geschiedenis: van het oliepitje naar het STAR 21-plan (I). In: *Het Spoor - Maandblad van de sociale werken van de NMBS,* (maart 1991), pp. 18-23.

3 Georges RIBEILL, Au début des chemins de fer français. La lutte des classes entre compartiments voyageurs. In: *Historail*, 56(2021), pp. 40-61.

4 Zie: https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_du_chemin_de_fer_de_Saint-Étienne_à_Lyon

5 De bronnen en literatuur geven verscheidene data, wellicht door de gefaseerde opening op basis van welke delen af geraakten. Zie: Bruno VARENNE, *Histoire de la construction du chemin de fer dans le département du Rhône, 1826-1832*, Université Jean Moulin Lyon 3, doctoraat, 1950, pp. 181-182; Alphonse PEYRET-LALLIER, *Situation du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, au commencement de 1832; et resultats probables de cette entreprise*, 1832, pp. 7-8, https://books.google.fr/books?id=r-EEAAAAMAAJ.

6 Paul Seguin, geciteerd in: Michel COTTE, Les débuts de la ligne ferroviaire de Saint-Étienne à Lyon et les événements de 1830. In: *Revue d'histoire des chemins de fer*, (2003)26, p. 223. Het citaat is een vertaling uit het Frans: '*Les crocheteurs ont profité des troubles politiques pour se faire augmenter. Nous nous en débarrasserons aussitôt que l'ordre sera rétabli*.'

7 Bruno VARENNE, *Histoire de la construction du chemin de fer* [...], pp. 181-185.

8 Michel COTTE, Les débuts de la ligne ferroviaire de Saint-Étienne à Lyon [...], pp. 226-228.

9 Michel COTTE, Définition de la voie ferrée moderne : la synthèse du Saint-Étienne - Lyon (1825-1835). In: *Revue d'histoire des chemins de fer*, (2003)27, p. 21.

10 Michel COTTE, Définition de la voie ferrée moderne [...], pp. 14-16.

11 Auguste BOUSSON, Sur les résultats pratiques des différents modes de traction et d'exploitation successivement employés sur les anciennes lignes de Rhône et Loire. In: *Annales des Ponts et Chaussées*, 4(1863)1, pp. 314-315.

12 Alphonse PEYRET-LALLIER, *Situation du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon* [...], pp. 7-8; Chemins de fer de la France centrale. In: *Journal du Commerce*, 11/04/1832.

13 Chemins de fer de la France centrale [...]. Het citaat is een vertaling uit het Frans: '*Tant qu'on n'en fera pas usage, le chemin de Saint-Etienne à Lyon ne donnera qu'une idée fort imparfaite des chemins de fer anglais.*'

14 Auguste BOUSSON, Sur les résultats pratiques des différents modes de traction [...], p. 346.

15 Jules JANIN, *Voyage en Italie*, Parijs: A. Everat et Compagnie, 1839, p. 23. Het citaat is een vertaling uit het Frans: '*Aussi bien le chemin de Saint-Etienne est rechigné, renfrogné, mécontent, mal peigné ; il ne part qu'à ses heures, et il part lentement. [...] C'est qu'il a été construit pour la houille et non pour l'homme : donc, que l'homme attende !*'

16 Jules JANIN, *Voyage en Italie* [...], pp. 24-25. Het citaat is een vertaling uit het Frans: *'Avec la lenteur d'un convoi funèbre [...] Une fois hors de la voûte, le chemin de fer remplace ses maigres haridelles par une maigre machine à vapeur, d'un très-petit calibre, d'une force des plus médiocres, et nourrie, je veux dire, chauffée, par charité.'*

17 First Railway in Continental Europe. Op: *Railroad History*, https://www.historyofrailroad.com/first-railway-in-europe. Laatst geraadpleegd op 21/06/2023.