

# TREINTOERISME IN 1838

## Eerste treingids voor België: Gent – Zuid als belangrijk treinstation

Herbert De Vleschouwer

‘Le guide du voyageur en Belgique sur le parcours du chemin de fer de l’état’ van Auguste Gobert verscheen in 1838, één jaar voordat de allereerste treingids met uurtabellen in Engeland gepubliceerd werd. Op basis van wat daarin te lezen staat, wordt een visie gegeven van onze vroege spoorweggeschiedenis. Opvallend is de plaats die Gent, toen tweede stad van het jonge België, daarin toebedeeld krijgt. Redenen worden aangegeven waarom de nieuwe staat zo vroeg en zo hard investeerde in dit nieuwe vervoermiddel. De bijdrage eindigt met eigen impressies over wat er nog herinnert in het stadsbeeld aan het Gentse Zuidstation.



Afb. 1. Eerste Gentse spoorstation in de hier beschreven vroege periode (porselein-reclamekaart van La Ville de Termonde, estaminet - logement - restaurant, vóór 1860).

### Beweegredenen

Hoewel Willem I de staalindustrie met de Engelsman John Cockerill in Seraing hielp uitbouwen, voor de productie van treinstellen en spoorstaven, was het niet deze ondernemende koning die de start aan de uitbouw van een trein-

netwerk gaf. Het was de revolutie van 1830 met de scheiding van de Nederlanden die aan de basis daarvan lag. De Schelde- en Maasmondingen waren afgesloten. Daarom moest de industrie, toen vooral de Luikse mijn- en metaalbouw, andere transportmogelijkheden zoeken in het binnenland en evenzeer investeren in mogelijkheden om zijn goederen te blijven exporteren naar Frankrijk, Pruisen en andere Duitse landen.

De investering van het pas gevormde landje om de spoorwegen in te richten was kolossaal. De bevoegde minister vroeg reeds op 19 juni 1833 een lening van 18 miljoen frank om vanaf de zee, de Schelde, de Maas en de Rijn met een ‘ijzeren weg’ (le chemin de fer) te ontsluiten. Hij meende dat het niet volstond dat de Belgische revolutie het nieuwe land de meest liberale grondwet gegeven had, het werk moest vervolledigd worden door een zo groots mogelijk materieel feit. Deze onderneming zal voor de materiële belangen zijn, wat de grondwet is voor zijn morele, zo meende hij. Hoe het allemaal in zijn werk ging kan men lezen in *Des Chemins de fer de l'état belge* van Edouard Perrot verschenen in 1844. België zou uiteindelijk als nieuwe natie ook het eerste continentale treinritje tussen Brussel en Mechelen op 5 mei 1835 verwezenlijken, en tegen 1843 bouwde men 559 km spoor. Iets meer dan 25 jaar later, tegen 1872, was dat tot 3160 km gestegen en dit over een heel kleine oppervlakte: een dicht spoorwegennet.

## Spoorweggidsen

De Engelsman George Bradshaw (1800-1859) wordt erkend als de eerste die in 1839 een landelijke toeristische treingids schrijft met treintabellen. Daaraan waren andere publicaties voorafgegaan. De Gentse universiteitsbibliotheek bezit het volgende interessante boek dat een jaar eerder uitkwam: *Le guide du voyageur en Belgique sur le parcours du chemin de fer de l'état* van Auguste Gobert, in 1838 uitgegeven door de ‘Nationale Vereniging voor de Verspreiding van goede Boeken’ te Brussel (2). Het was een nieuw type reisgids: een beschrijving op het stramien van de reismogelijkheden per spoor.

In zijn boek geeft de auteur nogal profetisch aan dat de spoorwegen de steden met elkaar zouden verbinden en zodoende het land tot één stad maken. Gobert was uit Parijs afkomstig, initieel journalist en werkte zelf voor de Belgische Staatsspoorwegen. Hij was dus goed geïnformeerd om een gids te maken met als uitgangspunt de toen al bestaande stations en treinverbindingen. Deze strekten zich in 1838 uit van Gent via het centraal knooppunt Mechelen over Leuven tot Luik, tot aan Seraing met zijn in hoog tempo ontwikkelende trein- en spoorbouwindustrie. Een tweede lijn verbond Brussel (Noord) met Ant-

werpen. De beschrijvingen en geschiedenissen van de door treinsporen verbonden steden opgenomen in dat boek haalde Gobert waarschijnlijk uit de bestaande stadsgidsen, aangevuld met eigen waarnemingen. Voor Gent was er in 1826 bijvoorbeeld *Le Guide du Voyageur* van Auguste Voisin beschikbaar (3).

## **Gent van op het spoor gezien**

Het boek van Gobert bevat 73 pagina's over Gent op een totaal van 229, met interessante weetjes. Zo heeft hij het over de 850 gaslantaarnpalen gevoed met een leiding die men onder de Leie wist door te trekken. Een krachttoer! Ook de bouw van de Opera en het Justitiepaleis komen aan bod. Niet minder dan acht pagina's worden gewijd aan de internationaal gewaardeerde centrale gevangenis, gebaseerd op de principes van de Engelse filosoof Howard.

Over de locatie van het station te Gent schrijft Auguste Gobert het volgende. 'Geen enkele stad in België kon voor zijn ijzeren weg over een meer gelukkige natuurlijke locatie beschikken dan de stad Gent. Uitgestrekte velden (meersen) bedekt met lijnwaadblekerijen waren om zo te zeggen omsloten door de lange Sint-Lievens(poort)straat van de ene kant, de Muinkschelde en de Sint-Pieterswijk aan de andere. Deze terreinen, genaamd Monniks (Muink) meersen, omdat ze vroeger eigendom waren van de Sint-Pietersabdij, reikten bijna tot in het centrum van de stad. Het is hier dat het station van de ijzeren weg wordt gebouwd. Via de Brabantstraat (-dam) zal het de verbinding vormen met het hart zelve van de stad. Drie nieuwe Scheldebruggen maken een vlotte toegang tot de stad in en uit diverse richtingen mogelijk: de eerste over de Nederschelde bij het klooster Nieuwenbos, de tweede over de Oude Schelde bij de protestantse tempel en tenslotte een derde brug aan de Huidevettershoek over de Bovenschelde (Muinkschelde).

Gelegen in de grote bocht die de Bovenschelde vormt met de Benedenschelde, laat het station een gemakkelijke toegang toe voor het aanzienlijke transport over deze rivier, voornaamste verkeersader van de dichtbevolkte stadskern. Op duizend passen van de Sint-Lievenspoort en Ledeberg, zal men met het spoor zowel Luik in het oosten als Oostende in het westen bereiken, met een aftakking naar Kortrijk en Lille in het zuiden. De treinen zullen de Schelde oversteken in het zuiden van de stad en daarna zal elke tak zijn eigen richting voortzetten.

De stad Gent is naar inwonertal de tweede stad van België, de eerste misschien volgens het aantal en het belang van zijn fabrieken: een stad die men

terecht beschouwt als het Manchester van België. De handelsplaats is bovendien gesitueerd aan de samenvloeiing van Schelde en Leie, natuurlijke opslagplaats voor uitwisselingen van de producten van Henegouwen en Frans-Vlaanderen met Holland. Het dagelijkse handelsverkeer met Antwerpen en Brussel dat zo al erg levendig is, zal met dit sneller vervoermiddel nog aangroeien tot voordeel van deze drie steden en van heel het land. Aldus zal de stad van Gent zijn welvaart nog zien groeien door de oprichting van zijn railway'. Dat alles volgens Gobert.

## Acceptatie en nieuwe stadsontwikkeling

Dat was wennen, Victor Hugo (4) noteerde na zijn eerste treinrit in 1837: 'De snelheid is ongehoord. Het vergt veel inspanning om zich niet te gaan inbeelden dat het ijzeren paard een waarachtig beest is'. Auguste Gobert haalde er zelfs Vergilius (Aeneis) bij: 'igneus est ollis vigor': zij hebben de kracht van vuur. Dat de stoomtreinen veel lawaai maakten en veel rook produceerden, is gekend. Claude Monet maakte schilderijen in de Gare Saint-Lazare van Parijs die de sfeer mooi weergeven. De toelating daarvoor was hem eerst geweigerd (hoezo 'rook schilderen'?) maar door aan te geven dat ze in de Gare du Nord toch ook wel héél indrukwekkende stoomwolken produceerden, kreeg hij uiteindelijk toch toelating.

De resulterende stadsontwikkeling in de buurt van het Gentse station van 1838 is goed te volgen op de stadskarten vanaf 1841 (Saurel) tot 1905 (Baedeker). In 2010 verscheen een rijk geïllustreerd boek over de Gentse situatie (5). Ook het historische overzicht van Marin (6) reikt heel wat informatie aan. Vanuit Gent waren er in 1842, vijf jaar na de opening al 246.000 reizigers. In 2015 waren dat er 315.322, maar dan wel per week! Bogue rapporteert in 1852 over 'postpaarden' aan het station, die de verbinding verzekeren voor reizigers, pakjes en brieven van het station met het 'Hotel de la Poste' aan de Kouter. Dat betekent logischerwijs dat de economische activiteiten mee opschoven met de stadsontwikkeling naar het spoorstation toe.

In 1852 werden de kosten geschat als 133.000 frank/km (gebouwen inbegrepen). Die investering moest betaald worden. Al gold de eerste intentie 'export' en 'goederen', was er uiteraard ook het passagiersvervoer. Het treintje van 1835 had al wagons voor de gewone mens: de 'char à banc'. In 1852 kostte een treinticketje van Gent naar Brussel 4,75 frank in eerste ('diligence'), 3,5 frank in tweede (char à banc) en 2,25 in derde klasse. Als we de daglonen van toen erbij nemen (1,13 frank/dag voor landbouwers tot 2,16 frank/dag voor juweliers), dan zien we in dat treinreizen lange tijd niet mogelijk waren voor

de meeste mensen. Om vanuit Gent Brussel te bereiken, spoorde men toen voor 3 frank nog via Wetteren en Mechelen. Deze laatste stad vormde het centrale knooppunt voor het hele land. Het station van Aalst opende in 1853. Hierdoor kon Brussel pas later het knooppunt worden.

Een reisje naar Kortrijk kostte 2,5 fr. Naar Antwerpen (3,75 fr.) kon men toen ook al vanuit Gent zonder via Mechelen te passeren. Op 9 augustus 1847 werd immers het tweede gedeelte daarvan, tussen Sint-Niklaas en Gent-Waas bij Gent-Dampoort geopend op smalspoor (spoorbreedte 1,151m). Deze lijn werd uitgebaat door de nv 'Chemin de fer d'Anvers à Gand', ook wel 'Pays de Waes' genoemd. In 1896 werd deze lijn overgenomen door de Belgische staatsspoorwegen, en in 1897 werd de spoorbreedte naar normaalspoor (breedte 1,435 meter) gebracht. Over de discussie tussen 'staatsspoorwegen' en 'privéinvesteringen' kan men lezen in een interessante scriptie door Van Doren (7). Dat Gobert aan de kant van zijn staatswerkgever staat blijkt uit zijn teksten, maar de manier waarmee hij de kosten naar voor brengt, verradt een beetje dat daar sterk op toegekeken werd, misschien ook door anderen die dit meer door de privésector zouden willen zien gebeuren. Perrot (zie ref. 1) brengt verslag van de politieke discussies daarrond.

Interessant zijn ook de opmerkingen die de Engelsman en 'buitenstaander' Bogue in 1852 neerschreef over privé-investeringen in het Belgische treinnetwerk, vaak met Brits kapitaal (8). 'Het enige doel van de (Belgische) regering schijnt te zijn een perfect treinsysteem op te zetten op andermans kosten, zonder een adequate terugbetaling van de gegenereerde meerwaarde te moeten doen. De lijnen die ze zelf opzetten kosten, in vergelijking, maar een habbekrats, zo licht zijn ze geconstrueerd en zo nauw werd er gelet op de kosten. Maar niet zo voor de lijnen in concessie. De regering kijkt erop toe dat de stations gebouwd zouden worden als forten, om lang mee te gaan. Twee of drie provincies die vroeger zelfs geen koetsdienst met drie paarden konden onderhouden, hebben nu een treinlijn die vergelijkbaar is met onze eigen industriegebieden'. Frustratie is merkbaar, zeker als het over de verplichtingen gaat om gratis post te vervoeren of als men aanneemt dat 'pesterijen' opgezet werden om de afgewerkte treinverbindingen te kunnen nationaliseren, wat later effectief zou gebeuren.

Reizen was dus nog duur rond 1850, en als in het begin enkel de gegoeden konden reizen, moesten ze aangenaam vermaakt kunnen worden (en hun geld uitgeven...). Naast de vele historische gebouwen waarop Gent kon bogen, konden exotische dieren in de 19de eeuw, zoals ook nu nog altijd, op aandacht rekenen. Waarschijnlijk werd daarom, net als in 1843 bij het Antwerpen -

Borgerhout station (nu Antwerpen Centraal), ook in Gent in 1851 een Zoo (Botanische tuin) opgericht met exotische dieren.

## Herinneringen

In 1903 ging de Gentse Beestenhof (Jardin zoologique) failliet. De wereldtentoonstelling maakten de dieren niet meer mee, ook het pronkstuk, de olifant niet. De verzorger van dat beest startte een café 'Den Olifant' in Drongen op de hoek van de Mariakerksesteenweg en de Abdijmolenstraat, maar dat is ondertussen ook verdwenen (9). Over de beruchte figuur Cieske de Gistmarchand, die de populaire olifant opkocht en liet doden en verwerken, verscheen in GT 2018 een mooie bijdrage van Marc Gillisjans (10). De dieren kregen wel een verlengde nagedachtenis in de Gentse straatnamen. Zittend op een bank in wat van de dierentuin rest, het Muinkpark, voor de vijver vol eendjes, is men er omgeven door meer en grotere dieren, althans in de straatnamen. Een hert, buffel, arend en een alpaca vind je er in het noorden, een zebra, een olifant, een leeuw en een tijger in het zuiden van het vroegere dierentuinterrein.

Met de wereldtentoonstelling van 1913 in het vooruitzicht werd het Sint-Pietersstation gebouwd en het Zuidstation verloor geleidelijk zijn belang. Het verdween echter pas in 1928. Het koopcentrum Gent-Zuid heeft de naam van het station en de stationsbuurt nog behouden, denken we ook maar even aan Brussel Zuid. De geur van het station is verdwenen, de naakte naam is ons gebleven, zoals bij die rozen van wijlen Umberto Eco.

Naast die twijfelachtige geur, de benamingen Zuid, Zuidstationstraat en de dierenstraatnamen is er het langgerekte Albert I park, aangelegd toen de ruimte ingenomen door de rails bij het station in groene zone werd herschapen. De versmalling richting op- en afrit van de fly-over lijkt ook nog altijd op een uitgaand station, de zuilen bij het monument van de gesneuvelden in de wereldoorlogen zijn ten andere afkomstig van het restaurant van het Zuidstation. Het beeld Belgica, ooit de bekroning van het stations fronton, staat nu gelijkgronds, in een positie waarvoor het eigenlijk te groot is. Deze fly-over waarlangs zovelen Gent 's avonds verlaten en 's morgens weer binnenduiken, volgt ook nu nog ten dele de vroegere spoorbedding. In de auto uitkijkend boven de negentiende- en vroeg-twintigste-eeuwse gebouwen (eens die paar nieuwere kantoorgebouwen voorbij) kan men zich, mits enige fantasie, best voorstellen hoe die stoomtreinen vroeger naar de drie Gentse torens toerden.

## Referenties

- 1 Perrot, E. (1844). *Des Chemins de fer de l'état belge*, Brussel. Dit boek geeft veel uitleg over het politiek verloop, de beslissing en het detail van de uitbouw en de kosten, het gebruik voor passagiers en goederen. Raadpleegbaar op internet.
- 2 Gobert, A. (1838). *Le guide du voyageur en Belgique sur le parcours du chemin de fer de l'état*, uitgegeven door 'Société Nationale pour la Propagation de bons Livres'. Beschikbaar op internet, of raadpleegbaar in de Gents universiteitsbibliotheek.
- 3 Voisin, A. (1826). *Guide des voyageurs dans la Ville de Gand ou notice historique sur cette ville, ses monuments et ses hommes célèbres*. Eerste uitgave.
- 4 Sur la route de Victor Hugo... Le Voyage de 1837. Hom art Blue Opale 22 maart 2012. Beschikbaar op het internet.
- 5 Van Rijckeghem, C., Lefevre, G., ed. (2010). *Gent op het spoor*. Snoeck, Kortrijk, pp. 189.
- 6 Marin, M. *Histoire du chemin de fer en Belgique*. Online. Geraadpleegde versie: 2019.
- 7 Van Dooren, S. (1999-2000). *Private spoorwegen in België 1830-1914*, Een dynamische interactie tussen Staat en private sector, Katholieke Universiteit Leuven, Scriptie. Beschikbaar op internet.
- 8 Bogue, D. (1852). *Belgium and the Rhine*, London, 1852. Beschikbaar op Amazon.
- 9 Medegedeeld door Willy Herteleer (Heemkundige Kring Dronghine, 2013).
- 10 Gillisjans, M. (2018). Siesken de Gistmarchand: de fratsen van Francis Hillaert (1842-1912) aan de Koepoort. In: *Ghendtsche Tydinghen*, jg. 47, 125-139.

**RAILWAY ROUTES—No. 5.**  
**OSTEND TO BRUSSELS.**  
**Distance, 89½ miles.—Time usually occupied, 5 hours.**

<b>STATIONS.</b>		
<b>OSTEND.</b>	<b>Hunsbeke.</b>	<b>Buggenhout.</b>
<b>Plasschendael.</b>	<b>Landeghem.</b>	<b>Malderen.</b>
<b>Jabbeke.</b>	<b>GHENT.</b>	<b>Londerzeel.</b>
<b>BRUGES.</b>	<b>Melle.</b>	<b>Cappelle.</b>
<b>Oostcamp.</b>	<b>Wetteren.</b>	<b>MALINES.</b>
<b>Bloemendael.</b>	<b>Audeghem.</b>	<b>Vilvorde.</b>
<b>Aeltre.</b>	<b>Termonde.</b>	<b>BRUSSELS.</b>

Figuur 1. De trein van Oostende naar Brussel rond 1850, met een hele reeks halten. Bemerkt dat men nog via Mechelen spoort. Opvallend is ook het mengsel van Vlaamse namen voor kleinere dorpen en steden, Franse of Engelse namen voor de grotere (uit D. Bogue, *Belgium and the Rhine*, 1852).

<b>GHEENT</b>			
<b>to</b>			
<b>Antwerp</b>	<b>5 0</b>	<b>3 75</b>	<b>2 25</b>
<b>Bruges</b>	<b>3 25</b>	<b>2 50</b>	<b>1 50</b>
<b>Brussels</b>	<b>4 75</b>	<b>3 50</b>	<b>2 25</b>
<b>Courtray</b>	<b>3 25</b>	<b>2 50</b>	<b>1 50</b>
<b>Frontier</b>	<b>13 0</b>	<b>10 25</b>	<b>6 50</b>
<b>Liège</b>	<b>10 75</b>	<b>8 25</b>	<b>5 25</b>
<b>Louvain</b>	<b>5 50</b>	<b>4 25</b>	<b>2 50</b>
<b>Malines</b>	<b>4 0</b>	<b>3 0</b>	<b>1 75</b>
<b>Ostend</b>	<b>5 0</b>	<b>3 75</b>	<b>2 25</b>
<b>St. Trond</b>	<b>8 75</b>	<b>6 75</b>	<b>4 25</b>
<b>Tirlemont</b>	<b>7 0</b>	<b>5 25</b>	<b>3 25</b>
<b>Tournay</b>	<b>5 50</b>	<b>4 25</b>	<b>2 75</b>
<b>Verviers</b>	<b>12 0</b>	<b>9 50</b>	<b>6 0</b>

Figuur 2. Prijstabel van treintickets uit Ghent (ref. Bogue, 1852). Met Frontier wordt de grens met Pruisen richting Aken en Keulen bedoeld.