

**SPOREN VAN
MODERNITEIT**

SPOREN VAN MODERNITEIT

INHOUD

Voorwoord	7
Georges Jacobs de Hagen	
Inleiding	8
Michel Draguet	
De revolutie van de spoorwegen	10
Michelangelo van Meerten	
Na de moord op de ruimte, rest ons enkel nog de tijd	32
Michel Draguet	
CATALOGUS	
Fascinerende en beangstigende uitvinding	74
Intrusie van de trein	98
Film & fotografie	130
Moderniteit, snelheid en sensaties	140
Ten goede en ten kwade	156
Luxetoerisme en massatoerisme	168
Schoonheid van de machine	184
Vervreemding en introspectie	200
De treincoupé	208
En daarna?	214
BIJLAGEN	220
Selectieve bibliografie	222
Tentoongestelde werken	229

VOORWOORD

2021 is een jaar met veel verjaardagen voor de spoorwegen¹ en dus een mooie gelegenheid voor EUROPALIA om een festival te wijden aan de heel eigen wereld van de trein, een uitvinding die de moderne samenleving heeft vormgegeven en waarvoor vandaag opnieuw een hoofdrol lijkt weggelegd.

EUROPALIA TRAINS & TRACKS pakt uit met een multidisciplinair programma rond drie thema's: de impact van de trein op de samenleving, de tijd en de beweging, de ontmoeting en het afscheid. Er zijn meer dan zeventig artistieke projecten te ontdekken – waaronder verschillende nieuwe creaties en residenties – in culturele instellingen in heel België, maar ook op het terrein – in de stations en op de treinen! *Sporen van moderniteit* geeft het startschot van het festival. De tentoonstelling neemt ons mee op een uitstap in het universum van de spoorwegen. Vanaf zijn verschijning in het begin van de 19de eeuw tot halweg de 20ste eeuw toonden kunstenaars veel belangstelling voor de trein. Hun voorstellingen weerspiegelden de tijd en zijn gevoeligheden. Ze lieten de angst en het enthousiasme zien voor een nieuwe, industriële wereld die met volle kracht werd gelanceerd maar niet meer onder controle was. Ze bestudeerden het station en de stad die zich opnieuw uitvond om het te integreren, de nieuwe plaatsen die verbonden waren met de – al even nieuwe – mogelijkheid om te reizen. De kunstenaars waren geboeid door de seinlichten en de stoomsluizen. Ze waren in de ban van de snelheid en de almacht van de machine, als echte aanbidders van de technologie. Ze benadrukten de plastische schoonheid van haar curves, de pistons en het schitterende mechanisme. Ze gaven het instrument en de

fantasie weer, met de voeten op de grond of met het hoofd in de droomwereld van de reis en het innerlijke avontuur. *Sporen van moderniteit* nodigt u uit op een ontdekkingsreis in dit universum aan de hand van de werken van belangrijke kunstenaars uit de 19de en de 20ste eeuw, maar ook aan de hand van meer intieme werken die de thematiek vanuit hun specifieke perspectief belichten.

Deze editie van EUROPALIA zet dus de traditie om met het festival te focussen op de kunst en de cultuur van een land even opzij. Maar via een uitgebreid artistiek programma rond het thema van de trein, dat vanuit historische, culturele en maatschappelijke perspectieven wordt benaderd, wijkt het festival echter niet af van een van zijn basisopdrachten. EUROPALIA zag immers het daglicht toen de Europese Unie nog in haar kinderschoenen stond, vanuit de sterke overtuiging dat kunst de Europeanen dichter bij elkaar kon brengen. Ook al is het festival sindsdien al ver buiten de grenzen van Europa getreden, een van de belangrijkste drijfveren van de organisatie is nog altijd een band creëren tussen mensen en gemeenschappen via de kunst. En bestaat er een beter instrument dan de trein om ontmoetingen alle kansen te geven?

EUROPALIA wil iedereen die deze buitengewone editie heeft mogelijk gemaakt hartelijk danken: de culturele, institutionele en commerciële partners, maar ook de teams van de NMBS en Train World en de algemeen commissaris van deze editie, Jan Baron Grauls.

Georges Jacobs de Hagen
Voorzitter van de raad van bestuur
EUROPALIA ARTS FESTIVAL

¹ Onder andere de 175ste verjaardag van de spoorwegverbinding tussen Brussel en Parijs die voor de eerste keer twee Europese hoofdsteden met elkaar verbond, de 40ste verjaardag van de TGV en de 25ste van de Thalys. De Europese Commissie heeft 2021 trouwens uitgeroepen tot 'Europees jaar van de spoorwegen'.

INLEIDING

De trein is vrijwel op hetzelfde moment als de fotografie ontstaan. Na zijn plotse verschijning, die aansloot bij de technologische vooruitgang, verspreidde hij zich snel en zette zo het leven van een Europa dat op weg was naar de industriële revolutie grondig op zijn kop. Hij veranderde het leven van mannen en vrouwen en groeide uit tot een instrument van de Europese expansie in de wereld. Hij was het vehikel van een aan idolatie grenzend enthousiasme voor het moderne, maar liet tegelijkertijd ook een donkere kant zien; die hing al van in het begin samen met de - vele - rampen die het pad van zijn vooruitgang in Europa en de wereld bezaaiden. Hij werd ontworpen naar het voorbeeld van een bloedvatstelsel en introduceerde in het Westen een op netwerken gebaseerde manier van denken, die nog altijd onze postmoderne beschaving beheerst. Naast de vooruitgang waarmee hij werd geassocieerd, was hij ook synoniem met koloniale uitbuiting en uitroeiing door de nazi's. Voor miljoenen en zelfs miljarden individuen in de wereld is hij een dagelijkse ervaring.

De trein heeft dus een lange geschiedenis die wordt geschreven door historici, economen en specialisten in mobiliteit en ecologie. Maar het grote publiek is zich maar heel weinig bewust van het culturele belang van de trein, nog voor de terminologie ervan was vastgelegd. Voor de locomotief die naam had, in de dampen van stoom en onder de sintels van de ketel, bracht de trein een even rijke als bepalende beeldentaal voort. In de literatuur, de schilderkunst, de muziek, de fotografie en al snel ook in de film verscheen de trein als een symbool van een altijd omstreden moderniteit. Fascinatie voor de vooruitgang en angst voor het onbekende gingen hand in hand in de loop van zijn

geschiedenis, met vele betekenissen die zowel het monsterachtige repertorium van de hel oproepen, als de seksuele aspiraties in een vorm van primitieve bestialiteit die we zowel bij Zola als bij Freud terugvinden. Vanaf zijn verschijnen was de trein een machine van fantasma's.

De tentoonstelling die in partnership met de Stichting Europalia wordt georganiseerd, getuigt daar ten overvloede van. Ze laat ook de Europese reikwijdte zien van het fenomeen, dat op een dag zou worden beoordeeld in termen van het opbouwen van een identiteit die het nationalisme overstijgt. Victor Hugo voorvoelde dat meteen. Hij zag in de belofte van vrede die de spoorweg in zich droeg, een veel groter voordeel dan de reële of ingebeelde bedreigingen waartoe sommigen hem wilden reduceren. Maar er is nog meer. Gelijktijdig met een grondige hervorming van de blik die aan de technische fantasieën van die tijd werd onderworpen, introduceerde de trein een principe van snelheid dat de oude wereld grotendeels onbekend was. En dat principe heeft het gezichtspunt veranderd. Terwijl de mens door het onbewuste ontdekte dat hij de ambitie om alles wat leeft te ordenen volgens de rede niet beheerste, droeg de trein ertoe bij om - nog lang voor de ontdekking van het atoom waarnaar iemand als Kandinsky zou verwijzen - het zien grondig te veranderen door het eigenlijke idee van de tekening als een stilstaand beeld van de gedachte te verwerpen. Alles bewoog, alles kwam in actie. De wereld beefde en het geraas voerde hem mee. De blik zelf was niet meer in staat om te herkennen wat zich aan de andere kant van het raam van de treincoupé afspeelde. Terwijl het lichaam stilstond en de geest gespannen raakte (een spanning die goed was voor de uitvinding van een stationslitera-

tuur die nu is vervangen door series die we op schermen bekijken), verscheurde de machine het landschap en dreef ze de toeschouwers tot aan de grenzen van hun mogelijkheden. Uit dit verlies aan zichtbaarheid ontstond een nieuwe vorm van leesbaarheid. De trein veranderde ook de blik van de schilders en het motief werd versterkt door een nieuwe realiteit: de trein als oorsprong van een nieuwe kijk in de richting van de meest dynamische abstractie.

Die dubbele geschiedenis blijkt overeen te stemmen met die van een moderniteit die onze hedendaagse denkwijze graag zou uitroeien, omdat ze zich wil ontdoen van een geschiedenis die uitsluitend in termen van moraliteit wordt beoordeeld. Maar die geschiedenis bevat evenzeer een creativiteit die het Europese denken voor een groot deel heeft vormgegeven, en daarnaast ook een aanzienlijke bijdrage van het Westen aan de mensheid, die dringend moet worden geherwaardeerd. Als vehikel van universalisme is de trein een oproep aan de toekomst waarnaar we moeten luisteren. Zonder daarom de donkere kanten te negeren die ons achtervolgen. Maar ook zonder de ambitie naar een zo groot mogelijke vooruitgang te verhullen. Een ambitie die we blijkbaar zijn kwijtgeraakt, maar waarvan de actualiteit de urgentie benadrukt. Om uit die crisis te raken – waar vele stemmen herhalen dat de kwestie *noodzakelijkerwijs* via de cultuur verloopt – hebben Europalia en de Koninklijke Musea voor Schone Kunsten van België beslist om op de trein te stappen. Die van de avant-gardisten, bij wie de figuratie was gebaseerd op een motief dat verband hield met de technologische revoluties van die tijd, waardoor een nieuwe manier van zien ontstond.

We hebben die stellingname uitgebreid door een hoofdstuk van de tentoonstelling ‘aan de andere kant van de muren’ van het museum voor te stellen. Dat wil zeggen in de stadsruimte. Op het Museumplein ontwierp Dirty Monitor in partnership met BME en de Koninklijke Musea ‘*Behind the wall*’, een meeslepend spektakel dat integraal deel uitmaakt van de tentoonstellingsservaring: het gevoel van verscheuring van het landschap reconstrueren zoals de eerste trein-gebruikers ervaren. En in die roes het gevoel reconstrueren van een blik die aan het veranderen is. Zo verstart de tentoonstelling niet in een kennisobject maar plaatst ze de ervaring centraal in haar narratieve systeem.

Ik wil graag iedereen bedanken die van dit project een avontuur heeft gemaakt dat, daarvan ben ik overtuigd, een dynamiek weergeeft die door de combinatie van technologische vooruitgang en modernistische ambitie een belangrijke stempel heeft gedrukt op de Europese cultuurgeschiedenis. Ten kwade, zullen sommigen misschien zeggen, waarbij ze stilstaan bij de koloniale treinen en de treinen van de dood. Maar ook ten goede, als het gaat over het nader tot elkaar brengen van de volkeren, het verhogen van een wederzijds respect op basis van de kennis van onze verschillen, het vermengen van culturen om de creatie te laten fermenteren. Het laatste woord is nog niet gezegd over het treinavontuur, ook al neemt dat nu andere vormen aan.

Michel Draguet
Algemeen directeur
van de Koninklijke Musea voor
Schone Kunsten van België

DE REVOLUTIE VAN DE SPOORWEGEN

Michelangelo van Meerten

Volgens de Duitse historicus en filosoof Wolfgang Schivelbusch zijn de spoorwegen voor de 19de eeuw het equivalent van het internet en de informatierevolutie voor onze 21ste eeuw. De nieuwe mogelijkheden van reizen per spoor brengen

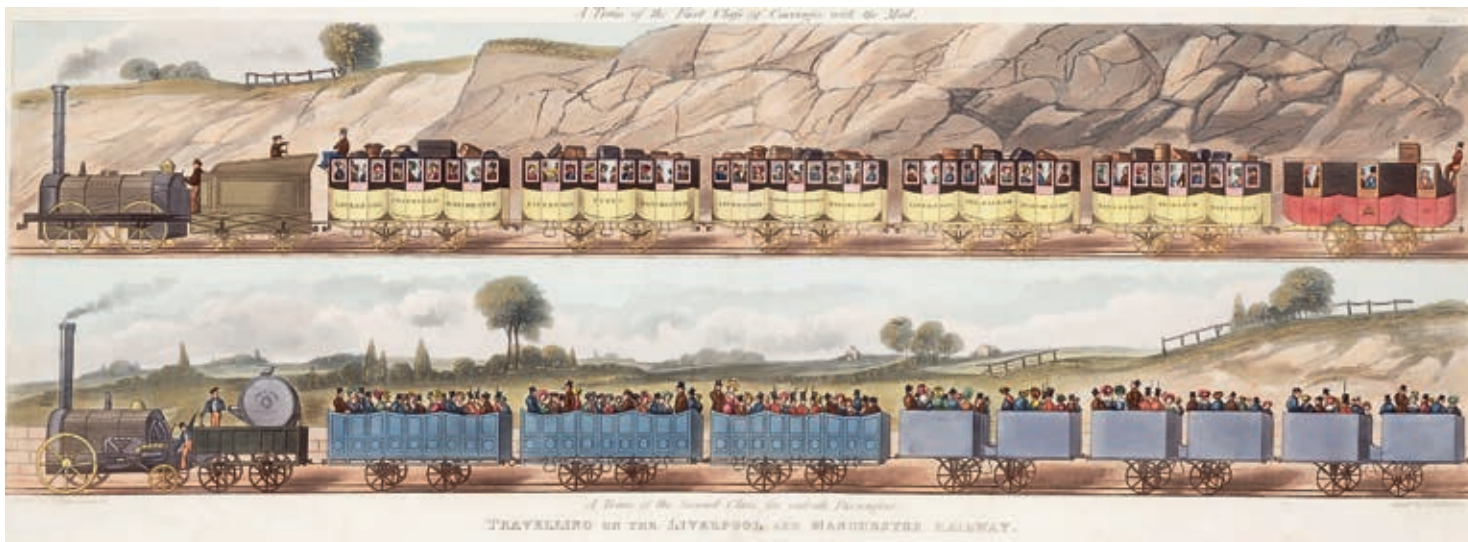
een revolutie teweeg en een complete verandering van de concepten afstand, tijd, autonomie, snelheid en risico. Tot aan het begin van de 19de eeuw is de horizon van het merendeel van de mensen beperkt tot het volgende dorp of tot hun eigen stad. Reizen te voet of te paard is traag, ongemakkelijk en bijzonder tijdrovend. Streken die goed voorzien zijn van kanalen en rivieren bieden de mogelijkheid om per schip te reizen.¹ Maar ook dat is een tijdsinvestering. De mogelijkheden voor goederenvervoer zijn al helemaal beperkt. Vervoer over de weg met paard en kar is zeer traag, afhankelijk van weersomstandigheden en zeker op langere afstanden eigenlijk alleen geschikt voor luxegoederen. Voor grotere volumes is er wel vervoer per schip mogelijk. Maar ook dat is traag en bovendien enkel haalbaar voor plaatsen dicht bij een rivier of kanaal. Met de komst van de spoorweg en de stoomlocomotief kunnen mensen voor het eerst in de geschiedenis sneller reizen dan de natuurkrachten dan water en wind of dan de dierlijke trekkracht.



Afb. 1 John Dobbin, *Inhuldiging van de eerste openbare spoorlijn, de lijn Stockton-Darlington, in 1825*, ca. 1875
Olieverf op doek. York, National Railway Museum

Rechts:
Jan Antoon Neuhuys, *Inhuldiging van de eerste spoorlijn in België op 5 mei 1835*, detail van cat. 4





Afb. 2 Isaac Shaw, *Reizen op de lijn Liverpool-Manchester, 1831.*
Eersteklasrijtuig en locomotief Jupiter; tweede- en derdeklasrijtuigen North Star, 1831
Aquatint. World History Archive

SPOORWEGEN VEROVEREN DE WERELD

De 19de eeuw betekent de triomf van de stoomlocomotief en de spoorwegen. Maar de geschiedenis van de spoorwegen gaat verder terug. Al in de 17de eeuw vervoeren in Engeland door paarden getrokken wagens steenkool over (vaak houten) rails tussen mijnen en nabijgelegen kanalen.² In het begin van de 19de eeuw wordt meer en meer gebruik gemaakt van gietijzeren rails. In 1803 ziet een eerste openbare spoorlijn het licht, de *Surrey Iron Railway*. Deze lijn wordt bediend met paarden en is alleen bestemd voor goederenvervoer. Enkele jaren later, in 1807, wordt in Engeland ook een eerste lijn met paardentraction geopend voor het vervoer van personen. Er wordt tegelijkertijd geëxperimenteerd met zelfrijdende stoommachines op de weg of op rails. De Brit George Stephenson weet deze voorlopers van locomotieven te verbeteren en opent op 27 september 1825 de eerste spoorlijn voor goederenvervoer met stoomtractie: de *Stockton & Darlington Railway* [afb. 1].³

De eerste reguliere openbare spoorweg die zowel goederen als personen vervoert is de lijn van Manchester naar Liverpool, die in 1830 wordt geopend [afb. 2]. Na Engeland maakt de spoorweg zijn opwachting in Europa en Noord-Amerika, en vervolgens ook in Zuid-Amerika, Azië en Afrika. Als eerste land op het Europese

continent opent België in mei 1835 een openbare spoorlijn met stoomtractie voor het vervoer van personen. Duitsland en Frankrijk volgen op de voet.⁴ Rond 1850 is in Europa al meer dan 25.000 km spoorlijn aangelegd. Tegen 1900 beslaat het Europese spoorwegnet al meer dan 260.000 km.⁵

Met de opening van de *Baltimore & Ohio Railroad* in 1828, de eerste lijn op het Amerikaanse continent, volgen de Verenigde Staten het Engelse voorbeeld. Maar pas in 1833 gebruikt de *Charleston & Hamburg Railroad* als eerste Amerikaanse spoorwegmaatschappij stoomlocomotieven.⁶ De Verenigde Staten zijn het theater van een heuse *railway mania*, die heel wat Europese investeerders aantrekt.⁷ De aanleg van lijnen neemt er zo'n hoge vlucht, dat het land in 1850 al meer kilometer spoor heeft dan Groot-Brittannië, dat dan het land is met de grootste spoorwegdichtheid.⁸ In de jaren 1860 worden twee grote transcontinentale lijnen uitgebouwd die de Amerikaanse Oost- en Westkust moeten verbinden: de *Union Pacific* en de *Central Pacific*. Op 10 mei 1869 vindt de triomfantelijke ontmoeting plaats tussen de beide ploegen spoorwegwerkers in Promontory Summit in Utah waar het laatste verbindingsstuk wordt gelegd voor de transcontinentale lijn [afb. 4]. De spoorwegondernemingen zijn op dat moment de grootste bedrijven van het land

en leveren de aandeelhouders fortuinen op.⁹ Bij gebrek aan arbeidskrachten in het westen van de Verenigde Staten wordt een beroep gedaan op Chinese arbeiders, die al snel een reputatie genieten als harde werkers.¹⁰ Aan het eind van de 19de eeuw telt het Amerikaanse spoorwegnet meer kilometer spoorlijnen dan dat in Europa. Latijns-Amerika begint met de bouw van spoorlijnen in de jaren 1850.¹¹ Ongeveer rond diezelfde tijd beginnen de Britten met de aanleg van spoorwegen in Brits-Indië.¹² In 1870 bereikende lijnen er het huidige Myanmar en begin 20ste eeuw naderen de Britten de Chinese grens. De Nederlanders starten in de jaren 1860 met de aanleg van spoorwegen in Java en Sumatra, en de Fransen leggen hun eerste lijn aan in Indochina in de jaren 1890.

Rusland streeft, na de uitbouw van spoorwegen in het Europese deel van het land, aan het eind van de 19de eeuw naar de consolidatie van zijn gezag in Centraal-Azië, Siberië en Oost-Azië door de aanleg van spoorwegen. De Trans-Kaspische lijn, waarvan de aanleg begint in 1879, verbindt de Kaspische Zee met Samarkand, in het huidige Oezbekistan, en nadert de Chinese grens. Het paradepaardje is de aanleg van de 9.288 km lange Trans-Siberische spoorlijn door de Oeral die Moskou zal verbinden met Vladivostok, aan de oevers van de Stille Oceaan. De Russen naderen daarmee de invloedssferen van China en Japan, wat in Groot-Britannië tot politieke bezorgdheid leidt.

Japan wordt in 1853 door de Amerikanen gedwongen zijn politiek van isolement los te laten en zich te openen voor buitenlandse handel. De schokgolf die dat in het land teweegbrengt, leidt tot een versnelde modernisering naar westers economisch en industrieel model. Bij de na te volgen westerse technologie horen ook de spoorwegen. De eerste Japanse lijn ziet het licht in 1872.¹³ Japan maakt daarbij aanvankelijk gebruik van Engelse en Duitse technologie. Maar al snel is het land in staat zijn eigen spoorwegindustrie uit te bouwen. In China dringt pas heel laat het besef door dat spoorwegen van immens belang zijn voor het land zelf, en niet slechts een westerse bedreiging vormen voor de soevereiniteit van het 'Rijk van het Midden'. De eerste grote lijn met een lengte van meer dan 1.200 km is het werk van een Belgisch-Frans consortium onder leiding van Jean Jadot [afb. 3].¹⁴



Afb. 3 *Société d'Études de Chemins de fer en Chine*, Frans-Belgisch project voor de aanleg van de eerste spoorweg in China, de lijn Peking-Hankow, 1899-1905. Trein en tunnel nabij de brug over de Gele Rivier. Universit  de Mons



Afb. 4 Aansluiting van de *Central Pacific Railroad* en de *Union Pacific Railroad* op de eerste transcontinentale lijn in de Verenigde Staten van Amerika, in Promontory Summit, Utah, op 10 mei 1869.

Afrika is het laatste continent dat de spoorwegen zullen ontsluiten.¹⁵ De Britten leggen er de eerste lijnen aan, in Egypte, met als doel de Middellandse Zee en de Rode Zee met elkaar te verbinden en de reis naar India te vergemakkelijken.¹⁶ De Britten bouwen daarnaast ook lijnen in Zuid-Afrika, Oeganda en Nigeria. De Fransen bouwen lijnen in Noord-Afrika, met name Algerije, en in Senegal. Tussen 1890 en 1898 wordt de eerste spoorverbinding aangelegd in Congo Vrijstaat, tussen Leopoldstad (het huidige Kinshasa) en Matadi.¹⁷ Een belangrijk verschil met Europa en Noord-Amerika is dat de spoorwegen die door koloniale mogendheden worden aangelegd in Azië en Afrika geen netwerk vormen maar veelal bestaan uit geïsoleerde lijnen die het binnenland met zijn bodemschatten verbinden met de kust. Waar sprake is van een netwerk, zoals in India, is dit geïsoleerd van de buitenwereld.¹⁸

HET SPOOR IN BELGIË

In 1830 scheurt België zich los uit het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden dat door de Europese grootmachten was gecreëerd op het Congres van Wenen, na de nederlaag van Napoleon in 1815. De nieuwe onafhankelijke staat bevindt zich in een weinig benijdenswaardige economische positie. Antwerpen, de belangrijkste haven, is slechts bereikbaar via Nederland en de meeste rivieren en waterwegen zijn ook met dit (vijandige) buurland verbonden. Pas met het Verdrag van Londen van 1839 erkent Nederland de Belgische onafhankelijkheid en komt er een definitieve regeling voor de territoriale geschillen tussen beide landen. In de tussentijd dreigt de opkomende Belgische industrie ten onder te gaan bij gebrek aan exportmogelijkheden en door het ontbreken van een verbinding met het Rijnland. In het Rijnland, dat op dat moment behoort tot de belangrijkste Duitse Staat, Pruisen, leeft op hetzelfde moment onvrede over het hoge tolgeld dat aan Nederland betaald moet worden voor het goederenvervoer over de Rijn.

Al in 1830 wordt in België geëxperimenteerd met de aanleg van spoorlijnen met tractie door paarden voor het vervoer van steenkolen bij de mijnen *Bois-du-Luc* en *Grand Hornu*.¹⁹ Het is hier dat Victor Hugo op zijn reis door België in 1837 voor het eerst een spoorlijn ziet: 'Eergisteren, een paar kilometer van Bergen, zag ik voor het eerst een spoorweg. Het was op de weg. Twee paarden, die dertig paarden vervingen, trokken vijf grote vierwielige wagens, geladen met steenkool. Het is erg lelijk.'²⁰ Twee ingenieurs, Pierre Simons en Gustave De Ridder, die in Engeland de spoorwegen bestuderen, stellen voor om een verbinding tussen het Rijnland en Antwerpen tot stand te brengen via de aanleg van een spoorwegnet.²¹ De vrees dat een dergelijk netwerk in handen kon komen van buitenlandse mogendheden brengt de Belgische Staat er toe de aanleg en uitbating van de eerste noord-zuid as (van Antwerpen tot aan de Franse grens) en oost-west as (van de Pruisische grens tot Oostende) zelf ter hand te nemen. De Parijse Bank Rothschild komt de jonge Belgische Staat te hulp met de nodige financiële middelen voor deze onderneming.²² Het eerste deel van dit spoorwegnet, de lijn van Brussel naar Mechelen, wordt feestelijk geopend op 5 mei 1835 [cat. 5]. België is hiermee het eerste land op het Europese continent dat een spoorlijn opent met stoomtractie voor reizigersvervoer.

Deze spoorlijn maakt een geheel andere indruk op Victor Hugo: 'Ik heb me verzoend met de spoorweg; het is werkelijk prachtig. De eerste die ik ooit zag, was slechts een lelijk fabriekspoor.'²³ Op 3 mei 1836 volgt de opening van de lijn tussen Mechelen en Antwerpen. In 1838 volgt de verbinding tussen Mechelen, Gent, Brugge en Oostende. Leuven en Tienen worden op het net aangesloten in 1837, Borgworm en Ans in 1838, en in 1842 wordt het centrum van Luik bereikt. Eveneens in 1842 worden ook Lille en Valenciennes op het Belgische net aangesloten. Deze Franse steden zijn hierdoor eerder met Gent en Brussel verbonden dan met Parijs. Voor de opening van het volledige traject tussen Brussel en Parijs, de eerste spoorwegverbinding ter wereld tussen twee hoofdsteden, is het nog wachten tot juni 1846. De aanleg van het door de Staat voorziene netwerk wordt voltooid in oktober 1843 met het bereiken van de Pruisische grens en de aansluiting op de inmiddels aan Duitse kant aangelegde lijn via Aken naar Keulen en Bonn. In 1846 zet de Belgische Staat een verbinding op met stoomschepen voor passagiers tussen Oostende en Dover, waardoor het Belgische spoorwegnet aansluit op het Engelse [afb. 5].²⁴

Het succes van de eerste lijnen is van die aard dat de privésector grote interesse toont voor de aanleg van nieuwe lijnen op Belgisch grondgebied.²⁵ Verschillende aanvragen voor spoorwegconcessies worden ingediend. De eerste ervan wordt in 1841 toegekend aan een groep Belgische investeerders.²⁶ De Belgische Staat moet namelijk na de voltooiing van de eerste hoofdassen een stap terugzetten onder meer als gevolg van de economische crisis van het eind van de jaren 1830 en een akkoord met Nederland over de verdeling van de staatschuld van het voormalige Verenigd Koninkrijk der Nederlanden. Het initiatief voor de verdere uitbouw van het net wordt daardoor overgelaten aan de privésector, middels negentig jaar durende concessies.

Tussen 1843 en 1870 wordt een vijftigtal privéspoorwegmaatschappijen opgericht en meer dan 2.500 km aan lijnen aangelegd. In de jaren 1840 zijn het vooral de Britten die hierin actief zijn. Maar het merendeel van deze maatschappijen gaat ten onder in de financiële en economische crisis die tussen 1846 en 1848 als een spook door Europa waart. Na 1851 wordt de



Cat. 5 Théodore Fourmois, *Inhoudiging van de Belgische spoorwegen op 5 mei 1835 (zicht genomen nabij Brussel)*
Lithografie. Brussel, Koninklijke Bibliotheek van België, Prentenkabinet

fakkel overgenomen door Belgische investeerders. Maar ook de Fransen zijn actief op Belgisch grondgebied. De door Rothschild opgerichte *Compagnie du Nord* breidt haar netwerk uit met de aanleg en overname van lijnen in België.²⁷ De Franse *Compagnie de l'Est* interesseert zich eveneens voor Belgische spoorlijnen, en vooral voor de *Grande Compagnie du Luxembourg*, die de lijn van Brussel naar Luxemburg uitbaat. De Belgische Staat is beducht voor een te grote buitenlandse invloed op het Belgische net en wil vooral vermijden hierdoor betrokken te worden in een Frans-Duits conflict. Hij zet daarom een

rem op de Franse ambities en neemt in 1872 de lijn van Brussel naar Luxemburg over van de Engelse private concessiehouder.

In 1867 baat de Belgische Staat een spoorwegnet uit van 861 km, terwijl de privésector instaat voor de exploitatie van 1.937 km.²⁸ Met de integratie van de *Grande Compagnie du Luxembourg* in het netwerk van de Staat begint een periode van terugkoop van de private concessies. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog resten er nog slechts vier privémaatschappijen die een totaal van nog maar 322 km spoorlijn uitbaten.

DE ECONOMISCHE SPOORWEGREVOLUTIE

De economische gevolgen van de spoorwegrevolutie zijn ingrijpend en veelzijdig. De transportkosten over land dalen op ongeziene schaal en gebieden die voorheen verstoken waren van transportmogelijkheden, kunnen ontsloten worden. Nooit eerder konden mensen en goederen op zo korte tijd en zo massaal vervoerd worden. Of in de woorden van Victor Hugo: 'Je begrijpt dat niets minder dan dit wonderbaarlijk monster nodig is om met een snelheid van twaalf mijl per uur zo'n duizend of vijftienhonderd mensen, de hele bevolking van een kleine stad, te vervoeren.'²⁹ De aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten en van steenkool om het groeiende arsenaal aan stoommachines draaiende te houden, leidt tot een schaalvergroting die de concentratie van productie in grotere eenheden mogelijk maakt. De vergoting van bestaande en de opening van nieuwe markten leidt tot specialisatie en de ontwikkeling van nieuwe activiteiten. Ook gebieden en steden die niet verbonden zijn met belangrijke waterwegen, kunnen nu deel worden van grotere handelsnetwerken.

De spoorwegen zelf zorgen ook voor een ongeziene vraag naar ijzer, staal en steenkool en betekenen aldus een stimulans voor de steenkolen- en staalsector alsook voor de metaalnijverheid, de sectoren van de Eerste Industriële Revolutie. Verschillende studies hebben aangetoond dat spoorwegen in de meeste landen een essentiële rol in de economische en sociale ontwikkeling hebben gespeeld.³⁰ Daar komt nog bij dat het spoor minder afhankelijk is van klimaat en weersomstandigheden dan de scheepvaart. De spoorwegen zijn een zeer betrouwbare, reguliere en veilige transportmodus, met een klein risico van verlies van goederen.³¹



Afb. 5 Hendrik Cassiers, *The Continent via Dover-Ostend*, *Belgian State Railways and Mail Packets...*, 1910
Lithografie, 101,8 × 62,5 cm. Privéverzameling



Afb. 6 Anoniem, *Het station van Camden Town*, ca. 1845
Aquarel, 42,8 × 64,8 cm. Science Museum Group

STEDEN EN CULTUUR

De spoorwegen dragen bij tot de groei van steden doordat ze het hinterland van de stad vergroten en, daarmee samenhangend, ruimere mogelijkheden bieden om een groeiende stadsbevolking te voeden. Tezelfdertijd versterken ze de centrumfunctie van steden. Het spoor biedt overheidsinstanties de mogelijkheid om een groter gebied te besturen en om werknemers aan te werven, aangezien mensen niet langer op korte afstand van hun werk moeten wonen. Stations en nieuwe wijken daarrond maken deel uit van deze groei. Maar in grotere steden moet ook plaats gemaakt worden voor de nieuwe stations. Dickens ziet het effect ervan op het Londense Camden Town in 1846 [afb. 6]: ‘De eerste schok van een reusachtige aardbeving had juist op dat moment de hele buurt tot in het centrum verscheurd. Sporen van het verloop ervan waren overal zichtbaar. Huizen waren omvergeworpen, straten opgebroken en versperd, diepe kuilen en geulen waren in de grond gegraven, enorme hopen aarde en klei opgeworpen, ondermijnde en wankele gebouwen werden gestut door grote houten balken.’³²

Theaters, musea en concertzalen kunnen een groter publiek aanspreken dat nu met de trein naar voorstellingen kan komen. De Nederlandse advocaat en reiziger Adriaan Engelen krijgt in 1836 op de terugweg van Antwerpen naar Brussel te maken met een overvolle trein: de vermaarde

Franse tenor Adolphe Nourrit van de opera in Parijs geeft een laatste voorstelling in Brussel en enige honderden Antwerpenaren nemen de trein om dit optreden bij te wonen.³³ Beroemde operazangers zoals Maria Malibran reisden al vóór de komst van de spoorwegen door Europa en zelfs rond de wereld. Maar de spoorwegen maakten het nu ook voor het grote publiek mogelijk om naar opera’s en muziekkuitvoeringen te gaan.³⁴ Dankzij de trein kent de 19de eeuw een toeneemende culturele uitwisseling. Mede dankzij zijn goede internationale spoorverbindingen, en vooral de verbinding met Parijs, kan Brussel een belangrijke plaats innemen in de 19de-eeuwse kunststromingen. De salons van *Les XX* worden bezocht door tal van Parijzenaars.³⁵ De treinverbinding met Oostende brengt vele bezoekers naar het atelier en de woning van Ensor.

Zonder treinen geen grote kunstmanifestaties of wetenschappelijke congressen, maar ook geen wereldtentoonstellingen. Liefst zes miljoen mensen bezoeken in 1851 de Londense wereldtentoonstelling in Crystal Palace. Vijf miljoen daarvan komen met de trein.³⁶ De Parijse wereldtentoonstelling van 1900 vormt de aanleiding voor de bouw van een nieuw centraal gelegen treinstation, de *gare d’Orsay* [afb. 7], en van de aanleg van de Parijse metro.³⁷ Ook voor de Brusselse wereldtentoonstelling van 1910 wordt een tijdelijke aansluiting met het station van Etterbeek aangelegd.³⁸ De internationale of wereldtentoonstellingen in Brussel, Antwerpen, Luik of Gent in de 19de en begin 20ste eeuw hadden zonder spoorwegen waarschijnlijk nooit plaatsgevonden.

De wereld wordt in de 19de eeuw met de komst van de spoorwegen steeds kleiner.³⁹ Parijse kranten zijn in 1847 dezelfde avond nog in Brussel te koop.⁴⁰ De goede spoorwegverbinding met Parijs leidt tot een belangrijke aanwezigheid van Fransen in de Belgische hoofdstad. Kunstenaars als Baudelaire, Rodin, Hugo en Verlaine verblijven er. Maar Brussel neemt ook de Parijse keuken en tafelgewoonten over. Restaurants maar ook gegoede families hebben een Franse kok in dienst.⁴¹ Met de uitbreiding van het spoorwegnet over het Europese continent wordt de trein ook het vervoermiddel van landverhuizers en ontheemden, die elders hun geluk beproeven. Velen daarvan komen in Antwerpen terecht in afwachting van de overtocht met de *Red Star Line* naar Noord- of Zuid-Amerika.⁴²



Afb. 7 Gare d'Orsay, Parijs, ca. 1900
Anonieme foto

STATIONS, DE KATHEDRALEN VAN DE 19DE EEUW

Het bijna ongebreidelde geloof in techniek en vooruitgang van de 19de eeuw vindt ook zijn weerslag in de bouw van steeds monumentalere stations, die als de nieuwe kathedralen uiting geven aan de ambities van de lange 19de eeuw.⁴³ De eerste stations zijn vaak niet veel meer dan een eenvoudig perron met een tent om de reizigers beschutting te bieden. Maar gaandeweg worden stations gebouwd met voorzieningen voor de verkoop van tickets, met aparte wachtzalen voor de verschillende klassen, met sanitair en met bijgebouwen voor de opslag van bagage en goederen. Nabij de stations verschijnen seinhuizen en opslagplaatsen. Rond de stations, die vaak aan de rand of net buiten de historische

stadskernen verrijzen, ontstaan al heel vroeg nieuwe wijken. De Nederlandse advocaat en reiziger Adriaan Engelen ziet de veranderingen al bij zijn reis door België in 1836: 'Ter zijde van den spoorweg, vooral meer in de nabijheid der steden, vindt men een groot aantal nieuw opgerichte bier- en koffijhuizen en kroegen, dikwerf slechts in der haast opgeslagen tenten, wier omtrek echter in den namiddag, vooral op zonen feestdagen, met tafels en stoelen, zittende en drinkende bezoekers, als bezaaid is.'⁴⁴ De eerste trein van Brussel naar Mechelen vertrekt op 5 mei 1835 aan de Brusselse Groendreef. Negen jaar later start de bouw van een nieuw Noordstation aan het huidige Rogierplein. Pas in 1840 wordt een eerste Zuidstation ingericht aan het huidige Rouppeplein. Adriaan Engelen,

die er in 1847 de trein naar Parijs neemt, vindt het ronduit lelijk.⁴⁵ In 1869 wordt het vervangen door een veel statiger nieuw gebouw met Parijse allures en beeldengroepen, op het grondgebied van de gemeente Sint-Gillis. Beide stations moeten in de 20ste eeuw plaats maken voor modernere maar veel soberdere gebouwen in het kader van de ingrijpende werken aan de Brusselse Noord-Zuidverbinding.⁴⁶ Het Antwerpse Ooststation wordt in 1905 vervangen door het nieuwe majestueuze station van Antwerpen-Centraal naar ontwerp van Louis Delacenserie.⁴⁷ Gelukkig kan dit station ontsnappen aan de 20ste-eeuwse sloopwoede en is de techniek aan het begin van de 21ste eeuw zo ver gevorderd dat de omvorming van dit kopstation tot een doorgaand station in het kader van de Antwerpse Noord-Zuidverbinding in 2007 kan gebeuren met behoud van deze spoorwegkathedraal. De overkapping van de spoorhal is het werk van de Belgische firma *Compagnie Centrale de Construction* uit het Henegouwse Haine-Saint-Pierre. De onderneming en haar zusterbedrijf *Baume et Merpent* in Morlanwelz, bouwen een groot aantal stationsoverkappingen, van Paris-Nord tot het station Mapocho in Santiago de Chile.

TREINREIZEN EN MAATSCHAPPELIJKE VERANDERINGEN

Met de komst van de trein verandert ook de organisatie van de maatschappij. De snelheid van de treinen maakt in de 19de eeuw een einde aan de lokale zonnetijd. Met de nieuwe dienstregelingen en vertrektijden van treinen wordt het noodzakelijk een centrale tijd vast te leggen. De klokvastheid van het vervoer geeft het begrip tijd een andere invulling en verandert het tijdsbesef van de mensen.⁴⁸

Ook de manier van reizen verandert. Met de spoorweg verliest de mens de controle op zijn voortbewegen. Te voet of te paard had hij de volle controle over zijn verplaatsing. Zelfs in de postkoets was er nog de mogelijkheid met de koetsier te praten en enige invloed uit te oefenen op de reis. Met de trein verdwijnt dat. De reiziger moet zich overgeven aan een collectieve manier van reizen en de controle overlaten aan een machinist of treinbestuurder met wie hij niet direct in contact is. Of sterker uitgedrukt: de mens verliest het contact met zijn omgeving en wordt als het ware een pakket in een transportmiddel dat

zich voortbeweegt met de snelheid van een projectiel.⁴⁹ De eerste spoorwegen doen er alles aan om de overgang naar het nieuwe revolutionaire transportmiddel zo geleidelijk mogelijk te maken. De eerste rijtuigen worden daarbij bewust zo ontworpen dat ze sterk lijken op diligences, zelfs met de ronde 'uitzakking' tussen de twee wielassen.⁵⁰ Pas geleidelijk aan verdwijnen de individuele kleine rijtuigen om plaats te maken voor langere rijtuigen met individuele compartimenten en later voor rijtuigen met een gangpad dat toegang geeft tot de compartimenten of voor rijtuigen met een centraal gangpad en banken aan weerszijden.⁵¹ In eerste instantie zijn de treinen niet bedoeld voor de lagere sociale klassen. De treinmaatschappijen hebben eerder de zakenman en de gegoede middenklasse op het oog. De meeste aandacht gaat uit naar het comfort voor deze reizigers in de eerste- en tweedeklasrijtuigen. Veel minder aandacht gaat uit naar de derde-, of soms vierdeklasrijtuigen. Bij de inhuldiging van de lijn Brussel-Mechelen zijn er vier types rijtuigen: de luxueuze berline, de diligence, overdekte wagons en open wagons. De tickets voor de verschillende rijtuigen kosten respectievelijk twee, anderhalve, één, en een halve frank.⁵² Engelen beschrijft de soorten rijtuigen en vermeldt dat de prijs voor de berline, 3,5 frank, maar de helft is van wat men in Holland voor een soortgelijke afstand per 'bolderwagen' betaalt. Hij verkiest het comfort van de berline, want 'ook had men mij verteld van duizelingen en beroerten, welke op de opene rijtuigen den arme reiziger, die aan deze snelle vaart niet gewoon is, overvallen kunnen: tegen dit gevaar is men nu in de Berlines, wanneer men slechts door het ophalen der glazen den luchtstroom buiten sluit, geheel beveiligd.'⁵³

DEMOCRATISERING VAN HET VERVOER

Zoals Engelen vermeldt zijn de goedkopere open wagons maar weinig comfortabel in regen en wind. De reizigers zijn bovendien blootgesteld aan de rook van de locomotieven. In de eerste jaren van het spoor is dit niet zo erg: er worden dan relatief schone, maar ook dure cokes gebruikt. Maar naarmate men met de technische verbetering van de locomotieven overschakelt op goedkopere steenkolen, neemt ook de uitstoot van roetdeeltjes toe. Reizigers moeten zelfs oppassen voor gloeiende sintels die gaten in hun kleding of zelfs brandwonden kunnen veroorzaken.



Cat. 30 Honoré Daumier, *Een oneindig lange stop*, 1843
Lithografie, 27,5 × 35,6 cm. Parijs, Musée Carnavalet - Histoire de Paris

In België worden de open rijtuigen in 1838 van een dak voorzien. Maar de afsluiting aan de zijkanten bestaat slechts uit gordijnen.⁵⁴ In Engeland verschijnt in 1844, na een onderzoek naar de ellendige toestanden op de open derdeklasrijtuigen, de *Parliamentary Act*. Deze verplicht de treinmaatschappijen onder meer om niet sneller dan 20 km per uur te rijden en ook afgesloten derdeklasrijtuigen aan te bieden. Maar niet iedereen is direct van dit laatste op de hoogte. Op de lijn van Bristol naar Bath overlijdt in maart 1845 de arbeider John Jonathan kort na zijn aankomst in Bath en een rit van 16 km als gevolg van extreme onderkoeling.⁵⁵ De verbeteringen van de derdeklasrijtuigen zijn onderdeel van de democratisering van het vervoer per spoor. Toenemende welvaart, verbetering van het comfort van de derde klas en lage prijzen leiden ertoe dat het aantal reizigers in derde klas explosief toeneemt. Zij zorgen in de loop van de 19de eeuw voor een steeds

groter aandeel in de inkomsten van de spoorwegen.⁵⁶ Het aanbod van de spoorwegen volgt deze ontwikkeling door de derde klas verder te verbeteren en uiteindelijk door het terugbrengen van de bestaande drie of vier klassen naar slechts twee. Voor veel historici zijn de spoorwegen dan ook een van de belangrijkste gangmakers in de democratisering van de westerse samenlevingen. Rond 1900 vormen ze een van de weinige plaatsen waar rangen en standen elkaar ontmoeten en kruisen.

Het samen reizen is niet altijd vanzelfsprekend. De adel en hoge klassen houden vast aan de eerste klas met voorbehouden compartimenten met toegangsdeuren aan de buitenkant van de trein. Hun personeel reist dan in tweede klas.⁵⁷ In Engeland bestaat zelfs de mogelijkheid om de trein te nemen met de eigen koets en paarden op een platte treinwagon.⁵⁸ Vorstenhuizen en rijke Amerikanen, als de Vanderbilts, hebben hun eigen spoorwegrijtuigen.⁵⁹ In de eerste klas



Cat. 29 Honoré Daumier, *Badkuipwagons*, 1843
Lithografie, 27,5 × 35,9 cm. Parijs, Musée Carnavalet – Histoire de Paris

hoedt men zich in het algemeen voor contacten met medereizigers. Stilte wordt op prijs gesteld en reizigers verdiepen zich in hun kranten en lectuur.⁶⁰ Er wordt ook niet gerookt. In de derde klas daarentegen gaat het er veel levendiger aan toe, er wordt luidop gepraat, gezongen, gerookt en gegeten.⁶¹ Maar de reiservaringen verschillen ook per land. In Nederland hoopt Hildebrand dat hij in de trein geen last meer zal hebben van rokende, pratende en slapende medereizigers zoals op de diligences.⁶² Dickens valt het contrast op tussen de Victoriaanse treinen in Engeland waar stilte heerst en de ruimere Amerikaanse rijtuigen zonder compartimenten waar tot vijftig personen kunnen plaatsnemen en waar iedereen zonder schroom met elkaar praat.⁶³ Dit hield verband met het Amerikaanse referentiekader voor reizen per spoor, namelijk de salons van de rivierboten waar het de gewoonte was met medereizigers te praten.

WERKMANSTREINEN EN GOEDKOOP VERVOER

De democratisering van het spoor wordt ook bespoedigd door de trein beter toegankelijk te maken voor de arbeidersklasse. Al in 1847 worden in Engeland speciale arbeiderstreinen gebruikt om arbeiders van en naar hun werk in de industriesteden te brengen.⁶⁴ In 1860 worden goedkope arbeidersabonnementen ingevoerd.⁶⁵ Het Engelse voorbeeld vindt navolging in België, waar in 1869 degressieve tarieven worden ingevoerd en speciale goedkope tickets voor arbeiders.⁶⁶ De arbeiderstickets en -rijtuigen kennen in België, mede dankzij diverse prijsverlagingen, een ongekend succes: in 1911 zullen ze 71% van de totale ticketverkoop uitmaken.⁶⁷ Al in 1840 wordt in een Amerikaanse analyse berekend dat België, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Verenigde Staten, derdeklasketickets goedkoop en vrijwel tegen kostprijs aanbiedt, met een grote stijging van het aantal

reizigers tot gevolg.⁶⁸ Het verslag stelt dat ‘de Belgische spoorwegen dus in alle opzichten een grote, populaire, democratische instelling zijn, die de goedkeuring moet wegdragen van het publiek en elke intelligente mens.’⁶⁹

Met het spoor ontstaan ook de eerste mogelijkheden voor uitstappen en toerisme voor minder gegoede klassen. Al in de jaren 1830 wordt de trein in Engeland gepromoot voor excursies naar nabijgelegen steden. Speciale treinen worden ingelegd voor bezoeken aan prijskampen, paardenraces en zelfs executies. Zondagsscholen benutten de trein voor zondagse uitstappen. Al in 1841 duikt in dit kader de naam van een zekere Thomas Cook op die een reis organiseert voor anti-alcohol bijeenkomsten van de *Temperance Movement*.⁷⁰



Afb. 8 Constant Cap, *De huwelijksreis, 2. De terugkomst*, ca. 1865
Olieverf op doek. Utrecht, Spoorwegmuseum

EEN ONGEKENDE SNELHEID

Een van de vele argumenten van tegenstanders van de spoorwegen was dat de hoge snelheid van dit nieuwe transportmiddel schadelijk was voor de menselijke geest en lichaam. Een van de opvallendste kenmerken van de trein is inderdaad zijn snelheid. Nu waren diligences sinds het eind van de 18de eeuw door allerlei vernieuwingen al een aanzienlijk stuk sneller geworden. Een diligence kan in 1789 in 24 uur ongeveer 72 km afleggen. In 1810 kan in deze tijdsspanne al het dubbele van die afstand worden afgelegd, en in 1815 zelfs 193 km. Snelle rijtuigen op zeer goede wegen kunnen in 1827 tot 275 km halen op een dag. Maar de snelheid van de locomotieven op de eerste Belgische spoorlijn brengt in 1835 de afstand die op één dag kan worden afgelegd in één klap op 930 km. Iets sterkere locomotieven worden dan al geacht zelfs ruim 1.400 km te kunnen afleggen.⁷¹

In de eerste beschrijvingen van treinreizen wordt veelvuldig aandacht besteed aan de snelheid. De Duitse schrijver Ludwig Rellstab die in 1836 de trein neemt van Brussel naar Mechelen, stelt zijn lezers gerust: ‘Vraagt men: “Kan men bij dusdanige snelheid nog ademhalen?” mijn antwoord is: “Volmaakt wel”. Bovendien kan men zich deswege, theoretisch, daardoor geruststellen, dat het eenerlei is, of men tegen den wind in rijdt, dan de wind tegen ons.’⁷² Ondanks die snelheid is de reis comfortabel: ‘Eene andere vraag, die men gemeenlijk doet, betreft den aard en de mate der schudding, door den voortgang veroorzaakt. Velen wanen, dat dezelve de borst of de hoofdzenuwen zou aandoen, enz. Ik beantwoord zulks door de eenvoudige daadzaak, dat ik onder het rijden mijne brieven tasch uithaalde, en daarin mijne aantekeningen even gemakkelijk nederschreef, als zat ik voor mijn lessenaar. Het op Engelsche veren zich wiegende, zorgvuldigst ingerigte rijtuig is nog eene onrustige zee, in vergelijking van de spiegelgladde baan des ijzerwegs.’⁷³ Ook de Duitse natuurwetenschapper Theodor Plieninger schrijft in zijn uitgebreide verslag van de treinreis van Brussel naar Mechelen van oktober 1835 over de zachte bewegingen van de trein ‘zodat men comfortabel kan lezen of schrijven.’⁷⁴

Victor Hugo neemt tijdens zijn bezoek aan België in 1837 voor het eerst in zijn leven de trein. Het effect van de snelheid van de trein maakt grote indruk op hem.



Cat. 13 De effecten van de spoorweg op het dierenrijk, ca. 1833
Gekleurde gravure. Science Museum Group

Plieninger is als wetenschapper zeer geïnteresseerd in de snelheid van de trein die hij schat op 27 tot 33 km per uur.⁷⁵ Hij beschrijft de effecten van de snel voorbijvliegende bomen en huizen maar legt zijn lezers uit dat als men zijn blik op een bepaald punt richt, het toch nog mogelijk is planten of zelfs gezichten duidelijk te onderscheiden.

TEGENSTANDERS EN CONCURRENTEN

Zoals bij iedere grote omwenteling zijn er ook bij de spoorwegrevolutie niet alleen winnaars. Zodra een nieuwe lijn wordt geopend, wordt de concurrentie ervan vrij snel fataal voor het goederenvervoer over de weg en zelfs voor dat van de binnenscheepvaart.⁷⁶ Het verlies aan werkgelegenheid in het wegvervoer wordt misschien meer dan goedgemaakt door de sterke groei van wegvervoer van en naar de spoorwegstations. Maar heel wat lokale industrieën moeten de boeken sluiten als gevolg van nieuwe concurrentie en scherpere prijzen. Gebieden en steden die verstoken blijven van een aansluiting op het spoor zien hun economisch belang en voorspoed wegwijnen ten opzichte van steden en gebieden die door de spoorwegen worden ontsloten. De omwentelingen van de Industriële Revolutie kennen daarnaast ook hun schaduwzijde met lage lonen, toenemende economische

ongelijkheid en ontworteling van een groeiende arbeidsklasse.

De tegenstanders van de spoorwegen halen allerlei argumenten boven om de aanleg van spoorwegverbindingen een halt toe te roepen. Voor de een zijn er de te hoge kosten en het beslag op schaarse middelen van kapitaal, die beter kunnen worden aangewend voor de leniging van de noden van een verpauperde bevolking.⁷⁷ Proudhon vreest bijvoorbeeld dat de spoorwegen leiden tot desolate verlaten steden zonder werk. Anderen zijn beducht voor de impact op het landschap en het platteland. Landeigenaars wensen hun vergezichten niet op te offeren aan sporen en rokende treinen. De aanleg van de eerste spoorlijnen vereist een spoorbedding met zo min mogelijk hellingen. Hierdoor gaan ook delen van dorpen en voorsteden op de schop.⁷⁸ En dan zijn er nog de vermeende schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid. De vrees bestaat immers dat de reizigers bedwemd zullen raken door de giftige rook van locomotieven in tunnels. Sterker nog, vooraanstaande artsen verkondigen met stelligheid dat het menselijk lichaam niet opgewassen zal zijn tegen de nieuwe ongekende snelheden.⁷⁹ In Engeland zijn het schoolhoofd van Eton en het hoofd van de universiteit van Oxford bevreesd dat de nieuwe spoorverbindingen de studenten zullen blootstellen aan de mondaine verleidingen van Londen.⁸⁰ Naast angst voor het onbekende schuilen achter deze argumenten veelal de belangen van hen die de concurrentie van het spoor ondervinden. De lijst van getroffen beroepen is lang: eigenaars en kapitaalverschaffers van kanalen en concurrerende transportmiddelen,⁸¹ schippers, scheepstreckers, scheepsbouwers, de uitbaters van postkoetsen en diligences, hun koetsiers en ander personeel, eigenaars en verzorgers van paarden, uitbaters en bedienend personeel van de uitspanningen en herbergen op de wegen tussen steden. Al bij de aanleg van de eerste sporen voor het door paarden getrokken steenkolenvervoer bij *Grand Hornu*, valt het aantal benodigde paarden terug van 150 naar 25. De hevige protesten van de paardenkoetsiers leiden tot een plaatselijke oproer waarbij het spoor wordt vernield [cat. 13, 14].⁸² Op zijn reis in België in 1837 ziet Victor Hugo in Mechelen koetsiers die de trein gadeslaan: 'Mechelen ligt aan de spoorlijn. Ik ben ernaar

**INTRUSIE
VAN DE**

TREIN

Al snel weefde de trein zijn web in de steden waar stations, metalen bruggen en spoorwegen het stadsweefsel steeds meer aantastten. Ook op het platteland drong hij zijn aanwezigheid op door zijn snelle voorbijrazen en door ingrepen, zoals het aanleggen van beddingen, die het landschap verscheurden. Op het einde van de 19de eeuw zochten de impressionisten naar moderne onderwerpen. Stoomwolken, snelheid, beweging en wisselende seinlichten in de stations – het zijn stuk voor stuk aspecten die schilders probeerden weer te geven.

- 36** | Louis-Robert Carrier-Belleuse
*De sporen van de Gare du Nord, de daken van het
ziekenhuis Lariboisière en de heuvel van Montmartre,*
ca. 1895
Olieverf op doek, 86,5 × 114 cm
Parijs, Musée Carnavalet - Histoire de Paris, inv. P2449





Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt, door druk, fotokopie, microfilm, of welke andere wijze ook, zonder de voorafgaande toestemming van de uitgevers.

© KMSKB, EUROPALIA, Hannibal Books
en de auteurs, 2021

Koninklijke Musea voor
Schone Kunsten van België
Museumstraat, 9
B-1000 Brussel
Tel. +32 (0)2 508 32 11
info@fine-arts-museum.be
www.fine-arts-museum.be

EUROPALIA ARTS FESTIVAL
Ravensteingalerij 4
B-1000 Brussel
Tel. +32 (0)2 504 91 20
info@europalia.eu
www.europalia.eu

Distributie:
Hannibal Books
Veurne, België
www.hannibalbooks.be

ISBN : 978-94-6436-617-4
Wettelijk depot: november 2021
D/2021/11922/54

Omslag: Ivo Pannaggi,
Rijdende trein (detail), 1922,
olieverf op doek, 100 × 120 cm. Macerata,
Fondazione Carima Macerata.
Zie pagina 151.