



175 jaar geleden werd de eerste grensoverschrijdende spoorweg in Europa geopend - de lijn Kortrijk-Rijsel. Dat was een gevolg van de tweede spoorwegwet van 1837, die een aantal nieuwe verbindingen aan het oorspronkelijke net van de Belgische staatsspoorwegen toevoegde. Naast de in 1834 naar Duitsland geplande lijnen kregen de verbindingen met Frankrijk daarbij prioriteit.

In 1829 werd door een aantal Luikse industriëlen de suggestie gedaan tot aanleg van een spoorlijn om hun producten snel te kunnen vervoeren. De eerste openbare discussies dateerden van vlak na de afscheiding in 1830, toen het kersverse België zijn handelspositie op de Europese markt wilde veiligstellen, en het voorstel gedaan werd voor een rechtstreekse verbinding (een kanaal of een spoorlijn) tussen de haven van Antwerpen en Keulen. In augustus 1831 werden twee ingenieurs, Simons en De Ridder, door het Ministerie van Binnenlandse Zaken gelast om een studie uit te voeren over de aanleg van een Schelde-Maas-Rijn-verbinding vanuit Antwerpen. Na een studiereis naar Engeland leggen dezen de eerste voorstellen ter tafel voor een spoorverbinding. Er volgde een discussie over de tracés, of de spoorlijn door de Staat of door privé-firma's moest aangelegd worden, en of de Staat überhaupt een concessie kon toekennen. Op 21 maart 1832 gaf een KB toestemming om een eeuwigdurende concessie uit te schrijven voor een lijn Antwerpen-Luik, maar omdat de voorwaarden zo strikt waren, daagden er geen gegadigden op. Ook werd er vanuit gemeenten gageerd om de lijn via hun grondgebied te trekken, Brussel was niet tevreden dat de spoorlijn de stad niet aandeed en Oostende pleitte voor een lijn Oostende-Duitsland met een aftakking naar Antwerpen.

Op 1 mei 1834 werd de eerste wet op de aanleg van spoorwegen gestemd:

*“ Art. 1. Il sera établi, dans le royaume, un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord par Anvers; à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.”*

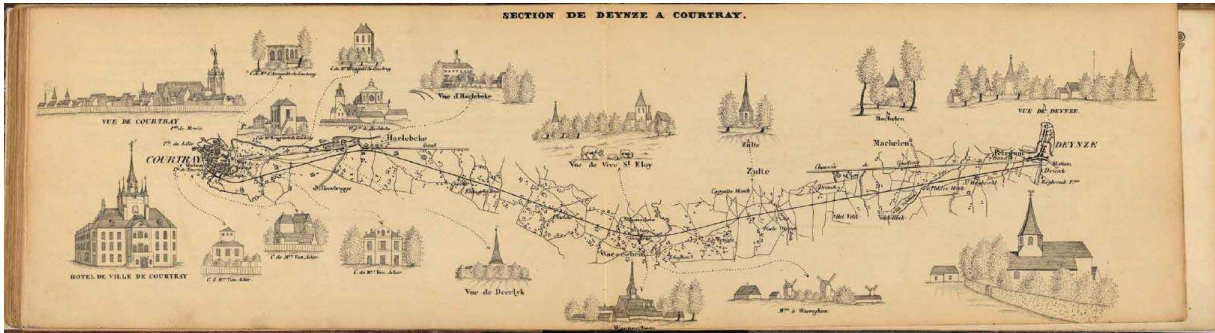
De lijnen zouden door de overheid gerealiseerd worden, gedekt door een lening. Maar de wet was niet volmaakt.

Een rechtstreekse verbinding met Noord-Frankrijk via het westen zat er niet in, en evenmin werden alle provincies van een spoorverbinding voorzien. Daarom werd de wet van 1 mei 1834 uitgebreid door een wet van 26 mei 1837, die in art. 1 stipuleerde:

*“Il sera établi, aux frais de l'Etat, un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournai, par Courtray”,* en daarnaast zouden ook de provincies Luxemburg en Limburg een spoorverbinding krijgen. Met de aanleg van een spoorlijn naar Frankrijk via Kortrijk werd eveneens een pad gezet in de korf van de Société Générale, die vanaf 1835 stappen ondernomen had om een financieel blok te vormen, en allerhande contacten gelegd had in

Frankrijk om het tracé Parijs-Valenciennes in concessie te krijgen, met naderhand daarop aansluitend in België het tracé Rijsel-Gent.

De werken aan de lijn startten snel aan Belgische kant, in Frankrijk liep het minder vlot.



Alphonse Guillaume Ghislain Wauters: *Atlas pittoresque des chemins de fer de la Belgique composé de 15 cartes ornées de vues ...* (1840)

Het gedeelte Gent - Deinze werd geopend op 25 augustus 1839, op 22 september 1839 het gedeelte Deinze - Kortrijk.

## DE LILLE AU MONT-BLANC,

Par le Rhin,

Par M. Pierre LEGELAND, Membre résidant.

Le 15 septembre 1842, à trois heures et quelques minutes du matin, nous étions emboîtés dans la diligence de l'*Hôtel Villeroy*, qui nous transporta assez rapidement à Courtrai. Là, le chemin de fer était à notre disposition, et une fois dans le wagon, — Adieu à la Belgique!! à nous le Rhin!! et puis la Suisse!.... Et qui sait? peut-être l'Italie!!!

*Mémoires de la Société des sciences, de l'agriculture et des arts de Lille, 1843*

werd in 1842 wel een globaal plan voor de Franse spoorwegen goedgekeurd, maar dit liep vertraging op omdat de militaire uitgaven voorrang kregen en het economisch klimaat in Frankrijk niet schitterend was door een aantal grote faillissementen.

Toen de vertegenwoordigers van Pruisen in 1843 en 1844 de verbinding tussen Schelde, Maas en Rijn in Antwerpen en Luik kwamen vieren, klaagde de Franse vertegenwoordiger in Brussel "*la mainmise de l'Allemagne, grâce aux chemins de fer, sur le royaume belge*" aan, omdat, de lijn naar Duitsland er kwam voor de verbinding Brussel-Parijs.

In Frankrijk waren intussen slechts twee lijntjes die vanuit Rijsel naar België liepen aanbesteed, terwijl die stad zelf geen spoorwegverbinding met de rest van Frankrijk had. De werken voor de lijnen vanuit Rijsel naar België begonnen pas in juli 1841. Er werden twee lijnen gebouwd, één via Valenciennes naar Mons, een tweede via Roubaix en Tourcoing naar Kortrijk en Gent.

Kortrijk werd vanaf dan de stad waar de Noord-Fransen het genot van het reizen per trein leerden ontdekken.

Het doortrekken van de lijn op Frans grondgebied duurde een hele tijd.

De ontwikkeling van de spoorwegen in Frankrijk verliep immers niet van een leien dakje, o.m. door allerhande theoretische discussies, onenigheid over de verschillende tracés en aftakkingen van de hoofdlijnen, en de belangen van de verschillende steden tegenover mekaar. Met veel moeite

In België kwam de lijn Kortrijk - Moeskroen er op 14 oktober 1842, evenals de verbinding tussen Moeskroen en Doornik. Moeskroen - Rijsel was als eerste van beide geplande Frans-Belgische lijnen klaar op 6 november 1842. Vanaf dat ogenblik vonden er proefritten plaats en werd er een gedeeltelijk (en vaak tijdelijk) rittenschema aangeboden.

De spoorlijn tussen Rijsel en de Belgische grens werd in juni 1843 effectief voor het vervoer van goederen en passagiers in gebruik genomen, de lijn via Valenciennes op 5 september van hetzelfde jaar.

Deze eerste grensoverschrijdende treinverbinding verbond ook de havens van Antwerpen, Gent en Oostende met de industriesteden in Noord-Frankrijk, zoals Tourcoing en Roubaix.

De aanleg van de verbinding tussen Rijsel en Parijs zou duren tot baron James de Rothschild een consortium in het leven riep, dat op 9 september 1845 de hand kon leggen op de concessie van de lijnen naar en in het noorden van Frankrijk. Vanaf dan ging het snel.

De verbinding Parijs-Brussel werd op 13, 14 en 15 oktober met grote feestelijkheden ingehuldigd. Rothschild had moeite nog kosten gespaard om de inhuldiging te vieren, en meer dan 3000 uitnodigingen verstuurd. In Rijsel omvatte het evenement o.m. op 14 oktober een uitdeling ten bedrage van 8000 Francs aan de behoeftige families van de stad, waarvan er 5000 ter beschikking gesteld waren door *'les Administrateurs de la Compagnie du Chemin du Nord'* en de rest door het stadsbestuur. Er waren ook volksspelen en wedstrijden, bevestiging van de openbare gebouwen, een feestelijke verlichting van een aantal straten en pleinen, een bal in het stadhuis en optredens van de militaire muziekkapellen.

Vanuit Frankrijk ging de troonopvolger hertog de Nemours met de trein mee naar Brussel, samen met zijn broer de hertog van Montpensier, de ministers van Openbare Werken en van Handel, de Grootzegelbewaarder (de *'Garde des Sceaux'*), de prefect van het Seine-departement en tal van andere hoogwaardigheidsbekleders. Van Belgische zijde was er minder enthousiasme voor het evenement, en kregen de Belgische vertegenwoordigers in Parijs, de prince de Ligne en Firmin Rogier, maar met moeite toestemming om met het konvooi mee te reizen. Ook in Brussel waren de feestelijkheden eerder in mineur.

“Brussel-Parijs” was nochtans de eerste grensoverschrijdende lijn die twee hoofdsteden met elkaar verbond

Onder spoorwegliefhebbers wordt meestal de lijn (Antwerpen-) Luik – Welkenraedt – Aken – Keulen beschouwd als de eerste “echte” internationale spoorlijn (opening oktober 1843), omdat deze lijn van in het begin grote centra met elkaar verbond en dus kon beschouwd worden als een belangrijke vervoersas. Toen de lijnen van Kortrijk naar Tourcoing/Lille en van Mons naar Valenciennes geopend werden, hadden deze zagezegd slechts een “beperkt”, lokaal, nut.

Dat neemt niet weg dat er tussen Kortrijk en Rijsel voor het eerst in de geschiedenis locomotieven en wagons een grens overstaken. En dat nadien via Kortrijk voor het eerst ter wereld twee hoofdsteden met mekaar verbonden werden.



## **ONS INDUSTRIEEL ERFGOED REDDEN**

*... met UW hulp kan dat*

De **Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie** vzw is het **platform** van en voor vrijwilligersverenigingen, particuliere initiatieven en individuele belangstellenden die zich in Vlaanderen inzetten voor studie, behoud en ontsluiting van industrieel en technisch erfgoed, zowel onroerend als roerend en immaterieel.

De vereniging werd in 1978 opgericht, en is daarmee de oudste vereniging voor industriële archeologie op het Europees continent, en de oudste in België.

De VVIA is een **onafhankelijke** vereniging. Ze is **niet gesubsidieerd**. Heel haar werking berust op de belangloze inzet van vrijwillige medewerkers.

VVIA heeft activiteiten in *alle* Vlaamse provincies en in Brussel (geleide bezoeken, studiedagen, congressen, ...) en komt regelmatig tussen voor de redding van sites en objecten. Jaarlijks organiseren we een *cursus* 'Inleiding tot de Industriële Archeologie' - telkens in een andere provincie.

VVIA is één van de stichtende leden van de Europese Federatie van Verenigingen voor Industrieel en Technisch Erfgoed (EFAITH), en werkt nauw samen met zusterverenigingen in Noord-Frankrijk, Nederland, Groot-Brittannië en andere landen.

Sedert 1989 is VVIA verbreederd met de Catalaanse vereniging voor industriële archeologie - vandaar onze regelmatige uitwisselingen met Barcelona en omgeving.

Samen met onze Nederlandse collega's wordt het toonaangevende driemaandelijkse Vlaams-Nederlands tijdschrift *Erfgoed van Industrie en Techniek* gepubliceerd. We organiseren ook jaarlijks een Vlaams-Nederlandse Ontmoetingsdag voor Industriële Archeologie, afwisselend in Nederland en in Vlaanderen.

### **GEÏNTERESSEERD ?**

- # surf dan snel naar onze website <http://www.industrieelerfgoed.be>
- # teken op onze startpagina in op onze **gratis** elektronische nieuwsbrief
- # contacteer ons via één van de onderstaande adressen
- # of wordt lid van de vereniging. Alle informatie vindt U op de website

Contactadres VVIA: Noeveren 67, 2800 Boom, [administratie@vvia.be](mailto:administratie@vvia.be)  
VVIA afd West-Vlaanderen: Vredelaan 72, 8500 Kortrijk, [west-vlaanderen@vvia.be](mailto:west-vlaanderen@vvia.be)