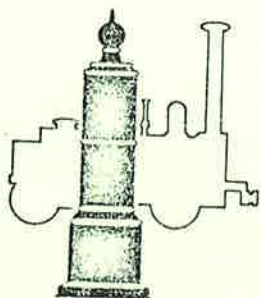


De wegen tot aan het

Spoorwegtijdperk.



MECHELSE VERENIGING voor SPOORWEGHISTORIEK

**de mijlpaal**

LEUVENSESTEENWEG 30 2800 MECHELEN

TELEFOON (015) 415911 binnenpost 169

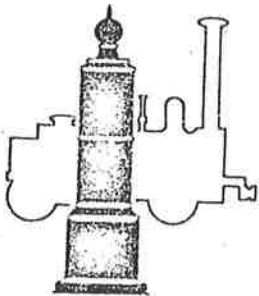
Jan GOOSSENS.

Voorzitter "DE MIJLPAAL"

6-2-1979

De wegen tot aan het

Spoorwegtijdperk.



MECHELSE VERENIGING voor SPOORWEGHISTORIEK

**de mijlpaal**

LEUVENSESTEENWEG 30 2800 MECHELEN

TELEFOON (015) 415911 binnenpost 169

*Jan GOOSSENS.*

*Voorzitter "DE MIJLPAAL"*

*6-2-1979*

DE WEGEN TOT AAN

HET SPOORWEGTIJDPERK

Jan GOOSSENS

Voorzitter "DE MIJLPAAL"

6-2-1979

## I N L E I D I N G

Zonder voldoende landwegen, bevaarbare rivieren, kanalen en spoorwegen zou een staat nooit een hoog beschavingspeil kunnen bereiken. Immers zijn economie zou beperkt blijven, zijn politiek kortzichtig en zijn kultuur zou moeilijk tot ontplooiing kunnen komen.

In de strijd om zijn bestaan heeft de mens in alle tijden en in alle streken geijverd voor goede verkeerswegen zonder dewelke er geen hechte voorspoedige staat denkbaar is. In feite weefde de mens grotendeels zijn geschiedenis op het stramien van zijn verkeerswegen.

Men verkoos in de oudheid de waterwegen boven de ongemakkelijke en vaak gevaarlijke landwegen. Toch hebben deze laatsten de ontwikkelingsgang van de mensheid vergezeld en mede bepaald; ze maakten het mogelijk zijn levenssfeer uit te breiden en met die van andere in contact te treden.

De weg ons zó vertrouwd uit het dagelijkse leven is ons praktisch onbekend omdat we er mee opgegroeid zijn. Wat weten we van zijn evolutie en van zijn enorme betekenis voor het leven van de mens?

Rond die tijd temde de mens sommige dieren nuttig voor zijn voeding, zoals de geit en het schaap. Hij trok met zijn kudde door het land en woonde in tenten. Met de slede baande de mens een weg door het land : "de veldweg".

Toen de ruimte te eng werd voor het zwerfende trekkersleven en de jagers steeds vaker op vreemde stammen stuitten, toen er om de jachtgebieden meer moest gestreden worden, kozen onze voorouders tamelijk tegen hun zin vaste woonplaatsen in hutten, soms op palen gebouwd. Ze leerden nu planten uit zaden te winnen. Niet allen konden hun zwerflust onderdrukken en zonnen op middelen om hun levensonderhoud te verdienen. Wie reist en trekt kan immers vruchten en dieren ruilen met zijn evenmens.

Rond 4000 vóór Chr., na het temmen van zijn eerste lastdier waarschijnlijk een ezel, misschien wel een os, kon de mens de vracht op de rug van het dier binden en drie keer zoveel bagage meenemen op zijn tochen. Ezels werden zelfs als rijdier gebruikt. Dit werd nog beter toen hij de lading op een slede door het dier liet trekken. Twee ossen aan weerszijden van een boom voor een slede gespannen konden meer dan 1500 kilo voorttrekken.

### 3. Het wiel schiep de karreweg.

De uitvinding die stellig technologisch de grootste stap vooruit is gebleken in de geschiedenis is "het wiel". De vroegste afbeelding ervan is een schets van een Sumerische boekhouder van omstreeks 3500 v. Chr., het was een massief wiel uit drie planken.

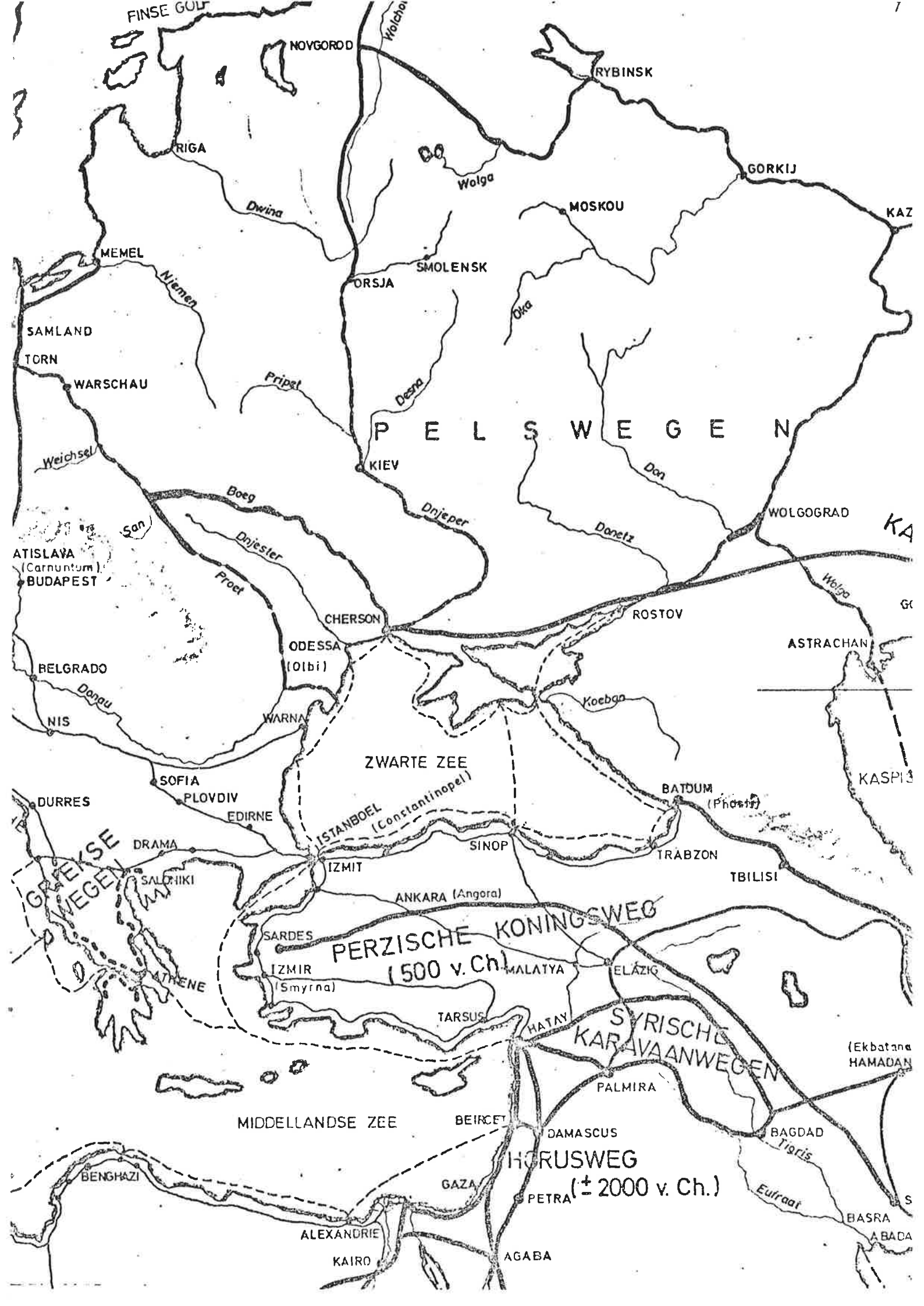
De eerste wagens werden getrokken door ossen bij middel van een juk aan een boom bevestigd. De ossen werden gemend met teugels, vastgemaakt aan een ring in hun neus.

In Europa werden wagens maar omstreeks 1000 v. Chr. ingevoerd. De Kelten maakten uitstekende velgen ervoor uit gebogen hout.

Met de wagens kwamen er bredere, minder kronkelige en langere wegen "de landwegen".

Internationale routes ontstonden :

- eerst over natuurlijke landwegen;
  - nadien over aangelegde landwegen.
-



FINSE GOLF

NOVGOROD

RYBINSK

RIGA

GORKIJ

Dwina

Wolga

MOSKOU

KAZ

MEMEL

ORSJA

SMOLENSK

SAMLAND

TORN

WARSCHAU

Pripet

Desna

Oka

PELSWEGEN

Weichsel

KIEV

Don

WOLGOGRAD

San

Boeg

Dnjeper

Donetz

ATISLAVA (Carnuntum)  
BUDAPEST

Dniester

CHERSON

ROSTOV

ASTRACHAN

BELGRADO

ODESSA (Olbi)

Koeban

NIS

WARNA

ZWARTE ZEE

Wolga

KA

SOFIA

PLOVDIV

EDIRNE

ISTANBOEL (Constantinopel)

BATDUM (Phost)

KASPIE

DURRES

DRAMA

IZMIT

SINOP

TRABZON

TBILISI

GREKSE WEGEN

SALONIKI

ANKARA (Angora)

PERZISCHE KONINGSWEG (1500 v. Ch.)

SARDES

IZMIR (Smyrna)

MALATYA

ELAZIG

ATHENE

TARSUS

HATAY

SYRISCHE KARAVANWEGEN

(Ekbatana HAMADAN)

MIDDELLANDSE ZEE

BEIRCET

DAMASCUS

HORUSWEG (± 2000 v. Ch.)

BAGDAD

BENGHAZI

GAZA

PETRA

Eufraat

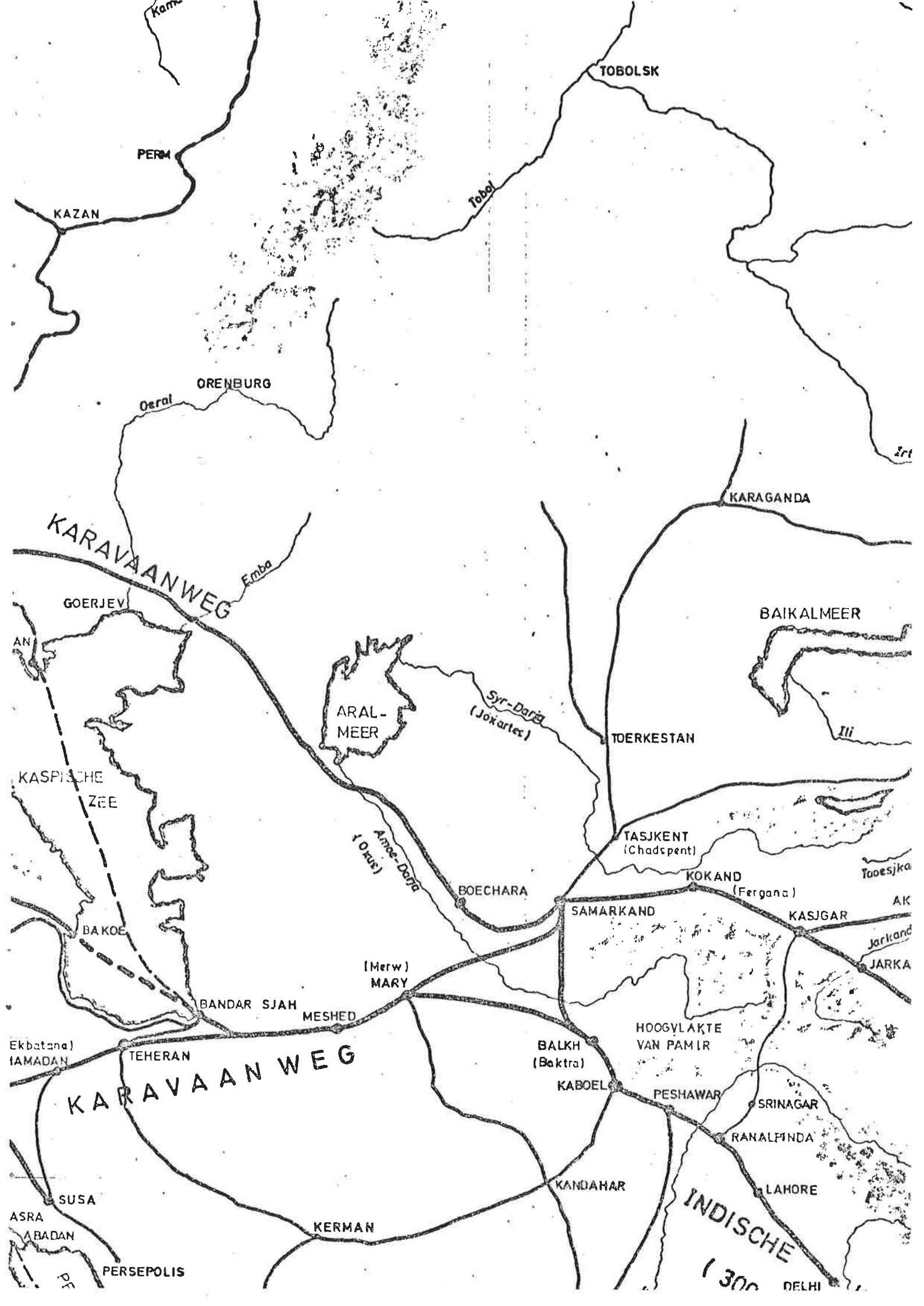
ALEXANDRIE

KAIRO

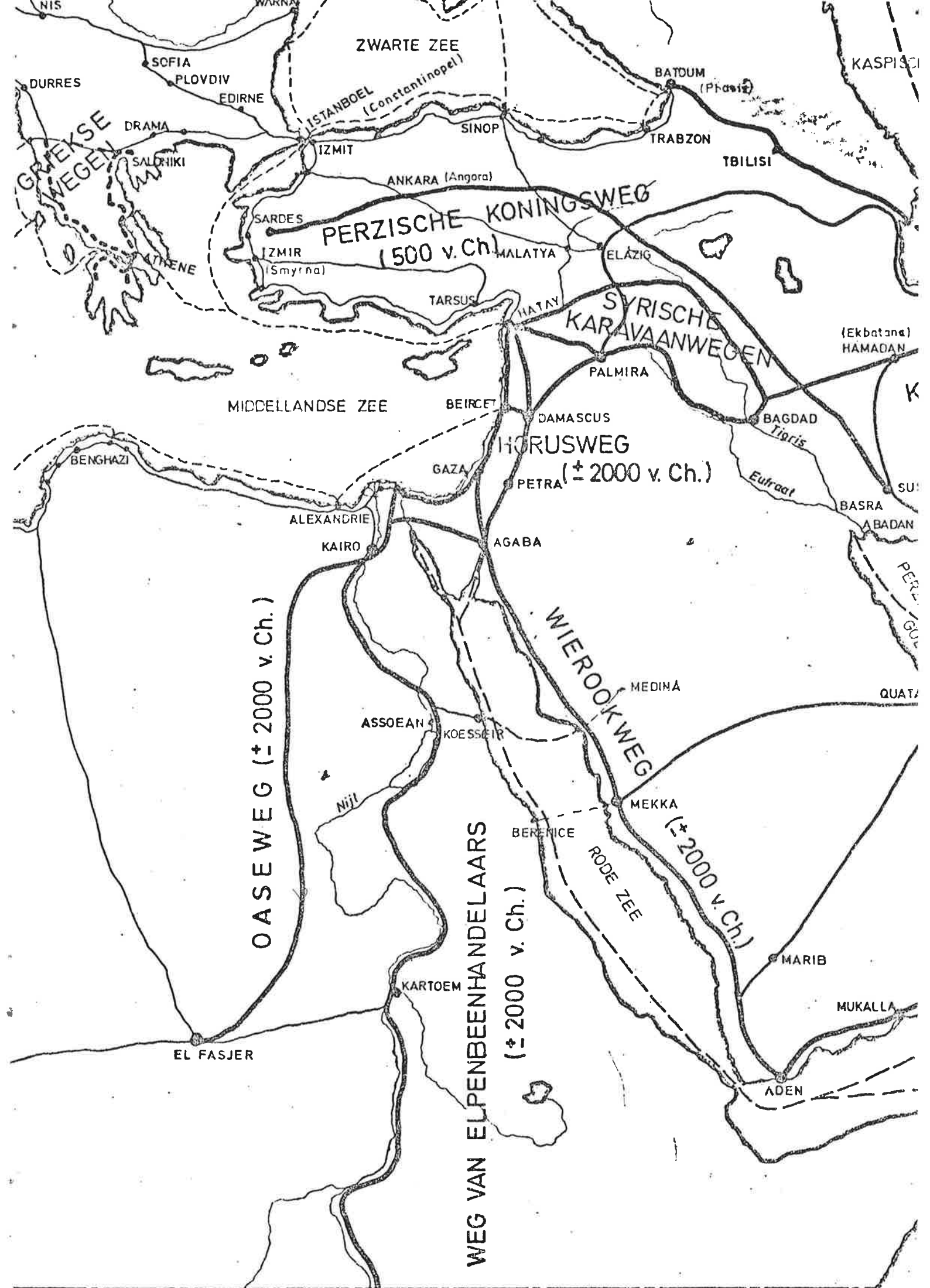
AGABA

BASRA

ABADA







ZWARTE ZEE

KASPISE

DURRES

SCFIA

PLOVDIV

EDIRNE

ISTANBOEL (Constantinopel)

BATOUM (Parsis)

DRAMA

SINOP

TRABZON

TBILISI

GRIEKSE WEGEN

SALONIKI

ANKARA (Angora)

PERZISCHE KONINGSWEG (1500 v. Ch.)

SARDES

IZMIR (Smyrna)

MALATYA

ELAZIG

TARSUS

HATAY

SYRISCHE KARAVANWEGEN

(Ekbatana) HAMADAN

MIDDELLANDSE ZEE

BEIROET

DAMASCUS

BAGDAD

HORUSWEG (± 2000 v. Ch.)

GAZA

PETRA

PALMIRA

Eufraat

BENHAZI

ALEXANDRIE

KAIRO

AGABA

SUSA

BASRA

ABADAN

OASEWEG (± 2000 v. Ch.)

WIEROOKWEG (± 2000 v. Ch.)

MEDINA

QUATA

ASSOEAN

KOESSEIR

Nijl

WEG VAN ELPENBEENHANDELAARS (± 2000 v. Ch.)

BERENICE

RODE ZEE

MEKKA (± 2000 v. Ch.)

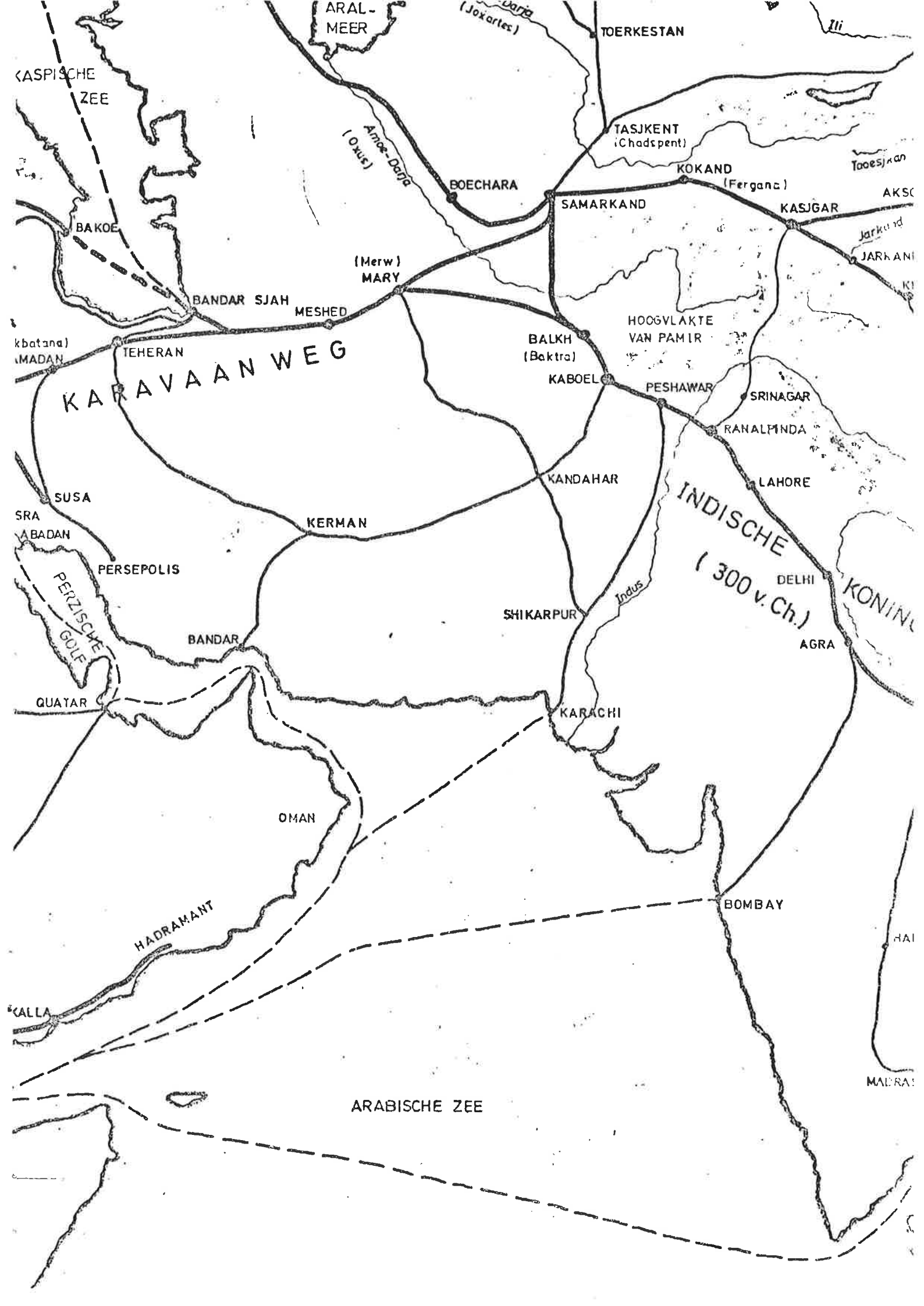
EL FASJER

KARTOEM

MARIB

MUKALLA

ADEN



KASPISCHE ZEE

ARAL-MEER

TOERKESTAN

TASJKENT (Chadspent)

BOECHARA

KOKAND (Fergana)

SAMARKAND

KASJGAR

AKSO

BAKOE

(Merw) MARY

BANDAR SJAH

MESHED

TEHERAN

BALKH (Baktra)

HOOGVLAKTE VAN PAMIR

KABOEL

PESHAWAR

SRINAGAR

KARAVAN WEG

RANALPINDA

KANDAHAR

LAHORE

INDISCHE KONINK (300 v. Ch.)

KERMAN

SHIKARPUR

Indus

DELHI

AGRA

SUSA

PERSEPOLIS

BANDAR

KARACHI

BOMBAY

SRA BAPAN

OMAN

HADRAMANT

QUATAR

ARABISCHE ZEE

KALLA

MADRAS

HAI

KONINK

Toesjkan

Jarkand

JARKANT

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

KI

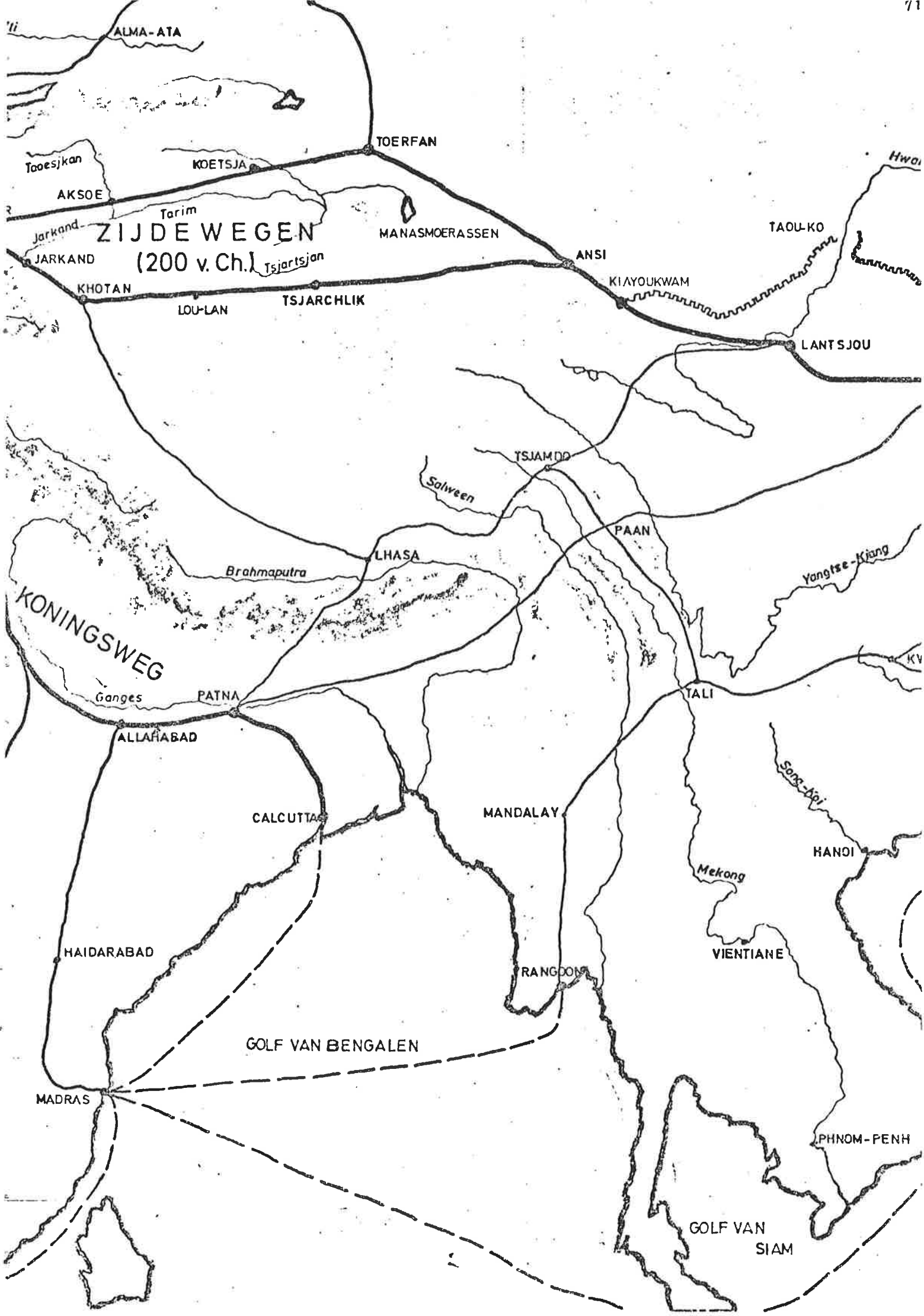
KI

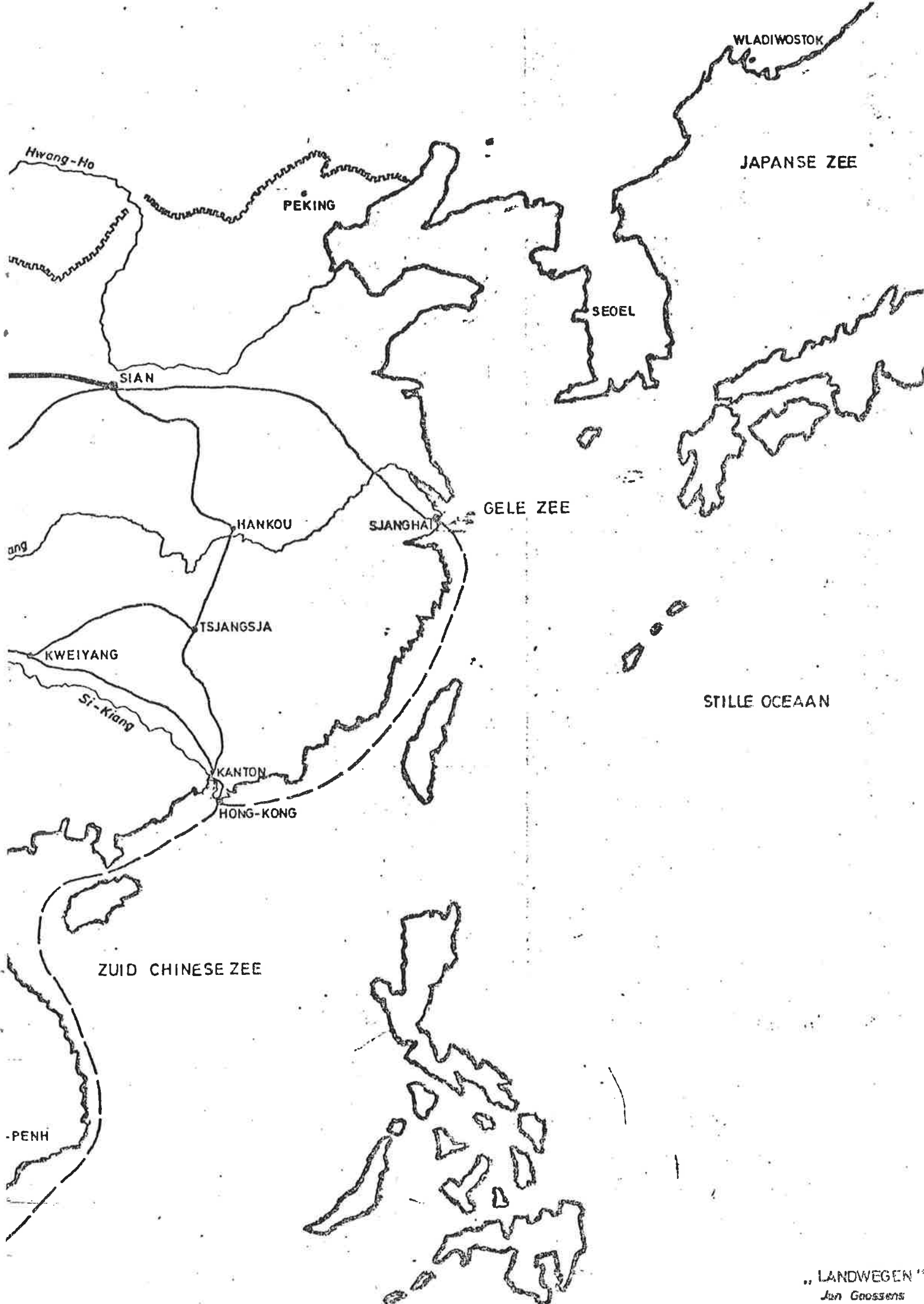
KI

KI

KI

KI





WLADIWOSTOK

JAPANESE ZEE

PEKING

SEOEL

SIAN

GELE ZEE

HANKOU

SJANGHAI

TSJANGSJA

KWEIYANG

STILLE OCEAAN

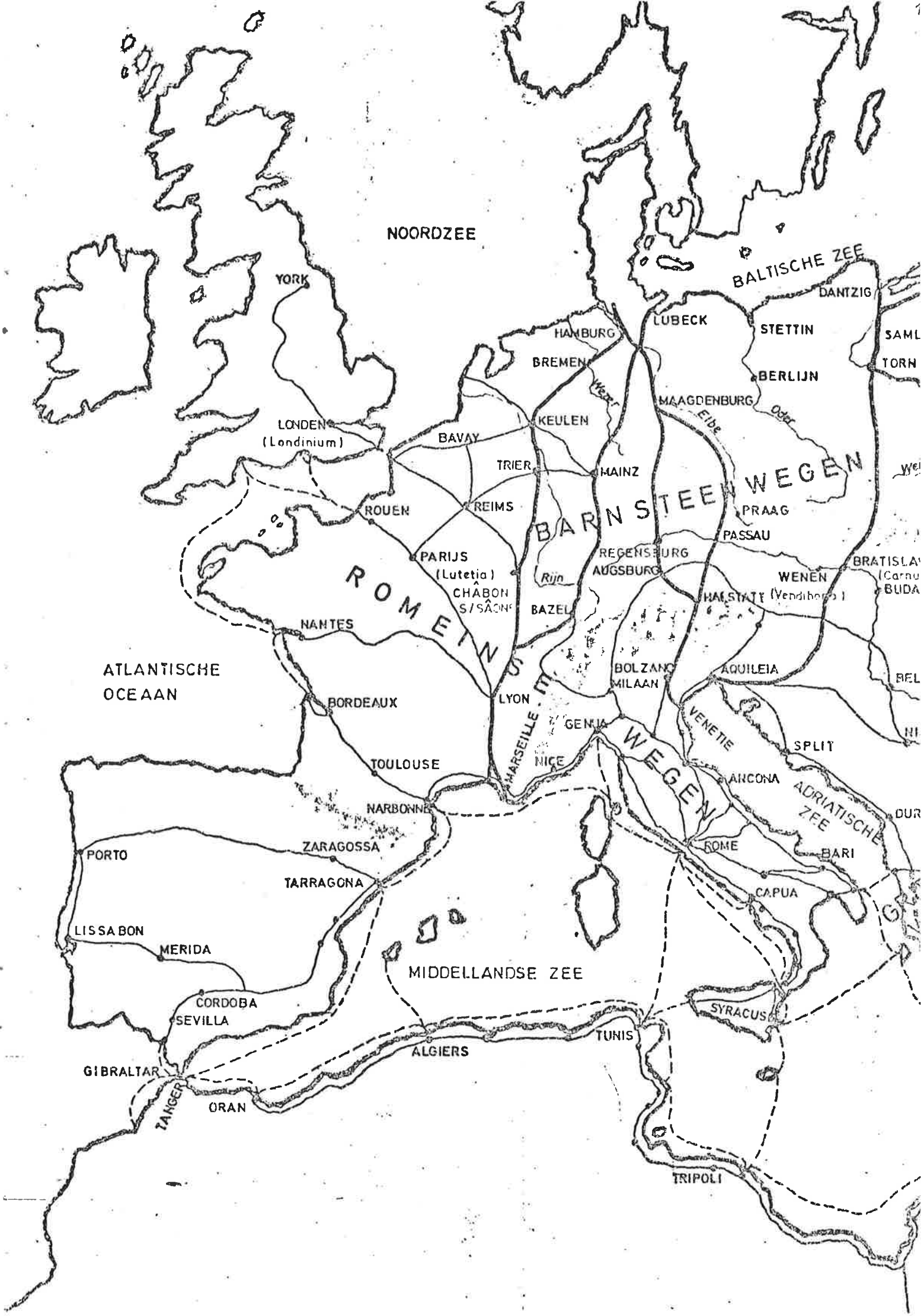
Si-Kiang

KANTON

HONG-KONG

ZUID CHINESE ZEE

-PENH



Vier lagen eiken planken, afwisselend in langs- en dwarsrichting gelegd, maakten hem door de moerasgrond begaanbaar.

Zelfs de cultuurstaten van de Oude Wereld hadden in die tijd niet veel aan te bieden op het gebied van landwegen.

---

## 2. De Indische koningsweg.

Chandragoepta (322-298 v. Chr.) legde de 2400 km lange Indische koningsweg aan.

Hij vertrok van de monding van de Ganges (Calcutta) en liep over Allahabad, Ranalpinda naar de Khyber-pas bij Pesjawar. Van hieruit liepen er oude karavaanwegen over Baktra (Balkh) naar de Kaspische en Zwarte Zee.

Indië verscheepte langs deze zeeën zijn kostbare goederen naar het Romeinse rijk, waar voor deze luxe-goederen een hoge prijs werd betaald.

## 3. De Romeinse landwegen.

De Middellandse Zee is van in de oudheid de sleutel geweest van de wereldhandel. Geen wonder dat het machtige Rome omheen deze zee een uitgestrekt wereldrijk opbouwde.

Tot aan het begin van de 2e eeuw v. Chr. bestonden er in Italië alleen maar de oude landwegen, verharde aardewegen, waarop grindstortingen de rijbaan verbeterden. Voor de wegen waren de erlangers woonenden verantwoordelijk. Wilden ze niet dat men over hun akker reed, dan moesten ze de wegen maar goed onderhouden. Men kan zich die landwegen voorstellen!

Het net van wegen is een schepping der Romeinen. Als we beginnen te rekenen bij Appius Claudius Caesur, die in 312 v. Chr. bevel gaf tot de aanleg van de heirweg Rome-Capua, dan heeft Rome in 600 jaar een wegennet aangelegd van Noord-Schotland tot in de Sahara en van West-Spanje tot aan de Eufraat. De verscheidenheid van voortbrengsten in de gewesten gaf aanleiding tot een opzienbaar handelsverkeer van de Pyreneën naar de Donau en van Syrië

naar Ierland.

Als een reusachtige spin met talrijke zuigarmen lag het Romeinse wegennet rond het Middellandse zeegebied. Toch zou dit geweldige wegennet nooit zijn ontstaan als de Romeinen niet in ruime mate het probleem van ieder wereldrijk zouden hebben opgelost, nl. de voortdurende paraatheid en de alomtegenwoordigheid van een militaire macht. Het was voor Rome van vitaal belang dadelijk, nog gedurende de veldtocht, goede wegen aan te leggen in de veroverde gebieden waarover de legioenen snel konden marcheren. Dank zij deze wegen verbreidden zich het Romeinse recht, de Romeinse goederen en de Romeinse ideeën.

Als we ons nu nog voor ogen houden dat alleen al de Romeinse primaire wegen tweemaal om de evenaar zouden reiken en alle gebaande landwegen van het Romeinse rijk tienmaal, dan kunnen we ons enigszins voorstellen wat een wonder ze waren. Bij zulk een verspreid wegennet kwam het natuurlijk tot plaatselijke verschillen in de bouwwijze. Ook waren er in de loop van de eeuwen variaties hierin ontstaan.

Oorspronkelijk werd de ondergrond samengedrukt, wel onvoldoende, daarna met zand en grind bestrooid, soms ook met een zandlaag en hierop een grintdek, vaak door zandstenen ingesloten. Door grachten aan weerszijden van de weg werd er voor een waterafvoer gezorgd.

De voornaamste verbeteringen in de constructiewijze van de landwegen waren :

- de vakkundige aanleg van de fundering (paalroosters in moerassig gebied);



stroomde de economische en kulturele romanisering onze gewesten binnen.

Rijke landbouwgronden, verzorgd wegens, drukken artisanale en commerciële bedrijvigheid en een veeleisend afzetgebied, de Rijnlegers, bezorgden ons als productie- en transitoland ruim twee eeuwen ongestoorde bloei, tot de eerste invallen van de Franken.

#### 4. De groevenweg.

Karresporen in niet verharde wegen vormden een goede geleiding voor de wagenwielen maar boden het nadeel van putten en modder.

Om de wegen zo veilig mogelijk te maken, vooral in bergachtig terrein, gaf men de wagens een vaste geleiding door groefsporen op sommige plaatsen in de weg te kappen. De groevenweg werd weliswaar niet vaak toegepast doch bestond hij reeds in de vóór-Romeinse tijd. Zou deze groefspoor-weg niet als een verre voorloper van de latere spoorweg mogen aanzien worden?

Een van de meest interessante en overtuigende voorbeelden van deze methode van wegenaanleg is deze van de Federauner bergrug in Karinthië. De volksmond noemt deze oeroude weg nog "Romeinenweg", maar hij dateert uit veel vroegere tijd de Hallstatt-tijd. Een prehistorische nederzetting op een berg bij Oberfederaun uit 1800 v. Chr., bewijst dat de weg door de Federauner bergen een ouder deel uitmaakte van een der oudste noord-zuidlandwegen in het gebied der Oost-Alpen.

De meest uitvoerige ontwikkeling vond de groefspoortechniek in het land der Illyriërs, in Dalmatië en Basnië. Grote gedeelten daarvan zijn tot op heden bewaard gebleven bij een 10 km. lang

#### IV. TERUGGANG NAAR AARDEWEGEN IN DE MIDDELEEUWEN.

##### 1. Verwaarloosde wegen gedurende de Frankische kolonisatie.

Aangetrokken door de weelde van het Romeinse rijk vielen Salische Franken in onze gewesten binnen. Economisch zouden onze streken de invallen van 252-255, 259-260 en 268, niet meer te boven komen. Op de invelsroute Keulen-Tongeren-Bavai werden sperforten opgericht. De 31e december 406 doorbraken de barbaren definitief de Rijn grens.

Onder de Merovingers bleven wij het karakter van grensland bewaren.

De Franken leefden meer in groeps- en familieverband dan de Romeinen. De wegen waren er in hoofdzaak voor de bevolking en diende slechts voor de plaatselijke behoeften, de wegen werden verwaarloosd en van de 20.000 km landwegen in Gallië uit de Callo-Romeinse periode werd de steen veelal gebruikt voor andere constructies vooral bij de boeren en de kasteelheren.

In de eerste helft van de 7e eeuw begon Arabië een eersterangs rol te spelen. Als erfgenamen van de Romeinse wereldhandel wierpen de Arabieren in Europa een slagboom op van de Pyreneeën tot de Kaukasus, terwijl Oost-Europa werd afgegrensd door Mongolen en Tartaren.

De karavaanwegen in het Oosten en de Middellandse Zee verbonden de verschillende delen van het Islamrijk door een druk handelsverkeer, dat van China tot in Spanje reikte. Hun kooplieden drongen diep in Afrika om er ivoor, goud en slaven te halen. In Indië kochten ze thee en specerijen en hun schepen vaarden de Wolga op voor Tartaars pelswerk.

feodale heren de Godsvrede op. Ook nam de Kerk de armen en verdrukten onder haar bescherming met als gevolg een nooit geziene geloofdoopflakking. Karavanen pelgrims begaven zich langsvoorheen verlaten wegen naar Jeruzalem, Rome en andere bedevaartsplaatsen. Voor het onderhoud van de wegen der pelgrims zorgden telrijke broederschappen, de Kerk en ridderorden.

De kruistochten bevorderden vanaf de 11e eeuw de handel op de Middellandse Zee door het beteugelen van de Saraceinse piraten, zodat de handelsweg met het oosten weer vrij kwam. Het meest profiteerden daarvan de Italiaanse havens, vooral Venetië, maar ook op het gehele Westen had het nieuwe handelsverkeer zijn terugslag. De Costerse koopwaren kwamen o.a. langs de haven van Marseille, de Rhône en de Saône naar de beroemde jaarmarkten van Champagne waar de kooplui uit Vlaanderen, Italië en Duitsland hun koopwaren ruilden.

De bevolkingsaangroei tijdens de 10e en 11e eeuw had in de dichtbevolkte gewesten tussen Seine en Rijn voor effect dat vele boeren overschakelden naar een industriële activiteit, inzonderheid het verwerken van wol. Zij vestigden zich hiervoor in de nederzettingen, de latere steden, die zich als pleisterplaatsen voor rondreizende kooplui hadden ontwikkeld. Wegens de vervallen toestand van de landwegen lagen deze nederzettingen vooral aan de bevaarbare waterwegen.

Tot de tweede helft van de 12e eeuw bleef de oude heirbaan Bavai-Keulen de grote verkeersader. Door de opkomst van de steden werd de baan Brugge-Keulen over Gent, Aalst, Leuven, Zoutleeuw, St. Truiden, Maastricht en Aken de grote verkeersader "de Rijnroute".

het noorden verschoof, waardoor de invoer uit het Rijnland en de Oostzee belangrijker werd. Daar Antwerpen langs de Noordzee rechtstreeks in verbinding stond met Italië, Engeland en zelfs met Spanje nam het de rol van Champagne over. In 1531 werd te Antwerpen de eerste financiële beurs ter wereld geopend en deze stad groeide uit tot handelsmetropool van het Westen, als stapelmarkt van de Portugese specierijen, van het Duitse koper en zilver en van de Amerikaanse suiker.

Voorzien van het kompas en van betere kaarten durfde men zich in de 15e eeuw op volle zee wagen. Het kleine Portugal verkende de Afrikaanse kusten en Spanje richtte zijn pogingen meer in westelijke richting. In 1492 ontdekte Columbus Amerika. Eveneens op het einde van de 15e eeuw slaagde Europa erin de omknelling te doorbreken waarin de Arabieren het gevangen hielden.

De Portugezen en Spanjaarden bouwden de eerste koloniale wereldrijken op. Het economische leven werd op een nieuwe leest geschoeid en de maatschappij onderging diepgaande wijzigingen. De Middellandse Zee werd stilaan door de wereldhandel verlaten voor de Atlantische Oceaan.

De aanhoudende demografische druk leidden in de jaren 1560 tot een toenemende economische malaise die katastrofaal verscherpte door de politieke crisis van 1566 (beeldstorm). De godsdienstplakkaten tegen het opkomende calvinisme en de absolutistische neigingen van Filip II dreven de Nederlanden tot opstand en betekende een keerpunt in de ontwikkeling van onze gewesten.

De val van Antwerpen in 1585 bezegelde het lot van de opstand in het zuiden. Door migratie daalde de bevolking dezer stad tot

## V. HEROPLEVING VAN DE VERHARDE WEGEN.

### 1. Frankrijk.

Na de ontdekkingsreizen der 16e eeuw ontstond naast de huisnijverheid het grootbedrijf, met technische hulpmiddelen verhoogde men de productie. De verruimde handel eiste betere vervoerswegen vooralsnog te water. Vanaf de 17e eeuw waren goede landwegen van de zeehavens naar hun hinterland van vitaal belang. Men interesseerde zich opnieuw aan het zo verwaarloosde wegennet!

Minister Colbert hield zich in de 17e eeuw energiek bezig met de wegen. Ongelukkig stond men op het standpunt dat een landweg een aarden weg was, die men maar in uitzonderlijke gevallen met rijsmatten of steenslag kon verbeteren. Omstreeks halverwege de 18e eeuw had Frankrijk tweemaal zoveel primaire wegen als in de Romeinse periode, 25.000 km tegenover 13.500. Maar ze zouden tegenwoordig nog niet als tertiaire wegen tellen. Er ontstonden wel pronkwegen, meestal korte brede boulevards, die niet voor het economische leven, maar voor de hoïkoetsen dienden.

De voornaamste verdienste voor de wegenbouw komt toe aan de in 1747 in Parijs gestichte "Ecole Nationale des Ponts et Chaussées". Ze gebruikte als paklaag piramidevormige breuksteen met de punt naar boven, met daarboven grove steenslag. Daardoor werd een veel gunstiger drukoverdracht op de ondergrond bereikt en een langere levensduur van de landwegen. Deze nieuwe Franse methode had invloed op de wegenbouw in de rest van Europa.

Als wegenbouwer bewees Napoleon dat hij zijn tijd ver vooruit was. De pasweg over de Simplon overtrof voor het eerst in Europa de Romeinse wegenbouw.

staten na de Napoleontische oorlogen dwongen eindelijk tot bezinning. Het werd absoluut noodzakelijk om de landwegen tussen de afzonderlijke productiegebieden te verbeteren.

In Oost- en Westpruizen was er tot 1830 in 't geheel niets dat de naam van landweg verdiende. Men begon daar met de wegenbouw toen in Engeland reeds de eerste treinen liepen.

#### 4. Rusland.

De verbindingen Rusland-Azië werden nooit verbroken. De pels-handel had vele Russische steden rijk gemaakt. Van de 9e eeuw af zochten Griekse en Arabische handelaren de grote Hansastad Novgorod op. In de stad Mainz waren in de 10e eeuw muntstukken in omloop die in de jaren 913 tot 915 in Samarkand geslagen waren.

Ruslands wegen leden onder de overmachtige concurrentie van de lange waterwegen. Daar deze wijze van reizen de Rus goed beviel dacht niemand aan verbetering van de landwegen. Maar de spoorwegen zouden de levensadelen worden van dit reusachtige rijk.

Toch leidde de theeweg sedert eeuwen van Peking naar Moskou. Uit Peking liep hij door de Gobi woestijn en kwam aan de Siberische grens ten zuiden van het Baikalmeer. De karavaanweg naar de Europese grens, nog meer dan 4.000 km, was op sommige gedeelten beroemd om zijn kwaliteit.

De tsarina Catharina II begon in 1781 aan de Siberische heerbaan, deze nieuwe theeweg zou van Petersburg over Moskou, Perm, Tobolsk naar Irkoutsk voeren, aan het Baikalmeer bij de Chinese grens. Maar de tijd was er nog niet rijp voor zulke grootse ondernemingen. In 1911 zal de Trans-Siberische spoorweg de rol van deze geplande theeweg overnemen.

"grote wegen" waren maar aardewegen, hier en daar met steenslag, grint of rijsmatten bedekt. Enige korte wegen waren al gekasseid, de echte steenwegen, om de bevoorrading van sommige steden te vergemakkelijken.

Onder Karel VI bleef Oostenrijk nog te sterk afhankelijk van de Europese mogendheden, zodat het geen doelmatige economische politiek kon voeren. De in 1723 opgerichte Oostendse Compagnie werd, na een succesvolle start in 1731, door Karel VI opgeschort onder druk van het buitenland en ten slotte definitief opgeheven.

Vooraf na de Oostenrijkse successieoorlog hadden Maria-Theresia en Jozef II de handen vrij om een krachtige economische politiek te volgen, die de aanloop vormde tot de doorbraak van de industriële opvlucht in ons land.

De Oostenrijkers lieten het initiatief van de wegenbouw aan onze provincies over. Alleen de verbindingsweg tussen België en Wenen, de steenweg Brussel-Luxemburg, was hun werk. Het prinsbisdom Luik dat ons land van noord naar zuid in tweeën sneed was de grote spelbreker. Het verdraagde de aanleg van de steenwegen: Brussel-Duitsland over Diest en Stokkem, Brussel-Aken over Luik, Brussel-Trier over Marche, Bastogne en Luxemburg. De gebieden van Tussen-Samber en Maas, de Kempen en zelfs de Ardennen bleven achteruit, daar het prinsbisdom er de wegeaanleg praktisch verhinderde.

Nochtans hebben de steenwegen in de Oostenrijkse periode sterk bijgedragen tot een zekere heropleving in ons land. Er werden trouwens toen niet minder dan 2.850 km steenwegen in België aangelegd. Het wegennet bestond uit plaatselijke netten rond de belang-

aangelegd. Tot 1830 kwamen er 800 km nieuwe steenwegen in België.

De Belgische revolutie van 1830 had een zware depressie tot gevolg. Op de doorgang van zeeschepen naar Antwerpen werd Nederland gemachtigd een tol te eisen. De nijverheid verloor Holland en zijn kolonies als afzetgebied.

Van bij de oprichting van de Belgische staat gold als axioma dat zijn voortbestaan als onafhankelijke natie zou afhangen van de superioriteit van zijn verkeerswegen. Het wegennet groeide zienderogen aan. Om België zijn functie van transit-land naar best vermogen te laten vervullen, besliste de regering een spoorwegennet te bouwen met als centrum Mechelen, ideaal gelegen op het snijpunt van de assen Oostende-Luik-Keulen en Antwerpen-Brussel.

Het nieuwe vervoermiddel bewees dadelijk zijn superioriteit t.o.v. het wegvervoer. De wegenbouw viel praktisch stil en beperkte zich veelal tot het aanleggen van verbindingswegen naar de spoorwegstations. Spoedig versmachtte een dicht spoorwegennet het wegverkeer!

---



De oude assewagen reed niet sneller dan 3 km/u. Het paard trok de kar wel sneller maar niet lang, het werd te snel moe. Het paardetuig was een weinig veranderde versie van het ~~juuk~~ met nek- en buikband dat de os droeg. Voor de os met zijn zware hoekige schoften was het tuig niet ongerieflijk, maar dit kneep een paard de luchtpijp en de aders in de hals dicht als het een last trok. Dus bleef het vervoer traag en onzeker en verkoos men veelal de vracht op het paard te leggen.

De Romeinse wagens voor post en passagiers konden in een etmaal wel 160 km afleggen door de paarden vaak te verwisselen. De logge wagens van de Merovingse koningen werden nog door ossen getrokken. Doch onder de Karolingers zag men op de landwegen opnieuw voertuigen met paarden.

Sedert de 9e eeuw waren onze wegen zo slecht geworden, dat ze slechts gebruikt konden worden door voetgangers, lastdieren en ruiters. Alleen de boeren reden nog met hun zware karren en wagens over de wegen naar hun akkers of naar de markt. Tijdens de Middeleeuwen was het personen- en goederenvervoer per binnenschip veruit het gebruikelijkste. Het vergde weinig energie en maakte het mogelijk schokvrij, veilig en betrekkelijk snel zware lasten te vervoeren. In de steden en marktvlekken gebeurde het verkeer meestal te voet en het vervoer van waren met lastdragers.

De nomaden uit Centraal-Azië ontdekten in de 10e eeuw hoe ze het meest uit een trekpaard konden halen. Ze voerden het borstgareel opgevuld met vilt in, dat rustte op de schoften van het paard. Nu kon een span paarden minstens zoveel last trekken als een span ossen, maar bovendien twee keer zo ver dan vroeger of

was en boven een chassis zonder veren bengelde. Er was heel wat minder lawaai bij het rijden, doch de reizigers op de twee banken moesten een voortdurend hotsen en slingeren doorstaan.

In Centraal-Europa was de wedloop voor het perfectioneren van de koets begonnen. Ze werd steeds doelmatiger, lichter, eleganter, luxueuser en confortabeler uitgevoerd. In een korte en opwindende loopbaan heerste de koets als een vorst over de landwegen!

In de 17e eeuw was Italië toonaangevend bij de ontwikkeling van de pronkkoetsen. De "karos" afgeleid van "carozza", was een rijk uitgevoerde koets waarvan de maneuvers fel vergemakkelijkt waren door het aanwenden van een draaiend voorstel. Dit bestond al wel in de 15e eeuw, maar werd slechts langzaam algemeen op het einde van de 16e eeuw. Enkele technische verbeteringen werden geleidelijk toegepast : de spaken werden kegelvormig op de naaf gemonteerd en de wielen stonden schuin op de as. Aanvankelijk was de wielstand loodrecht op de as, doch met het invoeren van het bolle wegdek bleef de wielband niet goed in contact hiermede.

Onder Lodewijk XIV nam Frankrijk de leidende positie over van Italië, waar men veelal half open karossen bouwde. In de noordelijke landen sloot men de openingen af met panelen bekleed met leder en waarin ramen zaten. Glas was kostelijk en een rijtuig met drie ramen aan weerszijden heette een "glazen koets".

Tijdens de tweede helft van de 17e eeuw waren de draagstoelen nog volop in de mode. Het min of meer veralgemeend gebruik van de koetsen hing af van het bestaan en het onderhoud van de landwegen en straten.

Rond 1785 werd de ijzeren veer uitgevonden : een aantal in

BIBLIOGRAFIE :

- "Van karavaanpad tot autoweg" van Hermann Schreiber.
  - "Het wiel" van Wilfried Owen, Ezra Bowen.
  - "Van rijden, varen en vliegen" van J.B. Uges.
  - "Rijtuigen" door H.B. Vos.
  - "Histoire des transports" van Pierre Rousseau.
  - "In Azië dreunt de wereld" van Anton Zischka.
  - "Mijn leven als ontdekker" van Sven Hedin.
  - "Compendia Vlaanderen" uit Grote Winkler Prins.
  - "Histoire des routes belges depuis 1704" van Leopold Genicot.
  - "Les routes" van Jeanne Berthomiez.
  - "La manière de voyager - Autrefois et aujourd'hui" van Alexis-Belloc.
  - "Au bon vieux temps des diligences" van Henri D'Alméros.
  - "Het verkeer" van uitgeverij de Goudvink.
  - "Atlas geschiedenis" van Wolters-Noordhoff.
  - "Spectrum Wereldatlas"
  - "Atlas der Algemene Geschiedenis" van Roland
  - "Romantisch België" van Jo Gérard.
-

