

B. VAN DER HERTEN, *De ontwikkeling van communicatie en transport in België tijdens de lange 19de eeuw*, KULeuven, Departement Geschiedenis, 2000, promotor: Herman Van der Wee

---

Vanaf het begin van de 19de eeuw deden zich in België een aantal ingrijpende economische structuurveranderingen voor. Tijdens de eerste decennia ging het om een nog beperkte industrialisatie binnen de nieuwe economische groeipolen zoals Verviers, Gent en de Henegouwse industriebekkens. Vanaf de jaren 1850 ging het om een globale economische omschakeling waarbij vrijwel het hele land was betrokken. Daarbij evolueerde België van een nog zeer agrarisch land naar een uitgesproken industriële natie. Het trad daarbij, als eerste op het continent, in de voetsporen van Engeland, dat aan de spits stond van de industriële vooruitgang.

Tegelijk met deze globale economische structuurveranderingen deed zich een revolutie voor in het transport en de (tele-)communicatie. Ondanks het revolutionaire karakter van de ontwikkeling van deze sectoren, was er tot voor kort nog zeer weinig over geweten. Dat is paradoxaal. Immers, door het feit dat België een kleine open economie was, was het land afhankelijk van het buitenland voor de import van primaire goederen en de uitvoer van half-afgewerkte of afgewerkte producten. In deze context kan het belang van transport en communicatie voor de ontwikkeling van de 19de-eeuwse industriële revolutie niet worden overschat.

In deze verhandeling worden acht economische sectoren bestudeerd, te weten de post, de telegrafie, de telefonie, het wegtransport, de binnenscheepvaart, de spoorwegen, de buurtspoorwegen en de tramwegen. Grosso modo

werd vertrokken van een tweeledige vraagstelling: 1) hoe verliep de ontwikkeling van deze sectoren in kwantitatief opzicht en 2) hoe greep de centrale overheid in deze vitale sectoren in?

Het kwantitatieve verloop van de communicatie- en transportsectoren werd op een driedelige wijze bestudeerd. Ten eerste werd de productie berekend, in termen van aantal verzendingen/telegrammen/telefoongesprekken/tonkilometers en reizigerskilometers. Voorts werd voor elke sector de toegevoegde waarde berekend en daarmee het aandeel ervan in de globale economische prestatie van het land. Tenslotte kwam de evolutie van de netwerken aan bod. Voor deze drie aspecten werden jaarlijkse reeksen samengesteld voor de periode 1831-1913.

De tweede vraagstelling, die een meer kwalitatieve aanpak impliceerde, ging vooral uit van het beleid van de centrale overheid. Allerlei vragen kwamen hier aan bod. Zo werden de belangrijkste determinanten van de transportpolitiek bestudeerd, teruggaande tot de oorsprong ervan in de Franse revolutionaire wetgeving. De tendens tot de vorming van overheidsmonopolies werd grondig uitgewerkt, gerelateerd aan de uitbreiding van netwerken, de politiek op het vlak van tarieven en prijzen, de keuze voor bepaalde transportmodi, enzovoort. Daarbij gingen we ervan uit dat een nauwe band bestond tussen de overheid (regering, Kamer en Senaat) en de maatschappelijke bovenlaag die de economische expansie vorm gaf.

De bronnen die we in ons onderzoek verwerkten, zijn van velerlei aard. Voor het kwantitatieve deel konden we terugvallen op de statistieken die al dan niet systematisch door de overheid werden verzameld, op jaarverslagen van transportbedrijven, op bijdragen in tijdschriften en beleidsvoorbereidende publicaties. Voor de kwalitatieve analyse zijn we vooral uitgegaan van de parlementaire bronnen, omdat we in eerste instantie ingaan op het transportbeleid van de nationale overheid.

De resultaten van dit onderzoek leidden tot een groot aantal nieuwe inzichten in de Belgische economische en politieke ontwikkeling van de 19de eeuw. Ten eerste werd duidelijk aangetoond dat België een 'spoorwegland' was: rond het netwerk van de staatsspoorwegen werden met succes de communicatiesectoren en de andere transportsectoren uitgebouwd. België stond gedurende de hele 19de eeuw aan de top van de Europese ontwikkelingen op het vlak van transport en communicatie, en beschikte over de meest uitgebreide netwerken ter wereld. De prijzen en tarieven waren zeer laag, en de dienstverlening was sterk ontwikkeld.

Ten tweede is op overtuigende wijze aangetoond dat de interventie van de centrale overheid op economisch vlak maar moeilijk kan worden overschat. Gedurende heel de 19de eeuw werd een beleid gevoerd van economische expansie, gericht op de internationale markten. Een politiek van goedkope prijzen, een zeer sterke ontwikkeling van de netwerken, de integratie van de sectoren in Europees en mondiaal verband, en een sterk ondersteunend beleid van de leidende Belgische industriële sectoren moesten garant staan voor een

succesvolle economisch ontwikkeling van het land. Dit alles leidde, vooral in de periode tot 1870, tot een zeer vernieuwend beleid. Tijdens de laatste decennia van de bestudeerde periode lijkt het overheidsbeleid, in een steeds complexer wordende omgeving, aan kwaliteit te hebben ingeboet. Het aanvankelijke progressieve karakter van de Belgische transportpolitiek ging enigszins teloor en de internationale vernieuwingen werden in België niet steeds gevolgd. Toch bestaat de stellige indruk dat de gevoerde politiek volstond om de Belgische economie op concurrentieel niveau te houden binnen het Europese economische weefsel.

B. Van der Herten