

DE MONOPOLISERING
IN HET STEDELIJK OPENBAAR VERVOER TE BRUSSEL
OP HET EINDE VAN DE 19DE EEUW

DOOR

LUC DE RYCK

Dr. Letteren en Wijsbegeerte (geschiedenis)

Lic. Klassieke Filologie; Leraar K.A. Asse

Over de belangrijkste fases in de ontwikkelingsgeschiedenis van het lokaal openbaar vervoer te Brussel zijn we behoorlijk geïnformeerd dank zij studies en bijdragen van auteurs zoals Cosaert, Kurgan-Van Hentenryk, Delmelle, Jacquemyns en Verniers. In deze bijdrage worden dan ook nauwelijks nieuwe feiten aangebracht. Wel ligt het in onze bedoeling onder meer na te gaan hoe de privé-ondernemingen die in Brussel bedrijvig waren, binnen het systeem van concessies hebben gereageerd op de technologische ontwikkelingen, eerst de tram, getrokken door paarden of door een stoomlocomotief en tenslotte op het einde van de 19de eeuw, de elektrische tractie. Vragen worden gesteld over de financiële inzet van de concessiehouders en hun perspectieven. Deed zich een tendens voor tot concentratie om de kapitaalintensieve omschakeling op elektrisch aangedreven motorstellen door te voeren of lagen daar imperatieven aan de basis die werden ingegeven, alleen al door de nood aan een rationeel beheer? Welke ondernemers of groepen hebben daarin een rol gespeeld?

We denken hier meteen aan de vorming van de eerste Belgische holdings op het einde van de jaren 1880, zoals beschreven door B.S. Chlepner. Hebben zij de individuele ondernemers verdrongen of hebben de ondernemers hun middelen geconcentreerd binnen een samenhangende groep?

Naar aanleiding van dat mutatieproces heeft de overheid mogelijk

haar beleid aangepast. Kreeg de formule regie een kans of bleef het typisch Belgisch pragmatisme terzake overheersen, dat er toe leidde privé-groepen alle kans te laten, als de overheidsfinanciën maar niet te zwaar werden belast en tegelijk toch een redelijke dienstverlening aan het publiek werd verzekerd?

Met onze bijdrage willen we ook en vooral voorwaarden, omstandigheden en diepere redenen onderzoeken die er toe hebben geleid dat de overheid aan één onderneming in 1899 een bevoorrecht statuut heeft verleend, ondanks het wettelijk kader van vrije concurrentie binnen een stelsel van concessies¹. Daarmee worden ook bepaalde bekende feiten herschikt en in hun structurele samenhang nader toegelicht.

1. BEKNOPTE WORDINGSGESCHIEDENIS

Wie zich inlaat met het openbaar vervoer te Brussel in de tweede helft van de 19de eeuw mag zeker de stedenbouwkundige ontwikkelingen niet uit het oog verliezen. Deze hangen nauw samen met demografische factoren, het sociaal leefpatroon en migratie die zelf het resultaat zijn van socio-economische processen. In haar beleid diende zelfs een op het vrij initiatief afgestemde overheid daar op in te spelen door bij voorbeeld een aangepaste infrastructuur. Deze werkt dan dikwijls op haar beurt in op onder meer het vervoer van goederen en personen. Men denke aan de bouw van excentrisch gelegen spoorwegstations te Brussel.

Er diende eerst letterlijk meer ruimte te worden geschapen voor de ontwikkeling van het vervoer, van welke aard dan ook, zowel openbaar als privé. In Brussel-centrum werd met de overwelling van de Zenne

1. Deze bijdrage steunt op een hoofdstuk uit ons doctoraal proefschrift *Otlet en zonen, projectontwikkelaars en bouwheren van een internationaal imperium in het openbaar vervoer (1864-1914)*, Brussel, VUB, 1989, promotor: prof. dr. E. Witte.

Afkortingen:

AR: Algemeen Rijksarchief te Brussel

Ot: Fonds Otlet

ABZ: Archief Buitenlandse Zaken Brussel

SAB: Stadsarchief Brussel

RBPH-BTFG: Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis

BTNG-RBHC: Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis

onder burgemeester J. Anspach alvast een vlotter verkeer mogelijk op de noord-zuidas².

Ruimte zonder impulsen van demografische aard volstaat natuurlijk nog niet om verkeersstromen te verklaren, laat staan op gang te brengen. In Brussel speelde de excentrische ligging van de stations Noord of Groendreef, Zuid en Luxemburg al op zichzelf een stimulerende rol in de ontwikkeling van de pendelbewegingen van en naar het centrum³. Het privé-vervoer kon dat steeds moeilijker op een bevredigende wijze opvangen.

Een andere belangrijke factor was de afschaffing in 1860 van het octrooi, een bijzondere heffing aan de grens van steden op aangevoerde verbruiksgoederen⁴. Daarmee werd het handelsverkeer tussen periferie en centrum geliberaliseerd.

Rond 1840 ontwikkelde zich in het openbaar vervoer het gebruik van zogenaamde "omnibus-diligences" of "omnibus du pavé"⁵. In 1869 werden te Brussel de mogelijkheden beproefd van de tramway of de "omnibus américain", in feite een koets op sporen, getrokken door paarden of door een stoomlocomotief⁶. Wegens de grote niveauver-

2. G. ABEELS, 'De sanering van de benedenstad: een speculatieve immobiliënzaak?', *Straten en stenen. Brussel: stadsgroei 1780-1980*, Brussel, 1982, pp. 153-186; J. GARSOU, *J. Anspach, bourgmestre et transformateur de Bruxelles (1829-1879)*, Frameries, 1942, pp. 132-133; Y. LEBLICQ, 'Evolutie van het uitzicht van Brussel in de 19de eeuw', *Brussel, breken, bouwen. Architectuur en stadsverfraaiing 1780-1914*, Brussel, 1979, p. 41; IDEM, 'Les villes haussmanniennes', *Cahiers Bruxellois. Revue d'Histoire Urbaine*, XXVI, 1981-1984, pp. 64, 66, 76; L. VERNIERS, *Bruxelles et son agglomération depuis 1830 à nos jours*, Bruxelles, 1958, p. 84; IDEM, 'Les transformations de Bruxelles et l'urbanisation de sa banlieue depuis 1795', *Annales de la Société Royale d'Archéologie de Bruxelles*, XXXVII, 1934, pp. 131, 135-137.

3. J. DELMELLE, 'Dans l'agglomération Bruxelloise, 150 ans de transports publics', *Brabant (Spécial 150)*, (Bruxelles), 1980, pp. 100-101; L. VERNIERS, 'Les transformations de Bruxelles', p. 112; IDEM, *Bruxelles ...*, p. 50.

4. R. DEMOULIN, 'L'abolition des octrois', *Crédit Communal de Belgique. Bulletin trimestriel*, oct. 1960, pp. 179-186; H. PIRENNE, *Histoire de Belgique*, IV, *De la révolution de 1830 à la fin de la première guerre mondiale*, Bruxelles, 1931, p. 157; L. VERNIERS, 'Les transformations de Bruxelles ...', pp. 108, 131.

5. E. COSAERT et J. DELMELLE, *Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles. Histoire des transports publics, I, La Belle Epoque*, Bruxelles, 1976, p. 29; J. DELMELLE, *op. cit.*, pp. 100-102.

6. J. DELMELLE, *op. cit.*, pp. 103-104.

schillen in Brussel kende deze innovatie ook haar beperkingen.

Het stadsbestuur te Brussel koos al die tijd voor het systeem van vergunningen of concessies, zonder een samenhangend structuurplan. Opvallend in dit stadium was de belangstelling van Britse ondernemers, bij voorbeeld The Belgian Street Railways and Omnibus Cy met ondermeer Lakenstraat-Zuidstation, Voies Ferrées belges met Schaarbeek-Terkamerenbos, Becquet Frères met Wetstraat-Leopoldswijk en Compagnie Brésilienne, ondanks de naam ook een Britse onderneming⁷. Deze laatste nam de concessies van Becquet over. Het optreden van deze Britse groepen in de periode 1868-1874 te Brussel leidde zeker niet meteen tot een goed functionerend openbaar vervoer en nog minder tot winstgevende exploitatie. Dat was niet te verwonderen. Zo werden de verschillende dienstregelingen niet eens gecoördineerd.

Bij de Belgische financiewereld met de Société Générale aan de top, werd nog even gewacht. Men kan trouwens de vraag stellen waarom toch nog zoveel ondernemers bereid waren ernstige risico's te nemen. Volgens J.P. McKay nam het gebruik van de tram te Brussel per hoofd van de bevolking tussen 1881 en 1894 nauwelijks toe⁸. Wel groeide de rand, vooral na 1880 sneller dan Brussel-stad⁹. Daar daalde zelfs het aantal inwoners na 1890. In dat onevenwicht kan men wel een potentiële groeifactor zien voor het openbaar vervoer. Zo nam de pendel toe tussen het centrum met een belangrijke commerciële functie en de periferie met residentieel of industrieel karakter. Of de ondernemerswereld wel in staat was al de factoren die op verkeersstromen inwerken nauwkeurig te evalueren is nog maar de vraag. Er werd nogal

7. SAB, *Bibliotheek*, Lignes d'omnibus, contrats, cahiers des charges, 1866-1867, 1872; Tramways Bruxellois, actes de concessions; SAB, *Openbare werken, trams* (zonder referte), Statuts de la Compagnie Brésilienne de Tramways à Bruxelles, 1872; E. COSAERT et J. DELMELLE, *op. cit.*, pp. 31, 61, 78, 83; G. JACQUEMYS, *Histoire contemporaine du Grand-Bruxelles*, Bruxelles, 1936, pp. 186-187; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, 'Aux origines de la Société des Tramways Bruxellois', *Crédit Communal de Belgique. Bulletin trimestriel*, XXIX, juillet 1975, 113, pp. 155-156.

8. J.P. MCKAY, *Tramways and trolleys*, Princeton, 1976, pp. 213-214.

9. J.P. MCKAY, *op. cit.*, pp. 210-213, 221; L. VERNIERS, *Bruxelles ...*, pp. 18-20, 61; IDEM, 'Les transformations ...', pp. 107, 190-192.

wat leergeld betaald. Concessies veranderden dikwijls van titularis¹⁰.

Coördinatie tussen verschillende concessies bevorderde wellicht een samenhangend net en derhalve ook een rationele exploitatie. Die redenering leidde in 1874 tot oprichting van S.A. Tramways Bruxellois¹¹. Het initiatief kwam van Simon Philippart, zoon van een textielabrikant uit Doornik. Deze ondernemer had in 1866 de Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers opgericht met de steun van de tweede belangrijkste zakenbank in België, de Banque de Belgique¹².

Aan Philippart kwam de verdienste toe verschillende spoorwegconcessies in Henegouwen en de beide Vlaanderen te hebben gecoördineerd. Hij bewees nu nog eens zijn talent door de vorming van een gefusioneerde groep in het stedelijk openbaar vervoer te Brussel met als belangrijkste deelgroepen: Belgian Street Railways, Voies Ferrées en Compagnie Brésilienne.

Bij de stichting van Tramways Bruxellois waren naast Philippart onder meer ook de notarisfamilie Van Mons uit Brussel betrokken en R. Coumont, een gewezen directeur van de groep A. Langrand-Dumonceau, bekend om vastgoedondernemingen, hypotheekinstellingen en verzekeringen¹³. Tramways Bruxellois werd niet meteen een welvarende onderneming. Kort na de oprichting geraakte Philippart in financiële problemen, al had dit vooral te maken met zijn spoorwegen. Het bleek dat Philippart zijn creatie uit 1874 veel te duur had betaald. De hoge overnamekosten wogen zwaar op de beginfase van Tramways

10. J. DELMELLE, *op. cit.*, pp. 103-104.

11. *Le Soir*, 23.3.1898; E. COSAERT et J. DELMELLE, *op. cit.*, pp. 108, 117; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, 'Aux origines ...', p. 155.

12. *La Cote Libre*, VIII, 14.5.1875, 111, p. 1, k. 1; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, *Rail, finance et politique: les entreprises Philippart (1865-1890)*, Bruxelles, 1982, pp. 23-27.

13. *Annexes Moniteur Belge. Recueil spécial des Actes. Sociétés*, 12.1.1875, akte 42; *Le Petit Bleu*, 1.1.1901, supplement; *La Propriété*, XI, 2.1.1875, 1; J. DELMELLE, *Histoire des tramways et vicinaux belges*, Bruxelles, 1981, p. 24; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, 'Aux origines ...', pp. 158-165.

De onderhandelingen met de Compagnie Brésilienne werden pas in 1879 afgerond (*La Cote Libre*, 24.11.1879).

Bruxellois¹⁴. Daarop nam R. Coumont in 1877 de leiding in Tramways Bruxellois over van Philippart.

2. BINNEN DE INVLOEDSSFEER VAN DE SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

In een volgende fase, al in 1880 maar vooral na 1885, toonde de Société Générale steeds meer belangstelling voor Tramways Bruxellois¹⁵. Tegelijk brokkelde de machtspositie af van R. Coumont¹⁶. Daar kunnen verschillende redenen voor aangehaald worden. Vooreerst vereiste een nieuwe technologische ontwikkeling in het stedelijk openbaar vervoer, met name de elektrische tractie, inzet van veel kapitaal. Coumont genoot zeker niet de reputatie van bankier met een brede financiële basis. Via zijn jongste creatie, met name de Caisse Générale de Reports et de Dépôts uit 1874, verhandelde hij vooral effecten¹⁷. Coumont verdiende er een tijdlang goed aan speculatieve operaties tot hij in 1894 in de problemen geraakte en plaats diende te ruimen voor de Société Générale¹⁸. Intussen kwam Tramways Bruxellois met F. Baeyens als voorzitter van de bestuursraad en L. Janssen als directeur, eveneens onder de controle van de Société

14. Belgian Street Railways en Voies Ferrées alleen kostten 10.857.000 Fr. waar tegenover slechts 480.000 Fr. aan kasmiddelen stonden. De financiering gebeurde door uitgifte van effecten. *Les Cotes de Bruxelles*, 14-16.8.1877; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, *Aux Origines*,... p. 158.

15. AR, *Ministerie van Financiën*, 577, *Les Tramways Bruxellois*, assemblée générale du 15 mars 1887, rapport; *L'Echo de la Bourse*, 26.2.1886, supplement.

16. *La Bourse. Moniteur des Placements*, II, 10.3.1894, 10, p. 314; *La Chronique*, XXVIII, 14.12.1895, 341 onder "Chronique financière".

17. *La Cote Libre*, XVIII, 25.11.1885, 270, p. 1; *Souvenir du cinquantième anniversaire de la fondation de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts, 1874-1924*, Bruxelles, 1924, p. 8; B.S. CHLEPNER, *Le marché financier belge depuis cent ans*, Bruxelles, 1930, p. 63; G. KURGAN-VAN HENTENRYK, *Rail ...*, p. 271.

18. 'Le procès de la Caisse de Reports', *La Chronique*, XXVIII, 14.12.1895, 341; A. DEMEUR, *Les sociétés commerciales de la Belgique, années 1879-1884*, 1ère partie, *Actes et documents*, Bruxelles, s.d., p. 116.

Générale¹⁹.

Weliswaar diende nog rekening te worden gehouden met de concurrentie van de Société Générale des Chemins de fer Economiques, ook wel Les Economiques genaamd. Die holding werd gepatroneerd door de Banque de Bruxelles en gesteund door onder meer Bischoffsheim. Het kwam echter tot afspraken over een evenwichtige machtsverdeling te Brussel²⁰.

Beide partijen, Société Générale en Banque de Bruxelles waren het alvast hierover eens: ze zouden de wildgroei van concessies te Brussel zoveel mogelijk afremmen en de concurrentie ontmoedigen.

Tramways Bruxellois mocht rekenen op de nuttige diensten van een hoog ambtenaar op Openbare Werken van de stad Brussel, T.J. de Jamblinne de Meux²¹. Diens carrière in de stedelijke administratie verliep anders niet helemaal rimpelloos. Tussen 1864 en 1877 kwam hij herhaaldelijk in het gedrang wegens ernstige beroepsfouten. Hij liep enkele keren een berisping op en zelfs een blaam²². Hem werd onder meer verweten dat hij niet altijd de scheidingslijn trok tussen zijn privé-activiteiten en zijn administratieve opdracht bij het behandelen van vertrouwelijke dossiers. Er werden geen details vermeld, maar we weten dat T.J. de Jamblinne onder meer betrokken was bij de plannen van O.-L.-Vrouw-ter-Sneeuwwijk, waarbij ook belangen meespeelden van de Société Générale²³. In de stedelijke administratie behandelde

19. F. Baeyens begon zijn carrière bij de S.G. als bediende op 2 april 1851, *Min. Fin.*, 550, Société Générale de Belgique, compte rendu assemblée générale des actionnaires, 24.2.1914. Over directeur L. Janssen: *Union Internationale des Tramways, cinquantaire, 1885-1935*; *L'Autorité Financière*, 11.5.1898; *Le Tramway*, 25.6.1900; J. DE BELDER, 'De sociale oorsprong van de Brusselse gegoede burgerij van 1914', *BTNG-RBHC*, IV, 1973, 3-4, pp. 407, 413, 421.

20. *Annexes Moniteur Belge - Sociétés*, 19.1.1881, akte 166; B.S. CHLEPNER, *op. cit.*, pp. 78-79; J. DELMELLE, 'Dans l'agglomération ...', p. 104; L. VERNIERS, *Bruxelles ...*, p. 45.

21. SAB, *Persoonlijk dossier de Jamblinne*, 11/I.

T.J. de Jamblinne trad als ingenieur op 4.8.1862 in stadsdienst te Brussel.

22. SAB, *Persoonlijk dossier de Jamblinne*, 1864, 1868, 1875-1877.

23. SAB, *Persoonlijk dossier de Jamblinne*, Motivering door het Schepencollege, 30.4.1875.

hij onder meer dossiers van tramconcessies²⁴. In zijn notities liet hij geen twijfel bestaan over zijn goede relaties met L. Janssen van Tramways Bruxellois²⁵. Uit zijn adviezen sprak meestal een voorkeur voor Tramways Bruxellois en Les Economiques. Dat ging dan ten koste van de concurrentie die nochtans door de wet op het stedelijk openbaar vervoer van 9.7.1875 werd gegarandeerd²⁶.

We hebben in het persoonlijk dossier van T.J. de Jamblinne na 1881 althans geen sporen meer gevonden van vermaningen of berispingen. Dat hij in zijn adviezen zo duidelijk vooringenomenheid liet blijken ten gunste van Tramways Bruxellois werd hem niet (meer) kwalijk genomen. Toen Charles Buls eind 1881 aantrad als burgemeester, deed T.J. de Jamblinne een beroep op hem voor meer begrip en steun²⁷. Hoe Ch. Buls daarop heeft gereageerd weten we niet, maar toen T.J. de Jamblinne in 1900 op rust werd gesteld kreeg hij algemene felicitaties mee. Blijkbaar was definitief de spons geveegd over bepaalde onregelmatigheden in zijn staat van dienst uit de jaren 1860-1870. We weerhouden hierbij drie vaststellingen. In de ogen van de Jamblinne was burgemeester Buls zoveel als een beschermheer. Tegelijk met de invloed van de Société Générale in Tramways Bruxellois kreeg de Jamblinne ook blijkbaar steeds meer armslag in de dienst concessies van de stad Brussel. Over zijn voorkeur voor Tramways Bruxellois liet hij nauwelijks enige twijfel bestaan. Met die

24. SAB, *Papieren de Jamblinne* (z. klass.); SAB, Ville de Bruxelles. Service des Travaux extraordinaires et des tramways.

25. SAB, *Openbare werken, trams*, zonder referte, notitie de Jamblinne, 2.11.1884; *idem*, dossier Tramways de Ceinture de la Banlieue de Bruxelles, 1893; *ibidem*, Bourse-Chaussée de Merchtem; *ibidem*, Service Tramways Bruxellois, 23.1., 16.7. en 29.9.1899; *ibidem*, Beurs-Elsene; *ibidem*, rapport de J., 15.2.1896.

26. E. KEUTGENS, *De Antwerpse tram, van paardentram tot premetro, 1873-1979*, Antwerpen, 1980, p. 83; A. VALERIUS, *Concessions et régies communales*, Paris-Bruxelles, 1920, p. 323.

27. SAB, *Persoonlijk dossier T.J. de Jamblinne*, 11/I, T.J. de Jamblinne de Meux aan Ch. Buls, persoonlijk, 11.3.1881.

Ch. Buls was op dat ogenblik dienstdoend burgemeester. Zijn benoeming tot burgemeester dateert van 17.12.1881: L. SOLVAY, 'Notice sur Charles Buls', *L'Annuaire de l'Académie Royale de Belgique*, 1941, 107, p. 7; L. VERNIERS, *Bruxelles ...*, p. 85; Karel Buls en zijn tijd. *Tentoonstellingscatalogus 28.9-20.11.1987*, Brussel, 1987, p. 22.

voorkeur werkte hij mee aan een beleid van bevoorrechting, ten gunste van Tramways Bruxellois waarvoor het stadsbestuur van Brussel de volle verantwoordelijkheid droeg.

3. DE EENMAKING VAN HET NET

Ongetwijfeld hield het streven van Tramways Bruxellois verband met de betrachting om de nieuwe technologische verworvenheden van de elektrische tractie in gunstige omstandigheden te kunnen doorvoeren. Die omschakeling vereiste een hoge inzet aan kapitaal. Alleen bij een samenhangend net en vrij langdurige concessies werd een redelijke spreiding van de afschrijvingen gewaarborgd²⁸.

Tegenover de concessieverlenende overheid had Tramways Bruxellois reeds een bevoorrechte positie verworven zoals blijkt uit de reacties van de administratie. We herinneren aan de gunstige vooringenomenheid van T.J. de Jamblinne. In 1890 en volgende jaren stelde de directie van Tramways Bruxellois de eenmaking aan de orde van al haar concessies met invoering van een gemeenschappelijke vervaldag, met name 31.12.1942²⁹. Dat werd als noodzakelijk voorgesteld om het net elektrisch uit te rusten. In 1897 werd de vraag hernieuwd. In ruil zou Tramways Bruxellois een algemene tariefverlaging invoeren. Ook werd een verhoging toegezegd van de vergoedingen ten bate van de stad Brussel. In plaats van een forfait dat 95.000 Fr. bedroeg op jaarbasis, zou voortaan 125.000 Fr. worden betaald³⁰. Dit bedrag zou worden opgetrokken tot 150.000 Fr. vanaf 1909. In april van dat jaar vervielen 13 km. tramlijnen, behorend tot de oudere concessies die Philippart in 1874 had ingekocht. Bovenop kwam tenslotte een percentage op de nettowinst, dat na 1909 drie procent zou bedragen en na 1929 vier procent.

Die desiderata van Tramways Bruxellois stonden echter haaks op

28. *La Chronique des Travaux Publics*, 10.10.1897; *Le Messager de Bruxelles*, 14.5.1898.

29. *Revue des Chemins de fer et Tramways*, 15.3. en 1.4.1890.

30. SAB, *Contentieux*, 2750, Tramways Bruxellois, charges à résulter pour la société de la prorogation anticipée des concessions du premier groupe qui expirent en avril 1909.

de wet van 9.7.1875. De duur van concessies werd toen beperkt tot maximum vijftig jaar³¹. Voor nieuwe concessies of concessies die vervielen werd algemeen openbare aanbesteding voorzien. Aangezien Tramways Bruxellois nog net vóór die wet was opgericht genoot ze nog van het status quo ante. Maar in 1909 kwam alleszins voor 13 km. oude concessies een einde aan die administratieve toestand.

Intussen werden ook aan de gemeentelijke bevoegdheid in deze materie beperkingen opgelegd. Alleen bij concessies van tramlijnen op lokale wegen besliste nog de gemeente. In de praktijk lag de verantwoordelijkheid meestal bij de wetgever³². Wenste Tramways Bruxellois een regularisatie voor haar concessies, dan diende ze wel vooreerst een "contract" af te sluiten met de gemeentelijke autoriteiten over de vergoedingen, om vervolgens een wettelijke goedkeuring te vragen. In het vooruitzicht van elektrificatie wenste men om begrijpelijke redenen vooraf duidelijkheid, zeker met betrekking tot het oude net van Philippart dat in 1909 grotendeels zou vervallen.

Bij nadere analyse blijkt nochtans dat men bij Tramways Bruxellois de procedure opzettelijk als complex vooropstelde. Niets belette immers onmiddellijk om te schakelen op elektrische tractie. In 1909 werd dan de wet van 9.7.1875 van toepassing. Tramways Bruxellois zou zich op de vervaldatum aan openbare aanbesteding moeten onderwerpen. Kwamen die concessies in handen van derden, dan zouden die uiteraard Tramways Bruxellois een vergoeding moeten betalen voor de elektrische uitrusting. Het volstond dit te voorzien in

31. *Pasinomie*, 4me série, X, 1875, 189, p. 166, k. 1 (art. 3 van de wet dd. 9.7.1875); L. RICHALD, *Les finances communales en Belgique*, Bruxelles, 1892, II, p. 250.

32. E. BREES, *Les régies communales en Belgique*, Bruxelles-Leipzig, 1906, p. 288; A. VALERIUS, *op. cit.*, p. 323.

Voor een historisch overzicht van het "municipalisme" in de nutsvoorzieningen verwijzen we naar E. WITTE, 'Gemeenteregies in België (1850-1914): liberaal interventionisme of socialistisch municipalisme?', *L'initiative publique des communes en Belgique - Het openbaar initiatief van de gemeenten in België, 1795-1940. 12e Colloque International - 12de Internationaal Colloquium*, Spa, 4-7.9.1984, Brussel, Crédit Communal - Gemeentekrediet, 1986, pp. 85-106; S. DE JONGE, 'De elektriciteitssector in België: van gemeentelijk tot partikulier monopolie? De totstandkoming van de wet op de elektriciteitsvoorziening van 10 maart 1925', *BTNG-RBHC*, XVI, 1985, 3-4, pp. 366-369.

het lastenboek. Bij een faillissement zorgden de curatoren toch ook voor de valorisatie van de activa. Aan de nieuwe concessiehouder(s) werd dan de rekening gepresenteerd. Een gelijkaardige regeling gold bij overdracht van concessies.

Bij Tramways Bruxellois zocht men echter naar middelen en argumenten om aan het risico van openbare aanbesteding te ontsnappen. Na een eerste poging tussen 1890 en 1892 om van de regering een gunstige uitspraak af te dwingen, werd het hele dossier over eenmaking in 1897 opnieuw bij hoogdringendheid voorgelegd aan de regering en het stadsbestuur van Brussel.

4. DE RECHTEN VAN DE CONCURRENTIE

Ondanks het voor de concurrentie eerder al als ongunstig omschreven klimaat in het stedelijk openbaar vervoer, kreeg Tramways Bruxellois daar uiteindelijk toch rechtstreeks mee af te rekenen. Geïnteresseerd was E. Otlet, de zoon van een textielhandelaar³³. Op het einde van de jaren 1860 ontwikkelde hij zijn eerste initiatieven in de sector openbaar vervoer. Hij stond in voor de aanleg van een spoorlijn tussen Oostende en Armentières die in 1874 werd opgeleverd³⁴. Tevens verwierf hij een reputatie als constructeur van Franse spoorwegen in de periode 1869-1873, zo onder meer Lille-Valenciennes en uitbreidingen, en Sedan-Lérrouville.

In 1873 participeerde S. Philippart in de Franse spoorwegen van Otlet. Zo geraakte deze ook betrokken bij de zware financiële problemen waarmee Philippart in 1875-1877 kreeg af te rekenen³⁵. Begin 1877 ging Chemins de fer des Bassins Houillers failliet. Otlet had echter al voorzorgen genomen. Zo boog hij zijn planning om naar stads- en streekvervoer.

33. Edouard Otlet, (° Brussel, 13.6.1842 - + Blanquefort (Fr.), 20.10.1907); M. DUMOULIN, 'E. Otlet', *Biographie nationale*, XLI, suppl. XIII, Bruxelles, 1980, k. 599; J. STENGERS, éd., *Index des éligibles au Sénat, 1831-1893*, Bruxelles, 1975, pp. 364-365.

34. ABZ, *Oostende-Armentières*, 3567, Rapport regeringscommissaris Ch. Stiels, 2.1.1874.

35. G. KURGAN-VAN HENTENRYK, *Rail ...*, pp. 253-317.

Otlet, in beurskringen wel eens 'le roi des tramways' genoemd, ontwikkelde initiatieven in Nederland, Duitsland, Italië, Rusland en het Midden-Oosten³⁶. In 1895 richtte hij zijn eerste holding op om meer financiële middelen aan te trekken, ook met het oog op elektrische uitrusting in stads- en streekvervoer³⁷. In eigen land hield hij zich zo lang afzijdig, ondanks het feit dat het systeem van concessies er heel wat kansen kreeg. Otlet genoot dan nog wel van goede referenties want zijn schoonvader M. Van Mons was in 1874 rechtstreeks betrokken bij de oprichting van Tramways Bruxellois. Nu moet wel gezegd worden dat Philippart alleen concessies overnam en groepeerde. Veel nieuwe initiatieven werden niet meteen voorzien. Later verloor Van Mons die aanleunde bij R. Coumont aan invloed, terwijl de Société Générale in 1882 de leiding overnam bij Tramways Bruxellois. Coumont speelde geen rol van betekenis meer in het openbaar vervoer te Brussel. Toch bleef Otlet in nauwe zakelijke relaties met Coumont. Zo traden ze in Rusland samen op onder de naam 'Entreprise Coumont-Otlet'³⁸.

In het dossier van de eenmaking bij Tramways Bruxellois zag Otlet een geschikte kans om uit naam van de concurrentie, op zijn beurt te dingen naar concessies te Brussel. Misschien rekende Otlet er op dat hij intussen te Brussel meer invloed had verworven. Sedert 1894 zetelde hij immers als senator voor de Katholieke Partij³⁹.

In 1898 stelde Otlet zijn kandidatuur om hetzij onmiddellijk, hetzij in 1909, de oude concessies van Tramways Bruxellois over te nemen tegen gunstige voorwaarden⁴⁰. Zo bood hij 4 000 Fr. per km. met

36. AR, *Or.*, 81/I, Rapport bureau Otlet, 28.3.1887; ABZ, *Espagne*, 6360/II, OTLET, éd., *En defensia propria*; M. DUMOULIN, *op. cit.*, k. 602-603.

37. AR, *Ot*, 133, L'Entreprise, statuts.

38. AR, *Ot*, 3 en 5, E. Otlet aan R. Coumont, 25.2 en 1.5.1888.

39. 'Echos et Nouvelles', *La Chronique*, XL, 22.10.1907, 291; 'Nécrologie', *Journal de Bruxelles*, LXXXVII, 23.10.1907, 296.

40. AR, *Ot.*, 503, Mémoire à l'appui d'une demande de concession d'un nouveau réseau de tramways à établir dans l'agglomération Bruxelloise, février 1898; *idem*, Liste des documents principaux existant au dossier 'Création d'un Boulevard Bourse-Hôtel de Ville-Place Poelaert et Nouveaux Tramways Bruxellois'; AR, *Ot*, 169 en 289, N.T.B., relevés, statistique, 1898; *idem*, Devis des lignes de tramways, note l'Entreprise, 1898; *ibidem*, Cahier de charges, nouveau réseau de tramways, 1898; *ibidem*, l'Entreprise, création d'un boulevard et concession d'un nouveau réseau de

dubbel spoor. Echt innovierend was zijn voorstel om aan de stad Brussel 50 % over te dragen van de oprichtingsaandelen van Nouveaux Tramways Bruxellois, zoals hij zijn nieuwe tramonderneming noemde. Daarmee verwierf de stad Brussel stemrecht op de algemene vergadering en deelname in de winst op dezelfde basis als de stichters. Ook aan de gebruikers werden verregaande voordelen geboden. Een nieuwigheid was de invoering van week-, maand- en jaarabonnementen. Sociale abonnementen werden eveneens voorzien.

De cijfers van de vergoedingen kunnen niet zonder meer worden vergeleken omdat bij Tramways Bruxellois een deel als forfait werd afgedragen aan de stad en een deel als variabele vergoeding, berekend op de nettowinst. Dat vast bedrag zou 125.000 Fr; bedragen na regularisatie. In 1909 werd 150.000 Fr. voorzien. Het groot verschil met de voorstellen van l'Entreprise lag bij de verdeling van de winst. Tramways Bruxellois voorzag een deelname in de winst van 2 % met ingang van de eenmaking en 4% in 1930 tot de vervaldatum. Met die deelname in de winst verwierf de stad echter geen enkele inspraak in het beleid, dit in tegenstelling tot het project van Otlet.

Minstens zo belangrijk als de vergoedingen op zichzelf was inderdaad de door l'Entreprise voorgestelde associatie met de overheid die in feite uitging naar de formule van de gemengde regie. Ongetwijfeld beoogde Otlet een spectaculair effect om concessies te verwerven te Brussel, eventueel buiten deze van Tramways Bruxellois. Zijn voorstellen waren zo geformuleerd dat ze als basis konden dienen voor welke concessie ook. Werd de vervaldatum afgewacht, dan zou Tramways Bruxellois bij openbare aanbesteding met heel wat meer over de brug moeten komen, indien l'Entreprise vasthield aan haar plannen. Werden die oude concessies toch voortijdig geregulariseerd en onderhands verlengd, dan zou de stad Brussel haar voorwaarden moeten stellen op hetzelfde niveau als deze van l'Entreprise-Nouveaux Tramways Bruxellois. Daar trad men inderdaad op in de geest van de wet op het stedelijk openbaar vervoer van 9.7.1875. 'La loi, guidée par

tramways, Bruxelles, 1898 (brochure en plannen). Zie ook bijlage: Stad Brussel. Trams (1898).

une pensée de haute moralité, stipule que les concessions ne peuvent être accordées à des particuliers ou à des sociétés, que par voie d'adjudication publique et ce pour une durée maximum de 50 années', aldus E. Brees, een specialist inzake régies en concessies in het begin van de 20ste eeuw⁴¹. Bij Tramways Bruxellois trachtte men zich aan die twee basisbeginselen te onttrekken. Door reeds vóór eventuele aanbesteding haar kandidatuur te stellen gaf l'Entreprise voldoende signalen aan de overheid zodat die procedure geen maat voor niets zou worden. Weliswaar had de regering bij wet van 3 januari 1892 een regularisatie van concessies, ouder dan 9.7.1875, zelfs onderhands in het vooruitzicht gesteld, maar in het enig lapidair gesteld artikel werd alleen gesproken van een 'machtiging' tot 'legaliseren'⁴². Men ziet moeilijk in hoe men kon 'legaliseren' op basis van voorwaarden die zouden afwijken van de wet dd. 9.7.1875.

Toch ging Otlet er van uit dat Tramways Bruxellois uiteindelijk bijna zeker voldoening zou krijgen. Daarom zorgde hij voor een alternatief, een ontwerp van een nieuwe laan tussen het Poelaertplein en de Beurs⁴³. Op die laan werd een tramlijn voorzien en vertakkingen gepland zodat Nouveau Boulevard vlot bereikbaar zou worden⁴⁴. De laan zou immers een overwegend commercieel karakter krijgen, voorzag de ontwerper.

Zodoende heeft Otlet de directie van Tramways Bruxellois vastgepind op haar eigen strategie. Daar had men immers een stedenbouwkundig ontwerp, met name de doorbraak van de Parksteeg

41. E. BREES, *Les régies ...*, p. 289.

Uit toelichtingen op de wettekst, verstrekt door de regering, blijkt dat het beginsel van de vrije concurrentie bij concessies in het stedelijk openbaar vervoer zonder uitzondering diende gewaarborgd te worden. *Pasinomie*, 4me série, X, 1875, p. 163, k. 2.

42. *Pasinomie*, 4me série, XXVII, 1892, p. 5, k. 1-2.

E. BREES heeft het hier over een 'beperking' van de gemeentelijke autonomie: *Les régies ...*, p. 291.

43. AR, *Ot.*, 296, *l'Entreprise, création d'un boulevard et concession d'un nouveau réseau de tramways*, Bruxelles, 1898; AR, *Ot.*, 503, Nouveau Boulevard, dossier E. Zie ook bijlage: Stad Brussel. Enkele knooppunten in het stedelijk openbaar vervoer te Brussel (1898).

44. cfr. noot 43.

gekoppeld aan het dossier eenmaking en regularisatie van concessies⁴⁵. Het kwam hier op neer dat "la plus aristocratique impasse de Bruxelles" zou worden verbonden met de Wolvengracht⁴⁶. Meteen vroeg men bij Tramways Bruxellois ook al om uitbreiding van haar lijn Wetstraat. Tramways Bruxellois zou als compensatie wel financieel bijdragen tot de werken aan de Parksteeg.

Opnieuw werd op die manier afgeweken van de wettelijke procedure. Alleen een verlenging van een bestaande lijn mocht onderhands worden verleend. Parksteeg-Centrum werd echter een nieuwe verbinding, alleen mogelijk gemaakt door een stedenbouwkundige ingreep. Hier was de wet van 9.7.1875 toepasselijk.

Daar bleef het niet bij. Tramways Bruxellois koppelde nog een ander dossier aan dat van de eenmaking. Begin 1898 kocht ze van de bekende ondernemer Edouard Empain de lijn Elsene-Boondaal tegen 15 miljoen, een bijzonder hoog bedrag, daar waren ook beursmakelaars het over eens⁴⁷.

Met deze overname kocht men bij Tramways Bruxellois meteen ook de rechten in op exploitatie van Brussel-Sterrebeek en Brussel-Haacht, twee concessies van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen⁴⁸. Zo breidde de onderneming haar invloed uit naar de rand van Brussel. Met Empain hoopte men ook sneller voldoening te krijgen bij de regering⁴⁹. Aan het akkoord tot overname zat een opschortende voorwaarde vast. Vóór 1 juni 1898 diende een politieke beslissing te worden getroffen over de eenmaking en regularisatie, anders hernamen de twee partijen hun vrijheid van handelen. Indien E. Empain aan zijn 15 miljoen Fr. hield zou hij zeker zijn invloed laten

45. *Le National Bruxellois*, VIII, 22.4.1898, 112, p. 1, k. 3; *Le Soir*, 24.3.1898, supplement.

46. J. D'OSTA, *Les rues disparues de Bruxelles*, Bruxelles, 1979, p. 135.

47. *Moniteur du Commerce Belge*, XXVIII, 25.2.1898, 8, p. 134, k. 2-3.

E. Empain begon zijn loopbaan als technisch tekenaar bij het constructiebedrijf La Métallurgique in 1879. J. JEANJOT, 'E. Empain', *Biographie nationale*, XXXIV, suppl. VI/1, Bruxelles, 1968, k. 265.

48. AR, *Ot.*, 289, nota P. Otlet, begin 1898; Th. FINET, *Tramways Bruxellois. La convention scélérate*, Bruxelles, 1899, pp. 21-23.

49. *Annales Parlementaires, Chambre des Représentants*, 10.8.1899.

gelden, zo mocht worden verondersteld. Empain kon namelijk onder meer rekenen op de katholieke politicus en zakenadvocaat A. Beer-naert. Samen hadden ze in 1894 de machtspositie van R. Coumont in de Caisse Générale de Reports et de Dépôts ondergraven, wat goed uitkwam voor de Société Générale die er de controle overnam⁵⁰.

Otlet deed nog een poging om de alliantie tussen Tramways Bruxellois en Empain te doorkruisen. Op zijn beurt stelde hij zich kandidaat voor de overname van Elsene-Boondaal, maar dan wel via het gemeentebestuur van Elsene⁵¹. Deze mocht bij elke mutatie de sectie op haar grondgebied inkopen. Otlet stelde zich kandidaat om die sectie te exploiteren aan dezelfde voorwaarden als deze die hij aan de stad Brussel bood. Het gemeentebestuur van Elsene weigerde echter daar op in te gaan⁵².

Bij de politiek verantwoordelijken te Brussel en te Elsene mocht men anders geen gebrek aan informatie invoeren. Otlet had zijn voorstellen uitvoerig toegelicht en zelfs intussen nog verbeterd. Hij zorgde trouwens voor de nodige ruchtbaarheid. Op 23 april 1898 werd in de Ravensteingalerij een tentoonstelling geopend met alle plannen voor Nouveaux Tramways Bruxellois en die nieuwe laan Poelaertplein-Beurs⁵³.

Er werd ook contact gezocht met de Brusselse pers om voor een actieve campagne te zorgen. In maart 1898 sloot l'Entreprise met E. Rossel, de uitgever van de Brusselse krant 'Le Soir', een akkoord over redactionele commentaar tegen 5 Fr. per regel in een kolom en

50. 'Chronique financière', 4.2.1899, *La Chronique*, XXVIII, 14.12.1895, 341.

51. AR, *Ot.*, 289, l'Entreprise aan burgemeester en schepenen van Elsene, 3.3, 18.4, 21.4 en 7.5.1898.

52. *Extrait du registre aux délibérations du conseil communal. Commune d'Ixelles*, 1898, pp. 318-344.

53. AR, *Ot.*, 290, Hôtel Ravenstein, Nouveau Boulevard en Nouveaux Tramways Bruxellois, 1898; *idem*, Le Nouveau Boulevard, conférence ir. Lebon, 1898.

In *Le Matin* (Paris), 25.3.1898, werd de nieuwe laan 'le boulevard des monuments' genoemd.

eventueel 'gunstig geïnspireerde' artikels tegen 1 000 Fr. per eenheid⁵⁴. In geen geval mochten de bijdragen herkenbaar zijn als publiciteit.

De Brusselse pers werd bedacht met aantrekkelijke contracten vanwege Tramways Bruxellois. Daar werd een budget voor uitgetrokken van 150.000 Fr.⁵⁵. Dat voor die tijd indrukwekkend bedrag werd door Janssen verantwoord geacht omdat men het plan tot eenmaking van de concessie bij een breed publiek wenste te verduidelijken. In "normale" jaren lag het bedrag echter veel lager, zo werd gezegd, maar dat verandert nauwelijks iets aan het gegeven zelf. Uiteraard werden over dergelijke contracten geen details vrijgegeven, zeker niet wanneer het ging om het onderscheid tussen zuiver redactionele bijdragen enerzijds en duidelijk herkenbare publiciteit anderzijds.

Als handelaar in nieuws hield Rossel vooral rekening met zijn zakencijfer. In theorie waren daarom alle klanten zonder onderscheid welkom. Het is echter zonder meer duidelijk dat Otlet als klant van "Le Soir" minder in tel was dan Tramways Bruxellois. Bij een eerste redactionele commentaar over Nouveaux Tramways Bruxellois en Nouveau Boulevard had men zich bij "Le Soir" reeds handig ingedekt⁵⁶. Aan die plannen werd wel enige aandacht besteed, maar van een echte vergelijking tussen de voorwaarden van de twee partijen was helemaal geen sprake. Voor Otlet was dit nochtans hoofdzaak; zo alleen kon hij indruk maken op de politiek verantwoordelijken, daarvan was hij overtuigd. Zelfs na protest van Otlet bleef men afstandelijk bij "Le Soir"⁵⁷. Er ging meer aandacht uit naar Nouveau Boulevard, hoewel dit project vooral bedoeld was als een aanvulling op het dossier Nouveaux Tramways Bruxellois. Over de essentie, met name concessie-

54. AR, *Ot.*, 164, l'Entreprise aan E. Rossel, 9.11 en 14.3.1898; AR, *Ot.*, 288, E. Rossel aan l'Entreprise, 15.3.1898.

E. Rossel (°1844-1915) begon zijn loopbaan in de pers als journalist bij 'Journal de Bruxelles' (katholiek). D. DENUIT, 'E. Rossel', *Biographie nationale*, XXXV, suppl. VII/2, Bruxelles, 1970, k. 640-641.

55. *Annales Parlementaires. Sénat*, 4.5.1898, Th. Finet; *Le Messager de Bruxelles*, XIV, 1.3 en 4.3.1901, 58 en 61; *Le National Bruxellois*, XI, 2.3.1902, 61.

56. AR, *Ot.*, 164, l'Entreprise aan E. Rossel, 17.3.1898; *Le Soir*, 17.3.1898.

57. *Le Soir*, XII, 19.3.1898, 78.

sies en de nieuwe voorwaarden, daar vinden we nauwelijks iets over terug.

Indien men het dossier Nouveau Boulevard van naderbij bekijkt, zien we dat de suggestie over bepaalde nieuwe concessies zelfs kon losgekoppeld worden van die laan. Men hoefde deze niet eens aan te leggen om een tramlijn te voorzien tussen bijvoorbeeld de oude graanhal en het slachthuis van Kuregem⁵⁸. Het voorbeeld toont aan dat Otlet ruimte open liet voor een compromis waarbij Tramways Bruxellois haar oude net mocht behouden en zo nodig uitbreiden, maar tegelijk ook meer bescheiden ondernemingen zouden worden geduld. De gemeentelijke financiën zouden er alleszins wel bij varen want men mocht verwachten dat de vergoedingen algemeen op het niveau van de voorstellen zoals deze van l'Entreprise zouden worden opgetrokken. Die doelstellingen werden echter niet duidelijk gemaakt in "Le Soir".

Tussen uitgever Rossel en Otlet kwam het dan ook tot een fikse rel over vorm en inhoud van de promotie⁵⁹. Aangezien beide partijen niet tot een vergelijk konden komen zegde Rossel het contract gewoon op. Wel eiste hij het volle pond voor die betwiste artikels⁶⁰. Rossel gaf daarbij toe dat hij door de directie van Tramways Bruxellois onder druk was gezet om zijn contacten met Otlet af te breken⁶¹. Hij gaf deze trouwens de raad zijn plannen op te geven en van verdere polemieken af te zien.

Toch hield Otlet vast aan zijn plan om een perscampagne op gang te brengen. Er werd nu beroep gedaan op directeur G. Harry van "Le Petit Bleu", een recente creatie van de persgroep "l'Indépendance Belge"⁶². Er was sprake van een forfait ten belope van 5.000 Fr.⁶³.

58. AR, *Ot.*, 288, Voorgestelde lijn F (dossier Nouveau Boulevard).

59. AR, *Ot.*, 288, l'Entreprise aan Rossel, 19.3.1898; Rossel aan l'Entreprise, 19.3 en 20.5.1898.

60. AR, *Ot.*, 288, E. Rossel aan l'Entreprise, 19.3 en 20.5.1898.

61. AR, *Ot.*, 288, E. Rossel aan P. Otlet, 20.5.1898.

62. E. MEUWISSEN, 'Le Petit Bleu' de Gérard Harry (1894-1908)', *BTNG-RBHC*, XV, 1984, 1-2, pp. 138-142; R. VAN EENOO, 'Pers 1873-1914', *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, XIII, Haarlem, 1978, p.107.

Net zoals Rossel heeft Harry echter voortijdig een punt gezet achter de campagne⁶⁴. Weliswaar werd niet gerept over een tussenkomst vanwege Tramways Bruxellois, maar gelet op het precedent met Rossel lijkt ons die mogelijkheid zeer aannemelijk. In die omstandigheden kwam de campagne van Otlet niet echt van de grond. Otlet waagde het ook langs "Le Patriote" van conservatief-katholieke signatuur⁶⁵. Ook hier hield men zich echter op afstand. In de socialistische krant "Le Peuple" en de radicale "La Réforme" toonde men wel belangstelling⁶⁶.

Voor de hoofdredacteur van "La Réforme", de radicaal-liberaal, G. Lorand, bood deze concurrentiestrijd zelfs de gelegenheid tot het organiseren van een hele reeks meetings rond het thema openbaar vervoer te Brussel. Bij l'Entreprise werd gevreesd dat het debat de verkeerde richting zou uitgaan. Door een polemiek rond de rechten van de concurrentie tegen het geplande monopolie ten gunste van Tramways Bruxellois zou de politieke verantwoordelijkheid van de overheid inzake het openbaar karakter van concessies steeds meer worden beklemtoond. Het woord "regie" was al gevallen. Otlet wenste uiteraard niet verder te gaan dan een formule van gemengd beheer.

Ook kreeg het debat het karakter van een zoveelste conflict tussen doctrinair en radicalen⁶⁷. E. Otlet was ook nog senator van de Katholieke Partij. Wie weet had hij zijn actie niet bedoeld om het liberaal bestuurscollege te Brussel in verlegenheid te brengen? Het was

63. AR, *Ot.*, 290, A. Verhaeren aan M. Otlet, 12.3.1898.

Verhaeren was gemeenteraadslid van Elsene. Hij participeerde in het studiesyndicaat Nouveaux Tramways Bruxellois.

64. AR, *Ot.*, 288-289, Notities, persoverzicht, 1898; *Le Petit Bleu*, 3.5.1898.

65. AR, *Ot.*, 288-289, Persoverzicht; *Le Patriote*, 25.4.1898; R. FEIBELMAN, *L'évolution de la presse bruxelloise*, Bruxelles, 1911, p. 39.

66. *Le Peuple*, 10.3, 6.5.1898, 24.1.1899; *La Réforme*, 11.5.1898, 13.1, 20.1 en 5.3.1899; G. LORAND, 'Courier de Belgique', *l'Aurore* (Paris), 24.4 en 5.5.1898.

G. Lorand (°Namen, 14.5.1860-+Aix-les-Bains (Fr), 31.8.1918), advocaat en liberaal volksvertegenwoordiger (1894-1918). J.L. DE PAEPE, *'La Réforme', organe de la démocratie libérale (1884-1907)*, Louvain-Paris, 1972, p. 153.

67. Over de tegenstelling tussen doctrinair en progressieven: E. WITTE, 'Politiek leven, 1830-1914', *Brussel, groei van een hoofdstad*, Antwerpen, 1979, pp. 191, 196-198.

echter niet zijn schuld dat zijn plannen vooral weerklank vonden bij "Links-Radicaal". Niet hij, maar E. Rossel haakte af. Bij "L'Association Libérale" kreeg hij geen gehoor⁶⁸.

5. HET BIJZONDER STATUUT OP GEMEENTELIJK NIVEAU

We komen niet terug op de problematiek en de procedures met betrekking tot de regularisatie van concessies, daterend uit de periode vóór de wet van 9.7.1875. Laat het ons op basis van de gevolgde procedure inzake eenmaking bij Tramways Bruxellois zo stellen: de politieke verantwoordelijkheid lag verdeeld over de stad Brussel en de wetgever. Over de vergoedingen en praktische exploitatievoorwaarden diende op de eerste plaats de gemeenteraad van Brussel zich uit te spreken. Over de regularisatie zelf besliste de wetgever, van zodra het contract tussen gemeente en concessiehouder was geformaliseerd.

Begin 1898 gelastte het stadsbestuur een administratief onderzoek over de eenmaking van concessies ten gunste van Tramways Bruxellois. Die maatregel kwam behoorlijk laat. Reeds in 1891 werd het dossier geopend, zonder dat dit voor de gemeentelijke autoriteiten aanleiding gaf tot enig onderzoek van betekenis. Nu kon men daar echter niet meer onderuit. Een eerste rapport werd in maart 1898 opgesteld door hoofdingenieur van Openbare Werken E. Putzeys, ook verantwoordelijk voor de stedelijke regie voor watervoorziening⁶⁹.

Volgens Putzeys had de stad Brussel nog altijd onverminderd bevoegdheid over de concessies van Tramways Bruxellois op haar grondgebied. In 1909 werd de stad eigenaar van een belangrijk deel van het net zoals dat in 1874 door Philippart was samengevoegd. Alle

68. AR, *Ot.*, 174, Nota l'Entreprise, 18.1.1899.

69. SAB, *Persoonlijk dossier E. Putzeys*, 38, Jules Emmanuel Charles Putzeys (° Luik, 1851 - + 1916) was op 2.12.1889 benoemd tot directeur van de wegen en de watervoorziening van de stad Brussel. Eind 1890 werd hij aangesteld tot inspecteur van de buitengewone werken. SAB, *Contentieux*, 2750, Rapport E. Putzeys, Tramways Bruxellois, examen de la proposition relative à la prorogation de ses concessions (1897-1898), mars 1898; E. PUTZEYS, *Extension du service des eaux de l'agglomération bruxelloise*, Bruxelles, 1893.

vaste installaties en het rollend materiaal zouden dan eigendom worden van de stad Brussel. Het rapport Putzeys bevat geen suggesties voor welke formule ook, wat die concessies van het "type 1909" betreft. Daarover moest de gemeenteraad zich uitspreken. Toch liet Putzeys duidelijk verstaan dat een bijzonder statuut ten gunste van Tramways Bruxellois als onverantwoord moest worden beschouwd.

Putzeys had trouwens een niet zo hoge dunk over de loyaleiteit van deze onderneming tegenover de concessieverlenende overheid. Zo sprak hij zijn twijfels uit over de beloofde veralgemeende tariefverlaging bij Tramways Bruxellois, in ruil voor de regularisatie van concessies. Door een herschikking van de trajecten van het net was het niet ondenkbaar dat de gebruikers in vele gevallen voortaan zelfs meer zouden betalen.

Door Putzeys werd ook verwezen naar praktijken waarbij aan de Beurs door Tramways Bruxellois een taxidienst werd georganiseerd zonder enige vergunning, laat staan enige vergoeding⁷⁰. Hier werd impliciet verwezen naar andere rapporten, hetzij van Putzeys zelf, hetzij van collega's over onregelmatige praktijken bij Tramways Bruxellois.

Ongetwijfeld vereiste het een grote onafhankelijkheid en de nodige bekwaamheid vanwege deze ambtenaar om zich dergelijke kritiek te mogen veroorloven tegenover een onderneming met een zo bekende machtsbasis. Men zou hem zeker van antwoord dienen als het enigszins kon, tenzij het rapport als intern en geheim werd beschouwd. Nergens heeft Putzeys echter gewezen op het confidentieel karakter van zijn beschuldigingen. Hoe dan ook, de directie van Tramways Bruxellois werd niet ter verantwoording geroepen.

Putzeys wees overigens nog op een andere anomalie, met name de koppeling van een stedenbouwkundig project aan het dossier eenmaking. Gevreesd mocht worden dat Tramways Bruxellois de uitgaven voor de doorbraak van de Parksteeg opzettelijk onderschatte. Volgens Putzeys zou het netto te financieren saldo ten laste van de stad Brussel oplopen

70. SAB, *Openbare werken, trams*, zonder referentie, *Notities de Jamblinne*, s.d.

tot 3.767.000 Fr.⁷¹.

Bij Tramways Bruxellois heeft men die aanvankelijke onderschatting trouwens toegegeven. Daarop heeft ze haar bijdrage opgetrokken tot 3,5 miljoen. Aan het Ministerie van Openbare Werken werd het overgelaten een verdeelsleutel te bepalen⁷². De stad Brussel was immers niet de enige gerechtigde in dit dossier. Nu kan men opwerpen dat zonder Tramways Bruxellois de overheid alleen de kosten van de doorbraak diende te dragen⁷³. Maar het was lang niet zeker dat de werken op korte termijn zouden worden aangevat. Niemand bij het stadsbestuur sprak hierbij over een prioriteit⁷⁴. Indien voor de Wetstraat een betere toegankelijkheid gewenst was vanuit het centrum omwille van het Parlement, dan moest de nationale overheid daar maar voor zorgen, zo kon worden geredeneerd. Kortom, het was zeker niet aangewezen dat het stadsbestuur van Brussel hierin de leiding nam. De koppeling van het project Parksteeg aan de herziening van de grondregels bij Tramways Bruxellois had reeds als neveneffect dat meteen ook weer de transformatie van de Hofberg tot Kunstberg op de politieke dagorde kwam⁷⁵.

Steunend onder meer op een nota van Putzeys uit 1896, had burgemeester Ch. Buls zich resoluut gekant tegen een zoveelste uitgave van megalomaan urbanisme⁷⁶. Met het koppelingsmechanisme zoals

71. cfr. noot 69: rapport Putzeys.

72. *Le Petit Belge*, VI, 4.8.1900, 216, p. 1, k. 4; *La Propriété Immobilière*, XXXIV, 15.10 en 23.10.1904, 1533 en 1534; XXXVIII, 28.6.1908, 2059.

73. Stelling van A.C. De Potter in de zitting van de gemeenteraad van Brussel van 2.5.1898. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 1898, 1, pp. 432-433.

74. In 1845 werd reeds door promotor F. Dubois een project uitgewerkt: *Le Soir*, 24.3.1898, supplement. Na 1890 werd het project Parksteeg meestal gekoppeld aan de fel betwiste transformatie van de Hofberg: *La Chronique des Travaux Publics*, XIV, 20.7.1890, 29; XV, 25.1.1891, 4; *Moniteur du Commerce Belge*, XVIII, 20.10.1893, 42.

75. *La Chronique des Travaux Publics*, 20.7.1890 en 25.1.1891; *Le Soir*, 24.3.1898 (supplement).

76. SAB, *Papieren Buls*, 18, E. PUTZEYS, Note pour Mr. le bourgmestre, 10.12.1896; *ibidem*, 13, nota Ch. Buls over de stedelijke financiën, 1853-1879, s.d.; *ibidem*, 19, nota idem over de Hofberg; *La Chronique des Travaux Publics*, XVIII, 4.2.1894, 5; Y. LEBLICO, 'Evolutie van het uitzicht van Brussel ...', p. 70. Zie ook J. APERS, J. VANDENBREEDEN en L. VAN SANTVOORT, 'Chronologisch overzicht van de

dat door de directie van Tramways Bruxellois was bedacht, werd er druk uitgeoefend op de overheid om aan betwistbare stedenbouwkundige projecten vooralsnog uitvoering te geven.

Om consequent te blijven met zichzelf had burgemeester Buls dus ook de nodige reserves moeten uitspreken over de manier waarop het dossier Parksteeg werd opgedrongen door de directie van Tramways Bruxellois. Maar daarvan vinden we geen spoor terug. Intussen haastte men zich bij Les Economiques om van haar kant eveneens een dringend werk van openbaar nut aan te bevelen dat heel wat meer voordeel zou bieden dan Nouveau Boulevard van l'Entreprise, zo werd gesteld⁷⁷. Het ging om aanpassing en verlenging van de Lombardstraat, richting St.-Jansplein. Het zou de stad Brussel niets kosten, zo verzekerde men bij Les Economiques. De buurtbewoners drongen daar trouwens "spontaan" op aan, althans volgens de tekst van een bijhorende petitie. Men zou dan vlot kunnen inspelen op de plannen van Tramways Bruxellois en Les Economiques om algemeen de verbindingen tussen boven- en benedenstad te verbeteren, zo werd gesteld.

Al deze bekommernissen gingen de richting uit van een op de belangen van transportondernemingen afgestemd stedenbouwkundig beleid. De financiële bijdrage van de privé-groepen moest dienen als lokmiddel tegenover de overheid. Met zijn rapport over de Hofberg-Kunstberg en over de Parksteeg in het kader van Tramways Bruxellois heeft Putzeys willen waarschuwen tegen de verdachte ijver van privé-groepen om bij te dragen tot stedenbouwkundige transformaties. Maar, had Putzeys een duidelijke aanwijsbare invloed op burgemeester Buls inzake de Hofberg, voor zijn rapport over Tramways Bruxellois vond hij helemaal geen gehoor. Van Buls hebben we geen reactie genoteerd, wel van schepen Emile De Mot⁷⁸.

belangrijkste stedenbouwkundige feiten in en rond Brussel, 1780-1982', *Straten en stenen ...*, p. 63.

77. AR, Or., 288, *Le Boulevard des Palais et le percement de la rue du Lombard, notice*, Bruxelles, 1898; *ibidem*, *A messieurs les bourgmestres, échevins et conseillers communaux à Bruxelles*, Bruxelles, le 8 mars 1898.

78. De familie van Emile De Mot (°Antwerpen, 20.10.1835-Brussel, 23.11.1909) behoorde tot de Antwerpse financiewereld. Van beroep was hij advocaat te Brussel waar hij in 1881 in de gemeentepolitiek trad. In 1883 werd hij schepen van het

De reactie van schepen De Mot op het rapport Putzeys is verrassend, maar bijzonder relevant⁷⁹. Volgens hem reikte de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad inzake de tramconcessies te Brussel niet verder meer dan het recht op advies aan de regering. De wetgever besliste over het statuut van Tramways Bruxellois.

In feite ging het nochtans maar om een schijnbare tegenstelling. Putzeys had nergens gezegd dat de wetgever geen inspraak had bij de regularisatie. Alleen dienden de directie van Tramways Bruxellois en de stad Brussel eerst een "administratief contract" te sluiten. Dat is nu juist de essentie van een vergunning of concessie. In de praktijk werd trouwens de stelling van Putzeys bevestigd. De wetgever besliste op basis van een akkoord of "conventie" tussen het stadsbestuur en Tramways Bruxellois over de rechten en de plichten van beide partijen. Dat reikte in ieder geval verder dan een "advies".

Schepen E. De Mot negeerde ook één van de suggesties, geformuleerd door Putzeys, om een deskundig verslag te laten opstellen, totaal onafhankelijk van de administratie en Tramways Bruxellois. Ieder onbevooroordeeld waarnemer had moeten erkennen dat Putzeys alleen maar bekommerd was om een zo groot mogelijke objectiviteit in dit dossier. Dat hij juist zijn eigen deskundigheid en betrokkenheid relativeerde pleit voor de kwaliteit van zijn aanbevelingen.

Nochtans heeft schepen De Mot totaal anders gereageerd dan men zou mogen verwachten. In de marge van het rapport noteerde hij dat Putzeys zich vergiste inzake de politieke verantwoordelijkheid in dit dossier. Het rapport voldeed hem niet. Daarom gelastte hij een nieuw onderzoek door J.J. Hennet, diensthoofd op Financiën⁸⁰.

Naar de aanhef van het rapport Hennet te oordelen, werd er binnen

Contentieux. *Le Panthéon de la Belgique. L'élite de la politique*, Bruxelles, 1905, p. 191; P. VAN MOLLE, *Het Belgisch Parlement - Le Parlement Belge, 1894 - 1972*, Antwerpen, 1972, p. 101.

79. SAB, *Contentieux*, 2750, Notities E. De Mot, maart 1898.

80. SAB, *Persoonlijk dossier Hennet*, 23, Jules Joseph Hennet, (° Tienen, 11.3.1859) begon zijn loopbaan in de administratie van de stad Brussel op 8.2.1876 als bediende, 2e categorie.

de stedelijke administratie alles behalve vlot samengewerkt⁸¹. Volgens Hennet was Putzeys zijn bevoegdheid te buiten gegaan.

Concessies van tramlijnen werden zowel door Financiën als door Openbare Werken en het Contentieux behandeld. Uit het rapport Hennet maken we op dat die diensten niet altijd op elkaar inspeelden.

Aan de beroepsernst en bekwaamheid zowel van Putzeys, “d’une intégrité absolue, intelligent, travailleur et consciencieux”, als van Hennet kon, volgens de gegevens van hun persoonlijk dossier, anders niet worden getwijfeld. Hennet begon zijn loopbaan in 1876 als bediende in de administratie van de stad Brussel⁸². Hij klom er heel snel op tot directeur van de afdeling stedelijke schuld⁸³. In 1888 werd hij tot diensthoofd gepromoveerd. Hennet kende ongetwijfeld het hele raderwerk van de stedelijke administratie, wat zijn rapport zeker ten goede kwam.

Wat de kern van de zaak betreft heeft Hennet zich vooral beijverd om het rapport Putzeys af te breken. Volgens hem kwamen die verhoogde vergoedingen die door Tramways Bruxellois zouden worden uitgekeerd nu goed van pas. Voor de doorbraak van de Parksteeg zou men trouwens bij Tramways Bruxellois zeker meer betalen dan eerst werd voorzien. Die voorspelling van Hennet kwam ook uit. Kortom, Hennet gaf aan de voorstellen van Tramways Bruxellois het karakter van een beste keus die om praktische redenen ten volle verantwoord

81. SAB, *Contentieux*, 2750, Division des Finances. Proposition de la Société des Tramways Bruxellois, rapport de M. Hennet, chef de la Division des Finances, Bruxelles, 28.3.1898 (met toelichting en notities); *Ville de Bruxelles. Services de l'administration centrale et services extérieurs qui en dépendent, arrêté organique*, Bruxelles, 1895, pp. 1, 7, 9, 10.

In *La Chronique des Travaux Publics*, XV, 21.6.1891, 25 werd gewezen op de onduidelijke opdeling van bevoegdheden tussen Openbare Werken, Financiën en het Contentieux.

82. SAB, *Persoonlijk dossier Hennet*, 23. De lovende referenties aan het adres van E. Putzeys kwamen van generaal De Witte en generaal Brialmont van de Militaire Genie, en van het stadsbestuur Verviers; Putzeys diende eerst als officier, vooraleer in Verviers de dienst van waterdistributie uit te bouwen. In 1889 muteerde hij naar Brussel.

83. *La Chronique des Travaux Publics*, XV, 21.6.1891, 25; L. RICHALD, *op. cit.*, Bruxelles, 1892, IV, p. 529.

was.

Om logisch te blijven met zichzelf had Hennet de voorstellen van l'Entreprise moeten aanbevelen, want daar was men hoe dan ook bereid meer te betalen dan Tramways Bruxellois. Ook in het rapport Putzeys werd met geen woord gerept over l'Entreprise terwijl het hele dossier met alle nodige toelichtingen intussen was overgemaakt aan de administratie. Uiteraard speelden hier de ambtelijke beperkingen mee. Indien de politiek verantwoordelijken om een rapport vroegen over de voorstellen van Tramways Bruxellois hoefde men het niet verder te zoeken dan de opdracht.

Er werd tenslotte nog een derde advies uitgebracht, namelijk door afdelingshoofd Vauthier van Openbare Werken, maar dit leverde geen enkel nieuw gegeven op. Schepen De Mot had trouwens op spoed aangedrongen. Er bleef gewoon geen tijd meer over voor verder onderzoek.

Die overhaasting was onverantwoord omdat hier een contract werd voorbereid dat de stad Brussel tot het midden van de 20ste eeuw zou binden aan Tramways Bruxellois. Een paar weken later, op 23 april 1898, ondertekenden burgemeester Buls en schepen De Mot reeds een protocolakkoord met F. Baeyens en L. Janssen van Tramways Bruxellois. Ze toonden zich al tevreden met een verhoogde bijdrage voor de werken aan de Parksteeg. Maar op de vragen die door Putzeys werden opgeworpen hadden ze geen antwoord gezocht. Misschien zou de gemeenteraad daarover meer duidelijkheid scheppen. Op 2 mei 1898 werd de bespreking voorzien van dit akkoord. Uit de notities van E. De Mot blijkt alvast dat de politieke wil om alleen in te gaan op de voorstellen van Tramways Bruxellois bij voorbaat vaststond. Bij het stadsbestuur wenste men zekerheid en continuïteit, en die werden naar verluidt, alleen gegarandeerd door Tramways Bruxellois.

Het is onmiskenbaar zo dat Tramways Bruxellois het best kon instaan voor de continuïteit van de diensten. Over de financiële garanties geboden door l'Entreprise van Otlet kunnen anderzijds vragen gesteld worden. In het studiesyndicaat van Nouveaux Tramways Bruxellois vinden we slechts één bank terug van enig formaat, met name de Caisse Commerciale die tot "la jeune banque" werd gerekend, al ging ze terug tot een oudere financiële groep met belangen in de

metaalnijverheid van het Centrum⁸⁴. Bij l'Entreprise bood men wel een borgsom aan van 0,5 miljoen frank, valuta 1898⁸⁵. Misschien volstond dat niet, maar waarom heeft het stadsbestuur daarover geen vragen gesteld? Men was plots, na jaren aarzelen over de eenmaking van het net Tramways Bruxellois, gehaast. Tussen het protocol en de goedkeuring in de gemeenteraad op 2 mei 1898 te Brussel verliepen geen twee weken. De wijze waarop de politieke besluitvorming met betrekking tot een zo zwaarwichtig dossier als het openbaar vervoer te Brussel is tot stand gekomen, getuigt alleszins niet van ruim overleg en wijs beraad. We noteren hier dat de bevoegde commissie slechts één vergadering heeft belegd over de conventie met Tramways Bruxellois⁸⁶.

Intussen had l'Entreprise alles ondernomen wat redelijk mogelijk leek om de gemeenteraadsleden te sensibiliseren. Eerst trachtte men gehoor te vinden in het kader van de commissies⁸⁷. Toen daarop niet werd gereageerd, liet l'Entreprise elk gemeenteraadslid op 2 mei 1898 nog een korte samenvatting geworden van haar voorstellen⁸⁸. Er werd meteen een beroep gedaan op de verantwoordelijkheidszin van de gemeenteraad⁸⁹.

Blijkbaar had men bij Tramways Bruxellois net op tijd een

84. Caisse Commerciale werd op 21.11.1890 gesticht op basis van de privé-bank Delloye et Compagnie uit Charleroi, *Moniteur des Intérêts Matériels*, XLVIII, 28.8.1898, 69, p. 2269; B.S. CHLEPNER, *op. cit.*, p. 63.

Deze bank controleerde de Compagnie Générale Française des Tramways met concessies te Le Havre, Nancy en Marseille, 'Chronique financière', *La Chronique*, XXXI, 25.3.1898, 82.

C.C. leed in 1900-1901 zware financiële verliezen naar aanleiding onder meer van de krach bij de Leipziger Bank, AR, *Ot.*, 280; *Le Capitaliste*, IX, 29.7.1901, 141. Zie ook: AR, *Ot.*, 138, Syndicat d'Etudes Nouveaux Tramways Bruxellois, 18.2.1898; *ibidem*, 290, notities; *ibidem*, 166, l'Entreprise aan C.C., 25.4.1898.

85. AR, *Ot.*, 174, l'Entreprise aan "l'Association Libérale de Bruxelles", 18.1.1899.

86. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 1898, p. 507, Verklaring van gemeenteraadslid Hallet op de gemeenteraad van 9.5.1898.

87. SAB, *Contentieux*, 2750, l'Entreprise aan burgemeester en schepenen van de stad Brussel, 21.4, 27.4.1898.

88. SAB, *Contentieux*, 2750, l'Entreprise à Mr. le Conseiller Communal ..., renouvellement des concessions de tramways expirant en 1909, 2.5.1898.

89. cfr. noot 88.

afschrift bemachtigd zodat directeur Janssen vóór de opening van de gemeenteraad op 2 mei 1898 schepen De Mot nog een persoonlijke brief kon laten overhandigen⁹⁰.

Janssen toonde zich beducht voor de mogelijkheid dat de gemeenteraad onder druk van de niet aflatende actie gevoerd door l'Entreprise, om uitstel zou vragen, wat misschien kon leiden tot een nader onderzoek en eventueel herziening van de voorwaarden. Vooreerst herinnerde hij De Mot aan hun vriendschappelijke relaties. Die verwijzing klinkt haast compromitterend. Janssen waarschuwde voor avonturisme in het openbaar vervoer. Het project l'Entreprise bestempelde hij als "invraisemblable d'audace et de mensonge". Normaal had hij aan dergelijke fantasieën geen aandacht besteed, maar gevreesd mocht worden dat één of ander goedgegelovig gemeenteraadslid zou aandringen op verdaging van het debat.

In een tweede schrijven, gericht tot elk gemeenteraadslid afzonderlijk, riep directeur Janssen zijn Tramways Bruxellois uit tot de beste keus: "aucun concessionnaire sérieux ne peut offrir mieux"⁹¹. Verwijzend naar l'Entreprise, zonder die onderneming overigens bij naam te noemen, waarschuwde hij voor "un groupe nouveau dont les actes peuvent être si différents de ses promesses".

Voor een directeur van een onderneming die fraudeerde — het woord komt van de respectabele ambtenaar Putzeys — bij de dienstregeling aan de Beurs, wordt nogal lichtzinnig omgesprongen met de beoordeling van een concurrent op zijn betrouwbaarheid. Ongetwijfeld genoot l'Entreprise niet van een kredietwaardigheid op het niveau van Tramways Bruxellois. Niets belette het stadsbestuur van Brussel echter om extra waarborg te eisen van l'Entreprise vooraleer welke concessie ook te verlenen. Nu werd Otlet niet eens gehoord, laat staan vrijblijvend geconsulteerd. Met Otlet werd nochtans de onderhandelingspositie van de overheid tegenover haar belangrijkste concessiehouder Tramways Bruxellois gevoelig versterkt. Die kans werd door de overheid echter niet benut. Niettemin heeft directeur L. Janssen van

90. SAB, *Contentieux*, 2750, L. Janssen aan E. De Mot, persoonlijk, 2.5.1898.

91. SAB, *Contentieux*, 2750, L. Janssen aan de gemeenteraadsliden van Brussel, 2.5.1898.

Tramways Bruxellois dat risico zeker niet onderschat. Met zijn appel aan De Mot en de gemeenteraadsleden wierp hij zijn gezag en reputatie in de weegschaal. Hij speelde ook in op een begrijpelijke angst bij de overheid voor elke ontredde in het openbaar vervoer. Men kan het de tactiek noemen van "wij of de chaos" wanneer hij waarschuwde voor avonturen met "un groupe nouveau". Als voorzitter van de Internationale Unie van Tramondernemingen had Janssen toch moeten weten dat Otlet sedert 1868 onafgebroken actief was in de sector openbaar vervoer. Wat l'Entreprise betreft, deze holding werd in 1895 door Otlet opgericht om zijn belangen beter te coördineren. Men kon dan ook niet spreken van een nieuwe, onbekende groep. Otlet had in ieder geval met stedelijk openbaar vervoer meer ervaring dan L. Janssen. Op het ogenblik der feiten verzorgde een dochteronderneming van l'Entreprise, Régie des Travaux, de aanleg van 188 km. tramlijnen in en om de havenstad Algiers in Noord-Afrika⁹². Otlet deed hier ook ervaring op met elektrische uitrusting. Directeur Janssen negeerde dit feit. Zo iets mag tot de methodes van de concurrentie worden gerekend. Bedenklijker is het wanneer de politiek verantwoordelijken dezelfde methodes gebruiken. In het rapport dat op 2 mei 1898 uit naam van het bestuurscollege werd uitgebracht door schepen A.C. De Potter was er evenmin plaats voor l'Entreprise⁹³.

Tramways Bruxellois verbeterde haar dienstverlening in ruil voor eenmaking en regularisatie van haar concessies. Algemene elektrificatie vereiste veel kapitaal, daarom deze redelijke vraag vanwege de directie die in ruil ook algemeen lagere tarieven zou invoeren en onmiddellijk hogere vergoedingen voor de stad. Indien men alles op zijn beloop liet zou er in 1909, wanneer er belangrijke concessies van Tramways Bruxellois vervielen, een toestand van ontredde ontstaan. Het net was historisch naar eenheid gegroeid. Nam men daar één schakel uit weg, dan kwam de hele dienstverlening in het gedrang. Tramways

92. AR, *Ot.*, 678; Chemins de fer sur Routes d'Algérie; AR, *Ot.*, 293, C.F.R.A., protocol, 12.1.1896; AR, *Ot.*, 291, C.F.R.A., notice, 1897.

93. SAB, *Contentieux*, 2750, Tramways Bruxellois, Unification et prolongation des concessions. Rapport De Potter, 1898; *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, séance 2.5.1898, Bruxelles, 1898, 1, pp. 393-400.

Bruxellois bood de beste voorwaarden en waarborgen, “des conditions telles qu’aucune société ou exploitation concurrente pourrait en concéder”⁹⁴. Ziedaar de grote krachtlijnen in het rapport.

Indien men daar bij Tramways Bruxellois zo zeker van was, waarom wou men dan ontsnappen aan openbare aanbesteding? Zo alleen kon nochtans die bewering worden getoetst aan het vrij aanbod van de concurrentie.

Voor de liberale meerderheid sloot raadslid J. Leurs zich volmondig aan bij het rapport De Potter. Hij prees ook de bereidheid tot samenwerking tussen Tramways Bruxellois, Les Economiques en recent nog Empain. In het openbaar vervoer leidde een verkeerd opgevatte concurrentie immers tot kwaliteitsvermindering, zo meende hij. Met concurrentie bedoelde Leurs l’Entreprise, “un groupe qui nous fait miroiter des avantages qui, d’après la communication de ce matin même, peuvent être taxés de fabuleux”⁹⁵.

Zo komt men tot de bevreedende vaststelling dat de bestuursmeerderheid officieel het bestaan van de voorstellen l’Entreprise volledig heeft genegeerd, maar er toch een mening over uitsprak. De Potter noemde l’Entreprise onbetrouwbaar en Leurs had het over fabelachtige beloften die l’Entreprise zeker niet hard kon maken. Tegelijk werd l’Entreprise echter belet die voorstellen toe te lichten en zo nodig bijkomende garanties te verlenen.

Nemen we echter aan dat men bij l’Entreprise al te voortvarend was geweest en zich gewoon had misrekend, dan nog was dat vooral een zaak voor de beheerders, bestuurders en aandeelhouders. Om door te breken deed l’Entreprise misschien graag een extra financiële inspanning. Voor de stad en de gebruikers van het openbaar vervoer leverde het alleszins voordeel op. Dat lag ook in de doelstellingen van de wet uit 1875 op het stedelijk openbaar vervoer: de concurrentie vrij laten spelen om zo de expansie van het openbaar vervoer te bevorderen in de steden.

J. Leurs sprak ook een vernietigend oordeel uit over het project

94. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 2.5.1898, p. 400.

95. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 2.5.1898, p. 411.

Nouveau Boulevard of Poelaertplein-Beurs. Zo zou het grootste deel van de Marollenwijk worden gesloopt, wat hij onaanvaardbaar achtte. Over de doorbraak van de Parksteeg zweeg de liberale woordvoerder, al zou later blijken dat niet enkel ongezonde woningen in de omgeving van de St. Michielskathedraal bedreigd werden met sloop. Al evenmin werd gerept over het project van Les Economiques om de Lombardstraat en omgeving te transformeren.

Verder dan stemmingmakerij reikte de argumentatie van Leurs trouwens niet. Liet men bij de oppositie het debat voeren op een dergelijk niveau? De socialist G. Grimard stelde de vraag waarom het bestuurscollege niet tenminste medebeheer zou opeisen in het openbaar vervoer van de hoofdstad en dan wel in het kader van de agglomeratie⁹⁶.

Burgemeester Buls die in de onderhandelingen met Tramways Bruxellois geen aanwijsbare rol van betekenis had gespeeld, weigerde in te gaan op de suggestie van tussengemeentelijk beheer in het openbaar vervoer. Hij twijfelde met name aan de haalbaarheid en de praktische werking van een dergelijke formule⁹⁷. Indien dit leidde tot regie kon hij zich zeker niet akkoord verklaren. Hij sprak zijn vertrouwen uit in het goed beheer en de efficiëntie van Tramways Bruxellois.

Uit notities ter voorbereiding van het debat blijkt duidelijk dat Ch. Buls niet wilde horen van een "socialistisch idee" en dat de directe voordelen, geboden door Tramways Bruxellois voor de stedelijke financiën zoveel beter uitkwamen dan welk "theoretisch" model ook⁹⁸. Hij wenste zeker te spelen, zo formuleerde hij het nadrukkelijk op de gemeenteraad van 2 mei 1898.

Drie opmerkingen dringen zich op ter beoordeling van de houding, door burgemeester Buls in deze aangelegenheid aangenomen. Ten eerste was de formule van tussengemeentelijk overleg niet nieuw. Onder burgemeester J. Anspach was daarmee enige ervaring opgedaan.

96. AR, *Or.*, 288, Persknipsels en notities over gemeenteraad Brussel, 2.5.1898; *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 2.5.1898, p. 413.

97. SAB, *Contentieux*, 2750, Notities C. Buls, s.d.

98. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 2.5.1898, p. 419.

Dat leverde concrete resultaten op, ook later onder burgemeester Buls, onder meer op het vlak van de gezondheidszorg⁹⁹. Zo mochten gemeenten uit de Brusselse agglomeratie ook aansluiten bij de Brusselse regie voor elektriciteitsvoorziening¹⁰⁰. Buls kende ongetwijfeld de positieve bevindingen van een colloquium dat door de jonge advocaten van het Hof van Beroep te Brussel werd gewijd aan de mogelijkheden van tussengemeentelijke organisaties en diensten¹⁰¹. Bij l'Entreprise sloot men een dergelijke samenwerking voor het openbaar vervoer niet uit¹⁰².

Een tweede opmerking geldt de negatieve houding van Buls tegenover de formule regie. Waren de ervaringen met watervoorziening en elektriciteit dan zó negatief¹⁰³? Wel kan men begrip opbrengen voor de bezorgdheid van burgemeester Buls om de liberale meerderheidspositie niet te laten ondergraven in het brede kader van de agglomeratie.

Wat de keuze betreft, municipalisme of concessies, werd het optreden van het stadsbestuur bepaald door de politiek van de praktische mogelijkheden. Zolang in het stedelijk vervoer voldoende bereidheid bestond tot investeren, zou het stadsbestuur zich zeker aan geen dure investeringen wagen¹⁰⁴. Stelt men zich even voor wat het de gemeente zou hebben gekost de elektrificatie zelf uit te voeren. Kortom, Tramways Bruxellois leek het best geschikt om die moeilijke fase te overbruggen. Daarom was het beter geen overdreven eisen te stellen. Toch blijft de vraag onbeantwoord waarom tenminste geen tactisch gebruik werd gemaakt van de aantrekkelijke voorstellen van l'Entreprise. Bij de oppositie had men het over vooringenomenheid,

99. Oprichting van o.m. een dispensarium in 1897. M. MARTENS, *Histoire de Bruxelles*, Toulouse, 1976, pp. 389-390.

100. cfr. noot 99.

101. AR, *Ot.*, 290, Conférence du jeune barreau, séance de rentrée, Bruxelles, 1893 over "Syndicats de communes" of "Intercommunales".

102. AR, *Ot.*, 290, Note relative à la création d'un boulevard et à la concession d'un nouveau réseau de tramways à Bruxelles, 1898.

103. E. Witte rekent af met de nog dikwijls geformuleerde opmerkingen over slecht beheer bij regies en lage rendabiliteit. E. WITTE, 'Gemeenteregies ...', pp. 88-90.

104. E. WITTE, 'Gemeenteregies ...', pp. 87-88, 95-99, 106.

“[une] opinion faite d’avance”¹⁰⁵.

Men kan trouwens de vraag stellen of, na ondertekening door burgemeester Buls en schepenen De Mot van het protocol met Tramways Bruxellois, aan de gemeenteraad nog wel enige ruimte werd gelaten voor amendementen, laat staan afwijzen. Burgemeester en schepenen zouden immers ernstig gezichtsverlies hebben geleden indien de gemeenteraad hen niet had gevolgd. Een vraag van socialistische kant tot verdaging werd dan ook zonder veel discussie afgewezen, waarop het akkoord met Tramways Bruxellois werd goedgekeurd door 27 raadsleden, tegen 11 voor de oppositie¹⁰⁶.

Over de kwaliteit van dit soort politieke besluitvorming kan men zich een oordeel vormen door te verwijzen naar een uitspraak van gemeenteraadslid Theodor voor de meerderheid. “Je n’ai eu ni les documents, ni le temps de me faire une conviction”, zo verklaarde hij, wat hem niet belette de meerderheid te volgen. Zoals zijn collega’s had hij nochtans uitvoerige documentatie ontvangen over de voorstellen van l’Entreprise en dan ruim op tijd. Zijn collega J. Leurs gaf tenminste impliciet toe dat hij de voorstellen van l’Entreprise wel had ontvangen want hij hoonde ze weg. Zijn studie — waar hij overigens niet naar verwees — moet dan wel op eigen initiatief zijn uitgevoerd. Noch bij de administratie, noch in het schepencollege, noch in de commissie werd een onderzoek gewijd aan die voorstellen, ondanks het feit dat ze essentieel waren om deze van Tramways Bruxellois naar behoren te kunnen evalueren en zo nodig te amendementen.

Nu kan worden opgeworpen dat in de sector openbare werken en vervoer dikwijls overdreven veel belangstelling en inspiratie loskwamen bij promotoren die met hun blauwdrukken de overheid tot studie en planning trachtten te overhalen. Voor de verbindingen tussen boven- en benedenstad werden soms de meest bizarre ideeën gelanceerd die dikwijls zonder meer naar het archief werden verwezen¹⁰⁷. Hier ging

105. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 1898, p. 507.

106. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 1898, p. 434.

107. SAB, *Openbare werken, trams*, zonder referentie, o.a. Chemin de fer funiculaire projeté à Bruxelles, 1891; *ibidem*, Chemin de fer souterrain, projet Gillon, 21.12.1884; *ibidem*, plan Hap, 15.3.1896; ‘Le tramway aérien’, *Le Peuple*, XIV, 5.1.1898, 5; ‘Le

het echter om een nieuw model en nieuwe voorwaarden in het kader van concessies. Deelname in de winst en medezeggenschap in het beheer van Nouveaux Tramways Bruxellois bij voorbaat als te mooi om waar te zijn afwijzen, is zeker geen bewijs van zorgvuldig politiek beleid.

Schepen De Mot had zelfs ontdekt dat de voorstellen van l'Entreprise als "non recevables" mochten worden beschouwd. Wat niet ontvankelijk is hoeft ook niet onderzocht te worden. Alleen Tramways Bruxellois kon zich met betrekking tot het statuut van haar concessies tot de overheid wenden, aldus schepen De Mot¹⁰⁸. S.A. l'Entreprise was gewoon geen partij in deze aangelegenheid. Indien men bij l'Entreprise belangstelling had voor de concessies van Tramways Bruxellois, dan moest ze zich op de eerstkomende vervaldag, dus in 1909, wenden tot de regering, in elk geval niet tot het gemeentebestuur.

Alleen voegde schepen De Mot er niet aan toe dat l'Entreprise in 1909 niet als concessies kon vragen wat al tien jaar eerder bij wet zou zijn toegewezen aan Tramways Bruxellois.

Die bedenkelijke uitleg lokte geen reacties uit, zodat zonder problemen tot de stemming kon worden overgegaan. De uitslag van de stemming leverde een ruime meerderheid op voor de conventie met Tramways Bruxellois¹⁰⁹. De stemming en de gevolgde procedure lokten echter wel een scherp incident uit in de Senaat.

pont géant projeté à Bruxelles', *Le Petit Belge*, 24.4.1898, supplement; Y. LEBLICQ, 'Evolutie van het uitzicht van Brussel...', p. 87.

108. AR, *Or.*, 288, Schriftelijk protest van l'Entreprise aan burgemeester en schepenen van de stad Brussel, 3.5.1898; *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 2.5.1898, pp. 411-413; *L'Indépendance Belge*, 3.5.1898.

109. 27 stemmen voor en 11 tegen. SAB, *Contentieux*, 2750; *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 2.5.1898, p. 434.

6. FORMELE POLITIEKE BESLUITVORMING

De dag na de stemming in de Brusselse gemeenteraad legde de liberale senator Th. Finet een ophefmakende verklaring af in de Senaat¹¹⁰. Het zopas goedgekeurd akkoord tussen Tramways Bruxellois en de stad Brussel noemde hij “une convention scélérate et malhonnête, contraire aux intérêts de la ville de Bruxelles et surtout aux intérêts de la classe ouvrière”, waarbij hij burgemeester Buls eerder spaarde om zijn kritiek vooral te spuien aan het adres van schepen De Mot¹¹¹.

Finet had al bij ordemotie op 18 maart 1898 in de Senaat duidelijk laten verstaan dat, mocht het stadsbestuur van Brussel zich toch overhaastig engageren tegenover Tramways Bruxellois, hij dat niet als een rem zou beschouwen op zijn vrijheid van handelen in het Parlement¹¹². Burgemeester Buls en schepen De Mot waren dus op tijd gewaarschuwd.

Ten einde de draagwijdte van de aanklacht zoals die hier werd geformuleerd goed te begrijpen, moet worden verwezen naar de actie van Finet tegen de doctrinair van de Liberale Partij, afdeling Brussel, in de periode 1882-1888¹¹³. Hij werd hierin gesteund en zelfs ruim overtroffen door de hoofdredacteur van “La Réforme”, Georges Lorand

110. Th. Finet (° Couillet, 17.10.1837 - + Brussel, 18.7.1910), ingenieur, industrieel, bankier, ondernemer in het openbaar vervoer, liberaal gemeenteraadslid te Brussel (1882-1888), senator (1889-1910). AR, *Ot.*, 288, dossier Nouveaux Tramways Bruxellois, 1898; ‘In memoriam Théophile Finet’, *Bulletin de la Fédération des Constructeurs*, mai-juillet 1910, p. 122; P. VAN MOLLE, *op. cit.*, p.145.

111. *Annales Parlementaires. Sénat*, 3.5 en 4.5.1898, Th. Finet; Th. FINET, *Tramways Bruxellois. La convention scélérate*, Bruxelles, 1899.

112. *Annales Parlementaires. Sénat*, 12.3.1898.

113. Th. FINET, *Six ans à l'Hôtel de Ville de Bruxelles (1882 - 1888). Les finances communales*, Bruxelles, 1888.

Over de historische tegenstelling doctrinair en progressief: E. WITTE, ‘Scheuring in het Brussels Liberalisme. De krachtmeting van 9 maart 1847 tussen doctrinair en radicalen’, *Handelingen van de Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, XXII, 1968, pp. 6-12 (paginering van de overdruk); E. WITTE en J. CRAEY-BECKX, *Politieke geschiedenis van België sinds 1830. Spanningen in een burgerlijke democratie*, Antwerpen, 1981, pp. 85-87; L. VERNIERS, *Bruxelles ...*, pp. 157-158.

met wie hij graag samenwerkte¹¹⁴. Sedertdien had Finet de gemeentepolitiek vaarwel gezegd, maar de rekeningen waren blijkbaar nog lang niet vereffend. Verre van zijn aantijgingen te herroepen of af te zwakken haalde hij op 4 mei 1898 in de Senaat nogmaals uit naar het bestuurscollege van Brussel, dat zich door de directie van Tramways Bruxellois helemaal liet inpalmen: "Les Tramways Bruxellois ont obligé la ville à approuver la convention ... et la ville n'a rien à refuser à la Compagnie"; Finet liet ook niet na zijn beschuldigingen onder de vorm van pamfletten en brochures bij een ruimer publiek te verspreiden.

In feite had schepen De Potter al ongewild schuld bekend toen hij, met verwijzing naar het koppelingsmechanisme in het dossier Tramways Bruxellois, op 2 mei 1898 in de gemeenteraad verklaarde: "cette convention forme un tout et nous ne pouvons le scinder"¹¹⁵. Tramways Bruxellois dicteerde dus blijkbaar de wet. Van de eenmaking, het akkoord met Empain en de doorbraak van de Parksteeg werd één ondeelbaar geheel gemaakt. Van het stadsbestuur werd zonder meer verwacht dat men er akte zou van nemen.

Bij Tramways Bruxellois kon men natuurlijk moeilijk anders dan de aantijgingen van Finet van de hand wijzen. Directeur L. Janssen van Tramways Bruxellois reageerde even hoogdravend als naast de kwestie. In een repliek aan het adres van Finet deed hij diens beschuldigingen af als: "des allégations gratuites autant qu'injurieuses à l'égard d'autorités et de personnes dont l'honorabilité est au-dessus de vos appréciations"¹¹⁶.

Ook het bestuurscollege van Brussel reageerde scherp afwijzend. In de gemeenteraad van 9 mei 1898 nam burgemeester Ch. Buls de volle verantwoordelijkheid op zich voor de inhoud van het akkoord met Tramways Bruxellois en de gevolgde procedure¹¹⁷. Zo liet hij Finet geen kans om een wig te drijven tussen hem en De Mot. In "La Réforme" werd Buls vroeger al door Lorand verweten zich te gedragen

114. *l'Electeur*, II, 27.10.1895,2, p. 1, k. 3; J.L. DE PAEPE, *op. cit.*, pp. 110-123, 153; P. VAN MOLLE, *op. cit.*, p. 228.

115. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 2.5.1898, p. 433.

116. SAB, *Openbare Werken*, 31 549, L. Janssen aan Th. Finet, 6.5.1898.

117. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 9.5.1898, pp. 509, 511.

als "le pôle reflet de M. De Mot"¹¹⁸. Buls gaf wel impliciet toe dat hij zich had laten misleiden door minister van Openbare Werken L. De Bruyn met betrekking tot de parlementaire procedure. Hij ging uit van een wettelijke regeling, nog tijdens het lopend parlementair werkjaar. Zo was tussen hem en de minister afgesproken. Dat werkschema kwam nu door de interventie van Finet op de helling te staan. Schepen De Mot ging nog een stap verder en noemde de houding van het katholieke kabinet "incorrect".

Intussen had Finet inderdaad de verdaging afgedwongen, wat het prestige van burgemeester Buls niet ten goede kwam. Finet genoot blijkbaar meer invloed bij de regering dan de burgemeester van de rechtstreeks betrokken partij, de stad Brussel. Het regeringsontwerp werd pas eind 1898 ingediend¹¹⁹. Bij de regering kon men bepaalde onvolkomenheden in het akkoord tussen het stadsbestuur Brussel en de Tramways Bruxellois nu gemakkelijk toeschrijven aan slordigheid en overhaasting van het liberaal stadsbestuur. Alle middelen waren voor de Katholieke Partij blijkbaar goed om het gezag van Buls te ondermijnen.

Het akkoord met Tramways Bruxellois mag tot de laatste belangrijke beslissingen worden gerekend onder de verantwoordelijkheid van Buls. Eind 1899 gaf hij zijn ontslag als burgemeester¹²⁰. Het blijft een open vraag of dat bedenkelijk dossier soms niet op de beslissing van Buls heeft gewogen.

De pijnlijke indruk dat het stadsbestuur zich al te gehaast had getoond om aan de desiderata van Tramways Bruxellois tegemoet te komen kon niet worden uitgewist door fraaie retoriek. "Nous n'avons pas besoin de décerner des brevets d'honorabilité et de dignité. Nous savons sous l'empire de quelle conscience nous votons les conventions, nous n'avons qu'un seul but, un seul mobile, l'intérêt de la ville", zo

118. *La Réforme*, IV, 9.9.1887, 252, p. 1, k. 3. In het nummer van 3.10.1887 werd De Mot "l'inspirateur de Buls" genoemd.

119. AR, *Ministerie van Financiën*, 687, *Documents parlementaires*, 54, *Projet de loi autorisant le gouvernement à unifier les concessions de tramways existant dans l'agglomération bruxelloise*, séance du 20.12.1898.

120. *Le National Bruxellois*, X, 29.10.1900, 302, p. 1, k. 4-5; *Le Petit Belge*, IV, 7.1.1898, p. 1, k. 5; *Karel Buls en zijn tijd...*, pp. 18-19.

verklaarde schepen De Potter, daarin volmondig bijgetreden door collega De Mot die ook niet vergat hulde te brengen aan zijn burgemeester¹²¹.

De radikaal G. Lorand van "La Réforme" deelde die overtuiging alvast niet. Zo noemde hij De Mot de advocaat van alle denkbare obscure zaken en de kwade geest van Buls¹²². Deze ging ook niet vrijuit, al was het maar om zijn gebrek aan beginselvastheid en zijn slaafsheid tegenover de financiewereld.

Met zijn eenzijdige veroordeling ging Lorand ongetwijfeld te ver. Anderzijds hebben Buls en De Mot het hun politieke tegenstanders met de affaire Tramways Bruxellois zeker gemakkelijk gemaakt. De radicalen hoefden het niet ver te zoeken. Zo had de familie De Mot — zoals de Société Générale trouwens — belangen in Galeries St.-Hubert¹²³. Daar was op zichzelf niets laakbaar aan. Wel dringt zich de vraag op of schepen De Mot normaal gesproken nog voldoende afstand kon nemen van een dossier waarin die belangen rechtstreeks of onrechtstreeks aan de orde kwamen. In de plannen van Tramways Bruxellois werd onder meer voorzien dat de noordelijke toegang tot de St.-Hubertusgalerij voor het publiek aantrekkelijker zou worden gemaakt, dank zij de verlenging van de tramlijn Wetstraat-Anspachlaan. Dat gold als één van de voordelen, verbonden aan de doorbraak van de Parksteeg, zoals die door Tramways Bruxellois gekoppeld werd aan het dossier eenmaking van haar concessies.

In het rapport zoals dat werd voorgedragen door schepen De Potter kwam trouwens nog een zoveelste koppeling aan het licht tussen stedenbouw en de concessies van Tramways Bruxellois¹²⁴. Er werd in het kader van de werken aan de Parksteeg een verbinding voorzien tussen de Schildknaapstraat en de Wolvengracht. Juist daarom toonde

121. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 9.5.1898, p. 513.

122. *La Réforme*, IV, 26.8.1887, 239, p. 1, k. 4; 9.9.1887, 252, p. 1, k. 3; 23.10.1887, 296, p. 1, k. 4.

123. AR, *Ministerie van Financiën*, 517, *Société des Galeries St.-Hubert*, 25.6.1893; *La Chronique*, XXXI, 10.5.1898, 127; *La Chronique des Travaux Publics*, XXII, 8.5.1898, 19, p. 1, k. 2-3; *Moniteur des Intérêts Matériels*, 17.10.1880; *l'Office de Publicité*, XXVI, 5.8.1883, 1306.

124. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 1898, pp. 430-433.

men zich bij Tramways Bruxellois bereid de bijdrage voor de werken aan de Parksteeg op te trekken. Het ging om de nodige "aanpassingen". Bedoeling was de verlengde tramlijn Wetstraat-centrum te valoriseren. Meteen zou de toegankelijkheid van de St.-Hubertusgalerij worden verbeterd wat schepen De Mot zeker niet onverschillig kon laten.

Door dit voorbeeld wordt andermaal aangetoond hoe gemakkelijk een potentiële belangenverstrengeling kan ontstaan. Hebben radicalen zoals Lorand en Finet dan overdreven wanneer ze het hadden over politieke dienstbaarheden aan de zakenwereld¹²⁵? "La Compagnie des Tramways Bruxellois est maîtresse des pouvoirs publics", zo stelde Lorand¹²⁶. De directie van Tramways Bruxellois had de politiek verantwoordelijken reeds zodanig geconditioneerd dat ze als onmisbaar werd beschouwd voor een efficiënt openbaar vervoer te Brussel. Het idee alleen al dat l'Entreprise daarin ook enige rol zou spelen scheen op zichzelf gelijk te staan met avonturisme en daarom politiek gesproken onverantwoord.

Voor l'Entreprise was het nochtans niet meteen een meevaller dat uitgerekend Finet en Lorand de strijd aanboden tegen de "convention scélérate". Lorand trok bij voorbeeld de consequenties door tot op het vlak van het overheidsinterventionisme. Van Finet werd niet ten onrechte gezegd dat hij met zijn actie in feite vooral zakelijke belangen diende¹²⁷. Die stelling was ongetwijfeld niet te ver gezocht. Zo was Finet stichter en lid van de raad van bestuur bij S.A. des Chemins de fer Vicinaux Belges, een onderneming met concessies te Charleroi en te Brussel¹²⁸. Weliswaar had T. Finet op 15 maart 1898 ontslag ingediend bij Vicinaux Belges, maar zijn familie was daarin nog altijd onverminderd belanghebbende partij. Achteraf bleek trouwens dat Finet

125. *Annales Parlementaires. Chambre des Représentants*, 10.8.1899, G. Lorand; Th. FINET, *Tramways Bruxellois ...*, p. 70.

126. *Annales Parlementaires. Chambre des Représentants*, 10.8.1899, G. Lorand.

127. *Annales Parlementaires. Sénat*, 4.5.1898, Repliek van minister L. De Bruyn op Th. Finet; *Le Peuple*, 5.5.1898; *Le Petit Bleu*, 7.5.1898; *Le XXème Siècle*, 14.5.1898.

128. *Le Peuple*, 9.5.1898, Th. Finet aan *Le Peuple*, 8.5.1898; *La Chronique*, XXXI, 10.12 en 17.12.1898, 335 en 342; *Le Messenger de Bruxelles*, 25.11.1898; *Le Soir*, 20.3.1898; Th. FINET, *Tramways Bruxellois ...*, p. 4.

niet afkerig was van verkoop aan Tramways Bruxellois of Les Economiques, als hij maar een fraaie prijs bekwam.

Misschien had Finet zelfs belangen in l'Entreprise van Otlet? Dat kan worden tegengesproken. Finet had met Otlet in 1876 Tramways de Dusseldorf gesticht maar speelde verder geen rol meer van betekenis in de ondernemingen Otlet¹²⁹. Wel is het zo dat hij uitvoerig informeerde bij l'Entreprise over Nouveaux Bruxellois. Verder ging hun samenwerking echter niet. Finet en Otlet waren politiek gesproken trouwens rivalen in hetzelfde kiesarrondissement Virton¹³⁰.

Bij de behandeling van de eenmaking in het Parlement werd door Otlet om begrijpelijke redenen de nodige afstandelijkheid in acht genomen tegenover Finet en Lorand. Dank zij hun actie werd echter de bespreking van het wetsvoorstel over het statuut van Tramways Bruxellois verdaagd. Zo kreeg het commissiewerk meer ruimte en dat speelde in het voordeel van l'Entreprise, waar men altijd de stelling had verdedigd van een zo breed mogelijk debat over het stadsvervoer in de Brusselse agglomeratie.

Uit de besprekingen in de bijzondere commissie van de Kamer zou alvast blijken dat op de belofte van Tramways Bruxellois over de algemene tariefverlaging niet mocht worden vertrouwd. Er werd immers eerst een herschikking doorgevoerd van de trajecten. Zo werd met een toeslag op aansluitingen binnen het net een deel van de tariefverlaging opgevangen¹³¹. Ook werd duidelijk dat de gegevens over de bijdrage aan de doorbraak van de Parksteeg niet erg nauwkeurig waren berekend¹³². Ingenieur Putzeys kreeg nog gelijk ook, maar schepen De Mot had over diens stellingen gezegd dat ze onjuist waren.

Aan interventies van volksvertegenwoordiger Lorand en senator Finet was het ook te danken dat in het nieuw lastenboek van Tramways Bruxellois het inkooprecht ten bate van de gemeente opgenomen

129. *Annexes Moniteur Belge - Sociétés*, 22.6.1876, akte 641; Th. FINET, 'Les tramways', *Le Peuple*, 3.12.1898.

130. P. VAN MOLLE, *op. cit.*, pp. 145, 259.

131. Th. FINET, *Tramways Bruxellois ...*, pp. 66-67.

132. *l'Autorité Financière*, 18.5.1898; *Le Petit Belge*, 4.8.1900.

werd en verduidelijkt¹³³. Vragen van Finet en Lorand leidden ook tot de bekentenis door minister van Openbare Werken L. De Bruyn dat in feite een uitzonderingswet werd voorzien ten gunste van Tramways Bruxellois. Aangezien de wet niet van toepassing was op andere concessiehouders in gelijkaardige omstandigheden ging het om een privilege of, om het in economische begrippen te stellen, een monopolie. Argumenten om dat te verantwoorden bleven uit.

Het gebrek aan argumenten voor de uitzonderingswet werd vooral duidelijk dank zij een stevig gedocumenteerde tussenkomenst van de socialist E. Vandervelde¹³⁴. Met zijn opvallend grondige dossierkennis maakte hij indruk op de meerderheid. Op verschillende van zijn vragen heeft hij echter nooit een afdoend antwoord gekregen, zo inzake de tarifiering van de diensten bij Tramways Bruxellois en het gevoerde beleid inzake afschrijvingen. E. Vandervelde slaagde er in aan te tonen dat de stad Brussel nooit het recht tot inkopen zou kunnen uitoefenen omdat de kosten van de overname door Tramways Bruxellois opzettelijk te hoog werden gehouden. Daar had men de afschrijvingen voor de elektrische uitrusting immers zodanig gespreid dat de zwaarste last naar de eindfase van de concessie werd verschoven. In die fase kon het inkooprecht door de stad Brussel worden uitgeoefend. In de praktijk zou dat echter zonder gevolg blijven.

Voor niet ingewijden waren de met veel cijfers ondersteunde argumenten van de socialist Vandervelde zeker niet meteen bevattelijk, maar dat Tramways Bruxellois onevenredig veel voordeel haalde uit haar nieuwe statuut, dat kon moeilijk worden weerlegd. Men had dit al eerder kunnen weten want bij l'Entreprise zou men anders niet zo

133. *Annales Parlementaires. Chambre des Représentants*, 28.7 en 1.8.1899, rapport Bilaut, addenda; 10.8 en 11.8.1899, G. Lorand; *La Cote Libre*, XXXII, 7.6.1899, 158; *Le Courrier de la Bourse et de la Banque*, III, 23.12.1898, 876, p. 2 (open brief van Th. Finet); Th. FINET, *Les Tramways Bruxellois. Lettre ouverte à Mr. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*, Bruxelles, 1898.

134. AR, *Ministerie van Financiën*, 687; *Annales Parlementaires. Chambre des Représentants*, 10.8 en 11.8.1899, E. Vandervelde.

E. Vandervelde (° Elsene, 25.1.1866+ Brussel, 27.12.1938), socialistisch volksvertegenwoordiger voor het arrondissement Charleroi (1894-1900) en voor Brussel (1900-1938). P. VAN MOLLE, *op. cit.*, pp. 344-347.

hardnekkig hebben gestreden om zelfs maar een deel van die concessies te bemachtigen.

Toch heeft de Socialistische Partij niet echt campagne gevoerd voor wat in de lijn lag van haar ideologie en programma, met name de formule regie¹³⁵. G. Lorand was het al opgevallen dat de socialistische fractie in de Brusselse gemeenteraad zich vrij mat had opgesteld¹³⁶. G. Grimard had wel gepleit voor regie, maar tegelijk kreeg directeur L. Janssen van Tramways Bruxellois enige lof toegezwaaid omdat hij een sociaal gericht beleid voerde ten bate van zijn werknemers¹³⁷. Gehoopt mocht worden dat het personeel met het nieuwe statuut er op vooruit zou gaan.

Grimard werd in zijn politiek optreden wellicht afgeremd door zijn beroepsactiviteiten als advocaat. Hij trad op als raadgever van E. Empain die in Tramways Bruxellois rechtstreeks een belang had verworven¹³⁸. De overname van zijn Elsene-Boondaal werd ten dele betaald in effecten van Tramways Bruxellois en met een mandaat in de raad van bestuur.

Ook verwijzen we naar de familiebanden van Grimard met de Brusselse bankier Allard, die onder meer zakenrelaties onderhield met Empain¹³⁹. Ongetwijfeld was Grimard niet meteen aangewezen voor een strijd lustige campagne tegen Tramways Bruxellois. We weten dat Otlet in november 1898 met Finet, Lorand en Vandervelde besprekingen heeft gevoerd over de te volgen parlementaire strategie¹⁴⁰. Grimard werd daar volledig buiten gehouden. Men vertrouwde hem blijkbaar niet.

Wie mocht hier trouwens nog echt vrijuit spreken? Zelf kon Otlet

135. E. WITTE, 'Gemeenteregies ...', pp. 100-106.

136. *Annales Parlementaires. Chambres des Représentants*, 2.8 en 10.8.1899.

137. *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, 1898, p. 413; *l'Autorité Financière*, II, 12.11.1898, 121, p. 1, k. 5; *Le National Bruxellois*, VIII, 11.11.1898, 315, p. 1, k. 6; *Le Peuple*, 9.5 en 28.11.1898.

138. AR, *Ot.*, 61 en 64, Rapporten bureau Otlet, 17.1 en 31.3.1895; *La Chronique*, 16.10.1898; A. DUCHESNE, *Léopold II et le Maroc (1885-1906)*, Bruxelles, 1965, pp. 183-185, 218.

139. A. DUCHESNE, *op. cit.*, pp. 184, 218.

140. AR, *Ot.*, 290, Rapport l'Entreprise, 22.11.1898.

in de Senaat moeilijk een pleidooi houden voor zijn l'Entreprise. Zijn eigen partij stond uiteraard achter het regeringsstandpunt. Over de regularisatie zelf ten gunste van Tramways Bruxellois schenen daar weinig meningsverschillen te bestaan. Bij de oppositie dreigde het debat alleen maar de rancune van de doctrinaireren tegenover de radicalen aan te scherpen, terwijl de socialisten moeilijk anders dan voor meer overheidsinterventionisme konden pleiten. De politieke actualiteit lag overigens op een ander vlak. Op 31 juli 1899 viel de regering Vandennepeereboom over het omstreden evenredigheidsbeginsel in het kiesstelsel¹⁴¹. Uiteraard ging de aandacht van de socialisten vooral naar de hervorming van het kiesstelsel dat moest toelaten een stap te zetten in de richting van reële machtsuitbreiding. Ook het relatief gunstig sociaal klimaat bij Tramways Bruxellois heeft meegespeeld om een eerder gematigde houding aan te nemen.

Voor het nieuwe kabinet P. de Smet de Naeyer was de regularisatie ten gunste van Tramways Bruxellois niet meer dan één van de technische kwesties die nog net niet door het vorige kabinet was geregeld. De nieuwe titularis van Openbare Werken M. Van der Bruggen liet er geen twijfel over bestaan dat het debat als gesloten mocht worden beschouwd¹⁴². De voorzitter van de Katholieke Partij, Charles Woeste, drong aan op stemming. Had de regering niet alle ruimte gelaten voor het debat? E. Vandervelde kreeg nochtans geen antwoord meer op zijn vragen. Daarvoor waren trouwens nieuwe gesprekken nodig met de directie van Tramways Bruxellois. Minister E. Van der Bruggen heeft dit echter zonder meer geweigerd. Op 11 augustus 1899 werd het nieuw statuut van Tramways Bruxellois met ruime meerderheid goedgekeurd. Dat gebeurde via een kaderwet zodat de praktische uitvoering, weliswaar binnen de grenzen van het nieuw lastenboek, aan de minister werd overgelaten. Uit de praktijk bleek dat

141. T. LUYKX, *Politieke geschiedenis van België van 1789 tot 1944*, Antwerpen-Brussel, 1977, I, p. 226; A. MOMMEN, *De Belgische Werkliedenpartij. Ontstaan en ontwikkeling van het reformistisch socialisme (1880-1914)*, Gent, 1980, pp. 146-148, 151.

142. *Annales Parlementaires. Chambre des Représentants*, 11.8.1898, M. Van der Bruggen; E. COSAERT et J. DELMELLE, *op. cit.*, p. 224; G. JACQUEMYS, *Histoire contemporaine du Grand Bruxelles*, Bruxelles, 1936, pp. 205-206.

het stadsbestuur van Brussel nog weinig initiatief werd gelaten inzake openbaar vervoer¹⁴³.

Misschien zou de Senaat nog enkele correcties aanbrengen in de wet? Maar daar bleef het ontwerp ongewijzigd. Als rapporteur werd V. Allard aangewezen. Men kan hier moeilijk van een neutraal waarnemer spreken. Hij stond model voor de cumul van politieke en zakelijke mandaten¹⁴⁴. Met hem leek evenwichtige benadering van het collectief belang in de hier gestelde problemen haast uitgesloten. Zijn uitspraken logen er niet om. De voorstellen van Tramways Bruxellois waren eerder al door het Brussels stadsbestuur grondig onderzocht en als gunstig beoordeeld voor de openbare financiën, zo onderstreepte hij.

Daarmee wordt de historische waarheid flagrant geweld aangedaan. Dank zij de dossiers over de eenmaking in het archief van de stad Brussel weten we beter. Heeft ingenieur Putzeys niet juist gewezen op ernstige lacunes? Daarom heeft hij zo aangedrongen op een tegensprekelijk onderzoek door onafhankelijke experts. Maar Allard hoefde zich geen zorgen te maken over de kritische stem van dissidenten en oppositie.

Op 18 augustus 1899 werd het wetsvoorstel op de eenmaking in de Senaat zonder wijzigingen en met een ruime meerderheid goedgekeurd. E. Otlet had zich laten verontschuldigen.

7. DE ACTIE TEGEN TRAMWAYS BRUXELLOIS, EEN BALANS

Otlet kon moeilijk in de Senaat pleiten voor zijn zakelijke belangen. Hij heeft ook geen collega gevonden om de rechten van de

143. Bij Tramways Bruxellois maakte men van deze situatie gebruik om zich te onttrekken aan de gemeentelijke controle. Zie bvb. de inkoop in 1909 van Tramways Intercommunaux, concessie van de gemeente Schaarbeek. Door het K.B. van 19.1.1910 werden de transacties geregulariseerd op basis van de wet op de eenmaking (1899). 'Chronique financière', *La Chronique*, XLVI, 22.1.1913, 21.

144. Victor Allard en zoon Josse behoorden tot de 'politiek-bevoorrechten' met een hoge graad van beslissingsmacht in politiek en financiewereld. J. DE BELDER, *op. cit.*, pp. 400-405.

concurrentie te verdedigen. In een allusie op Tramways Bruxellois en haar bijzonder statuut stelde een onbevooroordeeld waarnemer zoals A. Valerius: “en contournant la loi, le gouvernement enlève au public les avantages que la concurrence lui assure et accorde un privilège illégal”¹⁴⁵. Men zou mogen verwachten dat de verdedigers van de vrije markteconomie in Kamer en Senaat zouden opkomen voor dat beginsel. Maar de verdedigers gaven verstek en bewezen daarmee hun dienstbaarheid aan een onderneming, gecontroleerd door Société Générale en Banque de Bruxelles. De geschiedenis zal oordelen, zo schreef P. Otlet aan l’Association Libérale van Brussel: “quand les futurs historiens de Bruxelles voudront se documenter sur les années 1898 et 1899, ils ne seront pas en peine, au chapitre des tramways, de trouver des faits bien suggestifs et bien intéressants”¹⁴⁶. Aan “des faits suggestifs” ontbreekt het hier zeker niet.

We zijn natuurlijk benieuwd naar het optreden van senator Th. Finet die de campagne tegen de conventie tussen Tramways Bruxellois en het stadsbestuur van Brussel begin mei 1898 op spectaculaire wijze had opgestart. Dat had normaal moeten leiden tot meer politieke belangstelling voor de tegenvoorstellen van l’Entreprise. Uit een interventie van G. Lorand in de Kamer op 10 augustus 1899 bleek echter dat de campagne van Finet reeds over haar hoogtepunt heen was. Finet maakte zelfs een grote bocht om tenslotte de eenmaking van het Brussels tramnet als een redelijke oplossing te bestempelen, omdat er verbeteringen in de voorwaarden waren aangebracht zoals het inkooprecht ten gunste van de stad Brussel.

Voor het groter begrip van Finet bestond er anders ook een persoonlijke reden. Er was met name discreet onderhandeld met Les Economiques waar men zich bereid toonde de concessies van de groep Finet te Brussel over te kopen¹⁴⁷. In feite opereerde de onderneming Les Economiques hier mede uit naam van Tramways Bruxellois.

145. A. VALERIUS, *op. cit.*, p. 56.

146. AR, *Ot.*, 174, l’Entreprise aan l’Association Libérale de Bruxelles, 18.1.1899.

147. AR, *Ot.*, 290, *Le Messenger de Bruxelles*, 25.11.1899 met bijhorende notities van l’Entreprise; *Ville de Bruxelles. Bulletin Communal*, séance 18.6.1900, p. 651; *Le Recueil Financier*, 1900-1901, pp. 334-335.

Volgens ontslagnemend minister L. De Bruyn kon zelfs Otlet zich uiteindelijk verzoenen met de regeling die was uitgewerkt voor Tramways Bruxellois¹⁴⁸. Had Otlet misschien ook al een prijs bekomen voor zijn begrip? Hij hoopte alleszins op “compensaties” maar hij zou ze nooit krijgen. Van minister L. De Bruyn had hij nochtans bepaalde “toezeggingen” gekregen. Om bij zijn partij en bij de liberale bestuursmeerderheid te Brussel over te komen als verzoeningsgezind, had Otlet trouwens afstand genomen van de campagne zoals die door G. Lorand en Th. Finet werd gevoerd¹⁴⁹. In “La Chronique” waar men anders begrip toonde voor de stellingen en de strategie van de radicalen, liet E. Otlet zijn schoonbroer, journalist A. Waechter zelfs in lovende bewoordingen schrijven over de plannen van Tramways Bruxellois¹⁵⁰. Tegelijk kreeg Finet een veeg uit de pan. Bij “La Chronique” hield men uiteraard ook, zoals bij “Le Soir”, rekening met een klant zoals Tramways Bruxellois. Waechter ging zelfs zo ver de plannen van Nouveaux Tramways Bruxellois en Nouveau Boulevard af te doen als een gril van verwaande en verwerende kinderen.

Daarmee verschoof Waechter de verantwoordelijkheid van Otlet naar de directie van l'Entreprise. Het directiecomité werd er geleid door de zoons van E. Otlet, Paul en Maurice¹⁵¹. Uit hun bitsig recht op antwoord kon men opmaken dat ze zich niet zouden storen aan de brutale vingerwijzing om taktisch in te binden.

Door dit incident werd wel duidelijk dat Otlet geneigd was om

148. *Annales Parlementaires. Chambre des Représentants*, 2.8.1899, L. De Bruyn.

149. AR, *Ot.*, 288, notities E. Otlet, 22.11.1898; AR, *Ot.*, 72, nota's E. Otlet aan zijn zoon Maurice, 19.1 en 16.2.1899.

150. *La Chronique*, 7.5, 12.5, 28.10, 17.11 en 10.12.1898, 24.2.1899. Zie ook *La Chronique des Travaux Publics*, XXII, 1.5.1898, p. 1, k. 4.

Bij “La Chronique” wenste men ook niet het opbod tussen doctrinair en radicalen aan te wakkeren, allicht uit vrees dat de liberale pers te Brussel nog maar eens aan invloed zou moeten inboeten. R. VAN EENOO, ‘Pers 1873-1914’, p. 107.

151. AR, *Ot.*, 290, nota P. Otlet, 15.11.1898.

Paul Otlet (° Brussel, 23.8.1868- + Etterbeek, 10.12.1944) verwierf vooral bekendheid op het vlak van bibliografie en documentatie (Institut International de Bibliographie, opgericht in 1895). Familiearchief J. Otlet (Brussel), *Tableau de descendance de Charles-Joseph Otlet-Dupont*; G. LORPHEVRE, ‘P. Otlet’, *Biographie nationale*, XXXII, suppl. IV, Bruxelles, 1964, k. 545-558.

voor één of ander praktisch voordeel te kiezen, liever dan een provocerende concurrentie te voeren tot het bittere eind tegen een onderneming uit de invloedssfeer van de Société Générale. Misschien heeft hij ook willen uittesten hoeveel invloed hij nu precies genoot binnen de Katholieke Partij. Hij rekende op Allard die hem in 1889 bij zijn politieke ambities had gesteund¹⁵². Toen duidelijk werd dat aan Otlet geen enkele compensatie zou worden geboden, trok deze zijn conclusies en zegde hij de Belgische politiek vaarwel.

Voor G. Lorand was er na 1899 geen plaats meer bij "La Réforme" waar men een meer pragmatische koers ging varen¹⁵³. Samen met Otlet was hij de grote verliezer in de affaire Tramways Bruxellois. Men zou hen de campagne rond de Nouveaux Tramways Bruxellois niet vergeven. Maar Finet was het verst gegaan in zijn publiek optreden en toch kreeg hij een fraai aanbod van Les Economiques, dat samenwerkte op 50 % basis met Tramways Bruxellois. Otlet vergat dan wel dat hij nog geen enkele concessie had verworven te Brussel, Finet daarentegen wel, wat diens marge tot onderhandelen verbreedde. Bij Tramways Bruxellois toonde men zich bereid om een flinke prijs te betalen aan ondernemers zoals Empain en ondanks alles ook Finet, omdat ze uit de concurrentie stapten. Otlet ging juist regelrecht in tegen die tendens. Hij wenste een basis te veroveren in het openbaar vervoer van Brussel of de rand. Empain en Finet daarentegen gaven hun posities te Brussel op ten voordele van Tramways Bruxellois en Les Economiques.

Bekijkt men het financieel, dan kan men op hun handigheid wijzen, maar ze verkochten wel meteen ook hun kansen voor uitbreiding van hun onderneming te Brussel. Het terrein werd er nu volledig aan Tramways Bruxellois gelaten. Van Finet zijn ons geen initiatieven bekend die wijzen op een nieuwe start buiten Brussel. In 1909 werd Vicinaux Belges geliquideerd¹⁵⁴. Empain daarentegen heeft zich niet gedragen als een rentenier. Met zijn extra financiële middelen, mede dank zij de verkoop van Elsene-Boondaal kon hij zich volledig

152. AR, *Ot.*, 53, E. Otlet aan senator V. Allard, 17.8.1889.

153. J.L. DE PAEPE, *op. cit.*, pp. 95, 118.

154. *Moniteur des Chemins de fer*, 1.7.1909, 371, p. 3417.

inzetten, onder meer in Parijs waar hij net vóór zijn lucratieve transactie met Tramways Bruxellois, de rechten op de exploitatie van de Parijse ondergrondse had verworven¹⁵⁵. Otlet volgde zijn voorbeeld en zette zich in voor openbaar vervoer te Parijs, vooral dan in de rand¹⁵⁶. Hij ging er een associatie aan met de groep Traction, één van de deelgenoten in het studiesyndicaat Nouveaux Tramways Bruxellois die echter onder druk van Empain en Tramways Bruxellois, dit project niet tot het einde had willen steunen¹⁵⁷. Otlet toonde zich niet verbitterd. Met Traction wou hij nog best ondernemen, vooral omdat die groep steunde op de jonge Belgische elektro-industrie uit Charleroi, wat publicitair voordelig uitviel, zo veronderstelde hij¹⁵⁸.

Wat Tramways Bruxellois betreft lag de weg naar het succes nu breed open. Ze werd niet enkel de sterkste groep te Brussel, maar achtte zich ook geroepen om een rol te spelen in het streekvervoer¹⁵⁹. Ze wenste zelfs concessie van een elektrisch snelspoor tussen Brussel en Antwerpen als directe verbinding tussen de tramnetten aldaar. Daarom participeerde ze in de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers die in 1901 een gelijkaardige wettelijke regeling afdwong als deze voor Tramways Bruxellois¹⁶⁰.

Onder meer de Société Générale en Empain legden concrete

155. 'Autour du Métropolitain', *La Belgique Financière*, XIV, 1.8.1907, 45; *La Chronique*, XXXIII, 29.3.1900, 86; *l'Electricien*, 11.5.1901, suppl., pp. 1-5; *l'Informateur*, 25-26.12.1930, numéro spécial, p. 18.

156. AR, *Ot.*, 221/1, Syndicat Général d'Etudes, 1899; AR, *Ot.*, 701 en 703, dossier Nord-Ouest Parisien, 1896-1900.

157. AR, *Ot.*, 189 en 200, Syndicat d'Etudes-Nouveaux Tramways Bruxellois, 1898-1899; AR, *Ot.*, 294, Tramways et Chemins de fer depuis 1895; AR, *Ot.*, 290, memorandum E. Otlet, 1898.

158. AR, *Ot.*, 306, Compagnie Générale de Traction, 1897; 'Chronique financière', *La Chronique*, XXX, 20.5.1897, 137; *Moniteur Industriel*, XXVII, 19.5.1900, 20; *La Semaine Industrielle*, XIX, 3.1.1895, 1, p. 2; J.P. MCKAY, *Tramways and trolleys ...*, pp. 144-147.

159. *La Belgique Financière*, XIV, 14.2.1907, 7; *Le Tramway*, II, 1.10.1900, 32, p. 1; III, 16.12.1901, 46, p. 7.

160. *l'Etoile Belge*, L, 29.12.1899, 363, p. 3; *l'Industrie*, XXI, 28.5.1899, 35; E. KEUTGENS, *Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen en randgemeenten, 1873-1973, deel I, 1873-1901*, Antwerpen, 1973, pp. 209-210.

plannen voor tot aanleg van een snelspoor Brussel-Antwerpen¹⁶¹. Ditmaal was de invloed van die kant echter te zwak tegenover de Belgische Staatsspoorwegen. Het werd ook duidelijk dat de politiek verantwoordelijken geen stap terug wensten te zetten naar het systeem van concessies in spoorwegen¹⁶². Meteen waren de grenzen getrokken. Er zouden met de doorbraak van de elektrische tractie in het openbaar vervoer geen twee soorten spoorwegen ontstaan, deze van het trager vervoer op stoomtractie, vooral voor vracht, terwijl de snelverbindingen door sterke financiële groepen zouden worden geëxploiteerd.

L'introduction d'un monopole dans les transports publics à Bruxelles à la fin du 19ème siècle

PAR
LUC DE RYCK

Résumé

Le développement des transports en commun à Bruxelles au 19ème siècle dépendait de facteurs très divers d'ordre économique et social. Dans ce cadre, l'urbanisme joua un rôle très important, de même que la construction des gares ferroviaires. Le transport entre ces gares était assuré par des concessionnaires d'omnibus sur pavé. Lors de l'introduction à Bruxelles dans les années 1860 des chemins de fer américains ou tramways, bon nombre de promoteurs tentèrent leur chance; le système de concessions étant toujours de rigueur. Comme dans les chemins de fer belges, plusieurs groupes anglais obtinrent des concessions. Leur succès fut limité à cause des frais élevés d'exploitation. Il était possible de remédier à cet inconvénient par la coordination des

161. *La Chronique des Travaux Publics*, XXIV, 13.5.1900, 19; XXV, 27.1.1901, 4; *Le Courrier de la Bourse et de la Banque*, V, 11.12.1900, 1595; *l'Industrie*, XXII, 5.8.1900, 45; *Le Petit Bleu*, VII, 29.10.1900, 302.

162. AR, *Ministerie van Financiën*, 682, Dossier Brussel-Antwerpen, 1900; *La Chronique*, XXXIV, 28.2.1901, 57; *La Cote Libre*, XXXVIII, 28.6.1905, 179.

concessions. C'est sur cette base que la Société des Tramways Bruxellois fut fondée en 1874.

A la fin du 19^{ème} siècle, les conditions d'exploitation changèrent complètement par l'introduction de la traction électrique, pour laquelle des investissements importants étaient nécessaires. Seule l'exploitation de concessions coordonnées et d'assez longue durée entraient en ligne de compte. Or, plusieurs concessions des Tramways Bruxellois devaient expirer en 1909. En vue de l'électrification généralisée, la direction demanda en 1897 l'unification et la prolongation de toutes ses concessions. Elle allait ainsi à l'encontre de la loi de 1875 sur les transports urbains. En tout état de cause, il fallait que la concurrence soit sauvegardée dans le système de concessions. Or, c'est un monopole que la direction des Tramways Bruxellois revendiqua. Grâce à son influence sur le conseil communal et le gouvernement, elle obtint gain de cause, quoiqu'une alternative fut présentée par un groupe concurrent. C'est par la pression sur la décision politique que la direction des Tramways Bruxellois avait opéré avec le soutien de la Société Générale et la Banque de Bruxelles. Une bonne partie de la presse bruxelloise dont la vénalité était frappante, y joua son rôle. Les responsables politiques ont évité une discussion sur le fond du problème. Pourquoi la concurrence ne jouirait pas dans le cas des Tramways Bruxellois? Pourquoi cette compagnie avait droit à une loi d'exception?

Introduction of a Monopoly System in Public Transport in Brussels at the End of the 19th Century

BY
LUC DE RYCK

Summary

The development of public transport in Brussels depended on changes in the social and economic structure. Town planning was also a very

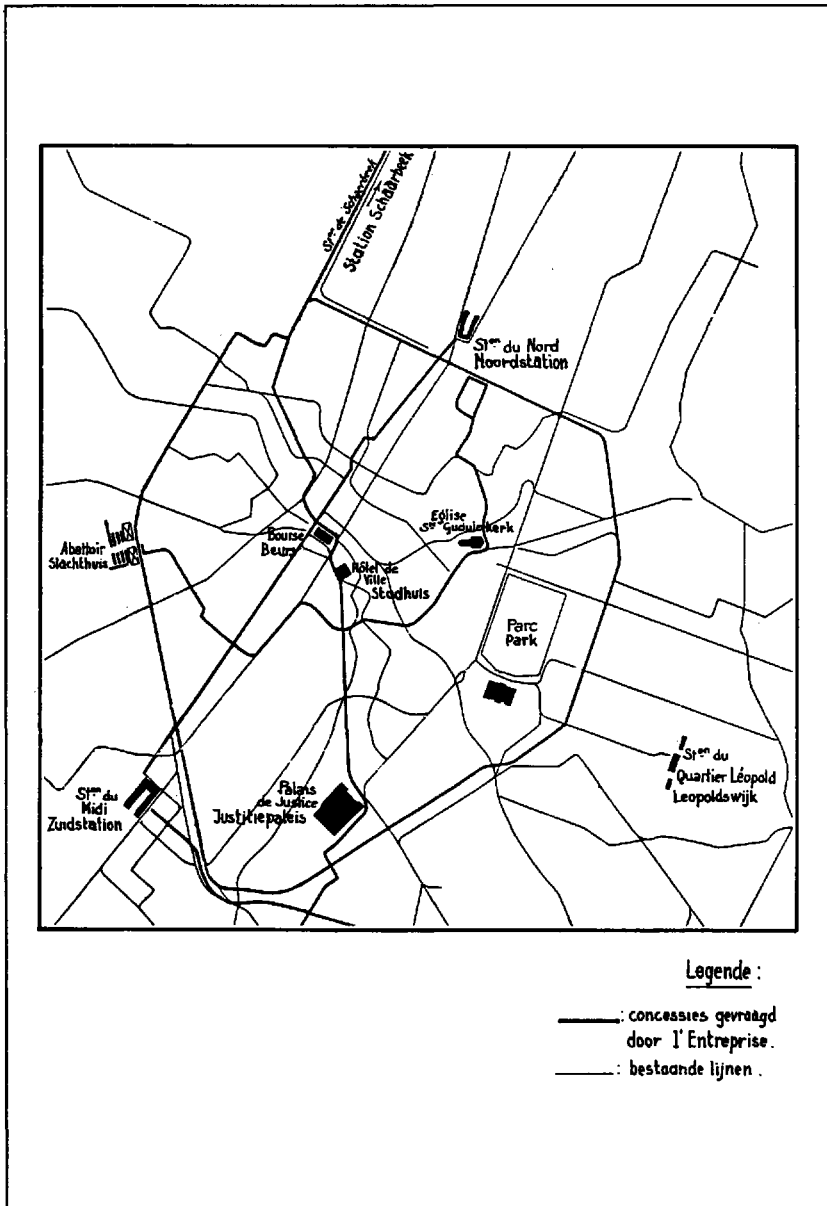
important factor. When railway stations were built in Brussels during the 19th century, public authorities left it to coachmen and private companies to ensure transport between those stations.

In Brussels, concession system was the rule. When the so called American railway or tramway was introduced in the 1860s, promoters were ready to engage in that kind of transport system. Just like in private railway companies, many of these entrepreneurs were British. Rather few succeeded. In order to improve the conditions of exploitation, grouping concessions and forming networks was tried out. On that basis the Brussels Tramways Company was founded in 1874.

At the end of the 19th century conditions of transportation changed completely through the introduction of electrification. Only well coordinated concessions of long duration could justify such a high investment. Yet, several concessions of B.T.C. would expire in 1909. In order to electrify, the board appealed directly to the authorities for unification and prolongation of the concessions. By doing so, they acted counter to the Public Transport Law of 1875 which implied that competition should always be ensured. The concessions in case should be put up to public tender. The board of the Brussels Tramway Cy claimed a monopoly. Thanks to their influence on the municipal authorities and the government, the board, supported by Société Générale and Banque de Bruxelles obtained entire satisfaction, although an alternative was already available.

In the process of putting pressure on political decision-making, the part played by a corrupt press was very important. The politicians responsible avoided the fundamental problem: why were certain private interests not bound by the normal rules of competition? Why was the B.T.C. entitled to an exception of the law?

BIJLAGE 1: Stad Brussel. Trams (1898)



BIJLAGE 2: Enkele knooppunten in het stedelijk openbaar vervoer te Brussel (1898)

