

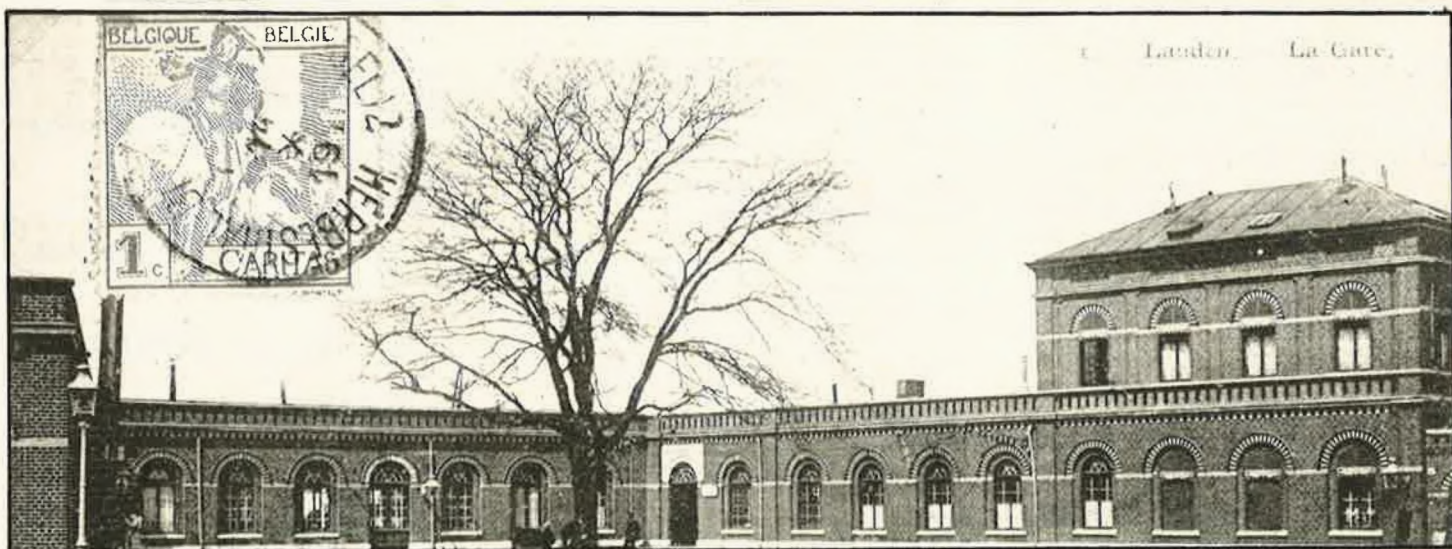
1

de eerste trein in limburg

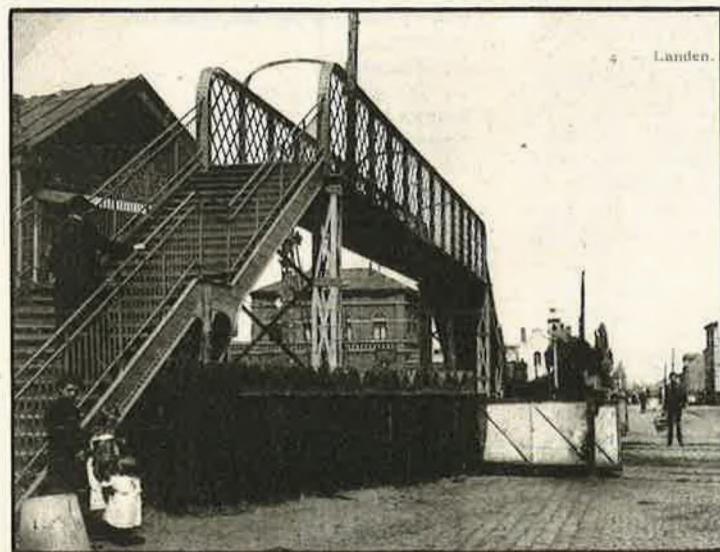
St. Trond — Place de la Station.



Landen. — La Gare.



Saint-Trond. — La Gare (vue intérieure).



In dit nummer starten wij met een reeks van vijf afleveringen over de pionierstijd van de spoorwegen in Limburg.

De auteur, journalist van beroep en Limburger van geboorte, heeft een menselijk verhaal willen schrijven waaraan niets menselijks vreemd is en waaruit tevens blijkt hoeveel belang Limburg « toen » al aan de trein hechtte.

In de rand van het verhaal publiceren wij, bij wijze van illustratie, een reeks oude prentkaarten van stations die « toen » natuurlijk nog niet bestonden en nu al... verdwenen of buiten gebruik zijn ! Als bescheiden getuigen van een boeiend verleden mochten ze in deze afleveringen wel even voor het voetlicht komen.

limburg in 1839

Nauwelijks 130 jaar voordat de mens voor 't eerst voet op de maan zette, stoomde de eerste trein Limburg binnen. Op zondag 6 oktober 1839, even vóór vier uur in de namiddag, kwam hij puffend tot stilstand in het feestelijk bevlagde en versierde « oude station » van St.-Truiden. Koning Leopold I was in hoogsteigen persoon aanwezig in gezelschap van de ministers van Binnenlandse Zaken, Buitenlandse Zaken, Openbare Werken, van de directeur der Spoorwegen Masurel en van verscheidene hoge ambtenaren van Bruggen en Wegen. Meteen kon hij in aanwezigheid van talloze prominenten de spoorlijn Landen - St.-Truiden voor geopend verklaren. Ze was de eerste vertakking van het nog piepjonge Belgische spoorwegennet, die tot in Limburg reikte en dan nog slechts over een afstand van 4 à 5 km, namelijk van Velm tot St.-Truiden. In totaal was ze slechts 10 220 meter lang. Haar bouw had 1 352 417 frank gekost.

Toch moet dergelijk evenement op de mensen van die tijd bijna hetzelfde effect gemaakt hebben als de eerste maanlanding op onze generatie. Laten we niet vergeten dat de stoomtrein eindelijk het verkeer uit de eeuwenlange verstarring van primitieve traktiemogelijkheden opwekte en dat daardoor cultuur, economie en industrialisatie nieuwe impulsen zouden krijgen.

De nauwelijks uit haar wordingskrisis gegroeide Belgische natie was de eerste op het Europees kontinent, die over een spoorweg beschikte. De allereerste werd geopend op 27 septem-

ber 1825 tussen Stockton en Darlington in Groot-Brittannië en was uitsluitend voor goederen bestemd. De eerste spoorwegverbinding voor reizigers werd in 1829 in gebruik genomen tussen Liverpool en Manchester. Brussel - Mechelen was de eerste spoorlijn van het vasteland.

Ze werd plechtig geopend op 5 mei 1835 met drie treinen tegelijk, die tussen 45 en 55 minuten over deze afstand deden, hoewel het toen al sneller kon en men bij proefnemingen op deze lijn snelheden had bereikt tot 37 km/u. In dit verband signaleerde de « Moniteur Belge » dat « zelfs bij dergelijke snelheid de ademhaling helemaal geen hinder ondervindt — ook niet in de open wagons ».

Let's meer dan vier jaar later, op 6 oktober 1839, kreeg ook Limburg zijn eerste spoorlijn. Laten wij toegeven dat wij in dit opzicht niet achteraan zijn gekomen, want pas op 24 augustus 1837 was in Frankrijk de eerste spoorlijn (Parijs - St.-Germain 18,4 km) voor het verkeer geopend, op 7 december 1835 de eerste in Duitsland (Neurenberg - Fürth), op 20 september 1839 de eerste in Nederland (Amsterdam - Haarlem) en op 4 oktober 1839 de eerste Italiaanse tussen Napels en Portici.

De vreugde die op 6 oktober 1839 in Limburg heerste wegens de aankomst van de eerste trein, kon evenwel slechts matig de teleurstelling temperen, veroorzaakt door het Verdrag der XXIV Artikelen, waarbij België niet alleen berooft werd van de Scheldemonding en het Groothertogdom Luxemburg, doch bovendien de helft van de provincie Limburg moest afstaan aan Nederland. Dat was de tol van onze onafhankelijkheid, die reeds op 18 november 1830 werd uitgeroepen op het Nationaal Kongres te Brussel, nog even in gevaar verkeerde tijdens de Tiendaagse Veldtocht van 2 tot 12 augustus 1831 en pas op 19 april 1839 een feit werd, toen koning Leopold I het Verdrag der XXIV Artikelen ondertekende. Gedurende zes jaar had de Nederlandse koning Willem I zich verzet tegen de Belgische onafhankelijkheid, doch op 14 maart 1838 onverwacht het Verdrag aanvaard. België had moeten zwichten voor de overmacht. Tijdens het Hollands Bevind van 1815 tot 1830, toen beide Nederlanden tot één koninkrijk verenigd waren, vormden ook beide Limburgers slechts één provincie. Deze situatie bleef, behoudens voor de hoofdplaats Maastricht die door de

bezetting van Generaal Dibbetz een steunpunt werd van het Nederlandse gezag, ook in de tussentijdse periode (1831-1839) tot bij de ratifikatie van het Verdrag ongewijzigd.

Het ligt voor de hand dat de teleurstelling van de Limburgers aan beide zijden van de Maas in 1839 groot was. Vanaf 1816 tot 1839 had « groot Limburg » een enorme demografische groei gekend. De bevolking steeg in die periode met 46 186 eenheden van 290 431 tot 336 617.

Welnu, dat Limburg moest er van zijn 319 gemeenten niet minder dan 121 afstaan. Het arrondissement Tongeren werd van 130 gemeenten (124 918 inwoners) ingekrompen tot 100 gemeenten met 67 174 inwoners. Het arrondissement Hasselt daalde van 109 gemeenten (97 767 inwoners) tot 64 gemeenten (69 139 inwoners).

Het arrondissement Roermond ten slotte werd vervangen door Maaseik en hierdoor schrompelde dit gebied van 80 gemeenten met 113 932 inwoners tot 34 gemeenten met 32 163 inwoners. In totaal werd dit voor de drie arrondissementen samen : 121 gemeenten en 168 141 inwoners minder. Nog enkele gegevens over de bevolking van de Limburgse steden in rangorde van hun grootte :

| | 1816 | 1830 | 1841 |
|-------------|--------|--------|--------|
| St.-Truiden | 7 321 | 8 291 | 9 126 |
| Hasselt | 6 487 | 7 393 | 8 249 |
| Tongeren | 3 700 | 4 893 | 6 104 |
| Maaseik | 3 345 | 3 936 | 4 163 |
| Totaal : | 20 853 | 24 513 | 27 647 |

Vooraf tussen de steden Hasselt en Tongeren zal in de jaren onmiddellijk na 1839 nog een vinnige strijd gevoerd worden over de verlenging van de spoorlijn Hasselt - St.-Truiden en het tracé van de spoorverbinding van Hasselt met Luik.

de beslissing is gevallen

Op 26 mei 1837 sprak het Belgisch parlement zich er voor uit dat de provincie Limburg, waarvan men toen reeds het grote offer voor de Belgische onafhankelijkheid kon voorzien, op rijkskosten zou worden aangesloten op het spoorwegennet.

Het nieuws werd door de gehele bevolking van dit gewest met vreugde begroet. Zover reikte nog de solidariteit voor de gemeenschappelijke belangen, doch toen men op de kaart ging bekijken hoe deze spoorlijn naar

Limburg zou komen en welke stad of steden ze zou aandoen, kwam onmiddellijk het streekfanatisme om de hoek loeren. Politiek lokale belangen, ja zelfs prestige-overwegingen zouden trouwens de geschiedenis van de aanleg der eerste Limburgse spoorlijnen nog jaren blijven domineren. Limburg heeft immers, precies zoals de Amerikaanse Far West, zijn spooroorlog — zij het dan een onbloedige maar niet minder hartstochtelijke — gekend.

Zodra het nieuws over een Limburgse spoorlijn ruchtbaarheid kreeg, werden de batterijen in stelling begracht. Op 10 augustus 1837 kwam de St.-Truidense gemeenteraad bijeen onder voorzitterschap van burgemeester Gilis.

In het verslag van deze gemeenteraadszitting lezen wij dat men speciaal was bijeengekomen om een petitie te richten aan de regering voor de aanleg van een spoorwegvertakking van Landen naar St.-Truiden. De raad besliste haar te adresseren aan de koning en keurde meteen — op de redactionele vorm na — het petitieproject van de heer de Pitteurs goed.

In de gemeenteraad van 14 september 1837 werd de heer de Waha in vervanging van burgemeester Gilis benoemd tot lid van de delegatie, die bij de minister van Openbare Werken zou gaan aandringen op de aanleg van deze spoorlijn.

De St.-Truidense vroede vaderen moeten wel onraad geroken hebben want in hun raadsvergadering van 3 november 1837 heerste noch min noch meer paniek. De heer Portmans wees er op, dat Tongeren en de omliggende gemeenten reeds een petitie aan het parlement hadden gestuurd om aan te dringen dat de spoorverbinding in Limburg met de hoofdlijn Mechelen - Luik van uit Borgworm naar Tongeren zou worden getrokken. Hij hield een warm betoog, dat ook St.-Truiden en omgeving zo spoedig mogelijk in een petitie aan de kamers deze vertakking van uit Landen naar St.-Truiden zou eisen.

Raadslid de Pitteurs, een man van edelen bloede, was wellicht in die tijd nog zo diep doordrongen van de haast goddelijke onaantastbaarheid van 's lands bewind, dat hij hierop antwoordde : « Zo'n petitie kan in genedeel de beslissing van de regering beïnvloeden. » Het was bijna een beate berusting.

Raadslid Tops deelde nochtans deze mening niet en achtte het noodzakelijk een dergelijke stap te zetten. Toen bond de Pitteurs in, doch op een ma-

nier die zijn eigenwijsheid niet kon verbergen : « Ik zal me er niet tegen verzetten », zei hij, « hoewel ik haar niet zo strikt noodzakelijk acht. »

Hierop besliste de raad de stof voor haar petitie in bevoegde handen te geven. Een nieuwe gemeenteraadszitting op 22 december 1837 was nog nodig om het verantwoordelijk bestuur het zeer urgente karakter van deze petitie te doen inzien. Bij het einde van deze vergadering werd uiteindelijk besloten dat ze nog dezelfde dag zou worden verstuurd aan de koning.

Wij weten niet of de petitie van St.-Truiden tegen alle verwachtingen van raadslid de Pitteurs in, de regering toch heeft beïnvloed. Feit is het dat deze opteerde, niet voor de aftakking Borgworm - Tongeren maar wel voor de lijn Landen - St.-Truiden.



pralen... maar ook rekening betalen

Natuurlijk was de bevolking van St.-Truiden overgelukkig met haar aanstaande spoorverbinding. Iedereen ging akkoord, dat dergelijke opening gepaard moest gaan met een luisterrijk feest, vooral daar men de koning, verscheidene ministers en een grote schare prominenten mocht verwachten. Maar feest vieren kost geld ! En daarover maakten de vroede vaderen zich in de gemeenteraad van 9 juli 1839 zorgen.

Zij hadden kennis genomen van een brief van de gouverneur der provincie, van 4 juli 1839, waarin deze hun vroeg of ze bereid waren deze plechtige ingebruikneming te laten gepaard gaan met een gemeentelijk feest. Zij

besloten hierop bevestigend te antwoorden, nochtans niet zonder de gouverneur er op attent te maken, dat ze moesten zorgen de gemeentekas niet in deficit te brengen. Zij waren van mening dat dit feest de hele provincie moest interesseren, dat het een provinciaal feest moest zijn en — zo luidt de ronkende Franse slotzin — :

« qu'elle a donc pensé que pour la rendre digne de son objet, il conviendrait que la province contribuât selon ses moyens à sa splendeur » (1).

Wie zei ook weer dat de Truienaren gewiekste « commercanten » zijn ? De bestendige deputatie van de provincie waakte nochtans ook over haar spaarpot en stemde een subsidie van 2 000 fr.

Na een lange discussie besliste de St.-Truidense gemeenteraad op 5 au-

gustus 1839 aan de deputatie een afschrift te sturen van haar besluit van 27 juli 1839 om zelf 4 000 fr. voor dit feest uit te schrijven, met er bij nochtans de opmerking, dat uit inlichtingen van uit Tienen, waar men twee jaar voordien dergelijke viering had beleefd, was gebleken :

« que pour donner à une fête de ce genre l'éclat, que comporte son objet, les dépenses ne sauraient être estimées à moins de huit mille francs, et que le conseil est unanimement d'avis qu'il ne serait point hors de convenance que cette fête fut considérée comme provinciale eu égard surtout à la circonstance de l'entrée du chemin de fer dans la province » (2).

De gemeenteraad was dan ook van oordeel, dat de provincie de andere helft van de 8 000 frank moest bijpas-

sen. De deputatie bleef evenwel op haar standpunt en antwoordde dat ze hiervoor 2 000 fr. had gestemd. Ze werden aanvaard, want de gemeenteraad had nog andere zorgen.

De hh. de Pitteurs en de Waha werden aangeduid om, samen met de schepen Portmans, de koning en de koningin te gaan uitnodigen.

In de raadszitting van 23 september 1839 konden ze aankondigen, dat ze de koning te Oostende hadden ontmoet en dat hij hun goede hoop had gegeven betreffende zijn aanwezigheid.

Dit alles was nog een reden temeer om die 6 000 frank niet te overschatten. Men besloot dan ook de stoute schoenen aan te trekken, primo andermaal bij de provincie aan te kloppen voor een extra-toelage van 2 000 frank en secundo een afvaardiging naar

Dank zij deze rijkstoelage kon men aan de feestelijkheden een prachtig vuurwerk toevoegen. Deze festiviteiten zouden in totaal drie dagen in beslag nemen.

losbollen niet toegelaten

De zwaarste brok was vanzelfsprekend de dag van de plechtigheid zelf met een groot banket ten stadhuijze, verlichting van de openbare gebouwen en een bal op uitnodiging voor de ingezetenen van de stad. Wie de gemeenteraadsverslagen van die tijd vooral over de voorbereidingen inziet, kan zo tussen de regels de dubbele bedoeling lezen van de bourgeois en « nobilijons », die destijds St.-Truiden regeerden. Ze wilden er iets pompeus van maken — daarom kozen

klaren, welke de schepen Vandenhove al te onbezonnen had geschonken aan de heer François Pulinx « sans faire attention à sa conduite antérieure ». (4)

Vermoedelijk had deze man op een vorig bal Boer Bavostreken uitgehaald. Bovendien werden de konsumpties op het bal degelijk gereguleerd. Zij waren wel gratis, doch men nam maatregelen tegen de tooghangers. Aan het buffet konden de gasten wel lekkere kleine gebakjes krijgen en boterhammen met hesp, gerookte tong en andere koude vleessoorten, doch als drank schonk men slechts limonade, suikerwater en « orgeat » (een alkoloholze gerstedrank). Wijn en andere delikatessen werden in de zaal zelf door kelners gepasseerd, zodat men een degelijke controle had op het aantal glazen per hoofd.

Ten slotte besloot de raad :

- 1° geen publieke bals te laten organiseren ;
- 2° 30 amen (1 aam was ongeveer 135 liter) bier te laten tappen in tien « cabarets » (cafés van die tijd) ;
- 3° gratis 1 642 broden van drie pond te laten bakken en uitdelen door de bakker Vansimpson ;
- 4° de inwoners te verzoeken de voor hun deur geplante boompjes te versieren en hun huizengevels na 20 uur te verlichten.

Op het programma voor de tweede dag stonden wedstrijden voor boogschuttersverenigingen, staande en liggende wip, zaklopen en mastboomklimmen in de vijf stadswijken, met prijzen van twee tot vier zilveren bestekken en van 10 tot 50 frank voor de boogschutters, 10 tot 20 frank voor de zaklopers en in totaal voor 125 frank kledingstukken aan de mastbomen. St.-Truiden zou aan de eerste trein zijn mooiste gelaat tonen !

(Wordt voorgezet)
L. Sterken



Brussel te sturen om ook daar wat los te krijgen bij de ministers van Openbare Werken en Binnenlandse Zaken. Hun stappen in de hoofdstad bleven niet vruchteloos, want men gaf hun hoop op een gunstig resultaat.

« Pourvu que MM. les ministres trouvent le moyen de l'imputer sur un article de budget destiné à des objets d'un intérêt général. » (3)

Ze kregen uiteindelijk 3 000 fr. rijks-subsidie, wat hun budget voor het feest in totaal op 9 000 fr. bracht, goudfranken natuurlijk. Het was een niet onaanzienlijke som, als wij weten dat de stadsontvanger Cartuyvels van St.-Truiden in 1838 een gemeentelijke begroting had voorgelegd en laten goedkeuren met in totaal 60 223,03 fr. inkomsten, 55 288,02 fr. uitgaven en een batig saldo van 4 935,01 fr.

ze de bekende traiteur Dubois van Brussel voor diner en bal — doch andersdeels namen zijn hun voorzorgen tegen parasieten. Luister maar ! In de gemeenteraadszittingen van 30 augustus, 26 september, 2 en 4 oktober 1839 kienden ze het als volgt uit :

alles inbegrepen 67 genodigden voor het officieel diner. Voor het bal kreeg ieder raadslid 15 uitnodigingen. Geen enkel meer ! De stadssekretaris kon eveneens vijftien uitnodigingen verdelen. Vijfentwintig gingen naar genodigden buiten de stad en nog enkele naar de leden van het burgerlijk gasthuis en het « bureau de bienfaisance ». Aanvragen om kaarten van aannemer Schaken en van de heer Juvijens voor de leden van de harmonie werden geweigerd. Men besliste zelfs de uitnodiging ongeldig te ver-

(1) « dat zij derhalve van mening is, dat de provincie volgens haar middelen tot zijn luister zou moeten bijdragen om het zijn doel waardig te maken. »

(2) « dat 8 000 frank het minimum was om een dergelijk feest de nodige luister bij te zetten en dat de raad van oordeel is dat aan een dergelijk feest grif een provinciaal karakter mag worden verleend, gezien de inbreng van de spoorweg op Limburgse bodem. »

(3) « Op voorwaarde dat de ministers kans zien het te kunnen uittrekken op een artikel van het budget voor zaken van algemeen belang. »

(4) « zonder oog te hebben voor zijn gedrag bij een vorige gelegenheid. »