



Tessenderlo



Wijchmaal



Hasselt



Hamont

3 de eerste
 trein
 in
 limburg
 door I. sterken



Hasselt

controverse hasselt-tongeren

De eerste lokomotief, welke zijn loopbaan begon op de vrij kleine spoorlijn Landen - St.-Truiden, werd « Puteanus » gedoopt. Puteanus Vandeputte, die geboren werd te Venlo in 1574 en te Leuven overleed in 1646, was een leerling van de beroemde filoloog Justus Lipsius, professor aan de universiteiten van Leiden, Jena en Leuven waar zijn monument werd opgericht. Een door Van Dijk geschilderd portret van Puteanus versiert nog steeds het stadhuis te Venlo.

De beroemdheid van hun doopnamen kon nochtans niet beletten, dat deze lokomotieven met hun last reizigers en goederen op hun Limburgreizen van 6 oktober 1839 tot 12 juli 1847 zouden moeten wachten, alvorens ze konden doorstoten tot het centrum, de hoofdplaats van de provincie. Tot dan toe heeft het heel wat voeten in de aarde gehad om dat verlengstuk van precies 16 785 meter enkel spoor van St.-Truiden tot Hasselt van hogerhand los te krijgen en te laten aanleggen. Ten slotte zou het nog geen rijks-spoorweg worden.

Ondertussen was het Rijk van zijn eerste nationalisatie-inzichten afgestapt en wegens de grote aanlegkosten overgegaan tot een systeem van concessies aan de privé-sektor.

De spoorlijn Hasselt - St.-Truiden zou worden aangelegd en geëxploiteerd door de groep Mackenzie en Barry, die ook concessiehouders waren van de lijn Orléans - Bordeaux.

Indien wij Minister Rogier in zijn antwoord van vrijdag 19 februari 1814 in de Kamer aan de Luxemburgse volksvertegenwoordiger die voor zijn provincie een spoorweg vroeg, moeten geloven, dan zou Hasselt niet tot 1847 hebben moeten wachten op een treinverbinding. « Deze provincie (Luxemburg), zo sprak hij, evenals de provincie Limburg, die vanwege het algemeen belang zo ongelukkig verminkt werden, hebben recht op geheel onze toewijding. Ik verklaar hier dan ook, dat van de kredieten, welke nu zullen worden toegekend, Limburg en Luxemburg het leeuwedeel zullen hebben. »

Helaas, einde 1844 moest Limburg nog een beroep doen op de wet van 1837 waarbij de regering zich formeel verbonden had ook deze provincie zo spoedig mogelijk op het spoorwegenet aan te sluiten. Het was nochtans niet alleen de fout van hogerhand, dat

Limburg in zijn spoorwegontwikkeling gedwarsboomd werd. De vrucht werd door eigen worm aangevreten. Het is namelijk zo, dat de streek van Tongeren zich verre van gelukkig achtte met een mogelijke verlenging van de lijn Landen - St.-Truiden tot Hasselt. Hiervoor had ze behoudens haar prestigeoverwegingen en haar rivaliteit met Hasselt — denken wij aan de toen pas beslechte strijd tussen beide steden betreffende de zetel van het Hof van Assisen — wel enkele degelijke argumenten. Ze liet o.m. gelden dat het arrondissement Tongeren het dichtst bevolkt was van heel de provincie en derhalve een afbuiging van de spoorlijn St.-Truiden-Landen naar Tongeren en zo verder naar Maastricht en Luik voor de exploitatie veel rendabeler zou zijn dan een spoor naar Hasselt en verder op naar de schraal bewoonde en dorre Kempen.

Ze beriep zich op een vroegere wens van de Limburgse provincieraad — en dit ten onrechte — om de eerste Limburgse spoorlijn op Maastricht te richten. Zulks gebeurde immers in een periode dat Limburg nog niet verdeeld was en de « Hollander » nog een « vriend » was. Nadien heeft de Limburgse provincieraad duidelijk deze stelling gewijzigd en wel op 6 oktober 1839 bij de ingebruikneming van het spoor Landen - St.-Truiden bij monde van zijn voorzitter de Pitteurs, die duidelijk opteerde voor het tracé via Hasselt en nadien aan te sluiten op de geplande kanalisatie van de Kempen.

Een der hoofdmotieven van Tongeren tegen dit plan was beslist het in het openbaar het minst geciteerde, nl. de grote winsten van Tongeren op het voor die tijd groot transitoverkeer tussen de Hasseltse distilleerderijen en het Luikse, zowel voor de aanvoer van het gros hunner grondstoffen als voor de afzet van ongeveer 80 procent van hun jeneverproduktie. Tongeren begreep wel, dat deze bron van inkomsten zou wegvallen als Hasselt per spoor via St.-Truiden en Landen het Luiks bekken kon bereiken.

In 1845 werd door Tongeren en Hasselt nog steeds kordje getrokken tussen twee projecten.

1° Het projekt dat begrijpelijkerwijze in de Tongerse kaart speelde, kwam namelijk van de Tiense aannemersfirma Blijckaerts en Detiège die in concessie een spoorlijn Luik-Tongeren-Hasselt wilde aanleggen en aldus de Limburgse hoofdplaats en haar sto-

kerijen verbinden met het Luiks bekken zonder de aanleg van het verlengstuk St.-Truiden - Hasselt.

2° Het projekt van Mackenzie en Barry plande deze laatste verlenging wel, eveneens in concessie, doch op voorwaarde dat zij van het Rijk het beginstuk van Landen naar St.-Truiden met zijn volledige infrastructuur en materieel in bruikleen kreeg voor de duur van de concessie (negentig jaar).

Hasselt en de Kempen schaarden zich achter het tweede projekt. Zij betoogden, dat door de verlenging van de lijn Landen - St.-Truiden tot de Limburgse hoofdplaats deze laatste en haar hinterland niet alleen per spoor verbonden waren met het Luikse maar bovendien ook met Brabant.

Op 15 januari 1845 zou de Hasseltse gemeenteraad trouwens een petitie in die zin aan de Kamer sturen, terwijl Tongeren onmiddellijk volgde, ten voordele van het projekt Blijckaerts en Detiège.

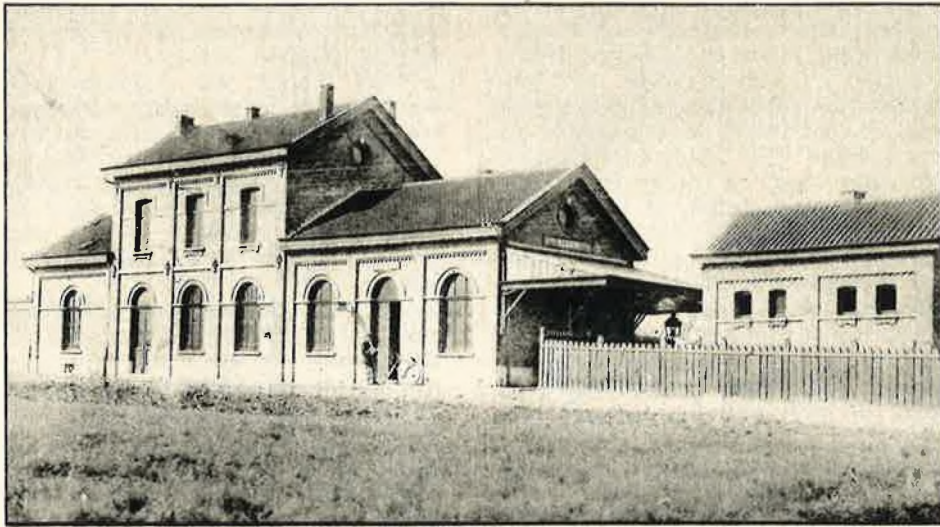
Het « Journal du Limbourg Belge » maakt op 24 januari 1845 inderdaad ook melding van een petitie van de gemeentebesturen van Bocholt, Lommel, Bree, Opitter, Overpelt, Kleine Brogel, Peer, Eksel, Hechtel, Wijchmaal, Grote Brogel, Helchteren en Houthalen, waaruit bleek dat praktisch de hele Kempen en een deel van het arrondissement Maaseik zich categoriek distantiëerden van het plan Blijckaerts en Detiège en opteerden voor de verbinding Landen - St.-Truiden - Hasselt voor ontsluiting van de Kempen en mogelijke aansluiting op de geplande kanalisatie van de Kempen.

ongevallen op het spoor

Terwijl Limburg nog een guerilla voerde voor de uitbreiding en de voordeligste richting van zijn spoorweg, werd de wereld geschokt door de eerste rampen bij deze nieuwe vorm van mensen- en goederen- verkeer.

Op 4 mei 1842 ontplofte de lokomotief van de spoorlijn Parijs - Versailles, vermoedelijk bij gebrek aan voldoende water in de ketel en door een gebrekkige veiligheid. Volgens de eerste berichten brandden hierbij drie of vier rijtuigen uit en kwamen de machinist en verscheidene passagiers om het leven.

Ook het station van Landen kende



zijn eerste sensatie. Het « Journal du Limbourg Belge » meldt in zijn uitgave van 7 januari 1844 : « Men schrijft ons uit St.-Truiden 6 januari : een ongeval dat gelukkig geen funeste gevolgen had, gebeurde gisteren in de laatste trein van Brussel naar Luik. Bij de inrit van Landen sloeg een deur van een bankwagen plotseling open. Vlak erbij zat een dame met haar drie kinderen van wie ze het jongste van ongeveer vier jaar op de schoot hield. Eensklaps rolde dat kind van moeders schoot en viel door de open deur op het spoor. De dame wilde haar kleintje achterna springen, doch werd gelukkig tegengehouden door twee medereizigers, die haar bedoeling bemerkten. Slechts met grote moeite konden ze haar tegenhouden. Een andere reiziger in dezelfde bankwagen begon

te schreeuwen en met zijn hoed naar de machinist te zwaaien, gevolgd door de passagier van een vooraan rijdende diligence. Alles bleef vergeefs. Bij aankomst van de trein te Landen konstateerde men, dat er geen treinwachter bij het konvooi was.

Onmiddellijk gingen de machinist en drie werklui met toortsen op zoek. Twintig minuten nadien keerden ze terug met het kind. Het was ongedeerd en had zelfs geen schrammetje opgelopen. Ze hadden het langs het spoor gevonden onder de hoede van een baanwachter, die op zijn geschrei was toegesneld.

Te Tienen had een reiziger één der twee openstaande deuren gesloten om de tocht te weren. Vermoedelijk heeft hij één er van niet degelijk op slot gedaan. Het is tevens mogelijk



dat de reiziger, die voor de dame met haar kinderen zat, al spelend met de voet op de slotknop heeft gedrukt, wat wel meer gebeurt en ten strengste dient beteugeld.»

Het toenmalig verkeer was al evenmin veilig voor vrijbuiters als op onze dagen. Zo eiste een treinwachter in het station van Brussel één frank en enkele centimes van een reiziger, die nochtans als lid van een harmonie een vrijbiljet kon voorleggen.

De vervolgen muzikant protesteerde bij aankomst te Mechelen tegen dergelijke oneerlijkheid. De stationschef greep kordaat in en legde klacht neer bij niemand minder dan de Minister, die de treinwachter uit zijn dienst ontsloeg.

Op 27 januari 1842 werd een militair met verlof van St.-Truiden opgesloten



in het burgerlijk en militair bewaringshuis van Hasselt onder verdenking van straatroof op de geleider van de « malle post » (postkoets tussen St.-Truiden en Hasselt).

de hasseltse borrel woog zwaar door

Deze kleinmenselijke voorvallen konden nochtans de grote Limburgse spooroorlog niet uit de aktualiteit verdrijven. Tussen 1843 en 1845 is er heel wat geschreven, gewreven en gedebateerd over dit probleem. Vooral de Hasseltse stokerijen, die toender tijd de grootste industrie van Limburg waren, zetten de overheid onder druk, omdat zij bij gebrek aan de spoorverbinding en de daaruit voortvloeiende hoge transportkosten langs de

weg niet meer konden concurreren met andere aanverwante centra van het land.

In die tijd heeft vooral de studie van Notaris de Corswarem, lid van de Hasseltse gemeenteraad, opgang gemaakt. Hij steunde zijn betoog op een zo spoedig mogelijk doortrekken van de spoorlijn Landen - St.-Truiden tot Hasselt vooral op een dubbele argumentatie :

Primo : de vrijwaring van de winstbron der Hasseltse accijnzen voor de Schatkist en de verruiming van de opbrengst van een doorgetrokken spoorlijn.

Secundo : de aanleg van de spoorlijn St.-Truiden - Hasselt zou de Hasseltse economie en de Limburgse welvaart konditioneren.

Volgens de cijfers en de studie van Notaris de Corswarem had Hasselt immers vooral een intens handelsverkeer met Luik en zijn hinterland. Hier betrokken de stokerijen het gros van hun grondstoffen — vooral kolen — en zetten ze ook 80 % van hun afgewerkte produkten af, alsmede in transitie een groot gedeelte van de agrarische opbrengst van Limburg.

Een dekadentie van de stokerijen zou niet alleen voor Hasselt maar voor heel de Kempen een ramp zijn. Dank zij haar afvalprodukten was Hasselt reeds beroemd voor zijn ossenmesterijen, waarvan aan Brussel jaarlijks 1 300 stuks werden geleverd. De mest van deze ossen werd gunstig aangewend en had reeds bijgedragen tot de ontginning van grote gebieden ten noorden van Hasselt, ten voordele van de bevolking van vroeger verlaten streken en de welvaart van zovelen, die hier een nieuw bedrijf gevonden hadden.

landen - hasselt in koncessie

Op woensdag 29 januari 1845 bracht hoofdingenieur Groetaerts van Bruggen en Wegen, die op 17 augustus 1844 belast was geworden met de studie en het projekt van de spoorlijn St.-Truiden - Hasselt, hierover verslag uit. Van meet af stelde hij als basisprincipe dat bij een eventuele verlenging van het spoor Landen - St.-Truiden alleen sprake kon zijn van de richting van de Limburgse hoofdplaats, omdat een oostelijke zwenking naar Tongeren op een te korte afstand een parallelspoor zou creëren met de grote verbinding Schelde - Rijn over Luik. Hij konstateerde tevens dat, als ge-

volg van de vele demarches en petitie van talrijke gemeenten die alle het spoor naar zich wilden toehalen, en door de besluiteloosheid op politiek gebied, deze logica wel enigszins was genegeerd, doch dat, gezien de gebeurtenissen van 1839, de door de regering gekozen richting de beste was. Hoofdingenieur Groetaerts suggereerde twee mogelijke tracés voor de toekomstige verbinding St.-Truiden - Hasselt :

a) een lijn die van St.-Truiden pal noordwaarts zou lopen tot een punt in de buurt van Wijer en vandaar dubbel zou aftakken naar Hasselt en Diest ;

b) een meer rechtstreekse verbinding, die te Melveren gelijkgronds de steenweg St.-Truiden - Hasselt zou kruisen en deze dan tot in de buurt van Hasselt op enige afstand rechts zou volgen tot bij Hasselt.

Volgens deze studie bedroegen de kosten voor tracé a) 1 572 000 fr. en voor tracé b) 1 472 000 fr. Een verschil dus van 100 000 fr. in het voordeel van het huidige tracé, waarvoor zou worden geopteerd.

Het tracé b) zou bovendien ook nog 1 753 m korter zijn, want van op de kop van het stationemplacement te St.-Truiden tot aan de rand van Hasselt zou het precies 16 785 m lang zijn, tegenover 18 528 m voor de lijn over Wijer. Tracé b) had volgens hoofdingenieur Groetaerts nog het voordeel, dat het haaks op de hoofdader Antwerpen - Mechelen - Landen - Luik - Duitse grens zou staan en daardoor de beste verbinding van de Kempen zou vormen naar west, oost en zuid. Ten slotte diende ook rekening te worden gehouden met hogere transportkosten voor reizigers en goederen via het tracé a).

(Wordt voortgezet)