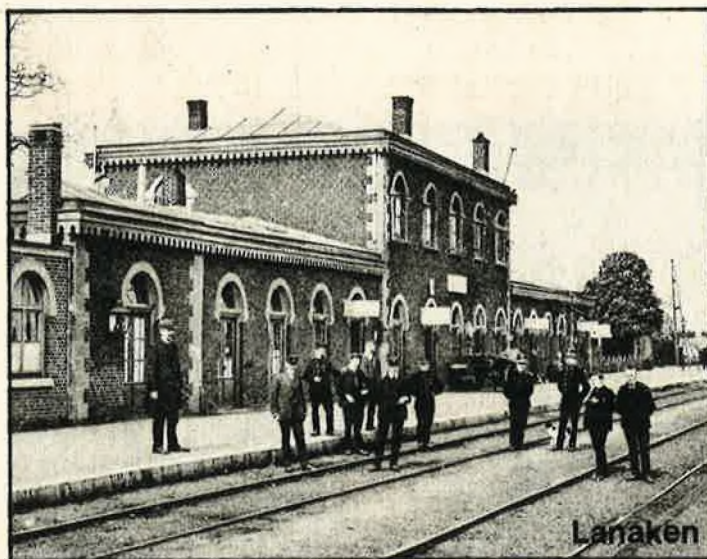




# de eerste trein in limburg

door I. sterken



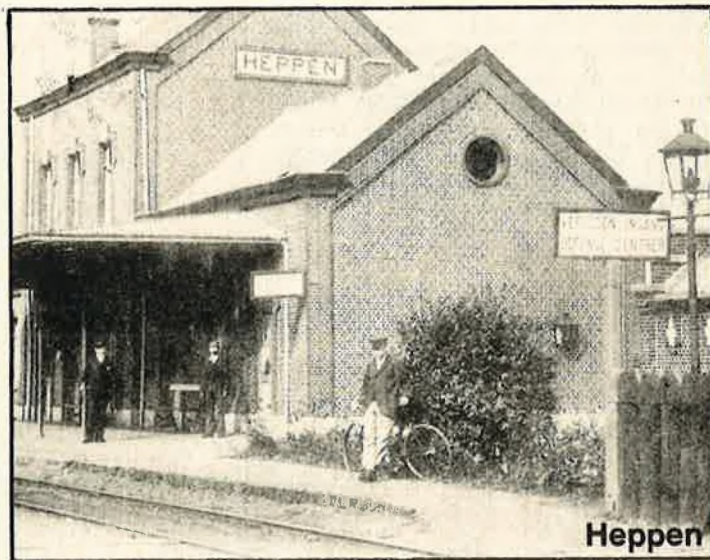
Lanaken



Balen-Wezel



Waterscheid



Heppen



## landen-hasselt in concessie

Het tracé St.-Truiden - Melveren - Kortenbos - Alken - Hasselt, met onderweg stopplaatsen te Kortenbos en te Alken, kreeg dus de voorrang. Hiervoor zouden 800 arbeiders worden tewerkgesteld. Het zou over een afstand van 16 785 meter een niveauverschil van 11,25 meter moeten overbruggen tussen St.-Truiden (53,42 m) en Hasselt (42,17 m). De grootste bogen in die lijn hadden een radius van 3 000 m en de kleinste een van 2 000 m.

De hoogste aan te leggen dijk (in de Herkvallei te St.-Lambrechts-Herk) zou 10 m bedragen, terwijl de diepste ingraving 7 m zou bereiken. Het plan hield eveneens rekening met de slechte ondergrond van de Herkvallei. Of

bare Werken was afgesloten met de hh. Mackenzie, Barry, Tercelin, Sigart, Bulloot en Brunau van de Britse compagnie Mackenzie en Barry voor aanleg en concessie van de nieuwe lijn St.-Truiden - Hasselt.

Mackenzie en Barry, die ook de Franse lijn Orléans - Bordeaux exploiteerden, hadden even voordien nog flink over de tongen gereden. Bij een eerste voorstel aan het Rijk voor de aanleg en exploitatie van het vak St.-Truiden - Hasselt hadden ze namelijk een weinig lovenswaardige konditie gesteld, dat het Rijk hun voor 300 000 fr. afgekeurde spoorstaven zou geven. Het ligt voor de hand, dat de Limburgse verantwoordelijke autoriteiten op hun achterste poten stonden bij dit nieuws. Zou men met de veiligheid van de - sporende Limburger » een loopje nemen ?

Bijna duizend man waren er tewerkgesteld en in juni 1846 kon men de rails leggen. Toen gebeurde het evenwel ! « On nous écrit de Herck St.-Lambert, sous date du 23 de ce mois », zo begint het « Journal du Limbourg Belge » van 25 september 1846 de jobstijding : « Die dag in de namiddag, aldus deze krant, werd namelijk een vrij uitzonderlijk effect opgemerkt in het terrein langs de spoordijk, die de Herkvallei dwarst. Het fenomeen was het gevolg van de grote drukking van de hoge ophoping aan gene zijde van de bruggen, welke men daar bouwt. Deze dijk, die ongeveer 10 meter hoog is, is plotseling vier meter verzakt en zijn enorm gewicht heeft zodanig op het terrein waarop hij rust, gedrukt, dat de onderliggende turflaag, geen uitlaat hebbend naar de bruggen, langsheen de dijk is opgestuwd



men hieraan voldoende aandacht had besteed, zullen we later zien.

Verder dienden in dit nieuw traject 14 aquadukten van 0,6 m opening te worden gebouwd, 3 bruggetjes van 1,2 m, 3 bruggen van 4 m, 8 viadukten van 5 m en een viadukt-tunnel van 8,5 m.

Het station van Hasselt zou worden gebouwd in de hoek gevormd door de Luiker- en de St.-Truidersteenweg, met een emplacement van 400 m bij 50 m en gemakkelijke toegangen van af beide hogergenoemde steenwegen. De verbinding zelf werd in enkelspoor aangelegd, doch aanpalende terreinen zouden worden aangekocht om later een dubbelspoor te kunnen aanleggen.

Bij K.B. van 19 mei 1845 werd de konventie goedgekeurd, die twee dagen voordien door de minister van Open-

Op 19 december 1845 werden de werken gestart. Volgens loffelijke traditie, die trouwens tot op onze dagen is doorgetrokken, werd bij deze gelegenheid flink « getafeld ».

Er waren ongeveer 70 genodigden en het feestmaal werd opgeluisterd door de Société de Ste Cécile, die de nationale hymnen van Engeland en België uitvoerde.

## water van herk bijna te diep

In de aanvangsperiode vloten de werken aan de spoorlijn St.-Truiden - Hasselt niet al te best, doch geleidelijk verbeterde de situatie, zodat de hoop bestond dat ze einde 1846 in gebruik zou kunnen worden genomen.

over een afstand van 45 meter, een breedte van 15 meter en een hoogte van 3 meter. Deze aarde-eruptie werd zelfs aan de overkant van de waterloop gevoeld, waar een steunmuur stroomopwaarts van één der bruggen werd omvergeworpen. »

Hogergenoemde krant maakte toen geen melding van de gevolgen van die verzakking. Thans weten wij, dat hierdoor de werken en de exploitatie van dit spoorvak grote vertraging opliepen. De ingebruikneming zou maar kunnen plaatsvinden op 12 juli 1847.

Twee dagen nadien zou men dan nog maar kunnen beginnen met de exploitatie van het vak St.-Truiden - Alken en pas na het volledig herstel van de schade zou op 8 december 1847 de hele lijn worden opengesteld.

Niettemin begon men vóór en ten tijde





van de verzakking reeds ijverig voorbereidingen te treffen voor de ingebruikneming van de zo lang verwachte en zo vurig betrachtte spoorlijn. De vroede vaders van Hasselt hadden wellicht het voorbeeld van St.-Truiden (6 oktober 1839) nog in het achterhoofd en wilden beslist niet achterblijven bij de Haspengouwers. Zij hadden evenmin vergeten, dat de provincieraad destijds had bijgedragen in de kosten van het feest te St.-Truiden en besloten dan ook in zitting van 7 juli 1846 de provincieraad te verzoeken hun naar het St.-Truidense voorbeeld een toelage van 3 000 fr. toe te kennen.

Over de aanvraag ontstond een zwaar debat in de provincieraad. Op 16 juli 1846 gaf de provincieraad uiteindelijk een subsidie van 2 000 fr. zoals destijds voor St.-Truiden.

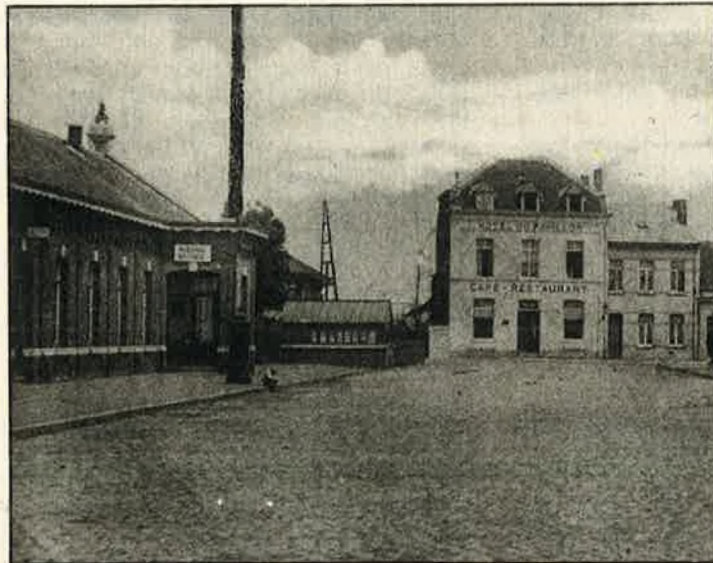
Precies drie dagen minder dan één jaar nadien vond te Hasselt de plechtige opening plaats van een spoorlijn, die vanwege het herstel der verzakking te St.-Lambrechts-Herk nog niet onmiddellijk kon worden gebruikt. Ditmaal was koning Leopold I er niet bij. Vermoedelijk werden plechtige openingen van nieuwe spoorlijnen te om de weeks.

« Gisteren dinsdag om drie uur in de namiddag, zo schrijft het « Journal du Limbourg Belge », heeft de gouverneur der provincie, vergezeld van de burgerlijke en militaire autoriteiten, voorafgegaan door verscheidene verenigingen, zich naar het station begeven om de ministers van Openbare Werken en Binnenlandse Zaken en verscheidene hogere ambtenaren van hun gevolg te ontvangen. Het konvooi — vermoedelijk waren ze

te St.-Lambrechts-Herk bij de werken overgestapt — kwam om vier uur aan in het station te Hasselt. De minister van Openbare Werken werd door de burgemeester in de volgende bewoordingen gekomplimenteerd :

« Mijnheer de Minister,  
» Als trouwe tolk van de gevoelens van mijn medeburgers worden mijn eerste woorden tot de vertegenwoordiger van de regering geïnspireerd door dankbaarheid.

» Sedert meer dan een halve eeuw is het arrondissement Hasselt verstoken gebleven van iedere gunst van het centraal bestuur, terwijl elders met de nationale geldmiddelen werd gesmeten om andere reeds bevoorrechte streken van alle mogelijke verkeersmiddelen te voorzien. Wij werden overgelaten aan ons lot en aan onze geïsoleerde inspanningen, die op verre na





niet konden volstaan om ons uit deze afzondering te bevrijden, waartoe we wel definitief gedoemd schenen.

Thans is deze toestand veranderd. Dank zij de welwillende medewerking van de Koning, zijn regering en de Kamers, dank zij de gulle en aktieve steun van onze waardige gouvheer mogen wij ons op onze beurt gelukkig achten te behoren tot het onafhankelijke België. Van alle hoeken van het arrondissement Hasselt convergeren steenwegen naar de hoofdplaats, een spoorweg verbindt ons met het centrum van het land en weldra, durven wij te hopen, zal een waterweg ons tezelfder tijd met Antwerpen en Luik, met de Maas en de Schelde in kontakt brengen. Wees zo goed, Mijnheer de Minister, deze gevoelens over te brengen aan Zijne Majesteit. Zeg aan de Koning dat de inwoners van Lim-

» Om negen uur 's avonds was er in het Casino een luisterrijk bal met verlichting van park en omgeving en, ondanks de felle juli-hitte, met zeer geanimeerde dansen. Het duurde tot de volgende ochtend. Stadhuis, Société Royale de Rhétorique, enz... waren eveneens verlicht ».

Wij kunnen ons voorstellen, dat het er in de vroege uurtjes op dat bal minder plechtstatig is toegegaan dan de stijl van dit krantenverslag laat vermoeden. Maar dan voegen wij hieraan onmiddellijk de bedenking toe, dat deze realisatie wel een fuif op stads-, provincie- of staatskosten waard was. Reeds in de eerste jaren na de opening van die lijn, zou blijken dat de nieuwe treinverbinding een druk transport van reizigers en goederen mogelijk maakte. Vooral kolen, jenever, graan en vee werden vervoerd,

koncessie verkreeg voor de volgende Limburgse spoorverbinding Hasselt - Maastricht.

## hasselt - maastricht

De Maatschappij Mackenzie en Barry, die de spoorlijn Landen - Hasselt voltooide en exploiteerde, staat in de geschiedenis meer bekend als « Compagnie des Chemins de Fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt ».

Toen de regering de koncessies van Doornik - Jurbise en Landen - Hasselt toekeende, werd in het lastenboek een voorkeurrecht ingeschreven betreffende een eventueel aan te leggen spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Enkele jaren nadien; in



burg zijn inspanningen en weldaden kunnen appreciëren. Zeg Hem dat wij Hem en het vaderland overstelpen met wensen en dat wij niet met de lippen doch uit de diepte van ons hart hem toeroepen « Vive le Roi ! »

» De heer Brunau, één van de leden van de koncessiehoudende maatschappij, gaf een lange uiteenzetting over het nut en de voordelen van de spoorwegverbinding Hasselt - St.-Truiden voor de provincie en vooral voor Hasselt, dat thans nieuwe kommunikatiemogelijkheden krijgt met Duitsland en Nederland.

De heer De Bavay, minister van Openbare Werken, antwoordde op deze twee toespraken.

Na de plechtigheid begeleidde een stoet de gasten naar het stadhuis, waar zij aan een schitterende dis aanzaten.

kolen naar Hasselt uit Ans, waarvoor ook opslagplaatsen werden opgericht te Hasselt en Alken.

Voor de reizigers ligt ons volgende statistiek voor van de jaren 1858 en 1860, telkens geteld volgens station van vertrek :

	1858	1860
Hasselt	55 602	49 699
Alken	6 972	6 275
Kortenbos	6 503	6 056
St.-Truiden	43 620	42 733
Velm	3 602	3 624
Landen	17 439	13 103

De spoorlijn Hasselt - Landen zou niet lang in handen blijven van de Maatschappij Mackenzie en Barry. Met toestemming van het Rijk ging deze koncessie bij K.B. van 10 september 1853 over naar de « S.A. des Chemins de Fer de Maastricht à Aix-la-Chapelle », die bij hetzelfde K.B. eveneens

1852, werden aan de regering voorstellen gedaan : eensdeels om Mechelen te verbinden met Maastricht waardoor een rechtstreekse lijn Oostende - Rijn zou ontstaan, en anderdeels door de « Compagnie du Chemin de Fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht » om deze lijn via Diest en Aarschot door te trekken tot Antwerpen. Dat waren inderdaad twee zeer rationeel opgevatte projecten. Ongetwijfeld zou de aanleg van die lijnen hebben bijgedragen tot de economische ontwikkeling van ons land, vooral dan door het transitoverkeer tussen de Belgische havens en Duitsland. Doch de koncessieaanvragers werden op een zijspoor geduwd en de beide lijnen bleven netjes in de dossiers. Dergelijke handelwijze was des te betreurenswaardiger daar de wisseloplossing voor bedoelde projek-



ten niets dan ontgoochelingen heeft gebracht.

De reden waarom de regering deze nuttige wenken niet in oktrooi gaf, was doodgewoon kortzichtig eigenbelang. Het Rijk exploiteerde inderdaad zelf de spoorlijn Antwerpen - Rijn via Leuven - Landen - Luik en was bevreesd voor concurrentie vanwege een veel kortere internationale verbinding. Hoe dan ook, het was onder de druk van dergelijke overwegingen dat op 3 mei 1853 voorlopig een konventie ontstond tussen het Belgisch Rijk en twee voorheen reeds bestaande maatschappijen : deze van « Tournai à Jurbise » (Belgisch) en deze van « Aix-la-Chapelle à Maestricht » (Duits). In deze konventie is ook de clause vervat van een concessie aan de maatschappij « Aix-la-Chapelle à Maestricht » voor de aan-

ken, de Hollandse grens bereiken.

Er werd een werktijd van drie jaar voorgeschreven. Op 1 oktober 1856 kwam deze spoorverbinding in exploitatie. Veertien jaar later, op 5 juli 1870, zou de gouverneur van Limburg, Graaf de 't Serclaes de Wommersom, van haar kunnen getuigen :

« Deze verbinding, die een nieuwe band heeft gelegd tussen de twee delen van de oorspronkelijke provincie Limburg, riep weer oude betrekkingen in leven en deed een bron van welvaart temeer ontstaan voor dat gedeelte, dat Belgisch is gebleven, onze huidige provincie, door haar betrekkingen met Duitsland te vergemakkelijken. Door deze verbinding is de spoorweg van Landen naar Hasselt, die tot dan toe maar van lokaal nut was, een deel geworden van een grote internationale lijn en heeft zij

gië te zijn, en bovendien als groot agrarisch centrum van Haspengouw een intense handel voerde met Luik, vreesde niet zonder reden dat Hasselt, dank zij zijn moderne verbindingen, haar volledig uit het zadel zou lichten. Bovendien waren destijds de passies nog niet geluwd rond de strijd Tongeren-Hasselt voor de administratieve en gerechtelijke zetel van Belgisch Limburg en liet Tongeren met klem gelden dat het dichtst bevolkte arrondissement van Limburg niet langer van een treinverbinding mocht verstoken blijven ten voordele van enkele partikuliere belangen en grillen in de Limburgse hoofdplaats. De « treinoorlog » tussen Hasselt en Tongeren was ondanks de reële interessen van beide steden in hoge mate een prestigestrijd.

In de loop van het jaar 1845 werd aan de ingenieurs Groetaerts en Grosfils van Bruggen en Wegen te Hasselt, opdracht gegeven een voorontwerp te maken van een verbinding Hasselt - Ans (Luik) via Kortessem en Tongeren. De spoorweg zou volgend tracé kiezen : — vertrek uit station Ans over Alleur, Hombroux en Xhendremael en Diets-Heur. Het station van Tongeren zou links van de stad komen. Vandaar zou de spoorlijn verder lopen over de steenweg Tongeren - St.-Truiden, met een tunnel van 216 m door de Beukenberg, over Betho langs verscheidene overgangen van de Mombeek, Mulken, Jesseren, links van Gors-op-Leeuw, over de steenweg Luik - 's Hertogenbos, Guigoven, Wintershoven, Vliermaal, Kortessem, via de vallei van de Mombeek door de kasteeldomeinen van Mombeek en Henegau, weer over de steenweg Luik - 's Hertogenbos en zo aansluiten op de spoorlijn Hasselt - St.-Truiden nabij de kruising met de St.-Truidersteenweg.

Einde december 1852 werd door ingenieur Bédard van Brussel een projekt ingediend, dat zich volledig verzoende met dit tracé en bovendien tussen Glons en Tongeren in een vertakking voorzag naar Maastricht via de Jekervallei. Dit ontwerp kreeg de voorkeur in de provincieraad en ook bij het stadsbestuur van Hasselt, doch het werd een steen des aanstoots én voor Luik én voor de streek van Bilzen én voor Tongeren, die zich schaarden achter een ander projekt : het plan van ingenieur Stevens van Chaudfontaine, dat ons inziens ook veel vooruitstrevender was, veel realistischer en economisch en demografisch veel logischer uitgebouwd.

(wordt voortgezet)



leg van « een spoorlijn vanaf Hasselt tot aan de Belgische grens, richting Maastricht ». Deze concessie werd bij Wet van 24 juni 1853 goedgekeurd en bij K.B. van 10 september 1853 bekrachtigd.

De aan te leggen lijn van Hasselt naar de Belgisch - Nederlandse grens, in de buurt van Maastricht, had een totale lengte van 25 036 m op enkelspoor hoewel de nodige gronden voor aanleg van de dubbelspoorlijn besproken waren. Ze zou van Hasselt uit aanvankelijk de Demervallei volgen, de steenwegen Luik - 's Hertogenbos en Hasselt - Maastricht gelijkgronds kruisen, tussen beide genoemde wegen en de Demer in, links van Diepenbeek en Beverst tot in de buurt van Bilzen worden doorgetrokken en dan, rechts van Munsterbilzen, links van Eigenbilzen en rechts van Gellik en Lana-

daardoor zoveel aan belangrijkheid gewonnen, dat de gevolgen heel de provincie ten goede komen ».

Een goede eeuw later rijden tussen Hasselt en Maastricht geen treinen meer. Het grensstation Lanaken ligt verlaten en de roodverroeste sporen zijn getuigen van een rust, die in dit geval wel roest...

## benardisten contra stevensisten

Tongeren zag met een oog, waarin rechtmatige verontwaardiging en een vleugje nijd glinsterden, hoe zijn grote rivaal Hasselt na de aanleg van de spoorlijn Landen - Hasselt nu ook verbonden werd met Maastricht en Duitsland. De stad, die er prat op ging — en nog gaat — de oudste van Bel-