

de eerste trein in limburg

Het station Tongeren

Over de plaats van het station zijn te Tongeren heel wat heibel en polemiëk losgebroken. Op 12 januari 1863 stuurde een grote groep

Tongerenaren nog een petitie aan het stadsbestuur. Ze was door hen allen ondertekend met aan de kop van de lijst de «veuve Hoegaerts-Vanschoor, aubergiste, A. Jacques, id. en L. Rosmeulen, brasseur...». Zij hadden het gerucht opgevangen dat het station 300 meter ten zuiden van de steenweg op Maastricht zou komen en beweerden dat de oprichting aldaar een ramp zou zijn voor de stad, omdat het station dan later onmogelijk nog kon worden vergroot en aangesloten op een oostelijke verbinding, bijv. naar St.-Truiden. Zij eisten dat de door het stadsbestuur hiervoor aangestelde commissie haar onderzoek zou hervatten in het licht van al deze problemen en suggereerden, dat men het station zou bouwen op de hoogte links van de weg, met een viadukt voor deze weg en een verhoogde dijk langs heel de stad heen.

Op donderdag 2 april 1863 werd de knoop van de stationsligging doorgesneden. De «Vedette du Limbourg» van zaterdag 3 april schrijft «De Tongerse gemeenteraad, donderdag in een buitengewone spoedzitting bijeengeroepen heeft de plannen onderzocht van het spoorwegstation van deze stad, hem voorgelegd door de hh. Cyrin Van der Elst van Brussel en Ed. Toutin van Luik, aannemer van deze spoorlijn. Deze plannen welke het voorwerp zijn geweest van heel wat kommentaar en hypothesen op een ogenblik dat ze nog niet gekend waren, werden ter zitting goedgekeurd. Het station zal opgericht worden rechts van de Maastrichtersteenweg vlak bij de weg en de hoofdgebouwen waarvan de

bouw volgende week wordt aangevat, zullen op 60 à 70 meter van de weg komen langs de tuin van de h. Nijs-Diederens, zo dicht bij de steenweg als de treinmanoeuvres en de dienst het toelaten. De loodsen en magazijnen komen aan de overkant van de sporen vlak tegenover het hoofdgebouw. Aldus komt een slotpunt achter deze affaire, zoveel agitatie in de stad heeft veroorzaakt».

Hasselt-Antwerpen

Wat nu de verbinding van Hasselt met Antwerpen via Diest en Aarschot betreft, hiervan werd het baanvak Aarschot - Diest het eerst aangelegd. De regering had destijds bij de aanleg van de lijn naar Maastricht - Hasselt geweigerd deze door te trekken via Diest naar Antwerpen, omdat ze hiervan concurrentie vreesde voor haar eigen internationale lijn Antwerpen - Duitsland via Tienen - Luik - Verviers. Nu zwichte ze evenwel voor de vele petitieën van verschillende betrokken gemeenten, de Limburgse provincieraad en de economische logika.

Op 5 juli 1862 sloot ze een konventie af met de h. Bischoffsheim van de «S.A. des Chemins de Fer du Nord de la Belgique», voor de aanleg van de nog ontbrekende vakken Lier - Aarschot en Hasselt - Diest, binnen de 3 jaar na de definitieve toekenning op 9 januari 1863 van de concessie. Het bestek preciseerde dat de spoorstaven 34 kilo per strekkende

meter moesten wegen en dat al het rollend materieel van Belgisch fabrikaat moest zijn. Het vak Hasselt - Diest was volgens project 18 367 m lang. Het werd samen met de rest van het traject Antwerpen in gebruik genomen voor reizigers en goederen in de zomer van 1865. De «S.A. des Chemins de Fer du Nord de la Belgique» ging over in de Grand Central nadat ze eerder was opgeslorpt door de Maatschappij Antwerpen - Amsterdam.

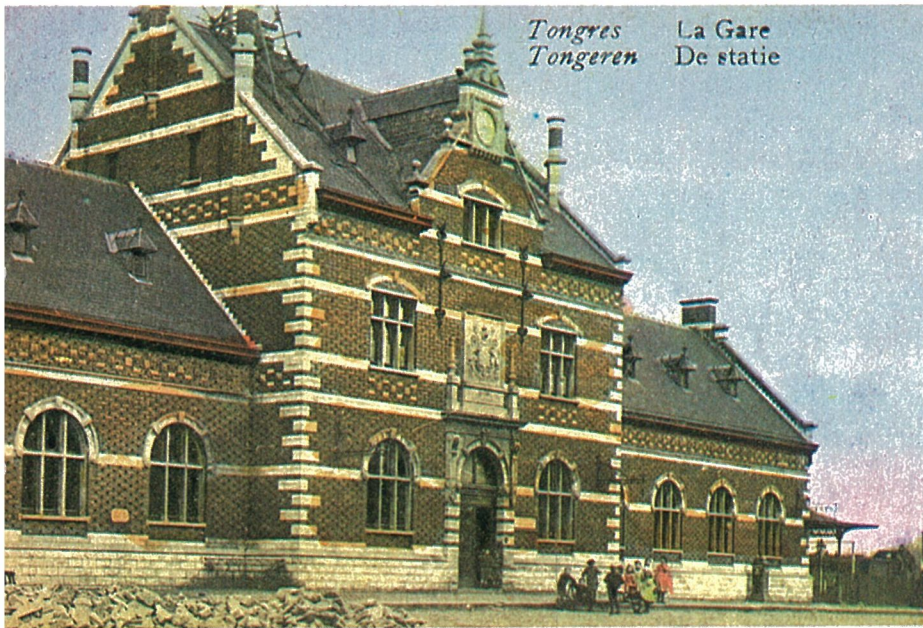
Bij de plechtige opening van het spoor Hasselt-Diest was de situatie in Limburg zo, dat boven deze lijn de hele provincie nog spoorwegloos bleef. De Limburgers moesten inderdaad in die tijd, niet al te hoog oplopen met hun behandeling door de centrale regering.

Van de 1 980 km spoorwegen, welke België toen doorkruisten, lagen op 1 januari 1864 slechts 70 km op Limburgse bodem.

De «Société du Chemin de Fer Liégeois - Limbourgeois» had bij de uitbreiding van de lijn Luik - Tongeren - Bilzen reeds projecten, om deze verbinding via Hasselt internationaal te maken, vooral voor de afzet van de Luikse industrieproducten naar Nederland, door ze van Hasselt uit pal noordwaarts te trekken naar de Nederlandse grens, richting Eindhoven.

Bij wet van 12 augustus 1861 kreeg de regering volmacht om deze lijn in concessie te geven. Art. 8 van de konventie preciseerde nochtans, dat deze werken slechts nuttig zouden zijn als het spoor ook op Nederlands gebied zou worden doorgetrokken tot Eindhoven.

Hierover heeft de Nederlandse regering lang gepalaverd en gearzeld. Het duurde nog een paar jaar alvorens met de aanleg kon worden begonnen. Toen stond de



«Liégeois - Limbourgeois» de lijn af aan de N.V. van Den Haag met de Franse naam «Compagnie pour l'exploitation du chemin de fer de l'Etat».

Deze «ijzeren weg» op enkelspoor met een lengte van 41 918 m over Kuringen, Zolder, Houthalen, Helchteren, Eksel, Wijchmaal, Overpelt en Achel, werd op 15 juli 1866 in gebruik genomen.

Parijs-Berlijn gestrand in station Maaseik

Samen met Virton was Maaseik de laatste arrondissementshoofdplaats die nog niet op de «ijzeren weg» was aangesloten. Zulks zou pas gebeuren in 1874. We mogen wel zeggen dat volksvertegenwoordiger Vilain XIV - zijn naam leeft nog voort in het Maasland - zich hierover destijds heel wat kwaad bloed heeft gemaakt. Reeds op 26 mei 1865 hield hij in de Kamer een gloedvol pleidooi, opdat ook Limburg zijn aandeel zou krijgen in het krediet van 60 miljoen dat voor dat jaar was uitgeschreven voor openbare werken en dat aldus een gedeelte zou worden besteed aan een spoorweg van Hasselt naar Maaseik, dat toch een stad was van 4 000 inwoners.

De minister van Openbare Werken stelde voor, deze spoorlijn aan te leggen in plaats van het kanaal Maaseik - Neroeteren, waarover de regering zich reeds 20 jaar het hoofd brak. De spoorlijn was goedkoper, zei hij, en voorbestemd om een grote internationale transitoverbinding te worden. Hij had namelijk grootscheepse plannen. «Vroeger, zo betoogde hij,» maakte men kronkelende spoorwegen met veel omwegen om maar zoveel mogelijk lokaliteiten te bedienen.» Men zag het net namelijk veel te lokaal en niet voldoende in het licht van zijn internationale toekomst. Zo haalde hij

de eerste trein in limburg/vervolg



het voorbeeld aan van de pas vernieuwde lijn Parijs - Brussel, die anderhalf uur korter was gemaakt. Hij beschreef de Franse hoofdstad als het wereldcentrum van kunst, cultuur, industrie, handel, kapitaal en attractie, die zo snel en vlot mogelijk diende verbonden te worden met die andere continentale pool: Berlijn. In het licht van dezelfde overwegingen onderstreepte hij eveneens dat het plan bestond om de reis Charleroi - Namen - Luik - Keulen in te korten door de aanleg van een spoorlijn langs de Maas van

Luik tot Maastricht en zo verder tot Venlo, Wesel en Rhein tot Hannover. «Doch dit is nog niet de kortste weg!» riep de minister uit. «Deze gaat over Landen - Hasselt - Maaseik.» Volksvertegenwoordiger Vilain XIV zag de trein Parijs - Berlijn reeds voor de trappen van zijn kasteel voorbijsnorren. Hij zette zijn campagne voort en verkreeg uiteindelijk bij wet van 1 december 1866 dat de regering de spoorweg Hasselt - Genk - As - Maaseik in koncessie mocht geven tegen een

minimum interest van 150 000 fr. per jaar. De «Compagnie du chemin de fer de Tamines à Landen» kreeg prioriteit, doch bleef twee jaar werkloos. Zij sudderde hierdoor de Volksvertegenwoordiger Vilain XIV zodanig op, dat hij op 20 maart 1868 in de kamer uitriep: «Die maatschappij moet thans ja of neen zeggen. Als ze de lijn wil, dat ze dan beginnen. Anders moet ze er maar van afzien.» Dat deed ook de «Compagnie du Chemin de fer de Tamines à Landen». Bij K.B. van 3 juni 1870 kreeg de «Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics» de lijn voor aanleg en exploitatie. Ze moest er mee klaarkomen 18 maanden na de goedkeuring van de plannen en het lengteprofiel. Deze goedkeuring kwam op 8 april 1871. In dit project was ook een verlenging voorgeschreven van Maastricht op Venlo om deze spoorverbinding werkelijk haar internationale allures te verlenen. Doch eens te meer aarzelde de Nederlandse regering en wel zo lang dat men het enkelspoor slechts kon voltooien van Hasselt tot Elen, omdat men voor de oprichting van het station van Maaseik moest wachten op dat Nederlands antwoord. Aangevangen op 19 mei 1871, waren de 31 km van Hasselt tot aan het kanaal Maastricht-'s Hertogenbos in dezelfde zomer klaar. Rond dat kanaal Maastricht-'s Hertogenbos hakte de Belgische regering, moe gewacht op een Nederlandse beslissing betreffende het traject Maaseik - Venlo, de knoop door en gaf haar goedkeuring voor de vestiging van het station te Maaseik. Op 3 maart 1874 werd de verbinding Maaseik - Hasselt geopend. Maar... verder in de lijn Parijs - Berlijn nooit geraakt!

(Wordt voortgezet)

L. Sterken