

# de eerste trein in limburg

## 19<sup>e</sup> eeuwse spoor- «boom» eindigde in de fruitstreek

Hasselt - Maaseik is vooral voor het stadje Bree een teleurstelling geweest. Het kanton Bree met zijn 9000 inwoners was helemaal niet te spreken over de lijn Hasselt - Maaseik, die zich afwendde van een streek, die voor de toenmalige Limburgse normen reeds sterk geïndustrialiseerd was. Het kanton Bree telde namelijk twee zout- en twee zeepziederijen, verscheidene brouwerijen, fabrieken van pannen, aardewerk, pijpen, tabak en enkele weverijen.

Bovendien was er een suikerfabriek, die tijdens de campagne van 1870/71 niet minder dan 225912 kilo suikerbieten had verwerkt.

Sedert 1845 had men de inwoners van dit nijvere kanton reeds gesust met de toen tussen Nederland en België overeengekomen internationale spoorlijn Antwerpen - Gladbach. Het tracé van deze lijn werd in de overeenkomst van 1845 vastgelegd via Herentals, Geel, Mol, Kamp van Beverlo, Peer, Bree en Roermond. Dit plan was evenwel in het vergeetboek geraakt, evenals het latere plan om van de spoorlijn Hasselt - Maaseik een verbinding af te takken met Bree.

Toen in 1873 de spoorlijn Antwerpen - Gladbach weer ter sprake kwam tussen de regeringen van België en Nederland, weigerde deze laatste nog in te gaan op het in 1845 vastgelegd tracé. Zij stond er op, dat de spoorweg via Weert zou worden aangelegd en stelde deze eis bijna als een ultimatum bij de ondertekening van het verdrag van 13 januari 1873. Onze regering raakte hiermee wat in nauwe schoentjes. Onze spoorverbindingen met Duitsland dienden zo snel mogelijk gekompleteerd te worden. In 1873 hadden wij namelijk met Nederland

reeds 6 internationale lijnen, 12 met Frankrijk en met Duitsland slechts de spoorweg via Luxemburg en nog drie anderen die allen op Aken konvergeerden:

1<sup>o</sup> Mechelen - Luik - Verviers - Aken;

2<sup>o</sup> Landen - Hasselt - Maastricht - Aken;

3<sup>o</sup> spoorweg over Bleyberg.

Ondanks de tientallen petities uit het noorden van Limburg voor het eerste tracé werd uiteindelijk geopteerd voor de omlegging over Weert, ongeveer 10 km benoorden Hamont. Antwerpen - Gladbach was op 21 september 1869 reeds in concessie gegeven aan de «S.A. Chemins de fer du Nord de la Belgique», die ook het vak op Nederlands gebied mocht aanleggen, terwijl het Duitse vak werd overgelaten aan de Duitse maatschappij «Berg Mark».

Volgens de conventie moest ze voltooid zijn op 26 juli 1877. Begin 1878 was ze evenwel pas klaar van Antwerpen tot Mol. En op 20 juli 1879 kon ook het gedeelte op Limburgs grondgebied in exploitatie genomen worden.

Antwerpen - Gladbach, eens één der hoofdslagaders van het internationaal spoorverkeer van Antwerpen naar de Duitse Ruhr, werd feitelijk in 1912 onttroond, toen de Duitsers een

nieuwe lijn over Montzen (zonder één enkele gelijkgrondse kruising) begonnen aan te leggen. Hierdoor zijn Antwerpen - Gladbach en het groot station eerste klas Hamont geleidelijk overgestapt in de rol van «museumstukken».

Was Antwerpen - Gladbach de eerste perifere lijn van Limburg, ze zou in dezelfde eeuw nog gevolgd worden door een tweede, toen zeer belangrijke: de spoorweg dwars door de fruitstreek.

In de tijd toen Tongeren en Hasselt op hun strijdros zaten voor de keuze tussen de projecten Stevens (Luik - Tongeren - Bilzen - Hasselt) en Bénard (Luik - Tongeren - Hasselt via Kortesseem) werd door de aanhangers van dit laatste project reeds opgeworpen, dat het project Stevens het volkrijke, agrarische en industriële kanton Borgloon stiefmoederlijk behandelde. Hierin zat een grond van waarheid. Daarom werd een nieuwe spoorverbinding dwars door de fruitstreek voorgesteld. Hiervoor werden in 1870 twee projecten ingediend:

1<sup>o</sup> het project Rosard en C<sup>o</sup> voor een verbinding Hal - Maastricht via Landen, Borgloon en Tongeren;

2<sup>o</sup> het project Pousset (arrondissementsbuurtwegkommissaris te Tongeren) voor een spoorlijn Brussel - Aken via Tienen, Zoutleeuw, St.-Truiden, Borgloon, Tongeren en Visé.

Dat de voorkeur van verantwoordelijke personen met enig economisch inzicht naar het tweede ging, staat wel buiten kijf. Dit plan realiseerde namelijk twee sekundaire doelstellingen van het vroeger project Bénard: de kantons Borgloon en Zichen - Zussen - Bolder niet alleen aansluiten op het spoorwegnet doch via dit net ook op de zeer belangrijke wekelijkse landbouwmarkt van Tongeren, na deze van St.-Truiden de

**Kermt**



**Overpelt**



**As**



belangrijkste van de provincie. We hebben een statistiek kunnen opdiepen waaruit blijkt dat in 1870 op de wekelijkse Tongerse markt 92 279 viervoeters allerhande werden aangeboden en 81 820 verkocht, waaronder 2 600 paarden, 11 030 hoornbeesten, 2 140 kalveren, 7 850 schapen, 6 200 vette varkens en 52 000 biggen.

Door de nieuwe spoorweg Poussel zou bovendien Tongeren voortaan verlost worden van de tijd- en geldroevende omweg via Ans naar Brussel.

Borgloon, dat in 1870 1882 inwoners telde, kon op zijn beurt laten gelden dat het jaarlijks niet minder dan 1,5 miljoen kilo appels, peren en stroop via Antwerpen naar Engeland verzond. Daarenboven ging deze gemeente prat op vijf grote vee- en paardenmarkten per jaar, waarvan deze van de maandagen na St.-Remigius en na Palmzondag de belangrijkste waren en druk bezocht werden door Duitsers en Fransen. Zichen - Zussen - Bolder was bekend om zijn silex, zand- en mergelgroeven en had in zijn tot ver over de grenzen vermaarde industrie van strohoeden en stropoppen van Bassenge, Eben-Emael, Rodenge, Sluisen en Wonck 10 000 personen aan het werk. Dit getal zal de lezer wellicht

Achel



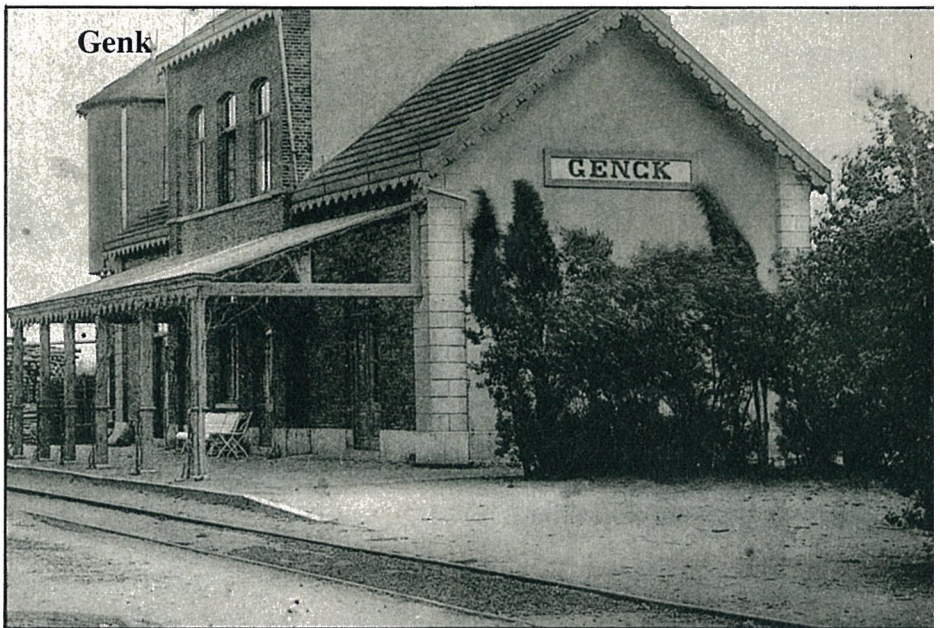
verwonderen. Laten we nochtans niet vergeten dat de produktie van het kanton Zichen - Zussen - Bolder afzet vond in Frankrijk, Nederland, Duitsland, Engeland en de V.S. Ten slotte mocht in die tijd niet uit het oog worden verloren, dat de kantons St.-Truiden en Borgloon feitelijk de bakermat en het zwaartepunt waren van de Belgische bietensuikerindustrie. De fabrieken van St.-Truiden, Bernissem, Hoepertingen en Ordingen, verwerkten in de campagne 1870/71 niet minder dan 1 983 947 kilo suikerbieten. Dan laten we deze van Jeuk, Velm en Gingelom nog buiten beschouwing. Aanvankelijk opperde de regering, die nog steeds het belang van haar eigen staatspoor Mechelen - Landen - Luik in het hart droeg, tegen beide fruitstreekprojekten hetzelfde bezwaar als destijds tegen het plan Blijckaerts-Detiège; ze liepen beiden te dicht bij en te parallel met genoemd staatspoor.

De Limburgse provincieraad liet nochtans niet los en diende een verkort en geamendeerd voorstel Tienen - Aken in van het plan Poussel. Uiteindelijk raakte men akkoord over een verbinding Neerlinter - Tongeren via Zoutleuw, St.-Truiden en Borgloon, te Neerlinter aansluitend op de lijn Tienen - Mol.

Op 24 januari 1875 werd het werk aanbesteed en in koncessie gegeven aan de «Banque de Belgique», tegen een annuïteit van 6 395 fr. per km en een voltooiingstermijn binnen de drie jaar.

Het vak Neerlinter - St.-Truiden, waarvan de aanleg op 31 januari 1876 was begonnen, werd op 25 mei 1878 in exploitatie genomen. Met het vak St.-Truiden - Tongeren had men zoveel onvoorziene terreinmoeilijkheden en bovendien de

Genk



Hasselt



**Maaseik**



handicap van een uiterst zware winter 1878/79 dat deze pas klaar kwam in september 1879.

De kruising van de twee spoorlijnen Hasselt - Landen en Tongeren - Tienen te St.-Truiden leidde tussen 1882 en 1883 tot de bouw van een nieuw spoorwegstation, het tweede in de reeks, voor die tijd zeer ruim opgevat, met administratieve gebouwen, wachtkamers voor reizigers, buffet en goederenloods. De vestiging ten opzichte van de stadskern was trouwens gunstiger en een rechtstreekse impuls voor de uitbreiding en de ontwikkeling van de nieuwe stationsbuurt met Stationsplein, Stationsstraat, Leopoldstraat (vroeger Tivolistraat) en de huidige Gazometerstraat. Later kreeg deze omgeving in de richting van het stadspark nog een fraaie uitbreiding ter gelegenheid van de provinciale tentoonstelling van 1907, welke door Koning Leopold II en koninklijke prominenten met een bezoek werd vereerd.

De wet van 30 augustus 1871 voorzag ook nog in een geconcessioneerde spoorlijn van Tienen via Diest en het Kamp van Beverlo, rechts uitwijkend naar de lijn Hasselt - Eindhoven, met aansluiting op deze laatste te Eksel, Wijchmaal of ertussen.

In Limburg drong men meer aan op een rechtstreekse verbinding vanaf het station van Zonhoven naar Leopoldsburg, omdat deze een volkrijker gebied (Hechtel) doorkruiste.

Uiteindelijk is geen van beide lijnen er gekomen. Wel de spoorweg Leopoldsburg - Mol, die feitelijk maar één vak was van de verbinding Tienen - Diest - Mol.

We mogen dan wel besluiten, dat de spoorweg dwars door de fruitstreek de laatste Limburgse was van de 19<sup>e</sup> eeuw.

Louis Sterken

**Exel**



**Lanaken**

