

1839 : eerste trein in limburg

De stoomlok en de "ijzeren weg" brengen revolutie in verkeer (1)

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 voor vier uur in de namiddag kwam hij puffend tot stilstand in het feestelijk bevlagd en versierd « oud station » van St.-Truiden. Koning Leopold I was in hoogsteigen persoon aanwezig in gezelschap van de ministers van Binnenlandse Zaken, van Buitenlandse Zaken en van Openbare Werken, van de directeur der Spoorwegen Masui en meerdere hoge ambtenaren van Bruggen en Wegen. Meteen kon hij in aanwezigheid van talloze prominenten de spoorlijn Landen - St.-Truiden voor geopend verklaren. Deze 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. 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. Vergeten we niet, dat de stoomtrein eindelijk het verkeer uit de eeuwenlange verstarring van primitieve traktiemogelijkheden opwekte en dat daardoor cultuur, ekonomie en industrialisatie nieuwe impulsen zouden krijgen.

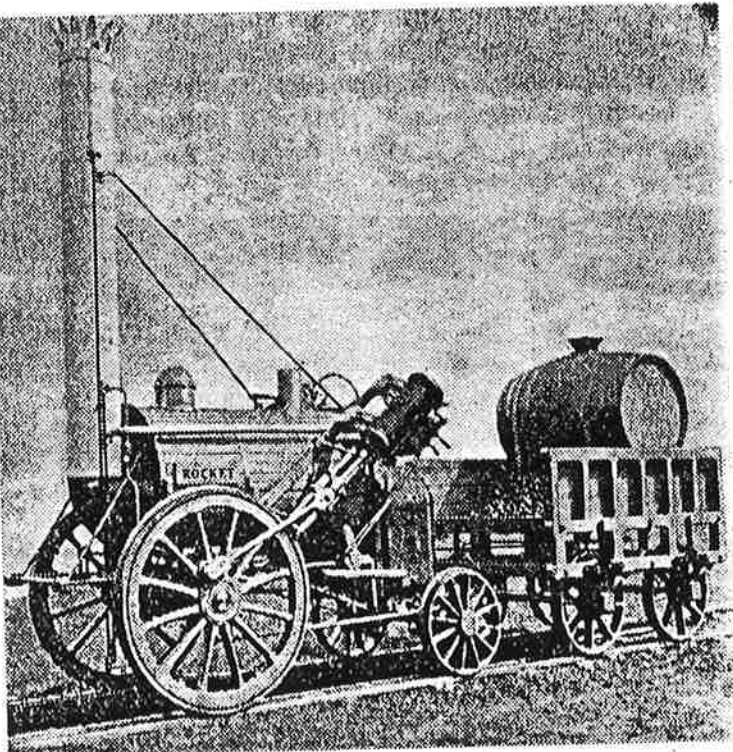
EERSTE OP KONTINENT

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 september 1825 tussen Stockton en Darlington in Groot-Brittannië en was uitsluitend voor goederen bestemd. De eerste spoorverbinding voor reizigers werd in 1829 ingehuldigd tussen Liverpool en Manchester. Brussel-Mechelen was de eerste spoorlijn van het vasteland. Zij

Tongeren-Luik. De latere evolutie zullen we bij wijze van sluitstuk in vogelvlucht behandelen, omdat het ontstaan van de hoger aangehaalde spoorlijnen de pionierstijd in Limburg is en voldoende stof biedt voor een reeks bijdragen.

HUWELIJK VAN TWEË UITVINDINGEN

Ter inleiding in een notedop de geschiedenis van het ontstaan van de stoomtrein. Hiervoor hebben we dankbaar gebruik gemaakt van « De Ge-



Dit is de beroemde « Rocket » van George Stephenson

nergie. Een natuurkracht werd dienstbaar gemaakt aan de mens. De stoommachine werd niet alleen de ziel van de industriële ontplooiing in de 19e eeuw, doch zou ook de hoeksteen worden van een nieuw en modern verkeersmiddel: de trein.

Het kwam er slechts op aan, deze immobiele drijfkraft mobiel te maken. Reeds in 1770 experimenteerde de Franse of-

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 tegen de Belgische onafhankelijkheid, doch op 14 maart onverwacht het Verdrag vaard. België had nu zwichten voor de overmacht van het Hollandse Be-

poorweg" beschikte. De eerste werd geopend op 27 september 1825 tussen Stockton en Darlington in Groot-Brittannië en was uitsluitend voor goederen bestemd. De eerste spoorverbinding voor reizigers werd in 1829 ingehuldigd tussen Liverpool en Manchester. Brussel-Mechelen was de eerste spoorlijn van het vasteland. Zij werd op 5 mei 1835 ingehuldigd met drie treinen tegelijk, die tussen de 45 à 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-uur!!! In dit verband signaleerde de « Moniteur Belge », dat « zelfs bij dergelijke snelheid de ademhaling helemaal geen hinder ondervindt, ook niet in de open wagons ».

Iets meer dan vier jaar later, op 6 oktober 1839, kreeg ook Limburg zijn eerste spoorlijn. Laten we toevoegen, dat we 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.) ingehuldigd, op 7 december 1835 de eerste in Duitsland (Nueremberg-Fürth), op 20 september 1839 de eerste in Nederland (Amsterdam-Haarlem) en op 4 oktober 1839 de eerste Italiaanse tussen Napels en Portici.

DE MENS EN DE TREIN

Het is onze bedoeling deze episode van onze Limburgse geschiedenis te evokeren. We willen weer kennis maken met het Limburg van de eerste trein, maar dan niet aan de hand van gewoon zakelijk feitenmateriaal dat overigens voldoende gekend is. We willen veeleer doordringen tot de psychologie, folkloristische, politieke en passionele background van deze gebeurtenis. Kortom, we zullen pogen de mensen rond deze eerste trein weer te doen herleven. Daarom hebben we honderden nationale en provinciale kranten van die tijd uitgepluisd, verslagen van gemeenteraadszittingen - alles nog in het Frans! - aandachtig gelezen, geneusd in de parlementaire verslagen, in bewaard gebleven politieke pamfletten en manifesten over de strijd tussen de Limburgers onderling voor het bekomen van een spoorverbinding. We zullen opnieuw gaan staan op hun bals, feesten en bij hun vreugdevuren bij gelegenheid van de inhuldiging van « hun » spoorlijn, maar we zullen eveneens de verbeten campagne vooraf meelevende, hun naïeve bewondering voor het moderne stoomgedrocht met z'n sleep van open en gesloten « chars à bancs », « diligences » en « berlins », en hun afgrijzen voor de eerste spoorwegongevallen.

Straks zullen we dat eerste spoorwegvak Landen-Sl.-Truiden zien doortrekken naar de provinciehoofdplaats Hasselt. Nadien volgen nog het politiek spel rond - en de aanleg van de tweede Limburgse spoorwegtak Hasselt - Maastricht en de verbinding Hasselt-Bilzon-

een reeks bijdragen.

HUWELIJK VAN TWEE UITVINDINGEN

Ter inleiding in een notedop de geschiedenis van het ontstaan van de stoomtrein. Hiervoor hebben we dankbaar gebruik gemaakt van « De Geschiedenis der Belgische Spoorwegen » door Ulyssee Lamalle, die als burgerlijk ingenieur, professor emeritus van de Leuvense Universiteit en eredirecteur-generaal van de NMBS dit verkeersmiddel bijzonder heeft bestudeerd.



George Stephenson, de vader van de stoomlokomotief

Het ontstaan van de trein is eigenlijk te danken aan het huwelijk van twee uitvindingen: deze van de rails en die van de stoommachine. De rail in haar oorspronkelijke vorm werd van hout gemaakt en deinde om de weg te effenen voor door mensen geduwde of door paarden getrokken karren, die anders te diep zouden wegzinken in het slijk en de uitgevretten sporen van de nog zeer primitieve wegen. Ze bestonden reeds in 1620. Ze werden vooral aangelegd tussen de eerste Britse kolennijnen en de oevers van een nabije rivier voor het aftransport van de kolen naar de schepen. Later werden ze versterkt met gietijzeren platen, totdat uiteindelijk in 1767 Reynolds de gietijzeren rail in U-vorm uitvond op houten bielzen. Hieruit is de huidige spoorstaaf gegroeid, die thans van staal is en de U-vorm, waarin het wiel moest lopen, heeft geruimd voor de saillante staaf, waarop het wiel al lopend door een binnenwaartse flens wordt gehouden. Met dergelijke staven kon eenvoudig de « spoorweg » worden aangelegd.

Deze zou nochtans nooit alleen de basis kunnen vormen voor het huidige treinverkeer, indien men bij de menselijke en dierlijke trekkracht ware gebleven. Doch in 1788 vond James Watt de eerste stoommachine uit, voorzien van regulator en vliegwiel. Deze uitvinding bracht voor 't eerst de vrije beschikking over grote hoeveelheden « onbezield »

niet, alleen de ziel van de industriële ontplooiing in de 19e eeuw, doch zou ook de hoeksteen worden van een nieuw en modern verkeersmiddel: de trein.

Het kwam er slechts op aan, deze immobiele drijfkracht mobiliteit te maken. Reeds in 1770 experimenteerde de Franse officier Joseph Cugnot met een stoommachine, die meer een stoomauto was en bestemd voor het wegverkeer. De Brit Richard Trevithick was in 1803 de eerste om een kleine lokomotief te bouwen van 5 ton, bestemd om op een klein gietijzeren industriespoor een last van 25 ton te trekken tegen 6,5 km per uur. We slaan hier de volgende experimenten van Blacket (1808), Blenkinsop (1811) Brunton (1813) en Hedley met zijn « Puffing Billy » (1813) over, om uiteindelijk te belanden bij « de » uitvinder van de stoomlok, de Brit George Stephenson. Dit genie bracht het van gewoon machinist tot directeur van de grote steenkolenmijnen van Lord Ravensworth te Darlington. Met taai hardnekkigheid creëerde hij tussen 1814 en 1825 van proefneming tot proefneming de « Locomotion », de lokomotief waarmee op 27 september 1825 tussen Stockton en Darlington de eerste goederentrein werd getrokken. De aanleg van de spoorweg van Liverpool naar Manchester in 1829 maakte hem beroemd. Zijn voor deze spoorweg gebouwde lokomotief « The Rocket » trok vijf keer zijn eigen gewicht (4,3 ton) en haalde een snelheid van 14 tot 20 Engelse mijl per uur. De drie reizigerskonvoien, die op 5 mei 1835 de eerste Belgische spoorlijn Brussel-Mechelen openden, werden trouwens eveneens getrokken door Stephenson-lokomotieven.

« IL A VENDU SES FRÈRES »

De vreugde, die op 6 oktober 1939 in Limburg heerste om de aankomst van de eerste trein, kon evenwel slechts matig de teleurstelling temperen, veroorzaakt door het Verdrag der XXIV Artikelen, waarbij België niet alleen beroofd 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

werd, toen Koning Leopold I het Verdrag der XXIV Artikelen ondertekende. Gedurende zes jaar had de Nederlandse Koning Willem I zich tegen de Belgische onafhankelijkheid, doch op 14 maart onverwacht het Verdrag vaard. België had m'zichten voor de overm. Tijdens het Hollands Be van 1815 tot 1830, toen b Nederlanden tot één konink verenigd waren, vormden beide Limburgen slechts provincie. Deze situatie blehieldens voor de hoofdstad Maastricht die door de be-ling van Generaal Dibbetz steunpunt werd van het i derlands gezag, ook in de ti sentijdse periode (1831-39) t bij de ratifikatie van het Verdrag ongewijzigd.

Het ligt voor de hand, d. de teleurstelling van de Limburgers aan beide zijden v: de Maas in 1839 groot v. Vanaf 1816 tot 1839 had « G: Limburg » een enorme den grafische groei gekend. De b volking steeg in die perioe met 46.186 eenheden, van 29 431 tot 336.617 zielen.

Welnu dat Limburg moest van zijn 319 gemeente niet m: der dan 121 afstaan. Het ar rondissement Tongeren wer 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 (32.163 inwoners). In totaal dit voor de drie arrondissementen samen: 121 gemeenten en 168.141 inwoners minder.

Aan de Tongerse advocaat L.J. Jaminé heeft dit verlies destijds het historisch verwijt aan het adres van Koning Leopold ontlokt: « Il a vendu ses frères! ». Jaminé (Maastricht 1797, Tongeren 1883) was lid van het Nationaal Kongres, advocaat te Tongeren, gemeenteraadslid en burgemeester (1854 vlg), volksvertegenwoordiger (1831-1833), sedert 1839 lid - en van 1848 tot 1881 voorzitter van de provincieraad.

ONZE STEDEN

Nog even enkele gegevens over de bevolking van de Limburgse steden in rangorde van hun grootte:

	1816	1830	1841	
Sint-Truiden ...	7.321	8.291	9.126	(+ 1.805)
Hasselt	6.487	7.393	8.249	(+ 1.762)
Tongeren	3.700	4.893	6.104	(+ 2.404)
Maaseik	3.345	3.936	4.163	(+ 823)
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 Landen-Sl.-Truiden

en het tracee van de spoorverbinding van Hasselt met Luik.

L. STERKEN
MORGEN :
(2) Van Brussel naar Mechelen achter triomfpluim van stoom