

# 1839 : eerste trein in limburg

## Van Brussel naar Mechelen achter triomfpluim van stoom (2)

Men kan zich terecht afvragen, hoe het mogelijk was dat een jonge natie als België, die nog aan de barensweeën van haar ontstaan toe was en over wier onafhankelijkheid of gebiedsafbakening het laatste woord nog bijlange niet was gezegd, de eerste spoorweg van het Europees kontinent aanlegde en op 5 mei 1835 inhuldigde. Doch is het niet precies omwille van deze situatie dat op genoemde datum tussen Brussel en Mechelen voor het eerst een trein reed op het vasteland ?

We zouden het in hoofdzaak de bezorgdheid kunnen noemen om tussen de haven van Antwerpen en de Rijnindustrie een degelijke verbinding aan te leggen, hoogstnoodzakelijk voor onze economische ontwikkeling.

Reeds in 1806 onder Frans bewind wilde Napoleon van Antwerpen de eerste militaire haven van zijn Keizerrijk maken, en beval hij de aanleg van het « Canal du Nord » van Antwerpen via Herentals, Weert, Venlo tot Neuss (Düsseldorf). De werken hieraan waren bezig toen de huidige gebieden van België en het Groothertogdom Luxemburg met Nederland in één Koninkrijk onder het Hollands bewind werden verenigd. Antwerpen viel hierdoor terug tot de rang van gewone handelshaven. Niettemin zou ze jaar na jaar haar betrekkingen met Duitsland, vooral met Keulen, zodanig uitbreiden, dat de Antwerpse Kamer van Handel in 1823 de Hollandse regering met aandrang verzocht om een degelijke waterweg tussen Antwerpen en Duitsland, hetzij door de voltooiing van het « Canal du Nord », hetzij door een verbinding op de Zuid-Willemsvaart.

Toen in 1830 de Belgische Omwenteling uitbrak had de Nederlandse regering nog maar net de toestemming verleend voor het opmaken van de nodige projecten.

### SIMONS EN DE RIDDER

Reeds in de eerste dagen van de Belgische onafhankelijkheid besefte de Belgische regering het gevaar van een waterweg die via Nederlands gebied zou lopen en het nog dreigender spook van een blokkade van de Scheldemonding. Toen reeds gingen stemmen op voor de wisseloversing van een spoor-

met een spoorlijn Maas - Keulen.

3. Spoorlijn Antwerpen - Keulen met volgend tracé: Antwerpen, over de Nete tussen Lier en Duffel, via Diest, met een hellend vlak over het plateau van de Herk, naar Tongeren en via een tunnel van 1700 meter afdalend in de Maasvallei tot op Quai Saint-Léonard te Luik.

1<sup>re</sup> Opening van de spoorweg "Brussel-Mechelen" op 5 Mei 1835. Persoonlijke kaart (uitnodiging).

1<sup>re</sup> Ouverture de Bruxelles à Malines



Dit is een authentieke uitnodiging voor de inhuldigingsrit van de trein Brussel-Mechelen, op naam van notaris De Broeck van Maldegem

derstreepte van de realisatie van het project der grote verbindingen tussen de zee, de Schelde, de Maas en de Rijn. In dit plan werd Mechelen als draaischijf voorzien van ons spoorwegnet met volgende hoofdvertakkingen :

1. Oostwaarts via Leuven, Luik Verviers naar de Duitse grens.
2. Noordwaarts naar Antwerpen.
3. Westwaarts via Dendermonde, Gent en Brugge naar Oostende.
4. Zuidwaarts via Brussel naar de Franse grens.

kwamen de drie konvooien op gang. « De Pijl » reed aan de leiding, bestuurd door ing. De Ridder, gevolgd door de « Stephenson ». De « Olifant » sloot de stoet met ing. Simons aan de bedieningshandies. De drie treinen reden tegen ongelijke snelheid, want de eerste zette 45 minuten op Brussel-Mechelen, de tweede 50 min. en de derde 55 minuten. De grote uitvinder Stephenson nam ook deel aan deze reis, die een verheerlijking was van zijn genie, doch hij was ondergedoken in een rijtuig derde klas, ver van de officiële rompslomp,

die via Nederlands gebied zou lopen en het nog dreigender spook van een blokkade van de Scheldemonding. Toen reeds gingen stemmen op voor de wisseloplossing van een spoorwegennet zoals in Engeland werd uitgebouwd.

In oktober 1830 onderstreepte het Luiks komitee voor Industrie en Landbouw in een schrijven aan de regering eveneens de noodzakelijkheid van een «voie de fer» tussen Schelde en Rijn in vervanging van de scheepvaart via de Nederlandse binnenwateren. In die tijd was de heer Teichman inspektuer-generaal van Bruggen en Wegen. Hij legde aan de minister van Binnenlandse Zaken Sauvage een project van een spoorlijn van Antwerpen naar de Rijn. Op 24 augustus 1831 werd de heer Teichman zelf minister en gaf hij dit project ter studie aan de twee Belgische ingenieurs van Bruggen en Wegen, Simons en De Ridder, twee illustere namen in de pleiade van onze spoorwegpioniers.

Het eerste rapport van deze twee ingenieurs over de aanleg van een «route en fer» van Antwerpen naar de Duitse grens, was zeer gunstig. De studie van het terrein opende hoopvolle perspectieven voor de bouw van deze verbinding, die veel sneller zou zijn dan de waterweg en bovendien de vrachtprijs zou halveren. Deze konstataties schudden vanzelfsprekend de spekulanten wakker, die in dergelijke spoorwegkoncessies gouden affaires zagen voor een privé-uitbating. Men heeft destijds inderdaad lang gepalaverd over de voor- en de nadelen van een spoorwegennet, in concessie in privéhanden gegeven, of volledig door het rijk zelf uitgebaat. Het project van minister van Binnenlandse Zaken Charles Rogier van 19 juni 1833, kwam pas op 11 maart 1834 voor bespreking in de Kamer en zou gedurende zeventien zittingen het onderwerp zijn van geanimeerde debatten. De naam van 'n spoorwegennet zelf kwam hierbij in 't gedrang. Men vreesde dat dit stoommonster een gevaar zou zijn voor de middelen van bestaan van velen: paardenfokkers, hoteliers, uitbaters van vervoerdiensten, postdiensten, landbouwers, enz. Tenslotte werd het principe van uitbating en uitvoering door de staat goedgekeurd in de Kamer met 56 stemmen tegen 26 stemmen en in de Senaat met 32 tegen 3 stemmen.

#### MECHELEN - BRUSSEL

Vooraleer het evenwel zo ver was, zouden Simons en De Ridder, die in Engeland het jong spoorwegennet waren gaan bestuderen, nog heelwat klappen moeten omzeilen. Zij legden drie projecten voor een Antwerpen - Rijzverbinding voor:

1. Voltooiing van het «Canal du Nord» van Napoleon.
2. Waterweg Antwerpen - Maas door scheepvaart op de Demer tot Diest en een nieuw kanaal Diest-Maas, verlengd

een kanaal via over het plateau van de Herk, naar Tongeren en via een tunnel van 1700 meter afdalend in de Maasvallei tot op Quai Saint-Léonard te Luik.

Dat een voltooiing van het «Canal du Nord» via Nederlands gebied weinig kans had, ligt voor de hand. Tenslotte opteerde men voor de spoorverbinding, die slechts 10.500.000 fr. voor 131 km zou kosten, tegenover 18.400.000 fr. voor het kanaal, terwijl bovendien de vrachtprijzen per ton, per trein en te water rond de 12 à 14 fr. per ton schommelden, doch de reisduur per trein slechts 9 uren bedroeg tegenover 4 dagen langs de scheepvaartweg.

Om aan deze spoorlijn een maximum van exploitatiekansen te bieden, kwam men tenslotte overeen haar tracé te binden aan belangrijke en bevolkte centra van landbouw, nijverheid en handel. Zo werd geopteerd voor de lijn: Antwerpen, Mechelen, Leuven, Tienen, Waremmes, Luik, Aken, Stolberg, Eschweiler, Düren en Keulen.

Grote technische moeilijkheden in dit project was destijds de Maasvallei met een niveauverschil van 110 meter tussen Ans en Luik. Geen enkel van de toenmalige stoomlokomotieven was in staat dergelijke helling te nemen. Doch hierop werd naar Brits voorbeeld wat gevonden. Men verdeelde deze 110 meter in twee hellende vlakken met ieder 55 meter niveauverschil. En boven aan iedere helling werd een vaste stoomheismachine van 80 PK geplaatst, die de treinen met 'n kabel moest ophalen en zachtjes naar beneden glijden. 7 minuten waren nodig voor 'n sleep van 12 wagons.

De politieke gebeurtenissen en onzekerheid waren er de oorzaak van, dat de uitvoering van dit project maar steeds werd uitgesteld, totdat koning Leopold 1 op 9 juni 1833 in zijn openingsrede van de derde parlementaire sessie de dringende noodzakelijkheid on-

3. Westwaarts via Dendermonde, Gent en Brugge naar Oostende.
4. Zuidwaarts via Brussel naar de Franse grens.

Meteen is uitgelegd, waarom het vak van de hoofdstad naar de draaischijf Mechelen voorrang kreeg. op 1 juni 1834 werd aangevat en op 5 mei 1835 plechtig ingehuldigd als eerste spoorlijn op het kontinent.

#### DE GROTE DAG

«Koning Leopold 1 presideerde deze inhuldigingsplechtigheid, die onder een stralende zon verliep, maar hij reed niet per trein mee», zo beschrijft U. Lamalle deze historische gebeurtenis in zijn «Geschiedenis van de Belgische Spoorwegen».

Het vertrekpunt van deze lijn lag aan de Groendreef te Brussel. De installaties waren zeer primitief. Het station, zo echt landelijk, was slechts een omheinde plaats met drie parallelsporen en een paviljoentje voor de aflevering van de reisbiljetten».

In feite reden drie treinen tegelijk de inhuldigingsrit, alledrie getrokken door een Stephensonlokomotief. De lokomotief «De Pijl» trok zeven open en overdekte «chairs à bancs» (bankwagens). Hij stond links en was bestemd voor de geconstitueerde overheid.

De «Stephenson» trok eveneens zeven rijtuigen, waartussen zeer elegante «berlines», comfortabele «diligences» en bankwagens. Deze trein was voorbehouden aan de ministers, diplomaten en parlementariërs, en stond op het rechterspoor.

Middenin wachtte de «Olifant» op het startsein, met 16 open en overdekte bankwagens voor de niet-officiële genodigden. In totaal waren er 900 reizigers verdeeld over dertig rijtuigen.

Om 12u.23 werd met een kanssalvo het startsein gegeven. Waggelend en schokkend

deel aan deze reis, die een verheerlijking was van zijn genie, doch hij was ondergedoken in een rijtuig derde klas, ver van de officiële rompslomp, verloren in de anonieme massa.

Bij aankomst te Mechelen wijdde minister de Theux de «mijlzuil» in, die het middenpunt moest aanduiden van ons spoorwegennet. Zij was omringd door de Pruisische vlag in het oosten, de Franse in het zuiden en de Engelse in het westen, de spoorwegband met deze drie landen symboliserend. Deze zuil staat nog in het station van Mechelen, nabij het seinhuis van de kanaalbrug. Zij is 7,5 meter hoog en het enige concreet overblijfsel van deze plechtigheid.

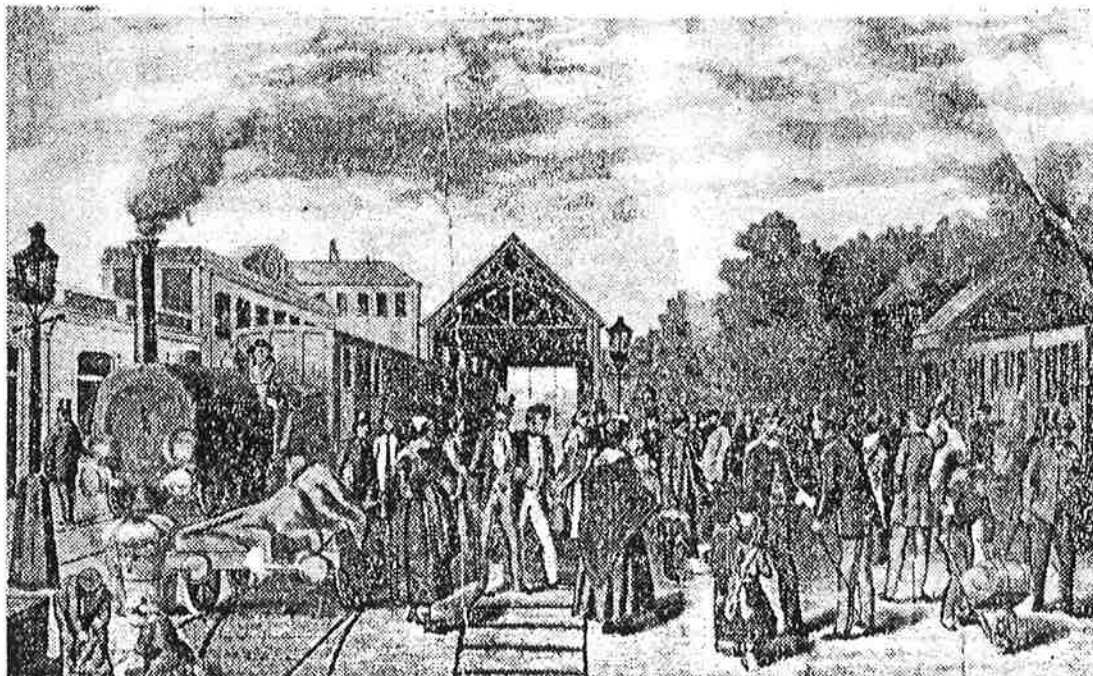
Voor de terugreis werden de 30 rijtuigen door de «Olifant» alleen voortgetrokken. Hierbij moet dat beest zich nochtans wat vergalopperd hebben, want zijn stoomverbruik had de vooruitzichten dusdanig overschreden, dat men te Vilvoorde moest stoppen en de watervoorraad bijvullen. Hierdoor geraakte het uurschema in de war en kwam er bijna paniek tussen de wachtende menigte aan de Groendreef te Brussel. We kunnen ons best hun opluchting voorstellen, toen ze om 4,45 uur in de namiddag de binnenstomende «Olifant» met zijn reizigers-sleep konden toejuichen.

Deze gebeurtenis maakte een zulkdanige indruk op de bevolking van dit land, dat de kapelaan van Ans op de dag van de inhuldiging mentaal even doortrapte en van op de preekstoel plechtig peroreerde:

— «Bij de dood van de rechtvaardige, broeders, stijgt de lokomotief van zijn ziel, gestuwd door de steenkool van zijn geloof en de stoom van zijn hoop, over de rails van de liefde op naar het station van de eeuwigheid, God».

L. Sterken

Morgen: (3) Holssebotsend in een «char à bancs» op groeiend Belgisch sporennet.



Het eerste station van de Groendreef te Brussel