

# 1839 : eerste trein in limburg

*Hotsebotsend in een "char à bancs"  
op groeiend Belgisch sporennet (3)*

De aanleg en de inhuulding van de eerste spoorlijn Brussel - Mechelen zou spoedig gevolgd worden door uitbreidingen van het net met Mechelen als centrale draaischijf. We mogen het wel zo stellen, dat tussen 1835 en 1844 alle grote steden van Laag- en Midden-België praktisch met de spoorweg verbonden waren van Antwerpen, Mechelen en Brussel naar de Franse grens, de Noordzee en de Duitse grens.

Dat het zuiden van het land bij deze werken achterop bleef, moet beslist niet worden toegeschreven aan enig Vlaams favoritisme van de centrale regering ! Het was een lauter geografische en technische kwestie. In het noorden werd de aanleg van het spoorwegnet door geen enkel storend reliëf gehinderd, wat in de Ardennen wél het geval was. Hier dienden enorme kunstwerken te worden aangelegd : tunnels, bruggen, viadukten. Bovendien waren de toenmalige stoomloks nog bijlange niet krachtig genoeg om bepaalde hellingen te nemen.

## GROEIEND SPINNEWEB

Het groeiend spinneweb van onze jongste Belgische spoorwegen kwam als volgt tot stand, althans het toenmalige embryo van het net dat nauwelijks honderd jaar later het dichtste van de wereld zou zijn, met 5.135 km. in 1933 en thans nog 4.200 km.

In 1836 werd de lijn Brussel-Mechelen doorgetrokken tot Antwerpen, aldus het eerste gedeelte van het origineel project realiserend van de belangrijke verbinding Antwerpen-Rijnland.

Achtereenvolgens, zo lezen we in « De Geschiedenis van de Belgische Spoorwegen » van Ulysse Lamalle, werden de belangrijke steden van ons land bereikt : in 1837 opening van de lijn Mechelen-Gent via Dendermonde en Schellebelle en Mechelen-Tienen via Leuven.

In 1838 werd deze laatste lijn verlengd tot op het uiter-

Voortgaande op een plan van de ingenieurs Simons en De Ridder verdeelde de hoofd-ingenieur Henri Maus deze helling in twee « plans inclinés » of hellende vlakken, gescheiden door een platform te Liège Haut-Pré (destijds Liège Inférieur). Daar plaatste hij 'n vaste stoommachine met kabels, die treinen van 70 ton naar boven trok. Teneinde bij het afdalen over een noodzakelijke bijkomende remming te beschikken, gebruikte men speciale en zeer zware wagens, de zogenaamde sleewagens met een krachtige remultrusting.

Het hele stelsel, dat erg « kostspielig » en gevaarlijk was, bleef in dienst tot in 1871, doch reeds in 1866 konden de treinen zelfstandig, maar met de hulp van lichtlokomotieven de hellende vlakken berijden. Andersdeels werd een nieuwe lijn over Kinkempois en Voroux voor de goederentreinen opengesteld. Zo is langer maar heeft



Hoofdtreinwachter uit de jaren 1838-'39, tijdens een controle in een « char à bancs »

## VOORoudERS VAN DE TEE

Hoe was het gesteld met 't comfort van de eerste treinreizigers ? Hoe zag de trein er uit, die op zondag 6 oktober 1839 het « oud station » van

vormden de tweede klas.

— voor de eerste klas waren er gewone diligences, ingericht zoals de klassieke door paarden getrokken diligences met hoeklampen en een impériaal voor de bagage.

lijnen verlengd tot op het uiterste punt van het Haspengoutws plateau te Ans, daar waar het terrein plotseling 110 meter diep en vrij steil afloopt naar de Maasvallei.

In 1839 kreeg de lijn Mechelen-Ans een aftakking van Landen naar Sint-Truiden, ons eerste Limburgs spoorwegvak, en werd ook de lijn van Gent naar Kortrijk ingehuldigd.

In de loop van de jaren 1840 en 1841 werd Brussel met Mons verbonden en in 1842 kreeg dit spoor zijn verlengstuk tot aan de Franse grens door de openstelling van het vak Mons-Quévrain en van de nieuwe verbindingen Kortrijk-Moeskroen en Moeskroen-Tournai.

## MOEILIJKE KUNSTWERKEN

Hoewel in geringe mate, ontmoetten de bouwers van deze eerste spoorwegvertakkingen ook reeds moeilijkheden, die de bouw van grote kunstwerken noodzakelijk maakten. De eersten van groot belang waren beslist de twee tunnels te 's Gravenbrakel en te Kumtich tussen Leuven en Tienen.

Volgens Ulysse Lamalle in zijn hoger geciteerd werk is vooral de laatste tunnel het voorwerp geweest van een historische controverse. Hij was aangelegd tussen Kumtich en Roosbeek en is in 1850 reddeels ingestort. Sedertdien werd hij vervangen door een spoor in diepe ingraving. Desondanks zijn het er over 'ns, dat deze tunnel had kunnen vermeden worden. Men zal ook wel op hem allusie hebben gemaakt, toen men in die tijd schamper opmerkte, dat België ook zijn tunnel had moeten hebben zoals Engeland. Men is later zelfs zo ver gegaan, dat men het bestaan van deze tunnel in twiffel heeft getrokken. In 1949-1950 werd hierover in het Bulletin van de Touring Club een heftige discussie geopend. Ulysse Lamalle zelf heeft nochtans deze knoop doorgehaakt en na konklusie van talloze dokumenten en kadastrale plannen bewezen, dat Kumtich goed en wel zijn spoor-tunnel heeft gehad van tussen de 800 en 930 meter lengte.

## DE « PLANS INCLINES »

Een tweede grote hindernis op dezelfde lijn was de Maasvallei te Luik, die 110 meter dieper lag dan de gemeente Ans, waar de spoorlijn Mechelen - Leuven - Tienen - Landen - Ans uitmondde. Tot 1 mei 1842 liep deze lijn inderdaad niet verder dan Ans en het station aldaar heette « Liège Supérieur ». Het relatief kleine baanvak Ans - Luik (Guillemins) — destijds « Liège Extérieur » — dat amper 6 km. lang is, kon pas op 1 mei 1842 in gebruik worden genomen. Aangezien beide eindpunten van dit vak met 110 meter niveauverschil op 4.300 meter van elkaar lagen, bedroeg de helling dus 30 mm-meter. Voor de toenmalige lichte lokomotieven was zulks een niet te nemen hindernis.

Kinkrentreinen opengesteld. Ze is langer maar heeft een minder scherp profiel. (Chr. Gids van Spoorwegmuseum van Brussel).

De verlenging van de lijn in de richting van Verviers en de Duitse grens stuitte niet op dezelfde moeilijkheden. Hiervoor kon men van de rechter Maasoever via de Ververvallei geleidelijk opklimmen. Niettemin dienden er 20 tunnels gegraven, talloze bruggen gelegd en werd te Dolhain de imposante viadukt van 20 bogen met een spanwijdte van 10 meter en een hoogte van 19 meter gebouwd.

## KONCESSIES

In 1843 kwam eveneens de lijn 's Gravenbrakel - Manage - Namen tot stand. Het daaropvolgende jaar trad plotseling een windstilte in bij de bouw van ons spoorwegennet. Vermoedelijk was het Rijk financieel wat over zijn eerste adem heen met die 559 km. sporenaanleg in enkele jaren en de realisatie van het daarbijhorend rollend materieel en de andere infrastructuur. Het is dan ook kenschetsend, dat vanaf dat ogenblik het Rijk de verdere uitbreiding met eigen middelen staakt en de hand reikt aan de privé- sektor. Dit betekent meteen het einde van een eerste periode van nationalisatie. Deze zal pas volledig worden hersteld door de oprichting van de Nationale Maatschappij voor Belgische Spoorwegen op 23 juli 1926 en de wederaankoop van de laatste concessielijnen. Hierover zijn nochtans heelwat jaren heengegaan omwille van de wettelijke concessieduur. Het proces werd reeds in 1873 ingezet met de spoorlijn naar Luxemburg. Bij het uitbreken van Wereldoorlog I waren opnieuw 4.786 km. in handen van het Rijk tegenover 275 in privé-exploitatie. En op 10 mei 1940 bleven nog alleen volgende privé-lijnen over : Mechelen - Terneuzen (39 km.) : vervalddag 26 augustus 1961. — Chimay - Mariënbourg (57 km.) : vervalddag 1 september 1961. — Brussel (Quartier Leopold) - Tervuren (14 km.) : vervallen op 27 mei 1961.

uit, die op zondag 6 oktober 1839 het « oud station » van Sint-Truiden voor het eerst binnenstoomde. Aan wie reeds een trip maakte met de TEE (Trans Europa Express) kunnen we wel vertellen, dat de reizigers van 1835-'39 in vergelijking nog nergens waren.

Zoals uit bijgaande foto's wel duidelijk blijkt, was voor machinist noch voor reizigers van veel comfort sprake. De eerste lokomotieven op ons spoorwegennet waren van het Stephensonstype en werden uit Engeland betrokken. Vanaf 1935 zou de fabriek van Cockerill Ougrée nochtans reeds een eigen lokomdtief bouwen. En hoe kon die anders gedoopt worden dan « Le Belge » ? De eerste trein naar Limburg werd ongetwijfeld door zo'n « Belge » getrokken. Stephenson noch Belge waren evenwel voorzien van een gesloten machinistenhuis. De machinist, die — nota bene — plechtstatig met een hoge hoed achter zijn vuurhaard en bedieningsknuppels zat, had niet eens een windscherm voor het aangezicht. We kunnen dan ook begrijpen, dat de Graaf de Quarré op vrijdag 14 juni 1842 hierover in de kamer nog interpelleerde :

« Il critique le siège aérien sur lequel se place maintenant un garde concoi », zo lezen we in « Le Journal du Limbourg Belge » van 17 juni 1842. « Il soutient que ce garde est très mal placé et ne peut rien voir, à cause de la fumée de la vapeur et de la cendre, qui lui brûlent la vue ».

De reizigers waren op de rijken na niet meer verwend. Er bestonden toen vier typen van rijtuigen, die van het gewoon materieel met drie afdelingen, een vierde met twee afdelingen, de eigenlijke luxeklasse.

— de open en onoverdekte « bankwagens » of « chars à bancs » vormden de derde klas. Zij hadden zelfs geen deuren. De reizigers moesten over de zijbanken kruipen en hadden zitbanken.

— de gesloten bankwagens waren praktisch hetzelfde doch waren voorzien van een dak en zijwanden in zeildoek. Zij

met hoekklampen en een impe-

riaal voor de bagage. — het nec plus ultra waren de berlines», eerste klas extra, met twee afdelingen en een centrale gang.

De koppeling van deze rijtuigen was nog zeer rudimentair. De Brit Henry Booth had de schroefspanner nog niet uitgevonden, die de wagons buffer tegen buffer haalt. We kunnen ons dan ook best voorstellen, hoe de passagiers bij vertrek en afremmen door mekaar werden geschud.

## DE EERSTE REISBILJETTEN

Eén goede kant was er wel aan. De reizigers van die tijd waren nog niet verwend. En ze betaalden betrekkelijk weinig voor zo'n avontuur. In 1835 golden voor een enkele reis Brussel (Groendreef) naar Mechelen (20 km.) volgende tarieven :

In berline ..... 2,5 fr.  
In diligence ..... 1,5 fr.  
Overdekte bankwagen 1,00 fr.  
Open bankwagen ..... 0,50 fr.

Toen men na een jaar exploitatie in 1836 konstateerde, dat de dure berlines niet in trek waren en de 3e klas werkelijk werd bestormd, werden om de kosten te dekken de plaatsen in derde klas van 0,50 fr. op 0,75 fr. gebracht en daalde de prijs in de berlines van 2,50 fr. tot 1,72 fr.

Procentgewijze was dat eerste jaar het aantal reizigers als volgt over de vier klassen verdeeld geweest :

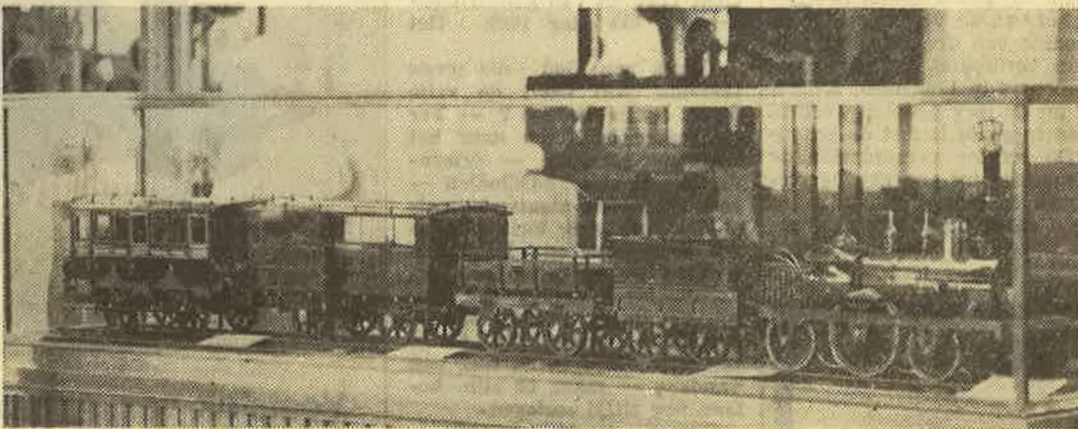
— berlines, 4 t.h. en 11.000 fr. ontvangst.  
— diligences, 11 t.h. en 28.000 fr.  
— open bankwagens, 28 t.h. en 76.000 fr.  
— open bankwagens, 57 t.h. en 154.000 fr.

De reisbiljetten werden destijds uit een scheurböekje afgeleverd. Vandaar de naam « coupon ». Hierop noteerde de ontvanger dag en uur van vertrek en de door de reiziger in te nemen plaats. De kartonnen biljetten, zoals we ze thans kennen, zijn van het type Edmonson en werden pas in 1847 uit Engeland geïmporteerd.

— L. STERKEN —

Morgen : (4)

Bij treinfest dient gepraald, maar ook de rekening betaald.



Zo zag ongeveer de eerste trein er uit, die naar Limburg stoomde. Achter de lokomotief en de tender bemerken we een open bankwagen (3de klas), een gesloten (2de klas) en een berline (1ste klas). Dit miniatuur konden we fotograferen in het Spoorwegmuseum te Brussel, waar we praktisch al onze illustratie haalden. Onze hartelijke dank hiervoor aan de hh. Vanbergen en Vaderis van de N.M.B.S.-persdienst