

1839 : eerste trein in limburg

Tongeren en Hasselt in de ring om de zo gegeerde spoorlijn (7)

De eerste lokomotief, welke zijn loopbaan begon op het eerder klein spoorlijntje Landen — Sint-Truiden, werd « Puteanus » gedoopt. In die tijd kregen de traktiemiddelen van de spoorwegen inderdaad als identifikatie naast hun volgnummer van ingebruikneming ook een naam.

Het te Hasselt uitgegeven « Journal du Limbourg Belge » schreef hierover :

— « Met genoeg hebben we gekonstateerd, dat het bestuur van de Spoorwegen de naam van de beroemde Puteanus gegeven heeft aan de lokomotief nr 32 van de lijn Sint-Truiden — Landen. Het had bezwaarlijk een meer eerbare naam voor Limburg kunnen vinden ».

Puteanus, Vandeputte, die geboren werd te Venlo in 1574 en te Leuven overleed in 1646, was een leerling van de beroemde filoloog Justus Lipsius, professor aan de universiteiten van Leiden, Jena en Leuven, waar zijn monument werd opgericht. Een door Vandijck geschilderd portret van Puteanus versiert thans nog het stadhuis van Venlo.

De beroemdheid van hun doopnamen kon nochtans niet beletten, dat deze lokomotieven met hun last reizigers en goederen op hun Limburgreizen van 6 oktober 1839 tot 12 juli 1847 zouden moeten wachten, alvorens ze konden doorstoten tot de hoofdplaats van de provincie. Totdantoe heeft het heelwat voeten in de aarde gehad, om dat verlengstuk van precies 16.785 meter enkel spoor van St.-Truiden tot Hasselt van hogerhand los te krijgen en te laten realiseren. Tenslotte zou het nog geen rijksspoorweg worden. Ondertussen was het Rijk van zijn eerste nationalisatie-inzichten afgestapt en

miljoen werden uitgegeven aan de bouw van ons spoorwegnet. Wij hebben hieraan ons evenredig deel bijgedragen. Waarom? Om achteraf 1,2 miljoen te krijgen voor dat stukje spoor Landen-St.-Truiden? Is dat gelijkheid? Is dat een — we zeggen niet — genereuze maar royale en billijke interpretatie van de wet van 1837? »

VERLIESPOST ?

Het « Journal du Limbourg Belge », opperde deze bedenking in antwoord op een nogal perfide insinuatie van het « Journal de Bruxelles » over de leefbaarheid van een even-



Een kaart met de situatie van onze Belgische spoorwegen na de inwijding van de eerste lijn naar Limburg, Landen - St.-Truiden

wikkeling gedwarsboomd werd. De vrucht werd door eigen worm aangewreten. Het is namelijk zo, dat de streek van Tongeren zich verre van gelukkig achtte met een mogelijke verlenging van de lijn Landen-St.-Truiden tot Hasselt. Hiervoor had ze behoudens haar prestigeoverwegingen en haar rivaliteit met Hasselt — denken we aan de toen pas beslechte strijd tussen beide steden betreffende de zetel van het hof van Assisen — wel enkele degelijke argumenten. Ze liet o.m. gelden, dat het arrondissement Tongeren het dichtst bevolkt was van gans de provincie en derhalve een afbuiging van de spoorlijn Landen-St.-Truiden naar Tongeren en zo verder naar Maastricht en Luik voor deze exploitatie veel rendabeler zou zijn dan een spoor naar Hasselt en verder op

Spreker drong vooral op dit onderzoek aan, (sic) omdat de provincieraad zich in 1836 formeel had uitgesproken voor de richting Maastricht, waar toch het brandpunt was van de bevolkingsdichtheid, en het Rijk desondanks van plan was dit spoor op de Kempen te axeren ».

TWEE PROJEKTEN

Ongeveer twee jaar later op 24 januari 1845 moest het « Journal du Limbourg Belge » deze zelfde Graaf de Rénesse nog terecht wijzen.

« Een honorabele parlementariër van Tongeren », zo schreef het, « heeft zijn wensen voor werkelijkheid gehouden, toen hij in de Kamer verklaarde dat de twee Limburgse arrondissementen Tongeren en Maaseik unaniem achter het projekt Blijckaerts-

isatie-inzichten afgestapt en omwille van de privé-sektor. De lijn St.-Truiden-Hasselt zou worden gerealiseerd en uit-gebaat door de groep Mackenzie en Barry, die ook koncessiehouders waren van de lijn Orleans-Bordeaux.

EEN BELOFTE

Indien we minister Rogier in zijn antwoord van vrijdag 19 februari 1841 in de Kamer aan een Luxemburgse volks-vertegenwoordiger die voor zijn provincie een spoorweg vroeg, moeten geloven, dan zou Hasselt niet tot 1847 hebben moeten wachten op een treinverbinding. « Deze provincie (Luxemburg) », zo sprak hij, evenals de provincie Limburg, die omwille van het algemeen belang zo ongelukkig verminkt werden, hebben recht op geheel onze toewijding. Ik verklaar hier dan ook, dat van de kredieten, welke me zullen worden toegekend, Limburg en Luxemburg het leeuwendeel zullen hebben ».

Helaas, einde 1844 moest Limburg nog beroep doen op de wet van 1837 waarbij de regering zich formeel verbonden had ook deze provincie zo spoedig mogelijk op het spoorwegnet aan te sluiten.

In zijn editie van 13 november 1844 schreef het « Journal du Limbourg Belge » o.m.:

« Wij herinneren haar (de regering) er aan, dat deze wet op loyale wijze moet worden geïnterpreteerd en niet naar de letter. De wetgever heeft aan de provincie Limburg een spoorverbinding beloofd; en het is niet door deze verplichting naar de letter doch wel door haar naar de geest uit te voeren, dat hij zijn belofte kan inlossen. Wat baat hebben inderdaad Limburg en zijn hoofdplaats bij een stukje spoor, indien dit op generlei wijze kan bijdragen tot hun economische welvaart, vooral dan Hasselt dat toch het commerciële en industriële centrum is? Ziedaar, wat we hier reeds vier jaar lang herhalen zonder enig antwoord te ontvangen van diegenen, die toch zo goed op de hoogte willen zijn van onze Limburgse belangen.

De provincie Limburg is de zwakste van het rijk. Daar ligt de knoop (N.v.d.R. 169.960 inwoners na tweede kleinste Luxemburg met 174.719. Meest bevolkt was toen Oost-Vlaanderen met 742.793). Reeds 200

de leefbaarheids- en eventuele lijn Landen-St.-Truiden-Hasselt. Deze krant had in zijn nummer van 6 november 1844 o.m. geschreven, dat (sic) « de railway Landen-St.-Truiden, met al zijn materieel heden ten dage slechts anderhalf miljoen waard is en, indien we goed ingelicht zijn, het Rijk aan de exploitatie van deze lijn 100 fr. per dag toeschiet ».

De Hasseltse krant betoogde inderdaad terecht:

« Indien we de officiële documenten konsulteren, die werden uitgegeven door het ministerie van Openbare Werken, dan moet de railway Landen - St.-Truiden gerangschikt worden in de categorie van de winstgevendende, nog vóór de lijnen Tienen-Mechelen, Tienen-Luik, Mechelen-Gent, en ook nog vóór Gent-Oostende, Gent-Franse grens, Brussel-Quiévrain, Luik-Duitse grens en 's Gravenbrakel-Namen.

Ziehier trouwens hoe de verscheidene spoorlijnen gerangschikt worden bij wijze van interest op het geïnvesteerd kapitaal via de exploitatieopbrengst:

1. Brussel-Mechelen	% 12,01
2. Mechelen-Antwerpen	7,93
3. Moeskroen-Doornik	7,37
4. Landen-St.-Truiden	2,94
5. Tienen-Luik	2,89
6. Luik-Duitse grens	2,66
7. Brussel-Quiévrain	2,40
8. Gent-Oostende	2,32
9. Mechelen-Gent	2,29
10. Gent-Franse grens	2,22
11. Mechelen-Tienen	2,02
12. 's Gravenbrakel-Namen	1,44

In dit betoog van het « Journal du Limbourg Belge », schuilt natuurlijk ook een handigheidje, want deze winstberekening is gebaseerd op de kostprijs van aanleg, die voor Landen-St.-Truiden bv. zeer miniem was, in tegenstelling met o.m. 's Gravenbrakel-Namen, waar veel kostbare kunstwerken noodzakelijk waren. Niettemin toonden de jaarlijkse ontvangsten van ons eerste Limburgs spoorwegvak toch een stijgende curve:

In 1840	106.815,56 fr.
In 1841	134.197,29 fr.
In 1842	145.382,82 fr.
In 1843	150.145,69 fr.

GEDWARSBOOMD IN EIGEN SCHOOT

Het was nochtans niet alleen de fout van hogerhand, dat Limburg in zijn spoorwegont-

naar Hasselt en verder op naar de schraal bewoonde en dorre Kempen. Zij beriep zich nog — en ten onrechte — op een vroegere wens van de Limburgse provincieraad, om de eerste Limburgse spoorlijn op Maastricht te richten. Zulks gebeurde immers in een periode, toen Limburg nog niet verdeeld was en de « Hollander » nog een « vriend ». Nadien heeft de Limburgse provincieraad duidelijk deze stelling gewijzigd, en wel op 6 oktober 1839 bij de inhuuldiging van het spoor Landen-St.-Truiden bij monde van zijn voorzitter de Pitteurs, die duidelijk oplette voor het tracé via Hasselt om nadien aan te sluiten op de geplande kanalisatie van de Kempen.

Een der hoofdmotieven van Tongeren tegen dit plan was beslist het in 't openbaar het minst geciteerde, nl. de grote winsten van Tongeren op het voor die tijd groot transitverkeer tussen de Hasseltse distilleerderijen en het Luikse, zowel voor de aanvoer van het gros hunner grondstoffen als voor de afzet van ongeveer 80 procent van hun jeneverproduktie. Tongeren begreep wel, dat deze bron van inkomsten zou wegvallen als Hasselt per spoor via St.-Truiden en Landen het Luikse bekken kon bereiken.

EEN WARE DOLKSTEEK

Men moet zich werkelijk in de enorm regionalistische mentaliteit van die epische kunnen inleven, om bepaalde gedragingen en uitlatingen te begrijpen van personen, die toen onze Limburgse belangen te Brussel moesten verdedigen. Een der kopstukken van de anti-St.-Truiden - Hasseltcampagne was ongetwijfeld de Tongerse volksvertegenwoordiger Graaf de Renesse. In de kamerzitting van 23 februari 1842 antwoordde dit Limburgse parlementslid zijn collega de Theux, die daags voordien een staf had gebroken voor de verlenging van het spoor naar Hasselt, dat, indien men over de financiële middelen beschikte om het Limburgs spoorwegnet uit te breiden, men op de eerste plaats in deze provincie een enquête moest houden, om de verschillende belangen te kennen en het advies van alle streken over de door deze spoorlijn te volgen richting.

achter het project Blijckaerts-Detiège staan ».

In die tijd werd inderdaad door Tongeren en Hasselt nog steeds koordje getrokken tussen twee projecten.

1. Het project, dat begrijpelijkerwijze in de Tongerse kaart speelde, kwam namelijk van de Tiense aannemersfirma Blijckaerts en Detiège, die in koncessie een spoorlijn Luik-Tongeren-Hasselt wilden aanleggen en aldus de Limburgse hoofdplaats en haar stokerijen verbinden met het Luiks bekken zonder de aanleg van het verlengstuk St.-Truiden-Hasselt.

2. Het tweede project van Mackenzie en Barry voorzag deze laatste verlenging wel, eveneens in koncessie doch op voorwaarde dat zij van het rijk het beginstuk van Landen naar St.-Truiden met zijn volledige infrastructuur en materieel in bruikleen kreeg voor de duur van de koncessie (negentig jaar).

Hasselt en de Kempen schaarden zich achter het tweede project. Zij betoogden, dat door de verlenging van de lijn Landen-St.-Truiden tot de Limburgse hoofdplaats deze laatste en haar hinterland niet alleen per spoor verbonden waren met het Luikse maar bovendien ook met Brabant.

Op 15 januari 1845 zou de Hasseltse gemeenteraad trouwens een petitie in die zin aan de Kamer sturen, terwijl Tongeren onmiddellijk volgde ten voordele van het project Blijckaerts en Detiège.

« Het Journal du Limbourg Belge », maakte op 24 januari 1845 inderdaad ook melding van een petitie van de gemeentebesturen van Bocholt, Lommel, Bree, Opitter, Overpelt, Kleine-Brogel, Peer, Eksel, Hechtel, Wijchmaal, Grote-Brogel, Helchteren en Houthalen, waaruit bleek dat praktisch de ganse Kempen en een deel van het arrondissement Maaseik zich categoriek distantiëerden van het plan Blijckaerts en Detiège en opteerden voor de verbinding Landen - St.-Truiden - Hasselt voor ontsluiting van de Kempen en mogelijke aansluiting op de geplande kanalisatie van de Kempen.

L. STERKEN

Morgen: (8) Argument van Hasseltse borrel woog in die tijd zwaar door.



Een oude gravure van het eerste station van Mechelen, aanvangs- en knooppunt van het eerste spoorwegennet op het Europees continent der Belgische spoorwegen