

1839 : eerste trein in limburg

Argument van de Hasseltse borrel woog in die tijd zwaar door (8)

Terwijl Limburg nog een guerrilla voerde voor de uitbreiding en de voordeligste richting van zijn spoorweguitbreiding, werd de wereld geschokt door de eerste rampen bij deze nieuwe vorm van mensen- en goederenverkeer.

Op 4 mei 1842 ontplofte de lokomotief van de spoorlijn Parijs - Versailles, vermoedelijk bij gebrek aan voldoende water in de ketel en door een gebrekkige veiligheid. Volgens de eerste berichten brandden hierbij drie of vier rijtuigen uit en kwamen de machinist en meerdere passagiers om het leven.

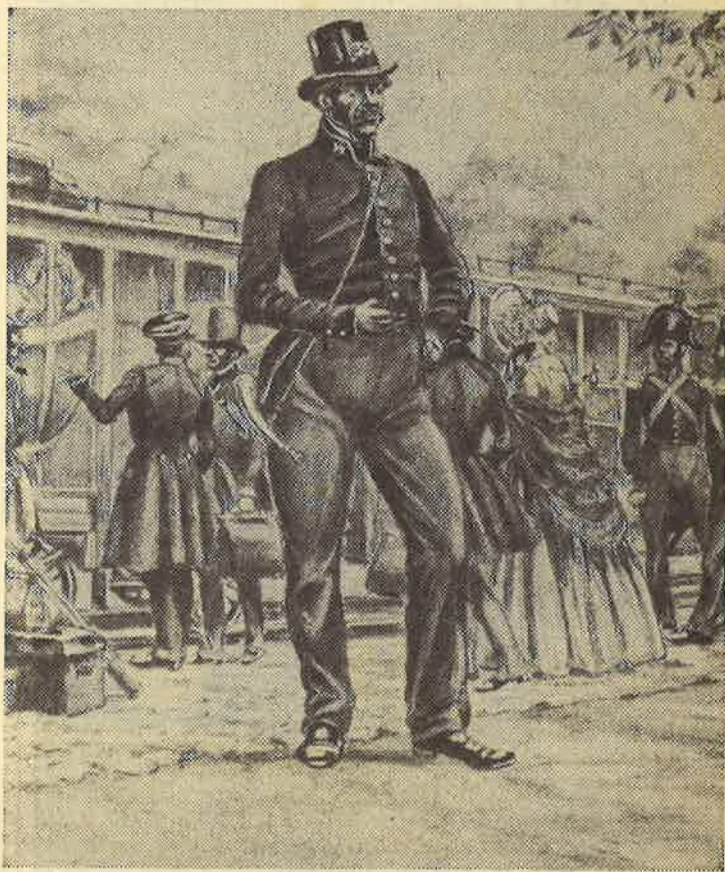
Ook het station van Landen kende zijn eerste sensatie. Het « Journal de Limbourg Belge » meldt in zijn uitgave van 7 januari 1844 : « Men schrijft ons uit St.-Truiden 6 januari : Een ongeval, dat gelukkig geen funeste gevolgen had, gebeurde gisteren in de laatste trein van Brussel naar Luik. Bij de inrit van Landen sloeg een deur van een bankwagen plotseling open. Vlak er bij zat een dame met haar drie kinderen, van wie ze het jongste van ongeveer vier jaar op de schoot hield. Eensklaps rolde dat kind van moedersschoot en viel door de open deur op het spoor. De dame wilde haar kleintje achterna springen, doch werd gelukkig nog tijdig gegrepen door twee medereizigers, die haar bedoeling bemerkten. Slechts met grote moeite konden ze haar tegehouden.

Een andere reiziger in dezelfde bankwagen begon te schreeuwen en met zijn hoed naar de machinist te zwaaien, gevolgd door de passagier van een voraan rijdende diligence. Alles bleef vergeefs. Bij aankomst van de trein te Landen konstateerde men, dat er geen treinwachter bij het konvoel was. Onmiddellijk gingen de machinist en drie werklui met toortsen op zoek. Twintig minuten nadien keerden ze terug met het kind. Het was ongedeerd en had zelfs geen schrammetje opgelopen. Ze hadden het langs het spoor ge-

een zo spoedig mogelijk doortrekken van de spoorlijn Landen - St.-Truiden tot Hasselt vooral op een dubbele argumentatie :

1. dat afgezien van alle bijbeschouwingen het Rijk werkelijk winst zou boeken door deze verlenging ;

2. dat het uitblijven van deze verbinding niet alleen een ruïne zou zijn voor de Hasseltse stokerijen, doch — en dit vloeide hieruit voort — ook voor de vruchtbaarmaking en de ontsluiting van de Kempen.



Zo zag een treinwachter in vol ornaat eruit in het jaar 1838

EEN RAMP VOOR HASSELT EN LIMBURG

De aanleg der spoorlijn St.-Truiden-Hasselt zou evenwel op de eerste plaats de Hasseltse economie en de Limburgse welvaart konditioneren.

Volgens de cijfers en de studie van notaris de Corswarem

nalisatione der Kempen, die reeds bij K.B. van 24 oktober 1838 werd in het vooruitzicht gesteld, waarvan de minister van Openbare Werken bij K.B. van 10 september 1842 aan hoofdingenieur Kümmer de leiding der werken en de voorstudie had toevertrouwd

schrammetje opgelopen. Ze hadden het langs het spoor gevonden onder de hoede van een baanwachter, die op zijn geschrei was toegesnel.

Te Tienen had een reiziger een der twee openstaande deuren gesloten om de tocht te weren. Vermoedelijk heeft hij een er van niet degelijk op slot gedaan. Het is eveneens mogelijk dat de reiziger, die voor de dame met haar kinderen zat, al spelend met de voet op de slotknop heeft gedrukt, wat wel meer gebeurt en ten strengste dient betuigd.

ONEERLIJKEN

Het toenmalig verkeer was al evenmin veilig voor vrijbuiters als op onze dagen. Zo eiste een treinwachter in het station van Brussel één frank en enkele centiem van een reiziger, die nochtans als lid van een harmonie een vrijbiljet kon voorleggen. De verbolgen muzikant protesteerde bij aankomst te Mechelen tegen dergelijke oneerlijkheid. De stationschef greep kordaat in en legde klacht neer bij niemand minder dan de Minister, die de treinwachter uit zijn dienst ontsloeg.

Op 27 januari 1842 werd een militair met verlof van St.-Truiden opgesloten in het burgerlijk en militair bewaringshuis van Hasselt onder de verdenking van straatroof op de geleider van de « malle post » (postkoets) tussen St.-Truiden en Hasselt.

NOTARIS DE CORSWAREM IN 'T GEWEER

Deze kleinschalige voorvallen konden nochtans de grote Limburgse spooroorlog niet uit de aktualiteit verdringen. Tussen 1843 en 1845 is er heelwat geschreven, gewreven en gedebatteerd over dit probleem. Vooral de Hasseltse stokerijen, die toendertijd de grootste industrie van Limburg waren, zetten de overheid onder druk, omdat ze bij gebrek aan een spoorverbinding en de daaruit voortvloeiende hoge transportkosten langs de weg niet meer konden concurreren tegen andere aanverwante centra van het land.

In die tijd heeft vooral de studie van Notaris de Corswarem, lid van de Hasseltse gemeenteraad, opgang gemaakt.

Hij steunde zijn betoog voor

pen.

DUBBELE WINSTBRON

Voor het eerste gedeelte van zijn argumentatie had deze eminente notaris twee bewijzen: de vrijwaring van de winstbron der Hasseltse accijnzen voor de Schatkist, en de verruiming van de opbrengst van een doorgetrokken spoorlijn.

Het accijnsrecht per hektoliter distillaat bedroeg destijds 0,40 fr. Voorzien werd dat het zou gebracht worden op 0,60 fr. en zelfs op 1 fr. Welnu a rato van 0,40 fr per hektoliter hadden de Hasseltse stokerijen in 1841 niet minder dan 300.000 fr. in de schatkist gestort. Vergeten we namelijk niet dat het harde munt was, want een brood kostte toen 0,18 fr, een kilo boter 1,68 fr en een hektoliter jenever 66 fr. De ganse rijksbegroting liep zelfs in 1843 slechts op tot 110.486.091,60 fr. En de ontvangsten op het gehele spoorwégnet bedroegen in totaal in 1841 nauwelijks 521.000 fr.

Notaris de Corswarem onderstreepte verder, dat de 300.000 fr in 1841 van de Hasseltse stokerijen reeds aan de lage kant waren ten overstaan van de vorige jaren, zulks ingevolge de hoger geciteerde achteruitgang van deze industrie. Volgens de normale maatstaven en met de steun van een spoorverbinding zou ze spoedig weer oplopen tot 600.000 fr.

In zijn verder betoog evalueerde de h. de Corswarem de opbrengst van de verlengde spoorlijn Landen - Hasselt aan de hand van vaststaande cijfers en rekening gehouden met een verhoogd reizigers- en goederenvervoer op 968,50 fr. per dag. Na aftrek van de onkosten van exploitatie en onderhoud (442,50 fr. per dag) bleef nog een netto dagwinst van 526 fr. of 191.990 fr. per jaar. Welnu, de spoorlijn Landen - St.-Truiden had in totaal 1.306.000 fr. gekost. De verlenging tot Hasselt werd geraamd op 1.872.000 fr, waarvan de stad Hasselt 72.000 fr. voor eigen rekening zou nemen. De spoorlijn Landen - Hasselt zou derhalve 3.106.000 fr. kosten en zou met een winst van 191.990 fr. per jaar de mooie kapitaalsinterest van 6,33 % opleveren.

die van notaris de Corswarem had Hasselt vooral een intens handelsverkeer met Luik en zijn hinterland. Hier betrokken de stokerijen het gros van hun grondstoffen (vooral kolen) en zetten ze ook 80 % van hun afgewerkte produkten af, alsmede in transit een groot gedeelte van de agrarische opbrengst van Limburg.

In 1841 bedroeg deze invoer 37.500 ton, dat allemaal langs de weg diende vervoerd, en de uitvoer 14.074 ton. Het kolentransport alleen (10.658 ton in 1841) kostte langs de weg 12 fr. per ton en zou per trein met overladen bij vertrek en aankomst slechts 7,20 fr kosten. Wie zal dan nog twijfelen dat de hoger vervoerkosten de Hasseltse stokerijen enorm benadeelden tegenover hun concurrenten die wél reeds aan een spoorweg lagen?

Een dekantie van deze nijverheid zou niet alleen voor Hasselt, maar voor gans de Kempen een ramp zijn. Dankzij haar afvalprodukten was Hasselt reeds beroemd voor zijn ossenmesterijen, waarvan aan Brussel jaarlijks 1300 stuks werden geleverd. De mest van deze ossen werd gunstig aangewend en had reeds bijgedragen tot de ontginning van grote gebieden ten noorden van Hasselt, de bevolking van vroeger verlaten streken en de welvaart van zovelen, die hier een nieuw bedrijf gevonden hadden.

Baron de Schiervel diepte deze argumentatie nog uit tijdens zijn merkwaardige tussenkomst van 27 maart 1844 in de senaat — want hij was toen niet alleen gouverneur van Limburg, doch ook senator. Hij herinnerde de regering aan haar wettelijke verplichtingen van 1837, aan de grote offers, welke Limburg en Hasselt brachten aan de Belgische onafhankelijkheid door afstand van grondgebied en een broederbevolking, door inkwartiering van garnizoenen en nieuwe bezetting van de Hollandse strijdkrachten. Hij sprak tenslotte de hoop uit dat de beloofde kanalisatie van de Kempen niet in de dossiers der projekten zou blijven.

LIMBURGS KANALENNET

Waarin bestond nu deze ka-

naalstudie had toevertrouwd en die in maart 1844 reeds aan haar derde projekt toe was? Hoewel we hierover in het bestek van studie over de pionierstijd van de Limburgse spoorwegen slechts zeer summier kunnen uitweiden, moeten we toch even dit plan van water- en irrigatiewegen in zijn tijd situeren. Het was inderdaad zo belangrijk voor de economische toekomst van de provincie en de agrarische ontsluiting van de dorre Kempen, dat de Limburgse provincieraad het zelfs — en zulks wel ten onrechte — voorrang heeft verleend op de spoorwegen. Uit vrees niets te krijgen, wanneer te veel werd gevraagd, verzweeg deze raad inderdaad in zijn petitie de noodzakelijkheid van een spoorwégnet om het volle pond te laten voor de kanalisatie.

Voorzien werden:

1. een voedings- en scheepvaartkanaal van Bocholt (op kanaal Maastricht - 's Hertogenbos) via St.-Huibrechts-Lille naar Lommel (Blauwe Kei).
2. Vanaf Lommel (Blauwe Kei) drie vertakkingen naar Herentals, Hasselt en Antwerpen (via Turnhout).
3. Kanalisatie van de kleine rivieren die door Antwerpen en Limburg stromen: de drie Neten, de Mark, de Pele, de A, de Laak en de Zwartebeek.
4. Kanalisatie van de Demer.

Bovendien had Limburg nog een schromelijk tekort aan de gelijke verkeerswegen, wat vaak ook door de tegenstanders werd uitgespeeld tegen de aanleg van de spoorweg. Zo vroeg volksvertegenwoordiger de Theux in de kamerzitting van 20 februari 1841 aandacht voor dit probleem. «Limburg, zo onderstreepte hij, heeft dringend 32 wegen nodig, die zullen bijdragen tot de ontsluiting en de ontginning van de Kempen. Vooral dan de gelijke wegverbindingen tussen Hasselt en Maaseik, St.-Truiden via Herk-de-Stad naar Diest, de Romeinse kassei Tongeren Orey, St.-Truiden-Hamont, Visé - Tongeren en Beringen-Hasselt.

L. STERKEN

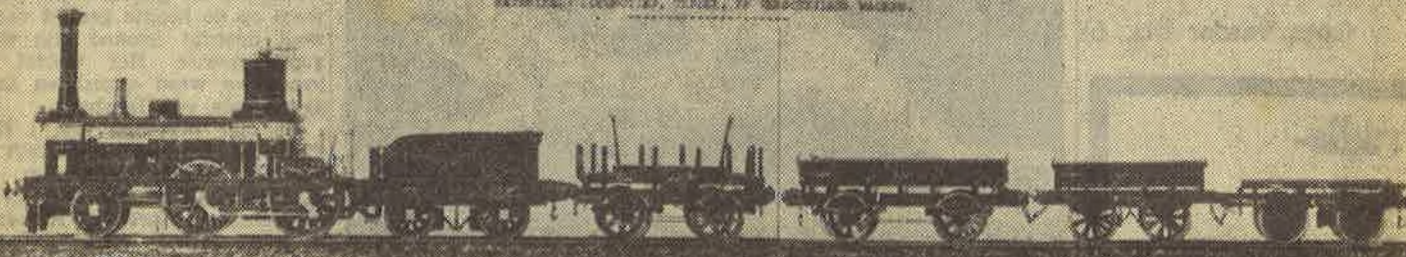
Morgen: (9) Landen - Hasselt in concessie aan Cie Maekenzie en Barry.

TRAIN A MARCHANDES EN 1833.

SPECIMEN DES TYPES DE MATERIEL LOCOMOTIVE, TENDU ET WAGONS TIRANT DASS SA COMPOSITION.

1711. SUCCESSEUR.

MATERIEL COMPOSÉ DE TENDU ET WAGONS TIRANT DASS SA COMPOSITION.



Dit is een maquette van een goederentrein uit het jaar 1833, bestaande uit een lokomotief, een tender en diverse transportwagens