

# 1839 : eerste trein in Limburg

## *Landen - Hasselt in concessie aan Compagnie Mackenzie & Barry (9.)*

Op woensdag 29 januari 1845 bracht de hoofdingenieur Groetaerts van Bruggen en Wegen, die op 17 augustus 1844 gelast was geworden met de studie en het projekt van de spoorlijn Sint - Truiden — Hasselt, hierover verslag uit.

Van den beginne stelde hij als basisprincipe, dat bij een eventuele verlenging van het spoor Landen — Sint-Truiden alleen kon sprake zijn van de richting der Limburgse hoofdplaats, omdat een oostelijke zwenking naar Tongeren op een te korte afstand een parallelspoor zou kreëren met de grote verbinding Schelde — Rijn over Luik.

Hij konstateerde tevens, dat ingevolge de vele demarches en petitiees van talrijke gemeenten, die alle het spoor naar zich wilden toehalen en door de besluiteloosheid op politiek vlak deze logica wel enigszins was genegeerd, doch dat gezien de gebeurtenissen van 1839 de door de regering gekozen richting de beste was.

### TWEE MOGELIJKE TRACES

Hoofdingenieur Groetaerts suggereerde twee mogelijke tracés voor de toekomstige verbinding St.-Truiden-Hasselt.

A. Een lijn die van St.-Truiden pal noordwaarts zou lopen of een punt in de buurt van Vijver en vandaar dubbel zou aftakken naar Hasselt en Diest.

B. Een meer rechtstreekse verbinding, die te Melveren gelijkgronds de steenweg St.-Truiden-Hasselt zou kruisen en deze dan tot in de buurt van Hasselt op enige afstand echts zou volgen tot bij Hasselt.

Volgens deze studie bedroegen de kosten voor tracé A

mijl was circa 5,5 km.) genomen in het dienstjaar 1843.

Dit spoor koste qua aanleg :

- a. spoorlijn en infrastructuur 1.216.236,95 fr.
- b. stations Landen en St.-Truiden 87.324,50 fr.
- c. platforms, enz. 16.438,35 fr.
- d. rollendmaterieel en traktie 150.000,00 fr.

Totaal : 1.470.000,00 fr.

Welnu, de ontvangsten van deze lijn bedroegen in 1843 zowat 93.738,96 fr., waarvan na aftrek van 63.128,20 fr. uitbatingskosten nog 30.710,76 fr. restleerden of een interest van het geïnvesteerd kapitaal van 2 %.

Deze winst zou nog aanzienlijk verhogen als de lijn



De stokers op de eerste treinen droegen een mantel in geitevel en lustten wel een warm drankje, want het was bitter koud op de lokomotief.

gotjes van 1,2 m., 3 bruggen van 4 m., 8 viadukten van 5 m. en een viadukt-tunnel van 3,5 m.

Het station van Hasselt zou gebouwd worden in de hoek gevormd door de Luiker- en de St.-Truidersteenweg, met

burgse verantwoordelijken op hun achterste poten gingen staan bij dit nieuws. Ging men met de veiligheid van de «sporende Limburger» een loopje nemen?

VAN WAL

Op 19. december 1845. wer-

Volgens 'de studie bedroegen de kosten voor tracé A 1.572.000 fr. en voor tracé B 1.472.000 fr., een verschil dus van 100.000 frank in het voordeel van het huidige tracé, waarvoor zou gootpeerd worden.

Het tracé B zou bovendien ook nog 1753 meter korter zijn, want van op de kop van het stationemplacement te St.-Truiden tot aan de rand van Hasselt zou het precies 16.785 meter lang zijn tegenover 18.528 meter voor de lijn over Wijer. Tracé B had volgens hoofdingenieur Groetaerts nog het voordeel, dat het haaks op de hoofdader Antwerpen-Mechelen - Landen - Luik - Duitse grens zou slaan en daardoor de beste verbinding van de Kempen zou vormen naar vest, oost en zuid. Ten slotte diende ook rekening gehouden met hogere transportkosten voor reizigers en goederen via het tracé A.

De hoofdingenieur Groetaerts konkludeerde dan ook, dat de meest economische spoorweg het best de ontsluiting en agrarische ontwikkeling van de Limburgse Kempen zou tegemoet komen. Wat Hasselt zelf betreft, konstateerde hij dat hier sedert de uitbouw van het spoorwegnet in ons land de basisindustrie der stokerijen enorm was achteruit gelopen, ingevolge de hogere transportkosten van grondstoffen en afgewerkte produkten langs de weg. Vergeten we inderdaad niet, dat Hasselt in die tijd zowat 3,5 miljoen liter jenever per jaar stookte en daarvan de drie-vierden exporteerde naar Luik en zo verderop naar Verviers, Luxemburg en Namen, en dat het hiervoor per jaar 7 miljoen kilo graan nodig had, waarvan meer dan de helft werd betrokken uit de streek van Tongeren, Luik en het gebied van Samber en Maas, alsook tot 14 miljoen kilo steenkolen van Luik, zonder te spreken over boter, aardappelen, kalk, hout, pannen, hardsteen, ijzer en bier.

Hasselt, zo luidde de motivering in deze studie nog, dat zowat de grens vormt tussen het vruchtbare Haspengouw en de dorre Kempen en bovendien zelf reeds een flinke culturele bloei kent, moet als uitstralingspunt van wegen een hefboom worden voor de ontsluiting van de Kempen. Zulks heeft de gemeenteraad van de Limburgse hoofdplaats best begrepen, toen hij in zitting van 13 juli 1842 een subsidie van 72.000 frank heeft getemd voor de verleging van het spoor Landen-St.-Truiden tot Hasselt. Administratief zal deze lijn nog het voordeel hebben, dat dan op Arlon na alle hoofdplaatsen van België er trein onderling en met de oofdstad zijn verbonden.

#### EVEN REKENEN

Het project Groetaerts nam ook de financiële kant van de situatie onder de loupe. Als basis werd de aanleg en de exploitatie van de bestaande lijn Landen-St.-Truiden met een lengte van twee mijl (één

Deze winst zou nog aanzienlijk verhogen als de lijn langer en belangrijker werd, want de exploitatiekosten aan personeel en materieel zouden praktisch dezelfde blijven. Ten slotte viel er nu reeds op de korte lijn Landen - St.-Truiden een jaarlijks stijgende curve in de ontvangsten waar te nemen:

In 1840 .....	106.815,29 fr.
In 1841 .....	134.197,29 fr.
In 1842 .....	145.382,82 fr.
In 1843 .....	150.146,69 fr.

Hoofdingenieur Groetaerts berekende dat een vat van bij vertrek tot bestelling ten huize per trein over 13 mijl van Hasselt naar Luik nog slechts 6,90 fr. aan transport zou kosten, dat een reiziger in bankwagen deze afstand zou kunnen doen voor 3,25 fr. in plaats van 4,5 fr. langs de weg, en dat bovendien omwille van de lagere kostprijs het reizigersverkeer tussen Hasselt en Luik nog zou toenemen.

#### DE AANLEG ZELF

Het tracé St.-Truiden - Melveren - Kortenberg - Alken - Hasselt met onderweg stopplaatsen te Kortenberg en te Alken kreeg de voorrang. Hiervoor zouden 800 werklui worden ingezet. Het zou over een afstand van 16.785 meter een niveauverschil van 11,25 meter moeten overbruggen tussen St.-Truiden (53,42 m.) en Hasselt (42,17 m.). De grootste bogen in deze lijn hadden een radius van 3.000 m. en de kleinste van 2.000 m. De hoogste aan te leggen dijk (in de Herkvallei te Sint-Lambrechts-Herk) zou 10 meter bedragen, terwijl de diepste ingraving 7 meter zou bereiken. Het plan hield eveneens rekening met de slechte ondergrond van de Herkvallei. Of men hieraan voldoende aandacht had besteed, zullen we later zien.

Verder dienden in dit nieuw traject 14 aquadukten van 0,6 m. opening gebouwd, 3 brug-

de St.-Truidersteenweg, met een emplacement van 400 m. x 50 m. (N.v.d.R. Het huidige emplacement meet 2,5 km. op 150 m.) en gemakkelijk toegangen vanaf beide hogergenoemde steenwegen. De verbinding zelf werd in enkel spoor aangelegd, doch aanpalende terreinen zouden worden aangekocht voor latere ontubbeling.

#### MACKENZIE EN BARRY

Bij K.B. van 19 mei 1845 werd de konventie goedgekeurd, die twee dagen voordien door de minister van Openbare Werken was afgesloten met de hh. Mackenzie, Barry, Tecelin, Sigart, Bullot en Brunau van de Britse compagnie Mackenzie en Barry voor aanleg en concessie van de nieuwe lijn St.-Truiden-Hasselt.

De hoofdclausules van deze overeenkomst bepaalden o.m. dat:

1. de koncessionarissen zich er toe verbonden deze spoorverbinding op eigen kosten en risico binnen de drie jaar uit te bouwen;
2. de concessie voor 90 jaar zou gegeven worden, te rekenen vanaf de eerste dag der exploitatie;
3. de tofrecchten zouden berekend worden op basis van dezen van het staatspoor;
4. het Rijk voor de duur van de concessie het vak Landen-St.-Truiden met rollend materieel in bruikleen zou geven aan de Compagnie Mackenzie en Barry.

Mackenzie en Barry, die ook de Franse lijn Orleans-Bordeaux exploiteerden, hadden even voordien nog flink over de tongen gereden. Bij een eerste voorstel aan het Rijk voor de aanleg en exploitatie van het vak St.-Truiden-Hasselt hadden ze namelijk de weinig lovenswaardige konditie gesteld, dat het Rijk hun voor 300.000 fr. afgekeurde spoorstaven zou geven. Het ligt voor de hand, dat de Lim-

Op 19<sup>de</sup> december 1845 werden de werken gestart. Volgens loffelijke traditie, die trouwens tot op onze dagen is doorgetrokken, werd bij deze gelegenheid flink «getafeld». Hierover schreef het «Journal du Limbourg Belge» in zijn uitgave van zondag 21 december 1845:

«Men meldt ons enkele details over het banket, dat geregisterd te Hasselt werd gehouden bij gelegenheid van de start der werken aan het spoorwegvak St.-Truiden-Hasselt.

De h. Kennard, voorzitter van de Compagnie Mackenzie en Barry, heeft een heildronk uitgebracht op de koning en hierbij in zijn hartelijke termen de eminente kwaliteiten onderstreept van deze prins, welke Engeland tot zijn spijt verloren heeft en die sedert 15 jaar reeds zoveel heeft bijgedragen tot de welvaart en het heil van België.

Gouverneur Baron de Schiervel antwoordde met een toast op de Britse koningin Victoria.

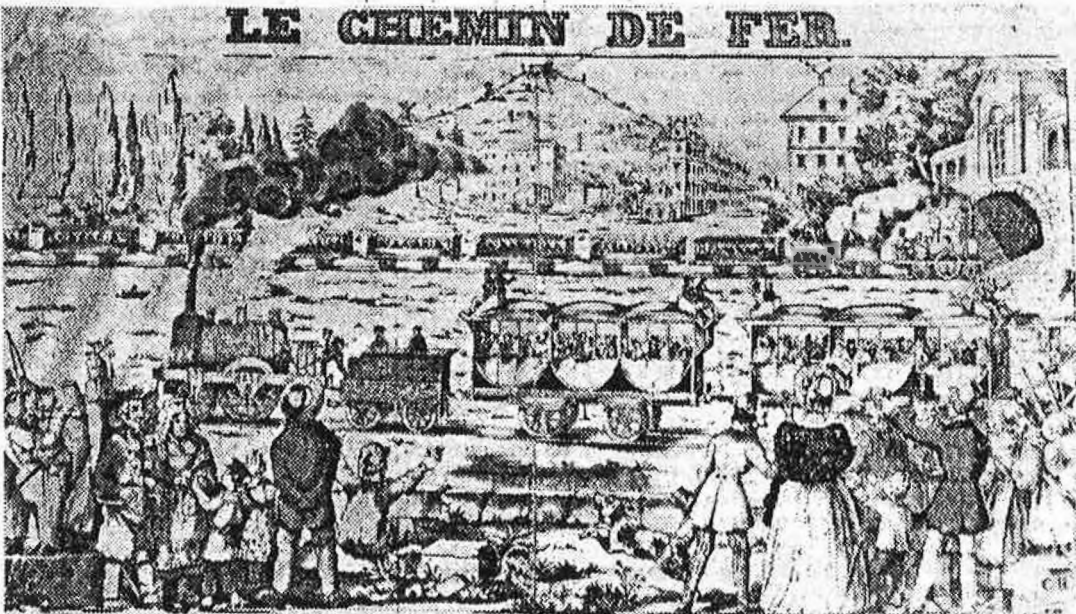
De h. Brunau, lid van de bestendige deputatie van Oost-Vlaanderen, bracht hulde aan de gouverneur, de «administrateur zélé et intègre», die gedurende meerdere jaren een der belangrijkste provincies van het land (Oost-Vlaanderen), zo schitterend heeft bestuurd en thans Limburg van de weldaad van zijn beheer laat genieten. Hij sprak de hoop uit, dat onze provincie dergelijke man tot het einde van zijn loopbaan moge behouden.

Er waren 70 genodigden en het feestmaal werd opgeluisterd door de Société de Ste Cécile, die de nationale hymnen van Engeland en België uitvoerde.

L. STERKEN.

MORGEN:

(10) Water van de Herk bijna te diep voor spoorlijn St.-Truiden - Hasselt.



Een authentiek «image d'Epinal», getiteld «Plaisirs du chemin de fer», de eerste treincapriolen uitbeeldend en bewaard in het Spoorwegmuseum te Brussel.