

# 1839 : eerste trein in limburg

## *Water van de Herk bijna te diep voor spoorlijn Sint-Truiden-Hasselt (10)*

In de aanvangsperiode vloten de werken aan de spoorlijn Sint-Truiden - Hasselt niet al te best, doch geleidelijk verbeterde deze situatie, zodat de hoop bestond dat ze einde 1846 in gebruik zou kunnen genomen worden. Bijna duizend werklui waren ingezet en in juni 1846 kon men de rails leggen.

Toen gebeurde het evenwel !...

« On nous écrit de Herck-St-Lambert, sous date du 23 de ce mois », zo begint het « Journal du Limbourg Belge » van 25 september 1846 de jobstijding :

« Die dag in de namiddag, aldus deze krant, werd namelijk een vrij uitzonderlijk effect opgemerkt in het terrein langs de spoordijk, die de Herkvallei dwarst. Het fenomeen was het gevolg van de grote drukking van de hoge ophoping aan gene zijde van de bruggen, welke men daar bouwt. Deze dijk, die ongeveer 10 meter hoog is, is plotseling vier meter verzakt en zijn enorm gewicht heeft zodanig op het onderliggend terrein, dat een laag turf bevat, gedrukt dat deze turf, geen uitlaat hebbend naar de bruggen, langsheen de dijk is opgestuwd over een afstand van 45 meter, een breedte van 15 en een hoogte van 3 meter. Deze aarde-eruptie werd zelfs aan de overkant van de waterloop gevoeld, waar een steunmuur stroomopwaarts van een der bruggen werd omvergeworpen ».

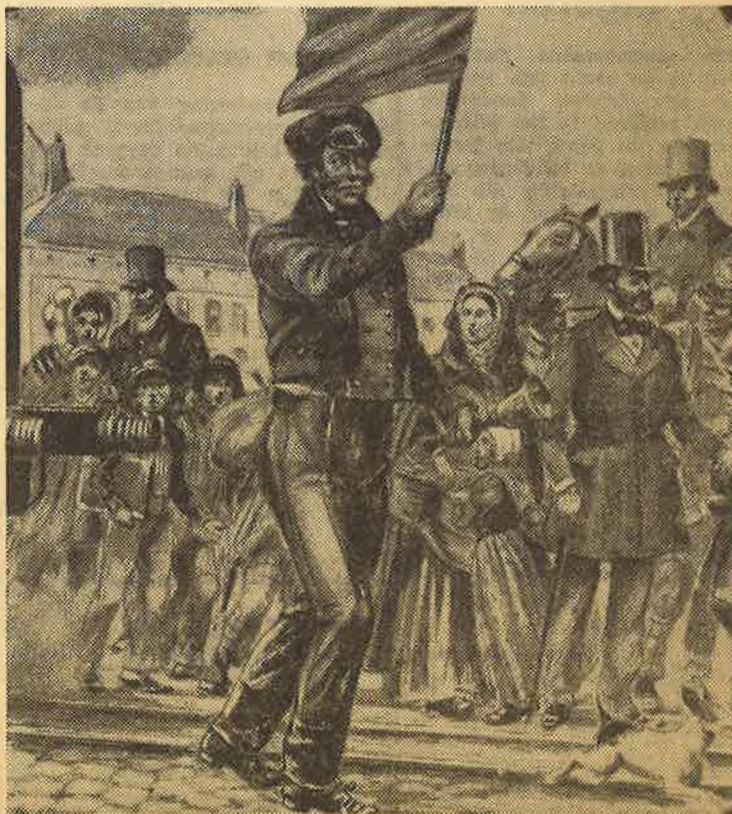
### NAAR HET VOORBEELD VAN SINT-TRUIDEN

Hogergenoemde krant maakte toen geen melding van de gevolgen dezer verzakking. Doch thans weten we, dat hierdoor de werken en de exploitatie van dit spoorvak grote vertraging opliepen. De inhoudiging zou maar kunnen plaatsgrijpen op 12 juli 1847. Twee dagen nadien zou men dan nog maar kunnen beginnen met de uitbaling van 't vak Sint-Truiden - Alken en pas na het volledig herstel van de schade zou op 8 december 1847 de ganse lijn

van administratie, garnizoensstad, weldra ook verbonden met Diest, Antwerpen en Luik, en weldra genietend van een gekanaliseerde Demer en een nieuw kanaal.

### VERDEDIGING VAN HASSELT

De voorstanders van de subsidie zaten evenmin zonder argumenten. Zij namen het vooral niet, dat men Hasselt profiteur van de Belgische onafhankelijkheid noemde. Was de inkwartiering van eigen soldaten en de bezitting door de Hollanders tussen 1830 en 1839 geen ruïne ge-



Het embryo van de Noord-Zuidverbinding te Brussel was ongetwijfeld de in september 1841 ingewijde spoorweg tussen het station van de Groendreef en Bogaarden te Brussel. Het liep gelijkgronds door de straten van de hoofdstad. Een met vlag en bel gewapende spoorman liep voor de lokomotief op, om de overige weggebruikers te verwittigen van het gevaar

Hasselt de plechtige inhoudiging plaats van een spoorlijn, die omwille van het herstel der verzakking te Sint-Lambrechts Herk nog niet onmiddellijk kon gebruikt worden.

Ditmaal was koning Leopold I er niet bij. Vermoedelijk werden inhoudigingen

spoorverbinding Hasselt - Sint-Truiden voor de provincie, en vooral voor Hasselt, dat thans nieuwe communicatiemogelijkheden krijgt met Duitsland en Nederland.

De heer De Bavay, minister van Openbare Werken antwoordde op deze twee toe-



na het volledig herstel van de schade zou op 8 december 1847 de ganse lijn worden opengesteld.

Niettemin begon men vóór en ten tijde van de verzakking reeds ijverig voorbereidingen te treffen voor de inhuldiging van de zo lang verwachte en zo vurig bestrachte spoorlijn. De vroede vaders van Hasselt hadden wellicht het voorbeeld van Sint-Truiden (6 oktober 1839) nog in het achterhoofd en wilden beslist niet ten achter blijven bij de Haspengouwers. Zij hadden evenmin vergeten, dat de provincieraad destijds was tussengekomen in de kosten van het feest te Sint-Truiden en beslisten dan ook in zitting van 7 juli 1846 de provincieraad te verzoeken hun naar het Sint-Truidense voorbeeld een toelage van 3.000 fr. toe te kennen.

Over deze aanvraag ontstond een zwaar debat in de provincieraad. De tegenstanders beweerden, dat het precedent van Sint-Truiden hier in geen geval kon worden ingeroepen. Landen - Sint-Truiden was destijds de eerste spoorlijn naar Limburg. De verlenging hiervan tot Hasselt zou wel ten goede komen aan landbouw, handel en nijverheid van gans Limburg, doch Hasselt bleef in eerste instantie de grote beneficiaris van deze verbinding. Zij meenden verder, dat Hasselt reeds te veel van het goede had gekregen sedert de Belgische onafhankelijkheid: hoofdplaats van de provincie geworden met een toevloed

gen soldaten en de bezetting door de Hollanders tussen 1830 en 1839 geen ruïne geweest voor Hasselt, niet alleen op financieel gebied maar ook op moreel en familiaal? Had de bezetter destijds de mooie stadswandeling niet verwoest door alle olmen op de wallen om te hakken? En hoeveel mooie moestuinen rond Hasselt waren niet ten offer gevallen aan de fortifikaties? Hasselt moest bovendien nog een schuld van 200.000 fr. aflossen tegen 5 th. zich volledig uitrusten als hoofdplaats, had slechts 25 lantaarns en talloze ongeplaveide straten, geen slachthuis, geen vleeshal, een gerechtshof in een oude kerk en stond voor de bouw van een nieuw stadhuis en een nieuwe kerk.

Sint-Truiden en Tongeren waren al voorzien van uitstekende toegangswegen, terwijl Hasselt het moest stellen met de in 1718 door de Prins-bisschop aangelegde weg van Luik naar Eindhoven.

Weldra, zo betoogden ze tenslotte, zou het Kempens kanaal te Hasselt uitmonden; en precies daarom achten ze die verbinding spoor - kanaal te Hasselt van provinciaal belang op economisch vlak.

Op 16 juli 1846 gaf de provincieraad uiteindelijk toe, doch slechts voor een subsidie van 2.000 fr. zoals destijds voor Sint-Truiden.

### PLECHTIG INGEHULDIGD

Precies drie dagen minder dan één jaar nadien greep te

Ditmaal was de koning Leopold I er niet bij. Vermoedelijk werden inhuldiging en nieuwe spoorlijnen al veel te courant. «Giisteren dinsdag om drie uur in de namiddag, zo schrijft het «Journal du Limbourg Belge», heeft de gouverneur der provincie, vergezeld van de burgerlijke en militaire autoriteiten en voorafgegaan door verscheidene verenigingen, zich naar het station begeven om de ministers van Openbare Werken en Binnenlandse Zaken en meerdere hoge ambtenaren van hun gevolg te ontvangen.

Het konvooi (N.v.d.R. Vermoedelijk waren ze te Sint-Lambrechts Herk bij de werken overgestapt) kwam om 4 uur toe in het station van Hasselt. De minister van Openbare Werken werd door de burgemeester in volgende bewoordingen gekomplimenteerd:

Mijnheer de Minister,

Als trouwe tolk van de gevoelens van mijn medeburgers worden mijn eerste woorden tot de vertegenwoordiger van de regering geïnspireerd door dankbaarheid.

Sedert meer dan een halve eeuw is het arrondissement Hasselt verstooken gebleven van iedere gunst van het centraal bestuur, terwijl elders met de nationale geldmiddelen werd gesmeten om andere reeds bevoorrechte streken van alle mogelijke verkeersmiddelen te voorzien. Wij werden overgelaten aan ons lot en aan onze geïsoleerde inspanningen, die op verre na niet konden volstaan om ons uit deze afzondering te bevrijden, waartoe we wel definitief gedoemd schenen.

Thans is deze toestand veranderd. Dankzij de welwillende medewerking van de Koning, zijn regering en de kamers, dankzij de gulle en actieve steun van onze waardige gouvheer mogen we ons op onze beurt gelukkig achten te behoren tot het onafhankelijk België. Van alle hoeken van het arrondissement Hasselt convergeren steenwegen naar de hoofdplaats, een spoorweg verbindt ons met het centrum van 't land en weldra, durven we te hopen, zal een waterweg ons tezelfdertijd met Antwerpen en Luik, met de Maas en de Schelde in contact brengen.

Wees zo goed, mijnheer de Minister, deze gevoelens over te brengen aan Zijne Majesteit. Zeg aan de Koning dat de inwoners van Limburg zijn inspanningen en weldaden kunnen appreciëren. Zeg hem dat we Hem en het vaderland overstelpen met wenssen en dat we niet met de lippen doch uit de diepte van ons hart hem toeroepen: «Vive le Roi!»

De heer Brunau, een der leden van de concessiehoudende maatschappij, gaf een lange uiteenzetting over het nut en de voordelen van de

De heer De Bavay, minister van Openbare Werken antwoordde op deze twee toespraken.

De heer Kennart, voorzitter van de concessiehoudende maatschappij, werd bij besluit van Zijne Majesteit van 9 dezer benoemd tot Ridder in de Leopoldsorde.

Bij een ander besluit werd de onder-ingenieur Grosfiels, die de leiding had bij de werken van dit spoorvak, bevorderd tot adjunkt - ingenieur.

De minister feliciteerde de heer Grosfiels om het werk, dat hem werd toevertrouwd, en spoorde hem aan aldus te volharden.

Na de plechtigheid begeleidde een stoet de gasten naar het stadhuis, waar zij aan een schitterende dis aanzaten.

Om negen uur 's avonds was in het Casino en luisterrijk bal met verlichting van park en omgeving en ondanks de felle hitte met zeer geanimeerde dansen. Het duurde tot de volgende ochtend. Stadhuis, Sociéte royale de Rhétorique, enz. waren eveneens verlicht

### PRACHTZAAK

We kunnen ons voorstellen, dat het in de «vroeg» uren op dat bal minder plechtstatig is toegegaan, dan de stijl van dit krantenverslag laat vermoeden. Maar dan voegen we hieraan ook onmiddellijk de bedenking toe, dat deze realisatie wel een tuif op stads-, provincie- of staatskosten waard was.

Reeds in de eerste jaren na de openstelling van deze lijn zou blijken, dat de nieuwe treinverbinding een druk transport van reizigers en goederen mogelijk maakte. Vooral kolen, jenever, graan en vee werden vervoerd; kolen van Ans naar Hasselt, waarvoor ook opslagplaatsen werden opgericht te Hasselt en Alken.

Voor de reizigers ligt ons volgende statistiek voor van de jaren 1858 en 1860, telkens volgens station van vertrek:

	1858	1860
Hasselt	55.602	49.699
Alken	6.972	6.275
Korterbos	6.503	6.056
St.-Truiden	43.620	42.733
Velm	3.602	3.624
Landen	17.439	13.103

De spoorlijn Hasselt - Landen zou niet lang in handen blijven van de Maatschappij Mackenzie en Barry. Met toestemming van het Rijk ging deze concessie bij K.B. van 10 september 1853 over naar de S.A. des Chemins de Fer de Maestricht à Aix - la-Chapelle», die bij hetzelfde K.B. eveneens concessie verkreeg voor de volgende Limburgse spoorverbinding Hasselt - Maastricht.

L. STERKEN.

MORGEN: (11) Spoorlijn Hasselt-Maastricht loste verwachtingen niet in.



Een Kempense familie kijkt stomverbaasd naar een der eerste treinen. Deze zeldzame gravure van Gustaaf Biot werd door kol. G. Jorissen, de kleinzoon van de kunstenaar, geschonken aan het Museum van Spoorwegen te Brussel