

1839 : eerste trein in limburg

Spoorlijn Hasselt - Maastricht loste verwachtingen niet in (11)

De maatschappij Mackenzie en Barry, die de spoorlijn Landen-Hasselt voltooide en uitbaatte, staat in de geschiedenis meer bekend als « Compagnie des Chemins de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt ». Het was een naamloze vennootschap, gesticht op 2 juli 1845 en bij K.B. goedgekeurd op 21 juli van hetzelfde jaar. Haar naam ontleende ze aan het feit, dat ze die twee bepaalde lijnen aanlegde en exploiteerde. Ze was minder exclusief Engels dan de overige in die periode gevormde maatschappijen, zo schrijft de Laveleye in zijn « Histoire des 25 premières années des chemins de fer Belges ». Ze had inderdaad ook enkele wortels in eigen bodem en bevolking, waardoor onze eigen belangen wel in betere handen waren.

Toen de regering de concessies van Doornik-Jurbise en Landen-Hasselt toekende, werd in het lastenboek een voorkeurrecht ingeschreven betreffende een eventueel aan te leggen spoorverbinding tussen Hasselt en Maastricht. Enkele jaren nadien, in 1852, werden aan de regering voorstellen gedaan : eensdeels om Mechelen te verbinden met Maastricht, waardoor een rechtstreekse lijn Oostende-Rijn zou ontstaan, en anderdeels door de « Compagnie du Chemin de Fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht » om deze lijn via Diest en Aarschot door te trekken tot Antwerpen. Dat waren inderdaad twee zeer rationeel opgevatte projecten. Ongetwijfeld zou de realisatie er van hebben bijgedragen tot de economische ontwikkeling van ons land, vooral dan door het transitverkeer tussen de Belgische havens en Duitsland. Doch beide lijnen bleven netjes in de dossiers en de concessieaanvragers op een zijspoor geduwd. Dergelijke handelwijze was des te betreurenswaardiger, daar de wisseloplossing voor bedoelde projecten niets dan ontgoochelingen heeft gebracht.

EIGENBELANG

De reden waarom de regering deze nuttige werken niet in oktroof gaf, was doodgewoon kortzichtig eigenbelang. Het rijk baatte inderdaad zelf de spoorlijn Antwerpen-Rijn via Leuven-Landen-Luik uit en was bevreesd voor konkur-

treffende het tracé van deze spoorlijnen en liet zulks liefst over aan het oordeel en de keuze van de twee provincies, op wie de last van de onafhankelijkheidsstrijd h e t zwaarst had gedrukt en — dat kon men reeds voorzien — nog zou drukken.

In zijn zittingen van 13 en

burg bestemde kredieten naar aan andere provincie zouden worden overgeheveld.

Hasselt liet in dit debat ook zijn stem horen en opteerde over de aanleg van de spoorlijn Landen - St.-Truiden - Hasselt, later door te trekken naar Noord-Limburg via Bree en Maaseik, aldus zeer goed het dicht bevolkt kanton St.-Truiden bedienend en zeer gunstig voor snelle troepenverplaatsingen naar de Hollandse grens.

De voorstanders van de richting Hocht argumenteerden nochtans hardnekkig terug. « Spoorlijnen, zo betoogden ze, moeten steeds de grote centra verbinden. Voor Limburg is en blijft dit Maastricht zowel onder Hollands als onder Belgisch bewind. We mogen trouwens nooit de rechteroever van de Maas prijsgeven ». Deze onverzettelijke wil om Limburg nooit te laten verdelen — helaas, het zou nadien toch gebeuren ! — joeg een zo hete golf van geestdrift door de raad, dat een lid strijdlustig uitriep : « Als de Hollanders de aanleg van deze spoorlijn willen verhinderen, dan is dit een casus belli ! »

TELEURSTELLING

Toen uiteindelijk in 1853 de regering met de maatschappijen « Tournay à Jurbise » en « Aix-la-Chapelle-Maastricht » een conventie afsloot met het oog op de aanleg van de spoorlijn Hasselt-Belgische grens, richting Maastricht, was Limburg al 14 jaar zijn rechter Maasoever kwijt.

Zoals gezegd was de « Compagnie du Chemin de Fer d'Aix-la-Chapelle à Maes-

tricht slechts tot Hasselt aanhouden en moest vandaar in rechte hoek een omweg maken via Landen en het Staatsspoor naar Mechelen-Antwerpen.

VERBONDEN

De aan te leggen lijn van Hasselt naar de Belgisch-Nederlandse grens in de buurt van Maastricht had een totale lengte van 25.036 meter op enkel spoor, hoewel de nodige gronden voor aanleg van een dubbelspoor voorzien waren. Zij zou van Hasselt uit aanvankelijk de Demervallei volgen, de steenwegen Luik - 's Hertogenbos en Hasselt-Maastricht gelijkgronds kruisen, tussen beide genoemde wegen en de Demer in, links van Diepenbeek en Beverst tot nabij Bilzen worden doorgetrokken en dan, rechts van Munsterbilzen, links van Eigenbilzen en rechts van Gellik en Lanaken de Hollandse grens bereiken.

Er werd een werktijd van 3 jaar voorzien. Op 1 oktober 1856 kwam deze spoorverbinding in exploitatie. Veertien jaar later, op 5 juli 1870, zou de gouverneur van Limburg, Graaf de 't Serclaes de Wommersom van haar kunnen getuigen :

— « Deze verbinding, die een nieuwe band heeft gelegd tussen de twee delen van de oorspronkelijke provincie Limburg, riep weer oude betrekkingen in leven en deed een bron van welvaart teneer ontstaan voor dat gedeelte, dat Belgisch is gebleven, onze huidige provincie, door haar betrekkingen met Duitsland te vergemakkelijken. Door deze verbinding is de spoorweg van Landen naar Hasselt die tot-

via Leuven-Landen-Luik uit en was bevestigd voor konkur-
rentie vanwege een veel korte-
re internationale verbinding.
Hoe dan ook het was onder
de druk van dergelijke over-
wegingen dat op 3 mei 1853
een voorlopige konventie ont-
stond tussen het Belgisch Rijk
en twee voorheen reeds be-
staande maatschappijen : de-
ze van « Tournay à Jurbise »
(Belgisch) en deze van « Aix-
la-Chapelle à Maestricht »
(Duits). In deze konventie is
ook de clause vervat van
een concessie aan de maat-
schappij « Aix-la-Chapelle à
Maestricht » voor de aanleg
van « een spoorlijn vanaf
Hasselt tot aan de Belgische
grens, richting Maestricht ».
Deze concessie werd bij wet
van 24 juni 1853 goedgekeurd
en bij K.B. van 10 september
1853 bekrachtigd.

LANGE VOORGESCHIEDENIS

Om te begrijpen hoe Bel-
gisch-Limburg zelf dacht over
deze verbinding moeten we
feitelijk 16 jaar in de geschie-
denis terug. Inderdaad, reeds
in 1837 (N.v.d.R. In de perio-
de tussen de onafhankelijk-
heid en de verdeling van Lim-
burg door het Verdrag der
XXIV Artikelen) werd de aan-
leg van een spoorlijn tussen
Hasselt en Maestricht gesug-
gereerd. De Wet van 25 mei
1837 bepaalde immers, dat de
provincies Limburg en Luxem-
burg, die toen nog geen spoor-
lijn hadden, moesten verbon-
den worden met de grote ver-
keersas Oostende-Antwerpen-
Koulen. De regering had even-
wel geen vaste plannen be-

In zijn zittingen van 13 en
15 juli 1837 gaf de Limburg-
se provincieraad zijn akkoord
voor bedoelde spoorlijn. Hij
sprak zich nochtans niet uit
over een lokaliteit van ver-
trek, omdat, zo luidde het al-
thans, eerst de bodem van de
kandidaat-vertrekplaatsen
moest onderzocht. Zelf opteer-
de hij nochtans voor het cen-
trum van de Maasvallei, toen
de dichtst bevolkte streek van
Limburg, als richtpunt van
Limburg uit. Zo werd de mo-
gelijkheid geschapen om la-
ter dwars door de provincie
een rechtstreekse aansluiting
te verwezenlijken met Westfa-
len, Hannover, Bremen, Ham-
burg eendeels en Frankrijk en
de rest van West-Europa an-
derdeels.

Dit voorstel kwam neer op
een oriëntatie van de nieu-
we spoorlijn naar Hocht
(Neerharen) op enkele kilome-
ters van Maestricht, daar waar
de Zuid-Willemsvaart (Maas-
tricht's Hertogenbos) water
nam aan de Maas. Het werd
met 25 tegen 10 stemmen aan-
genomen. Er waren inderdaad
ook bekampers van het pro-
jekt. Zo werd aangevoerd, dat
Maestricht (vlakbij Hocht !) nog
altijd door de Hollanders bezet
was, dat de militaire
strook in de grenszone weinig
bevorderlijk was voor het
handelsverkeer, dat de rege-
ring toch geen spoorlijn kon
aanleggen onder de forten van
de vijand, dat de provincie
niet bevoegd was om zich uit
te spreken over de oriëntatie
van een spoorweg die toch
door het Rijk werd betaald ;
en dat bij weigering van
oriëntatiekeuze de voor Lim-

burg « Chemin de fer
d'Aix-la-Chapelle à Maes-
tricht » van buitenlandse oors-
prong. Ze werd gesticht te
Maestricht op 21 juli 1845 on-
der de benaming « Aaken -
Maestrichtsche spoorwegmaat-
schappij » en te Aken als :
« Achen-Maastrichter-Eisen-
bahn-Gesellschaft » met toes-
temming van de koningen van
Nederland en Pruisen. Uitein-
delijk kreeg ze bij K.B. van
20 oktober 1853 wettelijk be-
staansrecht in België als
« Compagnie du chemin de fer
d'Aix-la-Chapelle à Maes-
tricht ». Het besluit van 22
september 1853 kende haar 't
recht toe volgende lijnen te
exploiteren :

1. Landen - Hasselt ;
 2. Hasselt « tot aan de grens
van het Hertogdom Lim-
burg in de richting Maas-
tricht ;
 3. De Nederlandse regering
stond een concessie toe van
Maestricht-station tot aan
de Belgische grens.
 4. De maatschappij was reeds
eigenares van de spoorlijn
Aken - Maestricht, waar-
van de drie hierboven ge-
noemde vakken verleng-
stukken zouden worden.
- We willen hier niet dieper
ingaan op de vele ontgooche-
lingen, welke de geschiedenis
van deze maatschappij hebben
gekenmerkt. Een van haar gro-
te teleurstellingen was beslist
het verwerpen door de Bel-
gische regering van haar voor-
stel om de lijn Aken-Maas-
tricht-Hasselt rechtstreeks via
Diest door te trekken naar
Antwerpen, waardoor deze ha-
venstad veel rechtstreekser
met de Rijn zou verbonden
worden. Ze mocht de gewenste

verbinding en de spoorweg van
Landen naar Hasselt, die tot-
dantoe maar van lokaal nut
was, een deel geworden van
een grote internationale lijn en
heeft zij daardoor zo zeer aan
belangrijkheid gewonnen, dat
de gevolgen heel de provincie
ten goede komen ».

VERSCHILLENDE KONKLUSIES

Uit een statistiek van het
jaar 1858 blijkt, dat volgend
aantal reizigers met bestem-
ming Nederland of Duitsland
opstapten in een der stations
van Landen tot Maestricht :

Lanaken	3.702
Eigenbilzen	481
Munsterbilzen	2.763
Beverst	159
Diepenbeek	524
Hasselt	4.365
Alken	172
Kortenbos	57
St.-Truiden	1.227
Velm	10
Landen	2.608

Gevoegd bij de 6.139 perso-
nen, die van andere Belgische
lijnen te Landen overstapten op
de lijn naar Maestricht en
Aken krijgen we voor 1858 een
totaal van 22.202 personen.

Einde van hetzelfde jaar be-
stond het exploitatiematerieel
op deze lijn uit 17 lokomotie-
ven, 24 rijtuigen, 9 pakwagens,
261 open- en 117 gesloten goe-
derenwagens, 32 veevagens en
29 wagens voor het transport
van grint.

Ter vergelijking weze even
aangehaald dat in de loop van
1858 in totaal op alle spoorlij-
nen van België 362.045 reizigers
werden vervoerd, van wie
13.876 in eerste klas, 69.715 in
2e klas, 247.778 in 3e klas en
30.676 militairen en kinderen.

In zijn « Histoire des 25 pre-
mières années des chemins de
fer Belges » is de Laveleye
nochtans niet zo enthousiast
over het succes van de ver-
binding Landen - Hasselt -
Maestricht-Aken. Hij komt tot
de konklusie dat deze 93 km.
lange spoorweg met infrastruk-
tuur en materieel aan de maat-
schappij 223.790 fr. per kilo-
meter heeft gekost en per dag-
kilometer als verschil tussen
ontvangsten en uitbatingskosten
volgende bedragen gaf :

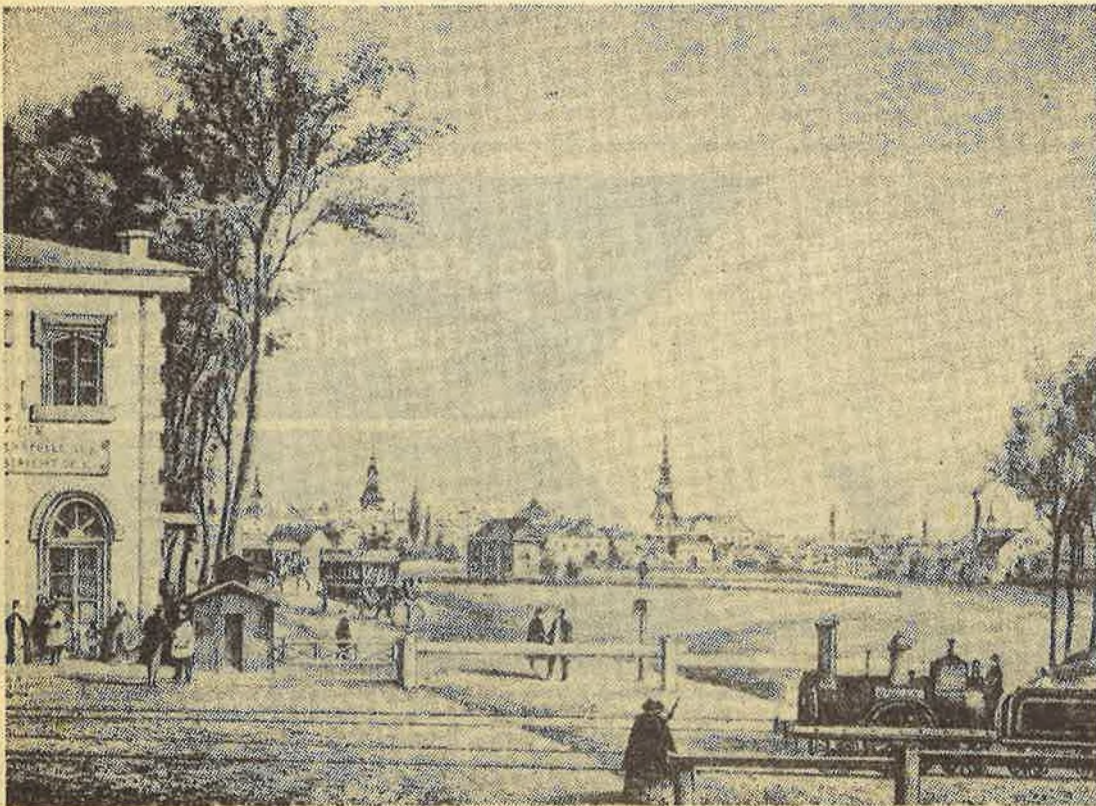
in 1858	0 fr.
in 1859	2 fr.
in 1860	6 fr.
in 1861	8 fr.

Alles bijeen dus voor het ingezette kapitaal een interest van :	
in 1858	0,0 t.h.
in 1859	0,5 t.h.
in 1860	0,9 t.h.
in 1861	1,3 t.h.

Een goede eeuw later rij-
den tussen Hasselt en Maas-
tricht geen treinen meer. Het
grensstation van Lanaken ligt
verlaten en de roodverroeste
sporen zijn getuigen van een
rust, die in dit geval wél
roest...

— L. STERKEN —

Morgen : (12)
Bernardisten contra
Stevensisten.



Dit is het eerste station van Hasselt, met daarlangs de overweg van de St.-Truidersteenweg