

# 1839 : eerste trein in limburg

## PARIJS - BERLIJN strandde in station van Maaseik (16)

Hiermee geraken we feitelijk aan het einde van de eerste periode van 25 jaar Limburgse spoorwegen, de pionierstijd, waarvan we beloofd hadden een zo getrouw mogelijk beeld op te hangen. Niettemin was 1864 geen eindpunt in de evolutie van ons Limburgs sporennet. Het was feitelijk slechts een begin. Nog andere lijnen zouden volgen, aangelegd en weer opgebroken worden. Ook tijdens de volgende eeuw (van 1864 tot op heden) hebben onze Limburgse treinen ups en downs gekend, bewogen episoden, tijden van verval en wederopstanding. Misschien is het geheel van dit vervoersysteem thans zakelijker geworden, strakker, minder romantisch, veel sneller en comfortabeler. De treinen zijn hun rookpluim kwijt! En hun houten bakken. Doch door de sursaturatie van partikulier verkeer op onze wegen wordt teruggегреpen naar modern gemeenschappelijk vervoer en beleeft de trein voor reizigersverkeer een renaissance.

Precies daarom willen we ook deze laatste eeuw van spoorwegontwikkeling in Limburg niet onbesproken laten en — in de hoop dat we later ook hierop dieper kunnen ingaan — in een notedop over een viertal bijdragen behandelen.

### DE «GRAND CENTRAL»

Hoewel het Rijk nog steeds uitbater was van de hoofdlijnen van ons Belgisch sporennet, begon men reeds omstreeks de periode van de inwijding der lijn Hasselt - Bilzen - Tongeren - Luik te beseffen dat een versnipperde uitbating van de sekundaire lijnen door zoveel verschillende maatschappijen ongunstig was voor de tarifiering van het goederen- en reizigersvervoer en ook niet voor de eenvormigheid van exploitatie. In

Maastricht aangelegd en deze werd later gedurende lange tijd door de Nederlandse Staatsspoorwegen geëxploiteerd....., in 1865 kwam de lijn Hasselt - Diest - Aarschot - Antwerpen aan de beurt (Grand Central)....».

Welnu, hier loopt ergens wat fout! De Grand Central Belge werd pas in 1864 opgericht. Dus kon deze maatschappij in 1856 de spoorlijn Hasselt - Maastricht niet aanleggen. We weten trouwens, dat deze het werk was van de Compagnie des Chemins de fer d'Anvers-

Het werd samen met de rest van het Antwerpentragekt in gebruik genomen voor reizigers en goederen in de zomer van 1865. De SA. des Chemins de fer du nord de la Belgique ging over in de Grand Central, nadat ze eerder was opgeslorpt door de Mij Antwerpen - Rotterdam.

### RECHT OMHOOG NAAR EINDHOVEN

Bij de inwijding van het spoor Hasselt - Diest was de situatie in Limburg zo, dat boven deze lijn de ganse provincie nog spoorwegloos bleef. We moesten inderdaad in die tijd — en moeten we het nu? — niet al te hoog oplopen met onze behandeling door de centrale regering. Van de 1.980 km. spoorwegen, welke België toen doorkruisten, lagen op 1 januari 1864 slechts 70 km op Limburgse bodem.

De Société du chemin de fer Liégeois - Limbourgeois had bij de uitbouw van de lijn Luik - Tongeren - Bilzen reeds projekten, om deze verbinding via Hasselt internationaal te maken, vooral voor de afzet van de Luikse industrieproducten naar Nederland, door ze van Hasselt uit pal noordwaarts te trekken naar de Nederlandse grens, richting Eindhoven.

Bij wet van 12 augustus 1861 kreeg de regering volmacht om deze lijn in concessie te geven. Art. 8 van de konventie preciseerde nochtans, dat deze werken slechts nuttig zouden zijn als het spoor ook op Nederlands gebied zou worden doorgetrokken tot Eindhoven. Hierover heeft de Nederlandse regering lang gepalaverd en gearzeld. Het

### LE RÉVEIL DE TONGRES PROPOS DE LA CONCESSION DU TRONÇON DE BILSEN.

Sur le chemin de fer

«*Chantons ce jour avec orgueil  
C'est le jour de notre réveil  
Tongres, si vaillant d'allégresse  
Et nous de ton long réveil!*

«*Des jours sans entrain en nos lacs  
Et pour le désespoir l'attente  
Tongres, des années plus d'attente  
Nourris à l'attente!*

«*Où, nous avons d'une route  
Depuis le premier projet  
Et dechar, à nous l'attente  
Une sa haine n'est en secret  
Les jours sans, etc.*

«*Honneur à vous, luttens vaillants  
Les vaillants et fiers défenseurs  
C'est que les uns nous enorgueillissent  
Que nous sommes plus vaillants  
C'est que nous sommes plus vaillants  
Et que nous sommes plus vaillants  
Pour nous toujours plus vaillants  
Souverains de l'attente est!*

Reprise du 1<sup>er</sup> couplet en chœur

TONGRES, 1864. LE DÉPARTEMENT-EST.

Een van de vele pamfletten uit de tijd van de inwijding der spoorlijn Tongeren-Bilzen. bevraagd in het Tongers archief

Men zag het niet namelijk veel te lokaal en niet voldoende in functie van zijn internationale toekomst. Zo haalde hij het voorbeeld aan van de pas vernieuwde lijn Parijs - Brussel, die anderhalf uur korter was gemaakt. Hij beschreef de Franse hoofdstad als het wereldcentrum van kunst, cultuur, industrie, handel, kapi-

big was voor de spoorlijn Hasselt - Maastricht niet aanleggen. We weten trouwens, dat deze het werk was van de Compagnie du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, die deels Nederlands, deels Duits en met de Compagnie du chemin de fer de Tournay à Jurbise (Mackenzie en Barry) ook deels Belgisch was en trouwens vanaf 1853 de ganse lijn Landen - Hasselt - Maastricht - Aken exploiteerde. Deze exploitatie is dan in 1864 overgenomen door de Grand Central Belge.

«Het meest typische voorbeeld hiervan, zo schrijft Ulyse Lamalle in zijn «Histoire des chemins de fer Belges», was dit van de «Grand Central Belge» die in 1864 gevormd werd door de fusie van de exploitatie van drie maatschappijen: Les chemins de fer d'Anvers à Rotterdam, Les chemins de fer de l'Est belge en Les Chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Aldus gebundeld exploiteerde de Grand Central alleen in België 511 km., waarvan we als voornaamste karakteristiek noteren: een doorlopende lijn noord - zuid, werkelijk een internationale verbinding, die de Nederlandse spoorwegen, de havens van Rotterdam en Antwerpen verbond met de «Chemins de fer de l'Est français via Leuven, Charleroi, Givet en Vireux».

Ir. A. Jacobs (A.I.G.), eerste ingenieur bij de NMBS, die van 1946 tot 1948 in de groep Hasselt werkzaam was, schrijft hierover in een bijdrage «De spoorwegen van het Kempens bekken» (in 3e aflevering 1954 der Annalen van de Algemene Vereniging der Ingenieurs uit de Biezondere Scholen te Gent) het volgende:

— «In 1856 werd door de «Grand Central Belge» de lijn Hasselt - Munsterbilzen

1856 de spoorlijn Hasselt - Maastricht niet aanleggen. We weten trouwens, dat deze het werk was van de Compagnie du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, die deels Nederlands, deels Duits en met de Compagnie du chemin de fer de Tournay à Jurbise (Mackenzie en Barry) ook deels Belgisch was en trouwens vanaf 1853 de ganse lijn Landen - Hasselt - Maastricht - Aken exploiteerde. Deze exploitatie is dan in 1864 overgenomen door de Grand Central Belge.

#### HASSELLT - DIEST - AARSCHOT - ANTWERPEN

Wat de verbinding van Hasselt met Antwerpen via Diest en Aarschot betreft, hiervan werd het baanvak Aarschot - Diest het eerst aangelegd. De regering had destijds bij de aanleg van de lijn Maastricht-Hasselt geweigerd deze door te trekken via Diest naar Antwerpen, omdat ze hiervan concurrentie vreesde voor haar eigen internationale lijn Antwerpen - Duitsland via Tienen - Luik - Verviers. Nu zochtte ze evenwel voor de vele petitie van meerdere betrokken gemeenten, de Limburgse provincieraad en de economische logika. Op 5 juli 1862 sloot ze een konventie af met de h. Bisschopsheim van de S.A. des chemins de fer du nord de la Belgique voor de aanleg van de nog ontbrekende vakken Lier - Aarschot en Hasselt - Diest, binnen de 3 jaar na de definitieve toekenning op 9 januari 1863 van de concessie. Het lastenboek preciseerde, dat de spoorstaven 34 kilo per strekkende meter moesten wegen en dat al het rollend materieel van Belgisch fabrikaat moest zijn. Het vak Hasselt - Diest was volgens dit project 18.367 meter lang.

worden doorgetrokken tot Eindhoven. Hierover heeft de Nederlandse regering lang gepalaverd en gearzeld. Het duurde nog een paar jaar vooraleer met de aanleg kon begonnen worden. Toen stond de «Liégeois-Limbourgeois» de lijn af aan een N.V. van Den Haag met de Franse naam «Compagnie pour l'exploitation du chemin de fer de l'Etat».

Deze «ijzeren weg» op enkel spoor, met een lengte van 41.918 meter over Kuringen, Zonhoven, Zolder, Houthalen, Helchteren, Eksel, Wijchmaal, Overpelt en Achel, werd ingewijd op 15 juli 1866.

Men had nog vergeefs gepoogd het tracé van te verleggen. Inderdaad volgens de konventie van 7 juli 1861 moest deze lijn Hasselt - Eindhoven via het Kamp van Beverlo lopen. In de provincieraad van 15 juli 1864 hield raadslid Van der Elst hiervoor een warm pleidooi. Maar hij sprak pro domo. Hij was toen burgemeester van Leopoldsburg. Hij haalde er heel de landsverdediging bij en het feit dat het kanton Beringen met zijn 20.282 inwoners demografisch veel belangrijker was dan dat van Peer (10.132 inwoners), dat het bovendien industrieel, agrarisch en kommercieel — met o.m. zijn ijzerertsontginningen — ver voor Peer kwam en dat volgens het oorspronkelijk tracé het meer dan 12.000 Ha grote Lommel met zijn 2.980 zielen ook een spoorweg zou krijgen. Maar de h. Van der Elst verloor de strijd...

#### PARIJS - BERLIJN VIA HASSELLT EN MAASEIK NOOIT VOLTOOID

Samen met Virton was Maaseik de laatste arrondissementshoofdplaats, die nog niet op de «ijzeren weg» was aangesloten. Zulks zou pas gebeuren in 1874. We mogen wel zeggen, dat volksvertegenwoordiger Vilain XIV — zijn naam leeft nog voort in het Maasland — zich hierover destijds heelwat kwaad bloed heeft gemaakt.

Reeds op 26 mei 1865 hield hij in de Kamer een gloedvol pleidooi, opdat ook Limburg zijn aandeel zou krijgen in het krediet van 60 miljoen dat voor dat jaar was uitgeschreven voor openbare werken en dat aldus een gedeelte zou worden besteed aan een spoorweg van Hasselt naar Maaseik, dat toch een stad was van 4.000 inwoners.

De minister van Openbare Werken stelde voor deze spoorlijn aan te leggen in plaats van het kanaal Maaseik - Neeroeter, waarover de regering reeds 20 jaar het hoofd brak. De spoorlijn was goedkoper, zei hij, en voorbestemd om een grote internationale transitverbinding te worden. Hij had namelijk grootscheepse plannen. «Vroeger, zo betoogde hij, maakte men kronkelende spoorwegen met veel omwegen om maar zoveel mogelijk lokaliteiten te bedienen.

gemaakt. Hij beschreef de Franse hoofdstad als het wereldcentrum van kunst, cultuur, industrie, handel, kapitaal en attractie, die zo snel en vlot mogelijk diende verbonden met die andere continentale pool: Berlijn.

In het licht van dezelfde overwegingen onderstreept hij eveneens, dat het plan bestond om de reis Charleroi - Namen - Luik - Keulen in te korten door de aanleg van een spoorlijn langs de Maas van Luik tot Maastricht en zo verder over Venlo, Wesel en Rhein tot Hannover. «Doch dit is nog niet de kortste weg!», riep de minister uit. «Deze gaat over Landen - Hasselt - Maaseik!».

Volksvertegenwoordiger Vilain XIV zag de trein Parijs-Berlijn reeds voor de trappen van zijn kasteel voorbij snoren. Hij zette zijn campagne voort en verkreeg uiteindelijk bij wet van 1 december 1866, dat de regering de spoorweg Hasselt - Genk - As - Maaseik in concessie mocht geven tegen een minimum interest van 150.000 fr. per jaar. De Compagnie du chemin de fer de Hamines à Landen kreeg prioriteit, doch bleef twee jaar werkloos. Zij sudderde hierdoor de volksvertegenwoordiger Vilain XIV zodanig op, dat hij op 20 maart 1868 in de Kamer uitriep:

— «Die maatschappij moet thans «ja» of «neen» zeggen. Als ze de lijn wil, dat ze dan beginne. Anders moet ze er maar van afzien».

Dat deed ook de Compagnie du chemin de fer de Hamines à Landen. Bij K.B. van 3 juni 1870 kreeg de «Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics» de lijn voor aanleg en exploitatie. Ze moest er mee klaar komen 18 maand na goedkeuring van de plans en het lengteprofiel. Deze goedkeuring kwam op 8 april 1871. In dit project was ook een verlenging voorzien van Maastricht op Venlo om deze spoorverbinding werkelijk haar internationale allures te verlenen. Doch eens temeer aarzelde de Nederlandse regering, en wel zo lang dat men het enkelspoor slechts kon voltooiën van Hasselt tot Elen, omdat men voor de inplanting van het station Maaseik moest wachten op dat Nederlands antwoord. Aangevangen op 19 mei 1871 waren de 31 km van Hasselt tot aan het kanaal Maastricht - 's Hertogenbos in de zomer 1873 klaar. Rond dat tijdstip hakte de Belgische regering moe gewacht op een Nederlandse beslissing betreffende het traject Maaseik - Venlo, de knoop door en gaf haar goedkeuring voor de inplanting van het station te Maaseik. Op 3 maart 1874 werd de verbinding Hasselt - Maaseik ingewijd. Maar!... Verder is de lijn Parijs - Berlijn nooit geraakt.

L. Sterken.

Morgen: (17) «Spoor-«boom» van 19e eeuw eindigde in de fruitstreek».



Een stationschef anno 1853, blijkbaar erg gesteld op een keurig uiterlijk