

1839 : eerste trein in limburg

Spoor „boom” van 19e eeuw eindigde in fruitstreek (17)

Enkele maanden voordat de spoorlijn Tongeren — Bilzen in exploitatie kon worden genomen, kwam men te Hasselt reeds tot de konstatacie dat het bestaand station slecht gelegen was. Het is namelijk zo dat het eerste station van Hasselt de terminus was van de lijn Landen — Sint-Truiden — Hasselt. Volgens de studie en het projekt van de hoofdingenieur Groetaers — we schreven het reeds vroeger in deze historische schets — moest het station van Hasselt gebouwd worden «in de hoek gevormd door de Luikse en de Sint-Truidersteenweg, met een emplacement van 400 meter op 50 meter en gemakkelijke toegangen vanaf beide hogergenoemde wegen».

Hieruit zou inderdaad blijken, dat het eerste Hasselts station, van het centrum uit bekeken, links stond van de huidige spoorverbrugging van de Sint-Truidersteenweg, dus zowat aan de ingang van de Weggevoerdenstraat. Welnu, de oude gravure bewijst dat het rechts van de overbrugging gelegen was, vlak tegen de kleine huisjes die nog het «oud station» heten.

Hoe dan ook, spoedig zou blijken dat dit eerste station niet kon blijven voldoen aan de behoeften van het groeiend spoorwegennet vanuit Hasselt. In de «Constitutionnel du Limbourg» van vrijdag 13 februari 1863 lezen we reeds, dat «het gerucht loopt, dat voor alle van Hasselt uitstralende spoorwegen een centraal station zou worden gebouwd. De verscheidene compagnies zouden overeengekomen zijn om een grandioos gebouw op te richten. Het zou ingeplant worden tussen de Luiker- en

225.912 kg. suikerbieten had verwerkt.

Sedert 1845 had men de inwoners van dit nijvere kanton reeds gesust met de toen tussen Nederland en België overeengekomen internationale spoorlijn Antwerpen - Gladbach. Het tracé van deze lijn werd in de overeenkomst van 1845 vastgelegd via Herentals, Geel, Mol, Kamp van Beverlo, Peer, Bree en Roermond.

Dit plan was evenwel in de vergeethoek geraakt, evenals 't latere plan om van de spoorlijn Hasselt - Maaseik een ver-

een der hoofdslagaders van het internationaal spoorverkeer van Antwerpen naar de Duitse Ruhr, werd feitelijk in 1915 onttroond, toen de Duitsers de nieuwe lijn Tongeren - Visé - Aken over Montzen (zonder één enkele gelijkgrondse kruising!) begonnen aan te leggen. Hierdoor zijn Antwerpen - Gladbach en het groot station van eerste klas Hamont geleidelijk overgestapt in de rol van «museumstukken».

DWARS DOOR DE FRUITSTREEK

Was Antwerpen - Gladbach de eerste perifere lijn van Limburg, zij zou in dezelfde eeuw nog gevolgd worden door een tweede, toen zeer belangrijke : de spoorweg dwars door de fruitstreek.

In de tijd toen Tongeren en Hasselt op hun strijdros zaten voor de keuze tussen de projecten Stevens (Luik-Tongeren-Bilzen-Hasselt) werd door de aanhangers van dit laatste projekt reeds opgeworpen, dat het projekt Stevens het volkrijke en bloeiend agrarisch industrieel kanton Borgloon stiefmoederlijk behandelde.

Hierin zat 'n grond van waarheid. Daarom werd een nieuwe spoorverbinding dwars door de fruitstreek voorgesteld. Hiervoor werden in 1870 twee projecten ingediend :

1. het projekt Rosard en Co voor een verbinding Hal - Maastricht via Landen, Borgloon en Tongeren.

2. het projekt Poussel (ar-

senge, Eben - Emaal, Roclenge, Sluizen en Wonck 10.000 personen aan het werk. Dit getal zal wellicht de lezer verwonderen. Vergeten we nochtans niet dat de produktie van het kanton Zichen - Zussen - Bolder afzet vind in Frankrijk, Nederland, Duitsland, Engeland en de V.S.

Tenslotte mocht in die tijd niet uit het oog worden verloren, dat de kantons Sint-Truiden en Borgloon feitelijk de bakermat en het zwaartepunt waren van de Belgische bietensuikerindustrie.

De fabrieken van Sint-Truiden, Bernissem, Hoepertingen en Ordingen verwerkten in de campagne 1870 - '71 niet minder dan 1.983.947 kg. suikerbieten. Dan laten we dezen van Jeuk, Velm en Gingelom nog buiten beschouwing.

AAN 'T WERK

Aanvankelijk opperde de regering, die nog steeds het belang van haar eigen staatsspoor Mechelen - Landen - Luik in het hart droeg, tegen beide fruitstreekprojecten hetzelfde bezwaar als ze destijds had tegen het plan Blijckaerts - Dettiège : ze liepen beiden te dicht bij en te parallel met genoemd staatsspoor.

De Limburgse provincieraad liet nochtans niet los en diende een verkort en geamendeerd voorstel Tienen - Aken in van het plan Poussel. Uiteindelijk geraakte men akkoord voor 'n verbinding Neerlinter - Tongeren, via Zoutleeuw, Sint-Truiden en Borgloon, te Neerlinter aansluitend op de lijn Tienen -

om een grandios gebouwen te richten. Het zou ingeplant worden tussen de Luiker- en de Kuringspoort, tegenover de Havermarkt (N.v.d.R. bij de ingang van de huidige Bamps-laan). Hiertoe zou de stad 2 huizen moeten ontfangen aan de Maagdendries, waarden 25.000 franken. Het oud station zou dan verdwijnen. Dit plan maakt vanzelfsprekend de bewoners van de huidige stationsbuurt ongerust.

Op het ogenblik der publicatie van dit krantenbericht, had Hasselt behoudens zijn station reeds een stopplaats bij gekregen aan de lijn Hasselt-Maastricht ter hoogte van de Luikersteenweg. Deze stopplaats werd later ingelijfd in de villa Cools. Een muurpand er van zou nog bestaan.

Over de datum van indienstneming van 't station, dat beide oorlogen beleefd en overleefd heeft, tast men enigszins in het onzekere. Bij de eerste steenlegging werd door de minister van Verkeer de datum 1862 voorop gezet. Uit de hoger geciteerde publicatie van «Le Constitutionnel du Limbourg» blijkt nochtans duidelijk, dat dit station op 13 februari 1863 zelfs nog niet was gepland. Het bericht bewijst alleen maar, dat men naar een andere implanting zocht, die centraal geschikter was als knooppunt voor de reeds bestaande lijnen Hasselt - Landen, Hasselt - Maastricht, voor Hasselt - Bilzen - Tongeren - Luik die in 1864 zou worden ingebruikgenomen, en voor Hasselt - Diest - Aarschot - Antwerpen die op 9 januari 1863 definitief in concessie was gegeven aan de «SA des Chemins de fers du Nord de la Belgique, welke ze op haar beurt van meet af aan via de Compagnie Anvers - Rotterdam in exploitatie zou geven aan de Grand Central Belge.

BREE BLIJFT DE BLINDE HOEK

Voor deze parenthese over het station van Hasselt en zijn geschiedenis zijn we feitelijk enkele jaren teruggestapt in de geschiedenis van de spoorwegen in Limburg. We staan namelijk reeds in het jaar 1874 na de indienstneming van de spoorweg Hasselt - Maaseik, of de internationale lijn Parijs-Berlijn, die altijd een «softnon - embryo» is gebleven.

Hasselt - Maaseik is vooral voor het stadje Bree een teurstelling geweest. Het kanton Bree met zijn 9.000 inwoners was helemaal niet te spreken over deze oplossing, die zich afwendde van een streek, die voor de toenmalige Limburgse normen reeds sterk geïndustrialiseerd was. Het kanton Bree telde namelijk 2 zout- en 2 zeepziederijen, meerdere brouwerijen, fabrieken van pannen, aardewerk, pijpen, tabak en enkele weverijen. Bovendien was er een suikerfabriek, die tijdens de campagne van 1870 - 71 niet minder dan

vergeethoek geraakt, evenals 't latere plan om van de spoorlijn Hasselt - Maaseik een verbinding af te takken met Bree.

NIEUW TRACE

Toen in 1873 de spoorlijn Antwerpen - Gladbach weer ter sprake kwam tussen de regeringen van België en Nederland, weigerde deze laatste nog in te gaan op het in 1845 vastgelegde tracé. Zij stond er op, dat de spoorweg via Weert zou worden aangelegd en stelde deze eis bijna als een ultimatum bij de ondertekening van het verdrag van 13 januari 1873.

Onze regering geraakte hiermee wat in nauwe schoetjes. Onze spoorverbindingen met Duitsland dienden zo snel mogelijk gekompleteerd. In 1873 hadden we namelijk met Nederland reeds 6 internationale lijnen, 12 met Frankrijk... en met Duitsland slechts de spoorweg via Luxemburg en nog drie anderen die allen op Aken konvergeerden :

1. Mechelen - Luik - Verviers - Aken.
 2. Landen - Hasselt - Maastricht - Aken.
 3. Spoorweg over Bleyberg.
- Ondanks de tientallen petitie's uit het noorden van Limburg voor het eerste tracé werd uiteindelijk geopteerd voor de omlegging over Weert, ongeveer 10 km. benoorden Hamont.

Antwerpen - Gladbach was op 21 september 1869 reeds in concessie gegeven aan de SA des Chemins de Fer du Nord de la Belgique, die ook het vak op Nederlands gebied mocht aanleggen, terwijl het Duits vak werd overgelaten aan de Duitse maatschappij «Berg Mark». Volgens de conventie moest ze voltooid zijn op 26 juni 1877. Begin 1878 was ze evenwel pas klaar van Antwerpen tot Mol. En op 20 juli 1879 kon ook het gedeelte op Limburgs grondgebied in exploitatie worden genomen.

Antwerpen - Gladbach, eens

loen en Tongeren.

2. het projekt Pouset (arrondissement - buurtwegcommissaris te Tongeren) voor een spoorlijn Brussel - Aken via Tienen, Zoutleeuw, Sint-Truiden, Borgloon, Tongeren en Visé.

Dat de voorkeur van verantwoordelijken met enig economisch inzicht naar het tweede ging, staat wel buiten kijf. Dit plan realiseerde namelijk twee sekundaire doelstellingen van het vroeger projekt Bénard : de kantons Borgloon en Zichen - Zussen - Bolder niet alleen aansluiten op het spoorwegnet, doch via dit met ook op de zeer belangrijke wekelijkse landbouwmakten van Tongeren en van Sint-Truiden, de belangrijkste van de provincie.

We hebben hier een statistiek voor ons liggen waaruit blijkt, dat in 1870 op de wekelijkse Tongerse markt 92.279 viervoeters allerhande werden aangeboden en 81.820 verkocht, waartussen 2600 paarden, 11.030 hoornbeesten, 2.140 kalveren, 7.850 schapen, 6.200 vette varkens en 52.000 biggen.

Door de nieuwe spoorweg Pouset zou bovendien Tongeren voortaan verlost worden van de tijd- en geldroevende omweg via Ans naar Brussel.

Borgloon, dat in 1870 1.882 inwoners telde, kon op zijn beurt laten gelden, dat het jaarlijks niet minder dan 1,5 miljoen kg. appels, peren en siroop via Antwerpen aan Engeland leverde. Daarenboven ging deze gemeente prat op vijf grote vee- en paardenmarkten per jaar, waarvan dezen van de maandagen na St.-Remigius en na Palmenzondag de belangrijkste waren een druk werden bezocht door de Duitsers en de Fransen.

Zichen - Zussen - Bolder was bekend om zijn silix-, zand- en mergelgroeven en had in zijn tot ver over de grenzen vermaarde industrie van strohoeden en stropoppen van Bas-

ren, via Zoutleeuw, Sint-Truiden en Borgloon, te Neerlinter aansluitend op de lijn Tienen - Mol. Het vak Tongeren - Visé - Aken — we schreven het hoger — werd pas tijdens wereldoorlog I door de Duitsers aangelegd.

Op 24 januari 1875 werd het werk aanbesteed en in concessie gegeven aan de «Banque de Belgique», mits een annuïteit van 6.395 fr. per km. en een voltooiingstermijn binnen de drie jaar.

Het vak Neerlinter - Sint-Truiden, waarvan de aanleg op 31 januari 1876 was begonnen, werd op 25 mei 1878 in exploitatie genomen. Met het vak Sint-Truiden - Tongeren had men zoveel onvoorziene terreinmoeilijkheden en bovendien de handicap van 'n uiterst zware winter 1878 - '79 dat deze pas klaar kwam in september 1879.

MISLUKT !

Bij wet van 30 augustus 1871 werd ook nog een spoorlijn voorzien en in concessie gegeven van Tienen via Diest en het Kamp van Beverlo, rechts uitwijkend naar de lijn Hasselt - Eindhoven met aansluiting op deze laatste te Eksel, Wijchmaal of ertussen. In Limburg drong men meer aan op een meer rechtstreekse verbinding vanaf het station van Zonhoven naar Leopoldsburg, omdat deze een volkrijker gebied (Hechtel) doorkruiste.

Uiteindelijk is geen van beide lijnen er gekomen. Wel de spoorweg Leopoldsburg - Mol, die feitelijk maar één vak was van de verbinding Tienen - Diest - Mol.

We mogen dan wel besluiten, dat de spoorweg dwars door de fruitstreek de laatste Limburgse was van de 19e eeuw.

L. STERKEN.

Maandag : (18) «Service Spécial» en de Mijnsproen.



Dit is het oude station van Hasselt, dat in de loop van 1960-1961 werd gesloopt. Het huidige moderne station werd in 1964 in gebruik genomen