

# 1839 : eerste trein in limburg

*Volwassen, aan kinderziekten ontgroeid,  
klaar voor nieuwe taak in de toekomst (19)*

Zo bereiken we de terminus van een lange treinrit door Limburg. Honderddertig jaar spoorwegen! We zijn vertrokken met de Rocket en « Le Belge » in een « char à banc » van derde klas, vlak na de Belgische onafhankelijkheid en de splitsing van Limburg. We hebben achtereenvolgens op de perrons der stations van Sint-Truiden, Hasselt, Tongeren en Bilzen gestaan om de eerste treinen op nieuwe Limburgse lijnen te verwelkomen. We hebben opnieuw de glorie-tijd beleefd van de stoomtraktie, romantisch, vol regionale en lokale passies, de eerste ontsluiting van onze provincie door een nieuw verkeersmiddel, de eerste industrialisatie door de kolenontginning en de aanleg van de mijnsposen, twee wereldoorlogen, en de teloorgang van meerdere spoorlijnen ten voordele van het wegverkeer.

Thans komen we van Brussel snel, comfortabel en zonder overstappen in het gloednieuw station van Hasselt toe met elektrische treinstellen. Het is wel typisch voor de goede visie van onze voorouders op de eerst aan te leggen Limburgse spoorlijn, dat precies hun toenmalige keuze Landen - Sint-Truiden - Hasselt thans ook de eerste en voorlopig enige ge-elektrificeerde lijn van Limburg is.

We herhalen het nog, het was niet onze bedoeling in detail de volledige geschiedenis te schrijven van de Limburgse spoorwegen. We hebben slechts willen bijdragen tot meer kennis en meer begrip van de eerste 25 jaar pioniers-tijd en een vogelvlucht-overzicht gegeven van de laatste eeuw tot op heden. Zodoende wilden we over de kloof van het nog beter gekende nabije verleden heen een ruimere blik werpen op de eerste tijden van de stoomlok. Hieruit

verwogen op grondgebied Genk; een klein gedeelte hiervan werd in verband met de nieuwe kanaalhaven verwezenlijkt.

2. Bouw van de zogenaamde Maaslijn, van Elen naar Lanaken, met driehoeksverbinding te Eisden; deze lijn moest over haar gehele lengte in op-hoging worden gemaakt, en de grond hiervoor moest van de op definitief profiel te brengen lijn As-Eisden aangebracht worden.

3. De voortzetting van deze

dubbelsposen Mol-Neerpelt opgebroken, in 1942 tussen Neerpelt en Hamont. De stations van Achel en Hamont, eens zo belangrijk, beleefden nog een laatste drukte tijdens de bezetting ingevolge troepenbewegingen doch werden nadien economisch volledig afgeschreven, door de omleiding van het verkeer Antwerpen-Ruhr via Visé en Montzen.

De bocht Bilzen-Munsterbilzen werd in 1943 opgebroken. Het zelfde jaar werd ook Drieslinter-Grimde tot enkel spoor herleid. In 1967 verdween het vak Diest-Halen, terwijl Schaffen-Diest op enkel spoor werd gebracht. Halen-Drieslinter werd opgebroken in 1969 en dit jaar (1970) komen St.-Truiden-Drieslinter-Grimde en Tongeren-Ordingen voor sloping aan de beurt. Meteen is dan het destijds zo druk besproken spoor van de fruitstreek haast weer volledig naar de geschiedenis verwezen.

Ondertussen heeft zich in de jaren 1957 en 1958, wat het reizigersverkeer betreft, ook een herstructurering afgespeeld in de N.M.B.S., waarbij ettelijke treinverbindingen — ons inziens niet steeds op gelukkige wijze voor de veiligheid en het comfort van reizigers en andere weggebruikers — werden vervangen door busdiensten: o.m.

1. Hasselt - Bilzen - Lanaken - Maastricht.

2. Hasselt - Achel. Vanaf Houthalen tot Achel rijdt geen enkele reizigerstrein meer; wel van Hasselt tot Houthalen in de richting Mol met waggons van de stopplaats Zonhoven.

3. Herentals - Mol - Hamont met dien verstande dat Mol-Herentals nog bediend wordt

den hebben zulke nijpende nood aan parkeermogelijkheden, dat men wel zal moeten teruggrijpen naar het traditioneel — zij het dan uiterst gemoderniseerd — gemeenschappelijk vervoer. Aan deze taak zullen onze spoorwegen een groot aandeel hebben. De gemoderniseerde infrastructuur voor snel en comfortabel vervoer van reizigers is er! Bovendien blijven onze spoorwegen voor het regionaal, nationaal en transitgoederenverkeer binnen de EEG een steeds grotere rol vervullen.

Onze trein is inderdaad nog jong, dynamisch en vol toekomstmogelijkheden. Hij is als het ware aan zijn kinderziekten, de kwalen van zijn groei-proces ontgroeid. Duizenden mensen hebben hieraan in de laatste honderddertig jaar geijverd. Sommigen hebben het zelfs met het leven gekocht. Voor ons ligt een bericht van «La Vedette du Limbourg» van zaterdag 28 januari 1954. Het is in 't Frans zoals trouwens de gehele krant. Hier gaat het dan onvertaald:

«Le garde du chemin de fer, en station à la ruelle dite «de Doodesteeg» à Alken à été écrasé le 22 janvier à 8 heures du soir par le convoi venant de St.-Trond et se rendant à Hasselt. Il paraît que ce malheureux s'apercevant qu'une des barrières était restée ouverte, voulut pour la fermer, traverser la voie ferrée. Il fut atteint par le convoi, précipité entre les rails sur lesquelles il se brisa la tête, et entraîné par la locomotive qui lui coupa deux doigts de la main en deux doigts du pied gauche. Le scieur Berden, survenant immédiatement après le pas-



gegeven van de laatste eeuw tot op heden. Zodoende wilden we over de kloof van het nog beter gekende nabije verleden heen een ruimere blik werpen op de eerste tijden van de stoomlok. Hieruit willen we bij het einde van deze reeks een antwoord distilleren op de vraag: Behoort de trein wel degelijk tot het verleden, of is hij nog in de volle jeugd van zijn expansie? Daarom zullen we nog eerst de evolutie van de jongste jaren overlopen en de bestaande plannen voor de toekomst.

#### VERGETEN EN GEREALISEERDE PLANNEN

In het vroeger reeds geciteerde werk van Ir. A. Jacops lezen we nog, dat de ontwerpen van het spoorwegbeheer niet beperkt bleven tot de door ons reeds behandelde mijnlijnen. Ook onderstaande bijkomende studies werden ter hand genomen:

1. een aansluiting Webbeekom-Schaffen: de grond werd grotendeels aangekocht, doch naderhand werd van het plan afgezien daar men aan zijn nut begon te twifelen;

2. het op dubbel spoor brengen van de lijn Diest-Mol: enkel het vak Heppen-Mol werd uitgevoerd; dit werd toevertrouwd aan een Italiaanse aannemer tegen prijsborderel en kwam in december 1929 in dienst;

3. een aansluiting Beringen-Mijnen naar Leopoldsburg, die in mei 1928 in dienst werd gesteld;

4. het op dubbel spoor brengen van de lijn Landen-Hasselt; dit plan bleef bij de aankoop van de benodigde grond;

5. het tot stand brengen van een industriële lijn Winterslag-Bilzen als rechtstreekse verbinding tussen het Kempens en het Luiks kolenbekken; zij kwam in 1925 gereed tot aan de huidige kanaalkom, en in 1932 tot in Bilzen;

6. het tweede spoor van het baanvak Hasselt-Winterslag dat in juli 1926 voltooid werd;

7. het tweede spoor Heppen-Zonhoven, dat in oktober 1926 gereed kwam tot Houthalen en in februari 1927 tot Zonhoven.

#### «EINE PAPIERENBAHN»

Toen tijdens de jongste wereldoorlog ons spoorwegpersoneel bij wijze van sabotage de overkoepelende Duitse diensten werkelijk onder een vloed van bureaucratische schrijverij wilde stikken, riep deze laatste woedend uit: «Dass ist keine Eisenbahn! Dass ist eine Papierbahn!» Dit weze gezegd als een kompliment aan onze «cheminots»!

Voor bepaalde projekten in Limburg zijn nochtans onze Belgische Spoorwegen «eine Papierbahn» gebleven, o.m.:

1. Tijdens de uitvoering der andere werken had men in 1924 besloten het gepland groot centraal gelegen rangeerstation Houthalen te vervangen door twee meer excentrisch gelegen terreinen te Beringen en te Langerlo-Genk. Voor het eerste moesten b.v. de traktie-inrichtingen binnen de driehoek van Heppen worden gebouwd. Voor Langerlo werden grote onteigeningen o-

ver haar gehele lengte in op-hoging worden gemaakt, en de grond hiervoor moest van de op definitief profiel te brengen lijn As-Eisden aangebracht worden.

3. De voortzetting van deze lijn over Loen tot Herstal als nieuwe verbinding tussen de Kempen en het Luikse, daar de lijn Hasselt-Luik in de nabijheid van Liers een zeer ongunstig profiel vertoont.

4. De voltooiing van de «vierhoek van Bilzen», waarvan één zijde, Beverst-Bilzen reeds bestond en een tweede, Bilzen-Munsterbilzen gemaakt werd (en thans weer is opgebroken).

Al deze studies werden langzamerhand stopgezet wegens de slinkende financiële middelen; de een na de ander werden de hiermee belaste ambtenaren naar elders overgeplaatst, en in mei 1934 hield de sekte (afstamming van de Service Spécial) officieel op te bestaan. Alle aandacht ging toen naar de aanleg van het Albertkanaal.

We mogen dan ook besluiten, dat rond het jaar 1935 het Limburgs sporennet zijn grootste uitbreiding kende. We hadden toen inderdaad op ons grondgebied 100 km. dubbelspoor en 175 km. enkelspoor vlak voor de eerste wereldoorlog.

#### INKRIMPING VAN SPORENNET

Vlak voor wereldoorlog II reeds en tijdens de bezetting, begon ons Limburgs sporennet voor 't eerst weer in te krimpen. Bokrijk - Genk - As werd in 1943 opgebroken en verhuisde naar het Oostfront voor de Operatie Barbarossa. Vermoedelijk wordt nochtans eerlang het vak Bokrijk-Genk-centrum opnieuw aangelegd en geëlektrificeerd.

In 1938 werd één van de

weel van Hasselt tot Houthalen in de richting Mol met wegvallen van de stopplaats Zonhoven.

3. Herentals - Mol - Hamont met dien verstande dat Mol-Herentals nog bediend wordt door treinen maar zonder de vroegere halten Olen, Laren en Millegem.

4. Leopoldsburg - Diest.

5. Zichem - Scherpenheuvel.

6. Diest - Drieslinter - Tienen.

7. St.-Truiden - Drieslinter.

8. St.-Truiden - Borgloon - Tongeren.

9. As - Maaseik, overgegeven aan de Buurtspoorwegen.

10. Bilzen - Tongeren wegens afschaffing van treinhaltens tussen beide steden.

11. Hasselt-Landen om de stopplaatsen St.-Lambrechts Herk, Kortebos, Halmaal, Velm en Attenhoven af te schaffen.

12. Hasselt - Diest voor afschaffing van treinhaltens Kermt-station, Kermt-Dorp, Spalbeek, Linkhout en Zelem.

Er bestaan nochtans ook nog vooruitzichten voor aanleg van nieuwe spoorwegvakken. Denken we maar aan Hasselt-Genk-Centrum voor reizigersverkeer; en dan voor het goederenvervoer van de Ford Werke en andere Genker grootindustrieën, de onmiddellijk te realiseren rechtsbocht van de lijn Hasselt-Winterslag te Boksbergerheide naar de lijn Winterslag-Bilzen, waardoor dan met de bestaande linksbocht een aansluitingsdriehoek tot stand komt.

#### NIEUWE TOEKOMST EN VER VERLEDEN

Ontegensprekelijk is in sommige gewesten omwille van de omschakeling het reizigersverkeer per trein teruggelopen. Het wegverkeer geraakt echter de laatste jaren zodanig oververzadigd en onze grote ste-

entre les rails sur lesquelles il se brisa la tête, et entraîné par la locomotive qui lui coupa deux doigts de la main en deux doigts du pied gauche. Le scieur Berden, survenant immédiatement après le passage du convoi, aperçut cet infortuné dans cet horrible état et donnant encore quelques signes de vie. Il le souleva dans ses bras, le transporta dans sa baraque, où le malheureux ne tarda pas à rendre le dernier soupir. Vanleeuw était âgé de 43 ans et célibataire.»

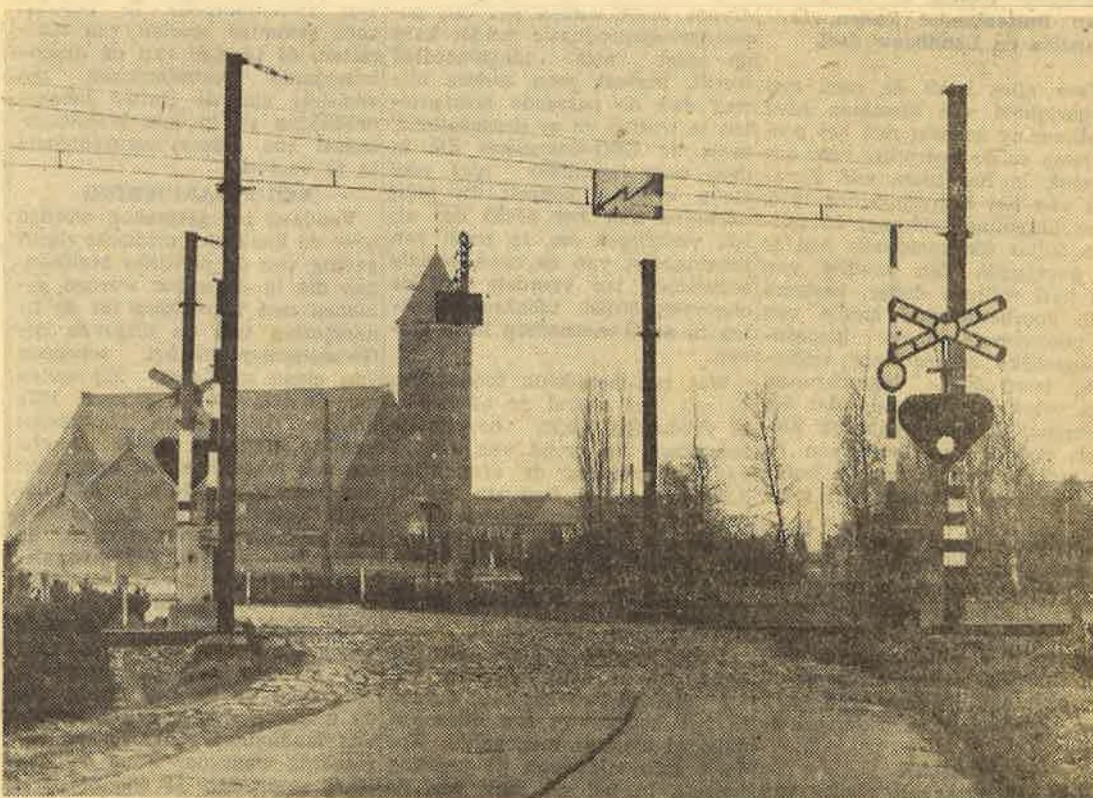
...Hij was het eerste slachtoffer op onze Limburgse spoorwegen...

L. STERKEN.  
SLOT.

#### WIJ DANKEN...

Voor de hulp, welke ons werd geboden bij het opzoekingswerk voor deze artikelreeks, danken wij de hh. Vanbergen en Vaderis van de Persdienst der NMBS te Brussel, de gidsen van het Spoorwegmuseum te Brussel, de hh. Frans Lycops, Daelemans, Van-nut, Aerts, Broeders en Marguillier van de NMBS-groep Hasselt, de hh. Heynen en Baillien, respectievelijk stadsarchivarissen van St.-Truiden en Tongeren, de h. Borgs, hoofd van de Toeristische Dienst van St.-Truiden, het personeel van de Koninklijke Bibliotheek te Brussel, en dan vooral de h. Bruncel van de afdeling tijdschriften, de hh. Heibüchel en Lambrechts van de Provinciale Bibliotheek te Hasselt, kortom iedereen die het zijne heeft bijgedragen tot de samenstelling van deze historische schets in woord en beeld.

L. STERKEN.



Dit is de overweg van de St.-Jorisstraat, met de spoorlijn Hasselt - St.-Truiden te Alken. Vroeger heette dit de «Dullesteeg». Vermoedelijk geraakte hier de barreelwachter Vanleeuw onder de trein in 1854. In «La Vedette du Limbourg» werd waarschijnlijk de Dullesteeg verkeerdelijk opgetekend als Dodesteeg, want de Dodesteeg te Alken heeft nooit het spoor gekruist