

Statie



Hoeseelt



Neerpelt



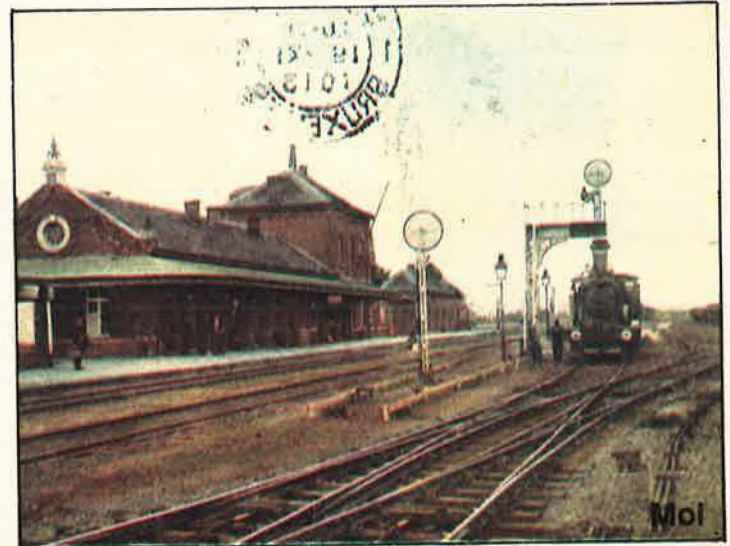
Ordingen

5 de eerste trein in limburg

door I. sterken



Bilzen



Mol

geen liefhebbers voor koncessie tongeren - bilzen

De oorlog tussen Bénardisten en Stevensisten heeft jaren geduurd en al die tijd politieke passies ontketend. Op 10 juni 1853 werd de regering na onderzoek van de projecten Stevens en Bénard en nog andere minder belangrijke projecten gemachtigd de spoorwegen Hasselt - Tongeren - Luik, Bilzen - Luik of Tongeren - Maastricht in koncessie te geven. Elf dagen voordien had de Limburgse provincieraad zich uitgesproken voor de aanleg van de spoorweg Tongeren - Maastricht via de Jekervallei, zoals voorgeschreven in het project Bénard. Als argument voor deze lijn had men

se lijn Hasselt - Kortesseem - Tongeren - Luik of Hasselt - Bilzen - Tongeren - Luik werd maandenlang gepalaverd en gepolemiseerd.

De aanhangers van het projekt Stevens, die hun spoorweg de « Chemin de fer Liégeois - Limbourgeois » hadden gedoopt, staken de draak met het door Hasselt opgegeven verschil van 8 km. Zij stonden erop, dat het slechts 700 meter was.

« We hebben onze metingen gedaan op de plannen zelf van uw Stevens », zei men te Hasselt. « Hieruit blijkt dat uw lijn niet zomaar 700 maar 8 000 meter langer is. Zelfs indien wij ons baseren op de stafkaart en de Demerlijn volgen, dan komen wij nog tot een verschil van 1 900 meter ».

Minister Van Hoorebeke, die reeds bij wetgevende delegatie van 10 juni 1853

de spoorwegen Jemeppe - Ans - Vottem en Luik - Maastricht - Utrecht. Het geheel van die ontworpen spoorlijnen zou in de hoogste mate nuttig zijn voor de provincies Luik en Limburg. De motieven die de Kamer meende te hebben voor de delegatie, werden derhalve sterk gewijzigd en het lijkt noodzakelijk een nieuw kollektief onderzoek in te stellen van alle problemen die verband houden met de eventuele koncessie van de spoorlijn Luik - Limburg.

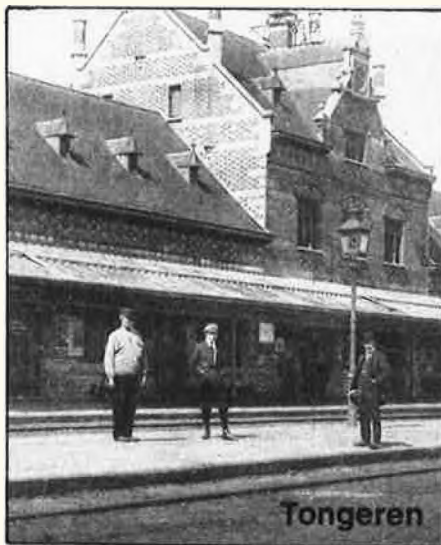
Bij wet van 25 mei 1856 besliste de regering uiteindelijk tot de aanleg van de spoorlijn Bilzen via Tongeren naar Luik. Toen gebeurde wat de provincieraad van Limburg op 13 juni 1853 had voorzien... Men vond geen aannemer voor deze koncessie...

Vanaf 1856 heeft het inderdaad vijf jaar geduurd alvorens de regering iemand vond die bereid was de aanleg en de exploitatie van de spoorlijn Bilzen - Tongeren - Luik in koncessie te nemen.

Op 2 juni 1861 vaardigde ze een nieuwe wet uit die Openbare Werken in ons land voorschreef. Hierin staat ook een clause voor de koncessie van de spoorlijn Bilzen - Tongeren tegen een rijkswaarborg van minimum 75 000 fr.

Op 10 december 1861 stichtten François De Bruyne, Louis Houtain, doctor in de wetenschappen van Luik, advocaat Edouard Delvart van Gent en de gebroeders C. en L. Vander Elst van Brussel de N.V. « Compagnie du chemin de fer de Tongres à Bilzen » bij akte voor notaris C. Eyben te Luik. Deze maatschappij kreeg de lijn Bilzen - Tongeren in koncessie met de konditie dat ze uiterlijk op 14 december 1862 het werk zou kunnen voltooiën.

Of het Rijk die opdracht in geschikte en verantwoordelijke handen heeft gegeven, mogen wij op onze dagen wel betwijfelen. In ieder geval stoorde deze heren zich helemaal niet aan het voorgeschreven aantal werkdagen. Ze kwamen royaal te laat en maakten dan zelfs geen aanstalten om met de exploitatie te beginnen. Op 13 juni 1863 toen iedereen nog tevergeefs wachtte op de openstelling van de lijn, hadden de aannemers zelfs het lef om voor hun plezier over 14 kilometer van Bilzen naar Tongeren te stomen. Deze maidenrit werd onthaald op een storm van protest in de provincieraad, die in een brief aan de minister van Openbare Werken de Compagnie verwet, haar vak nog niet in gebruik te nemen uit eigen belang



de strohoedenindustrie in de Jekervallei aangehaald, wat te Luik en te Tongeren op een homerisch gelach werd onthaald.

De provincieraad, die helemaal de kaart Bénard speelde, rechtvaardigde trouwens zijn keuze door te betogen, dat een rechtstreekse verbinding van Hasselt via Kortesseem en Tongeren met Luik het goederenverkeer enorm zou stimuleren, want de spoorwegafstand tussen beide steden zou met de helft worden ingekort tegenover de bestaande lijn Hasselt - Landen - Luik. Deze inkorting, aldus de raad, gold ook voor de op het station Hasselt aangewezen kantons Herk-de-Stad, Beringen, Achel, Peer en iedere streek aan het Kempens kanaal.

Over het reëel verschil in afstand tussen Hasselt en Luik via de rechtstreek-

toestemming had gekregen om de plannen nrs. 1 en 3 of nr. 2 in koncessie te geven, wist nochtans dat haast en spoed hier slechte raadgevers zouden zijn. Op vrijdag 28 april 1854 had inderdaad het schepenkollege van Tongeren een dringende bede gestuurd aan de wetgevende macht, om bij de regering te bemiddelen opdat deze nog niet zou kiezen tussen de projecten Bénard of Stevens alvorens de belangrijkste lokaliteiten van Limburg en Luik te hebben gekonsultteerd.

Ondertussen is een ander projekt in de aktualiteit gekomen dat hoofdzakelijk gekenmerkt wordt door het vermijden van hellende vlakken en een parcours door de stad Luik zelf. Bovendien staat dit plan in eng verband met verschillende andere, nl. dit van

omdat Tongeren - Ans nog niet klaar was.

Op 9 november 1863 reed eindelijk de trein van Bilzen naar Tongeren en op 10 maart 1864 van Tongeren naar Glons, over het vak dat in concessie was gegeven aan de « Société du Chemin de fer Liégeois - Limbourgeois ». Hierop werd ook de verbinding van Glons naar Ans en Luik via Vivegnis voltooid. Maar met de exploitatie van het geheel moest nog gewacht worden op een overeenkomst met het bestuur van onze Staatsspoorweg, want te Ans moest het spoor van de privé-maatschappij aansluiten op het staatsspoor Antwerpen - Luik en ook gebruik maken van het station en de hellende vlakken. Zo zien we dus, dat een reiziger die destijds van Luik naar Hasselt reed, feitelijk in handen was van vier verschillende instanties : het staatsspoor, de « Société du chemin de fer Liégeois - Limbourgeois », de « Compagnie du chemin de fer de Tongres à Bilzen » en uiteindelijk ook de « Compagnie du chemin de fer de Landen à Aix-la-Chapelle par Maestricht », waarvan de trein de infrastructuur bij overeenkomst mocht benutten tussen Beverst en Hasselt. Zo ver was men eigenlijk pas op 1 juli 1864 toen het verbindingsstukje Bilzen - Beverst was aangelegd, samen met een spoorverbinding van Hasselt-station naar de kanaalkom, die op 15 november 1864 in gebruik werd genomen.

Tongeren en zijn arrondissement waren nu eindelijk uit hun isolement verlost. Iedereen zal wel gissen, dat ook de mannen van Ambiorix de heuglijke gebeurtenis van de aankomst van de eerste trein op waardige wijze wilden vieren, precies zoals St.-Truiden en Hasselt dat vóór hen hadden gedaan. Maanden vooraf reeds werd dit feest voorbereid... Maanden vooraf gingen de Tongerse vroede vaders ook bij de provincieraad hengelen naar een subsidie voor hun feest... precies zoals St.-Truiden en Hasselt die voor hen hadden gekregen. Toen reeds moet nochtans de index al bestaan hebben, want de heren van Tongeren indexeerden een bedrag en vroegen 3 000 fr. in plaats van 2 000. fr... zoals vóór hen aan St.-Truiden en Hasselt was toegestaan.

Verscheidene leden van de provincieraad kwamen hiertegen in verzet.

Op de zitting van 21 juli 1862 betoogde een achtbaar raadslid : « Wij mogen ons wel afvragen », zo sprak hij, « of zulke feesten noodzakelijk zijn. En indien de lokaliteiten die het voordeel

genieten van aansluiting op een spoorweg of ander verkeersmiddel er op staan deze op feestelijke wijze in te huldigen, dat ze het dan doen op eigen kosten en niet op die van de provinciekas. Want het gaat hier niet om een spoorweg die het grootste deel van de provincie doorkruist of om openbare werken, waarin Limburg erg is geïnteresseerd. Immers, Mijne Heren, we moeten toch toegeven, dat dit stukje spoor, indien het niet wordt uitgebreid, alleen de stad Tongeren en het grote dorp Bilzen zou aanbelangen. Het zou van heel weinig nut zijn voor de provincie en voor het land. » De wereld moet sedertdien wezenlijk nog niet veranderd zijn, want dat achtbaar provinciaal stelde hierop publiek de vraag, die thans nog aktueel is.



« Wordt er trouwens op onze dagen niet te ver gegaan met feesten en banketten ? Mogen wij niet zeggen, dat een deel der fondsen heel wat nuttiger kon besteed worden dan voor de betaling van feesten en banketten ? Dat de personen die gewoon zijn tussen de notabelen te pronken, het goed vinden dat zekere gebeurtenissen met feesten en banketten gepaard gaan ? Opperbest ! Maar dat ze dan ook zo edelmoedig wezen het op eigen kosten te doen bij middel van partikuliere onderschrijvingen, enz... en niet op kosten van de man van de straat, die toch niet mag aanzitten. »

Op de verklaring van deze apostel werd geantwoord dat in andere provincies van het land wél subsidies werden verleend. De pro's voerden

nog aan, dat dit nu een unieke kans was om de rivaliteit en de misverstanden tussen Hasselt en Tongeren te milderen door beiden, qua betoelaging van hun treinfest, over dezelfde kam te scheren. En wie durfde beweren dat Tongeren - Bilzen slechts een snertspoor was ? Wat dan gezegd van dat eerste stukje Landen - St.-Truiden ? Tongeren - Bilzen moest toch een vak worden van de toekomstige internationale lijn Luik - Den Bosch ! En als St-Truiden in 1839 als kantonhoofdplaatsje toch 2 000 fr. kreeg, waarom mocht Tongeren dan bijna 25 jaar later als hoofdplaats van een heel arrondissement geen aanspraak maken op 3 000 fr ?

Met 17 tegen 11 stemmen werd een toelage van 2 000 fr. gestemd. Tongeren kon feesten.



Leopoldsburg

ontspoord bij maidenrit

Wie weet hoe Tongeren geijverd en gestreden heeft voor zijn spoorlijn over Bilzen, zal wel veronderstellen dat de rit van de eerste trein tussen Bilzen en Tongeren in de Ambiorixstad aanleiding is geweest tot een groot openbaar feest, precies zoals dat voordien te St.-Truiden en te Hasselt was gebeurd.

Welnu, in de nationale, provinciale en lokale kranten van die tijd hebben we tevergeefs gezocht naar een verslag van een feestelijke opening. Toen we het daar niet vonden, hebben wij in het Tongers archief in- en uitgaande correspondentie van het stadsbestuur en alle geboekte uitgaven van de periode omstreeks maandag 9 november 1863 nagepluisd... en ook niets

ontdekt.

Toch ! Geboekt op 24 oktober 1863 ontdekten wij de aankoop van 19 flessen champagne voor 76 fr. We dachten al : Ha ! Daar begint het treinfestijn... Maar we hadden het beslist verkeerd voor ! Wat verder lezen we, dat die 19 flessen niet bestemd waren voor de « treininwijding », doch voor een receptie aangeboden aan het Tongers koor, dat op het « Grand concours de chant à Aix-la-Chapelle » op zondag 6 en maandag 7 september 1863 een mooie onderscheiding had behaald.

Voor de trein niets ! Nu willen we de Tongerse vroede vaderen er niet van verdenken of beschuldigen, dat ze die 2 000 frankjes zonder meer op zak hebben gestoken. Maar het is toch verwonderlijk ! Geen spoor ! Heel op het einde van het dossier 1863 met de « dépenses imprévues » van de stad Tongeren, vonden we nog een kleine rekening met bijgaande nota : « Démarche pour le placement de la station du chemin de fer. Le receveur communal payera à Mr. J. Frère, échevin, la somme de trente neuf francs cinquante centimes pour remboursement de dépenses faites par la commission, qui s'est rendue à Liège pour conférer avec M. l'ingénieur en chef de Liège sur l'emplacement de la station du chemin de fer — d'après la note ci-jointe (1). » Namens de commissie van de spoorweg waren inderdaad de schepenen J. Frère, het gemeenteraadslid Arckens en de rechter Schaetzen op 5 januari 1863 naar Luik gaan onderhandelen. Waaraan ze 39,50 fr. besteedden ? We ontdekten in het Tongers archief een fotocopy van de rekening van de h. Bernay-Jantzen, Restaurateur, rue des Dominicains 14-16 te Luik :

3 dozijn oesters	3,75 fr.
3 diners	9,00 fr.
1 fles St. Julien fin	4,00 fr.
1 fles Laroc	6,00 fr.
3 koffies	0,75 fr.
	<hr/>
	39,50 fr.

Ter vergelijking kunnen we je wel vertellen, dat de politiekommissaris Vermin van Tongeren in die tijd per trimester 375 fr. verdiende, dat een zwart roggebrood van 1 kilo 0,18 fr. kostte, 100 liter jenever 73 fr., 100 kilo aardappelen 5 fr. en 1 kilo boter (1^{ste} kwaliteit) 2,10 fr.

De lijn Bilzen - Tongeren of beter Munsterbilzen - Tongeren — want ze vertrok feitelijk van het grondgebied Munsterbilzen — werd op maandag 9 november 1863 officieel geopend.

De « Constitutionnel du Limbourg » van Hasselt had op 31 juli reeds geschreven dat de werken flink vorderden, dat men hoopte Bilzen - Tongeren einde oktober van dat jaar in exploitatie te brengen, dat Tongeren - Ans in december zou worden in gebruik genomen en dat de Luikse advocaat en provincieraadslid Charles de Maca tot directeur-gerant was benoemd.

Op zaterdag 7 november 1863 kondigde de Hasseltse « Onafhankelijke » aan : « Yzeren weg van Tongeren naar Bilzen : maandag aanstaande 9 november heeft de opening plaats van den yzeren weg Tongeren naar Bilsen, eerste sectie van de Luik - Limburgschen yzeren weg.

Morgen zondag zal de proeftrein eene reis doen naar Tongeren.

Hij zal uit Munsterbilsen om 11 uren 's morgens vertrekken ».

Diezelfde « Onafhankelijke » bracht op woensdag 11 november 1863 de jobstijding :

« Zoo als wij in ons laetste nummer aenkondigden heeft gisteren de opening plaats gehad van de yzeren weg van Tongeren naar Munsterbilsen.

De opening heeft zonder plechtigheid plaats gehad, want het meerijgend publiek bestond slechts uit 8 personen. De eerste officiële reis is niet noodlottig geweest, maar had ernstige gevolgen kunnen hebben. De trein is tusschen Bilsen en Hoesselt uit het spoor gelopen ; tengevolge van deze voorval heeft de machinist ernstige brandwonden bekomen en de stoker in eenen anderen persoon ligte kneuzingen ontvangen. Het gerugt dat er doden zyn kunnen wy logenstraffen. » Feitelijk gebeurde deze « treinramp » niet tussen Hoesselt en Bilzen. « La Vedette du Limbourg », de liberale Tongerse krant, die zich het meest voor die spoorlijn interesseerde omdat haar redakteur Noyen zich er enorm voor had ingespannen, preciseerde trouwens in haar uitgave van zaterdag 14 november 1863, dat het gebeurde ter plaatse Vogelsanck, tusschen Bilzen en Munsterbilzen. Het waren de lokomotief en de daarop volgende remwagen die ontspoorde.

(wordt voortgezet)

(1) « Gedane stappen voor de inplanting van het spoorwegstation. De stadsontvanger moet aan de schepenen J. Frère de som betalen van negenendertig frank vijftig voor onkosten gedaan door de commissie, die te Luik is gaan onderhandelen met de hoofdingenieur van de stad in verband met de inplanting van het spoorwegstation. Zie bijgaande rekening. »