

1839 : eerste trein in limburg

Bénardisten contra Stevensisten (12)

Tongeren zag met een oog, waarin rechtmatige verontwaardiging en een vleugje nijd glinsterden, hoe zijn grote rivaal Hasselt na de aanleg van de spoorlijn Landen - Hasselt nu ook verbonden werd met Maastricht en Duitsland. De stad, die er prat op ging - en nog gaat ! - de oudste van België te zijn, en bovendien als groot agrarisch centrum van Haspengouw een intense handel voerde met Luik, vreesde niet zonder reden, dat Hasselt dankzij zijn moderne verbindingen het volledig uit het zadel zou lichten. Bovendien waren destijds de passies nog niet geluwd rond de strijd Tongeren - Hasselt voor de administratieve en gerechtelijke zetel van Belgisch Limburg en liet Tongeren met klem gelden, dat het dichtstbevolkte arrondissement van Limburg niet langer van een treinverbinding mocht verstoken blijven ten voordele van enkele partikuliere belangen en grilten in de Limburgse hoofdplaats.

De «treinoorlog» tussen Hasselt en Tongeren was ondanks de reële interessen van beide steden in hoge mate een prestigestrijd.

VERLOREN SLAG

Nog voor de spoorlijn Landen-St.-Truiden verlengd werd tot Hasselt en in concessie gegeven aan de Maatschappij Mackenzie en Barry, heeft Tongeren - en toen ons inziens ten onrechte - gepoogd dit projekt Mackenzie en Barry te kelderden en alles gezet op de kaart van de Tiense ondernemers Blijckaerts en Detiège, die de spoorlijn Landen-St.-Truiden via Tongeren maar Ans wilden doortrekken. In die tijd reeds richtte het stadsbestuur van Tongeren een petitie aan de voorzitter en de leden van de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Hierin lieten ze o.m. gelden :

« Een zo groot mogelijk deel van de bevolking laten genieten van de voordelen van een grote verkeersverbinding, dat is de

En wat ontving daarentegen Tongeren ? Het werd de hoofdplaats van een gerechtelijke om-schrijving en kreeg een stukje steenweg van 2,5 meter breed en twee mijl lang, waarvoor de gemeentebesturen van Tongeren, Hoeselt, Bilzen en Munsterbilzen nog voor een groot deel in eigen zak moesten schieten.

Deze petitie droeg de datum van 24 januari 1845 en werd ondertekend door de h. A. Van Muysen, burgemeester, de hh. A. Stevens en L. Lismont, schepenen, en de hh. raadsleden G. G. Tournaye, L.J. Hermans, J. G.L. De Fastré, J.L. Vandenbosch, Ch. baron de Rosen, J. Jaminé en M. Vandenrydt.

We weten hans, dat de regering destijds geopteerd heeft voor de verlenging van de spoorlijn Landen-St.-Truiden tot Hasselt omdat ze hierdoor

Brussel een projekt ingediend, dat zich volledig verzoende met dit tracé en bovendien tussen Glons en Tongeren een vertakking voorzag naar Maastricht via de Jekervallei. Dit ontwerp kreeg de voorkeur in de provincieraad en ook bij het stadsbestuur van Hasselt, doch het werd een steen des aanstoots én voor Luik, én voor de streek van Bilzen én voor Tongeren, die zich schaarden achter een ander projekt: het plan van ingenieur Stevens van Chaudfontaine, dat ons inziens ook veel vooruitstrevender was, veel realistischer en economisch en demografisch veel logischer uitgebouwd. Terloops weze gesteld, dat het projekt Stevens :

1. de dure en gevaarlijke hellende vlakken met vaste stoomtrekmachines tussen de Maasvallei en Ans uitschakelde en een spoorweg voorzag van uit Luik-Centrum met hellingen die door de gewone stoomloks van de toenmalige treinen konden worden genomen ;

2. de buitenwijken van Luik door een cirkulaire baan verbond, aansluitend op het staatspoor naar Landen - Tienen - Leuven - Mechelen en op de nieuwe lijn naar Hasselt ;

3. de streek van Bilzen aansloot op Tongeren en Luik, door de spoorlijn Luik-Hasselt vanaf Tongeren op Bilzen om te leiden (inplaats van over Kortesse) en daar aan te sluiten via Beverst op de reeds bestaande lijn Hasselt-Maastricht ;

4. tevens vanuit Tongeren nog een vertakking voorzag via St.-Truiden naar Diest.

Deze beide plannen zijn de kern geworden van een geweldige controverse tussen Hasselt en Tongeren, waarbij beide kampen respectievelijk zelfs de naam kregen van Bénardisten en Stevensisten.

« LA VEDETTE DU

h. Grosfills zijn grootste propagandist is.

Is het niet waar,

7. dat de hoofdingenieur Magis van Bruggen en Wegen eveneens de zijde van de h. Grosfills heeft gekozen, en dat ze zich niet meer tevreden stellen met een Bénard-propaganda aan alle hoeken van Limburg en Luik doch ook reeds herhaaldelijk persoonlijke stappen hebben gedaan bij de regering te Brussel ;

8. dat sedert deze propaganda de h. Magis, die nochtans Hasselt-vreemd is, een zetel kreeg in de Hasseltse gemeenteraad, onderscheiding waarmee de Hasselaren over 't algemeen alleen eigen volk vereeren ;

9. dat de h. Magis, in de onderzoekscommissie en elders, het plan Stevens, zonder zelfs kennis ervan te hebben genomen, een utopie heeft genoemd, die alleen om Bénard te dwarsbomen was uitgevonden.

« LIEGE DORT EN HASSELT BENARDISE »

Ook te Luik geraakte men in de roes van het duel tussen Bénardisten en Stevensisten. In antwoord op de Brusselse « l'Indépendance », die wellicht te zeer aan de klok Bénard had getrokken, schreef de « Tribune de Liège » op 28 en 29 januari 1854 onder de titel « Liège dort et Hasselt Bénardise » volgend artikel :

« l'Indépendance » meldt dat hij van het college van burgemeester en schepenen van Hasselt een brief heeft ontvangen, waarin de « voordelen » van het plan Bénard worden opgesomd.

Weet ge welke deze voordelen zijn ? Het genoemd college zal het ons vertellen. Uitgaande van de onbetwistbare stelling, dat de spoorweg Limburg-Luik alleen maar wordt aangelegd voor Hasselt, vraagt dit zelf college de lijn Bénard omdat

voordelen van een verkeer-verbinding, dat is de betrachting van een goede economische politiek. Het plan voor een verlenging van de spoorweg Landen-St.-Truiden tot Hasselt biedt dit voordeel aan een gedeelte van het arrondissement Hasselt. Het project Blijkaerts-Detiège daarentegen breidt het uit tot twee arrondissementen tegelijk ».

Tweede argument van Tongeren was het vergemakkelijken van de bestaande handelsrelatie tussen twee gewesten. Hierbij werd de nadruk gelegd op de historisch economische band tussen Luik en Limburg. « De stad Luik, zo luidde het, is sedert mensengeheugen de commerciële metropool van de provincie Limburg ». Tongeren speelde de kaart van deze machtige industriestad, om haar steun te verwerven. « Van Luik, zo vervolgde de petitie, komen onze kolen, onze gehouwen hardsteen, onze kasseien, marmen, kalk, leisteen, ijzer, een groot deel van onze bierbehoefte, hop, verf, papier, geloid leder, wijn, azijn, geraffineerd zout, bruine zeep, stoffen, glas en aardewerk. Wij leveren aan Luik de in Limburg gestookte jenever, ook deze van Donk op de uiterste grens van Brabant. Met Brabant hebben we praktisch geen handelsbetrekkingen ».

« Moeten we nog een ander bewijs aanhalen, dat even overtuigend is? De provincie Limburg getroost zich grote offers om tussen St.-Truiden en Hasselt een steenweg aan te leggen. Volgens degenen, die hierop zo sterk hebben aangedrongen, kon het resultaat hiervan niet anders dan goed zijn. Welnu, na twee jaar (in 1844) is duidelijk geworden, dat de opbrengsten van de barrelen op verre na niet volstaan voor het onderhoud van deze weg, en is de provincie in de wolken dat ze deze weg aan het Rijk kan afstaan ».

GRIEVEN

Tenslotte werd in deze petitie aan de hand van statistieken nog onderstreept, dat de spoorlijn Blijkaerts-Detiège de eeuwenlange betrekkingen tussen Hasselt en Luik in geen-dele zou schaden. « Het noorden van de provincie, dat het arrondissement vormt waarvan Hasselt de hoofdplaats is, heeft zich beslist niet te beklagen over de regering », zo werd nog bitter opgemerkt. « Immers sedert de revolutie van 1830 is dit arrondissement met alle voordelen gaan lopen. Hasselt heeft de zetel gekregen van het provinciaal bestuur, de residentie der hoge ambtenaren, een garnizoen, een koninklijk athe-neum! Heeft zijn arrondissement geen nieuwe steenwegen gekregen, van Hasselt naar St.-Truiden, van Hasselt naar Diest, van Hasselt naar Beringen en naar de Maas, van St.-Truiden naar Herk-de-Stad? Heeft het 't kamp van Beverlo niet gekregen? En kanalen voor scheepvaart en irrigatie?

spoorlijn Landen-St.-Truiden tot Hasselt, omdat ze hierdoor het snelst en het goedkoopst haar doel kon bereiken: de provinciale hoofdplaatsen te voorzien van een spoorverbinding onderling en met de hoofdstad.

BENARDISTEN CONTRA STEVENSIËN

In de loop van het jaar 1845 werd echter van hogerhand wel opdracht gegeven aan de ingenieurs Groetaers en Grosfils van Bruggen en Wegen te Hasselt, een voorstudie te maken van een verbinding Hasselt-Ans (Luik) via Kortesseem en Tongeren. De spoorweg zou volgend tracé kiezen :

vertrek uit station Ans over Alleur, Hombroux, Xhendremael en Diets-Heur. Het station van Tongeren zou links van de stad komen. Vandaar zou de spoorlijn verder lopen over de steenweg Tongeren-St.-Truiden, met een tunnel van 216 meter door de Beukenberg, over Betho langs meerdere overgangen van de Mombeek, Mulken, Jesseren, links van Gors-Opleeuw, over de steenweg Luik-'s Hertogenbos, Guirgoen, Wintershoven, Vliermaal, Kortesseem via de vallei van de Mombeek door de kasteeldomeinen van Mombeek en Henegau, weer over de steenweg Luik-'s Hertogenbos en zo aansluiten op de spoorlijn Hasselt-St.-Truiden nabij de kruising met de St.-Truidersteenweg.

Einde december 1852 werd door de ingenieur Bénard van

« LA VEDETTE DU LIMBOURG » IN 'T GEWEER !

Eén der grote en overtuigende verdedigers van het plan Stevens was de toenmalige Tongerse krant « La Vedette du Limbourg », uitgegeven door E. Allognier, een sedert 1833 te Tongeren gevestigde Fransman, wonende « rue des Vignes ».

Op 11 februari 1854 deed « La Vedette » een frontaanval op het plan Bénard en het Hasselts gekonkeloofs. « Is het ijerdaad niet juist », zo schreef het:

1. dat omstreeks 1845 de h. ingenieurs Groetaers en Grosfils van Hasselt opdracht kregen, een studie te maken van een nieuwe spoorweg van Ans naar Hasselt via Tongeren en Kortesseem ;

2. dat de resultaten van hun studie opgeborgen gebleven zijn, ofwel in de kantoren te Hasselt, ofwel in bezit van de h. Grosfils ;

3. dat begin 1852 de h. Grosfils het stadsbestuur van Tongeren is komen vragen deze lijn te steunen ;

4. dat de plannen, die einde december 1852 door ingenieur Bénard werden ingediend, precies dezelfde zijn als deze in 1845 op last van het Rijk maakte ;

5. dat vóór de concessie-aanvraag van de h. Bénard de h. Grosfils hoopte op een dikke beloning, indien zijn inzichten het zouden halen ;

6. dat sedert de concessie-aanvraag door de h. Bénard de

voor Hasselt, vraagt dit naief college de lijn Bénard omdat ze een weinig korter is dan de andere. Dit zijn dan volgens die heren van Hasselt de « voordelen » van het project Bénard!

Men vraagt zich niet eens af, of deze « kortere » lijn door van Bilzen af te wijken geheel de Kempen niet zal slachtofferen, Tongeren ruïneren en Luik enorm schaden. Dat raakt de koude klederen van Hasselt niet, als het maar zijn « kortere » lijn krijgt. En het zal ze krijgen !

Waarom? Omdat Luik slaapt! Luik laat zich de markt van Tongeren ontrovén, de afzetgebieden van de Kempen voor zijn kolen en afgewerkte produkten. Luik blijft rustig liggen. Men zal hiermee doen zoals met het meesterwerk van Bertholet: men zal discussiëren en schreeuwen als het half verdronken is, wanneer de lijn Bénard in concessie zal gegeven zijn, wanneer de Kempen, Tongeren en Luik zullen opgeofferd zijn. Dan zullen onze staatslui wellicht in beweging komen !

Het gaat Luik evenmin aan, dat men ons « gratis » verlost van de mizerie der hellende spoorvakken tussen Ans en de Maas ; dat men al onze wijken « zonder kosten » onderling per spoor verbindt, en dat Hasselt met zijn Bénardisme de Kempen, Tongeren, enz. enz. inpalmt ».

L. Sterken

MORGEN :
(13) Concessie Tongeren-Bilzen vindt geen liefhebbers

kerk van Vliermael-Root zal plaats hebben, woensdag 4 november, om 2 uren 's namiddags, in het gemeentehuis te Vliermael.

Een spoorweg door de zee.

Er is op nieuw kwestie van het oprichten eener maatschappij, welke ten doel zou hebben het daerstellen van een onderzeeschen yzeren weg tusschen Frankryk en Engeland.

Deze spoorbaan zou niet onder, maer door de zee loopen. De breedte der zee-engte is ongeveer 100,000 voeten. Men zou eene huis of tunnel in yzer maken, verdeeld in 100 kompartimenten. Deze tunnel, waerdoor de spoorweg zou loopen, zou zelve nog met eene yzeren huis, waer tusschen sterk metselwerk, omringt worden.

De middelen van verlichting zouden niet ontbreken, dit problema is reeds opgelost, ten minste in theorie, door degenen welke in den grond zelve van de zee-engte eenen tunnel hebben vargesteld. Men weet dat de diepte der zee tusschen de twee landen nergens de hoogte van den toren der Notre-Dame te Parys heeft.

Men leest in eene korrespondentie :

het misdryf zal aangehoort

— Er zyn zyn er op de van overlyd heer kanonik zyn zeventig

— De oog in de gewooste tabak verleden jaer sneden zyn andere betr bewaerd bl ten gevolge gekocht aet ters wachte Zy houden

— In verzocht vindt v fabryk l aen den schentyd

Toen reeds !

Terwijl Tongeren en Hasselt rond de jaren 1860 nog vochten om een paar duizend meter spoor, dachten de specialisten reeds aan het « daerstellen van een onderzeeschen yzeren weg tusschen Frankrijk en Engeland ». Lees hierboven maar wat de Tongerse Postrijder van die tijd hierover publiceerde