

# 1839 : eerste trein in limburg

## Concessie Tongeren - Bilzen vindt geen liefhebbers (13)

De oorlog tussen Bénardisten en Stevensisten, heeft jaren geduurd en al die tijd politieke passies ontketend.

Op 10 juni 1953 werd de regering na onderzoek van de projekten Stevens en Bénard en nog andere minder belangrijke projekten gemachtigd de spoorwegen Hasselt - Tongeren - Luik, Bilzen - Luik of Tongeren - Maastricht in concessie te geven. De regering bleef hierbij vrij om de eerste of derde van de hogergenoemde verbindingen te vervangen door de tweede.

Elf dagen voordien had de Limburgse provincieraad zich uitgesproken voor de aanleg van de spoorweg Tongeren - Maastricht via de Jekervallei, zoals voorzien in het projekt Bénard. Als argument voor deze lijn had men de strohoedenindustrie in de Jekervallei aangehaald, hetgeen te Luik en te Tongeren op een homerische lach werd onthaald.

### DE KAART BENARD

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 goederenvervoer enorm zou stimuleren, want de spoorwegafstand tussen beide steden zou met de helft worden ingekort tegenover de bestaande lijn Hasselt-Landen-Luik. Deze verkorting, aldus de raad, gold dan ook voor de op het station van Hasselt aangewezen kantons Herkede-Stad, Beringen, Achel, Peer en iedere streek aan het Kempenkanaal.

Tegen de lijn 2 (Bilzen-Tongeren-Luik), die als wisseloplossing kon genomen worden voor de lijnen 1 en 3 (Hasselt-Tongeren-Luik rechtstreeks, en Tongeren-Maastricht) bezocht

schil van 1.900 meter ».

De « Vedette du Limbourg » van Tongeren dd. 4 februari 1854 hield zich nochtans aan haar 700 meter, zolang men haar geen gewetensvol bewijs van het tegenovergestelde kon voorleggen. « Hoe zouden we inderdaad geloof hechten aan mannen, zo vervolgde deze krant, die zelfs zo ver in de leugens zijn gegaan dat ze durfden volhouden, dat tussen Hasselt en Rixingen op de geplande lijn naar Bilzen een helling is van 25 mm-meter en dat het plan Stevens aan de negen-tienden van Limburg zou schaden? Aan mannen, die het hebben aangedurfd voor de provincieraad te verklaren, dat de lijn Bénard door Glons komt? Aan mannen, die eerst komen beweren, dat de Hasseltse stokerijen 7 miljoen kilo meer per dag verbruiken en

vertraging in het goederenvervoer op de nationale railway. Een overweging, waarover nergens gewag wordt gemaakt en die nochtans alle aandacht opeist, is de volgende: Tijdens deze periode van sneeuw en koude waren de hellende vlakken tussen Ans en Luik een ware stop voor het goederenvervoer zowel als voor het reizigersverkeer. Deze dienst kon slechts met eindeloze inspanningen en in de slechtste voorwaarden verzekerd blijven. Men was namelijk verplicht de treinen te splitsen en in stukken van vier tot vijf wagens naar boven te trekken... Gedurende hele nachten moest men de ophaalmachines halfweg de helling aan 't draaien houden en bleven werkvolk en bedienden aan 't werk te Luik, te Haut-Pré en Ans. Vandaar niet alleen die vertraging maar ook grote lasten voor de schatkist.

Bestaat de mogelijkheid niet te verhelpen aan deze grote bezwaren, waaraan wel niemand zal twifelen? Begrijpelijkerwijze is dit een moeilijke opgave. Indien we nochtans bepaalde documenten en inlichtingen mogen geloven, dan is een afdaling in de Maasvallei zonder hellende vlakken kinnerspel! We waren in de gelegenheid een concessie-aanvraag in te zien voor een spoorweg van Hasselt naar Luik via Bilzen en Tongeren, gedaan door de h. Léonard Stevens, een ingenieur van Chaudfontaine. We werden vooral getroffen door dat gedeelte van zijn projekt, dat deze lijn binnen in de stad Luik zelf doet uitmonden zonder enlg hellend vlak.

Ziehier enkele aanwijzingen, waaruit blijkt, op welke wijze

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 tussen te komen dat deze nog niet zou kiezen tussen de projekten Bénard of Stevens alvorens de belangrijkste lokaliteiten van Limburg en Luik te hebben gekonsulteed.

Deze aanvraag werd naar de petitiekommissie verzonden en in zitting van 6 mei 1854 gevolgd door het merkwaardig rapport van de h. Julliot.

« Bij petitie van 27 april, zo luidde het, legt het gemeentebestuur Tongeren uit, dat in zitting van 10 juni jl. de Kamer aan de regering toestemming heeft verleend tot het in concessie geven van een spoorweg van Ans-station naar Hasselt via Tongeren en Kortesseem, of via Tongeren en Bilzen.

Sedertdien is een ander projekt komen opduiken, 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 meerdere andere, die eveneens zijn opgedoken sedert dat tijdstip, nl. dit van de spoorwegen Jemeppe-Ans-Vottem en van Luik-Maastricht-Utrecht. Het geheel van deze geplande 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 concessie van de spoorlijn Luik-Limburg.

voor de lijnen 1 en 3 (Hasselt-Tongeren-Luik rechtstreeks, en Tongeren-Maastricht), bracht de raad een ongunstig advies uit.

1. omdat ze minder voordelig was voor Limburg ;
2. omdat ze (sic) nooit kans op uitvoering zou krijgen ;
3. omdat we dan maar één lijn zouden krijgen in plaats van twee en een volkrijk gebied als de Jekervallei zonder treinverbinding zou blijven ;
4. omdat het traject Hasselt-Tongeren via Bilzen (sic) 8 km langer zou zijn dan het rechtstreekse over Kortessems ;
5. omdat door de uitvoering van plan 2 het kanton Borgloon zonder spoorweg zou blijven ;
6. omdat in die omstandigheden Tongeren en St.-Truiden wel nooit door een spoorlijn zouden worden verbonden ;
7. en vooral omdat men vreesde, dat voor de realisatie van plan 2 wel nooit een concessiehouder zou worden gevonden.

#### MET DE ELASTISCHE METER

Over het reëel verschil in afstand tussen Hasselt en Luik via de rechtstreekse lijn Hasselt-Kortessems-Tongeren-Luik of Hasselt - Bilzen - Tongeren - Luik werd maandenlang gepalaverd en gepolemiseerd. De aanhangers van het project 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 er op, 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 meter maar 8.000 meter langer is. Zelfs indien we ons baseren op de stafkaart en de Demerlijn volgen, dan komen we nog tot een ver-

schillen komen beweren, dat de Hasseltse stokerijen 7 miljoen kilo graan per jaar verbruiken en die vlak daarop dat cijfer verdubbelen? Aan mannen, die om het project Bénard er door te krijgen, tot viermaal toe de afstand tussen Hasselt en Tongeren veranderen, van 22.000 m op 20.000 en later op 19.600 m en 19.300 m. ? Aan mannen, die eerst in de « Union libérale » van Verviers schrijven dat het project Bénard een voordeel van 10.100 m heeft op het project Stevens, en dan op onwaardige wijze « l'Indépendance », een der invloedrijkste kranten van het land, op een dwaalspoor brengen door hem op minder dan een maand drie andere verschillen van 7.000, 8.000 en 9.900 meter op te geven... Maar laten we één ogenblik aannemen dat er tussen de beide plannen Stevens en Bénard een groter verschil dan 700 meter bestaat. Zou dit voldoende zijn om de belangen van Luik, Glons, Tongeren, Bilzen en het gans oostelijk deel van Limburg op het spel te zetten ten voordele van Hasselt, dat allang een spoorverbinding heeft met Luik en Brabant via Landen en weldra ook met Nederland en Duitsland via Maastricht wordt verbonden? Op uitzondering van Luik zijn alle hogervermelde steden en gewesten van dergelijke weelde gespeend. Een wijze en onpartijdige regering kan zich onmogelijk schuldig maken aan dergelijk revolterend favoritisme».

#### VOORUIT OP ZIJN TIJD

De controverse Hasselt-Tongeren, Bénard-Stevens deed destijds tot ver buiten onze provinciale grenzen stof opwaaien. Op 17 december 1853 schreef de « Précurseur » van Antwerpen :

« Er is de laatste tijd heelwat deining over onze spoorweg en over de oorzaken van de

Ziehier enkele aanwijzingen, waaruit blijkt, op welke wijze deze ingenieur de scherpe afzink wil uitschakelen. De spoorweg van de h. Stevens begint aan het station Guillemins. Zonder enige hindernis loopt hij naar Belle Vue. Daar passeert hij de kruin van de Mont St.-Martin via een tunnel van 135 meter en met arkades en viadukten, die breed genoeg zijn voorzien voor het drukke wegverkeer in het faubourg Sainte-Marguerite. Na deze wijk doorkruist te hebben, komt hij toe aan het station van Hocheporte. Vanaf dat punt gaat het praktisch horizontaal naar de rue Pierreuse, die via een overbrugging wordt gekruist. Hij slijgt halfweg de helling op tot aan Bayards en vanaf dat station loopt de spoorweg eendeels naar Herstal en anderdeels naar Hasselt en Diest.

« Dit projekt, zegt men », zo besluit de Précurseur, « ontmoet veel tegenstand. Zulks baart geen verwondering, omdat het door zijn opvatting alleen reeds alle tot op heden gehuldigde ideeën over de verbindingen met Luik omverwerpt. We herhalen het, dit gedeelte van het plan Stevens heeft speciaal onze belangstelling gewekt... De concessieaanvraag door de h. Stevens verheft zich door de stoutmoedigheid van haar opvatting boven het alledaagse. Minister van Openbare Werken Van Hoorebeke wake er best op dat dit ontwerp met de nodige onpartijdigheid en welwillendheid wordt onderzocht ».

#### GEEN OVERHAASTING

Minister Van Hoorebeke, die reeds bij wetgevende delegatie van 10 juni 1853 toestemming had gekregen om de plannen nrs 1 en 3 of nr. 2 in concessie te geven, wist nochtans dat haast en spoed hier slechte

cessie van de spoorlijn Luik-Limburg.

Mijne heren, zo sprak de h. Julliot, uw commissie heeft ongetwijfeld open oog gehad voor de overwegingen in deze petitie. Gij hebt kunnen konstatieren dat de toestand sedert 10 juni jl. volledig veranderd is. Inderdaad op voorstel van vijf achtbare collega's en met het doel alle wettelijke belangen te verzoenen, werd op 10 juni aan de regering delegatie verleend tot het in concessie geven van een spoorweg in Limburg. Hoewel de minister van Openbare Werken niet erg gesteld was op deze extra verantwoordelijkheid, gaf hij nochtans gehoor aan de wens van de Kamer onder uitdrukkelijk voorbehoud, dat hij zich niet zou gemachtigd achten gebruik te maken van deze delegatie, zolang er enige twijfel bleef. Pas na volledige overtuiging zou hij het hem verleend gezag gebruiken.

Welnu, in die tijd lag slechts één projekt voor : een spoorlijn van Ans naar Hasselt. Het enige verschilpunt was de vraag of ze langs Kortessems of Bilzen zou gaan, met bovendien nog een aftakking van Glons naar Maastricht. Het laatste was slechts fakultatief, zoals blijkt uit het antwoord dat tijdens het debat van 10 juni jl. werd gegeven op de interpellatie van de achtbare h. Moncheur. Dit was dus het hoofdobjekt van de aan de minister verleende delegatie.

De stad Hasselt, die reeds een spoorverbinding bezit, de concessie van een tweede naar Maastricht kreeg toegekend en bij wet de belofte kreeg van een kanaal op kosten van het Rijk, kon het met Tongeren, dat het tot op heden zonder spoorweg en kanaal moet stellen, niet eens worden over het te volgen tracé van deze lijn. Geconfronteerd met dit contrast tussen twee steden, waarvan één alles kreeg en de andere niets, moest de regering wel twijfel koesteren betreffende het nut van deze tracés. Uw commissie zal ook moeten toegeven, dat de minister van Openbare Werken zich strikt aan het gesteld programma heeft gehouden, in afspraak met de Kamer. Niets is gebeurd.

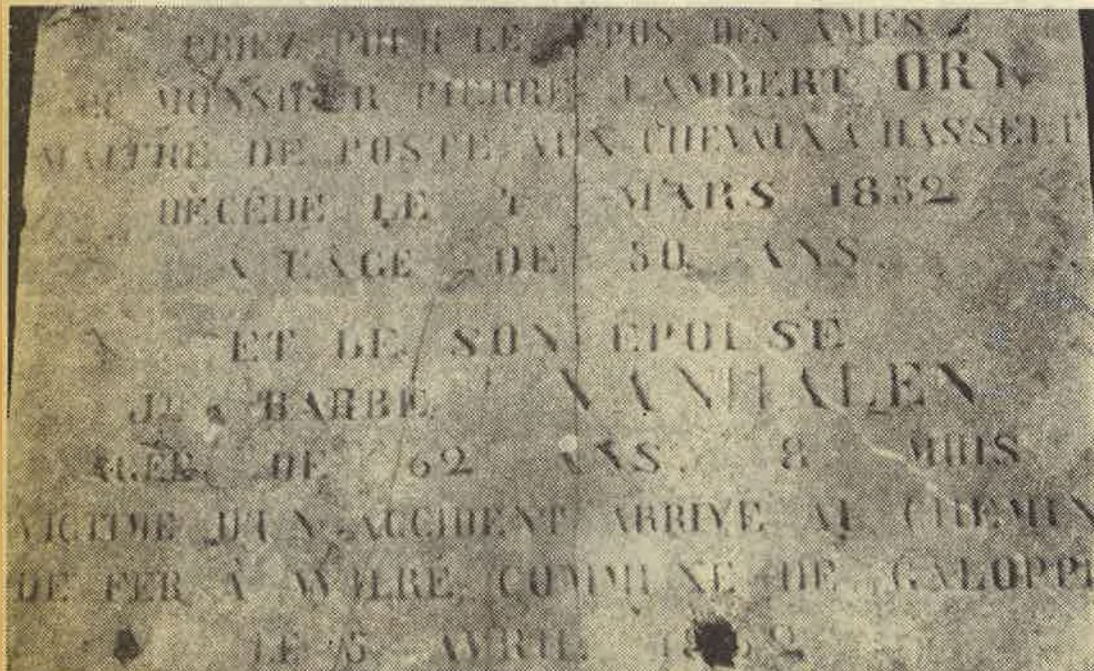
Welnu, heren, het primitief projekt is dusdanig veranderd, dat de hoofdidee sekundair is geworden. De auteur van dit plan vraagt thans om per trein uit Luik te vertrekken, zonder hellaand vlak, via Jemeppe. Hij vervangt de lijn op Maastricht door een op Diest langs St.-Truiden en Zoutleeuw. Dit projekt is niet alleen aanzienlijk gewijzigd maar ook verruimd ».

Bij Wet van 25 mei 1856 bestemde de regering 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 concessie !

L. Sterken

MORGEN :

(14) Stelm van de spaarzaamheid over treinfest te Tongeren



Op het oud kerkhof aan de Kempense Steenweg vinden we nog de begraafplaats van « Monsieur Pierre-Lambert Ory, maître de poste aux chevaux à Hasselt, décédé le 4 mars 1852 à l'âge de 50 ans et de son épouse Gte. Barbe Vanhalen, âgée de 62 ans 8 mois, victime d'un accident arrivé au chemin de fer à Wilrè (Commune de Galoppe) le 5 avril 1852. Deze dame verongelukte dus met de trein Aken - Maastricht, later verlengd tot Hasselt, te Gulpen in Nederlands Limburg