

1839 : eerste trein in limburg

Stem van de spaarzaamheid over treinfeest te Tongeren (14)

We zouden historisch onvolledig zijn, indien we ons in het verhaal over de «treinoorlog» tussen Hasselt en Tongeren alleen zouden beperken tot de dualiteit tussen de projekten Bénard en Stevens. Er bestonden nog andere plannen ! En — we zijn er van overtuigd — Bilzen en Peer zullen wellicht nog spijt hebben, dat bijvoorbeeld het projekt F. De Bruyne er nooit is doorgekomen !

Wie was François De Bruyne ? En waarin bestonden zijn spoorwegplannen voor Limburg ?

François De Bruyne was een Luiks ingenieur, die deze industriestad tot vlot en rechtstreeks mogelijk wilde verbinden met 's Hertogenbos en daarvoor het tracé koos via Tongeren, Bilzen, Genk, Peer, Valkenswaard en Eindhoven. Hij wilde eveneens vanuit Luik vertrekken met de gewone traktiemiddelen zonder hellende vlakken. Op 5 februari 1855 diende hij dit plan in bij de minister van Openbare Werken, samen met een ander voor een verbinding Luik - Utrecht via Tongeren, Hasselt, Beverlo en Breda.

GEMISTE KANSEN

François De Bruyne had ook genoeg van de dure en gevaarlijke mizerie der hellende vlakken. Hij koos als vertrekpunt voor zijn spoorweg Luik-Den Bós eerst Longdoz, later op aandringen van zoveel belanghebbenden de drukke wijk Vivegnis. «Mijn plan, precies zoals dit van de konkurrentie (cfr. Stevens) wordt om dezelfde redenen tegengewerkt: nl. de moeilijkheid om kapitalen te vinden voor zijn uitvoering. Rijk noch stad Luik wiken tussenkomen in de kosten, het eerste in verhouding met de financiële voordelen welke het zou halen uit de afschaffing van de hellende vlakken, de andere evenredig met de stimulans van haar industrie en handel door het dichter bij elkaar brengen van de stations en het stadscentrum.

Daar de oplossing van deze

den in kolen, steen en andere produkten van Luik.


Op het verder traject Bilzen-Eindhoven zou Peer het laatste Belgisch station worden voor de grens en meteen ook het verkeerscentrum voor de omliggende gemeenten Hamont, Bree, Maaseik en Stokkem. Van hieruit zou ook een vertakking vertrekken naar Herentals via Leopoldsburg en aldus Luik met Antwerpen verbinden doorheen een groot gedeelte van Limburg en Antwerpen.»

We kunnen ons voorstellen, dat Peer en Bilzen nu nog spijt hebben om ze'n gemiste kans !

COMPAGNIE DE BRUYNE - HOUTAIN - DELWART

De Bruyne heeft met zijn plannen al evenmin geluk gehad als zovele anderen. Toch zou hij betrokken zijn bij de bouw van een klein stukje

Tongeren, 15 Mei 1861.

BILZEN  OF NIETS !

VICTORIE!

TONGEREN IS GERED !

Het wetsontwerp van openbare werken, bevattende den spoorweg van TONGEREN naar BILZEN, is gisteren door de Kamer aangenomen, met 74 stemmen tegen 5.

Vivat Nover, Senatus, Patrie de Bosses, Jelliot, de graven Louis en Max. de Basse en de leden van het bestendig Komitee! Vivat!

Vivat al de andere moedige en onvermoeyende verdedigers van onzen spoorweg!

Nous avons, en un mot, effort à l'état de doute, à nos risques et périls, sans aucun sacrifice de sa part, le commerce international d'une communication nouvelle reliant deux points qui ont été les intérêts.

Het zegebulletin van Tongeren op 15 mei 1861

zelfs geen aanstellen om met de exploitatie te beginnen. Op 13 juni 1863, toen iedereen nog levende wachtte op de opstelling van de lijn, had-

vincieraad kwamen hiertegen in verzet. Op de zitting van 21 juli 1862 kwam een achtbaar raadslid tussen :

— «We mogen ons wel af-

van haar industrie en stamulans door het dichteren bij elkaar brengen van de stations en het stadscentrum.

Daar de oplossing van deze problemen nog niet voor morgen is en met het IJbel een spoorweg zonder hellende vlakken te creëren, wil ik thans reeds het groot publiek in kennis stellen van mijn bedoeling, wa het centrum van Luik de Franse «Chemin de fer du Nord» te verbinden met Nederland doorheen dat verlaten gedeelte van Limburg, dat reeds zolang en met zoveel recht langs Luik een verbinding vraagt met het Belgisch spoorwegennet. Deze provincie zou in deze combinatie gemakkelijk en vlot de kans vinden om met Frankrijk, Nederland en Duitsland opnieuw betrekkingen aan te knopen, welke evenals dezen met de rest van België door haar isolement tot op onze dagen te loor zijn gegaan.

François De Bruyne voorzag eens buiten Luik, op deze lijn de stations Glons en Tongeren. Vandaar zou hij de richting van Bilzen kiezen, waar hij een groot spoorwegenkruispunt plande met de internationale lijn Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken. «Dit station», zo schreef hij, «zou spoedig zeer belangrijk worden, want het zou het centraal punt zijn voor het goederen-transport van en naar Hasselt, Maastricht en Duitsland. Daar zouden de volkrijke kantons van de omgeving zich ook kunnen komen bevoorra-

De Bruyne heeft met zijn plannen al evenmin geluk gehad als zoveel anderen. Toch zou hij betrokken zijn bij de bouw van een klein stukje van zijn spoorweg: het vak Tongeren-Bilzen.

Vanaf 1856 heeft het inderdaad vijf jaar geduurd alvorens de regering iemand vond, die bereid was de bouw en de exploitatie van de spoorlijn Bilzen-Tongeren-Luik in concessie te nemen. Op 2 juni 1861 vaardigde ze een nieuwe wet uit, die voorzag in openbare werken in ons land. Hierin kwam ook een clause voor de concessie van de spoorlijn Bilzen-Tongeren voor mits 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 Delwart van Gent en de Gebroeders C. en L. Vander Eist 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 concessie met de konditie dat ze uiterlijk op 14 december 1862 het werk zou kunnen voltooien.

Of het Rijk deze opdracht in geschikte en verantwoordelijke handen heeft gegeven, mogen we op onze dagen wel betwijfelen. In ieder geval stoorden deze heren zich helemaal niet aan het voorzlene aantal werkdagen. Ze kwamen royaal te laat en maakten dan

zelfs geen aanstellen 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 verweet, haar vak nog niet in gebruik te nemen uit eigenbelang omdat Tongeren-Ans nog niet klaar was.

Op 16 november 1863 reed eindelijk de trein van Bilzen naar Tongeren en op 10 maart 1864 van Tongeren naar Glons over het val 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 van het bestuur van onze Staatsspoorweg, want te Ans moest het spoor van de privé-maatschappij aansluiten op het staatspoor 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 staatspoor, 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 Maastricht, wiens infrastructuur de trein bij overeenkomst mocht benutten tussen Beverst en Hasselt. Zo ver was men eigenlijk pas op 1 juli 1894 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.

DE STEM VAN DE SPAARZAAMHEID

Tongeren en zijn arrondissement waren nu uiteindelijk 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 voor hen hadden gedaan. Maanden bij voorbaat reeds werd dit feest voorbereid... Maanden bij voorbaat gingen de Tongerse vroege vaders ook bij de provincieraad hengelen naar een subsidie voor hun feest... precies zoals St.-Truiden en Hasselt dat voor hen hadden gekregen. Toen reeds moet nochtans de index al bestaan hebben, want de heren van Tongeren indexeerden het bedrag van vroeger 3.000 fr. in plaats van 2.000 fr... zoals voor hen aan St.-Truiden en Hasselt was toegekend.

Meerdere leden van de pro-

vincieraad kwamen kwamen hier tegen in verzet. Op de zitting van 21 juli 1862 kwam een achtbaar raadslied tussen:

«We 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 aan houden deze op feestelijke wijze in te huldigen, dat ze het dan doen op eigen kosten en niet van de provinciekas. Want het gaat hier niet om een spoorweg, die het grootste gedeelte van de provincie doorkruist of om openbare werken, waaraan 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 actueel is:

«Wordt er trouwens op onze dagen niet te ver gegaan met feesten en banketten? Mogen we niet zeggen, dat een deel der fondsen heelwat nuttiger konden 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 particuliere onderschrijvingen, enz. en niet op kosten van de man van de straat, die toch niet mag aanzitten.»

Op de tussenkomen van deze apostel werd geantwoord dat in andere provincies van het land wel subsidies werden verleend. De pro-ers 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 te beweren, dat Tongeren-Bilzen slechts een snortspoorje 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 Bos! En als St.-Truiden in 1839 als kantonhoofdplaatsje toch 2.000 frank kreeg, waarom mocht Tongeren dan bijna 25 jaar later als hoofdplaats van een gans arrondissement geen aanspraak maken op 3.000 fr.

Met 17 tegen 11 stemmen werd een toelage van 2.000 fr. gestemd. Tongeren kon feesten...

L. STERKEN

MORGEN :
(15) Trein Bilzen-Tongeren ontspoorde tijdens maidenrit nabij Hoeselt.

Empre du temps pour 1864. 0,50



YZEREN WEG

VAN TONGEREN NAER MUNSTERBILZEN.

Vertrek uren.

Tongeren	vertrek	0.00 's morg.	—	0.30 's morg.	—	5.30 's av.
Hoeselt	id.	0.22	id.	10.12	id.	5.32 id.
Bilzen	id.	0.54	id.	10.24	id.	4.04 id.
Munsterbilzen	aankomst	6.46	id.	10.36	id.	4.15 id.
Munsterbilzen	vertrek	7.26 's morg.	—	12.40 's mid.	—	5.30 's av.
Bilzen	id.	7.38	id.	12.31	id.	0.01 id.
Hoeselt	id.	7.48	id.	1.03	id.	0.13 id.
Tongeren	aankomst	8.40	id.	1.25	id.	0.35 id.

PRYZEN DER PLAETSEN.

	1 ^{re} KLAS.	2 ^{de} KLAS.	3 ^{de} KLAS.
Tongeren			
Hoeselt	0,80	0,50	0,30
Bilzen	1,00	0,70	0,45
Munsterbilzen	1,20	0,90	0,55
Munsterbilzen			
Bilzen	0,80	0,50	0,20
Hoeselt	0,80	0,40	0,25
Tongeren	1,20	0,90	0,55

De treinen die uit de statio van Tongeren vertrekken om 6 u. 's morgens en om 5 u. 30 m. 's namiddags zyn in correspondentie met den trein van Maastricht naar Hasselt. De trein die van Tongeren vertrekt om 9 u. 30 m. 's morgens correspondeert met den trein van Hasselt naar Maastricht.

Reist u mee van «Tongeren naar Bilzen»?