

1839 : eerste trein in limburg

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

Hoezeer Tongeren naar deze eerste spoorlijn heeft verlangd, hoezeer het er voor heeft gestreden en om de realisatie gebeld, wordt wel zeer duidelijk getypeerd door dr. jur. Maurice Frère, ondervoorzitter van de Tongerse Rechtbank van Eerste Aanleg en bekend historicus van de Ambiorixstad. De h. Frère wijdt inderdaad in het augustus-september-oktobernummer 1969 van « De Tijdspiegel » een zeer gedocumenteerde en pittige bijdrage aan « De lijn Tongeren - Bilzen, lijdensweg van een ijzerenweg 1837 - 1863 ».

BILSEN OU RIEN !

Hij vermeldt o.m. in verband met de stiefmoederlijke behandeling van Tongeren op gebied van spoorverbindingen :

— « In het jaar 1860 bezondigde de Tongerse geschiedschrijver F. Driesen zich aan een historische schets van de ijzerenweg naar Bilzen. Op de toon van een heldentenor laat Driesen zich gaan tot romantische ontboezemingen over Tongerens ongelukken en beschaamde hoop. De voorrang dient aan Tongeren verleend, « à la ville historique où l'air est d'une salubrité traditionnelle. Avant 1830 la ville de Tongres jouissait du grand transit d'Anvers et du Brabant vers Maestricht, Aix-la-Chapelle et l'Allemagne — les événements politiques et la construction du railway de l'Etat mirent fin à cet état de choses. Elle possédait également le transit de Liège vers Bois-le-Duc et la Hollande — la construction du canal latéral de la Meuse le lui enleva. Elle était le point central d'approvisionnement et d'expédition de l'industriële vallée du Jaer — elle cessa de l'être par la construction de la route de Fexhe-Slins à

den thuis gehaald. « Tout se termine par des chansons ».

Ziehier de aanhef van een dezer chansons op de wijze van de Brabançonne :

Eindelijk heeft men ons laten weten
Dat wij bekomen eene ijzerbaen;
Laat, ons dus met grooten glans uitsteken
Voor dit verwacht welzijn, den vreugdevaen.

De strijd die voor deze was begonnen
Door Hasselts hevige benyëry,
Is roemrijk hier worden overwonnen
Door August Noyon, Schaetzten en Pety.

EN DE 2.000 FR. VAN DE PROVINCIE ?

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. Dit vermoeden wordt nog bevestigd door het feit, dat Tongeren zo

cinquante centimes pour remboursement de dépenses faites par la commission, qui s'est rendu 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 ».

Namens de commissie van de spoorweg waren inderdaad de schepen J. Frère het gemeenteraadslid Arckens en de rechter Schaetzten op 5 januari 1863 naar Luik gaan onderhandelen. Waaraan ze die 39,50 fr. besteedden? De lezer vindt hiernaast een fotokopie van de rekening van de h. Bernay-Jantzen, Restaurateur, rue des Dominicains 14 en 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/>
	23,50 fr.
Rijtuig (bijgevoegd)	16,00 fr.
	<hr/>
	39,50 fr.

Ter vergelijking kunnen we U 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 (1e kwaliteit) 2,10 fr.

« SOLEMNITE MONDAINE »

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 am 21. 11. 1863 geschreven:

het meest aan deze spoorlijn interesseerde, omdat haar redakteur Noyen zich enorm er voor had ingezet, preciseerde trouwens in haar uitgave van zaterdag 14 november 1863, dat het gebeurde ter plaatse Vogelsanck tussen Bilzen en Munsterbilzen. Het waren de lokomotief en de daarop volgende remwagen, die ontspoorde. La Vedette spreekt ook met lof over de menslievende hulp en de toewijding van de houthandelaar Englebert Goffinet van Tongeren, die bij gelegenheid van deze ontsporing dadelijk ter plaatse was. Door zijn toedoen slaagde men erin de machinist van onder de gekantelde lok uit te halen.

De « Constitutionnel » van vrijdag 13 november 1863 besloot zijn verslag over de ramp met de woorden: « Triste inauguration ! »

En de kroniekschrijver Vandermeer noteerde hierover : « Solemnité mondaine — Vandaag is gesteld (sic) de opening van den yseren weg van Tongeren naer Bilzen — Met den 1en convoye is onsen Désiré de Favereau (N.v.d.R. voorloper van de « Streetcar Désire »?) vertrokken naer Hasselt. Met den 2en convoye (circa 10 uren) is Constant Claes vertrokken; genomen tusschen Hoeselt en Bilzen heef de locomotive uit de sporen gevaren en is omgeslagen en heef de stoker en mecaniciens gequets en gebrand. De passagiers onder andere Constant syn door de vensters gelukkig ontkomen en is te voet naer Tongeren terug gegaan om de familie alle ongerustheid te sparen ».

In verband met diezelfde « inhuuldiging » kunnen we nog schrijven, dat volgens het

d'expédition de l'industrie-
vallée du Jaer — elle cessa
de l'être par la construction
de la route de Fexhe-Slins à
Liège. Enfin elle trouvait sur
la rive droite de la Meuse des
débouchés précieux qui lui fu-
rent ravés par la cession de ce
territoire. L'embranchement de
Bilsen est pour la ville de
Tongres ce qu'est la grâce
pour le condamné, ce qu'est la
goutte d'eau dans le désert
pour le pèlerin mourant de
soif. Ses autorités, son tribu-
nal, son commerce, ses cinq
journaux, sa population pres-
qu'entière attestent que cet
embranchement seul peut être
favorable. BILSEN OU RIEN
restera notre mot d'ordre. La
ligne de Cortessem serait tout
bonnement notre mort en ce
qu'elle exclut tout embranchement
avec le Nord-Est. La
ligne d'Ans serait insuffisante,
en ce qu'elle est plutôt un
« dérivatif » qu'un « affluent »
des relations commerciales de
Tongres ».

OP DE WIJZE VAN DE BRABANCONNE

Deze brochure, zo vervolgt
Maurice Frère, is te dagteken
na 5 april 1860, datum
waarop, tijdens een vergade-
ring van de handelaars, be-
sloten werd dit geschrift uit
te geven. Na een kwarteeuw
te hebben gewacht, na de sa-
botage van de Hasselaren te
hebben getrotseerd, niettegen-
staande het onbegrip van de
landbouwbevolking, die de
verbrokkeling van haar gron-
den vreesde, kwam de goede
tijding van de toekenning der
koncessie van de lijn Tonge-
ren-Bilzen te Tongeren toe op
16 juli 1860, wat een zege-
bulletin van de « Vedette du
Limbourg » uitlokte. De daar-
opvolgende gemeenteverkie-
zingen zouden in het teken
van de overwinning staan en
de kiezers werden aangezet
zich dankbaar te betonen je-
gens degenen die de slag had-

den te St.-Truiden en te Has-
selt was gebeurd. Dit vermoed-
den wordt nog bevestigd door
het feit, dat Tongeren zo
hardnekkig bij de provincia-
raad heeft aangedrongen, om
voor deze festiviteiten even-
eens een toelage te krijgen
zoals St.-Truiden en Hasselt.
De Tongenaren vroegen 3.000
frank en hebben er 2.000 ge-
kregen.

Wein, in de nationale, provin-
ciale en lokale kranten van
die tijd hebben we tevergeefs
gezocht naar een verslag van
een feestelijke inwijding. Toen
we het daar niet vonden, heb-
ben we in het Tongers ar-
chief in- en uitgaande brief-
wisseling van het stadsbestuur
en alle geboekte uitgaven van
de periode rond maandag 9
november 1863 nagepluisd...
en ook niets ontdekt.

Toch! Geboekt op 24 ok-
tober 1863 ontdekten we de
aankoop van 19 flessen cham-
pagne voor 76 fr. We dachten
al: «Ha! Daar begint het
treinfestijn!»... Maar we had-
den het verkeerd voor! Wat
verder lezen we, dat die 19
flessen niet bestemd waren
voor de treininwijding doch
voor een receptie aangeboden
aan een 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 provinciefrankjes zonder
meer op zak hebben gestoken.
Maar het is toch verwonder-
lijk! Geen spoor! Heel op
't 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 place-
ment de la station du chemin
de fer. Le receveur communal
payera à Mr. J. Frère, échevin
la somme de trente neuf francs

stationen» werd op maan-
dag 9 november 1863 officieel
geopend. De «Constitutionnel
du Limbourg» van Hasselt,
had op 31 juli reeds geschre-
ven dat de werken flink vord-
erden, dat men hoopte Bil-
zen - 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 provincia-
raadslid Charles de Macar tot
directeur-gérant was benoemd.

Op zaterdag 7 november
1863 kondigde de Hasseltse
«Onafhankelijke» aan:

— «IJzeren weg van Tonge-
ren naar Bilsen - Maendag
aenstaende 9 november heeft
de opening plaets van den
yzeren weg van Tongeren naar
Bilsen, eerste sectie van den
Luik - Limburgschen yzeren
weg. Morgen zondag zal de
proeftrein eene reis doen naar
Tongeren. Hij zal uit Munster-
bilsen om 11 uren 's morgens
vertrekken».

Diezelfde «Onafhankelijke»
bracht op 10 november 1863 de
jobstijding:

— «Zoo als wy in ons laet-
ste nummer aankondigde heeft
gisteren de opening plaets ge-
had van den yzeren weg van
Tongeren naar Munsterbilsen.
De opening heeft zonder pleg-
tigheid plaets gehad, want het
meerjendend publiek bestond
slechts uit 8 personen. De eer-
ste officiële reis is noodlottig
geweest, maer had ernstige ge-
volgen kunnen hebben. De
trein is tusschen Bilsen en
Hoesselt uit het spoor gelo-
pen; ten gevolge van dezen
voorval heeft de machinist
ernstige brandwonden beko-
men en den stoker en eenen
anderen persoon ligte kneuzin-
gen ontvangen. Het gerugt dat
er dooden zyn kunnen wy lo-
genstraffen».

Feitelijk gebeurde deze
«treinramp» niet tussen Hoe-
selt en Bilzen, doch tussen Bil-
zen en Munsterbilsen. «La Ve-
dette du Limbourg», de libe-
rale Tongerse krant, die zich

heid te sparen».
In verband met diezelfde
«inhuuldiging» kunnen we nog
schrijven, dat volgens het
«Journal de Liège» van
woensdag 11 november 1863
te Tongeren met de opbrengst
van een publieke kollekte voor
«M. l'avoué Noyen, rédacteur
de la Vedette, un magnifique
buste en marbre» werd ge-
kocht. En deze krant voegde
er aan toe:

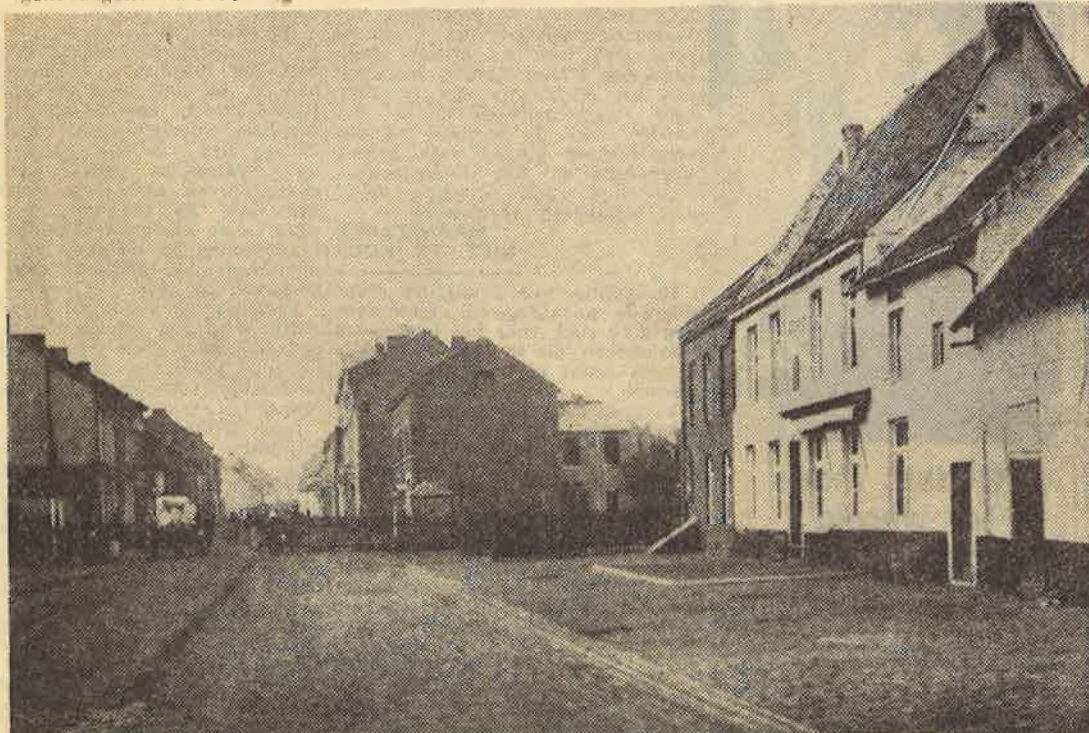
— «On sait que c'est à M.
Noyen qu'est due en grande
partie la réussite de ce tracé».

HET STATION VAN TONGEREN

Over de plaats van het sta-
tion zijn te Tongeren heelwat
heibel en polemieken losgeko-
men. Op 12 januari 1863 stuur-
de een grote groep Tongena-
ren nog een petitie aan het
stadsbestuur. Zij was door hen
allen ondertekend met aan de
kop van de lijst de «veuve
Hoegaerts-Vanschoor, auber-
giste, A. Jacques, id. en L.
Rosmeulen, brasseur...» Zij
hadden het gerucht opgevan-
gen, dat het station 300 meter
ten zuiden van de steenweg
op Maastricht zou komen en
beweerden dat deze inplanting
een ramp zou zijn voor de
stad, omdat het station dan
later onmogelijk nog kon wor-
den vergroot en aangesloten op
een oostelijke verbinding, bv.
naar St-Truiden. Zij eisten, dat
de door het stadsbestuur hier-
voor aangeduide commissie
haar studie zou hernemen in
het licht van al deze proble-
men en suggereerden, dat men
het station zou bouwen op de
hoogte links van de weg, met
een viadukt over deze weg en
een verhoogde dijk langsheen
heel de stad.

Op donderdag 2 april 1863
werd de knoop van de sta-
tionsligging doorgehakt. De
«Vedette du Limbourg» van
zaterdag 4 april 1863 schrijft
in 't Frans: «De Tongerse ge-
meenteraad, donderdag in een
buitengewone spoedzitting bij-
eengeroepen, heeft de plannen
onderzocht van het spoorwe-
station van deze stad, hem
voorgelegd door de hh. Cyrin
Van der Elst van Brussel en
Ed. Toutin van Luik, aanne-
mer van deze spoorlijn. Deze
plannen, die het voorwerp zijn
geweest van heelwat commen-
taar en hypothesen op een
ogenblik dat ze nog niet ge-
kend waren, werden ter zit-
ting goedgekeurd. Het sation
zal ingeplant worden rechts
van de Maastrichtersteenweg,
vlak bij de weg en de hoofd-
gebouwen, waarvan de bouw
volgende week wordt aange-
vat, zullen op 60 à 70 meter
van de weg komen langs de
tuin van de h. Nijs-Diederer,
d.w.z. zo dicht bij de steenweg
als de treinmaneuvers en de
dienst het toelaten. De lood-
sen en magazijnen komen aan
de overkant van de sporen
vlak tegenover het hoofdge-
bouw. Aldus komt een slot-
punt achter deze affaire, die
zoveel agitatie in de stad heeft
veroorzaakt».

L. Sterken
Morgen: (16) Parijs - Berlijn
strandde in station van Maas-
eik.



Stationsstraat en Maastrichtersteenweg te Tongeren liepen vroeger recht in mekaar via boven af-
gebeelde spooroverweg