omtrent Amerikaanse autowegen
en lokale initiatieven om een aanpassing
van projecten af te dwingen

de Interstate 90 in Wallace, Idaho, en
de Interstate 93 in Franconia Notch, New Hampshire

Dit is het parallelle verhaal van lokale weerstand tegen een federale autoweg. Tweemaal tientallen jaren strijd voor de aanpassing van een project. In het ene geval om een klein stadje te ontzien — Wallace, in Idaho —, in het andere voor een natuurpark en een natuurmonument — Franconia Notch in de *White Mountains* van New Hampshire.

INTERSTATE 90

Het kleine stadje Wallace, in Idaho, op de *Coeur d'Alene River* — in 1884 gesticht — telt vandaag minder dan 800 inwoners. Ooit was het een bloeiende zilvermijn- en spoorwegstad van 4000. Twee grote spoorwegen kruisten er : de *Union Pacific* en de *Northern Pacific*. Ook de *Milwaukee Road* was nooit ver weg.
In de jaren 1892 en opnieuw 1899 was Wallace, zoals heel de Coeur d'Alene-streek, het toneel van zeer bloedige arbeidsconflicten tussen de mijnwerkers en hun bazen. Het Amerikaanse leger werd ingezet — tegen de mijnwerkers uiteraard, niet tegen de bazen —, waarbij het even hardhandig optrad als voordien tegen de Indianen. Het stadje heeft menige ramp overleefd, een explosie in 1890, de *Great Fire* van 1910 (die in de staten Washington, Idaho en Montana ongeveer 12.000 km² bos vernielde) en een overstroming in 1913.

Vanaf de jaren 1940 verloor Wallace zijn inwoners, zijn mijnen en zijn spoorwegen. Vandaag staat het bekend als een van de best bewaarde historische stadjes uit de streek, met tientallen gebouwen uit het eind van de 19de en begin 20ste eeuw, en leeft het vooral van fiets- en andere recreatie. Het is makkelijk bereikbaar via *Interstate Highway* 90 van Seattle naar Boston, een autoweg die in de jaren 1970 het stadje bijna vernietigd heeft.

INTERSTATE 93

In het noordwesten van New Hampshire, nabij Vermont, in een uitloper van de White Mountains, ligt *Franconia Notch*. Een *notch* is een inkeping, in dit geval een bergpas, en de naam Franconia verwijst naar het landschap, dat bij de Duitse immigranten herinneringen aan hun Frankenland opriep. De omgeving van het stadje Lincoln (1600 inwoners) is rijk aan ski- en wandelmogelijkheden, en telt een rist natuurmonumenten : *the Flume* (een diepe canyon), *the Basin* (een natuurlijke kuip) en, meer naar het noorden, *the Old Man of the Mountain*.

The Old Man is een twaalf meter hoge rots — of veeleer : *was* een rots, daarover straks meer — die, in profiel, het gelaat van een oude man vertoonde. De Indianen hadden de oude man nooit opgemerkt, tot de blanken kwamen, met een andere blik, en in 1805 voor het eerst zijn bestaan vermeldden. In 1945 werd *the Old Man* het officiële symbool van New Hampshire, dat je vandaag nog op de wegborden ziet.

Bank Street, Wallace, Idaho (juni 2016)

Mirror Lake, Franconia Notch, New Hampshire (mei 2013)

2 • het autowegproject

Dweight Eisenhower, Amerikaans president van 1953 tot 1961, had als geallieerd opperbevelhebber in Europa de kwaliteit van de Duitse *Autobahnen* erkend. Ze inspireerden hem in 1956 tot een *National System of Interstate and Defense Highways* (een plan) en de *Federal-Aid Highway Act* (de financiering ervan). In 10 jaar tijd moesten 66.000 km autoweg worden aangelegd. Uiteindelijk is er 35 jaar over gegaan.

De aanleg van de *Interstate 90* van Seattle naar Boston (met 4861 km de langste autoweg van de *States*) werd al in 1956 gestart. In Idaho ging het daarbij vooral om de heraanleg van de oudere *U.S. Route 10*, die met een winkelhaak door de straten van het stadje Wallace liep. Wallace ligt in een diepe vallei, wat de federale *Highway Administration* (FHA) en het statelijke *Idaho Transportation Department* (ITD) ertoe inspireerde de geplande autoweg dwars door het stadje te voeren, en daarvoor meerdere historische bouwblokken en het oude station van de *Northern Pacific* van de kaart te vegen.

Eén van die autowegen was de kleine *Interstate 93*, ongeveer 300 km lang, van Boston noordwaarts, door New Hampshire, naar de Canadese provincie Québec — het laatste stuk, in Vermont, samen met de *Interstate 91*. Die nieuwe autoweg moest de oude *US-Highway 3* vervangen. *[Let wel : "Highway" betekent niét autoweg, maar gewoon hoofdweg, vergelijkbaar met onze rijkswegen. Sommige highways lopen als straten door de stad.]* De oude rijksweg *US-Highway 3* liep door *Franconia Notch*, als resultaat van de voortdurende aanpassingen van wat ooit een pad of een bosweg was geweest. Al in 1959 werd beslist dat ook de *Interstate 93* door de vallei zou worden geleid, door *Franconia Notch*, aan de voet van *the Old Man*.

3 • niet iedereen gaat akkoord

De inwoners van Wallace, en vooral de daar geboren bedrijfsleider (en mijnbaas ?) Harry F. Magnuson, verzetten zich tegen de vernieling van hun stadje. Het ontbreken van een milieu-effecten-rapport *(Environmental Impact Statement)* besliste een federale rechter in juli 1976 tot het opschorten van het autowegproject.

Prompt reageerde de *Society for the Protection of New Hampshire Forests* (een in 1901 opgerichte non-profit organisatie die in New Hampshire enkele honderden vierkante kilometers natuur bezit en/of beheert, en ook de statelijke overheid bijstaat in de aankoop van natuurgebieden — zoals de *Franconia Notch* in 1923-1927), daarin gevolgd door de in 1876 gestichte *Appalachean Mountain Club*, en (vanaf 1966) de *Conservation-Law Foundation* voor New England. Een plan met een *"cut and cover tunnel"* door de vallei — graaf een tunnel en leg er een dak op — werd in 1970 door de federale minister van transport afgeblazen (was het omwille van de kosten ? of uit vrees dat de werkzaamheden de toch erg kwetsbare *Old Man* zouden beschadigen ?).

the Old Man of the Mountain (tot 2003)

In 1973 zorgde een amendement op *Federal-Aid Highway Act* voor een begin van kering. Het gaf de minister van transport de bevoegdheid af te wijken van de erg stringente AASHTO-autoweg-normen : *"... to approve construction of that section of Interstate Route 93 (...) as a parkway type highway (...) to geometric and construction standards (whether or not in accordance with section 109(b)) which the Secretary determines are necessary for the safety of the traveling public, for the protection of the environment, and for the preservation of the park-like and historic character of the Franconia Notch area adjacent to the highway."*

Het *New Hampshire Department of Highways* en het *Federal Highway Department* volgden echter een beproefde verdeel-en-heers-techniek (zie schema). Terwijl de *Interstate 93* vanuit het zuiden de White Mountains naderde, vroegen ze een vergunning voor een stuk autoweg aan het noorden ervan (van St-Johnsbury naar Littleton). Waardoor de druk (inclusief de verkeersdruk) om het laatste stuk nog uit te voeren wel heel hoog zou worden. De *Society for the Protection of New Hampshire Forests* en de *Appalachian Mountain Club* trokken daarop naar de rechter, met een aanklacht, niet tegen de overheid, maar tegen de gezags-dragers, waaronder de toenmalige minister Claude Brinegar.

Wallace freeway hearing ordered by federal judge

BOISE, Idaho (AP) – A federal judge Thursday ordered the Idaho Department of Transportation to hold another public hearing on its proposed Interstate 90 freeway through Wallace.

District Court Judge Ray McNichols ordered the action before Federal Highway Administration funds can be released for planning the highway through Wallace, in a narrow canyon along the South Fork of the Coeur d'Alene River in northern Idaho.

The action came in a lawsuit filed by two Wallace businessmen, seeking to block construction of the four-lane highway through town.

The state plans a divided highway which would be elevated 25-30 feet above the town of 2,200.

McNichols said he was reluctant to issue the order, but said a decision of the 9th U.S. Circuit Court of Appeals in Seattle appeared to make the ruling necessary.

The Seattle court said even if an environmental impact statement and hearings on a highway project were acceptable when they were held, subsequent regulations under the National Environmental Policy Act could force further hearings.

"This matter is unfortunate, because I have the strongest feeling a road through that area is necessary, and I know the terrible problems of design which exist here," McNichols said.

The chief plaintiff, mining executive and publisher Harry Magnuson, claimed a 1971 design hearing was inadequate because it was held before an environmental impact statement was prepared.

The state Department of Transportation argued while no impact statement was available at the hearing, adequate information later was given the public to allow the highway project to continue.

Faber Tway, attorney for the department, said a decision on what to do now will have to await the next meeting of the Idaho Transportation Board, in mid-August at Boise.

The state's two alternatives are to hold the hearing as ordered, or appeal the decision, Tway said. He said if a hearing must be held, it may take two to three years to prepare for it.

Darrell Manning, transportation director, said preliminary planning for the highway started about 1961. He said his staff would begin working Friday on a recommendation to the board on whether to appeal.

Manning said his department had tried to work in good faith with the community, doing flood control work in Wallace that was not required.

He said if another impact statement must be prepared "from ground zero" it could cost $500,000 or more. Judge McNichols indicated an entirely new statement might be necessary to meet federal requirements for the hearing he has ordered.

Magnuson, who owns a motel along the proposed freeway route, said he was happy with the decision, calling it one of "great impact on the future of Wallace."

McNichols said the Seattle decision required highway planning to begin with deliberation on what would happen if the new highway were not built at all. He said that alternative did not appear to have been considered in the Wallace case.

With no-build taken into account at the new hearing, Magnuson said, "I just hope that ultimately we'll find we don't need the freeway."

The Spokesman Review
23 juli 1976

4 • de rechtbank

◀ Boise (Idaho) ▼ Concord (New Hampshire)

De federale rechtbank oordeelde op 19 augustus 1974.

"The court issues a preliminary injunction prohibiting federal officials from approving federal funds for construction of an interstate highway segment outside Franconia Notch State Park until a new environmental impact statement, which analyzes the effect of the entire interstate highway on the Park and studies alternative routes, has been prepared. The existing EIS [Environmental Impact Statement] violates NEPA **[National Environmental Policy Act, 1969]** ***in that its scope is too limited and its examination of alternative routes inadequate. The proposed segment, once constructed, would exert irresistible pressure on planners to complete the highway through the Notch, and such construction and the increased automobile traffic it would cause would irreparably harm the Park and might lead to the destruction of its most beautiful and unique features. The court points to § 4(f) of the Department of Transportation Act as evidence of the strong congressional policy that preservation of public park lands must be accorded greater weight than the demand for highway construction."***

Dat was echter maar halve winst : het was uitstel, geen afstel. Harry F. Magnuson liet het daar niet bij. Hij slaagde er in het halve stadje als historisch monument te doen erkennen. In 1976 kwam het oude station op het *National Register of Historic Places*, in 1979 gevolgd door het *Wallace Historic District*, en in de jaren 1981, 83, 84 en 89 door nog een rist oude gebouwen. De wegenadministratie moest dus wel een ander oplossing zoeken.

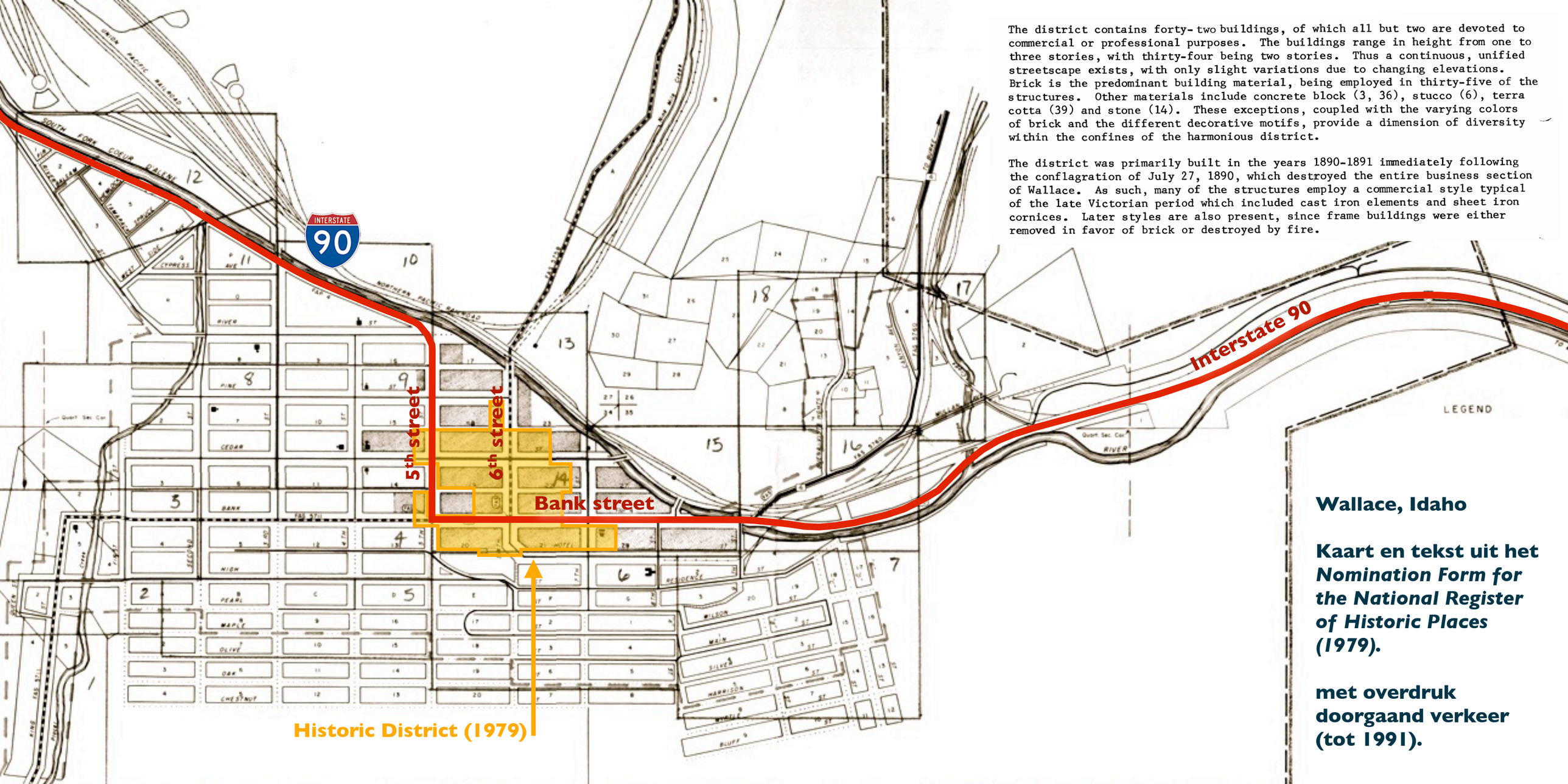
Met andere woorden : *"Door zijn beperkt bereik schendt het Milieu-effectenrapport de Milieuwet van 1969. Eenmaal het onderzochte stuk autoweg gebouwd, wordt de druk te groot ook de autoweg door Franconia Notch te bouwen. Uit de wetgeving (...) blijkt echter over-duidelijk dat voor het Congres de bescherming van openbare park-gebieden veel belangrijker is dan de vraag naar autowegen."*

Het voorlopig bevel werd op 25 maart 1975 ten gronde bevestigd.

Wallace Historic District (juni 2016)

The district contains forty-two buildings, of which all but two are devoted to commercial or professional purposes. The buildings range in height from one to three stories, with thirty-four being two stories. Thus a continuous, unified streetscape exists, with only slight variations due to changing elevations. Brick is the predominant building material, being employed in thirty-five of the structures. Other materials include concrete block (3, 36), stucco (6), terra cotta (39) and stone (14). These exceptions, coupled with the varying colors of brick and the different decorative motifs, provide a dimension of diversity within the confines of the harmonious district.

The district was primarily built in the years 1890-1891 immediately following the conflagration of July 27, 1890, which destroyed the entire business section of Wallace. As such, many of the structures employ a commercial style typical of the late Victorian period which included cast iron elements and sheet iron cornices. Later styles are also present, since frame buildings were either removed in favor of brick or destroyed by fire.



Wallace, Idaho

Kaart en tekst uit het *Nomination Form for the National Register of Historic Places (1979).*

met overdruk doorgaand verkeer (tot 1991).

5 • het resultaat

Na nog veel getouwtrek werd de autoweg uiteindelijk ten noorden van het stadje op een viaduct gelegd — er waren ook oplossingen met tunnels. Het verweesde station — zonder zijn sporen — werd 60 meter verplaatst en als spoorwegmuseum ingericht. De autoweg werd in september 1991 in gebruik genomen, waarmee ook het laatste stoplicht tussen Seattle en Boston verdween.

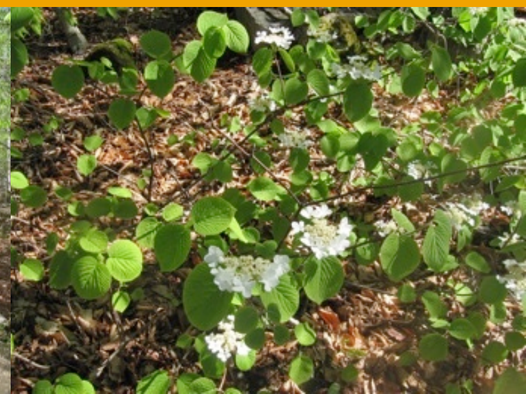
Dat oude stoplicht ligt nu opgebaard in het plaatselijke mijn-museum, nadat het eerst in het spoorwegmuseum (het oude station) had gerust. Er is nog een ander museumpje in Wallace met rode lichten : in het *Oasis Bordello Museum* zijn zelfs rode spaarlampen te koop. Met het laatste stoplicht verdween ook het laatste bordeel op de autoweg.

Vandaag is Franconia Notch een wandelparadijs... voor auto-mobilisten.
Iets ten noorden van het stadje Lincoln zijn er eerst de talrijke pretparken, vakantiedorpen en ski-stations..., maar ook de natuurmonumenten, zoals *Flume Gorge* en *The Basin* — uitstekend voor wie 's zomers verkoeling zoekt.
Waar het *White Mountain National Forest* begint vloeien de "oude rijksweg" *US-Highway 3* en de recentere autoweg *Interstate Highway 93* samen tot de *Franconia Notch Parkway* : een versmalde rijweg (één rijstrook in elke richting), met lagere snelheden (70 km/u in plaats van de gebruikelijke 100), en een rist halteplaatsen voor toeristen. Die geven toegang tot wandelpaden, fietswegen, uit-zichtspunten en een kabelbaan *("a tramway")*.

De *Interstate 93* werd in de jaren 1980 voltooid. De *Franconia Notch Parkway* is het enige stuk federale autoweg in de *States* met een versmald profiel. Na zo'n 30 jaar planning, discussie, conflicten én uitvoering, en een aanpassing van federale wetgeving omtrent *Interstate Highways*, is de *Parkway* een mooi compromis geworden tussen autowegbouwers en parkbeheerders. Al is de natuur er wel erg park-achtig geworden.

Franconia Notch Parkway

Franconia Notch Parkway



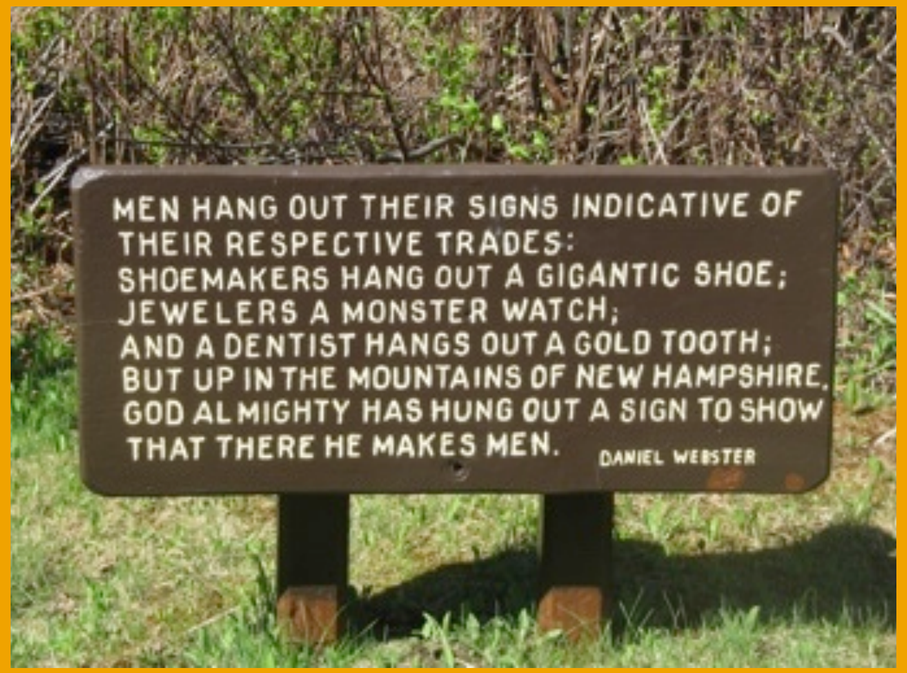
2 toeristische foto's uit VisitNorthIdaho.com

Bank Street, Wallace

6 • epiloog

Ontploffingen, branden, overstromingen (en stakingen, en een gewelddadig ingrijpen van het leger...), blijkbaar was het historische Wallace dé geschikte plaats om een rampenfilm te draaien.
Vanaf mei 1996 werd in Wallace, met de inwoners als figuranten, *"Dante's Peak"* opgenomen, over de uitbarsting van een vulkaan in het Cascade-gebergte van het nabije Washington.
Het was trouwens de uitbarsting van de *Mount Saint-Helens* in Washington in mei 1980 die de film inspireerde. Enkele vulkaan-scènes zijn daar gedraaid.
Toch bestaat er ook verwantschap tussen de scènes uit de film en anekdotes uit de (rampen)geschiedenis van Wallace.

Het verhaal van de *Old Man* aan de *Parkway* eindigt niet zo snel.



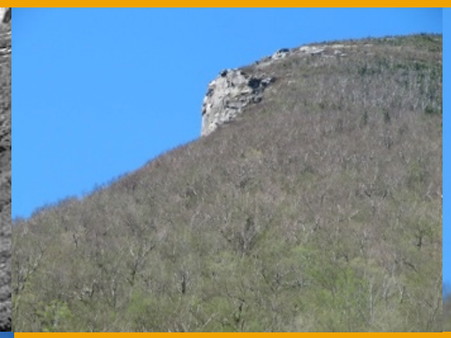
Al in de negentiende eeuw werd de twaalf meter hoge rotsformatie het voorwerp van een bijna religieuze verering — in de woorden van de politicus Daniel Webster een getuige van de bijzondere band van New Hampshire met God : *"There He makes Man"*.

Maar dat is niet alles.
Sinds 25 september 2004, 9:00 PM (21:00) — *Wallace Universal Time* — is het stadje ook trots op zijn *Center of the Universe*, een put-deksel op de hoek van Bank street en Sixth street. De bepaling gaat terug op een dispuut met het *Environmental Protection Agency* (EPA) in Seattle omtrent de oorzaak van de aanwezigheid van lood in de bodem, en het al dan niet schadelijk karakter ervan. De inwoners van Wallace kan enige zin voor humor niet ontzegd worden, wanneer ze de wetenschappelijke studie parafraseren, en beweren dat *"aangezien het onmogelijk is te bewijzen dat het centrum van het heelal zich niet in Wallace bevindt, het bewezen is dat het zich in Wallace bevindt"*.

Op 3 mei 2003 gebeurde echter wat al langer was gevreesd *(Was God zijn vertrouwen in de Amerikanen verloren ?)* : de befaamde rotsen zijn naar beneden gestort. De *Old Man* werd bij wijze van spreken nog populairder dan hij ooit was geweest : talloze mensen, bedrijven en instellingen verenigden zich in een *"Old Man of the Mountain Legacy Fund"*, dat aan de voet van de berg, aan de rand van het meer, een nieuw monument heeft opgericht. Op ongeveer drie meter hoge staken werden profielen geïnstalleerd ; als je je goed plaatst en goed kijkt, lijkt het een beetje of de *Old Man* nog steeds bestaat. De namen van de belangrijkste weldoeners staan in de stenen gebeiteld.

Weer een attractie meer, of een manier om inwoners aan te trekken, zoals een lokale makelaar stelt : *"Whether you are retired and looking for a quiet place to live that is more historic than you are, or young and passionate about living in the heart of a mountain recreation paradise, or a lone eagle lifting your wings on a flight from the city, looking for both low overhead and high scenery, Wallace has what you are looking for !"*

En zelfs als het putdeksel het centrum van het heelal niet is, is het wel de Amerikaanse politiek in een notendop, met lokale inwoners, politici en mijnbedrijven die hun afschuw voor federale regels en administraties niet onder stoelen of banken steken (lees ook *The Wallace Street Journal*), vooral als het hen goed uitkomt.
Amerika is groot — versta uitgestrekt —, sterk, en bomvol natuur. Waar moei je je mee ?

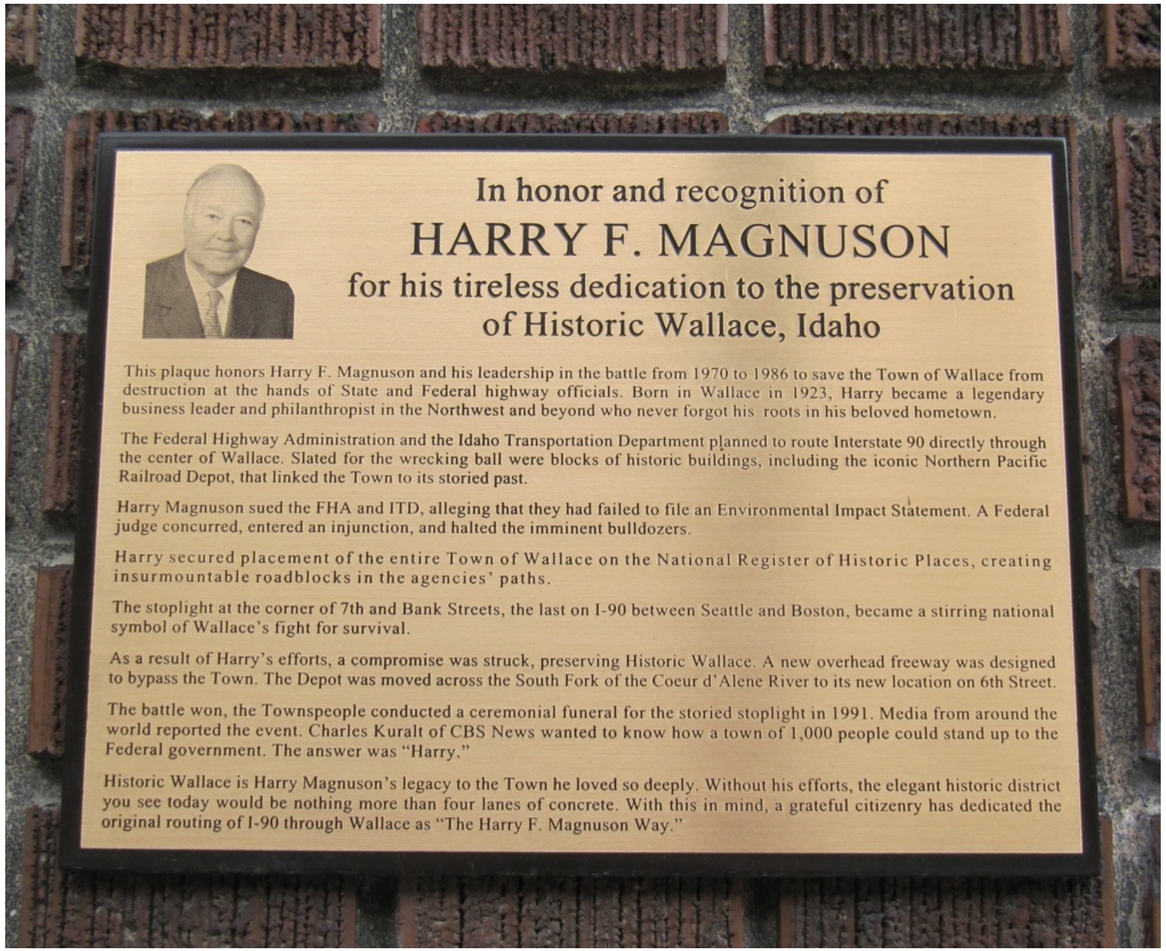


The Old Man
of the Mountain
Legacy Fund

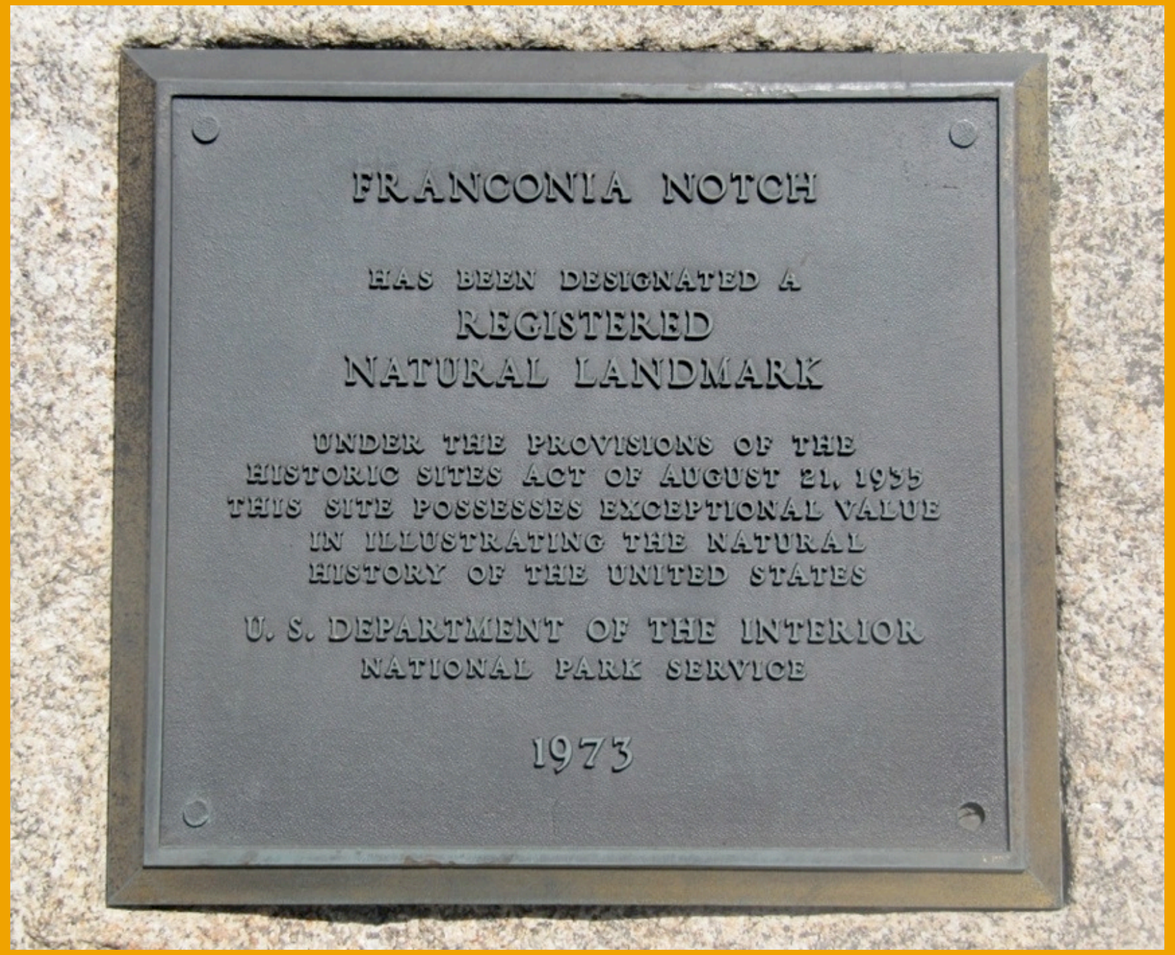
In New Hampshire gaat men aandachtig en vol bewondering kijken naar wat niet meer is.

INTERSTATE 90

Vermits de Amerikanen van gedenkplaten houden...



INTERSTATE 93



Voor de mooiste gedenkplaat moet je echter in Vermont zijn — ook op de Interstate 93 — net over de grens met New Hampshire.

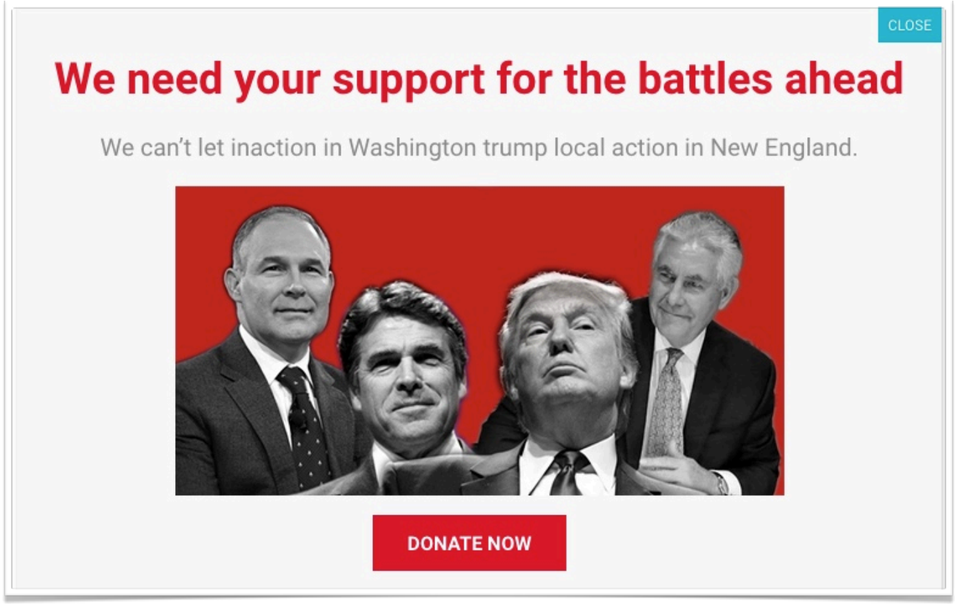
verantwoording

Dit album is gebaseerd op de reizen die ik ondernam in mei 2013 naar Vermont en New Hampshire, en in juni 2016 naar Idaho en Montana. Reizen waarbij ik Franconia Notch, in New Hampshire, en Wallace, in Idaho, als bij toeval ontdekte. Ze lagen op mijn weg, in 2013 van Lincoln en de White Mountains (New Hampshire) naar Craftsbury en het Northeast Kingdom (Vermont), en in 2016 van Sandpoint (Idaho) naar Missoula (Montana).
Omtrent een motel in Lincoln lees je enkele scherpe waarnemingen in Geert Maks *"Reizen zonder John — Op zoek naar Amerika"*. En het mooie dorp Craftsbury is (net als Wallace) een beroemde filmset : Hitchcock draaide er in 1955 *"Trouble with Harry"*.
Het "historisch" onderzoek heb ik nadien uitgevoerd, vooral eind 2016. De twee toeristische foto's van Wallace (p.14), de oude kaart en de korte Engelse tekst over het *Historic District* (p.14), de foto's van de *Old Man* vóór mei 2003 (p.6 en 17), de logo's en de kaarten heb ik van het net geplukt — en aangevuld. De groene basiskaart (p.7) is ontworpen door Stamen Design.

en morgen ?

Eind 2016, begin 2017 ontstaat er in de Verenigde Staten een merkwaardige, zelfs paradoxale situatie.
De burgers, gemeenschappen en regio's die traditioneel erg vijandig staan tegenover Washington en het centrale gezag — zoals Idaho en Wallace — en hun zelfbeschikkingsrecht beklemtonen, hebben voortaan hún president in Washington.
De groepen, gemeenschappen en regio's die het centrale gezag veelal goed genegen zijn, en erop vertrouwen — zeg New England — nemen afstand van Washington. Ze gaan zich op lokaal vlak sterker organiseren, om meer initiatieven *tegen Washington* te nemen.
***Zich lokaal organiseren* is overigens een van de sterkste kenmerken van de Amerikaanse samenleving. *The True Genius of America*.**
Benieuwd wat dat wordt.

- **Een citaat uit een toeristische website van Wallace :**

"Historic Wallace, famous for being the Last Stoplight on Interstate 90 between the Pacific and Atlantic oceans and fighting with the federal government over the placement of the interstate as it passed the town, celebrates its independent, strong will spirit during Depot Day. (...)"

- **Een *pop-up* op de website van de *Conservation Law Foundation*.**