
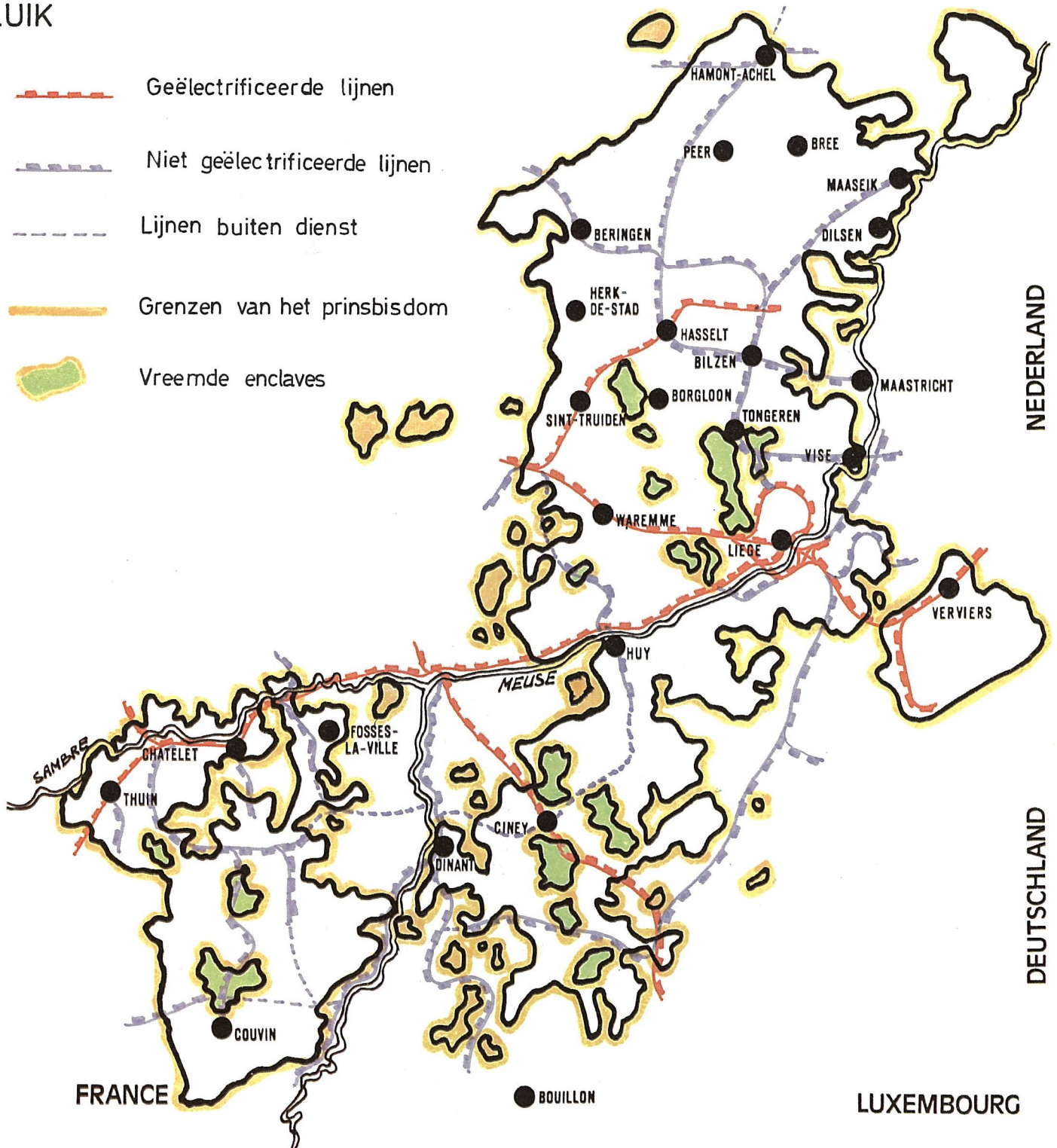


# de streek van Luik en het spoor

GRONDGEBIED  
VAN HET PRINSBISDOM  
LUIK

-  Geëlectrificeerde lijnen
-  Niet geëlectrificeerde lijnen
-  Lijnen buiten dienst
-  Grenzen van het prinsbisdom
-  Vreemde enclaves



1. Station Luik-Vivegnis

2. Flémalle-Haute

3. Spa

In 1980 wordt in het Luikse het duizendjarige bestaan van het Prinsbisdom gevierd (980-1980). Sinds de Franse Revolutie van 1789 en de daaruit voortvloeiende inlijving van het Belgisch grondgebied bij de Franse republiek, is het Prinsbisdom Luik weliswaar niet langer een politieke realiteit, maar toch heeft zijn lange bestaan in het hart van West-Europa en in wat later België zou worden, historische, economische en sociale sporen nagelaten waaraan niet kan worden voorbijgegaan. In feite was het Prinsbisdom voor België wat Lotharingen op Europees vlak ten tijde van de verdeling van het rijk van Karel de Grote was: een onafhankelijk gebied, overmatig uitgerekt van noord naar zuid, door zo uiteenlopende streken als Nederlands en Belgisch Limburg, Haspengouw, Condroz, de Ardennen en de streek van Thuin. Volgens hedendaagse normen was het een « monsterstaat », waarvan de kronkelige grenzen, erfenis uit de feodale tijd, nu nog herkenbaar zijn. Een groot deel van de provinciegrenzen die in 1980 Limburg van Antwerpen, Henegouwen van Namen en Luik van Luxemburg scheiden, komen overeen met de grenzen die onze voorouders kenden. Het Prinsbisdom overlapte van het noorden tot het zuiden, het Romaanse en Germaanse taalgebied waarvan de oostwest-as sinds de Romeinse bezetting vrijwel ongewijzigd bleef. Trouwens, zoals Vlaanderen lange tijd een leenstaat van de Franse koning was en Brabant aan Bourgondië toebehoorde, zo was het Prinsbisdom, via de kerkelijke overheid van Keulen, afhankelijk van het Germaanse rijk. Er waren ontelbare binnenlandse en buitenlandse enclaves, zodat men zich vaag de lotgevallen kan voorstellen van de reizigers die op hun tochten talloze grenzen van graafschappen en hertogdommen moesten passeren.



FLÉMALLE-HAUTE — Le Départ



SPA. La Gare

Het Prinsbisdom had een eigen munt en was, zoals we al vermeldden, «onafhankelijk». Het was geenszins een nationale staat, zoals we die nu kennen. De «neutraliteit» van het Prinsbisdom werd in de loop van de eeuwen vaak geschonden door machtige burenen die geen geweld schuwden.

De as Samber-Maas van Frankrijk tot Nederland was voor de Franse vorsten namelijk de aangewezen weg om in het noorden te gaan oorlogen en ook de houding van Keulen druiste vaak in tegen de belangen van zijn burenen en vazalstaten.

Hoewel het Frans stilaan de administratieve taal werd, blijkt uit de talrijke Dietse en Waalse teksten dat de bevolking in haar persoonlijke betrekkingen nog lang gebruik maakte van de streektaal en de lokale dialecten, die uit het Latijn of het Oudfrankisch stamden.

De talrijke woorden van Germaanse en Romaanse oorsprong die door deze situatie eeuwenlang door elkaar werden gebruikt, vindt men nu nog terug in de dialectliteratuur, met name in het Oostwaals (Luik en Verviers).

De verdeling van het Prinsbisdom in Franse departementen en vervolgens in provincies, heeft hoegenaamd geen invloed gehad op het geografisch uitzicht van de streek en op de werklust van haar inwoners.

Kort nadat de industriële revolutie in de vallei van Samber en Maas was doorgedrongen, deed ook het spoor er zijn intrede. Als spoorman kunnen we immers moeilijk voorbijgaan aan de fantastische evolutie van het spoor van Thuin tot Maastricht, over Marcinelle, Hoei, Luik, Tongeren en Pepinster.

Zo ontstond in nog geen 100 jaar – een tiende van een millenium – een wijdvertakt net, zowel van de «grote» spoorweg als van de buurtspoorweg en de plaatselijke tramlijn, dat omstreeks 1940 zijn hoogtepunt

bereikte. Niets liet toen vermoeden dat er een geducht concurrent op komst was: het wegvervoer dat door zijn snelle groei heel wat kleine spoorweglijnen, goedschiks of kwaadschiks, zou doen verdwijnen. Met name de lijnen van de NMVB, die in 1884 werd opgericht om het grote net aan te vullen en zo tot in de verste uithoeken van het land door te dringen, werden 100 jaar later vrijwel allemaal afgeschaft. Slechts enkele geëlektrificeerde lijnen in de streek van Thuin en Charleroi zijn overgebleven. Verscheidene lijnen van de NMBS waren hetzelfde lot beschoren, maar gelukkig bestaat hun tracé nog en treft men hier en daar

zelfs nog een spoor aan. Met de energiecrisis zal men ze binnenkort misschien weer in orde brengen. Er zou een kaart op grote schaal nodig zijn om het tracé uit te stippelen van de zowat honderd kleine spoorweglijnen die oorspronkelijk door een 50-tal privé-ondernemingen werden beheerd en die het vroegere Prinsbisdom doorkruisten. Het is onmogelijk hier alle details te geven. Daarom hebben we een lijstje opgesteld met de belangrijkste data. Je zult merken dat het mogelijk was om, binnen de grenzen van het Prinsbisdom, van Neerpelt naar Hoei te reizen, maar dat men voor de reis Wezet - Thuin over Luik, Namen en



Tamines. - La Gare. 1914



Charleroi zeven « grensposten » moest passeren : Bas-Oha, Auvelais, Aiseau, Tergnée, Châtelineau, Couillet en Marcinelle!  
Men kan zich indenken wat de

spoorwegbouwers al niet hadden moeten uitvinden om het tracé uit te stippelen van een « binnenlandse » verbinding van Neerpelt naar Thuin, over Luik, Hoei, Condroz, Famenne,

Dinant en de streek tussen Samber en Maas.

M. Lambou

### Data waarop enkele belangrijke spoorweglijnen in het Prinsbisdom in dienst werden gesteld

| data       | baanvak                           | maatschappij                                     | Aard van de exploitatie |
|------------|-----------------------------------|--|-------------------------|
| 02-04-1838 | Tienen - Ans                      | Belgische staat                                  | spoorweg                |
| 06-10-1839 | Landen - St-Truiden               | Tournai - Jurbise & Landen - Hasselt             | spoorweg                |
| 01-10-1842 | Hellend vlak van Luik             | Belgische staat                                  | spoorweg                |
| 24-10-1843 | Luik - Aken                       | Belgische staat                                  | spoorweg                |
| 27-11-1848 | Charleroi - Walcourt - Morialmé   | Entre-Sambre & Meuse<br>(Gd Central in 1864)     | spoorweg (a)            |
| 18-11-1850 | Bouge (Namen) - Val Benoit (Luik) | Namen - Luik (Nord Belge in 1854)                | spoorweg                |
| 06-11-1852 | Charleroi - Erquelinnes           | Charleroi - Franse grens<br>(Nord Belge in 1854) | spoorweg                |
| 01-10-1856 | Hasselt - Lanaken                 | Aix-la-Chapelle - Maastricht - Landen            | spoorweg                |
| 24-11-1861 | Luik - Maastricht                 | Luik - Maastricht                                | spoorweg                |
| 23-06-1862 | Morialmé - Givet                  | Entre-Sambre & Meuse<br>(Grand Central in 1864)  | spoorweg (a)            |
| 03-03-1864 | Mariembourg - Doische             | Compagnie de Chimay                              | spoorweg (b)            |
| 01-07-1865 | Hasselt - Diest                   | Nord de la Belgique                              | spoorweg                |
| 20-07-1866 | Hasselt - Achel                   | Liégeois - Limbourgeois                          | spoorweg                |
| 23-11-1871 | Liège Centrum-Station             | Amerikaanse spoorweg                             | paardetram (c)          |
| 22-11-1875 | Landen - Statte                   | Hesbaye & Condroz                                | spoorweg                |
| 05-1882    | Jemeppe s/M. - Luik               | Railway économique RELSE                         | stoomtram (c)           |
| 03-06-1887 | Charleroi - Mont. Tilleul         | NMVB   | stoomtram (d)           |
| 06-05-1888 | Huy - Waremme                     | NMVB   | stoomtram (b)           |
| 22-01-1890 | Val St-Lambert - Clavier          | NMVB   | stoomtram (b)           |
| 09-08-1893 | Luik (Coronmeuse) - Herstal       | Tramways liégeois                                | elektr. tram (1)        |
| 15-05-1897 | Tongeren - Lanaken/Fexhe          | NMVB   | stoomtram (b)           |
| 07-01-1898 | Maastricht - Smeermaas Eisden     | NMVB   | stoomtram (b)           |
| 01-09-1899 | Leopoldsburg - Hasselt Borgloon   | NMVB   | stoomtram (e)           |
| 01-12-1904 | Couvin - Pet. Chapelle            | NMVB   | stoomtram (b)           |
| 11-04-1914 | Anderlues - Lobbes                | NMVB   | elektr. tram            |

(1) eerste elektrische stadstramlijn in België

(a) gedeeltelijk opgebroken

(b) opgebroken

(c) later geëlektrificeerd, vervolgens opgebroken

(d) later geëlektrificeerd, vervolgens gedeeltelijk opgebroken

(e) gedeeltelijk geëlektrificeerd, vervolgens geheel opgebroken

M.L. V 79