

BALEN-WERKPLAATSEN

DOSSIER : NIET-AUTONOME STATIONS 4e CATEGORIE

Dit tweede artikel over een autonoom station 4e categorie kwam tot stand dank zij de samenwerking van Jozef Leynen, ere-stationschef, Alfons Mertens, huidig stationschef 3e klas te Neerpelt, Victor Wouters, gepensioneerd eerste-hoofdwachter en ere-voorzitter van de heemkundige kring van Balen en het huidig personeel van Balen-Werkplaatsen. De coördinatie lag in handen van Theo Scheelen, gepensioneerd stationschef 4e klas van Balen-Werkplaatsen.

VAN 1879 TOT 1975

Het station Balen-Werkplaatsen ligt tussen Mol en Neerpelt op de lijn Antwerpen-Mönchengladbach, de zogenaamde IJzeren Rijn. Deze IJzeren Rijn werd van 1879 tot 1897 geëxploiteerd door de Grand Central Belge. Nadien werd deze lijn overgenomen door de Staatsspoorwegen. Het was in hoofdzaak een goederenlijn. In 1896 reden er tussen Antwerpen en Gladbach slechts enkele lokale treinen en vier rechtstreekse treinen met doorgaande rijtuigen naar Dortmund en Leipzig. De combinatie van de Kempische kanalen en de spoorweg was interessant voor aan- en afvoer van grondstoffen en afgewerkte producten. Het uitzicht van de Kempen werd grondig gewijzigd. In 1881 vestigde de springstoffenfabriek «Cie de la Forcité» (de latere PRB) zich langs de spoorlijn en het kanaal naar Beverlo. Enkele jaren later, in 1889, belandde de «SA des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille Montagne» in dezelfde buurt. «Balen-Werkplaatsen/Usines» werd opgericht als privaat station van deze zinkfabriek met een onderaansluiting naar de springstoffenfabriek. Het was een aanhorigheid van station Balen-Wezel. Het eerste station van Balen-Werkplaatsen werd pas gebouwd in 1904 in Lommel, vlakbij de grens met Balen. Uit de dorre zandgrond rees er in 1926 ook een glasfabriek op, namelijk de «Verreries Campinoises» dat in 1929 overgenomen werd



door «Vieille Montagne». Deze fabriek kreeg eveneens een aansluiting met het station Balen-Werkplaatsen. De omgeving van het station Balen-Werkplaatsen en ook van Lommel-Werkplaatsen leek tot op het einde van de jaren '50 een echte woestijn. De uitwasemingen van de nabijgelegen fabrieken tastten de grondlagen aan. Bij felle windstormen hoopte het zand zich op en bedekte de spoorstaven zodat het treinverkeer geblokkeerd werd. Er moest eerst een spade aan te pas komen voor er een trein kon overrijden. Na de tweede wereldoorlog heeft men volledige treinstellen met huisvuil uit de steden naar hier gezonden om de verzanding tegen te gaan. Het werd meterdik gestort op de vervuilde grond en nadien met duingras beplant. De treinladingen kwamen van Vorst-Zuid, Schaarbeek-Josaphat, Etterbeek en Rocourt. Bij het lossen en uitstorten verspreide het straatmest een walgelijke geur. Maar een totale verzanding werd gestopt en begroeiing werd mogelijk. In dezelfde periode beleefden de vestigingen

«Vieille Montagne» en «PRB» een ware bloei. Het station kreeg veel goederenvervoer te verwerken. Zinkertsen, kolen, cokes, ijzersulfaat en dagelijks één of twee wagens met stukgoederen werden massaal aangevoerd vanuit Marseille en Calais. Hier vertrok ook een groot aantal wagenladingen of stukgoederen zoals zink, lood en explosieven. «Vieille Montagne» bezat meer dan 200 ketelwagens onder eigen beheer voor het vervoer van zwavelzuur, dat in grote hoeveelheden verzonden werd naar Tertre-Carbochimique, Willebroek, Tessenderlo en andere chemische bedrijven. De rangeringen werden uitgevoerd met eigen stoomlocomotieven (later diesel) en door personeel van de zinkfabriek. De weinige reizigerstreinen die te Balen-Werkplaatsen stopten, brachten werknemers naar de fabrieken. De reizigersdienst tussen Hamont en Mol werd in oktober 1953 stopgezet, maar de abonnementendienst voor de vervangingsautobussen werd nog enkele jaren door het stationspersoneel waargenomen.

DE FUSIE

De «PRB» kreeg in 1954 een hoofdaansluiting met Lommel-Werkplaatsen. Met de versmelting van de stations Lommel-Werkplaatsen en Balen-Werkplaatsen kwam een tweede aansluiting bij naar de «Cie des Métaux». De samenvoeging van de twee stations en de slechte staat van de gebouwen lagen in 1967 aan de basis voor de bouw van een nieuw station. Gedeeltelijk in prefab werd het opgericht aan het andere kopeinde van station Balen-Werkplaatsen, richting Lommel. Hierdoor kwam het centraal te liggen voor de verschillende aansluitsporen. Het oude stationsgebouw van Balen-Werkplaatsen werd in 1969 gesloopt. Door de fusie van verschillende non-ferrobedrijven (Overpelt - Lommel - Olen - Hoboken) werd de vestiging te Lommel opgegeven en verdween de spooraansluiting. De eigen spoorwagens en rangeerlocomotieven werden via het spoor naar Overpelt gereden. Het munitiebedrijf draaide op volle toeren met soms 4 tot 5 springstoffreinen (meer dan 100 wagens!) per dag tot gevolg. De springstoffen waren bestemd voor het Belgisch leger, later ook voor het nieuwe Duitse leger, maar vooral voor de uitvoer via Zeebrugge naar Saoedi-Arabië, Libië, Syrië en andere overzeese landen. De zendingen werden begeleid door personeel van «PRB». Het vervoer had plaats in gesloten wagens, die vooraf grondig geschoond werden in het verdeelstation van Mol. Ze moesten aan zekere regels voldoen: wielen met rollagers (geen packing) om het warmlopen te verhinderen en vonkwerende platen boven de wielen. Vanaf de jaren '60 kwam er regelmatig munitie toe voor de afbraak, ook uit Oostbloklanden. Dat er een zeker gevaar aan verbonden was, bewees de ontploffing van 27 mei 1975 op het fabrieksterrein van «PRB». Er werd een krater geslagen van 8 meter diameter en 4 meter diep. Vier spoorwagens werden totaal vernield en in brokstukken teruggevonden.

Ook het station werd ernstig beschadigd. In 1975 werd, in opdracht van de Limburgse Investeringsmaatschappij (LIM) gestart met de aanleg van een nieuw verbindingsspoor naar de «Maatheide», de huidige lijn 273. General Motors zou op een terrein van 250 ha van de verdwenen zinkfabriek een nieuwe vestiging oprichten voor het gieten van motorblokken. Om economische redenen werd dit plan afgevoerd en werd dit terrein aangekocht door de zandexploitant «Sibelco». In hetzelfde jaar werd station Balen-Werkplaatsen een station 3e klas in plaats van station Balen-Wezel dat een aanhorigheid werd van station Mol. De eerste en ook de enige stationschef 3e klas van Balen-Werkplaatsen was Alfons Mertens.

VAN 1976 TOT NU

Het stationsgebouw, uitgerust voor een eenvoudige exploitatie, was te klein om er de nodige nieuwe infrastructuur in onder te brengen. Naast het oude station werd het huidige station opgetrokken. De aansluiting met «PRB» werd vernieuwd en op 27 mei 1978 werd de reizigersdienst op de lijn 19, Neerpelt - Mol, terug ingesteld. In Balen-Werkplaatsen werd geen stopplaats meer voorzien. Blokpost 5, ondergebracht in het ontvangstgebouw, verzekerde de dienst met Lommel/Neerpelt enerzijds en met Mol anderzijds. Het station kwam tussen in de treindienst als kruisingsstation op N67 van 7u tot 19u. De wissels en koppelsloten werden nog met de hand bediend. Door een eenvoudige druk op een knop konden de seinen aan weerszijden op veilig gesteld worden en kon er een trein in een bezette sectie verzonden worden.

De verbinding «Maatheide» kreeg uiteindelijk toch een klant. De firma «SCR-Sibelco» met zandontginning te Mol was aan uitbreiding toe langs het Kempisch Kanaal (Bocholt-Herentals) en sloot aan op het





spoor aan het einde van de lijn 273.

Bij een reorganisatie werd het station Balen-Werkplaatsen omgevormd tot een niet-autonoom station 4e klas. Alfons Mertens werd overgeplaatst naar Neerpelt dat 3e klas werd. In afwachting van de benoeming van een titularis nam Leon Cuyvers de dienst waar.

In het voorjaar van 1985 begon «SCR-Sibelco» met een trafiek van nat zand voor de glasfabrieken van «Glaverbel» en «St. Roch». De dagelijkse treinen bestonden uit 22 wagens, elk met

2 containers, en een lading tot 1500 ton.

In juli 1985 werd Theo Scheelen benoemd tot de eerste stationschef 4e klas van station Balen-Werkplaatsen. De economische crisis spaarde de fabrieken van «Vieille Montagne» en «PRB» niet. Het goederenvervoer gebeurde meer en meer over de weg. Gelukkig voor het personeel was er het nieuwe zandvervoer.

In 1987 ging Theo Scheelen met pensioen en werd opgevolgd door Julien Hens. In deze periode werden de werkzaamheden gestart voor

een All-Relais post. Het privaat station van «Vieille Montagne» werd in 1988 door de NMBS overgenomen. De sporen waren echter slecht onderhouden, want bij het rangeren met zware ketelwagens werd één van de sporen weggedrukt en raakte een wagon in de grond. Er werd meteen gestart met de vernieuwingswerken en de aanleg van drie nieuwe sporen. Tot grote opluchting voor het personeel trad het nieuwe veiligheidssysteem (All-Relais post) in 1988 in voege. Ondertussen werd er belangrijk nieuw verkeer

opgestart voor de «Vieille Montagne», namelijk het vervoer van zinkerts, dagelijks per volledige trein vanuit Antwerpen-DS. Daarentegen verdween de «PRB» en kwam een bescheiden «Demico» in de plaats. Dank zij «SCR-Sibelco» komen er twee- tot drie treinen per week met droog zand voor Luxemburg. Al deze treinen worden bij de los- of laadverrichtingen gerangeerd door de sleeplocomotief onder de leiding van een lader/rangeerder van station Balen-Werkplaatsen. Stationschef Hens ging met pensioen in 1991. Josse Beutels volgde hem op en leidt nu nog de dienst in dit kleine, maar toch belangrijke station. In 1994 werd de aansluiting van de Europese Maatschappij voor Gloeilampenonderdelen, de «NVEMGO» te Lommel, toegevoegd aan Balen-Werkplaatsen. Deze klant verzendt wagens naar alle landen van Europa en wordt dagelijks bediend vanuit Balen-Werkplaatsen. Het personeel van de beweging van Lommel werd overgeplaatst naar Balen-Werkplaatsen en vervangen door een exploitatieklerk en een eerste lader.

BESLUIT

Voor het station is nog een bijzondere toekomst weggelegd. Er is thans een gewestplanwijziging in uitvoering waardoor het hele gebied langs lijn 19, tussen Balen-Werkplaatsen en Lommel, zal overgaan van de huidige landbouwzone naar een (zware) industriezone. Het zal noordwaarts uitdeinen naar de huidige uitbreidende KMO-zone en een grote groene zone. Men wil in 1995 reeds starten met de werken en de aanplanting van loofbossen met een bevoelingsstelsel vanuit het kanaal naar Beverlo. Het station Balen-Werkplaatsen wordt dan in de Noorderkempen het centrum van de belangrijkste industriezone aan de IJzeren Rijn. □