

HET BELGISCHE SPOORWEGNET (1)

VAN HET KLASSIEKE NET TOT AAN HET BEGIN VAN DE HOGE SNELHEID

● R. Marganne

HET SPOOR 20 APRIL 2001

De 19e eeuw wordt vandaag door de wetenschappers gezien als de belangrijkste periode waarin de « klassieke » lijnen in België werden aangelegd. Het was Leopold I die enkele maanden na zijn eedaflegging met de steun van enkele verlichte geesten zoals Charles Rogier of Jean-Baptiste Nothomb het nationale spoorwegnet opstartte. De aanleg ervan was aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog bijna voltooid. Bijna, want enkele klassieke hoofdassen van ons net werden nog tijdens de oorlog aangelegd. In de jaren vijftig werden enkele essentiële verbeteringen aan verschillende van onze grote spoorwegknooppunten aangebracht. Tijdens het laatste decennium van de 20e eeuw werd een belangrijke stap gezet : het opstarten van de Belgische baanvakken voor het toekomstige Europese hogesnelheidsnet.

DE « ZOTTE JAREN »

Aan het begin van de vorige eeuw bestond de NMBS nog niet. Haar voorganger, de *Chemin de fer de l'État belge*, nam het spoorwegnet dat vroeger grotendeels geprivatiseerd was, geleidelijk over. Drie bloeiende privé-bedrijven bleven echter voortbestaan : *Nord Belge* (170 km op de lijnen Luik – Namen – Givet, Charleroi – Erquelinnes en Bergen – Quévy), *Compagnie de Malines à Terneuzen* (29 km op Belgisch grondgebied) en *Compagnie du chemin de fer de Chimay* (57 km op de verbinding Momignies-Frontière tot Hastière via Chimay, Mariembourg en Doische).

In dezelfde periode werden nog enkele merkwaardige projecten gerealiseerd. Zo werd tussen 1904 en 1909 in het zuiden van de Gaume een nieuwe spoorlijn aangelegd tussen Bertrix, Herbeumont en Muno om de plaatselijke lesteengroeven te bedienen. Van deze dure en grootse werken (aanleggen van bermen en de bouw van viaducten en tunnels) zijn er nu nog restanten te zien. De Franse overheid weigerde elke aanleg van een grensoverschrijdende verbinding tussen Muno en Carignan. Gezien de internationale spanningen tijdens de oorlog is het uiteindelijk de Pruisische bezetter die de lijn volledig afwerkt om het beruchte front van Verdun te kunnen bevoorraden.

In diezelfde periode werd eveneens het spoorwegknooppunt van Florennes in de mooie streek tussen Samber en Maas opgeknapt. Dit spoorwegnet zorgde in deze regio met zijn oude

metaalverwerkende nijverheid voor het transport naar het oosten van Frankrijk via de nu vergeten grenspunten zoals Momignies – Anor, Treignes – Vireux-Molhain of Doische – Givet. Florennes kreeg een groots station met bijgebouwen (o.a. een locomotiefloods). Dezeloods beschikte over een draaiplatform, een zeer zeldzame constructie op ons spoornet.

Voor Vlaanderen besloot de Belgische staat onder impuls van Leopold II in Zeebrugge een zeehaven te bouwen. De *Chemin de fer de l'État* zorgde voor een spoorverbinding, de huidige lijn 51A. Zij werd op 1 mei 1906 geopend tussen Brugge en Zeebrugge.

EEN ALTERNATIEF VOOR DE « IJZEREN RIJN »

Niettegenstaande onze neutraliteit viel Duitsland op 4 augustus 1914 ons land binnen en bezette het tot november 1918. Tijdens die vier donkere jaren buiten de Pruisen alle economische bronnen van België uit en gebruikten de spoorweg als vervoermiddel.

Al vlug werden ze met een groot probleem geconfronteerd : het vervoer op de voor hen belangrijke verbinding tussen de haven van Antwerpen en het industriebekken van de Ruhr. Vóór het conflict werden hiervoor drie spoorlijnen gebruikt : de lijn Antwerpen – Leuven – Luik – Verviers – Aken, Antwerpen – Roosendaal – Arnhem – Emmerich (de eerste grensoverschrijdende verbinding in de geschiedenis) en de « IJzeren Rijn » (Antwerpen – Liers – Herentals – Neerpelt – Roermond – Mönchengladbach). Deze laatste was sinds 1879 in gebruik en werd aan het einde van de 19e eeuw de belangrijkste goederenlijn tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Onmiddellijk na de oorlogsverklaring van augustus 1914 werd de IJzeren Rijn onbruikbaar. Het neutraal gebleven Nederland verzette zich uiteraard tegen de doortocht van militaire konvooien of strategisch materieel over hun grondgebied. Als tegenzet lieten de Pruisen een alternatieve, « Belgische » lijn bouwen dwars door Belgisch Limburg en het noorden van de provincie Luik. Dit werd de latere lijn 24 tussen Tongeren, Wezet, Montzen en Gemmenich. Ze beantwoordde aan de voorwaarden voor een lijn met een grote vervoercapaciteit. Zij telde immers geen enkele overweg, werd voorzien van grote kunstwerken en systematische bovengrondse kruisingen. Zij werd in februari 1918 voor het militaire verkeer geopend. Nu nog worden alle goederen tussen België en Duitsland via deze lijn vervoerd.

Het tweede grote probleem voor de Pruisen was het ontbreken van directe verbindingen tussen het Rijnland en het front van

Verdun. Vanaf 1912 was er een nieuwe lijn tussen Malmédy en Stavelot (lijn 45). Tijdens de oorlog bouwden ze vooral voor militaire doeleinden lijnen, die vandaag verdwenen zijn, zoals Gouvy – Saint-Vith, Vielsalm – Born of Weywertz – Losheimergraben – Jünkergrath, die het potentieel van de as Gouvy – Libramont – Bertrix – Muno vergrootten.

TUSSEN TWEE WERELDOORLOGEN

Na de eerste wereldoorlog had België niet alleen een gedeeltematig vernieuwd spoornet, maar ook nieuwe grondgebieden. Door het *Verdrag van Versailles* (1919) kreeg ons land de kantons

De snelle lijn Brussel-Gent

Iedereen was het erover eens dat de « historische » spoorlijn die Brussel met Gent verbond via Dilbeek, Aalst en Wetteren niet de kortste noch de snelste verbinding was. Ook de *Chemin de fer de l'État* was van plan deze lijn te verdubbelen met een meer directe as met lange rechte stukken, een eenvoudig profiel, systematische verbindingen via bovengrondse kruisingen en zonder tussenstations of overwegen. Kortom, deze spoorverbinding was de tegenhanger van de toekomstige autosnelweg Brussel – Oostende waarvan de plannen trouwens bij het ministerie van Openbare Werken op dat ogenblik op de tekentafel



▲ Brug van Pede, lijn 50A

SBWN

Eupen, Malmédy en Saint-Vith toegewezen. De Belgische staatspoorwegen verkregen de voormalige lijnen van de Pruisische spoorwegen in volle eigendom. Het ging om de beroemde « *Vennbahn* » (Eupen – Raeren – Sourbrodt – Weywertz – Waimes – Saint-Vith – Steinebrück) en lijn 37 (Welkenraedt – Ronheide). Op deze laatste lag het inmiddels verdwenen monumentale stationsgebouw van Herbesthal, dat oorspronkelijk ontworpen was als het toegangsmonument van het teloorgegangene Duitse imperium.

Toen de wonden van de oorlog geheeld waren en na de integratie van het nieuwe net, beschikte de *Chemin de Fer de l'État belge*, die in 1926 de NMBS was geworden, over een uitgebreid spoornet. Er werden echter nog vier nieuwe projecten opgestart: de snelle lijn Brussel-Zuid – Gent, het « oostelijk » ringspoor van Brussel, de uitrusting van het nieuwe Kempense steenkoolbekken en de goederenlijn Voroux – Kinkempois in de Luikse voorsteden.

lagen. De geleidelijke invoering van de betaalde vakantie maakte deze plannen voor een snelweg uiteraard belangrijk omdat het kusttoerisme almaar zou toenemen.

Hoewel het lijnvak aan de noordkant van die nieuwe lijn, tussen Denderleeuw en Gent-Sint-Pieters, al in 1923 in dienst werd gesteld en de NMBS op dat moment nog niet bestond, duurde het nog tien jaar voor het lijnvak Brussel-Zuid – Denderleeuw voor het verkeer werd geopend. Die vertraging valt gemakkelijk te begrijpen door de vertragingen waarmee de NMBS het dossier opnieuw aanpakte. Zo waren er de verminderde financiële middelen als gevolg van de economische wereldcrisis, maar ook de moeilijkheden van de bouwkundige werken aan de uitgang van het station Brussel-Zuid en aan het indrukwekkende viaduct van Pede (524 m). Kortom, sedert 1933 beschikt de NMBS met lijn 50A over een moderne, concurrentiële troef. In de nabije toekomst zullen de treinen hier met een snelheid van 200 km/u over kunnen rijden zonder uitzonderlijke aanpassingswerken.

Het ringspoor « oost » van Brussel

Het ringspoor « oost » van Brussel dateert uit dezelfde periode als de bouw van lijn 26 die Schaarbeek met Halle verbindt. Om het nut van die lijn te begrijpen moet men weten dat tot het tijdstip waarop de Noord-Zuid-verbinding (1952) werd geopend, de hoofdassen van het Belgische spoornet in Brussel-Noord en Brussel-Zuid stopten. Deze doodlopende sporen zorgden voor enorme exploitatiemoelijkheden.

Om het treinverkeer in Brussel toe te laten, moesten er ringsporen worden gebouwd. Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw begon het bestuur van de spoorwegen met de aanleg van een eerste lijn ten westen van Brussel. Deze lijn werd in 1871 voor het verkeer geopend en is nu de huidige lijn 28 via Cureghem, Brussel-West en Pannenhuis.

De groei van het goederenverkeer zorgde al vlug voor de verzadiging van deze verbinding. Zo werd voor de oostelijke zijde van Brussel een gelijkaardige oplossing bedacht. Het oostelijke ringspoor was 26 km lang en moest Vilvoorde en Halle verbinden via het vormingsstation van Schaarbeek. Hierover konden voortaan de goederentreinen van de Antwerpse haven rond de Brusselse agglomeratie rijden en zo de grote industriële bekkens van Charleroi, La Louvière en omstreken en de Borinage bedienen. De werken startten in 1890, maar vorderden maar moeizaam, omdat samen met de aanleg ervan de betrokken wijken moesten heringericht worden. Een gevoelige kwestie omdat het gezinsleven van de bewoners overhoop werd gegooid. In 1925 ging het project pas echt van start. In 1930 was de lijn volledig operationeel voor het goederenverkeer. Op dat ogenblik dacht men nog niet dat deze lijn de voorloper van een Brussels expresnet zou kunnen worden.

De spoorweguitrusting van het Kempense steenkoolbekken

Tijdens het interbellum zorgden de spoorwegarbeiders in de Kempen voor een grondige aanpassing van de spoorweginstallaties. Tot dan toe hadden deze een uitsluitend ruraal karakter. Een aanpassing drong zich op omdat professor André Dumont van de Luikse Universiteit in deze regio twee nieuwe steenkoolbekkens had ontdekt : ten oosten van Hasselt, de mijnen van Winterslag, Eisden, Waterschei en Zwartberg en ten westen de mijnen van Beringen, Helchteren-Zolder en Houthalen. Voortaan moesten hier immers het materiaal voor de exploitatie van kolenmijnen, de steenkool en de mijnwerkers vervoerd kunnen worden.

Voor het oostelijke gedeelte had de Belgische Staat reeds een nieuw tracé ontworpen. Dit werd in 1925 in dienst genomen en betrof eigenlijk de vernieuwing van een gedeelte van de bestaande lijn Hasselt – As – Maaseik (19e eeuw). Op die manier konden de goederentreinen omgeleid worden naar de nieuwe steenkoolbekkens. Vanuit het station van Bokrijk verliet het nieuwe traject de bestaande lijn in Genk via een langere reisweg

met meer bochten tot As, dat langs de steenkoolbekkens van Winterslag, Zwartberg en Waterschei lag. Het nieuwe baanvak (19 km) verving ten slotte het tracé via Genk, dat teloorging en tijdens de Tweede Wereldoorlog werd opgebroken. In 1926 werd trouwens in As een vertakking aangelegd om de mijnen van Eisden te bedienen.

Voor het westen van het steenkoolbekken stelde de Belgische Staat, ook in 1925, in Kermt een verbinding in dienst tussen de lijn Leuven – Hasselt en het station Zonhoven op de lijn Neerpelt – Hasselt. De NMBS voltooide dit industrieel mininetwerk met een verbinding Beringen-Mijnen – Leopoldsburg, die in 1928 werd geopend, en met twee nieuwe lijnen : Winterslag – Bilzen (geopend in 1932 en 13,6 km lang) en Houthalen-Waterschei/Winterslag (geopend in 1940).

Voroux – Kinkempois

Het klinkt ongelooflijk, maar de NMBS speelde het klaar om in twee weken de lijn Fexhe-le-Haut-Clocher – Kinkempois (Luikse voorsteden), zowat 13 km lang, rijklaar te maken en op 15 september 1939 in dienst te stellen.

Al van bij de indienstneming in 1842 vormden op de hellende vlakken van Ans (tot 3 %) op de lijn Luik – Brussel bij de uitrit van Luik-Guillemins voor de goederentreinen van die tijd een bijna niet te nemen hindernis. De treinen werden eerst via andere bestaande lijnen gezonden. De beleidsmensen van de spoorwegen bedachten aan het begin van de eeuw een radicale oplossing : een nieuwe lijn tussen het vormingsstation Kinkempois en dat van Voroux-Goreux, een klein dorp op het plateau van Hesbaya waar de lijn Luik – Brussel voorbijkwam. Het traject had een veel eenvoudiger profiel en de in de Luikse regio gevormde treinen reden moeiteloos naar de Antwerpse haven en het noorden van het land. De realisatie zou nochtans zowat veertig jaar aanslepen. Hoewel de onteigeningen en bepaalde grondwerken voor de eerste wereldoorlog waren begonnen, werd de bedding zelf pas na 1920 aangelegd door de *Chemin de fer de l'État belge*. Er moesten verschillende tunnels en bruggen gebouwd worden. Het belangrijkste kunstwerk van de lijn was ongetwijfeld het viaduct van Renory. Deze brug bestond uit ongewapend beton, had negen bogen met een opening van 64,4 m en één met een opening van 34 m en een hoogte van zowat twintig meter. De bedding liep langs de industriële agglomeratie van Sclessin, de Maas en de haven van Renory. De bedding was klaar tegen 1930. De economische wereldcrisis vanaf 1929 stond een volledige afwerking in de weg. Door de laagconjunctuur van het goederenvervoer en de schaarse financiële middelen werd eveneens de uitrusting uitgesteld tot betere tijden. Het traject tussen Voroux – Kinkempois werd een wandelpad voor de Luikenaars, die met de nodige ironie naar dit nutteloze werk keken.

Op 31 augustus 1939 bracht een onweer deze verbinding opnieuw in de belangstelling. De bliksem viel op de explosieven die het Belgisch leger had aangebracht om de brug van Val Benoît in Luik op te blazen op het ogenblik dat de oorlog zou worden verklaard. Dit kunstwerk was onontbeerlijk voor het spoorwegknooppunt in Luik dat instond voor de verbindingen tussen

het station Guillemins, de rangeerstations van Renory en Kinkempois, de lijnen van de Ourthe, de Amblève en de Vesder naar Verviers en Duitsland en van de Beneden-Maas naar Nederland, zonder de lijn van het Land van Herve te vergeten, die op dat ogenblik nog bestond. In afwachting van de herstellingswerken bood de vergeten bedding van de lijn Voroux – Kinkempois die via het viaduct van Renory ook over de Maas liep, een noodalternatief. De NMBS besliste dan ook alle middelen aan te wenden. Na twee weken van hard en ononderbroken werk werd de lijn dus zoals hiervoor vermeld tegen half september geopend. De lijn 36A werd onlangs gerenoveerd en speelt nu nog een rol als toegangsweg voor goederen naar het station Kinkempois.

Naast aanzienlijke werken in alle uithoeken van het land, voerde de NMBS ook aanpassingswerken uit om de zwakke punten van het spoornet aan te pakken. In Oostende werd zo de lijn vanuit Torhout verlegd zodat een rechtstreekse toegang tot Oostende-Zeehaven tot stand kwam en aan de tunnel van 's-Gravenbrakel werd een omlegging geïnstalleerd.

Dit vooroorlogs overzicht zou overigens onvolledig zijn als we de noodzakelijke aanpassingswerken aan de bedding van alle spoorlijnen die het Albertkanaal moesten oversteken niet zouden vermelden. Dit kanaal werd immers op dat moment tussen Antwerpen en Luik gegraven.

DE VERNIELINGEN TIJDENS DE TWEDE WERELDOORLOG

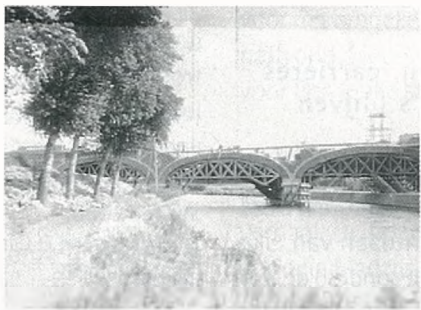
Gedurende de donkerste jaren van deze eeuw werd het Belgische spoornet gebruikt door de Duitse bezetter, weliswaar op een andere manier dan in het vorige conflict. De militaire strategie en logistiek waren immers ingrijpend veranderd. Kanonnen op wagens werden vervangen door tanks, de legers zetten vrachtwagens in en de luchtmacht en duikboten verschenen op het toneel.

Bovendien waren de vernielingen tijdens deze oorlog in België veel omvangrijker. De verbindingsknooppunten vormden uitgelezen doelwitten voor de bombardementen van de nazi's en de geallieerden en de aanvallen van de V1 en V2. De beleidsmensen van de NMBS werden bij de bevrijding geconfronteerd met een grondig vernield spoornet. Een spoorwegnet dat onder tusschen uitgebreid was door de opslorping van de Nord Belge in 1940 en de laatste privé-spoorwegbedrijven in 1948. Voor de heropbouw waren immense financiële middelen nodig en er werd toen al besloten om enkele kleine lijnen, vooral in het oosten van het land, te sluiten. Ze waren niet rendabel genoeg om een herstelling te rechtvaardigen.

In een volgend nummer bespreken we de werkzaamheden vanaf de jaren vijftig. ■



▲ Station van Waterschei



▲ Brug over de Schelde, lijn 50A

