

HOEI EN STATTE

T W E E L I N G S T A T I O N S A A N D E M A A S • Roland Marganne

HET SPOOR 10 JUNI 2003



VERZAMELING P. PASTELS

▲ Station van Hoi omstreeks 1900

Hoei ligt tussen Namen en Luik, aan de oever van de Maas, waar de Haspengouwse Méhaigne en de Condrusische Hoyoux samenvloeien. Volgens de traditie is het trouwens laatstgenoemde rivier die de stad haar naam heeft gegeven. Op deze plaats wordt de eeuwenoude, traditionele metaalbewerking nog steeds voortgezet in een fabriek van tinnen kunstvoorwerpen. Een duizendjarige geschiedenis, gezien de eerste vermelding van Hoei in 636 in een document opdook. Als aanleghaven, postrelais en economisch en strategisch knooppunt was Hoei één van de *goede steden* van het Prinsbisdom Luik. In 1795 werd het bij Frankrijk aangehecht en raakte zijn geschiedenis verwickeld in die van het toekomstige België.

In de 20e eeuw zorgde de industriële revolutie voor een nieuwe opleving van de metaalbewerking en konden verschillende families uit Hoei – onder wie de Delloye's en de Godin's – fortuin maken. Dit leverde Hoei de titel *Miljonairsstad* op, een aantrekkingspool voor talrijke nieuwe inwoners die werk vonden in de lokale nijverheid. Door deze concentratie van bedrijven en werkkrachten kon het niet anders of ook het nieuwe transportmiddel uit die periode, dat nauwe banden had met de industrialisatie, deed zijn intrede: de spoorweg.

DE SPOORWEG VAN DE MAASVALLEI

Door de geleidelijke ontwikkeling van de staal- en metaalnijverheid in Seraing dankzij de inspanningen van de familie Cockerill en de ontginning van de steenkoolmijnen ontstond er een behoefte aan verkeerswegen voor de aanvoer van ertsen en brandstoffen naar de Luikse regio en de afvoer van de staal- en steenkoolproductie over heel België en naar het buitenland.

Er was weliswaar de Maas die van oudsher werd gebruikt voor het handelsverkeer. De grote debietschommelingen bemoeilijkten echter vaak het scheepvaartverkeer, zodat het vervoer constant zorgen baarde en een strenge reglementering vereist was. Het wegennet bevond zich in een embryonale toestand en werd pas gemoderniseerd.

De ontluikende spoorweg opende veel betere vooruitzichten. Daar Hoi op een belangrijke commerciële as (de Maas) gelegen was, vormde het een noodzakelijke pleisterplaats op de route tussen de twee grote industriezones van Luik en Bergen-Centrum – Charleroi, die in volle ontwikkeling waren. De Belgische staat had in 1843 al een spoorweg aangelegd tussen Manage, Charleroi en Namen, zodat die lijn maar hoefde verlengd te worden in westelijke richting, naar Bergen, en in oostelijke richting naar Luik, over Hoi. Dat was het werk van de particuliere sector. In 1836, nauwelijks één jaar na de opening van de eerste Belgische spoorweglijn tussen Mechelen en Brussel, werd reeds een concessieaanvraag ingediend voor de bouw van een spoorlijn door de vallei van de Maas tussen Seraing en de Franse grens. Maar het duurde tot wat de historici het *Engelse tijdperk* van de concessies hebben genoemd, om in België Britse investeerders die brood

Maar de concessiehouder exploiteerde de door hem gebouwde lijn niet lang. Vanaf 1855 werd de controle van de spoorweginstallaties van de lijn Luik-Namen overgenomen door de *Compagnie du Nord*, een Franse privé-firma waarin vooral de beroemde zakenfamilie Rotschild participeerde. Zij wilde een rechtstreekse verbinding tussen de *Vurige Stede* en Parijs tot stand brengen. Het ging in feite om een heel net in België, toegespitst op Frankrijk, en dat onder meer de lijnen 96 Bergen – Quévy – Franse grens, 130A Charleroi – Erquelinnes-grens en 154 Namen – Dinant – Heer-Agimont-grens omvatte.

De concessie werd voor eeuwig verleend. Daardoor kwam het dat de lijn Namen – Luik-Guillemins en Longdoz geëxploiteerd werd door de *Nord-Belge*, een Belgische dochter van de Franse vennootschap, ... tot de Duitse inval in België, in mei 1940. De *Nord-Belge* heeft zijn stempel gedrukt op de Belgische spoorweggeschiedenis, zowel dankzij zijn moderne locomotieven, rijkstrijtuigen en wagens als door de vooruitstrevende sociale politiek ten aanzien van zijn eigen personeel. Zelfs vandaag nog treffen we op de lijnen van de vroegere *Nord-Belge* hier en daar stationsgebouwen aan uit die periode. Ze hebben een eigen architectuur met een typisch detail: de naam van het station staat in een cartouche van mozaïekwerk, rood op roomkleurige achtergrond en omgeven door rozetten, zoals in Flémalle-Haute.

DE STAD HOEI EN DE SPOORWEG

Maar laten we terugkeren naar Hoi, waar de *Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège* het idee had opgevat om een

Door een concentratie van bedrijven en werkrachten in Hoi kon het niet anders of ook het nieuwe transportmiddel uit die periode deed zijn intrede: de spoorweg.

zagen in de mogelijkheden van de spoorweg te zien toestromen. Uiteindelijk was het de *Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège* die de concessie van de lijn langs de Maas verwierf. Zij liep tussen Namen en het door de Belgische staat reeds opgerichte station Luik-Guillemins op de linkeroever van de stroom, met een aftakking naar Seraing, ter hoogte van Flémalle-Haute, en een verlenging naar een tweede nog te bouwen station, dat van Luik-Longdoz. Op 18 november 1850 reden er al treinen tussen Bouge, in de Naamse periferie, en Val-Benoît, bij Luik, terwijl het jaar daarop, in 1851, de volledige concessie werd geëxploiteerd tot Luik-Guillemins en Longdoz.

kopstation te bouwen. De spoorlijn van Namen naar Luik werd aangelegd op de linkeroever, in een overstromingsvrij gebied, om elke onderbreking van het verkeer te voorkomen. Maar in Hoi, met zijn heuvelachtige topografie, kwam de spoorlijn buiten het stadscentrum te liggen. De oorspronkelijke exploitanten waren van plan een kopstation te bouwen op de boulevard Albert I, ter hoogte van het huidige parc des Récollets, ten einde de spoorweginstallaties dicht bij het op de rechteroever gelegen stadscentrum te brengen. Voor de bouw van dat kopstation diende een tunnel te worden gegraven onder wat in Hoi *de berg* wordt genoemd. Het is de eerste tunnel van Hoi met een lengte van 336 meter.

Keerzijde van de medaille: voor al het verkeer van reizigers of ●●●

••• goederen tussen de Luikse regio en Namen en verder, dienden de treinen in dat primitieve station van Hoei kop te maken. Erg was dat niet, want in de pionierstijd van de spoorweg diende de sleeplocomotief al na dertig kilometer te worden vervangen, net als in het tijdperk van de paardentractie. Hoei lag net op die afstand zowel van Namen als van Luik.

Enkele tientallen jaren later bleek dat een ongelukkige keuze. In de krappe installaties van Hoei was er geen plaats om een loods voor afloslocomotieven te bouwen en ook de stations-terreinen waren te klein. Bovendien was het de gewoonte geworden om directe en zelfs internationale treinen in te leggen, terwijl de techniek al zover stond dat de stoomlocomotieven op veel langere trajecten konden rijden.

Daarom besloot de *Nord-Belge* afstand te doen van het oorspronkelijke station en een rechtstreekse verbinding te bouwen zodat het kopmaken overbodig werd. De werken begonnen in 1884 door de tunnel in te korten, hem in het oostelijke gedeelte een andere richting te geven en hem gedeeltelijk te vervangen door een sleuf. Dat was geen sinecure. Het terrein was van slechte kwaliteit en bestond voornamelijk uit leisteen. De ondergrond leverde zoveel problemen (scheuren tot verzakkingen) op, dat het treinverkeer zelfs voor enkele weken onderbroken diende te worden.

Uiteindelijk werd de directe verbinding in 1886 in dienst gesteld. Het is nog altijd hetzelfde tracé dat vandaag door Hoei loopt. De *Nord-Belge* liet ook een nieuw monumentaal

aangelegd. Dit betekende een serieuze rem op de exploitatie voor een drukbereden lijn, waar pas in 1970 een eind aan kwam. Op dat moment besliste de NMBS om een nieuwe tunnel te graven voor de elektrificatie van de lijn Luik – Namen.

De *derde tunnel van Hoei* loopt evenwijdig met de oude, is 230 meter lang en dit keer met dubbelspoor. De werken duurden vier jaar, tussen 1967 en 22 september 1970, de dag waarop de elektrische tractie tussen Luik en Namen werd ingevoerd. Zodra er treinen door de nieuwe tunnel reden, werd de oude buitendienst gesteld en dichtgemetseld. De ingangsportalen zowel aan de kant van Hoei als van Statte zijn nog altijd zichtbaar.

STATTE

De *Compagnie du Nord-Belge* had altijd geweigerd om in de wijk Statte, aan de andere kant van de berg een stopplaats te bouwen, onder voorwendsel dat Hoei (Noord) te dichtbij lag. Maar bij de oprichting – in 1875 – van de Noord-Zuidas Landen – Ciney, die in dienst werd gesteld door de *Chemin de fer Hesbaye-Condroz*, en geëxploiteerd door de Staat, was het, nog altijd wegens die vervelende *berg*, onmogelijk om de sporen in het station Hoei (Noord) te laten aankomen. Er werd dan ook beslist om de kruising te laten plaatsvinden in de wijk Statte, waar dan wel een gemeenschappelijk station Nord Belge – Belgische Staat diende te worden gebouwd. Een eigenaardige exploitatieformule, maar typisch voor die tijd,

Het station Statte is nog altijd een drukke stopplaats op lijn 125 Luik – Namen. Alle klokvaste L-treinen tussen Luik en Tamises stoppen er, net als de IR-treinen van de dienst Luik – Namen – Brussel.

stationsgebouw in eclectische stijl oprichten, dat in 1891 plechtig werd geopend. Het werd *Hoei (Noord)* gedoopt, niet omdat het in het noorden van de stad gelegen was, maar wel omdat het bediend werd door de *Nord-Belge* ... en omdat Hoei in die tijd al twee andere stations rijk was: *Hoei (Sud)*, uit 1872 op de lijn Statte-Ciney, en *Hoei (Saint-Hilaire)*, dat later, op 1 juli 1905, op dezelfde lijn werd geopend.

Wat de fameuze *tweede tunnel van Hoei* betreft, hij was nog tot in de 20e eeuw onderwerp van gesprek. In 1904 begon het gewelf zodanige tekenen van vermoeidheid te vertonen, dat er stutwerken nodig waren en er een tweede gewelf moest worden gebouwd om het eerste te ondersteunen. Daardoor was er geen plaats meer voor een dubbelspoor en dienden er in de tunnel in elkaar lopende sporen te worden

waarin de Belgische spoorwegen door verschillende operatoren werden geëxploiteerd. In Statte bijvoorbeeld, behoorde het personeel tot de *Nord-Belge*, maar vervulde het tegelijkertijd bepaalde werkzaamheden voor de Staat. De seinrichting was van het type *Nord-Belge*, terwijl de perronsporen gesplitst waren: de sporen 1 en 2 voor de treinen van de *Nord-Belge* van de verbinding Luik – Namen, de sporen 3 en 4 voor de *Staatstreinen* voor Landen of Ciney.

De lijnen van de buurtspoorwegen kwamen van bij hun oprichting ook al samen in Statte. De stoomlijn Borgworm – Hoei, die op 6 mei 1888 in exploitatie werd genomen, had haar vertrekpunt vóór het station van Statte, waarvan het oude buurtspoorweggebouw nog een getuige is, net als de tram van Bierwart trouwens.

- Aldus verwelkomde het station Statte twee lijnen van de buurtspoorwegen en drie *grote* spoorweglijnen, waardoor het – althans op spoorwegvlak – belangrijker werd dan het hoofdstation Hoi (Noord). Vandaar dat ook vandaag nog de installaties van Hoi en Statte nauw met elkaar vervlochten zijn, in die mate zelfs dat de vier perronsporen van Hoi, die in 1970 ter gelegenheid van de elektrificatie van de lijn 125 aangelegd werden, genummerd werden van 1 tot 4, en men voor de perronsporen van Statte vanaf 5 begon te tellen. Vandaar ook dat in Statte vandaag nog altijd de IR-treinen van de verbinding Luik – Namen – Brussel stoppen. Voor de piekurtreinen afkomstig van Luik is Statte daardoor ook nog altijd het eindstation, dat lange tijd de pendelende arbeiders van Haspengouw en de Condroz aantrok die met hun *week-coupon* naar hun werk in de mijnen en staalbedrijven in de Luikse regio trokken.



▲ Station van Hoi omstreeks 1855



▲ De tunnel van Statte aan het begin van de 20e eeuw



▲ Gerenoveerd station van Statte

VERZAMELING P. PASTIERS

HOEI EN STATTE VANDAAG

Het station Statte is nog altijd een drukke stopplaats op de lijn 125 Luik – Namen. Alle klokvast L-treinen tussen Luik en Tamises stoppen er, net als de IR-treinen van de dienst Luik – Namen – Brussel. In de week stappen er dagelijks ongeveer 340 reizigers op. Voor het goederenvervoer eindigen in Statte de lijnen 126 en 127 met vereenvoudigde exploitatie, die vandaag respectievelijk aankomen in het bedrijf Delloye-Mathieu van Marchin, gespecialiseerd in het galvaniseren van plaatstaal, en in het bedrijf Carmeuse de Moha, waar kalk, calciumcarbonaat en dolomiet worden geproduceerd. Dagelijks rijden er in die twee fabrieken verschillende treinen aan en af.

Het station Statte, gebouwd in 1895 in de stijl *Nord-Belge*, werd grondig gerenoveerd. De gevels van baksteen werden gezandstraald, gevoegd en vochtwerend gemaakt. Over de hele omtrek van het gebouw werd een onderbouw van hardsteen gemaakt. De daken werden ontmost en al het buitenschrijnwerk (ramen en deuren) werd vervangen door nieuw raamwerk van eik. De oude klok die de gevel aan de kant van de sporen sierde, werd volledig gerestaureerd. Tenslotte werd de signaletiek aanzienlijk verbeterd (diverse pictogrammen, logos enz.). Binnenin werd de wachtzaal volledig heringericht. Hij kreeg een nieuwe vloerbedekking en valse plafonds. De binnenmuren werden verdubbeld en herschilderd. Verder werden halogeenverlichting en een nieuw omroepsysteem geïnstalleerd. De loketten kregen een opknopbeurt en er werden nieuwe meubels aangekocht. Tenslotte werd in het hele gebouw de centrale verwarming vernieuwd. Op de perrons werd de vloer gerestaureerd en er kwamen nieuwe zitjes en schuilplaatsen voor de reizigers. De tunnel werd volledig herschilderd. Vijf buitengebruik gestelde gebouwen – een oude goederenloods, twee seinhuizen, een dienstgebouw en een entrepot – werden gesloopt om meer ruimte te creëren.

De installaties van Hoi (Noord) – dat vanaf 1984 gewoon Hoi heet –, werden in 1970 bij de elektrificatie van de lijn 125 in het nieuw gestoken. Het sporenplan werd al herzien bij het graven van de nieuwe tunnel. De twee bestaande perronsporen werden verdubbeld, terwijl een nieuw stationsgebouw in 1979 in de plaats kwam van het meer dan tachtig jaar oude gebouw van de *Nord-Belge*. Het nieuwe gebouw, 83 meter lang en 12 meter breed, is dubbel zo groot als het vorige. Het bestaat uit een geraamte van gewapend beton met een metalen gebinte. De gevels zijn gemaakt van prefabelementen van beton in een raam van aluminium. Het dak is van leien.

Maar het algemeen uitzicht, in de stijl *Expo 58* doet vandaag enigszins flets en kleurloos aan en is weinig aantrekkelijk. De plannen om het te renoveren en er een transparanter gebouw van te maken zijn echter voorlopig opgeborgen. ■