

HISTORISCH OVERZICHT VAN DE INTERNATIONALE LIJN

LUIK – KEULEN

M. LAMBOU

In 1830 werd België een onafhankelijke staat. Al spoedig wou het een prestatiegericht net van verbindingswegen uitbouwen. Zo werd in de wet van 1 mei 1834 vastgelegd dat de jonge Belgische natie zou worden uitgerust met een spoorwegnet dat de belangrijkste steden en industriegebieden van het land met elkaar zou verbinden. Die koninklijke beslissing was een wereldprimeur aangezien België door de uitvoering ervan het bewijs leverde dat het voortaan mogelijk was om een volledig net voor stoomlocomotieven aan te leggen en te exploiteren, en niet louter één spoorverbinding tussen twee steden. Die wet hield nog een tweede wereldprimeur in : de staat zou zelf die lijnen aanleggen en exploiteren in

plaats van één of meerdere privé-maatschappijen. De inhuldiging van het eerste spoorgedeelte van dit voor het publiek bestemde net – tussen Brussel en Mechelen op 5 mei 1835 – was dan ook een nooit eerder geziene gebeurtenis op het vasteland.

Dat onze voorouders eerst de verbinding Brussel – Mechelen openstelden is niet alleen toe te schrijven aan het feit dat Brussel de hoofdstad was en Mechelen in die tijd het centrum van het geplande net; het was ook omdat die lijn door een vlak gebied liep dat een ideaal terrein vormde om het nieuwe vervoermiddel uit te testen. Gezien het zwakke reliëf van Laag-België waren al de in die eerste wet vooropgestelde lijnen in

Vlaanderen reeds aangelegd in 1838: pas in 1842 werd Luik per spoor bereikbaar, en wel met behulp van een hellend vlak met twee rechtlijnige baanvakken. Het station moest in de weiden van Fragnée komen, helemaal aan de voet van de heuvel van Cointe en het oversteken van de Maas diende in de nabijheid van het station Guillemins te gebeuren. Op die manier kon de spoorlijn de Vespervallei volgen en om de uitlopers van het Sart-Tilmanbos heen lopen. Tussen Chênée en de rivier strekte zich in die tijd een grote vlakte uit: de «Campagne de Quinquempoix»; daardoor liep het kanaal van Luxemburg dat op initiatief van Napoleon I was gegraven. Het tracé was dus gevonden: een grote boog naar Val-Benoît om vandaar loodrecht op de rivier uit te komen ter hoogte van Rivage-en-Pot (of Rivage-en-Bac), een gehucht tussen Fétinne en Kinkempois vanwaar de platboomde veerponten vertrokken naar Chaudfontaine. In 1839 werd met de bouwwerken voor de brug in Val-Benoît begonnen en op 16 juli 1842 werd het kunstwerk opgeleverd. In 1937 werd de brug gesloopt om plaats te maken voor twee stalen constructies met een robuust ogende bovenbouw, maar het lot was die niet gunstig gezind: op 31 augustus 1939, bij het begin van de «schemeroorlog», ontploften de springladingen die in de brugpijlers waren geplaatst en stortten de brugdekken in de Maas. Na de oorlog werden ze vervangen door stalen bruggen zonder bovenbouw.

Reeds vóór de bouw van het hellend vlak en de brug in Val-Benoît was de spoorweg in Luik en Keulen al aan de orde. In 1829 bijvoorbeeld, stelde John Cockerill aan Willem de Eerste, koning der Nederlanden, voor om in ons land spoorwegen aan te leggen. Vanaf 1831, een jaar na onze onafhankelijkheid, eisten de industriële kringen van Aken en Keulen dat een «IJzeren Rijn» zou worden aangelegd. Deze moest aansluiten op het Belgische spoornet in wording en naar de haven van Antwerpen lopen om zo een alternatief te bieden voor de soms onbetrouwbare waterwegen naar Nederland.

Dankzij de volharding van twee zakenmannen, Camphausen uit Keulen en Hansemann uit Aken, werd op 3 maart 1833 een comité opgericht met het oog op de aanleg van een spoorweg tussen Keulen en Aken. Er werd een beroep gedaan op de financiële steun van de staat, maar koning Frederik Willem III besteedde er al even weinig aandacht aan als aan het Rijn-Weserproject. Op 5 december 1833 overwoog hij toch de aanleg van zo'n spoorlijn en stemde hij erin toe, een rijksgarantie te verlenen voor de afbetalingen en interesten van het geïnvesteerde kapitaal. Door het aantal inschrijvingen op de aandelen kon vervolgens, begin 1834, gestart worden met de voorbereiding van de werken.

Het definitieve tracé, goedgekeurd in 1837, was het onderwerp van een polemiek tussen de gezagsdragers van Aken en Eupen. Laatstgenoemden wilden dat de

trein door Eupen, Raeren en Stolberg zou rijden zonder de belangrijke stad Aken aan te doen. De gezagsdragers van die stad ondernamen een protestactie die uiteindelijk leidde tot een beslissing in hun voordeel.

Aan Duitse zijde kampte de private Rheinische Eisenbahn Gesellschaft, die de concessie voor de lijn had verkregen, sedert 1840 met financiële problemen. Ten slotte kocht de Belgische overheid 4000 aandelen van die maatschappij waarbij ze stemgerechtigd werd in de Raad van Bestuur.

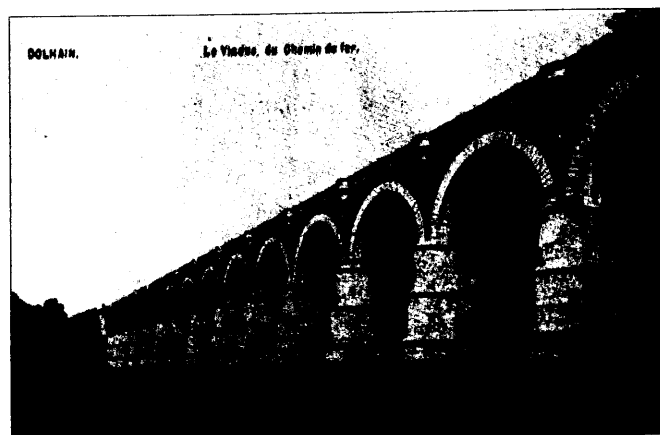
Het eerste spoorgedeelte van 7 kilometer verbond Keulen met Müngersdorf en werd uiteindelijk ingehuldigd op 2 augustus 1839. Hoewel dat lijntje geen belangrijke centra aandeed, was het succes zo groot dat van 2 augustus tot 31 oktober 1839 reeds 50 300 reizigers waren geteld, tegen alle verwachtingen in. Het gedeelte Müngersdorf-Aken werd op 6 september 1841 in gebruik genomen. In de loop van de eerste 4 maanden telde men al 110 280 reizigers.

Op de eerste drie stoomlocomotieven, in Engeland gebouwd door Longridge & Co, volgden andere van Engelse en Belgische makelij, alsook een Duitse locomotief van de constructeur Dobb & Pönsgen.

In België verliep de aanleg van het laatste spoorgedeelte, tussen Verviers en Aken, niet zonder moeilijkheden. Net als tussen Luik en Verviers, waar tien tunnels nodig waren, moesten er negen tunnels worden gegraven met een totale lengte van 1 350 meter en moesten er drie grote bruggen worden gebouwd over de meanders van de Vesder tot in Dolhain, alsook een tunnel en hellende vlakken aan weerskanten van Ronheide (Aken-Zuid) wat toen Pruisisch grondgebied was.

Van die talrijke kunstwerken vermelden we in België de viaduct van Dolhain die 200 meter lang en 18 meter hoog is, en in Pruisen die van Hergenrath-Hammersbrück, 209 meter lang en 40 meter hoog.

Het eerste spoorgedeelte van 7 kilometer verbond Keulen met Müngersdorf en werd uiteindelijk ingehuldigd op 2 augustus 1839.





De Belgische en Pruisische sporen werden verbonden onder de brug van de rue Mitoyenne in Herbesthal. En de Belgisch-Pruisische grensovergang bevond zich in twee stations : aan Belgische zijde in Welkenraedt en aan Pruisische zijde in Herbesthal, dat later een monumentaal gebouw kreeg dat de Duitse architectuur van de 19e eeuw treffend typeert. De twee stations, die op een paar honderd meter van elkaar lagen, waren gewoon gescheiden door een grens- en wegbrug over de sporen.

Toen de verbinding eindelijk klaar was, werd de eerste belangrijke internationale lijn Antwerpen – Luik – Keulen plechtig ingereden in 1843, precies 150 jaar geleden. De Belgische en Pruisische staten stonden erop dat de inhuldiging groots zou verlopen, de voor de aanleg van de lijn geleverde inspanningen waardig. De feestelijkheden duurden zes dagen en verliepen in aanwezigheid van de belangrijkste prominenten en van koning Leopold de eerste en prins-regent Willem, de toekomstige Willem de eerste. De feesten hadden plaats op 13 oktober 1843 in Antwerpen en op 14 oktober in Luik. Op 15 oktober 1843 vertrokken vroeg in de morgen vijf treinen naar Luik – de eerste bestond uit 26 rijtuigen, berlines en diligences, getrokken door twee stoomlocomotieven – om aan weerszijden van de Gueule-viaduct samen te komen. In een lager gelegen weide was een sierlijk paviljoen gebouwd om de 2 500 genodigden te ontvangen. Na de gebruikelijke heildronken werd de reis voortgezet tot in Keulen Zentralbahnhof.

Toen de verbinding eindelijk klaar was, werd de eerste belangrijke internationale lijn Antwerpen – Luik – Keulen plechtig ingereden in 1843.

waar alles behoorlijk in het honderd liep : in de verwarring, die men zich goed kan indenken, dienden sommige genodigden drie uur op hun bagage te wachten. Maar een overdadig banket met oude Rijnwijn in overvloed vrolijkte het gezelschap weer op. De feestelijkheden werden op 16, 17 en 18 oktober 1843 in Pruisen voortgezet.

Een nieuw tijdperk brak aan!

Maar de exploiterende maatschappij, de «Rheinische Eisenbahn Gesellschaft», was toen wellicht nog niet van plan om de Rijn over te steken want het kopstation van de lijn werd gebouwd langs de Rijn in het plaatsje «Am Türmchen», op ongeveer een kilometer van het huidige centraal station. Het eindpunt kwam in 1859 dichter bij het stadscentrum te liggen met het «Zentrale Personenzüge Station», dat precies tussen de Rijn en de Dom was gelegen.

Er moest echter nog 16 jaar, nl. tot 3 oktober 1859, worden gewacht eer de monumentale dombrug, de ontbrekende schakel in de verbinding België – Duitsland, tot stand kwam. Nochtans werd al vanaf 1847 reclame gevoerd voor een spoorverbinding tussen België en Berlijn, wat niet in tegenspraak was met de werkelijkheid, want de Duitsers besloten om de rijtuigen bij gebrek aan een brug met een pont over de rivier te zetten.

De gemeenschappelijke douaneformaliteiten voor het

reizigersverkeer tussen België en Pruisen gebeurden in Herbesthal. Welkenraedt werd pas belangrijk vanaf 1870, toen de lijn naar Plombières werd geopend. Die lijn werd naderhand verlengd, in de ene richting naar Gemmenich en Aken-West in 1872, in de andere naar Aubel in 1895, waar ze aansloot op de van Luik komende lijn van het plateau van Herve. Via een dubbelsporige bocht, die nu verdwenen is, konden bepaalde treinen rechtstreeks naar Plombières en Pruisen rijden zonder Aachen-Zentral aan te doen. Het station dat in die bocht lag, kreeg de naam Welkenraedt-West. Kort na de eerste wereldoorlog veranderden de verkeersstromen in die mate dat de bocht overbodig werd waardoor Welkenraedt-West en de overweg aan de rue de l'Eglise werden afgeschaft.

Na de eerste wereldoorlog gingen het ongeveer 12 kilometer lange lijnvak Welkenraedt-Ronheide en de stations Herbesthal, Astenet en Hergenrath tot het Belgische net behoren als gevolg van de aanhechting bij België van de kantons Eupen-Malmedy door het verdrag van Versailles. Het station van Herbesthal bleef behouden als grensstation voor het internationale reizigersverkeer terwijl Astenet en Hergenrath gedurende enkele jaren instonden voor de douanecontrole van de reizigers van de stoptreinen.

Tot in 1914 vonden de douaneverrichtingen inzake goederenvervoer op Belgisch grondgebied in Verviers-West plaats. De wagens reden verzegeld

Welkenraedt werd pas belangrijk vanaf 1870, toen de lijn naar Plombières werd geopend.

tussen beide landen en werden behandeld in Verviers. Het verkeer nam zo snel toe dat de douanekantoren te klein werden en gedurende jaren dienden de kelders van de aanpalende gebouwen te worden gehuurd om er de te bevrachten colli in op te slaan...

Behalve het station kreeg België ook de locomotiefloods van Herbesthal die een bruggehoofd vormt voor zowel het binnenverkeer als voor het verkeer richting Duitsland. Er kwam bovendien een vertakkingsstation, want op 1 maart 1864 werd een verbinding geopend tussen Eupen en Herbesthal.

Tijdens de tweede wereldoorlog kreeg de lijn Luik-Aken het hard te verduren. In mei 1940 blies het zich terugtrekkende Belgische leger de kunstwerken op, terwijl de Wehrmacht in september 1944 op zijn beurt de voorlopig hersteide kunstwerken vernielde. Zodra het verkeer hersteld was, plande de NMBS de elektrificatie van haar belangrijkste lijnen. De elektrificatie van het lijnvak Luik - Verviers-Centraal was officieel klaar op 17 mei 1966, terwijl 's anderendaags de feesttrein richting Keulen reed.

De lijn dient nu uitsluitend voor het reizigersverkeer en met het IC/IR-plan van 1984 kreeg de verbinding Oostende - Brussel - Luik - Keulen klokvaste treinen, die door de reizigers ten zeerste op prijs worden gesteld. □

