

SPOORWEGEN IN LIMBURG



VOORWOORD

De geschiedenis van het Limburgse spoorwegnet maakt treffend duidelijk hoe dit uniek openbaar vervoerssysteem, tot op de dag van vandaag, evolueerde. Door zijn monopoliepositie in het landverkeer van de 19de eeuw werd het zelfs tot in de verste uithoeken van het land degelijk uitgebouwd.

Op het einde van die eeuw werd het net, dat grotendeels aangelegd en geëxploiteerd werd door privéfirma's, op algemene vraag van de gebruikers, overgenomen door de Staat.

Slechts een fractie van dit spoorwegnet heeft in onze grensprovincie de bezuinigings- en rationaliseringsmaatregelen van de laatste dertig jaar overleefd.

Algemene redenen voor deze drastische inkrimpingen waren o.m. de concurrentie vanwege de spectaculaire toename van het auto- en vrachtwagenvervoer en de zware kostenlast van de uitgebreide infrastructuur van de spoorwegen, die enkel draaglijk blijft op lijnen met een voldoende hoog én regelmatig vervoersaanbod.

Specifieke Limburgse factoren hierin zijn de toegenomen werkgelegenheid (minder pendelaars), het stopzetten van de steenkoolproductie (minder goederenvervoer) en de geringe Nederlandse belangstelling voor internationale lijnen doorheen deze provincie.

In het perspectief van het wegvallen van de Europese binnengrenzen roept dit dan ook actuele vragen op. Tal van stations in Limburg zijn geprivatiseerd of liggen er verlaten bij als stille getuigen van een nijverig verleden. Oude spoorwegbeddingen worden, waar mogelijk, aangekocht en heringericht als toeristische fietswegen. Weg van het lawaaierige autoverkeer kunnen de fietsers er vaak op een aparte wijze kennismaken met zowel het streeklandschap als de typische spoorwegflora.

Spoorwegliefhebbers, verenigd in de 'Limburgse Stoomvereniging' (L.S.V.), knappen momenteel het oude station van As op en baten met hun historische verzameling rollend erfgoed een toeristisch stoomlijntje uit op het oude mijnspoor naar Eisden.

Inzicht geven in de evolutie van dit openbaar vervoer, waardering opbrengen voor haar historische betekenis en haar rijk erfgoed en tenslotte het stimuleren van de interesse voor de actuele en toekomstige verkeersnoden, zijn de redenen voor het publiceren van deze brochure van de Provinciale Dienst voor het Industrieel Erfgoed.

Frieda Brepoels
Gedeputeerde voor Cultuur

INHOUD

Voorwoord	3
Spoorwegen in Limburg	5
Engeland degradeerde "stoomkar" naar de "spoorwegen"	8
Het jonge België kiest voor een revolutionair transportsysteem	12
De regering neemt het heft in eigen handen	14
Limburg valt toch niet uit de boot : 1837	18
Eerste rails op Limburgs grondgebied	22
Landen - St.-Truiden	24
St.-Truiden begint met een groot feest	26
Het "Engelse" tijdperk der privéconcessies : 1844-1870	32
Een Belgisch experiment	34
Van dromen en sporen : Limburg : 1844-1870	35
St.-Truiden - Hasselt "privé" en "Engels" : 1847	36
De "Hollandse" lijn Hasselt - Maastricht : 1856	40
Hasselt - Bilzen - Tongeren - Luik : 1863	42
(Antwerpen) - Diest - Hasselt : 1865	46
Hasselt - Eindhoven : 1866-1986	48
De tweede "Belgische periode" of de "grote terugkoop" : 1870-1926	52
De Limburgse uitbreiding... eindelijk : 1870-1926	54
Van Hasselt - Maaseik tot Hasselt - Genk : 1874-1979	56
"Ijzere Rijn" Antwerpen - Neerpelt - Mönchengladbach : 1875-1991	58
Tienen - Halen - Diest - Leopoldsburg - Mol : 1878-1988	62
De "fruitlijn" St.-Truiden - Tongeren : 1879-1957	64
Eerste Wereldoorlog	66
De Voerlijn : 1917	68
De koolmijnlijnen	72
Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	76
De Grote Reorganisatie : 1926-1940	78
Tweede Wereldoorlog	82
Het naoorlogse treinbeleid van de N.M.B.S.	86
... in Limburg	90
Stoomlocomotieven	92
Stations : functioneel, soms prestigieus	94
Diesels : goedkoper	96
Electrische tractie : voor de drukste lijnen	100
Bibliografie	105