

1839 : eerste trein in limburg

"Service Spécial,, en de mijnsproen (18)

Het einde van de 19e eeuw bracht niet alleen een stilstand — en zulks praktisch tot na de eerste wereldoorlog — in de uitbouw van het Limburgs spoorwegennet, doch leidde ook de teloorgang in van de privé-exploitatie en de definitieve teruggang tot een volledige nationalisatie. Hierover en over de nieuwe uitbreiding van het Limburgs sporennet na 1920 hebben we heel wat bijzonderheden ontleend aan het reeds vroeger geciteerde werk « De spoorwegen van het Kempische kolenbekken » van Ir. A. Jacops (A.I.G.), eerste ingenieur bij de N.M.B.S.

De Maatschappij Liégeois-Limbourgeois, zo schrijft hij, was reeds door de Belgische Staat genaast in 1896; de Grand Central in 1897, St-Truiden-Hasselt in 1900. Daarentegen ging Hasselt-Maaseik pas in 1912 tot de Rijks-spoorwegen over. Maar rond diezelfde tijd begonnen de mijnbouwmaatschappijen, die wij thans nog kennen, de grondboringen welke een twintigtal jaren nadien een zo rijke kolenproductie zouden opleveren.

DE EERSTE VAKJES MIJNSPOREN

De eerste vakjes sporen, welke de groeiende kolenmijnen met het spoorwegennet moesten verbinden, werden reeds vóór de eerste wereldoorlog aangelegd.

Onder de maatschappijen, die het eerst aan de beurt kwamen, mogen we in eerste instantie Winterslag noemen, dat een industriespoor liet aanleggen tussen Winterslag en de lijn Hasselt-Maaseik te Bokrijk.

De maatschappijen « Les Liégeois en Campine » (Zwartberg) en « André Dumont » (Waterschei) wensten een gemeenschappelijke aansluiting naar het station van As. Daarvoor de spoorwegmaatschappij Hasselt-Maaseik de termijn van overname nabij was, verzocht zij om tussenkomst van het Rijk. Dit ging op het voorstel in. Zulks werd in zekere zin de eerste activiteit van wat door de Kempense bevolking van die tijd nog altijd de « Service Spécial » wordt ge-

lijnt te bouwen, die As rechtstreeks zou verbinden met de lijn Tienen - Diest - Leopoldsborg-Mol en te Houthalen de spoorweg Hasselt - Neerpelt moest kruisen. De belangrijkheid en het dringend karakter van deze realisatie waren de aanleiding tot de oprichting van een tweede sectie van de « Service Spécial » dit keer met vestiging te Oostham, in tegenstelling met de eerste sectie, die haar basis had te As, waar trouwens geleidelijk nabij het station een materiaalstapelplaats zou groeien, die alle spoorwegwerkzaamheden in de Kempen zou bedienen.

In het oorspronkelijk projekt liep de nieuwe dwarslijn ten noorden van het station Houthalen (met aansluiting erop) en moest op de lijn Tienen-Mol aansluiten nabij Oostham met de spits van de vertakking naar Diest gericht.

Blijkbaar gaf dit plan geen voldoening daar het de kolenmijn van Beringen te slecht bediende en minder goed communiceerde met het

3. Een ruim goederenstation te Waterschei-Zwartberg, dat grotendeels tot stand is gekomen; het onder definitief profiel brengen van het baanvak Waterschei - As, evenals een rangeerstation te As.

4. De lijn As-Eisden tot aan het Maas-Scheldekanaal, die thans weliswaar bestaat doch in een gewijzigd tracé.

5. De verbindinglijn As-Bree-Neerpelt, die op ministerieel bevel van juni 1914 werd afgebakend doch door Wereldoorlog I in de vergeethoek werd gebombardeerd. Nog eens tegenslag voor het kanton Bree!!!

SERVICE SPECIAL

Tijdens de oorlog 1914-1918, zo lezen we bij Ir. Jacops, lagen de werken aan de dwarslijn natuurlijk stil. Nochtans bleven de betrokken ambtenaren van de administratie belangstelling betonen voor de spoorwegen in Limburg, omdat ze zich rekenschap gaven van de zware eisen, welke hun onmiddellijk na de herwonnen vrede zouden worden gesteld. Te Winterslag werden inderdaad vlak voor de aanvang van de vijandelikheden de eerste kolenladingen verzonden. De andere kolenmijnen waren erin geslaagd hun suprastructuur langzaam maar zeker te voltooien. Alleen Helchteren-Zolder bleef achterop, want de bezetter had beslag gelegd op haar schachtbekleding.

Tijdens de oorlogsjaren grepen besprekingen plaats tussen de kolenmijnen en de spoorwegen, die leidden tot welbepaalde overeenkomsten. Alle vooruitzichten werden achteraf bevestigd. In 1921 was het mijnbouwbedrijf volop in zwier, en de spoorwegen waren klaar om zonder moeite

nut Martin van de Gaarveldstraat 95. Vanduren had bij de aanwerving het nr. 1. Beiden hebben gewerkt aan de spoorlijnen Winterslag-Bilzen en Winterslag-Houthalen. Het moet een heuglijke en avontuurlijke tijd geweest zijn in de barre heide: 1,40 fr. per uur en wekelijks één keer naar huis te voet of per trein. Zij hebben ook nog met de spade geholpen aan de enorme uitgraving van de rangeerterreinen van de kolenmijnen. De meeste grondwerken werden namelijk uitgevoerd met Decauville's sporen. Hierbij werd steeds gestreefd naar een zekere compensatie tussen ingraven en ophogingen. Het stuk der lijn Heppen-Houthalen nabij het station van laatstgenoemde gemeente werd nochtans uitgevoerd door Bruggen en Wegen met grond voortkomend van het eerste pand van het nieuw ontworpen kolenkanaal, dat later meer zuidwaarts door het Albertkanaal zou vervangen worden. Een grote, diepe en verlaten plas achter het station van Houthalen is het overblijfsel van deze uitgraving.

De grond voortkomend van de grote insnijding van Winterslag, aangevat in 1922, werd gebruikt voor de ophogingen van de bekende driehoek van Kuringen, die een dubbel doel had: de vertakking Hasselt-Kempen van Hasselt verwijderen om het station te verruimen, en een rechtstreekse verbinding maken Kempen-Diest via Kermt.

Dit gehele knooppunt kwam in juni 1925 klaar en geen maand later eveneens de exploitatie van het vak Heppen-Houthalen en de omleiding Bokrijk-Winterslag aansluitend op de lijn Houthalen-Zwartberg-As, die reeds sedert 1923 door diensttransporten, en van

zijn de eerste aktiviteit van wat door de Kempense bevolking van die tijd nog altijd de «Service spécial» wordt genoemd. De Biezondere Dienst voor Studie, die onder leiding stond van eerstaanwezend ingenieur E. Foulon († 6 juli 1944) en toen de werken uitvoerde van de lijn Schaarbeek-Halle, kreeg opdracht ook in Limburg te beginnen.

Een overeenkomst kwam tot stand, aldus Ir. Jacops, op grond waarvan beide kolenmaatschappijen zelf het aansluitingspoor zouden bouwen met door de Staatsspoorwegen verhuurde materialen; het was 7 km lang en kwam einde 1909 in dienst. Ook het benodigde terrein was door deze maatschappijen in naam van het Rijk aangekocht, met de verplichting het later mits vergoeding aan dit laatste af te staan. Grotendeels behoorden in deze onvruchtbare streek de percelen aan de gemeenten toe.

CENTRALE DWARSLIJN

De aansluiting te As was nog niet volledig klaar, toen de Administratie der Spoorwegen reeds met de mogelijkheid rekening hield om doorheen het kolenbekken van Limburg een centrale dwars-

dwarslijn te trekken. Dit plan geen voldoening daar het de kolenmijn van Beringen te slecht bediende en minder goed communiceerde met Antwerpen. Men verplaatste dan ook de ontworpen vertakking meer oostwaarts naar Heppen en compleeteerde haar met een driehoeksverbinding naar Leopoldsburg.

Aan het andere uiteinde, nabij Zwartberg, verliet men het ontwerp van rechte doorsteek naar het noorden van Houthalen, eensdeels met de bedoeling het groot domein van Hengelhoeve te sparen, anderdeels wegens het opkomen van een ontwerp tot bouw van een centraal rangeerstation te Houthalen, waarop de kolen treinen in de toekomst zouden geaxeerd worden. De nieuwe dwarslijn werd dus naar het zuiden gedrukt.

Van den beginne af had ook de kolenmijn Helchteren-Zolder, die over water- noch tramweg beschikte, een aansluiting op het station van Houthalen aangevraagd. Zoals in hogergenoemde gevallen bouwde de mijn ook deze verbinding op eigen kosten en ten voordele van het Rijk.

VOORoorlogse PLANNEN

Eveneens voor Wereldoorlog I werden nog volgende ontwerpen ter studie genomen.

1. Rechtstreekse verbinding Beringen - Kwaadmechelen-Geel om de omweg over Leopoldsborg-Mol te vermijden. Dit plan werd nooit gerealiseerd.
2. Een groot centraal rangeerstation te Houthalen, westwaarts van de bestaande lijn. Van de officieel goedgekeurde plannen blijft alleen de omleiding van de steenweg Hasselt-Beringen over, ingevolge een overeenkomst van Bruggen en Wegen.

achteraf bevestigd. In 1921 was het mijnbouwbedrijf volop in zwier, en de spoorwegen waren klaar om zonder moeite een kolentransport van 1.500 ton per dag te verwerken.

De twee afdelingen van de «Service Spécial» waren inmiddels versmolten geworden en hadden zich te Hasselt gevestigd. De bevoegdheid van deze dienst was buitengewoon ruim. Hij mocht ter plaatse arbeidskrachten werven met nalating van de gewone administratieve regels. Hij mocht tevens rechtstreeks uit de legerstocks al het benodigd materieel voor grondwerken kopen (o.m. 92 Decauville-lokomotieven, 200 wagens, meer dan 30 km smalspoor, brugliggers, gereedschap, veldsmidsen, enz.). Verder werden hem faciliteiten geboden voor aankoop van het ontbrekende, werk met voorlopige kredieten en een summere boekhouding, waarbij in de controle de vooruitgang van de werken primeerde.

De eerste naoorlogse taak van deze «Service Spécial» was de aansluiting van de concessies Beringen en Eisden op het spoorwegnet. Reeds begin 1919 werkte een ploeg van dertig man van de kolenmijn Limburg-Maas in het station van As onder leiding van spoorwegpersoneel. Deze werd nadien vergroot en gesplitst en groeide uit tot een machtig leger van 1.700 man. In het algemeen was het werk bij wijze van dagtaken uitgegeven, maar deze waren zo berekend dat een goede arbeider gemakkelijk 25% meer kon verdienen dan het gewone loon.

We hebben nog een paar van de eerste arbeiders van de «Service Spécial» ontdekt te Hasselt en geïnterviewd. Het zijn de 74-jarige Vanduren Guillaume van de Bosstraat 95 en de eveneens 74-jarige Van-

Bokrijk-winterslag aansluitend op de lijn Houthalen-Zwartberg-As, die reeds sedert 1923 door dienstransporten, en van 1931 af door de gewone diensten werd bereiden.

De kolenrangeerstations werden toen reeds in hun huidige vorm gebracht, die nog voor uitbreiding vatbaar was, doch nooit werd uitgebreid en vanzelfsprekend nu niet meer zal uitgebreid worden.

STRUKTUURHERVORMING

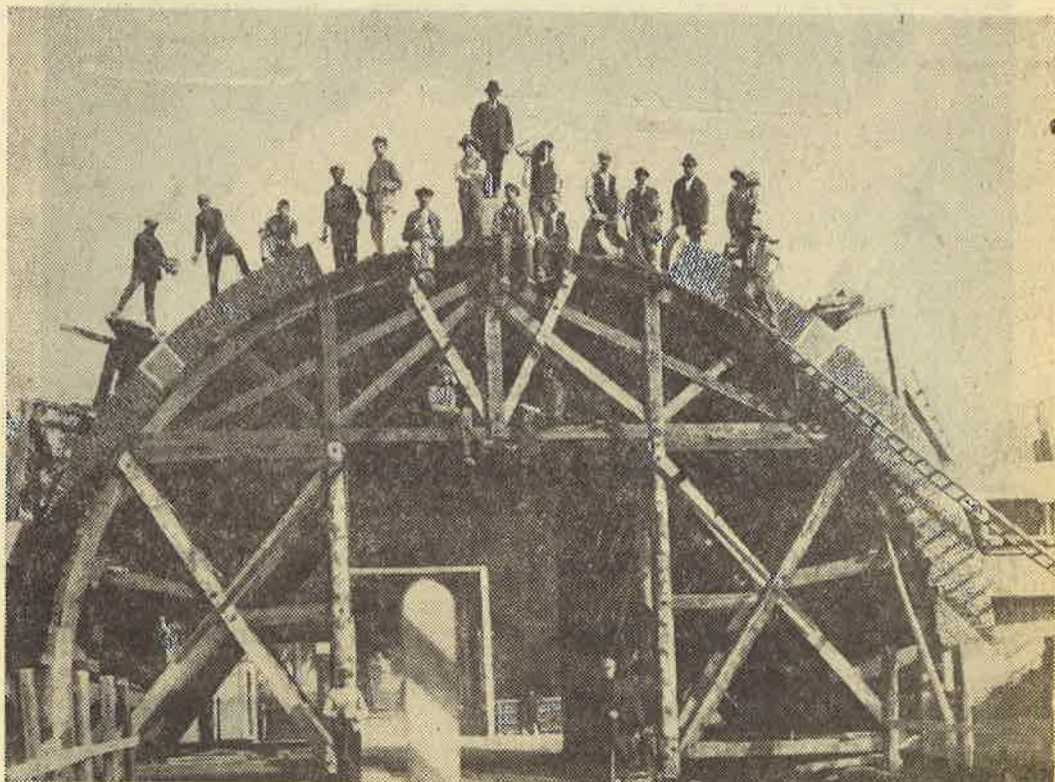
Ingevolge een structuurherforming hield de bouwafdeling van de spoorwegen in de Kempen op 1 oktober 1924 op onafhankelijk te bestaan. Merken we trouwens op, dat in 1926 de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS) werd opgericht die de «Service Spécial» in haar eigen structuur integreerde en nog tot 1934 aan zijn bijzondere taak liet.

Alle kolenmijnen in Limburg, waren dus aangesloten op het spoor vanaf de eerste dag der productie, die achtereenvolgens na Winterslag startte te Beringen in maart 1922, te Eisden in september 1922, te Waterschei in 1924, te Zwartberg begin 1925, te Houthalen pas in 1937 wegens tegenslag in de boringen. Het kolenstation te Eisden-Mijnen werd in juni 1926 door de Staatsspoorwegen zelf voltooid.

Vroeg of laat werden op die nieuw aangelegde mijnsproren ook reizigersdiensten ingevoerd, waarvan sommigen nog bestaan. Het baanvak Genk-As werd in 1943 opgebroken, doch zal vermoedelijk in de nabije toekomst van Bokrijk tot Genk-centrum weer worden herbouwd voor de reizigersdienst Hasselt-Genk-centrum.

L. Sterken

MORGEN: (SLOT)
Volwassen, aan kinderziekten ontgroeid en klaar voor nieuwe taak in toekomst.



Een ploeg van de «Service spécial» bij de konstruktie in het begin der twintiger jaren van de brug over de steenweg Hasselt-Genk op Nieuwdak.