

MOL

• Roland Marganne

W E D E R G E B O O R T E V A N E E N K E M P E N S S P O O R W E G K N O O P P U N T



NMBS/L. GOOSSEVAERTS

Economisch achtergesteld in de 19de eeuw, geleidelijk geïndustrialiseerd in de 20ste eeuw, zijn de Kempen uitgegroeid tot dynamische agglomeraties én spoorwegknooppunten. Mol vormt daarop geen uitzondering. Deze stad met ongeveer dertigduizend inwoners ligt in het hartje van de Kempen, aan de oostelijke rand van de provincie Antwerpen, op een plaats waar in de 3de eeuw reeds de Germanen woonden.

NAAR EEN KWALITEITSLIJN

Mol biedt vandaag op het vlak van de mobiliteit veel mogelijkheden. De NMBS is zich hier bewust van en gaat dit verkeersknooppunt dan ook aanpakken. Zo werd de 79 km lange as van het reizigersverkeer Antwerpen – Lier – Mol – Neerpelt reeds in 1984 opgewaardeerd door het IC/IR-plan. Sindsdien verbindt een succesvolle, klokvaste IR-verbinding Antwerpen om het uur met Mol en Neerpelt. Eerst reden hier de dieseltrekduwstellers van het type M1, vervolgens de gelijkwaardige M2's en sedert enkele maanden de nieuwe motorstellen

van reeks 41. De treinen bestaan uit minstens twee gekoppelde motorwagens. Tijdens de piekuren volstaan hier nauwelijks vier tot zelfs vijf motorwagens om alle pendelaars te vervoeren. Zij bieden nochtans elk plaats aan ongeveer 150 reizigers. Om de toevloed te kunnen opvangen heeft de Raad van Bestuur van de NMBS onlangs besloten om de bestelling van dit type van motorwagens van 80 naar 96 eenheden uit te breiden.

Wat de verbinding Mol – Hasselt betreft, deze werd na heel wat aarzeling in het IC/IR-plan van 1984 behouden. Hier reed om de twee uur een L-trein. Zij werd op 15 december de eerste lijn van het nieuwe concept waarmee de NMBS van start ging. Concreet betekent dit dat hier om het uur een IR-trein over rijdt en een aansluiting op de IR-dienst vanuit Antwerpen verzekert. Op deze verbinding worden systematisch de nieuwe motorwagens van de reeks 41 ingezet.

Ook de vaste installaties zijn aan vernieuwing toe. En dit gaat zeker op voor het honderdjarige stationsgebouw van Mol.

DE GRAND CENTRAL BELGE

Het spoorwegverleden van Mol is onlosmakelijk verbonden met de *Grand Central Belge*. Deze machtige privé-groep was samengesteld uit verschillende ondernemingen die bij de Belgische spoorwegen tijdens de tweede helft van de 19de eeuw het mooie weer maakten.

De *Grand Central Belge* werd opgericht in 1864 en nam de exploitatie over van de volgende lijnen: de *Anvers - Rotterdam*, de *Est Belge*, de *SA du Chemin de fer du Nord de la Belgique* (die zelf in 1862 de lijn Antwerpen - Lier - Hasselt, in concessie gegeven door de *SA du chemin de fer du Nord de la Belgique*, had overgenomen), de *SA Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse* en de *SA du Chemin de fer liégeois - limbourgeois*. Op 1 augustus 1867 kwam er nog de *Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maastricht* bij.

Wat was nu het economisch belang van zo'n samensmelting? Zoals elke privé-onderneming probeerde ook de *Grand Central Belge* natuurlijk winst te maken en dit door goederen te vervoeren. Het was de bedoeling om de meest winstgevende verkeersstromen uit de haven van Antwerpen in te palmen. De *Grand Central Belge* bood de industrieën internationale spoorwegverbindingen zowel naar het zuiden als naar het oosten aan. Deze hoofdassen verschilden sterk van wat we nu kennen. Zo bood de maatschappij met een internationale noord-zuidas de kortste verbinding aan tussen het steenkool- en staalindustriegebieden van Charleroi en de Antwerpse haven. Deze as liep vanaf Moerdijk (in Nederland) over Antwerpen - Lier - Leuven - Waver - Ottignies - Charleroi-West - Walcourt - Mariembourg - Treignes tot Vireux-Molhain (in Frankrijk).

In oostelijke richting beschikte de *Grand Central Belge* over de west-oostlijn tussen Antwerpen en Duitsland via Lier, Aarschot, Hasselt, Maastricht, Schin-op-Geul en Aken. Deze verbinding gaf echter geen voldoening. De *Grand Central Belge* zocht daarom naar een nog kortere verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied, waar op dat moment vooral de ijzer- en staalindustrie in volle ontwikkeling was. Men kon echter zijn voordeel doen door de hand te leggen op de exploitatie van de toekomstige *IJzeren Rijn* (zie Het Spoor 12/2002). Dit was mogelijk omdat één van de ondernemingen uit de groep, nl. de *Société des Chemins de fer du Nord de la Belgique*, sinds 1869 een concessie had voor de uitbouw van een spoorwegverbinding tussen Antwerpen en Gladbach langs het noorden van de Kempen.

Op 13 januari 1873 tekenden België en Nederland een verdrag waarin erkend werd dat de *Société du Chemin de fer du Nord de la Belgique* concessiehouder van de *IJzeren Rijn* werd en de *Grand Central Belge* de exploitant. Op die manier beschikte de *Grand Central Belge* over een spoorwegnet van



767 km verdeeld over vier landen: 607 km in België, 5 in Frankrijk (Treignes - Vireux-Molhain en Doische - Givet), 35 km in Duitsland en 120 km in Nederland.

Mol biedt vandaag op het vlak van de mobiliteit vele mogelijkheden.

Dankzij de aanleg van de *IJzeren Rijn* was Mol op 27 mei 1878 via het spoor bereikbaar. Mol werd vervolgens een doorgangsstation voor internationaal verkeer. Er werden immers rechtstreekse treinen ingelegd tussen Antwerpen en het Ruhrgebied zowel voor het vervoer van reizigers (verbindingen Antwerpen - Dortmund met rechtstreekse rytuigen) als voor het vervoer van goederen. Deze nieuwe verkeersstroom werd een groeiende bron van inkomsten en dit tot groot genoegen van de aandeelhouders.

De *Grand Central Belge* liet al vrij vlug het huidige stationsgebouw van Mol optrekken. Het was een standaardtype met een locomotiefloods ernaast. Deze laatste sloot pas zijn deuren in 1966!

Op het einde van de 19de eeuw drukte de Belgische overheid de nationalisatie van zoveel mogelijk spoorweglijnen door. De eenmaking van het net waarvan een belangrijke fase trouwens de oprichting van de NMBS in 1926 was, werd niet

alleen ingegeven door economische motieven, maar ook door strategische en politieke. De spanningen tussen Frankrijk en Duitsland werden steeds groter en België wou neutraal blijven. Die neutrale houding was trouwens opgelegd door de grote mogelijkheden die het in 1830 de onafhankelijkheid hadden toegekend. De controle over de spoorweg door de Staat bleek dan ook absoluut noodzakelijk.

De *Grand Central Belge* droeg de kosten van deze operatie: de maatschappij werd teruggekocht door de Staat op 10 februari 1897 en de exploitatie van de *IJzeren Rijn* werd rond dezelfde periode overgenomen door de maatschappij van de Staatsspoorwegen.

MOL - HASSELT: EEN MOZAÏEK

In Mol is er ook een aftakking naar Hasselt. In tegenstelling tot de aslijn Antwerpen – Neerpelt, een deel van de *IJzeren Rijn*, is de huidige verbinding Mol – Hasselt in feite het resultaat van het bij elkaar voegen van lijnsecties, die oorspronkelijk niet bedoeld waren om Mol met de hoofdplaats van de provincie Limburg te verbinden, een mozaïek als het ware.

Zo werd de oudste sectie van deze lijn tussen Hasselt en Houthalen opengesteld op 20 juli 1866 als een baanvak van de ondertussen verdwenen internationale lijn 18 Hasselt – Neerpelt – Achel – Eindhoven. Deze lijn die aangelegd werd door de privé-maatschappij *Liégeois – Limbourgeois* moest een rechtstreekse verbinding vormen tussen het Luikse ijzerindustrie- en steenkoolbekken en Nederland.

Op 27 juli 1878 werd het baanvak Mol – Leopoldsborg op zijn beurt in exploitatie genomen als een onderdeel van de lijn 17 Mol – Leopoldsborg – Diest. Deze lijn vormde in feite het noordelijke deel van een as Tienen – Mol die door de Staat op 27 mei 1878 werd opengesteld om een streek die er tot dan toe van verstoken was gebleven van openbaar vervoer te voorzien.

DE BUURTSPOORWEGEN

In de lijn van de Belgische traditie vervulde de Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen vanaf 1895 het aanbod van het openbaar vervoer te Mol. Zij legde een 54 km lange spoorlijn aan met stoomtractie tussen Turnhout, Mol, Westerlo en Zichem. Deze lijn was bijzonder omdat ze was uitgerust met vier rijen sporen over een lengte van 3,75 km tussen het station van Mol en de zandgroeve. Hierdoor konden er ook *brede* wagens over rijden tot aan de ontginningsplaats. Deze lijn bleef in dienst tot in de jaren 1956-1958.

EEN EVOLUTIE VOL CONTRASTEN

Na de eerste wereldoorlog raakte de *IJzeren Rijn* geleidelijk aan in onbruik. De lijn Neerpelt – Mol – Herentals bleef nochtans belangrijk voor het reizigers- en het goederenverkeer. Voor de Kempense reizigers waren de Limburgse mijnen en de Antwerpse haven twee belangrijke polen van tewerkstelling. Wat het goederenverkeer betreft, moest er een verbinding verzekerd blijven tussen de verschillende scheikundige en non-ferro ondernemingen in het bijzonder tussen Neerpelt en Mol enerzijds, de Limburgse steenkoolmijnen en de haven van Antwerpen anderzijds.

De lijn Mol – Hasselt heeft sedert 1980 aan belang ingeboet omdat het verkeer er door de opeenvolgende sluitingen van de Limburgse steenkoolmijnen wegviel. De sectie Mol – Leopoldsborg werd daardoor op enkel spoor gebracht. Rond 1995 was het de beurt aan de aftakking Zonhoven – Zolder, vervolgens Beringen-Mijn – Leopoldsborg. Er is enkel nog dubbelspoor tussen Zolder en Beringen-Mijn en wordt er nog af en toe naar de militaire installaties van Leopoldsborg gereden.

De huidige lijn Mol-Hasselt beantwoordde meer dan een eeuw geleden aan economische en zeer uiteenlopende menselijke belangen.

Het is pas op 1 juli 1925 dat Houthalen en vervolgens Heppen met Leopoldsborg verbonden werden. Dit gebeurde in het kader van de uitrusting van het Limburgs steenkoolbekken toen dit geëxploiteerd werd na de eerste wereldoorlog.

Kort samengevat, de huidige lijn Mol – Hasselt beantwoordde meer dan een eeuw geleden aan economische en zeer uiteenlopende menselijke belangen.

De sectie Mol – Neerpelt heeft haar reizigersverkeer kwijtgespeeld in 1953 in het kader van een uitgebreide rationalisering van het Belgische spoorwegnet dat de concurrentie moest aangaan met de individuele transportmiddelen. Vijfentwintig jaar later in 1978 gaf de NMBS er zich reken-schap van dat de socio-economische toestand langs deze sectie veranderd was. Er was een aanzienlijke bevolkings-aangroei meer bepaald in Lommel en in Overpelt – Neerpelt.



NMBS - GOOSSENSMAATS

Omdat er ter plaatse niet genoeg werkgelegenheid was, steeg de mobiliteitsbehoefte van de bevolking meer bepaald in de richting van Antwerpen. Vanaf 28 mei 1978 werden er dan ook terug reizigerstreinen ingelegd tussen Mol en Neerpelt in de richting van Antwerpen.

In dezelfde periode werd het strikt regionale karakter van de lijn Mol - Hasselt herdacht. Hasselt was immers zelf verbonden met Antwerpen door een rechtstreekse en vluggere lijn, die op dat moment geëlektrificeerd werd. Zij verbond de lijnen 35 en 16 via Diest en Lier.

Uiteindelijk won de as Antwerpen - Mol - Neerpelt terug aan belangrijkheid binnen het Belgisch spoorwegnet zelfs al is het een van de lijnen die de NMBS niet op termijn zal elektrificeren. Naast het reizigersvervoer, doet ze vandaag niet alleen de ondernemingen in Mol die klant zijn van de spoorweg aan, maar verzekert zij eveneens een aansluiting met deze tussen Mol en Neerpelt. Er werd ook een dagelijkse ertsentrein in dienst gesteld tussen de haven van Antwerpen en de zinkfabriek van Budel, aan de andere kant van de grens en van het Belgische dorpje Hamont. Tenslotte is er het project om de IJzeren Rijn in ere te herstellen, een vurige wens van de industriële kringen uit Antwerpen en Vlaanderen.

EEN NIEUW STATION VOOR DE 21STE EEUW

Het oorspronkelijke station dat gebouwd werd door de *Grand Central Belge* staat er nog altijd. Het kan zijn leeftijd niet verbergen en beantwoordt niet langer aan de vereisten van een moderne exploitatie. Het interieur doet ouderwets aan. Het herinnert aan de jaren vijftig ondanks de pogingen om het wat op te frissen. Buiten liggen nog altijd de grote ronde straatstenen zowel aan de kant van de sporen als aan de kant van de stad. Het busstation is die naam niet meer waardig. Voor de reizigers die in Mol uit de blitse nieuwe motorstellen uit Antwerpen, Neerpelt of Hasselt stappen, is het contrast met de vaste installaties groot.

De NMBS werkt momenteel een project uit waarbij de installaties van Mol volledig vernieuwd zullen worden. De werken zijn reeds gestart in augustus 2002. In een eerste fase wordt het stationsgebouw volledig vernieuwd. De taak van de architecten van de NMBS is niet gering, omdat het spoorwegterrein in de lengte zal uitgerekt worden en er op de stationsite bijna geen plaats voorhanden is.

Er wordt een volledig nieuw gebouw opgetrokken naast het huidige, kant Herentals waar zich de personeelsparking en de bushaltes bevinden. Het krijgt twee verdiepingen, een ruime wachtzaal, twee loketten en een stationsrestaurant. Een overdekte gang zal aangelegd worden om de reizigers te beschermen tegen het slechte weer wanneer ze naar de perons gaan. Er komen moderne en automatische aankondigingsborden en een beveiligde fietsenstalling. Het nieuwe gebouw zal deze zomer klaar zijn. Het huidige historische gebouw kan dan afgebroken worden.

Dit jaar wordt ook de onmiddellijke omgeving van het station in het nieuw gestoken. Hiervoor wordt samengewerkt met de gemeente en *De Lijn*, die zes perrons voor bussen zal aanleggen. Aan de andere kant van het station wordt een parking aangelegd.

Tenslotte worden de huidige smalle perrons van de drie sporen voor reizigerstreinen en het laterale stationsspoor kant Herentals heringericht. Ze worden verbreed, verhoogd en verlengd zodat de langste treinen (tot vijf gekoppelde motorstellen reeks 41) tijdens de piekuren hier kunnen stoppen. Bovendien zullen de reizigers dankzij een onderdoorgang die broodnodig was hun eventuele aansluiting op een veilige manier kunnen halen.

De spoorweginstallaties in Mol zullen zo klaar zijn voor de toekomst. Of de IR-treinen Antwerpen-Neerpelt verlengd worden tot Hamont ligt momenteel nog ter studie. Over enkele jaren zullen er dagelijks via het station Mol een tiental goederentreinen tussen Antwerpen en het Ruhrgebied rijden. De *IJzeren Rijn* waarvoor de lijn 125 jaar geleden werd aangelegd wordt zo in zijn glorie hersteld ... ■