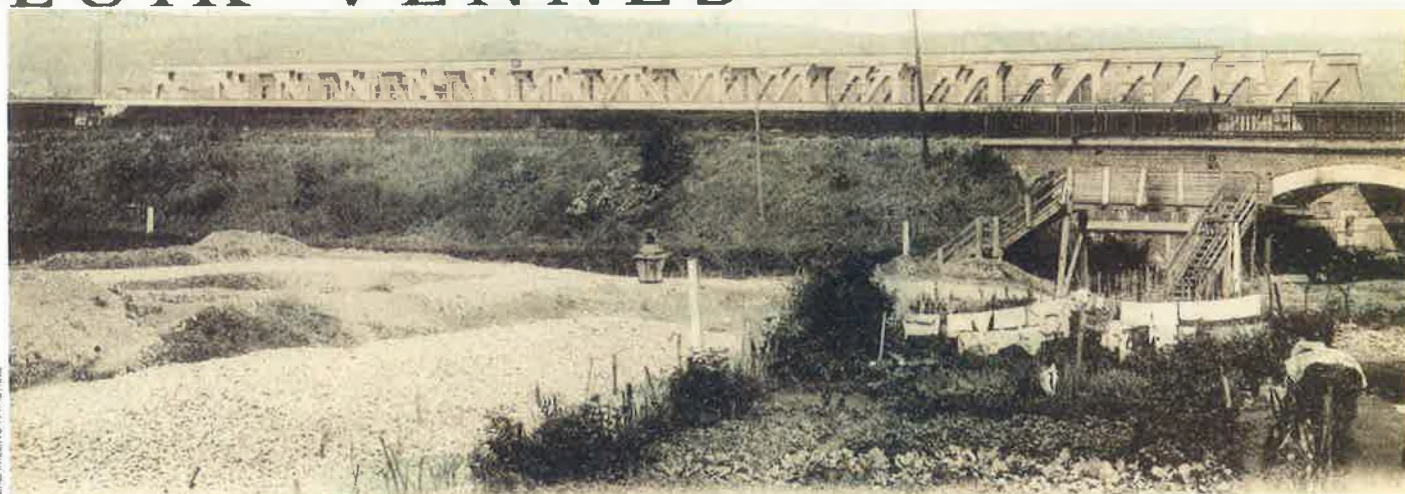


LUIK-VENNES



OF DE NMBS DIE HAAR BRUGGEN BLAUW SCHILDERT

• Roland Marganne

Voor de Luikenaars is de spoorwegbrug van Vennes een vertrouwd beeld in het landschap. Even stroomopwaarts van de samenvloeiing van Ourthe en Maas overspant ze de Ourthe, de quai du Condroz en de quai des Ardennes. Tot voor kort lag de brug er maar vaal bij, vervuild door luchtverontreiniging en aangetast door de tand des tijds.

VOORLOPIG INGEPAKT

Met verstomming zagen de bewoners uit de buurt hoe hun brug in 2003 helemaal werd ingepakt. Dit keer geen stunt van de internationaal vermaarde kunstenaar Christo, die er zijn handelsmerk van heeft gemaakt om historische monumenten in te pakken. Nu was het allemaal wat prozaïscher. De brug diende volledig te worden vernieuwd en het werk moest in alle weersomstandigheden en met inachtneming van bepaalde milieunormen worden uitgevoerd. De metalen dekken van het kunstwerk waren in 1978 al vernieuwd, maar nu was de tijd rijp voor de noodzakelijke conserverings- en verstevigingswerken. De in februari 2003 begonnen werken zouden negen maanden duren. De metalen oppervlakken van de in totaal 113 meter lange brug werden gezandstraald en herschilderd ... in helder blauw.

Het is een van de tendensen die de NMBS voor haar kunstwerken volgt. Waar het kan worden ze opgefleurd met heldere kleuren: blauw, rood of grijs (de actuele huiskleuren). Sinds enkele maanden werden zo al verschillende metalen bruggen over de Ourthe tussen Luik en Jemelle in het blauw herschilderd. De metalen structuur van de *Hammerbrücke* en het nieuwe viaduct over de vallei van de Gueule tussen Welkenraedt en de Duitse grens werden dan weer in het rood geschilderd. De nieuwe dekken van het viaduct van Moresnet, tussen Montzen en de Duitse grens, kregen een blauw-grijs kleurtje. Over smaken en kleuren ... Voor de brug van Vennes is het dus helder blauw geworden. De NMBS heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om pijlers en landhoofden te herstellen en om de structuur aan de kant van de quai du Condroz met metalen platen te verstevigen. Ook de voetgangersbrug langs het kunstwerk werd volledig vernieuwd en rust nu op een metalen vloer. Typisch voor deze tijd, werden er ten slotte ook antigrffitiroosters langs de voetgangersbrug aangebracht.

De vernieuwing was geen sinecure, want over die brug lopen de sporen van de geëlektrificeerde lijn 40, die de vertakking van Val Benoît, ten zuiden van Luik-Guillemins, met Bressoux, Wezet en de Nederlandse grens in de richting van

Maastricht verbindt. Die spoorlijn wordt intensief gebruikt: dagelijks rijden er niet minder dan 270 treinen in beide richtingen over de brug van Vennes. Ze wordt zowel gebruikt door de elektrische motorstellen van de NMBS van de klok-vaste internationale dienst Luik – Maastricht, als door talrijke goederentreinen. Via Vennes passeert immers al het vrachtvervoer van het rangeerstation Kinkempois naar Nederland via Maastricht en naar Duitsland via Wezet en de lijn van Montzen. Er rijdt ook heel typisch verkeer over zoals de gietvatwagens die vloeibaar gietijzer van de hoogoven van Seraing naar het staalbedrijf van Chertal vervoeren voor rekening van de staalreus *Arcelor*. Deze voor de Luikse staal-industrie zo typische wagens zullen nog maar enkele jaren rijden, want de dagen van de warme fase in Luik zijn immers geteld. Nog vóór 2010 zullen de overblijvende hoogovens, waarvan de oudste nog uit de tijd van de industriële revolutie dateert, gedooft worden. In Vennes was tot eind september nog een heel andere soort treinen te zien: de auto-slaaptreinen naar het zonnige zuiden die in Bressoux werden samengesteld.

OOK BRUGGEN HEBBEN EEN GESCHIEDENIS

Dit brengt ons ertoe even stil te staan bij de geschiedenis van de brug, een verhaal dat gedeeltelijk samenvalt met dat van de Luikse wijken Vennes en Fétinne. In de 19e eeuw was Vennes niet meer dan een straat evenwijdig met een arm van de Ourthe, waar men molens en kleine werkplaatsen aantrof. Fétinne stelde nog minder voor: een landweg doorheen de hopvelden. Al vlug werden de wijken door de spoorweg doorsneden. Vanaf 1851 legde de *Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège* er sporen aan die uitkwamen in het midden van de wijk Longdoz, waar het station Liège-Longdoz zich bevond, een van de twee grote reizigersstations van Luik.

Waar het kan worden de kunstwerken opgefleurd met heldere kleuren: blauw, rood of grijs (de actuele huiskleuren van de NMBS)

Het was de thuishaven van de beroemde *Compagnie du Nord Belge*, die in 1862 werd opgericht en die de staalbedrijven van het bekken van Samber en Maas tachtig jaar lang zou bedienen. De *Nord Belge* was een van de laatste particuliere spoorwegmaatschappijen die door de NMBS werd overgenomen, namelijk bij de inval van de nazi's op 10 mei 1940. De aanleg van de sporen, zeker in de wijk Vennes, liep niet van een leien dakje. Alleen al de plaatsnaam van Duitse oorsprong – veen in het Nederlands – die we bijvoorbeeld terugvinden in de Duitse naam *Vennbahn* (de Veenspoorweg

Raeren – Monschau – Wévercé – Sankt Vith) geeft aan hoe moeilijk het was om een stabiele spoorbedding te realiseren op een zompig terrein waar in die tijd dan nog enkele armen van de Ourthe doorliepen.

DE WERELDTENTOONSTELLING VAN 1905

Het heeft echter tot april 1905 geduurd voordat de beroemde stoomtrams, die de Nord-Belge tussen Liège-Longdoz en Flémalle-Haute inlegde, in de wijk Vennes stopten. Ter gelegenheid van de opening van de wereldtentoonstelling werd in Luik een gewone halte aangelegd tussen de Pont de Namur en de overbrugging van de Avenue du Luxembourg, op een steenworp van de brug van Vennes.

In die dagen stond Luik aan de spits van de vooruitgang: er werden steenkoolmijnen ontgonnen en de familie Cockerill had er een bloeiende metaalindustrie uit de grond gestampt. Ook andere spitsbedrijven zoals de fabrieken *Englebert*, een in 1877 opgerichte Luikse rubberfabriek, kwamen er zich vestigen. Nadat er eerst regenkledij en chirurgische artikelen werden gemaakt, schakelde ze over op de fabricage van buizen en daarna volgden de beroemde banden. Het was ook de tijd dat de non-ferrometalen hun opgang maakten. Die markt werd gestimuleerd door de Belgische koloniale bezittingen in Afrika en een bedrijf als *Cuivre et Zinc*, dat zich in de wijk Vennes had gevestigd, vaarde er wel bij. En het was ook de tijd van de niet minder beroemde Franki-palen en van de fabriek *Conduites d'Eau*. Luik was toen ook bij de eersten om elektriciteit toe te passen. Het was immers Jaspar, een Luikse industrieel, die als eerste een straat in Luik met elektrische booglampen in plaats van met gaslampen verlichtte.

Die eer viel de rue du Pot d'Or te beurt, in de wijk Carré, niet onbekend bij Luikse nachtbrakers.

Kortom, Luik wilde zijn industriële almacht aan de wereld tonen en beloofde zichzelf met een wereldtentoonstelling waarvan ongeveer de helft van de paviljoenen werd opgetrokken in de wijk Vennes waar veel open ruimte beschikbaar was. De expo van 1905 werd door de stad Luik aangegrepen om heel wat werken van ruimtelijke ordening uit te voeren: de bouw van de bruggen van Fragnée, Fétinne en Mativa, het



rechtstrekken en kanaliseren van de benedenloop van de Ourthe, maar ook de bouw van het neogotische, maar nu verdwenen, station Palais of de aanleg van nieuwe boulevards. Uit die tijd – meer bepaald uit 1902 – dateert de bouw van de huidige spoorwegbrug van Vennes. Ze werd toen Pont de Namur gedoopt, omdat de treinen van de Nord-Belge van de lijn Luik-Longdoz-Namen erover reden.

VAN LIEGE-EXPO TOT LIEGE-VENNES

Maar laten we terugkeren naar de oprichting van de voorlopige halte Liège-Vennes in april 1905, die enkel bedoeld was om de bezoekers van de wereldtentoonstelling te ontvangen. De halte kreeg in die tijd de naam *Liège-Exposition*, en hij mocht heel wat gasten van aanzien ontvangen, onder wie de toekomstige koning Albert I, met zijn spreekwoordelijke belangstelling voor technische en wetenschappelijke vooruitgang. Het blijkt zelfs dat de *Nord-Belge* in *Liège-Exposition* speciale treinen uit Paris-Nord mocht ontvangen, een manier om de Luikse expo onder de internationale aandacht te brengen.

Om de reizigers behoorlijk te ontvangen en ze hun tickets te kunnen overhandigen, werd op de Place des Nations-Unies zelfs een leuk stationnetje in aangepaste stijl gebouwd. Het

op de site aan te voeren en om recent spoorwegmateriaal aan de bezoekers te tonen.

Toen de expo gedaan was, werd alles gedemonteerd en ook het stationnetje verdween. Zoals vroeger reden de reizigers-treinen Vennes opnieuw voorbij. Pas in 1928 werd aan de voet van de brug met dezelfde naam de halte *Liège-Vennes* opgericht. Zij kwam in de plaats van de oude stopplaats *Garde-Dieu* van de *Nord Belge*, die zich een paar honderd meter verder bevond, op de linkeroever van de Ourthe, en die een heel dunbevolkte wijk bediende. Bij die gelegenheid kreeg de spoorwegbrug van Vennes opzij een voetgangersbrug die vandaag nog in gebruik is en die diende om de gebruikers van de afgeschafte stopplaats naar de nieuwe halte te loodsen.

Toegegeven, de stopplaats Vennes was veel beter gelegen dan *Garde-Dieu*. Zodra de terreinen van de expo van 1905 vrijgemaakt waren, werden ze allemaal verkaveld of in gebruik genomen door bedrijven die veel arbeidskrachten in dienst namen. De *Nord-Belge* liet er ook al haar stoomtrams stoppen die de rechteroever van de Maas bedienden tot aan Flémalle-Haute. Verder werd in de Eerste Wereldoorlog onder de Duitse bezetting een directe verbinding aangelegd tussen Liège-Vennes en Liège-Cornillon, zodat de treinen

In april 1905 werd in Luik-Vennes een voorlopige halte opgericht, die enkel bedoeld was om de bezoekers van de wereldtentoonstelling te ontvangen.

was toen volop de tijd van de Belle Epoque ... Iedereen kon uit een groot aantal elektrische trams kiezen, waarvan de trajecten werden aangepast. Bovendien werd ook een voorlopige spooraansluiting gebouwd om het materiaal voor de expo

België – Nederland in het station Longdoz geen kop meer moesten maken en er rechtstreekse treinen konden worden ingelegd tussen Liège-Guillemins en Wezet.



VERZAMELING P. PASTIJS

EEN WIJK VERANDERT VAN UITERLIJK

Na de Tweede Wereldoorlog nam de NMBS de bediening van de *Nord Belge* over. Behalve het omnibusverkeer van Flémalle-Haute naar Liège-Longdoz stopten er in de halte Vennes ook omnibustreinen van de lijn van Wezet, waaronder de onvergetelijke Brossels type 553.

Maar geleidelijk aan veranderde het uiterlijk van Vennes. Samen met de fabrieken *Englebert* en *Conduites d'Eau* en de afname van het aantal industrieën in de wijk, verdwenen ook vele werknemers. Ook het aantal reizigers ging in dalende lijn door de uitbreiding van het autopark in een buitenwijk waar meer en meer burgerhuizen verschenen ... De genadeslag kreeg de halte Liège-Vennes door de afschaffing van de omnibustreinen op de lijn van Wezet op 2 juni 1957 en de definitieve sluiting van het station Liège-Longdoz op 2 oktober 1960. Er stopten nog maar twee treinen met werkvolk, afkomstig van Flémalle-Haute via Seraing, die tot dan niet verder reden dan Longdoz, maar nu werden verlengd tot Bressoux. Dat was de laatste bediening van de stopplaatsen Liège-Vennes en Liège-Cornillon, met toch een originele toets. Het waren op het Belgische spoorwegnet ongetwijfeld de laatste treinen bestaande uit rijtuigen met houten bakken, de beroemde GCI's.

Enkele jaren later verdween de halte Liège-Vennes geruisloos uit het Spoorboekje van de NMBS. De lijn 40 daarentegen werd radicaal gemoderniseerd. In 1977 werd ze tot in Bressoux onder spanning gebracht en sinds 1982 is ze geëlektrificeerd tot in Wezet. Drie jaar later, in 1985, was de elektrische verbinding tussen Wezet en Maastricht een feit en reed er Belgisch materieel met beperkt vermogen onder een Nederlandse bovenleiding van 1500 Volt. En de bewoners van de wijk Vennes... zij zien nu hoe er sinds oktober treinen over een hemelsblauwe brug rijden. ■



VERZAMELING R. MARGAINE



VERZAMELING R. MARGAINE



VERZAMELING R. MARGAINE