

De tram, het nieuwe vervoersmiddel voor het platteland!

Hoewel België aan het eind van de 19^e eeuw het dichtste spoorwegnet ter wereld had, hadden de landelijke regio's nauwelijks aansluiting op dit net. De behoefte aan aansluiting was er wel degelijk en die kwam vanuit twee hoeken: de landbouw en de industrie.

In de landelijke regio's, zoals Haspengouw, was het voor de landbouwers niet mogelijk om hun landbouwproducten snel te transporteren naar de stedelijke gebieden. Maar ook de industrie had baat bij moderne transportfaciliteiten. Door de toenemende industrialisatie was er een stijgende behoefte aan arbeidskrachten. Die rekruteerde men vaak op het platteland, maar er waren geen aangepaste transportmogelijkheden beschikbaar.



Daarom werd een oplossing gezocht in de uitbouw van een secundair spoornetwerk, dat minder investeringen vergde door het gebruik van smalspoor, door de aanleg op de bestaande openbare weg, door een beperkt aantal tunnels en bruggen, door eenvoudige haltes en een beperkt aantal ritten, door ticketverkoop tijdens de rit, enz.

Met de wet van 9 juli 1875 op de tramwegen deed de overheid een eerste poging om een aanvullend spoorwegnet aan te leggen waarbij concessies aan privémaatschappijen werden verleend.

Dat was het startschot voor de aanleg van tramlijnen in de stedelijke gebieden., maar die wet zorgde niet voor de aanleg van tramlijnen in meer landelijke gebieden

Privébedrijven waren er ook niet geïnteresseerd in, omdat het niet voldoende winstgevend was. Daarom werd in 1885 de Nationale Maatschappij Van Buurtspoorwegen (NMVB) opgericht (*). De aanpak van de NMVB was erg succesvol; ze verwierf het feitelijk monopolie op de uitbating van de buurtspoorwegen. De daaropvolgende decennia werd er duizenden kilometers lijnen aangelegd: in 1913 was er al een netwerk van buurtspoorwegen voor het vervoer van reizigers en goederen ontstaan met een lengte van bijna 4.000 kilometer.

Daarmee was de "*boerentram*" een begrip geworden: het bood goedkoop transport van landbouwproducten en industriële goederen en gaf arbeiders de kans om in fabrieken te gaan werken en toch op het platteland te blijven wonen. De bouw van de spoorweginfrastructuur en de productie van rollend materieel vormde bovendien een stimulans voor de industrie.

De tramlijn Genk-Luik

Zoals hierboven aangegeven is, was ook voor de regio rond Bilzen behoefte aan betere transportmogelijkheden. De aanleg van de buurtspoorweg van '*Genck naar Luik (Sint-Walburgis) met vertakking van Houtain-Sint-Simeon naar Luik (Couronmeuse)*' zou daar nu dus verandering in brengen!

Deze lijn, die 64 kilometer lang was, vertrok aan het station van Genk, richting Zutendaal en dan via Munsterbilzen naar Bilzen ('*aan de statie*'). Vandaaruit ging het richting Martenslinde, Kleine Spouwen richting Hallenbaye '*tot aan den uitgang Fall-Mheer*'. Aan het station van Bitsingen zou '*de baan hare vereeniging bewerkstelligen met de baan Glons-Maestricht en na een krul gemaakt te hebben, zal zij den weg van Bitsingen op Visé volgen*' en zo verder tot in Luik.

Wat kostte de aanleg van deze tramlijn?

Vooraleer men overging tot de aanleg van de spoorlijn maakte men een schatting van de onkosten die gemaakt moesten worden.

Men ging ervan uit dat er ingezet moest worden op zowel personenvervoer als op goederen vervoer.

Personenvervoer

Er werd een schatting gemaakt van het aantal mensen dat gebruik zou maken van deze tramlijn.

Voor Genk bijvoorbeeld ging men ervan uit dat de helft van de inwoners (2528) er gebruik van zou maken; hetzelfde voor Bilzen: ook hier de helft van het aantal inwoners. Voor andere gemeentes, zoals Martenslinde bijvoorbeeld, dat toen 352 inwoners telde, ging men ervan uit dat men *'alle inwoners diende'*. Hetzelfde was het geval voor sommige gemeentes zoals, Kleine Spouwen, Grote Spouwen en Vlijtingen (zie bijgevoegde tabel).

Voor andere plaatsen, zoals Luik, dat toen meer dan 167.000 inwoners, ging men ervan uit dat maar 10% van de bewoners gebruik zou maken van de tram.

In totaal schatte men dat er **42.310 mensen** deze tram zouden gaan gebruiken. (Dit betekende: 661 inwoners per kilometer.)

Men mag de te bedienen bevolking schatten zooals volgt:

Genk	2 528 inwoners	1/2	1 264 inwoners;
Intendaal	1 004 id.		1 004 id.
Munsterbilzen	1 133 id.	1/2	566 id.
Bilzen	2 733 id.	1/2	1 366 id.
Walhwieler	698 id.	1/2	349 id.
Martenslinde	352 id.		352 id.
Rosmeer	577 id.	1/2	288 id.
Klein Spouwen	534 id.		534 id.
Groot Spouwen	790 id.		790 id.
Vlijtingen	1 221 id.		1 221 id.
Goederen	574 id.	1/2	287 id.
Over te dragen			8 021 id.

Verdeling van de bijdrage in de kosten die de gemeentes moesten betalen voor de aanleg van de tram.

Men rekende erop dat *'de groote werkmansbevolking der doorloopen streek'* die werkzaam was in het Luikse, de tram zou gebruiken om naar hun werk te gaan.

Ook voor Limburg ging men ervan uit dat de tram gebruikt zou worden voor de jaarmarkten van Genk, Munsterbilzen en Bilzen, of voor *'meer dan tienduizend bedevaartsgangers'* die naar Sint Gerlachus in Martenslinde of naar Sint Bertilia in Rosmeer zouden gaan. Ook voor het *'Zinneloozengesticht'* in Munsterbilzen en voor de *'kostschool'* in Bilzen zou de tram ongetwijfeld een belangrijk transportmiddel betekenen.

Goederenvervoer

Men ging ervan uit dat transport van hout uit Kempen (en ook de bossen van Munsterbilzen), dat o.a. gebruikt werd in de koolmijnen, van groot belang was. Ook arduinsteen uit Kanne en uit Zichen zou via deze route getransporteerd worden.

Daarnaast namen *'beetwortelen'* (suikerbieten) een belangrijke plaats in. Vooral in de regio tussen Bilzen en Rocourt werden er veel suikerbieten geteeld en deze zouden via de tram dan getransporteerd worden naar de suikerfabrieken van o.a. Liers.

Maar ook andere stoffen, zoals steenkolen, bouwmaterialen, vee, aardappelen, eieren, boter en andere landbouwopbrengsten zouden op die wijze vervoerd worden.

Kortom er waren veel goederen die vervoerd zouden worden met de tram!

Schatting van de kosten voor de aanleg van de tramlijn

De kosten voor de aanleg van de tram en de aanschaf van materiaal en werkzaamheden werd aanvankelijk als volgt ingeschat:

- Aankoop gronden: 754.000 frank
- Aardwerken: 250.000 frank
- Kunstwerken: 163.000 frank
- Bestratingen en steenlagen: 49.000
- Spoorwegen: 1.205.090 frank
- Gebouwen en vast materieel: 160.500 frank
- Rollend materieel: 587.000 frank (zie bijgevoegde tabel)
- Deelneming in bouwkosten: 76.250 frank
- Overige: 622.560 frank
- Totaal: 3.868.000 frank** of 60.437 frank per kilometer

Gz. Rollend materieel.		
10 stoomwagens	aan frk	29.200, " " "
20 reizigersrijtuigen	"	5.150, " " "
6 pakwagens	"	4.100, " " "
80 goederenwagens	"	2.100, " " "
		292.000
		103.000
		24.600
		168.000

Geschatte onkosten voor 'het rollend materieel'

	Uitgaven
Genck	55.000
Sintenaal	54.000
Munsterbilzen	10.000
Bilzen	54.000
Martenslinde	6.000
Klein-Spaarwen.	17.000
Groot-Spaarwen	19.000
Wijtingen	20.000
Riemst	10.000
Silsen-Bussen-Bobe	54.000
Ball-en-Brhee	26.000
Wanzen	3.000
Bilsingen	24.000
	357.000

Situatie in Martenslinde

De gemeentes moesten financieel bijdragen aan de aanleg van de tramlijn (in totaal: 357.000 frank).

Voor Martenslinde bedroeg dit 6000 frank (zie tabel)

Voor de tram, komend uit Bilzen zou Martenslinde de eerste stopplaats worden. De gemeente had daar inspraak in. Voor het gemeentebestuur was duidelijk dat de tramhalte zo dicht mogelijk bij de dorpskom (dicht bij de kerk?) of aan de Riemsterweg (toen nog 'Kiezeweg Bilzen-Hallenbaje' genoemd).

Men hield daar echter geen rekening mee en plande de tramhalte op een andere plaats (aan de buitenkant van het dorp, zie verder). Burgemeester Jan-Frans Nassen, was daar behoorlijk ontstemd over en toen de gemeente meer moest bijdragen voor de financiering van de tramlijn, weigerde hij dit te doen.



Ook over de plaats waar de tramhalte zou komen, is nog wat gesteggel geweest. De burgemeester vond dat de halte langs twee wegen bereikbaar moest zijn voor reizigers en voor goederen: via weg nummer 13, de Hondsveldweg, de latere Tramstraat (nu Eindstraat) én via weg nummer 6, de Biesenweg. Maar ook daar haalde het gemeentebestuur van Martenslinde zijn slag niet thuis. Alleen weg nummer 13 werd gekozen als de toegangsweg voor de tramhalte. Uiteindelijk zal de tramhalte daar komen en in 1910 rijdt de eerste tram van Bilzen naar Luik.

Victor Nassen, die gemeenteontvanger is in Martenslinde, woont de Algemene Vergadering in Paleis der Beurs bij.

Koolmijnwerkers in Martenslinde (*)

Arnold Lieben (°1880) (Broek)
Arnold Nulens (°1853) (Broek)
Paulus Nassen (°1876) (Dorpstraat)
Willem Claesen (°1873) (Riemsterweg)
Petrus Lenaerts (°1867) (Vliegenberg)
Joseph Lieben (°1873) (Broek)
Gisbertus Vandooren (°1869) (Spauwerstraat)
Michiel Pensart (°1874) (Spauwerstraat)

(*) Situatie in 1900

Dat was een hele vooruitgang, niet in het minst voor de mensen die in de mijnen gingen werken in het Luikse. In 1900 zijn er 8 koolmijnwerkers (zie kader); maar ook andere inwoners zoals Andries Potargent (°1865) uit het Broek die werkzaam was als '*Ouvrier dans une fabrique de fer*' in Luik, was dit een goede oplossing.

Niet alleen arbeiders, maar ook bedevaarders naar de Heilige Gerlachus in de kerk van Martenslinde maakten gebruik van de tram. Deze bedevaart vond tweemaal per jaar plaats: op 6 januari

(Driekoningen) en op 2^e Pinksteren (zie advertentie in De Bilsenaar van 1924).

— Bedevaart — De tijd der bedevaarten en processies is reeds aangebroken.

Ook Martenslinde blijft niet ten achter. Daarom op 21 Mei, Pinkster-maandag, groote bedevaartdag ter eere van den H. Gerlacus, die bijzonder aanroepen wordt tegen de besmettelijke ziekten onder menschen en vee.

Voortdurend stijgt het aantal pelgrims die dien grooten Heilige komen vereeren, en ook d' jaar weer moet de kerk te klein zijn.

De HH. Missen beginnen dien dag om 6, 8, en de plechtige hoogmis om 10 uur.

In de week, onder de octaaf de H. Mis of half zeven.



De Tramhalte, geschilderd door Albert Lieben

De tramhalte kwam in het gebied dat het Hondsgat genoemd werd. Als toegangsweg tot de tramhalte werd de Hondsveldweg, toen een onverharde weg van 3,1 m breedte, gebruikt.

Nu heet die straat de Eindstraat.

Arnold Lieben (°1877) en zijn vrouw Margaretha Jaspers (°1879), die 1902 trouwden, bouwden op de plaats waar nu huis nummer 2 ligt, een huis.

(Zie afbeelding).

Daar kwam ook een café, dat bekend was onder de naam: '*bij Nol en Go*'.

Het einde van de tram

De tram was zeer belangrijk voor de ontsluiting van het platteland, maar uiteindelijk kwam daar 50 jaar later een einde aan. Door de concurrentie van de opkomende automobielsector werd de tram geleidelijk aan vervangen door autobuslijnen. Rond 1930 zorgden de bussen van de NMVB of de NMBS voor het reizigersvervoer. Wat het goederenvervoer betrof, dat gebeurde na verloop van tijd helemaal door vrachtwagens.



De 'mannen van de Lijn'

Derde van links is Joseph Zegers uit Klein Wilder.

Het proces van de afbouw van het buurttramverkeer werd nog bespoedigd door de twee wereldoorlogen. In die periode werd er veel schade aangericht, die men niet meer volledig wenste te herstellen. De focus kwam daarbij ook

steeds meer te liggen op de elektrische trams.

Dat had tot gevolg dat na Wereldoorlog II de tram die doorheen Martenslinde liep, stopgezet werd. In 1948 stopte de laatste tram in Martenslinde.

Een plaatje op de plaats van de vroegere tramhalte is de stille getuige van een stukje geschiedenis van Martenslinde. Ook de naam van de gemeentelijke basisschool 'De Halte' op de hoek van de Linnerveldstraat (de vroegere Spauwerstraat) en de Eindstraat (de vroegere Tramstraat) verwijst naar deze tramhalte.

(1) Door de wet van 1885 verkreeg de NMBS het voorkeurrecht voor de aanleg van lijnen en verpachtte ze de uitbating aan commerciële bedrijven. De infrastructuur bleef wel eigendom van de NMBS. De financiering werd gespreid over de staat, de betrokken provincies, gemeenten en particulieren door middel van een ingenieus systeem van aandelen en van annuïteiten (jaarlijkse afbetalingen) van door de staat gegarandeerde obligaties met een lage rentevoet. De resultaten bleven niet uit.

Bronnen

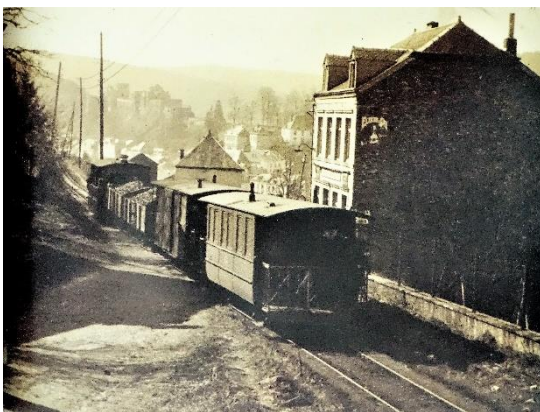
'Briefwisseling betreffende de buurtspoorwegen, 1898-1922' Archief Martenslinde, Rijksarchief Hasselt
Van der Hertem, B., Van Meerten, M. en Verbeurgt, G.: 'Sporen in België, 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS', 2001, Universitaire Pers Leuven

Van der Hertem, B.: 'België onder stoom Transport en communicatie tijdens de 19^e eeuw', 2004, Universitaire Pers Leuven

Bruggeman, K., en Maurissen, F.: 'Martenslinde. Een historische kijk op het dorp en zijn inwoners', 2016, een uitgave van 'Lin in het groen'

Bruggeman, K., Vanherle, J. en Loix, L.: 'Cafés in Martenslinde in de 19^e en 20^e eeuw', 2018, een uitgave van 'Lin in het groen'

Ter illustratie



Een buurttram met goederenwagens en een reizigersrijtuig in Bouillon (verzameling Eric Keutgens, in 'Sporen in België 175 jaar spoorwegen 75 jaar NMBS' van B. Van der Hertem et al. p.179)