

GESCHIEDENIS van SPOORWEG en STATION te LINT

Onderdeel van de lijn KONTICHLIER-HERENTALS-TURNHOUT



WAT ER AAN VOORAFGING

Kort na de Belgische onafhankelijkheid, op 24 augustus 1831 gaf de toenmalige minister van binnenlandse zaken en vroegere inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, Th. Teichman aan de ingenieurs Pierre Simons en Gustave De Ridder van "Bruggen en Wegen" opdracht een spoorverbinding te ontwerpen tussen Antwerpen en de Rijn.

Dit tracé zou lopen over Mechelen, Leuven, Tienen, Luik, Verviers, Aken en Düren naar Keulen.

Te Mechelen voorzag men een aftakking naar Brussel en vanuit Kontich een aftakking naar Lier.

In deze studie uit 1833 situeerde de afsplitsing naar Lier zich even voorbij het gehucht Lint, op het grondgebied van Duffel.

De plannen werden zowel in de Kamer (28 maart 1834) als in de Senaat (30 april 1834) goedgekeurd.

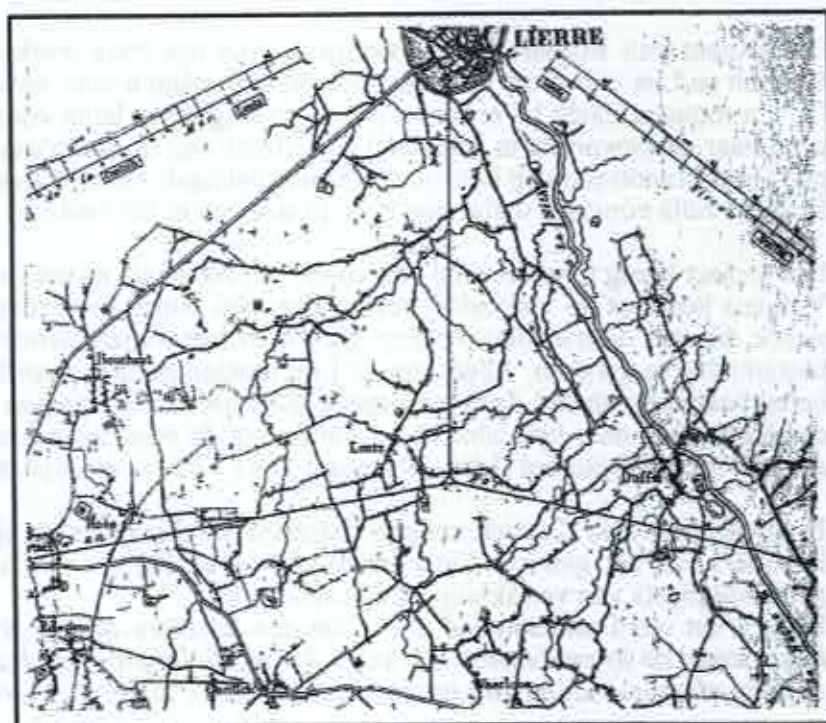
Op 5 mei 1835 werd een eerste baanvak Brussel-Mechelen plechtig in gebruik genomen.

Op 3 mei 1836 volgde de inhuldiging van de verlenging naar Antwerpen.

Ontwerp uit 1833 van tracé Lier naar de lijn Antwerpen-Mechelen.

Uit: "Simons en De Ridder, Mémoire à l'appui du projet d'un chemin à ornieres de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers".

Echter, in de wet van 1 mei 1834 bleek er plots geen zijtak naar Lier meer voorzien!



Desondanks bleef de stad Lier ijveren om haar aansluiting op het spoor te kunnen krijgen; waarbij nog de vraag bleef of de aansluiting met de hoofdlijn diende te geschieden te Kontich dan wel te Duffel. Jarenlang werd hier over geschreven en gekibbeld tussen de betrokken gemeenten en Brussel. Zo vonden die van Kontich dat zij meer recht hadden op een spooraansluiting naar Lier omdat Duffel reeds via de weg en het water (de Nete) een goede verbinding had met Lier. Op 23 maart 1837 vertrok er vanuit de gemeenteraad van Kontich zelfs een verzoekschrift naar de koning om voor een aansluiting te Kontich te pleiten.

Ondertussen reden de treinen Kontich voorbij zonder er te stoppen. De lijn lag trouwens een half uur gaans van het dorp verwijderd.

Kontich was echter altijd een belangrijke relaisplaats geweest omdat de gemeente ideaal gelegen was tegen de hoofdweg Brussel-Mechelen-Antwerpen. Sinds de komst van de spoorlijn maakte heel wat vracht- en passagiersvervoer geen gebruik meer van de traditionele goederen- en diligencetransporten op deze verbindingsweg naar de grote steden. Talrijke inwoners van Kontich verdienden er echter hun dagelijks brood mee en heel wat nevenactiviteiten en -beroepen haalden er hun inkomsten uit.

Deze toestand leidde tot een ware crisis in de gemeente, die zich tevens geconfronteerd zag met een gevoelige daling van de waarde en huurwaarde van de gebouwen.

Na enige tijd echter stopten er dan toch treinen te Kontich en zou men er het reizigersvervoer zienderogen zien aangroeien.

Het gemeentebestuur zag er zich zelfs door genoodzaakt in de begroting van 1840 de bouw van een schuilplaats voor reizigers in te schrijven. Pas in 1857 kreeg men er ook een station.

Maar de spoorwegaftakking naar Lier werd niet opgegeven!

Een goede verbinding met de regio en de afzetmarkten rond Lier en verderop naar de Kempen zouden de welvaart van de gemeente opnieuw moeten verzekeren.

En ook vanuit de Kempen werd door de plaatselijke politici krachtig aangedrongen op een spoorontsluiting naar de arrondissementshoofdplaats Turnhout.

Vanaf december 1837 werden dan ook opnieuw stappen ondernomen om te Kontich alsnog een vertakking naar Lier te krijgen op de staatsspoorlijn Antwerpen-Mechelen-Brussel.

In "Den Antwerpenaer" van 1 september 1842 lezen wij:

"Men gaet aen een onderzoek onderwerpen het maken van een embranchement of zydstak van den yzeren weg, loopende van het midden der stad Lier en zich vereenigende aen den yzeren weg van den Staet aen de statie van Contich. Dit ontwerp waer van de plans en andere stukken zullen gedeponereerd zyn in het provinciael gouvernement van de 1^{en} september tot den 1^{en} oktober aenstaende is aen het gouvernement voorgesteld door den heer Eugene Riche, mits de concessie der tolgeden daer op te ontfangen en het bekomen van eene subsidie van 100.000 frs. ...".

Dit project van Eugène Riche, aannemer van openbare werken te Antwerpen, voorzag er in tussen Kontich en Lier een soort van paardentrein in te richten voor zowel goederen- als reizigersvervoer.

Op dat moment dacht hij er namelijk aan de wagons te laten voorttrekken door paarden, hierbij verwijzend naar de gewoonte in Engeland (bakermat van de spoorwegen) om korte afstanden te laten afleggen via paardentractie op hiertoe speciaal aangelegde kasseiwegen tussen de sporen.

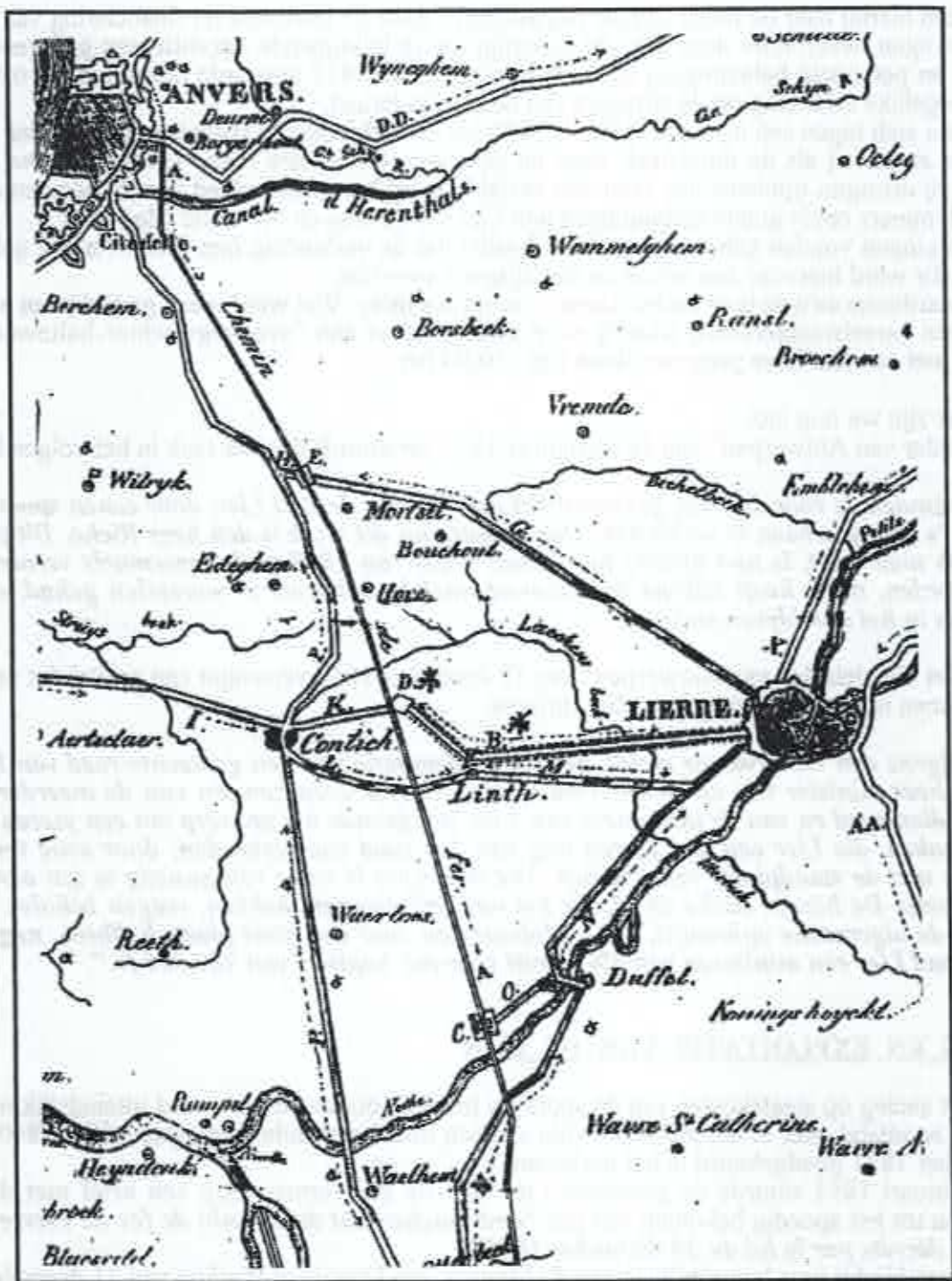
Er werd zelfs voorzien onderweg even te stoppen in het centrum van Lint.

Het project kreeg toen de wind van voren van eigenaars en inwoners van Lint en aanpalenden.

Volgens hen was de verbinding niet nodig, niet nuttig en eerder een nadeel dan een voordeel voor de streek die zou doorsneden worden. Er waren met andere woorden genoeg alternatieve wegen om ter bestemming te geraken. Alleen zou te Lint moeten gezorgd worden voor goed geplaveide wegen om de bereikbaarheid van het dorp gedurende gans het jaar te kunnen verzekeren en prefereerde men eerder een kasseiweg naar het gehucht Lachenen aan de staatsbaan Lier-Mechelen. En paardentractie vonden zij toen reeds verouderd (Lint, 10 januari 1843 - 35 ondertekenaars, waaronder pastoor A. Eykens).

In afwachting wou Kontich volgens datzelfde verslag reeds op eigen kosten (dus ook op kosten van de inwoners van het gehucht Lint) een steenweg aanleggen van het centrum van de gemeente naar de geplande plaats van vertakking aan de spoorweg.

Project dat werd ondersteund door *"un des échevins, qui, se trouvant intimement lié avec le demandeur actuel de la concession, est venu à bout d'éloigner la chaussée de cette direction, pour pouvoir la faire aboutir à un terrain appartenant à lui ou à sa famille, terrain aujourd'hui propriété bâtie".*



Het project van Eugène Riche. Topografische kaart uit:
 "Mémoire sur l'embranchement projeté du chemin de Fer entre Contich et Lierre. Rédigé par
 des propriétaires et des habitants de la contrée qu'il doit parcourir" Antwerpen, 1843.

Verklaring van de tekens:

K= Pavé communal de Contich au chemin de Fer / L= Chemin de terre conduisant de Contich à
 Linth / D= La station de Contich / F= Le village de Linth / B= Embranchement projeté qui
 raccorderait la station de Contich à la ville de Lierre / M= Chemin entre Linth et
 Lierre, aboutissant au chemin pavé du gouvernement à Lachenen.

Het ging volgens Kontich, dat hoe dan ook de vertakking op haar grondgebied wilde gerealiseerd zien, veel te traag vooruit. Op 7 augustus 1845 vertrok er een schrijven van de gemeente naar de gouverneur en de leden van de bestendige deputatie van de provincie Antwerpen. Hierin deed het gemeentebestuur zijn beklag over de verdwenen welvaart sinds de aanleg van de staatsspoorlijn Antwerpen-Brussel en de grote waardeverminderingen van de eigendommen in de gemeente. Om hiervoor schadeloos gesteld te worden diende volgens hen een vlugge uitvoering gegeven aan de vertakking van de spoorlijn naar Lier.

Zij verwezen hierbij naar de reeds gedane inspanningen door de inwoners ter financiering van de aanleg van kasseiwegen, waaronder deze naar de spoorlijn toe (8 bijkomende opcentiemen gedurende 15 jaar op grond- en personele belastingen) en naar de reeds sinds 1837 gevoerde besprekingen over het nut van een dergelijke aftakking op de zittingen van de provincieraad.

Zij verzetten zich tegen een nieuw project uit 1842 om de verbinding te realiseren tussen Lier en Duffel. Dit project zagen zij als de doodsteek voor de gemeente ("*...mettre notre village comme dans une île...*") en zij drongen opnieuw aan voor een vertakking op het grondgebied van de gemeente Kontich. Duffel had immers reeds goede verbindingen met Lier via de weg en het water (de Nete).

Hun opmerkingen vonden gehoor en er werd beslist dat de verbinding met Lier over het gehucht Lint zou lopen. Er werd hiervoor een wissel en een zijspoor voorzien.

Van een paardenspoorweg is er ondertussen geen sprake meer. Wel werd reeds gedacht aan een halte te Lint met een bareelwachtershuis, waarbij werd gesteld dat er een "overwegwachter-haltewachter" zou nodig zijn met een jaarlijkse personeelskost van 550,00 Bfr.

Maar zover zijn we nog niet.

De "Postrijder van Antwerpen" van 19 november 1850 verwoordt dit zeer raak in het volgende artikel:

"Nogmaels is voor den dag gekomen het ontwerp om de stad Lier, door eenen spoorweg aen 's ryks yzerbaen te verbinden. Den auteur van dit werk is den heer Riche. Dit plan, gelyk men weet, is niet nieuw; het bestaet reeds van 1838 en is meermaels vernieuwd geworden, maer heeft telkens met onoverkomelyke beletzels te worstelen gehad, en is aldus in het dak blyven steken".

Ook in "Het Handelsblad van Antwerpen" van 12 december 1850 verschijnt een artikel dat aangeeft dat alle problemen nog niet zijn opgelost. Zij schrijven:

"Volgens den Observateur meldt, heeft eene deputatie van den gemeente-raed van Lier, den heer minister van openbare werken de denkwyze doen kennen van de meerderheid van dien raed en van de inwooners van Lier, aengaende het ontwerp om een yzeren weg te maken, die Lier aen den yzeren weg van den staet zou verbinden, door eene vertakking met de standplaets van Contich. Die denkwyze is verre van gunstig te zyn aen het ontwerp. De heeren Riche en c^o, die het ontwerp gemaekt hebben, vragen behalve 50% van de algemeene opbrengst, (de exploitatie zou door den staet plaets hebben), nog aen de stad Lier een minimum van 4% intrest voor een kapitaal van 500.000 fr."

AANLEG EN EXPLOITATIE VAN DE LIJN

De wet tot aanleg op staatskosten van de spoorlijn tussen Kontich en Lier werd uiteindelijk na jarenlang gepalaver en uitstel, niet in het minst omwille van een toen heersende financiële crisis (1840-1850), op 20 december 1851 goedgekeurd in het parlement.

Op 12 februari 1852 stuurde de gemeente Lier naar de gouverneur nog een brief met de vraag te bemiddelen tot het spoedig bekomen van een "*embranchement du chemin de fer de Lierre au reseau de l'Etat, décrété par la loi du 20 décembre 1851*".

Zij verwezen hierbij naar hun schrijven aan de Minister van Openbare Werken van 31 december 1851.

De aftakking zal uiteindelijk plaatsvinden ter hoogte van de huidige industriezone van de 'Ganzenbol' op Lint, tegenover de vroegere kazerne van Kontich, waardoor de spoorlijn de dorpskern van het gehucht Lint tegen de grens met Hove zal passeren.

Oorspronkelijk was er te Kontich enkel een verbindingsbocht richting Antwerpen voorzien.

Pas in het midden van de jaren '30, toen de lijn Antwerpen-Brussel werd geëlektrificeerd, werd een tweede verbindingsbocht in de richting van Brussel aangelegd, die in 1937 in gebruik werd genomen.

In november 1852 werden door het provinciebestuur de "delf- en kunstwerken" voor het leggen van de staatsspoorweg naar Lier aanbesteed.

Er kwamen 14 inschrijvingen binnen van ondernemingen die de aanleg wilden realiseren voor bedragen tussen de 38.000 en 27.690 Bfr. Eugène Riche - Restiau & frères stuurden hun offerte in op 12 september 1852 en kregen als laagste bidders de aanleg toegewezen.

De eerste onteigeningsplannen kwamen ondertussen voor inzage ter beschikking op het gemeentehuis.

Zij zijn voor de periode 1853-1855 nog massaal terug te vinden in de archieven van de provincie.