

Lijn 24: (Tongeren) - Y Glons - Montzen - Botzelaer - Duitse grens

Opening: 15 februari 1917

Concessiehouders:

- Belgische Staat: 1917-1926
- NMBS: 1926-2005
- Infrabel: 2005-

Elektrificatie: 1968

Totale lengte: 39,5 km (oorspronkelijk 44,7 km)

Kunstwerken:

- Tunnels:**
- Glons: 146 m
 - Wonck: 1638 m (in 2 delen)
 - Sint-Martens-Voeren: 2072 m
 - Remersdaal: 795 m
 - Botzelaer: 865 m (269 m in België, de rest in Duitsland (Gemmenicher Tunnel))

- Bruggen:**
- over het Albertkanaal: 450 m
 - over de Maas of Pont des Allemands in Wezet: 560 m

- Viaducten:**
- Bernouw: 230
 - Sint-Martens-Voeren: 250 m
 - Remersdaal: 390 m
 - Moresnet: 1100 m

Stations: [Tongeren (23, 34) - Vreren] - Glons-Haut (34) - Bassenge - Wezet-Haut - Bernouw - Weerst - Sint-Martens-Voeren - Remersdaal - Hindel-Bas - Montzen (38, 39) - Botzelaer (39)

In enkele woorden: Lijn 24 is een belangrijke schakel in het goederenverkeer: ze verbindt de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge met Duitsland, zonder via Luik te gaan. Ze wordt momenteel alleen gebruikt voor vrachtvervoer. Het is een van de indrukwekkendste lijnen in België wat betreft kunstwerken, waarvan het spectaculairste zeker het viaduct van Moresnet is, een van de langste in Europa.



© Infrabel

Geschiedenis

Vanaf de dag na de onafhankelijkheidsverklaring van België in 1830 ontving de voorlopige regering een verzoek van het *Comité d'Industrie et d'Agriculture de Liège* voor de onmiddellijke aanleg van een spoorlijn om de Rijn met Antwerpen te verbinden.

Op 24 augustus 1831 werden in een decreet van de Minister van Binnenlandse Zaken twee ingenieurs, Gustave De Ridder en Pierre Simons, belast met het opstellen van een voorontwerp voor een spoorlijn van de Schelde (Antwerpen) naar de Rijn (Keulen). Een eerste project werd ingediend, daarna een tweede. Maar het bleek moeilijk om het eens te worden over de route van de lijn. Verschillende projecten volgden elkaar in de loop van de 19e eeuw op, zonder dat er een overeenstemming kwam tussen de politieke en economische kringen van Luik en Verviers, die van deze voor hun economie belangrijke verbinding gebruik wilden maken.

Intussen werd een echt Belgisch nationaal spoorwegnet aangelegd en een van de aftakkingen voorzag in een verbinding naar het oosten tussen Brussel en Aken via Luik en Verviers, dan naar Welkenraedt.

In 1901 ging een Belgische ingenieur, Edouard De Rudder, hoofd van de afdeling sporen van de Staatsspoorwegen, naar Berlijn om besprekingen met Pruisen aan te knopen. Pas in augustus 1903 werd tussen Leopold II en Wilhelm II een overeenkomst 'voor de verbetering van de spoorwegverbindingen tussen België en Pruisen' gesloten. Deze overeenkomst voorzag in de aanleg van een nieuwe spoorlijn van Leuven naar Sint-Truiden, Tongeren, Wezet en Welkenraedt, met een verlenging naar Pruisen via Aken. Maar er broeide oorlog en plannen om de Belgisch-Pruisische spoorwegbetrekkingen te verbeteren werden op de lange baan geschoven.



Oberstleutnant Wilhelm Groener
(© Wikipedia, Bundesarchiv, Bild
183-1987-0225-500 / CC-BY-SA
3.0)

Toen op 4 augustus 1914 de oorlog uitbrak, vielen de Duitsers België binnen en bliezen het project nieuw leven in. Op 18 december besloot Pruisen, onder leiding van Oberstleutnant Wilhelm Groener, een spoorlijn aan te leggen tussen Tongeren en Aken. Deze zou twee sporen krijgen die tot vier konden worden uitgebreid en zou eindigen in Aken-West, omdat Aken-Centraal (Aachen Hauptbahnhof) niet ontworpen was voor vrachtverkeer, waarvoor de nieuwe lijn in de eerste plaats gebruikt zou worden.

De lijn moest aan strenge technische eisen voldoen: een maximale helling van 1%, geen sterke afdaling in de valleien, geen kruisingen met wegen of zelfs andere spoorwegen. Minstens om de 8 km zou een station gebouwd worden. Aanvankelijk wilde Groener het Belgische net herinrichten om aan de logistieke behoeften van het Duitse leger te voldoen, maar wanneer de vrede eenmaal hersteld was, moest de nieuwe lijn permanent snel

internationaal verkeer onderhouden.

De lijn moest daarom zo kort mogelijk zijn tussen Tongeren (deel van het bestaande Belgische net) en Gemmenich en opgaan in het omringende landschap. Om aan al deze eisen te voldoen waren talrijke kunstwerken nodig.

Het project, waartoe op 18 december 1914 besloten was, was al op 20 januari 1915 op plan klaar en de bouw begon in april 1915 onder streng toezicht van de Duitse militaire autoriteiten. De lijn in aanbouw

werd een geheime militaire zone en de wachters kregen opdracht verdachte landlopers neer te schieten. Verdachten van aanslagen en complotten wachtte onverbiddelijk de doodstraf, en de Duitse autoriteiten vreesden ontsnappingen naar Nederland om zich bij de troepen te voegen die achter de IJzer zaten. Als gevolg daarvan werd het gebied uiteindelijk afgebakend door geëlektrificeerd prikkeldraad dat België van Nederland scheidde.

Het werk werd uitgevoerd door Duitse spoorwegtroepen, maar na zes maanden werden deze troepen opgeroepen om elders dringender werk te verrichten en werden Belgische burgers aan het werk gezet. Op het hoogtepunt van de bouwactiviteiten in 1915 waren langs de lijn tussen 2.000 en 2.500 burgers en soldaten werkzaam. Verschillende taken werden toen toevertrouwd aan particuliere aannemers, zodat in de zomer van 1916 ongeveer 12.000 arbeiders aan de aanleg van de nieuwe lijn werkten. Dit waren vooral Duitse (13%) en Belgische (66%) burgers, en ook andere nationaliteiten zoals Italianen, Kroaten en Hongaren. Ongeveer 1.000 Russische gevangenen, of 14% van het totaal, werkten aan de lijn. Gedurende zes maanden werden deze gevangenen aan het werk gezet. De plaatselijke bevolking kon deze ongelukkigen onder geen beding helpen, anders volgde gevangenisstraf. Sommige Russen probeerden via Nederland te vluchten, maar verscheidene van hen liepen tegen het elektrische hek tussen België en Nederland.

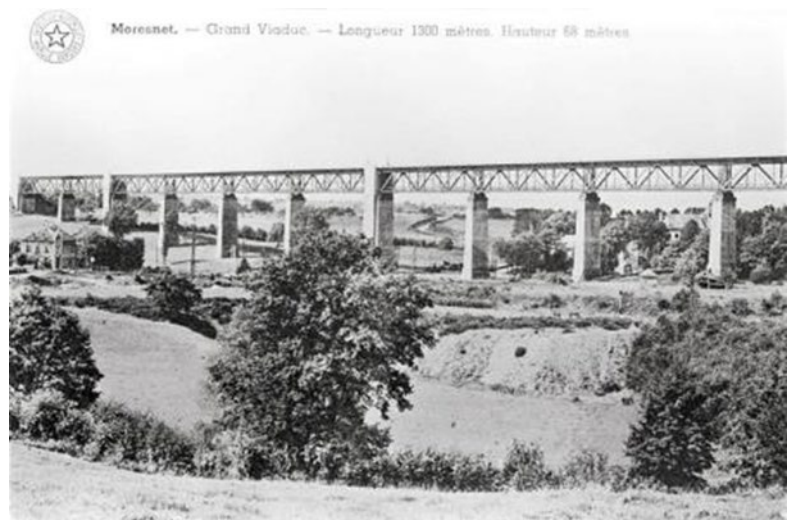
De aanleg van deze lijn leidde tot de afbraak van tientallen huizen en boerderijen, waardoor het landschap van de dorpen Gemmenich, Moresnet, Montzen, Homberg, Remersdaal, Sint-Martens-Voeren, Weerst, Bernouw, het stadje Wezet en het dal van de Geer onherroepelijk zou veranderen.

De inhuldiging

Hoewel het viaduct van Moresnet in oktober 1916 voltooid werd, was het spoor pas in februari 1917 klaar. Op 28 februari maakte Gröner, die intussen Generallieutenant was geworden, een inspectiereis naar de site, die als officiële inwijding zou dienen. Die dag vertrok een speciale trein uit Aken en werden toespraken gehouden in Moresnet, Wezet en Tongeren.

Het tweede spoor werd pas begin 1918 operationeel. Gedurende 21 maanden werd de lijn met voorrang voor militair verkeer geëxploiteerd (vanaf 15 februari

1917). De lijn werd op 9 oktober 1917 opengesteld voor personenverkeer tussen Herbestal en Tongeren.



Postkaart van het viaduct van Moresnet (Ref. Z00330)

Het interbellum

Na het vertrek van de Duitse troepen werd de lijn intact teruggevonden, inclusief het viaduct van Moresnet.

België nam de door de bezetter verlaten lijn op 9 juli 1919 officieel en administratief over als oorlogsvergoeding. De lijn werd toen in het Belgische net geïntegreerd en kreeg het nummer 24.

De lijn werd aanvankelijk vooral gebruikt voor goederenverkeer naar Duitsland, maar vanaf 15 mei 1919 reden er regelmatig passagierstreinen tussen Tongeren en Sint-Martens-Voeren, en vanaf 15 juli naar Montzen. Het passagiersverkeer, dat zuiver lokaal was, werd beperkt tot vier paar omnibustreinen per dag en bleef rijden tot 1940.

Een kleine eigenaardigheid is dat gedurende enkele jaren de treinen rechts reden, zoals in Duitsland, met het seinstelsel aan de rechterkant van het spoor.

De Tweede Wereldoorlog



Ruïnes van het viaduct van Moresnet na de Tweede Wereldoorlog (Ref. Z04924)

Tijdens de invasie van de Duitse troepen op 10 mei 1940 was de meest spectaculaire vernieling op de lijn die van het viaduct van Moresnet, dat werd gedynamiteerd door de fietsgrenswachters van het Belgische leger. Vanwege het strategische belang ervan begonnen de Duitsers snel met het herstel. Zo was het treinverkeer vanaf 16 december 1940 opnieuw mogelijk.

Tijdens het Geallieerde bombardement op 11 september 1944 bleef het viaduct van Moresnet gespaard, maar het werd opnieuw gedynamiteerd toen de Duitse troepen zich op 10 september 1944 terugtrokken.

De dodenlijn: de deportatie

Tijdens de oorlog brachten vele treinen Belgische gevangenen naar de concentratiekampen in Duitsland, Drancy (Frankrijk) of Auschwitz (Polen). In totaal hebben 28 konvoien de Dossinkazerne in Mechelen verlaten. Het eerste konvooi vertrok op 4 augustus 1942 en het laatste op 31 juli 1944. De route van deze dodentreinen veranderde regelmatig, zowel in België als op Duits grondgebied. Precieze aanwijzingen over het gebruik van het viaduct van Moresnet zijn echter te vinden in documenten die betrekking hebben op de 20ste en 22ste konvoien.

De naoorlogse periode

Na de Tweede Wereldoorlog kon de hele lijn 24 niet meer gebruikt worden vanwege de werkzaamheden aan het viaduct van Moresnet. Deze werden vijf jaar later voltooid en de lijn werd op 2 oktober 1949 heropend.

Een deel van het verkeer zou dan tussen Tongeren en Montzen oversteken en van daar spoorlijn 39 naar Aken Hauptbahnhof nemen.

Voor het reizigersvervoer op lijn 24 van Montzen naar Wezet werden motorwagens gebruikt - ter vervanging van de oude stoomtreinen.

Op 15 mei 1957 kondigde NMBS aan dat ze vanaf 2 juni 1957 alle reizigersvervoer per spoor zou stopzetten op de lijnen 24, 38 en 39.

Het tracé van de sporen

Aanvankelijk strekte de lijn zich uit van Tongeren tot de Duitse grens (44,7 km).

De spoorlijnen 24 en 34 (die Luik met Hasselt verbond via Liers en Tongeren) kruisten elkaar via een brug zonder verbinding in Glons. In 1973 werd een gebogen verbinding in dienst gesteld en werd het deel van lijn 34 tussen Tongeren - Nerem - Glons buiten dienst gesteld en vervangen door een groene weg (Ravel). Het deel van lijn 24 tussen Tongeren - Nerem - Glons werd toen administratief overgeheveld naar lijn 34..... en lijn 24 'verloor' 5,2 km.

De kunstwerken

De aanleg van de lijn vereiste de bouw van veel grootschalige kunstwerken, waaronder een viaduct bij Moresnet over de vallei van de Geul. Met zijn 1120 m is het het op één na langste viaduct op het Belgische net, na dat van de Arbre op de hogesnelheidslijn 1. Het bouwwerk heeft 21 betonnen pijlers die 22 dekken van 48 m lang ondersteunen. De maximale hoogte vanaf de grond is 58 m. Sinds 1977 onderging het viaduct regelmatig verbouwingen. Aan



Luchtfoto's van het viaduct van Moresnet (Ref. L2651)

het begin van de 21e eeuw koos NMBS ervoor om treinen zonder lastbeperkingen met een snelheid van 60 km/u te laten passeren op het viaduct. In plaats van een nieuw kunstwerk te bouwen, verkoos NMBS het viaduct volledig op te knappen. De pijlers, eindpijlers en landhoofden werden volledig vernieuwd en alle metalen dekken werden vervangen door nieuwe. De 27 overspanningen werden allemaal in elkaar gezet in een loods bij het station Montzen en de renovatie van het viaduct begon in 2002. Het vernieuwde viaduct werd op 2 oktober 2004 geopend.

Het viaduct over de gekanaliseerde Maas bij Wezet is 300 m lang en bestaat uit drie bogen over het kanaal en vier andere bogen over land. In 1983 werd dit bouwwerk vervangen toen de waterweg verbreed werd voor navigatiedoeleinden.



Pont des Allemands in Wezet (Ref. K01897)

De brug over de Maas in Wezet, of *Pont des Allemands*, bestaat uit tien delen, waaronder drie bogen over de Maas. Het werd tijdens de Tweede Wereldoorlog verwoest en herbouwd. In de jaren 1990 werd het gedeeltelijk gemoderniseerd, maar omdat de pijlers tekenen van vermoeidheid begonnen te vertonen, werden ze versterkt om een nieuwe 250 meter lange metalen structuur te ondersteunen. De werkzaamheden werden in september 2018 voltooid.

Bovendien zijn er drie kleinere viaducten over de Gulp bij Remersdaal (390 m), over de Voer bij Sint-Martens-Voeren (250 m) en over de Berwijn bij Bernouw.



Viaduct van Remersdaal (Ref. MZ20011)



Viaduct van Sint-Martens-Voeren (Ref. MZ19929)



Viaduct van Berneau (Ref. K01898)

Van Tongeren naar Aken komt men in Glons een eerste tunnel van 146 m tegen. Het loopt onder de oude begraafplaats van Glons door.

De tweede tunnel is die van Geer, richting Wezet. De binnenbreedte van deze dubbelsporige tunnel is 8,60 m en de hoogte is 6,50 m. Oorspronkelijk bestond de tunnel uit één deel met een lengte van 1.640 m, maar na een instorting werd een deel van de tunnel volledig opengemaakt en nu bestaat hij uit twee afzonderlijke delen. Het eerste deel van de Geertunnel is 1.020 m lang. Daarna volgt een open gedeelte van 75 m en het tweede deel van de tunnel, dat 542 m lang is. De werkelijke lengte van de tunnel is dus 1.020 m + 542 m, ofwel 1.562 m.

De derde tunnel is de Veurstunnel bij Sint-Martens-Voeren, die een totale lengte heeft van 2072 m. Het is een zeldzaam verschijnsel in België, dat bestaat uit twee afzonderlijke tunnels, die op regelmatige afstanden met elkaar verbonden zijn.

De vierde tunnel is de Gulptunnel, gelegen in de gemeente Remersdaal. Hij is 797 m lang.

De laatste tunnel, de Botzelaertunnel, ligt op de grens tussen België en Duitsland en wordt in Duitsland de Gemmenichertunnel genoemd. Hij is 871 m lang, waarvan 250 m op Belgisch grondgebied en 621 m op in Duitsland. Uniek in België voor een tunnelovergang is dat hij een derde middenspoor bevat voor brede treinen. Dit wordt alleen gebruikt voor uitzonderlijk vervoer (vooral militaire voertuigen zoals tanks).

Er is nog een lange lijst bruggen, maar dit zijn vooral onderdoorgangen, lange sleuven bij Bernouw, 's-Gravenvoeren - Weerst en bij het vormingsstation van Montzen.



Tunnel in Veurs (Ref: MZ19971)



Ritbord voor een speciale rit door de Gemmenicher Tunnel (Ref. 11141)

Verbindingen met andere lijnen:

24/1: Wezet (lijn 40) - Y Longchamps - Y Bernouw (twee geëlektrificeerde sporen)

24/2: Y Longchamps - Wezet-Haut (twee geëlektrificeerde sporen)

Aansluitingen

De meeste van deze verbindingen worden niet meer gebruikt.

- Bitsingen: Limère (openbare werken), Simon (krijt), Engelbert (krijt), Garcet (vuursteen), NAVO Militair (benzine)
- Haccourt: Ciment Portland Liégeois CPL, N.V. CBR Cementbedrijven, ECC (kaolin)
- Wezet-Haut: NMBS (uitgravingen), CBR (klinkers), Descomin (grind)
- Weerst: LSBR Lejeune (tuinwerken), Charbonnage d'Argenteau-Trembleur (Blegny)
- Voeren: Werkplaats Peter Bauwens (1940-1944): mechanische reparaties
- Montzen: NMBS (zandbakken), douaneagentschappen

De elektrificatie

Op 12 december 2008 huldigde Infrabel de elektrificatie in van de laatste schakel van lijn 24, die tussen Montzen en de Duitse grens ligt. De baanvakken Glons - Wezet en Wezet - Montzen werden respectievelijk op 3 mei 1982 en 26 mei 1984 geëlektrificeerd.

De geografische grens tussen België en Duitsland ligt in de Botzelaertunnel (Gemmenichertunnel in Duitsland). Het overgangsgebied voor de verandering van stroomvoorziening ligt echter vóór deze tunnel, op het viaduct van Moresnet. Concreet betekent dit dat dit deel van lijn 24 tussen Montzen en

de overgangszone op het viaduct van Moresnet geëlektrificeerd is met 3kV gelijkstroom (Belgische spanning), terwijl het deel tussen deze overgangszone en Aken-West geëlektrificeerd is met 15kV wisselstroom (Duits systeem).



Viaduct van Moresnet na elektrificatie (Réf. D3249)

De end-to-endelektrificatie van deze essentiële goederenroute zal het vrachtverkeer een nieuwe impuls geven: een vereenvoudiging van de exploitatie, tijdsinst, en de mogelijkheid om zwaardere konvooien te slepen.

Catherine Walravens
februari 2022

Beknopte Bibliografie :

- Artikels:** Montzen-frontière allemande mise sous tension. *Connect FR*, nr 40, 1-2009, p. 18-19, K711540
- CHARLIER L. Belgique - Montzen - Aix-la-Chapelle sous tension fin 2008. *Vie du rail (La)*, 12-04-2006, p.13, K39568
- DELIE M. De lijn 24 Tongeren-Aken en haar metalen bruggen. *Spoorweg Journaal*, nr 132, 03-04 2003, p.26-35, K37612
- DELIE M. La ligne 24 Tongres-Aix et ses viaducs métalliques. *Journal du Chemin de Fer*, nr 132, 03-04-2003, p.26-35, K37611
- DELIE M. Les tunnels de la SNCB (2). La ligne 24 Tongres-Aix. *Journal du Chemin de Fer*, nr 130, 11-12-2002, p.24-27, K35963
- DELIE M. Tunnels op de lijn 24. Tongeren-Aken. *Spoorweg Journaal*, nr 130, 11-12-2002, p.24-27, K35964
- LEJEUNE G. De grensspoorweg Montzen-Aachen West. *Spoorweg Journaal*, nr 8, 8-1987, p.4-7, K702456
- LEJEUNE G. Ligne frontalière Montzen-Aachen Ouest. *Journal du Chemin de Fer*, nr 8, 8 1987, p.4-7, K702455
- MARGANNE R. De la vapeur aux trains IC... Liège-Visé-Maastricht - Histoire d'une ligne internationale... *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-11-2006, p.6-11, K40424
- MARGANNE R. Het viaduct van Moresnet. Een uniek stukje erfgoed van de NMBS. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*. 30-06-2002, p.8-11, K35520
- Boeken:** BARTHELIS T.; MOLLER A.; BARTHELIS K. *Die Montzenroute. Eisenbahnen zwischen Antwerpen, Lüttich, Aachen und Köln. Spoorwegen tussen Antwerpen, Luik, Aken en Keulen. Chemins de fer entre Anvers, Aix-la Chapelle et Cologne*. Mönchengladbach Barthels, 2006, ill. 247 p. C6039
- BOVY A. *Genèse de la ligne 24. Tome I. 1830 – 1918*, Graphic Medias, 1998, ill. 232 p. C500107
- BOVY A. *La Ligne 24. Tongres - Visé - Gemmenich. 1919-2009. Tome II. Visé* C.C.C.C. Club des Chercheurs et Correspondants Cheminots, 2011, ill. 221 p. C500109
- HANSSENS M. *La ligne 24. 24 heures sur 24. Tongeren - Visé - Aachen West*. Hanssens M./Lejeune J.R. 1998, ill. 100p., C4501
- MARGANNE R.; DROOGHAAG J.; MARAITE L. *100 ans Moresnet. 100 ans d'entrain*. Espace Culture-Plombières ASBL, Montzen, 2016, ill. 174 p. B700600

NIJSSEN J. *De spoorlijn Tongeren - Aken in oorlogstijd aangelegd*. Eigenbilzen, Opbouwwerk Voeren, 1985, ill. 106 p. A090

STASSEN A. *Les noeuds ferroviaires des trois frontières. Un réseau ferroviaire des plus denses* - Plombières Office de Tourisme de la Commune de Plombières (O.T.C.P.) 2000, ill. 80 p. A24717

Internet :

<http://www.hombourg.be/Patrimoine/Patrimoine%20le%20chemin%20de%20fer.html>

http://www.1914-1918.be/souvenir_chemin_de_fer.php

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Lijn 24 (Tongeren) - Y Glaaien - Montzen - Botzelaer - Duitse gren

Museumcollectie: Lijn 24 (Tongeren) - Y Glaaien - Montzen - Botzelaer - Duitse grens