

Lijn 94: Halle - Doornik - Franse grens - (Rijsel)

Opening:

Doornik - Froyennes: 24 oktober 1842

Aat - Doornik: 30 oktober 1847

Froyennes - Franse grens: 01 december 1865

Halle - Aat: 16 januari 1866

Mark - Aat: 29 september 1985

Concessiehouders:

Particuliere bedrijven 1842 - 1868

Belgische staat: 1868 - 1926

NMBS: 1926 - 2005

Infrabel: sinds 2005

Elektrificatie: 1982-1993

Totale lengte: 79,612km

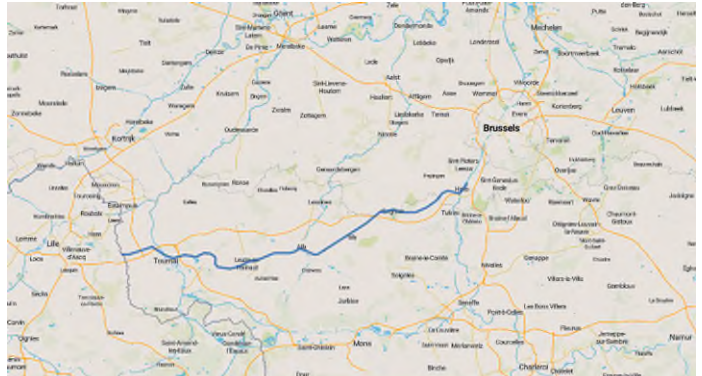
Baanvakken:

Halle - Doornik

Doornik - Froyennes

Froyennes - Franse grens

Stations: Halle, Edingen, Opzullik, Aat, Leuze, Doornik, Froyennes



© Infrabel

Historiek

'Lijn 94' bestaat uit verschillende baanvakken van voormalige concessielijnen.

Het oudste baanvak werd op 24 oktober 1842¹ in gebruik genomen door de Administratie van de Belgische Staatsspoorwegen, toen deze de spoorafkapping van Moeskroen² naar Doornik (de huidige lijn 75A) in gebruik nam. Dit is een kort baanvak van Doornik tot de kruising met de huidige lijn 75A, gelegen kort achter het station Froyennes.

¹ Doornik was dus vanaf oktober 1842 aangesloten op de lijn Gent - Moeskroen (de huidige lijn 75).

² Het station Moeskroen werd ingehuldigd op 14 augustus 1842 en in gebruik genomen op 24 oktober 1842 door de Belgische Staatsspoorwegen, toen zij de sectie van Kortrijk naar Moeskroen van de lijn uit Gent naar de Franse grens en Rijsel in gebruik namen. Op dat ogenblik werd ook de vertakking naar Doornik geopend.



Het baanvak tussen Aat en Doornik, gebouwd door de *Compagnie du chemin de fer de Tournai à Jurbise*, werd op 30 oktober 1847 in gebruik genomen³ door de Administratie van de Belgische Staatsspoorwegen, die instond voor de exploitatie ervan. Dit baanvak sluit aan op de internationale lijn Brussel - Parijs.

Om Brussel met Rijsel te kunnen verbinden, ontbraken op deze lijn Aat - Doornik twee schakels: een lijn van Doornik naar Rijsel zonder keerpunt in Moeskroen en

Postkaart van het station Froyennes (Ref. Z00740)

een lijn van Aat naar Halle, waarmee Brussel en Doornik zonder omwegen konden worden verbonden.

Om deze belemmeringen weg te nemen en een volledige verbinding tussen Halle en de Franse grens tot stand te brengen, stimuleerde de Staat de oprichting van de *Compagnie du chemin de fer direct de Bruxelles à Lille et Calais*, die werd opgericht om 'spoorwegen van Halle naar Aat en van Doornik naar de Franse grens in de richting van Lille aan te leggen'⁴.

Dit bedrijf met privékapitaal legde de ontbrekende secties van deze internationale lijn op eigen kosten aan.

De exploitatie van het deel dat in België ligt, werd toevertrouwd aan de Belgische Staat.

Op het Franse grondgebied nam de *Compagnie du Chemin de Fer du Nord* de exploitatie van de lijn voor haar rekening.

De sectie van Froyennes tot de Franse grens werd op 1 december 1865 in dienst genomen en het gedeelte van Halle naar Aat op 16 januari 1866.⁵

In 1868 kocht de Belgische staat de hele lijn.

³ Volgens andere bronnen (jaarverslagen van de Belgische Staatsspoorwegen) pas in november 1848.

⁴ BS van donderdag 9 april 1863.

⁵ De opening op 16/01/1866 was alleen voorbehouden voor goederenverkeer. Pas op 01/02/1866 werd de lijn geopend voor reizigersvervoer.

De stations

Als gevolg van het IC/IR-plan, dat op 13 juni 1984 werd ingevoerd, werden veel stations en tussenstations op de lijn gesloten: Beert-Bellingen, Sint-Renelde, Bierk, Lettelingen, Mark, Hellebecq, Gellingen, Meslin-l'Evêque, Isières, Lanquesaint, Villers-Notre-Dame, Ligne, Chapelle-à-Wattines, Pipaix, Barry-Maulde, Havinnes en Havinnes-Village, evenals het voormalige grensstation Blandain.



Het station Bierk (Ref. MZ06052)

Aan deze lange lijst kan het station Zullik worden toegevoegd, dat op 20 september 1985 werd gesloten toen het nieuwe tracé tussen Mark en Aat in gebruik werd genomen na de elektrificatie van de lijn. Maar hier kwam een nieuw station, dat van Opzullik. In september 2022 zijn de volgende stations open op de lijn: Halle, Edingen, Opzullik, Aat, Leuze, Doornik en Froyennes.



Station Opzullik (Ref. Z02887)

Profiel en ...



Mechanisch sein in station Edingen (Ref. MZ07474)

Lijn 94 is lange tijd in zijn oorspronkelijke staat gelaten, met een mechanische seinrichting 'met armseinen' en langs de sporen opgehangen telefoondraden, en werd pas aan het eind van de 20e eeuw gemoderniseerd.

Over het geheel genomen zijn zowel het lengteprofiel als het tracé van de lijn vrij gunstig: er zijn geen steile hellingen en er zijn niet veel bochten met een kleine straal.

... Lijntracé

Voor de elektrificatie van de lijn was er echter sprake van een aantal probleemzones.

Bij het verlaten van Halle maakte de lijn een zeer scherpe bocht om het kanaal Bruxelles-Charleroi en de Zenne over te steken. Op deze vertakking vond in 1929 trouwens een dodelijke botsing plaats met een trein van lijn 96, omdat de brug over het kanaal te smal was.

Tussen Leuze en Doornik lagen nog twee andere bochten met een kleine straal: de bocht van Beclers en die van Havinnes. Ze werden aangepast tijdens het elektrificatieproces.

Om de verschillende snelheidsverhogingen te realiseren die nodig waren om voordeel te kunnen halen uit de elektrificatie waartoe was besloten, waren soms ingrijpende werkzaamheden nodig.



Spoorbrug in Doornik (Ref. Z04737)

Er werden verschillende werven opgericht om het tracé van het spoor te verbeteren en te moderniseren. Ook werden verschillende kunstwerken gebouwd en stationsinstallaties aangepast. Tenslotte werden er verschillende gebouwen voor de elektrische installaties opgericht.

Het nieuwe tracé van lijn 94 in de buurt van Opzullik loopt langs de hogesnelheidslijn Halle - Wannehain (Franse grens). Op deze nieuwere, rechtere sectie zijn er twee aansluitingen op de in 1997 geopende hogesnelheidslijn nr. 1.

Een deel van het oude tracé, tussen Gellingen en Aat, werd de industriële lijn 287. Begin december 2021 zette Infrabel dit baanvak echter in de modus 'tijdelijk buiten dienst gesteld', bij gebrek aan vaste klanten.

Elektrificatie van de lijn

In 1993 was de lijn volledig geëlektrificeerd. Deze elektrificatie werd in delen uitgevoerd.



Eurostar in Halle (Ref. K01918)

De sectie van Froyennes naar Doornik werd op 10 januari 1982 geëlektrificeerd in het kader van de elektrificatie van de lijnen 78 (Saint-Ghislain - Doornik) en 75A (Doornik - Moeskroen).

Het baanvak Halle - Doornik werd gemoderniseerd en geëlektrificeerd en op 28 mei 1986 in dienst gesteld.

De elektrificatie tussen Froyennes en de Franse grens vond plaats op 23 mei 1993.

In het kader van het HST-project in België bleek het, in overleg met SNCF, noodzakelijk om de verbinding Doornik - Rijsel te

moderniseren en te elektrificeren. Voor deze verbinding moest er dus een elektrificatie komen die de Belgische en Franse spanningen met elkaar zou verbinden. Daartoe werd overeengekomen de lijn over een afstand van 800 meter voorbij de vertakking van Froyennes te elektrificeren met 3.000 volt gelijkstroom. Dit wordt gevolgd door een korte 'neutrale' (niet-gevoede) sectie van ongeveer 150 meter die door de treinen dankzij hun snelheid wordt overbrugd, waarna het wisselstroomgedeelte onder 25.000 volt begint.

BAANVAK MARK - EDINGEN

Toen de modernisering en de elektrificatie van spoorlijn 94 werden bestudeerd, vormde het baanvak van Mark (Edingen) tot Aat een bijzonder probleem. Er waren niet minder dan 31 overwegen op het

traject, wat de uit te voeren werken aanzienlijk bemoeilijkte. De geplande snelheidsverhoging leverde bovendien grotere veiligheidsproblemen op.

Verschillende oplossingen werden bestudeerd, maar finaal werd gekozen voor de aanleg van een nieuwe lijnsectie tussen Mark en Aat, waarvan het platform ook de latere aanleg van een hogesnelheidslijn mogelijk maakte, althans op de plaats waar de twee trajecten samenlopen.

Op de nieuwe sectie werden 23 bruggen gebouwd, er bleef geen enkele overweg meer over! Er was slechts één stop gepland, in Opzullik.



Station Zullik (Ref. Z01906)

Het oude station Zullik sloot op 20 september 1985 en het traject van 16 km 200 tussen Mark en Aat werd op 29 september 1985 geopend.

En daarna?

Van 30 augustus tot 6 december 2021 voerde Infrabel enorme moderniseringswerken uit op spoorlijn 94 tussen Doornik en Froyennes en op lijn 75A tussen Froyennes en Moeskroen. De sporen, bovenleidingen, seinen en sommige bruggen en overwegen zijn opgeknapt.

De referentiesnelheid van de lijn is op 140 km/u gebracht.

Catherine Walravens

November 2022.

Beknopte bibliografie

- Artikels :** Electrification de la ligne 94. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1986, n° 9, p.16-19, ill. K569873
- Elektrificatie van lijn 94. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1986, n° 9, p.22-26, ill. K574596
- Hal - Ath - Tournai (ligne 94) Un nouveau tracé entre Marcq et Ath. *Trans-Fer*, 01-07-1986, n° 46, p.6-12, Ill. K616466
- Het vreeselijke spoorwegongeluk te Halle. *Ons Volk Ontwaakt*, 28-04-1929, J713627
- Marcq-Ath - Une nouvelle section de ligne. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-05-1986, n° 5 p.6-9, ill. K569147
- Mark-Aat. Een nieuw lijnvak. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-05-1986, n° 5, p.6-9, ill. K574588
- HOSTRAETE F. Ghislenghien. 100.000 € pour de la mobilité douce ; *Avenir (L')*, 11-04-2022, J713339
- MARGANNE R. Ath et le rail. Une longue histoire (2), *Journal du chemin de fer*, 01-02-2022, n°245, K712996
- MARGANNE R. Aat en het spoor Een lang verhaal (2). *Spoorweg Journaal*, 01-02-2022, n° 245, K712995
- Boeken:** *Lijn 94 : Doornik-Blandain. Modernisering en elektrificatie*. Brussel : SNCB, 1993, 2 p. ill. P0004
- Ligne 94 : Tournai-Blandain. Modernisation et électrification*. Bruxelles : SNCB, 1993, 2 p. ill. P0003

Internet : http://www.ligneenfete.be/la_gare.htm

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

Bibliotheekcatalogus: Lijn 94 Halle - Doornik - Blandain - Franse grens

Museumcollectie: Lijn 94 Halle - Doornik - Blandain - Franse grens

