

DE TWEEËNTWINTIG

FRANS-BELGISCHE SPOORWEGGRENSPUNTEN



• Roland Marganne



▲ Aankomst van een trein uit Frankrijk in het station d'Heer-Agimont

VERZAMELING P. PASTIERS

Wist u dat er vroeger wel ... tweeëntwintig overgangen waren tussen het Belgische en het Franse spoorwegnet. Niets abnormaals, gezien de historische, politieke, economische, culturele en sociale banden die er tussen beide landen bestonden waarvan de gemeenschappelijke grens, op de grond gemeten, ongeveer 620 km bedraagt. Door diverse rationalisering en modernisering van de twee spoorwegen is het aantal grenspunten in dienst in 2003 teruggebracht tot vijf.

DE VIJF HUIDIGE GRENSPUNTEN

Die grenspunten zijn allemaal geëlektrificeerd en liggen ten noorden van Samber en Maas. Ze beschikken over bijzondere installaties gelet op het spanningsverschil tussen beide netten (3000 volt gelijkstroom bij de NMBS en 25 000 volt eenfasige wisselstroom bij de SNCF).

Het grenspunt tussen **Moeskroen** en **Tourcoing** ligt in volle baan aan de uitrit van Moeskroen – op een steenworp van de grens – en is uitgerust met een scheidingssectie tussen de twee stroomsoorten, met een neutrale zone. Elk uur passeert daar een tweestroommotorstel van de NMBS dat de IC-verbinding Antwerpen-Centraal – Gent-Sint-Pieters – Kortrijk – Lille-Flandres bedient. De goederentreinen vanuit Gent of Zeebrugge worden zowel door Belgische als door Franse locomotieven getrokken. Die verkeersstroom eindigt ofwel in het rangeerstation van Lille-Délivrance of in de terminal van Fréthun die toegang geeft tot de Kanaaltunnel en het Verenigd Koninkrijk. Die laatste verkeersstroom is in volle expansie en biedt aan dit eerste grenspunt een mooie toekomst.

De lijn **Doornik – Blandain – Baisieux – Lille-Flandres** werd in 1993 geëlektrificeerd, ondanks de terughoudendheid ●●●

••• van de SNCF die dit geen rendabele investering vond. De NMBS echter, geconfronteerd met de vertraging van de werken aan de hogesnelheidslijn Parijs – Brussel op het Belgische grondgebied, beschouwde dit grenspunt niet enkel als een noodoplossing, maar ook als een gemakkelijke toegangsweg tot het Franse TGV-net voor haar klanten in West-Henegouwen. Die grenslijn werd uiteindelijk ook geëlektrificeerd en uitgerust met een scheidingssectie met neutrale zone op Belgisch grondgebied, nl. in Froyennes. Ze stond van januari 1995 tot 1 juni 1996 open voor het TGV-verkeer Brussel – Parijs, in afwachting van de indienststelling van de eerste Belgische sectie van de hogesnelheidslijn. Tot 1998 werd ze ook door de *Eurostars* Brussel – Londen bereden, aangezien de Belgische hogesnelheidslijn nog steeds niet open was op het volledige traject tot in Brussel.

Sindsdien kreeg het reizigersverkeer op die lijn een interstedelijk karakter. Er is een klokvaste IC-verbinding tussen Herstal, de Waalse as, Doornik en Lille-Flandres. Tweestroommotorstellen van de NMBS verzorgen de dienst, ook al rijdt er tussen Doornik en Lille-Flandres soms een trekduwstel van de Regio Nord-Pas-de-Calais, getrokken door een diesellocomotief.

Niet ver daarvandaan hebben het Belgische grensdorpje **Esplechin** en het Franse **Wannehain** in 1996 spoorwegbekendheid gekregen. Op hun grondgebied overschrijdt de eerste internationale hogesnelheidslijn L1 Brussel – Parijs immers de grens. Aangezien die hogesnelheidslijn volledig onder 25 000 volt geëlektrificeerd werd, diende men in Maubray een scheidingssectie met neutrale zone in te richten in de enkelsporige boog die de verbinding vormt met de



▲ Station Adinkerke

reden, verloor het grenspunt Quévy-Feignies zijn internationaal reizigersverkeer. Dankzij de nieuwe locomotieven voor drie stroomsoorten van de SNCF kunnen de goederentreinen op lange afstand naar Zeebrugge of Schaarbeek nu aan de grens gewoon doorrijden.

Een andere erfenis van de *Nord Belge*, de internationale as Keulen – Parijs, op enkele kilometers ten zuiden van Quévy, liep over het grenspunt **Erquelinnes – Jeumont**. In dit geval is de SNCF-werkplaats van Jeumont uitgerust met omschakelbare tweestroominstallaties die trouwens zonder te stoppen overschreden kunnen worden. Hoewel er sinds vorig jaar geen internationale treinen Namen – Paris-Nord meer over die lijn rijden, wordt ze nog steeds bediend door de elektrische motorrijtuigen van de NMBS van de plaatselijke relatie Charleroi-Zuid – Erquelinnes, die soms tot in Jeumont loopt. Tussen Erquelinnes en Jeumont is er druk goederenverkeer.

De vijf huidige grenspunten zijn allemaal geëlektrificeerd en liggen ten noorden van Samber en Maas

klassieke lijn Doornik – Sint-Ghislain van het NMBS-net. Daardoor kon een rechtstreekse HST-verbinding tussen Luik, Namen, Charleroi, Bergen en Parijs worden gerealiseerd.

Het grenspunt **Quévy – Feignies** is een erfenis van de *Nord Belge* en ligt op de oude internationale lijn Brussel – Parijs. Hoewel dat grenspunt vroeger meer gericht was op het reizigersverkeer, werden er in 1957 in het NMBS-station Quévy omschakelbare tweestroomsporen en een scheidingssectie met neutrale zone aangelegd zodat de sneltreinen die werden getrokken door de toenmalige meerstroomlocomotieven van de NMBS en de SNCF er niet dienden te stoppen. Doordat er op de L1-as Brussel – Parijs vanaf 1996 alleen nog HST's

Het is de hoofdlijn van het Frans-Belgisch vrachtverkeer. Ook in dit geval worden de treinen zowel door Belgische als door Franse elektrische locomotieven getrokken.

ZEVENTIEN GRENSPUNTEN ZIJN GESCHIEDENIS GEWORDEN

Wat is er gebeurd met de zeventien andere contactpunten tussen de Franse en de Belgische spoorwegen? Een overzicht.

Ten noorden van Samber en Maas: van het vervoer van ijzer-, staal- en mijnproducten tot het vervoer van bieten.

Wist u dat de geëlektrificeerde NMBS-lijn 73 **De Pinte – De**



▲ Aankomst van een trein uit Dinant in het station Givet

VERZAMELING P.PASTELS



▲ Aankomst van een Belgische trein in het station van Givet.

VERZAMELING P.PASTELS

Panne over de grens voortloopt naar **Bray-Dunes** en **Duinkerke**, op enige afstand van de kustlijn? Ze werd in 1870 geopend en ze was van levensbelang voor de bevoorrading van de Belgische troepen die in 1914-18 achter de IJzer klem zaten. De lijn verloor in de 20e eeuw aan belang. Ongeveer tien jaar geleden reed er nog een toeristische trein van Rijsel naar De Panne om de Franse stranden te bedienen. Enkele maanden geleden werd er een proefrit gedaan – van korte duur trouwens – met gietvatwagens die vloeibaar staal vervoerden tussen de ijzer- en staalfabrieken van de regio's Duinkerke en Charleroi. Op dit lijnvak, dat nu niet meer wordt bereden, wil de Regio Nord-Pas-de-Calais opnieuw een reizigersdienst inleggen tussen Duinkerke en De Panne.

De lijn 69 **Kortrijk – Poperinge** eindigde ook niet op een doodlopend spoor. Door een verlenging van ongeveer 20 km liep ze, via de grensstations **Abeele – Godewaersvelde**, over Frans grondgebied tot in Hazebrouck. Die internationale lijn was van 1870 tot ongeveer 1955 in gebruik, waarna ze als gevolg van de concurrentie van de vrachtwagens verouderde en ten slotte verdween. Ze telde drie vertakkingen naar Frankrijk, telkens over de natuurlijke grens die gevormd werd door de Leie. Een eerste van Komen naar Armentières, over Warneton, Le Touquet en Houplines (in dienst van 1870 tot 1937 voor het reizigers- en tot 1988 voor het goederenverkeer). Een andere van Komen, de Belgische gemeente, naar Comines aan de Franse kant. Hoewel dit internationale lijnvak sinds 1955 is afgeschaft, bestaan nog steeds de twee stations Komen NMBS op lijn 69 en Comines SNCF op het einde van een lijn waarop nog altijd reizigerstreinen rijden tot in Lille-Flandres. De laatste aftakking tenslotte verbond tot het einde van de tweede wereldoorlog de agglomeratie **Menen** met Tourcoing via het grenspunt **Halluin**.

Tot 1950 verbond een spoorlijn de stad Roubaix met **Herseaux**, via **Wattrelos**.

Deze grensoverschrijdende lijnen waarborgden de mobiliteit

van de vele werkkrachten die in de toen bloeiende textielindustrie van de agglomeratie Rijsel – Tourcoing – Roubaix werden ingezet, alsook het handelsverkeer tussen de plaatselijke bedrijven. In de streek van Doornik vormden twee, nu vergeten spoorlijnen een soort van landelijke verbinding met Frankrijk om de regio Doornik open te stellen voor de steenkoolproductie aan de andere kant van de grens. Ze bleven bestaan zolang de steenkoolmijnen werden ontgonnen. Dat was ook het geval voor de lijn **Doornik – Rumes – Orchies – Nomain-Ouvignies**, die de Belgische markt moest openen voor de steenkool uit het bekken van Aniche. Ze werd in 1883 aangelegd en in de jaren '50 voor alle verkeer gesloten. Ook de lijn **Antoing – Bléharies – Maulde-Mortagne – Bachy – Saint-Amand** speelde tussen 1881 en 1979 een gelijkaardige rol m.b.t. de steenkoolmijnen van Douchy en Anzin. Het bekken van Anzin was zelfs door een privélijn via Vieux-Condé, met **Péruwelz** verbonden. Ze werd geëxploiteerd door *le Chemin de fer d'Anzin* van de groep *Houillères des Bassins du Nord et Pas de Calais* en zorgde tot in 1975 voor veelvuldig internationaal handelsverkeer in het station Péruwelz. Het monumentale en beschermde stationsgebouw van Péruwelz, dat nu nog bestaat, is daarvan het laatste overblijfsel.

Meer naar het zuiden liep de lijn 97 **Saint-Ghislain – Quiévrain**, nu een spoor dat in Quiévrain doodloopt, door tot in Valenciennes in Frankrijk, via **Blanc-Misseron**. Historisch gezien was dit de eerste internationale spoorlijn tussen Brussel en Parijs. Vandaar de uitdrukking *outré-Quévrain*, die nu nog steeds in zwang is. Het goederenverkeer op die lijn stortte na 1945 ineen, wegens de concurrentie met de as Bergen – Quévy, die dan geëlektrificeerd en beter werd uitgerust. Ze werd in 1988 gesloten. De overheid van de regio Valenciennes is echter van plan om op die oude verbinding een *train-tram* te laten rijden.



- De internationale lijn **Dour – Roisin–Autrepepe – Bavay**, open van 1882 tot 1939, diende voor het vervoer van bieten, een gewas dat in die regio massaal werd geteeld. In 1939 werden op verzoek van de Franse overheid de sporen aan de grens opgebroken uit vrees voor een invasie uit het oosten en ze werden nooit opnieuw aangelegd, waardoor het Belgische lijnvak een stille dood stierf.

Het zuiden van Samber en Maas en de nu vergeten industrieën

In de omgeving van Thiérache ligt het oude spoorweggrenspunt **Momignies – Anor**, een schakel op de as Hastière – Doische – Mariembourg – Chimay – Momignies – Anor. Het werd aangelegd op initiatief van de Prins van Chimay om via de kortste weg de bosproducten en de producten van de vroegere ijzermijnen tussen Samber en Maas naar Frankrijk en Parijs te voeren. Die lijn werd tussen 1858 en 1868 geëxploiteerd door de *Compagnie du Chemin de fer de Chimay*, maar snel gepatroneerd door de *Compagnie du Nord Belge*. Dat was deels een utopie, want die eenvoudig uitgeruste lijn werd nooit intensief gebruikt. Het grenspunt werd in 1984 voor de exploitatie gesloten. Een stukje van die grenslijn is momenteel in particulier gebruik door de steengroeven van Wallers om treinladingen ballast naar Anor te brengen.

We mogen overigens het grenspunt **Heer–Agimont – Givet** op de lijn Dinant – Hastière – Givet niet vergeten, een stek van de *Nord Belge*, die via dat punt massagoederen vervoerde tussen de ijzermijnen van het Lotharingse bekken van Briey en de ijzer- en staalfabrieken van het bekken van Luik. Dit verkeer bestaat nu niet meer en de lijn is sinds 1998 gesloten tussen Dinant en Givet. Die internationale lijn werd tot in 2001 als toeristische lijn door de *Chemins de fer à vapeur des Trois Vallées* (vzw CFV3V) geëxploiteerd en is nu buiten gebruik, hoewel het Waals Gewest en de Région Champagne-Ardenne overwegen om ze opnieuw te openen.

Het grenspunt **Doische – Givet** maakte deel uit van de as Châtelineau – Florennes – Givet waarover tussen 1855 en 1862 de grote metaalmijnen van Morialmé werden bediend, maar die ook internationaal verkeer van massagoederen verwerkte dat door de Franse maatschappijen in het station Givet werd overgenomen. Dit grenspunt heeft de tweede wereldoorlog niet overleefd.

Het grenspunt **Treignes – Vireux–Molhain** kende een gelijkwaardige commerciële geschiedenis. Via Walcourt en Mariembourg diende het als verbindingspunt tussen de staalbedrijven van de bekkens van Charleroi en Briey in Lotharingen, voor de bevoorrading met ijzererts. Ondanks het moeilijke profiel werd de lijn druk bereden tot aan de voor-

avond van de tweede wereldoorlog, toen de militairen, geïnspireerd door de ingrijpende veranderingen op internationaal vlak, andere spoorwegtrajecten oplegden. Dat grenspunt is sinds het einde van de jaren zestig gesloten en Treignes werd een eindstation van de toeristische lijn van de Trois-Vallées.

De internationale uitlopers van de as Athus – Meuse
De lijn Athus-Meuse, de historische vervoersweg voor het Lotharingse ijzererts en de kolen afkomstig van de Belgische mijnbekkens, kreeg niet minder dan vier uitlopers naar Frankrijk die nu allemaal verdwenen zijn, hoewel...

De meest noordelijke uitloper was het minst lang in gebruik, omdat hij enkel tijdens de twee wereldoorlogen werd geëxploiteerd. Het betreft **Muno – Messempré**, in het kader van een strategische as, Remagen – Saint-Vith – Gouvy – Bastogne – Libramont – Bertrix – Muno – het oosten van Frankrijk, die door de Duitse bezetter werd begeerd. Aan Belgische kant maakte die as integraal deel uit van de lijn Bertrix – Muno die op het einde van de 19e eeuw vurig gewenst was door de patroons van de plaatselijke leestengroeven. Zij aarzelden niet om een vrij uitzonderlijk traject te eisen, vol met tunnels en viaducten die nu een paradijs zijn voor de amateurs van de RAVeL-routes.

Het grenspunt van **Lamorteau – Ecouvies** ligt op de verdwenen lijn Marbehan – Virton – Montmédy (het lijnvak Marbehan-Croix-Rouge bestaat nog steeds). Het staat ook nu nog in het geheugen gegrift van alle vijftigjarige spoorwegmannen van de depots van Bertrix, Latour of Stockem. Opgericht in 1881 werd het vooral sinds 1939 het belangrijkste in- en uitrijpunt voor het zware goederenverkeer tussen Athus-Meuse en het oosten van Frankrijk, in die mate zelfs dat de SNCF in 1955 de drie takken van de driehoek Ecouvies – Montmédy / Velosnes – Torgny elektrificeerde, alsook de installaties van Ecouvies tot aan de uitrit van het station, kant België. Daar werden de treinen vanuit Frankrijk, die door de elektrische locomotieven van de SNCF werden getrokken, in eerste instantie afgelost door de stoomlocomotieven van de NMBS, type 25 en 26 en vervolgens, na hun indienststelling in 1955, door de diesellocomotieven type 202-203 (toekomstige reeksen 52-53). Dat grenspunt in de Gaume leed erg onder de crisis in de Europese staalnijverheid van de jaren zeventig en het werd uiteindelijk in 1985 buitendienst gesteld.

Signeulx – Gorcey is ongetwijfeld het origineelste grenspunt tussen België en Frankrijk, want het was een internationale industriële verbinding van ongeveer vijf kilometer. Het dankte zijn bestaan aan een eigenaar van hoogovens uit Gorcey in



▲ Station Blandain vóór de eerste Wereldoorlog

VERZAMELING P. PASTHELS



▲ Station Athus aan de vooravond van de eerste Wereldoorlog.

VERZAMELING P. PASTHELS

Frankrijk, die om strategische redenen in de jaren 1870 geen aansluiting kon krijgen op de spoorlijn Parijs – Longwy en die zich daarom tot België richtte en op de dichtbij gelegen lijn Athus – Meuse, die in volle aanleg was. Hij moest een privé-maatschappij oprichten, de *Chemin de fer de Gorcy*, om zijn bedrijf op het Belgische station Signeulx aan te sluiten. Die gelegenheidsmaatschappij, operationeel vanaf 1877, bleef meer dan honderd jaar bestaan en onderhandelde tot eind de jaren tachtig, op voet van gelijkheid, heel officieel met de NMBS over de uitwisseling van goederenwagens.

Athus – Mont-Saint-Martin – Longwy zelf vormde het meest zuidelijke grenspunt van ons land. Het was een heel oude constructie – opgericht in 1863 – die deel uitmaakte van de concessie die de *Grande Compagnie du Luxembourg* had verkregen voor de aanleg van een spoorverbinding van Brussel naar Aarlen, aan de Luxemburgse grens naar Luxemburg en aan de Franse grens naar Longwy. De lijn Athus – Longwy was lang een dubbelsporige lijn die door haar ligging in het hart van het Lotharingse staalbekken intens werd bereden en toen voortliep naar Frankrijk (bekken van Longwy), het Groothertogdom Luxemburg (bekken van Esch-sur-Alzette) en België (mijnen en metaalbedrijven van Athus, Halanzy en Musson). Duizenden Belgische grensarbeiders die in de staalfabrieken rond Mont-Saint-Martin en Longwy waren tewerkgesteld, maakten er gebruik van. Qua goederenvervoer verleende ze doorgang aan de treinen met Belgische cokes, Lotharingse erts en met de meest uiteenlopende staalproducten die door de Belgische, Franse en Luxemburgse bedrijven werden verhandeld. Door de crisis van de jaren zeventig daalt de belangstelling voor dat grenspunt aanzienlijk. Toch werd het korte gedeelte van de grenslijn tussen Athus en Mont-Saint-Martin in 1988 met wisselstroom geëlektrificeerd om het gebruik van de elektrische locomotieven van de regio te rationaliseren. Maar vijf jaar

later werd dat lijnvak opgeheven en ontmanteld om baan te ruimen voor de *boog van Rodange* waarlangs de treinen van de lijn Athus-Meuse naar het Groothertogdom Luxemburg konden rijden, zonder dat ze in Athus kop moesten maken.

EEN NIEUW FRANS-BELGISCH GRENSPUNT IN 2004 Aubange – Mont-Saint-Martin

De elektrificatie van de lijn Athus – Meuse is sinds 15 december jongstleden een feit. Over die voor het vrachtvervoer bestemde as kunnen rechtstreekse treinen rijden tussen de havens van Antwerpen, Gent of Zeebrugge, het oosten van Frankrijk, Zwitserland en Italië. Voorbij Aubange moeten de treinen nu naar Metz rijden over het Luxemburgse net, Esch-sur-Alzette en Bettembourg. Maar in Frankrijk is het lijnvak Thionville – Metz momenteel verzadigd. Op 11 december 2000 hebben de ministers van Vervoer van België, Frankrijk en Luxemburg een overeenkomst gesloten over een alternatief traject voor de verbinding Nancy – Metz – Luxemburg. Dat traject wordt aangesloten op de as Athus-Meuse en loopt tot in Metz via Mont-Saint-Martin, Longwy, Longuyon en Conflans-Jarny, waarbij gebruik gemaakt wordt van de geëlektrificeerde SNCF-lijnen die vroeger dienden voor het mijnverkeer van het bekken van Briey dat nu buiten gebruik is.

Voor dit traject is er echter een spoor aansluiting in een nieuwe bedding van enkele honderden meters nodig tussen Aubange (België) en de bedding van de buitendienst gestelde lijn Athus – Mont-Saint-Martin (Frankrijk) ... een soort drieëntwintigste Frans-Belgisch grenspunt.

Het enkelspoor dat momenteel wordt aangelegd en geëlektrificeerd met 25 000 volt in het hartje van de *Europese ontwikkelingspool*, symboliseert de heropleving van de regio, maar ook van een Europa zonder spoorweggrenzen, waarin voor de trein een bloeiende toekomst is weggelegd. ■