

'Quévy? Nooit van gehoord!'

Quévy - "Station Quévy? Nooit van gehoord. Moet U niet bij de Belgische spoorwegen zijn, mijnheer, maar bij de SNCF. Dat Quévy zal wel in Frankrijk liggen", zegt de telefonist op het Antwerps kantoor van de Belgische NMBS licht geïrriteerd. Quévy is een groot Waals goederenstation. Het ligt aan de lijn Roosendaal - Brussel - Parijs onder Mons tegen de Franse grens. Er stoppen dagelijks 60 goederentreinen, er werken 80 mensen en het is de schakel tussen de Belgische en Franse bovenleidingen met hun verschillende voltages.

De boemel van Mons naar Quévy trekt sneller op dan je van zo'n lokaal puffertje zou verwachten. In luttele minuten zoekt het elektrische tweebaksstoppertje van de ene halte naar de andere. Eerst doet het treintje Cuesmes aan, dan Frameries, daarna Genly. Allemaal kleine stationnetjes. Steeds stapt slechts een handjevol autochtonen in en uit. Op de achtergrond ligt het glooiende landschap van Henegouwen. Na een kwartier piept het treintje eindpunt Quévy binnen. Naar een doodlopend achterafspoor, spoor I-bis, schuin voor het station. De weinige passagiers lopen de weg af naar het dorp. In een oogwenk is er geen kip meer te zien. Die avond net na tien zal de laatste trein binnenlopen en zijn die dag 250 mensen in- en uitgestapt. De volgende ochtend nog voor drieën meldt de eerste reiziger zich weer op het stationsterrein. Bij spoor 1-bis overheerst hetzelfde verlaten beeld als onderweg. Het blijkt niet maatgevend voor de rest van het terrein. Achter twee goederenwagens die het uitzicht belemmeren, verheft zich een gebouwencomplex met erachter een uitgestrekt spooremlacement waar locomotieven af en aan rijden en werklui inspectiewerk uitvoeren. Het eerste spoor na de ingang is leeg, al is dit de plek waar de reizigerstrein uit Mons gewoonlijk terugkeert naar het noorden. Maar het boemeltje is naar spoor I-bis geleid omdat op spoor I - en spoor II - op dit moment alleen Frans materieel kan binnenrijden. Het heeft te maken met de spanning op de bovenleiding.

Het Belgische Quévy ligt sinds 1855 aan de spoorlijn tussen Mons en het Franse Hautmont. De rails zijn vooral aangelegd voor de export van cokes uit de regio naar de Noordfranse metaalindustrie en de invoer van Franse consumptiegoederen.

De fameuze familie Rothschild verkrijgt in 1858 de concessie. Vijf jaar later komt er een verbinding met Brussel-Zuid. Noord-België onderhoudt vanaf 1866 de dienst Hautmont - Mons.

Het regionale spoorwegbedrijf gaat in mei 1940 op in de nationale NMBS.

Het stationsgebouw verrijst in 1857, zij het nog in sobere vorm. In 1874 volgen het rangeerterrein en een veel groter gebouw. Vlak voor de Eerste Wereldoorlog brandt een deel af. In de oorlog gaat een ander deel ten onder aan het geweld. Alles wordt hersteld. Precies dertig jaar geleden kreeg Quévy elektrische bovenleiding. De huidige perrons van 750 meter stonden er al twee jaar.



Spoor I-bis: doodlopend achterafspoor Foto NS

Stations

Q

De spanning kan bij beide sporen worden ingesteld op de 3000 volt gelijkspanning voor de Belgische treinen of de 25.000 volt wisselspanning voor hun Franse broers. Handig voor het goederenverkeer. Een Franse locomotief kan doorrijden tot op het emplacement in België; en omgekeerd. Dat spaart rangeertijd en dus geld. Ruim 120.000 goederenwagens vertrekken per jaar uit Quévy. Ze wisselen alleen van locomotief. Van de meer dan 110.000 ingaande wagens worden tevens de gegevens in de computer ingevoerd. Een deel krijgt bovendien een technische controle. Soms op spoor I en II maar vaker op het emplacement achter het tweede perron waar de bovenleiding eveneens met het Belgische en Franse voltage kan worden gevoed.

Voor passagiers is er een nadeel: hun trein vertrekt ongeacht de dienstregeling soms van spoor I en soms van spoor I-bis. "Hoe het zit, moet je aan iemand daar in de signaleringscabine vragen", zegt stationschef Thierry Dieu (35) met de slag van een Fransman. Hij wijst naar een donker hok waar twee man achter de knoppen en het tableau zitten. Zij stellen de bovenleidingsspanning, de seinen en de wissels in.

Passage

Het reizigersverkeer in Quévy beperkt zich tegenwoordig tot een stoptrein-verbinding met Mons en het iets hoger gelegen Soignies. Op werkdagen tuft elk uur een boemel in beide richtingen. In het week-einde moeten reizigers zich met de bus behelpen. Internationale reizigerstreinen tussen Frankrijk en Nederland denderen zestien keer per dag langs spoor III en IV zonder vaart te minderen. "Kijk daar", zegt Dieu wanneer de trein van 13.41 uur uit Parijs zich aankondigt. "Waar je het straks ziet vonken, gaat de locomotief de neutrale zone tussen Frankrijk en België in." De voedingskabel boven de twee sporen heeft tussen de Franse 25.000 volt en de Belgische 3000 volt een spanningsloos stuk van ongeveer een kilometer: de sluis. Zodra de locomotief deze zone knetterend is binnengereden, schakelt de meester zijn machines over naar het voltage van het land dat hij nadert. Doorgaans zakt boven-

in lange rijen langs de douane, voor controle. Dat hield na de oorlog zoetjesaan op. Onlangs is de douane opgeheven, net als bijna overal in de EG." De hal, nu grotendeels leeg, wordt ontvangstruimte.

Star 21

Dat er nog nauwelijks reizigers in Quévy komen, vindt Dieu niet erg. Het goederenvervoer vindt hij wel zo leuk. Vol vuur schetst hij de plaats van Quévy als doorgangstation voor goederentreinen van Groot-Brittannië, Nederland, Zeebrugge en Antwerpen, via Brussel en Mons naar Spanje, Frankrijk en met name Italië. Het gecombineerde spoor-wegvervoer groeit net als elders sterk en vormt inmiddels 40 procent van het totale goederenvervoer in Quévy. Eveneens 40 procent bestaat uit gesloten treinen die zijn gevuld met auto's, granen, suiker, kolen of staal. Gemengd vervoer neemt 10 procent voor zijn rekening. De resterende 10 procent is personenvervoer.

Het goederenvervoer in Quévy staat onder druk. Het toekomstplan Star 21, de Belgische versie van Rail 21, wil het zware goederenvervoer concentreren op een traject ten oosten van Quévy met Erquennes als grensstation. Dat kan de hogesnelheidslijn tussen Halle en Brussel straks ontlasten. Bovendien zal bij een beperking van het aantal rangeerstations het verspreid vervoer voortaan slechts bij Erquennes en Mouscron de grens passeren. Stationschef Dieu voorziet voorlopig nog voldoende werk. "Maar ik ben niet degene die iets over de toekomst van dit station kan zeggen. Dat hangt af van het ondernemingsplan van de NMBS waarover binnenkort meer duidelijk is en van de internationale ontwikkelingen in het goederenvervoer." Zeker is dat Quévy belangrijk zal blijven voor het gesloten en het gecombineerde vervoer.

Harrie Quispel

