

IN DE MARGE VAN EEN ELEKTRIFICERING ...

# WELKENRAEDT - MONTZEN

KLEINE LIJN, GROTE GESCHIEDENIS

• Roland Marganne

HET SPOOR 8 JULI 2006



VERZAMELING P. PASTELS

▲ De streek van het drielandenpunt met de respectievelijke staatshoofden (1908)

Na een jaar van onafgebroken werken heeft Infrabel, de beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur, op 27 januari laatstleden de elektrificering van de korte enkelspoorlijn 39 ingehuldigd die Welkenraedt (op de « historische » reizigersas 37 *Luik - Duitse grens*) verbindt met Montzen (op de goederenas *Antwerpse haven - Duitsland*). Na de volledige vernieuwing van de sporen in 2004 (langgelaste spoorstaven) volgden in de loop van 2005 de plaatsing van de bovenleidingspalen en de kabels, zodat de lijn op 16 november 2005 onder spanning gebracht kon worden.

Dankzij dit initiatief - een investering van 200.000 euro voor een lijn die geen regelmatig « reizigersverkeer » kent - is het mogelijk, het spoorverkeer tussen België en Duitsland te verbeteren en het regionaal verkeer meer flexibiliteit mee te geven, zowel wat het reizigers- als het goederenverkeer

betreft. De geëlektrificeerde lijn 39 zal als omleidingsreisweg gebruikt worden tijdens de onderhoudswerken aan lijn 37 (vooral bij het restaureren van de kunstwerken) of tijdens de aanleg van de hogesnelheidslijn (L 3) aan de vertakking met lijn 37 in het station Chênée. Voortaan zullen elektrische locomotieven gemakkelijk tussen de stations Welkenraedt en Montzen heen en weer kunnen rijden en zal de betrouwbaarheid van de elektrische voeding van de lijnen 24 *Tongeren - Montzen* (geëlektrificeerd sedert 1984) en 37 *Luik - Aken* (geëlektrificeerd sedert 1966) erop verbeteren. Kortom, de nieuwe geëlektrificeerde lijn verhoogt het potentieel en de betrouwbaarheid van de lijnen 24 en 37 en is een zoveelste troef voor de ontwikkeling van de zogeheten « driegrenzenstreek » die een strategische positie inneemt op de as Duitsland - Noordzee.

## LIJN 39, LAATSTE MONUMENT VAN DE « BELGISCH-PRUISISCHE VERBINDING »

Hoewel er vandaag nog slechts een fractie (8 kilometer) van rest, is de lijn *Welkenraedt - Montzen* in feite het laatste overblijfsel van een groot internationaal project dat uit de 19e eeuw dateert, namelijk de « *Belgisch-Pruisische verbinding* », een spoorlijn van Welkenraedt naar Aken via Plombières<sup>1</sup> en Gemmenich, die speciaal werd aangelegd voor de ontginning van looderts in het gehucht Plombières. De mijnontginning in Plombières werd pas op industriële schaal aangevangen in het begin van de 19e eeuw, toen koning Willem I van Nederland, waarvan het latere België toen deel uitmaakte, op 15 juni 1828 een concessie voor de ontginning van lood in de ondergrond van de gemeenten Gemmenich, Hombourg en Montzen verleende aan ... Charles-James Cockerill, broer van John, de stichter van de Luikse staalnijverheid. De exploitatie van de mijn kende een snelle groei, in die mate zelfs dat op 8 juli 1846 een naamloze vennootschap « *Compagnie des mines et Fonderies de Bleyberg* » werd opgericht. Rond die tijd werd op verschillende plaatsen in de mijn ook een amalgaam van zink en lood aangetroffen. In 1867 bereikte de exploitatie van de lood-, zilver- en pyrietmijnen een hoogtepunt: ze namen 162 hectaren in beslag in de gemeenten Moresnet en Gemmenich, en 6 618 hectaren in Hombourg, Montzen en Henri-Chapelle. Laten we echter naar ons hoofdonderwerp terugkeren, namelijk de spoorweg. Om de ondergrondse rijkdom van de streek ten volle te laten renderen, waren overduidelijk snelle, gemakkelijke en goedkope verbindingswegen nodig. Toen al had de mijnonderneming een pendeldienst met paard en kar opgezet tussen het station en de mijninstallaties van Bleyberg, maar op de lange termijn was dit geen rationele

Na een lange procedure verkreeg Rémy Paquot van de Belgische regering de concessie voor die spoorlijn. De spoorwegmaatschappij, opgericht door de « SA de Bleyberg et Montzen » kreeg als benaming « *Jonction belgo-prussienne* » (Belgisch-Pruisische verbinding) en stelde in 1870 al het meest dringende, 11 km lange baanvak *Welkenraedt - Bleyberg* in dienst, om vanaf de mijninstallaties aansluiting te hebben op de lijn *Luik - Aken*, en wel in het station Welkenraedt. Twee jaar later werd de noordelijke tak *Bleyberg - Gemmenich - Aken* voor het verkeer opengesteld.

De lijn van Welkenraedt tot de Pruisische grens had een uitermate bochtig tracé als gevolg van het sterk heuvelachtige karakter van het land van Herve. Daarnaast was er het vaste voornemen om de lijn langs de Belgisch-Pruisische grens te leiden zonder ze evenwel over te steken. Die grens was toen de *Route Mitoyenne* (gemeenschappelijke weg) die Welkenraedt en Henri-Chapelle scheidde van Herbesthal en van het grondgebied van Neutraal-Moresnet.

Vanuit Welkenraedt kronkelde de lijn dus bergaf door de weilanden, eerst tot Henri-Chapelle, waar het station in een buitenwijk lag, en verder tot het station « Montzen », dat later de naam « Birken » aannam. Het was trouwens op een boogscheut van Montzen/Birken dat de Duitse bezetter tijdens de Eerste Wereldoorlog een vertakking aanlegde naar het toekomstige rangeerstation van Montzen, vertakking die vandaag nog steeds deel uitmaakt van lijn 39. De oude lijn 39, die al lang niet meer bestaat, liep naar de vallei van de Gueule in Moresnet. Daar werd een station opgetrokken, vlakbij de plaats waar later het viaduct van Moresnet zou komen, waarover vandaag lijn 24 loopt (*Tongeren - Aken-West*). Vanuit dat station vertrok een zijlijntje van 2,5 km dat door weiden en velden aan de weg Henri-Chapelle - Aken

## De Duitse bezetting tijdens de Eerste Wereldoorlog bracht voor het spoorwegnet in de *driegrenzenstreek* een omwenteling teweeg.

oplossing. Rémy Paquot, de directeur van de « Société anonyme de Bleyberg et Montzen », ondernam stappen om een spoorlijn te laten aanleggen tussen Welkenraedt<sup>2</sup> en zijn onderneming in Bleyberg. Hij had trouwens een verlenging van die lijn op het oog, niet alleen tot Gemmenich, maar zelfs tot de Pruisische grens en tot Aken. Deze stad was een goede afzetmarkt voor de producten van zijn onderneming en zorgde bovendien voor een vlotte aanvoer van brandstoffen dankzij de plaatselijke steenkoolmijnen. Uiteindelijk zou de grensoverschrijdende pendeldienst van Gemmenich naar Vaals, die met paard en kar moeizaam verliep over die weg met zijn talloze steile hellingen, opgeheven kunnen worden.

uitkwam en er zowat vijfhonderd meter langsheen liep op het grondgebied van Neutraal-Moresnet. Het lijntje eindigde op een doodspoor in de industriële installaties van *la Vieille Montagne*, bij een bescheiden stationsgebouwtje. Dit was Neutraal-Moresnet, het station van een lilliputstaatje dat door een « vergetelheid » van de cartografen van het Congres van Wenen (1815) was kunnen ontstaan en dat slechts een kort leven beschoren zou zijn. Het grondgebied ervan strekte zich uit over een gedeelte van de huidige agglomeratie van La Calamine (Kelmis). Filatelisten weten dat dit ministaatje erin is geslaagd zijn onafhankelijkheid te bewaren tot op het einde van de Eerste Wereldoorlog. ●●●



VERZAMELING P. PASTELS

▲ Station Herbesthal



Nadien, toen het definitief bij België was gevoegd, kreeg het de naam « La Calamine ».

Op de oude lijn 39 was Bleyberg, later Plombières, het belangrijkste station. Het was geflankeerd door een vandaag verdwenen viaduct en voorts uitgerust met een aantal aansluitingssporen naar de plaatselijke mijninstallaties. Het imposante stationsgebouw met overkapping was vanuit architecturaal standpunt een originele structuur in die zin dat het uit twee gebouwen bestond waarvan het ene voor de spoorwegdiensten bestemd was en het andere voor de Belgische douane. In de loop des tijds werd het station Bleyberg/Plombières aangesloten op het spoorwegnet van de streek. Zo vormde het in het begin van de 20e eeuw een echt spoorwegknooppunt vanwaaruit de treinen in vier richtingen vertrokken: naar Hombourg, Battice, het land van Herve en Chênée, Gemmenich en Aken, Neutraal-Moresnet of Henri-Chapelle en Welkenraedt.

Een opvallende bijzonderheid is dat de lijn het dorp Gemmenich doorkruiste zonder dat daar een station of een stopplaats was; men had dat bij de aanleg van de lijn niet gepland omdat de Belgische douanediens in Bleyberg gevestigd waren en er bijgevolg op Belgisch grondgebied geen enkele halte meer mocht zijn tussen Bleyberg en de grens... Gemmenich zal uiteindelijk zijn station krijgen, dankzij de medewerking van de gemeentelijke administratie van de Nederlandse gemeente Vaals, aan de andere kant van de berg waarop het « driegrenzenpunt » ligt. Vaals werd via Nederland niet door de spoorweg bediend, vooral om redenen die met het reliëf van de streek te maken hadden, en drong daarom aan op een spoorbediening op Belgisch grondgebied. En vermits Gemmenich de dichtstbijgelegen gemeente was... Zodoende stemde de Belgische overheid op het einde van 19e eeuw uiteindelijk in met het principe van de bouw van een station in Gemmenich.

De Belgisch-Pruisische grens werd in een tunnel overschreden, niet ver van het « drielandenpunt »<sup>3</sup>: het boren van deze 870 m lange koker - de tunnel van Botzelaer - duurde twee jaar. Hij bevond zich op zijn diepste punt 65 m onder de heuveltop en lag voor 250 m in België en 620 m in Pruisen. Bij het verlaten van de tunnel op Pruisisch grondgebied ging de lijn steil bergaf naar de stad Aken, die toen nog ommuurd was en door het leger werd bewaakt.

Meteen na de indienststelling van de verschillende lijnsecties werd reizigersvervoer georganiseerd door de Belgische Staatsspoorwegen die, zoals wel meer het geval was, aangesteld waren als exploitant van de lijn. Het laat zich raden dat het goederenvervoer snel groeide, zo snel zelfs dat er werd besloten, de lijn op dubbelspoor te brengen en in Welkenraedt voor een aansluiting te zorgen waardoor de treinen rechtstreeks de Vesder-lijn naar Verviers konden oprijden zonder te moeten keren in Welkenraedt. Die rechtstreekse verbinding werd in 1874 al in dienst genomen.

## EERSTE WERELDOORLOG EN OMWENTELING VOOR HET SPOORWEGNET IN DE STREEK

De Duitse bezetting tijdens de Eerste Wereldoorlog bracht voor het spoorwegnet in de «driegrenzenstreek» een omwenteling teweeg. Voor hun strategische en economische behoeften lieten de Duitsers een reeks nieuwe spoorlijnen aanleggen in het bezette België. Om een voor zichzelf vitale verbinding in stand te houden tussen de Antwerpse haven en het industriebekken van de Ruhr, zonder over het grondgebied van Nederland te passeren - dat neutraal was gebleven in het conflict - legden de Duitsers een uitsluitend «Belgische» spoorlijn aan die in Tongeren op het toenmalige spoorwegnet aansloot. Die nieuwe lijn liep via Belgisch Limburg en de provincie Luik naar de streek van Aken: het is «onze» lijn 24 *Tongeren - Wezet - Montzen* - die op de oor-

spronkelijke lijn 39 uitkwam vlakbij de ingang van de grenstunnel van Botzelaer. De Pruisen hadden de zaken groot gezien door een dubbel spoor met grote capaciteit, een soort van « hogesnelheidslijn » avant la lettre te verwezenlijken, met een gemakkelijk profiel, zonder ook maar één overweg en vandaar met een groot aantal kunstwerken en systematische overbruggingen waar ze andere spoorlijnen kruiste (in de streek die ons hier interesseert was dat in Hindel met de lijn *Chênée - Battice - Plombières*), in Montzen met de lijn *Welkenraedt - Gemmenich - Aken-West*, in Buschhausen met de lijn naar Aken-Zuid en in Botzelaer met de nieuwe lijn *Welkenraedt - Gemmenich - Aken-West*). Het volledig nieuwe rangeerstation van Montzen maakte deel uit van datzelfde project.

Na afloop van de vijandelijkheden beschikte de streek dan ook over twee spoorwegnetten die elkaar overlaptten. Het ene dateerde uit de 19e eeuw en was aangelegd voor de industriële lood- en zinkwinning, terwijl het andere, het modernere, tijdens de oorlog was aangelegd om de Antwerpse haven te verbinden met zijn klanten-staalproducenten in het Ruhrgebied.

Vanwege de economische realiteit in de periode tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog, koos de NMBS meteen na haar oprichting in 1926 voor de uitbouw van lijn 24 *Tongeren - Montzen - Aken (West)* die van de Duitse bezetting was overgeërfd, ten nadele van lijn 39 *Welkenraedt - Plombières - Aken-West*. Dat proces kwam in een stroomversnelling door

verdwijnen van alle spoorverkeer op lijn 39 ten noorden van Montzen, waar in 1952 de laatste reizigerstreinen reden. De samenstelling van die treinen had zo zijn pittoreske trekken: stoomlocomotieven type 97 en allerhande rijtuigen van Duitse makelij die na 1918 aan België waren geleverd bij wijze van herstelbetaling. Het goederenverkeer, dat met de stoomlocomotieven type 81 van het depot van Herbesthal werd verzorgd, overleefde niet veel langer. In 1957 reden de laatste Brossel-motorwagens type 553 tussen Welkenraedt en Montzen, zodat er van onze lijn - die het nu zonder haar noordelijke tak naar Plombières, Gemmenich en Aken moest stellen - nog slechts het stukje tussen Welkenraedt en Montzen overbleef. Sedertdien vormt ze een schakel tussen het vrachtttraject naar Duitsland (via Montzen) en het reizigerstraject (via Welkenraedt) in afwachting van de openstelling van hogesnelheidslijn L3 *Chênée - Walhorn*, die aan de Hammerbrücke op de « historische » lijn zal uitmonden.

#### ANDERE SPOORWEGPROJECTEN IN DE DRIEGREZENSTREEK

De elektrificering *Welkenraedt - Montzen* is beslist niet het enige moderniseringsproject van Infrabel in de driegrenzenstreek.

Op de hogesnelheidslijn naar Duitsland (*L3 - Chênée - Hammerbrücke*) wordt met man en macht gewerkt met het oog op de commerciële indienststelling in december 2007. De tunnel van Soumagne is geboord en ook de kunstwerken en

## De NMBS koos meteen na haar oprichting in 1926 voor de uitbouw van lijn 24 (Tongeren - Montzen - Aken-West) ten nadele van lijn 39 (Welkenraedt - Plombières - Aken-West)

het toegenomen goederenverkeer per spoor tussen België en Duitsland in het kader van de herstelbetalingen in natura vanwege het overwonnen Duitsland, en tevens doordat wegens de toenmalige slechte bilaterale betrekkingen tussen België en Nederland, gaandeweg werd afgezien van het gebruik van de « IJzeren Rijn », die andere historische spoorverbinding tussen de Antwerpse haven en Duitsland via Mol, Neerpelt, Weert en Mönchengladbach. Bovendien veroorzaakten de sluiting in 1922 van de loodmijn in Plombières - waarvan de ertsader uitgeput was - en de tegelijk optredende verzwakking van de industriële activiteit in de streek, een geleidelijke verkeersdaling op lijn 39 *Welkenraedt - Plombières - Aken*.

#### LIJN 39 TOT MINIMALE PROPORITIES HERLEID

De toenemende concurrentie van het wegvervoer na de Tweede Wereldoorlog en de regionale economische verschuivingen die toen plaatsgrepen, veroorzaakten uiteindelijk het

de bedding zijn klaar: Infrabel installeert momenteel de spooruitrustingen op deze nieuwe verkeersader (uitrusting voor elektrische voeding bij 25 kV - 50 Hz en aanleg van de sporen).

De historische verbinding tussen België en Duitsland (lijn 37 *Luik - Welkenraedt - Hergenrath-grens*) echter, wordt daarom niet verwaarloosd. Naast werken voor spoorvernieuwing en het verhogen van alle perrons op de lijn, gaat Infrabel in het station Verviers-Centraal ook door met de bundeling van de seinposten van Welkenraedt en Eupen, met als streefdatum eind 2006. Bovendien zal in december 2006 in Hergenrath - dichtbij de Duits-Belgische grens - een nieuwe onbewaakte stopplaats opengesteld worden met behulp van Europese « Interreg-kredieten ». Dankzij dit initiatief, dat door onze Duitse burens warm aanbevolen werd, zal de IRq-verbinding *Luik-Guillemans - Aken* een nieuwe cliënteel kunnen aantrekken, namelijk de talrijke Duitse inwoners van het Belgische grensdorp Hergenrath die daar zijn komen wonen door de ●●●



▲ Station Moresnet



▲ Station Plombières

- interessantere vastgoedprijzen maar die hun beroepsactiviteiten in Aken hebben behouden. Die nieuwe stopplaats is in zekere zin een terugkeer naar de dagen van toen, want het dorp Hergenrath heeft tot in 1957 een station gehad. Ten slotte is er nog de bouw van een nieuwe tunnel in Dolhain, geflankeerd door overdekte sleuven, en waarmee de verbetering van deze delicate zone langs de Vesder definitief in orde zou moeten zijn: voor dit project, dat bedoeld is om de snelheid van de treinen te kunnen optrekken van 40 naar 100 km/h, is tussen 2008 en 2010 een budget van acht miljoen euro uitgetrokken. De modernisering van lijn 24 wordt voortgezet: deze maakt deel uit van de 162 km lange as tussen de Antwerpse haven

Daardoor zal de locomotiefwissel in het station Montzen binnen afzienbare tijd tot het verleden behoren. Dankzij de grotere krachtontwikkeling van de elektrische locomotieven die veelvuldig op deze as ingezet zullen worden, zal de commerciële snelheid van lijn 24 opgetrokken kunnen worden, waardoor het vrachtvervoer van en naar de haven van Antwerpen sneller zal verlopen en de capaciteit van deze strategische as aanzienlijk zal toenemen. De aantrekkingskracht van het spoorwegnet en de Belgische havens zal daardoor beduidend groeien, wat voor de Belgische economie in het algemeen een goede zaak zal zijn.

Met deze elektrificering, waarvan de werken in het tweede semester van 2007 zullen starten, is een investering van drie

## Onlangs werd beslist om de werken op te starten voor de elektrificering van de ontbrekende acht kilometer op lijn 24, tussen de uitrit van Montzen en de grenstunnel van Botzelaer.

en de Duitse grens, en is voor het ogenblik geëlektrificeerd tot in Montzen. De werken voor het vernieuwen van de funderingsplaat in de tunnel van Veurs zullen tot het einde van 2006 duren en drie miljoen euro kosten. Maar het meest opmerkelijke is wel dat Infrabel onlangs heeft beslist, de werken te starten voor de elektrificering van de ontbrekende schakel van acht kilometer op lijn 24, tussen de uitrit van Montzen en de grenstunnel van Botzelaer<sup>4</sup>.

miljoen euro gemeoid. Vanaf oktober 2007 zal Infrabel aanpassingswerken uitvoeren in de uitrijbundel van het station Montzen, in de richting van Duitsland. Vanaf maart 2008 zal DB Netz, de Duitse infrastructuurbeheerder, de werken aanvangen voor de elektrische uitrusting van de grenstunnel van Botzelaer. Het bijzondere aan die tunnel is dat daar een derde, verstrengeld spoor ligt zodat het buitengewoon vervoer ondergronds over een vrijruimteprofiel van 5 m



▲ Elektrificatie van lijn 39



▲ Elektrificatie van lijn 24

beschikt, in de hoogte én in de breedte. Infrabel van haar kant, zal het spoorvak in de open lucht uitrusten tot in Montzen. De scheidingssctie tussen de Duitse wisselspanning 15 kV - 16,7 Hz en de Belgische gelijkspanning 3000 V, zal vlakbij het viaduct van Moresnet aangelegd worden. De elektrische installaties zullen dus operationeel zijn op het ogenblik dat de dienstregeling wordt gewijzigd in december 2008.

Hoewel die dossiers niet gekoppeld zijn, heeft Infrabel toch de beslissing genomen, tegelijkertijd te investeren in de modernisering en verbetering van het station Montzen, om het een moderne infrastructuur mee te geven en de toekomst ervan te verzekeren. Infrabel wordt de laatste jaren immers met een tweeledig verschijnsel geconfronteerd: de infrastructuur van dit oude rangeerstation - die begin jaren 70 nog in orde gebracht werden - vertonen tekenen van ouderdom en zijn in de nabije toekomst aan een ingrijpende modernisering toe. Maar tegelijk zijn ze te groot geworden voor de werkelijke behoeften na het openstellen van de grenzen in 1992 en de daaropvolgende sterke toename - nog vóór er van enig elektrificeringsproject sprake was - van het aantal treinen die in het station Montzen passeren zonder er te stoppen.

Daarom heeft Infrabel beslist de infrastructuur van Montzen te vereenvoudigen door een vijftiental sporen af te schaffen die momenteel weinig gebruikt worden, en alle overblijvende sporen grondig te moderniseren. De drie seinposten van Montzen zullen in 2012 trouwens gebundeld zijn met de seinpost van Wezet, die een volledig gemoderniseerde infrastructuur zal hebben.

Intussen zullen verbeteringswerken uitgevoerd worden om tot 2008 de huidige capaciteit van Montzen in stand te houden.

Dankzij deze modernisering en hertekening zal het resterende spoorweganet in de driegrenzenstreek klaar zijn voor de globalisering van de handel in een voortdurend veranderend Europa. ■

1 - Deze gemeente droeg tot in 1919 de naam « Bleyberg ». Toen wist het gemeentebestuur, ongetwijfeld gedreven door vaderlandslievende gedachten, ervoor te zorgen dat de gemeentenaam bij Koninklijk Besluit werd gewijzigd. Zo kon het afstand doen van de oorspronkelijke, Duits klinkende gemeentenaam en die vervangen door « Plombières », wat zonder enige twijfel een verwijzing inhield naar de plaatselijke industriële activiteiten van toen.

2 - Vanaf de Belgische onafhankelijkheid in 1830 tot aan het Verdrag van Versailles in 1919, liep de Belgisch-Duitse grens tussen het Belgische dorp Welkenraedt en zijn Pruisische evenknie Herbesthal, langs de « rue Mitoyenne » die Henri-Chapelle met Eupen verbond.

3 - Het « Drielandenpunt » was tot in 1919 feitelijk het punt waar de grenzen van vier Staten bijeenkwamen: Nederland, België, Neutraal-Moresnet en Pruisen. Vandaag vormt het nog steeds het grenspunt waar de grondgebieden van België, Nederland en Duitsland elkaar raken.

4 - Het Duitse gedeelte van lijn 24 tussen het Duitse fronton van de tunnel van Botzelaer en het station Aken-West, is al sedert 1968 geëlektrificeerd.