DE IJZEREN RIJN

• Roland Marganne



NMBS/J. GOOSSENAARTS

Een *IJzeren Rijn* ... op het Belgische net? Dit was de beeldrijke uitdrukking voor een oude spoorverbinding van 166 km die de Antwerpse haven met het Duitse industriële bekken van het Ruhrgebied via de Belgische Kempen verbond. Die verbinding was maar echt operationeel tussen 1879 en 1914. Op verzoek van Antwerpse en Vlaamse industriëlen wordt ze op dit ogenblik, bij de prille aanvang van de 21e eeuw, wellicht opnieuw in ere hersteld. Of hoe een dubbeltje rollen kan ...

Iedereen weet hoe belangrijk goede vervoerswegen zijn tussen een haven en zijn hinterland. Dit geldt ook voor Antwerpen maar omdat het kortste en eenvoudigste traject tussen de haven en het Ruhrgebied via Nederland liep, is het geen wonder dat de verbindingen soms chaotisch waren. De geschiedenis van de *IJzeren Rijn* is een mooie illustratie daarvan. Nu eens in dienst, dan niet, een rechtstreeks gevolg van de harde concurrentiestrijd tussen Antwerpen en de Nederlandse haven van Rotterdam.

1830: EERSTE STAPPEN

Onmiddellijk na de scheiding van de twee landen en de onafhankelijkheidsverklaring van België hadden industriëlen met een toekomstvisie, waaronder John Cockerill, al het belang ingezien van een goede verbinding tussen Antwerpen en de Rijn. De spoorweg, toen een revolutionair vervoermiddel, leek hun het instrument bij uitstek. Vanaf 1830 was de aanleg van een verbinding tussen Antwerpen en Duitsland dan ook een van de eerste economische dossiers die de Voorlopige Belgische Regering behandelde. Vijf dagen na zijn eedaflegging bestudeerde koning Leopold I ook al een dergelijk project. België liet trouwens in het *Verdrag van de XXIV artikelen*, dat de scheiding tussen de nieuwe natie en Nederland regelde, een bepaling opnemen die haar het recht gaf een verbindingsweg te maken naar Duitsland via Nederlands-Limburg. Hoewel er in die tijd ook voorstanders van een kanaal of een weg waren, haalde de spoorweg het uiteindelijk.

EERSTE VERBINDINGEN

Hoewel koning Willem van Oranje lang aarzelde om het verdrag te ondertekenen - hij zou dat maar effectief doen in 1839 - kon de haven van Antwerpen niet wachten en de Belgische regering liet op 1 mei 1834 de fameuze financierings- en exploitatiewet van de *Chemin de fer de l'Etat Belge* goedkeuren.

Deze maatschappij plande een eerste *IJzeren Rijn* via Mechelen, Leuven, Tienen, Borgworm, Luik en Verviers naar Keulen en de Rijn. Die lijn werd op 24 oktober 1843 voor het verkeer geopend en was de eerste trans-Europese spoorweg. Deze lijn was echter vooral wegens haar profiel niet zo geschikt voor het goederenverkeer door de hellingen in Ans en Aken. Om die reden keken de Antwerpse betrokkenen vlug uit naar een alternatief traject via Nederland. Na de onderhandelingen kruisten diverse spoorweglijnen de grenzen tussen de beide landen: Antwerpen - Moerdijk (nu Roosendaal), Turnhout - Tilburg of Hasselt – Maastricht. Zoveel omleidingen om Antwerpen met het Ruhrgebied te verbinden ... Maar het gezond verstand zegevierde en men besliste artikel 12 van het verdrag van 1839 toe te passen. Nu kon de kortste verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied aangelegd worden dank zij het toegestane doorgangsrecht in Nederlands Limburg.

DE KORTSTE WEG

In 1873 kreeg de *IJzeren Rijn* gestalte toen de twee landen het eens werden in een verdrag over een tussenweg om een nieuw spoortracé aan te leggen. De lijn is 166 km lang, vertrekt uit Antwerpen en loopt via Lier, Herentals, Geel, Mol, Lommel en Neerpelt om zo de grensgemeente Hamont te bereiken. Vervolgens dwarst de lijn Nederlands Limburg (Budel, Weert, Roermond en Vlodrop), steekt de Duitse grens over in Dalheim en bereikt zo Mönchengladbach, waar ze aansluit op het Duitse spoorwegnet.

Omdat bij de aanleg van het toenmalige spoorwegnet ook met andere belangen werd rekening gehouden, werd de *IJzeren Rijn* uiteindelijk een aaneenschakeling van bestaande baanvakken en nieuwe verbindingen. Dit blijkt duidelijk uit de volgende tabel:

Baanvak van de IJzeren Rijn	Opening
Mechelen - Antwerpen (Borgerhout)	3 mei 1836
Hoofdstation - Antwerpen (Borgerhout)	25 aug 1840
Mönchengladbach – Rheydt	12 aug 1852
Lier - Herentals (- Turnhout)	19 april 1855
Mortsel – Boechout – Lier	6 juli 1864
Maastricht – Venlo	21 nov 1865
Antwerpen-Dokken en Stapelplaats - Berchem	1 jan1873
Roermond – Rheydt - (Mönchengladbach)	15 feb1879
Herentals - Mol	27 mei 1878
Mol – Neerpelt – Roermond	2 juni 1879

De *IJzeren Rijn* werd dus pas operationeel in 1879. De exploitatie ervan werd toevertrouwd aan de *Grand Central Belge*, een privé-maatschappij met internationale vertakkingen. In die tijd reden er drie rechtstreekse reizigerstreinen heen en terug tussen Antwerpen en Mönchengladbach, met rechtstreekse rijtuigen voor Dortmund en Leipzig. De treinen naar de Antwerpse haven werden voornamelijk gebruikt door emigranten uit Duitsland of Centraal-Europa die naar de Verenigde Staten wilden emigreren.

Het goederenverkeer had ook een belangrijk aandeel. De goederentreinen verbonden namelijk de haven van Antwerpen en de ondernemingen van de Ruhr in 4.30 u. Een ware prestatie voor die tijd! Door dit succes besloot de *Grand Central Belge* de sporen over het volledige traject te verdubbelen. In 1893 begonnen de werken en zij werden beëindigd in 1907 door de *Chemins de fer de l'État belge*, die het Belgische gedeelte van de as vanaf 1898 hadden overgenomen. Een rechtstreeks gevolg was de industrialisering van het noordwesten van de Kempen. Talrijke ondernemingen, die werden aangetrokken door de gemakkelijke vervoerswegen zoals de spoorweg en de kanalen, vestigden zich langs de lijn.

EERSTE ONDERBREKING

De Duitse invasie van 1914 zorgde voor een eerste teloorgang van de *IJzeren Rijn*. Omdat Nederland in het eerste wereldconflict zijn neutraliteit had uitgesproken, verbood de Nederlandse overheid elke doorvoer van reizigers of vracht op hun grondgebied. En de Duitse bezetter, die elk contact tussen België en zijn neutrale buur wilde verhinderen, versterkte de Belgisch-Nederlandse grens met een elektrische afsluiting.

Na de onafhankelijkheidsverklaring van België zagen industriëlen met een toekomstvisie meteen het belang in van een goede verbinding tussen Antwerpen en de Rijn.

Hoewel de Duitse overheid de controle van het Belgische spoorwegnet had overgenomen, had ze geen snelle verbinding meer tussen de Antwerpse haven en Duitsland, en daarom besloot ze een nieuwe as Antwerpen - Ruhrgebied langs de Nederlandse grens te laten bouwen: onze huidige lijn 24 Tongeren – Gemmenich, via Wezet en Montzen. Ze schuwden de grote middelen niet: een lijn met een gemakkelijk profiel en een overvloed aan kunstwerken zoals het viaduct van Moresnet en de tunnel van Veurs, de langste van België na de oorlog, geen overwegen en diverse bovengrondse kruisingen.

De nieuwe *IJzeren Rijn* was iets langer dan 51 km en liep voortaan via Aarschot – Hasselt – Wezet – Montzen en Aken-West om toe te komen bij Mönchengladbach.

BUITENDIENSTSTELLING

Na de wapenstilstand van 1918 kwam de *IJzeren Rijn* maar zelden meer ter sprake. Het verkeersvolume van de glorierjaren van voor 1914 was nog maar een herinnering. Duitsland kende een ernstige economische crisis die in de hand gewerkt werd door de enorme oorlogsschadeloosstellingen die door het verdrag van Versailles opgelegd werden. Het vervoer met België was dus miniem. Het nieuwe instrument dat door de bezetter werd achtergelaten werd veeleer in ons land gebruikt. Lijn 24 had als voordeel dat elke onderhandeling met de Nederlandse Spoorwegen overbodig werd. De betrekkingen tussen beide landen waren inderdaad verre van vriendschappelijk. België hield een wrang gevoel over aan de neutraliteit van Nederland tijdens de oorlog. De Nederlanders van hun kant toonden maar weinig begrip voor de territoriale eisen van België tijdens de onderhandelingen die voorafgingen aan het verdrag van Versailles: de annexatie van Zeeland en Nederlands-Limburg. Bovendien namen onze noorderburen een protectionistische houding aan. Zij wensten hun havens, vooral die van Rotterdam, in hun relaties met het Ruhrgebied te bevoordelen ten nadele van Antwerpen.

Hoewel er opnieuw goederen langs de *IJzeren Rijn* konden worden vervoerd en de verdragen van 1839 en 1873 daartoe verplichtten, dokterden de verantwoordelijken van de Nederlandse Spoorwegen een onduidelijke tariefpolitiek uit voor het vrachtvervoer op deze 88 km spoor op het grondgebied van Nederlands-Limburg. De nadelige invloed op het verkeer van de *IJzeren Rijn* via Budel, Roermond en Vlodrop laat zich raden. Tot in 1938, het jaar waarin de eerste verontrustende nazigeruchten ervoor zorgden dat de internationale uitwisselingen schaars werden, was er maar een dagelijkse internationale reizigersverbinding tussen Antwerpen en Mönchengladbach, tegenover zes directe goederentreinen heen en terug.

DE TWEEDE WERELDOORLOG

De tweede wereldoorlog schudde opnieuw de Europese spoorwegnetten door elkaar. De Duitsers gebruikten volop de *IJzeren Rijn* voor het vervoer van hun troepen en hun bevoorrading. Onmiddellijk werd de lijn door de geallieerde luchtmacht bestookt, die de vijandelijke aanvoerlijnen wilde onderbreken.

Ook de Amerikanen begrepen bij de bevrijding het belang van die as voor de logistieke behoeften van een bevrijdingsleger dat daarna Duitsland zou bezetten.

MERKWAARDIGE EVOLUTIE

Zou de *IJzeren Rijn* profiteren van de inspanningen die werden geleverd in het kader van de Europese eenmaking waarvan België en Nederland pioniers waren? Het antwoord luidt merkwaardig genoeg ... neen!

Na de tweede wereldoorlog bloedde zowel het goederen- als reizigersverkeer op de *IJzeren Rijn* langzaam dood. Er reed geen enkele internationale reizigerstrein meer op die lijn. De drie nationale regeringen opteerden elk voor lokaal verkeer op hun grondgebied, dat op dat ogenblik ook moeilijk het hoofd kon bieden aan de groeiende concurrentie van de individuele transportmiddelen. Zo reed er in België gedurende

Tijdens de tweede wereldoorlog gebruikten de Duitsers de IJzeren Rijn voor het vervoer van hun troepen en hun bevoorrading.

20 jaar, tussen 1957 en 1978 geen enkele reizigerstrein meer tussen Mol en Neerpelt. Pas in 1984 werd, met de invoering van het IC-IR-plan, een rechtstreekse vaste verbinding tussen de hoofdstad en Neerpelt in het leven geroepen.
Wat het goederenvervoer betreft, duurde het tot de zomer van 1970 vooraleer het internationale verkeer op de *IJzeren Rijn* werd hersteld. Dit was het gevolg van een overleg tussen de drie nationale spoorwegnetten, met name de NMBS, de Nederlandse Spoorwegen en de Deutsche Bundesbahn. Het betrof echter maar een enkele treinlading met autoonderdelen die tussen Bochum en Antwerpen heen en terug reed. Dit type van treinlading, dat de naam *Hucpac* kreeg, werd aan het einde van de jaren tachtig door een diesellocomotief reeks 215 van de DB getrokken. Op 3 juni 1991 reed die trein een laatste keer op de *IJzeren Rijn*.

DE HUIDIGE INFRASTRUCTUUR

De huidige infrastructuur van de lijn is een goede weerspiegeling van haar lotgevallen.
In België is het historische traject van de *IJzeren Rijn* nog goed uitgerust, vooral omdat er tussen Antwerpen-Centraal en Neerpelt een IR-verbinding is gewaarborgd met de nieuwe motorrijtuigen reeks 41. Het tracé vertrekt uit Antwerpen-Noord en volgt 46,7 km de dubbelsporige geëlektrificeerde lijnen 27 tot Mortsel, 14 tot Lier en 15 tot Herentals. Van Herentals tot Mol is de lijn 22 km lang, dubbelsporig en niet geëlektrificeerd, maar uitgerust voor een referentiesnelheid van 120 km/u. Ten oosten van Mol, tot Neerpelt (23,4 km), werd de lijn in de periode tussen de twee oorlogen op één spoor gebracht. Op 28 mei 1978 werd ze, in het kader van een betere lokale spoorwegbediening, opnieuw voor het reizigersverkeer geopend. De snelheid bedraagt 120 km/u en er is een uitwijkmogelijkheid Lommel-Werkplaats.
Van Neerpelt tot de Nederlandse grens (Hamont - Budel) is er sedert 1953 geen reizigersverkeer meer, hoewel er een project bestaat om de IR-verbinding Antwerpen - Neerpelt minstens tot Hamont te verlengen. De lijn is voldoende uitgerust (referentie snelheid: 70 km/u), ook omdat er dagelijks rechtstreekse zinkertstreinen tussen Antwerpen en Budel voor de zinkfabriek *Budelco* rijden.
Op Nederlands grondgebied daarentegen, voorbij Budel naar Weert (10,4 km), wordt de nog altijd enkelsporige lijn niet meer in de regelmatige dienst gebruikt. De lijn wordt nochtans onderhouden, want ter gelegenheid van de trein-tram-busdag rijden de IR-treinen Antwerpen - Neerpelt op Nederlands grondgebied tot Weert in het kader van de operatie *Teuten-Express*.
Het baanvak Weert - Roermond (24,1 km) maakt deel uit van de hoofdas Amsterdam - Maastricht. De bovenleiding heeft volgens het Nederlandse systeem een spanning van 1,5 kV, de lijn is dubbelsporig, laat een snelheid toe van 140 km/u en wordt druk bereden door zowel reizigers- als goederentreinen. ●●●



FOTO'S: H. MARGANNE

▲ Lier
▲▲▲ Neerpelt



▲ Mol: Locomotief 5526 aangepast om over de IJzeren Rijn te rijden

••• Het baanvak Roermond – Vlodrop-grens (513,7 km) is enkelsporig, niet geëlektrificeerd (referentiesnelheid: 80 km/u) en nu buiten dienst. Er is echter een belangrijke hinderpaal: een baanvak van 3,5 km tussen het station van Roermond en Dalheim aan de Duitse grens loopt door een *stiltezone* die in 1994 door de lokale Nederlandse overheid in het kader van het natuurdomein *Meinweg* werd vastgelegd. In dit *Special Protected Area* (op Europees niveau) is het moeilijk denkbaar dat goederentreinen het leefgebied van zeldzame soorten zoals slangen, salamanders en kraanvogels zouden schenden. Tenslotte ligt er vanaf de Duitse grens (Dalheim) tot Rheydt een enkelsporige lijn van 18 km met een referentiesnelheid van 60 km/u. In Rheydt sluit ze aan op de geëlektrificeerde lijn met grote vervoerscapaciteit, volgens het Duitse systeem 15 kV 16 2/3 Hz, Mönchengladbach – Aken.

DE HEROPBOUW

De Antwerpse havenautoriteiten eisen al tientallen jaren de heropbouw van de *IJzeren Rijn*. Sedert de jaren 90 werd het dossier nieuw leven ingeblazen in het kader van een brede discussie tussen België en Nederland. Beide landen hebben uiteindelijk een consensus bereikt in het kader van het akkoord van 21 december 1996 betreffende het uitbaggeren van de Westerschelde, een eis van de Antwerpse havenautoriteiten, met als tegenprestatie een betere kwaliteit van het Maaswater, een eis van Nederland. Bij die gelegenheid werden de spoorwegdossiers van beide landen onderzocht. De Nederlanders hebben verkregen dat de hogesnelheidslijn Antwerpen - Nederland langs de autosnelweg E 19 loopt in plaats van de havenweg te volgen, terwijl België garanties heeft gekregen voor de verlenging van de huidige goederenlijn nr. 11 Antwerpen-Noord - Y Schijn – Noordland naar Bergen-op-Zoom, in Nederland – op de lijn Roosendaal - Vlissingen - in het kader van een betere spoorverbinding tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam. Tenslotte, oevereenkomstig de verdragen van 1839 en 1873, heeft Nederland aanvaard deel te nemen aan een studie over de heropbouw en modernisering van de *IJzeren Rijn*, in gemeenschappelijk overleg met Duitsland, op voorwaarde dat een oplossing wordt gevonden om de voorschriften van het natuurdomein *Meinweg* in acht te nemen.

Uit die studie blijkt de rendabiliteit van de heropbouw van de *IJzeren Rijn*, in een eerste fase met dieseltractie. Het verkeer tussen Antwerpen, Duitsland en Centraal-Europa kent immers een forse groei, en volgens bepaalde voorzieningen zou het volume van het verkeer verdriedubbelen tegen het jaar 2020. Dus moeten er meerdere goede spoorwegverbindingen komen om die stroom op te vangen. De *IJzeren Rijn* zou zo complementair worden met de huidige as via Hasselt, Wezet en Montzen.

Op dit ogenblik is de wederindienststelling van de *IJzeren Rijn* een kwestie van jaren, zoniet van maanden. In dat vooruitzicht moet de uitrusting van het spoor en van de seininrichting opnieuw bekeken worden, vooral op de Nederlandse baanvakken die buiten dienst zijn. Er worden nu trouwens oplossingen gezocht om de ecologische richtlijnen van de *Meinweg* en de voorschriften van de *IJzeren Rijn* te verzoenen.

De NMBS wijzigt nu al bepaalde locomotieven om ze uit te rusten met de veiligheids- en bedieningsuitrustingen die specifiek zijn voor de Nederlandse en Duitse seininrichting. Dit geldt voor bepaalde locomotieven van de reeks 77 die nu worden geleverd, maar ook voor enkele oudere locomotieven van de reeks 55 die worden gewijzigd. Deze locomotieven zullen de eerste rechtstreekse goederentreinen Antwerpen - Mönchengladbach trekken als de laatste obstakels uit de weg zijn geruimd.

De *IJzeren Rijn* kan dan, na honderd jaar, definitief wakker worden uit haar winterslaap. ■