

Lijn 155 Marbehan – Virton – Lamorteau – Franse grens

Opengesteld voor reizigersverkeer:

Sectie Marbehan – Virton: 28 mei 1873

Sectie Virton – Lamorteau: 15 maart 1881

Stopzetting van reizigersverkeer:

Sectie Marbehan – Virton: 5 februari 1951

Sectie Virton – Lamorteau: 7 oktober 1951

Opengesteld voor goederenverkeer:

Sectie Marbehan – Virton: 21 april 1873

Sectie Virton – Lamorteau: 15 maart 1881

Aansluitingen: Valvert (Etalle) (L289)
Burgo (Harnoncourt)

Concessiehouders:

Compagnie du chemin de fer de Virton:
1873-1880

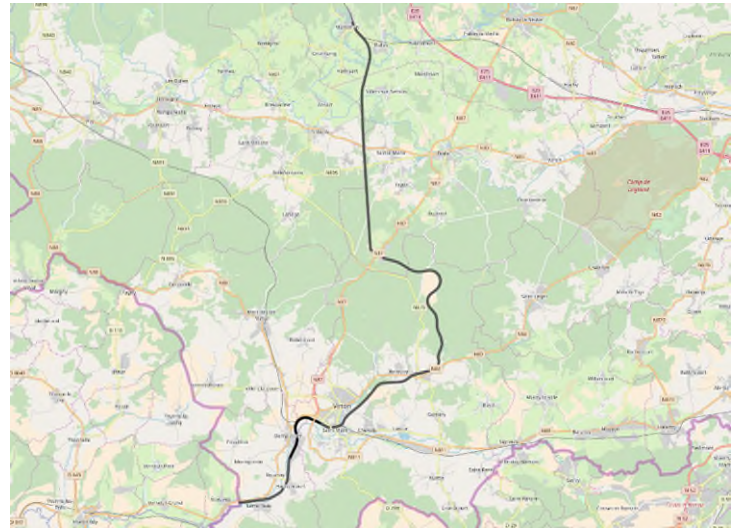
Belgische staat: 1880-1926

NMBS: 1926-

Totale lengte: 32,7 km

Bediende stations: Marbehan, Villers-sur-Semois, Sainte-Marie, Croix-Rouge, Buzenol, Ethe, Belmont, Pierrard (Ecole), Virton-Ville, Virton-St-Mard, Dampicourt, Harnoncourt, Lamorteau, Ecouvies (FR), Montmédy (FR)

In het kort: Terwijl Aarlen sinds 27 oktober 1858 net met de hoofdstad was verbonden, kwam de politieke wereld van Zuid-Luxemburg in actie om ervoor te zorgen dat er flink werk werd gemaakt van een spoorverbinding naar het arrondissement Virton. Het duurde echter nog tot 1873 voordat de Gaumestreek via het spoor werd verbonden.



© Infrabel

Historische context

In de negentiende eeuw speelde het spoor een doorslaggevende rol in de economische ontwikkeling van het land. Toch werden de armste provincies van België links gelaten en had de Belgische staat geen plannen om op eigen kosten een spoorlijn in te richten in de Gaumestreek. Pas dankzij een particulier initiatief werd Aarlen met de hoofdstad verbonden: de *Grande Compagnie du Luxembourg* opende in oktober 1858 de spoorlijn Brussel - Aarlen. Dit tracé liep echter om heel wat plaatsen in de Ardennen en de Gaumestreek heen. Onder andere de stad Virton viel uit de boot.

Virton, dat via allerlei banden verbonden was met het Franse Lotharingen, streefde echter ook naar een degelijke verbindingsweg naar het zuiden, vooral naar Montmédy, haar dichtstbijzijnde buurgemeente. De Ton-vallei vormde overigens van nature een verbindingsschakel tussen de samenvloeiing van de Vire en de Ton, en de Franse vallei van de Chiers.

In die tijd waren de landbouw, de metaalindustrie en de bosbouw de belangrijkste inkomstenbronnen van de Gaumestreek.

De aanvragen voor concessies volgden elkaar op.

Al in 1857, toen de spoorlijn van Namen naar Aarlen nog in aanbouw was, diende Félix Martha uit Charleroi bij de minister van Openbare Werken een aanvraag in voor een concessie voor de aanleg en exploitatie van een spoorlijn van Aarlen naar Virton en Montmédy (FR), die grotendeels door de vallei van de Ton¹ zou lopen. Tussen Aarlen en Virton zouden de dorpen Châtillon, Saint-Léger en Ethe worden bediend door de lijn; tussen Virton en de Franse grens zou de lijn door Saint-Mard, Dampicourt, Harnoncourt en Lamorteau lopen. Het project speelde in op een reële behoefte en het tracé was logisch en economisch verantwoord, maar toch werd de concessie niet aan Martha toegekend.

Vervolgens volgden nog verschillende andere projecten voor spoorverbindingen elkaar op, maar geen enkel daarvan werd ooit uitgevoerd.

In 1866 waren Virton en Maaseik nog steeds de enige arrondissementshoofdsteden die niet per spoor bereikbaar waren. Om daar verandering in te brengen, machtigde koning Leopold II de regering bij koninklijk besluit van 1 december 1866 om tegelijkertijd de exploitatie te verlenen van een “spoorweg van Hasselt naar Maaseik met een eventuele verlenging naar Nederland” en die van een “spoorweg die aftakt van de lijn van Namen naar Aarlen en door of langs de stad Virton naar de Franse grens loopt”.

Artikel 1 van dit wetsontwerp luidde als volgt: “*De regering is bevoegd om concessies te verlenen voor: 1. Een spoorlijn van Hasselt naar Maaseik, met een eventuele verlenging naar de Nederlandse lijn van Venlo naar Maastricht. 2. Een spoorlijn die aftakt van de lijn van Namen naar Aarlen en richting de Franse grens loopt, door of langs de stad Virton.*”

Na verschillende klachten en verzoekschriften gaf de wet van 1 december 1866 onder andere toestemming voor de concessie en besloot ze – wat heel uitzonderlijk was – om een jaarlijkse garantie

¹ Martha F. & Co., Spoorwegproject om de stad Aarlen rechtstreeks te verbinden met Montmédy, via Châtillon, Saint-Léger, Ethe, Virton, Saint-Mard, Dampicourt, Harnoncourt en Lamorteau. Memorandum met kaarten ter ondersteuning van het project en een concessieaanvraag gericht aan het departement Openbare Werken, 1857, BIB_B10223

van 275.000 frank te verlenen, gedurende 50 jaar, aan het bedrijf dat de stad Virton zou aansluiten op het spoorwegnet.

Naar aanleiding van deze wet kreeg de regering twee aanvragen voor een concessie voor de spoorlijn naar Virton. Het eerste project was afkomstig van een Engels-Franse onderneming, De Reiset et Benat, die een verbinding voorstelde die tussen Habay en Houdemont van de Luxemburgse lijn afweek en via Etalle, St-Léger, Ethe, Virton en Montmédy liep.

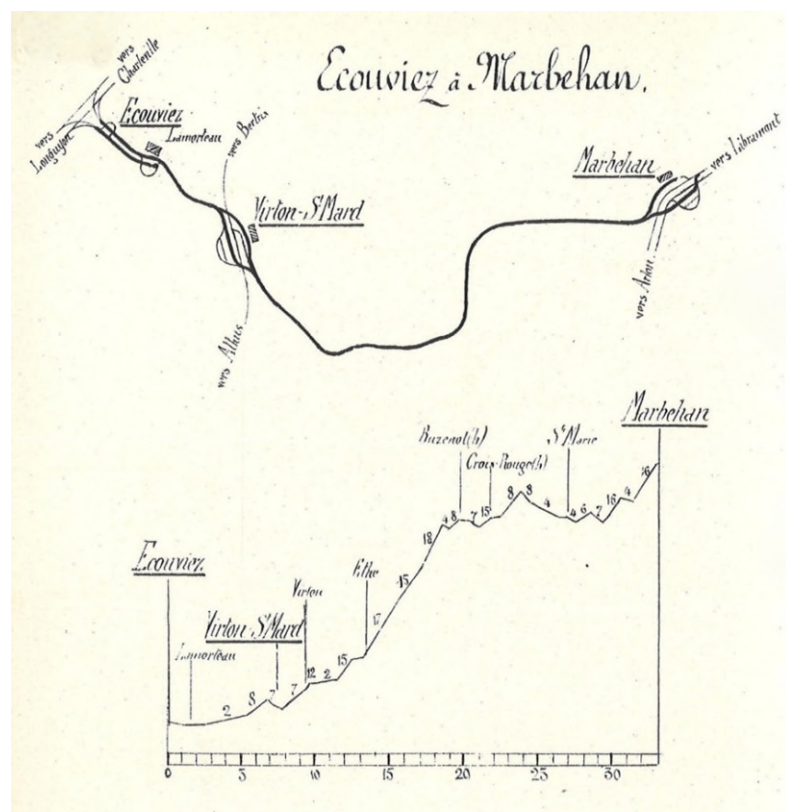
Een tweede project, geïnspireerd op dat van Martha, stelde een tracé voor dat begon in Rulles (vlakbij Marbehan) en via Ethe, Virton en Montmédy (FR) liep.

Uiteindelijk werd dit laatste project weerhouden.

Bij koninklijk besluit van 5 november 1868 werd de concessie verleend en werd een naamloze vennootschap opgericht: de **Compagnie du chemin de fer de Virton**². Tot de oprichters behoorden de ondernemer Justin Thevenet, de bankier Nicolas Parent-Pécher, schoonbroer van Simon Philippart, en Félix Martha.

Philippart, oprichter van de *Compagnie des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut*, had grote spoorwegambities, zowel in België als in het buitenland. Terwijl Parent-Pécher de leiding had over de aanleg van de spoorlijn naar Virton, verkreeg de *Compagnie des Bassins Houillers* op haar beurt een concessie voor de aanleg van een spoorlijn van Athus naar Givet, met als doel de concurrentie aan te gaan met de *Grande Compagnie du Luxembourg*. De verschillende voorgestelde tracés voor deze lijn voorzagen in een samenloop met de Compagnie de Virton.

Lijntracé



Fragment uit het boek: Lignes de Belgique. Carnet de marches-types, 1915 (Ref. BIB_H73)

² Statuten: akte van 5 maart 1869, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 17 maart 1869 (Staatsblad van 26 maart 1869)

De *Compagnie du chemin de fer de Virton* stond niet bepaald te springen om de lijn aan te leggen vanwege lokale rivaliteiten, die zich uitten in machtsspelletjes om het definitieve tracé te wijzigen.

Het gekozen spoortracé volgde geen natuurlijke route die langs de valleien had kunnen lopen. Op de bijgevoegde kaart zie je hellingen die oplopen tot 18‰.

Voortgang van de werken

In mei 1870 vonden de eerste onteigeningen en grondaankopen plaats op het grondgebied van de gemeenten Villers en Rulles. Het geplande verwervingsprogramma liep echter vertraging op: veel eigenaren weigerden hun grond in der minne te verkopen. Er volgden rechtszaken... De onteigeningen en grondaankopen verliepen trager dan verwacht; dit was koren op de molen van de lokale pers en wakkerde de kritiek van de lokale politici aan.

De aanzienlijke vertragingen bij de aanleg van de spoorlijn en de stations, en uiteindelijk de voltooiing van de spoorlijn van Virton, vormden voor het arrondissement Virton het belangrijkste thema van de eerstvolgende verkiezingen.

De verkiezingstrein

Nog voordat de spoorlijn tussen Marbehan en Virton officieel in gebruik werd genomen, zette bankier Parent-Pécher — initiatiefnemer van het project en concessiehouder van de *Chemin de Fer de Virton* — een speciale trein in om de kiezers uit het kiesdistrict gratis te vervoeren naar de hoofdplaats van het arrondissement om te gaan stemmen. Deze zogenaamde verkiezingstrein van 11 juni 1872 verzorgde gratis vervoer tussen Marbehan en La Claireau, niet ver van Ethe. Reizigers mochten plaatsnemen aan boord als ze hun oproepingsbrief lieten zien. De rit was echter niet zonder risico's, aangezien het aangelegde spoor maar tijdelijk was en er nog geen ballast lag.

Deze opvallende actie woog door in de verkiezingsuitslag: de zittende liberale afgevaardigde, de heer Bouvier, moest het onderspit delven, en het was graaf Albert de Briey, de katholieke kandidaat, die de zetel van het kiesdistrict Virton in de wacht sleepte.

Het vervolg van de werken

De sectie Marbehan – Virton

De afwerking van het traject Marbehan – Virton werd in de zomer en de herfst van 1872 voortgezet en het baanvak werd plechtig geopend op 9 november 1872. Diezelfde dag vond al een eerste testrit plaats voor een grote groep genodigden.

In Virton werd een magnifiek banket georganiseerd. Opvallend was dat noch in het station, noch tijdens de receptie die daarop volgde, er ook maar één lid van het gemeentebestuur aanwezig was, niet onder de genodigden en niet onder de toeschouwers.³

³ Voix du Luxembourg II / 12-11-1872.

De commerciële exploitatie liep echter vertraging op omwille van nog noodzakelijke afwerkingswerkzaamheden. Uiteindelijk werd bij ministerieel besluit toestemming verleend voor het goederenvervoer over deze lijn met ingang van 21 april 1873, terwijl de dienst voor “reizigers en bagage” pas op 28 mei 1873 van start ging. Bij die gelegenheid werd het station Virton-Ville in gebruik genomen.

De sectie Virton – Montmédy

De werken aan de sectie Virton – Montmédy (FR) vorderden langzaam en liepen steeds meer vertraging op. De *Compagnie des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut* kwam vanaf 1871 steeds meer in moeilijkheden, wat uiteindelijk uitmondde in het faillissement van de Philippart-groep in 1876. We weten immers hoe hecht de banden tussen Parent-Pêcher en dit bedrijf waren.

De Frans-Pruisische oorlog van 1870-’71 zorgde voor vertraging bij de onderhandelingen over de grondaankoop aan de andere kant van de Belgische grens.

Aan Franse kant was de verbinding naar België te danken aan de *Compagnie de l’Est*, die op 17 juni 1873 de concessie kreeg voor de sectie Montmédy – Écouvies (grens).

Het baanvak Virton – Lamorteau werd op 15 maart 1881 in gebruik genomen, gevolgd door Lamorteau – Montmédy op 1 april 1881, waarmee de nieuwe internationale verbinding tussen Virton en Montmédy werd geopend.



Spoorwegovergang in Lamorteau. Coll. Paul Pastiels (Ref. Z04387)

Athus-Maas

De *Grande Compagnie du Luxembourg* opende in oktober 1858 de spoorlijn Brussel - Aarlen en kreeg toestemming om deze door te trekken tot aan de grenzen met Frankrijk en het Groothertogdom, in de richting van Longwy en Luxemburg.

De plannen voor de sectie Autel (of Autelbas) – Athus werden in 1860 goedgekeurd door het ministerie van Openbare Werken, met een aansluiting op het Franse grondgebied ter hoogte van Longwy. De spoorlijn werd op 13 januari 1862 tot aan Athus geopend voor verkeer. Vervolgens werd de Franse spoorlijn vanuit Longwy hierop aangesloten, waardoor er vanaf september 1863 treinverkeer tussen de twee lijnen mogelijk werd.

Vanwege de moeilijkheden waarmee de *Grande Compagnie du Luxembourg* te kampen had, besloot de Belgische staat in 1872 een alternatieve verbinding te openen om het industriële bekken van Lotharingen te verbinden met de Samber-en-Maas-corridor. Op 26 oktober 1872 werd een staatsverdrag ondertekend tussen de Belgische en Luxemburgse regeringen, waarbij de Belgische regering zich ertoe verbond om aan de *Compagnie Prince-Henri*, opgericht in 1868 door Simon Philippart, een concessie te verlenen voor een spoorlijn vanaf het bestaande station van Athus, eigendom van de *Grande Compagnie du Luxembourg*, tot aan de grens.

De concessie voor het Belgische deel werd vastgesteld in een verdrag dat op 31 januari 1873 werd gesloten tussen de Belgische staat en de *Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut*, eveneens opgericht door Simon Philippart. Het ging om een lijn die Athus – Saint-Mard – Bertix – Dinant met de vallei van de Samber verbond.

Het baanvak Athus – Signeulx werd op 20 januari 1877 in gebruik genomen, gevolgd door de sectie Signeulx – Florenville op 26 maart 1879, dat op het grondgebied van Saint-Mard de lijn van de Compagnie de Virton kruiste.

Een gemeenschappelijk station



Postkaart van het station Virton-Saint-Mard, Coll. Paul Pastiels (Ref. Z04379)

Er doken problemen op bij de aansluiting van de lijn Marbehan – Virton, geëxploiteerd door de *Compagnie du chemin de fer de Virton*, op die van Athus, in Saint-Mard, een aansluiting die nochtans noodzakelijk was voor de voortzetting van de werken en voor het vervoer van bouw materiaal naar Harnoncourt en Lamorteau.

Aangezien ze geïnteresseerd was in het tracé van de spoorlijn *Athus-Maas* op het grondgebied van Saint-Mard, vroeg de *Compagnie du chemin de fer de Virton* de Staat om toestemming om hierop aan te sluiten, zodat de spoorlijn door het dorp Saint-Mard kon lopen. De Staat wees dat verzoek in 1879 echter af.

De talrijke problemen die de Staat had gehad met de *Compagnie des Bassins Houillers*, met name tijdens de aanleg van de secties Athus - Signeulx en Signeulx - St-Mard van de lijn Athus-Maas, verklaren ongetwijfeld het wantrouwen van de Staat tegenover de *Compagnie du chemin de fer de Virton*, de laatste overblijver van de Philippart-groep.

De Staat gaf uiteindelijk toestemming voor het gezamenlijk gebruik van het station Virton bij koninklijk besluit van 6 mei 1878: *In de buurt van de stad Virton zal de spoorlijn van Athus naar de Maas over een bepaalde lengte parallel lopen aan de spoorlijn van Marbehan, via Virton, tot aan de Franse grens. Over de lengte van deze parallelle stukken komt er een (gemeenschappelijk) station en worden de twee spoorwegen aan weerszijden daarvan met elkaar verbonden (...);*

Het station van Virton-Saint-Mard werd in 1879 in gebruik genomen en vormde daarmee het knooppunt tussen lijn 155, van de *Compagnie du chemin de fer de Virton* en lijn 165, Athus-Maas.



Vertakking van de lijnen naar Marbehan en Athus in Virton. Coll. Paul Pastiels (Ref. Z04378)

Overname door de Staat

Door de wankelende financiële positie van de onderneming, het wegvallen van haar belangrijkste steunpilaar — de Philippart-groep in 1876-'77 — en de aanhoudende spanningen met de overheid besloot de *Compagnie du chemin de fer de Virton* zelf bij de regering een verzoek in te dienen om de onderneming over te nemen.

Uiteindelijk kwamen beide partijen tot een akkoord: op 26 augustus 1880 werd een overeenkomst, bekrachtigd door een wet, ondertekend door koning Leopold II. Toen op 6 september 1880 de overnameovereenkomst tussen de Staat en de Compagnie werd gesloten, was de sectie Virton-Ville – Franse grens nog in aanbouw. Deze sectie bestond uit drie baanvakken, waarvan er één door de Staat moest worden voltooid; mocht de Compagnie er niet in slagen haar eigen baanvakken af te ronden, dan was de Staat bovendien bevoegd om de werken op kosten van de maatschappij voort te zetten.

Aangezien de sectie Virton-Saint-Mard – Lamorteau niet binnen de geplande termijn werd voltooid, zag de Staat zich uiteindelijk genoodzaakt om de werken zelf snel tot een goed einde te brengen, zodat de sectie vanaf 15 maart 1881 in gebruik kon worden genomen voor reizigersvervoer. Vanaf die datum nam de Belgische staat dus de volledige exploitatie van de lijn Marbehan – Virton – Lamorteau (grens), met een lengte van 32,733 km, over.

De twintigste eeuw

Het belang van deze lijn reikte al snel verder dan louter het vervoer van reizigers, dat altijd al beperkt was, behalve op marktdagen in Virton. Het internationale goederenvervoer kende daarentegen vanaf het begin van de twintigste eeuw een zeer sterke groei. De spoorlijn speelde een belangrijke rol in de exploitatie van het staalbekken door het vervoer van de Luxemburgse "minette", het ijzererts uit Lotharingen dat als grondstof diende voor de Belgische en Luxemburgse staalindustrie.

De aankoop van de gronden en de werken voor de uitbreiding naar een dubbelspoor, de versteviging van de kunstwerken en de modernisering van de seininrichting gingen kort voor de Eerste Wereldoorlog van start op de lijnen Athus – Maas en Marbehan – Virton – Lamorteau.

Door de Eerste Wereldoorlog kwam de aanleg echter stil te liggen en bleef lijn 155 enkelsporig.

Tijdens de oorlog van 1914-'18 werd een groot deel van de munitie, wapens en troepen naar het front bij Verdun vervoerd via de spoorwegen in de vallei van de Vire en de Ton, via Athus, Virton en Montmédy. Omgekeerd brachten de hospitaaltreinen via dezelfde route de slachtoffers van de veldslagen terug. Veel gewonden werden overigens in Virton en Saint-Mard verzorgd.

Tussen de twee wereldoorlogen nam het goederenvervoer in de regio toe. De spoorlijn Athus – Maas werd dubbelsporig gemaakt. Om het samenstellen van goederentreinen te vergemakkelijken, werd besloten twee grote rangeerstations in te richten (één in Stockem, het andere in Latour) om de stations van Aarlen, Sterpenich, Marbehan, Athus, Virton-St-Mard en Lamorteau te ontlasten, omdat die te krap waren geworden.

Ook werden er nieuwe locomotiefstelplaatsen aangelegd in Stockem, Latour en Bertrix.

Aan de vooravond van de oprichting van NMBS verloor het baanvak Marbehan – Virton voorgoed zijn doorgaand verkeer ten gunste van de lijn Athus – Maas. De werken voor de uitbreiding van lijn 155 naar een dubbelspoor werden nooit uitgevoerd, behalve tussen Lamorteau en Virton-St-Mard.

Stopzetting van het reizigersverkeer

In 1938 stopte SNCF met het reizigersvervoer op haar baanvak en na de Tweede Wereldoorlog verzorgden de motorwagens van NMBS de verbinding tussen Montmédy en Virton.

In 1951 zette de neergang van het reizigersvervoer zich in, in twee opeenvolgende fasen:

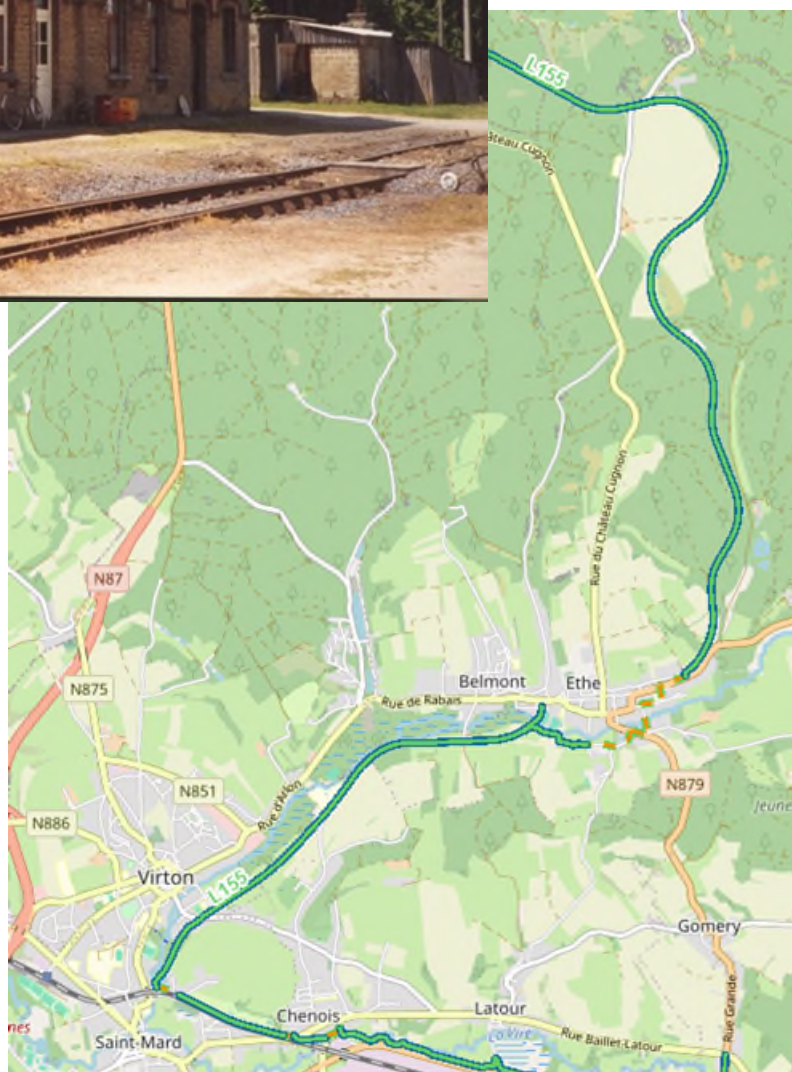
- Het reizigersvervoer tussen Marbehan en Virton werd op 5 februari 1951 stopgezet.
- Het reizigersvervoer tussen Virton en Lamorteau volgde op 7 oktober 1951.

Het baanvak Ethe – Virton, waar sinds 1953 geen verkeer meer reed, werd in 1958 ontmanteld, gevolgd in 1968 door het baanvak Croix-Rouge – Ethe, dat sinds 1962 niet meer in gebruik was. Ze zijn tegenwoordig ingericht als RAVeL-trajecten.⁴

⁴ <https://ravel.wallonie.be/home/carte-interactive.html>



Station Croix-Rouge, waarschijnlijk in 2001. (Ref. K05396)



Kaart van de RAVeL van de lijn 155 ([Lijn 155](#))

In 1985 kwamen SNCF en NMBS overeen om de grensovergang bij Lamorteau – Écouvies te sluiten. De sluiting ging in op 29 september 1985.

In juni 1997 werd de bottelarij van Valvert (*Nestlé Waters Belgium*) aangesloten op lijn 155 via een 4,6 km lange verbinding ter hoogte van vertakking Sint-Lambert. Deze nieuwe lijn kreeg het nummer 289.

De sectie Marbehan – Croix-Rouge, waar sinds 2008 geen enkele trein meer was gepasseerd, werd door Infrabel buiten gebruik gesteld, omdat ze het onderhoud ervan niet langer wilden financieren.

In juni 2016 werd de exploitatie van dit baanvak beëindigd.

De leveringen aan de zagerij Dusausoit in Croix-Rouge en aan het bedrijf Valvert in Etalle kwamen respectievelijk op 12 april 2007 en 22 juli 2008 ten einde.

In 2019 werd, in het kader van de modernisering van de installaties van het station Marbehan, de aansluitingswissel van lijn 155 verwijderd.

In 2021 besliste het Waals Parlement, in het kader van de moderniseringswerken aan de as Brussel – Luxemburg in het station Marbehan, dat: *de bestaande wissel die toegang gaf tot de lijnen 155 en 289 moest worden vervangen door een nieuwe wissel die compatibel is met het nieuwe spoortraject. Aangezien er op korte tot middellange termijn geen vooruitzichten zijn op een hervatting van het verkeer op de lijnen 155 en 289, is besloten de installatie van dit toestel uit te stellen totdat de lijnen eventueel weer in gebruik worden genomen. Sinds 2019 zijn de lijnen 155 en 289 dus van het spoornet losgekoppeld.*⁵

Het baanvak Virton – Harnoncourt (fabriek Burgo, voorheen Cellulose des Ardennes) is het enige deel van de gehele lijn 155 dat nog in gebruik is. Het gaat om een eenvoudige industriële aansluiting op enkelspoor, die wordt gebruikt voor goederenvervoer om producten voor de productie van papierpulp aan te voeren en te verzenden. Het tweede spoor en de twee sporen van het buiten gebruik gestelde deel tussen de fabriek van Harnoncourt en de grens zijn ontmanteld naar aanleiding van het koninklijk besluit van 21 augustus 1986.

Catherine Walravens en Paul Pastiels,
september 2026.

⁵ [Het Waals Parlement](#)

Beknopte bibliografie

- Artikels:** Valvert water heeft een rechtstreekse spooraansluiting, *B-Cargo News*, nr 5, 1997, p.6-7, BIB_K710588
- Virton-Lamorteau-Montmédy, une liaison internationale par la vallée du Ton, *Trans-Fer*, n° Numéro Hors-série, 01-04-1986, p.21-38, BIB_K617442
- HENNEQUIN M. Le premier Chemin de Fer en Gaume. *Annales de l'Institut Archéologique du Luxembourg* (1972/1973), p.253-279, BIB_K804422
- ZACHARY D. Il y a 150 ans, Virton était relié au rail via Marbehan, *Avenir (L')*, 31-05-2023, BIB_J715135
- Boeken:** DELHEZ J-C. *150 ans de train en Luxembourg belge*. 1858-2008. Neufchâteau : Weyrich, 2008, 178 p., BIB_B14209
- DEMEUR A. *Les sociétés anonymes de Belgique. 1865 à 1869. Suite et complément de la collection complète des statuts en 1857*. Bruxelles - Paris – Leiptzig : Chez l'Editeur, Chez Guillaumin et C°, Chez Muquardt, 1870, 797 p. BIB_C700486
- DUMONT P., GEERINCK O. *Sur les rails d'Ardenne et de Gaume*. Baulers : Les éditions du Cabri, 2004, 176, BIB_C804005
- LEONARD J.C. *Lamorteau Histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy*. GTF Editions asbl, 1992, 50 p. BIB_A700639
- MARGANNE R. *Le rail en gaume*. Liège : Trans-Fer ; N° Hors-série, 1986, 103 p. BIB_A24845
- MARTHA F. ET CIE, *Projet de chemin de fer destiné à relier directement la ville d'Arlon à Montmédy, en passant par Châtillon, Saint-Léger, Ethe, Virton, Saint-Mard, Damicourt, Harnoncourt et Lamorteau. Mémoire avec cartes à l'appui du projet et demande en concession adressée au département des travaux publics*. Fleurus, 1857, 26 p. BIB_B10223
- OTH J. *Société Nationale des Chemins de fer belges. Lignes et gares de la province de Luxembourg*. Neufchâteau, 2013, 51 p. BIB_C700084
- Internet:** [LIGNE 155 de Etalle à Virton | Chemins du Rail ASBL](#)
- [Ligne EB/SNCB 155 : Marbehan - Virton - Montmédy](#)

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

Bibliotheekcatalogus : *Lijn 155 Marbehan - Virton - Lamorteau - Franse grens*

Museumcollectie: *Lijn 155 Marbehan - Virton - Lamorteau - Franse grens*