

Een beetje geschiedenis...

Het ontstaan van de lijn Namen – Dinant – Givet is nauw verbonden met dat van de lijnen Namen – Luik en Bergen – Manage met haar uitlopers, waarvoor, in 1845, oorspronkelijk een Engelse maatschappij vergunning kreeg. Bij de voorwaarden van die vergunning was immers bepaald, indien de eerste 10 jaar na het verlenen van de vergunning in de Maasvlei op Frans grondgebied een spoorlijn zou worden aangelegd voor de verbinding van de lijn der Ardennen met de Belgische grens, dat de vergunninghouders van de spoorlijn Namen – Luik — geëxploiteerd door de « Compagnie française du Nord » vanaf 1/1/1855 — verplicht waren hun lijn daarop aan te sluiten door ze over Dinant tot aan de Franse grens door te trekken.

Op 10/6/1857 kreeg de « Compagnie des Ardennes » bij keizerlijk decreet de vergunning voor de spoorlijn Charleville – Givet – Belgische grens. De Belgische regering maande de vergunninghouders van Namen – Luik aan de gestelde voorwaarden na te leven en een overeenkomst van 20/7/1852 in acht te nemen die de « Compagnie française du Nord » ermee belastte die spoorlijn aan te leggen.

Het kapitaal voor de uitvoering van die werken en voor de aankoop van vast en rollend materieel werd bijeengebracht met 50 847 obligaties met een nominale waarde van 500 frank (goudfranken toen!), aflosbaar door afschrijving en een jaarlijkse rente van 15 frank

Lijn 154

namen dinant givet

opleverend.

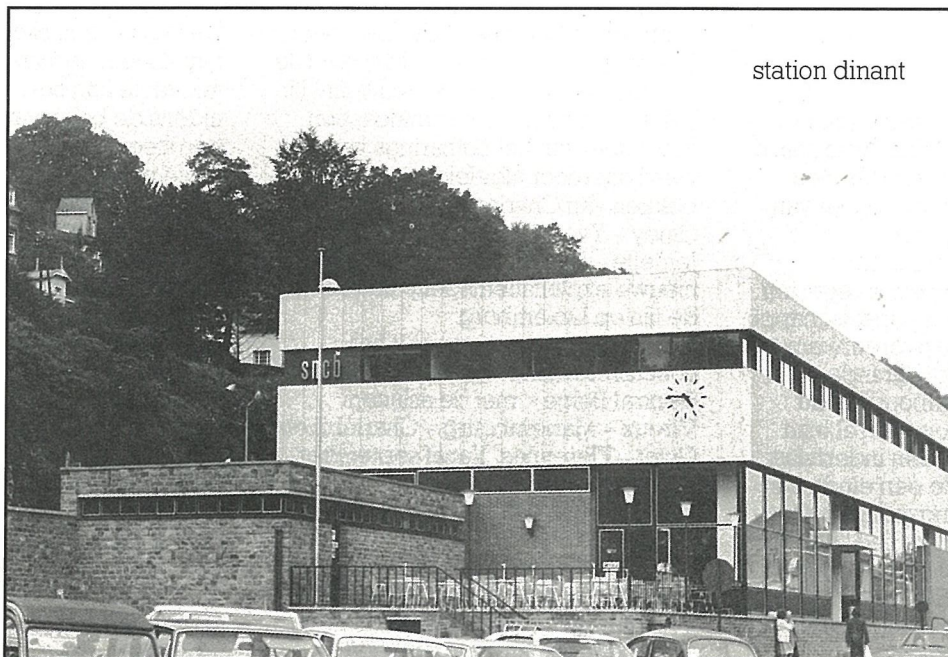
Het definitief tracé van de lijn werd op 16/1/1860 goedgekeurd en de aanleg werd in de zomer van datzelfde jaar aangevat op 3 werkerreinen : het eerste ging van de Franse grens tot Dinant, het tweede van Dinant tot Houx en het derde van Houx tot Namen. Er moesten ook verscheidene kunstwerken worden gebouwd : twee

bruggen over de Maas (één te Namen, vlakbij de « pont du Luxembourg », en één te Houx), een viaduct te Jambes, overstromingsbogen in de vlakte van Anhaive, de tunnel (354 m lang) van Lustin in een boog met een straal van nagenoeg 500 m en de tunnels van Godinne en Monia.

De « Compagnie française du Nord » nodigde op 7/12/1860 burgemeester en schepenen van Dinant uit om aanwezig te zijn bij de aanvang van de grondwerken en bij de ontsteking van de eerste vier springladingen voor de bouw van het station tegen de rotswand.

Hoewel de verschillende werken vrij vlot verliepen, deden er zich toch enkele ongevallen voor : op 12/11/1860 verdronken 2 arbeiders toen hun bootje nabij de brug van Houx kapseisde; op 9/1/1861 werden de houten bekistingen van diezelfde brug door het watergeweld meegesleurd (ze werden op het eilandje van Tailfer teruggevonden!) en op 17/6/1861 kwamen 2 arbeiders om bij de opslagplaats voor springstoffen te Annevoie...

De eerste tractieproeven op de lijn begonnen op zondag 5/10/1862⁽¹⁾ : een trein verliet om 11 u. 30 het station Dinant en kwam een uur later in Namen aan. Ook de terugreis verliep zonder moeilijkheden. Op 10/10/1862 werd de lijn Namen – Dinant officieel voor het reizigersverkeer opengesteld. Een « eretrein » vertrok om 14 u. 25 uit het station Namen, met een aantal speciaal uit Parijs gekomen beheerders van de « Compagnie française du Nord », de



provinciegouverneur en de plaatselijke gezagdragers. De overgebleven plaatsen waren zelfs kosteloos ter beschikking van het publiek! Reeds in het station Jambes werd de trein op vuurwerk onthaald en bijvalsbetuigingen waren over het hele traject niet van de lucht. Bij aankomst te Dinant om 15 u. 30 werd het gezelschap verwelkomd met enkele toespraken en... een stortbui. Daarna ging de optocht naar « La Régence », waar voor de genodigden een feestbanket werd gehouden. Er wordt verteld dat de burgemeester van Namen en die van Givet niet waren uitgenodigd... Het aanhoudende slechte weer zette enigszins een domper op de feestelijkheden en de gasten vatten om 20 u. 43 de terugreis aan.

De lijn Namen – Dinant werd op 11/12/1862 voor het verkeer van reizigerstreinen opengesteld; goederentreinen reden pas vanaf 5/2/1863. Het baanvak Dinant – Givet werd vanaf 4/2/1863 geëxploiteerd. Wegens de harde winter werd die gebeurtenis echter niet gevierd. De « Compagnie du Nord » had geen spijt over de bijkomende lasten die de aanleg en de exploitatie van de lijn Namen – Givet hadden teweeggebracht. Integendeel, de exploitatie bleek bijzonder winstgevend te zijn! Ook de andere Belgische lijnen (Erquelines – Charleroi en Namen – Luik van de Nord Belge) gaan dezelfde weg op. Een en ander diende ook het expansiebeleid van Napoleon III die, met een legertje geldschietters om zich heen, poogde – om voor de hand liggende politieke, commerciële en militaire redenen – de Belgische spoorwegen in beslag te nemen om een verbinding naar de Rijn tot stand te brengen.

In 1867 nam de Franse maatschappij « Chemins de Fer de l'Est », waarvan de lijn Givet – Mézières later deel zou uitmaken, het hele spoorwegnet van het Groothertogdom over...

In december 1868 werd alarm geslagen toen de Belgische regering vernam dat voornoemde maatschappij op het punt stond een overeenkomst te ondertekenen met de « Grande Compagnie du Luxembourg et du Liégeois-Limbourgeois » om al haar lijnen over te nemen. Een inderhaast gestemde wet maakte een einde aan de Franse aanhechtingspolitiek. De nood was hoog, want we hadden er bijna onze neutraliteit bij ingeschoten! Toch zou de Nord Belge zo'n 170 km spoorlijnen blijven exploiteren tot de NMBS op 10 mei 1940 de

vergunningen overnam, op de noodlottige datum waarop de Duitse troepen ons land binnenvielen.

Belang van lijn 154

Het baanvak Namen – Givet loopt langs de statige bochten van de Maas... niet zonder gevaar voor overstromingen trouwens!

Dank zij een gunstig langsprofiel opende die 50 kilometer lange spoorlijn voor de groeven, de kolenmijnen en de metaalnijverheid in de Maasvallei meteen nieuwe afzetmogelijkheden naar Noord- en Oost-Frankrijk. De scheepvaart lag immers op de Maas elk jaar voor nagenoeg 4 maanden stil en de Maas was bovendien stroomopwaarts altijd voor elk schip een harde dobber. Reeds na korte tijd ontwikkelde zich op die as met internationaal karakter een aanzienlijk verkeer afkomstig uit het bekken van Luik en uit Frankrijk. In 1865 al waren er 36 machinisten voor de dienst op de lijn Luik – Namen – Givet : ze beschikten over 10 locomotieven van 23 t voor de reizigersdienst, 17 locomotieven van 20 t voor gemengd gebruik, 28 locomotieven van 23 t voor de goederendienst en 3 rangeerlocomotieven van 21 t. Het park van het rijdend materieel bestond uit 85 rijtuigen en 2 208 wagens van uiteenlopende aard; in die periode reden er gemiddeld 78 treinen per dag op die lijn.

De Belgische rijksspoorwegen en de vergunninghoudende spoorwegen voerden een ongenadige tarievenoorlog om zich het spoorwegverkeer toe te eigenen : geleidelijk veranderde het spoorwegnet in een ongeordend complex van parallel lopende lijnen... Zo kruiste de lijn « Athus – Meuse » (de huidige lijnen 165 en 166) te Dinant lijn 154 en liep door naar Tamines; een groot deel van het Lotharings verkeer werd daardoor afgeleid naar het bekken van Charleroi. De lijnen Ciney – Yvoir – Anhée en Jemelle – Houyet – Dinant schiepen nieuwe exploitatiemogelijkheden voor de lijn op Luxemburg. Vermeldenswaard was ook het concurrerend net van de « Grand Central Belge », met de aslijnen Vireux – Mariembourg – Charleroi en Givet – Florennes. Vanaf september 1939 reden de ertstreinen uit het bekken van Briey nog alleen over de aslijn

Virton – St.-Mard – Bertrix – Dinant en dit is nu nog het geval . Om de toch al overbelaste lijn op Luxemburg meer armslag te geven, wordt nu een

belangrijk goederenvervoer bij wagenladingen over het baanvak Namen – Dinant van lijn 154 en de uitloper naar Bertrix en Athus geleid. Toeristisch bekeken heeft lijn 154 nu een gevestigde naam. Wie herinnert zich niet hoe in de jaren dertig pleziertreintjes de Maasvallei doorkruisten ? De huidige reizigersdienst, sinds 1963 met dieseltractie onderhouden, is vooral op pendelaars en scholieren afgestemd. De vooruitstrevende « Compagnie du Nord Belge » was op dat stuk de eerste om op haar lijnen een sneldienst van tramtreinen in te voeren. In het tienjarenplan 1980-89 van de NMBS is de elektrificatie van de lijn tegen 1986 in het vooruitzicht gesteld. Al in het begin van de eeuw kwam de « Compagnie du Nord Belge » op de gedachte de gebouwen van de spoorwegdiensten op te fleuren met natuurlijke versieringen. Ze was dan ook de eerste maatschappij in ons land die aan haar stationschefs opdracht gaf om perrons en omgeving van stations met heesters, bloemen en planten op te smukken. In plaats van eenvoudige, sobere gebouwen die er allemaal eender uitzien, vindt men in de Maasvallei een aaneenschakeling van fleurige stationnetjes opgetrokken in rode baksteen : het spel van gemetselde motieven onder de dakgoten, van kordonlijsten en van vooruitspringende deur- en vensterkozijnen verleent ze een prettig uitzicht, dat al wat zweemt naar het nabije Frankrijk. Toch worden ook die honderd jaar oude gebouwen bedreigd door de overmijdelijke modernisering met het oog op de elektrificering van de lijn. Het statige stationsgebouw te Dinant, dat in 1975 werd gesloopt, is nu door een sober en functioneel gebouw vervangen. Als anekdote kan ook worden vermeld dat tijdens de bouw van het nieuwe station een steenkoollaag werd ontdekt. Een grote verandering heeft die vondst echter voor de Waalse economie niet teweeggebracht. Volgens geologen ging het om een zowat 300 miljoen jaar oude steenkoollaag die in de « Dinantse » kalkgrond was weggezakt.

Paul Pastiels

(1) Bibliografie : G. Pire – Vers l'Avenir van 10/10/1982

Karakteristieken Sporen

- Lengte : 50 km
- Namen – Dinant : 28 km
- Dinant – Grens : 19 km
- Grens – Givet : 3 km
- Normale rijnsnelheid : 90 km/u.
- Zones met blijvende snelheidsbeperking :
 - station Namen : 40 en 60 km/u.
 - station Dinant : 60 km/u.
 - station Hastière : 40 km/u.

In 1865 lag er tussen Namen en de grens 45 845 m enkelspoor (Vignolespoorstaaf van 24 kg/m), 6 800 m wijkspoor in de stations en 605 m spoor gemeenschappelijk geëxploiteerd met de Belgische Staat. Tijdens de eerste wereldoorlog werd de lijn om voor de hand liggende strategische redenen op dubbelspoor aangelegd. Ze ligt nu op dubbelspoor tussen Namen en de vertakking Neffe, tussen Heer-Agimont en Givet. De vertakking Neffe – Hastière werd in 1969 op enkelspoor gebracht, het baanvak Hastière – Heer-Agimont in 1971.

Belangrijke stations

• Reizigers

Volgende stations hadden in januari 1980 meer dan 200 binnenkomende reizigers per dag voor de treinen van lijn 154 : Namen : 1 629; Yvoir : 430; Dinant : 994.

Op dat tijdstip verwerkte lijn 154 zowat 0,4 % van het jaarlijks totaal aantal reizigers/km voor het net. In die cijfers is vanzelfsprekend het druk verkeer van toeristen in de zomer niet meegerekend.

• Goederen

Naast een gering plaatselijk bedieningsverkeer (minder dan 10 wagens per dag) bestaat er een omvangrijk doorvoer verkeer van wagenladingen over de lijnen 165 en 166.

Kunstwerken

• Bruggen over de Maas te Namen en te Houx

Toen de terugtrekkende Belgische troepen in 1914 te Namen de bruggen over de Maas vernielden, stonden de Duitsers voor een enorme taak. Doordat ze niet over middelen voor een spoedige wederopbouw beschikten, zagen de Duitsers zich verplicht om privé-ondernemingen daarmee te belasten. De opmars van de Duitse troepen in België naar Frankrijk werd er aanzienlijk door vertraagd : pas op 30/9/1914, drie weken na de slag aan de Marne, was de vitale as Luxemburg – Namen weer bruikbaar voor militaire treinen. En in

mei 1940 was het weer hetzelfde scenario.

• De tunnels te Lustin (354 m), Godinne (80 m) en Monia (135 m)

Seininrichting

• Blokstelsel

Het gematerialiseerd blokstelsel met mechanische seinen met drie standen wordt geleidelijk vervangen door het automatisch blokstelsel met lichtseinen. De seininrichting voor tegenspoor is voor de baanvakken met dubbelspoor in het vooruitzicht gesteld.

• Seinhuizen

Ook de oude «Siemens»-seinhuizen worden geleidelijk geconcentreerd en door al-relaisseinhuizen vervangen, zoals te Jambes-Nord (blokpost 2), Lustin (blokpost 4), Yvoir (blokpost 5), Dinant (blokpost 7), Hastière (blokpost 11) en Heer-Agimont (blokpost 14).

De post te Dinant moet in de toekomst al de voornoemde posten op een afstand bedienen en wordt aldus het hoofdseinhuis voor het zoneverkeer op de lijn.

• Overwegen

Er zijn 26 hoofdzakelijk automatische overwegen, genummerd van 99 tot 125 in de richting van Heer-Agimont. Overweg nr. 114 te Dinant is een berucht punt voor automobilisten die door de stad komen.

Openingsdata van de stations (S), halten (H) en stopplaatsen (SP)

- Namen (S) : 02/08/1843.
- Jambes-Nord (S) : 11/09/1862
- Velaines (SP) : ?
- Dave-Nord (S) : 11/09/1862
- Tailfer (S) : ?/08/1886; werd SP op 19/07/1964
- Profondeville (SP) : ?
- Lustin (S) : 11/09/1862
- Godinne (S) : 11/09/1862
- Fidevoye (SP) : ?
- Yvoir (S) : 11/09/1862
- Houx (SP) : ?
- Bouvignes (Staat) (SP) : 01/05/1896
- Dinant (S) : 11/09/1862
- Neffe (SP) : ?
- Waulsort (H) : omstreeks 1870
- Waulsort (Dorp) (H) : in 1900
- Hastière (S) : 05/02/1863
- Hermeton-sur-Meuse (SP) : ?
- Heer-Agimont (S) : 05/02/1863

