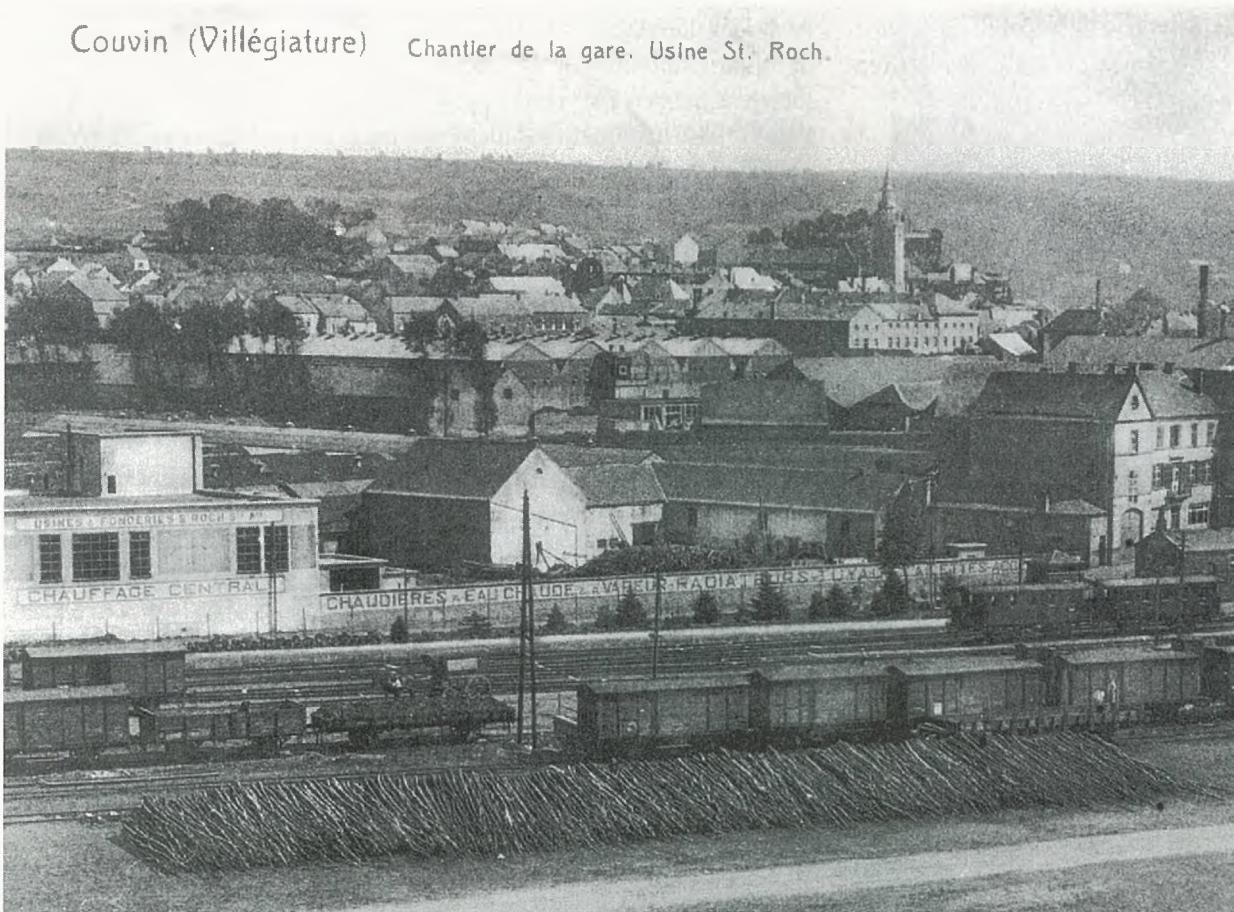


# TUSSEN SAMBER EN MAAS

DE SPOORWEG DOORHEEN DE TIJD

• Roland Marganne

Couvin (Villégiature) Chantier de la gare. Usine St. Roch.



VERZAMELING: R. MARGANNE

▲ Couvin

Met de Streek tussen *Samber en Maas* wordt het stukje België bedoeld dat zich gedeeltelijk uitstrekt over de provincies Henegouwen en Namen, in het noorden begrensd door de Samber en in het oosten door de Maas. Met uitzondering van lijn 132 Charleroi-Walcourt-Mariembourg en lijn 134 Mariembourg-Couvin speelt de spoorweg hier geen belangrijke rol meer. Toch kende deze streek een rijk spoorwegverleden, dat we u graag leren kennen.

## VROEGE INDUSTRIALISATIE

De streek tussen Samber en Maas was een van de eerste Belgische gewesten met een bijzonder dicht spoorwegnet. Economische en historische factoren trokken in de eerste helft van de 19e eeuw privé-investeerders aan. Voor hen leek het uitbaten van een spoorlijn hier immers rendabel. Een goed vervoermiddel was van vitaal belang voor de hier gevestigde gespecialiseerde mijnbouwondernemingen van kalksteen, dolomiet (Merlemont), marmer uit het Devoon (Gougnyes en

Mettet), het zwarte of blauwe koolzuurhoudend marmer (Denée en Bioul) ... zelfs van zand en klei. Ook de keramiek-productie in Oret, Morialmé of Hanzinne was op een bepaalde moment vermaard in heel België. Met uitzondering van de Maas en de Samber waren in dit gewest geen bevaarbare waterwegen en leek een spoorwegaansluiting dus de ideale oplossing. Het was nu eenmaal zo dat het vervoer van zware marmerblokken op spoorwagens geschikter was dan op karren, getrokken door de beroemde Ardense trekpaarden. De mijnbouwondernemingen bleven aandringen voor de aanleg van een spoor aansluiting. Ze werden gesteund in hun eisen door de eigenaars van de hoogovens uit de streek die op dat ogenblik de voordien bloeiende plaatselijke staalindustrie trachtten te redden.

Van deze laatste activiteit blijft op dit ogenblik buiten enkele archeologische sporen en plaatsnamen, zoals bijvoorbeeld Forges, niet veel meer over. De ondergrond bevatte ijzererts, dat werd gevonden in aders of in lagen die in de vroegste geologische tijden door het water waren afgezet. De eerste sporen van de exploitatie gaan terug tot het Romeinse tijdperk. Vervolgens kende deze industrie een eerste bloei in de 18e eeuw toen de technologische wetenschappen hydraulische energie mogelijk maakten op de *Eau Blanche* en de *Eau Noire* om smeedhamers en blaastoestellen aan te drijven. Dankzij de uitvinding van de hoogoven bereikte de staalnijverheid in deze streek in de 17e en 18e eeuw haar kruissnelheid. De eerste werktuigen werkten op houtskool, een andere plaatselijke productie die in de hand werd gewerkt omdat de wouden in het zuiden van de streek verlaten werden. In deze periode ontbrak er inderdaad maar één pijler om de voorspoed van de streek tussen Samber en Maas te bestendigen: vlotte transportwegen voor het afvoeren van de productie. De spoorweg zou daarvoor zorgen.

## In de tweede helft van de 19e en het begin van de 20e eeuw werden de spoorlijnen van de streek tussen Samber en Maas vervoerswegen voor het vervoer van massagoederen over lange afstand

Voor de plaatselijke staalindustrie kwam de spoorweg jammer genoeg te laat. Nieuwe concurrenten hadden ondertussen de markt ingenomen. Vanaf 1820 gebruikten de ontluikende, uiterst dynamische staalindustrieën van Luik en Hennuyères nieuwe fabricageprocédés van Engelse oorsprong. Er werd niet langer van houtskool, maar van cokes, een afgeleid product van steenkool, gebruik gemaakt. Deze grondstof was op dat ogenblik overvloedig aanwezig in de ondergrond van het bekkken van Charleroi en Luik. Le Pays Noir en de streek van Seraing kenden een grote bloei en dit leidde langzaam maar zeker bij tot het failliet van de staalin-

dustrie in de streek tussen Samber en Maas. Deze *fabrieken van het platteland* waren niet in staat zich aan te passen en niet langer rendabel, omdat het lokale erts uitgeput raakte. De spoorlijnen van de streek tussen Samber en Maas kregen echter een nieuwe functie. In de tweede helft van de 19e en het begin van de 20e eeuw, naarmate de lokale staalbedrijven hun deuren sloten, werden het vervoerswegen voor het transport van massagoederen over lange afstand. Omdat de staalindustrie in de omgeving van Charleroi steenkool had maar geen ijzererts, moest ze grote hoeveelheden invoeren vanuit de ijzerertsbekkens van Briey in Lotharingen (Oost-Frankrijk), die in de tweede helft van de 20e eeuw waren ontdekt. Deze bekkens hebben de Belgische industrie gedurende bijna een eeuw van erts voorzien, dankzij het spoornet van de *Streek tussen Samber en Maas*.

### HET SPOORNET TIJDENS DE BELLE ÉPOQUE

Tijdens de 19e eeuw werden er in de streek tussen Samber en Maas vier grote spoorlijnen aangelegd, nl. Lobbes-Beaumont-Chimay, Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain, Châtelaineau-Florennes-Givet en ten slotte Tamines-Ermeton-sur-Biert -An-hée-Dinant. Ze liepen van het noorden naar het zuiden, net zoals de rivieren. De spoorlijnbouwers volgden vrijwillig hun loop stroomopwaarts om te grote aanlegkosten te vermijden.

De lijn **Lobbes-Chimay**, de enige van de vier assen die niet slaafs de loop van een waterweg stroomopwaarts volgt is van recentere datum. De Belgische staat opende ze tussen 1875 en 1882. Ze vormt de verlenging naar het zuiden van een lijn Bergen-Fauroeux-Lobbes. De aanleg ervan was een eis van de steenkoolbazen uit de Borinage om de afvoer van hun productie naar het noorden van Frankrijk mogelijk te maken via de lijnen Charleroi-Erquelines-Maubeuge en Chimay-Anor-Hirson. In feite heeft de lijn nooit beantwoord

aan die doelstelling. In de streek tussen Samber en Maas betrof het een pover uitgeruste enkelspoorlijn en daardoor gedoemd om enkel een rol te spelen als een lijn met plaatselijk belang.

De tweede as, van **Charleroi tot Mariembourg, Treignes en Vireux-Molhain**, in Frankrijk, die de Eau d'Heure stroomopwaarts volgde, was veel belangrijker. Ze werd tussen 1848 en 1854 geopend en had meerdere zijlijnen naar Thy-le-Château en Lanefte, Morialmé, Florennes en Philippeville, of Couvin, om alle plaatselijke staalbedrijven en steengroeven te bedie-

••• nen. Bovendien diende deze lijn in de tweede helft van de 19e eeuw als verbinding tussen de staalbedrijven van het bekken van Charleroi en Briey in Lotharingen voor de bevoorrading van ijzererts. Ondanks het moeilijke profiel werd zij druk bereden tot aan de Tweede Wereldoorlog. Aangezet door de internationale omwentelingen legde het leger toen andere trajecten op. Deze internationale spoorweglijn kreeg tussen de twee oorlogen een passende uitrusting voor het verkeer van massagoederen dat dag en nacht reed: een dubbel spoor van Charleroi tot Mariembourg, locomotiefstelplaatsen in Berzée, Walcourt en Mariembourg, een hulpdienst, doeltreffende seininrichting enz. Bovendien konden de arbeiders uit Walcourt, de bijzonderste plaats langs de Eau d'Heure, of Philippeville, een kleine stad op de laatste kam die uitkijkt over de Fagne, met de trein naar de fabrieken in Charleroi.

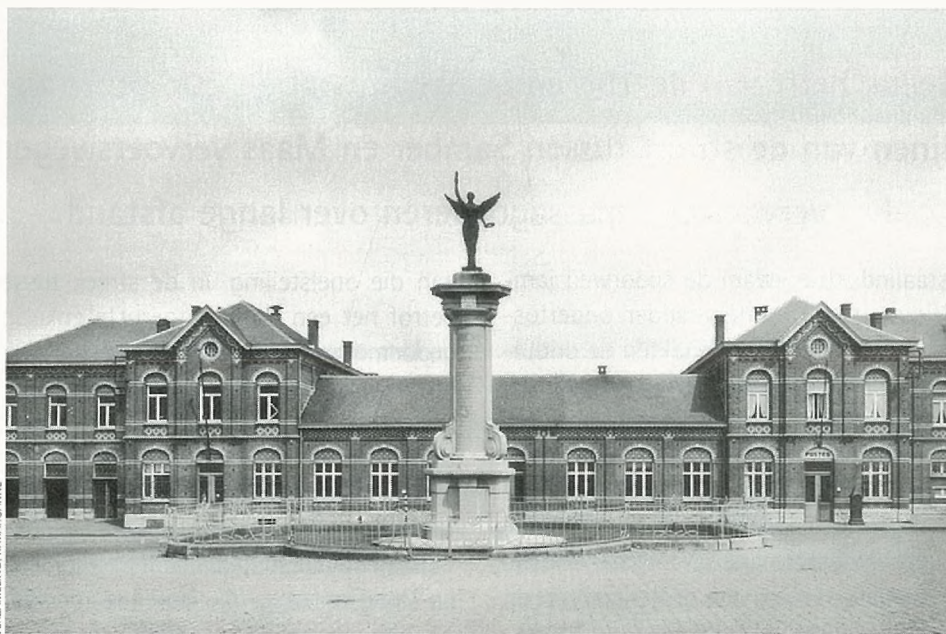
De derde lijn, die **Châtelineau met Florennes en Givet** in Frankrijk verbindt, liep stroomopwaarts in de vallei van Acoz. Ze werd ontworpen om de concurrentie aan te gaan met de voorgaande. Ze werd tussen 1855 en 1862 in verschillende fasen voor het verkeer geopend en had niet alleen tot doel de belangrijke groeven van Morialmé te bedienen, maar ook een internationaal verkeer van massagoederen, dat door de Franse maatschappijen in het station Givet overgenomen was, te stimuleren. Via die lijn konden de inwoners van Florennes, een marktstadje, naar de talrijke ondernemingen van de vallei van de Samber gaan.

De vierde as is de meest recente. Zij verbindt **Tamines met Dinant** langs de vallei van het riviertje van Fosse, Ermetonsur-Biert en de vallei van la Mollignée. Tussen 1879 en 1892 werd ze uitgerust door de Belgische Staat met twee sporen

om eveneens de streek rond Charleroi te verbinden met het mijnbekken van Alzette in het Groothertogdom. Hierbij werd de lijn van de Maasvallei tussen Namen en Dinant zorgvuldig ontweken. Zij was immers eigendom van de machtige concurrerende privé-maatschappij *Nord Belge*. Ondanks het bijzonder moeilijke profiel, maakte de lijn 150 tot aan de Tweede Wereldoorlog integraal deel uit van de *Athus-Meuse* van die tijd. De NMBS nam de *Nord-Belge* in 1940 over en werd exploitant van de lijn Namen-Dinant. Via dit valleitraject, dat voor zware treinen veel gemakkelijker te berijden was, leidde ze geleidelijk het goederenverkeer om.

Er was slechts één spoorlijn die van het westen naar het oosten liep. Haar tracé kon in het reliëf worden ingepast zonder kosten te moeten maken voor kunstwerken. Het gaat om de as **Hastière-Doische-Mariembourg-Chimay-Momignies-Anor** (Frankrijk), aangelegd op initiatief van de Prins van Chimay met als doel: de hout- en de talrijke ertsproducten van de streek tussen Samber en Maas via de kortste weg naar Parijs te vervoeren. Tussen 1858 en 1868 opende de *Compagnie du Chemin de fer de Chimay* de lijn voor exploitatie, maar ze werd al gauw gedomineerd door de *Compagnie du Nord Belge*, die dacht op die manier een gemakkelijke manier te hebben gevonden om haar lijn Namen-Dinant-Hastière-Givet te verbinden met het spoornet van haar Franse zus in het station van Anor en van Hirson. Dat was maar de halve waarheid want op onze eenvoudig uitgeruste lijn hebben nooit veel treinen gereden.

Het hele spoornet van de streek tussen Samber en Maas was dus vooral bestemd voor het goederenvervoer dat, naargelang van de politieke gebeurtenissen en de economische conjunctuur, een afwisselende belangrijkheid genoot... We



VERZAMELING: R. MARGANNE

▲ Florennes-Central

mogen ook het verkeer van de kleine zendingen niet vergeten. Dit was voor de hoofdwachters van de streek van Florennes een ware nachtmerrie, toen ze verantwoordelijk waren voor de talrijke zendingen van de keramiekondernemingen uit de buurt.

Voor het reizigersverkeer was er echter geen enkele directe of internationale trein. Onze lijnen verbonden geen grote steden, noch binnen noch buiten onze grenzen. Niettemin was het kleine *Chemin de fer de Chimay* in de periode tussen de twee oorlogen nog trots op een verbinding in een halve dag naar Parijs door een uitgeknipte aansluiting met de treinen van *La Compagnie française du Nord* in de stations van Anor en Hirson.

Maar alle andere reizigerstreinen die de streek tussen Samber en Maas bedienden waren stoptreinen, met dienstregelingen die in de eerste plaats waren ontworpen om de arbeiders naar de ondernemingen in de streek en nadien naar het bekken rond Charleroi te vervoeren.

Omdat de streek tussen Samber en Maas dus het *reservoir van arbeidskrachten van Le Pays Noir* was geworden, was het spoorwegnet vooral bedrijvig rond 6, 14 en 22 u., op het ogenblik van de ploegwisselingen.

We vullen deze terugblik op het spoornet van de streek tussen Samber en Maas aan door het bestaan aan te halen van korte verbindingslijnen tussen de hierboven beschreven grote assen zoals Thuillies-Berzée, Jamioulx-Couillet, Acoz-Mettet of Ermeton-sur-Biert – Florennes. Het aanleggen

gewijzigd. De concurrentie van het wegvervoer werd almaar groter en dit betekende de doodsteek van de landelijke bedieningen, een weinig gunstig klimaat voor de spoorwegen. Op die manier verdween het volledige spoorwegcomplex geleidelijk ... en onopvallend. Dat was ook het lot van het spoorwegknooppunt van Florennes. Tot in de jaren zestig zorgden op de zeven perronsporen in het enorme station van Florennes-Central motorrijtuigen of stoomtreinen uit Walcourt (via Saint-Lambert of Fraire), Châtelaineau (via Acoz), Ermeton-sur-Biert (via Stave) voor aansluiting, om nog maar te zwijgen over de internationale treinen uit het nabije Givet (via Doische en Merlemont).

Aan het einde van de jaren zestig werd alleen nog de lijn Charleroi-Walcourt-Mariembourg door reizigerstreinen bediend. Van zijn kant had de *Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées* de grote verdienste het baanvak Mariembourg-Treignes van de oude as naar Vireux-Molhain in stand te houden en toeristisch te exploiteren, en zelfs op een bepaald tijdstip de overblijvende baanvakken van de *Chemin de fer de Chimay* tussen Mariembourg, Chimay en Momignies.

#### EN VANDAAG ?

In 2002 is enkel de lijn Charleroi-Walcourt-Philippeville-Mariembourg-Couvin nog open voor het reizigers- en goederenverkeer en een kort baanvak van de oude lijn Châtelaineau-Acoz voor industriële bediening. Lijn 150 Tamines-Ermeton-sur-Biert-Dinant miste zo'n twintig jaar geleden de boot bij de eerste studies aangaande de aanleg

## Aan het einde van de jaren zestig werd alleen nog de lijn Charleroi-Walcourt-Mariembourg door reizigerstreinen bediend.

ervan werd opgelegd door eisen van de spoorwegexploitatie, de noodzakelijkheid om plaatselijke ondernemingen te bedienen of zelfs gewoonweg de wil van de plaatselijke bestuurders om hun stadje een station te schenken. Tenslotte mogen we de bouw in het begin van de 20e eeuw niet vergeten van een enorm spoorwegknooppunt in Florennes, ontworpen als een ware draaischijf van de streek, en van de zeldzame lijnen van de buurtspoorwegen.

#### VERVAL...

Het spoorwegnet in de streek tussen Samber en Maas moest lijdzaam de grote herstructureringen van de jaren zestig en zeventig ondergaan. Voor het reizigersverkeer werden kleine motorrijtuigen Brossel serie 51 ingezet, die de stelplaats, in de vorm van een rotonde in Florennes als basis hadden. Maar de lijnen hadden een moeilijk profiel en de uitrusting was voorbijgestreefd. Bovendien was het goederenverkeer

van een snelle spoorverbinding voor het goederenverkeer tussen België, het oosten van Frankrijk, Zwitserland en Italië. Hoewel de wederindienststelling en de elektrificatie van de lijn 147 Fleurus-Auvelais bij die gelegenheid gepland was, verkoos de toenmalige overheid het traject via Jemeppes-sur-Sambre, Namen en Yvoir tot Dinant, in plaats van de verbinding via Mettet, Ermeton-sur-Biert en Warnant te gebruiken. De kosten voor de wederindienststelling, de elektrificatie en de exploitatie werden te hoog geraamd.

Lijn 132 overleefde dankzij een echt mirakel. Op het moment dat de Belgische Staat in de jaren zestig besliste het stuwdammencomplex van de Eau d'Heure te bouwen, werd er ernstig aan gedacht elke spoorwegbediening ten zuiden van Walcourt af te schaffen. De originele lijn liep immers via Silenrieux en Falemprie, plaatsen die nu onder water staan wegens de stuwdammen. Het is te danken aan de vasthou-

# TUSSEN SAMBER EN MAAS

••• dendheid van de plaatselijke mandatarissen en enkele kaderleden van de NMBS die het principe van de omleiding vanaf 1971 van de lijn Charleroi-Mariembourg via Saint-Lambert, Jamagne, Philippeville en Neuville lieten goedkeuren. Diezelfde hardnekkigheid zorgde er ook voor dat de korte lijn Mariembourg-Couvin in 1984 in het kader van het IC-IR-plan voor het reizigersverkeer werd heropend, om de enige entiteit van het zuidwesten van de streek tussen Samber en Maas per spoor te bedienen.

Met die omleiding had de lijn Charleroi-Couvin een totale lengte van 54 km. Vanaf Charleroi loopt ze in de vallei van de Eau d'Heure tot Walcourt. Het is een dubbelsporige lijn, gekenmerkt door twee tunnels: de korte ondergrondse van Jamioulx (145 meter lang, nog enkele maanden dubbelsporig, dit wil zeggen met verspringende sporen, een technische merkwaardigheid die in België maar zelden voorkomt, maar noodzakelijk was na een grondverzakking die het vrijruimteprofiel van de tunnel had verminderd) en de ondergrondse van Ham-sur-Heure (556 meter).

Van Walcourt tot Couvin is de lijn, met een duidelijk lastiger profiel, enkelsporig met uitwijkmogelijkheden in Philippeville en Mariembourg. De treinen rijden op het nieuwe tracé dat in dienst werd gesteld als gevolg van de bouw van het stuwdammencomplex van de Eau d'Heure. Onze lijn gebruikt van Walcourt tot Saint-Lambert het oude tracé van de lijn Walcourt-Florennes door het stroompje Yves te volgen. In

1970 werd vanaf Saint-Lambert een verbinding van ongeveer 600 meter aangelegd tot aan de bedding van een afgeschafte lijn die Florennes met Philippeville en Senzeille verbindt. De derde tunnel ligt op die lijn juist onder de Croisée in Philippeville en is 235 meter lang. Vervolgens loopt de lijn tot Mariembourg zeer steil omhoog omdat ze over een afstand van 2,7 kilometer een hoogteverschil van 52 meter moet overwinnen voor ze aankomt in Mariembourg, een oud spoorwegcentrum van het zuiden van de streek tussen Samber en Maas en laatste halte voor Couvin.

Op de lijn Charleroi-Mariembourg-Couvin rijden nu reizigerstreinen van het type L. Het zijn, voor enkele maanden nog, trekduwstelen met rijtuigen van het type M2 die rijden volgens dienstregelingen die zich soepel aanpassen aan de verplaatsingsbehoeften van de bevolking van de streek. Deze stelen worden binnenkort vervangen door de prachtige nieuwe dubbele motorrijtuigen reeks 41.

De toekomst van de laatste lijn van de streek tussen Samber en Maas lijkt nu gewaarborgd. In het kader van een grotere mobiliteit, en na diverse aanpassingen, zou de referentiesnelheid van 90 tot 120km/h verhoogd worden om een waardig alternatief te vormen voor de zeer druk bereden rijksweg nr.5 Charleroi-Couvin. ■



VERZAMELING: R. MARGANNE

▲ Chimay



VERZAMELING: R. MARGANNE

▲ Cerfontaine: verlaten gedeelte van lijn 132