

HET KLEINE EN GROTE VERHAAL OVER DE «COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CHIMAY»

|| || || | Roland Marganne

De tweehonderdste verjaardag van de geboorte van de 17^e Prins van Chimay en anderzijds de komst van de spoorweg in Chimay, 150 jaar geleden, zijn twee verjaardagen waarvan de geschiedenis moeilijk te beschrijven valt. Het is een onbekende geschiedenis die begint als een verhaaltje uit onze kindertijd ...

Er was eens in Chimay, in de 19^e eeuw, een prins van hoge afkomst, Joseph de Riquet de Caraman, die de streek waarover zijn voorouders onder het Ancien Régime hadden geregeerd, uit haar isolement wilde halen en met haar de vruchten wilde delen van de eerste industriële revolutie waarop het prille België zijn welvaart zou grondvesten.

Hij schonk zijn stad dus een aantal vernieuwende voorzieningen opdat deze resoluut het moderne tijdperk zou ingaan: de stad dankt aan hem vooral de installatie voor stromend-waterdistributie, een modern slachthuis, een eerste « tehuis » voor ouden van dagen, een revolutionaire gasfabriek met gashouder, de herwaardering van de veenmoerassen... en ook de oprichting van de cisterciënzerabdij in Scourmont.

De prins was ook de eerste die het in zijn hoofd haalde om de verbindingen in deze tot dan toe godvergeten streek in de laars van Henegouwen, radicaal te verbeteren. In het midden van de 19e eeuw was Chimay enkel met de buitenwereld verbonden door twee openbare diensten voor personen- en postvervoer die door de Staat waren gesubsidieerd. Dat vervoer verliep met door twee paarden getrokken postkoetsen, die over onbetrouwbare wegen reizigers (hooguit zes per rit), pakjes en post naar Bergen en Dinant reden. Het openbaar goederenvervoer was onbestaande: ieder was op zichzelf aangewezen, of op de goede wil van plaatselijke landbouwers en hun vervoer per kar.

Onze prins ging dus in zee met vrienden, meer bepaald met de hertog van Noailles en baron Seillière. Samen verkregen ze bij de wet van 28 mei 1856 een 90 jaar lopende concessie voor de aanleg van een spoorweg van Mariembourg tot Chimay en tot aan de Franse grens. Het prinselijk project was erg ambitieus. Hij wilde een uitstekende reisweg creëren die Parijs en Keulen onderling zou verbinden, en voorts bijdragen tot de oprichting van nieuwe industriële activiteiten in een streek waar de traditionele staalindustrie op haar eind liep doordat ze het slachtoffer werd van het feit dat houtskool als brandstof werd vervangen door cokes, alsook van het feit dat de metaalnijverheid zich in de steenkoolgebieden ging concentreren, meer bepaald in Charleroi.

Door de toekenning van die spoorwegconcessie kon, bij akte van



© Roland Marganne

▲ Stopplaats van Virelles (1975)

6 september 1856, de « SA Compagnie du chemin de fer de Mariembourg à Chimay » opgericht worden. Op 18 augustus 1857 veranderde ze haar naam in « Société du Chemin de fer de Chimay » en verhoogde ze tegelijk haar maatschappelijk kapitaal. De aanlegwerken voor de geplande spoorweg zouden kunnen aanvangen.

AANLEG VAN DE SPOORLIJN

Strikte spaarzaamheid lag aan de grondslag ervan. Er werd een tracé uitgetekend dat niet door de diepste delen van de valleien liep zodat men de bouw van de onvermijdelijke kunstwerken uit de weg kon gaan. Die keuze leidde evenwel tot een lijntracé met een moeilijk profiel voor de locomotieven van die tijd, vooral tussen Boussu-en-Fagne en Seloignes waar een bijna ononderbroken helling lag die bovendien vrij steil was (meer dan 10/1000). In omgekeerde richting was er een gelijkaardig probleem tussen Anor en Momignies. Het werd een enkelspoorlijn, ook al waren de terreinen aangekocht en de kunstwerken gebouwd met het oog op de aanleg van een tweede spoor. De prijs per kilometer aangelegd spoor was dan ook eerder laag, ondanks de bouw van het viaduct van Virelles over de Eau Blanche. Dit was het enige grote kunstwerk op de lijn. Het bevindt zich nabij Chimay, is honderdveertig meter lang en telt acht bogen met een hoogte van zevenentwintig meter!

Het eerste spoorvak van 16 km, tussen Chimay en Mariembourg,



© Roland Marganne

▲ Station van Chimay (2008)

werd op 15 oktober 1858 voor het verkeer opengesteld en vormde een interessante uitweg naar de streek van Charleroi dankzij de lijn van de spoorwegmaatschappij « Entre-Sambre-et-Meuse », die via Cerfontaine en Walcourt liep en die al sedert 1854 volledig in dienst was. Als beklemtoning van het familiale karakter van de « petit Chimay », zoals sommigen de maatschappij hadden gedoopt, is het vermeldenswaard dat haar treinen tijdens de eerste twee exploitatiejaren getrokken werden door locomotieven van de « Entre-Sambre-et-Meuse », tegen betaling van een huurrecht. Later kocht de maatschappij haar eigen materieel.

Ten westen van Chimay werd op 8 november 1859 het tweede spoorvak tot Momignies en de Franse grens (14 km) in dienst genomen. Het liep echter dood aan de grens, net als het spoorvak « Charleroi - grens » dat in die tijd in Erquelines eindigde. De « Compagnie de Chimay » – zoals de « Société du Chemin de fer de Chimay » informeel ook wel werd genoemd – was uiteraard van plan Frankrijk binnen te rijden, meer bepaald in Anor, en zag al een toekomstige spoorweg naar Parijs. Maar dat project werd vertraagd door het onbedachtzame beleid van Napoleon III en tevens door de strategische terughoudendheid van de Fransen, die vreesden dat een mogelijke inval van Pruisen gemakkelijker zou worden, hoewel de Belgische regering sinds de onafhankelijkheid in 1830 een strikt neutraliteitsbeleid voerde.

Na jaren palaveren regelde een Frans decreet in 1866 de voorwaarden voor de aanleg van het lijnvak « Momignies-grens - Anor ». Hoewel dit vanaf 28 mei 1868 klaar was voor exploitatie, zou er geen commercieel verkeer geweest zijn vóór september 1871, ongetwijfeld ingevolge de Frans-Pruisische oorlog van 1870. De maatschappijen

« Compagnie du Nord » en Compagnie de Chimay hadden uiteindelijk samen beslist dat er aan de grens geen gemeenschappelijk station zou komen, zodat elke maatschappij instond voor het beheer van haar eigen station: voor de Franse maatschappij was het Anor en voor de Belgische maatschappij was het Momignies. Op het Franse traject werden de reizigers- en goederentreinen evenwel getrokken door locomotieven van de Compagnie de Chimay, en ten slotte waren de twee administraties overeengekomen dat ze zich zouden inspannen om hun dienstregelingen op elkaar af te stemmen.

Wegens de aanzienlijke vertraging bij de aansluiting op het Franse spoorwegnet kende de Compagnie de Chimay tijdens haar eerste exploitatiejaren niet het verhoopte succes. Terwijl ze van bij haar oprichting een aandeel had willen hebben in de uitvoer van afgewerkte producten vanuit de streek tussen Sambre en Maas naar Frankrijk, werd ze verplicht zich te beperken tot het weinig winstgevende, lokale goederenvervoer ...

Daardoor valt niet uit te sluiten dat de moeilijkheid om via het westen een aansluiting naar Frankrijk te vinden, een rol heeft gespeeld bij de uitbreiding van de maatschappij naar de Maasvallei, waar ze krachtens een Koninklijk Besluit van 5 december 1862 een negentig jaar lopende concessie toegekend kreeg voor een spoorweg tussen Mariembourg en Hastière, via Doische. Dit nieuwe lijnvak bood interessante vooruitzichten, zoals een aansluiting – in Doische – op de lijn Châtelineau - Florennes - Givet van de « Chemin de Fer de l'Est belge », alsook een aansluiting – in Hastière – op het net van de « Chemin de Fer du Nord-Belge ». Het lijnvak Mariembourg – Doische (21 km) werd op 30 maart 1864 voor het verkeer opengesteld, en op 5 maart 1866 was het lijnvak tussen Doische en Hastière (11 km) aan de beurt.



Het spoorwegnet van de Compagnie de Chimay was nu compleet, met 59,685 km lijnen. De maatschappij had in de bediende dorpen stationsgebouwen laten optrekken die stuk voor stuk hetzelfde model hadden: een compact gebouw in rode baksteen met zadeldak, twee verdiepingen en stenen plint, waarvan het volume moduleerbaar was volgens het verwachte verkeer. Het merendeel van die constructies bestaan nog steeds, hoewel ze nu een andere bestemming hebben: Villers-la-Tour, Lompret, Boussu-en-Fagne, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite, Romerée en Agimont-Village. Het ruimste stationsgebouw stond in Chimay en omvatte een wachtzaal, de openbare telegraafinstallaties, een buffet en – op de verdieping – de woning van de stationschef. Het beschikte eveneens over een goederenhal, een werkplaats voor herstelling van rollend materieel en een locomotiefloods, met daarbij een kleine slaapruiimte voor de machinisten en stokers. In Romerée kwam er een kleine locomotiefloods. De zetel van de Compagnie bevond zich in de stad, waar een twaalfstal bedienden instonden voor een correct administratief beheer.

BETREKKINGEN TUSSEN DE COMPAGNIE DU NORD EN DE COMPAGNIE DE CHIMAY: VOOGDIJ OF PARTNERSCHAP?

De machtige « Compagnie Française du Nord » – ook « Nord-Belge » genoemd – die al heel lang in België was gevestigd, had nog nooit over een spoorwegader kunnen beschikken die haar volledig toebehoorde en die Luik met Frankrijk verbond. De oorzaak hiervan lag bij de Belgische regering, die wilde voorkomen dat haar spoorwegnet al te veel door buitenlanders ingepalmd zou worden. De oplossing kwam van de Compagnie de Chimay zelf, die financieel gewurgd werd doordat het plaatselijke spoorverkeer te weinig voorstelde. De twee maatschappijen sloten in 1875 een overeenkomst waarbij de Compagnie de Chimay zich ertoe verbond, met de Nord-Belge overeen te komen om haar exploitatie te organiseren vanuit een tweeledig oogpunt, nl. het opstellen van de tarieven en de organisatie van de treinenloop voor reizigers en goederen. De Nord-Belge van haar kant, verbond zich ertoe om mee te werken aan de groei van dat verkeer en om haar nieuwe “partner” jaarlijks een vaste bijdrage te betalen. De Compagnie de Chimay stelde zodoende haar voortbestaan veilig en bleef in zekere mate onafhankelijk. Voogdij of partnerschap ... een moeilijk door te hakken knoop!

EEN VLEUGJE « NORD BELGE » BIJ DE COMPAGNIE DE CHIMAY

Na verloop van tijd zocht de Compagnie de Chimay op diverse vlakken haar inspiratie bij de machtige « Compagnie Française du Nord », en wel voor locomotieftypen, seininrichting, reglementering, personeelsuniformen enzovoort. Zo kregen de belangrijke stations Chimay en Momignies een seininrichting van het type “Nord” met de karakteristieke ruit vormige seinen en de verhoogde seinhuizen. In Chimay, naast de locomotiefloods, kant Virelles, lag er geen draaischijf maar de typische keerdriehoek voor stoomlocomotieven, want die moesten in principe

met de schoorsteen op kop rijden.

Hoewel de Compagnie de Chimay altijd eigenaar bleef van een stoomlocomotievenpark, gebeurden de revisies ervan in de werkplaatsen van de Nord Belge in Saint-Martin, nabij Charleroi. Bovendien werden niet zelden locomotieven van de Nord Belge gehuurd.

REIZIGERS- EN GOEDERENVERKEER

Het goederenvervoer werd tussen Hastière, Chimay en Anor altijd bevoorreed ten opzichte van het reizigersvervoer. Voor dat laatste werden vaak gemengde treinen ingezet, met pittoreske groengekleurde rijtuigen die in de volksmond « brouett's de l'compagnie » (compagniekruiwagens) werden genoemd! In elk van de vijf dagelijkse treinen op het goed twee uur durende traject « Hastière - Anor » liep een postrijtuig mee waarin zich ook de treinwachter ophield. Bij iedere stilstand moest deze laatste de naam van het station uitroepen, de deuren van de rijtuigen opnieuw sluiten en zich vervolgens – terwijl de trein alweer reed – op de treeplanken verplaatsen om de afdelingen één voor één binnen te gaan en de biljetten te knippen ... In het duivenseizoen werd er elk weekeinde als laatste voertuig een gesloten wagen aangehaakt die tot aan de nok gevuld was met korven reisduiven. Die wagen werd afgehaakt in Momignies, waar de begeleiders de duiven op het gepaste tijdstip loslieten. Voor die wedstrijdvluchten, die heel erg in trek waren, werd soms het Belgische leger ter versterking opgeroepen om alle korven gelijktijdig te kunnen openen! De reizigerstreinen trokken ook veewagens met dieren voor het slachthuis in Chimay en stortwagens met steenkool voor de door de prins opgerichte gasfabriek in Chimay. Die laatste wagens werden in het station van Chimay opzigezet, waarna de brandstof zo vlug mogelijk moest worden gelost opdat de wagens met de eerste trein naar hun afzender teruggestuurd zouden kunnen worden. Voor dat lossen werden dan de boeren uit de omgeving gemobiliseerd, die een door een os getrokken stortkar gebruikten om de enkele honderden meters af te leggen tussen de goederenkoer van het station en de « rue du gazomètre » (Gashouderstraat) ...

▼ Station van Momignies (1975)



© Roland Marganne

▼ Stationsplein van Chimay



Men zou kunnen denken dat de treinreizigers voor het merendeel mensen uit de streek waren – arbeiders, studenten of boeren – maar dat is niet helemaal waar. De Compagnie de Chimay maakte er een erezaak van om in Anor een goede aansluiting te verzorgen met de exprestrein naar Parijs. Ze ging er prat op dat er aan het begin van de 20^e eeuw maar een kleine zes uren nodig waren om het traject van 269 km tussen Chimay en Parijs af te leggen!

Inzake goederenvervoer bediende de Compagnie de Chimay niet enkel de stationskoeren en enkele op de spoorweg aangesloten ondernemingen in Chimay en Momignies; ze trok ook de treinen die de Nord-Belge haar toevertrouwde, meer bepaald steenkooltreinen uit het Ruhrgebied, een vervoer dat Duitsland na 1918 bij wijze van oorlogsherstel aan Frankrijk had aangeboden. Maar de capaciteit van de lijn van de Compagnie de Chimay was beperkt door haar enkelspoor en doordat er weinig kruisingsmogelijkheden waren (Mariembourg, Chimay en Momignies).

In 1882 kwamen in Chimay treinen van de Belgische Staat aan, afkomstig van Bergen, via Lobbes en Beaumont. Het betrof lokaal verkeer van reizigers en goederen.

Tussen 1903 en 1904 werd een lokale lijn van 43 kilometer aangelegd van Chimay naar Couvin, via Bourslers, Forges, Rièzes en Cul-des-Sarts, en met in Regniowelz een aansluiting naar Frankrijk. Ze werd gebruikt voor het vervoer van keramische producten, colli en vooral hout. De concurrentie van het wegvervoer was evenwel zo sterk dat deze buurtlijn in 1954 definitief werd gesloten voor het reizigersverkeer, en in 1960 voor het goederenverkeer.

TWEE WERELDOORLOGEN

Het bijzondere karakter van de lijn « Hastière - Anor » dat de prins wel had onderkend maar niet had weten te concretiseren, namelijk dat het een gemakkelijke verbinding tussen Duitsland en Frankrijk, was, ontging ook de Duitse bezetter niet ... In de oorlog 1914-1918 werd de lijn door het Pruisische leger gebruikt voor het aanvoeren van troepen en munitie tijdens de slag van de Somme, en tijdens de oorlog 1940-1945 werd ze bereden door de speciale trein van maarschalk Goering ... en zelfs door die van Adolf Hitler. Er wordt verteld dat deze laatste trein, die in Boussu-en-Fagne was opgesteld,

niet ver van het hol van de Führer in Brûly-de-Pesche, dit sinistere personage heeft vervoerd naar de al even sinistere afspraak in Montoire, waar het Frankrijk van maarschalk Pétain zijn eer te grabbel gooide ... Wat het gewone verkeer betrof, gebruikten de Nazi's deze lijn voor hun treinen met verlofgangers en met materiaal voor het oostfront, en ook voor treinen met Citroën-bestelwagens die in Frankrijk in beslag waren genomen. De geallieerden – meer bepaald de Amerikanen – gebruikten op hun beurt de lijn na de landing in Normandië in juni 1944, om hun naar Duitsland oprukkende legers te voorzien van materiaal, levensmiddelen en brandstof.

OVERNAME VAN DE COMPAGNIE DE CHIMAY

De Compagnie de Chimay werd in mei 1940, gelet op de toestand die door de bezetting was ontstaan, tijdelijk overgenomen door de NMBS en in mei 1941 opnieuw onafhankelijk, zij het slechts voor korte duur.

Op 1 februari 1948, enkele maanden vóór de eindvervaldag van haar eerste concessie, was ze samen met de Spoorweg van Mechelen naar Terneuzen één van de laatste twee Belgische privé-maatschappijen die door de NMBS werd overgenomen. Zo werd definitief een punt gezet achter het werk van de prins, die overigens zowat driehonderd permanente spoorwegbetrekkingen had gecreëerd. Het overgenomen personeel veranderde in een handomdraai van uniform ... en de sedert decennia bestaande familiale sfeer verdween. De stoomlocomotieven vielen, op één exemplaar na, ten prooi aan de snijbrander, en het getrokken materieel verdween op dezelfde wijze. De NMBS nam enkel de twee dieselmotorwagens van het merk Ganz over die de Nord Belge kort vóór de oorlog 1940-45 ter beschikking van de Compagnie de Chimay had gesteld.

De NMBS staakte tussen 1953 en 1964 het reizigersvervoer op de lijn, en de laatste goederentrein reed in 1989. De door vegetatie overwoekerde sporen tussen Mariembourg, Chimay en Macon zullen eind dit jaar verdwijnen om plaats te maken voor een RAVeL-pad (voor voetgangers, fietsers en paardrijders). Alleen het korte traject « Macon - Momignies - Anor » van de vroegere Compagnie de Chimay blijft gespaard aangezien het wordt gebruikt voor het vervoer van steenslag uit de groeven van Wallers: het is meteen het laatste overblijfsel van de droom van een prins die zijn streek wilde laten profiteren van de baten van de moderne tijd ...

HERGENRATH

Rechtzetting

In het artikel over Hergenrath (Het Spoor 08/2008) sloop er een foutje. Onder de titel « Hergenrath en de inlijving van de Oostkantons bij België » werd verkeerdelijk vermeld dat België door de Duitse nederlaag in de Tweede Wereldoorlog de annexatie van de « Kreis » van Eupen en Malmédy verkreeg. Dit gebeurde uiteraard in de Eerste Wereldoorlog.

